

Analýza dopravy ve městě Otrokovice a možnosti jejího rozvoje

David Otoupal

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: **David Otoupal**
Osobní číslo: **M18441**
Studijní program: **B6202 Hospodářská politika a správa**
Studijní obor: **Veřejná správa a regionální rozvoj**
Forma studia: **Prezenční**
Téma práce: **Analýza dopravy ve městě Otrokovice a možnosti jejího rozvoje**

Zásady pro vypracování

Úvod

Definujte cíle práce a použité metody zpracování práce.

I. Teoretická část

- Na základě odborné literatury podejte charakteristiku oblastí dopravy, veřejné správy a regionálního rozvoje.

II. Praktická část

- Proveďte analýzu současného stavu dopravy města Otrokovice a zpracujte SWOT analýzu.
- Na základě zjištěných skutečností formulujte doporučení a navrhnete projekty podporující dopravu ve městě Otrokovice.

Závěr

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

Seznam doporučené literatury:

- 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.
- EISLER, Jan, Jaromír KUNST a František ORAVA. *Ekonomika dopravního systému*. Praha: Oeconomica, 2011, 284 s. ISBN 978-80-245-1759-9.
- TANIGUCHI, Eiichi, T. F. FWA a Russell G. THOMPSON, ed. *Urban transportation and logistics: health, safety and security concerns*. Boca Raton: CRC Press, 2014, 267 s. ISBN 978-1-4822-0909-9.
- ZELENÝ, Lubomír. *Osobní doprava*. V Praze: C.H. Beck, 2017, 240 s. ISBN 978-80-7400-681-4.

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

Jméno a příjmení:

.....
podpis diplomanta

ABSTRAKT

Tato bakalářská práce se zabývá analýzou a možným rozvojem dopravy na území města Otrokovice. Doprava je nedílnou součástí života lidí od jejich počátků a je důležitým aspektem rozvoje každého státu a jeho ekonomiky. Význam dopravy spočívá v uspokojování potřeb lidí na změnu prostorového bytí, zajišťování pohybu výrobků a vytváření pracovních příležitostí. Cílem práce je provést analýzu současného stavu dopravy ve městě Otrokovice a následně podat možné návrhy a doporučení podporující její rozvoj. Tato bakalářská práce je rozdělena do dvou částí. První, teoretická část se věnuje charakteristice regionálního rozvoje, veřejné správě a dopravě. Dále navazuje část praktická, zabývající se analýzou dopravy města Otrokovice. Pro účely práce jsou využity metody SWOT analýzy a dotazníkového šetření. Na základě získaných informací je doporučeno vytvořit základní dokument pro rozvoj dopravy (Generel dopravy) a navrhnout pilotní projekty zavedení systému sdílení kol (Bikesharing) a makety policisty na území města Otrokovice.

Klíčová slova: Veřejná správa, doprava, rozvoj, SWOT analýza, Otrokovice

ABSTRACT

This bachelor's thesis is focused on analysis of transport in the town of Otrokovice and possibilities of its development. Transport has always been an integral part of people's lives since its inception and it is an important aspect of the development of any state and its economy. The importance of transport is to meet people's needs to change their spatial environment, to ensure the movement of products and to create jobs. The purpose of this bachelor's thesis is to analyze the contemporary state of transport in the town of Otrokovice and then to present possible proposals and recommendations to support its development. This bachelor's thesis is divided into two parts. First part, a theoretical one, deals with the characteristics of regional development, public administration and transport. Then follows the practical part which deals with the analysis of transport in the town of Otrokovice. For the purposes of this bachelor thesis, the methods of SWOT analysis and questionnaire survey are used. Based on the information obtained, it is recommended to create a basic document for the development of transport (General Transport) and propose pilot projects to introduce a bicycle sharing system (Bikesharing) and models of a police officer in the town of Otrokovice.

Keywords: Public administration, transport, development, SWOT analysis, Otrokovice

Rád bych poděkoval mému vedoucímu práce panu Ing. Lukášovi Zlámalovi za veškerou pomoc, cenné rady, ochotu a vstřícnost při tvorbě bakalářské práce. Dále bych chtěl poděkovat zaměstnancům Městského úřadu v Otrokovicích - Odbor dopravně-správní a Odbor rozvoje města za jejich vstřícnost a poskytnuté informace.

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

OBSAH

| | |
|---|-----------|
| ÚVOD | 9 |
| CÍLE A METODY ZPRACOVÁNÍ PRÁCE | 10 |
| I TEORETICKÁ ČÁST | 11 |
| 1 REGIONÁLNÍ ROZVOJ | 12 |
| 1.1 ÚVOD DO PROBLEMATIKY REGIONÁLNÍHO ROZVOJE | 12 |
| 1.2 CHARAKTERISTIKA VYBRANÝCH ÚZEMNÍCH CELKŮ | 14 |
| 2 VEŘEJNÁ SPRÁVA | 19 |
| 2.1 ÚVOD DO PROBLEMATIKY VEŘEJNÉ SPRÁVY | 19 |
| 2.2 ČLENĚNÍ VEŘEJNÉ SPRÁVY | 20 |
| 2.2.1 Státní správa | 21 |
| 2.2.2 Samospráva | 21 |
| 2.3 STRATEGICKÉ PLÁNOVÁNÍ VE VEŘEJNÉ SPRÁVĚ | 22 |
| 3 ÚVOD DO PROBLEMATIKY DOPRAVY | 24 |
| 3.1 VYBRANÉ FAKTORY OVLIVŇUJÍCÍ SEKTOR DOPRAVY | 25 |
| 3.2 ZÁKLADNÍ ČLENĚNÍ DOPRAVY..... | 26 |
| 3.3 LEGISLATIVNÍ RÁMEC ČR V OBLASTI DOPRAVY | 30 |
| 4 SHRUTÍ TEORETICKÉ ČÁSTI | 33 |
| II PRAKTICKÁ ČÁST | 34 |
| 5 SOCIOEKONOMICKÁ ANALÝZA MĚSTA OTROKOVICE | 35 |
| 5.1 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA | 35 |
| 6 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU DOPRAVY MĚSTA OTROKOVICE | 38 |
| 6.1 ORGANIZAČNÍ STRUKTURA DOPRAVY VE MĚSTĚ OTROKOVICE | 38 |
| 6.2 CHARAKTERISTIKA HLAVNÍCH DRUHŮ DOPRAVY | 39 |
| 6.3 ZÁKLADNÍ DOPRAVNÍ DOKUMENTY MĚSTA OTROKOVICE | 43 |
| 6.4 FINANČNÍ ANALÝZA S DŮRAZEM NA OBLAST DOPRAVY | 45 |
| 6.5 VYBRANÉ FAKTORY A SUBJEKTY OVLIVŇUJÍCÍ DOPRAVU..... | 48 |
| 7 DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ | 50 |
| 7.1 OKRUHY OTÁZEK | 50 |
| 7.2 ZJIŠTĚNÍ..... | 51 |
| 8 SWOT ANALÝZA DOPRAVY | 52 |
| 9 DOPORUČENÍ A NÁVRHY NA ZLEPŠENÍ DOPRAVY | 56 |
| 9.1 NÁVRH NA VYTVOŘENÍ ZÁKLADNÍHO DOKUMENTU PRO ROZVOJ DOPRAVY (GENEREL DOPRAVY)..... | 56 |

| | | |
|---|--|-----------|
| 9.2 | NÁVRHY PROJEKTŮ | 58 |
| 9.2.1 | System sdílení kol (Bikesharing) | 58 |
| 9.2.2 | Maketa policisty | 61 |
| ZÁVĚR | | 66 |
| SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY | | 68 |
| SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK | | 74 |
| SEZNAM OBRÁZKŮ | | 75 |
| SEZNAM TABULEK | | 76 |
| SEZNAM PŘÍLOH | | 77 |

ÚVOD

Doprava byla vždy nedílnou součástí života společnosti, včetně ekonomiky. Bez přepravy surovin, výrobků a informací by dnešní společnost již nemohla existovat. Doprava tak umožňuje vzájemnou komunikaci a možnost se mezi sebou setkávat. Díky tomu je zabezpečena určitá potřeba lidí a naplněna ekonomická a společenská funkce. Pomocí dopravy mohou lidé cestovat, a to nejen za odpočinkem, ale i v rámci práce či zajišťování základních lidských potřeb. Na druhé straně se doprava ve značné míře podílí na tvorbě emisí, které svým dopadem ovlivňují životní prostředí a zdraví lidí. Z tohoto důvodu je proto důležité se tímto odvětvím zabývat, aby mohlo dojít ke snížení nepříznivých vlivů.

Téma bakalářské práce je analýza dopravy ve městě Otrokovice a možnosti jejího rozvoje. Toto téma je zpracováno z důvodu potřeby řešit současný stav dopravy na daném území, se kterým se město potýká. Pro město je klíčové zajistit především rozvoj bezpečnosti dopravy, protože nadále dochází k nehodovosti na území města Otrokovice. Jedná se též o hlavní vizi, které chce město v rámci dopravy dosáhnout. Práce je rozdělena na teoretickou a praktickou část.

V teoretické části jsou charakterizovány základní teoretické poznatky o regionálním rozvoji, veřejné správě, jejím členění a charakteristice vybraných územních celků. Druhá část se věnuje problematice dopravy, která nejprve podává základní informace o dopravě, vývoji apod. Dále tato část zmiňuje faktory mající vliv na dopravní sektor, členění dopravy a její legislativní zakotvení.

Praktická část práce je již zaměřena na dopravní analýzu města Otrokovice. V první části je podána stručná charakteristika socioekonomické analýzy na daném území a současný dopravní stav. V druhé polovině praktické části je provedena SWOT analýza a dotazníkové šetření, ze kterých vychází charakteristika doporučení a následně navrhnuty konkrétní projekty podporující bezpečnost, rozvoj cyklistické a multimodální dopravy.

CÍLE A METODY ZPRACOVÁNÍ PRÁCE

Hlavním cílem bakalářské práce je zanalyzovat aktuální stav dopravy ve městě Otrokovice.

Vedlejším cílem práce je podat návrhy konkrétních opatření (pilotní projekty), které povedou ke zlepšení a zvýšení kvality dopravy a dopravní bezpečnosti.

Za účelem dosažení cílů bylo zapotřebí využít **primární** a **sekundární data**, která jsou následující:

V teoretické části práce byla provedena **literární rešerše**, která představuje prostudování vybrané literatury (odborná literatura, elektronické zdroje apod.) ke shromáždění informací o daném tématu a následném ucelení základních poznatků. Primární zdroje byly použity z KKFB, univerzitní knihovny a národní digitální knihovny. V rámci sekundárních byly využity internetové zdroje.

V praktické části za účelem zjištění analýz (socioekonomické, dopravní a následné SWOT analýzy města) bylo důležité provést **analýzu veřejně dostupných informačních zdrojů** zahrnující základní dopravní dokumenty města, oficiální webové stránky města apod.

SWOT analýza spočívá v klasifikaci a ohodnocení jednotlivých faktorů, které se rozdělují do čtyř skupin (silné stránky, slabé stránky, příležitosti a hrozby). Tato analýza byla použita v praktické části práce, díky níž byly následně charakterizovány doporučení a návrhy.

Byla provedena předběžná analýza města, následně byl kontaktován Městský úřad Otrokovice (Odbor dopravně-správní a Odbor rozvoje města) prostřednictvím **dotazníkového šetření**. Konkrétní zaměstnance daných odborů jsem požádal o základní informace a odkazy na dokumenty zabývající se dopravou.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 REGIONÁLNÍ ROZVOJ

První kapitola teoretické části se zabývá charakteristikou regionálního rozvoje, neboť se jedná o téma, které přispívá k růstu dopravní infrastruktury a dopravy jako takové na daném území. Dále jsou mimo jiné definovány základní pojmy vztahující se k regionálnímu rozvoji, které jsou důležité pro pochopení dané problematiky.

1.1 Úvod do problematiky regionálního rozvoje

Pro lepší pochopení dané problematiky je zprvu primární se seznámit se základními pojmy, se kterými je regionální rozvoj úzce spjatý.

Pojem **území** tedy Maier (2012) uvádí jako část zemského povrchu zahrnující procesy odehrávající se nad a pod povrchem. Bártová a Růžička (2008) doplňují, že území může mít z hlediska užívání dvojí podstatu:

- využití přírodního potencialu k hospodářské činnosti (lesnictví, zemědělství, těžba);
- umístíme do něj činnosti nebo funkce (doprava, bydlení, služby, produkce).

Region

Pro vymezení pojmu region se používá více definic v nejrůznějších odborných a obsahových spojeních. Například Cooke, Gomez Uranga a Etxebarria (1997) vnímají region jako oblast nepřesahující svojí rozlohou jejich stát a mající důležitou vládní soudržnost, která je odlišuje od jejich státu či jiných regionů. Naopak podle Maiera (2012) mohou být za region označována různě velká teritoria, kupříkladu území střední Evropy.

Definici regionu lze pak dále rozlišit podle geografického a funkčního hlediska. Jáč a kol. (2010) **geografické pojetí** formulují jako tu část území vyznačující se přírodními a socioekonomickými prvky, které svojí polohou, atypickým charakterem a rozsahem integrace vytváří prostorové struktury, které dané teritorium odlišují od ostatních území. Z **funkčního pojetí** hovoříme o tzv. funkčních regionech, které Lacina (2005) vyznačuje integrací vazeb mezi bydlištěm a pracovištěm. Rozhodujícím významem těchto vazeb je přitom jejich propojování formou sítí, a to jsou např. vodní cesty, železniční a silniční sítě nebo letecká spojení. Autor dále člení regiony na administrativní a účelové, případně homogenní a heterogenní.

Krejčí a kol. (2010) poukazují, že se za účelem zjednodušení a převodu na společného jmenovatele pro základní členění regionů v zemích sdružených do Evropské unie používají tzv. **NUTS jednotky**, které mají význam nejen pro statistické potřeby, ale i pro účely implementace regionální politiky EU. Autoři tyto jednotky klasifikují do 5 úrovní NUTS s následujícím významem:

- NUTS 1 - území státu
- NUTS 2 - regiony soudržnosti
- NUTS 3 - kraje
- LAU 1 (NUTS 4) - okresy
- LAU 2 (NUTS 5) - obce

Rozvoj

Podle Goldina (2016) je koncept rozvoje spojený nejen s ekonomickými, ale i psychologickými a enviromentálními pojmy, a to nejen z důvodu (uspokojování) fyzických, sociálních, emocionálních potřeb, ale i k zajištění ekonomického růstu a lidské svobody. „*Rozvoj je v současném smyslu chápán jako něco, co je „uděláno“ pro lidi, kteří potřebují zlepšení nebo benevolentní pomoc*“¹ (Battersby a Roy, 2017, str. 3).

Regionální rozvoj

Přestože se jedná o komplexní pojem, u kterého neexistuje obecně jednotná formulace, tak Maier (2012) podotýká, že je ve většině případů regionální rozvoj chápán jako samostatný rozvoj území nebo jako činnost provozovaná subjekty veřejné správy za účelem podpory rozvoje území.

Smyslem rozvoje regionu je podle autora zlepšení dosavadních podmínek a dosažení takového stavu v dané oblasti, který zajistí udržitelný růst blahobytu pro obyvatele žijících na daném území.

Stejskal a Kovárník (2009) dodávají, že regionálním rozvojem se též rozumí ekonomický vývoj určitého teritoria, konkrétně tedy růst regionu ze socioekonomického hlediska či využití jeho potenciálu apod. Jde o strategicky orientované úsilí lokálních aktérů, které

¹ Development, in its contemporary sense, is conceived as something that is 'done to' people in need of improvement or benevolent assistance.

cíleně směřuje ke zdokonalení místních environmentálních a socioekonomických aspektů a dále kvality života místních rezidentů.

Důležité je dle Jáče a kol. (2010) rovněž zmínit **zákon č. 248/200 Sb., o podpoře regionálního rozvoje**, který vytyčuje podmínky pro poskytování podpory za účelem rovnoměrného vývoje státu či územního obvodu kraje a s tím spojené kompetence správních úřadů, krajů nebo obcí a vytváří tak předpoklady pro řízení a uskutečňování socioekonomické koheze. Zákon dále uvádí odvětví podpory regionálního rozvoje:

- rozvoj lidských zdrojů;
- výzkum a technologický vývoj;
- rozvoj cestovního ruchu;
- rozvoj obchodu;
- infrastruktura a zabezpečení dopravní obslužnosti apod.

Úloha obce v regionálním rozvoji

Hrabánková, Řehoř, Rolínek a kol. (2011) ve své knize popisují, že úlohou každé obce by měl být především rozvoj jejího území, dále se starat o ekonomickou rovnováhu, zabezpečení potřeb svých obyvatel, zkvalitňovat jejich život a v neposlední řadě pečovat o hospodárnost obce.

Co se týče obecní úrovně obce, tak je podle autorů její rolí především výkonná činnost samosprávných orgánů obcí ve sféře místního rozvoje. Dále je to například účast na realizaci regionálních programů, iniciační činnost obce v okruhu řešení nadmístních problémů či jejich definování.

Wright a Nemeč (2003) doplňují, že obec ve své samostatné působnosti kooperuje s krajem, a to konkrétně na přípravě plánu rozvoje. Dále svojí činností přispívá k podnikatelským aktivitám, které hrají důležitou roli a mohou tím přispět k samotnému rozkvětu regionu. Obec má možnost se podílet na spolupráci s dalšími obcemi a jinými právními subjekty během procesu zajišťování rozvojových programů.

1.2 Charakteristika vybraných územních celků

Následující podkapitola se věnuje charakteristice základního členění vybraných územních celků v České republice, přičemž větší důkaz je kladen na obce, neboť tato práce se zabývá problematikou rozvoje dopravní infrastruktury v oblasti dopravy ve vybraném městě.

V předchozí podkapitole bylo zmíněno, že autoři Krejčí a kol. člení území do 5 úrovní NUTS jednotek. Ostatní autoři následně tyto úrovně blíže specifikují podle jejich charakteristiky.

Volek a Přenosil (2005) definují **stát** jako „*politické uskupení, které na svém geograficky vymezeném území disponuje neomezenou suverénní jurisdikcí.*“ Moc je vykonávána institucemi, které odpovídají za ucelenou organizaci života společnosti. Tyto instituce jsou financovány z veřejných zdrojů. Funkcí státu je zajišťovat činnosti v nejdůležitějších oblastech života společnosti, jakožto organizování vztahů s jinými státy či kontrola činností orgánů státu.

Stát je vymezen:

- územím – je tvořeno ze suchozemského povrchu, vodní hladiny a plochou nad i pod zemským povrchem;
- obyvatelstvem – populace trvale žijící na určitém území;
- státní mocí – schopnost ovlivňovat chování druhých, a to i proti jejich vůli (Kolektiv autorů, 2008).

Regiony soudržnosti

Taktéž označovány jako jednotky **NUTS 2**, které Průcha (2007) vymezuje jako regiony, vytvořené za účelem plnění potřeb souvisejících s celkovou realizací sociální a hospodářské soudržnosti, která vede k čerpání finančních prostředků ze strukturálních fondů Evropské unie.

Regiony soudržnosti jsou dle Lochmannové (2017) upraveny **zákonem č. 248/200 Sb., o podpoře regionálního rozvoje** a na území České republiky se jich vyskytuje celkem osm.

Každý region disponuje Regionální radou, která řídí regionální operační program daného regionu. Orgány regionální rady jsou:

- Výbor Regionální rady – rozhoduje o přidělení dotací a jejich alokaci do vybraných operačních oblastí;
- Předseda Regionální rady – zastupuje region navenek a je odpovědný výboru;
- Úřad Regionální rady – výkonný orgán v čele s ředitelem.

Kraj

Podle Lochmannové (2017) je kraj vyšším územním samosprávním celkem, jehož činnost se řídí **zákonem č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení)**. Mates, Wokoun a kol. (2001) konkretizují, že se tedy jedná o územní společenství občanů, kterému náleží právo na samosprávu. Kraj je dále veřejnoprávní korporací, která má vlastní majetek, hospodaří dle vlastního finančního plánu a pečuje jak o rozvoj svého teritoria, tak o potřeby svých rezidentů.

Bártová a Růžička (2008) rozdělují kraje podle působnosti na:

- úrovni samosprávy – kraj je řízen a spravuje své záležitosti prostřednictvím zastupitelstva kraje;
- úrovni státní správy – státní správa je prováděna krajskými úřady v přenesené působnosti.

Lochmannová (2017) uvádí, že kraje vykonávají čtyři fundamentální funkce:

- Integrační a koordinační funkce;
- Dozorová a poradní funkce;
- Redistribuční funkce;
- Reprezentační a zprostředkovatelská funkce.

Autorka doplňuje, že chod kraje je prováděný soustavou orgánů, kterými jsou rada kraje, zastupitelstvo kraje, krajský úřad, dále hejtman (a jeho náměstci), komise a výbory.

Obec

Obec je vymezena a řízena **zákonem č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení)**, který ji definuje následovně: „*Obec je základním územním samosprávným společenstvím občanů; tvoří územní celek, který je vymezen hranicí území obce*“ (Česko, 2000).

Podle Káňi (2014) je obec veřejnoprávní korporací, která má vlastní majetek a hospodaří s vlastními i svěřenými finančními prostředky. Dále je základním správním celkem, reprezentuje jak veřejné zájmy, tak zájmy občanů a je nositelem veřejné moci.

Funkce obce Bártová a Růžička (2008) člení na:

- samosprávná – obec řídí sama sebe, spravuje jak záležitosti obce, tak i občanů pomocí zvolených orgánů uvedených níže;

- státní – jedná se o funkci přenesenou, kdy je státní správa prováděna v rozsahu vymezeném zákonem č. 128/2000 Sb. o obcích.

Hospodaření obce

Jak již bylo zmíněno, obec má vlastní majetek se kterým hospodaří, má vlastní finanční prostředky a též sestavuje svůj vlastní rozpočet. Káňa (2014) dále uvádí, že rozpočet plní více funkcí zároveň - je bilancí příjmů a výdajů, veřejným dokumentem a ročním finančním plánem. Obce si ho sestavují pro každý kalendářní rok zvlášť.

Obec tedy hospodaří s finančními prostředky dle schváleného rozpočtu. Jedná se o obecní rozpočet, který je veřejný a má stranu:

- příjmovou – vlastní příjmy, transfery, dotace ze státního rozpočtu, cizí zdroje z tuzemska i ze zahraničí;
- výdajovou – náklady na činnost obecního úřadu, jednotlivých odborů či náklady na činnosti obce (Káňa, 2014).

Mezi vlastní příjmy obce Jáč a kol. (2010) řadí obecní poplatky, daňové příjmy, výnosy z cenných papírů a majetku, příjmy z darů a pokut či poskytovaných úvěrů. Obec může dále získat finanční prostředky z mezinárodních zdrojů např. prostředky z různých fondů Evropské Unie, tuzemských a zahraničních nadací, od soukromých investorů v rámci PPP projektů či využívat různé formy leasingu.

Členění obcí

Obce jsou územními celky, které můžeme podle Káňi (2014) rozdělit dle následujících kritérií:

- a) podle počtu obyvatel
- b) podle činnosti úřadů

Lochmannová (2017) je ztotožněna s Káňou, že obce lze dělit **podle obyvatel**, avšak autorka detailněji toto členění rozvádí na:

- Vesnice – jedná se o obec s malým počtem obyvatelstva a převahou zemědělských aktivit;
- Městys – typ obcí významově a velikostně stojících mezi městem a vsí;
- Město – má alespoň 3 000 obyvatel a velkou hustotu osídlení;

- Statutární město – status přiznává zákon a je rozděleno na samosprávné obvody a části.

Druhé je členění obcí **podle činnosti obecních úřadů**, a to na:

- Obce I. Stupně: obec a obecní úřad s výkonem správy v základním rozsahu – plní základní samosprávnou funkci, má jednoduchou organizační strukturu, zabezpečuje ochranu veřejného pořádku a nezřizuje odbory;
- Obce II. stupně: obec a obecní úřad s výkonem správy přenesené působnosti – jedná se o státem pověřený obecní úřad, který v rámci přenesené působnosti vykonává státní správu na svém území v rozsahu přiznaném „obcím s pověřeným obecním úřadem“;
- Obce III. stupně: obec a obecní úřad s výkonem správy rozšířené působnosti – výkon správy v rámci vlastní obce, ale i dalších okolních obcí, a to především vykonávání potřebných agend, jakožto vydávání cestovních a osobních dokladů, živnostenské oprávnění či doprava a silniční hospodářství (Káňa, 2014).

Lochmannová (2017) dodává, že chod obce vykonávají soustavy orgánů, které tvoří zastupitelstvo obce, starosta, obecní úřad, rada obce, komise rady a výbory zastupitelstva.

2 VEŘEJNÁ SPRÁVA

Pro lepší porozumění problematice veřejné správy je nutné se nejprve zabývat fundamentálními pojmy, které danou oblast lépe přiblíží. Kapitola dále obsahuje základní členění veřejné správy a charakteristiky vybraných územních celků.

2.1 Úvod do problematiky veřejné správy

Před definováním veřejné správy jako takové je zprvu nutné blíže porozumět pojmu **správa**, kterou Káňa (2014) popisuje jako záměrnou společenskou činnost, která se zaměřuje na dosažení vytyčených cílů mající veřejný nebo soukromý charakter.

Veřejnou správu Peková, Pilný a Jetmar (2012) charakterizují jako souhrn záměrných činností zabezpečující plnění veřejných úkolů ve veřejném zájmu jak na úrovni státu, tak i územní samosprávy. Jedná se o činnosti státu a kompetence ostatních subjektů veřejné správy, které zahrnují spravování, organizování veřejného sektoru, služby, ale i rozhodování a dozor v mezích zákona. Úkolem veřejné správy je tedy realizovat politiku státu. Lacina a Čechák (2001, str. 7) zase definují veřejnou správu jako „*správu veřejných záležitostí, uskutečňovanou v rozhodující míře jako projev výkonné moci ve státě.*“

Veřejnou správu lze chápat v materiálním (funkčním) nebo organizačním (formálním) pojetí. V **materiálním pojetí** je dle Staši (2001) především kladen důraz na obsahovou stránku, povahu a jednotlivé úkoly vykonávané subjekty veřejné správy. Jde tedy o soubor specifických činností směřujících k dosažení předem určeného cíle. Naopak pro **organizační pojetí** je klíčový vykonavatel správních činností (např. správní úřady nebo úřední osoby). Díky tomu je pak veřejná správa seskupení subjektů, kteří tuto správu vykonávají v organizačních strukturách (Pomahač, 2011).

Aby bylo zajištěno správně fungování veřejné správy, je podle Lochmannové (2017) důležité vymezit pět základních funkcí:

Mocenská funkce veřejné správy

V rámci této funkce má veřejná správa možnost přikazovat, zakazovat a donucovat, přičemž moc veřejné správy je realizována prostřednictvím právního řádu a působením státního zřízení.

Funkce ochranná

Úkolem je zajištění vnitřní ochrany, veřejného pořádku, bezpečnosti občanů a dále vnější ochrany a bezpečnosti státu.

Organizační funkce

Veřejná správa organizuje tři oblasti záležitostí. První jsou záležitosti státní, kdy je území státu rozděleno na regiony, kraje, okresy a obce. Poté záležitosti institucí (např. organizace správy obrany státu) a záležitosti občanů (zdravotní služby nebo vzdělávání).

Regulační funkce

Vykonává dohled nad demokratickou společností tak, že vytváří systém řízení založený na vzájemné komunikaci, toleranci a solidaritě. Dále umožňuje například sdružování občanů a jejich shromažďování.

Funkce služeb veřejnosti

Jedná se o činnosti ve veřejném zájmu (např. služby sociální, finanční, hospodářské a další služby vymezené veřejným právem).

2.2 Členění veřejné správy



Obrázek 1. Schéma veřejné správy (vl. zpracování dle: Káňa, 2014)

Z obrázku je patrné, že se veřejná správa dle subjektů, kteří ji zabezpečují, dělí na státní správu a samosprávu. Dále může být členěna například z hlediska organizačního uspořádání, zajišťování úkolů nebo právní formy výkonu (Lochmannová, 2017).

2.2.1 Státní správa

Státní správu Káňa (2014) definuje jako nezastupitelnou součást veřejné správy realizovanou státem, která je odvozována od funkce státu, realizuje státní moc a má své pravomoci (výkonné, zákonodárné, nařizovací a kontrolní). Jejím pramenem jsou právní normy ústavního a správního práva, které ji právně regulují a určují tak základní pravidla jejího fungování. Co se týče činnosti státní správy, tak ta spočívá v realizaci a regulaci státního systému a státního aparátu, kdy jejím cílem je správné fungování a zabezpečování činností těchto systémů. Kromě výše uvedených činností se státní správa dle Laciny a Čecháka (2001) díky svému poslání dále podílí na přípravě zákonů a tvorbě politiky státu.

Horzinková a Novotný (2013) uvádějí, že státní správa může být vykonávána orgány přímo nebo nepřímo.

- přímo – státní správa je uskutečňována organizačními složkami státu, které ji vykonávají jménem státu (např. Ministerstva ČR nebo správní úřady);
- nepřímo – vykonávají ji veřejnoprávní korporace nebo soukromoprávní subjekty jako přenesenou nebo propůjčenou působnost (např. kraje, obce, autorizované zkušebny či profesní komory).

Lacina a Čechák (2001) zmiňují, že výkonná moc státu je vykonávána a zajišťována organizovaně v rámci výkonné povahy státní správy. Státní správa se dále vyznačuje svým podzákonným charakterem. To znamená, že způsob, kterým je státní správa vykonávána je vymezován nejen na základě parlamentem schválenými zákony, ale i obecně závaznými právními předpisy, které jí poskytují právní základnu k praktickému naplňování. Autoři poté uvádějí, že dalším rysem státní správy je tzv. nařizovací charakter, který jak již z názvu vyplývá, opravňuje správní orgány k vydávání správních aktů jejich adresátům a je zároveň nejvýraznějším vyjádřením pro nadřazený vztah mezi ústřední státní správou a jejími adresáty.

2.2.2 Samospráva

Druhým rozdělením je tzv. samospráva, kterou Lochmannová (2017) zabývající se veřejnou správou popisuje jako tu část veřejné správy, která je uskutečňována jinými veřejnoprávními subjekty než stát, a to konkrétně veřejnoprávními korporacemi (obce, kraje, komory). Mates, Wokoun a kol. (2001, str. 123) zase samosprávu vnímají jako „správu, která je nezávislá na

celku společenské organizace a je oddělená od státní správy.“ V podstatě se jedná o přenesení moci na subjekty nestátního charakteru, kteří ji vykonávají ve vlastním zájmu.

Kompetence samosprávy můžeme rozdělit dle mocí na normotvornou a výkonnou, kdy normotvorná moc umožňuje samosprávě vytvářet vlastní právní normy (obecní vyhlášky, vnitřní předpisy) a výkonná, díky níž má právo tvořit, organizovat či řídit chod samosprávních institucí a jejich orgánů (Lochmannová, 2017).

Samosprávu lze podle obsahu výkonu činnosti, organizační struktury a postavení subjektů ke korporaci členit na zájmovou a územní.

- Zájmová samospráva – zřizování této samosprávy je spojeno s výkonem nějakého povolání v rámci tzv. profesních komor a od územní samosprávy se liší tím, že není ústavně zakotvena (Horzinková a Novotný, 2013);
- Územní samospráva – jedná se o prostorově vymezený funkční celek mající zákonné právo rozhodovat o svých záležitostech, který je tvořen obcemi, kraji a regiony soudržnosti (Lochmannová, 2017).

2.3 Strategické plánování ve veřejné správě

Strategické plánování Rejzler, Šelešovský a kol. (1999) charakterizují jako nástroj, kterým lze spojit společné činnosti představitelů veřejné správy, veřejnosti a dalších organizací za účelem dosažení vybraného cíle. Jedná se tedy o dlouhodobý proces, který podává představu o tom, čím by se obce nebo organizace chtěly zabývat, co je pro ně důležité a co by chtěly rozvíjet. V průběhu strategického plánování dochází k důležitým rozhodnutím, dále vznikají strategické plány a vymezují se nejvhodnější strategie vedoucí k jejich dosažení.

Proces strategického plánování

Jak již bylo zmíněno, během plánování dochází k ucelování myšlenek, čím by se chtěla organizace zabývat v následujících letech. Autoři uvádějí, že si obec či organizace musí projít určitou cestou, aby mohla svou vizi realizovat. Za účelem úspěšné formulace vize a nalezení cesty k její realizaci je zapotřebí sladit následující tři faktory:

- poslání;
- silné a slabé stránky obce;
- hrozby a příležitosti.

Wright a Nemeč (2003) doplňují autory, že proces strategického plánování se skládá ze tří základních prvků:

- strategická analýza – pochopení strategické pozice města;
- strategický výběr – definování možností rozvoje, hodnocení a následný výběr;
- implementace strategie – plánování realizace strategie.

Jak bude obec při svém strategickém plánování postupovat, závisí právě na sladění tří výše zmíněných faktorů a prvků s aplikací ostatních činností, které obec a organizace v rámci běžného pracovního procesu uskutečňují (Rektořík, Šelešovský a kol., 1999).

3 ÚVOD DO PROBLEMATIKY DOPRAVY

Třetí kapitola teoretické části bakalářské práce seznamuje čtenáře se základními pojmy, které úzce souvisejí s rozvojem oblasti dopravy. Dále charakterizuje základní aspekty ovlivňující dopravní sektor, členění dopravy a legislativní dokumenty ČR.

Rodrigue, Comtois a Slack (2009) ve své knize zmiňují, že **doprava** již od nepaměti hrála a hrát bude jednu z klíčových rolí v životech mnoha lidí z celého světa. Základní a nejběžnější charakteristiky dopravy popisují, že smyslem je umožňování přemísťování osob a věcí z vybraného místa na místo určení a díky tomu tak vytváří podstatné spojení mezi jednotlivými regiony a ekonomickými činnostmi. Tím se doprava stala významným faktorem pokroku a celospolečenského rozvoje, především rozvoje národního hospodářství.

Význam dopravy spočívá v tom, že:

- zajišťuje uspokojení potřeb lidí na změnu prostorového bytí;
- zajišťuje pohyb výrobků z oblasti výroby do oblasti potřeby (Porada a kol., 2000).

Doprava zaujímá jednu z hlavních oblastí strategického plánování. Právě jedním z odvětví strategického plánování je tedy, jak již bylo zmíněno doprava, která má značný vliv na rozvoj obce a jejich uživatele. V tomto odvětví Rektořík, Šelešovský a kol. (1999) uvádějí, že by se měla především řešit dopravní obslužnost (silniční doprava, železnice, MHD a jiné), dále napojení na dopravní síť (hlavní komunikace) a stav komunikací.

Doprava je podle Pastora a Tuzara (2007) proces probíhající za určitých podmínek, kterým dochází k přemísťování převážně osob, zboží nebo věcí na určité místo. Autoři jsou toho názoru, že se nejedná pouze o dopravu uskutečňující se na pozemních komunikacích pomocí dopravního prostředku, ale zahrnují zde dopravu pěší, leteckou, námořní, dokonce i dopravu uvnitř podniků nebo takovou, kde dochází k přepravě něčeho nehmotného, jakožto elektřina nebo informace. Z tohoto důvodu se autoři rozhodli definovat dopravu jako „*cílevědomý proces změny místa*“ (Pastor a Tuzar, 2007, str. 12).

Doprava obsahuje kromě dopravně-převavních činností i další aktivity, jakožto obchodní a zastupitelské služby, legislativně-právní činnosti zabezpečující přepravu a podmínky dopravních prostředků a hrozeb. Jedná se o činnosti související s mezinárodními aktivitami dopravy a výkonem státní správy (Zurynek, Zelený a Mervart, 2008).

Dalším základním pojmem je **přeprava**, která je podle Eislera, Kunsta a Oravy (2011) výsledkem činnosti dopravy přemísťování osob nebo věcí. Vyjadřuje, kolik osob nebo zboží

bylo přemístěno, na jakou vzdálenost, v jaké lhůtě, za jakou cenu a dalších obchodních nebo právních podmínek. Podle těchto aspektů se vymezují ukazatele popisující uvedené okolnosti. Dělíme ji na přepravu osobní nebo nákladní.

„Dopravní obslužnost - dopravní obslužností se rozumí zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu“ (Česko, 2010).

3.1 Vybrané faktory ovlivňující sektor dopravy

Zmíněné aspekty nezaštitují veškerý seznam faktorů ovlivňujících dopravní sektor. Existuje jich totiž mnoho, a to od základních předpokladů, přes migraci až po politické aspekty. Z tohoto důvodu jsou charakterizovány pouze ty nejdůležitější.

Zde jsou tedy uvedeny vybrané aspekty, které Zelený a kol. (2017) zmiňují:

Ekonomické aspekty

S přepokládaným růstem rozvoje dopravy lze očekávat větší míru dostupnosti k místům a zdrojům ekonomického růstu. Rozvoj ekonomiky vyvolává expanzi dopravního sektoru, kterou ovlivňuje omezená kapacita dopravní infrastruktury, přepravní náklady a ohled na životní prostředí.

Technické aspekty

V technické oblasti se pokrok orientuje na zvyšování výkonů, efektivnosti provozu dopravních prostředků, dále na standardizaci a bezpečnost a na omezování škodlivých účinků. Vývoj v oblasti informačních technologií se předpokládá ve sféře výpočetní techniky a telematiky.

Ekologické aspekty

Aspekty tohoto typu mají primární a rozhodující význam, jelikož ekologická omezení ovlivňují rozvoj dopravy (oblast stavebních nákladů) a prodloužení dopravních tras (tunely, protihlukové stěny atd.). S tímto vlivem souvisí i potřeba snížení ztrát na životech a zdraví lidí při dopravních nehodách.

Mezi tradičně sledované vlivy dopravy patří:

- znečišťování ovzduší;

- znečišťování vody;
- nadměrný hluk;
- otřesy, vibrace;
- přetížení kapacit dopravních cest;
- rizika při přepravě nebezpečných látek.

Sociální aspekty

Sociální aspekty souvisejí s úpravou životních podmínek, postupným odstraněním kulturních bariér evropské společnosti, včetně spotřebních prvků v ekonomicky zaostalých zemích, zvyšující podíl turistické a rekreační dopravy.

Zurynek, Zelený a Mervart (2008) rozšiřují tyto faktory o další aspekty:

Vývoj měst

Předpokladem pro rozvoj a vývoj středních měst je vybavení výkonnou dopravní infrastrukturou, rychlostními spoji dobrým přístupem k dálnicím, k letištím apod. Změny v urbanistické struktuře budou postupem času vyžadovat určité změny v síti dopravních cest a samozřejmě v modernizaci dopravních systémů.

Problémy dopravy ve městech

Představují jeden z hlavních problémů všech městských správ. Z expertského hlediska vyplývá, že pro budoucnost neexistuje levné a politicky schůdné řešení dopravních problémů ve velkoměstech. Jediný regulátor můžeme spatřovat v přirozeném omezení, které jsou dána nedostatkem parkovacích ploch nebo regulačním omezením (tvorba pěších zón, vyhrazených pruhů).

3.2 Základní členění dopravy

V následující podkapitole je podána základní charakteristika nejdůležitějších odvětví dopravy, které se člení na vodní, železniční, silniční, cyklistickou, pěší a leteckou. Silniční doprava je pak dále rozdělena na integrované dopravní systémy, městskou hromadnou dopravu apod.

Existuje spousta možností, jak lze dopravu klasifikovat. Dělí se podle různých kritérií, kdy podstatu tvoří většinou prostředí a způsob, ve kterém je doprava realizována.

Dopravu tedy můžeme členit dle různých hledisek, například:

- Podle vzdálenosti a místa provádění – dálkovou, městskou, místní a závodní.
- Podle druhu přepravy – nákladní a osobní (Porada a kol., 2000).

Široký a kol. (2018) doplňují členění dopravy o tyto aspekty:

- dle dopravních cest – potrubní, dopravníková, lanovková;
- dle územního rozdělení – mezistátní, vnitrostátní, příměstská, městská, místní a kyvadlová;
- dle uspokojování přepravních potřeb – pro vlastní nebo cizí potřeby.



Obrázek 2. Základní členění dopravy (vl. zpracování dle: Adamec a kol., 2008)

Vodní doprava

Vodní dopravu považují Zurynek, Zelený a Mervart (2008) za jednu z nejstarších způsobů přepravy, kdy její kořeny sahají až do Starého Egypta. Pozitiva spatřuje především ve velké přepravní kapacitě, poměrnou bezpečností, nižších provozních nákladů a z hlediska životního prostředí má minimální škodlivý dopad. Nutno ale podotknout, že i v této dopravě dochází k značným škodám či negativním zásahům do životního prostředí, a to díky námořní dopravě, zejména při havárii tankerů. Autoři vodní dopravu rozdělují na vnitrozemskou a námořní.

Železniční doprava

Železniční doprava v dnešní době hraje stále významnou roli, pokud se jedná o osobní dopravu. Hlavní výhodou této dopravy je dle Zeleného a kol. (2017) poměrně větší výkon za nižší náklady a vyšší kapacita v osobní i nákladní dopravě. Klasické železniční dopravě konkurují dva druhy dopravy: doprava letecká (v dálkové dopravě) a silniční (na krátké a střední vzdálenosti).

Silniční doprava

„Silniční doprava je souhrn činností, jimiž se zajišťuje přeprava osob, zvířat a věcí vozidly, jakož i přemísťování vozidel samých po dálnicích, silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích a volném terénu“ (Česko, 1994).

Zurynek, Zelený a Mervart (2008) uvádějí, že v silniční dopravě je klíčová relativní rychlost a schopnost realizovat systém přeprav „z domu do domu“ bezproblémově. Naopak problémy spatřují především v růstu nákladů na provoz, rozšiřování komunikací, jejich správu a údržbu a v neposlední řadě rostoucí počet nehod s negativními dopady.

Kleprlík (2011) rozděluje pozemní komunikace do čtyř následujících kategorií:

- dálnice;
- silnice;
- místní komunikace;
- účelové komunikace.

Hudeček a Roubal (2002) dále doplňují autora, že se silnice dělí na I., II. a III. třídu, kdy každá z nich plní určitou funkci.

Integrovaný dopravní systém (IDS)

IDS definují Mojžíš, Graja a Vančura (2008) jako systém, který spočívá v pohybu cestujících v rámci jednotného dopravního a přepravního režimu a dále kombinací více druhů veřejné hromadné dopravy.

Zelený a kol. (2017) doplňují, že cílem IDS je především zrychlení dopravy, zpřehlednění a zjednodušení systému, případně i snížení ceny za účelem zvýšení atraktivity dopravy pro cestující.

Městská hromadná doprava

„Městská hromadná doprava je činnost spjatá s cílevědomým přemísťováním osob a definovaných hmotných předmětů v předpokládaných objemových a definovaných časových a prostorových souvislostech za použití vhodných dopravních prostředků a technologií“ (Široký a kol., 2018, str. 233).

Prioritou využívání městské hromadné dopravy je podle Schmeidlera (2010) nízká ekologická stopa, která méně zatěžuje životní prostředí a dále umožňuje MHD intermodalitu - kombinace jednotlivých druhů dopravy (např. MHD s chůzí). Pokud jde o již zmíněné životní prostředí, tak Van Wee (2007) konkrétně spatřuje problém jak v znečištění ovzduší, hluku, tak i závažnějším problémům jako acidifikace - okyselení nebo změna klimatu.²

Cyklistická doprava

Adamec a kol. (2008) charakterizují kolo jako dopravní prostředek, který je vyhovující na vzdálenosti do 5 km a dá se příjemně kombinovat i s ostatními druhy dopravy, převážně s železniční dopravou nebo MHD v systémech bike and ride. Taniguchi, Fwa a Thompson [2014] dodávají, že výhodou je možnost využívání cyklistické dopravy pro jakoukoliv věkovou kategorii a také schopnost se rychle pohybovat v městských oblastech. Díky pohybu na kole autoři dále spatřují přínos ve fyzické aktivitě a cenové dostupnosti dopravního prostředku.³

Pěší doprava

Drdla (2018) popisuje, že pěší doprava sice nemůže podstatným způsobem ovlivnit dělbu přepravní práce v osobní dopravě, ale zato je jak finančně výhodnější, tak i nejrychlejší formou pohybu na vzdálenosti od jednoho do 3 km. Ve většině případů je pěší doprava spojena s využíváním jiných dopravních prostředků (veřejná doprava, IAD).

Letecká doprava

Podle Drdly (2018) je letecká doprava svojí povahou nejmladší a nejvíce se rozvíjícím oborem v oblasti dopravy, přepravy osob a věcí. V rámci výhod letecké dopravy můžeme říci, že se jedná o nejbezpečnější, nej pohodlnější a nejrychlejší způsob přepravy. Zde je ale potřeba zmínit kromě výhod také nevýhody či spíše problémy letecké dopravy, které

² Urban traffic contributes to both local environmental problems, such as local air pollution and noise, as well as to environmental problems at a higher spatial scale, such as acidification and climate change.

³ Cycling is accessible to a wide age group, environmentally friendly, and a fast means of transport in urban areas. Cycling is also an effective means of undertaking physical activity. It can be undertaken by a wide variety of ages and is affordable.

Zurynek, Zelený a Mervart (2008) spatřují, a to zejména v negativním vlivu na životní prostředí, do kterého spadá nadměrný hluk či znečišťování ovzduší. Novák, Zelený, Pernica a kol. (2011) doplňují, že se letiště rozdělují na vnitrostátní a mezinárodní.

Multimodální doprava

Jonuschat, Stephan a Schelewsky (2015) definují multimodální dopravu jako takovou, která je charakteristická svojí flexibilitou a možností kombinovat různé druhy dopravy dle dostupných prostředků a podmínek.⁴

Adamec a kol. (2008) doplňují, že multimodální doprava tedy využívá alespoň dva druhy přepravy. Je zde brán ohled především na životní prostředí a zdraví, aby byla doprava enviromentálně nejšetrnější. Multimodalitu můžeme v osobní dopravě spatřit například při vytváření integrovaných dopravních systémů.

3.3 Legislativní rámec ČR v oblasti dopravy

V oblasti legislativy dopravy existuje značné množství zákonů, vyhlášek, strategických dokumentů atd., které se týkají jak všech druhů dopravy, tak i dopravy jako takové. Protože je daná problematika rozsáhlá, je zde uveden demonstrativní výčet základních legislativních dokumentů pro vybrané oblasti dopravy.

Vodní doprava

- Zákon č. 61/2000 Sb., o námořní plavbě
- Zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů

Jedná se o zákon upravující podmínky provozování plaveb na vnitrozemských vodních cestách, jejich správu a kompetence ministerstev či jiných orgánů v oblasti vodní dopravy. Zákon rovněž vymezuje vnitrozemskou vodní cestu, stanovuje podmínky, práva a povinnosti provozu po vodních tocích či výkonu státní správy v plavbě (Zelený a kol., 2017).

Železniční doprava

- Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů

⁴ Multimodal mobility is defined as a mobility behaviour that is characterised by flexible usage and a combination of different transport modes according to the situation and to the available transport means.

Široký a kol. (2018) ve své knize definují tento zákon jako zákon, který upravuje podmínky pro stavbu drah železničních, tramvajových, trolejbusových, lanových a stavby na drahách. Dále se zabývá podmínkami pro provozování drážní dopravy, upravuje výkon státní správy a státního dozoru.

- Zákon o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železnic a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů

Silniční doprava

- Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích
- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

„Tento zákon zpracovává příslušné předpisy Evropské unie a upravuje

a) kategorizaci pozemních komunikací, jejich stavbu, podmínky užívání a jejich ochranu,

b) práva a povinnosti vlastníků pozemních komunikací a jejich uživatelů a

c) výkon státní správy ve věcech pozemních komunikací příslušnými silničními správními úřady“ (Česko, 1997).

Letecká doprava

- Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů

Zákon upravuje podmínky provozování civilní letecké dopravy, podmínky pro poskytování leteckých služeb či podmínky využívání vzdušného prostoru. Dále se vztahuje na provozování leteckých činností, užívání létacího zařízení nebo podmínkami týkajícími se vojenského letectví (Široký a kol., 2018).

4 SHRUTÍ TEORETICKÉ ČÁSTI

Regionální rozvoj je nedílnou součástí dopravy, neboť je přínosem pro dopravní infrastrukturu a pomáhá při jejím rozvoji. Jedná se tedy o ekonomický vývoj určitého území, který napomáhá zlepšit a rozvíjet enviromentální a socioekonomické aspekty, včetně kvality života na daném území.

Dále je přiblížena problematika **veřejné správy**, která svými činnostmi zabezpečuje plnění úkolů ve veřejném zájmu. Ke správnému fungování veřejné správy byly vymezeny základní funkce. Bylo zjištěno, že se veřejná správa dělí dle subjektů, kteří ji zabezpečují, a to na státní správu a samosprávu. V další podkapitole veřejné správy je podán výčet vybraných územních celků zahrnujících stát, regiony soudržnosti, kraj a obec, na kterou je kladen větší důraz.

Z oblasti **dopravy** v teoretické části vyplývá, že mezi nejšetnější způsob přepravy se řadí pěší a cyklistická doprava. Oba způsoby spatřují výhody především v rychlosti přepravy do 5 km a cenové dostupnosti. Mezi další enviromentálně přínosné druhy lze zařadit železniční dopravu, která svojí kapacitou pojme velké množství cestujících. Z tohoto důvodu je vhodné začít využívat multimodální dopravu, která představuje kombinaci již zmíněných druhů dopravy.

Ve většině případů má vodní doprava minimální škodlivý dopad na životní prostředí, až na výjimky - havárie tankerů. Silniční dopravu můžeme označit jako jednu z nejvíce problematických sfér, a to zejména z důvodu růstu nákladů na provoz, správu a údržbu komunikací a v neposlední řadě rostoucí počet dopravní nehodovosti včetně negativních dopadů na životní prostředí. Na dopravu silniční navazuje doprava letecká, která je stejně problematická, z důvodu nadměrného hluku či znečištění ovzduší.

Na teoretickou část následně navazuje část praktická, zabývající se analýzou dopravy města Otrokovice ve stavu k dopravě jako takové, strategickému plánování apod.

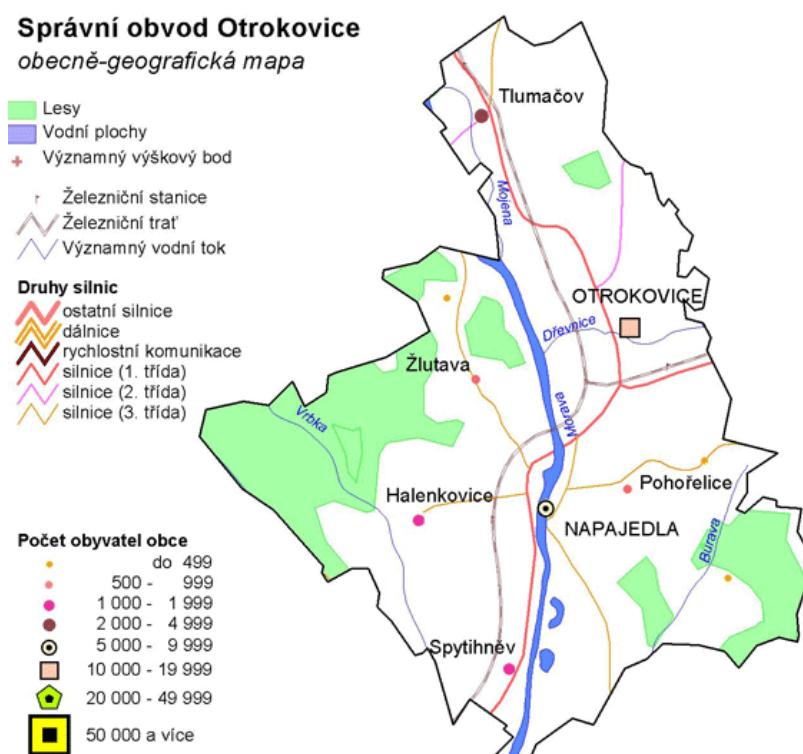
II. PRAKTICKÁ ČÁST

5 SOCIOEKONOMICKÁ ANALÝZA MĚSTA OTROKOVICE

První kapitola praktické části se zaměřuje na socioekonomickou analýzu města Otrokovice. Kapitola se konkrétně věnuje základní charakteristice daného území, geografickou polohou, hospodařením a v neposlední řadě skladbou obyvatelstva.

5.1 Základní charakteristika

Město Otrokovice se nachází v západní části Zlínského kraje, a to konkrétně na rozmezí tří regionů: Valašska, Slovácka a Hané. Město vzniklo sjednocením dřívějších samostatných obcí Otrokovice a Kvítkovice. Město se stalo moderním průmyslovým sídlem, jehož rozvoj sahá do třicátých let 20. století díky výstavbě Baťových závodů a v sedmdesátých letech minulého století otevřením nové pneumatikárny. Díky svými téměř 18 tisíci obyvateli je město Otrokovice považováno za šesté největší ve Zlínském kraji (otrokovice.cz).



Obrázek 3. Obecně-geografická mapa správního obvodu ORP Otrokovice (Český statistický úřad, 2020)

Pro Otrokovice je též charakteristická výstavba baťovských domků, a to konkrétně v celé čtvrti Bahňák, jejíž část s hotelem Společenský dům je dnes městskou památkovou zónou.

Vedle památek moderní funkcionalistické architektury se v Otrokovicích nachází římskokatolický kostel sv. Vojtěcha, který byl postavený koncem minulého století či budova kulturního a informačního centra Otrokovická Beseda. Další důležitou technickou památkou a rekreační možností je Bařův kanál, který je splavný z Otrokovic až do Strážnice a měří 50 km (Český statistický úřad, 2014).

Tabulka 1. Souhrnné informace o městu Otrokovice (vl. zpracování dle: risy.cz, © 2019)

| Souhrnné informace | |
|----------------------------------|-----------------------|
| Typ sídla: | Město |
| ZUJ (kód obce): | 585599 |
| NUTS5: | CZ0724585599 |
| LAU 1 (NUTS 4): | CZ0724 - okres Zlín |
| NUTS3: | CZ072 - Zlínský kraj |
| NUTS2: | CZ07 - Střední Morava |
| Obec s pověřeným obecním úřadem: | Otrokovice |
| Obec s rozšířenou působností: | SO ORP Otrokovice |
| Katastrální plocha (ha): | 1963 |

Demografický vývoj

Tabulka 2. Pohyb obyvatel ve vybraných letech (vl. zpracování dle: Český statistický úřad, 2021)

| | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Živě narození | 161 | 177 | 186 | 140 | 155 |
| Zemřelí | 215 | 189 | 224 | 191 | 309 |
| Přistěhovalí | 387 | 366 | 451 | 482 | 386 |
| Vystěhovalí | 481 | 431 | 469 | 428 | 519 |
| Přirozený | -54 | -12 | -38 | -51 | -154 |
| Stěhováním | -94 | -65 | -18 | 54 | -133 |
| Celkový | -148 | -77 | -56 | 3 | -287 |

Z tabulky můžeme vidět, že se trend převážně zvyšuje, a to skoro u všech kategorií. Nejnižší počet narozených dětí byl zaznamenán v roce 2019. V rámci mortality lze v roce 2020 spatřit nárůst o 62 % oproti roku 2019, což je nejvíce od roku 2016. Největší nárůst přistěhovalých

můžeme zaznamenat v roce 2019, kdy se na území města Otrokovice přistěhovalo přes 480 obyvatel. V roce 2020 byl počet vystěhovalých osob 519, což znamená, že v tomto roce převyšoval počet vystěhovalých nad přistěhovalými. Může to být z důvodu suburbanizace nebo vysoké intenzity automobilové, ale i tranzitní dopravy na území města Otrokovice, která má značný vliv na život místních obyvatel.

6 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU DOPRAVY MĚSTA OTROKOVICE

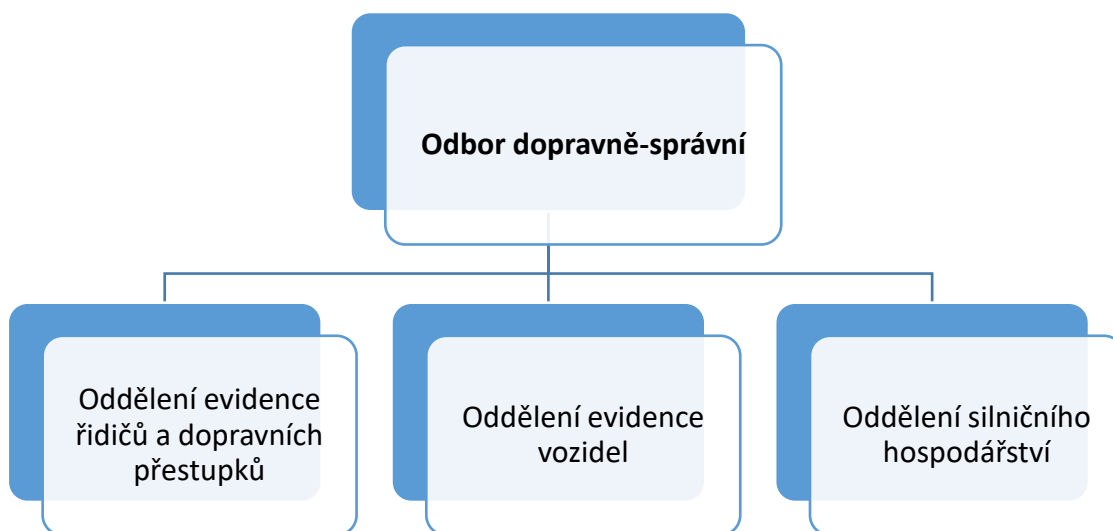
V této kapitole je blíže podána analýza stávajícího stavu dopravy ve městě Otrokovice a dále aspekty s ní související. První část se věnuje organizační struktuře města a popisu vybraných druhů dopravy, které jsou pro město charakteristické. Dále jsou v kapitole definovány základní dopravní dokumenty, finanční analýza města a v neposlední řadě vybrané faktory a subjekty mající vliv na dopravní sektor.

6.1 Organizační struktura dopravy ve městě Otrokovice

Oblast dopravy je vnímána jako jedna ze základních rozvojových oblastí a je jí zpravidla věnována velká pozornost. Město má proto zřízený **dopravně-správní odbor**, který vykonává základní úkoly týkající se rozvoje dopravy na daném území.

Sídlo odboru: Městský úřad Otrokovice, budova č. 1, 2 a 3.

Odbor se dále rozděluje do třech oddělení podle svých kompetencí. V čele stojí vedoucí odboru a její asistentka. Každé oddělení má pak svého vedoucího a další zaměstnance, kteří se zabývají konkrétními oblastmi.



Obrázek 4. Organizační struktura DOP (vl. zpracování dle: otrokovice.cz, 2021)

Co se týče kompetencí, tak ty můžeme rozdělit z hlediska samostatné a přenesené působnosti, přičemž je kladen větší důraz na působnost samostatnou.

V rámci **samostatné působnosti** se odbor podílí na:

- zpracování strategických dokumentů,
- zajišťuje úkoly v oblasti dopravní prevence,
- spolupracuje s odborem majetko-právním (zajišťování správy komunikací),
- vyjadřuje se k záměrům jiných osob.

Odbor také úzce spolupracuje s odborem rozvoje města, a to zejména při zajišťování projektových a územních příprav či realizaci dopravních staveb na území města Otrokovice. Mezi další pravomoci odboru rozvoje města patří příprava a realizace investičních akcí, příprava strategických rozvojových dokumentů či zabezpečení koncepce rozvoje (otrokovice.cz).

Co se týče **přenesené působnosti**, tak se odbor zabývá projednáváním dopravních přestupků, vydává parkovací průkazy, vede registr řidičů a vozidel, vykonává přenesenou působnost v rámci odborné způsobilosti k řízení motorového vozidla apod.

Můžeme tedy říci, že se v Otrokovicích nachází odbor zabývající se dopravou na daném území, který si klade za cíl rozvíjet dopravní infrastrukturu ve městě Otrokovice spolu s dalšími odbory, zejména tedy s odborem rozvoje města a majetko-právním.

Důležité je také zmínit, že ve městě Otrokovice není pověřená osoba, která by zaujímala pozici koordinátora rozvoje oblasti dopravy. Je zde ale pověřená osoba zaujímající pozici cyklokoordinátora, která dále odpovídá za naplňování Strategie BESIP, včetně plnění opatření (a následné vyhodnocování a aktualizaci) Plánu udržitelné městské mobility.

6.2 Charakteristika hlavních druhů dopravy

Následující podkapitola se věnuje charakteristice dopravy a nejrozšířenějších dopravních atributů vyskytujících se ve městě Otrokovice. Důraz je kladen především na silniční, cyklistickou a pěší dopravu, a to zejména z důvodu vysoké intenzity na daném území. Vodní a letecké dopravě není věnována tak značná pozornost jako již zmíněným druhům dopravy, a to z důvodu využití převážně k rekreačním účelům.

Silniční doprava

Z hlediska dopravy se ve městě Otrokovice nejvíce podílí právě doprava silniční, která zásadně ovlivňuje jak ostatní druhy dopravy, tak i životní prostředí, na které má negativní vliv. Základními komunikacemi jsou silnice I/49 a I/55, které prochází městem a spojují tak

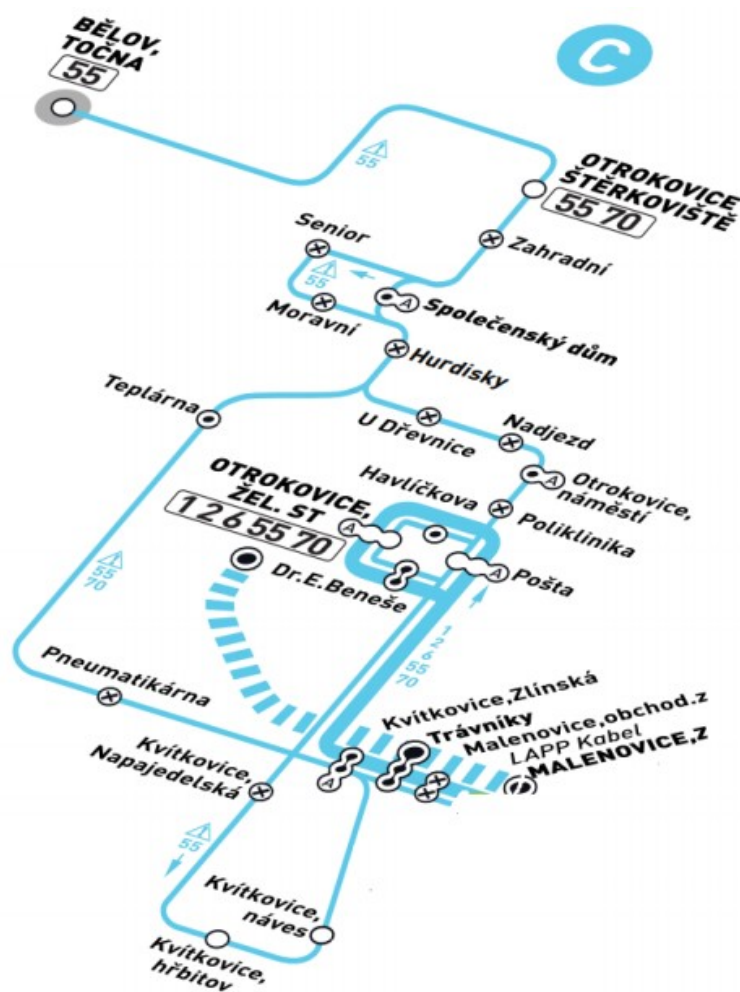
území sousedních měst. Silnice I/49 tedy hraje klíčovou roli z důvodu dostupnosti do krajského města Zlína a silnice I/55 do Uherského Hradiště. Důležité je dále napojení silnice I/49 na dálnici D55, prostřednictvím které se lze napojit na dálnici D1, díky které mají Otrokovice přímé dopravní spojení s ostatními částmi republiky. Dále ze silnice II/551 odbočuje silnice II/438, která vede směrem na Machovou. Ze stejné silnice odbočuje západním směrem silnice III/36745, která vede na Bělov a dále pak na Kroměříž. Z této silnice pak vede další, konkrétně silnice III/36746, která prochází kolem Baťova a spojuje silnici I/55. Oblastí Kvítkovice vede silnice III/4973 (Strategie bezpečnosti silničního provozu města Otrokovice na období 2018-2025, 2018).

Dále se dokončuje jihovýchodní obchvat Otrokovice, který navazuje na již stávající dálnici D55, která bude pokračovat směrem na Hodonín. Díky tomuto obchvatu se eliminuje přeplněnost na křižovatce v Kvítkovicích.

Otrokovice obsluhují celkem 11 linek dálkové dopravy a 22 linek příměstské dopravy v rámci linkové autobusové dopravy (Integrovaný strategický rozvojový plán města Otrokovice 2014 - 2023, 2013).

Dopravci autobusových linek: ARRIVA MORAVA a.s., KRODUS BUS, a.s., ČSAD BUS Uherské Hradiště a.s., HOUSACAR s.r.o., Transdev Morava s.r.o., TQM - holding s.r.o.

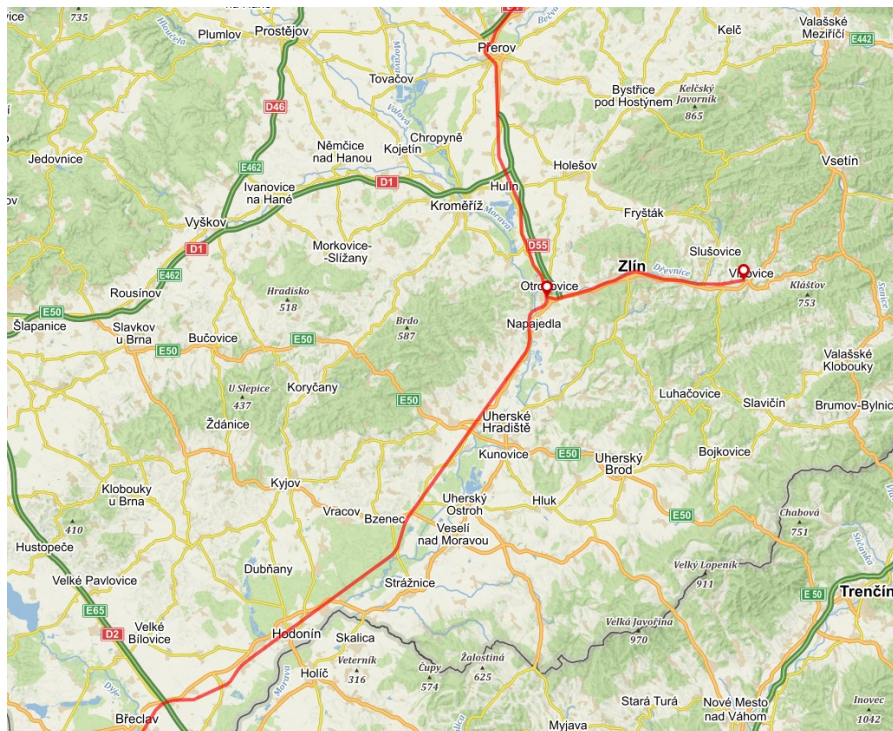
V této oblasti je důležité též zmínit městskou hromadnou dopravu, která je realizována Dopravní společností Zlín-Otrokovice, s.r.o. prostřednictvím autobusové i trolejbusové dopravy. Krajské město Zlín a Otrokovice jsou tak propojeny trolejbusovými linkami 1, 2, 6 a autobusovými linkami 55 a 70 (Strategie bezpečnosti silničního provozu města Otrokovice na období 2018-2025, 2018).



Obrázek 5. Rozložení zastávek MHD na území města Otrokovice (Strategie bezpečnosti silničního provozu města Otrokovice na období 2018-2025, 2018)

Železniční doprava

Železniční stanice v Otrokovicích je hlavním dopravním uzlem, neboť tudy prochází dráha č. 331 do Vizovic. Tento úsek bude procházet modernizací, a to konkrétně zdvoukolejněním tratě v úseku Otrokovice–Zlín-střed a elektrizací tratě v úseku Otrokovice–Zlín-střed–Vizovice. Pokud vše půjde podle plánu, tak by zahájení prací mělo začít v roce 2023. Dalším důležitým spojením je trať č. 330 Přerov–Otrokovice–Břeclav, která je zmodernizována pro traťovou rychlost do 160 km/hod. Je součástí II. železničního národního koridoru a zabezpečuje spojení s hlavním městem či jinými velkými městy. Mezinárodní linka Ex4 vede na trase Rakousko/Slovensko–Břeclav–Otrokovice–Ostrava–Polsko. V jednotlivých průmyslových areálech (Barum, Teplárna, Toma a PSG) jsou dále zavedeny železniční vlečky, které jsou v soukromém vlastnictví (Integrovaný strategický rozvojový plán města Otrokovice 2014 - 2023, 2013).



Obrázek 6. Železniční trasy Otrokovice-Vizovice a Přerov-Břeclav (vl. zpracování dle: mapy.cz, © 2021)

Pěší a cyklistická doprava

Město Otrokovice vytváří ideální podmínky pro rozvoj pěší i cyklistické dopravy, která by nemusela být pouze rekreační záležitostí, ale mohla by se stát i konkurentem automobilové dopravy v rámci dojížděky za prací či jinými aktivitami (do školy, k vybavení úředních záležitostí apod.). V rámci kratších vzdáleností je dominantní využívat pěší dopravu, která je zároveň zdraví prospěšná a je součástí udržitelné mobility.

Územím Otrokovic vedou tyto cyklotrasy:

- č. 47 (Hodonín – Olomouc)
- č. 471 (Otrokovice – Vizovice)
- č. 473 (Rajhradice – Otrokovice)
- č. 5181 (Hulín – Otrokovice)

Nejvýznamnější cyklostezkou, která prochází Otrokovicemi je výše uvedená stezka č. 47 tzv. Moravská stezka se svojí celkovou délkou 314 km, která má svůj úsek označený jako Bařův kanál vedoucí podél řeky Moravy a Bařova kanálu. Umožňuje tak pohodlnou jízdu nejen na kole, ale i pro in-line bruslení, a to jak na sever do Kroměříže, tak i na jih do

Uherského Hradiště. Postupně se ale budují další cyklostezky, které podporují tento způsob dopravy (Cyklokoncept, 2018).

Dle uvedených dokumentů a analýz vyplývá, že převážně cyklisté, ale i chodci jsou nejohroženější skupinou účastníků silničního provozu. Je proto zapotřebí koordinovat rozvoj cyklistické infrastruktury a dbát na bezpečnost uživatelů tohoto druhu dopravy.

Vodní doprava

Ve městě Otrokovice slouží pro rekreační a turistické účely průplav Otrokovice–Rohatec, který je nazýván tzv. „Baťovým plavebním kanálem“. Celých 53 km dlouhého kanálu je téměř opraveno a tak turisté mohou využívat více než 16 přístavů a přístavišť zajišťující dopravu výletních lodí. Kromě Baťova kanálu se obnovil projekt kanálu Dunaj–Odra–Labe, který bude zasahovat do území města Otrokovice (Integrovaný strategický rozvojový plán města Otrokovice 2014 - 2023, 2013).

Letecká doprava

V Otrokovicích se nachází civilní letiště, které poskytuje vnitrostátní neveřejnou leteckou dopravu. Letiště je určeno převážně pro letouny, vrtulníky či ultralehká letadla (Integrovaný strategický rozvojový plán města Otrokovice 2014 - 2023, 2013).

Vzhledem k tomu, že letiště neslouží k veřejné letecké dopravě, je zapotřebí využít nejbližší letiště, kterými jsou Mezinárodní letiště Brno-Tuřany nebo Letiště Leoše Janáčka v Ostravě.

6.3 Základní dopravní dokumenty města Otrokovice

Město aktuálně nemá zpracovaný základní dokument, který by se zabýval komplexní problematikou dopravy, jako například Generel dopravy, který zřizují mnohá města. Jedná se o dokument, který by zastřešoval komplexní rozvoj dopravy, přičemž tento dokument zde chybí, ale město ho zvažuje v následujících letech vytvořit. Nicméně město již disponuje jinými dílčími dokumenty věnující se konkrétní problematice, mezi které patří například:

Integrovaný strategický rozvojový plán města Otrokovice 2014 – 2023

Jedná se o jeden ze základních dokumentů města, který podává primární informace o prioritních oblastech rozvoje za účelem zlepšení kvality života, rozvoje podnikatelských aktivit apod., a to v dlouhodobém horizontu. Tento dokument byl schválen dne 17. dubna 2014 usnesením Zastupitelstva města Otrokovice č. ZMO/430/04/14 a slouží jako podklad k čerpání evropských dotací.

Strategický plán vychází ze současného stavu veřejných a soukromých aktivit ekonomického, sociálního, demografického, kulturního a ekologického charakteru na území města.

V analytické části dokumentu, konkrétně v socioekonomické pasáži je blíže podána analýza a charakteristika jednotlivých oblastí dopravy ve městě Otrokovice, ze které následně vychází SWOT analýza.

Na analytickou část navazuje část strategická, která obsahuje strategii a akční plán města, který vychází ze zásobníku projektů a rozpracovává a specifikuje cíle vytyčené v dlouhodobé strategii.

Plán udržitelné městské mobility (PUMM)

Město má dále rozpracovaný Plán udržitelné městské mobility města Otrokovice. Dokument bude obsahovat všechny formy a způsoby dopravy na daném území. Opatření uvedená v tomto dokumentu by měla přispět ke zdokonalení dopravy z pohledu bezpečnostní stránky, dále pak snížení hluku a znečištění ovzduší či přispět ke kvalitě městského prostředí.

Strategie bezpečnosti silničního provozu města Otrokovice na období 2018-2025

Dokument se zabývá problematikou dopravní nehodovosti na území města Otrokovice, dále pojednává o možných způsobech snížení nehodovosti a je především jakýmsi krokem k ochraně zdraví a životů občanů i návštěvníků. Dokument vypracovalo centrum dopravního výzkumu Brno.

Strategie bezpečnosti silničního provozu tak reaguje na skutečnost, že v posledních 10 letech od roku 2007 do roku 2016 zemřelo na silnicích na území města Otrokovice 8 lidí, 57 utrpělo těžké zranění a 407 bylo lehce zraněno. Z tohoto důvodu byl proto připraven tento dokument s konkrétním postupem a jeho realizací (Strategie bezpečnosti silničního provozu města Otrokovice na období 2018-2025, 2018).

Střednědobým cílem dokumentu je vytvořit takové podmínky, aby od roku 2025 nedošlo k žádným smrtelným nehodám na území města Otrokovice na následky dopravních nehod a počet těžce zraněných klesl na polovinu (Strategie bezpečnosti silničního provozu města Otrokovice na období 2018-2025, 2018).

Cyklokoncepte - řešení cyklodopravy v Otrokovicích

Tento dílčí dokument se věnuje, jak již z názvu vyplývá, koncepcí rozvoje cyklodopravy na území města Otrokovice. Koncepte navazuje na výchozí materiál Studie Otrokovice-řešení

cyklodopravy. Cílem cyklokoncepce je shrnout současný stav infrastruktury pro cyklistickou dopravu, definovat její potřeby a dle toho stanovit přehledné závěry, které povedou ke konkrétním krokům a postupům pro rozvoj městské infrastruktury.

Plán dopravní obslužnosti území Zlínského kraje 2021-2025 s výhledem do roku 2030

Tento dokument navazuje na celkový Zlínský kraj, tudíž se nejedná o dokument města, ale je s ním spojen převážně díky MHD či vlakovému spojení Otrokovice–Vizovice. Dokument a jeho jednotlivé části poukazují na nutnost individuálního přístupu vedoucího k zajištění dopravní obslužnosti kraje. Plán je vypracován podle výsledků analýzy dopravní obslužnosti kraje. Podstatou je zajistit, aby na systém veřejné dopravy Zlínského kraje bylo nahlíženo jako na alternativu k individuální dopravě. Dokument byl schválen usnesením (č. 0155/R07/21) Rady Zlínského kraje dne 22. 02. 2021 (kr-zlinsky.cz).

6.4 Finanční analýza s důrazem na oblast dopravy

Město Otrokovice řídí své finance skrze rozpočet, jejímž obsahem jsou příjmy a výdaje a jiné finanční operace mimo tvorby a užívání peněžních fondů, pokud není stanoveno jinak tzn. mimo rozpočet. Roční rozpočet si vypracovává obec v návaznosti na svůj rozpočtový výhled a na základě rozpisu platného státního rozpočtu nebo rozpočtového provizoria. Město musí výhradně zaručit krytí naprosté většiny závazků, které vyplývají z plnění povinností stanovených zákonem.

Úroveň rozvoje regionálního hospodářství udává místní ekonomika, potažmo aktivity podnikatelských subjektů sídlící na území města Otrokovice. Ekonomika města Otrokovice je nepřímo ovlivněna existencí sousedícího krajského města Zlína a Napajedel, které spolu s Otrokovicemi tvoří aglomeraci Zlínského kraje (Integrovaný strategický rozvojový plán města Otrokovice 2014 - 2023, 2013).

Příjmy

V roce 2019 město Otrokovice hospodařilo s rozpočtem 584, 36 mil. Kč (viz Tabulka 3.), což je v porovnání s rokem 2018 o 155, 76 mil. více. Tento finanční rozdíl je způsoben převážně meziročním růstem daňových příjmů a přijatých transferů (Závěrečný účet města Otrokovice za rok 2019, 2020).

Tabulka 3. Příjmy města Otrokovice dle skutečnosti (v tis. Kč) (vl. zpracování dle: monitor.statnipokladna.cz, 2021)

| | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|----------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Příjmy celkem | 389 841 | 349 474 | 380 213 | 428 606 | 584 356 | 518 152 |
| Daňové příjmy | 240 942 | 253 680 | 274 686 | 298 328 | 321 286 | 325 484 |
| Nedaňové příjmy | 43 373 | 46 776 | 46 110 | 46 530 | 41 972 | 54 524 |
| Kapitálové příjmy | 2 608 | 4 220 | 2 565 | 4 277 | 238 | 91 184 |
| Přijaté transfery | 102 917 | 44 796 | 56 851 | 79 468 | 220 858 | 138 052 |

Z celkového objemu investic cca 209, 18 mil. Kč bylo přijato na realizaci investičních akcí 136, 93 mil. Kč. Zde je ale potřeba ještě zmínit, že 120, 76 mil. Kč byl příjem investiční dotace na rekonstrukci nadjezdu (Most M-1 přes železniční trať a místní komunikaci). Kromě rekonstrukce nadjezdu byla též v roce 2019 realizována druhá polovina investiční akce „Bezbariérová úprava zastávek MHD“, na kterou bylo vyčerpáno 8,8 mil. Kč. Jen pro srovnání, v roce 2017 město Otrokovice hradilo své investice z 99% z vlastních finančních prostředků (Závěrečný účet města Otrokovice za rok 2019, 2020).

Co se týče daňových příjmů, tak ty se oproti roku 2018 zvýšily o 22,96 mil. Kč, u nedaňových příjmů spatřujeme pokles, a to konkrétně na 41, 97 mil. Kč. U kapitálových příjmů je evidentní úbytek oproti roku 2018 o 4 mil. Kč. Přijaté transfery vzrostly ze 79, 47 mil. Kč na 220, 86 mil. Kč. Výše přijatých dotací, zejména z Evropské Unie podstatně ovlivnila celkový objem příjmů města Otrokovice v letech 2015-2020 (Závěrečný účet města Otrokovice za rok 2019, 2020).

Výdaje

Celkové výdaje města v roce 2019, jak již bylo zmíněno, ovlivnily především investiční dotace, které město čerpalo v programovém období 2014+. Schválený rozpočet celkových výdajů města Otrokovice v roce 2019 činil 568, 35 mil. Kč, což je o 49,1 mil. Kč více než v roce 2018. Z tabulky níže je patrné, že skutečná výše celkových výdajů je 587, 80 mil. Kč, což je o 19, 45 mil. Kč více než byl schválený rozpočet (Závěrečný účet města Otrokovice za rok 2019, 2020).

Tabulka 4. Výdaje města Otrokovice dle skutečnosti (v tis. Kč) (vl. zpracování dle rozpočtů a rozpočtových opatření 2015 – 2020 města Otrokovice, 2021)

| | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|----------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Výdaje celkem | 377 420 | 314 525 | 361 895 | 448 513 | 587 795 | 472 936 |
| Běžné výdaje | 279 120 | 281 938 | 303 642 | 333 458 | 378 618 | 377 873 |
| Kapitálové výdaje | 98 300 | 32 586 | 58 253 | 115 055 | 209 176 | 95 063 |

Oblast dopravy ve městě Otrokovice zahrnuje měkké, ale i tvrdé projekty. Může se jednat jak o výdaje každoroční, jakožto výdaje na údržbu místních komunikací včetně zimní údržby, DSZO a dopravní obslužnost, opravy přechodů pro chodce či výdaje na opravy a výstavby chodníků a parkovišť, tak o výdaje, které jsou náročnější na svoji realizaci, např. výdaje na výstavbu (kruhového objezdu, křižovatky), budování cyklostezek, silnic nebo výstavba nových mostů (Závěrečný účet města Otrokovice za rok 2019, 2020).

V roce 2019 byly výdaje vynaloženy též na dopravní obslužnost (1,8 mil. Kč), které jsou zajišťované prostřednictvím Krajského úřadu Zlínského kraje, ale i výdaje ve výši 24,5 mil. Kč hrazené Dopravní společností Zlín-Otrokovice, s.r.o. (Závěrečný účet města Otrokovice za rok 2019, 2020).



Obrázek 7. Celkové výdaje (vl. zpracování dle rozpočtů a rozpočtových opatření 2015 – 2020 města Otrokovice, 2021)

Z hlediska celkových výdajů plynoucích do dopravního sektoru ve městě Otrokovice lze spatřit nepravidelný trend celkového vývoje. Tyto nepravidelné výkyvy celkových výdajů jsou zapříčiněny převážně investováním do větších, finančně náročnějších projektů.

Jak již bylo zmíněno, obec v roce 2019 hospodařila s celkovým rozpočtem 584, 36 mil. Kč, ze kterého vyčlenila 208, 64 mil. Kč na sektor dopravy.

Níže jsou uvedeny vybrané nejvíce finančně nákladné projekty daných let dle rozpočtů a rozpočtových opatření 2015 – 2020 města Otrokovice:

- 2015: ORG 2205 – Vjezd do průmyslového areálu TOMA = 87 989 110 Kč;
- 2019: ORG 7203 – Most M-1 přes železniční trať a místní komunikaci = 133 529 490 Kč (Závěrečný účet města Otrokovice za rok 2019, 2020).

Můžeme tedy říci, že doprava je jedním z hlavních odvětví z hlediska objemu vynakládaných prostředků, což lze sledovat na zájmu města, které usiluje o trvalé zlepšení v této oblasti.

6.5 Vybrané faktory a subjekty ovlivňující dopravu

Faktorů ovlivňující dopravní sektor je spousta, a proto se tato podkapitola zaměřuje pouze na určené faktory a subjekty, které jsou pro město Otrokovice charakteristické. Jedná se především o subjekty nacházející se ve městě (firmy, školy). Kromě vybraných subjektů mají na dopravu vliv její obyvatelé, poloha, ale i finanční stránka města.

Barum Continental spol. s r.o.

Společnost Continental s.r.o. je největším evropským výrobcem pneumatik jak pro osobní, nákladní, autobusová, lehká užitková, ale i speciální vozidla. Ve zlínském regionu patří mezi největší zaměstnavatele, protože zaměstnává téměř 5 000 zaměstnanců, což výrazně ovlivňuje dopravu ve městě Otrokovice z důvodu dojíždění do práce.

TOMA, a.s.

Jedná se o průmyslový areál, který poskytuje služby subjektům ve svém areálu. Počet těchto subjektů se pohybuje okolo 130 a je v nich zaměstnáno cca 2 000 lidí (tomaas.cz).

Výše zmíněné podniky, které jsou zásobovány tranzitní dopravou (transport materiálu a zboží) se podílejí nejen na vyšším riziku nehodovosti, ale i na vyšší intenzitě prachu a zvýšené hladiny hluku (Strategie bezpečnosti silničního provozu města Otrokovice na období 2018-2025, 2018).

Jedním z hlavních faktorů ovlivňující dopravu je spolupráce mezi Zlínem a Otrokovicemi skrze **Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, s.r.o.**, která zajišťuje městskou hromadnou dopravu. Tato spolupráce byla vytvořena za účelem uspokojování potřeb obyvatel, zejména dojížděnkou za prací nebo do škol.

S městskou hromadnou dopravou souvisí i **školství**. Ve městě Otrokovice je zřízena Mateřská škola Otrokovice, p. o. se sedmi pracovišti, firemní školka Oskárek společnosti LAPP KABEL s.r.o., šest základních škol, z toho dvě zřizuje Zlínský kraj a dále dvě střední školy (Integrovaný strategický rozvojový plán města Otrokovice 2014 - 2023, 2013).

Tabulka 5. Vyjížděka (dojížděka) za prací a do škol (Integrovaný strategický rozvojový plán města Otrokovice 2014 - 2023, 2013)

| Vyjíždějící | Zaměstnaní | | Žáci a studenti | |
|----------------------------------|------------|-----------|-----------------|-----------|
| | celkem | podíl v % | celkem | podíl v % |
| Vyjíždějící do zaměstnání a škol | 3 577 | 100 | 1 263 | 100 |
| v tom: | | | | |
| v rámci obce | 1 621 | 45 | 584 | 46 |
| do jiné obce okresu | 1 562 | 44 | 341 | 27 |
| do jiného okresu kraje | 197 | 6 | 114 | 9 |
| do jiného kraje | 152 | 4 | 219 | 17 |
| do zahraničí | 45 | 1 | 5 | 0 |
| Vyjíždějící denně mimo obec | 1 738 | 49 | 476 | 38 |

Z tabulky podle Sčítání lidu, domů a bytů v roce 2011 je patrné, že do zaměstnání vyjelo přes 3 500 obyvatel města Otrokovic denně. Z toho téměř polovina z nich vyjela za hranice města. Dále 1 263 žáků a studentů využilo dopravu jako nástroj k cestě do škol, což je 53 % všech žáků a studentů. Nejvíce z nich vyjíždí do škol v rámci území města Otrokovice. Dle této tabulky můžeme tedy říci, že ve městě Otrokovice je vysoká intenzita dojížděky do škol a za prací, která má značný vliv na dopravu ve městě, zejména v ranních hodinách, kdy se tvoří kolony na silnicích (Integrovaný strategický rozvojový plán města Otrokovice 2014 - 2023, 2013).

Velkou roli hraje i napojení na dálnici či železniční koridory, a to z důvodu nejen obyvatel Zlína, ale i obyvatel okolních měst a obcí, kteří dojíždějí vlakem nebo autem do Otrokovic za účelem napojení na celostátní síť.

Dále dopravu a stávající dopravní infrastrukturu ovlivňuje rostoucí populace a přibývající pracovní místa, která mají vliv na dopravní sektor a jeho intenzitu. Volba dopravního prostředku je jedním z dalších faktorů, který ovlivňuje dopravu ve městě Otrokovice.

7 DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ

Tato kapitola se věnuje analýze dat, která zjišťuje aktuální situaci v rámci povědomí o systému sdílení kol a bezpečnosti na území města Otrokovice. V rámci dotazníkového šetření byla průběžně kontaktována prostřednictvím emailové korespondence vedoucí Odboru dopravně-správního, která je zároveň cyklokoordinátorkou města Otrokovice. Výsledky dotazníkového šetření byly doplněny na základě postupu analýz, které posloužily v návrhové části projektů.

7.1 Okruhy otázek

Tyto okruhy otázek byly vybrány na základě zjištění z již provedených analýz, z veřejně dostupných informačních zdrojů a ze základních dopravních dokumentů. Bylo totiž zjištěno, že jako prioritní oblasti město Otrokovice řadí rozvoj cyklistické infrastruktury a bezpečnost dopravy. Otázky byly podávány průběžně na základě zjištěných skutečností v závislosti na odpovědích respondenta.

Cílem dotazníkového šetření bylo zjistit existenci určitých prvků na podporu bezpečnosti dopravy na území města Otrokovice a rozšíření o nové prvky ve spojení s cyklistickou dopravou a jejím rozvojem.

Časové období sběru dat: březen - květen 2021

Zdůvodnění výběru respondenta

Pro následující otázky byla vybrána vedoucí Odboru dopravně-správního, která je zároveň cyklokoordinátorkou města Otrokovice a dále odpovídá za naplňování Strategie BESIP, včetně plnění opatření (a následné vyhodnocování a aktualizaci) Plánu udržitelné městské mobility. Vybrána byla tedy z důvodu všeobecného přehledu v rámci dopravy.

Následující otázky jsou rozděleny do dvou okruhů:

- 1) Bikesharing a rozvoj cyklistické dopravy
- 2) Bezpečnost dopravy

Otázky z okruhu č. 1 - Bikesharing a rozvoj cyklistické dopravy

- Byl by zájem o systém sdílení kol nebo koloběžek?
- Byl by zájem o systém sdílení kol z pohledu obyvatel města?

- Pokud by došlo k zavedení systému sdílení kol ve městě Otrokovice, bylo by město připravené na jeho realizaci?
- Vidíte potenciál rozvoje bikesharingu pro město Otrokovice, pokud ano, proč?
- Kdyby došlo k zavedení konceptu bikesharingu, kdo by převzal zodpovědnost za jeho údržbu?
- Nacházejí se ve městě cykloboxy?
- Jsou na území města zavedeny pitné fontánky?

Otázky z okruhu č. 2 - Bezpečnost dopravy

- Disponuje město piktogramovým koridorem nebo jinými bezpečnostními prvky?
- Je ve městě použit bezpečnostní povrch „Rocbinda“?

7.2 Zjištění

Na základě provedeného dotazníkového šetření byly zjištěny následující informace:

Bikesharing a rozvoj cyklistické dopravy

Preference by byla spíše v systému sdílení kol, neboť cyklisté mají větší povědomí o pravidlech silničního provozu. Zatím nebyl proveden průzkum, takže nelze konstatovat, zda by byl o tuto službu vůbec zájem. V případě realizace projektu je město připraveno na zavedení systému bikesharingu z důvodu stále se rozvíjející infrastruktury. Spatření potenciálu by bylo v propojení se Zlínem nebo dojížděky do škol. V případě zavedení konceptu bikesharingu by se upřednostňovala údržba v rámci dobrovolné činnosti.

V rámci doplňkového šetření bylo zjištěno, že město aktuálně nedisponuje žádnými cykloboxy, ale v případě dotací by se uvažovalo o jejich pořízení. Na území města se nachází dvě pitné fontánky, které by se popřípadě mohly rozšířit i do míst, kde vedou cyklostezky.

Bezpečnost dopravy

Město Otrokovice má z důvodu bezpečnosti silničního provozu zavedený piktogramový koridor pro cyklisty, dále vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty a na stezkách pro chodce a cyklisty jsou používány piktogramy jako doplňkové a upozorňující. Dalším prvkem města je bezpečnostní povrch „Rocbinda“, který je obecně používán na křižovatkách a na místech, kde dochází ke křížení vozidel a jiných účastníků.

8 SWOT ANALÝZA DOPRAVY

Následující kapitola se věnuje zpracování SWOT analýzy, což znamená vytyčení silných a slabých stránek, příležitostí a hrozeb. Analýza je vytvořena na základě veřejně dostupných informací, ze základních rozvojových dokumentů města vztahujících se k dopravě, z webových stránek, z obecné charakteristiky města Otrokovice ve vztahu k rozvoji dopravy a z existujících SWOT analýz, které jsou veřejně dostupné na stránkách města. Zároveň předběžná analýza byla předložena zaměstnancům Městského úřadu v Otrokovicích - Odbor dopravně-správní, kteří se vyjádřili k dané SWOT analýze, doplnili ji o svoje poznatky, které byly následně použity ve SWOT analýze.

Tabulka 6. SWOT analýza (vlastní zpracování)

| Silné stránky | Slabé stránky |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Kvalitní trolejbusová a autobusová doprava (MHD) • Jednotná jízdenka v rámci Zlínského kraje • Cyklostezka Bařův kanál jako součást dálkové trasy Moravská stezka • Výborné dopravní napojení vzhledem k blízkosti sjezdu z dálnice • Spojovací uzel železniční dopravy pro trať Otrokovice-Zlín-Vizovice • Zákaz vjezdu nákladních automobilů (nad 7,5 tuny) • Rozsáhlá síť chodníků a stezek pro pěší a cyklisty • Akce, soutěže a besedy v rámci dopravy | <ul style="list-style-type: none"> • Nedostatek parkovacích míst • Dopravní přetížení ve špičkových hodinách • Nárůst dopravních nehod na území obce • Vysoká intenzita tranzitní kamionové dopravy • Mírně rostoucí trend dopravních nehod |

| Příležitosti | Hrozby |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Posílení významu alternativních druhů dopravy • Reorganizace parkování • Využití prostředků vedoucích ke snížení hluku • Zklidnění dopravy ve městě • Budování záchytných parkovišť • Podpora kombinované dopravy • Vytvoření koncepce dopravy | <ul style="list-style-type: none"> • Pokračující trend nárůstu automobilové dopravy • Migrace obyvatel • Nedostatečné financování • Zvyšující se preference individuální automobilové dopravy • Pokračující nárůst dopravních nehod |

Silné stránky

Mezi silnou stránku města se řadí podpora MHD, neboť právě Otrokovice s krajským městem Zlín jsou ve spolupráci skrze DSZO, kde poskytují kvalitní spojení mezi těmito městy.

Jednotná jízdenka umožňuje široké veřejnosti přepravu mezi autobusovou, trolejbusovou a vlakovou dopravou v rámci Zlínské integrované dopravy.

Díky přítomnosti cyklostezek se město stává oblíbenou destinací pro nadšence cyklistické dopravy, kteří se dále napojují na páteřní cyklostezku kolem Bařova kanálu, která je považována za nejvýznamnější trasu v Otrokovicích.

V rámci automobilové dopravy je silnou stránkou napojení města s krajským městem Zlínem prostřednictvím silnice I/49 a dále napojení na D55 a D1.

Frekventovaná železniční tepna Otrokovice–Vizovice představuje efektivní dopravní spojení mezi těmito městy. Kromě toho můžou cestující využít Otrokovice pro napojení na celostátní síť.

Od roku 2012 město zavedlo zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 7,5 tuny, což znamená, že omezení se vztahuje na nákladní dopravu, která nemá cíl v Otrokovicích a svým průjezdem by jen zahlcovala centrum města.

Město Otrokovice dále disponuje rozsáhlou sítí chodníků a stezek pro cyklisty a pěší, vč. množství přechodů pro chodce, které jsou postupně vybavovány dalšími prvky pro zvýšení bezpečnosti (nasvětlení, hmatové úpravy, odstranění překážek v rozhledu).

Město se účastní a pořádá různé akce, soutěže a besedy, které napomáhají mladým lidem v neznalosti, především v rámci bezpečnosti dopravy. Dále se město zapojuje do akcí „Do práce na kole“, „Do školy na kole“ apod.

Slabé stránky

Město Otrokovice se potýká jako jiná obdobně velká a větší města s problémem nedostatku parkovacích míst, a to zejména v nejvíce exponovaných místech (Poliklinika, sídliště a v blízkosti průmyslového areálu TOMA).

Problémem města je špatná dopravní situace, zejména v dopravní špičce, která má za následky zpomalení dopravy z důvodu dojížděky do zaměstnání či škol.

Město dále trápí počet dopravních nehod cyklistů a chodců, kdy se převážně cyklisté stávají oběťmi a tvoří tak značnou část všech evidovaných nehod i s fatálními následky. Tyto nehody jsou zapříčiněny z velké části vysokou rychlostí řidičů, kteří například nerespektují vyznačené zóny nebo se nevěnují řízení.

Tranzitní kamionová doprava směřující do průmyslových areálů v daném městě je jedním z dalších aspektů, které trápí město Otrokovice (spojeno zejména s aktivitami Continental Barum s.r.o., MITAS a.s., TOMA, a.s., SYGNUM, s.r.o., BC LOGISTICS s.r.o.).

Dále vyplývá, že z dlouhodobého zkoumání se trend nehodovosti s vážnými následky zvýšil o 35 %, respektive všechny osobní následky nehod o 29 %. Můžeme tedy říci, že nehodovost celkově stoupla (Strategie bezpečnosti silničního provozu města Otrokovice na období 2018-2025, 2018).

Příležitosti

V současné době město postrádá přístup k intermodalitě. Intermodalita je způsob, jak kombinovat více druhů dopravy při jedné cestě a díky tomu neznečišťovat životní prostředí a snížit tak přeplněnost silnic ve městě. Mohlo by se jednat o zavedení systému Bikesharing, tzn. celkově využívat kolo, in-line brusle jako součást každodenního života nebo chodit pěšky.

Jak již bylo zmíněno, problémem je i nedostatek parkovacích míst, kdy auta stojí na ulicích a blokují tak průjezd ostatním. Možným řešením pro tuto problematiku by byla reorganizace parkování či vybudování vícepodlažního nadzemního parkoviště.

Protihlukové zábrany a akustická opatření jsou příležitostí, jak snížit hluk na daném území, protože město se potýká právě s tímto problémem, zejména z důvodu dálnice D55.

Ve městě dochází k častým dopravním nehodám, proto by bylo vhodné zavést střední ostrůvky nebo kruhové objezdy, aby byla zklidněna doprava ve městě.

Budování odstavných parkovišť u městských aglomerací a na okraji města, které podpoří Park and Ride.

Podpořit kombinovanou dopravu tím, že se vyplní místa zastávkami MHD, nebo se tam zavede bikesharing stojan.

Město dále zvažuje vytvoření ucelené koncepce dopravy, která by zahrnovala všechny druhy dopravy na jejím území.

Hrozby

Eskalace počtu vozidel automobilové dopravy, která má negativní vliv na dopravu a životní prostředí ve městě Otrokovice a zároveň vytlačování ostatních druhů dopravy (hromadná, cyklistická, pěší).

Vystěhování obyvatel do jiných měst za účelem kvalitnějšího života, a to z důvodu negativních dopadů intenzivní automobilové dopravy.

Nedostatek finančních prostředků na realizaci potřebných opatření, které by zlepšili dopravní sektor ve městě, zejména z důvodu vzniklé epidemie.

Dále je vysoký podíl domácností, kteří z důvodu celkového pohodlí dávají přednost osobnímu automobilu jako volbě dopravního prostředku za účelem rychlejšího pohybu po městě a okolí.

Ve městě se vyskytuje řada kriticky nebezpečných míst v pěší i cyklistické dopravě, které způsobují nárůst dopravních nehod.

9 DOPORUČENÍ A NÁVRHY NA ZLEPŠENÍ DOPRAVY

Tato kapitola se věnuje charakteristice doporučení a následných návrhů vycházejících z již provedených analýz, kterým se věnuje kapitola 6. Návrhy a doporučení slouží městu Otrokovice jako podklad, který může ulehčit dopravní situaci na daném území, zejména v rámci bezpečnosti.

9.1 Návrh na vytvoření základního dokumentu pro rozvoj dopravy (Generel dopravy)

Aktuální stav

V předchozí kapitole byla provedena SWOT analýza dopravy města Otrokovice. Na základě dané analýzy a základní strategie města bylo zjištěno, že město má zpracováno několik dokumentů zabývajících se dopravou na daném území. Jedním z nich je **Plán udržitelné městské mobility**, který částečně slouží jako základní dopravní dokument města a mohl by nahradit Generel dopravy.

Zdůvodnění potřeby Generelu dopravy

Město Otrokovice má zpracovaných několik dílčích dokumentů v oblasti dopravy, které nejsou ucelené. Tato koncepce by vycházela z Plánu udržitelné městské mobility a následně by měla být rozšířena o primární oblasti dopravy, které ve městě hrají důležitou roli. I když se dokument věnuje většině oblastí dopravy v Otrokovicích, měl by být kladen větší důraz na cyklistickou a pěší dopravu či rozvoj bezpečnosti.

Dále je v dokumentu základní strategie zmíněno, že vytvoření koncepce dopravy je nezbytné, protože aktuálně žádnou nemají.

Z tohoto důvodu navrhuji, aby město zřídilo **Generel dopravy**, který má již většina měst vypracovaný. Tento dokument by zastřešil dopravu a dále jeho základní směřování.

Generel dopravy a vazba na základní strategii města

Dokument by měl být dále v souladu s již vytvořenými dokumenty na shodné úrovni. Jedná se především o **Integrovaný strategický rozvojový plán města Otrokovice 2014 – 2023**, který je základním rozvojovým dokumentem města.

Základní strategie města Otrokovice obsahuje dopravu vodní, leteckou, silniční, cyklistickou a pěší, jakožto základními oblastmi a následně jejich projektovými záměry, které nejsou

ucelené. Co dokumentu chybí je detailnější charakteristika dopravy a hospodaření, základní dopravní dokumenty apod.

Důležité je také zmínit, že se nebude jednat o nahrazení základní strategie města a dílčích dokumentů, ale cílem je rozšíření o další aspekty a primární oblasti, které jsou pro město momentálně důležité a je potřeba se jimi zabývat. Pozornost by měla být věnována především souladu s již vytvořenou základní strategií města Otrokovice. Dále plánem udržitelné městské mobility, který je dalším důležitým dokumentem v rozvoji dopravního sektoru zahrnující oblasti, kterými by se měl Generel dopravy zabývat, ale také z ostatních dokumentů (Strategie bezpečnosti silničního provozu, Cyklokonceptce a další).

Návrh dokumentu a plánovaný výstup projektu

První část dokumentu by měla obsahovat **analytickou část** zabývající se základními druhy dopravy. Analýza by měla rozebírat zejména tyto druhy dopravy: individuální automobilovou dopravu, cyklistickou a pěší dopravu, veřejnou hromadnou dopravu a železniční dopravu. Dále by bylo vhodné, aby město v této části provedlo základní šetření analýzy (intenzitu dopravy, stav dopravní infrastruktury území apod.). Dále by koncepce mohla zohledňovat SWOT analýzu, která je zpracována v předešlé kapitole. Druhou částí dokumentu je **návrhová část**, která by měla obsahovat strategické cíle a vize města, dále hlavní oblasti dopravního sektoru, které jsou pro město důležité a v neposlední řadě opatření, jakým způsobem toho dosáhnout.

Na základě veřejně dostupných informací a analýz veškerých dokumentů zabývajících se dopravou na daném území je zpracován výčet prioritních oblastí (viz Příloha P I.), který podává přehled základních oblastí dopravy. Tyto oblasti se nejvíce vážou k městu Otrokovice a k následným opatřením, které se město v budoucnu chystá realizovat.

Příklady měst s již dostupnými Generely dopravy:

Následující tabulka uvádí přehled finanční náročnosti již vytvořených generelů dopravy vybraných měst. Nelze identifikovat přesnou částku realizace projektu. Tato částka se bude odvíjet v mnoha faktorech. Z níže uvedené tabulky lze odhadovat, že finanční náročnost projektu pro Otrokovice bude okolo 300 000 Kč, nicméně konečná cena se může lišit.

Tabulka 7. Finanční náročnost generelu dopravy (vl. zpracování dle registru smluv, 2016)

| Publikující smluvní strana | Smluvní strana | Hodnota smlouvy |
|----------------------------|---------------------|-----------------|
| Město Poděbrady | UDIMO, spol. s r.o. | 1 452 000 CZK |

| | | |
|---------------------------|---------------------|-------------|
| Město Rožnov p. Radhoštěm | UDIMO, spol. s r.o. | 312 000 CZK |
| Město Dačice | UDIMO, spol. s r.o. | 239 580 CZK |
| Město Český Brod | Haskoning DHV CZ | 352 110 CZK |
| Město Tišnov | ADOS Haskoning DHV | 344 172 CZK |

Další města: Hustopeče, Uherské Hradiště, Staré Město, Kunovice, Kutná Hora, Brno, Ústí nad Labem, Příbram, Vyškov, Mohelnice, Český Brod, Klatovy, Žďár nad Sázavou a další. Například město Benešov si nechává zpracovat Generel dopravy, který jim pomůže řešit problémy v rámci dopravy ve městě a jeho blízkém okolí.

Můžeme tedy vidět, že o tento ucelený dokument je zájem, který se postupně stává trendem v rámci dopravy.

9.2 Návrhy projektů

V této kapitole je podán návrh konkrétních projektů, které by město Otrokovice mohlo implementovat. Na základě provedených analýz, z dotazníkového šetření, ze základních rozvojových dokumentů města bylo zjištěno, že aktuálně mezi hlavní priority město řadí oblast dopravní bezpečnosti a rozvoj cyklistické a pěší dopravy.

Zdůvodnění výběru projektů

Bikesharing patří mezi finančně náročnější projekty, na který město momentálně nedisponuje finančními prostředky. V případě vyčlenění financí nebo využití dotačních titulů, by mohlo město uvažovat o zřízení systému sdílení kol. Z tohoto důvodu je zohledněn stav rozpočtu města Otrokovice, a proto se tato část zaměřuje i na nízkorozpočtové projekty (maketa policisty, falešný kamerový systém), které jsou též účinné a mají psychologický vliv na řidiče.

9.2.1 Systém sdílení kol (Bikesharing)

Bikesharing se řadí pod oblast, kterou se zabývá cyklodoprava. Město má dále zpracovaný dokument pro tuto dílčí část, ve kterém zmiňuje, že se tímto konceptem chce do budoucna zabývat. Z tohoto důvodu se tento projekt zabývá zavedením systému sdílení kol.

Popis projektu

System sdilení kol neboli bikesharing je system, který je založen na principu půjčování jízdních kol. Princip spočívá v půjčení kola na jednom místě a možnost vrácení na místě jiném, které však disponuje stojany k tomu určené. System je především využíván na vzdálenosti do 5 km a je vhodné ho propojit i s dalšími druhy dopravy (železniční doprava, MHD), čímž se podporuje kombinovaná doprava. Bikesharing dále umožňuje rychlou přepravu z místa na místo, nezatěžuje životní prostředí a má pozitivní vliv na dopravu ve městě.

Zdůvodnění potřeby realizace projektu

Město Otrokovice aktuálně nemá tento koncept alternativní dopravy, nicméně má ve svých dokumentech uvedeno, že se rozvojem bikesharingu zabývat chce. Dále to vychází z již provedené SWOT analýzy. Někteří lidé si kolo dovolit nemohou, nebo ho nemají kde uskladnit, proto je vhodné se tímto konceptem zabývat a rozvíjet ho. Tento system by pomohl rozvíjet cyklo dopravu, která je jednou z hlavních odvětví rozvíjející se ve městě Otrokovice a okolí. Koncept by dále podporoval kombinovanou dopravu a snížil tak počet osobní automobilové dopravy na daném území.

Příklady zavedení jiných měst

Například ve městě Zlín se tato služba stala nedávno novinkou, kdy jsou kola provozovány společností Nexbike a jedná se o pilotní projekt na jeden rok. Uživatelé mají přitom možnost využít prvních 15 minut bezplatně. Ve Zlíně je tak rozmístěno na 120 kol a cca 25 elektrokol (Fabián, 2021).

Tato společnost dále provozuje své služby např. v Brně, Hradci Králové, Olomouci, Frýdku-Místku, Hlučíně, Uherském Hradišti, Písku, Opavě a dalších městech na území ČR.

Kromě společnosti Nextbike je bikesharing na území České republiky provozován společnostmi HOMEPORT, Rekola, České dráhy nebo KolemPlzne.cz.

Cíl projektu

Cílem je zavedení zkušebního projektu systému sdilení kol na území města Otrokovice. Cílem je také zvýšení podílu cyklistické dopravy na celkovém objemu dopravy v Otrokovicích. Dále motivovat lidi k tomu, aby začali jezdit více na kole a začlenili ho do každodenního života jako primární dopravní prostředek.

Místo realizace projektu

Stanice, respektive stojany na kola by měly být umístěny na nejvíce frekventovaných místech, zejména u škol, městského úřadu, polikliniky, v okolí otrokovické Besedy, v centru, na vlakovém a autobusovém nádraží, u průmyslovém areálu TOMA a Barumu Continental aj. Za účelem podpory multimodální dopravy by bylo vhodné zajistit umístění stojanů u zastávek. Další možností je umístit stojany na kola u cyklostezek.

Indikativní výčet výhod

- rychlá a efektivní přeprava z místa na místo
- nezatěžuje životní prostředí
- možnost kombinace s jinými druhy dopravy (mhd, vlak)
- alternativa taxi

Finanční náročnost

Finanční náročnost byla předběžně zkontrolována s cyklokoordinátorkou města Otrokovice. Bylo zjištěno, že se městu samotná myšlenka projektu líbí, má o něj zájem, nicméně potřebují více do detailu rozpracovat celý projekt, zejména co se týče finanční stránky. Jedná se tedy o otázku, se kterou se město teprve musí seznámit.

V rámci pilotních projektů byly vyhledány informace jiných měst, které mají s touto službou zkušenosti. Dle provedené analýzy se dá očekávat, že finanční náročnost města Otrokovice bude v rozmezí od 400 000 Kč do 800 000 Kč (viz Tabulka 7.). Cena se odvíjí také od počtu kusů pořízení jízdních kol. V následující tabulce můžeme vidět, že například statutární město Prostějov zaplatilo za pilotní projekt 484 000 Kč.

Tabulka 8. Finanční náročnost zavedení bikesharingu (vl. zpracování dle registru smluv, 2016)

| Publikující smluvní strana | Smluvní strana | Hodnota smlouvy |
|----------------------------|--------------------------------|-----------------|
| Statutární město Prostějov | nextbike Czech Republic s.r.o. | 484 000 CZK |
| Statutární město Liberec | REKOLA Bikesharing s.r.o. | 696 667 CZK |
| Statutární město Kladno | REKOLA Bikesharing s.r.o. | 600 000 CZK |
| Město Písek | REKOLA Bikesharing s.r.o. | 834 900 CZK |

Aby byla tedy určena správnost finanční náročnost města Otrokovice, doporučuje se, aby město nejprve zavedlo zkušební provoz bikesharingu na rok. Město poté provede vyhodnocení, ve kterém zjistí, zda je o systém sdílení kol zájem, jestli jim nastavení daného systému vyhovuje (počet ks kol, stojanů apod.) a zda budou pokryty určité náklady města.

Pokud bude provedená analýza vyhovující, město by mohlo zvažovat zavedení bikesharingu na několik let. Projekt bude financován z rozpočtu města Otrokovice, případně se zde nabízí možnost finanční podpory, například prostřednictvím dotace. Ministerstvo životního prostředí vyhlásilo v roce 2017 **Výzvu č. 14**, která podporovala alternativní způsoby dopravy – Bikesharing.

Doplnění projektu

Tento projekt by mohl být rozšířený o:

- pitnou fontánku
- cykloboxy
- informační tabule

9.2.2 Maketa policisty

Jedná se o opatření (nízkorozpočtový projekt), které město ve svých dokumentech nezmiňuje a podle zkušeností jiných měst, by bylo vhodné toto opatření vyzkoušet v Otrokovicích. Návrh práce poté přispěje k tomu, aby byla zvýšena kvalita dopravy a bezpečnost ve městě Otrokovice.

Popis projektu

Jedná se o policejní makety, které jsou umístěny na kritických úsecích a mají za účel zpomalit rychlost řidiče. Výhodou je, že makety nejdou rozpoznat od živého policisty ani na vzdálenost 50 metrů, takže si většina řidičů myslí, že před nimi stojí živý policista a ve většině případů sundají nohu z plynu, protože to má na ně psychologický vliv. Následující obrázek poukazuje na hliníkovou maketu policisty, která je 210 centimetrů vysoká a je vybavena vestou s reflexními prvky, které jsou odolné vůči UV záření (vakomobil.cz).



Obrázek 8. Ukázka makety policisty (vl. zpracování dle: vakomobiliar.cz, 2021)

Zdůvodnění potřeby realizace projektu

Dopravní nehodovost je považována za jednu z klíčových faktorů ovlivňující dopravu ve městě Otrokovice. Město se s problematikou dlouhodobě potýká, má s tím problémy, tudíž na základě zjištění navrhuji možnost realizovat tento projekt, protože se jedná o opatření, které v Otrokovicích aktuálně nemají. Dále je to z důvodu mobility, protože na rozdíl od zpomalovacího prahu lze s maketou libovolně manipulovat, což je výhodou, protože můžeme vybírat místo umístění podle závažnosti úseku. Jedná se o nové opatření, které by mohlo přispět k omezení nehodovosti na daném území, a to zejména pro řidiče, kteří do města jednou poprvé.

Příklady zavedení jiných měst

Maketu policisty na území České republiky zavedlo již několik měst, které mají s tímto opatřením kladné zkušenosti. Jako jeden z příkladů dobré praxe můžeme uvést město Fulnek, ve kterém byla použita figurína na třech různých místech, kde řidiči značně překračují maximální povolenou rychlost. Maketa policisty měla během měření velmi pozitivní vliv na rychlost. Dle provedených měření bylo vyhodnoceno, že při použití figuríny

řidiči snížili rychlost až o 20 km.h-1 a 85% vozidel nepřekročilo rychlost 60 km.h-1 (czrso.cz, 2007).

V Lipníku nad Bečvou bylo též provedeno měření za účelem vyhodnocení efektivnosti použití figurín a bylo zjištěno, že v rámci aplikace figuríny došlo k mírnému snížení rychlosti, které bylo dosaženo kvůli špatnému umístění figuríny na dané místo. Další měření bylo provedeno k večeru, kdy výsledkem bylo snížení rychlosti, které bylo způsobeno reflexními prvky na figuríně, které jsou za tmy výraznější (czrso.cz, 2007).

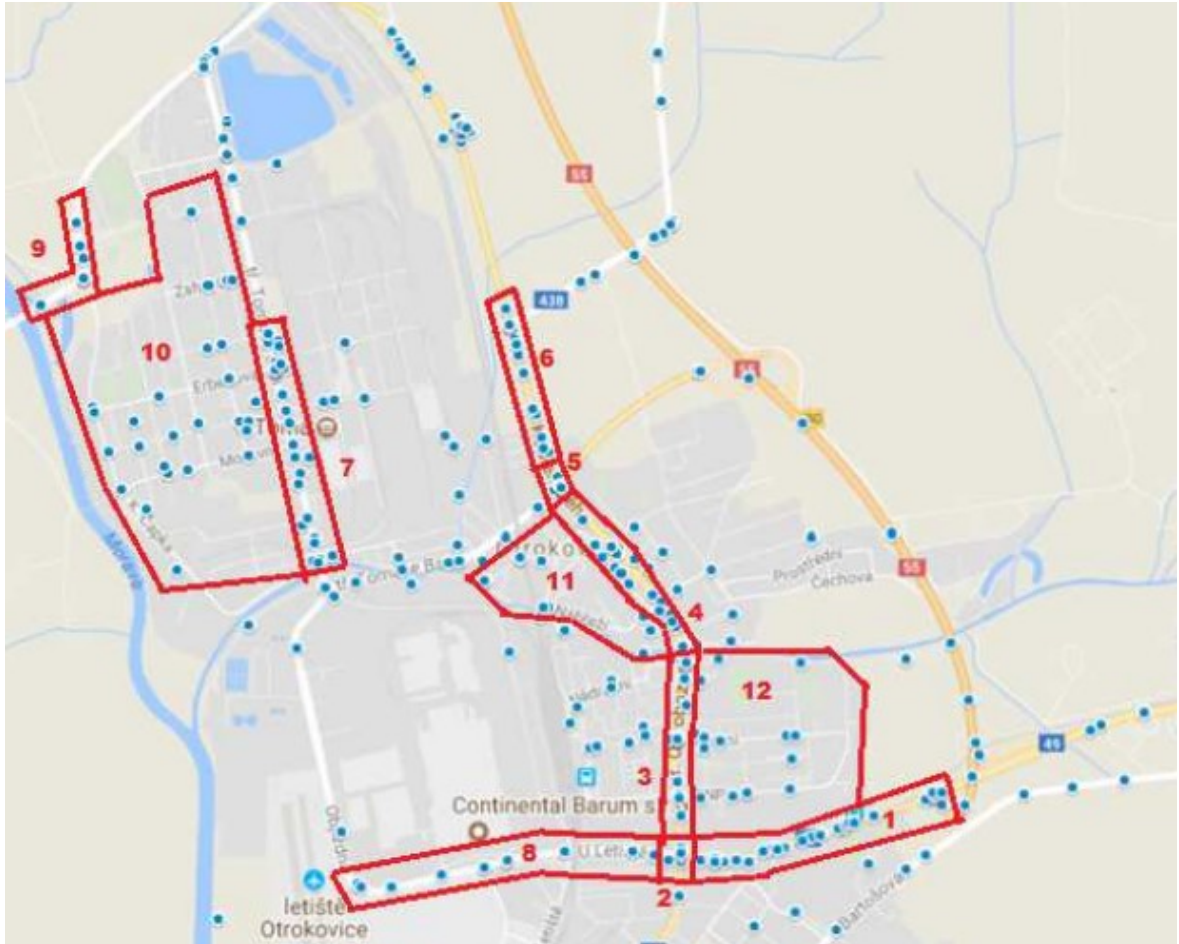
Další figuríny byly umístěny například v Novém Dvoru u Olomouce nebo Charváttech, kdy si místní obyvatelé vytvořili svoji vlastní figurínu napodobující živého policistu, který též pomáhá snižovat rychlost a zvyšovat tak bezpečnost na silnicích (Tauberová, 2015).

Cíl projektu

Cílem tohoto projektu je zajistit pomocí policejních maket bezpečnost na pozemních komunikacích, a to převážně z důvodu nepřiměřené rychlosti řidičů, která ohrožuje jak ostatní řidiče, tak zejména cyklisty a chodce, kteří se stávají kvůli vysoké rychlosti obětmi dopravních nehod s fatálními následky.

Místo realizace projektu

Místa pro umístění makety policisty je nutné řešit individuálně. Umístění makety policisty by mělo vycházet z respektování základních faktorů, jako například právě výčtu kriticky závažných lokalit (viz Obrázek 9.), ve kterých se obvykle stávají dopravní nehody. Kromě kriticky závažných lokalit by se měla figurína umístit například v blízkosti přechodů pro chodce u základních škol. Místa, na kterých bude figurína umístěna jsou potřeba postupem času měnit, protože si řidiči časem na tyto figuríny v daných úsecích zvyknou.



Obrázek 9. Vytyčení kriticky závažných lokalit (Strategie bezpečnosti silničního provozu města Otrokovice na období 2018-2025, 2018)

Zdůvodnění výběru daných lokalit: Tyto lokality jsou vybrané, protože zde dochází k nejčastějším dopravním nehodám, zejména kvůli vysoké rychlosti a nepozornosti řidičů. Nejvíce dochází k nehodovosti na silnici I/49 mezi křižovatkou se silnicí I/55 a dálnicí D55, dále kolem průmyslového areálu TOMA a páteční silnicí I/55, která vede přes Otrokovice (Strategie bezpečnosti silničního provozu města Otrokovice na období 2018-2025, 2018).

Indikativní výčet výhod

- na řidiče maketa působí jako živý policista
- je lehká a snadno se skládá
- obsahuje reflexní prvky pro zlepšení viditelnosti
- nepotřebuje žádnou údržbu a má jednoduchou instalaci
- mobilita a finanční nenáročnost

Finanční náročnost

Z finančního hlediska se jedná o nízkorozpočtový projekt, z důvodu nižší finanční náročnosti oproti zavedení kamerového systému. Lze předpokládat, že projekt bude financován převážně z vlastního rozpočtu města. Je třeba mít na vědomí, že město může potenciálně využít i dotační tituly.

Kdyby se tedy město rozhodlo pro realizaci tohoto projektu, má několik možností (viz Tabulka 8.), které se pohybují v různém finančním horizontu a odvíjí se od kvality a preferencí uživatele. Dle následující tabulky lze říci, že se cena za jeden kus makety policisty bude pohybovat v rozmezí od 4 500 Kč do 9 000 Kč.

Tabulka 9. Finanční možnosti pořízení makety policisty (vl. zpracování, 2021)

| Webová stránka | Materiál | Hodnota smlouvy |
|---|-------------|-----------------|
| https://www.vakomobiliar.cz | hliník | 6 917 CZK |
| https://vydoz.cz | hliník | 4 500 CZK |
| https://www.policejni-makety.cz | silný plech | 8 850 CZK |

Tabulka znázorňuje přehled vybraných firem, které uvádějí možnosti finanční náročnosti pořízení makety policisty na základě materiálu.

Například ve městě Přerov byly pořízeny celkem 4 makety policistů, kdy jedna maketa policisty vyšla na cca 6 000 Kč. Makety jsou každý večer demontovány a ráno zase zpět umístěny na silnici, ale již na jiné místo (prerov.nejlepsi-adresa.cz, 2002).

Další možnosti zavedení opatření

Dále by bylo vhodné rozšíření **falešného kamerového systému**, který má psychologický efekt na řidiče a je finančně dostupnější. Na druhou stranu tyto makety nemají takový účinek jako plně funkční kamerový systém, který vyhodnocuje zpracované informace. Každopádně tyto makety kamer fungují a mají vliv na řidiče, kteří následně sníží svoji rychlost.

V rámci finančně náročnějších projektů by se mohlo jednat o:

Rozšíření o **barevný povrch vozovky „Rocbinda“**, který má vysoký protismykový a brzdňý systém a pomáhá tak ke zklidnění dopravy a dále svou charakteristicky sytě červenou barvou upozorňuje řidiče na hrozící nebezpečí. Dále by se mohlo jednat o **přechody, zpomalovací prahy, ostrůvky** s reflexními prvky apod.

ZÁVĚR

Cílem práce bylo provést analýzu dopravy města Otrokovice a zlepšit její současný stav. Dále dle provedené analýzy dopravy navrhnout projektů a opatření, které pomohou rozvíjet a zlepšit dopravní sektor včetně bezpečnosti dopravy.

V první části práce byly nejprve shrnuty základní pojmy vztahující se k regionálnímu rozvoji, veřejné správě, dopravě a okolnosti s ní související. V druhé části je provedena analýza dopravy na území města Otrokovice, doplněná o SWOT analýzu a následně podány projekty na zlepšení dopravního sektoru.

Z provedených analýz a dotazníkového šetření bylo zjištěno, že město Otrokovice se dlouhodobě potýká se zvyšující nehodovostí zapříčiněnou nepřiměřenou rychlostí, nepozorností apod. Proto je zapotřebí podat konkrétní návrhy podporující právě bezpečnost. Na základě těchto informací byla následně aktuální situace řešena se zaměstnanci z Odboru dopravně-správního a Odboru rozvoje města Otrokovice, kterým byly navrženy možná opatření na zlepšení rozvoje dopravy.

Podle dotazníkového šetření bylo zjištěno, že se oblast bezpečnosti dopravy a rozvoj cyklodopravy řadí jako jedna z hlavních priorit města. Dále bylo zjištěno, že město nemá dostatečné finanční prostředky pro rozvoj bezpečnosti a cyklodopravy. Z tohoto důvodu se jedná o návrh nízkorozpočtových projektů.

Z provedené SWOT analýzy bylo zjištěno, že městu chybí ucelený dokument, který by se zabýval dopravou na daném území. Na základě těchto informací bylo doporučeno podat:

1. Návrh na vytvoření základního dokumentu pro rozvoj dopravy (Generel dopravy)

V rámci práce bylo zjištěno, že město disponuje určitými dokumenty zabývající se dopravou, nicméně chybí ucelený dokument (Generel dopravy), který by obsahoval komplexní informace řešící oblast dopravy ve městě Otrokovice. Je tedy zapotřebí stanovit prioritní oblasti, kterými se dokument bude zabývat.

Na základě provedených analýz a opatření vyplývajících z doporučení, by se město mělo zabývat rozvojem **systemu sdílení kol** a dále druhým projektem (**maketou policisty**), který není zmíněn v žádných dokumentech města, nicméně se předpokládá, že toto opatření bude mít pozitivní dopad v rámci bezpečnosti na území města. Jedná se tedy o návrhy, které budou podporovat základní strategickou vizi města za účelem zlepšení dopravy. Tyto návrhy

projektů mohou posloužit městu jako podklad, který by mohlo využít pro zavedení bikesharingu a zvýšení bezpečnosti na území města Otrokovice.

Možností, jak posílit bezpečnost dopravy na daném území je více, ovšem záleží, zdali město disponuje dostatkem financí. V případě, že by město v budoucnu vyčlenilo finanční prostředky, mohlo by dojít k výměně **falešného kamerového systému** za plně funkční kamerový systém, který by již poskytoval data. Systém může být rozšířen o ukazatel rychlosti, aby řidič viděl, jakou jede rychlostí. Dále by mohlo dojít k rozšíření o **barevný povrch vozovky „Rochinda“**.

Finanční náročnost projektu lze snížit dotací, pokud by se v budoucnu vyskytla podobná výzva, která by hradila většinu nákladů. Příkladem tedy může být **Výzva č. 18 Podpora bezpečnosti dopravy a cyklodopravy**, kterou vyhlásilo Ministerstvo pro místní rozvoj.

Na základně zpracovaných dat bylo zjištěno, že se oblast bezpečnosti dopravy řadí mezi jednu z nejdůležitějších. V rámci analýzy by se navržené projekty dále mohly rozšířit o bezpečnostní prvky. K bližšímu určení v rámci bezpečnosti dopravy by bylo zapotřebí provést důkladnější analýzy, např. dotazníkové šetření s více respondenty. Tato problematika by si tedy zaslouhovala detailnější analýzu, které by mohla být věnována pozornost v diplomové práci.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

ADAMEC, Vladimír a kol., 2008. *Doprava, zdraví a životní prostředí*. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-2156-9.

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

BATTERSBY, Paul a Ravi K. ROY, 2017. *International Development: A Global Perspective on Theory and Practice* [online]. London: SAGE Publications [cit. 2021-03-30]. Dostupné z: <https://sk-sagepub-com.proxy.k.utb.cz/books/download/international-development-a-global-perspective-on-theory-and-practice/i173.pdf>

COOKE, Philip, Mikel GOMEZ URANGA a Goio ETXEBARRIA, 1997. Regional innovation systems: Institutional and organisational dimensions. *Research Policy* [online]. 26(4-5), 475-491 [cit. 2021-03-24]. ISSN 00487333. Dostupné z: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0048733397000255>

ČESKO, 1994. Zákon č. 111/1994 Sb. Zákon o silniční dopravě. § 2. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 37/1994. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1994-111>

ČESKO, 1997. Zákon č. 13/1997 Sb. Zákon o pozemních komunikacích. § 1. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 3/1997. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13>

ČESKO, 2000. Zákon č. 128/2000 Sb. Zákon o obcích (obecní zřízení). § 1. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 38/2000. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-128>

ČESKO, 2010. Zákon č. 194/2010 Sb. Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů. § 2. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 65/2010. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2010-194>

DRDLA, Pavel, 2018. *Osobní doprava regionálního a nadregionálního významu*. 2., upr. vyd. Pardubice: Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera. ISBN 978-80-7560-189-6.

EISLER, Jan, Jaromír KUNST a František ORAVA, 2011. *Ekonomika dopravního systému*. Praha: Oeconomica. Vysokoškolská učebnice. ISBN 978-80-245-1759-9.

FABIÁN, Lukáš, 2021. Zlín se připojuje k městům, kde veřejnosti slouží sdílená kola. *Oficiální stránky statutárního města Zlína* [online]. [cit. 2021-6-3]. Dostupné z:

<https://www.zlin.eu/zlin-se-pripojuje-k-mestum-kde-verejnosti-slouzi-sdilena-kola-aktuality-6035.html>

GOLDIN, Ian, 2016. *The Pursuit of Development: Economic Growth, Social Change and Ideas* [online]. Oxford: Oxford University Press [cit. 2021-03-30]. ISBN 978-0-19-877803-5. Dostupné z:

<http://eds.a.ebscohost.com/eds/ebookviewer/ebook/bmxlYmtfXzEyMDA4MzlfX0FO0?sid=c093ab55-e9d6-4519-8f34-d058f1122db6%40sessionmgr4008&vid=0&format=EK&rid=1>

HORIZINKOVÁ, Eva a Vladimír NOVOTNÝ, 2013. *Základy organizace veřejné správy v ČR*. 3., upr. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk. ISBN 978-80-7380-459-6.

HRABÁNKOVÁ, Magdalena, Petr ŘEHOŘ, Ladislav ROLÍNEK a kol., 2011. *Faktory regionálního rozvoje a jejich vliv na sociálně-ekonomický potenciál regionu: vědecká monografie*. Brno: Akademické nakladatelství CERM. ISBN 978-80-7204-752-9.

HUDEČEK, Milan a Jan ROUBAL, 2002. *Provoz silničních vozidel*. Plzeň: Západočeská univerzita. ISBN 80-7082-875-7.

Charakteristika SO ORP Otrokovice, 2014. *Český statistický úřad* [online]. [cit. 2021-5-10]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/xz/charakteristika_so_orp_otrokovice

Integrovaný strategický rozvojový plán města Otrokovice 2014 - 2023: Socioekonomická analýza, 2013. *Otrokovice* [online]. [cit. 2021-5-19]. Dostupné z: http://www.otrokovice.cz/assets/File.ashx?id_org=11673&id_dokumenty=3409

JÁČ, Ivan a kol., 2010. *Jedinečnost obce v regionu*. [Praha]: Professional Publishing. ISBN 978-80-7431-038-6.

JONUSCHAT, Helga, Korinna STEPHAN a Marc SCHELEWSKY, 2015. Understanding Multimodal and Intermodal Mobility. ATTARD, Maria a Yoram SHIFTAN, *Sustainable urban transport* [online]. United Kingdom: Emerald Group Publishing Limited, s. 149-176 [cit. 2021-5-13]. ISBN 978-1-78441-616-4. Dostupné z: <https://www-emerald-com.proxy.k.utb.cz/insight/content/doi/10.1108/S2044-994120150000007018/full/pdf?title=understanding-multimodal-and-intermodal-mobility>

KÁŇA, Pavel, 2014. *Základy veřejné správy: vybrané kapitoly veřejné správy pro studium žáků středních škol*. 4., aktualiz. vyd. Ostrava: Montanex. ISBN 978-80-7225-407-1.

KLEPRLÍK, Jaroslav, 2011. *Silniční doprava*. Pardubice: Univerzita Pardubice. ISBN 978-80-7395-451-2.

Kolektiv autorů, 2008. *Úvod do regionálních věd a veřejné správy*. 2., rozš. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk. Vysokoškolské učebnice. ISBN 978-80-7380-086-4.

KREJČÍ, Tomáš a kol., 2010. *Regionální rozvoj: teorie, aplikace, regionalizace*. Brno: Mendelova univerzita. ISBN 978-80-7375-414-3.

LACINA, Karel, 2005. *Veřejná správa a regionální rozvoj*. Kunovice: Evropský polytechnický institut. ISBN 80-7314-070-5.

LACINA, Karel a Vladimír ČECHÁK, 2001. *Vývoj systémů veřejné správy*. Praha: Professional Publishing. ISBN 80-86419-13-4.

LOCHMANNOVÁ, Alena, 2017. *Veřejná správa: základy veřejné správy*. Prostějov: Computer Media. ISBN 978-80-7402-295-1.

MAIER, Karel, 2012. *Udržitelný rozvoj území*. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-4198-7.

Maketa policisty. *VAKOmobilář* [online]. [cit. 2021-6-1]. Dostupné z: <https://www.vakomobilar.cz/detail/maketa-policisty>

Maketa policisty v Palackého ulici, 2002. *Přerov: nejlepší adresa* [online]. [cit. 2021-6-1]. Dostupné z: <https://prerov.nejlepsi-adresa.cz/zpravy/clanek/Maketa-policisty-v-Palackeho-ulici-621>

Mapy, © 2021. *Mapy.cz* [online]. [cit. 2021-5-26]. Dostupné z: <https://en.mapy.cz/zakladni?x=14.4976000&y=50.1202000&z=11>

MATES, Pavel, René WOKOUN a kol., 2001. *Malá encyklopedie regionalistiky a veřejné správy*. Praha: Prospektrum. ISBN 80-7175-100-6.

Město Otrokovice (Zlín). *MONITOR* [online]. [cit. 2021-5-19]. Dostupné z: <https://monitor.statnipokladna.cz/ucetni-jednotka/00284301/prehled?rad=t&obdobi=2103>

MOJŽÍŠ, Vlastislav, Milan GRAJA a Pavel VANČURA, 2008. *Integrované dopravní systémy*. Praha: Powerprint. ISBN 978-80-904011-0-5.

NOVÁK, Radek, Lubomír ZELENÝ, Petr PERNICA a kol., 2011. *Přepravní, zásilatelské a logistické služby*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika. ISBN 978-80-7357-735-3.

Odbor dopravně-správní. *Otrokovice* [online]. [cit. 2021-6-5]. Dostupné z: <http://www.otrokovice.cz/odbor-dopravne-spravni/os-1014>

Organizační řád městského úřadu Otrokovice, 2021. *Otrokovice* [online]. [cit. 2021-5-30]. Dostupné z: https://www.otrokovice.cz/assets/File.ashx?id_org=11673&id_dokumenty=18103

Otrokovice (okres Zlín), © 2019. *Český statistický úřad* [online]. [cit. 2021-5-10]. Dostupné z: <https://www.risy.cz/cs/vyhledavace/obce/585599-otrokovice>

Otrokovice – řešení cyklo dopravy, 2018. *Otrokovice* [online]. [cit. 2021-5-26]. Dostupné z: http://www.otrokovice.cz/assets/File.ashx?id_org=11673&id_dokumenty=15088

PASTOR, Otto a Antonín TUZAR, 2007. *Teorie dopravních systémů*. Praha: ASPI. ISBN 978-80-7357-285-3.

PEKOVÁ, Jitka, Jaroslav PILNÝ a Marek JETMAR, 2012. *Veřejný sektor - řízení a financování*. Praha: Wolters Kluwer. ISBN 978-80-7357-936-4.

Plán dopravní obslužnosti Zlínského kraje. *Zlínský kraj* [online]. [cit. 2021-5-14]. Dostupné z: <https://www.kr-zlinsky.cz/plan-dopravni-obslužnosti-uzemi-zlinskeho-kraje-cl-80.html>

POMAHAČ, Richard, 2011. *Základy teorie veřejné správy*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk. ISBN 978-80-7380-330-8.

PORADA, Viktor a kol., 2000. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde. Vysokoškolská právnická učebnice. ISBN 80-7201-212-6.

PRŮCHA, Petr, 2007. *Správní právo: obecná část. 7., dopl. a aktualiz. vyd.* Brno: Masarykova univerzita. ISBN 978-80-7239-207-0.

Registr smluv, 2016. [online]. [cit. 2021-5-30]. Dostupné z: <https://smlouvy.gov.cz/>

REKTOŘÍK, Jaroslav, Jan ŠELEŠOVSKÝ a kol., 1999. *Strategie rozvoje měst, obcí, regionů a jejich organizací*. Brno: Masarykova univerzita. Příručka (Masarykova univerzita). ISBN 80-210-2126-8.

RODRIGUE, Jean-Paul, Claude COMTOIS a Brian SLACK, 2009. *The geography of transport systems*. 2nd ed. London: Routledge. ISBN 978-0-415-48323-0.

Rozpočet a rozpočtová opatření pro rok 2019: Závěrečný účet města Otrokovice za rok 2019 schválený zastupitelstvem města, 2020. *Otrokovice* [online]. [cit. 2021-5-19]. Dostupné z: http://otrokovice.cz/assets/File.ashx?id_org=11673&id_dokumenty=16962

Rozpočet města. *Otrokovice* [online]. [cit. 2021-5-19]. Dostupné z: <http://otrokovice.cz/rozpocet-mesta/ds-1146>

SCHMEIDLER, Karel, 2010. *Mobilita, transport a dostupnost ve městě*. Brno: Novpress. ISBN 978-80-7418-063-7.

SO ORP Otrokovice, 2020. *Český statistický úřad* [online]. [cit. 2021-5-10]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/documents/11284/17887051/7205.gif/669992ba-5f0c-4bf8-934e-d2c068a7482d?version=1.0&t=1413532943855>

Společnost TOMA, a.s.: Kdo jsme a co pro Vás děláme. *Toma* [online]. [cit. 2021-5-20]. Dostupné z: <https://www.tomaas.cz/o-spolecnosti/>

STAŠA, Josef, 2001. *Úvod do českého správního práva*. 4., dopl. vyd. Praha: Vydavatelství PA ČR. ISBN 80-7251-067-3.

STEJSKAL, Jan a Jaroslav KOVÁRNÍK, 2009. *Regionální politika a její nástroje*. Praha: Portál. ISBN 978-80-7367-588-2.

Strategie bezpečnosti silničního provozu města Otrokovice na období 2018-2025, 2018. *Otrokovice* [online]. [cit. 2021-5-14]. Dostupné z: <http://www.otrokovice.cz/strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu-mesta-otrokovice-na-obdobi-2018-2025/d-11848/p1=11672>

ŠIROKÝ, Jaromír a kol., 2018. *Technologie dopravy*. 4., dopl. vyd. Pardubice: Univerzita Pardubice. ISBN 978-80-7560-159-9.

TANIGUCHI, Eiichi, T. F. FWA a Russell G. THOMPSON, [2014]. *Urban transportation and logistics: health, safety, and security concerns*. Boca Raton: CRC Press, Taylor & Francis Group. ISBN 978-1-4822-0909-9.

TAUBEROVÁ, Daniela, 2015. Figuríny policistů u silnic brzdí piráty. A funguje to. *Olomoucký deník* [online]. [cit. 2021-6-1]. Dostupné z: https://olomoucky.denik.cz/zpravy_region/figuriny-policistu-u-silnic-brzdi-piraty-a-funguje-to-20150606.html

VAN WEE, Bert, 2007. Environmental Effects of Urban Traffic. GÄRLING, Tommy a Linda STEG, *Threats from Car Traffic to the Quality of Urban Life: Problems, Causes and Solutions* [online]. Bingley: Emerald Group Publishing Limited, s. 11-32 [cit. 2021-02-23]. ISBN 978-0-08-048144-9. Dostupné z: <https://www-emerald->

com.proxy.k.utb.cz/insight/content/doi/10.1108/9780080481449-002/full/pdf?title=environmental-effects-of-urban-traffic

VOLEK, Petr a Jan PŘENOSIL, 2005. *Veřejná správa*. Brno: Mendelova zemědělská a lesnická univerzita. ISBN 978-80-7157-847-5.

Vyhodnocení efektivnosti použití figuríny policisty ve Fulneku, 2007. *Observatoř: bezpečnost silničního provozu* [online]. [cit. 2021-6-1]. Dostupné z: <https://www.czrso.cz/clanek/vyhodnoceni-efektivnosti-pouziti-figuriny-policisty-ve-fulneku/?id=1461>

WRIGHT, Glen a Juraj NEMEC, 2003. *Management veřejné správy: teorie a praxe : zkušenosti z transformace veřejné správy ze zemí střední a východní Evropy*. Praha: Ekopress. ISBN 80-86119-70-X.

Základní informace o městě. *Otrokovice* [online]. [cit. 2021-5-10]. Dostupné z: <http://www.otrokovice.cz/zakladni-informace-o-meste/ds-51/p1=53>

ZELENÝ, Lubomír a kol., 2017. *Osobní doprava*. Praha: C.H. Beck. ISBN 978-80-7400-681-4.

ZURYNEK, Josef, Lubomír ZELENÝ a Michal MERVART, 2008. *Dopravní procesy v cestovním ruchu*. Praha: ASPI. ISBN 978-80-7357-335-5.

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

| | |
|--------|--|
| Apod | A podobně |
| IAD | individuální automobilová doprava |
| MHD | městská hromadná doprava |
| IDS | integrovaný dopravní systém |
| VHD | veřejná hromadná doprava |
| ČR | Česká republika |
| Tzv | Takzvaně |
| P+R | Park and Ride (zaparkuj a jeď) |
| B+R | Bike and Ride (přijed' na kole a jeď) |
| K+R | Kiss and Ride (polib a jeď) |
| EU | Evropská unie |
| NUTS | Nomenklatura územních statistických jednotek |
| LAU | místní správní jednotka |
| PPP | Partnerství veřejného a soukromého sektoru |
| DSZO | Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, s.r.o. |
| DOP | Odbor dopravně-správní |
| cca | přibližně |
| UV | Ultrafialové záření |
| km.h-1 | Kilometr za hodinu |
| km | kilometr |
| např | například |
| a.s. | Akciová společnost |
| s.r.o. | Společnost s ručením omezeným |
| KKFB | Krajská knihovna Františka Bartoše ve Zlíně |

SEZNAM OBRÁZKŮ

| | |
|--|----|
| Obrázek 1. Schéma veřejné správy (vl. zpracování dle: Káňa, 2014) | 20 |
| Obrázek 2. Základní členění dopravy (vl. zpracování dle: Adamec a kol., 2008) | 27 |
| Obrázek 3. Obecně-geografická mapa správního obvodu ORP Otrokovice (Český statistický úřad, 2020) | 35 |
| Obrázek 4. Organizační struktura DOP (vl. zpracování dle: otrokovice.cz, 2021) | 38 |
| Obrázek 5. Rozložení zastávek MHD na území města Otrokovice (Strategie bezpečnosti silničního provozu města Otrokovice na období 2018-2025, 2018)..... | 41 |
| Obrázek 6. Železniční trasy Otrokovice-Vizovice a Přerov-Břeclav (vl. zpracování dle: mapy.cz, © 2021)..... | 42 |
| Obrázek 7. Celkové výdaje (vl. zpracování dle rozpočtů a rozpočtových opatření 2015 – 2020 města Otrokovice, 2021)..... | 47 |
| Obrázek 8. Ukázka makety policisty (vl. zpracování dle: vakomobiliar.cz, 2021)..... | 62 |
| Obrázek 9. Vytyčení kriticky závažných lokalit (Strategie bezpečnosti silničního provozu města Otrokovice na období 2018-2025, 2018)..... | 64 |

SEZNAM TABULEK

| | |
|---|----|
| Tabulka 1. Souhrnné informace o městu Otrokovice (vl. zpracování dle: risy.cz, © 2019) | 36 |
| Tabulka 2. Pohyb obyvatel ve vybraných letech (vl. zpracování dle: Český statistický úřad, 2021) | 36 |
| Tabulka 3. Příjmy města Otrokovice dle skutečnosti (v tis. Kč) (vl. zpracování dle: monitor.statnipokladna.cz, 2021)..... | 46 |
| Tabulka 4. Výdaje města Otrokovice dle skutečnosti (v tis. Kč) (vl. zpracování dle rozpočtů a rozpočtových opatření 2015 – 2020 města Otrokovice, 2021) | 47 |
| Tabulka 5. Vyjíždka (dojíždka) za prací a do škol (Integrovaný strategický rozvojový plán města Otrokovice 2014 - 2023, 2013) | 49 |
| Tabulka 6. SWOT analýza (vlastní zpracování)..... | 52 |
| Tabulka 7. Finanční náročnost generelu dopravy (vl. zpracování dle registru smluv, 2016) | 57 |
| Tabulka 8. Finanční náročnost zavedení bikesharingu (vl. zpracování dle registru smluv, 2016)..... | 60 |
| Tabulka 9. Finanční možnosti pořízení makety policisty (vl. zpracování, 2021)..... | 65 |

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha P I: Prioritní oblasti generelu dopravy

PŘÍLOHA P I: PRIORITNÍ OBLASTI GENERELU DOPRAVY

Prioritní oblast: I. Rozvoj bezpečnosti dopravy

Zdůvodnění zvolené oblasti:

Jedna z prioritních oblastí by měla být bezpečnost, protože k nehodovosti ve městě Otrokovice dochází čím dál častěji. Nehody jsou způsobeny zejména nepřiměřenou rychlostí u mladých řidičů. Město se s touto problematikou dlouhodobě potýká, a proto se jí chce věnovat, aby mohlo dojít k eliminaci dopravních nehod na území města. Výběr této prioritní oblasti také vychází ze zpracované SWOT analýzy, která tuto oblast řadí mezi hrozby a slabé stránky města. Město dále disponuje samostatným dokumentem, který se touto problematikou zabývá.

Indikativní výčet opatření

- Rozvoj „Zón 30“ a „Obytných zón“
- Úpravy křižovatek a dopravního prostoru
- Zkvalitnění viditelnosti křižovatek, dopravního značení
- Zavedení kamerového systému
- Zavedení makety policisty
- Budování ostrůvků, zpomalovacích pásů

Prioritní oblast: II. Rozvoj cyklistické a pěší dopravy

Zdůvodnění zvolené oblasti:

Další z prioritních oblastí je cyklistická doprava. Z analýzy jsem dále zjistil, že ve městě Otrokovice rezonuje oblast pěší dopravy. Jedná se tedy o jednu z nejvíce používaných možností přepravy. Z důvodu vysoké nehodovosti cyklistů a chodců zapříčiněnou převážně nepozorností a vysokou rychlostí řidičů osobních automobilů je zapotřebí se touto problematikou zabývat. Město bude podporovat veřejnou hromadnou dopravu a aktivity

vztahující se k rozvoji cyklistické a pěší dopravy za účelem omezení individuální automobilové dopravy. Město dále disponuje samostatným dokumentem, který se touto problematikou zabývá.

Indikativní výčet opatření

- Budování nových cyklostezek
- Úpravy přechodů pro chodce
- Rozvoj systému Bikesharing a další doplňkové infrastruktury
- Propojení cyklistické a veřejné dopravy (koncept Bike and Ride)
- Podpora pěších zón
- Vytvoření dílčího dokumentu pro pěší dopravu

Prioritní oblast: III. Železniční doprava

Zdůvodnění zvolené oblasti:

Oblast železniční dopravy je další z primárních oblastí, kterou by se město mělo zabývat, a to převážně z důvodu železniční stanice v Otrokovicích, která se stala spojovacím uzlem a významným spojením zajišťující návaznost na další železniční koridory. Dále je potřeba se touto oblastí zabývat, protože město nemá vypracovaný samostatný dokument, který by tuto problematiku rozebíral podrobněji.

Indikativní výčet opatření

- Zabezpečení železničních přejezdů
- Podpora K+R
- Modernizace zastávek
- Pořízení stojanů pro kola na vlakových zastávkách
- Vytvoření dílčího dokumentu pro železniční dopravu

Prioritní oblast: IV. Veřejná hromadná doprava

Zdůvodnění zvolené oblasti:

Dokument by se měl dále zabývat veřejnou hromadnou dopravou, jakožto další z prioritních oblastí. Veřejná hromadná doprava v Otrokovicích hraje významnou roli, a to zejména kvůli propojení Otrokovic a statutárního města Zlína skrze městskou hromadnou dopravu, která je zajišťována Dopravní společností Zlín-Otrokovice, s.r.o. Je tedy potřeba této oblasti věnovat pozornost, aby bylo zajištěno zkvalitňování služeb pro cestující. Kromě toho město nemá vypracovaný samostatný dokument, který by se touto problematikou zabýval.

Indikativní výčet opatření

- Výstavba nových zastávek
- Modernizace zastávek VHD/MHD
- Zavedení systémů Park and Ride, Bike and Ride apod.

Prioritní oblast: V. Individuální automobilová doprava

Zdůvodnění zvolené oblasti:

Individuální automobilová doprava je hrozbou, která dlouhodobě trápí město Otrokovice. Příčina spočívá převážně z důvodu preference automobilu, jakožto pohodlnějšího dopravního prostředku. Dále je zapotřebí se touto oblastí zabývat kvůli nedostatku parkovacích míst, se kterými se město Otrokovice potýká.

Indikativní výčet opatření

- Rozvoj nedostatku parkovacích míst
- Vytvoření koncepce Park and ride/Park and Bike
- Zavedení konceptu Carsharing