

Analýza dopravy města Holešova a možnosti rozvoje

Dominik Kyselka

Bakalářská práce
2021



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva

Akademický rok: 2020/2021

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

Jméno a příjmení: **Dominik Kyselka**
Osobní číslo: **M18435**
Studijní program: **B6202 Hospodářská politika a správa**
Studijní obor: **Veřejná správa a regionální rozvoj**
Forma studia: **Prezenční**
Téma práce: **Možnosti rozvoje dopravy města Holešova**

Zásady pro vypracování

Úvod

Definujte cíle práce a použité metody zpracování práce.

I. Teoretická část

- Na základě literární rešerše charakterizujte základní teoretické poznatky vztahující se k oblastem dopravy, strategického plánování, veřejné správy a regionálního rozvoje.

II. Praktická část

- Analyzujte a zhodnoťte aktuální stav dopravy města Holešova a vymezte potenciální hrozby a příležitosti.
- Na základě zjištění vytvořte návrhy na zlepšení aktuálního stavu dopravy města Holešova.

Závěr

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

Seznam doporučené literatury:

FOTR, Jiří. *Tvorba strategie a strategické plánování: teorie a praxe*. Praha: Grada, 2012, 381 s. ISBN 978-80-247-3985-4.
PAVLÍK, Marek, Karel ŠIMKA, Josef POSTRÁNECKÝ a Richard POMAHÁČ. *Moderní veřejná správa: zvyšování kvality veřejné správy, dobrá praxe a trendy*. Praha: Wolters Kluwer, 2020, 162 s. ISBN 978-80-7598-048-9.
SHAFRITZ, Jay M. a Albert C. HYDE. *Public administration: classic readings*. 7th ed. Australia: Wadsworth Cengage Learning, 2012, 551 s. ISBN 978-11-113-4276-0.

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

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

L.S.

doc. Ing. David Tuček, Ph.D.
děkan

RNDr. Pavel Bednář, Ph.D.
ředitel ústavu

Ve Zlíně dne 15. ledna 2021

PROHLÁŠENÍ AUTORA BAKALÁŘSKÉ/DIPLOMOVÉ PRÁCE

Prohlašuji, že

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

Prohlašuji,

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

Ve Zlíně 09. 06. 2021

Jméno a příjmení: Dominik Kyselka

.....
podpis diplomanta

ABSTRAKT

Bakalářská práce s názvem Analýza dopravy města Holešova a možnosti rozvoje se zabývá dopravní situací města Holešova a návrhům možných řešení této problematiky. Teoretická část je zaměřena na obecnou definici základních pojmů vztahující se k dané problematice. V závěru teoretické části je definována doprava, její druhy a vybrané základní aspekty. Praktická část je věnována vybranému území, jeho obecné charakteristice, historii, populačnímu vývoji a finančnímu hospodaření. Následně je za pomoci metody SWOT analýzy a polostrukturovaných rozhovorů analyzován současný stav dopravy města Holešova. Na základě výsledků provedených analýz jsou stanoveny návrhy doporučení pro zlepšení současné dopravní situace.

Klíčová slova:

veřejná správa, strategické plánování, doprava, analýza dopravy, SWOT analýza, opatření

ABSTRACT

The bachelor's thesis entitled Analysis of the transport of the town of Holešov and the possibilities of development deals with the traffic situation of the town of Holešov and proposals for possible solutions to this issue. The theoretical part is focused on the general characterization of basic concepts related to the issue. At the end of the theoretical part, transport, its types and selected basic aspects are defined. The practical part is devoted to the selected area, its general characteristics, history, population development and financial management. Subsequently, the current state of transport in the town of Holešov is analysed using the method of SWOT analysis and semi-structured interviews. Based on the results of the analyses, draft recommendations for improving the current traffic situation are set.

Keywords:

Public administration, strategic planning, transport, transport analysis, SWOT analysis, measures

Na tomto místě bych rád poděkoval Ing. Lukáši Zlámalovi za jeho podporu a cenné rady při zpracování bakalářské práce.

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

OBSAH

ÚVOD	9
CÍLE A METODY ZPRACOVÁNÍ PRÁCE	10
I. TEORETICKÁ ČÁST	11
1 VEŘEJNÁ SPRÁVA	12
1.1 POJEM VEŘEJNÁ SPRÁVA	12
1.2 ZÁKLADNÍ ČLENĚNÍ VEŘEJNÉ SPRÁVY	12
1.3 VÝKON VEŘEJNÉ SPRÁVY	14
1.4 ZÁKLADNÍ LEGISLATIVA VZTAHUJÍCÍ SE K VEŘEJNÉ SPRÁVĚ	15
2 REGIONÁLNÍ ROZVOJ	18
2.1 POJEM REGIONÁLNÍ ROZVOJ	18
2.2 REGIONÁLNÍ POLITIKA	19
3 STRATEGICKÉ PLÁNOVÁNÍ	20
3.1 ÚVOD DO PROBLEMATIKY STRATEGICKÉHO PLÁNOVÁNÍ	20
3.2 ČLENĚNÍ STRATEGICKÉHO PLÁNOVÁNÍ	21
3.3 FÁZE STRATEGICKÉHO PLÁNOVÁNÍ	22
4 FINANČNÍ HOSPODAŘENÍ OBCÍ	24
4.1 ROZPOČTOVÝ VÝHLED	24
4.2 ROZPOČET	24
5 DOPRAVA	26
5.1 VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ	26
5.2 DRUHY DOPRAVY	27
5.3 ÚZEMNÍ A STRATEGICKÉ PLÁNOVÁNÍ V DOPRAVĚ.....	29
5.4 NÁSTROJE REGULACE DOPRAVY	31
5.5 DOPRAVA A JEJÍ ZÁKLADNÍ ÚSKALÍ	32
II. PRAKTICKÁ ČÁST	35
6 MĚSTO HOLEŠOV	36
6.1 HISTORIE MĚSTA	36
6.2 OBYVATELSTVO.....	37
6.3 SPRÁVA MĚSTA	38
6.4 ZÁKLADNÍ DOPRAVNÍ DOKUMENTY MĚSTA	39
6.5 CHARAKTERISTIKA DOPRAVY MĚSTA HOLEŠOVA.....	40
6.6 FINANCOVÁNÍ MĚSTA HOLEŠOVA.....	40
7 ANALÝZA OBLASTI DOPRAVY MĚSTA HOLEŠOVA	42

7.1	SWOT ANALÝZA	42
7.2	ROZHOVOR	47
7.3	SHRnutí VÝSLEDKŮ PROVEDENÝCH ANALÝZ	49
7.4	VYHODNOCENÍ	50
8	MOŽNOSTI ŘEŠENÍ CYKLISTICKÉ DOPRAVY.....	51
8.1	POPIS AKTUÁLNÍHO STAVU CYKLISTICKÉ DOPRAVY	51
8.2	DOPORUČENÍ JEDNOTLIVÝCH ŘEŠENÍ.....	52
8.3	OTÁZKY K REALIZACI OPATŘENÍ	57
	ZÁVĚR	61
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....	63
	SEZNAM INTERNETOVÝCH ZDROJE	66
	SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK.....	69
	SEZNAM OBRÁZKŮ	70
	SEZNAM TABULEK.....	71
	SEZNAM GRAFŮ	72

ÚVOD

Doprava je součástí každodenního života nás všech. Doprava slouží především k přepravě zboží či osob, z čehož plyne, že pro města je v současné době nutností mít vybudovanou kvalitní dopravní infrastrukturu, která napomáhá k jejich celkovému rozvoji. Kladným příkladem je propracovaná cyklistická síť či zajištění veřejné hromadné dopravy. Nadužívání dopravy sebou nese určitá negativa v podobě špatného vlivu na životní prostředí či zvýšené dopravní intenzity, která sebou přináší další možné problémy (nedostatek parkovacích míst, ohrožení bezpečnosti účastníků provozu). Práce se zabývá analýzou současného stavu dopravy města Holešova, kde se podrobněji věnuje pozitivním a negativním stránkám dopravy ve městě.

Bakalářská práce s názvem Analýza dopravy města Holešova a možnosti rozvoje je dělena na dvě části – teoretickou a praktickou. Teoretická část se věnuje obecným pojmům, které byly definovány na základě literárních rešerší, a které s problematikou oblasti dopravy úzce souvisí. Jedná se o pojmy, kterými jsou například veřejná správa, regionální rozvoj a strategické plánování. Značná část teoretické části je věnována problematice dopravy, jejím druhům, významu strategického a územního plánování v dopravě a v posledním bodě jsou zmíněna vybraná základní úskalí dopravy.

Na začátku praktické části je představena obecná charakteristika města Holešova, jeho historie, populační vývoj, správa a financování města. Podstatnou část praktické části tvoří analýza dopravy města Holešova, která se skládá z provedené SWOT analýzy a polostrukturovaných rozhovorů. Na základě výsledků provedených analýz práce jsou v závěru praktické části doporučeny možnosti řešení dopravní situace ve vybraném území. Tato doporučení jsou navržena v souladu s cíli strategického a územního dokumentu města.

CÍLE A METODY ZPRACOVÁNÍ PRÁCE

Hlavní cíl

Hlavním cílem této práce je analýza dopravní situace vybraného území a na základě jejího zjištění doporučení návrhů možných řešení ke zlepšení stávající situace.

Vedlejší cíle

Dalšími cíli práce jsou především předložit základní teoretické poznatky, které se vztahují k oblasti dopravy. Mimo oblast dopravy se jedná především o veřejné správy, regionálního rozvoje a strategického plánování. Vedlejším cílem práce je také charakterizovat vybrané území z několika hledisek – obecného, historického, populačního, dopravního a finančního.

Způsob zpracování a sběr dat

Bakalářská práce byla zpracována převážně za využití metod kvalitativního výzkumu. Jednalo se o práci s primárními i sekundárními daty.

Použité metody

Praktická část navazuje na poznatky z teoretické části. Pro účely analýzy byly vybrány konkrétní metody analýz, kterými jsou **SWOT analýza**, tedy analýza silných a slabých stránek, příležitostí a hrozeb a metoda **polostrukturovaného rozhovoru**, jehož podstata spočívá v předem připravených otázkách s tím, že dotazovaní mají možnost se od tématu odklonit na základě reakcí na různé podněty. V práci byla také použita metoda **analýzy literárních zdrojů a veřejně dostupných zdrojů**, tedy webových stránek, strategických dokumentů a územního plánu.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 VEŘEJNÁ SPRÁVA

V této kapitole je charakterizován pojem veřejná správa, její základní členění, rozdíl mezi výkonem veřejné správy v přenesené a samostatné působnosti a základní legislativa, která se k veřejné správě vztahuje.

Veřejná správa (VES) je nedílnou součástí našeho běžného života a potýkáme se s ní již od našeho narození. Její historie počíná ve starověkém Římě, kdy byla využívána k organizaci tehdejšího chování lidí. Definovat VES není snadné, jelikož se neustále mění a má zastoupení v mnoha vědních oborech. Pro účel bakalářské práce je třeba si ji více přiblížit, jelikož výkon veřejné správy je pro dopravu nezbytným článkem pro její celkový chod.

1.1 Pojem veřejná správa

Podle Průchy (2012, s. 48) je VES charakterizována jako správa veřejných záležitostí prováděná jako součást realizace výkonné moci státu. Dále můžeme veřejnou správu chápat jako správu lidí a věcí při plnění účelů státu, přičemž tato definice zdůrazňuje spíše řídicí fázi správy a minimalizuje tak její právní a formální stránku. (Shrafitz, Hyde, 2012, s. 46)

Důležitými subjekty VES jsou orgány a instituce, které se svou činností podílejí na organizování veřejných záležitostí, resp. veřejných služeb a také na mocenské ochraně veřejného zájmu. (Průcha, 2012, s. 59)

Činnost orgánů VES je velice rozmanitá, proto je nutné vymezení jejich působností a pravomocí. Působnost orgánů se ve VES dělí na věcnou, územní a funkční, kdy věcná se vztahuje k předmětu činnosti instituce, územní k místu, kde instituce realizuje svoji činnost a funkční, která souvisí s tím, který orgán bude rozhodovat v 1. stupni správního řízení. Hlavním úkolem VES je tedy zajištění plnění rozhodnutí volených orgánů a celkového souladu se zákony, které VES realizuje, a kterými se musí zároveň řídit. V současné době se VES chápe spíše jako činnost pro obyvatelstvo, což je také jinak nazýváno služba veřejnosti. (Peková, 2008, s. 87 - 88)

1.2 Základní členění veřejné správy

Veřejnou správu členíme na státní správu a samosprávu, která je vykonávána příslušnými správními orgány, které mají postavení orgánů VES. (Průcha, 2012, s. 59)

Státní správa má vždy povahu VES a je jejím základním druhem. Je začleněna do mocenské struktury státu a zároveň je součástí jeho výkonné moci. Důležité jsou také vztahy s ostatními součástmi státní moci. Vnitřní organizace státní správy fungují na principu

vertikální hierarchie, omezení jejich autonomie rozhodování a vztazích podřízenosti a nadřízenosti. Na bázi těchto principů jsou poté pracovníci státní správy do svých funkcí dosazeni jmenováním nebo na základě pracovního poměru. (Přenosil, Volek, 2005, s. 27, 28)

Jak již bylo výše zmíněno, druhým základním členěním VES je na **samosprávu**. Ta je podle Průchy (2012, s. 65) definována jako veřejná správa, která je uskutečňována jinými veřejnoprávními subjekty než těmi státními.

Výkon veřejné správy je samosprávním institucím ukládán prostřednictvím zákonů, kdy jim je také svěřen do jejich samostatné působnosti. Tato přenesená veřejná správa se liší od státní správy a postupů spojených s jejím výkonem. Podstatou samosprávy je plnění veřejných úkolů a její orgány jsou nositelé veřejné moci. Samosprávu dále dělíme na **územní** a **zájmovou**. (Hendrych, 2009, s. 148)

Samospráva nemůže být identická se státní správou především ze státně mocenské podstaty státní správy. Samospráva se od státní správy liší také metodami a formami působení. Společné mají to, že se obě spolupodílí na realizaci veřejných činností. (Průcha, 2012, s. 66)

Územní samospráva (také místní samospráva) je podle Volky a Přenosila (2005, s. 29) definována jako „*místně volená, demokratická statutární organizace působící na nižší úrovni veřejné správy, která poskytuje veřejné služby obyvatelům žijícím nebo pobývajícím ve sféře jejího působení.*“

Základní úrovní místní správy je obec, která se vyznačuje tím, že je základním územním samosprávním společenstvím občanů, které tvoří územní celek a má vymezené své hranice. Úkolem obce je rozvoj území, ve kterém působí a zároveň uspokojování potřeb občanů. (Hendrych, 2009, s. 149)

Nad obcemi je poté správa vyšších územních celků – krajů, které jsou definovány jako územní společenství občanů, kterému dle Ústavy náleží právo na samosprávu. Kraj tuto samosprávu vykonává v rozsahu určeném zákonem a také podle potřeb kraje. (Hendrych, 2009, s. 152)

Zájmová samospráva je spjata tím, že jde většinou o činnost, která je spojena s určitým povoláním nebo prostředím. Tuto správu lze členit na profesní samosprávu a na akademickou samosprávu. Profesní samosprávu lze dále členit na profesní samosprávu s povinným členstvím (advokátní komory) a na samosprávu bez povinného členství, která

je vykonávána státem stanovenými veřejnoprávními korporacemi. (Filip, Svatoň a Šimečková, 2012, s. 104)

Zájmová samospráva se vyznačuje zejména těmito znaky:

- zákonný základ jejího zřízení
- vymezené území působnosti, které je vymezeno zákonem věcně
- vydává pravidla, která jsou závazná pro všechny její členy
- osoby, které tvoří zájmovou samosprávu, přičemž její členové jsou k samosprávě v podřízeném vztahu
- stát může do jejich činnosti zasahovat pouze v případě, že dojde k porušení zákona či Ústavy (Filip, Svatoň a Šimáčková, 2012, s. 104)

1.3 Výkon veřejné správy

Přenesená a samostatná působnost

Předtím než se přesuneme na další bod kapitoly, je třeba si více přiblížit jaký je základní rozdíl mezi samostatnou a přenesenou působností obcí a krajů.

Přenesená působnost se podle Průchy (2012, s. 210) vyznačuje přeneseným výkonem státní správy, který stát nerealizuje přímo a svými orgány, ale nepřímo a to prostřednictvím obcí a krajů a jejich pověřených orgánů.

Z důvodu výskytu přenesené působnosti členíme obce stupňovitě podle působností na tzv. obce s „běžnými“ obecními úřady, dále na obce s „pověřenými“ obecními úřady a na obce s nejvyššími kompetencemi, které jsou nazývány tzv. obce s rozšířenou působností. Obce s rozšířenou působností lze pak dělit na obce s určitými typy obecních úřadů, jedná se např. o obce s matričním nebo stavebním úřadem. (Průcha, 2012, s. 197).

Samostatná působnost se od té přenesené odlišuje v tom, že je výrazem práva obce (nebo kraje) na samosprávu a zároveň se jedná o souhrnné označení úkolů, které jsou svěřeny do samosprávy obce či kraje (Hendrych, 2009, s. 150).

V praxi pak mohou kompetence obcí a krajů v samostatné působnosti vypadat následovně:

- hospodaření obce (kraje)
- rozpočet a závěrečný účet obce (kraje)
- peněžní fondy obcí (krajů)

- vydávání obecně závazných vyhlášek obcí (krajů)
- zřizování obecní policie
- zákonná iniciativa vůči Poslanecké sněmovně (pouze kraj)
- místní referendum (pouze obec)
- vzájemná spolupráce s jinými obci (krají), atd. (Ministerstvo vnitra ČR, 2005, s. 27-29)

U nižších územně samosprávných celků (obcí) se míra kompetencí v přenesené působnosti liší právě z důvodu dělení na již zmíněné stupně. **Orgány obce v přenesené působnosti** mohou např. vydávat nařízení obce, rozhodovat o místních a účelových komunikacích, projednávat přestupky, jsou povodňovým orgánem, atd. Další jsou **orgány obce s pověřeným obecním úřadem** v přenesené působnosti, které jsou oprávněny rozhodovat o poskytování peněžitých a věcných dávkách či půjčkách, poté např. zajišťují volby do Parlamentu České republiky, zastupitelstev krajů obcí i do Evropského parlamentu. **Obce s rozšířenou působností** mají pravomocí nejvíce. Jedná se zejména o pravomoc vydávat občanské, řidičské průkazy a cestovní doklady, dále vedou registry motorových vozidel, registry obyvatel, jsou silničním správním úřadem pro silnice II. a III. třídy, atd. (Ministerstvo vnitra ČR, 2005, s. 28-29)

Kompetence krajů v přenesené působnosti jsou zejména:

- odvolací řízení v první instanci
- kontrola výkonu státní správy orgány obcí a metodická pomoc obcím
- řízení prevence závažných havárií
- zprostředkování osvojení a pěstounské péče
- povolování zvláštního užívání silnic II. a III. třídy, atd. (Ministerstvo vnitra ČR, 2005, s. 30)

1.4 Základní legislativa vztahující se k veřejné správě

Legislativu VES lze rozdělit do několika různých podkategorií. Jedná se především o:

- ústavní zákony
- zákony týkající se územních samosprávných celků

- zákony týkající se organizace VES
- zákony, které upravují vztah VES a občanů

Ústavní zákony

Ústavní zákon č. 1 /1993 Sb., Ústava ČR – zákon upravuje dělbu moci (moc zákonodárná, výkonná a soudní) a kterým orgánům její výkon náleží. Ústava dále upravuje např. funkci a význam územní samosprávy, členění ČR, řízení obcí, činnost a volbu zastupitelstev ad.

Usnesení č. 2 /1993 Sb., o vyhlášení Listiny základních práv a svobod, které upravuje základní lidská práva a svobody občanů, práva národnostních a etnických menšin, právo na soudní a jinou ochranu a hospodářská, sociální a kulturní práva. (AION CS, ©2010-2021)

Územně samosprávné celky

Zákon č. 51/2020 Sb., o územně správním členění státu, který vymezuje členění krajů a obcí na správní obvody s rozšířenou působností, a také členění krajů na okresy. Tento zákon zrušil předchozí zákon č. 36/1960 Sb., o územním členění státu.

Zákon č. 128/2000 Sb., o obcích (obecním řízení), který definuje pojem obec, dále podmínky k udělení statutu města či městyse, povinnosti a kompetence obce, kdo je jejím občanem, území obce a dále např. samostatnou a přenesenou působnost obce.

Zákon č. 129/2000 Sb., o krajích (krajském zřízení) - zákon upravuje postavení a definici krajů, kdo jsou občané kraje a jaké mají práva, orgány kraje a jejich činnost, působnost a hospodaření kraje, vztah kraje k ministerstvům aj. (AION CS, ©2010-2021)

Organizace veřejné správy

Zákon č. 314/2002 Sb., o úřednících územních samosprávných celků, který upravuje pracovní poměr úředníků územních samosprávných celků (obcí a krajů) a jejich vzdělávání, dále vymezuje pojem výběrového řízení, kdy je úředník odvolán z funkce, jaké jsou podmínky odstupného u úředníků.

Zákon č. 234/2014 Sb., o státní službě – tento zákon upravuje právní poměry státních zaměstnanců, kteří vykonávají státní správu ve správních úřadech, vymezuje pojem služba, určuje pravomoci Ministerstva vnitra a definuje kdo je služebním orgánem. (AION CS, ©2010-2021)

Vztah občanů a VES

Zákon č. 110/2019 Sb., o zpracování osobních údajů, který slouží k především k ochraně osobních údajů, definování zásad při zpracování údajů, vymezení přestupku porušením zákazu zveřejnění osobních údajů a výše pokut za přestupek.

Zákon č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím – obsahuje příslušné předpisy Evropské unie a určuje pravidla pro poskytování informací, také upravuje podmínky práva svobodného přístupu k těmto informacím, povinné subjekty poskytují informace na základě žádosti nebo zveřejněním, proti rozhodnutí povinného subjektu o odmítnutí žádosti je možné se odvolat (AION CS, ©2010-2021).

2 REGIONÁLNÍ ROZVOJ

Vztah mezi dopravou a regionální rozvojem je silný a nezpochybnitelný. Doprava ať už pozitivně či negativně ovlivňuje jak lidské životy, tak i ekonomiku a životní prostředí regionu. Lze tedy říci, že doprava má určitý vliv na region a tím i na jeho celkový rozvoj.

2.1 Pojem regionální rozvoj

Definice regionálního rozvoje není přímo určena. Wokoun (2008, s. 11) ve svém díle uvádí, že regionální rozvoj lze chápat dle dvou základních vymezení, kterými jsou praktické a akademické.

Dle **praktického vymezení** lze regionální rozvoj chápat jako vyšší využívání a zvyšování potenciálu, který je daný územím vznikajícím v důsledku prostorové optimalizace socioekonomických aktivit a využití přírodních zdrojů. Vyšší využívání a zvyšování se nejčastěji projevuje v lepší konkurenceschopnosti soukromého sektoru, životní úrovni obyvatel, stavu životního prostředí, apod. Praktické chápání regionálního rozvoje najdeme především v činnosti neakademických institucí, kterými jsou zejména krajské, městské, obecní úřady a soukromé společnosti.

Akademickým přístupem pak chápeme regionální rozvoj jako aplikaci různých nauk, především na oblasti ekonomie, geografie a sociologie, které řeší procesy a vztahy systematicky vymezeného prostoru (území), a které jsou ovlivněny přírodně-geografickými, ekonomickými a sociálními předpoklady v daném regionu. Primární úlohou akademického přístupu je hledání příčinných souvislostí, kategorizace ekonomických činností, hledání nástrojů, které reagují na ovlivnitelné a neovlivnitelné faktory rozvoje, apod. Toto pojetí regionálního rozvoje je také často nazýváno regionalistikou a je charakteristické pro akademickou sféru (Wokoun, 2008, s. 11).

Podle Ministerstva pro místní rozvoj ČR (Strategie regionálního rozvoje, 2007–2013) regionálním rozvojem rozumíme „*růst socioekonomického a environmentálního potenciálu a konkurenceschopnosti regionů vedoucí ke zvyšování životní úrovně a kvality života jejich obyvatel. V tomto ohledu jde o dynamický a vyvážený rozvoj regionální struktury příslušného územního celku a jeho částí (regionů, mikroregionů) a odstraňování, popřípadě zmírňování regionálních disparit.*“

Regionální disparity lze v ČR chápat jako rozdíly v úrovni hospodářského, environmentálního, a sociálního rozvoje regionů, v míře, která je celospolečensky uznána

za nežádoucí. Za regionální disparity naopak nelze považovat např. rozdíly vyplývající z různorodosti podmínek jednotlivých regionů a z nich vyplývající rozdíly v kvalitě života. Jedná se zejména o městské a venkovské oblasti, kde se výhody a nevýhody navzájem vyvažují (Strategie regionálního rozvoje, 2007–2013).

2.2 Regionální politika

S regionálním rozvojem také úzce souvisí regionální politika. Tu lze chápat jako součást systému ekonomických a sociálních politik, jejíž pomocí se státy snaží dosáhnout určitých národních cílů, kterými jsou např. ekonomický růst, sociální a politická stabilita, rovnost příležitostí obyvatel a rozdělování důchodů způsobem, který většina obyvatel považuje za spravedlivý a který zároveň stimuluje ekonomiku státu. (Blažek a Uhlíř, 2011, s. 18).

Akademické přístupy regionálního rozvoje vytváří pro regionální politiku určité poznatky, které jsou pak následně použity pro ovlivňování vyššího využití a zvýšení potenciálu regionu (praktický přístup). Jedná se především o charakteristiku regionů, jejich rozvojových potenciálů, nedostatků v rozvoji a také hledání nástrojů regionální politiky, které mají za úkol vést k lepšímu regionálnímu rozložení socioekonomických aktivit za účelem pomoci růstu reálného regionálního rozvoje (Wokoun a kol., 2008, s. 12).

3 STRATEGICKÉ PLÁNOVÁNÍ

Následující kapitola se věnuje základní problematice strategického plánování, kdy jsou nejprve charakterizovány definice strategického plánování a strategického plánu. Dále je zde obsaženo členění strategického plánování včetně jeho fází.

3.1 Úvod do problematiky strategického plánování

Definice strategického plánování není ustálená, jelikož jej lze využít ve vícero oblastech. Z hlediska využití strategického plánování ve firmě jej Fotr (2012, s. 84) definuje jako „*strukturovaný manažerský proces zaměřený na efektivní řízení firemního podnikání.*“ Strategické plánování je tedy zaměřeno na budoucí vývoj organizace a určuje cíle a jakých pomocí jich dosáhneme. Plánovací proces pak přetváří datové a informační vstupy na výstupy, které jsou představované ucelenými a konzistentními firemními plány.

Dále např. strategickým plánováním v oblasti veřejné politiky se rozumí *záměrná systémově orientovaná projekční činnost vlády*. Ta vychází především z analýzy existujícího stavu, vymezení dlouhodobých vládních cílů, definování budoucích zdrojů a z definice podmínek potřebných k úspěšnému dosažení vládních cílů. (Ochrana a Drhová, 2010, s. 26 – 27)

My se však budeme dále zabývat strategickým plánováním na úrovni územních celků (obcí a krajů), pro které je zřejmé jeho praktické využití a význam. (Pavlík et al., 2020, s. 33)

Podle Wokouna (2008, s. 40) lze chápat strategické plánování na této úrovni jako souhrnný postup při vytváření a prosazování společného zájmu obcí či regionu, jehož úkolem je dosažení cílů a rozvoje dané oblasti.

Obecně se dá strategické plánování shrnout jako určitý rozhodovací proces, který je zaměřený na stanovení cílů a prostředků jejich dosažení (Fotr, 2012, s. 84).

Strategický plán

Strategický plán je výsledkem strategického plánování. V praxi se jedná např. o program rozvoje obce či strategický rozvojový plán. Strategický plán je dokument, jehož cílem je pomocí konkrétních kroků zlepšit sociální a ekonomickou stránku území, na kterém působí. Také jej lze chápat jako *dohodu o dalším využití současných možných zdrojů a nalezení společného programu, který chceme ve vzájemné spolupráci postupně uskutečnit*. V praxi je strategickým plánem např. o program rozvoje obce či strategický rozvojový plán. (Perlín, 2002, s. 4)

Strategický plán by měl zejména splňovat tyto znaky:

- dlouhodobost – je dlouhodobým dokumentem a měl by být tedy připravován na delší období, ve VES to znamená min. jedno volební období (4 roky)
- systematickost – zabývání se podstatnými odvětvími a obory, které mohou mít pozitivní vliv na rozvoj daného území
- selektivnost – stanovení prioritních oblastí, na které se chce zaměřit
- provázanost – je nutná provázanost jednotlivých oblastí, na které plán působí
- soustavnost – jedná se o trvalé hodnocení výstupů procesu strategického plánu, tzn. nutnost stále reagovat na nové podněty
- otevřenost – má dvojitý význam, první je, že by dokument měl být otevřený veřejnosti a její kritice, druhým je otevřenost vůči podnětům a schopnost se jim přizpůsobovat
- reálnost – ta by měla být založena pouze na reálných skutečnostech, nezbytnost ji hodnotit z více hledisek (ekonomického, sociálního) (Perlín, 2002, s. 5 - 7)

3.2 Členění strategického plánování

Strategické plánování lze členit z těchto dvou hledisek:

1. členění dle úrovní
2. členění dle hlediska časového

Členění dle úrovní

- a) mezinárodní úroveň – strategické plány zpracovávají mezinárodní společenství (EU, NATO), jejich vytváření i zpracování je poměrně složité (Územní agenda EU)
- b) centrální úroveň států – jedná se o pojetí politiky vlády, kterými se státy řídí při určování cílů rozvoje (Strategie regionálního rozvoje ČR)
- c) úroveň vyšších samosprávných celků (krajů) – zde je strategické plánování zaměřeno především na sociálně-ekonomickou sféru, vyvážený rozvoj území, infrastrukturu, životní prostředí, vzdělávání, apod. (Program rozvoje kraje)
- d) úroveň obcí nebo jejich sdružení – jedná se o takové plány, které jsou typické pro vazby mezi občany, firmami a institucemi veřejné správy (Program rozvoje obce) (Jansová, 2014, s. 6 - 7)

Členění dle časového hlediska

Strategické plánování obcí a mikroregionů lze dělit na dlouhodobé, střednědobé a krátkodobé. Za **dlouhodobou strategii** je možné označit dokument, který je vytvářen na 10 a více let. Účelem strategie tohoto typu je zaměřit se na trendy sociálně-ekonomického rozvoje na delší období. Typickými oblastmi, na které tyto strategie působí, jsou např. rozvoj podnikání, tvorba zdravého životního prostředí nebo jiné oblasti, jejichž cílem je zajistit stabilitu obyvatelstva, které se na daném území vyskytuje. **Střednědobá strategie** se vyznačuje časovým obdobím s horizontem 5-10 let. Ve střednědobých strategiích často dochází ke kombinaci dlouhodobých cílů (vedoucích ke zlepšení sociálně-ekonomických předpokladů) a krátkých, rychlých změn, kterými dojde k zlepšení řešené situace. V praxi pak může střednědobá strategie vypadat tak, že na jednu stranu je jejím cílem stabilizace populace nebo přeměna rekreace na trvalé bydlení (dlouhodobé cíle) a na druhou stranu usilujeme o lepší organizaci veřejné dopravy (krátkodobý cíl). Posledním členěním jsou **krátkodobé strategie**, které jsou obvykle vytvářeny na dobu do 5 let nebo na jedno volební období (4 roky). Jejich účelem je řešení konkrétních opatření, která jsou nezbytná v řešeném území uskutečnit. Jelikož se jedná o konkrétní opatření, je důležité je ve strategiích podrobně popisovat. Příkladem může být prodej nevyužitých prostor nebo změna ve využití některých obecních domů. (Perlín a Bičík, 2006, s. 56-57)

3.3 Fáze strategického plánování

Podle Půčka a Ochrany (2009, s. 88) má strategické plánování obvykle 4 fáze:

1. fáze analýzy
2. fáze zpracování plánu
3. fáze zavedení (implementace strategie)
4. fáze strategického učení a zlepšování se

Fáze analýzy spočívá zejména ve sběru dat o změnách prostředí, finančních rámců, podmínek, schopností a dále také zjištění potřeb a očekávání občanů a dalších aktérů. Často se v této fázi využívá SWOT analýza, která blíže popisuje silné stránky (S - strenghts), slabé stránky (W – weaknesses), příležitosti (O – opportunities) a hrozby (T – threats). Dalšími nástroji analýzy ve strategickém plánování jsou např. různé typy finančních analýz a tzv. analýza PEST, která hodnotí politické, sociální, ekonomické a technologické

prostředí daného území. Fází, která poté následuje je **fáze zpracování strategického plánu**, který vychází z výběru priorit, cílů a indikátorů, jimiž se strategie na dotčeném území zaobírá. Výstupem této fáze je strategický plán, jehož problematikou se práce zabývala v předchozích bodech. K tomuto plánu by měly být přiřazeny finanční a jiné prostředky spolu s termíny či harmonogramy plnění. Další v pořadí je **fáze zavedení (implementace) strategie**, která by měla zahrnovat realizaci programů, projektů či akčních plánů atd. Tato část spočívá v monitorování a měření zavedených opatření. Jejím výstupem je dosažení účelu a cílových hodnot strategického plánu včetně jejich následného hodnocení. Poslední fází je **fáze strategického učení a zlepšování se**, kdy vycházíme z poznatků z kola předešlého a využíváme je v dalším kole strategického plánování. (Půček a Ochrana, 2009, s. 88)

Názory na proces strategického plánování se různí. Například Perlín a Bičík (2006, s. 38) uvádějí vedle fáze analýzy ještě, tzv. **syntézu**, jejíž cílem je vytvořit vztah mezi analytickou a návrhovou částí. Na základě předchozích analýz je navržena formulace klíčových nedostatků a dále třídění jednotlivých výsledků analýz. Právě zde je hlavním nástrojem již zmiňovaná SWOT analýza.

4 FINANČNÍ HOSPODAŘENÍ OBCÍ

V této kapitole se práce zabývá financováním nižších územních samosprávných celků (obcí), kdy v první části je vysvětlena důležitost střednědobého výhledu obcí, ze kterého vycházejí při sestavování rozpočtů. Ve druhé části se zabývá rozpočtem obcí, kdy je definován význam rozpočtu pro obce, co je jeho obsahem a možnosti při sestavování rozpočtu.

4.1 Rozpočtový výhled

Rozpočtový výhled je nástrojem územně samosprávných celků sloužícím pro střednědobé finanční plánování rozvoje jejich hospodaření. Sestavuje se na základě uzavřených smluvních vztahů a přijatých závazků zpravidla na období 2 -5 let, které následují po roce, na který se sestavuje roční rozpočet. Územní samosprávné celky pak pomocí něj určuje své potřeby a možnosti jejich finančního zajištění. (Peterková, 2016, s. 10)

Obsahem rozpočtového výhledu územně samosprávných celků jsou především souhrnné základní údaje o příjmech, výdajích, dlouhodobých závazcích a pohledávkách, o finančních zdrojích a potřebách dlouhodobě realizovatelných záměrů. U dlouhodobých závazků se ještě navíc uvádějí jejich dopady na hospodaření daného územního samosprávného celku po celou dobu trvání závazku. (Vojtíšková, 2019, s. 19)

4.2 Rozpočet

Rozpočet je nejdůležitějším nástrojem hospodaření (nejen) obcí, který slouží k prosazování zájmů daného území, k realizaci ekonomického a sociálního rozvoje obce, financování politických programů a především k prosazování zájmů obyvatelstva, které na daném území žije. (Vojtíšková, 2019, s. 22)

Obsahem rozpočtu obcí jsou dle zákona č. 250/2000 Sb., jsou příjmy, výdaje a ostatní peněžní operace, včetně tvorby a použití peněžních fondů. Mimo rozpočet se také uskutečňují peněžní operace, které se týkají cizích prostředků, prostředků sdružených a podnikatelské činnosti obce. (AION CS, ©2010-2021)

Příjmy rozpočtu obcí členíme na:

- příjmy vyplývající z vlastnických majetkových práv a hospodářské činnosti PO, které obec zřídila či založila
- příjmy z vlastní správní činnosti (správní poplatky, pokuty, odvody)

- výnosy a podíly na daních
- místní poplatky
- přijaté transfery (dotace) ze státního rozpočtu nebo státních fondů
- podíly na příjmech z poplatků, odvodů a pokut
- přijaté peněžní dary a příspěvky

Výdaje obce tvoří zejména:

- úhradu vlastní činnosti obcí v samostatné působnosti, spojené s péčí o vlastní majetek obce
- výdaje, spojené se zajištěním výkonu státní správy
- závazky obcí vyplývající ze smluvních vztahů
- závazky přijaté v rámci spolupráce s jinými obcemi
- úhradu úroků z přijatých půjček
- výdej vlastních dluhopisů, atd. (Peterková, 2016, s. 14-16)

Sestavení rozpočtu

Při sestavování rozpočtu obce vycházejí z již zmíněného rozpočtového výhledu. Rozpočet je možné sestavovat jako **vyrovnaný**, což znamená, že očekávané příjmy jsou rovny výdajům. Může být schválen také jako **přebytkový**, kdy jsou očekávané příjmy vyšší než výdaje, a to především v případě, že některé příjmy daného roku jsou určeny k využití až v příštích letech nebo jsou určeny ke splácení jistiny úvěrů z let minulých.

V praxi si obce schvalují takový rozpočet, jehož příjmy se nerovnají výdajům v daném kalendářním roce. Důvod je převážně takový, že si do rozpočtu zavádějí své vlastní finanční prostředky přijaté z minulých let k úhradě výdajů běžného roku. Z pohledu rozpočtové skladby se jedná o schodky rozpočtu, ale tento **schodkový rozpočet** (očekávané příjmy jsou nižší než výdaje) je přijatelný jelikož je krytý prostředky z minulých let (Peterková, 2016, s. 11-12).

5 DOPRAVA

V této kapitole se práce zabývá definicí pojmu dopravy a základních pojmů vztahujících se k této problematice. Dále řeší jednotlivé druhy dopravy, význam strategického a územního plánování v dopravě a nástroje, kterými lze dopravu regulovat. Práce se také zabývá vybranými úskalími dopravy – dopravou v klidu a vlivem dopravy na životní prostředí.

5.1 Vymezení základních pojmů

Definice dopravy není ustálená, jelikož existuje několik úhlů pohledu. Dle Širokého (2010, s. 4) lze dopravu obecně vymežit jako *jakékoliv přemístění osob či hmotných statků provedené buď vlastní silou, nebo zprostředkovaně*. Z ekonomického hlediska ji pak lze definovat jako určitou lidskou činnost, jejíž pomocí se provádí cílevědomé přemístění osob a hmotných statků, které se svou povahou spadají do socioekonomického systému společnosti. (Široký, 2010, s. 4)

Na dopravu lze také nahlížet jako na záměrné a organizované přemísťování věcí a osob uskutečňované dopravními prostředky po dopravních cestách. (Eisler, Orava, Kunst, 2011, s. 14)

Podle přemísťovaných objektů rozlišujeme členění na **dopravu osob** či **nákladů**, přičemž přemísťované objekty mohou být i různé plyny, kapaliny či elektřina nebo zprávy a informace. Výsledkem přemístění osob nebo věcí (dopravy) je **přeprava**, která je plně určená počátečním a koncovým bodem přemísťovacího postupu.

Dále v oblasti dopravy rozlišujeme dopravce a přepravce. O **dopravci** hovoříme jako o provozovateli dopravy nebo dopravních prostředků, kterým je uskutečňováno přemísťování. **Přepravce** označujeme jako někoho, kdo přemístění požaduje, a který je ve v pozici zákazníka vůči dopravci. (Široký, 2010, s. 4)

Předpokladem fungování dopravy je **kvalitní dopravní síť** (infrastruktura), která slouží např. ke zlepšení ekonomické situace státu, jeho správě, ochraně a spokojenosti obyvatelstva. Aby bylo toto kritérium splněno, je třeba minimalizovat negativní vlivy dopravy na obyvatelstvo, rozvoj obcí a krajů, hluk, poškozování životního prostředí apod. (Eisler, Orava, Kunst, 2011, s. 56)

Dopravu lze klasifikovat podle různých hledisek, kterými jsou například:

- *dle prostředí*

pozemní; podzemní; vodní; vzdušná; meziplanetární - výzkumná;

- *dle dopravních cest*

silniční-motorová, cyklistická, pěší; kolejová-železniční (klasická, vysokorychlostní), městské dráhy (tramvaj, metro); lodní-řiční, námořní; letecká; potrubní; dopravníková; lanovková, apod.;

- *dle formy organizace*

v klidu – parkování a odstavné plochy; v pohybu – veškerý pohyb dopravního prostředku;

- *dle pravidelnosti*

pravidelná; nepravidelná;

- *dle intenzity dopravy v časovém období*

dopravní špička; dopravní sedlo; noční provoz;

- *dle územního rozdělení*

mezistátní; vnitrostátní; příměstská; městská; místní; kyvadlová;

- *dle uspokojování přepravních potřeb*

pro vlastní potřeby; pro cizí potřeby;

- *dle dopravních prostředků*

pěší; cyklistická; motocyklová; automobilová; autobusová; trolejbusová; tramvajová; železniční; vrtulníková; letecká individuální a hromadná; lodní individuální a hromadná; atd. (Široký, 2010, s. 4)

5.2 Druhy dopravy

Základem pro druhy dopravy je dopravní systém. Ten je ovlivňován vstupními a výstupními podněty. Vstupní znamenají obecnou potřebu dopravy na určitém území a vlivy výstupní jsou dopravou vyvolané nároky na území a jeho osídlení. (Široký, 2010, s. 5)

Druhy dopravy lze dělit na:

- silniční
- leteckou
- železniční

- cyklistickou
- kombinovanou

Silniční doprava

Jedná se o nejpoužívanější typ dopravy. Silniční dopravu lze podle Širokého (2010, s. 107) charakterizovat jako dopravu, při níž se zajišťuje přemísťování osob a věcí silničními vozidly (silničními dopravními prostředky), jakož i přemísťování silničních vozidel samých po pozemních komunikacích, dopravních plochách a ve volném terénu.

V osobní dopravě je jediným druhem dopravy, který je využíván pro tzv. individuální dopravu, což je doprava, která je uskutečňovaná dopravním prostředkem pro vlastní nebo cizí potřeby. Velkou výhodou silniční dopravy je její rychlost a dostupnost, má nejnižší dobu přepravy (na krátké vzdálenosti), dále nízké náklady na provoz (v porovnání s ostatními druhy dopravy). (Široký, 2010, s. 107)

Nevýhodou je negativní vliv na životní prostředí, zejména výfukovými plyny, hlukem a vibracemi. Vlivem dopravy na životní prostředí se práce věnuje později. Mezi další negativa silniční dopravy patří také riziko havárie, dopravní zácpy, omezení kapacit dopravních prostředků ad. (Techportal, © 1997-2021)

Letecká doprava

Tento druh dopravy je využíván pro přepravu osob či nákladu vzdušným prostorem. Jejím základem jsou letadla (družice, vrtulníky, letouny) a letecká dopravní cesta, která *je tvořena letištěm, službami a vymezenou částí vzdušného prostoru*. V současnosti se jedná o nejrychlejší a nejbezpečnější způsob přepravy na velkou vzdálenost. (Široký, 2010, s. 153)

Železniční doprava

Železniční doprava je prováděna prostřednictvím železničních dopravních prostředků (osobní a nákladní vozy, pomocná a speciální vozidla) po železničních tratích. Železniční tratí rozumíme dráhu, která je určena k pohybu drážních vozidel včetně zařízení potřebných k bezpečnosti a plynulosti dopravy. Oproti silniční a letecké dopravě je výrazně šetrnější k životnímu prostředí. Nevýhoda spočívá zejména v dostupnosti železničních tratí a nutnosti vozidel jezdit podle jízdních řádů (Široký, 2010, s. 56)

Cyklistická doprava

Stále více využívaná je v současné době právě cyklistická doprava. Je to převážně z toho důvodu, že jízdní kolo lze využít jak k rekreaci, tak i k jiným účelům (cesty do práce, do obchodu). K stále rostoucímu zájmu o využívání cyklistické dopravy významně přispívá i skutečnost, že jízdní kolo je v současné době oproti jiným druhům dopravy velmi šetrným prostředkem k životnímu prostředí. Cyklistickou dopravu můžeme dělit do dvou hlavních skupin podle druhu účastníků. První skupinou jsou cyklisté, kteří jízdní kolo využívají právě na cesty do zaměstnání či škol. Tato skupina se objevuje především v rovinných oblastech a jezdí spíše na kratší vzdálenosti. Druhou skupinu tvoří rekreační cyklisté, kteří kolo využívají často na dlouhé vzdálenosti. (Novák, 2005, s. 84)

Kombinovaná doprava

Představuje současné využití dvou nebo více druhů dopravy. Nejčastěji se používají kombinace silniční, železniční, vodní a letecké dopravy. Jedná se o přepravu nákladu, který je uložený v jedné nákladové jednotce po celou dobu jeho přepravy při použití několika druhů dopravy. (Techportal, © 1997-2021)

5.3 Územní a strategické plánování v dopravě

Územní plánování a jeho význam v dopravě

Důležitým nástrojem veřejné správy, který svou povahou spadá do oblasti dopravy, je **územní plánování**. Podle Bártové a Růžičky (2008, s. 8) je pojem územního plánování definován jako *trvalá, soustavná a komplexní činnost orgánů územního plánování a stavebních úřadů, zaměřená na naplňování cílů a úkolů územního plánování za použití jeho základních nástrojů, kterými jsou územně plánovací podklady, územně plánovací dokumentace a územní rozhodnutí*.

Úkolem územního plánování je zejména analýza území, stanovení koncepce rozvoje a ochrany území a dále prevence, která se pojí zejména k ekologickým a přírodním katastrofám. Územní plánování se dále soustřeďuje na regeneraci a revitalizaci území a také na vyhodnocování efektivního a ekonomického využívání prostředků poskytnutých z veřejných rozpočtů. Důležité jsou i úkoly při určování architektonických a estetických požadavků na prostorové uspořádání území. (Bártová a Růžička, 2008, s. 29)

Územní plánování je tedy nezbytným krokem pro celkový rozvoj dopravy v určitém regionu. Vztah území a dopravy je ovlivněn určitými faktory, kterými mohou být např. propojenost komunikací, existence a kvalita veřejné dopravy, parkování, změna podmínek pro pěší dopravu, atd. (Růžička a Břečka, 2008, s. 8)

Územní plán vždy obsahuje návrh dopravní infrastruktury, kterou se podle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu rozumí kupříkladu stavby pozemních komunikací, drah, vodních cest, letišť a s nimi užívaných zařízení, která jsou ve veřejném zájmu. (AION CS, ©2010-2021)

Význam strategického plánování v dopravě

Vzhledem k zaměření práce je třeba si více přiblížit důležitost strategického plánování v dopravě a také jak toto plánování vypadá v praxi.

Význam strategického plánování v oblasti dopravy spočívá zejména v tom, že investice realizovaných dopravních staveb jsou náročné, a stávají se nedílnou součástí dlouhodobého rozvoje regionů. Obecně důležitost strategického plánování v této oblasti vyplývá ze současných globálních trendů, kterými jsou zejména:

- **snížování dopadů dopravy na životní prostředí** – vyplývá z podstaty snahy o zlepšení kvality životního prostředí, která se vyznačuje např. omezením spotřeby fosilních paliv či zajištěním ekonomické efektivity dopravy
- **zvyšování efektivity dopravních systémů** – zahrnuje určitá opatření v kombinaci s užíváním různých dopravních prostředků, dále např. v zavádění inteligentních systémů
- **zvyšování bezpečnosti dopravy** – využívá inovativních technologických způsobů, které slouží k řízení a monitoringu dopravy
- **zlepšování schopnosti adaptace dopravy** – vývoj dopravy reaguje na určité změny v přírodních a socioekonomických systémech, jedná se např. o klimatické změny, růst přírodních rizik, změnami v ekonomice, apod. (Ježek a kol., 2015, s. 159)

Strategické dokumenty v oblasti dopravy

Generel dopravy je základním dopravním dokumentem, který slouží k určení hlavních problémů a potřeb obyvatel města, a který se snaží navrhnout určitá opatření k eliminaci či zmírnění těchto problémů a naplnění cílů města. Je rozdělen na analytickou a návrhovou

část, kdy se v rámci analytické části snaží pomocí např. dotazníkových šetření a různých průzkumů identifikovat dané problémy, které pak řeší v návrhové části.

Strategický rámec udržitelné městské mobility (SUMF) je důležitým dokumentem k vytvoření plnohodnotné strategie všech měst. SUMF by měl obsahovat výhledové záměry dalšího rozvoje systému, včetně plánu rozvoje veřejné hromadné dopravy. Sestavení plánu SUMF je také od roku 2017 jedním z podmínek pro čerpání prostředků z Integrovaného regionálního operačního programu (IROP) a Operačního programu doprava (OPD).

Postupně by SUMF měl nahradit tzv. **plán udržitelné městské mobility (SUMP)**, který lze definovat jako strategický dokument sloužící k uspokojování potřeb mobility osob a firem ve městech a jejich okolí za účelem zlepšování kvality života. SUMP by měl vycházet z existujících metod a zohledňovat zásady integrace, účasti a hodnocení. Základním účelem SUMP je zlepšení životní úrovně ve městě, a to především zajištěním dopravní obslužnosti a zároveň snížením jejích negativních vlivů na zdraví, společnost a životní prostředí. (Jordová et al., 2015, s. 4)

5.4 Nástroje regulace dopravy

Často řešenou otázkou problematiky dopravy jsou právě její nástroje regulace. Základní členění nástrojů je na ekonomické a normativní. Zvláštní skupinou jsou poté nástroje organizační. V současnosti pro své převažující pozitivní vlivy, kterými jsou např. minimalizace celkových společenských nákladů nebo vytváření příjmů do veřejných rozpočtů jsou ve větší míře využívány nástroje **ekonomické**. (Pardubice, 2010, s. 174)

Ekonomické nástroje

Ekonomické nástroje dle Foltýnové (2009, s. 63) mění ceny statků a služeb vůči sobě navzájem, případně také ovlivňují důchod domácností a firem, čímž mají podstatný vliv na chování ostatních subjektů na trhu. Jejich hlavním cílem je poskytovat náležité informace pro dosažení efektivního využívání zdrojů, ze kterých pak mohou čerpat různé úrovně státní správy a samosprávy.

Využívání ekonomických nástrojů má však i svá omezení, kterými jsou:

- počáteční skepse společnosti – jedná se nejen o veřejnost, ale také např. politiky, kteří negativně reagují na možnost zavedení nových poplatků a daní
- nejistota ze zavedení „správné“ ceny poplatků

- nejistota v rychlosti reakce na změny cen – zejména z dlouhodobého hlediska
- nejisté výnosy – i přes velký potenciál ekonomických nástrojů se nelze vždy spoléhat na jejich výnosnost

Normativní nástroje

Základem normativních nástrojů je jejich donucovací povaha, která je vymáhána prostřednictvím státních orgánů. Jedná se tedy nejčastěji o různá nařízení (příkazy, zákazy), limity a normy, podle kterých se musí dopravní subjekty řídit, jinak mohou být sankcionovány. Jejich výhodou je, že pomocí nich lze snadno a poměrně rychle dosáhnout požadovaného cíle a jeho monitoringu. Naopak nevýhodou je, že jsou z makroekonomického hlediska velmi nákladné a ne vždy je dosahováno minimálních společenských nákladů. V některých případech mohou mít normativní nástroje tvrdé dopady na mnoho subjektů, které pak vytvářejí tlak na politiky a orgány státní správy pro dosažení zmírnění nebo změny normativních nástrojů. Mezi dva typy nejčastěji používaných normativních nástrojů patří především emisní standardy a omezení pohybu automobilů. (Foltýnová, 2009, s. 66)

Organizační nástroje

Tyto nástroje se od těch předešlých liší tím, že jsou většinou zaváděny na základě podnětu samotných dotčených subjektů (firem či institucí) ve spolupráci s institucemi veřejné správy. Pro stát to pak může znamenat úsporu vynaložených prostředků a snahy s přijetím nové legislativy. Pro firmy může zavedení organizačních nástrojů znamenat určitou úsporu jejich prostředků. *Pokud se (firmy) dobrovolně zaváží podporovat environmentálně šetrné druhy dopravy, mohou například ušetřit za poskytování parkování svým zaměstnancům, za dopravu dojíždění individuální automobilovou dopravou či za služební cesty automobilem.* (Foltýnová, 2009, s. 66)

5.5 Doprava a její základní úskalí

Doprava v klidu

Doprava v klidu, označovaná také jako statická doprava, je důležitou součástí dopravního procesu a to především u individuální automobilové dopravy. Nutnost řešit statickou dopravu vyplývá především z toho, že vozidla nejsou neustále v provozu, proto je třeba řešit otázku jejich umístění po tuto dobu (doba v klidu). (Vonka, 2004, s. 113)

K problematice dopravy v klidu se vážou zejména tyto základní pojmy:

- odstavné parkovací plochy – slouží k odstavování a parkování vozidel
- *parkování – umístění vozidla mimo jízdní pruhy komunikací*, je rozlišováno na krátkodobé (do 2 hodin) a dlouhodobé (nad 2 hodiny), také může sloužit k různým účelům (např. po dobu nákupu, v rámci zaměstnání, naložení nebo vyložení nákladu)
- odstavování – umístění vozidla mimo jízdní pruhy komunikací po dobu, kdy se vozidlo nepoužívá
- stání – plocha sloužící k odstavení (odstavné stání) nebo parkování (parkovací stání) vozidla (Vonka, 2004, s. 113-114)

Nejfrekventovaněji využívanými nástroji parkovací politiky jsou poplatky za parkování a snižování počtu parkovacích míst, především v prostorech, kde jsou vymezené ulice. (Foltýnová, 2009, s. 180)

Důležitou součástí dopravy v klidu je tzv. parkovací management (politika). Management parkování představuje sadu nástrojů a opatření, které podporují efektivnější využívání parkovacích ploch, pomáhají definovat příčiny řady dopravních problémů a dosáhnout větší různorodosti používaných druhů dopravy a zlepšení druhů životních podmínek. (Valentová, Foltýnová, Sperat, Zlámal, 2006, s. 6)

Vhodně zvolená koncepce parkovací politiky pomáhá k dosažení cílů, kterými mohou být např. snížení objemu dopravy, s čímž je spojeno i snížení spotřeby energie, emisí CO₂ a ostatních emisí z dopravy, zejména v oblastech zasažených častými dopravními zácpami. (Foltýnová, 2009, s. 180)

Nástroje parkovací politiky mohou mít různou podobu, podle Foltýnové (2009, s. 181) se např. jedná o:

- parkovací poplatek
- zrušení či snížení dotací na parkování
- navýšení parkovacího poplatku ve špičkách
- nižší parkovací sazby pro plně obsazená vozidla
- snížení nabídky parkování nebo zvýšení jeho nákladů v obytných oblastech

Negativní vlivy dopravy na životní prostředí

Doprava má významnou úlohu v rozvoji společnosti, ale na druhou stranu také nepříznivě působí na životní prostředí a zdraví obyvatel. Jedná se především o dopravní nehodovost a znečištění ovzduší emisemi. Největší podíl na tom má silniční doprava, která jak již bylo zmíněno, má významnou úlohu v přepravě osob a nákladů, zejména na krátké a střední vzdálenosti. (Frič, 2010, s. 3)

Jedním z nejrelevantnějších problémů dopravy je, jak již bylo zmíněno, **znečištění ovzduší emisemi** a to především z důvodu jejich zdravotního a environmentálního rizika. Tento negativní vliv se vyskytuje nejvíce ve větších městech s vysokou koncentrací automobilové dopravy. Na znečištění ovzduší se nepodílí pouze silniční doprava, ale i doprava železniční, letecká či vodní. Hlavní příčinou emisí škodlivin jsou výfukové plyny, které vznikají při spalování pohonných hmot (Pospíšil, 2008, s. 62).

Z hlediska závažnosti pro životní prostředí se jako další uvádí **hluk**. Ten je v dnešní době stále rostoucím problémem, jelikož rozvoj dopravy a průmyslu přináší stále nové zdroje hluku. Těmi jsou zejména dopravní prostředky (auta, lodě, letadla, vlaky) a jiné předměty vyrobené člověkem. Hluk je definován jako *každý zvuk, který může být škodlivý pro zdraví nebo může být jinak nebezpečný*. (Frič, 2010, s. 106)

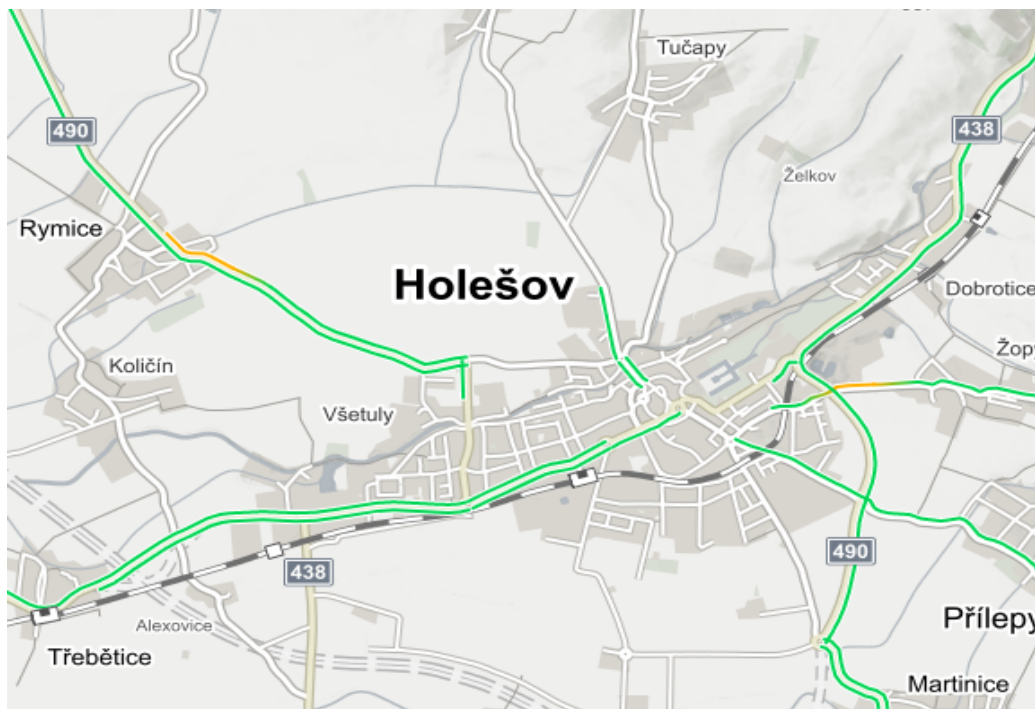
Podle Pospíšila (2008, s. 65) je prokázáno, že dlouhodobé vystavování člověka hluku může způsobovat poruchy nervové soustavy, které vedou k poškození sluchu, tělesných orgánů a také výskytem chorob (srdečních, žaludečních, atd.).

Dalším z negativních vlivů dopravy jsou **vibrace**. Jejich hlavním zdrojem je převážně železniční a silniční doprava. Stejně jako hluk negativně ovlivňují zdraví. Vibrace vznikají provozem vozidel na nerovné vozovce a na kolejích, kde se přenášejí do okolních staveb přes jejich podloží a konstrukce do obytných prostorů, které jsou v blízkosti hlavních dopravních cest a působí na člověka při pohybu dopravních prostředků (Pospíšil, 2008, s. 65).

II. PRAKTICKÁ ČÁST

6 MĚSTO HOLEŠOV

Město Holešov se rozkládá na rozhraní Hané a Valašska, na úpatí Hostýnských vrchů. Má 11 552 (k 1. 1. 2021) obyvatel a nachází se na území okresu Kroměříž v Zlínském kraji. Město je obcí s rozšířenou působností. Správní obvod města tvoří kromě samotného Holešova a katastrálního území Všetuly, místní části, kterými jsou: Dobrotice, Količín, Žopy a Tučapy. Celková rozloha činí 3394 ha (Město Holešov, © 2021).



Obr. 1. Mapa území města Holešova, (zdroj: mapy.cz)

Město Holešov je centrem mikroregionu Holešovsko, který byl v roce 1999 vytvořen 17 dalšími obcemi. V současné době se tento mikroregion skládá z 20 obcí, kterými kromě Holešova jsou: Bořenovice, Horní Lapač, Jankovice, Kostelec u Holešova, Kurovice, Lehotice, Ludslavice, Martinice, Míškovice, Němčice, Pacetluky, Pravčice, Přílepy, Prusinovice, Roštění, Rymice, Třebětice, Zahnašovice a Žeranovice. (Mikroregion Holešovsko, © 2021)

6.1 Historie města

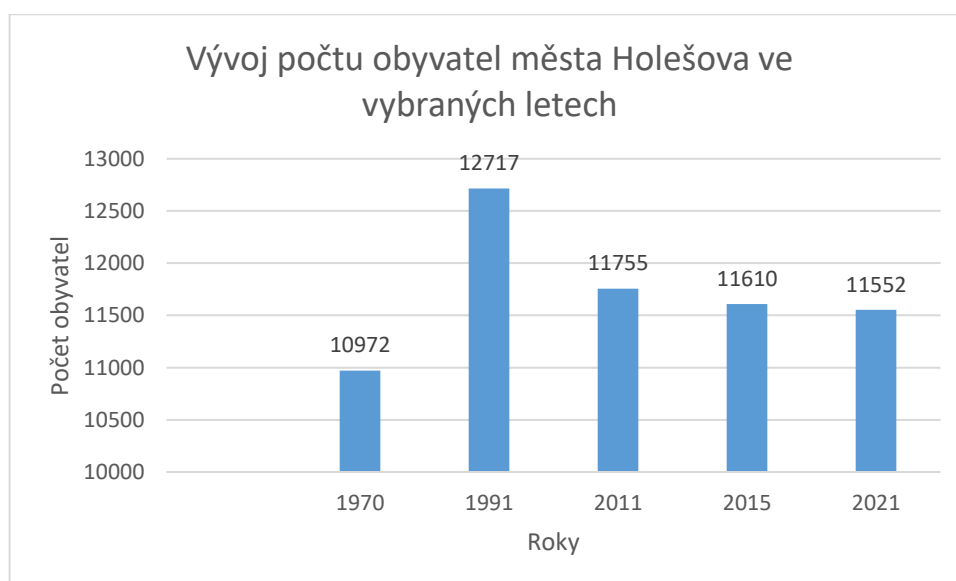
Nejstarší listinou, která dokládá, že Holešov byl letním sídlem olomouckých biskupů je listina Jindřicha Zdílka, která pochází z roku 1141. V polovině 13. století hovoříme o Holešově jako o městečku, o století později mu byl za vlády Štenberků udělen status města. Město Holešov je známé především svou bohatou židovskou kulturou, která má počátek kolem roku 1454, kdy byl jejich největší příliv. Od poloviny 16. století byl také

významným centrem Jednoty bratrské. V období třicetiletých válek bylo město plněno Valachy a Švédy, nevyhnulo se ani útokům císařských vojsk. Nejvíce však utrpělo v roce 1643, kdy dvě třetiny města lehly popelem. Po roce 1650, kdy přešlo do vlastnictví rodu Rottalů, začíná město opět vzkvétat. V tomto období, také vznikají významné kulturní památky, které se uchovaly dodnes. Jsou jimi např. chrám Nanebevzetí Panny Marie, zámek Holešov nebo kostel sv. Anny. Ve druhé polovině 19. století dochází k výraznému stavebnímu, průmyslovému i demografickému rozvoji města. V tomto období zde byl zřízen okresní soud a hejtmanství, město se také stalo významným ekonomickým centrem regionu. Od počátku 20. století je evidován znamenitý rozvoj průmyslu, především v oblasti dřevařského, textilního a potravinářského, které jsou pro město významným činitelem do současnosti (Město Holešov, © 2021).

6.2 Obyvatelstvo

Vývoj počtu obyvatelstva

Na následujícím grafu můžeme vidět vývoj počtu obyvatelstva města Holešova ve vybraných letech. Dle údajů z ČSÚ město eviduje k 1. 1. 2021 celkem 11 552 obyvatel. V období let 1970-1991 došlo k významnému nárůstu obyvatel. Ze zjištěných dat vyplývá, že v posledních letech dochází k pomalému poklesu obyvatel města. Důvodem je vyšší počet vystěhovalých osob a také záporný rozdíl mezi nově narozenými a zemřelými. Často se stěhují mladí lidé, pro které je atraktivnější nabídka práce ve větších městech.



Graf 1 Vývoj počtu obyvatel města Holešova (zdroj: vlastní zpracování – ČSÚ)

Věková struktura obyvatel

Při analýze věkové struktury obyvatel města vycházíme ze srovnání dat roků 2000 a 2020 obsažené v následující tabulce. Oba roky mají společné to, že nejpočetnější skupinou jsou lidé ve věku 15-64 let. V roce 2020 však došlo oproti roku 2000 k výraznému poklesu této skupiny, konkrétně o 1688. V roce 2000 také evidujeme větší počet u skupiny lidí ve věku do 14 let než u obyvatel nad 64 let. Významným ukazatelem je průměrný věk, který od roku 2000 dosáhl hodnoty 44,3 let. Důvodem je převážně současný trend stárnutí obyvatelstva.

Rok	Počet obyvatel celkem	Věk (roky)			Průměrný věk
		0 -14	15-64	65 a více	
2000	12 579	1 959	8 861	1 759	38,7
2020	11 509	1 685	7 173	2 651	44,3

Tab. 1 Srovnání věkové struktury obyvatel v letech 2000 a 2020 (zdroj: vlastní zpracování – ČSÚ)

6.3 Správa města

Město Holešov je zastoupeno starostou a v případě jeho nepřítomnosti jej zastupuje jeden ze dvou místostarostů. Nechybí zde ani tajemník, který je v čele městského úřadu. Město má dále 23 členů zastupitelstva, z nichž 7 jsou také členové rady. Pro účel výkonu rady je zde zřízeno 7 komisí, kterými jsou např. komise školské a drogové problematiky, životního prostředí a dopravy, výstavby, pro občanské záležitosti, ad. Správa města je dále vykonávána především prostřednictvím odborů, kterých je zde zřízeno celkem 9.

Konkrétně se jedná o tyto odbory:

- odbor dopravní a správní
- odbor finanční
- odbor investic
- odbor kultury, školství a památkové péče
- odbor právní a obecní živnostenský úřad
- odbor sociálních věcí a zdravotnictví
- odbor územního plánování a stavebního úřadu
- odbor vnitřních věcí
- odbor životního prostředí (Město Holešov, © 2021)

Správa města se zaměřením na oblast dopravy

Pro řešení problematiky dopravy je ve městě zřízen **odbor dopravní a správní**, v jehož kompetenci jsou především registrace vozidel a řidičů a také projednávání či vydávání rozhodnutí v přestupkových řízeních. Součástí dopravního úseku je také oddělení silničního hospodářství, které má na starost vedení správních řízení o povolení zvláštního užívání pozemní komunikace, dále také problematiku dopravního značení a provádí dohled nad dodržováním podmínek taxislužby.

Dalším odborem, který svou povahou zasahuje do oblasti dopravy, je **odbor investic**. Ten se zabývá přípravou a realizací investic města, zejména přípravou investičních programů pro nové projekty města. Mimo investice se tento odbor zabývá také údržbou města, konkrétně opravami a obnovami dopravního značení, osvětlení, cyklostezek, chodníků, apod.

V souvislosti s oblastí dopravy je nutné také zmínit **odbor územního plánování a stavebního úřadu**, který vydává stavební povolení pro stavby realizované ve správním obvodu města a vykonává přenesenou působnost související s územním plánováním. Za zmínku stojí také **odbor životního prostředí**, který zajišťuje ochranu životního prostředí. (Město Holešov, © 2021)

6.4 Základní dopravní dokumenty města

Základním dokumentem pro město je **Strategický plán rozvoje města Holešova**, který slouží pro stanovení cílů a priorit města. Skládá se z analytické a návrhové části, kdy analytická část je tvořena statistikami v oblastech financí, zaměstnanosti, obyvatelstva, cestovního ruchu či dopravy. Návrhovou část pak tvoří vize města a strategické cíle, kterým se Strategický plán blíže věnuje. (Strategický plán rozvoje města Holešova, © 2018)

Výchozím dokumentem pro oblast dopravy je **Generel dopravy**, který byl pro město vytvořen společností RoyalHaskoningDHV Czech Republic, spol. s r. o. a je rozdělen na 2 části – analytickou a návrhovou. Analytickou část tvoří průzkumy a analýza nehodovosti v problémových oblastech. Součástí analytické části je dále podrobná analýza jednotlivých druhů dopravy, které se ve městě vyskytují. Návrhová část je následně tvořena návrhy řešení problémů jednotlivých oblastí dopravy. (Generel dopravy, © 2020)

Dalším významným dokumentem je **Územní plán města Holešova**, který obsahuje zejména základní členění řešeného území, které je vyobrazeno na výkresu. Dále jsou obsahem hlavní

cíle a záměry rozvoje města. Tento plán také vymezuje zastavitelné plochy, především plochy individuálního bydlení, rekreace, občanského vybavení, silniční dopravy, dopravní a technické infrastruktury. Východiskem Územního plánu je pak určení priorit, kterými by se město mělo v budoucnu zabývat. (Územní plán města Holešova, © 2016)

Strategie dlouhodobého finančního plánování města Holešova vychází z analýzy současného stavu kontroly hospodaření s veřejnými prostředky, majetku a dlouhodobých finančních plánů města. Druhou část poté tvoří návrh strategie efektivního hospodaření, která zahrnuje např. návrhy na úpravu stávajícího systému kontroly rozpočtu, úpravu systému řízení majetku a závazků, optimalizaci vnitřních procesů hospodaření. (Strategie dlouhodobého finančního plánování, © 2018)

6.5 Charakteristika dopravy města Holešova

Dopravní síť Holešova tvoří pozemní komunikace II. a III. třídy, místní a účelové komunikace. Mezi nejvýznamnější patří silnice s označením II/490, která je napojena na I/55 v Olomouckém kraji a severojižně protíná Zlínský kraj. Dále městem prochází železniční trať Kojetín – Valašské Meziříčí, která je označena jako trať č. 303. Železniční dopravu v Holešově zajišťuje společnost České dráhy, a. s. V současné době nabízí spojení s regionálními sídly, mezi které patří zejména Kojetín, Kroměříž, Hulín, Bystřice pod Hostýnem a Valašské Meziříčí. Pro veřejnou hromadnou dopravu byl v roce 2018 zřízen dopravní terminál. Autobusová doprava je zajištěna dálkovými i regionálními linkami, které provozují zejména společnosti KRODOS BUS, a. s., a ČSAD a. s. Holešovem dále procházejí dvě cyklotrasy. První cyklotrasa s označením 5033 měří celkem 55 km. Začíná v Kroměříži, dále vede přes Hulín, Pravčice až do Holešova, kde pak pokračuje směrem přes Jankovice, Bystřici pod Hostýnem a končí v Hustopečích nad Bečvou. Druhá trasa s označením 5036 měří 27 kilometrů a začíná v Holešově a vede přes Přílepy, Lukoveček a končí v Dešné. (Generel dopravy, © 2020)

6.6 Financování města Holešova

Z dostupných dat o závěrečném účtu města z roku 2019 byl rozpočet po úpravách schválen jako schodkový ve výši 324 183,3 tis. Kč celkových příjmů a 339 429 tis. Kč činily schválené výdaje. Město dále schválilo financování ve výši 15 245,7 tis. Kč.

Skutečné plnění k 31. 12. 2019 pak vypadalo následovně:

- příjmy 347 774 tis. Kč

- výdaje 306 330 tis. Kč
- financování 41 444 tis. Kč

Největší část příjmů tvořily daňové příjmy, které tvořily 63% celkových příjmů. Dalšími příjmy byly dotace (29%), příjmy nedaňové (7 %) a kapitálové (1 %). Příjmy města Holešova za rok 2019 byly splněny na 107% upraveného rozpočtu. U výdajů největší část činily výdaje běžné, které byly ve výši 72% a kapitálové 22% z celkových výdajů. (Státní závěrečný účet města Holešova za rok 2019, © 2020)

Financování dopravy

Na dopravu bylo v roce 2019 vyčleněno 7 159 000 Kč. Skutečně však bylo čerpáno 5 717 431 Kč a to převážně na údržbu a opravy silnic, na které bylo čerpáno 2 629 270 Kč a na dopravní obslužnost veřejnými službami na kterou bylo čerpáno 1 550 000 Kč. Dalšími výdaji města, které patří do oblasti dopravy, byly také výdaje na projekty realizované městem a projektové dokumentace k projektům, které budou realizovány v příštích letech. Jednalo se například o:

- dokončení kruhové křižovatky u gymnázia – 4 224 562 Kč
- dokončení infrastruktury Všetuly – 995 890 Kč
- PD pro parkoviště u krytého bazénu – 206 050 Kč
- PD kruhové křižovatka Přerovská - Bořenovská – 98 654 Kč
- PD a začátek rekonstrukce ulic Palackého, Plačkov – 52 118 Kč (Státní závěrečný účet města Holešova za rok, 2020)

7 ANALÝZA OBLASTI DOPRAVY MĚSTA HOLEŠOVA

K analýze dopravní situace města Holešova byla použita metoda tzv. SWOT analýzy, tedy analýza silných a slabých stránek (vnitřní), příležitostí a hrozeb (vnější). Při sestavení této analýzy bylo čerpáno z internetových stránek města, veřejně přístupných dokumentů (Strategický plán rozvoje města), poskytnutého Generelu dopravy a dalších veřejně dostupných zdrojů. Další metodou analýzy, která byla použita je polostrukturovaný rozhovor, kterému se práce věnuje později.

7.1 SWOT analýza

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none">• existence jihovýchodního obchvatu města• nový kruhový objezd na úseku hlavní komunikace• regulované parkování v centru města• dostatečná kapacita parkovacích míst u obchodů• nový dopravní terminál• existence lávek přes řeku Rusavu• vysoký počet stojanů pro kola v centru• zrekonstruované chodníky• hustá síť komunikací	<ul style="list-style-type: none">• zvýšená dopravní zátěž a počet nehod na ulici Palackého• nedostatečná kapacita parkovacích míst v oblastech sídlišť• dlouhodobé parkování na nevhodných místech• absence městské hromadné dopravy• nevyhovující stav vybraných autobusových zastávek• nespojitá cyklistická síť• absence pěších a obytných zón• špatný technický stav chodníků a nenormované přechody
Příležitosti	Hrozby
<ul style="list-style-type: none">• dokončení jihovýchodního obchvatu• rekonstrukce problémových křižovatek a silničních průtahů• rozšíření příležitostí pro automobily na alternativní pohon	<ul style="list-style-type: none">• růst dopravní intenzity• růst počtu dopravních nehod• nedostatek financí pro realizaci projektů• nedokončení obchvatu• nárůst zbytných cest při hledání pracovního místa

<ul style="list-style-type: none"> • realizace nových parkovacích míst v problémových oblastech • realizace záchytných parkovišť v oblastech centra • modernizace autobusových zastávek • vybudování nových autobusových a vlakových zastávek • vytvoření spojitě cyklistické sítě • systém sdílení jízdních kol – bikesharing • úprava rizikových přechodů pro chodce • vytvoření bezbariérových tras 	<ul style="list-style-type: none"> • pokles atraktivity veřejné hromadné dopravy • nízká podpora rozvoje cyklistické infrastruktury • růst podílu automobilové dopravy na úkor pěších cest
--	---

Tab. 2 SWOT analýza dopravy města Holešova (zdroj: vlastní zpracování)

Silné stránky

Nejpoužívanějším druhem dopravy ve městě Holešov je **automobilová doprava**. Město mělo v minulosti potíže s rozvíjením dopravy motorovými vozidly a tím i rychle rostoucí dopravní zátěží. Z toho důvodu byla roce 2013 realizována výstavba jihovýchodního obchvatu Holešova, který odklonil z městské komunikační sítě tranzitní dopravu od Bystřice pod Hostýnem do Zlína. Tento projekt tak alespoň částečně pomohl snížit dopravní zatížení, které je v současnosti ve městě stále problémem. Jedním z posledních projektů, které město realizovalo je kruhový objezd v oblasti průtahu na Palackého a Masarykově ulici, který výrazně pomohl k přehlednosti na tomto úseku.

Doprava v klidu je v Holešově stejně jako v ostatních městech řazena mezi problémové oblasti tamějšího dopravního systému. Město se však snaží problémy spojené s dopravou v klidu regulovat. Konkrétním příkladem regulace dopravy v klidu ve městě Holešově je placené parkování v centru města, kde lze na vybraných parkovištích parkovat pouze po zakoupení parkovací karty nebo zaplacením požadované částky v parkovacím automatu či pomocí SMS. Silnou stránkou dopravy v klidu je také dostatečná kapacita parkovacích míst u obchodů, kterých je ve městě několik.

Dalším druhem dopravy, která má ve městě tradici je **cyklistická doprava**. Tradičnost tohoto druhu dopravy ve městě dokládá skutečnost, že se zde každoročně koná cyklistický závod s názvem Drásal. Výhodou cyklistické dopravy v Holešově je poměrně vysoký počet stojanů pro kola v centru, které slouží ke krátkodobému parkování. Stojany pro kola se také vyskytují u některých obytných domů. Pro cyklisty je příznivá i existence lávek přes řeku Rusavu, kvůli kterým ji nemusí objíždět. Také je zde vytvořeno cyklistické propojení místních částí Žopy, Količín, Dobrotice, Všetuly s okrajem Holešova.

Veřejná hromadná doprava je ve městě zajišťována spoji autobusovou a drážní dopravou. Všechny autobusové linky jsou vedeny přes zastávku Holešov, žel. st, kterou tvoří multimodální dopravní terminál. Dopravní terminál byl vytvořen v druhé polovině roku 2018 na místě bývalého autobusového nádraží. V jeho bezprostřední blízkosti se nachází železniční stanice Holešov, což cestujícím umožňuje kombinovat autobusovou a železniční dopravu. Výhodou je také snadný přístup pěší a cyklistické dopravy a nechybí zde ani parkovací místa. Další výhodou jsou poměrně časté spoje a také celková dostupnost do vzdálenějších míst v regionu.

Bezprostředním druhem dopravy (nejen) ve městě Holešově je **doprava pěší**. Ta je většinou prováděna v kombinaci s ostatními druhy dopravy (cyklistickou, hromadnou, automobilovou), z čehož vyplývá nutnost města se touto problematikou zabývat. Výhodou pěší dopravy v Holešově je hustá síť komunikací. Občané města tak nemají problém s dostupností. Ve městě také stále přibývají nově zrekonstruované chodníky, což pomáhá k zatraktivnění pěší dopravy.

Slabé stránky

Nadměrné užívání **automobilové dopravy** nese určitá negativa, se kterými se město potýká. Jedním z nich je zvýšená dopravní zátěž, kdy s rostoucí dopravní zátěží roste i počet dopravních nehod. V současné době je nejzatíženější komunikací ulice Palackého, kdy v tomto úseku je také nejvyšší počet nehod. Důvodem vysokého zatížení je především to, že ulice Palackého prochází středem města, z čehož vyplývá, že její užití je téměř nezbytné pro projetí městem.

Problémem **dopravy v klidu** je zejména nedostatečná kapacita parkovacích míst v oblastech sídlišť. Z tohoto důvodu lidé parkují nelegálně, nejčastěji v oblastech zeleni, křižovatek nebo v místech, kde pak nezůstane minimální požadovaná šířka pro průjezd vozidel. Nelegální parkování vozidel v blízkosti křižovatek a přechodů také negativně

ovlivňuje jejich bezpečnost. Slabou stránkou dopravy v klidu města Holešova je také to, že parkování se soustřeďuje v místech, kde mají výjezd vozidla integrované záchranné služby (policie, hasiči, záchranné složky).

Nedostatkem **veřejné hromadné dopravy**, zejména té autobusové, je omezená využitelnost příměstských autobusů pro vnitřní cesty po městě. Také zde chybí nabídka městské hromadné dopravy, kterou by uvítali zejména obyvatelé sídlištních oblastí. Další slabou stránkou veřejné hromadné dopravy je nevyhovující technický stav autobusových zastávek, který negativně ovlivňuje atraktivitu autobusové dopravy.

Cyklistická doprava se ve městě potýká převážně s problémem nebezpečí, které vzniká při jejím sdílení s automobilovou dopravou. Závažným problémem je nespojitá cyklistická síť, kdy cyklisté nemají možnost se bezpečně zařadit do hlavního dopravního prostoru, zejména v ulicích Palackého a Masarykova.

Stejně jako u cyklistické dopravy je problémem **pěší dopravy** její kolize s automobilovou dopravou a tím rostoucí riziko vzniku nehod. Slabou stránkou je také to, že ve městě neexistují spojitě bezbariérové trasy mezi objekty veřejných institucí, tedy např. v oblastech škol, městského úřadu či zdravotnických zařízení. Problémem je také absence pěších a obytných zón, které by pomohly regulovat automobilovou dopravu a tím zvýšit bezpečí chodců. Nevýhodami jsou také špatný technický stav chodníků a přechody, které nesplňují normy předepsané zákonem.

Příležitosti

Zásadní příležitostí **automobilové dopravy** je dokončení obchvatu města a následné napojení na dálnici D49, které by pomohlo více regulovat tranzitní dopravu ve městě. Další příležitost spočívá v rekonstrukci problematických křižovatek a silničních průtahů podle platných norem. Jedná se zejména o již zmiňované široké pruhy, které jsou na průtazích dlouhodobým problémem.

Pro **dopravu v klidu** města je příležitostí především realizace nových parkovacích míst v problémových oblastech (sídlištních). Další příležitostí je rozšíření parkoviště „za starou spořitelnou“, které se nachází nedaleko centra a zámeckého areálu města. Vidinou města je dále realizace nových záchytných parkovišť pro oblast centra města a oblastí konání sportovních a kulturních akcí.

Potenciál a atraktivitu **veřejné hromadné dopravy** lze v budoucnu zvýšit modernizací stávajících autobusových zastávek, které jsou nyní v poměrně špatném stavu. Také je zde

příležitost v napojení sídlištních celků na veřejnou dopravu. Pro město by dále v budoucnu mohlo být příležitostí vybudování nových autobusových či vlakových zastávek.

Největší potenciál rozvoje má právě **cyklistická doprava**. Zásadní příležitost spočívá ve vytvoření spojitě, bezpečné a atraktivní cyklistické sítě, která by procházela městem. Zajímavým námětem pro zatraktivnění cyklistické dopravy je tzv. bikesharing, tedy systém sdílení jízdních kol, který je v současné době moderním trendem řešení dopravní situace ve městech. Příležitostí je také oslovení především mladé generace obyvatel nabídkou bezpečné a atraktivní cyklistiky.

Cílem města pro **pěší dopravu** je stejně jako u dopravy cyklistické zvýšit její atraktivitu. Zde se nabízí několik možných příležitostí, kterými jsou např. úprava rizikových přechodů pro chodce a doplnění chybějících chodníků na významných místech. K zatraktivnění pěší dopravy by také mělo sloužit více prostoru pro pěší, tedy např. širší chodníky či více místa k shromažďování obyvatel.

Hrozby

Pro všechny druhy dopravy ve městě Holešově je největší hrozbou růst automobilizace a s tím i růst dopravního zatížení. Dále všechny druhy dopravy spojuje nebezpečí nedostatku financí, které jsou „palivem“ pro budoucí projekty, které by město chtělo realizovat, a které by mohly zásadně přispět ke zlepšení dopravní situace.

Pro **automobilovou dopravu** spočívá hrozba především v nedokončení obchvatu, který jak již bylo řečeno, by mohl přispět k zásadnímu zmírnění problému dopravní zátěže, se kterým se město potýká.

V **dopravě v klidu** je nebezpečím převážně nárůst zbytných cest při hledání volného parkovacího místa. Tyto zbytné cesty pak mohou vést k zpomalení či úplnému zastavení plynulosti dopravy.

Hrozbou **veřejné hromadné dopravy** je především odliv cestujících vlivem poklesu atraktivity hromadné dopravy. V budoucnu by se tak mohlo stát, že obyvatelé města budou v menší míře využívat autobusy či vlaky a začnou nadužívat osobní automobily.

Vzhledem k tomu, že má **cyklistická doprava** největší potenciál růstu, spočívá zásadní hrozba v nevyužití tohoto potenciálu. To by mohlo nastat např. při nízké podpoře rozvoje cyklistické infrastruktury. Nebezpečí je také růst počtu dopravních nehod s cyklisty, které

vzniká s rostoucí automobilizací. Dále by v budoucnu mohlo dojít k úplnému vytlačení cyklistů na chodníky, kteří by pak mohli ohrozit pěší.

V **pěší dopravě** je hrozbou růst počtu dopravních nehod s chodci a také růst každodenních cest osobních automobilů na úkor podílu pěších cest.

7.2 Rozhovor

Další metodou, která byla použita pro analýzu současného dopravy města Holešova je metoda tzv. polostrukturovaného rozhovoru. Dotazovaným byly pokládány předem připravené otázky s tím, že zde byla možnost se od tématu odklonit na základě reakcí na různé podněty. Rozhovory byly s předchozím souhlasem dotazovaných nahrávány na záznamník. Pro účel rozhovoru byli vybráni respondenti, kteří působí na odlišných pozicích, aby bylo dosaženo rozmanitosti zjištěných dat.

Konkrétně se jednalo se tyto respondenty:

- zástupce vedoucího dopravního odboru města Holešova
- vedoucí investičního odboru města Holešova
- projektant
- místostarosta města Holešov

Důvod výběru jednotlivých respondentů

zástupce vedoucí dopravního odboru města Holešova – byl vybrán především z toho důvodu, že i když se nepřímo podílí na řešení dopravní situace ve městě, tak má všeobecný přehled o jejím stavu

vedoucí investičního odboru města Holešova – významně se podílí na přípravě a realizaci investic města, má zkušenosti v mnoha oblastech, mezi které patří i oblast dopravy

projektant – byl vybrán na základě doporučení vedoucího odboru investic města Holešova, disponuje dlouholetými zkušenostmi v oblasti dopravy, podílel se na dopravních projektech Holešova i okolních měst, disponuje všeobecným přehledem

místostarosta města Holešova – významně se podílí na rozvoji současného dopravního stavu města Holešova, dále se podílel na vytváření Generelu dopravy i Územním plánu města Holešova

Otázky jsou rozděleny do následujících okruhů:

1. Obecné povědomí o současném stavu dopravní situace města Holešova.

Tento okruh otázek byl zaměřen na zjištění aktuálního povědomí respondentů o stavu dopravy města Holešova. Respondentům byl dán prostor vyjádřit se k aktuální dopravní situaci města Holešova, zhodnotit silné a slabé stránky jednotlivých druhů dopravy a případně okomentovat počínání města v oblasti dopravy.

Příklady otázek, které byly použity:

- a) Jak hodnotíte celkovou dopravní situaci města Holešova?
- b) Jaká oblast dopravy je v současné době pro město prioritou?
- c) V jakém stavu je podle vás doprava v klidu ve městě Holešově?
- d) V čem spatřujete nedostatky cyklistické dopravy?

2. Konkrétní problémy jednotlivých druhů dopravy.

Druhá část rozhovoru byla zaměřena na konkrétní problémy jednotlivých druhů dopravy. Pokaždé byl zmíněn určitý problém, jeho návrh řešení a dotazovaný měl prostor se k nim vyjádřit. Na závěr byla řešena otázka připravenosti města na řešení problémy, kdy respondenti měli možnost vyjádřit se k tomu, zda je město na opatření ať už po finanční nebo plánovací stránce připraveno, případně jestli bude připraveno v budoucnu.

Příklady otázek, které byly použity:

- a) Jak byste ve městě řešil problém s nedostatkem parkovacích míst?
- b) V jaké oblasti by podle Vás bylo v současné době nejvhodnější vybudovat nová parkovací místa (parkoviště) a z jakého důvodu?
- c) Bylo by pro město vhodné zavedení systému sdílených kol (bikesharingu)?
- d) Jakou vnímáte připravenost města na realizaci zmíněných projektů?

Shrnutí výsledku rozhovorů

Z provedených rozhovorů vyplývá, že doprava v Holešově odpovídá současným trendům, tedy, že ve městě stále více narůstá počet aut a tím se zvyšuje celkové dopravní zatížení města. Problém s dopravním zatížením vyplývá ze skutečnosti, že město Holešov je průjezdním městem. Odpovědi respondentů se dále shodují v tom, že v současné době je pro město prioritou řešení tranzitní dopravy. Tranzitní dopravu a problémy spojené s jejím

nadměrným výskytem (dopravní zatížení) by mohlo pomoci regulovat dostavení jihovýchodního obchvatu s následným napojením na dálnici D49. Další problémovou oblastí je dle odpovědí respondentů cyklistická doprava. Zde je dlouhodobým problémem nedostatek místa pro cyklisty, kdy pro ně není vytvořena spojitá cyklistická síť a cyklisté tedy musejí část cesty podniknout přes zatížené město. Město má v plánu se v budoucnu tímto problémem zabývat a řešit jej vytvářením nových cyklotras a pruhů pro cyklisty. Na otázku řešení problémů dopravy v klidu bylo odpovězeno, že město se jimi dlouhodobě zabývá. Vyplývá to ze skutečnosti, že každým rokem je ve městě realizována výstavba nových parkovacích míst. Dle jednoho z respondentů by nejvhodnějším řešením bylo zavedení zpoplatněného parkování v problémových oblastech. Při řešení otázky konkrétních oblastí, kde by v současné době bylo nejvhodnější vybudovat nová parkovací místa, byly doporučeny oblasti sídlišť, zejména v ulicích Novosady a U Letiště. Na závěr bylo respondentům umožněno doporučit problémové oblasti a konkrétní problémy, kterými by se práce měla v návrhové části zabývat.

7.3 Shrnutí výsledků provedených analýz

Dle výsledků jednotlivých analýz bylo zjištěno, že město Holešov disponuje poměrně kvalitní dopravní infrastrukturou. Mezi přednosti města patří zejména existence jihovýchodního obchvatu, který výrazně pomohl snížit tranzitní dopravu, se kterou má město v současnosti problém. Dále jsou zde vytvořeny přijatelné podmínky pro rozvoj cyklodopravy, pěší a veřejné hromadné dopravy. Město má na druhou stranu zásadní problém s rostoucí dopravní intenzitou, který negativně působí na ostatní druhy dopravy. Dalším problémem je nedostatek parkovacích míst, zejména v oblastech sídlišť, kde obyvatelé města pak z tohoto důvodu parkují nelegálně. Nedostatkem je také špatný technický stav některých chodníků, který se však město v současné době snaží řešit. Rostoucí dopravní zátěž by v budoucnu mohlo vyřešit dokončení jihovýchodního obchvatu a následné napojení na dálnici D49. Největší potenciál pro rozvoj má jak již bylo zmíněno cyklistická doprava. Ten spočívá zejména ve vybudování spojitě cyklistické sítě, vytvoření nových cyklotras nebo cyklopruhů, které by pomohly oddělit automobilovou a cyklistickou dopravu a zvýšit tak bezpečí cyklistů. Největší hrozba spočívá v neřešení problému rostoucí dopravní zátěže, jelikož právě od něj se odvíjejí další problémy jako nedostatek parkovacích míst, ohrožení bezpečnosti pěších a cyklistů a tím i rostoucí počet dopravních nehod, ad. Problém by také mohl nastat při poklesu atraktivity veřejné hromadné dopravy a tím růst podílu automobilové dopravy na úkor pěších či cyklistických cest.

7.4 Vyhodnocení

Současnou dopravní situaci lze v Holešově hodnotit jako vyhovující, i přesto, že se zde vyskytují určité nedostatky. Vyhovující hodnocení lze určit převážně z toho důvodu, že město poskytuje kvalitní podmínky pro rozvoj cyklistické, pěší a veřejné hromadné dopravy. Zásadním problémem pro město je rostoucí dopravní zátěž, se kterou jsou spojeny další problémy, jenž se ve městě vyskytují. Městu by v budoucnu mohla významně pomoci dostavba jihovýchodního obchvatu, která by pomohla více odklonit tranzitní dopravu a tím snížit dopravní zátěž ve městě. Pokud by město tento problém neřešilo lze v budoucnu očekávat prohloubení či vytvoření nových problémů, které jsou s vysokou dopravní zátěží spojeny. Na základě provedeného vyhodnocení stávajícího stavu dopravy města Holešova budou v následující kapitole navržena opatření pro zlepšení vybrané oblastí dopravy.

8 MOŽNOSTI ŘEŠENÍ CYKLISTICKÉ DOPRAVY

Tato kapitola se zabývá konkrétním problémem cyklistické dopravy města Holešova. Nejprve je popsán aktuální stav cyklistické dopravy, její infrastruktura a její primární nedostatek. Následně se práce zabývá jednotlivými možnostmi řešení nespojitě cyklistické sítě. Tato řešení jsou následně podrobněji popsána společně s jejich výhodami a nevýhodami. V další je pak vysvětlen důvod jejich realizace, připravenost a konkrétní příklady míst, kde by šlo tato opatření realizovat.

8.1 Popis aktuálního stavu cyklistické dopravy

Město Holešov leží v poměrně rovinném území, z čehož vyplývá, že jsou zde příznivé podmínky pro využití cyklistické dopravy v rámci běžných každodenních cest po městě. Příznivá je pro cyklisty také krátká časová dostupnost cílů nejběžnějších účelů cest, kterými jsou např. cesty za obchodem, službami či za prací. Tyto faktory jsou důvodem, proč je ve městě cyklistická doprava hojně využívána.

Cyklistická infrastruktura

Městem Holešov procházejí celkem dvě cyklotrasy, které mají označení č. 5033 a 5036.

Cyklotrasa č. 5033 měří celkem 55 km. Začíná v Kroměříži a končí v Hustopečích nad Bečvou. Také spojuje dálkové cyklotrasy č. 47 (Kroměříž) a č. 5 (Hustopeče nad Bečvou).

Cyklotrasa č. 5036 má celkem 27 km a začíná v Holešově, kdy se odpojuje od cyklotrasy č. 5033. Cyklotrasa končí v obci Dešné, kde se napojuje na dálkovou cyklotrasu č. 46. V celé své délce vede po asfaltových cestách, z čehož plyne, že je vhodná pro všechny typy jízdnicích kol. (Město Holešov, ©2020)

Zásadní nedostatek cyklistické dopravy města Holešova

V návaznosti na provedenou analýzu dopravního stavu města Holešova je zásadním problémem města nespojitá cyklistická síť. S tímto problémem jsou spojena bezpečnostní rizika, jelikož cyklisté jsou v mnoha případech nuceni sdílet část své cesty s osobními automobily. Hrozbou pro cyklistickou dopravu je především rostoucí dopravní zátěž města, kdy by v budoucnosti mohlo dojít k úplnému vytlačení cyklistů na chodníky. Absence spojitě dopravní sítě může být také jednou z příčin poklesu atraktivity cyklistické dopravy ve městě. Z tohoto důvodu je nutností se touto problematikou dále zabývat.

8.2 Doporučení jednotlivých řešení

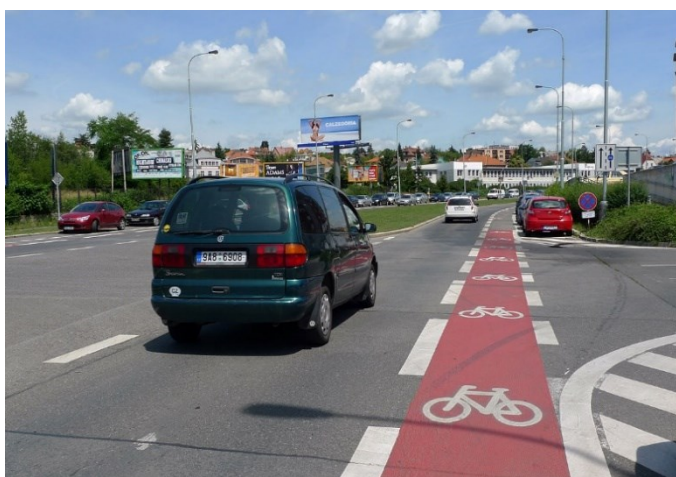
Jedním z možných řešení by mohlo být vybudování nové cyklostezky, která by sloužila k doplnění chybějící cyklistické sítě. Projekt tohoto typu však bývá často velmi finančně náročný a město by si jej v současné době nemohlo dovolit. Existují však i alternativní řešení, pomocí nichž lze cyklistickou síť spojit nebo alespoň oddělit cyklistickou a automobilovou dopravu a zvýšit tak celkovou bezpečnost cyklistů.

Pro město by mohla být vhodná tato konkrétní řešení:

- zavedení vyhrazených nebo ochranných jízdnic pro cyklisty
- piktogramový koridor pro cyklisty.
- společné stezky pro cyklisty a pěší

Vyhrazený jízdnic pro cyklisty

Vyhrazený jízdnic je definován jako část vozovky, která je označena pruhy, svislým dopravním značením a v některých případech bývá červeně podbarvena. Jízdnic tohoto typu je určen výlučně pro použití cyklisty. Motoristé do něj mohou vjíždět jen ve výjimečných případech – např. při objíždění překážky nebo parkování. Tyto pruhy umožňují cyklistům jezdit jejich preferovanou rychlostí bez narušení podmínek provozu a usnadňují předvídání chování a pohybu mezi cyklisty a motoristy. Jízdnic se od cyklistické stezky odlišuje tím, že nemá žádnou fyzickou bariéru (sloupky, střední pásy, vyvýšené obrubníky atd.), která omezuje zásah motorizovaného provozu. Jízdnic pruhy jsou za běžných okolností vytvářeny ve stejném směru provozu. Výjimkou může být jejich konfigurace ve směru protiproudu na koridorech s nízkým provozem, které jsou nezbytné pro připojení konkrétní cyklistické trasy. (Čistou stopou Prahou, © 2018; NACTO, © 2021)



Obr. 2 Ukázka vyhrazeného jízdního pruhu pro cyklisty (zdroj: wikipedia.org)

Výhody

- zvýšení bezpečnosti pro cyklisty
- jízdní pruhy pro cyklisty by mohly umožnit dojíždět do práce na kole
- investičně levnější řešení
- v místech s nižší dopravní zátěží může pomoci ke zklidnění dopravy

Nevýhody

- méně místa pro auta
- nevhodné v místech s vysokou dopravní zátěží – vznikají zácpy
- špatně naplánované jízdní pruhy mohou způsobit škody (www.environmental-conscience.com, © 2020-2021)

Ochranný jízdní pruh pro cyklisty

Dalším druhem jízdních pruhů pro cyklisty jsou tzv. ochranné cyklopruhy. Největší rozdíl mezi vyhrazeným a ochranným jízdním pruhem pro cyklisty je v tom, že do ochranných pruhů mohou vyjíždět vozidla, pro která není ve zbytku vozovky dostatek místa. V praxi to znamená, že ochranný cyklopruh cyklistovi slouží jako bezpečný prostor, ve kterém se může bez omezení pohybovat, ale když se v něm žádný jezdec na kole nenachází, mohou jej řidiči motorových vozidel využít. Další rozdíl je v značení, kdy se od vyhrazeného liší v tom, že nikdy nemá svíslé dopravní značení, je vyznačen slabší čarou s drobnějším přerušováním a nikdy není červeně podbarven. Rozdíl je také v šířce zbývající části vozovky pro

motorová vozidla, kdy v případě ochranného má 2,5 až 2,75 m, zatímco u vyhrazeného jízdního pruhu pro cyklisty je to 3 až 3,25 m.

Lze tedy říci, že ochranné cyklopruhy jsou oproti vyhrazeným určitým kompromisem, kdy cyklista má více bezpečného prostoru a motorista již není vždy omezován nedostatečným prostorem. (Horatius, © 2018)



Obr. 3 Ukázka ochranného jízdního pruhu pro cyklisty (zdroj: www.cistoustopou.cz/)

Piktogramový koridor pro cyklisty

Toto opatření cyklistům usnadňuje průjezd vozovkou. Jeho použití je významné zejména ve stísněných prostorech, kde nelze za normálních okolností vybudovat cyklopruh. Na silnici jsou vyznačeny piktogramem kola a směrovou šipkou. Rozdíl oproti jízdním pruhům je v tom, že jízda v nich není povinná, což znamená, že piktogramové koridory pouze naznačují, jak by měli cyklisté danou vozovkou projíždět. Zároveň jsou znamením pro motoristy, že se v daném úseku vyskytuje zvýšený počet cyklistů a proto je třeba dbát na jejich bezpečnost. (Čistou stopou Prahou, © 2018)



Obr. 4 Ukázka piktogramového koridoru pro cyklisty (zdroj: cyklozlin.cz)

Výhody

- usnadnění cyklistům sdílení prostoru ve společném provozu s ostatními vozidly
- piktogramy napomáhají vozidlům předvídat pravděpodobný pohyb cyklistů
- cyklisté mají na výběr, zda piktogram koridoru užijí
- nejlevnější z doporučených řešení

Nevýhody

- není zaručena bezpečnost cyklisty
- cyklistům ani motoristům nevznikají žádná práva či povinnosti, nižší respekt k dodržování tohoto opatření
- mohou vznikat dopravní zácpy
- nehodí se na zatížené komunikace (cyklozlin.cz, © 2021)

Stezky pro cyklisty a pěší

Zde rozlišujeme 2 typy stezek pro sdílený provoz cyklistů a pěších, kterými jsou stezka s odděleným provozem a stezka se společným provozem cyklistů a pěších.

Stežka s odděleným provozem se vyznačuje především odlišným značením. Je značena kulatou modrou značkou s dělicí čarou mezi kolem a chodci. Stejně tak je ve skutečnosti dělena i samotná stežka. Pravidla pro účastníky tohoto typu stezek jsou prostá – obě skupiny se musí držet v prostoru, který je pro ně vyhrazen. Do jiného pruhu mohou zasahovat pouze ve specifických případech, např. při obcházení či objíždění překážky nebo vstupování či opouštění stežky.



Obr. 5 Ukázka stežky s odděleným provozem (zdroj: cyklozlin.cz)

Společná stežka pro chodce a cyklisty je značena modrou kulatou dopravní značkou bez dělení. Tato stežky není nijak dělena, což znamená, že je v celé délce určena pro obě skupiny účastníků. Platí zde stejná pravidla provozu jako na pozemních komunikacích, tedy, že cyklista by se vždy měl držet pravého okraje stežky ve směru jízdy a do středu či levé straně smí vjet pouze v případech objíždění překážky nebo jiného účastníka provozu. Chodci by se měli vždy držet u kraje. Pravidlem pro všechny účastníky provozu na společné stezce je, že by neměli vytvářet velké skupiny, které zabírají celou šířku stežky a blokují tak pohyb ostatních. (kolo.cz, © 2013)



Obr. 6 Ukázka stezky se smíšeným provozem (zdroj: www.cyklozlin.cz)

Výhody

- zvýšené bezpečí cyklistů
- cyklista je dál od výfuků aut
- obnova vodorovného značení je levnější

Nevýhody

- investičně náročnější řešení
- hodí se spíše na místa s nízkou intenzitou chodců
- náročné na plánování
- zdoluhavý proces přípravy a projednání
- chodci velmi často nerespektují vyhrazený prostor pro cyklisty
- vzniká nebezpečí pro chodce (www.plzenskonakole.cz, © 2007-2020)

8.3 Otázky k realizaci opatření

Důvod realizace vybraných opatření

Ve městě se v současné době nenachází organizovaná cyklistická síť. Realizace některého z uvedených řešení by mohla výrazně pomoci tento problém regulovat. Všechna doporučená opatření mají v jádru společné to, že určitým způsobem slouží k řešení daného problému nespojitě cyklistické sítě. Zároveň také upozorňují motoristy na pohyb cyklistů, čímž je opět zvýšena jejich bezpečnost, což je jedna z priorit realizace těchto opatření.

Realizace by dále mohla zvýšit celkovou atraktivitu cyklodopravy na úkor dopravy automobilové, zejména by mohlo dojít ke zvýšení cest do práce jízdním kolem, což by mohlo mít za následek snížení dopravní zátěže, se kterou jak již bylo zmíněno, má město v současnosti největší problém.

Město Holešov se dlouhodobě snaží podporovat cyklistickou dopravu. V Strategickém plánu města Holešova je v **prioritní ose Vybavenost** obsaženo, že jedním z hlavních cílů rozvoje této oblasti je dobudování infrastruktury, tak aby sloužila ke zvýšení kvality života obyvatelstva.

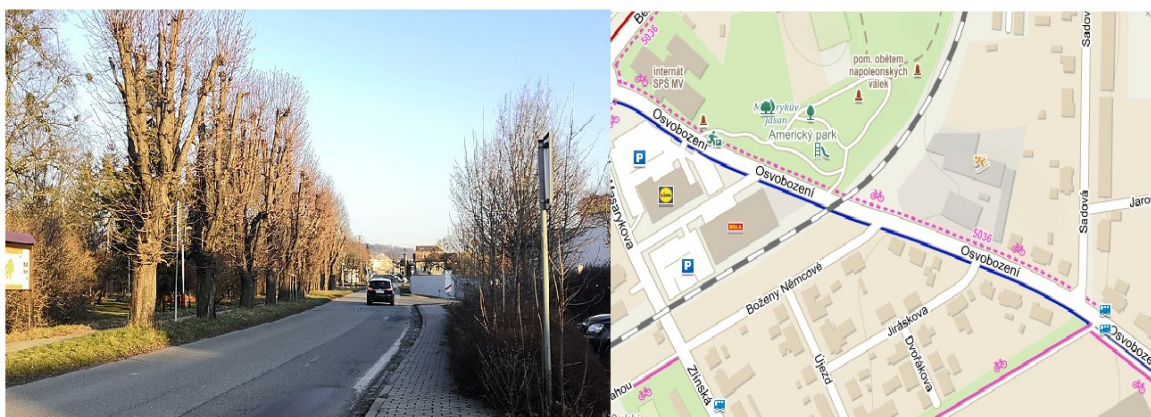
Připravenost města

Město se každoročně snaží realizovat projekty, které přispívají ke zlepšení stavu oblasti dopravy. Na území města se v současné době nenachází žádné jízdní pruhy pro cyklisty ani piktogramové koridory pro cyklisty. Dle provedených rozhovorů však již existují projektové dokumentace s problémovými oblastmi, kde by se tato opatření dala realizovat. Pro město je v současné době prioritou řešení tranzitní dopravy a je tedy spíše otázkou budoucnosti, kdy se město má v plánu se problémem nespojitě cyklistické sítě zabývat.

Vhodná místa pro umístění navrhovaných opatření

Následující oblasti byly vybrány na základě rozhovorů, důkladného prozkoumání Územního plánu a dopravního Generelu města.

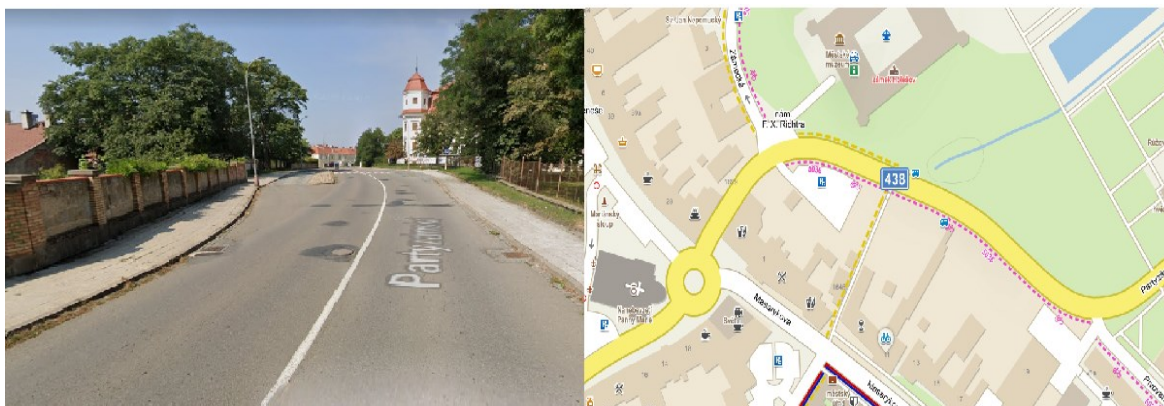
piktogramový koridor pro cyklisty v oblasti ulice Osvobození



Obr. 7 Ulice Osvobození (zdroj: vlastní zpracování – commons.wikimedia.org)

Důvodem výběru této oblasti je zvýšený počet cyklistů, kteří zde projíždějí, protože je zde vedena cyklotrasa č. 3036, která je následně napojena na nedalekou cyklostezku. Cyklopiktokoridor by zde mohl pomoci upozornit na zvýšený výskyt cyklistů a zvýšit tím jejich bezpečí na tomto úseku.

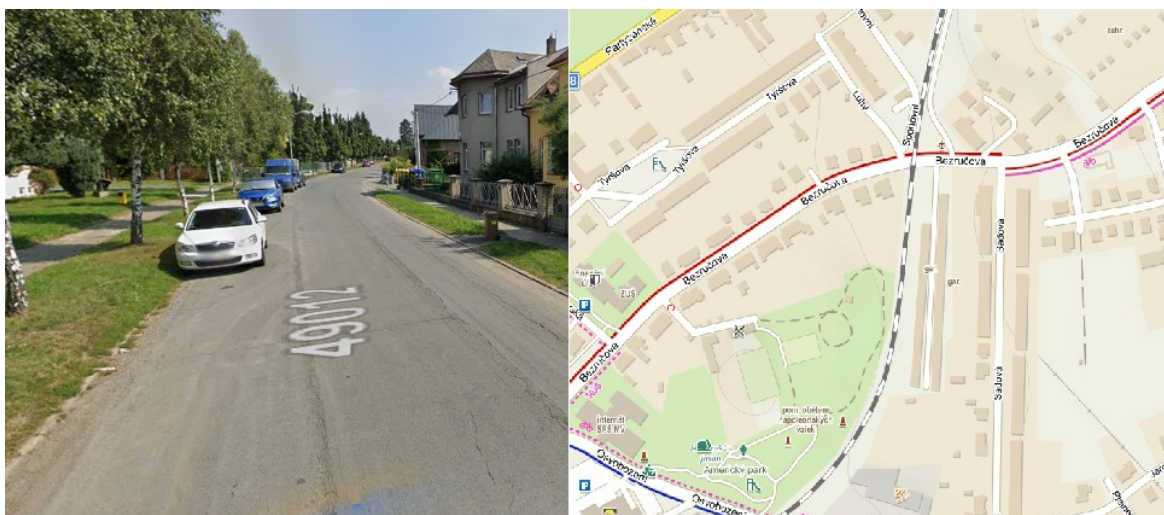
ochranné jízdní pruhy pro cyklisty v oblasti ulice Partyzánská



Obr. 8 Ulice Partyzánská (zdroj: vlastní zpracování – mapy.cz, Google Maps)

Tato oblast je vhodná pro realizaci ochranných jízdních pruhů pro cyklisty, jelikož komunikace splňuje podmínky pro realizaci ochranných jízdních pruhů pro cyklisty – je dostatečně široká. Jedná se o komunikaci II. třídy, z čehož vyplývá, že bývá často velmi dopravně zatížena. Zatížena je také z toho důvodu, jelikož se ve své podstatě jedná o vjezd do města. Užití tohoto vjezdu je jeden z nejrychlejších způsobů jak se dostat do centra města. Pro cyklisty vzniká zásadní problém tehdy, když chtějí užít tuto komunikaci ať už z důvodu cesty do centra nebo užití cyklotrasy, která zde vede (3036). Zřízení ochranných cyklopruhů na tomto místě by mohlo pomoci regulovat daný problém a zvýšit celkovou bezpečnost cyklistů.

společná stezka pro chodce a pěší v oblasti ulice Bezručova



Obr. 9 Ulice Bezručova (zdroj: vlastní zpracování – mapy.cz, Google Maps)

V ulici Bezručova je v současné době vhodné vybudovat společnou stezku pro pěší a chodce, jelikož bývá často dopravně zatížena. Příznivá pro tuto oblast je skutečnost, že se

v jejím směru již nachází společná stezka pro chodce a cyklisty. Mohlo by tedy dojít k jejímu napojení na tuto stezku. Další příznivou podmínkou je, že na začátku Bezručovy ulice vede zmiňovaná cyklotrasa č. 3036, z čehož vyplývá, že by cyklistům vznikla další možnost kudy jet.

Financování navrhovaných řešení

Zmíněná opatření by byla financována z rozpočtu města. Na zřizování jízdních pruhů pro cyklisty bylo na začátku roku 2021 možné čerpat dotaci ze Státního fondu dopravní infrastruktury. Podmínkou bylo zřízení jízdních pruhů pro cyklisty na místních komunikacích či silnicích II. a III. třídy. Příspěvek byl až 85% uznatelných nákladů stavební části akce. Dotace je poskytována každým rokem, s tím, že výše příspěvku se může měnit. (Státní fond dopravní infrastruktury, © 2000-2021)

Celkovou finanční náročnost jednotlivých opatření nelze přesně určit. Cena se odvíjí od několika různých faktorů, která vycházejí z konkrétní situace v místě a také dle příslušné projektové dokumentace. U společných stezek se jedná např. o cenu pozemků, nezbytné konstrukční vrstvy vozovky, šířky, zajištění odvodnění a dalších staveb (opěrné zdi, mostky a lávky, zábradlí). V případě dopravního značení jízdních pruhů a cyklopiktokoridorů se celkové náklady také určují velmi obtížně. Základem je, že se cena určuje podle počtu piktogramů, případně délky červeného podbarvení. Tento počet je však vždy určen projektovou dokumentací specificky pro každou lokalitu s cílem dosáhnout celkové bezpečnosti dopravy. (praha.eu, © 2015)

ZÁVĚR

Cílem bakalářské práce bylo analyzovat současný stav oblasti dopravy města Holešova a následně na základě analýzy určit vhodná opatření pro řešení aktuálního stavu dopravy.

Nejprve byly v teoretické části na základě literární rešerše vysvětleny obecné definice vztahující se k pojmům, které souvisejí s problematikou dopravy. Výchozími pojmy byly veřejná správa, strategické plánování a regionální rozvoj. Následně byla podrobněji přiblížena problematika dopravy. Zjištěné informace dále sloužily jako podklad pro vypracování praktické části.

Pro získání potřebných informací byla využita metoda SWOT analýzy, která významně pomohla k určení silných a slabých stránek jednotlivých druhů dopravy, které se ve městě vyskytují. V návaznosti na SWOT analýzu byl vytvořen polostrukturovaný rozhovor, který se skládal ze dvou okruhů, kdy první sloužil pro ověření dat SWOT analýzy a také k určení povědomí o problematice vybraných respondentů. Druhý okruh sloužil pro získání informací k ucelení návrhové části, jelikož zde byly převážně otázky, které byly směřovány ke konkrétním problémům města a možnostem jejich řešení.

Na základě provedených analýz bylo zjištěno, že stávající dopravní situace je v Holešově dostačující, avšak se zhoršující se tendencí, převážně z důvodu zvyšující se dopravní intenzity, kterou se město v současné době snaží prioritně řešit. Dále bylo zjištěno, že město disponuje kvalitními podmínkami pro rozvoj dopravní infrastruktury. Zásadním problémem je nespojitá cyklistická síť, kterému se práce věnovala v později v praktické části. Hrozba pro město spočívá především v tom, pokud nebude řešena stále zvyšující se dopravní zátěž, která sebou nese další dílčí problémy, kterými jsou např. nedostatek parkovacích míst, ohrožení bezpečnosti účastníků provozu a tím rostoucí počet nehod, atd.

Poslední část se zabývá problémem nespojité cyklistické sítě, který byl stanoven na základě provedených analýz. V práci byly doporučeny celkem 3 opatření – jízdní pruhy pro cyklisty (vyhrazené, ochranné), piktogramové koridory pro cyklisty a společné stezky pro pěší a cyklisty. Realizace některého z uvedených opatření by městu v budoucnu mohlo pomoci cyklistickou dopravu ve městě rozvíjet a hlavně zvýšit celkovou bezpečnost cyklistů, která je v současnosti nejvíce ohrožena právě z důvodu rostoucí dopravní zátěže.

Aktuálně je velmi obtížné určit, které z doporučených řešení by pro město bylo nejvhodnější realizovat. K bližšímu určení by bylo za potřebí důkladnějších analýz, např. by bylo třeba

provést více rozhovorů s více respondenty. Analýza dopravy vybraného území je poměrně rozsáhlým tématem a mohlo by být námětem pro budoucí diplomovou práci.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

1. BÁRTOVÁ, Hana a Miroslav RŮŽIČKA. Územní plánování a doprava. Praha: ABF-Arch, 2008, 128 s. ISBN 978-80-8690-548-8.
2. BLAŽEK, Jiří a David UHLÍŘ. *Teorie regionálního rozvoje: nástin, kritika, implikace*. Vyd. 2., přeprac. a rozš. Praha: Karolinum, 2011. 342 s. ISBN 978-80-246-1974-3.
3. BRŮHOVÁ FOLTÝNOVÁ, Hana. *Doprava a společnost: ekonomické aspekty udržitelné dopravy*. Praha: Karolinum, 2009. 212 s. ISBN 978-80-246-1610-0.
4. EISLER, Jan, Jaromír KUNST a František ORAVA. *Ekonomika dopravního systému*. Praha: Oeconomica, 2011. 284 s. ISBN 978-80-245-1759-9.
5. FILIP, Jan, Jan SVATONĚ a Kateřina ŠIMÁČKOVÁ. *Státověda: učební text pro bakalářské studium na Právnické fakultě Masarykovy univerzity*. 2., dopl. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2012. 110 s. ISBN 978-80-210-5987-0.
6. FOTR, Jiří. *Tvorba strategie a strategické plánování: teorie a praxe*. Praha: Grada, 2012. Expert (Grada). 384 s. ISBN 978-802-4739-854.
7. FRIČ, Jindřich. *Silniční doprava*. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2010. 157 s. ISBN 978-80-7204-728-4.
8. *Generel dopravy města Holešova*. Holešov, 2020.
9. HENDRYCH, Dušan. *Správní věda: teorie veřejné správy*. 3., aktualiz. vyd. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2009. 231 s. ISBN 978-80-7357-458-1.
10. JEŽEK, Jiří, Ondřej SLACH a Vladimíra ŠILHÁNKOVÁ. *Strategické plánování obcí, měst a regionů: vybrané problémy, výzvy a možnosti řešení*. Praha: Wolters Kluwer, 2015. 216 s. ISBN 978-80-7552-263-4.
11. NOVÁK, Radek. *Nákladní doprava a zasílatelství*. 2., přeprac. vyd. Praha: ASPI, 2005. 412 s. ISBN 80-735-7086-6.

12. OCHRANA, František a Zuzana DRHOVÁ. *Strategické řízení ve veřejné správě a přístupy k tvorbě politiky*. Praha: Matfyzpress, 2010. 193 s. ISBN 978-80-7378-130-9.
13. PAVLÍK, Marek, Karel ŠIMKA, Josef POSTRÁNECKÝ a Richard POMAHAČ. *Moderní veřejná správa: zvyšování kvality veřejné správy, dobrá praxe a trendy*. Praha: Wolters Kluwer, 2020, 164 s. ISBN 978-80-7598-048-9 .
14. PEKOVÁ, Jitka, Jaroslav PILNÝ a Marek JETMAR. *Veřejná správa a finance veřejného sektoru*. 3., aktualiz. a rozš. vyd. Praha: ASPI, 2008. 161 s. ISBN 978-80-7357-351-5.
15. PERLÍN, Radim. *Strategický plán mikroregionu*. Kolinec: AgAkcent, 2002. 52 s. ISBN 80-903-0930-5.
16. PETEROVÁ, Helena. *Finanční hospodaření územních samosprávných celků*. Vydání: páté aktualizované a rozšířené. Praha: Institut pro veřejnou správu Praha, 2016. Skripta (Institut pro veřejnou správu). 155 s. ISBN 978-80-86976-35-8.
17. POSPÍŠIL, Karel. *Udržitelná doprava - šance pro budoucnost: úspory energie a ochrana životního prostředí v dopravě*. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2008. s. 90 ISBN 978-80-86502-51-9.
18. PRŮCHA, Petr. *Správní právo: obecná část*. 8., dopl. a aktualiz. vyd., (V nakl. Doplněk 3.). Brno: Doplněk, 2012. s. 60 ISBN 978-80-7380-381-0.
19. PŮČEK, Milan a František OCHRANA. *Chytrá veřejná správa: kohezní politika*. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj, Národní orgán pro koordinaci, c2009. s. 200 ISBN 978-80-86616-25-4.
20. RŮŽIČKA, Miroslav a Patrik BŘEČKA. *Doprava v územním plánování*. Praha: KPM Consult, 2008. s. 112 ISBN 978-80-904167-3 -4.
21. SHAFRITZ, Jay M. a Albert C. HYDE. *Public administration: classic readings*. 7th ed. Australia: Wadsworth Cengage Learning, 2012, 551 s. International edition. ISBN 9781111342760.

22. ŠIROKÝ, Jaromír. *Technologie dopravy*. Vyd. 3., rozš. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2010. s. 223 ISBN 978-80-86530-67-3.
23. *Uživatel v dopravním systému a hodnota dopravních služeb: Pardubice, 11.11.2010: [vědecká konference s mezinárodní účastí ...]: sborník příspěvků*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2010. s. 180 ISBN 978-80-7395-330-0.
24. *Veřejná správa v České republice*. 2., rozš. vyd. Praha: Ministerstvo vnitra ČR, Úsek pro reformu veřejné správy, 2005. s. 118 ISBN 80-239-4709-5 .
25. VOJTÍŠKOVÁ, Miroslava. *Finanční hospodaření obce a jeho přezkoumávání: praktický průvodce a rádce úředníka*. Praha: Ministerstvo vnitra České republiky, 2019. s. 60 ISBN 978-80-7616-052-1.
26. VOLEK, Petr a Jan PŘENOSIL. *Veřejná správa*. V Brně: Mendelova zemědělská a lesnická univerzita, 2005. s. 161 ISBN 978-80-7157-847-5.
27. VONKA, Jaroslav. *Osobní doprava*. Vyd. 2., zkrác. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2004. s. 162 ISBN 80-719-4630-3 .
28. WOKOUN, René. *Regionální rozvoj: (východiska regionálního rozvoje, regionální politika, teorie, strategie a programování)*. Praha: Linde, 2008. s. 475 ISBN 978-80-7201-699-0 .

SEZNAM INTERNETOVÝCH ZDROJE

1. Advantages & Disadvantages of Bike Lanes. *Environmental Conscience* [online]. Mnichov: Global Awareness UG, c2020-2021 [cit. 2021-6 -7]. Dostupné z: <https://environmental-conscience.com/bike-lanes-pros-cons/>
2. AION CS, © 2010 - 2021. *Zákony pro lidi*, [online]. [cit. 2021-6 -7]. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/>
3. BIČÍK, Ivan a Radim PERLÍN, *Strategický plán mikroregionu: Metodická příručka pro zájemce o strategické plánování ve venkovských mikroregionech a obcích* [online]. Praha, 2006 [cit. 2021-04-21]. Dostupné z: <http://fondyeu.kr-stredocesky.cz/viewDocument.asp?document=18236>
4. Bike Lanes. *National Association of City Transportation Officials* [online]. New York: NACTO, c2021, August 2013 [cit. 2021-6 -7]. Dostupné z: <https://nacto.org/publication/urban-bikeway-design-guide/>
5. Časté dotazy. *Portál hlavního města Prahy* [online]. Praha: Magistrát hlavního města Prahy, c2021, 22. června 2015 [cit. 2021-6 -7]. Dostupné z: https://www.praha.eu/jnp/cz/doprava/cyklisticka/odpovidame/caste_dotazy/index.html
6. *Holešov - oficiální portál města* [online]. Holešov: Město Holešov, c2021 [cit. 2021-6 -7]. Dostupné z: <https://www.holesov.cz/>
7. HORATIUS, David. Ochranné cyklopruhy – novinka nebo dlouhodobý trend? *Čistou lupou Prahou* [online]. Praha: Magistrát hlavního města Prahy, c2019, 31. 10. 2018 [cit. 2021-6 -7]. Dostupné z: <https://www.cistoustopou.cz/kolo/clanek/ochranne-cyklopruhy-novinka-nebo-dlouhodoby-trend-882>
8. Jak se chovat na společné stezce pro chodce a cyklisty? *KOLO.cz* [online]. Praha: Cycling Media, c2013, 19. 11. 2018 [cit. 2021-6 -7]. Dostupné z: <https://kolo.cz/clanek/jak-se-chovat-na-spolecne-stezce-pro-chodce-a-cyklisty/kategorie/rady-ve-meste>

9. JANSOVÁ, Nicole. *Strategické plánování rozvoje města Domažlice* [online]. České Budějovice, 2014 [cit. 2021-6 -7]. Dostupné z:
https://theses.cz/id/f8tx3d/Strategick_plnovn_rozvoje_msta_Domalice.pdf.
Bakalářská. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích.
10. JORDOVÁ, Radomíra et al., 2015. *Metodika pro přípravu plánů udržitelné mobility měst České republiky*. Centrum dopravního výzkumu [online]. Brno: Centrum dopravního výzkumu [cit. 2021-05-21]. Dostupné z:
[https://www.mdcv.cz/getattachment/Dokumenty/Strategie/Mobilita/Udrzitelnamestskamobilita-\(SUMP\)/Metodika-SUMP_dokument.pdf.aspx](https://www.mdcv.cz/getattachment/Dokumenty/Strategie/Mobilita/Udrzitelnamestskamobilita-(SUMP)/Metodika-SUMP_dokument.pdf.aspx)
11. *Mikroregion Holešovsko* [online]. Holešov: Mikroregion Holešovsko, c2021 [cit. 2021-6 -7]. Dostupné z: <https://www.holesov.cz/>
12. Ochranná opatření pro cyklisty: víte, jaká se k nim vážou pravidla? *Čistou lupou Prahou* [online]. Praha: Magistrát hlavního města Prahy, c2019, 18. 11. 2018 [cit. 2021-6 -7]. Dostupné z: <https://www.cistoustopou.cz/kolo/clanek/ochranna-opatreni-pro-cyklisty-vite-jaka-se-k-nim-vazou-pravidla-893>
13. Piktogramový koridor pro cyklisty. *Cyklo Zlín* [online]. Zlín: cyklozlin.cz, c2021, 8. září 2015 [cit. 2021-6 -7]. Dostupné z: <http://www.cyklozlin.cz/piktogramovy-koridor-pro-cyklisty/>
14. *Státní fond dopravní infrastruktury* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy, [2000] [cit. 2021-6 -7]. Dostupné z: <https://www.sfdi.cz/>
15. Strategický plán rozvoje města Holešova - zkrácená verze. *Holešov - oficiální portál města* [online]. Holešov: Město Holešov, c2021, 31. 8. 2018 [cit. 2021-6 -7]. Dostupné z: <https://www.holesov.cz/webfiles/Samosprava/projekty/strategicky-plan-rozvoje-mesta-holesova-zkracena-verze-web.pdf>
16. Strategie dlouhodobého finančního plánování města Holešova. *Holešov - oficiální portál města* [online]. Holešov: Město Holešov, c2021, 30. 8. 2018 [cit. 2021-6 -7]. Dostupné z: <https://www.holesov.cz/webfiles/Samosprava/projekty/strategie-dlouhodobeho-financniho-planovani-mesta-holesova-web.pdf>

17. Strategie regionálního rozvoje České republiky na roky 2007-2013. *Ministerstvo pro místní rozvoj ČR* [online]. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2021 [cit. 2021-6 -7]. Dostupné z: <https://mmr.cz/cs/ministerstvo/regionalni-rozvoj/regionalni-politika/koncepce-a-strategie/archiv/strategie-regionalniho-rozvoje-ceske-republiky-na>
18. TECHPORTAL, © 1997 - 2016, Porovnání jednotlivých druhů dopravy, [online]. [cit. 2021-6 -7]. Dostupné z: https://www.techportal.cz/download/enoviny/enlog/porovnani_jednotlivych_druhu_dopravy.pdf
19. Územní plán města Holešova. *Holešov - oficiální portál města* [online]. Holešov: Město Holešov, c2021, 19. 3. 2016 [cit. 2021-6 -7]. Dostupné z: <https://www.holesov.cz/webfiles/Uzemni-plan/Holesov/2016-02/holesov-a1-uzemni-plan-priloha-1-oop-1-2016-sign.pdf>
20. Závěrečný účet města Holešova za rok 2019. *Holešov - oficiální portál města* [online]. Holešov: Město Holešov, c2021, 22. 6. 2020 [cit. 2021-6 -7]. Dostupné z: <https://www.holesov.cz/1958-zaverecny-ucet-mesta-holesova-za-rok-2019.html>

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

VES	veřejná správa
ČR	Česká republika
EU	Evropská unie
NATO	Severoatlantická aliance
ČSAD	Československá autobusová doprava
PD	projektová dokumentace
Kč	korun českých
km	kilometr
tis.	tisíc
č.	číslo
atd.	a tak dále
aj.	a jiné
ad.	a další
apod.	a podobně
např.	například
tzv.	takzvaně

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obr. 1. Mapa území města Holešova, (zdroj: mapy.cz)	36
Obr. 2 Ukázka vyhrazeného jízdního pruhu pro cyklisty (zdroj: wikipedia.org)	53
Obr. 3 Ukázka ochranného jízdního pruhu pro cyklisty (zdroj: www.cistoustopou.cz/) ...	54
Obr. 4 Ukázka piktogramového koridoru pro cyklisty (zdroj: cyklozlin.cz).....	55
Obr. 5 Ukázka stezky s odděleným provozem (zdroj: cyklozlin.cz).....	56
Obr. 6 Ukázka stezky se smíšeným provozem (zdroj: www. cyklozlin.cz)	57
Obr. 7 Ulice Osvobození (zdroj: vlastní zpracování – commons.wikimedia.org)	58
Obr. 8 Ulice Partyzánská (zdroj: vlastní zpracování – mapy.cz, Google Maps).....	59
Obr. 9 Ulice Bezručova (zdroj: vlastní zpracování – mapy.cz, Google Maps)	59

SEZNAM TABULEK

Tab. 1 Srovnání věkové struktury obyvatel v letech 2000 a 2020 (zdroj: vlastní zpracování – ČSÚ)	38
Tab. 2 SWOT analýza dopravy města Holešova (zdroj: vlastní zpracování)	43

SEZNAM GRAFŮ

Graf 1 Vývoj počtu obyvatel města Holešova (zdroj: vlastní zpracování – ČSÚ).....37