

Návrh na vytvoření platformy otevřených dat v oblasti dopravy pro město Otrokovice

Bc. Sabrina Chmelařová

Diplomová práce
2024



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: 2023/2024

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: Bc. Sabrina Chmelařová
Osobní číslo: M22118
Studijní program: N0413A050031 Management a marketing
Specializace: Management veřejné správy a regionálního rozvoje
Forma studia: Prezenční
Téma práce: Návrh na vytvoření platformy otevřených dat v oblasti dopravy pro město Otrokovice

Zásady pro vypracování

Úvod

Definujte cíle práce a použité metody zpracování práce.

I. Teoretická část

- Na základě literární rešerše charakterizujte koncept otevřených dat a představte způsoby jeho využití ve veřejné správě.
- Na základě rozboru odborné literatury představte současné trendy podporující transparentnost ve veřejné správě.

II. Praktická část

- Analyzujte současný stav vybraných aspektů otevřených dat města Otrokovice.
- Zpracujte SWOT analýzu zpracování a prezentace otevřených dat města Otrokovice.
- Na základě zjištěných skutečností navrhnete projekt pro vytvoření platformy otevřených dat v oblasti dopravy města Otrokovice.

Závěr

Rozsah diplomové práce: **cca 70 stran**
Forma zpracování diplomové práce: **tištěná/elektronická**

Seznam doporučené literatury:

- KAKULAPATI, Vijayalakshmi (ed.). *Open Data*. London: Intech Open, 2022. ISBN 978-1-83968-316-9.
- LOCHMANNOVÁ, Alena. *Veřejná správa: Základy veřejné správy*. Prostějov: Computer media, 2017. ISBN 978-80-7402-295-1.
- MONINO, Jean-Louis a SEDKAOUI, Soraya. *Big Data, Open Data and Data Development*. 3rd ed. Hoboken, NJ: Wiley, 2016. ISBN 978-1-848-21880-2.
- PAVLÍK, Marek. *Regiony budoucnosti: spolupráce, bezpečí, efektivita : inspirace pro rozvoj měst a regionů s příklady dobré praxe*. Praha: Grada, 2020. ISBN 978-80-271-1310-1.
- ZELENÝ, Lubomír. *Osobní doprava*. Praha: C.H. Beck, 2017. ISBN 978-80-7400-681-4.

Vedoucí diplomové práce: **Ing. Lukáš Danko, Ph.D.**
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva

Datum zadání diplomové práce: **5. února 2024**
Termín odevzdání diplomové práce: **19. dubna 2024**

L.S.

prof. Ing. David Tuček, Ph.D.
děkan

doc. Ing. Michal Pilík, Ph.D.
garant studijního programu

Ve Zlíně dne 5. února 2024

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 přípouští-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, považuji 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 diplomová práce zkoumá vzájemné interakce mezi regionálním rozvojem, veřejnou správou, strategickým plánováním, dopravou a využíváním open dat. V první části jsou definovány pojmy region a regionální rozvoj s charakteristikou vybraných územních celků. Následuje analýza veřejné správy, včetně eGovernmentu.

Druhá část prakticky aplikuje teoretické poznatky na socio-ekonomickou analýzu města Otrokovice, zaměřující se na oblasti obyvatelstva, průmyslu a dopravy. Třetí část se věnuje open datům, včetně historie, výzev a právního rámce.

V závěrečné části jsou prezentovány návrhy open dat v oblasti dopravy pro město Otrokovice s důrazem na cíle projektu, obsah a zdroje dat, uživatele dat, časový plán, finanční plán, personální zabezpečení a rizikovou analýzu.

Cílem práce je poskytnout ucelený pohled na vzájemné vztahy mezi studovanými oblastmi a aplikovat je na konkrétní případ města Otrokovice. Výsledky této práce mohou sloužit jako základ pro budoucí strategie v oblasti veřejné správy a rozvoje území s ohledem na moderní technologické trendy a transparentní správu dat.

Klíčová slova: regionální rozvoj, veřejná správa, strategické plánování, doprava, open data, Otrokovice.

ABSTRACT

This thesis explores the interactions between regional development, public administration, strategic planning, transportation and the utilization of open data. The first section defines the concepts of region and regional development, providing characteristics of selected territorial units, the analysis of public administration follows, including eGovernment.

The second part applies theoretical insights to the socio-economic analysis of the town of Otrokovice, focusing on population, industry and transportation. The third section addresses open data, covering its history, benefits, challenges and legal framework.

In the concluding part, proposals for open data in the field of transportation for Otrokovice are presented, emphasizing project goals, data content and sources, data users, a timeline, financial plan, personnel allocation and risk analysis.

The goal of the thesis is to offer a comprehensive view of the interrelationships between the studied areas and apply them to the specific case of Otrokovice. The result may serve as a foundation for future strategies in public administration and region development, considering modern technological and transparent data management.

Keywords: regional development, public administration, strategic planning, transportation, open data, Otrokovice.

Tímto bych chtěla velmi poděkovat vedoucímu mé diplomové práce, panu Ing. Lukáši Dankovi Ph.D. za jeho neocenitelné vedení a veškerou pomoc a podporu při psaní mé diplomové práce. Rovněž bych chtěla poděkovat i mé rodině a nejbližším za podporu, povzbuzení a pochopení v průběhu studia. Bez vás a vaší podpory bych dnes nebyla tam, kde jsem. Ještě jednou, děkuji.

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

“You can achieve anything in life. It just depends on how desperate you are to achieve it.”

- Milkha Singh

OBSAH

ÚVOD	10
CÍLE A METODY ZPRACOVÁNÍ PRÁCE.....	11
1 VEŘEJNÁ SPRÁVA	13
1.1 POJEM VEŘEJNÁ SPRÁVA	13
1.2 ZÁKLADNÍ ČLENĚNÍ VEŘEJNÉ SPRÁVY	14
1.2.1 <i>Státní správa</i>	15
1.2.2 <i>Samospráva</i>	15
1.3 VÝKON VEŘEJNÉ SPRÁVY.....	16
1.3.1 <i>Samostatná působnost</i>	16
1.3.2 <i>Přenesená působnost</i>	17
1.4 EGOVERNMENT	17
1.4.1 <i>Elektronické služby eGovernmentu</i>	18
2 STRATEGICKÉ PLÁNOVÁNÍ.....	20
2.1 POJEM STRATEGICKÉ PLÁNOVÁNÍ	20
2.2 ČLENĚNÍ STRATEGICKÉHO PLÁNOVÁNÍ	21
2.2.1 <i>Členění dle úrovně</i>	21
2.2.2 <i>Členění dle časového horizontu</i>	22
2.3 PROCES STRATEGICKÉHO PLÁNOVÁNÍ	22
2.4 CÍLE STRATEGICKÉHO PLÁNOVÁNÍ	23
2.4.1 <i>Vize</i>	23
2.4.2 <i>Cíle</i>	23
2.4.3 <i>Priority</i>	24
3 DOPRAVA.....	25
3.1 POJEM DOPRAVA	25
3.2 ZÁKLADNÍ ČLENĚNÍ DOPRAVY.....	25
3.2.1 <i>Doprava silniční</i>	26
3.2.2 <i>Doprava železniční</i>	27
3.2.3 <i>Doprava letecká</i>	28
3.2.4 <i>Doprava vodní</i>	28
3.3 SOUČASNÉ PŘÍSTUPY K ROZVOJI DOPRAVY	29
3.3.1 <i>Vliv dopravy na životní prostředí</i>	29
3.3.2 <i>Doprava a podpora bezpečnosti</i>	30
4 OPEN DATA A BENEFITY	32
4.1 POJEM OPEN DATA.....	32
4.2 HISTORIE A VÝVOJ OPEN DAT	33
4.3 VÝHODY A VÝZVY SPOJENÉ S OPEN DATY	34
4.4 PRÁVNÍ RÁMEC OPEN DAT	35
4.5 VZDĚLÁVÁNÍ A OSVĚTA V OBLASTI OPEN DATA	36
4.6 ZAPOJENÍ KOMUNIT A SPOLUPRÁCE MEZI AKTÉRY	37
4.7 TRANSPARENTNOST V OBLASTI OPEN DAT	38
5 SOCIO-EKONOMICKÁ ANALÝZA MĚSTA OTROKOVICE	41
5.1 PROFIL MĚSTA OTROKOVICE	42
5.2 HISTORIE MĚSTA.....	45
5.3 OBYVATELSTVO	46
5.4 PRŮMYSL	52
5.5 DOPRAVA.....	54
6 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU OPEN DATA	57

6.1	OPEN DATA MĚSTA OTROKOVICE V OBLASTI DOPRAVY.....	58
6.2	INFRASTRUKTURA	58
6.2.1	<i>Osobní doprava</i>	59
6.2.2	<i>Cyklistická doprava</i>	60
6.2.3	<i>Železniční doprava</i>	61
6.2.4	<i>Letecká doprava</i>	61
6.2.5	<i>Vodní doprava</i>	62
6.3	STRATEGICKÉ PLÁNY	63
6.4	ROZHOVORY S AKTÉRY VEŘEJNÉ SPRÁVY	65
7	SWOT ANALÝZA OPEN DAT V OBLASTI DOPRAVY	71
8	PŘÍKLADY DOBRÉ PRAXE OPEN DATA V OBLASTI DOPRAVY	73
9	VYHODNOCENÍ ROZVOJOVÝCH VÝZEV OPEN DATA V OBLASTI DOPRAVY	75
10	NÁVRH OPEN DAT V OBLASTI DOPRAVY	77
10.1	CÍL PROJEKTU	78
10.2	OBSAH A ZDROJE DAT	78
10.3	UŽIVATELÉ DAT.....	80
10.4	ČASOVÉ, FINANČNÍ A PERSONÁLNÍ ZABEZPEČENÍ.....	81
10.4.1	<i>Časový návrh realizace projektu</i>	81
10.4.2	<i>Finanční plán projektu</i>	83
10.4.3	<i>Plán personálního zajištění projektu</i>	84
10.5	RIZIKOVÁ ANALÝZA.....	86
10.5.1	<i>Identifikovaná rizika</i>	87
10.6	KOMUNIKACE A PROPAGACE	89
	ZÁVĚR.....	91
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	92
	SEZNAM ONLINE ZDROJŮ	96
	SEZNAM OBRÁZKŮ	99
	SEZNAM TABULEK	100

ÚVOD

Doprava představuje nezastupitelný pilíř moderního života, který má klíčový vliv na každodenní fungování společnosti i ekonomiky. Zajištění efektivní a udržitelné dopravní infrastruktury je proto pro města nezbytné, a to jak pro zajištění plynulosti provozu, tak i pro zlepšení kvality života obyvatel. V rámci této problematiky nabývá stále většího významu využití moderních technologií a konceptu otevřených dat (open data), které umožňují efektivní řízení dopravy a poskytují občanům a firmám cenné informace pro plánování svých tras a aktivit.

Práce se zaměřuje právě na využití konceptu open dat k optimalizaci dopravní infrastruktury a poskytování užitečných informací pro občany. Otrokovice, jako moderní a dynamicky se rozvíjející město by se mohlo tedy rozhodnout investovat do vytvoření nové platformy, která by umožnila sdílení dat o dopravě a prostředí veřejnosti.

Tato práce je rozdělena na dvě části, a to teoretickou a praktickou. V teoretické části se práce zaměřuje na dopravu z obecného hlediska, na její členění a také problémové oblasti včetně jejich možností řešení. Praktická část zabývá socio-ekonomickou analýzou města, analýzou současného stavu open dat ve městě a primárně návrhem a implementací platformy open dat včetně zabezpečení, rizikové analýzy i následné propagace. Důležité je také zmínit provedenou SWOT analýzu a polostrukturovaný rozhovor, který byl pro celý projekt jeden z klíčových faktorů.

CÍLE A METODY ZPRACOVÁNÍ PRÁCE

Hlavním cílem této diplomové práce je navržení platformy Open dat pro město Otrokovice včetně jeho zabezpečení, rizikové analýzy i následných způsobů propagace a komunikace s veřejností. Jedním z vedlejších cílů práce bylo zpracování literární rešerše a poskytnutí základních teoretických poznatků v oblasti dopravy.

K dosažení těchto cílů byla nejprve využita metoda literární rešerše, která zahrnovala studium odborné literatury a elektronických zdrojů- Primární prameny byly získány z univerzitní knihovny, zatímco sekundární zdroje byly internetové.

Praktická část zkoumá socioekonomickou situaci města Otrokovice, východiska strategického plánování v podobě strategických dokumentů a podpůrných programů týkajících se oblasti Open data. Data byla primárně získána z Českého statického úřadu a z dokumentů města, avšak také prostřednictvím polostrukturovaného rozhovoru s vybranými osobami z odboru dopravně správního. Kromě toho je také nutno zmínit SWOT analýzu, která identifikuje silné a slabé stránky, příležitosti a hrozby města na základě rozhovorů a vlastního pozorování. Výsledky analytické části byly rozšířeny o příklady dobré praxe. Na základě této analýzy je popsán současný stav oblasti Open data a navržen projekt včetně jeho časového, finančního a personálního zabezpečení a opatření pro jeho uskutečnění.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 VEŘEJNÁ SPRÁVA

Veřejná správa představuje základní pilíř moderního státního uspořádání a je klíčovým prvkem ve fungování státního aparátu. Tato kapitola se zaměřuje na pochopení a analýzu konceptu veřejné správy, jeho základních principů a praktických aspektů, které ovlivňují její fungování v současných společnostech. Nejprve je vymezen samotný pojem veřejné správy, následuje její základní členění a struktura, dále se zabývá procesem výkonu veřejné správy a v neposlední řadě se zaměřuje na rostoucí význam eGovernmentu v moderním prostředí veřejné správy.

1.1 Pojem veřejná správa

Pokud chceme definovat pojem veřejná správa a další s tím související, tak je vhodné si nejprve vyjasnit pojem „správa“. Tou rozumíme vedení, řízení či administrativu. Správa je charakterizována jako činnost, která záměrně sleduje určitý cíl a jejím účelem je řídit a spravovat určité záležitosti.

Jako jednu z nejpoužívanějších a nejužitečnějších definic veřejné správy lze citovat: „Veřejnou správou v materiálním smyslu je označován souhrn všech správních činností předmětně souvisejících s vládnutím na ústřední a místní úrovni a s poskytováním veřejných služeb. Veřejná správa ve formálním smyslu je činností organizačních jednotek a osob, jimiž jsou buďto správní úřady jakožto přímí nositelé veřejné správy, nebo úřední osoby vykonávající úkony správní povahy, anebo zařízení v postavení nepřímých subjektů veřejné správy.“ (Pomahač, 2013, s. 123)

Jak je tedy patrné z pojmu „veřejná správa“, primárně se jedná o správu záležitostí veřejného zájmu, přičemž veřejný zájem je dán přednostně před zájmem soukromým. Pojem veřejný zájem není však dosud přesně definován v platném právu a je považován za neurčitý pojem. (Sládeček, 2009)

Průcha (2009) ve svém popisu veřejného zájmu uvádí následující: „Jedná se o zájmy, které lze označit jako obecné či veřejné, tedy zájmy, které prospívají veřejnosti jako celku, a jejichž nositelé jsou neurčení nebo alespoň rámcově definované skupiny osob, označované jako veřejnost. Veřejná správa je dále typická určitými omezeními a širší závazností právními předpisy.“

Pokud se zaměříme na veřejnou správu z jiné perspektivy, můžeme ji chápat jak v rovině materiální (funkční), kde je důraz kladen především na obsah, povahu a individuální úkoly

vykonávané subjekty veřejné správy, tak i v rovině organizační (formální), kde je klíčovým prvkem vykonavatel správních činností, například správní úřady či úřední osoby. (Staša, 2001)

Dle Lochmannové (2017) je klíčové vymezit pět základních funkcí pro efektivní provoz veřejné správy:

- Funkce mocenská: zahrnuje pravomoc vydávat příkazy, omezovat nebo vykonávat prostřednictvím právního řádu a státního zřízení.
- Funkce organizační: rozděluje záležitosti do tří oblastí a to státní, institucionální a občanské.
- Funkce regulační: obsahuje vytváření systému řízení založeného na vzájemné komunikaci, toleranci a solidaritě, podporuje sdružování a shromažďování občanů.
- Funkce ochranná: slouží k zajištění vnitřní ochrany, veřejného pořádku a bezpečnosti občanů a státu.
- Funkce veřejných služeb: obsahuje činnosti ve veřejném zájmu, jako jsou sociální služby, finanční, hospodářské či jiné služby definované veřejným právem.

1.2 Základní členění veřejné správy

Veřejnou správu strukturálně rozdělujeme do dvou hlavních složek, a to státní správu a samosprávu. Tyto dvě komponenty jsou vykonávány příslušnými orgány, které mají postavení orgánů veřejné správy. Tato dvojí struktura umožňuje efektivní organizace a realizaci správních funkcí na různých úrovních, což napomáhá adekvátnímu zajištění veřejných služeb. (Průcha, 2012, s. 59)



Obrázek 1 - Členění veřejné správy, Zdroj: vlastní zpracování

1.2.1 Státní správa

Státní správa představuje základní pilíř veřejné správy, a to přímo zajišťovaný státem. Jejím charakteristickým rysem je vertikální uspořádání a hierarchie, v rámci kterého jsou nižší orgány podřízeny vyšším. Státní správa se rozděluje na dvě hlavní složky: přímou a nepřímou. Přímá správa je realizovaná přímo státem prostřednictvím jeho vlastních orgánů a organizačních složek.

Prezident republiky, jako hlava státu a moci výkonné, disponuje autonomními pravomocemi zakotvenými přímo v Ústavě. K závažným rozhodnutím prezidenta, vykonávaným na základě běžných zákonů, je však vyžadována kontrasignace předsedy vlády nebo jím pověřeného člena vlády. Prezident je odpovědný za svá rozhodnutí vládě, ale není podřízen nikomu při výkonu své funkce. Jeho klíčovou autonomní pravomocí je jmenování a odvolávání vlády nebo jejích členů.

Vrcholným orgánem výkonné moci je vláda, složená z ministrů a v čele předsedou vlády. Vláda rozhoduje ve sboru a může vytvářet právní předpisy v mezích zákona. Na centrální úrovni působí ministerstva a další ústřední správní úřady, jako Český statistický úřad, Úřad pro ochranu hospodářské soutěže a další. Tyto úřady mají dekoncentráty, specializované na územní správní úřady, například krajské hygienické stanice nebo finanční celní úřady.

Nepřímými vykonavateli státní správy jsou subjekty, kterým bylo státem svěřeno vykonávání správních úkolů na základě zákona. Zde patří orgány místní samosprávy, vykonávající státní správu jako přenesenou působnost, a další právnické a fyzické osoby práva soukromého, například stanice technické kontroly či myslivecká a rybářská stráž.

(Kadečka a Průcha, 2012)

1.2.2 Samospráva

Samospráva představuje formu veřejného správního systému, který funguje prostřednictvím právních subjektů, které nejsou přímo spojeny se státem. Tyto subjekty provádějí správu na svou vlastní zodpovědnost a hospodaří s vlastními zdroji, přičemž jednají ve svém vlastním jménu. I když je samospráva nezávislá na státu a nemá podřízenost státní správě, je stále pod dohledem státu. Samospráva se rozděluje na územní a zájmovou část.

Samosprávné celky by měly v rámci veřejné správy respektovat princip subsidiarity, který je zakotven v Evropské chartě místní samosprávy. Tento princip zastává názor, že

odpovědnost za veřejné záležitosti by měla spočívat primárně na orgánech, které jsou nejbližší občanům.

V České republice je územní samospráva zakotvena v ústavním a právním rámci, zahrnujícím obce a kraje. Obce představují základní jednotky územní samosprávy, zatímco kraje jsou vyššími územními samosprávnými celky. Nejvyššími orgány jsou zastupitelstva krajů a obcí, která mají výkonné orgány v podobě rad krajů a obcí, starostů (či primátorů) a hejtmanů. Územní samosprávné celky vykonávají své pravomoci prostřednictvím krajských a obecních úřadů.

Ústava přiznává územně samosprávným celkům pravomoc vydávat podzákoné právní předpisy, včetně obecně závazných vyhlášek, které jsou přijímány zastupitelstvy krajů a obcí. V oblasti přenesené působnosti mají tyto samosprávné celky možnost vydávat nařízení na základě platného zákona.

Na rozdíl od územní samosprávy, zájmová samospráva není zakotvena v Ústavě a právním systému. Jedná se o subjekty veřejné správy, kterým byly svěřeny určité pravomoci v rámci veřejné správy. Mezi ně patří kupříkladu profesní komory s povinným členstvím, stavovská společenstva a veřejné vysoké školy. (Kadečka a Průcha, 2012)

1.3 Výkon veřejné správy

V následující kapitole se práce blíže zaměřuje na specifikaci výkonu veřejné správy, který obecně rozlišujeme na působnost samostatnou a přenesenou.

1.3.1 Samostatná působnost

Samostatná působnost označuje autonomní správu vlastních záležitostí na místní úrovni. Zahrnuje výkon samosprávy, ale Ústava nedefinuje její konkrétní rozsah, což je ponecháno na běžné zákonodárství. S vývojem společnosti se mění i potřeby občanů, ovlivňující obsah samostatné působnosti. Při výkonu této působnosti jsou územně samosprávné celky řízeny zákony a mohou vydávat obecně závazné vyhlášky.

Samostatná působnost zahrnuje správu záležitostí souvisejících s veřejnoprávními korporacemi a občany. Stát může zasahovat pouze v souladu s právními předpisy. V rámci územně samosprávných celků tato působnost zahrnuje hospodaření s majetkem, sociální péči, vzdělávání, dopravu, bydlení, kulturu, zdravotnictví a veřejný pořádek.

Samostatná působnost se vykonává vlastním jménem a na vlastní odpovědnost. Opatření jsou zajišťována vlastními silami a prostředky územně samosprávných celků. (Koudelka, 2007)

1.3.2 Přenesená působnost

Přenesená působnost znamená svěřením úkolů a povinností státu územně samosprávným celkům. I když tyto úkoly náleží státu, byly přeneseny na územně samosprávné celky, které jsou pověřeny jejich zajištěním a plněním v souladu se zvláštními zákony. Mezi tyto úkoly patří zejména záležitosti týkající se veřejných zájmů celé společnosti, jako je například ochrana přírody, stavební řízení, dopravní záležitosti, péče o kulturní památky či vedení matrik. Při výkonu této působnosti jsou územně samosprávné celky podřízeny nadřízeným orgánům, přičemž nejvyšším orgánem je pověřený orgán státu odpovědný za danou kompetenci. Územně samosprávné celky jsou povinny zabezpečit splnění těchto úkolů a mohou k tomu vydávat nařízení. (Institut pro místní správu)

1.4 eGovernment

Slovo eGovernment se v naší společnosti začíná objevovat čím dál tím častěji, a to nejen ve školách na seminářích, v politických či odborných debatách, ale také již i v laické společnosti, uvádí ve své knize Lidinský. (2008, s. 7)

Jelikož je ale jeho přesné vymezení různé, je tedy obtížné najít jedinou definici, která by mohla eGovernment a jeho rozsah vystihnout.

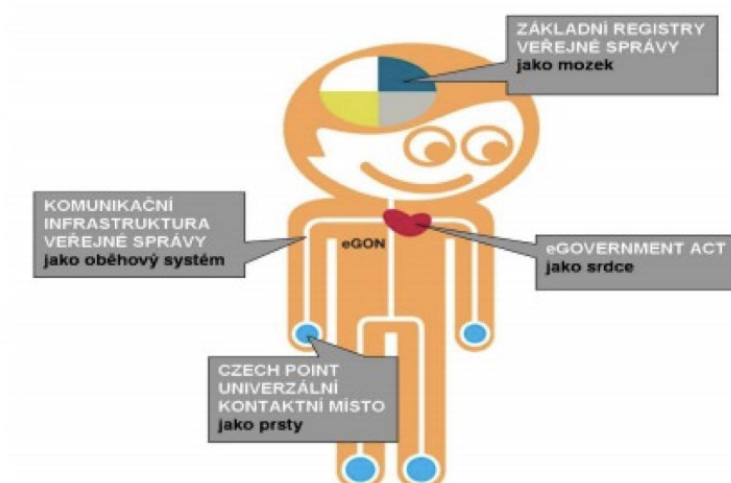
Ministerstvo vnitra pojímá eGovernment jako „správu věcí veřejných s využitím moderních elektronických nástrojů, které mají za cíl zpříjemnit, zpřístupnit, zefektivnit, urychlit a zlevnit veřejnou správu pro občany“.

Dle definice Lidinského, Švarcové, Budiše, Loebela a Procházkové (2008) představuje eGovernment využití informačních technologií veřejnými institucemi s cílem zlepšit efektivitu vnitřního fungování a poskytovat rychlé, dostupné a kvalitní informační služby občanům, soukromým i veřejným institucím i mimo pracovní dobu institucí, díky poskytnutí vzdáleného přístupu.

Rozvíjené služby v rámci eGovernmentu lze klasifikovat do tří hlavních kategorií:

- Informační služby: zaměřují se na poskytování informací
- Interaktivní služby: zahrnují individuální poskytování informací prostřednictvím různých komunikačních kanálů
- Transakční služby: zabývají se podáváním žádostí, rezervacemi, platbami a dalšími transakčními procesy

V České republice byl eGovernment zahájen v roce 2018 s uvedením Portálu občana. Od té doby bylo spuštěno několik dalších portálů, včetně Portálu ČSSZ a Portálu Pražana. Jako nejnovější přírůstek mezi veřejnými portály se prezentuje Portál MOJE daně. (Ministerstvo vnitra České republiky, 2020)



Obrázek 2 - symbol eGON, Zdroj: https://www.vlada.cz/assets/media-centrum/aktualne/egovernment_act.pdf

1.4.1 Elektronické služby eGovernmentu

Elektronické služby hrají v oblasti eGovernmentu klíčovou úlohu. Termín „služba“ obecně označuje činnost, která slouží k uspokojení lidských potřeb, a můžeme je rozdělit do dvou kategorií. První kategorie zahrnuje služby, které uspokojují individuální zájmy a jsou financovány jednotlivci ze svých soukromých zdrojů. Druhou kategorií jsou služby, které slouží kolektivním zájmům a jsou financovány veřejnými prostředky. Elektronické služby ve veřejné správě spadají do této druhé kategorie.

Elektronické služby eGovernmentu jsou obecně definovány jako ty, které jsou poskytovány zákazníkům prostřednictvím informačních a komunikačních technologií (ICT) nebo

internetu. Výhody využívání těchto služeb nejsou patrné pouze pro konzumenty, ale také pro poskytovatele, kterým je veřejný sektor. Elektronické služby poskytované státem přinášejí zejména zrychlení a zjednodušení procesů. Další výhodou je snížení nákladů pro státní instituce, protože se snižuje potřeba zaměstnanců. Konzumenty elektronických služeb mohou být fyzické i právnické osoby. Využívání těchto služeb je pro konzumenty pohodlné, protože jsou poskytovány online, což umožňuje jejich využívání i mimo standardní pracovní hodiny úřadů. Jako nevýhodu lze vnímat ztrátu osobního kontaktu občana s úřadem, což v některých případech může být nezbytné pro řešení specifických problémů.

Pro efektivní využívání e-slужeb je nezbytná nejen dostatečná technologická vybavenost, ale především schopnost konzumentů tyto technologie ovládat. Ne každý disponuje potřebnými dovednostmi, a proto není možné plně nahradit osobní nebo listině poskytované služby veřejné správy pouze elektronickými alternativami. (Ministerstvo vnitra české republiky, 2020)

Elektronické služby eGovernmentu lze klasifikovat do tří skupin, které reflektují formy elektronické komunikace mezi úřady a občany (Government-to-Citizen), úřady a obchodními společnostmi (Government-to-Business) a mezi samotnými úřady (Government-to-Government).

Kategorie Government-to-Citizen (G2C) popisuje interakci mezi orgány veřejné správy a občany, přičemž se zaměřuje na poskytování služeb prostřednictvím informačních a komunikačních technologií. Cílem je zajistit jednotný a snadno dostupný přístup k informacím a službám na jednom místě, usnadňující občanům rychlé vyhledávání potřebných informací. (Managementmania, 2018)

Government-to-Business (G2B) se zabývá vztahem mezi orgány veřejné správy a různými organizacemi, včetně podniků a neziskových organizací. Jeho cílem je poskytnout jednotný přístup k informacím a podporovat digitální komunikaci mezi úřady a podniky, což snižuje administrativní zátěž pro podnikání. Příkladem může být internetový portál úřadu pro zadávání veřejných zakázek. (Managementmania, 2017)

Government-to-Government (G2G) se zaměřuje na vzájemný vztah a komunikaci mezi dvěma subjekty veřejné správy s cílem usnadnění spolupráce, zvýšení efektivity a rychlosti komunikace mezi veřejnoprávními subjekty. Příkladem může být sdílení registrů veřejné správy, katastrální systém či výměna dat. (Managementmania, 2013)

2 STRATEGICKÉ PLÁNOVÁNÍ

Strategické plánování je klíčovým prvkem pro pochopení tohoto procesu v kontextu veřejné správy. V následujících kapitolách se práce podrobněji zaměřuje na pojem strategického plánování a jeho různé aspekty, včetně členění dle úrovně a časového horizontu. Dále blíže specifikuje samotný proces strategického plánování a jeho klíčové kroky. Na závěr se blíže zaměření cíle strategického plánování, zahrnující bližší popis vize, cílů a priorit.

2.1 Pojem strategické plánování

Pojem „strategie“ má svůj původ v řeckém slově „strategos“, což odkazuje na vojenského velitele a vojenské plánování. Avšak teprve v druhé polovině 20. století se začal používat i v soukromém sektoru podnikatelů pro strategické plánování vývoje měst a regionů. Důležité je poznamenat, že strategické plánování, jak ho známe dnes, je součástí oblasti strategického řízení, zejména jeho výstupu. (Ježek, Slach a Šilhánková, 2015)

Dle Rektoříka a Šelešovského (1999) je strategické plánování procesem, při kterém se ve spolupráci s vedením organizace, zaměstnanci, správní radou, zastupitelstvem, odborníky a dalšími zúčastněnými skupinami, které mají vztah k organizaci, vytváří představa o prioritách, rozvoji, programech a službách, které mají být nabízeny. Během tohoto procesu se přijímají strategická rozhodnutí, formulují se záměry a vybírají se vhodné strategie k jejich dosažení.

Strategické plánování, jak uvádí Fotr a kolektiv (2012), je součástí oboru strategického managementu, který začal nabývat významu v odborné literatuře od 60. let 20. století. Tento koncept provází celý proces strategického managementu, zahrnující formulaci strategie, její implementaci a následné vyhodnocení. Hlavní důraz je však kladen na první fázi, tedy formulaci strategie, kde jsou nástroje strategického plánování nejvýrazněji využívány.

Krbová (2017, s. 26) následně přibližuje ve své knize vztah strategického plánování a strategického managementu pomocí následujícího schématu.



Obrázek 3 - Vztah strategického plánování ke strategickému managementu, Zdroj: vlastní zpracování dle Krbové (2017)

2.2 Členění strategického plánování

Strategické plánování můžeme členit z několika hledisek. Následující kapitola bude však pojednávat o dvou vybraných - členěním dle úrovně a dle časového horizontu.

2.2.1 Členění dle úrovně

- Mezinárodní úroveň: Na mezinárodní úrovni se strategické plánování provádí prostřednictvím institucí jako například Evropská Unie (EU) či Organizace spojených národů (OSN). Zpracování těchto plánů řadíme mezi složité a náročné. Příkladem jsou dokumenty jako Nová Lisabonská agenda, Strategické obecné zásady Společenství či dokumenty k územní agendě EU.
- Centrální úroveň států: Do této úrovně spadají koncepce politiky vlády, které mají za cíl určit nadcházející směr rozvoje země. Příkladem jsou Strategie hospodářského růstu, Strategie regionálního rozvoje ČR či Politika územního rozvoje ČR.
- Krajská úroveň: Tato úroveň se soustředí primárně na sociálně ekonomickou oblast a vyvážený rozvoj území. Zahrnuje mnoho aspektů, například občanskou vybavenost, infrastrukturu, sociální politiku, vzdělání a jiné. Příkladem jsou dokumenty jako Program rozvoje kraje či Zásady územního rozvoje kraje.
- Obecní / mikroregionální úroveň: Strategické plánování na této úrovni se vyznačuje především propojením vztahů mezi občany, firmami a veřejnými orgány. Příkladem jsou Program rozvoje mikroregionu, Program rozvoje obce a Územní plány. (Labounková, Půček, Rohrerová, 2009)

2.2.2 Členění dle časového horizontu

Co se týče časového rozdělení, tak zde se již pohledy autorů mírně odlišují. Obecně je však v platnosti názor, že strategie mikroregionu či obce by měla mít delší časový horizont než územní plán, který pokrývá období čtyř let.

- Dlouhodobé strategické plány: Vyznačují se časovým obdobím na 10 let i déle. Zaměřují se převážně na vývojové trendy.
- Střednědobé strategické plány: Vyznačují se časovým obdobím na 5 – 10 let. Často se v jejich obsahu vyskytuje kombinace krátkodobých a dlouhodobých témat.
- Krátkodobé strategické plány: Vyznačují se časovým horizontem do 5 let. Obsahem jsou nejčastěji rychlá a specifická opatření.

Je důležité taktéž zmínit, že existují rovněž i strategické plány, ve kterých se můžeme setkat s kombinací dvou časových horizontů. Tyto plány zahrnují jak dlouhodobé záměry, tak i detailní opatření. (Labounková, Půček, Rohrerová, 2009)

2.3 Proces strategického plánování

Jak již práce v dřívější kapitole nastínila, strategické plánování představuje vytvoření vlastního strategického plánu, čili strategie, a je nástrojem strategického managementu. Jedná se tedy o soubor postupů a opatření, které jsou systematicky strukturovány s cílem dosáhnout pozitivního rozvoje na konkrétním území.

Klíčové v rámci samotného procesu plánování je si zodpovědět základní otázky:

- Jaká je naše současná pozice?
- Čeho se snažíme dosáhnout?
- Pomocí jakých prostředků dosáhneme stanovených cílů?
- Jak poznáme, že jsme dosáhli úspěchu? (Krbová, 2016, s. 29)

2.4 Cíle strategického plánování

Cílem k úspěšnému strategickému plánování je nezbytná formulace toho, čeho chceme dosáhnout – tedy vize, cílů a priorit organizace. Nyní zde budou postupně tyto pojmy blíže vysvětleny.

2.4.1 Vize

Vize, jak ji definuje Jakubíková (2013, s. 19), představuje obraz budoucnosti podniku. Správně formulovaná vize by měla obsahovat prvky inovace a vyvolávat pozitivní emoce u všech zainteresovaných stran z důvodu větší motivace.

Jedná se tedy o sdílenou představu, která zahrnuje zájmy všech stran a má podněcovat jejich aktivní zapojení. Diskuse o vizi na různých úrovních může obci pomoci dosáhnout konsensu, což je klíčové pro dlouhodobé fungování obce. (Lohniský, 2016, s. 62)

Vize obce by měla dle Vašíkové (2014, s. 259) splňovat tři klíčové prvky: být žádoucí, proveditelná a efektivní. Žádoucí vize kombinuje dlouhodobé zájmy představitelů obce s potřebami obyvatel a dalších zainteresovaných stran. Proveditelnost znamená reálnou dosažitelnost stanovených cílů v dané vizi. Efektivita vize spočívá v její jasnosti a schopnosti být sdělena a pochopena.

2.4.2 Cíle

Hanzelková, Keřkovský a Vykypl (2017, s. 10) definují cíle jako požadované stavy, které organizace usiluje dosáhnout skrze svou existenci a aktivity.

Strategické cíle jsou odvozeny z vize obce a tvoří samotné jádro strategie, přičemž naplnění konkrétních cílů má posunout obec blíže k dosažení stanovené vize. Vzhledem k rozmanitosti spravovaných oblastí a potřeb zainteresovaných stran je obvyklé, že je cílů formulováno vícero. (Vašíková, 2014, s. 260)

Řada autorů se shoduje v názoru, aby vize byla realizovatelná, musí být všechny cíle správně stanoveny a formulovány. Doporučuje se tedy využití populární metody SMART, kterou ve své knize Fotr a kolektiv (2012, s. 36) rozšířili na metodu SMARTER.

Tabulka 1 - Pravidlo SMARTER, Zdroj: vlastní zpracování dle Fotr a kolektiv (2012)

Cíle by měly být:	
Specific	Konkrétní (v čase, kvalitě, množství)
Measurable	Měřitelné (díky indikátorům)
Achievable	Realistické (dosažitelné)
Result oriented	Orientované na výsledek
Time framed	Časově vymezené
Ethical	V souladu s etickým kodexem veřejné správy
Resourced	Orientované na zdroje

2.4.3 Priority

Dodržení výše zmíněné metody SMARTER při stanovení strategických cílů obce, spolu s vycházením s definované vize, by mělo umožnit další detailní rozpracování těchto cílů na menší dílčí úkoly a určení jejich priorit.

Doporučuje se tedy postup, který umožňuje posouzení jednotlivých cílů, což pomáhá obci stanovit náročnost jejich dosažení a brát tuto náročnost v úvahu při určování priorit naplnění cílů.

- Posouzení dopadů dosažení cíle
- Technologické zhodnocení (možnosti, dodavatelé, harmonogram)
- Finanční zhodnocení (náklady, výnosy, způsob financování, návratnost)
- Hodnocení účasti soukromého sektoru
- Kompatibilita cíle s ostatními stanovenými cíli (Vašítková, 2014, s. 260)

V praxi veřejné správy nelze ale ihned splnit všechny stanovené cíle z různých příčin. Často vyskytujícím se problémem je nedostatek finančních prostředků, fyzického prostoru, času či lidských zdrojů. Z toho důvodu se dává většinou přednost určitým cílům před jinými, aby byla zachována maximální efektivita využití dostupných zdrojů. (Bínek a kolektiv, 2011, s. 38)

3 DOPRAVA

Úvod do kapitoly o dopravě nám otevírá obzor jednoho z klíčových odvětví moderní společnosti. Doprava, jakožto systém přesunu osob a zboží, hraje v dnešním světě nezastupitelnou roli, ovlivňující nejen ekonomiku, ale i každodenní život jednotlivců. Tato kapitola se zaměřuje na vysvětlení základního pojmu, členění dopravy a aktuálních trendů v rozvoji, aby bylo možné lépe porozumět jejímu fungování a výzvám, kterým doprava čelí.

3.1 Pojem doprava

Doprava je klíčovým odvětvím ekonomiky České republiky, a to v mezinárodním kontextu. Veřejná správa se aktivně angažuje v poskytování kvalitních dopravních služeb a rozvoji dopravní infrastruktury. Proces dopravy dále zahrnuje kromě infrastruktury dopravní prostředky a financování rozvoje. Česká republika disponuje výhodou dobré dopravní dostupnosti ve střední Evropě, ale je nezbytné zajistit infrastrukturu odpovídající rostoucí poptávce a udržitelnému rozvoji.

Dopravu v základním slova smyslu lze popsat jako pohyb lidí a věcí s úmyslem se přemístit z jednoho místa na druhé, přičemž se využívá různých dopravních tras a prostředků. V užším kontextu se pak jedná o proces, kdy se dopravní prostředky pohybují po těchto trasách. (Pernica, 2001)

Zelený (2007) ji ve své knize popisuje skoro totožně jako činnost, která souvisí s přesunem lidí či objektů v různých objemových, časových a prostorových kontextech, a to za použití dopravních prostředků a technologií.

Podle Buttona (2010) je rychlost a pohodlí prioritou při volbě způsobu dopravy pro většinu lidí, kteří se denně potřebují přemístit za prací, školou či zábavou. Rozvoj dopravy umožňuje i pracovní pohyb mezi zeměmi. Doprava hraje klíčovou roli i v nákladní přepravě, kde je důležitý plynulý tok zboží od výroby až k zákazníkovi, včetně reverzní logistiky. Import a export jsou díky dopravním možnostem snadné, což zákazníkům umožňuje přístup k výrobkům z celého světa.

3.2 Základní členění dopravy

Dopravní systém je klíčový pro různé druhy dopravy, který je ovlivněn jak vstupními podněty, tedy obecnou potřebou dopravy na určitém území, tak výstupními podněty, které jsou způsobeny dopravou v dané oblasti. (Široký, 2010)

Do nejzákladnější skupiny, dle které můžeme dělit dopravu, spadá doprava silniční, železniční, letecká, vodní a potrubní. Všechny tyto zmiňované typy lze zkombinovat i navzájem.

Mezi další skupiny patří:

- Dle objektu přemístění: osobní a nákladní doprava
- Dle vztahu dopravce a přepravce: veřejná, neveřejná a individuální doprava
- Dle místa provozování: vnitropodniková a mimopodniková doprava
- Dle obsluhovaného území: vnitrostátní a mezinárodní doprava
- Dle hromadnosti: hromadná a nehromadná doprava
- Dle pravidelnosti: pravidelná a nepravidelná doprava
- Dle prostředí realizace: pozemní, podzemní, vodní, vzdušná a kosmická doprava (Sixta a Mačát, 2005, s. 160)

V následující části se práce bude nadále zabývat pouze popisem základní skupiny druhů dopravy, které byly již zmíněny výše.

3.2.1 Doprava silniční

Silniční doprava zahrnuje různé aktivity, které slouží k přepravě osob, zvířat a zboží pomocí vozidel. Mezi tyto aktivity patří například linková osobní doprava, kyvadlová doprava, příležitostná osobní doprava, taxislužba k přepravě osob a nákladní doprava k přepravě zboží. Tato doprava se uskutečňuje na dálnicích, silnicích, místních komunikacích a dalších veřejně přístupných komunikacích či volném terénu.

Silniční doprava poskytuje rychlé a spolehlivé služby s minimálním rizikem ztráty během přepravy. Má schopnost uspořádat přímou přepravu a zároveň nabízí širokou škálu vozidel, kupříkladu dodávky, nákladní automobily, tahače a další. Nicméně i zde se setkáváme se několika možnými riziky, jako jsou nehody, objížďky, či špatné počasí a zároveň se také nesmí opomenout její vliv na životní prostředí. Toto odvětví je zároveň také poměrně náročné ke vstupu na trh z důvodu vysoké konkurence a existenci mnoha firem zaměřených stejným směrem. Nejčastěji se využívá pro přepravu zemědělských produktů, potravin, spotřebního zboží a surovin, kupříkladu uhlí, rudy a paliva. Podstatné je také zmínit důležitost rozvoje silniční infrastruktury, zejména kvalitu a hustotu silnic a jejich propojení s dálnicemi po celém světě, což v této oblasti hraje klíčovou roli. (Gros a kol., 2016)

Základní legislativní normy týkající se silniční dopravy:

- Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě
- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů
- Vyhláška č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích
- Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 388/2000 Sb., o jízdách v režimě veřejné linkové dopravy

3.2.2 Doprava železniční

Široký (2007) ve své knize definuje pojem jako přepravu prováděnou po železničních tratích za pomoci železničních dopravních prostředků.

Historie železniční dopravy v České republice sahá do 19. století, kdy se síť železnic stala součástí nově vzniklé Československé republiky. V průběhu let byl hlavním vlastníkem a provozovatelem železnic samotný stát, přičemž v současnosti většinu tratí vlastní Správa železniční dopravní cesty. České dráhy jsou tedy největším dopravcem v zemi. (Železnice ČR)

Navzdory rostoucí délce železniční sítě a rozsahu silniční dopravy v EU, patří železniční doprava mezi energeticky šetrnější formy dopravy. I přesto má ale určitý podíl na emisích skleníkových plynů a je zdrojem hluku a dalších negativních vlivů. (Pernica, 2001)

Kraft (2015) dodává, že i navzdory výše zmíněným skutečnostem si železniční doprava stále zachovává v mnoha zemích významné postavení, ať v osobní, tak i v nákladní dopravě.

Základní legislativní normy týkající se drážní dopravy:

- Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách
- Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu
- Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů

3.2.3 Doprava letecká

Bína a kol. (2007) popisují ve své knize leteckou dopravu jako jeden z moderních a rychle se rozvíjejících způsobů přepravy, která se odlišuje tím, že využívá letadla, která operují ve vzdušném prostoru nad zemí, a slouží k přepravě osob a zboží, především na střední a dlouhé vzdálenosti.

Letecká doprava, i přesto, že je jedním z nejmladších druhů přepravy, se rychle rozvinula a dnes je nezbytnou součástí světového dopravního systému. Její největší výhodou je bezpochyby rychlost, zejména při přepravě přes oceány, a vysoká úroveň poskytovaných služeb, což ji činí nejbezpečnějším, nejkomfortnějším a nejrychlejším způsobem přepravy osob a zboží. V Evropě se od 90. let minulého století letecká doprava rychle rozvíjí díky liberalizaci trhu, což vedlo k nárůstu počtu cestujících a k poklesu cen za přepravu. V této oblasti probíhá soutěž mezi klasickými a nízkonákladovými dopravci, přičemž druhá skupina dopravců získává stále větší podíl na trhu díky výhodným cenám a rozmanité nabídce destinací. Trendem je rovněž neustálý vývoj letecké techniky s důrazem na ekologii, úsporu paliva a kapacitu letadel. Letecká doprava taktéž přináší významné hospodářské přínosy, zejména v oblasti dopravy, stravování a cestovního ruchu. (Pruša, 2007)

V České republice se nachází šest letišť, mezi které patří: Letiště Václava Havla v Praze, Letiště Leoše Janáčka v Ostravě-Mošnově, Letiště Brno v Tuřanech, Letiště Olšová Vrata v Karlových Varech, Letiště Mnichovo Hradiště a Letiště Pardubice.

3.2.4 Doprava vodní

Vodní doprava je historicky jednou z nejstarších forem přepravy, která si dodnes udržuje svou důležitost a význam. V současném období má několik výhod, které ji činí atraktivní volbou, kupříkladu vysoký přepravní objem, nižší provozní náklady a relativní bezpečnost, což přispívá k ekonomické efektivitě a udržitelnosti. Zároveň je díky ní možné dosáhnout i dopravní dostupnosti k lokalitám, které jsou jinými způsoby dosažitelné obtížně.

Nicméně, jako každá forma dopravy, má i vodní doprava svá omezení a nevýhody. Mezi ně patří nižší rychlost, závislost na počasí a stavu vodních toků. Tyto faktory mohou výrazně ovlivnit spolehlivost a efektivitu. Havárie tankerů představují riziko pro životní prostředí a ekosystémy, ačkoli moderní bezpečnostní opatření snižují pravděpodobnost těchto událostí.

V cestovním ruchu má vodní doprava svůj nezastupitelný potenciál, zejména v přímořských destinacích, kde může nabídnout jedinečné zážitky a možnost pohodlného cestování mezi

pobřežními městy a ostrovy. V České republice hraje důležitou roli říční doprava, která využívá splavnosti větších řek, nádrží a jiné. (Zurynek, Zelený a Mervart, 2008)

Vodní dopravu můžeme dělit následovně:

- Osobní a nákladní
- Pravidelná a nepravidelná
- Námořní a vnitrozemská
 - o Přirozená (řeky, jezera)
 - o Nepřirozená (průplavy, kanály, vodní nádrže) (Zelený, 2007)

3.3 Současné přístupy k rozvoji dopravy

3.3.1 Vliv dopravy na životní prostředí

Doprava přináší mnoho pozitivních dopadů, které již byly zmíněny ve dřívějších kapitolách, nicméně nelze opomenout její negativní vliv na životní prostředí. Ten lze rozdělit do tří základních kategorií:

- Globální vlivy: zvyšování skleníkových plynů
- Regionální vlivy: kyselá dešť či destrukce vegetace
- Lokální vlivy: znečištění ovzduší, hluk, nehody a další (Neubergová, 2005, s. 61)

Jeden z hlavních problémů, který je třeba řešit v rámci udržitelnosti dopravy je skleníkový efekt. Ten funguje tak, že sluneční záření ohřívá Zemi a ta zpětně vyzařuje dlouhovlnné záření. Část tohoto záření se však vrátí zpět na Zemi kvůli rostoucím skleníkovým plynům, což vede k nadměrnému oteplování planety. Nejvýznamnějším skleníkovým plynem je oxid uhličitý, který vzniká spalováním fosilních paliv. Tento proces má dalekosáhlé důsledky, včetně zhoršování zdraví obyvatel, snižování zemědělských výnosů a ohrožení zásobování vodou. Hlavním znečišťovatelem ovzduší je silniční doprava, následována dopravou leteckou a železniční. (Žemlička, Mynářík, 2008, s. 94)

Dalším závažným problémem jsou kyselá deště, které vznikají emisí oxidu siřičitého a přízemního ozonu, zejména z dopravy. Tyto deště negativně ovlivňují opět lidské zdraví, ale také vegetaci a stavební materiály. Kupříkladu v severních Čechách se díky nim snižuje životnost zděných staveb přibližně o 10% a ocelových konstrukcí až o 20%. (Neubergová, 2005, s. 61)

V neposlední řadě je také nutno zmínit nehodovost. Nehodovost v dopravě představuje velmi závažný problém, který je často vnímán jako běžná součást života, avšak s vážnými následky na zdraví života lidí. Tento jev je často tolerován ve společnosti jako nevyhnutelná realita moderního světa. Avšak s efektivnější a ohleduplnější dopravou by bylo možno minimalizovat počet dopravních nehod a tím i negativní dopady na lidské zdraví a životní prostředí. (Koloběžky jsou vášeň)

Zelený a kol. (2017) ve své knize navrhuje následující opatření, která dělí primárně na aktivní a pasivní:

- Aktivní opatření: soustředí se na zásahy přímo u zdroje, což zahrnuje technický rozvoj dopravních prostředků a podporu ekologicky šetrných alternativ, jako je pěší a cyklistická doprava.
- Pasivní opatření: zaměřují se na podporu ekologicky uvědomělých uživatelů dopravy a vývoj prostředků k ochraně proti škodlivým dopadům dopravy. Tato opatření zahrnují technické inovace pro snížení emisí a hluku, rozvoj dopravní infrastruktury, podporu městské hromadné dopravy a cyklistických tras. Navíc jsou prováděna opatření pro zajištění plynulého provozu a údržbu dopravních cest.

3.3.2 Doprava a podpora bezpečnosti

Rapidní rozvoj automobilového průmyslu s sebou přináší mnoho výzev v oblasti legislativy, technologie, organizace a sociálně-ekonomických aspektů. Jedním z klíčových problémů je bezpečnost dopravy, která je aktivně řešena s cílem minimalizovat rizika a zvýšit ochranu účastníků silničního provozu. Toto téma nebudí zájem pouze u veřejných institucí, ale stává se rovněž prioritou pro soukromý sektor i jednotlivce. Ti aktivně hledají přístupy, které by přispěly k vyšší bezpečnosti silničního provozu. (Ciešla, 2021)

Legislativní rámec pro zlepšení bezpečnosti silničního provozu a podporu udržitelné mobility je zakotvený v Lisabonské smlouvě a Smlouvě o fungování Evropské unie. Evropská unie aktivně realizuje různé projekty zaměřené na zvýšení bezpečnosti dopravy. Jedním z těchto opatření je podpora rozvoje inteligentních dopravních systémů v silniční dopravě. (Pernice, 2022)

Strategie BESIP 2021 až 2030, vydaná Ministerstvem dopravy České republiky, má za cíl snížit počet usmrcených a těžce zraněných osob na pozemních komunikacích o polovinu do roku 2030.

Akční plán strategie definuje prioritní opatření:

- Chování účastníků provozu: snaha o omezení rychlosti, osvěta pro mladé řidiče a eliminace rizikového chování (nedbalost, jízda pod vlivem alkoholu a drog)
- Infrastruktura: zlepšení bezpečnosti silnic zahrnující odstraňování nebezpečných míst, například míst s vysokým rizikem srážek se stromy, bezpečnost železničních přejezdů či rozvoj moderních technologií v rámci chytrých měst
- Vozidla a technologie: implementace pokročilých systémů asistujících řidiče a automatizace, zlepšení technického stavu vozidel a podpora čistých forem mobility
- Systémová opatření: zajištění účinného dohledu a vymahatelnosti práva, podpora bezpečného chování účastníků provozu a poskytování kvalitních dat pro analýzy a plánování (Ministerstvo dopravy ČR, 2020)

4 OPEN DATA A BENEFITY

V poslední kapitole teoretické části se práce zabývá klíčovými aspekty otevřených dat a jejich využitím. Podkapitoly podrobněji rozebírají různé aspekty této problematiky, včetně samotného pojmu „open data“, jejich historie a vývoje, přínosů a výzev, právního rámce, důležitosti vzdělávání a osvěty, zapojení komunit a spolupráce a transparentnosti v této oblasti. Tato struktura umožňuje komplexní porozumění tématu a jeho důležitosti v současném informačním prostředí.

4.1 Pojem open data

Pojem "open data", neboli otevřená data, se v posledních letech stal klíčovým konceptem ve světě informačních technologií, vládní správy i ve vědeckém výzkumu. Open data jsou data, která jsou uvolněna do veřejného prostoru s cílem umožnit jejich svobodné užívání, redistribuci a sdílení bez omezení, nejčastěji pod licencí, která umožňuje volné použití. Tento přístup podporuje transparentnost, inovace a spolupráci tím, že umožňuje jednotlivcům, podnikům a výzkumným institucím přístup ke široké škále dat bez nutnosti složitých licenčních dohod. Open data mohou zahrnovat různé typy informací, včetně, ale nikoli omezeně na, vládní statistiky, meteorologická data, mapové informace, vědecké výzkumy a mnoho dalších.

Mezi vlastnosti otevřených dat patří také následující aspekty:

- Data by měla být aktuální a přístupná
- Měla by být k dispozici v nechráněných formátech a volně k použití s neomezenou licencí. (Kakulapati, 2022)

Využití open data má mnohostranný přínos. Pro vlády a veřejný sektor představuje zveřejnění dat pod open data licencí nástroj pro zvýšení transparentnosti a odpovědnosti. Občané mají možnost lépe pochopit a monitorovat činnost vlády, což vede ke zlepšení důvěry ve veřejné instituce a posilování demokracie. Pro soukromý sektor a startupy otvírají otevřená data nové možnosti pro inovace, vytváření nových služeb a produktů, což může stimulovat ekonomický růst a konkurenceschopnost. Vědecká a výzkumná komunita může díky snadnému přístupu k datům efektivněji sdílet poznatky a spolupracovat na mezinárodní úrovni, což urychluje pokrok a objevy v mnoha oborech.

Se širokým přijetím a integrací open data konceptu přicházejí i výzvy. Jednou z hlavních výzev je zajištění kvality, aktuálnosti a interoperability dat. Pro užitečnost otevřených dat je

klíčové, aby byla přesná, kompletní a snadno použitelná různými aplikacemi. Další výzvou je ochrana soukromí a bezpečnost dat, zejména v případech, kdy data mohou obsahovat osobní informace nebo když jejich zveřejnění může představovat bezpečnostní riziko. Proto je nezbytné najít rovnováhu mezi otevřeností a ochranou informací, což vyžaduje pečlivé právní a etické zvážení. (Monino a Sedkaoui, 2016)

Přestože existují výzvy, potenciál open data pro pozitivní sociální, ekonomické a vědecké dopady je obrovský, a to jak na lokální, tak na globální úrovni. Rozvoj a šíření technologií v posledních dekádách výrazně přispělo k expanzi a popularizaci konceptu open data. V dnešní digitálně propojené době se stává sdílení a analýza otevřených dat jednodušší a dostupnější než kdy předtím. To vytváří nové příležitosti pro spolupráci mezi sektory a překonávání tradičních hranic znalostí. Technologický pokrok, jako jsou cloudové služby, umělá inteligence a strojové učení, navíc otevírá nové cesty pro zpracování a využívání velkých objemů dat. Takové technologie umožňují efektivnější analýzy, predikce a vizualizace, což přináší hlubší porozumění složitým problémům a podporuje inovativní řešení v oblastech od veřejné správy přes zdravotnictví až po ochranu životního prostředí. V tomto kontextu se open data stávají nejen nástrojem pro rozvoj a inovaci, ale i základním kamenem pro budování udržitelné a inkluzivní budoucnosti, kde informace slouží všem bez rozdílu. (Kakulapati, 2022)

4.2 Historie a vývoj open dat

Historie a vývoj open data lze sledovat od prvních snah o sdílení vědeckých dat a vládních informací až po současnost, kdy se otevřená data stala klíčovým prvkem v digitální společnosti. Prvotní impulsy k uvolnění dat do veřejného prostoru byly motivovány především snahou o transparentnost vládní správy a podporu vědeckého výzkumu. Již v 90. letech 20. století se v některých zemích, jako jsou Spojené státy americké a členské státy Evropské unie, začaly formovat politiky pro zpřístupnění vládních dat veřejnosti. Tyto politiky byly založeny na přesvědčení, že přístup k informacím je základním právem a že otevřenost dat může podporovat inovace, ekonomický růst a demokratické hodnoty. Významným mezníkem bylo zavedení principů pro otevřená vládní data, které definovaly základní kritéria pro jejich uvolňování, jako jsou otevřené formáty, snadná dostupnost a možnost dalšího využití (Monino a Sedkaoui, 2016).

Rozvoj internetu a digitálních technologií v novém tisíciletí výrazně urychlil šíření konceptu open data. Vznikaly online platformy a portály, které centralizovaly otevřená data z různých

sektorů a umožnily snadný přístup a sdílení informací. Tento trend byl podpořen rostoucím počtem mezinárodních iniciativ a spoluprací, které prosazovaly význam otevřených dat pro globální výzvy, jako je boj proti klimatickým změnám, řešení veřejného zdraví či zlepšení kvality vzdělání. Mezinárodní organizace, jako je Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj (OECD) a Světová banka, začaly formulovat doporučení pro vlády týkající se nejlepších postupů v oblasti open data. Tyto kroky přispěly k tomu, že otevřená data se stala integrální součástí politik digitální společnosti a ekonomiky (Kitchin, 2014).

S postupným vývojem a adopcí open data politik se rovněž rozšířila jejich aplikace ve veřejném i soukromém sektoru. Dnes jsou otevřená data využívána v širokém spektru oblastí, od smart cities, přes zlepšování dopravních služeb, až po vývoj aplikací pro osobní finance a zdravotnictví. S narůstajícím využitím osobních dat a pokroky v oblasti umělé inteligence se stává nezbytným řešit otázky, jak chránit soukromí jedinců a zajistit bezpečné užívání dat. Historie a vývoj open data tak reflektuje nejen technologický pokrok, ale i proměny společenských hodnot a norem, ve kterých se otevřenost, transparentnost a společenská odpovědnost stávají stále důležitějšími principy (Gurin, 2014).

Rané 21. století přineslo rychlý rozvoj technologií a další rozšíření myšlenky open data. V této éře se začaly formovat standardy pro otevřená data a objevily se první licenční modely, které regulovaly jejich používání a redistribuci. Tyto kroky byly klíčové pro odstranění právních a technických bariér, které bránily efektivnímu sdílení a využívání dat. Vlády po celém světě začaly s iniciativami na podporu otevřených dat, jako jsou například portály pro otevřená vládní data, které usnadňovaly přístup občanům k informacím a podporovaly vytváření hodnoty prostřednictvím inovací. V této době také došlo k posílení spolupráce mezi veřejným a soukromým sektorem, což umožnilo rozvoj nových služeb a aplikací založených na otevřených datech.

Kromě vládních iniciativ se open data stala klíčovou součástí vědeckého výzkumu a akademického světa. Snaha o zpřístupnění výzkumných dat v otevřené formě podporuje mezinárodní spolupráci, urychluje objevování nových poznatků a zvyšuje transparentnost a replikovatelnost vědeckých studií. (Kitchin, 2014)

4.3 Výhody a výzvy spojené s open daty

Výhody spojené s open daty působí na různé aspekty společnosti, ekonomiky a vědy. Jednou z klíčových výhod je zvýšení transparentnosti a zlepšení governance, což je zásadní pro demokratické procesy a odpovědnou veřejnou správu. Otevřená data umožňují občanům

lepší přístup k informacím o činnosti vlády, výdajích a rozhodovacích procesech, čímž podporují veřejnou kontrolu a snižují prostor pro korupci. Dalším významným přínosem je podpora inovací a ekonomického růstu. Přístup k otevřeným datům umožňuje podnikům, startupům a vývojářům tvořit nové produkty a služby, optimalizovat procesy a objevovat nevyužité tržní příležitosti. Open data napomáhají vědeckému pokroku tím, že usnadňují sdílení výzkumných dat mezi akademickými institucemi, což urychluje objevování nových poznatků a podporuje interdisciplinární spolupráci. (Kakulapati, 2022)

Přes všechny tyto výhody však implementace a využívání open dat přináší i významné výzvy. Jednou z největších překážek je zajištění kvality, spolehlivosti a aktuálnosti uvolněných dat. Udržení vysoké úrovně kvality dat vyžaduje od institucí neustálé úsilí a značné zdroje, což může být pro některé organizace obtížné. Dalším významným problémem je zabezpečení dat a ochrana soukromí. Ačkoliv je cílem otevřených dat být co nejvíce přístupná, je nezbytné zajistit, aby nedošlo k neoprávněnému zveřejnění citlivých nebo osobních informací, což vyžaduje pečlivé zvážení, která data jsou vhodná k uvolnění, a zavedení efektivních opatření pro anonymizaci a ochranu dat. Kromě toho existují technické výzvy, jako je potřeba zajistit interoperabilitu a standardizaci datových formátů, což je klíčové pro jejich snadné využívání a integraci do různých aplikací a systémů. Další výzvou je rozšíření přístupu k otevřeným datům a zvýšení povědomí o jejich potenciálu. I když jsou data otevřeně dostupná, ne všichni vědí, jak je efektivně využít, nebo nemají k dispozici potřebné nástroje a dovednosti pro jejich zpracování a analýzu. (Monino a Sedkaoui, 2016)

Ačkoliv jsou s open daty spojeny významné výzvy, jejich potenciál pro pozitivní společenské, ekonomické a vědecké dopady je obrovský, což motivuje k další práci na překonávání těchto překážek.

4.4 Právní rámec open dat

V České republice je problematika otevřených dat podporována řadou legislativních norem, které vytvářejí právní rámec pro jejich sdílení, využívání a ochranu. Základním kamenem je zákon č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, který umožňuje veřejnosti přístup k informacím ve vlastnictví státu nebo jiných veřejných institucí. Tento zákon je klíčový pro iniciativy otevřených dat, neboť stanovuje povinnost veřejných institucí poskytovat informace na žádost, což zahrnuje i digitální data.

Dalším významným právním předpisem je zákon č. 123/1998 Sb., o právu na informace o životním prostředí, který specificky zahrnuje informace o životním prostředí do kategorie

dat, jež musí být veřejně dostupná. Tento zákon pomáhá zvyšovat transparentnost a veřejnou kontrolu nad informacemi, které mohou mít vliv na životní prostředí a veřejné zdraví.

Evropské nařízení GDPR (General Data Protection Regulation), známé v českém právním řádu jako Obecné nařízení o ochraně osobních údajů, č. 2016/679, má také značný vliv na problematiku otevřených dat, především v kontextu ochrany osobních údajů. I když GDPR primárně řeší ochranu osobních údajů, má přímý dopad na to, jak mohou být otevřená data zpracovávána a sdílena, zvláště pokud obsahují nebo mohou obsahovat osobní údaje.

V roce 2019 byl přijat zákon č. 12/2019 Sb., kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím zákona o zpracování osobních údajů. Tento zákon upravuje a doplňuje některé aspekty GDPR v českém právním prostředí, včetně jeho aplikace na otevřená data.

Pro podporu otevřených dat a jejich širší využití ve veřejné správě byla také vydána vyhláška č. 55/2014 Sb., o standardu pro informační systémy veřejné správy. Tato vyhláška definuje technické standardy a postupy pro sdílení a publikaci dat veřejnými institucemi, což přispívá k lepší dostupnosti a interoperabilitě otevřených dat.

Tyto zákony a nařízení tvoří základní rámec pro iniciativy otevřených dat v České republice, podporují jejich rozvoj a zajišťují, že využívání a sdílení dat probíhá transparentně, zodpovědně a s respektem k ochraně osobních údajů.

4.5 Vzdělávání a osvěta v oblasti open data

Vzdělávání a osvěta v oblasti otevřených dat představují klíčové složky pro podporu jejich efektivního využití a širšího přijetí mezi veřejností, vládními institucemi a soukromým sektorem. Prohloubení povědomí o hodnotě a potenciálu, který otevřená data nabízejí, vyžaduje systematickou a cílenou osvětovou činnost. Tato činnost zahrnuje školení a semináře pro veřejné úředníky, aby lépe rozuměli principům otevřených dat a naučili se, jak data efektivně zveřejňovat a spravovat. Další vzdělávací programy jsou zaměřené na vývojáře a podnikatele, poskytující jim dovednosti a nástroje potřebné pro vytváření aplikací a služeb využívajících otevřená data.

Veřejné kampaně a informační materiály hrají ve zvyšování povědomí o otevřených datech mezi širší veřejností zásadní roli. Tyto aktivity mohou zahrnovat online tutoriály, infografiky, případové studie úspěšných projektů a interaktivní webové portály, které nabízejí snadný přístup k otevřeným datům a ukazují jejich praktické využití. Zvláštní

pozornost je věnována také vzdělávání v oblasti datové gramotnosti, což umožňuje občanům lépe porozumět datům, kriticky je hodnotit a využívat ve svůj prospěch.

Spolupráce s akademickými institucemi a výzkumnými organizacemi přispívá k rozvoji odborného vzdělávání a výzkumu v oblasti otevřených dat. Tyto instituce často působí jako inkubátory pro nové nápady a inovace, poskytují studentům a výzkumníkům příležitost pracovat přímo s otevřenými daty na reálných projektech. Podpora doktorských a postdoktorských výzkumných programů, studentských soutěží a hackathonů zaměřených na otevřená data může dále stimulovat zájem a zapojení mladé generace do této oblasti.

Vzdělávání a osvěta v oblasti otevřených dat vyžadují multidisciplinární přístup a angažovanost různých aktérů – od vládních institucí, přes akademickou sféru, soukromý sektor až po samotnou veřejnost. Klíčem k úspěchu je poskytnout lidem nejen přístup k datům, ale také dovednosti, znalosti a nástroje potřebné k jejich pochopení a využití, čímž se otevírají nové možnosti pro inovace, transparentnost a společenský rozvoj.

4.6 Zapojení komunit a spolupráce mezi aktéry

Zapojení komunit a spolupráce mezi aktéry jsou zásadní aspekty úspěchu a udržitelnosti iniciativ otevřených dat. Přístup založený na komunitě umožňuje vytvářet a udržovat ekosystém, ve kterém se otevřená data nejen sdílejí, ale aktivně využívají k vytváření hodnoty pro veřejnost, soukromý sektor a vládní instituce. Zapojení komunity posiluje pocit vlastnictví a odpovědnosti za data, podporuje inovace a zvyšuje transparentnost veřejné správy. K dosažení těchto cílů je klíčová spolupráce mezi různými aktéry, včetně veřejných institucí, neziskových organizací, akademické sféry, podnikatelů a občanské společnosti. Tato spolupráce může nabývat různých forem, od sdílení datových sad a technologických zdrojů po společné výzkumné projekty a vzdělávací programy.

Pro aktivní zapojení komunit a efektivní spolupráci je zásadní budování důvěry a otevřené komunikace mezi všemi zúčastněnými stranami. Organizace veřejných fór, workshopů a hackathonů, kde se setkávají data poskytovatelé, uživatelé a vývojáři, jsou vynikajícími příležitostmi pro sdílení nápadů, zkušeností a nejlepších praxí. Tyto akce nejen podporují širší používání otevřených dat, ale také stimulují vznik nových partnerství a kolaborativních projektů. Kromě toho je důležité vytvářet a udržovat online platformy a fóra, která slouží jako stálé místo pro výměnu informací, diskusi a spolupráci na dálku.

Podpora zapojení komunit a spolupráce mezi aktéry je závislá na kontinuálním vzdělávání a zvyšování povědomí o hodnotě otevřených dat. Vzdělávací programy zaměřené na datovou gramotnost, právní a etické aspekty sdílení dat, jakož i technické workshopy na téma práce s otevřenými daty, jsou klíčové pro rozvoj dovedností potřebných k efektivnímu využívání dat. Posílení kapacit komunity a zlepšení dostupnosti kvalitních datových nástrojů a zdrojů jsou nezbytné pro vytvoření udržitelného a prosperujícího ekosystému otevřených dat, který podporuje inovace, zvyšuje transparentnost a přispívá k řešení společenských výzev.

4.7 Transparentnost v oblasti open dat

Pro vyjádření českého ekvivalentu k anglickému termínu "transparency" lze využít slova "průhlednost" či "přehlednost". Je však důležité upozornit, že tento termín se běžně nepřekládá a bude i nadále používán ve své původní podobě jako "transparentnost".

Transparentnost a otevřenost ve veřejné správě jsou nejen klíčovými prvky demokracie, ale také základními principy pro efektivní fungování veřejného sektoru. Tyto principy slouží jako přímý nástroj kontroly, umožňující občanům monitorovat činnost veřejné správy, a zároveň představují účinný prostředek k potlačení korupce. Bez dodržování zásady otevřenosti by veřejná správa ztratila schopnost plnit svou základní funkci – sloužit občanům (Veřejný ochránce práv, 2009).

Mock (2000) definuje transparentnost následovně „*Transparentnost je míra, do jaké jsou informace o oficiální činnosti poskytovány zúčastněné straně.*“. Tato definice vznikla na základě identifikace několika klíčových prvků - za první, zdůraznit vznik transparentnosti ve veřejné správě. Za druhé, poukázat na důležitost dostupnosti informací. Za třetí, upozornit na nutnost definovat příjemce informací. A v neposlední řadě zdůraznit nezbytnost přesnosti a jasnosti poskytovaných informací.

Princip transparentnosti ve veřejné správě zahrnuje průhlednost, dostatečnou informovanost a s tím spojenou veřejnou kontrolu vedení veřejných záležitostí. (Kolman, 2012, s. 39)

Podle Addinka (2019) existují užší a širší pojetí transparentnosti. Užší pojem zahrnuje právo na informace, zatímco širší pojem zahrnuje otevřenost, komunikaci a odpovědnost.

Termín "informace" se v tomto kontextu týká práva na přístup k informacím, které musí být jasně a přesně definováno. Informace může být vnímána pouze jako jedna z komponent transparentnosti. Termín "transparentnost" má širší význam, zahrnuje nejen přístup k informacím, ale také vyžaduje odůvodnění a vysvětlení. Proto by tvorba politik a zákonů

měla být přístupná a co nejsrozumitelnější, aby byla srozumitelná pro širokou veřejnost. Posledním termínem je "otevřenost", která je podobná transparentnosti. Otevřenost se zaměřuje na procesy, které odhalují činnost vlády. Jak otevřenost, tak transparentnost překračují rámec pouhého přístupu k informacím.

Propojenost mezi open daty a transparentností představuje klíčový prvek moderního řízení a správy veřejných záležitostí. Otevřená data umožňují občanům a dalším zúčastněným subjektům snadný přístup k informacím o činnostech veřejné správy, což napomáhá zvyšování transparentnosti a odpovědnosti orgánů veřejné moci. Toto spojení a jejich významnost již byla popsána v kapitolách výše.

II. PRAKTICKÁ ČÁST

5 SOCIO-EKONOMICKÁ ANALÝZA MĚSTA OTROKOVICE

Socioekonomická analýza města Otrokovice je důležitým nástrojem pro porozumění jeho společenské a ekonomické dynamiky. Jejím cílem je prozkoumat různé aspekty života ve městě a pomoci identifikovat klíčové trendy, výzvy a příležitosti pro jeho rozvoj. První oblastí zkoumání je demografie města Otrokovice, která se týká analýzy věkového složení obyvatelstva, migračních vzorů a růst populace. Tato data mohou poskytnout informace o potřebách a preferencích obyvatel a pomoci při plánování infrastruktury a sociálních služeb. Dalším důležitým aspektem je ekonomika města, která představuje analýzu zaměstnanosti, průmyslových struktur a podnikatelského prostředí. Zjištění, která vzejdou z této analýzy, mohou poskytnout informace pro podporu místního podnikání a vytváření pracovních příležitostí.

Sociální analýza obvykle zkoumá i úroveň vzdělání, zdravotní péči a sociální služby ve městě. Identifikace potřeb v oblasti vzdělávání a zdravotní péče může vést k lepšímu plánování a investicím do těchto sektorů. Socioekonomická analýza může poskytnout informace o tom, zda jsou všechny sociální skupiny rovnoměrně zastoupeny a mají přístup k příležitostem. Socioekonomická analýza města Otrokovice může sloužit jako základ pro strategické plánování a rozhodování v oblastech, jako jsou sociální služby, hospodářský rozvoj, urbanismus a mnoho dalších. Může pomoci městu lépe pochopit jeho vlastní dynamiku a potřeby s cílem zlepšit kvalitu života jeho obyvatel a podpořit udržitelný rozvoj. Důležitým aspektem socioekonomické analýzy je také zkoumání infrastrukturních a dopravních potřeb, například formou zhodnocení stavu silniční a veřejné dopravy a dostupnosti infrastruktury, jako jsou školy, nemocnice a sportovní zařízení. Analýza může poskytnout cenné informace pro plánování a rozvoj městské infrastruktury, což je klíčový prvek pro zlepšení životního prostředí a pohodlí obyvatel.

Dalším důležitým aspektem je také analýza environmentální udržitelnosti, která hodnotí stav životního prostředí ve městě, energetickou efektivnost, recyklaci a místní iniciativy pro ochranu přírody. Analýza může poskytnout podklady pro zlepšení ekologického otisku města a snahu o zachování životního prostředí pro budoucí generace.

Socioekonomická analýza zahrnuje také pohled na kulturní a sociální život v dané lokalitě. Může hodnotit dostupnost kulturních zařízení, sociálních akcí a podporu umění a kultury. Tento aspekt může pomoci udržet a podporovat rozmanitost a kulturní bohatství města.

Socioekonomická analýza města je klíčovým nástrojem pro informované rozhodování v různých oblastech. Městu pomáhá identifikovat oblasti potřebující zlepšení a zároveň

upozorňuje na jeho silné stránky a příležitosti. Tímto způsobem může město lépe plánovat svou budoucnost a zvyšovat kvalitu života svých obyvatel. Pro potřeby této práce je socioekonomická analýza zjednodušena na oblasti obyvatelstva, průmyslu a dopravy.

Zdroje dat

Zdroje dat, které budou použity pro socioekonomickou analýzu města Otrokovice, lze rozdělit do čtyř hlavních skupin:

- 1) Statistické údaje z veřejně dostupných zdrojů: tato skupina zahrnuje data z veřejných zdrojů, jako jsou publikace Českého statistického úřadu (ČSÚ) a údaje ze sčítání lidu, domů a bytů (SLBD) z let 2001, 2011 a 2021. Tato data obsahují informace o demografii, vzdělání, zaměstnanosti a dalších sociálně-ekonomických aspektech města Otrokovice. Je důležité poznamenat, že aktuálnější data nejsou ve veřejných databázích v současné době (01/2024) k dispozici.
- 2) Statistické údaje poskytnuté městem: tato skupina zahrnuje údaje, které je možné najít na internetových stránkách Městského úřadu města Otrokovice.
- 3) Strategické materiály města: do této skupiny patří územní plán, rozpočet města a dílčí studie, které poskytne Městský úřad Otrokovice. Tyto dokumenty obsahují plány a cíle města pro rozvoj, infrastrukturní projekty a další strategické informace, které jsou důležité pro socioekonomickou analýzu.
- 4) Veřejně dostupné databáze: do této skupiny patří veřejné databáze jako je Registr ekonomických subjektů a Integrovaný portál Ministerstva práce a sociálních věcí (MPSV) apod. Tyto databáze obsahují informace o místních podnicích, zaměstnanosti, sociálních dávkách a dalších ekonomických a sociálních aspektech, které jsou relevantní pro analýzu města.

Kombinace těchto zdrojů dat umožní provést komplexní socioekonomickou analýzu města a identifikovat klíčové faktory ovlivňující jeho společenský a ekonomický vývoj.

5.1 Profil města Otrokovice

Město Otrokovice se nachází v jižní části Moravy v České republice a je součástí Zlínského kraje. Toto město, které má bohatou historii, se rozkládá na levém břehu řeky Moravy a leží v blízkosti měst Zlín a Kroměříž. Otrokovice mají velmi výhodnou geografickou polohu, což zahrnuje snadný přístup k dálnici D1 a dobré dopravní spojení s okolními městy a

regiony. Historie města sahá až do středověku, kdy bylo poprvé zmíněno v písemných pramenech. Během let prošlo mnoha změnami a rozvojem. Otrokovice byly původně známé jako průmyslové město, a to zejména díky přítomnosti známého podniku Baťa, který zde měl významnou továrnu. Baťova historie je pevně spojena s rozvojem města a jeho urbanistickým plánem, který dodnes odráží modernistický design a urbanistické prvky, které Baťa prosazoval.



Obrázek 4 - Administrativní mapa správního obvodu města Otrokovice, Zdroj: ČSÚ (2024)

Dnešní Otrokovice jsou moderním městem s rozvinutou infrastrukturou a širokým spektrem služeb pro obyvatele. Město má různorodou ekonomiku, která zahrnuje průmyslový sektor, služby, a také oblasti zemědělství a vzdělání. Mezi významné instituce patří Univerzita Tomáše Bati, která se specializuje na obory spojené s obchodem a managementem.

Město je také známé pro své kulturní a sportovní aktivity. Zdejší kulturní scéna zahrnuje divadla, galerie a mnoho kulturních akcí pro obyvatele a návštěvníky města. Sportovní nadšenci mohou využívat sportovní haly, venkovní hřiště a různé sportovní kluby, které nabízejí širokou škálu sportovních aktivit.

Město je živým městem s bohatou historií a moderním přístupem k životnímu stylu. Díky své výhodné poloze, ekonomické rozmanitosti a kulturním možnostem je město atraktivním místem pro život, práci a relaxaci pro své obyvatele a návštěvníky. Otrokovice jsou také známé svými architektonickými a urbanistickými zajímavostmi. Baťova továrna a související modernistická architektura zůstávají význačným prvkem města. Jedním z příkladů této architektonické dědictví je Baťův mrakodrap, který patřil k prvním vysokým budovám v Československu a stále přitahuje pozornost návštěvníků. Toto architektonické dědictví je významnou součástí historie města a připomíná jeho úzkou spojitost s průmyslovým a inovativním dědictvím Tomáše Bati.

V oblasti životního prostředí a zelených ploch nabízí Otrokovice několik krásných parků a přírodních rezervací, které jsou vhodné pro procházky a rekreaci. Město si také zakládá na udržitelnosti a péči o životní prostředí, a proto se snaží implementovat ekologicky šetrná opatření a podporovat recyklaci a ochranu přírody.

Město má také rozvinutou společenskou a kulturní scénu, která organizuje různé akce, koncerty, výstavy a festivaly. To vše přispívá k bohatému kulturnímu životu a dává obyvatelům města příležitost pro společenské setkávání a zábavu. Otrokovice jsou dynamickým městem s bohatou historií, moderním přístupem k životu a různými možnostmi pro obyvatele i návštěvníky. Jeho strategická poloha, kulturní a architektonické dědictví, a péče o životní prostředí jej činí jedinečným místem v České republice.

Správní obvod Otrokovice, nacházející se ve Zlínském kraji, je nejmenším správním obvodem v tomto kraji, ale zároveň má největší hustotu obyvatelstva, která činí 305 obyvatel na čtvereční kilometr. Tento obvod spravuje celkem 10 obcí, z nichž 2 mají status města. Město Otrokovice je středobodem tohoto obvodu a zaznamenalo významný rozmach v první polovině 20. století, zejména díky přítomnosti Baťových závodů.

Sousedy správního obvodu Otrokovice jsou výhradně další obvody Zlínského kraje. Na jihu a jihozápadě sousedí s obvodem Uherské Hradiště, na západě s obvodem Kroměříž, na severu s obvodem Holešov a na východě s obvodem Zlín. Geograficky leží tento region na rozhraní Dolnomoravského a Hornomoravského úvalu kolem toku řeky Moravy, která vytváří mnoho mrtvých ramen. Jihozápadní část oblasti zahrnuje okraj pohoří Chřiby, zatímco na severu se nachází jihovýchodní cíp Hostýnských vrchů. Přibližně 58 % území je zemědělská půda, což znamená, že se jedná o čtvrtý nejvyšší podíl v kraji.

Významnou technickou památkou a rekreační možností v tomto obvodu je 50 kilometrů dlouhý Baťův kanál, který je splavný z Otrokovic až do Strážnice. Mezi další areály vodní rekreace patří Pahrbeek v Napajedlích a Štěrковиště v Otrokovících.

Centrem tohoto správního obvodu je město Otrokovice, které zažilo největší rozvoj v 30. letech minulého století, kdy byla postavena řada baťovských domků a vznikla čtvrť Bahňák. Tato část města, včetně hotelu Společenský dům, je dnes památkovou zónou. Kromě toho lze v Otrokovicích najít modernistickou architekturu a historické budovy jako kostel sv. Vojtěcha a kulturní a informační centrum Otrokovická Beseda.

Dalším významným městem v tomto obvodu jsou Napajedla, kde stojí barokní zámek s parkem a komplex původních stájí hřebčína. Mezi historické budovy patří novorenesanční radnice na náměstí a barokní kostel sv. Bartoloměje. Střed města byl vyhlášen městskou památkovou zónou. Tento správní obvod také nabízí několik přírodních památek, jako je slepé rameno řeky Moravy s bohatou stromovou a křovinnou vegetací a přírodní památka Na letišti, která slouží jako útočiště pro obojživelníky.

5.2 Historie města

Historie města Otrokovice sahá hluboko do minulosti. První písemná zmínka o tomto místě pochází z roku 1141, kdy byla vesnice zapsána pod názvem "Otrokovice" v listině olomouckého biskupa Jindřicha Zdíka. V průběhu staletí procházelo území dnešních Otrokovic řadou změn vlastníků, až se stalo součástí majetku rodu Baťů na začátku 20. století.

Velkým mezníkem v historii města Otrokovice bylo založení Baťovy továrny v roce 1930. Tomáš Baťa, zakladatel firmy, zde postavil moderní průmyslový komplex a zahájil výrobu obuvi. Baťova továrna se stala symbolem a hnacím motorem města a přilákala mnoho lidí, kteří hledali práci a lepší životní podmínky. To vedlo k rapidnímu růstu populace a urbanizaci města.

Během druhé světové války bylo město obsazeno nacistickými vojsky, a v té době se stalo důležitým centrem nacistického průmyslu. Po válce se Otrokovice staly součástí Československa a nadále se rozvíjely jako průmyslové město. Dnes je město Otrokovice moderním městem s bohatou historií, která je stále patrná v jeho architektuře, kulturním dědictví a podnikatelské tradici.

Město Otrokovice, jak ho známe dnes, vzniklo sloučením dvou původně samostatných obcí, Otrokovic a Kvítkovic. Historie Otrokovic sahá až do středověku, kdy byly poprvé zmíněny v listině olomouckého biskupa Jindřicha Zdíka v roce 1141. Otrokovice tehdy získaly na významu připojením k napajedelskému panství rodu Rotalů, kteří zde spravovali panské budovy a Podzámecký rybník. Postupem času však středověké panské sídlo nahradila sýpka, a ani ta se do současnosti nedochovala.

Zásadní změna v životě Otrokovic přišla v průběhu roku 1929, kdy začala výstavba pobočných závodů Tomáše Bati. Dobré dopravní spojení, jak silniční, tak železniční, a dostatek vody z řeky Moravy umožnily umístění rozsáhlé výroby obslužných provozů obuvnické výroby v Otrokovicích. Baťova továrna se stala symbolem města a přilákala mnoho nových obyvatel, což vedlo k rychlému růstu populace a urbanizaci.

Během druhé světové války bylo město obsazeno nacistickými vojsky, a stalo se důležitým centrem nacistického průmyslu. Po válce se Otrokovice staly součástí Československa a nadále se rozvíjely jako průmyslové město. Dnes je město Otrokovice moderním městem s bohatou historií, která je stále patrná v jeho architektuře, kulturním dědictví a podnikatelské tradici. Město leží na hranici tří historických regionů: Valašska, Slovácka a Hané. Nachází se na jižním okraji Hornomoravského úvalu, poblíž řeky Moravy, která obtéká město ze východní strany a tvoří významný prvek města. Řeka Morava spolu s levostranným přítokem Dřevnicí má historicky sloužila jako zdroj energie pro místní vodní mlýny. Díky regulaci řeky bylo vytvořeno několik odstavených ramen, což přispívá k charakteristickému vzhledu města. V rámci města lze najít také Baťův kanál, který má délku 50 kilometrů a je splavný z Otrokovic až do Strážnice. Tento kanál slouží jako turistická atrakce pro vodáky a návštěvníky využívající lodní dopravu. Je to technická památka, která nabízí nejen rekreační možnosti, ale také připomínku historie, kdy byl využíván pro dopravu surovin pro Baťovu továrnu.

Otrokovice mají bohatou historii spojenou s průmyslem a urbanizací, a současně jsou situovány v krásném přírodním prostředí s řekou Moravou a okolními kopci. Jejich historie a geografická poloha vytvářejí unikátní mix, který ovlivňuje jejich charakter a životní styl obyvatel.

5.3 Obyvatelstvo

V roce 2021 měl Zlínský kraj celkem 307 obcí, ve kterých žilo 564 331 obyvatel. Nejvíce obcí, konkrétně 48, a také 5 měst spadalo pod správní obvod Obce s rozšířenou působností (ORP) Uherské Hradiště. Tento obvod byl nejpočetnější v kraji. Následoval správní obvod ORP Kroměříž s 46 obcemi a také 5 městy.

Naopak nejmenší počet obcí byl zařazen do správního obvodu ORP Rožnov pod Radhoštěm, který zahrnoval pouze 9 obcí, a také do správního obvodu ORP Otrokovice, kde bylo 10 obcí. Správní obvod ORP Otrokovice byl nejmenším správním obvodem v kraji a měl rozlohu 111,7 km^2 .

Tabulka 2 - Základní ukazatele sídelní struktury podle správních obvodů ORP, Zdroj: ČSÚ (2021, s. 11)

Kraj, SO ORP	Počet			Hustota zalidnění (osoby/km ²)	Na 1 obec připadá			Podíl obyvatel žijících (%)	
	obyvatel	obcí			rozloha (km ²)	obyvatel	částí obcí	ve městech	v obci s rozšířenou působností
		celkem	z toho měst						
Zlínský kraj	564 331	307	30	142,4	12,9	1 838,2	1,4	59,0	45,6
Bystřice pod Hostýnem	14 615	14	1	89,1	11,7	1 043,9	1,4	53,8	53,8
Holešov	21 197	19	1	159,9	7,0	1 115,6	1,3	54,3	54,3
Kroměříž	66 328	46	5	132,9	10,8	1 441,9	1,8	67,3	42,6
Luhačovice	17 747	15	2	99,5	11,9	1 183,1	1,5	61,3	27,3
Otrokovice	32 962	10	2	295,0	11,2	3 296,2	1,1	73,0	52,0
Rožnov pod Radhoštěm	34 082	9	2	142,6	26,6	3 786,9	1,1	62,6	47,0
Uherské Hradiště	87 305	48	5	168,6	10,8	1 818,9	1,2	51,7	28,7
Uherský Brod	49 975	30	2	105,6	15,8	1 665,8	1,3	40,7	32,2
Valašské Klobouky	21 872	20	2	84,5	12,9	1 093,6	1,5	45,3	21,5
Valašské Meziříčí	40 813	18	2	177,7	12,8	2 267,4	2,1	59,5	53,2
Vizovice	16 648	16	2	114,0	9,1	1 040,5	1,1	46,1	29,1
Vsetín	62 645	32	2	94,6	20,7	1 957,7	1,1	43,8	39,8
Zlín	98 142	30	2	280,1	11,7	3 271,4	1,6	79,3	75,6

Co se týče hustoty zalidnění, je obyvatelstvo kraje koncentrováno do krajského města Zlína, a také do okolí Otrokovic, které byly součástí lokální konurbace. Správní obvod ORP Otrokovice má nejvyšší hustotu zalidnění v kraji, a to 295,0 obyvatel na čtvereční kilometr.

Věková a genderová struktura obyvatel Otrokovic je poměrně vyvážená, s mírným převahou ženské populace. Město se vyznačuje zdravou demografickou distribucí s většinou obyvatel v produktivním věku, což naznačuje silnou pracovní sílu a potenciál pro ekonomický růst. Podíl mladších obyvatel je stabilní, což svědčí o příznivém rodinném prostředí a potenciálních investicích do budoucnosti v podobě vzdělání a rozvoje mládeže.

Zastoupení seniorů je v Otrokovicích významně, což poukazuje na starší generaci, která může mít potřeby v oblasti zdravotní péče a sociálních služeb. Vyšší index stárnutí odráží vysoký poměr starších obyvatel vůči mladším, což může v dlouhodobém horizontu představovat výzvy pro sociální systémy a pracovní trh. Průměrný věk obyvatel je relativně nízký, což naznačuje mladší populaci, která může podporovat dynamiku a inovace v rámci města. Rozdíl v průměrném věku mezi muži a ženami je patrný, s tendencí být vyšší u žen, což je jev běžný ve většině populace.

Tabulka 3 - Obyvatelstvo Otrokovic podle pohlaví, věku a správních obvodů obcí s rozšířenou působností, Zdroj: ČSÚ (2021, s. 19)

Kraj, SO ORP	Obyvatelstvo celkem	z toho ženy (%)	Z celku podle věku (%)			Index stáří ¹⁾	Průměrný věk (roky)	
			0–14	15–64	65 a více		muži	ženy
Zlínský kraj	564 331	50,9	15,5	62,8	21,7	140,5	42,0	45,5
Bystřice pod Hostýnem	14 615	50,7	14,8	62,2	23,1	156,1	42,8	46,5
Holešov	21 197	51,1	16,0	62,7	21,2	132,2	42,0	44,7
Kroměříž	66 328	51,1	15,4	62,3	22,3	144,7	42,2	45,7
Luhačovice	17 747	51,2	14,9	62,5	22,6	152,1	42,9	46,3
Otrokovice	32 962	50,6	14,3	63,3	22,4	156,5	42,5	46,2
Rožnov pod Radhoštěm	34 082	51,1	15,7	61,8	22,5	143,3	42,4	45,7
Uherské Hradiště	87 305	51,1	15,3	63,1	21,6	140,8	42,3	45,5
Uherský Brod	49 975	50,3	15,1	62,9	21,9	145,3	42,2	45,7
Valašské Klobouky	21 872	49,7	16,0	64,0	19,9	124,3	41,0	44,6
Valašské Meziříčí	40 813	50,5	16,5	63,1	20,5	124,5	41,0	44,5
Vízovice	16 648	50,5	16,6	63,8	19,6	118,0	41,3	43,6
Vsetín	62 645	50,7	15,4	63,4	21,2	137,3	41,9	45,3
Zlín	98 142	51,4	15,5	62,2	22,3	143,8	42,0	45,6

¹⁾ počet osob ve věku 65 a více let na 100 dětí ve věku 0–14 let

Na úrovni správních obvodů obcí s rozšířenou působností je nejvyšší index stáří v SO ORP Otrokovice 156,5. Sídlem SO ORP s nejvyšší hodnotou indexu stáří jsou Otrokovice (178,0), Mezi správními obvody ORP náleží nejvyšší podíl cizinců do SO ORP Otrokovice (2,6 %). Ve většině správních obvodů ORP v kraji mají největší zastoupení cizinci ze zemí EU (mimo ČR), až na SO ORP Vsetín a Otrokovice, kde tvoří největší podíl osoby ze zemí Evropy mimo EU (44,4 % a 36,6 %). Nejvyšší podíl osob bez náboženské víry v kraji je v okrese Kroměříž (56,1 %) a SO ORP Otrokovice (61,1 %). Nejnižší koncentrace rodáků mezi obvykle bydlicím obyvatelstvem připadá ve Zlínském kraji na SO ORP Otrokovice (47,4 %).

Otrokovice vykazují vysokou míru zaměstnanosti v rámci pracovní síly. To naznačuje, že většina pracovních sil ve městě je zaměstnaná, což je pozitivní ukazatel ekonomické vitality. Počet osob mimo pracovní sílu (včetně nezaměstnaných, osob na mateřské dovolené, nepracujících důchodců a studentů) je v porovnání s celkovým počtem pracovní síly nižší. To znamená, že poměr neaktivních obyvatel není převažující a ekonomická aktivita města je na dobré úrovni. Struktura zaměstnanosti ukazuje diverzifikaci mezi pracujícími, důchodci a studenty. Zastoupení důchodců a studentů v populaci ovlivňuje ekonomickou aktivitu, protože tyto obyvatelé obvykle nepřispívají přímo k ekonomické produkci.

Tabulka 4 - Obyvatelstvo podle ekonomické aktivity a správních obvodů obcí s rozšířenou působností, Zdroj: ČSÚ (2021, s. 39)

Kraj, SO ORP	Pracovní síla	v tom				Osoby mimo pracovní sílu	z toho		Nezjištěno
		zaměstnaní	z toho		nezaměstnaní		nepracující důchodci	žáci, studenti	
			pracující důchodci	osoby na mateřské dovolené					
Zlínský kraj	290 840	278 753	30 048	2 201	12 087	269 184	135 918	78 238	4 307
Bystřice pod Hostýnem	7 366	7 022	764	47	344	7 118	3 781	1 983	131
Holešov	10 826	10 429	1 097	90	397	10 230	5 074	3 027	141
Kroměříž	33 303	31 772	3 713	253	1 531	32 410	16 871	9 045	615
Luhačovice	9 123	8 785	1 027	78	338	8 513	4 430	2 416	111
Otrokovice	17 345	16 780	1 707	113	565	15 347	8 187	4 316	270
Rožnov pod Radhoštěm	17 417	16 585	1 630	127	832	16 428	8 286	4 784	237
Uherské Hradiště	45 011	43 387	5 053	339	1 624	41 686	21 288	12 019	608
Uherský Brod	25 041	24 172	2 970	188	869	24 561	12 783	6 976	373
Valašské Klobouky	10 977	10 518	1 046	82	459	10 702	5 260	3 185	193
Valašské Meziříčí	21 320	20 199	1 771	173	1 121	19 227	9 103	5 869	266
Vízovice	8 795	8 504	822	73	291	7 730	3 539	2 421	123
Vsetín	32 443	30 630	2 947	229	1 813	29 723	14 749	8 792	479
Zlín	51 873	49 970	5 501	409	1 903	45 509	22 567	13 405	760

Pokud je poměr pracujících důchodců a studujících, kteří jsou zároveň zaměstnaní, vysoký, může to naznačovat aktivní starší generaci a kombinaci práce a studia u mladších obyvatel. Počet osob na mateřské dovolené a nezařazených do žádné z výše uvedených kategorií může naznačovat míru závislosti na sociálních službách. Nízké číslo v těchto kategoriích by značilo, že obyvatelé jsou méně závislí na sociálních dávkách a většina je ekonomicky soběstačná. Ekonomickou aktivitu obyvatel Otrokovice lze považovat za silnou, s vysokou úrovní zaměstnanosti a relativně nízkou mírou ekonomické neaktivity. Struktura zaměstnanosti a míra závislosti na sociálních službách by měla být příznivá pro udržitelný ekonomický růst města.

Zaměstnanost ve městě Otrokovice lze analyzovat s ohledem na věkovou strukturu pracovní síly a míru zaměstnanosti. Otrokovice vykazují stabilní zaměstnanost s dobrým zapojením různých věkových skupin do pracovního procesu. Město se vyznačuje rovnoměrným rozložením zaměstnanosti mezi mladšími a staršími pracovními silami, což naznačuje, že zaměstnává osoby jak v produktivním věku, tak i mezi staršími generacemi.

Vysoká míra zaměstnanosti v produktivním věku ukazuje, že město je schopno poskytnout pracovní příležitosti pro své obyvatele a udržet ekonomickou aktivitu. Dobré zapojení střední a starší generace do pracovního procesu může být znakem toho, že místní ekonomika je dostatečně dynamická, aby nabídla pracovní příležitosti i pro tyto věkové skupiny.

Tabulka 5 - Zaměstnaní a míra zaměstnanosti podle věku a správních obvodů obcí s rozšířenou, Zdroj: ČSÚ (2021, s. 44)

(podílly vypočteny ze zjištěných hodnot)

Kraj, SO ORP	Celkem	v tom ve věku				Míra zaměstnanosti ¹⁾ %	v tom ve věku			
		15–29	30–44	45–59	60 a více		15–29	30–44	45–59	60 a více
Zlínský kraj	278 753	41 818	95 933	109 723	31 279	59,0	52,5	85,9	89,7	19,7
Bystřice pod Hostýnem	7 022	985	2 256	3 010	771	57,0	49,7	84,1	90,1	17,8
Holešov	10 429	1 568	3 743	4 015	1 103	59,1	52,6	86,8	90,2	18,7
Kroměříž	31 772	4 609	11 010	12 560	3 593	57,3	50,8	85,1	87,8	18,8
Luhačovice	8 785	1 209	3 014	3 400	1 162	58,6	50,8	86,0	90,1	21,8
Otrokovice	16 780	2 540	5 897	6 602	1 741	60,0	55,5	87,9	91,3	18,4
Rožnov pod Radhoštěm	16 585	2 376	5 635	6 668	1 906	58,2	51,2	85,4	89,3	19,5
Uherské Hradiště	43 387	6 211	15 084	17 293	4 799	59,2	51,6	86,4	90,0	19,5
Uherský Brod	24 172	3 783	8 255	9 651	2 483	57,2	52,0	86,0	88,7	17,4
Valašské Klobouky	10 518	1 878	3 415	4 247	978	57,9	54,0	84,6	87,4	16,9
Valašské Meziříčí	20 199	3 160	6 775	8 086	2 168	59,7	52,3	85,0	90,2	20,0
Vízovice	8 504	1 267	2 983	3 298	956	61,8	53,0	86,8	91,1	22,2
Vsetín	30 630	4 659	10 358	12 251	3 362	58,3	51,4	85,0	88,8	19,3
Zlín	49 970	7 573	17 508	18 632	6 257	60,8	55,5	86,5	91,2	22,5

¹⁾ podíl počtu zaměstnaných na počtu všech osob ve věku 15 a více let se zjištěnou ekonomickou aktivitou

V Otrokovicích je patrný zdravý poměr mezi mladými lidmi vstupujícími na trh práce a staršími pracujícími. To může naznačovat, že město se zaměřuje na různorodé průmyslové odvětví nebo služby, které mohou nabídnout pracovní místa různým věkovým kategoriím. Vysoká míra zaměstnanosti napříč věkovými skupinami také může odrážet úspěšné vzdělávací a rekvalifikační programy, které město Otrokovice nabízí, a to může přispívat k adaptabilitě pracovní síly a schopnosti místních obyvatel reagovat na měnící se požadavky trhu práce.

Výsledky by tedy mohly ukazovat, že Otrokovice jsou ekonomicky stabilní s dobře fungujícím pracovním trhem, který je schopen absorbovat různé věkové kategorie pracovníků a udržet nízkou míru nezaměstnanosti.

Otrokovice jsou město s rozmanitou ekonomickou strukturou, kde pracovní síly nalézají uplatnění v různých odvětvích. Zásadní roli zde hraje průmysl, který je tradičně silně zastoupen a odvětví, jako je strojírenství či výroba, patří k pilířům místní ekonomiky. Vedle průmyslu má význam i sektor stavebnictví, který signalizuje aktivní rozvoj města a investice do infrastruktury a nových projektů.

Tabulka 6 - Zaměstnaní podle odvětví ekonomické činnosti a správních obvodů obcí s rozšířenou působností, Zdroj: ČSÚ (2021, s. 48)

Kraj, SO ORP	Zaměstnaní celkem	z toho podle odvětví ekonomické činnosti (CZ-NACE)							
		zemědělství, lesnictví a rybářství	průmysl	stavebnictví	velko- a maloobchod; opravy motor. vozidel	doprava a skladování	ubytování, stravování a pohostinství	vzdělávání	zdravotní a sociální péče
Zlínský kraj	278 753	8 822	99 886	21 356	31 234	12 556	9 409	19 039	20 780
Bystřice pod Hostýnem	7 022	326	2 199	610	766	378	278	560	571
Holešov	10 429	420	3 610	880	1 178	566	323	741	676
Kroměříž	31 772	1 378	10 247	2 292	3 344	1 523	884	2 342	3 406
Luhačovice	8 785	255	3 039	686	820	401	621	579	702
Otrokovice	16 780	291	7 416	972	1 961	727	533	890	900
Rožnov pod Radhoštěm	16 585	572	6 854	1 192	1 566	506	826	1 160	785
Uherské Hradiště	43 387	1 289	16 043	2 996	4 753	2 242	1 319	2 881	3 343
Uherský Brod	24 172	876	9 434	2 012	2 596	1 138	681	1 689	1 500
Valašské Klobouky	10 518	522	4 017	1 349	880	396	309	728	704
Valašské Meziříčí	20 199	584	7 852	1 597	2 176	966	577	1 404	1 421
Vizovice	8 504	294	3 111	735	1 061	477	250	563	504
Vsetín	30 630	1 223	11 990	2 476	3 109	1 203	1 045	1 920	2 139
Zlín	49 970	792	14 074	3 559	7 024	2 033	1 763	3 582	4 129

Sektor dopravy a logistiky hraje v Otrokovicích důležitou roli, pravděpodobně reflektuje na strategickou polohu města a jeho dopravní propojení. Zdravotnictví a sociální péče jsou také významnými zaměstnavateli, což ukazuje na rozvinutou sociální infrastrukturu a důraz na zdraví a pohodu obyvatel.

Další významnou oblastí je sektor služeb, zahrnující velkoobchod a maloobchod, opravy a údržbu motorových vozidel, což naznačuje aktivní obchodní prostředí a spotřebitelský trh. Otrokovice poskytují široké možnosti zaměstnání, které umožňují obyvatelům zapojit se do různých sektorů ekonomiky. Diversifikace zaměstnání napomáhá stabilizovat místní ekonomiku a snižuje riziko závislosti na jediném průmyslovém odvětví.

Ve městě Otrokovice je pracovní trh charakteristický rozmanitostí forem zaměstnání. Většina obyvatel je zaměstnána na plný úvazek u zaměstnavatelů, což svědčí o stabilních pracovních příležitostech a ekonomické síle místních firem. Přítomnost osob pracujících na vlastní účet odráží podnikatelský duch a možnost samostatného podnikání.

Město také hostí segment obyvatelstva, který je zaměstnán ve více pracovních poměrech, což může signalizovat flexibilitu pracovního trhu a potřebu diverzifikace příjmů. Tato skutečnost může být také známkou ekonomické dynamiky nebo reakce na sezónní práce a projektově orientované příležitosti.

Zanedbatelný není ani počet nezjištěných případů, což může být odrazem neformálního sektoru ekonomiky nebo výzvy v sčítání dat. Tato nejistota může mít různé příčiny, od administrativních problémů až po příležitostnou či dočasnou práci.

Tabulka 7 - Zaměstnaní podle postavení v zaměstnání a správních obvodů obcí s rozšířenou působností, Zdroj: ČSÚ (2021, s. 52)

Kraj, SO ORP	Celkem	v tom podle postavení v zaměstnání			
		zaměstnanci	zaměstnavatelé	osoby pracující na vlastní účet	nezjištěno
Zlínský kraj	278 753	218 150	3 260	36 742	20 601
Bystřice pod Hostýnem	7 022	5 399	97	959	567
Holešov	10 429	8 103	120	1 424	782
Kroměříž	31 772	25 350	393	3 547	2 482
Luhačovice	8 785	6 787	127	1 251	620
Otrokovice	16 780	13 886	119	1 643	1 132
Rožnov pod Radhoštěm	16 585	12 818	224	2 332	1 211
Uherské Hradiště	43 387	34 542	463	5 320	3 062
Uherský Brod	24 172	18 794	325	3 268	1 785
Valašské Klobouky	10 518	7 816	129	1 823	750
Valašské Meziříčí	20 199	15 879	301	2 538	1 481
Vízovice	8 504	6 713	85	1 204	502
Vsetín	30 630	23 789	375	4 285	2 181
Zlín	49 970	38 274	502	7 148	4 046

Otrokovice nabízejí různorodé možnosti zaměstnání, které umožňují obyvatelům města najít práci odpovídající jejich dovednostem a životním potřebám. Pracovní trh v Otrokovicích tak odráží kombinaci tradičních pracovních míst a flexibilních pracovních aranžmá, která mohou přispívat k adaptabilitě a odolnosti místní ekonomiky.

5.4 Průmysl

V Otrokovicích lze pozorovat stabilní ekonomický vývoj s různorodým spektrem ekonomických subjektů, mezi které patří fyzické osoby podnikatelé, právnické osoby a obchodní společnosti. Podíl fyzických osob podnikatelů, který zahrnuje živnostníky a samostatně výdělečně činné osoby, zůstává klíčovou součástí místní ekonomiky. Právnické osoby, zejména obchodní společnosti, tvoří významnou část ekonomického života města, což svědčí o zdravé podnikatelské kultuře a dobrém prostředí pro rozvoj firem.

Tabulka 8 - Ekonomické subjekty se sídlem na území správního obvodu Otrokovice, Zdroj: ČSÚ (2024)

UKAZATEL	SO ORP Otrokovice				
	2018	2019	2020	2021	2022
EKONOMICKÉ SUBJEKTY SE SÍDLEM NA ÚZEMÍ SPRÁVNÍHO OBVODU (k 31. 12.)					
Ekonomické subjekty celkem (podle RES) ⁴⁾	7 794	7 653	7 733	7 741	7 687
fyzické osoby ⁵⁾	6 242	6 066	6 094	6 078	5 998
z toho zemědělství podnikatelé ⁶⁾	61	59	58	62	64
právnícké osoby ⁷⁾	1 552	1 587	1 639	1 663	1 689
z toho obchodní společnosti	929	956	1 002	1 023	1 048
Podíl ekonomických subjektů podle vybraných odvětví ekonomické činnosti (%) ⁸⁾					
zemědělství, lesnictví a rybářství	2,7	2,7	2,7	2,8	2,8
průmysl celkem	15,9	16,0	15,9	16,5	16,6
stavebnictví	11,9	12,2	12,3	12,3	12,2
obchod, ubytování, stravování a pohostinství	27,0	26,3	25,2	24,4	22,9
Počet subjektů podle počtu zaměstnanců					
bez zaměstnanců	2 258	2 235	2 295	2 366	2 403
1–9 zaměstnanci (mikropodniky)	530	534	525	505	502
10–49 zaměstnanci (malé podniky)	146	150	146	144	148
50–249 zaměstnanci (střední podniky)	50	52	52	52	52
250 a více zaměstnanci (velké podniky)	10	9	8	9	9
nezjištěno	4 800	4 673	4 707	4 665	4 573

Mírný meziroční pokles celkového počtu ekonomických subjektů (v období 2018-2022) může signalizovat konsolidaci trhu nebo zvýšenou konkurenci. Přestože se počet fyzických osob podnikatelů snížil, počet právníckých osob a obchodních společností narostl, což naznačuje trend směřující k větší formalizaci a institucionalizaci podnikání v oblasti.

Struktura ekonomických subjektů podle odvětví ukazuje na převahu průmyslu, stavebnictví a služeb, přičemž služby, včetně obchodu, ubytování, stravování a pohostinství, představují významnou část místní ekonomiky. Stabilita v průmyslovém sektoru a službách svědčí o diverzifikaci ekonomických aktivit, což je pozitivní pro ekonomickou odolnost města.

V Otrokovicích je také zastoupena široká škála velikostí podniků, od mikropodniků až po velké firmy. Přítomnost značného počtu malých a středních podniků zrcadlí podnikatelský ekosystém podporující malé a střední podnikání. Velké podniky, ačkoliv jich je v absolutních číslech méně, jsou pro místní pracovní trh a ekonomiku důležité.

Meziroční srovnání ukazuje na určitou dynamiku v počtu ekonomických subjektů s tendencí ke stabilizaci ve sledovaném období. Změny v počtech jednotlivých kategorií ekonomických subjektů odrážejí přirozený vývoj a přizpůsobení se podniků ekonomickým podmínkám a tržním vlivům. Město prokazuje schopnost udržet si zdravou a aktivní podnikatelskou základnu.

Zlínský kraj je známý svým průmyslovým a zemědělským charakterem. V porovnání s ostatními kraji v České republice zaujímá čtvrté místo, co se týče počtu ekonomických subjektů angažovaných v průmyslové výrobě a stavebnictví. Ve městě Otrokovice je sekundární sektor, tedy průmysl, silně zastoupen. Největší koncentrace ekonomických subjektů je v odvětví velkoobchodu, maloobchodu a oprav motorových vozidel, což tvoří 26 % zdejších ekonomických subjektů. Toto odvětví přispívá nejvíce k hrubé přidané hodnotě kraje, spolu s odvětvím nemovitostí. I když je koncentrace těchto subjektů v Otrokovicích výrazně vyšší než v celém Zlínském kraji, celorepublikový průměr se od této hodnoty liší jen o 1 procentní bod.

Mezi nejúspěšnější firmy v Otrokovicích patří HESCO, s.r.o., Pipelife Czech, s.r.o., BC LOGISTICS, s.r.o. a PSG, a.s. Podnikatelská aktivita v Otrokovicích je významně ovlivněna fyzickými osobami, konkrétně živnostníky, kteří tvoří 70 % všech podnikatelských subjektů. Tato hodnota je sice nižší než krajský průměr (75 %) a celorepublikový průměr (84 %).

Největšími zaměstnavateli v Otrokovicích jsou společnosti jako Continental Barum s.r.o., BC LOGISTICS s.r.o., Continental HT Tyres, s.r.o., Continental výroba pneumatik, s.r.o., ContiTrade Services s.r.o., PSG a.s., PSG-International a.s., Schätzle shoes CZ, s.r.o., TOMATEX Otrokovice, a.s. Koncern Continental patří mezi největší zaměstnavatele v regionu. Automobilový průmysl, s nímž je koncern spojen, se po ekonomické krizi z roku 2008 oživil, což mělo pozitivní vliv na tržby a zaměstnanost.

Vzhledem k významné koncentraci významných firem s vysokým počtem pracovních míst v Otrokovicích a okolních obcích je důležité zajistit efektivní komunikaci mezi městem Otrokovice a těmito firmami. Společně se mohou snažit o podporu a rozvoj regionu. Pokud by tyto firmy začaly procházet ekonomickými potížemi, mohlo by to mít negativní dopad na nezaměstnanost a zvýšení poptávky po sociálních službách v regionu.

5.5 Doprava

Město Otrokovice má vynikající silniční napojení, zejména díky rychlostní silnici R55, která slouží jako spojení do dálniční komunikace D1. Tato infrastruktura umožňuje městu Otrokovice přímé dopravní spojení s různými částmi České republiky, včetně hlavního města Prahy, Brna a Ostravy. Silnice R55 umožňuje také plynulý severní a jižní směr, což zahrnuje cesty do Přerova, Olomouce, Hradce Králové, Uherského Hradiště a na Slovensko směrem k Bratislavě a Vídni.

V roce 2010 byly zprovozněny důležité úseky, konkrétně úsek dálnice D1 mezi Kroměříží a Hulínem a následný úsek rychlostní silnice R55 mezi Hulínem a Skalkou, což významně zlepšilo spojení Zlínského kraje a samotného města Otrokovice s dálniční sítí.

Tabulka 9 - Statistika dopravní obslužnosti v Otrokovicích, Zdroj: ČSÚ (2021, s. 150)

	Kraj celkem	v tom správní obvody obcí s rozšířenou působností					
		Bystřice pod Hostýnem	Holešov	Kroměříž	Luhačovice	Otrokovice	Rožnov pod Radhoštěm
Míra ekonomické aktivity (%) ²⁾	61,5	59,8	61,3	60,0	60,8	62,0	61,1
muži	69,5	67,9	69,9	67,6	69,7	70,2	68,9
ženy	53,9	52,1	53,2	53,0	52,4	54,1	53,8
Míra zaměstnanosti (%) ³⁾	59,0	57,0	59,1	57,3	58,6	60,0	58,2
muži	66,8	64,9	67,8	64,4	67,5	68,1	65,6
ženy	51,5	49,4	50,8	50,6	50,2	52,2	51,3
Vyjíždějící z adresy bydliště do zaměstnání ⁴⁾							
Vyjíždějící do zaměstnání celkem	194 484	4 849	7 497	22 110	5 973	11 992	11 035
v rámci obce	64 895	1 199	1 703	7 165	1 707	3 707	3 501
do jiné obce okresu	92 373	1 839	2 759	7 982	3 340	6 557	5 903
do jiného okresu kraje	19 386	786	2 312	3 171	564	1 166	78
do jiného kraje	15 505	960	669	3 559	288	467	1 407
do zahraničí	2 325	65	54	233	74	95	146
Vyjíždějící do zaměstnání 5x týdně a častěji	148 644	3 616	5 902	16 774	4 536	9 309	8 055
Vyjíždějící podle vybraného hlavního dopravního prostředku:							
automobil (řidič i spolucestující)	118 241	3 002	4 997	13 348	3 990	6 296	6 723
MHD	12 060	44	63	468	110	1 221	190
autobus (kromě MHD)	14 561	430	740	1 776	567	689	1 113
vlak	4 615	201	169	760	74	301	155
jízdni kolo	11 753	286	475	1 510	193	1 099	492
pouze pěšky	21 353	605	644	2 839	711	1 536	1 632
Vyjíždějící z obce podle věku:							
15–24 let	9 448	248	440	1 093	294	687	492
25–34 let	25 150	724	1 118	2 959	828	1 553	1 391
35–44 let	33 778	857	1 561	3 994	1 102	2 157	1 955
45–54 let	36 143	1 112	1 574	4 138	1 136	2 376	2 140
55–64 let	22 292	637	995	2 442	806	1 345	1 384
65 let a více	2 778	72	106	319	100	167	172
Vyjíždějící z obce podle odvětví:							
zemědělství, lesnictví a rybářství	3 220	110	200	602	107	114	153
průmysl	56 439	1 326	2 387	5 961	1 734	3 576	3 737
stavebnictví	6 180	182	260	665	204	316	342
velkoobchod a maloobchod; opravy a údržba motorových vozidel	13 118	373	565	1 399	330	1 078	607
doprava a skladování	6 066	208	303	778	192	380	218
vzdělávání	8 381	290	356	985	273	455	505
zdravotní a sociální péče	10 792	400	485	1 540	412	603	478
nezjištěno	205	8	10	21	5	22	14
Vyjíždějící z adresy bydliště do školy ⁵⁾							
Vyjíždějící do školy celkem	77 242	1 931	2 992	8 930	2 400	4 258	4 754
vyjíždějící 5x týdně a častěji	42 990	1 177	1 867	4 910	1 427	2 326	2 355
vyjíždějící z obce	33 976	1 178	1 664	3 994	1 308	1 801	1 786
Vyjíždějící podle vybraného hlavního dopravního prostředku:							
automobil (řidič i spolucestující)	8 001	182	356	1 007	235	361	563
MHD	6 562	47	61	298	98	497	216
autobus (kromě MHD)	16 859	700	1 037	2 188	891	706	942
vlak	5 177	184	140	609	112	227	265
jízdni kolo	713	17	16	72	9	14	41
pouze pěšky	13 469	258	512	1 554	361	845	804

S ohledem na intenzivní průmyslovou činnost a s tím spojený transport materiálů a zboží, čelí město Otrokovice vysokému objemu kamionové dopravy. Přestože byla silnice R55 navržena také pro tranzitní dopravu, tranzitní vozidla stále proudí přes okraj města, což způsobuje větší zatížení a zvyšuje hluk a prašnost ve městě. Křižovatka v lokalitě Kvítkovice je jedním z problematických míst, kde se naměřila vysoká intenzita provozu s 25 tisíci osobními i nákladními vozidly v květnu 2011. V reakci na tuto situaci byl v roce 2008 zaveden zákaz vjezdu nákladních vozidel, která nezasobují místní firmy, a v roce 2012 byl tento zákaz rozšířen na nákladní vozidla nad 7,5 tuny. Zákaz vjezdu je monitorován pomocí městského kamerového systému.

Město Otrokovice se také připojilo k Deklaraci 14 samospráv včetně Zlínského kraje, která má za cíl prosadit nezpлатnění severovýchodní části obchvatu města Otrokovice, dokud nebude dokončena chybějící jihovýchodní část. Otevření silnice R55 přineslo regionu nové možnosti ekonomického rozvoje, ale zpoplatnění vrátilo automobilovou dopravu zpět do města. Pro snížení intenzity silniční dopravy v centru města bylo navrženo vybudování kapacitní komunikace R49 Hulín–Fryšták, která by umožnila vozidlům vyhnout se Otrokovicím na stávající trase silnice I/49 a I/55.

Dopravní služby v Otrokovicích lze považovat za dobře rozvinuté a integrované, což ukazuje na široké možnosti pro pendlování obyvatel jak v rámci města, tak i do okolních oblastí. Síť dopravy zajišťuje dostupnost různých dopravních možností, od osobních automobilů po veřejnou dopravu, včetně autobusů a vlaků. Vysoké využití osobních automobilů svědčí o dobré dostupnosti a preferenci soukromé dopravy, což může odrážet flexibilitu a pohodlí, které si obyvatelé cení. Veřejná doprava, zastoupená autobusy a vlaky, poskytuje služby, které jsou hojně využívány pro denní cestování do práce nebo školy, což naznačuje, že tyto služby jsou spolehlivé a dostatečně vyhovují potřebám obyvatel. Méně časté využívání jízdních kol a chůze jako hlavních dopravních prostředků může ukazovat na větší vzdálenosti, které obyvatelé musí překonávat, nebo na preferenci rychlejších a pohodlnějších dopravních možností. Zastoupení jednotlivých věkových kategorií mezi cestujícími naznačuje, že dopravní systém slouží různým demografickým skupinám, od mladších, kteří cestují za studiem nebo začínající kariérou, až po starší generace. Rovněž rozložení cestujících podle odvětví, ve kterém pracují, odráží rozmanitost ekonomiky a schopnost dopravního systému podporovat různé ekonomické sektory. Otrokovice mají dobře fungující a různorodý dopravní systém, který podporuje ekonomické aktivity obyvatel a přispívá k mobility pracovní síly, což je klíčové pro dynamické městské prostředí.

6 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU OPEN DATA

Otevřená data nabízejí širokou škálu možností pro rozvoj a inovace i ve městech, jako jsou Otrokovice. Tyto datové sady, zpřístupněné veřejnosti v surové nebo zpracované formě, mohou poskytnout hluboké vhledy do různých aspektů městského života, od dopravy po životní prostředí, a otevírají dveře pro zlepšení služeb, transparentnost a zapojení občanů. Využití otevřených dat ve městě Otrokovice může přinést významné přínosy v několika klíčových oblastech.

První zásadní oblast, kde mohou otevřená data pomoci, je plánování a rozvoj města. Přístup k datům o využití půdy, demografickým trendům a infrastrukturním projektům může pomoci lépe pochopit dynamiku města a identifikovat potřeby ve výstavbě nové infrastruktury nebo při rekonfiguraci stávajících prostorů. Analýza otevřených dat o dopravních tocích může odhalit potřebu nových silnic, cyklostezek nebo úprav ve veřejné dopravě, což by vedlo k efektivnějšímu a bezpečnějšímu pohybu občanů a návštěvníků města Otrokovice.

Dalším významným využitím otevřených dat je zlepšení městských služeb a operací. Sběr a analýza dat o využívání veřejných služeb, jako jsou knihovny, sportovní zařízení a parky, může městu Otrokovice umožnit optimalizovat jejich nabídku a provozování podle skutečných potřeb občanů. Otevřená data o sběru odpadků a spotřebě energie mohou podpořit implementaci udržitelnějších praxí a pomoci městu v boji proti změně klimatu tím, že identifikují oblasti pro zlepšení efektivity a snížení emisí.

Zapojení občanů a zvýšení transparentnosti jsou další klíčové přínosy otevřených dat pro město Otrokovice a jeho obyvatele. Poskytováním dat o městském rozpočtu, výdajích a projektech veřejného zájmu může město výrazně zlepšit svou transparentnost a usnadnit občanům pochopení rozhodovacích procesů, což může vést k vyšší účasti občanů na veřejném životě a posílení důvěry v místní správu. Interaktivní mapy a aplikace vytvořené na základě otevřených dat mohou občanům města Otrokovic poskytnout snadný přístup k informacím o službách, událostech a dalších aspektech městského života, což zvyšuje jejich zapojení a spokojenost.

Otevřená data mohou být katalyzátorem pro inovace a ekonomický rozvoj ve městě Otrokovice. Start-upy, podnikatelé a výzkumné instituce mohou využít otevřená data jako zdroj pro vývoj nových produktů, služeb nebo řešení pro městské výzvy, od aplikací pro sdílení jízdních kol až po sofistikované systémy pro správu městských zdrojů. Podpora inovačního ekosystému založeného na otevřených datech nejenže podporuje lokální

ekonomiku, ale také zvyšuje kvalitu života ve městě tím, že přináší řešení, která jsou přímo odpovědí na potřeby jeho obyvatel. Další velkou a zajímavou oblastí pro využití open dat ve městě je oblast dopravy a dopravní obslužnosti.

6.1 Open data města Otrokovice v oblasti dopravy

V oblasti dopravy města Otrokovic se nepodařilo najít žádnou fungující či připravovanou platformu pro OPET DATA. Jedinou platformou s otevřenými daty města je portál Otevřená data, který aktuálně (01/2024) obsahuje jedinou datovou sadu s názvem Úřední deska. Tato sada obsahuje data z úředních desek podle Otevřené formální normy Úřední desky (<https://ofn.gov.cz/úřední-desky/2021-07-20/>).

The screenshot shows the 'Otevřená data' portal interface. At the top, there is a navigation menu with links: 'OTEVŘENÁ DATA', 'Vzdělávání', 'Články', 'Datová kvalita', 'Datové sady', 'Poskytovatelé', 'Aplikace', and 'Další'. Below the menu, there is a search bar with a magnifying glass icon and a 'Vyhledat' button. To the left of the search bar, there are filter sections: 'Poskytovatelé (1)' with a button for 'město Otrokovice (1)', 'Témata (2)' with buttons for 'úřední dokument (1)' and 'Vláda a veřejný sektor (1)', 'Klíčová slova (1)' with a button for 'úřední deska (1)', and 'Formáty (1)' with a button for 'JSON-LD (1)'. Below these filters, the search results are displayed. The main heading is 'Nalezena 1 datové sada' (1 dataset found). Below this, there is a button for 'město Otrokovice' and the title 'Úřední deska'. The description states: 'Tato datová sada obsahuje data z úředních desek dle Otevřené formální normy Úřední desky (<https://ofn.gov.cz/úřední-desky/2021-07-20/>).' There is also a 'JSON-LD' button and a 'Název vzestupně' dropdown menu. At the bottom right, there is a '10' dropdown menu.

Obrázek 5 - Datová sada Úřední deska (město Otrokovice) na portále Otevřená data,

Zdroj: GOV.CZ (2024)

6.2 Infrastruktura

Dopravní infrastruktura v Otrokovicích je komplexní a vyvinutá tak, aby podporovala potřeby městského obyvatelstva i okolního regionu. Město disponuje dobře udržovanou sítí silnic, která umožňuje pohodlné cestování osobními automobily, a to jak pro místní trasy, tak pro dálkovou dopravu. Hlavní komunikace a průtahy jsou navrženy tak, aby odolaly vysokému objemu dopravy, což je nezbytné pro průmyslové a logistické aktivity, jež město

charakterizují. Dále je zde dostatečná infrastruktura pro parkování, která umožňuje snadné zaparkování v blízkosti klíčových destinací, jako jsou obchodní centra, pracoviště a veřejné instituce.

Součástí veřejné dopravní infrastruktury je autobusových a vlakových spojů, které jsou integrovány do širšího regionálního a národního dopravního systému. Autobusová nádraží a vlakové stanice jsou dobře dostupná a vybavená potřebným komfortem pro cestující, jako jsou čekárny, informační tabule a nákupní možnosti. Vlaková spojení jsou zajištěna moderními vlaky, které spojují Otrokovice s okolními městy a regiony, poskytující tak spolehlivou alternativu k cestování autem. Rozvoj cyklistických stezek a podpora pěší mobility jsou sice v porovnání s motorizovanou dopravou méně rozvinuté, avšak stále více se dostávají do popředí zájmu městského plánování, což odráží rostoucí trend zelené a udržitelné dopravy.

6.2.1 Osobní doprava

Město Otrokovice je integrováno do Zlínské integrované dopravy (ZID), což je systém veřejné dopravy, který umožňuje přepravu cestujících v širším regionu Zlína, zahrnující město Zlín a přilehlé obce, včetně Otrokovic, pomocí jednoho cestovního dokladu. V rámci ZID spolupracují různí dopravci, včetně Českých drah a Dopravní společnosti Zlín-Otrokovice, s.r.o. (DSZO). Městskou hromadnou dopravu v Otrokovicích provozuje DSZO, a to prostřednictvím autobusů a trolejbusů. Hlavní autobusová linka č. 55 obsluhuje různé části města a má celkem 24 zastávek. Město Otrokovice je také propojeno s městem Zlínem trolejbusovou tratí.



Obrázek 6 - MHD schéma Zlín – Otrokovice, Zdroj: Dopravní společnost Zlín-Otrokovice (2024)

DSZO aktuálně provozuje 13 trolejbusových a 13 autobusových linek, které obsluhují 180 zastávek v rámci 5 tarifních pásem. Tarifní pásma jsou odstupňovány podle vzdálenosti a město Otrokovice spadá do pásma C: Zlín-Malenovice, zastávka Otrokovice. Cestujícím umožňuje zakoupit si jízdenky na 7 prodejních místech v Otrokovicích.

V případě spojů Českých drah na trati č. 331 se používá jednotlivá jízdenka ZID, která má dvě označovací pole pro různé části cesty. Jízdenka platí 30 minut od prvního označení pro České dráhy a 20 minut pro městskou hromadnou dopravu. Celková doba platnosti jízdenky, včetně času na přestup mezi vlaky ČD a spoji MHD, činí 70 minut v pracovní dny a 85 minut o víkendech a svátcích.

Kromě městské hromadné dopravy má Otrokovice také dobře zajištěnou linkovou autobusovou dopravu. Město obsluhuje 11 linek dálkové dopravy a 22 linek příměstské dopravy, provozovaných různými dopravci, jako jsou KRODUS BUS, ČSAD BUS Uherské Hradiště a.s., ČSAD Vsetín a.s., HOUSACAR s.r.o. a BORS Břeclav a.s. Dálkové linky provozují VYDOS BUS a.s., Tourbus, a.s., HOUSACAR s.r.o. a ČSAD Vsetín a.s.

6.2.2 Cyklistická doprava

Otrokovice aktivně podporují rozvoj cyklistické dopravy a přijaly některá opatření v souladu s Národní strategií rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013–2020. Město se připojilo k tzv. uherskohradištské chartě v roce 2011 a stalo se členem Asociace měst pro cyklisty v roce 2013.

Cílem města bylo vytvořit vyvážený mix různých druhů dopravy, včetně cyklistické, veřejné, a pěší dopravy, a zlepšit podmínky pro cyklisty. V rámci toho byla již dokončena cyklostezka podél Bařova kanálu na území města Otrokovice. Další rozšíření cyklostezek se plánuje, včetně projektů jako cyklostezka Otrokovice–Zlín nebo Bělov–Kvasice.

Město se také snaží odstranit překážky bránící rozvoji cyklistické dopravy, zlepšit bezpečnost cyklistů na silnicích, poskytnout dostatečné zázemí pro parkování a úschovu jízdních kol, a propagovat cyklistiku jako zdravý a ekologický způsob dopravy. V rámci cykloturistiky jsou Otrokovice součástí několika vyznačených tras a včetně Moravské stezky, která vede podél řeky Moravy a Bařova kanálu. Cyklostezka č. 471 spojuje Otrokovice a Zlín a má významné dopravní využití pro dojíždějící občany.

Město plánuje výstavbu nové cyklostezky, která zajistí bezpečné spojení mezi Otrokovicemi a Zlínem a bude součástí páteřní cyklotrasy č. 471. Toto opatření by mělo zvýšit komfort a bezpečnost cyklistů a podpořit cyklistickou dopravu v regionu.

6.2.3 Železniční doprava

Železniční trať v Otrokovicích hrála v dopravě města klíčovou roli, zejména po rozvoji Baťových závodů, kdy byla vytvořena železniční přípojka přímo do továrního areálu. Železniční stanice Otrokovice nyní plní významnou úlohu jako hlavní železniční terminál pro zlínskou aglomeraci. Tato stanice leží na trati 330 Přerov–Břeclav, což je součást druhého železničního národního koridoru, který zajišťuje tranzitní spojení v ose sever–jih s hlavním městem a dalšími velkými městy. Trať byla modernizována pro traťovou rychlost až 160 km/hod. Druhá železniční trať č. 331 spojuje Otrokovice se Zlínem, a v rámci rozvojových plánů se počítá s modernizací a elektrizací této trati.

Železniční stanice Otrokovice slouží i jako přestupní terminál veřejné dopravy, a to pro různé typy dopravy, včetně vlaků a autobusů. Rekonstrukce přednádražního prostoru byla dokončena v roce 2010 a vytvořila chráněnou pěší zónu, zónu pro výstup a nástup MHD a autobusových linek příměstské dopravy, a parkoviště pro osobní vozidla. Tato integrace různých druhů dopravy měla za cíl usnadnit přestupy a zlepšit dopravní infrastrukturu.

Kromě hlavní železniční stanice Otrokovice se v městě nachází také železniční stanice Otrokovice-Trávníky. Dále, do průmyslových areálů města, jako jsou Barum, Teplárna, Toma a PSG, vedou železniční vlečky, které jsou v soukromém vlastnictví a slouží k dopravě materiálu a zboží do těchto podniků.

6.2.4 Letecká doprava

Letiště Otrokovice se nachází v jihozápadní části města Otrokovice, zhruba 11 kilometrů od Zlína. Toto letiště slouží k provozování vnitrostátní neveřejné letecké dopravy. Konkrétně je určeno pro lety, které nepřekračují státní hranice České republiky, a také pro lety, které nepřekračují vnější hranice Schengenského prostoru, což jsou takzvané "vnitřní lety."

Letiště Otrokovice má dvě přistávací a vzletové dráhy, z nichž jedna je asfaltového povrchu a má délku 650 metrů, zatímco druhá má travnatý povrch a délku 600 metrů. Šířka těchto drah činí 25 metrů resp. 40 metrů. Provozovatelem letiště je společnost MORAVAN, a.s.

Mezinárodní letiště Brno-Tuřany je nejbližším mezinárodním letištěm k Otrokovicím, nachází se přibližně 80 kilometrů daleko, zatímco Letiště Leoše Janáčka v Ostravě je vzdáleno přibližně 100 kilometrů od města Otrokovice. Tyto mezinárodní letiště slouží pro delší vzdálenosti a mezinárodní lety.

6.2.5 Vodní doprava

Vodní doprava v Otrokovicích je zajišťována pomocí vodní cesty řeky Moravy a průplavu zvaného "Bařův plavební kanál", který spojuje Otrokovice s obcí Rohatec. Tato vodní cesta byla vytvořena na podnět společnosti Bařa se sídlem ve Zlíně. Původním záměrem bylo najít ekonomicky výhodný způsob přepravy lignitu do Otrokovic pro potřeby místní elektrárny. Kanál byl vybudován v letech 1936 až 1938 a sloužil jako vodní dopravní trasa až do sedmdesátých let 20. století. Poté byl využíván pouze jako povrchový závlahový zdroj. Po několika neúspěšných pokusech o obnovení plavby na tomto kanálu vznikla v roce 1996 Agentura pro rozvoj turistiky na Bařově kanálu, která byla založena městy a obcemi nacházejícími se poblíž kanálu. Tato agentura měla za cíl přetvořit vodní cestu v turistickou atrakci, spíše než ji znovuobnovit pro průmyslové využití.

V roce 2002 byla založena obecně prospěšná společnost s názvem "Bařův kanál, o.p.s.," jejímž úkolem bylo dlouhodobě obnovit vodní cestu a současně rozvíjet turistickou atraktivitu tohoto regionu Moravského Slovácka. V současnosti je téměř celý Bařův plavební kanál, s délkou 52 kilometrů, zrekonstruován a zprovozněn. Na kanále je možné využívat 13 plavebních komor, což umožňuje jak pravidelnou dopravu výletních lodí, tak i turistickou vodní dopravu mezi Otrokovicemi a obcí Petrov, případně Skalici na Slovensku. K dispozici je více než 16 přístavů a přístavišť, což umožňuje turistům a návštěvníkům využívat této vodní cesty pro rekreační účely. Stavbou slovenského přístavu ve Skalici se Bařův kanál stal mezinárodní vodní cestou, což rozšířilo turistický potenciál města.

Kraj, SO ORP	Dojíždějící do obce			Vyjíždějící z obce			Saldo dojížděky		
	celkem	do zaměstnání	do školy	celkem	do zaměstnání	do školy	celkem	do zaměstnání	do školy
Zlínský kraj	156 583	124 245	32 338	163 565	129 589	33 976	-6 982	-5 344	-1 638
Bystřice pod Hostýnem	2 680	2 005	675	4 828	3 650	1 178	-2 148	-1 645	-503
Holešov	4 758	3 384	1 374	7 458	5 794	1 664	-2 700	-2 410	-290
Kroměříž	16 145	12 111	4 034	18 939	14 945	3 994	-2 794	-2 834	40
Luhačovice	4 939	3 912	1 027	5 574	4 266	1 308	-635	-354	-281
Otrokovice	14 214	13 223	991	10 086	8 285	1 801	4 128	4 938	-810
Rožnov pod Radhoštěm	8 324	6 890	1 434	9 320	7 534	1 786	-996	-644	-352
Uherské Hradiště	28 975	23 036	5 939	29 751	23 973	5 778	-776	-937	161
Uherský Brod	11 536	8 500	3 036	14 948	11 869	3 079	-3 412	-3 369	-43
Valašské Klobouky	4 167	3 362	805	7 383	5 728	1 655	-3 216	-2 366	-850
Valašské Meziříčí	12 469	10 005	2 464	11 343	8 798	2 545	1 126	1 207	-81
Vizovice	5 388	4 538	850	6 408	4 987	1 421	-1 020	-449	-571
Vsetín	14 291	11 421	2 870	17 583	13 830	3 753	-3 292	-2 409	-883
Zlín	28 697	21 858	6 839	19 944	15 930	4 014	8 753	5 928	2 825

Obrázek 7 - Počet dojíždějících/vyjíždějících do/z obce a saldo dojížděky podle SO ORP, Zdroj: ČSÚ (2021, s. 71)

V oblasti zaměstnanosti je zřetelné, že do města dojíždí mnoho lidí za prací, což svědčí o tom, že město je důležitým pracovním centrem pro okolní oblasti. To může být důsledkem přítomnosti průmyslových zón, významných podniků nebo služeb, které nabízejí pracovní příležitosti nejen místním obyvatelům, ale i těm z širšího okolí.

Na druhé straně počet osob vyjíždějících za prací z Otrokovic je nižší než počet dojíždějících, což ukazuje na to, že místní pracovní trh je dostatečně silný, aby absorboval velkou část místních pracovních sil. V oblasti školství je situace odlišná (že počet studentů dojíždějících do Otrokovic za vzděláním je nižší ve srovnání s počtem studentů, kteří dojíždějí za vzděláním mimo Otrokovice). To může signalizovat, že město má silnou základnu v primárním a sekundárním vzdělávání, ale studenti mohou hledat další vzdělávací příležitosti, například na vyšších stupních vzdělání, v jiných městech.

Saldo dojíždějících a vyjíždějících z Otrokovic je pozitivní v kontextu zaměstnanosti, což naznačuje, že město má silný tah na pracovní sílu a působí jako magnet pro dojíždějící zaměstnance. U studentů je saldo negativní, což odhaluje tendenci studentů hledat vzdělávací příležitosti mimo město. Toto rozložení má důležité implikace pro městské plánování, zejména v oblastech dopravních služeb, rozvoje vzdělávací infrastruktury a podnikatelského prostředí.

6.3 Strategické plány

Město Otrokovice patří mezi průkopníky v oblasti open dat v České republice a svými aktivitami inspiruje i další města. Otevřená data přispívají k transparentnosti a informovanosti občanů a umožňují jejich aktivnější zapojení do dění v městě. Město provozuje **portál otevřených dat**, který umožňuje přístup k různým datasetům. Na tomto portálu lze najít informace o různých aspektech města, jako jsou demografická data, doprava, životní prostředí a další. Město v posledních letech realizovalo několik projektů v této oblasti.

- Otevřená data Otrokovice: <https://otrokovice.cz/>

Portál s širokou nabídkou dat o městě, včetně informací o rozpočtu, majetku, životním prostředí, dopravě a dalších oblastech. Financováno z rozpočtu města.

- Portál občana města Otrokovice: <https://obcan.otrokovice.cz/home/index>

Portál se službami pro fyzické i právnické osoby ve městě.

- SmartGuide Otrokovice: <https://www.smart-guide.org/>

Mobilní aplikace s turistickými informacemi o městě, včetně památek, tras a kulturních akcí. Financováno z dotace Evropské unie.

Otrokovice aktuálně kladou základy pro svou budoucí podobu prostřednictvím strategického plánu, který bude směřovat rozvoj města v příštím desetiletí. Tento dokument, klíčový pro stanovení cílů a směřování města do roku 2033, je vytvářen s přihlédnutím k představám a potřebám obyvatel. Občané města mají možnost přispět k finální podobě plánu a podělit se o své myšlenky a připomínky, čímž mohou ovlivnit jeho finální obsah. Návrh strategie je dostupný na webových stránkách věnovaných tomuto projektu a město vyzývá své obyvatele, aby se zapojili a přispěli svými nápady.

Otrokovice si kladou za cíl stát se městem, které je inteligentně propojené, přátelské k obyvatelům i životnímu prostředí, efektivně spravované a nabízející kvalitní životní podmínky pro všechny generace. V rámci strategie se klade důraz na osm hlavních oblastí, včetně modernizace dopravy, zlepšení veřejných prostor, podpory zdravého prostředí, zajištění kvalitního vzdělání, dostupnosti bydlení, podpory aktivního života občanů a zajištění kvalitních pracovních příležitostí. Všechny tyto oblasti obsahují konkrétní projekty, které mají stát v nadcházejících letech v centru pozornosti městského rozvoje. Město zdůrazňuje otevřenost procesu a vítá každého, kdo má zájem se na tvorbě strategie podílet, aby se zapojil a přispěl svým hlasem k budoucí podobě Otrokovic.

V oblasti dopravy jsou v elektronickém dokumentu aktuálně zmíněny 2 projekty, kterými jsou:

- Nadjezd v ulici Komenského – křižovatka (cílem projektu je zvýšit plynulost silniční dopravy v Otrokovicích, snížit dopravní zácpy a zlepšit bezpečnost pro všechny účastníky silničního provozu. Navíc by tato infrastrukturní investice měla přispět k ekonomickému rozvoji města tím, že usnadní pohyb zboží a lidí),
- Napojení ulice Smetanova na dálniční přivaděč (projekt je zásadní infrastrukturní iniciativou, která si klade za cíl výrazně zlepšit dopravní situaci v městě Otrokovice a okolí. Hlavním aspektem projektu je propojení stávající ulice Smetanova s dálničním přivaděčem, což přinese významné výhody pro obyvatele, podnikatele a návštěvníky města). (Pohnimestem.cz, 2024)

Kromě tohoto strategického dokumentu publikuje město Otrokovice druhý strategický dokument v oblasti dopravy s názvem „Strategie bezpečnosti silničního provozu města Otrokovice na období 2018-2025“ (2018). V Otrokovicích se vypracovává strategie, která se zaměřuje na bezpečnost silničního provozu a přistupuje k ní jak z krátkodobého, tak i dlouhodobého pohledu. Tento plán je integrální součástí širších rozvojových cílů města a je navržen tak, aby bezpečnostní aspekty silničního provozu byly přirozeně zahrnuty do všech budoucích infrastrukturních projektů. Strategie se zabývá bezpečnostními otázkami specificky pro území města Otrokovice, ale bere v úvahu i jeho širší administrativní role a pravomoci. Dokument je členěn do tří hlavních částí, které zahrnují analytické hodnocení stávajících podmínek a dopravních nehod, stanovení strategických cílů pro zlepšení situace, a konečně realizaci plánů s ohledem na koordinaci bezpečnostních opatření a předpokládané financování. Strategie klade důraz na komplexní přístup k bezpečnosti silničního provozu a na potřebu systematického a koordinovaného úsilí pro zajištění větší bezpečnosti na cestách v Otrokovicích. O technologii a případném veřejném využití otevřených dat (Open Data) se v oblasti dopravy města Otrokovic žádný strategický dokument nezmiňuje.

6.4 Rozhovory s aktéry veřejné správy

Pro realizaci rozhovorů byli vybráni zástupci z městského úřadu a dopravní společnosti. Bylo rozhodnuto, že pro získání komplexního pohledu na problematiku jsou nezbytné pohledy jak z interního prostředí veřejné správy, tak z externího prostředí souvisejícího s poskytováním dopravních služeb. Vybraní zástupci pocházeli z oddělení dopravy a dalších úzce spjatých k danému tématu a z městské dopravní společnosti.

První rozhovor byl zaměřen na integraci a využití otevřených dopravních dat ve městě a týkal se diskuse o dostupných zdrojích dat, technických a bezpečnostních aspektech jejich správy a využívání dat ve veřejných aplikacích a službách. Cílem bylo zjistit, jaká data jsou k dispozici a jaké jsou plány na další rozvoj platformy.

Druhý rozhovor se věnoval přínosům a výzvám sdílení dopravních dat s veřejností a veřejnou správou. Zkoumány byly možnosti sdílení dat, obavy z toho plynoucí a potenciál otevřených dat pro zlepšení dopravních služeb a infrastruktury. Cílem bylo pochopit, jaké informace jsou dopravní společnosti ochotny sdílet a jak platforma může podpořit lepší interakci s veřejností.

Organizace rozhovorů byla zrealizována tak, že byly nejprve získány kontakty na vybrané osoby a následně byla s každým z nich domluvena schůzka. Tento přístup umožnil získat

cenné informace a názory přímo od zainteresovaných stran zapojených do procesu plánování, implementace a využívání otevřených dat v oblasti dopravy.

Rozhovor 1

Otázka: *Jaké potenciální zdroje dat by mohly být využity pro budoucí platformu otevřených dopravních dat ve městě Otrokovice?*

Odpověď: Pro budoucí platformu by se uvažovalo o využití dat z GPS vozidel veřejné dopravy, údajů o dopravních uzavírkách, informací o parkovacích místech a data z čidel měřících dopravní zácpy či takzvanou „zelenou vlnu“. Dále také integrace dat o pohybu a využití sdílených dopravních prostředků či inteligentní systémy řízení SSZ pro MHD.

Otázka: *Jaké jsou hlavní cíle výstavby platformy otevřených dopravních dat?*

Odpověď: Naším hlavním cílem by bylo zlepšení dostupnosti a kvality informací pro občany a návštěvníky města, podpora udržitelné mobility a zvýšení efektivity veřejné dopravy. Dále také by se očekávalo lepší plánování dopravní infrastruktury na základě analýzy získaných dat, úspora času všech dotčených osob a lepší přehlednost dopravy.

Otázka: *Jaké technické a bezpečnostní aspekty budou při výstavbě platformy klíčové?*

Odpověď: Klíčové by bylo zajištění robustní a škálovatelné IT infrastruktury, která umožní efektivní sběr, zpracování a sdílení dat. Dále je důležitá ochrana osobních údajů a zabezpečení dat proti neoprávněnému přístupu. Na místě je taktéž využití moderních technologií pro anonymizaci a šifrování dat. A v neposlední řadě také pravidelná aktualizace dat a následný servis.

Otázka: *Jaké aplikace a služby by mohly otevřená data využívat a jak to může změnit využití dopravy ve městě?*

Odpověď: Očekáváme, by že data využívaly aplikace pro navigaci, plánování cest ve veřejné dopravě a informační systémy pro řidiče. To by mělo vést k lepší orientaci v dopravní situaci ve městě, snížení dopravních zácp či zpoždění MHD a podpoře udržitelných dopravních prostředků. Věříme, že tento krok by mohl výrazně zlepšit celkovou dostupnost a pohodlí dopravy pro všechny uživatele.

Otázka: *Jaké jsou plány na zapojení veřejnosti a zainteresovaných stran do procesu výstavby a využití platformy?*

Odpověď: Uvažovalo by se o organizaci veřejné konzultace a workshopů, na kterých se veřejnost bude moci vyjádřit k plánovaným funkcím a využití platformy. Dále by bylo možné uvažovat o spolupráci s místními univerzitami a výzkumnými instituty na analýze a využití dat. Zapojení veřejnosti a zainteresovaných stran vidíme jako klíčový faktor pro úspěšnou realizaci a využití platformy.

Otázka: *Jaká konkrétní data o veřejné dopravě plánujete zpřístupnit na platformě a jak by tato data mohla pomoci cestujícím?*

Odpověď: Na platformě by se uvažovalo zpřístupnit data o jízdních řádech, polohách vozidel ve veřejné dopravě v reálném čase, informace o zpožděních a vytíženosti linek, rychlosti průjezdu / dojezdu či informace o obsazenosti daných parkovišť. Tato data umožní cestujícím lépe plánovat své cesty, vyhnout se zpožděním a využívat méně přeplněné linky, což zlepší celkový zážitek z cestování.

Otázka: *Jaké typy dat týkající se silničního provozu se chystáte zahrnout a jaký přínos by mohly mít pro řidiče?*

Odpověď: Zamýšlelo by se zahrnout data o aktuální dopravní situaci, jako jsou informace o dopravních nehodách, uzavírkách a výstražných hlášeních. Dále by bylo v plánu zveřejnit údaje o dostupnosti parkovacích míst. Tato data pomohou řidičům v reálném čase se vyhnout dopravním komplikacím a snadněji nalézt volná parkovací místa, což může výrazně snížit čas strávený v autě.

Otázka: *Plánujete začlenit do platformy také data o cyklistické infrastruktuře a chodcích zónách?*

Odpověď: Ano, plánovalo by se zahrnout data o cyklostezkách, včetně jejich délky, povrchu a připojení k dalším dopravním sítím. Informace o pěších zónách a omezeních pro chodce by byly také dostupné. Tato data by měla podpořit občany ve využívání alternativních forem dopravy a přispět k lepší orientaci ve městském prostoru, hlavně v letní sezóně.

Otázka: *Jakým způsobem bude zajištěna aktualizace a správa dat na platformě?*

Odpověď: Plánovalo by se nastavit automatizované procesy pro sběr a aktualizaci dat z různých zdrojů, včetně systémů veřejné dopravy a senzorů měřících dopravní tok. Kromě toho je důležitá spolupráce s městskými úřady a dopravními společnostmi, aby byla data pravidelně revidována a aktualizována. Pro zajištění kvality dat by se uvažovalo také o zapojení veřejnosti prostřednictvím aplikací umožňujících uživatelům nahlásit problémy nebo poskytnout zpětnou vazbu.

Otázka: *Jak plánujete řešit otázky související s ochranou osobních údajů, zejména v kontextu sledování polohy vozidel a uživatelů?*

Odpověď: Veškerá data zpracovávaná a zveřejňovaná na platformě by byla v souladu s platnými zákony o ochraně osobních údajů. Pro data citlivá z hlediska lokalizace, jako je poloha vozidel ve veřejné dopravě nebo údaje získané od uživatelů, použijeme anonymizaci vozidel, aby nebylo možné identifikovat jednotlivce. Na místě je také práce na zavedení pevných bezpečnostních protokolů pro ochranu dat před neoprávněným přístupem. Zde je ale nutnost konzultace s Úřadem pro ochranu osobních údajů.

Rozhovor 2

Otázka: *Jaké nové zdroje dopravních dat by mohly být získány pro platformu otevřených dat a jak by se to odrazilo na jejím využití?*

Odpověď: Je zde možnost rozšíření našich zdrojů dat o informace z nových technologií, jako jsou inteligentní dopravní systémy, které pracují s daty z kamer, senzorů na křižovatkách a systémů pro automatické rozpoznávání SPZ. Tyto informace umožní lepší monitorování a řízení dopravního toku v reálném čase, což může významně zlepšit plynulost dopravy a bezpečnost na silnicích. Také by bylo vhodné vytipovat si nejvíce nehodové lokality a zaměřit se primárně na ně.

Otázka: *Jaké jsou očekávané přínosy sdílení těchto dat s občany a jak se to projeví na každodenním životě?*

Odpověď: Sdílením těchto dat se očekává zvýšení transparentnosti a informovanosti občanů o dopravní situaci ve městě. Občanů by to mělo umožnit lepší plánování cest a snížení času stráveného v dopravních zácpách. Kromě toho může přístup k těmto datům podnítit vývoj nových aplikací třetími stranami, které by mohly nabídnout inovativní služby, jako jsou optimalizované trasy pro různé dopravní prostředky.

Otázka: *Jaká data týkající se parkování chcete zahrnout do platformy a jaký dopad by to mohlo mít na parkovací systémy ve městě?*

Odpověď: Bylo by na místě začlenit zde detailní údaje o dostupnosti parkovacích míst v reálném čase, včetně informací o kapacitách parkovišť a jejich využití včetně cenové politiky. Toto by mohlo umožnit efektivnější využívání stávajících parkovacích kapacit a snížit potřebu hledání volného místa, což by mělo pozitivní dopad na snížení dopravního zatížení v centrálních oblastech.

Otázka: *Jak plánujete řešit aktualizaci a správu těchto rozsáhlých datových souborů?*

Odpověď: Primární cíl by bylo zaměřením se na vytvoření dynamického systému, který by byl schopen automaticky integrovat a aktualizovat data z různých zdrojů v reálném čase. To zahrnuje využití cloudových technologií pro zpracování velkého objemu dat a vývoj API, které umožní snadnou integraci dat do externích aplikací a služeb. Záložní alternativou by mohlo být přijetí nového zaměstnance na zkrácený úvazek, který by měl tyto činnosti na starosti.

Otázka: *Jaké kroky podnikáte k zajištění ochrany osobních údajů v kontextu sdílení a využívání dopravních dat?*

Odpověď: Veškeré procesy zpracování a sdílení kladou důraz na ochranu osobních údajů. Použily by se tudíž pokročilé metody anonymizace a pseudonymizace dat, které zajišťují, že osobní údaje nelze z dat identifikovat. Kromě toho by se implementovaly pečlivé bezpečnostní protokoly a šifrování dat pro zajištění jejich bezpečnosti při přenosu i ukládání.

Otázka: *Jaký vliv očekáváte, že bude mít platforma otevřených dat na plánování městské dopravy a rozvoj infrastruktury?*

Odpověď: Očekáváme, že platforma otevřených dat poskytne městským plánovačům a rozhodovacím orgánům přesnější a aktuálnější data pro informované rozhodování. To by mělo vést k lepšímu plánování dopravních toků, optimalizaci městské dopravy a efektivnějšímu využití infrastruktury. Například, analýza dat může odhalit potřebu výstavby nových cyklostezek nebo rozšíření kapacity veřejné dopravy v určitých oblastech, což by přispělo k udržitelnějšímu a plynulejšímu dopravnímu systému. Momentálně se data zjišťují dle potřeby a namátkově, tudíž prozatím neexistuje žádná souvislá řada dat.

Otázka: *Jaké výzvy vidíte v procesu zavádění a udržování platformy otevřených dat?*

Odpověď: Jednou z hlavních výzev je zajistit konzistentní a spolehlivý tok dat z různých zdrojů, což vyžaduje úzkou spolupráci s poskytovateli dat, jako jsou dopravní společnosti a úřady. Další výzvou je udržování vysoké úrovně bezpečnosti dat a ochrany soukromí, což je klíčové pro získání důvěry uživatelů. Navíc, musíme se vypořádat s technickými a finančními aspekty zajištění dostatečné infrastruktury a výpočetní kapacity pro zpracování a analýzu velkých objemů dat.

Otázka: *Jak plánujete zapojit komunitu a místní podniky do využívání a rozvoje platformy otevřených dat?*

Odpověď: V plánu by bylo vytvořit sérii workshopů a veřejných prezentací, abychom informovali komunitu a místní podniky o možnostech, které platforma nabízí. Kromě toho také spustit výzvy a hackathony, které motivují vývojáře a startupy k vytváření aplikací a služeb využívajících naše otevřená data. Cílem je vytvořit ekosystém, kde město, občané, a podniky spolupracují na inovacích a vylepšeních, které zlepšují život ve městě.

Otázka: *Jaké jsou další kroky po spuštění platformy pro její další rozvoj a udržitelnost?*

Odpověď: Po spuštění platformy by bylo klíčové se zaměřit na její neustálé vylepšování a rozšiřování nabídky dat. V plánu by byla nejen aktualizace existujících datových sad, ale také získávání nových zdrojů dat, které mohou přinést další hodnotu pro uživatele. Důležité je také pravidelné hodnocení zpětné vazby od uživatelů a na základě toho přizpůsobovat funkce platformy. Kromě toho také rozvíjet partnerství s akademickými institucemi a technologickými společnostmi pro výzkum a vývoj nových aplikací využívajících otevřená data.

7 SWOT ANALÝZA OPEN DAT V OBLASTI DOPRAVY

SWOT analýza pro vytvoření platformy otevřených dat v oblasti dopravy pro město Otrokovice identifikuje silné stránky, slabé stránky, příležitosti a hrozby spojené s tímto projektem. Tato analýza pomáhá lépe porozumět interním a externím faktorům, které mohou ovlivnit úspěšnost a udržitelnost platformy.

Silné stránky (Strengths):

- Zlepšení přístupnosti a transparentnosti informací o dopravě: platforma umožní občanům snadný přístup k aktuálním informacím o dopravě, což zlepší jejich každodenní plánování cest.
- Podpora udržitelné mobility: integrací dat o veřejné dopravě, cyklistice a pěších trasách může platforma podporovat ekologičtější způsoby dopravy.
- Zvýšení efektivity dopravního systému: analýza dat může pomoci městu identifikovat dopravní uzly a navrhnout zlepšení infrastruktury.
- Inovace a rozvoj nových služeb: otevřená data poskytují podklady pro vývoj nových aplikací a služeb třetími stranami, což může přinést ekonomické příležitosti.

Slabé stránky (Weaknesses):

- Vysoké počáteční náklady: výstavba a spuštění platformy vyžaduje značné investice do IT infrastruktury a software.
- Otázky související s ochranou dat: zajištění soukromí a bezpečnosti dat je klíčové a může představovat technickou i právní výzvu.
- Závislost na spolupráci s poskytovateli dat: úspěšnost platformy závisí na ochotě dopravních společností a dalších subjektů sdílet svá data.
- Potřeba průběžné aktualizace a údržby: udržování aktuálnosti a přesnosti dat vyžaduje stálé zdroje.

Příležitosti (Opportunities):

- Rozvoj smart city iniciativ: platforma může sloužit jako základ pro širší smart city projekty, které zvyšují kvalitu života ve městě.
- Partnerství s technologickými firmami a výzkumnými institucemi: spolupráce může přinést inovace a financování pro další rozvoj platformy.

- Zvýšení občanské angažovanosti: interaktivní prvky a možnost zpětné vazby mohou podporovat participaci veřejnosti na městském plánování a rozhodovacích procesech.
- Přilákání nových investorů a podniků: data mohou sloužit jako zdroj pro podnikatelské příležitosti a přilákání nových investic do města.

Hrozby (Threats):

- Rychlé zastarávání technologie: vysoká rychlost technologického vývoje může znamenat, že platforma rychle zastará, pokud nebude průběžně aktualizována.
- Riziko nedostatečného využití: pokud platforma nebude dostatečně propagována nebo pokud data nebudou pro uživatele atraktivní, může dojít k jejímu nedostatečnému využití.
- Konkurence s komerčními službami: existující a nově vznikající komerční platformy mohou nabízet podobné služby, což může ovlivnit unikátnost a přitažlivost městské platformy.
- Závislost na politické a finanční podpoře: politické změny nebo snížení rozpočtu mohou omezit nebo zastavit rozvoj a údržbu platformy.

SWOT analýza poskytuje komplexní pohled na potenciální výzvy a příležitosti spojené s vytvořením a provozem platformy otevřených dat v oblasti dopravy pro město Otrokovice. Pro úspěšné zavedení a udržitelnost platformy je klíčové řešit identifikované slabé stránky a využít příležitosti pro překonání hrozeb.

8 PŘÍKLADY DOBRÉ PRAXE OPEN DATA V OBLASTI DOPRAVY

V posledních letech se mnoho měst po celém světě zaměřilo na využití otevřených dat v oblasti dopravy s cílem zlepšit mobilitu, zvýšit efektivitu dopravních systémů a podporovat udržitelný rozvoj. Tyto iniciativy nabízejí cenné příklady a lekce, které mohou být inspirací pro město Otrokovice při vývoji vlastní platformy otevřených dat.

Jedním z příkladů je Londýn, kde Transport for London (TfL) zpřístupňuje širokou škálu dopravních dat prostřednictvím svého portálu otevřených dat. Data zahrnují informace o jízdách, polohách vozidel ve veřejné dopravě v reálném čase, údaje o zpožděních a vytíženosti linek. Díky tomu vzniklo více než 600 aplikací, které využívají data od TfL pro poskytování služeb cestujícím, což zlepšuje jejich informovanost a usnadňuje plánování cest po městě.

V New Yorku městská dopravní správa (MTA) zveřejňuje data o veřejné dopravě, včetně jízdých řádů a poloh vozidel v reálném čase. To umožňuje vývojářům vytvářet aplikace, které pomáhají obyvatelům a návštěvníkům města efektivněji navigovat městskou dopravní sítí. Navíc, MTA využívá otevřená data pro analýzu a zlepšování dopravních služeb.

V Singapuru je projekt Smart Nation iniciativou vlády zaměřenou na využití technologie pro zlepšení života lidí. V rámci této iniciativy byla vyvinuta aplikace MyTransport.SG, která shromažďuje otevřená data z různých zdrojů, včetně informací o veřejné dopravě, dopravních zácpách a parkování. Aplikace poskytuje uživatelům komplexní informace pro plánování cest a podporuje udržitelné cestovní návyky.

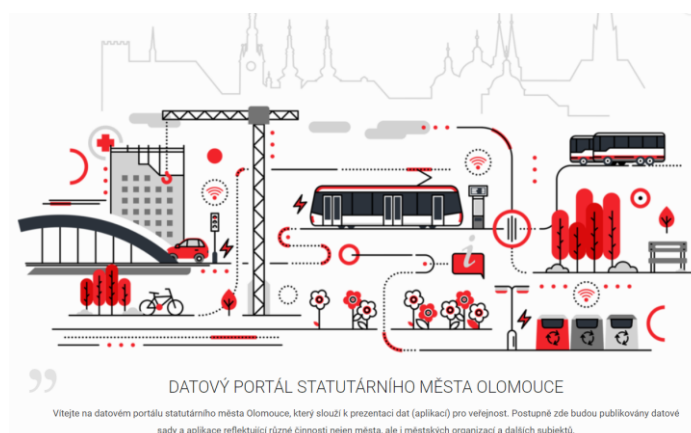
V Helsinkách se projekt open data zaměřuje na poskytování rozsáhlých datových sad včetně informací o veřejné dopravě, což umožňuje nejen vylepšení služeb pro občany, ale také podporuje výzkum a vývoj v oblasti smart mobility. Helsinky také experimentují s konceptem Mobility as a Service (MaaS), který integruje různé formy dopravy do jedné služby přístupné prostřednictvím aplikace, což by bez otevřených dat nebylo možné.

V České republice mezi praktické příklady použití otevřených dat v dopravě patří například Olomouc, Písek a Mikulov.

Olomouc

Olomouc využívá otevřená data pro poskytování aktuálních informací o veřejné dopravě v reálném čase. To zahrnuje polohu vozidel, odhady příjezdů a informace o zpožděních, které pomáhají cestujícím lépe plánovat své cesty. Město analyzuje otevřená data o dopravních tocích, aby lépe pochopilo vzorce pohybu lidí a vozidel. Tyto informace jsou využívány pro

optimalizaci semaforů, plánování nových tras veřejné dopravy a zlepšení infrastruktury pro pěší a cyklisty.



Obrázek 8 - Úvodní stránka datového portálu města Olomouce, Zdroj: [Data.olomouc.eu](https://data.olomouc.eu) (2024)

Písek

Písek využívá otevřená data pro informování řidičů o dostupnosti parkovacích míst v reálném čase, což pomáhá snižovat dobu hledání volného místa a přispívá k lepší plynulosti městské dopravy. Město poskytuje otevřená data o cyklostezkách, včetně informací o jejich stavu a navrhovaných trasách. To podporuje cyklistickou dopravu a pomáhá občanům i turistům snadněji se orientovat ve městě na kole. Celkové náklady projektu činily bezmála 2 mil. Kč, přičemž projekt nebyl podpořen žádnou dotací z EU, nýbrž se na financování podílel Smart Písek 50%.

Mikulov

Vzhledem k turistickému významu Mikulova, město využívá otevřená data pro poskytování informací o místní dopravě, včetně autobusů a vlaků, které slouží turistům pro lepší plánování výletů po regionu. Mikulov podporuje udržitelnou mobilitu prostřednictvím analýzy otevřených dat, která pomáhají identifikovat potřeby pro rozvoj infrastruktury pro pěší a cyklistickou dopravu, zlepšujíc konkrétní oblasti pro turisty i místní obyvatele. Celkové náklady projektu činily bezmála 50 tis. Kč a nebyl podpořen žádnou dotací z EU.

Z následujících příkladů můžeme vyvodit závěr, že při pořízení a dostupnosti je možnost využití vlastního portálu (webové rozhraní), viz. město Olomouc a Písek, či možnost využití sdílené platformy Ginis (integrační platforma pro veřejnou správu), viz. město Mikulov. Klíčovou roli v rozhodování zde hraje především stále finanční hledisko města, které se samo musí rozhodnout, kolik financí je schopno do daného projektu investovat.

9 VYHODNOCENÍ ROZVOJOVÝCH VÝZEV OPEN DATA V OBLASTI DOPRAVY

Rozvojová výzva spojená s implementací platformy otevřených dat v oblasti dopravy pro město Otrokovice představuje jak významnou příležitost, tak i řadu výzev, které bude nutné řešit. V první řadě, záměr zpřístupnit otevřená data o dopravě má potenciál zásadně transformovat způsob, jakým občané a návštěvníci města přistupují k plánování svých cest, a tím zlepšit celkovou kvalitu života ve městě. Využitím otevřených dat může město Otrokovice poskytnout cenné informace pro efektivnější využívání veřejné dopravy, snížení dopravních zácp a podporu alternativních dopravních možností, jako je jízda na kole nebo chůze.

Implementace platformy však přináší i řadu výzev. Na technické úrovni bude vyžadovat významné počáteční investice do vývoje a údržby IT infrastruktury, stejně jako zajištění kompatibility s různými zdroji dat a systémy. Kromě toho bude nutné překonat potenciální odpor ze strany poskytovatelů dat, kteří mohou mít obavy z ochrany svých obchodních informací nebo osobních údajů uživatelů. Zajištění soukromí a bezpečnosti dat bude klíčové, aby se občané cítili v bezpečí při používání platformy a aby byla zachována důvěra veřejnosti v městské projekty.

Další výzvou bude zajistit, aby data byla nejen dostupná, ale také srozumitelná a užitečná pro širokou veřejnost. To znamená, že bude nutné investovat do vývoje uživatelsky přívětivých rozhraní a aplikací, které mohou data efektivně využít. V neposlední řadě bude klíčové zabezpečit průběžnou aktualizaci a správu dat, aby informace zůstaly relevantní a přesné.

Přestože tyto výzvy existují, potenciální přínosy platformy otevřených dat pro Otrokovice jsou značné. Inspirace úspěšnými příklady z jiných měst ukazuje, že s vhodným plánováním, zapojením komunity a efektivním řízením projektu je možné tyto výzvy překonat. Rozvoj platformy otevřených dat může být katalyzátorem pro inovace ve veřejných službách, podporu udržitelné mobility a vytvoření dynamického prostředí pro ekonomický růst a rozvoj města.

V konečném důsledku bude úspěch projektu záviset na schopnosti integrace různých zainteresovaných stran, včetně městské správy, dopravních společností, technologických partnerů a samotných občanů, a na vytvoření otevřené, transparentní a dynamické platformy, která bude sloužit potřebám všech uživatelů.

Tento ambiciózní projekt také nabízí příležitost pro Otrokovice k posílení své pozice jako inovativního a moderního města, které využívá technologie k řešení městských výzev a zlepšení kvality života svých občanů. Pro úspěšnou implementaci a rozvoj platformy bude klíčové vytvořit strategii, která se zaměří nejen na technologické aspekty, ale také na zapojení veřejnosti a rozvoj partnerství.

Zapojení veřejnosti a zainteresovaných stran od samého počátku může pomoci identifikovat klíčové potřeby a očekávání uživatelů, což zvýší užitečnost a přijetí platformy. Průběžné vzdělávání a informování veřejnosti o výhodách otevřených dat a o tom, jak je mohou využívat ve svůj prospěch, jsou nezbytné pro budování důvěry a zájmu.

Rozvoj partnerství s akademickými institucemi, soukromým sektorem a technologickými inovátory může přinést nové perspektivy a řešení pro využití otevřených dat. Spolupráce s univerzitami a výzkumnými instituty může umožnit využití nejnovějších poznatků a výzkumu pro analýzu a interpretaci dat. Partnerství se soukromým sektorem a startupy může vést k vývoji nových aplikací a služeb, které rozšíří možnosti využití otevřených dat pro občany.

Dalším důležitým aspektem je udržitelnost platformy, které se týká také zajištění finančních a lidských zdrojů pro její průběžný rozvoj a údržbu a adaptability na technologické změny a schopnosti reagovat na měnící se potřeby uživatelů. Flexibilita a otevřenost k inovacím budou klíčové pro dlouhodobý úspěch platformy.

V konečném důsledku má rozvojová výzva otevřených dat v oblasti dopravy pro město Otrokovice potenciál nejen zlepšit dopravní služby a podpořit udržitelnou mobilitu, ale také stimulovat ekonomický rozvoj, podporovat inovace a zvyšovat občanskou angažovanost. Při správném přístupu může být platforma otevřených dat cenným nástrojem pro transformaci městského prostředí a zvýšení kvality života v Otrokovicích.

10 NÁVRH OPEN DAT V OBLASTI DOPRAVY

Projekt realizace platformy otevřených dat v oblasti dopravy pro město Otrokovice představuje klíčový krok k dosažení transparentnější, efektivnější a udržitelnější městské mobility. V dnešní době, kdy se města po celém světě potýkají s výzvami spojenými s růstem obyvatelstva, dopravními zácpami a environmentálními otázkami, nabízí otevřená data možnost transformovat způsob, jakým lidé přemýšlejí o a využívají městskou dopravu. Tento projekt má potenciál nejen zlepšit každodenní cestování občanů a návštěvníků Otrokovic, ale také podpořit ekonomický rozvoj města tím, že poskytne podklady pro vznik nových služeb a aplikací. Navíc, otevřená data mohou pomoci městské správě lépe plánovat a řídit dopravní infrastrukturu na základě reálných potřeb a chování obyvatel.

Otevřenost dat v kontextu městské dopravy přináší obrovské výhody pro všechny zúčastněné strany. Pro občany to znamená přístup k aktuálním informacím o veřejné dopravě, dopravních situacích, parkování a dalších službách, což usnadňuje rozhodování a plánování cest. Pro město Otrokovice to představuje možnost lépe porozumět dopravním tokům a využití infrastruktury, což umožní efektivnější a cílenější investice do rozvoje a údržby. Otevřená data také nabízejí platformu pro inovace, kde technologické firmy, startupy a výzkumné instituce mohou experimentovat a vyvíjet nové služby, které mohou zlepšit mobilitu ve městě. Tímto způsobem projekt nejen podporuje současnou potřebu zlepšení dopravních služeb, ale také otevírá dveře k budoucím inovacím a rozvoji.

Projekt klade důraz na důležitost transparentnosti, spolupráce a zapojení komunity. Tím, že se data stávají dostupnými pro veřejnost, zvyšuje se úroveň odpovědnosti městské správy a poskytovatelů dopravních služeb. Transparentnost vede k větší důvěře a spokojenosti občanů, což je zásadní pro úspěšnou implementaci a přijetí jakéhokoli městského projektu. Zapojení občanů a zainteresovaných stran do procesu sběru a analýzy dat může odhalit nové perspektivy a potřeby, které by mohly být přehlédnuty. Tento participativní přístup nejen zvyšuje užitečnost a relevanci otevřených dat, ale také podporuje pocit společenství a spolupráce mezi městem a jeho obyvateli.

Projekt otevřených dat v oblasti dopravy pro město Otrokovice představuje vzrušující příležitost pro zlepšení městského života prostřednictvím technologie, inovace a společného úsilí.

10.1 Cíl projektu

Projekt otevřených dat v oblasti dopravy pro město Otrokovice si klade za cíl vytvořit ucelenou a přístupnou platformu, která poskytne občanům, návštěvníkům, podnikům a městské správě komplexní a aktuální informace o městské dopravě. Hlavním cílem je zlepšit mobilitu a dopravní služby ve městě tím, že se zvýší efektivita a plynulost dopravy, což se dosáhne poskytnutím dat o jízdních řádech, polohách vozidel ve veřejné dopravě v reálném čase, informacích o dopravních uzavírkách a dostupnosti parkování. Tímto způsobem projekt usiluje o snížení dopravních zácp a podporu udržitelných forem dopravy, jako je jízda na kole a chůze, což přispěje k lepší kvalitě ovzduší a snížení emisí.

Dalším cílem projektu je podporovat inovace a ekonomický rozvoj tím, že se otevřená data stanou zdrojem pro vývoj nových aplikací a služeb. Projekt také usiluje o zvýšení transparentnosti a odpovědnosti veřejných služeb tím, že umožní občanům lepší přístup k informacím a podpoří jejich zapojení do procesu plánování a hodnocení dopravních služeb. Kromě technických a ekonomických cílů projekt klade důraz na sociální aspekt, konkrétně na zlepšení života obyvatel města Otrokovice. Tím, že se zjednoduší a zefektivní přístup k dopravním informacím, usnadní se občanům každodenní cestování, zvýší se jejich spokojenost alepší se celkové prostředí pro život ve městě. Cílem je vytvořit inkluzivní platformu, která bude sloužit širokému spektru uživatelů bez ohledu na jejich věk, technické dovednosti nebo specifické potřeby. Projekt otevřených dat v oblasti dopravy představuje komplexní přístup k řešení městských výzev, který kombinuje technologický pokrok s důrazem na lidský faktor a společenskou odpovědnost.

10.2 Obsah a zdroje dat

Navrhovaná struktura Open data pro oblast dopravy města Otrokovice má tuto podobu:

Název datové sady:	Jízdní řády
Zdroj dat:	Městský dopravní podnik
Formát dat:	GTFS, JSON
Možnosti využití:	Aplikace pro plánování cest, analýzy pohybu
Přístupová práva:	Veřejné
Aktualizace:	Denně

Název datové sady:	Polohy vozidel v reálném čase
Zdroj dat:	GPS systémy vozidel
Formát dat:	JSON, XML
Možnosti využití:	Real-time sledování vozidel, optimalizace tras
Přístupová práva:	Omezeně veřejné
Aktualizace:	Každých 30 sekund
Název datové sady:	Dopravní uzavírky a omezení
Zdroj dat:	Městský úřad, Policie ČR
Formát dat:	JSON, XML
Možnosti využití:	Navigační služby, upozornění na omezení
Přístupová práva:	Veřejné
Aktualizace:	Dle potřeby
Název datové sady:	Informace o parkování
Zdroj dat:	Parkovací systémy, městský úřad
Formát dat:	CSV, JSON
Možnosti využití:	Aplikace pro hledání parkování, analýzy využití
Přístupová práva:	Veřejné
Aktualizace:	Každou hodinu
Název datové sady:	Údaje o využití veřejné dopravy
Zdroj dat:	Čítače na vstupech, e-ticketing
Formát dat:	CSV, JSON
Možnosti využití:	Analýzy využití, plánování kapacity
Přístupová práva:	Omezeně veřejné
Aktualizace:	Denně
Název datové sady:	Cyklostezky a pěší zóny
Zdroj dat:	Městský úřad, veřejné mapové služby
Formát dat:	GeoJSON, KML
Možnosti využití:	Aplikace pro plánování tras, turistické aplikace
Přístupová práva:	Veřejné
Aktualizace:	Podle změn

Název datové sady:	Dopravní nehody
Zdroj dat:	Policie ČR, hasiči
Formát dat:	JSON, XML
Možnosti využití:	Bezpečnostní analýzy, prevence nehod
Přístupová práva:	Omezeně veřejné
Aktualizace:	Dle potřeby

Název datové sady:	Výstražná hlášení
Zdroj dat:	Meteorologický ústav, městský úřad
Formát dat:	JSON, XML
Možnosti využití:	Aplikace pro upozornění, plánování mimořádných opatření
Přístupová práva:	Veřejné
Aktualizace:	Jako reakce na události

Uvedený návrh představuje navrhovanou logickou i fyzickou strukturu dat pro platformu otevřených dat v oblasti dopravy pro město Otrokovice. Struktura je navržena tak, aby poskytovala komplexní přehled o dostupných datových sadách, jejich formátech, zdrojích, možnostech využití, přístupových právech a frekvenci aktualizace. Tento návrh umožní vývojářům, analytikům a dalším zájemcům efektivně využívat data pro tvorbu aplikací, služeb a analýz, které mohou zlepšit dopravní služby ve městě, podpořit udržitelnou mobilitu a zvýšit bezpečnost. Formáty dat jako JSON, XML, CSV, GTFS a GeoJSON jsou standardy v oboru, což usnadňuje integraci a zpracování dat. Přístupová práva jsou nastavena tak, aby vyvážila potřebu veřejného přístupu k informacím a zároveň chránila soukromí a bezpečnost dat, když je to nezbytné.

10.3 Uživatelé dat

Projekt otevřených dat cílí na široké spektrum uživatelů, včetně občanů města, návštěvníků, podnikatelů, vývojářů, městských plánovačů a výzkumných institucí, každý s různými potřebami a způsoby využití dat. Občané a návštěvníci města by měli mít přístup k aplikacím poskytujícím aktuální informace o jízdách v řádech, polohách vozidel ve veřejné dopravě v reálném čase, dopravních uzavírkách a informacích o parkování. Tyto aplikace by jim umožnily efektivněji plánovat své cesty, vyhýbat se dopravním zácpám a najít optimální parkování, což by výrazně zlepšilo jejich každodenní mobilitu a zkušenosti s cestováním městem.

Podnikatelé a vývojáři by měli mít zájem o využití otevřených dat pro vývoj nových služeb a aplikací například formou vytváření pokročilých navigačních a informačních systémů, které by mohly zahrnovat funkce jako plánování multimodálních cest, doporučení tras pro cyklisty a chodce nebo analýzy využití veřejné dopravy. Tato data by také mohla být využita pro vytváření řešení zaměřených na zvýšení bezpečnosti na silnicích, snížení dopravních zácp a podporu udržitelné mobility.

Městský plánovač dopravy i výzkumné instituce by měli mít zájem o hlubší analýzu dostupných dat s cílem identifikovat trendy, modelovat dopravní toky a plánovat rozvoj infrastruktury například formou využití dat pro modelování dopadů různých dopravních politik, optimalizaci sítě veřejné dopravy nebo vývoje strategií pro zlepšení dopravní bezpečnosti. Výsledky těchto analýz by mohly sloužit jako podklad pro rozhodování o budoucích investicích do dopravní infrastruktury a služeb.

Aplikace a platformy využívající otevřená data by měly být navrženy tak, aby byly přístupné a snadno použitelné pro všechny skupiny uživatelů. Znamená to, že by příslušné aplikace měly mít intuitivní uživatelská rozhraní, umět personalizaci podle individuálních preferencí a potřeb, a podporovat různá zařízení a platformy. Integrace s existujícími sociálními sítěmi a komunikačními nástroji by také mohla zlepšit šíření informací a podpořit komunitní angažovanost. Projekt otevřených dat by měl poskytnout základ pro vytvoření ekosystému aplikací a služeb, které zlepší život ve městě a podpoří jeho udržitelný rozvoj.

10.4 Časové, finanční a personální zabezpečení

10.4.1 Časový návrh realizace projektu

Fáze 1: Přípravná fáze (1. měsíc - 3. měsíc)

- Analýza a definice požadavků: identifikace klíčových zainteresovaných stran, sběr a analýza požadavků na data a funkčnost platformy
- Výběr technologického stacku: rozhodnutí o použitých technologiích pro sběr, ukládání, zpracování a sdílení dat
- Návrh architektury platformy: vytvoření návrhu IT infrastruktury, databázového schématu a API pro přístup k datům
- Zajištění legislativních a bezpečnostních požadavků: revize právních aspektů sdílení dat a implementace bezpečnostních opatření pro ochranu dat

Fáze 2: Vývoj a testování (4. měsíc - 9. měsíc)

- Vývoj backendu a databáze: programování serverové části aplikace, nastavení databáze a integrace zdrojů dat
- Vývoj frontendu a uživatelského rozhraní: tvorba webového a mobilního rozhraní pro konečné uživatele
- Integrace datových zdrojů: nastavení automatizovaného sběru dat z různých zdrojů a jejich import do platformy
- Testování: provádění testů funkčnosti, zátěže, bezpečnosti a uživatelského testování pro odhalení a opravu chyb

Fáze 3: Spuštění a propagace (10. měsíc - 12. měsíc)

- Pilotní provoz: spuštění platformy v omezeném režimu pro vybranou skupinu uživatelů k otestování v reálných podmínkách
- Sběr zpětné vazby a finální úpravy: analýza zpětné vazby od pilotních uživatelů a provedení nezbytných úprav
- Oficiální spuštění: veřejné zpřístupnění platformy a zahájení jejího provozu,
- Propagační a vzdělávací kampaně: organizace informačních kampaní pro zvýšení povědomí o platformě a vzdělávání uživatelů o možnostech využití dat

Fáze 4: Udržování a rozvoj (od 13. měsíce)

- Monitorování a technická podpora: průběžné sledování provozu platformy, řešení technických problémů a odpovědi na dotazy uživatelů
- Aktualizace a rozšiřování dat: přidávání nových datových zdrojů a aktualizace stávajících dat
- Rozvoj funkcionalit: postupné rozšiřování funkcí platformy na základě potřeb uživatelů a technologických trendů
- Hodnocení a strategické plánování: pravidelné vyhodnocování dosažených výsledků a plánování dalšího rozvoje projektu

Tento časový návrh poskytuje rámec pro systematické a efektivní provedení projektu otevřených dat v oblasti dopravy pro město Otrokovice, s cílem vytvořit uživatelsky

přívětivou a technologicky pokročilou platformu, která bude sloužit potřebám širokého spektra uživatelů a přispěje k lepší dopravní infrastruktuře a službám ve městě.

10.4.2 Finanční plán projektu

Předpokládané náklady (v CZK):

Přípravná fáze:

- Analýza a definice požadavků: 125 000 CZK
- Právní a bezpečnostní konzultace: 75 000 CZK

Vývojová fáze:

- Vývoj softwaru (backend a frontend): 1 250 000 CZK
- Nákup a konfigurace serverové infrastruktury: 250 000 CZK
- Integrace datových zdrojů: 125 000 CZK
- Testování: 175 000 CZK

Spuštění a propagace:

- Pilotní provoz a sběr zpětné vazby: 50 000 CZK
- Marketingové a propagační aktivity: 200 000 CZK

Provoz a rozvoj (ročně):

- Technická podpora a aktualizace: 375 000 CZK
- Rozvoj funkcionalit a přidání datových zdrojů: 250 000 CZK

Celkové předpokládané náklady: 2 875 000 CZK

Důležité je zde v této kapitole zmínit, že projekt má potenciál být částečně financován z Integrovaného regionálního operačního programu (IROP), výzva č. 8 pro území méně rozvinutých regionů, kde je možnost získat dotaci od Evrovského fondu regionálního rozvoje (EFRR) ve výši 85% na celkové způsobilé výdaje.

(https://irop.gov.cz/getmedia/65d1d4f9-71af-425a-ac29-3341458015f0/SPPZP_eGovernment_8_9_11_v_3.pdf.aspx?ext=.pdf)

Návrh zabezpečení potřebných finančních prostředků

- Městský rozpočet: využití rozpočtu města Otrokovice jako hlavního zdroje financování projektu. To zahrnuje přípravu projektového návrhu a jeho schválení městskou radou s přihlédnutím k strategickým cílům a rozpočtovým prioritám města.
- Dotace a granty: aktivní vyhledávání možností financování prostřednictvím národních a evropských fondů, které podporují rozvoj digitální infrastruktury a otevřených dat. Zpracování a podání grantových žádostí s důrazem na přínosy projektu pro veřejnost a splnění specifických kritérií dotací. Vhodným prostředkem k poskytnutí dotace je již výše zmíněný IROP.
- Partnerství se soukromým sektorem: navázání partnerství s technologickými společnostmi a poskytovateli služeb, které by mohly mít zájem na využití otevřených dat. To může zahrnovat sponzorství, spolufinancování vývoje a udržování platformy nebo vývoj společných projektů.
- Crowdfunding a komunitní financování: pro zapojení širší komunity a získání finančních prostředků by mohlo být zváženo využití crowdfundingových platforem. Tento přístup by mohl zároveň sloužit jako marketingový nástroj pro zvýšení povědomí o projektu.

Zabezpečení potřebných finančních prostředků bude vyžadovat kombinaci různých zdrojů a strategií, přičemž důležitá bude přesná příprava, kvalitní prezentace projektu a aktivní komunikace s potenciálními partnery a podporovateli.

10.4.3 Plán personálního zajištění projektu

Projekt bude vyžadovat multidisciplinární tým, který spojí odborníky na IT, data, dopravu, projektové řízení a komunikaci. Mezi klíčové role a jejich zodpovědnosti potřebné pro úspěšnou realizaci a provoz projektu patří:

Projektový manažer

- Počet: 1
- Hlavní zodpovědnosti: koordinace celého projektu, komunikace se zainteresovanými stranami, řízení rozpočtu a časového plánu, řešení problémů.
- Pozadí: zkušenosti s vedením IT projektů, dobré organizační a komunikační dovednosti, schopnost strategického myšlení.

- Předpokládaná měsíční mzda: 60.000 Kč (v souladu s aktuální cenovou hladinou stejné profese na trhu práce)

Vývojáři softwaru (backend a frontend)

- Počet: 2-4
- Hlavní zodpovědnosti: vývoj a implementace backendové a frontendové části platformy, integrace datových zdrojů, zajištění bezpečnosti a výkonnosti aplikace.
- Pozadí: zkušenosti s relevantními programovacími jazyky a frameworky, pochopení principů databázového designu, zkušenosti s cloudovými službami a API.
- Předpokládaná měsíční mzda: 70-80.000 Kč (v souladu s aktuální cenovou hladinou stejné profese na trhu práce)

Analytik dat

- Počet: 1-2
- Hlavní zodpovědnosti: analýza datových potřeb, návrh struktury databáze, zpracování a analýza získaných dat, spolupráce na tvorbě reportů a vizualizací.
- Pozadí: silné analytické dovednosti, zkušenosti s databázovými systémy a nástroji pro analýzu dat, znalost statistických metod.
- Předpokládaná měsíční mzda: 65.000 Kč (v souladu s aktuální cenovou hladinou stejné profese na trhu práce)

Odborník na dopravní systémy

- Počet: 1
- Hlavní zodpovědnosti: poskytování expertních znalostí v oblasti městské dopravy, konzultace při návrhu funkcionalit, validace a interpretace dopravních dat.
- Pozadí: hluboké pochopení městských dopravních systémů, zkušenosti s plánováním dopravy nebo dopravním inženýrstvím.
- Předpokládaná měsíční mzda: 55.000 Kč (v souladu s aktuální cenovou hladinou stejné profese na trhu práce)

Marketingový a komunikační specialisté

- Počet: 1-2
- Hlavní zodpovědnosti: propagace projektu, komunikace s veřejností a zainteresovanými stranami, správa obsahu na webu a sociálních sítích, organizace informačních kampaní.
- Pozadí: zkušenosti s marketingem a PR, schopnost psát a editovat obsah, zkušenosti s digitálním marketingem.
- Předpokládaná měsíční mzda: 50.000 Kč (v souladu s aktuální cenovou hladinou stejné profese na trhu práce)

Technická podpora

- Počet: 1-2 (může být zajištěna externě)
- Hlavní zodpovědnosti: poskytování technické podpory uživatelům, monitorování a řešení technických problémů, průběžné aktualizace a údržba systému.
- Pozadí: zkušenosti s IT podporou, dobré technické a komunikační dovednosti, schopnost rychle řešit problémy.
- Předpokládaná měsíční mzda: 35.000 Kč (v souladu s aktuální cenovou hladinou stejné profese na trhu práce)
- Tento tým by měl být doplněn o externí konzultanty nebo partnery podle potřeby, například pro specifické právní konzultace nebo pro hlubší technické revize. Flexibilita ve složení týmu a schopnost rychle reagovat na vzniklé potřeby bude klíčová pro úspěch projektu.

10.5 Riziková analýza

Riziková analýza je kritickým procesem v plánování a řízení jakéhokoli projektu, který systematicky identifikuje, hodnotí a řeší potenciální hrozby a nejistoty, které mohou ovlivnit dosažení cílů projektu. Tento proces umožňuje projektovým manažerům a týmům předvídat problémy dříve, než se stihnou projevit, a připravit efektivní opatření k jejich minimalizaci nebo úplnému odvrácení. Riziková analýza zahrnuje identifikaci rizik na základě předchozích zkušeností, expertních odhadů, a analýzu potenciálního dopadu a pravděpodobnosti vzniku každého identifikovaného rizika. Na základě těchto informací se pak plánují strategie pro řízení rizik, což může zahrnovat přijetí opatření k redukci rizik,

přenos rizik na jiné strany, akceptaci určitých rizik s připravenými reakčními plány nebo úplné vyvarování se rizikových aktivit.

10.5.1 Identifikovaná rizika

Nedostatečné financování

- Hodnocení: vysoké
- Mitigace: aktivní hledání alternativních zdrojů financování, včetně dotací, grantů a partnerství se soukromým sektorem. Příprava flexibilního rozpočtu umožňující přizpůsobení rozsahu projektu dostupným prostředkům.

Technické problémy při integraci dat

- Hodnocení: střední
- Mitigace: důkladná analýza a testování integračních bodů před zahájením plného vývoje. Spolupráce s poskytovateli dat pro zajištění kompatibility a kvality dat.

Odpor ze strany poskytovatelů dat

- Hodnocení: střední
- Mitigace: budování silných partnerství a transparentní komunikace s poskytovateli dat. Demonstrace přínosů projektu pro veřejnost i pro poskytovatele dat.

Bezpečnostní hrozby a únik dat

- Hodnocení: vysoké
- Mitigace: implementace silných bezpečnostních protokolů, šifrování dat a pravidelné bezpečnostní audity. Vytvoření plánu reakce na incidenty.

Nízká adopce a využití platformy veřejností

- Hodnocení: střední
- Mitigace: aktivní marketingové a vzdělávací kampaně zaměřené na zvyšování povědomí a demonstraci hodnoty platformy pro konečné uživatele.

Zastarání technologie

- Hodnocení: nízké
- Mitigace: plánování s přihlédnutím k budoucím technologickým trendům a zajištění možnosti snadného upgradu a rozšíření platformy.

Právní a regulatorní otázky

- Hodnocení: střední
- Mitigace: spolupráce s právními experty pro zajištění souladu projektu s místními i mezinárodními zákony a regulacemi, zejména v oblastech ochrany dat a soukromí.

Závislost na externích dodavatelích

- Hodnocení: střední
- Mitigace: diverzifikace dodavatelů a služeb, vytvoření záložních plánů pro klíčové komponenty a služby.

Nedostatečná kvalita dat

- Hodnocení: vysoké
- Mitigace: zavedení procesů pro průběžné monitorování a zlepšování kvality dat, včetně validace a čištění dat.

Riziková analýza ukazuje, že projekt čelí řadě výzev, které mohou ohrozit jeho úspěšnou realizaci a provoz. Klíčem k mitigaci těchto rizik je pečlivé plánování, proaktivní řízení a adaptabilita. Příprava na možné problémy a vytvoření efektivních strategií pro jejich řešení zvýší pravděpodobnost úspěchu projektu a jeho pozitivního dopadu na město Otrokovice a jeho obyvatele.

V kontextu projektů otevřených dat riziková analýza nabízí neocenitelný přehled potenciálních výzev, které mohou zahrnovat technické problémy, nedostatečné financování, právní omezení, odpor veřejnosti nebo uživatelů, a mnoho dalších. Důkladné provedení rizikové analýzy a průběžné monitorování identifikovaných rizik nejenže zvyšuje šance na úspěch projektu, ale také přispívá k lepšímu řízení zdrojů, optimalizaci nákladů a zlepšení spokojenosti všech zúčastněných stran. Riziková analýza je pro udržitelný rozvoj a inovace

v rámci jakéhokoli projektu zásadní, poskytujíc projektovým týmům nástroje a informace potřebné k navigaci v nejistém a dynamickém prostředí.

10.6 Komunikace a propagace

Komunikace a propagace projektu jsou zásadní pro jeho úspěch a široké přijetí mezi občany, podniky a dalšími zainteresovanými stranami. V průběhu celého projektu bude potřeba klást důraz na transparentnost, pravidelnou komunikaci a zapojení veřejnosti. Již od samého začátku projektu by měla být nastavena strategie komunikace, která zahrne informování veřejnosti o cílech projektu, jeho přínosech a očekávaných výsledcích. Tato strategie by měla využívat různé kanály, včetně městského webu, sociálních sítí, tiskových zpráv a veřejných prezentací, aby zajistila, že informace o projektu dosáhnou co nejširšího spektra obyvatel. Kromě toho by měly být pravidelně organizovány veřejné workshopy a setkání, na kterých by občané měli mít možnost vyjádřit své názory, položit otázky a přímo se podílet na tvarování projektu.

Během realizace projektu by měla být veřejnost průběžně informována o postupu prací, dosažených milnících a překonaných výzvách. Tato komunikace by měla zahrnovat aktualizace na webových stránkách projektu, pravidelné newslettery pro přihlášené zájemce a využití mediálních partnerství pro širší pokrytí. Zvláštní pozornost by měla být věnována případným změnám v projektovém plánu, aby byla veřejnost včas informována o jakýchkoli úpravách časového harmonogramu nebo rozsahu projektu. Cílem by mělo být udržet stálý zájem a podporu občanů tím, že jim projekt poskytne jasný přehled o tom, jak postupuje a jaké konkrétní kroky jsou/byly podnikány k dosažení jeho cílů.

Po dokončení projektu bude klíčovou součástí komunikační strategie široká propagace nově vytvořené platformy a jejích funkcí například formou cílené marketingové kampaně na sociálních médiích, formou spolupráce s místními médii pro zvýšení povědomí a speciální akcí, které město představí platformu veřejnosti a ukáže, jak ji mohou využívat ke zlepšení své každodenní dopravní zkušenosti. Zásadní bude také zpětná vazba od uživatelů platformy, která bude aktivně vyhledávána prostřednictvím online dotazníků, veřejných fór a přímé interakce. Tato zpětná vazba poslouží nejen jako nástroj pro další vylepšení platformy, ale také jako důležitý prvek veřejné komunikace, který ukáže, že město Otrokovice je otevřené názorům svých občanů a je připravené na jejich základě jednat. Veřejná komunikace a propagace projektu budou klíčové pro jeho úspěšnou integraci do každodenního života města a pro maximalizaci jeho pozitivního dopadu na komunitu.

Úspěch projektu otevřených dat v oblasti dopravy nezávisí pouze na jeho technické dokonalosti, ale také na schopnosti přesvědčit veřejnost o jeho užitečnosti a významu pro komunitu. Proto bude po dokončení projektu pokračovat intenzivní komunikační strategie, která se zaměří na zviditelnění reálných příběhů a případových studií lidí a podniků, jejichž každodenní život nebo činnost byly platformou pozitivně ovlivněny. Tímto způsobem může projekt ukázat praktické přínosy prostřednictvím osobních svědectví a zkušeností, což může významně přispět k hlubšímu porozumění a větší ochotě platformu využívat. Tento přístup podpoří nejen občanskou angažovanost a zvýší důvěru v městské projekty, ale podnítl také další diskusi a spolupráci mezi městem a jeho obyvateli, čímž se otevřou nové možnosti pro budoucí inovace a zlepšení ve veřejných službách.

ZÁVĚR

V rámci teoretické části diplomové práce byl proveden průzkum problematiky veřejné správy, strategického plánování, dopravy a konceptu open data. V souladu s těmito oblastmi byla následně v praktické části provedena socio-ekonomická analýza města Otrokovice, která identifikovala klíčové faktory ovlivňující dopravu v regionu. Na základě této analýzy byl proveden rozbor současného stavu open dat v oblasti dopravy ve městě Otrokovice, zahrnující samotnou infrastrukturu a strategické plány města. SWOT analýza ukázala, že přínosy open dat v oblasti dopravy jsou značné, ale existují i výzvy, zejména v oblasti technického a legislativního zajištění. Příklady dobré praxe z jiných měst naznačují možnost využití open dat ke zlepšení dopravní situace a posílení transparentnosti veřejné správy. Na základě všech zjištění byl pak vypracován návrh na vytvoření platformy open data v oblasti dopravy pro město Otrokovice. Tento návrh zahrnuje stanovení cílů projektu, obsah a zdroje dat, identifikaci uživatelů, finanční, časový a personální plán, rizikovou analýzu i strategii komunikace a propagace. Implementace navržené platformy open data by mohla přinést značné výhody pro město Otrokovice, včetně zlepšení efektivity dopravních systémů, podpory mobility a zvýšení transparentnosti ve veřejné správě. Zároveň by tato platforma mohla poskytnout občanům a dalším zainteresovaným stranám přístup k relevantním datům, které by mohly sloužit jako základ pro inovativní projekty a rozhodování ve prospěch rozvoje města a jeho obyvatel. Vzhledem k dynamické povaze digitálního prostředí a neustálému vývoji technologií je však důležité zajistit pružnost a adaptabilitu navrženého řešení, aby bylo schopno reagovat na budoucí potřeby a výzvy v oblasti dopravy i veřejné správy.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

1. ADDINK, Henk, 2019. *Good Governance: Concept and Context*. Oxford: Oxford University Press. ISBN 978-0-19-884115-9.
2. BINEK, Jan a GALVASOVÁ, Iva. *Rozvojový interaktivní audit*. Brno: GaREP, 2011. ISBN 978-80-904308-9-1.
3. BÍNA, Ladislav; ŠOUREK, David a ŽIHLA, Zdeněk, 2007. *Letecká doprava II*. V Praze: Vysoká škola obchodní. ISBN 978-80-86841-07-6.
4. BUDIŠ, Petr a HŘEBÍKOVÁ, Iva. *Datové schránky: fungování, doručování, bezpečnost, návody*. Právo (ANAG). Olomouc: ANAG, 2010. ISBN 978-80-7263-617-4.
5. BUTTON, Kenneth. *Transport economics*. 3rd ed. Northampton: MA: Elgar, 2010. ISBN 978-184-0641-899.
6. FOTR, Jiří. *Tvorba strategie a strategické plánování: teorie a praxe*. Expert (Grada). Praha: Grada, 2012. ISBN 978-80-247-3985-4.
7. GROS, Ivan. *Velká kniha logistiky*. Praha: Vysoká škola chemicko-technologická v Praze, 2016. ISBN 978-80-7080-952-5.
8. HANZELKOVÁ, Alena; KEŘKOVSKÝ, Miloslav a VYKYPĚL, Oldřich. *Strategické řízení: teorie pro praxi*. 3. přepracované vydání. C.H. Beck pro praxi. V Praze: C.H. Beck, 2017. ISBN 978-80-7400-637-1.
9. JAKUBÍKOVÁ, Dagmar. *Strategický marketing: strategie a trendy*. 2., rozš. vyd. Expert (Grada). Praha: Grada Publishing, 2013. ISBN 978-80-247-4670-8.
10. JEŽEK, Jiří; SLACH, Ondřej a ŠILHÁNKOVÁ, Vladimíra. *Strategické plánování obcí, měst a regionů: vybrané problémy, výzvy a možnosti řešení*. Praha: Wolters Kluwer, 2015. ISBN 978-80-7552-263-4.
11. JOEL, Gurin. *Open Data Now: The Secret to Hot Startups, Smart Investing, Savvy Marketing, and Fast Innovation*. New York: McGraw Hill Education, 2014. ISBN 00-718-2978-4.

12. KADEČKA, Stanislav a PRŮCHA, Pet. *Správní právo – obecná část, Multimediální učební text. 2.*, nezměn. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2008. ISBN 9788021045880.
13. KAKULAPATI, Vijayalakshmi. *Open Data*. Ed. London: Intech Open, 2022. ISBN 978-1-83968-316-9.
14. KITCHIN, Rob. *The Data Revolution: Big Data, Open Data, Data Infrastructures and Their Consequences*. California: Sage Publication, 2014. ISBN 978-1446287484.
15. KOLMAN, Petr. *Stručně k principu transparentnosti veřejné správy*. Praha: Česká advokátní komora, 2012. ISBN 1210-6348.
16. KOUDELKA, Zdeněk. *Samospráva*. Praha: Linde, 2007. ISBN 978-80-7201-665-5.
17. KRAFT, Stanislav. *Základy geografie dopravy*. České Budějovice: Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, 2015. ISBN 978-80-7394-527-5.
18. KRBOVÁ, Jana. *Strategické plánování ve veřejné správě*. Praha: Wolters Kluwer, 2016. ISBN 978-80-7552-587-1.
19. LABOUNKOVÁ, Vladimíra; PŮČEK, Milan a ROHREROVÁ, Ludmila. *Metodická příručka pro zpracování strategických rozvojových dokumentů mikroregionů*. Brno: Ústav územního rozvoje, 2009. ISBN 978-80-87318-02-7.
20. LIDINSKÝ, Vít; ŠVARCOVÁ, Ivana; BUDIŠ, Petr a LOEBL, Zbyněk. *EGovernment bezpečně*. Praha: Grada, 2008. ISBN 978-80-247-2462-1.
21. LOCHMANNOVÁ, Alena. *Veřejná správa: základy veřejné správy*. Prostějov: Computer Media, 2017. ISBN 978-80-7402-295-1.
22. MOCK, William BT. *An Interdisciplinary Introduction to Legal Transparency: A Tool for Rational Development. 2*. Penn State: International Law Review, 2000. ISBN 293-304.

23. MONINO, Jean-Louis a SEDKAOUI, Soraya. *Big Data, Open Data and Data Development*. 3 ed. Hoboken: NJ: Wiley, 2016. ISBN 978-1-848-21880-2.
24. MYNÁŘÍK, Jaroslav. *Doprava a přeprava*. Praha: Pro Dopravní vzdělávací institut vydal Nadatur, 2010. ISBN 80-727-0030-8.
25. NEUBERGOVÁ, Kristýna. *Ekologické aspekty dopravy*. Praha: Vydavatelství ČVUT, 2005. ISBN 80-010-3131-4.
26. PERNICA, Petr. *Doprava a zasílatelství*. Praha: ASPI Publishing, 2001. ISBN 80-863-9513-8.
27. POMAHAČ, Richard. *Veřejná správa*. Praha: C. H. Beck, 2013. ISBN 978-80-7400-447-6.
28. PRUŠA, Jiří. *Svět letecké dopravy*. Praha: Galileo CEE Service ČR, 2007. ISBN 978-80-239-9206-9.
29. PRŮCHA, Petr. *Správní právo: obecná část*. 6., dopl. a aktualiz. vyd., Brno: Vydavatelství Masarykovy univerzity, 2004. ISBN 978-80-7239-281-0.
30. PRŮCHA, Petr. *Správní právo: obecná část*. 8., dopl. a aktualiz. vyd., (V nakl. Doplněk 3.). Brno: Doplněk, 2012. ISBN 978-80-7239-281-0.
31. SIXTA, Josef a MAČÁT, Václav. *Logistika: teorie a praxe*. Business books (CP Books). Brno: CP Books, 2005. ISBN 80-251-0573-3.
32. SLÁDEČEK, Vladimír. *Obecné správní právo*. 2., aktualiz. a přeprac. vyd. Praha: ASPI, 2009. ISBN 978-80-7357-382-9.
33. STAŠA, Josef. *Úvod do českého správního práva*. 4. dopl. vyd. Praha: Vydavatelství PA ČR, 2001. ISBN 80-725-1067-3.
34. ŠIROKÝ, Jaromír. *Technologie dopravy*. Vyd. 3., rozš. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2010. ISBN 978-80-86530-67-3.
35. ŠIROKÝ, Jaromír. *Základy technologie a řízení dopravy*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2007. ISBN 978-80-7194-983-1.

36. REKTOŘÍK, Jaroslav a ŠELEŠOVSKÝ, Jan. *Strategie rozvoje měst, obcí, regionů a jejich organizací*. Příručka (Masarykova univerzita). Brno: Masarykova univerzita, 1999. ISBN 80-210-2126-8.
37. VAŠTÍKOVÁ, Miroslava. *Marketing služeb – efektivně a moderně*. 2 vyd., Praha: Grada, 2014. ISBN 978-80-247-5037-8.
38. ZELENÝ, Lubomír. *Osobní doprava*. V Praze: C.H. Beck, 2017. ISBN 978-80-7400-681-4.
39. ZURYNEK, Josef; ZELENÝ, Lubomír a MERVART, Michal. *Dopravní procesy v cestovním ruchu*. Praha: ASPI, 2008. ISBN 978-80-7357-335-5.
40. ŽEMLIČKA, Zdeněk a MYNÁŘÍK, Jaroslav, 2010. *Doprava a přeprava*. Praha: Pro Dopravní vzdělávací institut vydal Nadatur. ISBN 978-80-7270-030-1.

SEZNAM ONLINE ZDROJŮ

1. ČSÚ. *ORP Otrokovice*. Online. Dostupné z: <https://www.czso.cz/documents/11284/17887051/7205m01.png/597fc24c-0d86-4940-8805-5011a3bda325?version=1.1&t=1690793985847>. [cit. 2024-04-13].
2. CIEŚLA, Maria, 2021. *Modern Urban Transport Infrastructure Solutions to Improve the Safety of Children as Pedestrians and Cyclists*. Online. Infrastructures. ISBN 2412-3811. Dostupné z: <https://doi.org/10.3390/infrastructures6070102>. [cit. 2024-04-13].
3. ČSÚ. *Sčítání lidu, dom a bytů – analýza výsledků Zlínský kraj*. Online. 2023. Dostupné z: <https://www.czso.cz/documents/10180/165171627/17034922.pdf/a3934ea4-ac21-4fe2-b509-8bb0435df07d?version=1.23>. [cit. 2024-04-13].
4. ČSÚ. *Vybrané ukazatele za správní obvod Otrokovice v letech 2001–2022*. Online. Dostupné z: <https://www.czso.cz/documents/11284/17857919/727205.pdf/b4ecee f4-7554-4258-84b6-44885e201f64?version=1.17>. [cit. 2024-04-13].
5. DOPRAVNÍ SPOLEČNOST ZLÍN – OTROKOVICE. *Schéma sítě MHD Zlín - Otrokovice*. Online. Dostupné z: <https://www.dszo.cz/mapy-a-schemata-mhd/>. [cit. 2024-04-13].
6. GOV.CZ. *Otevřená data*. Online. Dostupné z: <https://data.gov.cz/datové-sady?poskytovatel=https%3A%2F%2Frpp-opendata.egon.gov.cz%2Fodrpp%2Fzdroj%2Forgán-veřejné-moci%2F00284301>. [cit. 2024-04-13].
7. INSTITUT PRO MÍSTNÍ SPRÁVU. *Slovník nejčastěji používaných pojmů ve Veřejné správě*. Online. Dostupné z: <http://svs.institutpraha.cz/>. [cit. 2024-04-13].

8. KOLOBĚŽKY JSOU ŽIVOT. *Nepříznivé vlivy dopravy na životní prostředí*. Online. Dostupné z: <https://kolobka.netstranky.cz/doprava-a-environment/nepriznive-vlivy-dop.html>. [cit. 2024-04-13].
9. LOHNISKÝ, Tomáš, 2016. Vize rozvoje města Odolena Voda. *Obec & finance*. ISSN 1211-4189.
10. MANAGEMENTMANIA. *G2B (Government to Business)*. Online. Dostupné z: <https://managementmania.com/cs/g2b-government-to-business>. [cit. 2024-04-13].
11. MANAGEMENTMANIA. *G2G (Government to Government)*. Online. Dostupné z: <https://managementmania.com/cs/g2g-government-to-government>. [cit. 2024-04-13].
12. MANAGEMENTMANIA. *G2C (Government to Citizen)*. Online. Dostupné z: <https://managementmania.com/cs/g2c-government-to-citizen>. [cit. 2024-04-13].
13. MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. *Strategie BESIP 2021- 2030*. Online. 2020. Dostupné z: <https://besip.cz/Besip/media/Besip/data/web/Strategie-BESIP-2021-2030.pdf>. [cit. 2024-04-13].
14. MINISTERSTVO VNITRA ČESKÉ REPUBLIKY. *Elektronické služby eGovernmentu*. Online. 2020. Dostupné z: <https://www.mvcr.cz/clanek/elektronicke-sluzby-egovernmentu.aspx>. [cit. 2024-04-13].
15. MINISTERSTVO VNITRA ČESKÉ REPUBLIKY. *Co je eGovernment?* Online. 2020. Dostupné z: <https://www.mvcr.cz/clanek/co-je-egovernment.aspx>. [cit. 2024-04-13].
16. MINISTERSTVO VNITRA ČESKÉ REPUBLIKY. *Informační koncepce ČR*. Online. 2020. Dostupné z: [https:// archi.gov.cz/ikcr](https://archi.gov.cz/ikcr). [cit. 2024-04-13].
17. OTROKOVICE.CZ. *Strategie bezpečnosti silničního provozu města Otrokovice*

- na období 2018-2025. Online. Dostupné z: [Dostupné online z https://otrokovice.cz/assets/File.ashx?id_org=11673&id_dokumenty=11849](https://otrokovice.cz/assets/File.ashx?id_org=11673&id_dokumenty=11849). [cit. 2024-04-13].
18. POHNIMESTEM.CZ. *Udržitelná doprava*. Online. Dostupné z: <https://www.pohnimestem.cz/strategie>. [cit. 2024-04-13].
19. PERNICE, Davide. *Silniční doprava: dopravní a bezpečnostní předpisy*. Online. In: Dostupné z: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/cs/sheet/129/silnicni-doprava-dopravni-a-bezpecnostni-predpisy>. [cit. 2024-04-13].
20. VEŘEJNÝ OCHRÁNCE PRÁV. *Transparentnost jako nástroj k potlačení korupce*. *Ombudsman: Veřejný ochránce práv*. Online. Dostupné z: <https://www.ochrance.cz/aktualne/transparentnost-jako-nastroj-k-potlacenik-korupce/>. [cit. 2024-04-13].
21. VLÁDA.CZ. *Symbol eGON*. Online. Dostupné z: https://www.vlada.cz/assets/media-centrum/aktualne/egovernment_act.pdf. [cit. 2024-04-13].
22. ŽELEZNICE ČR. *Správa železniční dopravní cesty*. Online. Dostupné z: <https://www.spravazeleznic.cz/index.html>. [cit. 2024-04-13].

SEZNAM OBRÁZKŮ

<i>Obrázek 1 - Členění veřejné správy, Zdroj: vlastní zpracování</i>	14
<i>Obrázek 2 - symbol eGON, Zdroj: https://www.vlada.cz/assets/media-centrum/aktualne/egovernment_act.pdf</i>	18
<i>Obrázek 3 - Vztah strategického plánování ke strategickému managementu, Zdroj: vlastní zpracování dle Krbové (2017)</i>	21
<i>Obrázek 4 - Administrativní mapa správního obvodu města Otrokovice, Zdroj: ČSÚ (2024)</i>	43
<i>Obrázek 5 - Datová sada Úřední deska (město Otrokovice) na portále Otevřená data, Zdroj: GOV.CZ (2024)</i>	58
<i>Obrázek 6 - MHD schéma Zlín – Otrokovice, Zdroj: Dopravní společnost Zlín-Otrokovice (2024)</i>	59
<i>Obrázek 7 - Počet dojíždějících/vyjíždějících do/z obce a saldo dojížděky podle SO ORP, Zdroj: ČSÚ (2021, s. 71)</i>	62
<i>Obrázek 8 - Úvodní stránka datového portálu města Olomouce, Zdroj: Data.olomouc.eu (2024)</i>	74

SEZNAM TABULEK

<i>Tabulka 1 - Pravidlo SMARTER, Zdroj: vlastní zpracování dle Fotr a kolektiv (2012)</i>	24
<i>Tabulka 2 - Základní ukazatele sídelní struktury podle správních obvodů ORP, Zdroj: ČSÚ (2021, s. 11)</i>	47
<i>Tabulka 3 - Obyvatelstvo Otrokovic podle pohlaví, věku a správních obvodů obcí s rozšířenou působností, Zdroj: ČSÚ (2021, s. 19)</i>	48
<i>Tabulka 4 - Obyvatelstvo podle ekonomické aktivity a správních obvodů obcí s rozšířenou působností, Zdroj: ČSÚ (2021, s. 39)</i>	49
<i>Tabulka 5 - Zaměstnaní a míra zaměstnanosti podle věku a správních obvodů obcí s rozšířenou, Zdroj: ČSÚ (2021, s. 44)</i>	50
<i>Tabulka 6 - Zaměstnaní podle odvětví ekonomické činnosti a správních obvodů obcí s rozšířenou působností, Zdroj: ČSÚ (2021, s. 48)</i>	51
<i>Tabulka 7 - Zaměstnaní podle postavení v zaměstnání a správních obvodů obcí s rozšířenou působností, Zdroj: ČSÚ (2021, s. 52)</i>	52
<i>Tabulka 8 - Ekonomické subjekty se sídlem na území správního obvodu Otrokovice, Zdroj: ČSÚ (2024)</i>	53
<i>Tabulka 9 - Statistika dopravní obslužnosti v Otrokovicích, Zdroj: ČSÚ (2021, s. 150)</i>	55