

Analýza dopravy vybraného města v podmínkách ČR a možnosti rozvoje

Sabrina Chmelařová

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

Akademický rok: 2021/2022

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Sabrina Chmelařová**
Osobní číslo: **M200121**
Studijní program: **B0413A050024 Ekonomika a management**
Specializace: **Ekonomika a management ve veřejné správě a regionálním rozvoji**
Forma studia: **Prezenční**
Téma práce: **Analýza dopravy vybraného města v podmínkách ČR a možnosti rozvoje**

Zásady pro vypracování

Úvod

Definujte cíle práce a použité metody zpracování práce.

I. Teoretická část

- Na základě literární rešerše proveďte rozbor současných přístupů k rozvoji dopravy ve městech včetně jejich problémů a možnosti jejich řešení.

II. Praktická část

- Analyzujte současný stav vybraných aspektů dopravy řešeného území a proveďte jejich SWOT analýzu.
- Na základě zjištěných skutečností formulujte doporučení ke zlepšení stavu dopravy řešeného území.

Závěr

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

Seznam doporučené literatury:

LOCHMANNOVÁ, Alena. *Veřejná správa: základy veřejné správy*. 2. vyd. Prostějov: Computer Media, 2020, 116 s. ISBN 978-80-7402-417-7.

PAVLÍK, Marek et al. *Moderní veřejná správa: zvyšování kvality veřejné správy, dobrá praxe a trendy*. Praha: Wolters Kluwer, 2020, 162 s. ISBN 978-80-7598-048-9.

TANIGUCHI, Eiichi, T. F. FWA a Russell G. THOMPSON, ed. *Urban transportation and logistics: health, safety and security concerns*. Boca Raton: CRC Press, 2014, 267 s. ISBN 978-1-4822-0909-9.

ZELENÝ, Lubomír. *Osobní doprava*. Praha: C.H. Beck, 2017, 213 s. ISBN 978-80-7400-681-4.

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

Datum zadání bakalářské práce: **11. února 2022**
Termín odevzdání bakalářské práce: **20. května 2022**

L.S.

prof. Ing. David Tuček, Ph.D.
děkan

doc. Ing. Petr Novák, Ph.D.
garant studijního programu

**PROHLÁŠENÍ AUTORA
BAKALÁŘSKÉ/DIPLOMOVÉ PRÁCE**

Prohlašuji, že

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

Prohlašuji,

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

Ve Zlíně

Jméno a příjmení:

.....
podpis diplomanta

ABSTRAKT

Tato bakalářská práce se zabývá analýzou dopravy města Otrokovice a možnostmi jejího rozvoje. Teoretická část se zabývá oblastmi, jako jsou veřejná správa, region a regionální rozvoj a strategické plánování. Závěr teoretické části se zabývá oblastí dopravy, druhy dopravy a také problémy v oblasti dopravy včetně možností řešení. Dále navazuje praktická část, která blíže představí samotné město Otrokovice a zároveň charakterizuje současný stav dopravní obslužnosti. Na závěr práce obsahuje SWOT analýzu, zhodnocení dopravní situace a návrhy na její zlepšení.

Klíčová slova: veřejná správa, regionální rozvoj, strategické plánování, doprava, analýza dopravy, SWOT analýza, Otrokovice

ABSTRACT

The aim of this bachelor thesis is to analyse the transport in Otrokovice and the possibilities of its development. The theoretical part emphasizes different areas such as public administration, region and regional development and strategic planning. The conclusion of the theoretical part deals with the area of transport, types of transport as well as problems in the field of transport including viable solutions. The empirical part introduces the city of Otrokovice itself and characterises the current state of transport services. The thesis concludes with a SWOT analysis, an assessment of the transport situation and suggestions for its improvement.

Keywords: public administration, regional development, strategic planning, transport, transport analysis, SWOT analysis, Otrokovice

„Kdo opustí smutného přítele, není hoden, aby se někdy dělil s jeho radostí.“

- Gaius Valerius Catullus

Ráda bych tímto poděkovala mému vedoucímu bakalářské práce panu Ing. Lukáši Zlámalovi za veškerou pomoc, vstřícnost, ochotu a trpělivost při tvorbě bakalářské práce.

Také bych chtěla poděkovat vedoucí odboru dopravně-správního paní Mgr. Renátě Krystyníkové za čas mi věnovaný během rozhovorů i mimo ně a za poskytnuté informace i vedoucímu odboru rozvoje města panu Ing. Bc. Eriku Štáblovi.

A v neposlední řadě mé velké díky patří mé rodině a nejbližším, kteří stáli celou dobu při mně, za obrovskou podporu a pevné nervy nejen při vzniku této bakalářské práce, ale i při celém mém průběhu studia.

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

OBSAH

CÍLE A METODY ZPRACOVÁVÁNÍ PRÁCE	9
ÚVOD	10
I. TEORETICKÁ ČÁST.....	11
1 REGION A REGIONÁLNÍ ROZVOJ	12
1.1 Pojmy region a regionální rozvoj.....	12
1.2 Charakteristika vybraných územních celků	13
1.2.1 Stát.....	13
1.2.2 Regiony soudržnosti.....	13
1.2.3 Kraj.....	14
1.2.4 Obec.....	14
2 VEŘEJNÁ SPRÁVA.....	18
2.1 Pojem veřejná správa	18
2.2 Základní členění veřejné správy	19
2.2.1 Státní správa	19
2.2.2 Samospráva	20
2.3 Výkon veřejné správy	20
3 STRATEGICKÉ PLÁNOVÁNÍ.....	22
3.1 Pojem strategické plánování	22
3.2 Základní strategický dokument	23
3.3 Proces strategického plánování	23
3.4 Cíle strategického plánování	24
3.5 Strategie a strategické dokumenty v České republice	24
3.6 Legislativní rámec strategického plánování	25
4 DOPRAVA	26
4.1 Pojem doprava	26
4.2 Základní členění dopravy.....	26
4.3 Současné přístupy k rozvoji dopravy včetně možností řešení.....	29
4.3.1 Doprava a její vliv na životní prostředí.....	29
4.3.2 Doprava a podpora bezpečnosti.....	30
4.3.3 Zavedení SMART řešení	32
II. PRAKTICKÁ ČÁST	34
5 PROFIL MĚSTA OTROKOVICE	35

5.1	Obyvatelstvo.....	36
6	SEKTOR DOPRAVY MĚSTA OTROKOVICE.....	38
6.1	Organizace dopravy.....	38
6.2	Základní dopravní oblasti	39
7	FINANCOVÁNÍ DOPRAVY	42
8	ZÁKLADNÍ DOPRAVNÍ DOKUMENTY	43
9	TRENDY OVLIVŇUJÍCÍ DOPRAVU.....	48
9.1	Primární sběr dat - polostrukturovaný rozhovor	49
9.2	SWOT analýza	54
9.3	Doporučení ke zlepšení stavu dopravy v Otrokovicích	55
9.3.1	Alternativní formy dopravy.....	56
9.3.2	Smart city řešení v oblasti dopravy.....	57
	ZÁVĚR.....	60
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....	61
	SEZNAM OBRÁZKŮ	69
	SEZNAM TABULEK	70

CÍLE A METODY ZPRACOVÁVÁNÍ PRÁCE

Hlavní cílem této bakalářské práce je analýza dopravního stavu města Otrokovice a následné poskytnutí návrhů na zlepšení v dané oblasti. Za vedlejší cíl práce lze považovat zpracování literární rešerše a předložení základních teoretických poznatků týkajících se oblasti dopravy.

Ke splnění těchto cílů byla nejdříve použita metoda literární rešerše, která představuje vybranou literaturu (odborná literatura či elektronické zdroje). Primární zdroje byly získány z univerzitní knihovny, nadnárodní národní knihovny, zatímco sekundární zdroje byly internetové.

Praktická část se zaměřuje na socioekonomickou analýzu města. Zde byla využita data primárně z Českého statistického úřadu, ale také i kupříkladu z dokumentů města. Dále jsou zde uvedena data získána z polostrukturovaného rozhovoru, který proběhl s vedoucí odboru dopravně-správního. V neposlední řadě je nutno zmínit i SWOT analýzu, která zobrazuje silné a slabé stránky, příležitosti a hrozby daného města a je sestavena na základě dokumentu města a vlastních poznatků. Díky ní bylo následně možné sestavit jednotlivá doporučení a návrhy na zlepšení.

ÚVOD

Doprava vždy byla, je a také i bude nedílnou součástí života nás všech. Také ji zcela jistě můžeme považovat za jeden z klíčových faktorů ovlivňující fungování společnosti. Pokud se ohlédneme zpět do minulosti, můžeme s jistotou tvrdit, že tehdy sloužila primárně k překonávání velkých vzdáleností. Zatímco dnes ji využíváme v poměrně běžných denních situacích, kupříkladu při cestě do školy, zaměstnání, za kulturou, přírodou či za běžnou povinností nákupu. Díky tomu tak doprava naplňuje potřeby lidí a je nám v mnohém velkým pomocníkem. Na druhou stranu je také nutno zmínit nepříjemný, leč důležitý fakt a to, že doprava je také významným faktorem, který ovlivňuje nejen životní prostředí, ale také i zdraví nás lidí.

V této bakalářské práci se budu zabývat tématem Analýza dopravy města Otrokovice a možnosti jejího rozvoje. Práce je rozdělena na dvě části – teoretickou a praktickou.

V teoretické části se zaměřuji na dopravu obecně. Dále blíže popisuji jednotlivé druhy dopravy a v neposlední řadě zmiňuji problémové oblasti v dopravě a možnosti jejich řešení. V praktické části nejprve stručně představím město Otrokovice, dále se zaměřím na obyvatelstvo Otrokovic, financování města a také na dopravní obslužnost města včetně jejich dokumentů. Dále navazuji SWOT analýzou včetně polostrukturovaného rozhovoru. Na závěr mé práce jsou zde doporučeny možnosti řešení momentální dopravní situace pro dané území.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 REGION A REGIONÁLNÍ ROZVOJ

První kapitola bakalářské práce je věnována problematice regionálního rozvoje. Vztah mezi regionálním rozvojem a dopravou je velmi silný, jelikož doprava velmi významně ovlivňuje životy nás všech, ekonomiku i životní prostředí. Tudíž lze říci, že má také podstatný vliv na region i na jeho rozvoj.

Proto zde jsou definovány základní pojmy týkající se regionu samotného i regionálního rozvoje, které jsou důležité k pochopení dané problematiky.

1.1 Pojmy region a regionální rozvoj

Hned z počátku je podstatné si vysvětlit základní pojmy, které jsou s toutle problematikou úzce spjaty.

Region

Nejvíce obecné vymezení pro pojem region je správní či krajinný celek, rajon nebo okrsek. Je také oblastí, místem či prostorem, kde jsou jasně stanovené hranice. Dále je vymezován pomocí dalších prvků, kupříkladu zázemí a jádro, přičemž jádro je ve své podstatě místo, okolo kterého sídlo rostlo a jsou zde soustředěny nejvíce podstatné vztahy a vazby probíhající v regionu. (Pápol, 2006, s. 12-13)

Rozvoj

„Rozvoj je v současném smyslu chápán jako něco, co je „stvořeno“ pro lidi, kteří potřebují zlepšení nebo benevolentní pomoc.“ (Battersby a Roy, 2017, str. 3)

Pojem rozvoj můžeme také popsat jako určité přibližování cíli, respektive řečeno určitému „ideálnímu“ stavu dle daných představ. Dochází zde ke strukturálním změnám ekonomiky, jež přinášejí efektivnosti a účelnosti. (Redlichová, 2013, s. 20)

Regionální rozvoj

Regionální rozvoj můžeme charakterizovat jako rozvoj, který je cílený na určité územně definované celky. (Stejskal a Kovárník, 2009, s. 26)

Základním cílem regionálního rozvoje je rozvoj regionů s primárním zaměřením na soudržnost a růst konkurenceschopnosti. Dále se věnuje také problémům týkajících se rozvoje měst a venkovských oblastí. (Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2021)

Podstatou regionálního rozvoje je snížit regionální disparity a zároveň podpořit ekonomický růst, jehož podstatou je zvýšit životní úroveň lidí v regionech. (Novotná, 2007, s. 23)

1.2 Charakteristika vybraných územních celků

1.2.1 Stát

Pojem stát můžeme vymezit jako určitou politickou formu organizace společnosti, která vykonává svou moc na základě zásad legality a legitimacy pomocí svých institucí. Lze jej dále definovat také jako ústavní stát (který utváří společný právní řád), právní stát (kde jsou stanovena určitá pravidla), sociální stát (který dokáže kompenzovat sociální rozdíly) a jako demokratický stát (kde je suverenita lidu a pravidelnost voleb). (Čichoň, 2006, s. 26)

Znaky státu:

- Území – tvořené ze suchozemského povrchu, vodní plochy nad i pod zemským povrchem i její hladiny
- Obyvatelstvo – populace žijící trvale na daném území
- Státní moc – schopnost ovlivňovat chování obyvatel (i proti jejich vůli) (Kolektiv autorů, 2008)

1.2.2 Regiony soudržnosti

Průcha (2007, s. 242) ve své knize vymezuje regiony soudržnosti jako regiony, jež byly vytvořeny za účelem plnění potřeb, které souvisejí s celkovou realizací sociální a hospodářské soudržnosti, která ústí k čerpání finančních prostředků ze strukturálních fondů EU.

Vyskot (2013, s. 16) navrhuje, že regiony soudržnosti můžeme také označit jako jednotky NUTS 2. Na území České republiky se jich nachází celkem 8 a jsou určeny primárně pro užití prostředků z fondů EU.

Lochmanová (2017) doplňuje úpravu regionů soudržnosti zákonem **č. 248/2000 Sb., o podpoře regionálního rozvoje.**

1.2.3 Kraj

Kraj můžeme vymezit jako veřejnou korporaci, která má svůj vlastní majetek, se kterým může nakládat, hospodaří podle vlastního finančního plánu a pečuje nejen o rozvoj svého území, tak i o své rezidenty. (Mates, Wokoun a kol., 2001)

Průcha (2012, s. 234) dodává, že základním pramenem krajů je zákon o krajích. V samostatné působnosti se starají primárně o celkový rozvoj území, ochranu občanů, uspokojování jejich potřeb a o rozvoj sociální péče. Výkon přenesené působnosti krajů stanovuje zákon a uvádí, že jsou kraje podřízeny ministerstvům. Mezi orgány kraje patří zastupitelstvo, rada, hejtman a krajský úřad.

Lochmanová (2017) doplňuje úpravu krajů zákonem č. **129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení)**.

1.2.4 Obec

Obec vymezujeme jako veřejnoprávní korporaci, která má vlastní majetek a hospodaří s vlastními i svěřenými finančními prostředky. Také je považována za základní správní celek, reprezentuje veřejné zájmy i zájmy občanů. Je také nositelem veřejné moci. (Káňa 2014)

Obec lze chápat jako území, kde lidé trvale pobývají, a přitom spravují záležitosti dané obce a disponují majetkem, který společně obhospodařují. (Klíma, 2006, s. 228)

Obce, které splňují zákonem stanovené podmínky se mohou po prohlášení nazývat městysem, městem či statutárním městem. Výjimkou je pouze Hlavní město Praha, která je ve zvláštním postavení. (Novotná, 2007, s. 24)

Gerloch (2013, s. 249) doplňuje úpravu obcí zákonem č. **128/2000 Sb., o obcích**. Také je ale pojem obec zakotven v **Ústavě České republiky ve článku 99**.

Orgány obce

Orgány obce jsou velmi důležité k samotnému fungování obcí. Mezi hlavní tři řadíme zastupitelstvo obce, radu obce a starostu. Dále stojí za zmínku také obecní úřad či magistrát statutárního města, obecní policie a zvláštní orgány obce (komise a rady obce), kterým byl svěřen výkon v přenesené působnosti. (Rukověť starosty, 2014)

Zastupitelstvo

Zastupitelstvo je kolektivní orgán obce, má své členy volené přímo obyvateli obce. Jejich počet se stanovuje na základě počtu obyvatel, kdy minimum může být 5 členů a maximum 55 členů. Člen zastupitelstva má právo při své funkci předkládat zastupitelstvu samotnému, ale také i komisím a radě obce návrhy na projednání, může vznášet dotazy či připomínky. Zastupitelstvo jako takové může schvalovat program rozvoje, regulační plán či územní plán obce, schvaluje rozpočet obce nebo může také zřizovat trvalé a dočasné peněžní fondy obce. K platnému usnesení zastupitelstva, volbě či rozhodnutí je potřeba nadpoloviční souhlas jeho všech členů. (Čmejrek, 2009, s. 36-37)

Rada obce

Rada je výkonný orgán obce v oblasti samostatné působnosti. Je odpovědný zastupitelstvu. Radu tvoří starosta, místostarosta a další členové rady. Počet členů rady musí být lichý, kdy nejméně musí být 5 členů a nejvíce členů 11, zároveň ale při podmínce, že počet členů nepřesahuje jednu třetinu počtu členů zastupitelstva obce. Rada se volí pouze v případě, že má zastupitelstvo obce více než 15 členů. Rada se schází dle potřeby a její schůze jsou neveřejné. Členové rady se mohou usnášet, pokud je přítomna nadpoloviční většina všech jejich členů. Z každého zasedání rady je zhotoven zápis, ve kterém je uveden počet přítomných členů, schválený plán schůze, průběh a výsledek hlasování a přijatá usnesení. Pro radu obce je kupříkladu vyhrazeno zabezpečovat hospodaření obce dle schváleného rozpočtu či provádět rozpočtová opatření v rozsahu, který určí zastupitelstvo obce. (Čmejrek, 2009, s. 38-39)

Starosta

Starosta je orgánem obce reprezentujícím obec navenek a zároveň plní další úkoly stanovené zákonem. Je volen zastupitelstvem z jeho členů. Starosta svolává a řídí zasedání zastupitelstva i rady obce a také podepisuje zápis z jejich zasedání. Spolu s místostarostou podepisuje právní předpisy obce. Odpovídá za informování veřejnosti o činnosti obce. Za podmínky, že není zvolen tajemník obecního úřadu, musí starosta rozhodovat o záležitostech samostatné působnosti obce svěřených mu radou obce. (Průcha, 2014, s. 63-64)

Hospodaření obce

Obec lze považovat jako samostatný ekonomický subjekt, který vlastní majetek a zároveň s ním také hospodáří, vlastní finanční prostředky a sestavuje svůj vlastní rozpočet. Je zároveň také částečně odpovědná za kvalitu života svých občanů a pečuje nejen o uspokojení jejich potřeb, ale také o všestranný rozvoj svého území a dále v neposlední řadě chrání při plnění svých úkolů veřejný zájem.

Jedním z hlavních a nejvíce sledovaných dokumentů obce je právě rozpočet obce. Při jeho zpracování se vychází z rozpočtového výhledu, který obsahuje souhrnné základní údaje o příjmech a výdajích, závazcích (převážně dlouhodobých) a pohledávkách, o finančních zdrojích a potřebách obce. Každá obec svůj rozpočet sestavuje pro každý kalendářní rok zvlášť, kdy nejprve je zveřejněn návrh rozpočtu, poté je návrh projednán a doporučen ke schválení. V případě, že nastane situace, kdy obec nemá schválen návrh rozpočtu před prvním lednem kalendářního roku, je povinna přijmout rozpočtové provizorium. (Jáč, 2010, s. 80)

Příjmy rozpočtu obce

Příjmy ÚSC dle §7 a §8 zákona č. 250/2000 Sb. se člení zejména na:

- Místní poplatky
- Přijaté peněžní dary a příspěvky
- Výnosy na daních a podíly z nich dle zákona č. 243/2000 Sb.
- Dotace ze státního rozpočtu či státních fondů
- Příjmy vyplývající z vlastnických majetkových práv a hospodářské činnosti PO, které si obec zřídila či založila
- Příjmy z vlastní správní činnosti, správní poplatky, pokuty či odvody
- Podíly na příjmech z poplatků, odvodů či pokut (Vojtíšková, 2019, s. 23)

V následující části práce budou některé z výše zmíněných bodů podrobněji vysvětleny.

Daňové příjmy obcí

Daňové příjmy jsou důležitou součástí nejen obecních rozpočtů, ba dokonce i státního rozpočtu, jelikož mají značný vliv na autonomii a finanční stabilitu. Tyto příjmy nejsou nikterak vázány.

Mezi daňové příjmy můžeme kupříkladu zařadit daně sdílené, daně svěřené, správní poplatky, místní poplatky či poplatky a odvody v oblasti životního prostředí. (Kukalová, 2020, s. 40)

Nedaňové příjmy obcí

Nedaňové příjmy (zejména příjmy z vlastní hospodářské činnosti) představují významnější zdroj do rozpočtu obcí. (Provazníková, 2015, s. 168)

Mezi nedaňové příjmy patří příjmy z majetku, příjmy z vlastního podnikání, sankční pokuty, uživatelské poplatky za smíšené veřejné statky a jiné. Výše těchto poplatků se určuje dle velikosti majetku a rozsahu vlastní činnosti. (Kukalová, 2020, s. 65)

Dotace a transfery

Kukalová (2020, s. 74) ve své knize zmiňuje, že rozpočty obcí jsou z poměrně velké části závislé na dotacích a transferech, které jsou poskytovány v rámci soustavy veřejných rozpočtů. V České republice tvoří tato skupina v průměru více než jednu čtvrtinu příjmů obcí a dobrovolných sdružení obcí.

Dotace můžeme rozdělit základním způsobem:

- Běžné dotace (pravidelné, slouží k financování běžných potřeb obce)
- Kapitálové dotace (nepravidelné – zejména investiční, slouží k zajištění standardu poskytovaných veřejných statků)

2 VEŘEJNÁ SPRÁVA

V následující kapitole je na základě literární rešerše blíže přiblížen pojem veřejná správa, dále je zde vymezeno základní členění a způsoby výkonu veřejné správy.

2.1 Pojem veřejná správa

Veřejná správa je jedním ze základních pojmů, jež jsou spjaty s oblastí správního práva. Bohužel zde nenajdeme jednotnou definici, která by byla pro všechny právní normy platná.

Kupříkladu veřejnou správu můžeme definovat jako souhrn všech správních činností, které úzce souvisejí s vládnutím na ústřední či místní úrovni a s poskytováním veřejných služeb díky správním úřadům, úředním osobám (jako přímým nositelům veřejné správy) nebo zařízením (jako nepřímým nositelům veřejné správy). (Pomahač, Baťa, Handrlica, Špaček, 2013)

Halásek (2007. s. 33) zase definuje veřejnou správu jako službu veřejnosti, která má často i donucovací charakter. Nadneseně lze říci, že pod veřejnou správu spadá vše, o čem si veřejnost myslí, že je její zájem. Pomocí oprávněných orgánů zde hovoříme o výkonu veřejné moci státem. Taktéž můžeme veřejnou správu popsat jako souhrn činností, jež slouží k plnění veřejných úkolů.

Pokud se podíváme na veřejnou správu z jiného úhlu pohledu, lze ji taktéž chápat v rovině materiální (funkční), kde je důraz především kladen na obsahovou stránku, povahu a jednotlivé úkoly vykonávané subjekty veřejné správy, či v rovině organizační (formální), kde je klíčový vykonavatel správních činností, kupříkladu správní úřady či úřední osoby. (Stáša, 2001)

Podle Lochmannové (2017) je nutno vymezit pět základních funkcí ke správnému fungování veřejné správy:

- Mocenská funkce veřejné správy – možnost přikazovat, zakazovat či donucovat prostřednictvím právního řádu a státního zřízení
- Funkce ochranná – zajištění vnitřní ochrany, veřejného pořádku, bezpečnosti občanů, bezpečnosti státu
- Funkce organizační – rozdělení na tři oblasti záležitostí: státní, instituční a občanské

- Funkce regulační – tvorba systému řízení založeném na vzájemné komunikaci, toleranci a solidaritě, podpora sdružování a shromažďování občanů
- Funkce veřejnosti služeb – činnosti ve veřejném zájmu, kupříkladu služby sociální, finanční, hospodářské či jiné služby vymezené veřejným právem

2.2 Základní členění veřejné správy

Veřejnou správu členíme na státní správu a samosprávu. Ta je vykonávána kompetentními správními orgány, které mají postavení orgánů veřejné správy. (Průcha, 2012, s. 59)

Za zmínku ale také stojí i členění z hlediska organizačního uspořádání, zajišťování úkolů či právní formy výkonu. (Lochmannová, 2017)

2.2.1 Státní správa

Pojmem státní správa lze popsat jako veřejnou správu uskutečňovanou státem. Vždy má povahu veřejné správy. Jejím cílem je realizace moci výkonné ve státě. Státní správa je díky své povaze organizující a mocensko-ochranná činnost státu. Obsahuje dva prvky – řídicí a regulační. (Průcha, 2004)

Státní správa spočívá v realizaci a regulaci státního systému a aparátu, jelikož jejím cílem je správné fungování a zabezpečování činností těchto systémů. (Káňa, 2014)

Vnitřní organizace státní správy funguje na principu vertikální hierarchie, vztazích nadřízenosti a podřízenosti včetně omezení autonomie rozhodování. Dle těchto principů jsou do svých funkcí poté pracovníci dosazeni jmenováním či na základě pracovního poměru, doplňuje Přenosil a Volek. (2005, str. 27)

Státní správa může být vykonávána orgány přímo či nepřímo:

- Přímý výkon – státní správa je vykonávána za pomoci organizačních složek státu, které ji konají jménem státu (Ministerstva ČR, správní úřady)
- Nepřímý výkon – státní správa je vykonávána za pomoci veřejných korporací či soukromoprávních subjektů jako přenesená působnost (kraje, obce, profesní komory) (Horzinková, Novotný, 2013)

2.2.2 Samospráva

Samosprávu lze považovat za druhou nejdůležitější část veřejné správy, hned vedle státní správy. Je vykonávána vlastním jménem, na vlastní zodpovědnost a vlastními prostředky. (Koudelka, 2007)

Průcha (2012, s. 65) definuje samosprávu jako veřejnou správu, která není vykonávána státními subjekty, nýbrž veřejnoprávními subjekty (obce, kraje, komory).

Lochmannová (2017) je toho názoru, že státní správa může bez samosprávy existovat, ale obráceně – samospráva bez státní správy nikoliv. Je to z toho důvodu, jelikož některá rozhodnutí samosprávy jsou proveditelná pouze za podpory státního donucení (policie či armáda).

Samosprávu dále dělíme:

- Územní samospráva – můžeme charakterizovat jako společenství občanů se společnými zájmy a výsadami. Rozhodují za pomoci svých zvolených zástupců nepřímo veřejnou volbou, či pomoci referenda přímo. Za nejnižší úroveň lze považovat místní samosprávu, zatímco pro vyšší úroveň je používán termín regionální samospráva (Sedláček, 2015)
- Zájmová samospráva – tato samospráva je specifická tím, že její výkon je spojen s výkonem určitého povolání či určitým prostředím a není nijak ústavně zakotvena (Horzinková a Novotný, 2013). Tuto samosprávu lze členit na profesní samosprávu s povinným členstvím (kupříkladu advokátní komory) a na samosprávu bez povinného členství (státem stanovené veřejnoprávní korporace) (Filip, Svatoň a Šimáčková, 2012, s. 104)

2.3 Výkon veřejné správy

Veřejná správa může být vykonávána dvěma způsoby, které budou následně podrobněji popsány.

Samostatná působnost

Hendrych (2009, s. 150) ve své knize popisuje samostatnou působnost jako právo obce či kraje na samosprávu. Zároveň ale se také jedná o souhrnný výraz pro úkoly, které jsou do samosprávy obce či kraje svěřeny.

Příkladem kompetencí obcí a krajů v samostatné působnosti mohou být tedy: hospodaření obce či kraje, rozpočet a závěrečný účet obce či kraje, peněžní fondy obce či kraje, místní referendum (výhradně obec), zákonná iniciativa vůči Poslanecké sněmovně (výhradně kraj), vydávání obecně závazných vyhlášek obcí či krajů, zřizování obecní policie a v neposlední řadě vzájemná spolupráce obcí či krajů. (Ministerstvo vnitra ČR, 2005, s. 27-29)

Přenesená působnost

Průcha (2012, s. 210) uvádí, že přenesená působnost se vyznačuje přeneseným výkonem státní správy, tudíž stát jej nerealizuje přímo a svými orgány, ale nepřímo a pomocí obcí, krajů a jejich pověřených orgánů. Kvůli přenesené působnosti členíme konkrétně obce dále podle působností na obce s běžnými obecními úřady, obce s pověřenými obecními úřady a na obce s rozšířenou působností, které mají nejvyšší kompetence ze všech. Ty lze pak dále ještě rozdělit na obce s určitým typem obecních úřadů (obce s matričním úřadem či obce se stavebním úřadem.)

Orgány obce v přenesené působnosti mohou kupříkladu vydávat nařízení obce, projednávat přestupky nebo rozhodovat o místních a účelových komunikacích. Orgány obce s pověřeným obecním úřadem v přenesené působnosti mohou rozhodovat o poskytování peněžitých a věcných dávek či půjček nebo mimo jiné zajišťují volby do Parlamentu České republiky, zastupitelstev obcí a krajů i do Evropského Parlamentu. Nejvíce pravomocí mají však obce s rozšířenou působností, které vedou registry motorových vozidel, registry obyvatel, mohou vydávat občanské a řidičské průkazy i cestovní doklady a v neposlední řadě jsou správním úřadem pro silnice II. a III. třídy. (Ministerstvo vnitra ČR, 2005, s. 28-29)

3 STRATEGICKÉ PLÁNOVÁNÍ

Samotný pojem strategie pochází ze starořeckého slova „strategos“ – vojevůdce, což už nás samo odkazuje do oblasti vojenství a vojenského plánování. Teprve v druhé polovině 20. století byla zařazena do soukromé sféry podnikatelů a pro účely onoho strategického plánování rozvoje měst a regionů na konci 20. století. Důležité je také zmínit, že strategické plánování takové, jaké ho již v dnešní době známe, je část strategického managementu – konkrétně jeho výstup. (Ježek, 2015)

Také dále můžeme doplnit, že je chápán jako plánovací proces města, který se neustále vyvíjí a neustále se na něm musí pracovat. (Stejskalová, 2014, s. 14)

3.1 Pojem strategické plánování

Na definici strategického plánování je možno se dívat z mnoha perspektiv.

Strategické plánování je deliberativní, disciplinovaný přístup k vytváření zásadních rozhodnutí a akcí, které formují a řídí, co organizace (nebo jiný subjekt) je, co dělá a proč to dělá. (Bryson, 2011, s. 12)

Martincová (2013, s. 13) ve své knize popisuje strategický plán rozvoje jako koncepční dokument, který obsahuje klíčové jevy, popisuje je, hodnotí a navrhuje k nim především dlouhodobé cíle a opatření, díky jejichž dodržení by měl nastat nárůst místní ekonomiky, rozvoj sociálně-ekonomických a kulturních aktivit, ochrana životního prostředí a celkově vést k pozitivnímu rozvoji daného území.

Pavlík (2019, s. 22) je názoru, že strategický plán rozvoje je základním dokumentem sloužícím k řízení města a nejlépe by ho měla sestavovat samotná správa města za pomoci úřadu či organizací závislých i nezávislých na městě, popřípadě s externí odbornou firmou. I zde je nevyhnutelná velmi úzká spolupráce města.

Blažek (2011, s. 262) se na danou věc dívá z pohledu, že rozvojové programy by měly pracovat s principy partnerství a utvářet takovou strategii rozvoje, která jasně stanoví silné a slabé stránky daného území, kupříkladu prostřednictvím SWOT analýzy a následně se zaměřit na její výsledky tím, že silnou stránku podpoříme a slabou stránku odstraníme. Dále uvádí, že tato rozvojová strategie umožní podnikatelům dosáhnout lepší představy o perspektivě daného území a díky ní se mohou pak sami lépe rozhodovat, zda daný potenciál území využijí či nikoliv.

3.2 Základní strategický dokument

Základní strategický dokument má za cíl pomocí jednotlivě stanovených kroků zlepšit sociální a ekonomickou stránku území, na kterém působí. V praxi se jedná zejména o program rozvoje obce či strategický rozvojový plán. (Perlín, 2002, s. 4)

Dnešní doba vyžaduje, aby daná koncepce byla v souladu s principy udržitelného rozvoje, se zapojením veřejnosti a s postupy, které jsou stanoveny Evropskou Unií. (Rozvoj lidských zdrojů program, 2008, s. 12) Některé literatury uvádějí, že při formulaci cílů je žádoucí použít a respektovat pravidlo SMART(E).

Tabulka 1 Pravidlo SMART(E)

Cíl by měl být:	
S pecific	Konkrétní
M easurable	Měřitelný (díky indikátorům)
A ccceptable	Přijatelný
R ealistic	Realistický (z pohledu času, možností, kapacit...)
T ime aspects	Časově ohraničený
E conomically feasible	Ekonomicky proveditelný

Zdroj: Rozvoj lidských zdrojů program, 2008, s. 13

3.3 Proces strategického plánování

Jak již práce nastínila, strategické plánování představuje vlastní tvorbu strategie neboli strategického plánu a zároveň je také nástrojem strategického managementu. V samotném procesu je klíčové si odpovědět primárně na otázky: Kde se nacházíme? Kam se chceme dostat? Jak se tam dostaneme? Jak poznáme, že tam jsme? (Krbová, 2016, s. 29)

Při plánování musí být splněny tři základní kritéria:

- Zjištění současné situace
- Stanovení budoucích cílů
- Navrhnutí konkrétních kroků zaměřujících se ke splnění daného cíle (Perlín, Bičík, 2006, cit. Podle Krbová, 2006, s. 29)

Proces strategického plánování vypadá tedy následovně:

- Poznání současné situace a provedení analýzy (Kde jsme?)
- Vytyčení cílů (Kam se chceme dostat?)
- Nástroje a aktivity k naplnění cílů – způsoby využití zdrojů a potenciálu (Jak se tam dostaneme?)
- Měření cílů (Jak poznáme, že jsme tam?) (Perlín, Bičík, 2006)

3.4 Cíle strategického plánování

Pavlík (2014, s. 26) uvádí ve své knize, že strategický plán musí odpovídat daným požadavkům a potřebám města či obce. Zároveň musí být nastaven tak, aby mohla i místní správa efektivně pracovat a plnit si své úkoly. A v neposlední řadě musí také být propojen s financováním, jinak by plán nebyl proveditelný.

Mezi dílčí cíle Pavlík řadí:

- Analýza potenciálu rozvoje města ve vazbě na jeho řízení, vývoj a jeho finanční stav
- Analýza současné situace strategického plánování
- Vytvoření metodiky strategického plánování
- Vytvoření strategického plánu rozvoje města
- Zavedení strategického plánu rozvoje města do úřadu (určení odpovědnosti zaměstnanců za uskutečnění a aktualizování plánu)

3.5 Strategie a strategické dokumenty v České republice

Ministerstvo pro místní rozvoj v oblasti regionálního rozvoje vypracovává a převádí do praxe koncepční dokumenty a strategie, pomocí podpůrných programů skýtá pomoc a po živelných či jiných pohromách mimořádného rozsahu vytváří strategie obnovy zasažených oblastí.

Ministerstvo připravilo několik koncepčních a strategických dokumentů:

- Regionální politika a udržitelný rozvoj
- Strategie regionálního rozvoje 2021+

- Výzkum a inovace na MMR
- Smart Cities
- 5G pro 5 měst (Regionální rozvoj, ©2020)

3.6 Legislativní rámec strategického plánování

Ať se již podíváme do zákonů či právních předpisů České republiky, nenalezneme zde žádnou oporu pro strategické plánování. Ani v legislativě Evropské Unie se zde o žádnou konkrétní normu nelze opřít. V několika právních předpisech se však zmínka nachází, i když pouze marginální.

Strategické plánování rozvoje České republiky vychází legislativně zejména z těchto norem:

- Zákon č. 248/2000, Sb., o podpoře regionálního rozvoje
- Zákon č. 129/2000, Sb., o krajích, i přesto že nespecifikuje bližší program rozvoje kraje, tak konstatuje, že tento program schvaluje zastupitelstvo a také přiděluje zastupitelstvu pravomoc schvalovat další věcně zaměřené koncepce v samostatné působnosti – především koncepci rozvoje cestovního ruchu VÚSC
- Zákon č. 128/2000 Sb., o obcích, jež v §2 ukládá: „Obec pečuje o všestranný rozvoj svého území a o potřeby svých občanů; při plnění svých úkolů chrání též veřejný zájem“
- Zákon č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České republiky (ve znění zákona č. 110/2007 Sb.), tzv. kompetenční zákon, který stanoví kompetence jednotlivým orgánům státní správy. Kupříkladu §22 tohoto zákona říká: „Ministerstva...zpracovávají koncepce rozvoje svěřených odvětví a řešení stěžejních otázek, které předkládají vládě České republiky“ (AION CS, © 2010 – 2021)

4 DOPRAVA

Tato kapitola teoretické části bakalářské práce se věnuje základním pojmům týkajících se dopravy na území České republiky. Dále řeší jednotlivé popisy druhů dopravy a v neposlední řadě se také zabývá vlivem dopravy na životní prostředí.

4.1 Pojem doprava

Již od nepaměti má ve všech našich životech doprava velký význam. Nejstarším, nepochybně však nejlevnějším a nejekologičtějším způsobem přepravy je bezpochyby samotná chůze. Později došlo k vývoji dopravního procesu, kdy nastala domestikace zvířat a jejich využití jako nástroje tažné síly.

Postupně se přeprava začala formovat do současné podoby, v jaké jí známe teď, jelikož se samotné nároky na ni více a více zvyšovaly. V dnešní době je přeprava nezbytná pro každého z nás, zatímco dříve byla spíše využívána k překonávání větších vzdáleností.

Pokud ale budeme chtít znát jednu přesnou definici dopravy, bohužel ji ani zde nenalezneme, jelikož jich existuje nepřehledné množství.

Dopravu můžeme tedy kupříkladu charakterizovat jako činnost spjatou s vědomým přesouváním osob či objektů v nejrůznějších objemových, časových, ale také prostorových souvislostech za pomoci dopravních prostředků a technologií. (Zelený, 2007, s. 20)

Kraft (2015, s. 13) ve své knize zmiňuje, že samotný pojem doprava je nadřazený pojmu přeprava a zahrnuje všechny ostatní aspekty dopravních procesů.

V posledních více než dvaceti letech roste každým rokem osobní doprava o 2%. Během tohoto období se největší rozmachu těšil konkrétně sektor letecké dopravy. Nicméně Beránek (2013, s. 142) hovoří o značném růstu segmentu dopravy jako komplexním celku.

4.2 Základní členění dopravy

Tato podkapitola přibližuje vybrané druhy dopravy. Základem pro druhy dopravy je dopravní systém, který je regulován ať už vstupními podněty, které znamenají obecnou potřebu dopravy na daném území, tak i výstupními podněty, *kteřé jsou dopravou vyvolané na území jeho osídlení*. (Široký, 2010, s. 5)

Na dopravu se tedy můžeme dívat z různých pohledů, například:

- Hledisko vzdálenosti – dálková, městská, místní, závodní
- Hledisko druhu přepravy – osobní či nákladní (Porada a kol., 2000).
- Hledisko územního rozdělení – mezistátní, vnitrostátní, příměstská, městská, místní a kyvadlová
- Hledisko uspokojení přepravních potřeb – pro vlastní nebo cizí potřeby
- Hledisko dopravních cest – potrubní, dopravníková a lanovková (Široký a kol. 2018)

Silniční doprava

Jak již bylo v práci zmíněno výše, jedná se o nejpoužívanější typ dopravy. Díky jejím několika dalším přednostem, jako jsou například dostupnost, rychlost či snadná přizpůsobivost se poptávce, můžeme silniční dopravu charakterizovat také jako nejrychleji vyvíjející se druh dopravy.

Široký (2010, s. 107) charakterizuje ve své knize silniční dopravu jako dopravu, která zajišťuje přemístování osob a věcí pomocí silničních vozidel neboli silničních dopravních prostředků, jakožto i přemístování silničních vozidel samých po pozemních komunikacích, dopravních plochách či ve volném terénu. Díky tomu je silniční doprava tedy téměř jediná, která je využívána individuálně pro potřeby vlastní i cizí. Pod tímto pojmem si můžeme tedy představit činnosti, kupříkladu jako linková osobní doprava, kyvadlová doprava, nákladní doprava, individuální doprava či taxislužba.

V silniční dopravě je zásadní relativní rychlost a schopnost provádět systém přeprav „z domu do domu“ bezproblémově. Problém se může naopak vyskytnout především v růstu nákladů na provoz, rozšiřování komunikací včetně jejich správy a údržby a rovněž v rostoucím počtu nehod. (Zuryněk, Zelený a Mervart, 2008)

Železniční doprava

Železniční doprava patří i přes neustálý růst délky železniční sítě i rozsahu výkonu silniční dopravy EU k energeticky šetrnějšímu druhu dopravy. Také má parciální podíl na emisích, jelikož je tvůrcem hluku a několika dalších negativních vlivů. (Pernica, 2004)

I napříč výše zmíněnému má neustále v mnoha zemích velmi významné postavení, ať v osobní, tak i v nákladní dopravě. (Kraft, 2015, s. 49)

S velmi hustou železniční sítí se lze setkat i u nás v České republice, která patří k jedné s nejhustších spolu v čele s Belgií. Jako příklad lze uvést to, že podíl železniční dopravy v úseku nákladní dopravy nabývá pouze 10 %. (Adamec, 2010, s. 7)

Ve své knize dále Kraft (2015, s. 53) zmiňuje informaci, že celková délka železniční sítě v České republice dosahuje délky kolem 9 458 km.

Letecká doprava

Letecká doprava je jeden z nejmladších, ale zároveň i nejrychleji se rozvíjejících druhů dopravy. Je specifická tím, že její dopravní prostředek, tedy letadlo, využívá atmosféru nad zemským povrchem a zároveň přepravuje na své palubě osoby či zboží, především na střední a velké vzdálenosti. (Bína, 2007, s. 19)

Kraft (2015, s. 66) uvádí ve své knize, že letecká doprava je organizována v leteckých koridorech (pomyslné vzdušné dálnice).

Letecká doprava má v České republice podle Eislera, Kunsta a Oravy (2011, s. 179) díky své geografické poloze velmi významné postavení. Byť v současné době dochází k jejímu rozvoji, je velmi fixována na ekonomiku obyvatelstva.

Leteckou dopravu popisuje také ve své knize Vladimír Smrž (2010, s. 9) jako technologicky nejvyspělejší. Díky své pohotové přepravě zboží a osob zaujímá nezastupitelnou roli v rozvoji celosvětové ekonomiky.

Dále dle Krafta (2015, s. 65) letecká doprava úzce souvisí s cestovním ruchem. Z tohoto důvodu je odbaveno nejvíce cestujících během svátků, jako jsou kupříkladu Vánoce či Velikonoce a také během prázdnin.

V České republice se konkrétně nachází šest letišť – Letiště Václava Havla (Praha), Letiště Leoše Janáčka (Ostrava – Mošnov), Letiště Brno (Tuřany), Olšová Vrata (Karlovy Vary), Mnichovo Hradiště a Pardubice.

Vodní doprava

Vodní doprava považována za jeden z nejstarších druhů dopravy, jelikož její kořeny sahají až do doby Starého Egypta. Uskutečňuje se díky využití dopravního prostředku, tedy plavidla, které využívá ke svému pohybu vodní plochu. (Zurynek, Zelený a Mervart, 2008)

Jako vodní plochu charakterizuje Široký (2014, s. 267) vodní toky a jiné vodní plochy, kde lze uskutečňovat plavbu.

Také podle Širokého (2014, s. 161) je vodní doprava vhodná pro přepravu nadměrně těžkých zásilek. Může také ale najít své využití v rekreační oblasti, kdy je využívána cestujícími za účelem poznání nové oblasti.

Dělení vodní dopravy:

- Námořní a vnitrozemská – se člení dále na přirozené (řeky, jezera) a nepřirozené (průplavy, kanály, vodní nádrže)
- Osobní a nákladní
- Pravidelná a nepravidelná (Zelený, 2007, s. 215)

4.3 Současné přístupy k rozvoji dopravy včetně možností řešení

4.3.1 Doprava a její vliv na životní prostředí

„Doprava má zásadní význam pro společnost i národní hospodářství. Kvalita našeho života závisí na efektivním a dostupném dopravním systému. Doprava je však zároveň hlavním zdrojem zátěže životního prostředí v Evropské unii (EU) a podílí se na změně klimatu, znečištění ovzduší a je zdrojem hluku. Doprava také zabírá velké plochy půdy a přispívá k rozrůstání měst, fragmentaci přírodních stanovišť a k rozšiřování umělých povrchů.“ (EAA, 2020)

Jak již bylo částečně zmíněno, doprava je významným zdrojem znečištění ovzduší, prostřednictvím kterého se dostávají do ovzduší znečišťující látky (kupříkladu především oxid dusičitý, prachové částice, oxid uhelnatý a uhlovodíky), které mají mnoho negativních dopadů na lidské zdraví i samotnou vegetaci. Tyto částice se dostávají do ovzduší z osobních či nákladních automobilů pomocí výfukových plynů, otěrem brzdových destiček automobilů a abrazí vozovky či v neposlední řadě resuspenzí neboli zvířením prachových částic usazených na povrchu silniční komunikace. I přes platnou legislativu a stanovené limity nejsme schopni na daných místech, jako jsou například města a okolí frekventovaných silničních komunikacích je plnit. (Ministerstvo životního prostředí, 2018)

Wokoun, Malinovský, Damborský, Blažek a kol. (2008, s. 162) zmiňují ve své knize další problémy, týkajících se dopravy v souvislosti s environmentem:

- Vysoká zátěž obyvatelstva nadměrným hlukem, které z dlouhodobého hlediska způsobují u exponované populace velmi vážná civilní onemocnění (neuróza, infarkt myokardu či hypertenze).

- Rostoucí produkce emisí pevných částic, který vyvolává celkový objem nákladní dopravy. Tyto emise pevných částic mohou mít karcinogenní účinky ba dokonce i vyvolat plicní účinky.

Zelený a kol. (2017, s. 33) navrhuji aktivní a pasivní opatření:

Aktivní opatření – jelikož jsou tyto opatření prováděna u samotného zdroje (ať již zdroje účinku či zdroje rizika), zasahují tedy primárně do technicko-technologického rozvoje dopravních prostředků, rozvoje ekologicky šetrné dopravy, eventuálně vycházejí z rozvoje a užití bezmotorové dopravy (kupříkladu pěší či cyklistická doprava)

Pasivní opatření – zde patří především podpora ekologicky orientovaných uživatelů dopravy a také rozvoj prostředků, které mohou být nápomocné v ochraně proti škodlivým účinkům dopravy. Následně do nich spadají:

- **Technicko-technologická opatření** – opatření ohledně dopravních prostředků samých (snižování obsahu škodlivin, snižování hlučnosti..), opatření ohledně dopravní cesty (rozvoj dopravních sítí, optimalizace řízení dopravy..) a komplexní přístup k řešení hybnosti (snaha o vyvážení kapacit v jednotlivých druzích dopravy)
- **Dopravně-urbanistická opatření** – snaha o nárůst zájmu týkající se městské hromadné dopravy (větší komfort, zvýšená pravidelnost, lákavé tarifní systémy..), rozšíření pěších zón a rozvoj cyklistické dopravy ve městech, vhodné rozmístění a stavba parkovišť, garáží a odstavných ploch..
- **Provozně-technická opatření** – i přesto, že tato opatření spadají především do náplně provozní činnosti podniků či organizací, jejich částí se na ekologicky šetrné dopravě podílí tím, že zaručují rychlost a plynulost pohybu dopravních prostředků. Dále se týkají také i údržby dopravních cest na přiměřené úrovni.

4.3.2 Doprava a podpora bezpečnosti

Obrovský rozvoj automobilového průmyslu generuje zároveň celou řadu legislativních, technických, organizačních či socioekonomických problémů. Velmi výrazně se pak v tomto smyslu řeší otázka bezpečnosti dopravy a hledání způsobů, jak její bezpečnost zvýšit. (Ciešla, 2021)

Primárním cílem veřejného sektoru v oblasti dopravy je zpravidla zajištění bezpečnosti a to pro všechny účastníky dopravy při trvalém zajištění mobility. Největším rizikovým faktorem při řízení dopravních prostředků stále zůstává člověk, a proto se hledají různá

technologická a jiná řešení, která zajistí bezpečnou integraci řidičů do dopravních systémů. (Šucha, 2013, s. 13)

Otázkou bezpečnosti dopravy se však nezabývají pouze aktéři ve veřejné správě, ale je předmětem zájmu i soukromého sektoru a jednotlivců, kteří hledají inovativní řešení zaměřené na zvýšení úrovně bezpečnosti silničního provozu. (Ciešla, 2021)

Legislativní základ pro vytvoření prostoru bezpečnosti silničního provozu, jehož cílem je zlepšit bezpečnost na silnicích a podpořit udržitelnou mobilitu, je také přímo součástí Lisabonské smlouvy a Smlouvy o fungování Evropské unie. Z tohoto důvodu Evropská unie realizuje různé projekty, které mají zvýšit bezpečnost dopravy. Jedním z těchto řešení je také podpora rozvoje inteligentních dopravních systémů v silniční dopravě. (Pernice, 2022)

Strategie BESIP 2021 až 2030 Ministerstva dopravy České republiky si klade za cíl snížit počet usmrcených a těžce zraněných osob na pozemních komunikacích o polovinu (v roce 2030 o 50 % méně vůči výchozímu stavu, který v době vydání strategie ještě nebyl určen). Akční plán strategie pak definuje možnosti a řešení, kterými by bylo možné tohoto cíle dosáhnout. K prioritním opatřením (řešením) patří:

- Účastníci provozu – řešení v oblasti rychlosti, u mladých řidičů, dále eliminace negativních jevů jako nevěnování se řízení, přítomnost rizikových účastníků, řízení pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek
- Infrastruktura – řešení v podobě odstraňování nehodových lokalit, zejména s důrazem na riziko srážky se stromem, železniční přejezdy, zlepšení předvídatelnost tras, bezpečnosti železničních přejezdů, rozvoj smart city řešení
- Vozidla a technologie – realizace opatření v rámci pokročilých technologií, například podpora pokročilých ADAS systémů a automatizace, technického stavu vozidel, čisté mobility
- Systémová opatření – řešení v rámci účinného dohledu a vymahatelnosti práva, například zlepšením technického vybavení, podporou bezpečného chování, ponehodovou péčí, kvalitními zdroji dat (Ministerstvo dopravy ČR, 2020)

4.3.3 Zavedení SMART řešení

Doprava patří mezi oblasti, které jsou v řadě měst problematické, protože komplikuje kvalitu života obyvatel. To je dáno i velkou rozmanitostí dopravy, která sahá od bezpečnosti a plynulosti provozu, až po efektivitu využití městské hromadné dopravy či parkování. Technologická řešení v podobě takzvaného smart city v oblasti dopravy mohou zvyšovat bezpečnost dopravy a zefektivnit celý systém dopravy na území města. (Kubeš, 2019)

Koncept smart city musí reagovat i na stále se zvyšující mobility obyvatel, tedy řešit i oblast dopravy. Smart city doprava má být jednoduchá, rychlá, nezatěžovat návštěvníky a obyvatele, či životní prostředí. (Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2018)

Zároveň platí, že doprava ve městě může být s využitím technologií smart city řešena pouze jako celek, musí tedy dojít k celkové a komplexní regulaci nákladní, individuální, veřejné, cyklistické a pěší dopravy. (Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2018)

Smart city řešení v dopravě pronikají do oblasti cyklodopravy, návrhu a tvorby, co nejbezpečnějších dopravních systémů, do integrace dopravní infrastruktury s informačními a komunikačními technologiemi a otevřenými daty. Dále se objevují smart city řešení v oblasti veřejné dopravy, sdílení informací o dopravě, inteligentním řízení dopravy, parkování, světelné signalizace, komunikace složek integrovaného záchranného systému. (Rejzek, 2022)

Metodika Smart cities Ministerstva průmyslu a rozvoje doporučuje českým městům a obcím realizovat chytrá opatření v následujících oblastech dopravy:

- City logistika
- Veřejná doprava
- Individuální doprava v klidu
- Doprava v pohybu
- Cyklistická doprava
- Pěší doprava (Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2018)

Problémem při využití smart city řešení může být pro města nutnost disponovat konkrétní koncepcí, která se stává základem pro úspěšnou realizaci smart city řešení. Tato koncepce musí určit, jakým způsobem dojde k využití moderních technologií a inteligentních řešení

ve městě. Dalším nedostatkem jsou omezené zdroje, se kterými každé město operuje. Nutná je také systematická koordinace a spolupráce s dalšími aktéry a zájmovými skupinami. (Pavlík, 2020, s. 22)

Hledání řešení v oblasti dopravy prostřednictvím smart city technologií musí předcházet důkladná identifikace problému, který má být pomocí těchto technologií vyřešen. Řada měst chce v dnešní době implementovat inteligentní technologie, ale nevědí, na jaký problém mají vlastně reagovat. Je tedy nutné disponovat kvalitním rozvojovým plánem dopravy, na který potom navážou konkrétní řešení, která přinesou obyvatelům měst užitek. V některých případech může být přínosná standardizace a využití univerzálního řešení, ale v dalších případech je nutné vytvořit individuální smart city řešení pro konkrétní město (kvůli jeho individuálním podmínkám). (Kubeš, 2019)

Jako další problém se pak jeví nutnost správného vyhodnocení a použití získaných dat. Smart city řešení v oblasti dopravy vygeneruje širokou škálu dat, která musí být správně využita a analyzována, aby na nich bylo postaveno efektivní řešení, které povede ke zlepšení dopravní situace ve městě. K tomuto mohou pomoci například inteligentní systémy, které samostatně informace vyhodnocují a navrhují řešení. (Kubeš, 2019)

II. PRAKTICKÁ ČÁST

5 PROFIL MĚSTA OTROKOVICE

Otrokovice jsou významným průmyslovým městem, které spolu s krajským městem Zlín a městem Napajedla vytváří největší sídelní aglomeraci Zlínského kraje a také vytváří centrum ekonomického rozvoje regionu. (Město Otrokovice, 2014)

Velké výrobní závody ve městě (kupříkladu Continental Barum, Pipelife, Mitas či PSG) nabízí dostatek pracovních příležitostí s pozitivním dopadem na minimalizaci sociálně patologických jevů. (Město Otrokovice, 2019b)

Město Otrokovice se nachází na hranici tří historických regionů - Valašska, Slovácka a Hané. Rozkládá se na jižním okraji Hornomoravského úvalu podél toku řeky Moravy. (Město Otrokovice, 2014)

K významným objektům města se řadí kulturní a informační centrum Otrokovická Beseda, funkcionalistický objekt architekta Vladimíra Karfíka Společenský dům či rekreační oblast Štěrковиště. (Město Otrokovice, 2019b)

Z hlediska administrativního členění jsou Otrokovice centrem správního obvodu obce s rozšířenou působností pro obce Bělov, Halenkovice, Komárov, Napajedla, Oldřichovice, Pohořelice, Spytihněv, Tlumačov a Žlutava. (Město Otrokovice, 2014)

Při analýze dopravní či jiné situace ve městě je nutné brát ohled na to, že město Otrokovice tvoří s krajským městem Zlín takzvané dvojměstí. (Město Otrokovice, 2019b)



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

5.1 Obyvatelstvo

V tabulce číslo 2 se nachází informace o vývoji počtu obyvatel v Otrokovicích. Z dlouhodobého hlediska dochází k postupnému poklesu počtu obyvatel, kdy ve sledovaném období od roku 2011 do roku 2020 došlo k úbytku o 722 osob, což je o 3,9 %.

Tabulka 2 Vývoj počtu obyvatel Otrokovic

Počet obyvatel k 1. 7.										
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Celkem	18 473	18 428	18 253	18 208	18 170	18 102	17 964	17 878	17 860	17 751
Z toho muži	9 017	8 980	8 892	8 864	8 854	8 815	8 722	8 700	8 720	8 672
Z toho ženy	9 456	9 448	9 361	9 344	9 316	9 287	9 242	9 178	9 140	9 079

Zdroj: Český statistický úřad, 2021, vlastní zpracování

Vývoj věkové struktury obyvatelstva města Otrokovic představuje tabulka číslo 3. Z vývoje věkové struktury vyplývá, že v Otrokovicích dochází k postupnému stárnutí obyvatelstva, jelikož dochází k růstu podílu osob ve věku 65 let a více (ve sledovaném období o 6,72 %). Podíl mládeže (ve věku 0 až 14 let) dlouhodobě stagnuje, ale zároveň se snižuje podíl obyvatelstva v produktivním věku (tj. 15 až 64 let), který poklesl o 6,5 % ve sledovaném období. Tento trend by měla respektovat i strategie rozvoje dopravy v Otrokovicích, kdy například bude nutné realizovat aktivity, které budou více vyhovovat kupříkladu potřebám přepravy starších osob.

Tabulka 3 Vývoj věkové struktury obyvatel Otrokovic

Podíl obyvatel ve věkové skupině (k 31. 12.)										
Věk	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
0 - 14	13,69%	13,78%	13,80%	14,04%	13,99%	13,73%	13,89%	13,79%	13,59%	13,47%
15 - 64	69,97%	68,82%	68,00%	66,92%	66,12%	65,64%	64,61%	63,93%	63,61%	63,47%
65 +	16,34%	17,40%	18,21%	19,04%	19,89%	20,63%	21,50%	22,28%	22,80%	23,06%

Zdroj: Český statistický úřad, 2021, vlastní zpracování

V tabulce číslo 4 se nachází informace o migraci v Otrokovicích - přistěhovalí do města či vystěhovalí z města. V tomto případě nelze hovořit o výrazném trendu v rámci migrace ve městě. Počty osob odcházejících či přicházejících do města jsou dlouhodobě na podobné úrovni.

Tabulka 4 Migrace Otrokovice

Přistěhovalí / vystěhovalí do / z města Otrokovice										
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Přistěhovalí	372	328	372	407	403	387	366	451	482	386
Vystěhovalí	403	392	425	362	454	481	431	469	428	519

Zdroj: Český statistický úřad, 2021, vlastní zpracování

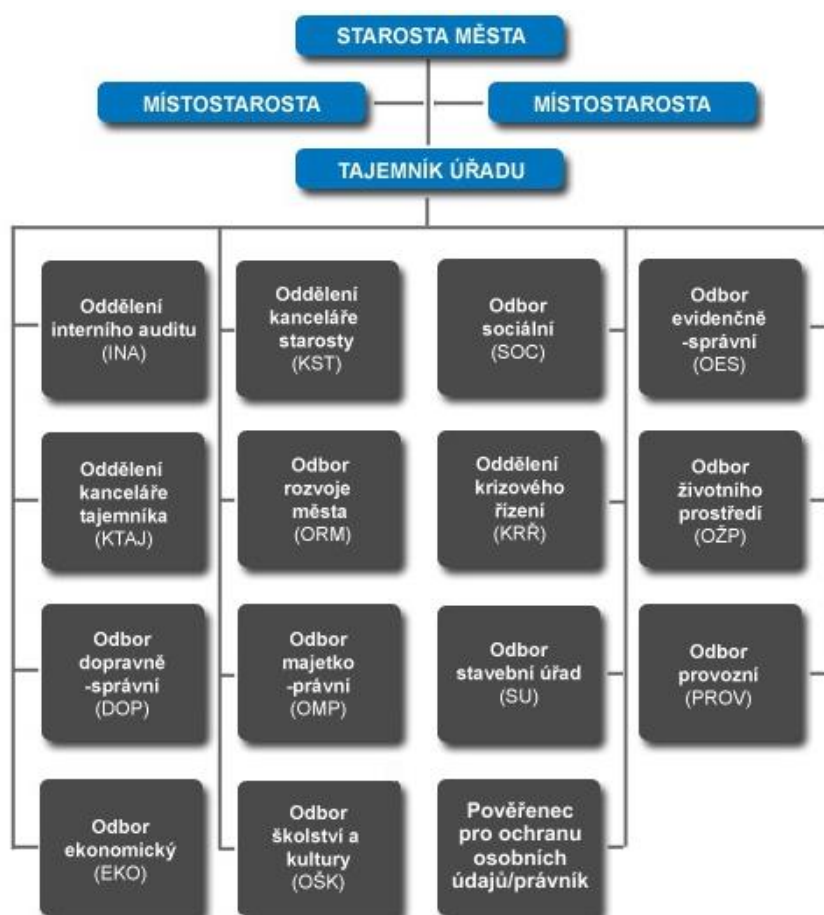
Z těchto informací vyplývá, že jsou Otrokovice průmyslovým městem, které čelí trendu stárnutí obyvatelstva. Specifická je situace Otrokovice v tom, že leží v blízkosti krajského města, se kterým vytváří dvojměstí. To může být na jednu stranu výhoda, ale také tato situace může vést k nadměrnému dopravnímu zatížení.

6 SEKTOR DOPRAVY MĚSTA OTROKOVICE

Tato kapitola přibližuje více zabezpečení dopravy města Otrokovice ve smyslu jeho zařazení do organizační struktury městského úřadu. Dále jsou představené základní dopravní oblasti ve městě, přístup k financování dopravy v delším časovém horizontu, základní dopravní dokumenty a trendy ovlivňující dopravu.

6.1 Organizace dopravy

V organizační struktuře městského úřadu působí dva útvary, které se zabývají problematikou dopravy, jejího rozvoje a řešení nedostatků v dopravní infrastruktuře. Klíčové úkoly v oblasti dopravy města Otrokovice vykonává dopravně-správní odbor, případně odbor rozvoje města. Obrázek číslo 2 popisuje organizační strukturu města, z které vyplývá postavení obou odborů, a potvrzuje se, že jsou oblasti dopravy a rozvoje města klíčovými oblastmi zájmu v Otrokovicích.



Obrázek 2 Organizační struktura města Otrokovice (zdroj: Město Otrokovice, 2022)

Dopravně-správní odbor města Otrokovice se dále organizačně člení na sekretariát vedoucího odboru a tři samostatná oddělení - oddělení evidence vozidel, oddělení evidence řidičů a dopravních přestupků a oddělení silničního hospodářství. Veřejnou správu odbor vykonává jak v rozsahu samostatné působnosti, tak i v rozsahu působnosti přenesené. V rámci spolupráce s odborem rozvoje města se dopravně-správní odbor podílí na přípravě (předprojektové, územní a projektové) a realizaci dopravních staveb města a dále na koordinaci investiční činnosti města a dalších investorů v oblasti dopravních staveb. (Město Otrokovice, 2021)

Dále odbor dopravně-správní spolupracuje s odborem majetko-právním na zajišťování správy komunikací v majetku města, provádí návrhy z hlediska silničního hospodářství a dopravy, či vyjádření města k záměrům jiných osob. Dále dopravně-správní odbor zpracovává koncepční dokumentaci v oblasti dopravy, garantuje plnění a aktualizaci cyklokonceptce města, Strategie bezpečnosti silničního provozu města Otrokovice 2018-2025 či Plánu udržitelné městské mobility města Otrokovice a v neposlední řadě také zajišťuje úkoly města v oblasti dopravní prevence. (Město Otrokovice, 2021)

Uvedené odbory města řeší zmíněné záležitosti související se základními dopravními oblastmi ve městě. Těmto oblastem se věnuje další text práce.

6.2 Základní dopravní oblasti

Jako základní dopravní oblasti ve městě lze vymezit dopravu silniční, železniční, pěší a cyklistickou dopravu, dále dopravu vodní, leteckou a dopravu klidu. Těmto dopravním oblastem se věnují strategické či jiné dokumenty, které řeší dopravu v Otrokovicích, ale také činnost odborů městského úřadu. Jejich rozvoj je klíčový pro zlepšení dopravní situace ve městě.

Silniční doprava

Silniční doprava v Otrokovicích disponuje kvalitním napojením dálnici D1, což umožňuje přímé dopravní spojení s východní i západní částí České republiky, s hlavním městem či s dalšími centry jako je Brno, Ostrava, Bratislava nebo Vídeň. (Město Otrokovice, 2014)

Železniční doprava

Železniční stanice Otrokovice je hlavním železničním terminálem pro zlínskou aglomeraci, kterou prochází páteřní trať mezi Přerovem a Břeclaví. Zároveň je také součástí druhého železničního národního koridoru, která zabezpečuje tranzitní spojení v ose sever-jih

spojení s hlavním městem Praha či dalšími velkými městy. Na území města se nachází i další stanice Otrokovice – Trávníky. (Město Otrokovice, 2014)

Železniční doprava v Otrokovicích také zajišťuje přímou dopravní obsluhu krajského města Zlína (prostřednictvím osobních vlaků relace Otrokovice – Zlín, střed a Otrokovice – Vizovice). V Otrokovicích pak mají vlaky přípojové vazby na dálkové vlaky. (Zlínský kraj, 2020)

Pěší a cyklistická doprava

Město Otrokovice dlouhodobě podporuje rozvoj cyklistické dopravy, kdy je například členem sdružení měst a obcí Asociace měst pro cyklisty¹, zpracovává a implementuje vlastní Cyklostrategii za účelem dosažení optimálního podílu mezi automobilovou, cyklistickou, veřejnou a pěší dopravou. Poloha Otrokovic je na relativní rovině s nadmořskou výškou cca 190 metrů nad mořem, čímž vytváří ideální podmínky pro částečnou substituci motorové dopravy cyklodopravou, stejně jako jsou Otrokovice vhodným cílem či průjezdním místem cykloturistiky. Rozvoj cyklodopravy zde také těží z cyklistické stezky, která spojuje Otrokovice a Zlín, čímž vytváří příležitosti pro dojíždění občanů do práce či do školy právě na kole. (Město Otrokovice, 2014)

Základní cyklistická síť však stále není dobudována a objevují se problémy v zajištění její bezpečnosti. Přes Otrokovice vede dálková cyklotrasa Moravská stezka. Nedostavěná je Moravská stezka například podél Malé vodní elektrárny Bělov. (Město Otrokovice, 2019b)

Mezi klíčové problémy pěší dopravy v Otrokovicích patří délky přechodů, které české státní normy doporučují v délce do 7 metrů pro neřízený přechod a 12 metrů pro řízený přechod. Překročení délek přechodu je důvodem pro špatné hodnocení, stejně jako nedodržení rozhledu přechodu či vysoká obruba nedovolující pohyb osobám na vozíku. Ve velké většině je pěší síť města vyhovující. Problémy se objevují u míst, která byla v minulosti osazena chodníkem, jenž byl zabrán ve prospěch parkování. Pěší zde musí chodit po vozovce ve vyznačených či nevyznačených obytných ulicích. Dále se objevují problémy v zajištění efektivních podmínek pro pohyb a orientaci osob se sníženou schopností pohybu. (Město Otrokovice, 2019b)

¹ Nyní jde o asociaci Partnerství pro městskou mobilitu

Vodní doprava

Vodní doprava v Otrokovicích je zajišťována prostřednictvím vodní cesty řeky Moravy a průplavu Otrokovice – Rohatec, zvaný také jako Bařův plavební kanál, který vznikl v letech 1936 až 1938. Tato vodní cesta v délce 52 kilometrů zajišťuje pravidelnou dopravu výletních lodí, turistickou vodní dopravu mezi Otrokovicemi, Petrovem či Skalicí (na Slovensku). Právě prostřednictvím propojení se Skalicí se Bařův kanál stal mezinárodní vodní cestou. (Město Otrokovice, 2014)

Letecká doprava

V Otrokovicích se nachází letiště, které poskytuje služby vnitrostátní neveřejné letecké dopravě. Letiště je umístěno v jihozápadní části města ve vzdálenosti 11 kilometrů od Zlína. Z hlediska administrativního a materiálního je letiště určeno pro realizaci letů, při kterých se nepřekračuje vnější hranice Schengenského prostoru. Letiště využívají letadla typu: letouny, vrtulníky a ultralehká letadla. (Město Otrokovice, 2014)

Doprava v klidu

Velmi výrazným problémem je v Otrokovicích parkování, a to i přes rozvinutý systém městské hromadné dopravy. Nedostatek parkovacích míst se Otrokovice snaží dlouhodobě regulovat prostřednictvím implementace časově omezeného stání a kontrolami Městské policie Otrokovice. Z dlouhodobého hlediska jsou však tato opatření neudržitelná. (Město Otrokovice, 2014)

Doprava v klidu tedy patří mezi výrazné problémy, kterým Otrokovice čelí. Zhoršená situace komplikuje dojížděky za obchodem a službami, zaměstnaneckou dopravu, využití P+R (stanoviště P+R nejsou označována tímto pojmem, ale fungují jako volné stání bez technologie), či vede k problému odstavování vozidel v sídlištích (zejména na sídlišti Trávníky, kde panuje největší převis poptávky nad nabídkou). (Město Otrokovice, 2019b)

7 FINANCOVÁNÍ DOPRAVY

Financování dopravy v Otrokovicích je představeno formou rozboru rozpočtu města v letech 2017 až 2021, analýzou příjmů a výdajů, včetně zhodnocení podílu finančních prostředků směřujících do oblasti dopravy.

Rozpočet

V tabulce číslo 5 se nachází informace o výdajích schválených rozpočtů města Otrokovice v letech 2017 až 2021. Podíl výdajů na dopravu nevykazuje jednoznačně rostoucí či klesající trend, ale dochází spíše ke kolísání vyčleněných prostředků. Největší hodnota finančních prostředků směřovala do dopravy v roce 2019, kdy šlo o 36,27 % z celkového rozpočtu města. Naopak, v roce 2017 se jednalo o 9,65 %.

Tabulka 5 Rozpočet města Otrokovice a výdaje na dopravu

Schválený rozpočet města Otrokovice					
	2017	2018	2019	2020	2021
Výdaje dle odvětví - doprava	34 108,15	156 163,00	204 347,00	96 012,52	69 822,35
Výdaje dle odvětví - celkem	353 369,26	557 721,58	563 346,54	484 160,13	461 137,97
Podíl výdajů na dopravu	9,65%	28,00%	36,27%	19,83%	15,14%

Zdroj: město Otrokovice, 2022, vlastní zpracování

Ze schválených rozpočtů vyplývá, že pro město Otrokovice není doprava jednoznačnou prioritou, resp. většina prostředků je směřována do jiných oblastí. To může komplikovat zlepšování situace ve městě.

Po představení základních souvislostí ve financování dopravy městem Otrokovice lze zaměřit pozornost na základní dopravní dokumenty města.

8 ZÁKLADNÍ DOPRAVNÍ DOKUMENTY

Jako základní dopravní dokumenty jsou v rámci práce popsány následující:

- Plán dopravní obslužnosti území Zlínského kraje 2021-2025 s výhledem do roku 2030
- Integrovaný strategický rozvojový plán města Otrokovice 2014 - 2023
- Strategie bezpečnosti silničního provozu města Otrokovice 2018-2025
- Plán udržitelné městské mobility města Otrokovice

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

Vzhledem k tomu, že jsou Otrokovice součástí Zlínského kraje, tak při analýze dopravní situace nelze opomenout strategii tohoto kraje v rámci rozvoje dopravy. Zlínský kraj formuluje Plán dopravní obslužnosti, který je nástrojem pro hospodárné zajišťování dopravní obslužnosti a vzájemnou spolupráci státu, krajů a obcí při této činnosti. Cílem tohoto plánu je dosáhnout kvalitní, spolehlivé, atraktivní a udržitelné veřejné dopravy ve Zlínském kraji, a to prostřednictvím vhodného řešení dopravního systému. (Zlínský kraj, 2020)

V tomto plánu považuje Zlínský kraj Otrokovice za významné sídlo, které je vhodné propojit páteřními linkami nejen se Zlínem, ale i dalšími významnými sídly (v rámci možností). (Zlínský kraj, 2020)

Integrovaný strategický rozvojový plán města Otrokovice 2014 - 2023

Integrovaný strategický rozvojový plán města Otrokovice 2014-2023 je strategickým dokumentem, který se věnuje předpokládanému vývoji města. Strategický plán vychází z aktuálního stavu veřejných a soukromých aktivit demografického, ekonomického, sociálního, kulturního a ekologického charakteru na území města. Cílem strategického plánu je harmonizovat jednotlivé zájmy zainteresovaných skupin tak, aby město prosperovalo jako celek. (Město Otrokovice, 2014)

Strategický plán se věnuje i problematice dopravní infrastruktury ve městě, kupříkladu zejména základní silniční síti, veřejné osobní dopravě, cyklistické dopravě, železniční dopravě, letecké dopravě, vodní dopravě a dopravě v klidu (například parkování). Poznatky z rozboru těchto prvků následně využívá ve SWOT analýze a k sestavení návrhů na jejich zlepšení. Doprava je v rámci strategického plánu chápána jako prvek, který

ovlivňuje společenský a ekonomický rozvoj, a to do značné míry. Z tohoto důvodu je rozvoji dopravy věnována strategická pozornost, včetně realizace strategických cílů, které s dopravou souvisí.

Jde například o následující cíle:

- **Prioritní oblast:** ekonomický rozvoj

Cíl: zlepšovat podmínky pro podnikání v Otrokovicích

Opatření: hledání společných řešení ke snižování enviro zatížení (včetně intenzity nákladní dopravy) a bezpečnostních rizik (požáry, hluk, emise, využívání brownfieldů)

V této prioritní oblasti se například hovoří o cílech v podobě odstranění negativních vlivů spojených s dopravní obsluhou areálu TOMA na obytnou zástavbu či zavedení jednotných směrných tabulí s názvy průmyslových areálů za účelem navedení nákladní dopravy, aby nedocházelo ke zbytečnému průjezdu obytnými zónami.

- **Prioritní oblast:** životní prostředí

Cíl: hledání cest ke snižování negativních dopadů průmyslu a dopravy na životní prostředí

Opatření: řízení dopravy s podporou udržitelné dopravy (chodci, cyklisté) a řešením dopravy v klidu (parkování)

Z hlediska konkrétních cílů se u této priority hovoří například o modernizaci a zkapacitnění železniční tratě do Vizovic, vytvoření koncepce dopravy nebo vymezení lokalit pro vytvoření odpočinkového parkoviště pro kamion. (Město Otrokovice, 2014)

Uvedené cíle a priority reagují na poznatky ze zmíněné SWOT analýzy, která byla realizována v rámci strategického plánování i pro účely rozboru dopravy ve městě. Tato SWOT analýza však například neobsahuje kvantitativní vyhodnocení jednotlivých faktorů, a proto například nelze určit, které hrozby jsou pro dopravní situaci v Otrokovicích nejzávažnější apod. V rámci rozboru strategického plánu lze tedy zmínit pouze některé ze silných a slabých stránek, příležitostí a hrozeb.

Přehled vybraných faktorů ze SWOT analýzy má následující podobu:

- Silné stránky – silniční napojení města na krajské město a dálnici, integrovaná městská hromadná doprava s městem Zlín, uzel železniční dopravy lokální i mezinárodní, vodní doprava při napojení na Bařův kanál
- Slabé stránky – vysoká intenzita tranzitní kamionové dopravy, negativní dopady silniční dopravy na obyvatelstvo a životní prostředí, přetížení některých křižovatek
- Příležitosti – posílení významu udržitelných druhů dopravy, reorganizace parkování, zklidnění dopravy ve městě
- Hrozby – emigrace obyvatel v důsledku negativních dopadů automobilové dopravy (Město Otrokovice, 2014)

Nevýhodou informací z integrovaného strategického rozvojového plánu města Otrokovice je neaktuálnost informací, na které reaguje, protože byl sestaven již v roce 2014, a tedy nemusí reflektovat aktuální situaci. Jde však o dokument, který přináší užitečný pohled na pojetí dopravy ve městě, a proto lze s některými informacemi pracovat i nadále, zejména s tím, že budou dány do aktuálního kontextu.

Strategie bezpečnosti silničního provozu města Otrokovice 2018-2025

Strategie bezpečnosti silničního provozu města Otrokovice 2018 až 2025 navazuje na strategické dokumenty v podobě Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období let 2011 až 2020 a Strategii bezpečnosti silničního provozu Zlínského kraje na období let 2012 až 2020. Cílem strategie ve střednědobém horizontu je vytvoření podmínek k tomu, aby od roku 2025 na území města Otrokovice nezemřel na následky dopravní nehody žádný člověk a počet těžce zraněných osob klesl na polovinu. Dlouhodobým cílem je pak do roku 2035 dosáhnout vize nula i při těžkých následcích dopravních nehod. Po roce 2035 by tedy neměl na následky dopravních nehod zemřít ani být těžce zraněn žádný člověk. (Město Otrokovice, 2019)

Plán udržitelné městské mobility města Otrokovice

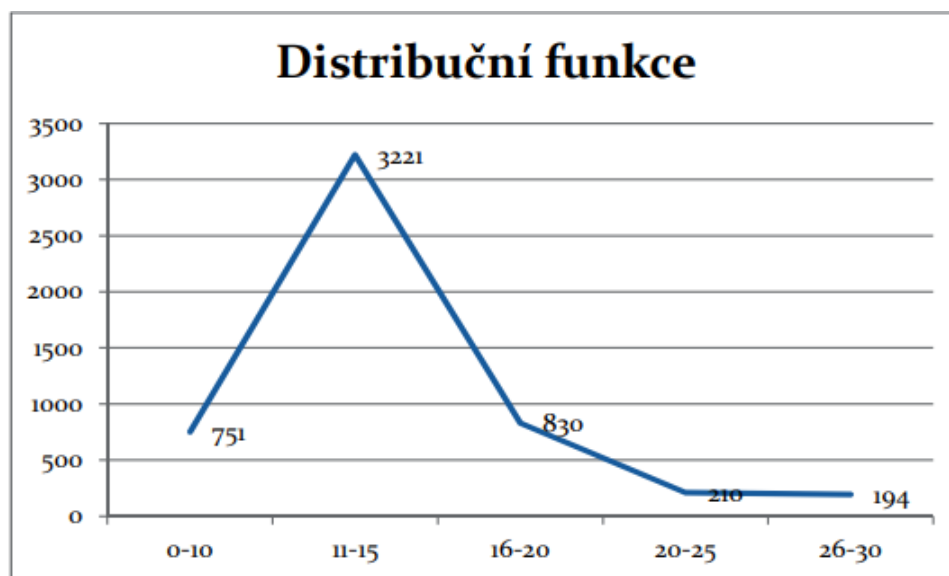
Plán udržitelné městské mobility města Otrokovice je strategickým dokumentem města, který má vytvořit možnost bezpečného, pohodlného a efektivního pohybu lidí i věcí ve městě, to je mobility. (Město Otrokovice, 2019b)

Při sestavování plánu udržitelné mobility došlo k analýze dopravního chování obyvatel (v roce 2019) na vzorku 3 % obyvatel. Z výsledků vyplývá, že 9 % obyvatel vykazuje ochotu

ke změně druhu dopravy při pravidelných cestách. Dále bylo zjištěno, že mezi obyvateli panuje nejmenší spokojenost s parkováním a se stavem cest, silnic, chodníků a přechodů. Naopak, největší spokojenost u obyvatel vykazuje úroveň cyklostezek a veřejné dopravy. (Město Otrokovice, 2019b)

Z analýzy území z hlediska účelů cest vyplývá, že k hlavním zdrojům cest patří zejména zóny bydlení – Střed, Újezdy, před nádražím, Trávníky, Bařov, Kvítkovice a Stará kolonka. Dopravní obslužnost Otrokovic je nejhodnější prostřednictvím automobilu. Silnou pozici má i cyklistická doprava. Nejpomalejší je veřejná hromadná doprava v důsledku krátkých přepravních vzdáleností ve městě. (Město Otrokovice, 2019b)

Distribuční funkce (viz obrázek číslo 3) vizualizuje na ose x vzdálenost cest (od centra Otrokovic) a na ose y četnost. Je zřejmé, že největší počet cest je realizován v kratší vzdálenosti, což je způsobené vlivem Zlína jako nejlidnatějšího sídla v kraji, které je vzdáleno 12 kilometrů (od centra Otrokovic). Nad 15 kilometrů potom počet cest výrazněji klesá. (Město Otrokovice, 2019b)



Obrázek 3 Distribuční funkce ve vztahu počtu cest a vzdálenosti

Plán udržitelné městské mobility města Otrokovice shrnuje veškeré poznatky i formou SWOT analýzy. Tato je již aktuálnější než v případě strategického plánu města, ale také chybí například kvantifikované vyhodnocení za účelem identifikace nejzávažnějších hrozeb a slabých stránek či nejpřínosnějších silných stránek a příležitostí.

Plán zmiňuje například následující faktory v jednotlivých kategoriích:

- Silné stránky – vysoký podíl cest udržitelnou dopravou (62 %), vysoký podíl cest uvnitř města udržitelnou dopravou (75 %), podíl domácností bez auta (44 %), nízký stupeň automobilizace (v rámci kraje podprůměrný), dostupnost koridorové tratě Přerov – Břeclav, aktivní přístup města k plánování mobility
- Slabé stránky – vysoký tranzit dopravy, nelegální stání vozidel (22 % odstavených vozidel je na nelegálním stání), nedobudovaná základní cyklistická síť, růst počtu dopravních nehod, nedostatek parkovacích míst
- Příležitosti – zvyšující se poptávka po parkování, zvyšující se doprava z výroby a skladů
- Hrozby – podíl domácností plánujících nákup vozidla (21 %), neochota obyvatel ke změně druhu dopravy (Město Otrokovice, 2019b)

Další část práce se věnuje trendům ovlivňujícím dopravu ve městě Otrokovice. Jejich identifikace vychází z obsahu teoretické části práce, ale také právě z rozvojových a strategických dokumentů či dalších informací o dopravní situaci ve městě Otrokovice.

9 TRENDY OVLIVŇUJÍCÍ DOPRAVU

Mezi trendy ovlivňující dopravu v Otrokovicích lze zařadit důraz na zajišťování bezpečnosti dopravy, rozvoj pěší a cyklistické dopravy, využití smart city řešení v oblasti dopravy, využití alternativních způsobů dopravy. V závěru kapitoly je pak zhodnoceno využití těchto trendů v dopravě v Otrokovicích.

Důraz na zajišťování bezpečnosti v dopravě

K zajištění dopravní bezpečnosti přistupují Otrokovice velmi aktivním způsobem. Město má zpracovanou Strategii bezpečnosti silničního provozu (viz níže). Tato strategie reaguje právě na velmi negativní důsledky dopravních nehod, ať už s ohledem na lidské životy, či ekonomické ztráty. V roce 2018 byla při dopravních nehodách v Otrokovicích usmrcena 1 osoba, 4 osoby byly zraněny těžce a 58 osob bylo zraněno lehce. Předběžná ekonomická ztráta z dopravní nehodovosti dosáhla 102,9 milionů Kč. (Město Otrokovice, 2019)

Tabulka číslo 6 přináší informace o srovnání úrovně bezpečnosti mezi městy ve Zlínském kraji v roce 2018 (města se statusem obce s rozšířenou působností). Z hlediska této komparace nevykazují Otrokovice dobré výsledky, protože jak vyplývá ze statistiky ekonomické ztráty na obyvatele, tak jsou Otrokovice desáté nejhorší z třinácti komparovaných měst Zlínského kraje. (Město Otrokovice, 2019)

Tabulka 6 Hodnocení bezpečnosti měst Zlínského kraje v roce 2018

Pořadí	ORP - Zlínský kraj	obyv.	neh. bez zran.	neh. se zran.	usmrc.	těž. zran.	leh. zran.	ztráty/ob. (Kč)
1	Bystřice pod Hostýnem	8 175	36	10	0	0	10	2 577
2	Holešov	11 626	46	24	0	2	25	3 946
3	Valašské Klobouky	4 955	21	4	0	2	4	4 272
4	Kroměříž	28 897	136	58	1	4	59	4 671
5	Vsetín	26 109	107	51	1	4	57	4 686
6	Zlín	74 947	465	147	1	14	165	5 190
7	Uherské Hradiště	25 215	158	61	0	5	62	5 193
8	Rožnov pod Radhoštěm	16 469	87	40	1	2	44	5 775
9	Valašské Meziříčí	22 200	108	48	0	10	50	5 789
10	Otrokovice	17 932	90	55	1	4	58	6 497
11	Uherský Brod	16 522	89	49	1	4	56	6 941
12	Vizovice	4 789	30	13	0	2	16	6 943
13	Luhačovice	5 061	87	21	0	6	18	15 229

Zdroj: Město Otrokovice, 2019

Podrobnější rozbor nehodových míst se závažnými důsledky, okolností a příčin nehod se smrtelnými následky byl předmětem polostrukturovaného rozhovoru (následující část práce).

Smart city v řešení dopravy

Dalším trendem ovlivňujícím dopravu v Otrokovicích je využití smart city řešení v oblasti dopravy. Plán mobility Otrokovic počítá s využitím moderních a inovativních technologií, které mají zlepšit dopravní situaci. Jde například o zřízení inteligentních zastávek městské hromadné dopravy, inteligentní křižovatky s preferencí vozidel integrovaného záchranného systému či využití městské elektromobility. (Město Otrokovice, 2019b)

Alternativní způsoby dopravy

Plán mobility Otrokovic přímo zmiňuje, že musí dojít ke zlepšení míry využití alternativních způsobů dopravy, a to s využitím carsharingu, bikesharingu, elektromobility, park&ride systémů. (Město Otrokovice, 2019b)

Carsharing je v plánu mobility města součástí opatření pro zajištění parkovacích kapacit rezidentů (C5 a C4), Bikesharing je součástí opatření C20, které má zajistit vybudování cyklistické kultury ve městě a stát se doplňkem městské hromadné dopravy. Podpora elektromobility má vést ke zvýšení podílu elektromobilů na 20 % a zajištění městské hromadné dopravy bez emisí CO₂. Vybudování odstavných parkovišť ve formě park & ride (P+R) systémů je dle plánu mobility prostředkem pro zlepšení kvality ovzduší a řešení problémů s parkováním. Mělo by dojít zejména k navýšení počtu míst u železniční stanice Otrokovice. (Město Otrokovice, 2019b)

Bikesharing v plánu mobility města působí jako nástroj pro zajištění propojení jednotlivých částí města a pro zajištění obsluhy spárových obcí, kde je nízká nabídka příměstské dopravy. Plán hovoří o jeho vhodném zavedení v lokalitách Bahňák, Baťov, Otrokovická beseda, úřad (ulice Obchodní), Smetanova (Újezdy), nádraží Otrokovice, Trávníky, Kvítkovice, Continental, Toma. Roční náklady se předpokládají ve výši 1,4 milionu Kč. Realizace návrhu byla odložena na neurčito. (Město Otrokovice, 2019b)

9.1 Primární sběr dat - polostrukturovaný rozhovor

Primární sběr dat měl kvalitativní povahu a byl uskutečněn formou polostrukturovaného rozhovoru. Rozhovor proběhl v měsíci dubnu se zástupkyní odboru dopravy města Otrokovice, která byla vybrána z důvodu všeobecného přehledu v rámci dopravy (dále je také cyklokoordinátorkou města Otrokovice a zároveň zodpovídá i za naplňování Strategie BESIP a Plánu městské udržitelné dopravy) a dále s vedoucím odboru rozvoje města

v měsíci květnu. Cílem tohoto rozhovoru bylo zhodnotit aktuální dopravní situaci pohledem zaměstnanců městského úřadu.

Rozhovor obsahoval dvě kategorie otázek. Jednalo se o samotný úvod do problematiky a dále o aktuální dopravní přístupy města Otrokovice. Podoba otázek směřovala k získání přehledu o dopravní situaci ve městě, problémech v dopravě, financování dopravy, ale také například k hodnocení bezpečnosti dopravy, dopadům COVID-19 na dopravu a k dalším okolnostem.

1) Úvod do problematiky

V rámci prvního souboru otázek bylo záměrem získat informace o aktuální dopravní situaci v Otrokovicích, problémech dopravy, financování dopravy, organizační strukturu apod. V podstatě otázky směřují k obsahu předcházejících kapitol praktické části.

1. Jak charakterizujete momentální dopravní situaci ve městě Otrokovice?

Dopravní situace v Otrokovicích je významně ovlivněna tím, že jde o průmyslové město a významný dopravní tah, ať již silniční či železniční (sever – jih, Přerov – Břeclav) s přesahem na Slovensko kvůli nedokončenému tranzitnímu převaděči. Silnice I. třídy I/55 je v důsledku toho přetížená (podařilo se ale vyjednat výjimku ohledně zákazu průjezdu nákladních vozidel městem, která momentálně neplatí kvůli mimořádné situaci). Pozitivní je, že již byla dokončena dálnice – směr jihovýchod. Z hlediska kategorií jsou ve městě všechny typy silnic (I. třídy až IV. třídy).

Za silnou stránku lze považovat nezaplatněné parkování (řeší se formou parkovacích kotoučů, které kontroluje městská policie). Dále bylo město jedno z prvních měst s místní strategií bezpečnosti provozu. Bezpečnost dopravy je tedy ve městě rozvíjena dlouhodobě a systematicky (například v extravilánu se umísťují zařízení proti vniknutí zvěře na vozovku apod.)

Slabou stránkou dopravní situace je nehodové místo křižovatky na ul. Komenského, kde byla vybudována průsečná křižovatka. Pro řidiče je zmatečnou situací i označení silnice I/55, která se označuje jako 655, i když ještě nebyl oficiálně dokončen její převod. Výrazným problémem je také zatížení nákladní dopravou (jak již bylo výše zmíněno, v důsledku toho, že jsou Otrokovice průmyslové město). U stávajícího úseku obchvatu města je problematické, že na každé jeho části platí jiná pravidla zpoplatnění. Dlouhodobým problémem je parkování, především rezidentní.

Do budoucnosti by měla být dopravní situace zlepšena zdvojkolejněním železniční trasy Otrokovice-Vizovice, což by mělo ulevit přetížené dopravě, případně by bylo na místě provést úpravy křižovatky v Kvítkovicích. Zavedení rezidentního parkování by také mohlo vyřešit část problémů s dopravou v klidu.

2. Co pro Vás představuje největší problém v rámci dopravy města Otrokovice?

Přehled největších problémů zde navazuje na předcházející odpověď. K těmto problémům se řadí parkování, rušnost dopravy, nehodovost a nedořešené vedení cyklistických tras městem. V okolí města je sice kvalitní infrastruktura cyklostezek, ale ve vnitřním městě chybí cyklotrasy a cyklisté tím pádem musí jezdit po frekventovaných komunikacích, což vede k dopravním nehodám. V důsledku částečného zpoplatnění dálnice D55 se také část automobilistů vrátila na silnici I/55, takže i nadále zatěžují město.

3. Jak hodnotíte financování dopravy obecně s porovnáním s jinými oblastmi?

Oblast dopravy lze hodnotit jako podfinancovanou. Situace sice není kritická, kupříkladu městská hromadná doprava je dotována 15 miliony korun ročně, ale při vyšším rozpočtu by bylo možné realizovat větší míru investic a oprav, které jsou nyní dosti omezené. Sice dochází ke stavbám, ale zase chybí prostředky na údržbu, tudíž infrastruktura chátrá a zvyšují se tím další náklady.

4. Jak vnímáte momentální organizační strukturu?

Organizační struktura odpovídá velikosti města. Oblast dopravy je organizačně zajišťována dopravně-správním odborem, odborem rozvoje města a majetko-právním odborem, takže je nutné vzájemně koordinovat činnost těchto odborů a respektovat jejich kompetence. V tomto ohledu lze za slabou stránku považovat, že zde chybí koordinátor městské mobility.

5. Uvažujete nad Generelem dopravy Otrokovic?

Nad tvorbou Generelu dopravy Otrokovic uvažováno není. K dispozici je celá řada jiných strategických dokumentů, plánů a koncepcí, které se problematikou dopravy a jejího zlepšování zabývají. Není tedy nutné využívat další dokument.

2) Aktuální dopravní přístupy

Druhý soubor otázek se ve větší míře zaměřuje na aktuální přístup města k problematice dopravy, zejména s ohledem bezpečnost, udržitelnost a inovativnost. Zmíněné jsou i

dopady COVID-19 na dopravu a shrnutí všech klíčových faktorů z hlediska silných a slabých stránek, příležitostí a hrozeb (SWOT analýza).

6. Jak hodnotíte bezpečnost dopravy ve městě Otrokovice?

Z každoročního vyhodnocení plnění strategie bezpečnosti vyplývá, že se situace v oblasti bezpečnosti v Otrokovicích průběžně zlepšuje. Počty nehod se zraněním v dlouhodobém horizontu klesají, i když s porovnáním v rámci kraje není příliš příznivá, tak dlouhodobý trend hovoří jasně. V řadě případů navíc za nehodami stojí nevhodné a místy nepředvídatelné chování řidičů a chodců, které město bohužel nemůže nikterak ovlivnit. Silniční komunikace a podmínky provozu ze strany města jsou v kvalitním stavu. Konkrétní typické nehodové místo se v Otrokovicích nenachází. Pokud dochází ke kumulaci nehod na určitém místě, tak lze například navrhnout snížení rychlosti v dané lokalitě, což ovšem zpravidla nemá reálné účinky (řidiči rychlost nedodržují nebo Policie nedoporučuje zavedení omezení rychlosti).

Z hlediska opatření ke zvýšení bezpečnosti se v budoucnosti plánuje zklidnění dopravy ve vytipovaných lokalitách, což znamená snížit maximální rychlost na 30 kilometrů v hodině (zejména v lokalitě Baťov).

7. Jak hodnotíte dopravu v Otrokovicích z hlediska udržitelnosti?

Zajištění udržitelnosti dopravy v Otrokovicích je problematické, což však nevychází z přístupu města, ale preferencí obyvatel. Většina totiž upřednostňuje pohodlnost a cestuje automobilem i na krátké vzdálenosti (v rámci města). Přitom městská hromadná doprava má velmi krátké intervaly, tudíž poskytuje vhodnou alternativu obyvatelům města. Podobně i pěší a cyklistická doprava vykazuje kvalitní podmínky pro využití – s dobrou místní znalostí se lze velmi dobře a rychle po městě dostat prakticky kamkoliv.

Z hlediska investic do udržitelnosti je realizován projekt prodloužení trolejbusové trasy od vlakového nádraží na zastávku Nadjezd a také dochází k rozvoji využití alternativních pohonů autobusů, jako je elektřina (tedy je provozován elektrobus).

O možnosti bikesharingu je možné uvažovat, ale projekt by musel financovat soukromý investor, který nebude chtít od města finanční příspěvek, ale pouze podporu. O elektrokoloběžkách již bylo dříve uvažováno, ale návrh byl zamítnut kvůli problémům s jejich parkováním a odkládáním. Elektromobilita pro individuální automobilovou dopravu byla také předmětem řešení, ale město nemá připravené podmínky pro zajištění

dobíjení a také nemá dostatek financí ke zlepšení situace (opět by musel přijít soukromý investor). Jsou však vytipována místa, kam by se mohly případně dobíjecí stanice umístit.

8. Jak hodnotíte inovativnost a ICT technologie v oblasti dopravy?

Využití inovací a ICT technologií v oblasti dopravy je hodnoceno spíše negativně. Na semaforech fungují staré řadiče (i přes dvacet let staré), novější jsou pouze ojediněle. Jsou zde zaváděny inteligentní systémy na zastávkách městské hromadné dopravy, ve kterých se bude pokračovat nadále i v budoucnosti.

Chybí zde však zcela řízení dopravy prostřednictvím informačních a digitálních technologií a ani se o jejich zavedení neuvažovalo. K řešení informačních tabulí také nedošlo. Řešila se pouze možnost využití technologií při navádění k parkování, ale vzhledem k nákladovosti a očekávaným přínosům, bylo od tohoto nápadu taktéž upuštěno. Dále občané mohou využívat webovou aplikaci k hlášení závad ve městě, kdy informují i o dopravních problémech – odstavení vraků, výtluky na silnici, poškozené dopravní značky a další.

Informační systém od společnosti Invipo prozatím nebyl zvažován, ale jeho aplikaci by se město pravděpodobně nebránilo. Závisí však na nákladech a možnostech sběru dat. Město již využívá různá data a jejich vyhodnocení, ale v jiných oblastech než v dopravě.

9. Jaké dopady měl COVID-19 na oblast dopravy?

COVID-19 dopadl zejména na provoz městské hromadné dopravy, kde došlo k vysokému poklesu cestujících a situace se vrací do normálu jen velmi pomalu. Negativním dopadem byla i vysoká nemocnost řidičů, díky čemuž musel být uplatněn letní provozní řád. Odbor městského úřadu nebyl uzavřen, takže odbavenost klientů byla na stejné úrovni.

Negativní projev byl zaznamenán v oblasti financování dopravy a plánování, což souviselo i s nutností komunikace přes telefon a elektronickou poštu, což není při plánování ideální. Tento propad financí bude mít svoje důsledky i do budoucnosti.

10. SWOT analýza

V tomto případě se respondenti odkazují na svoje předcházející odpovědi či strategické dokumenty související s dopravou. Zároveň připomínají, že je nutné dané faktory posuzovat i z hlediska politického cyklu.

9.2 SWOT analýza

SWOT analýza shrnuje veškeré informace o dopravní situaci ve městě Otrokovice, a to formou identifikace silných a slabých stránek, příležitostí a hrozeb. Jedná se o kombinaci dat města Otrokovice a mnou získaných informací v rámci rozhovorů. V závěru této kapitoly se pak nachází její vyhodnocení, které je také stěžejní pro identifikaci návrhů a doporučení ke zlepšení.

Tabulka 7 SWOT analýza

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
Silniční napojení na Zlín a dálnici	Průmyslové město (zátěž nákladní dopravou, tranzitní dopravou)
Významný železniční uzel	Nedobudovaná infrastruktura pro cyklisty ve vnitřním městě
Bařův platební kanál	Nedostatek parkovacích míst
Široká škála koncepčních dokumentů	Financování oblasti dopravy
Vysoký podíl cest udržitelnou dopravou	Nejvhodnější dopravní obslužnost je prostřednictvím automobilové dopravy
Vysoký podíl domácností bez automobilu	Nezájem města o bikesharing
Nezpoplatněné parkování	Nehodová místa a zmatečné označení silnic
Místní strategie bezpečnosti provozu	Odlišná pravidla zpoplatnění různých silnic
	Chybějící pozice koordinátora městské mobility
PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
Poptávka po alternativních formách dopravy	Snižování objemu rozpočtových prostředků v důsledku Covid-19
Poptávka po elektromobilitě	Odchod obyvatel z města kvůli špatné dopravní situaci
Zájem Zlínského kraje o rozvoj dopravy v Otrokovicích	Poptávka po nákupu automobilů domácnostmi
Zdvojkolejnění železniční trasy	
Inovace a smart city řešení v oblasti dopravy	

Otrokovice disponují různými silnými stránkami, které mohou využívat při rozvoji dopravy a zlepšování dopravní situace. Zejména jde o silniční napojení na Zlín a dálnici, ale také existence široké škály koncepčních dokumentů, které umožňují strategicky a dlouhodobě rozvíjet dopravu (jako se to daří například v oblasti bezpečnosti provozu). Některé silné stránky lze přímo sloučit s příležitostmi za účelem dalšího rozvoje dopravy v Otrokovicích. Například vysoký podíl cest udržitelnou dopravou či vysoký podíl domácností bez automobilu v kombinaci s poptávkou po alternativních formách dopravy, inovacemi a smart city řešeními v oblasti dopravy. Kombinace těchto silných stránek a příležitostí naznačuje, jakými směry se může město vydat v oblasti zlepšování dopravní situace.

Zároveň však musí Otrokovice eliminovat vliv slabých stránek, kterých je také větší počet. Například zátěž nákladní dopravou a tranzitní dopravou lze také eliminovat s využitím moderních smart city řešení. Z hlediska hrozeb došlo k identifikaci takových, které lze eliminovat s využitím moderních technologií – například nové technologie mohou být úspornější a vést tedy k úspoře nákladů, mohou kultivovat dopravní situaci, takže u obyvatel nebude vznikat nespokojenost a v důsledku efektivity veřejné a jiné dopravy nebudou mít zájem o koupi automobilu.

9.3 Doporučení ke zlepšení stavu dopravy v Otrokovicích

Na základě veškerých informací, které jsou uvedené v rámci práce lze Otrokovicím doporučit následující návrhy ke zlepšení stavu dopravy. Je zřejmé, že dopravní situace v Otrokovicích není na zcela ideální úrovni, a proto je nutné přikročit právě k těmto doporučením. Jejich implementací by se měla v Otrokovicích zlepšit dopravní situace, z čehož poplynou výhody jak samotnému městu, tak i jeho obyvatelům a podnikatelským subjektům.

Pro zlepšení stavu dopravy v Otrokovicích jsou stanovena následující doporučení:

- Zlepšení možnosti využití alternativních forem dopravy
- Implementace smart city řešení v oblasti dopravy

Uvedené návrhy a doporučení jsou podrobněji vysvětlené v dalším textu, kde se také nachází zhodnocení jejich ekonomické náročnosti a synergičtých přínosů (prostřednictvím integrace doporučení).

9.3.1 Alternativní formy dopravy

V rámci implementace alternativních forem dopravy se navrhuje využití bikesharingu a park & ride řešení.

Zdůvodnění realizace:

Otrokovice jsou vysoce zatížené automobilovou dopravou, na které se podílí i místní obyvatelé, kteří cestují na krátké vzdálenosti automobilem (tedy i v rámci města). Bikesharing či park & ride poskytuje alternativu části obyvatelům, protože může být rychlejší než přeprava automobilem přes přeplněné silnice.

Cíl realizace:

Cílem realizace je implementovat bikesharingové řešení ve městě a rozšířit kapacitu stávajícího park & ride parkoviště u vlakového nádraží.

Popis realizace:

Projekt realizace bikesharingu a rozšíření park & ride je již nastíněn v plánu mobility města. Tento plán mobility počítá s vybudováním 11 stanovišť po 8 kolech. Tarif je nastaven na prvních 15 minut zdarma a dalších 45 minut za 25 Kč. Roční náklady na Bikesharing se předpokládají ve výši 1,4 mil. Kč ročně (Město Otrokovice, 2019b). Z obsahu plánu lze vycházet, ale zároveň jej obohatit o nové a moderní prvky. Mělo by dojít ke zřízení stanic bikesharingu, které budou obsahovat cyklostojany pro krátkodobé parkování, cyklogaráže pro dlouhodobé parkování kol a nabíjecí stanice pro elektrokola. To znamená, že stanice využijí i cyklisté, kteří mají vlastní jízdní kolo.

Park & go bude realizováno u vlakového nádraží, kde se již nachází parkoviště, ale mělo by dojít k jeho rozšíření. Plán mobility města předpokládá realizaci tohoto rozšíření do roku 2027, a to v rámci celkové rekonstrukce přednádraží a nádražní budovy s rozpočtem 30 mil. Kč. (Město Otrokovice, 2019b)

Konkrétní místo realizace

Bikesharingová stanoviště lze vybudovat na místech, která definuje plán mobility města Otrokovice (2019b) – viz přecházející část práce. Park & ride se týká rozšíření parkovacích kapacit na parkovišti u vlakového nádraží.

Příklady realizace v jiných městech:

Bikesharing využívá město Ostrava a počet zájemců o tento alternativní druh přepravy zde stále roste. Pro město i obyvatele jde o efektivní a ekologický způsob dopravy. Kromě počtu uživatelů se zvyšuje i průměrná ujetá vzdálenost, která činí 1,4 kilometrů. Náklady města na provoz bikesharingu jsou přibližně 3,7 milionu ročně při počtu 1 000 sdílených kol v 356 stanicích. (Šnobl, 2022)

Záchytná parkoviště park & ride fungují v celé řadě evropských měst, kde mají převážně pozitivní výsledky. Například ve francouzském městě Nantes zlepšují plynulost dopravy a umožňují návštěvníkům, dopravní obsluze i dodavatelům rychlé nalezení místa k parkování, ale také motivují k navazujícímu využití městské hromadné dopravy. V nizozemském Utrechtu přispívají k udržitelnosti dopravy a zachování čistého a zdravého životního prostředí. (Valentová, Brůhová Foltýnová, Sperat, 2016, s. 63-66)

V České republice využívá park & ride například město Plzeň, které využívá parkoviště pro integraci individuální automobilové, veřejné linkové a městské hromadné dopravy. Cílem je snížit individuální využití automobilové dopravy ve prospěch šetrnějších způsobů přepravy, jako pěší a veřejné dopravy. To vede k efektům jako pokles množství dopravních nehod, kongescí, zlepšení životního prostředí, eliminace hluku a vibrací, zvýšení bezpečnosti provozu. Vybudování parkoviště s kapacitou 318 parkovacích stání neslo náklady ve výši 28,8 milionů Kč. (Plzeň, 2022)

9.3.2 Smart city řešení v oblasti dopravy

Tento návrh směřuje k využití komplexního smart city řešení platformy Invipo ve městě Otrokovice.

Zdůvodnění realizace:

Ze strategických dokumentů a primárního sběru dat vyplývá, že Otrokovice příliš nevyužívají moderní systémy pro řízení dopravy a celkově integrované systémy smart city v dopravě. Přitom takové systémy mohou výrazně zlepšit dopravní situaci ve městě.

Platforma Invipo představuje řešení pro integraci technologií, systémů a služeb ve městech a na silnicích. Řešení nabízí možnost individuálního využití různých služeb pro dohled a správu nad chytrým městem a integraci s dalšími smart city prvky jako jsou informační tabule, kamerový systém apod. Platforma Invipo tímto usnadňuje řízení města, ovlivňuje pozitivně servisní organizace, zkvalitňuje život obyvatel. V oblasti dopravy slouží

například pro poskytování aktuálních a důležitých dopravních informací obyvatelům prostřednictvím webových stránek a mobilních aplikací, ale také řídí světelné křižovatky, provádí detekci hustoty a skladby dopravy, monitoruje vozidla městské hromadné dopravy, spravuje systémy na kontrolu parkování včetně chytré navigace na volné místo, spravuje silniční meteorostanice, systémy na odhalování dopravních přestupů, řídí proměnné dopravní značení a informační tabule. (Incinity, 2022)

Cíl realizace:

Cílem realizace je zavést platformu Invipo v Otrokovicích za účelem zlepšení situace v kritických oblastech dopravy.

Popis realizace:

Realizace řešení platformy Invipo by měla směřovat k eliminaci zátěže nákladní a tranzitní dopravy, zlepšit problémy s parkováním, podpořit rozvoj bikesharingu či řešit další nedostatky dle návrhu dodavatele tohoto řešení.

Konkrétní místo realizace:

Konkrétním místem realizace jsou celé Otrokovice s tím, že dojde k výběru funkcionalit, které mohou být ve městě využité. Výběr bude podmíněn preferencemi a finančními zdroji města.

Financování realizace:

Realizace řešení by měla být financována z rozpočtových prostředků města. Na základě nabídky od dodavatele by mělo vedení města určit rozpočet na využití této služby, který bude odpovídat nabízeným službám a funkcionalitám.

Příklady realizace v jiných městech

Platformu Invipo v současnosti využívá přes 30 měst v České republice a v zahraničí, včetně Zlína, Olomouce, Písku, Mikulova atd. (Incinity, 2022).

Ze zahraničních měst využívají platformu slovenská Trnava, polská Legnice, rumunské Sibiu či turecký Izmir. Každé město využívá individuální služby a funkcionality dle svojí potřeby. (Hamalčíková, 2017)

Integrace doporučení

Doporučení mohou v důsledku vzájemné integrace vést ke vzniku synergického efektu. Smart city řešení v oblasti dopravy může zjednodušit přehled obyvatelů o možnostech

využití alternativních způsobů dopravy, což bude obyvatele ve větší míře motivovat k jejich využití.

ZÁVĚR

Cílem této bakalářské práce bylo provedení analýzy dopravy města Otrokovice a zjištění možností, jak zlepšit její současný stav. Na základě provedené analýzy dopravy byly navrženy dva projekty, které by mohly být klíčové z pohledu zlepšení stavu dopravy.

V první části bakalářské práce byly nejdříve představy základní oblasti – region a regionální rozvoj, veřejná správa, strategické plánování a doprava. Každá oblast byla dále specifikována základními pojmy týkajícími se dané oblasti a členěním či kupříkladu legislativní úpravou.

V druhé části bakalářské práce byla provedena analýza města Otrokovice, ať už z hlediska finančního či kupříkladu sociálního, zároveň se SWOT analýzou a doporučeními na zlepšení dopravní situace.

Z provedených analýz a rozhovorů bylo zjištěno, že doprava Otrokovic je na poměrně dobré úrovni. Za silnou stránku lze považovat kupříkladu dokončení jihovýchodního obchvatu města a nezaplatněné parkování. Za zmínku stojí také i fakt, že Otrokovice jsou jedno z prvních měst s místní strategií bezpečnosti provozu. Naopak za slabou stránku lze zde považovat velké zatížení nákladní dopravou v důsledku toho, že jsou Otrokovice průmyslové město. Dále se nachází poměrně velký problém i v oblasti parkování, především rezidentní, nedořešené vedení cyklistických tras městem a nehodovost zapříčiněna nepozorností či nepřiměřenou rychlostí. Z toho důvodu jsou v plánu opatření snižující rychlost na 30 kilometrů v hodině ve vybraných lokalitách.

Dále také bylo zjištěno, že se město potýká primárně s problémem v oblasti financování. Situace zde není kritická, ale při vyšším rozpočtu by bylo možno realizovat větší míru investic a oprav, kupříkladu do oblasti ICT technologií, která je na nízké úrovni. Zde lze pouze vyzdvihnout webovou aplikaci města k hlášení závad a dopravních problémů.

V poslední části práce byly navrženy dvě doporučení, které by mohly pomoci městu Otrokovice ke zlepšení dopravní situace a především rozvoji města, včetně jejich popisu, cíle, místa realizace, zdůvodnění a finanční stránky. Navrhované projekty nejsou sice v momentální situaci města realizovatelné, i přesto mohou sloužit jako dobrý základ do budoucna.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

Tištěné zdroje:

1. ADAMEC, Vladimír. *Železniční doprava*. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2010. ISBN 978-80-7204-727-7.
2. BERÁNEK, Jaromír. *Ekonomika cestovního ruchu*. Praha: Mag Consulting, 2013. ISBN 978-80-8672-446-1.
3. BÍNA, Ladislav, David ŠOUREK a Zdeněk ŽIHLA. *Letecká doprava II*. V Praze: Vysoká škola obchodní, 2007. ISBN 978-80-8684-107-6.
4. BLAŽEK, Jiří a David UHLÍŘ. *Teorie regionálního rozvoje: nástin, kritika, implikace*. Vyd. 2., přeprac. a rozš. Praha: Karolinum, 2011. ISBN 978-80-246-1974-3.
5. ČICHONĚ, Milan. *Stát a právo: text pro distanční studium*. Ostrava: Ostravská univerzita, 2006. ISBN 80-7368-133-1.
6. ČMEJREK, Jaroslav. *Obce a regiony*. Praha: Alfa Nakladatelství, 2008. Politologie (Alfa Nakladatelství). ISBN 978-80-871-9700-4.
7. EISLER, Jan, Jaromír KUNST a František ORAVA. *Ekonomika dopravního systému*. Praha: Oeconomica, 2011. ISBN 978-80-245-1759-9.
8. 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. ISBN 978-80-210-5987-0.
9. FOTR, Jiří. *Tvorba strategie a strategické plánování: teorie a praxe*. Praha: Grada, 2012. Expert (Grada). ISBN 978-802-4739-854.
10. GERLOCH, Aleš, Jiří HŘEBEJK a Vladimír ZOUBEK. *Ústavní systém České republiky*. 5. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2013. ISBN 978-80-7380-423-7.
11. HALÁSEK, Dušan. *Veřejná ekonomika*. Vyd. 2., přepracované. Opava: Optys, 2007. ISBN 978-80-858-1960-1.
12. HENDRYCH, Dušan. *Správní věda: teorie veřejné správy*. 3., aktualiz. vyd. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2009. ISBN 978-80-7357-458-1.

13. HORZINKOVÁ, Eva a Vladimír NOVOTNÝ. *Základy organizace veřejné správy v ČR*. 2., upr. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2010. ISBN 9788073802639.
14. JÁČ, Ivan. *Jedinečnost obce v regionu*. [Praha]: Professional Publishing, 2010. ISBN 978-80-7431-038-6.
15. JEŽEK, Jiří, Ondřej SLACH a Vladimíra ŠILHÁNKOVÁ. *Strategické plánování obcí, měst a regionů: vybrané problémy, výzvy a možnosti řešení*. Praha: Wolters Kluwer, 2015. ISBN 978-80-7552-263-4.
16. KÁŇA, Pavel. *Základy veřejné správy: vybrané kapitoly veřejné správy pro studium žáků středních škol*. 4., aktualiz. vyd. Ostrava: Montanex, 2014. ISBN 978-80-7225-407-1.
17. KLÍMA, Karel. *Státověda*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2006. Právnícké učebnice (Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk). ISBN 80-86898-98-9.
18. KRAFT, Stanislav. *Základy geografie dopravy*. České Budějovice: Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, 2015. ISBN 978-80-7394-527-5.
19. KRBOVÁ, Jana. *Strategické plánování ve veřejné správě*. Praha: Wolters Kluwer, 2016. ISBN 9788075525871.
20. KUKALOVÁ, Gabriela a Daniela PFEIFEROVÁ. *Místní finance v ČR*. Vydání druhé. V Praze: Česká zemědělská univerzita, Provozně ekonomická fakulta, 2020. ISBN 978-80-213-3016-0.
21. LOCHMANNOVÁ, Alena. *Veřejná správa: základy veřejné správy*. Prostějov: Computer Media, 2017. ISBN 978-80-7402-295-1.
22. MAIER, Karel. *Udržitelný rozvoj území*. Praha: Grada, 2012. ISBN 978-80-247-4198-7.
23. MARTINCOVÁ, Věra a Milouš RŮŽIČKA. *Věra Martincová, Stanislav Martinec*. V Hluboké nad Vltavou: Alšova jihočeská galerie, [2008]. ISBN 978-80-86952-87-1.
24. MATES, Pavel a René WOKOUN. *Malá encyklopedie regionalistiky a veřejné správy*. Praha: Prospektrum, 2001. ISBN 80-7175-100-6.

25. NOVOTNÁ, Martina. *Regionální politika EU*. Ostrava: VŠB - Technická univerzita Ostrava, 2007. Studijní opora pro distanční vzdělávání. ISBN 978-80-248-1413-1.
26. PÁPOL, Tomáš a Miroslav PAVLAS, ed. *Problémy mikroregionů při tvorbě společných projektů*. Hradec Králové: Civitas per populi, 2006. ISBN 80-903813-1-6.
27. PAVLÍK, Marek. *Regiony budoucnosti: spolupráce, bezpečí, efektivita : inspirace pro rozvoj měst a regionů s příklady dobré praxe*. Praha: Grada, 2020. ISBN 978-80-271-1310-1.
28. PAVLÍK, Marek. *Jak úspěšně řídit obec a region: cíle, nástroje, trendy, zahraniční zkušenosti*. Praha: Grada, 2014. Manažer. ISBN 978-80-247-5256-3.
29. PAVLÍK, Marek, Karel ŠIMKA, Josef POSTRÁNECKÝ a Richard POMAHAČ. *Moderní veřejná správa: zvyšování kvality veřejné správy, dobrá praxe a trendy*. Praha: Wolters Kluwer, 2020, 162 s. ISBN 978-80-7598-048-9.
30. PERLÍN, Radim. *Strategický plán mikroregionu*. Kolinec: AgAkcent, 2002. ISBN 80-903-0930-5.
31. POMAHAČ, Richard. *Veřejná správa*. V Praze: C.H. Beck, 2013. Beckovy mezioborové učebnice. ISBN 978-80-740-0447-6.
32. PORADA, Viktor. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000. Vysokoškolská právnická učebnice. ISBN 80-7201-212-6.
33. PRŮCHA, Petr. *Veřejná správa a samospráva*. Praha: Vysoká škola aplikovaného práva, 2004, 241 s. Studijní texty. ISBN 8086775038.
34. PRŮCHA, Petr. *Správní právo: obecná část*. 7., dopl. a aktualiz. vyd., (V nakl. Doplněk 2.). Brno: Masarykova univerzita, 2007. ISBN 978-80-7239-207-0.
35. PRŮCHA, Petr. *Správní právo: obecná část*. 8., dopl. a aktualiz. vyd., (V nakl. Doplněk 3.). Brno: Doplněk, 2012. ISBN 978-80-7380-381-0.
36. REDLICOVÁ, Radka. *Regionální ekonomika: pro bakalářské studium*. Brno: Mendelova univerzita v Brně, 2013. ISBN 978-80-7375-779-3.
37. STAŠA, Josef. *Úvod do českého správního práva*. 4. dopl. vyd. Praha: Vydavatelství PA ČR, 2001. ISBN 80-7251-067-3.

38. STEJSKAL, Jan a Jaroslav KOVÁRNÍK. *Regionální politika a její nástroje*. Praha: Portál, 2009. ISBN 978-80-7367-588-2.
39. STEJSKALOVÁ, Lucie. *Myslet město: [současné městské strategie]*. Praha: Vysoká škola uměleckoprůmyslová v Praze, 2014, 281 s. ISBN 9788086863474.
40. ŠIROKÝ, Jaromír. *Technologie dopravy*. Čtvrté doplněné vydání. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2018. ISBN 978-80-7560-159-9.
41. ŠIROKÝ, Jaromír. *Technologie dopravy*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2014. ISBN 978-80-7395-805-3.
42. ŠIROKÝ, Jaromír. *Technologie dopravy*. Vyd. 3., rozš. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2010. ISBN 978-80-86530-67-3.
43. ŠUCHA, Matuš. *Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Praha: Grada, 2013. Psyché (Grada). ISBN 978-80-247-4113-0.
44. VALENTOVÁ, Michaela, Hana BRŮHOVÁ FOLTÝNOVÁ a Zbyněk SPERAT. *Management parkování a možnosti jeho využití v praxi: zkušenosti z evropských měst*. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2016. ISBN 978-80-88074-47-2.
45. VOJTÍŠKOVÁ, Miroslava. *Finanční hospodaření obce a jeho přezkoumávání: praktický průvodce a rádce úředníka*. Praha: Ministerstvo vnitra České republiky, 2019. ISBN 978-80-7616-052-1.
46. VOLEK, Petr a Jan PŘENOSIL. *Veřejná správa*. V Brně: Mendelova zemědělská a lesnická univerzita, 2005. ISBN 978-80-7157-847-5.
47. VYSKOT, Ilja. *Udržitelný rozvoj regionu: pracovní kolokvia*. Brno: Mendelova univerzita v Brně, 2013. ISBN 978-80-7375-780-9.
48. WOKOUN, René. *Regionální rozvoj: (východiska regionálního rozvoje, regionální politika, teorie, strategie a programování)*. 2008. Praha: Linde, 2008, 475 s. ISBN 9788072016990.
49. ZELENÝ, Lubomír. *Osobní doprava*. Praha: C.H. Beck, 2017. ISBN 978-80-7400-681-4.
50. ZURYNEK, Josef, Lubomír ZELENÝ a Michal MERVART. *Dopravní procesy v cestovním ruchu*. Praha: ASPI, 2008. ISBN 978-80-7357-335-5.

51. *Úvod do regionálních věd a veřejné správy*. 2., rozš. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008. Vysokoškolské učebnice (Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk). ISBN 978-80-7380-086-4.
52. *Veřejná správa v České republice*. 2., rozš. vyd. Praha: Ministerstvo vnitra ČR, Úsek pro reformu veřejné správy, 2005. ISBN 80-239-4709-5.
53. *Nová regionální politika*. Praha: DaDa, 2002. ISBN 80-903-0641-1.

Internetové zdroje:

1. AION CS, © 2010 - 2021. *Zákony pro lidi*, [online]. [cit. 2021-6 -7]. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/>
2. BATTERSBY, Paul a Ravi K. ROY, 2017. *International Development: A Global Perspective on Theory and Practice* [online]. London: SAGE Publications [cit. 2022-05-15]. Dostupné z: <https://sk-sagepub-com.proxy.k.utb.cz/books/download/internationaldevelopment-a-global-perspective-on-theory-and-practice/i173.pdf>
3. BRYSON, John M., Sharon Roe ANDERSON a Farnum K. ALSTON. *Implementing and sustaining your strategic plan: a workbook for public and nonprofit organizations* [online]. San Francisco, 2011 [cit. 2022-05-15]. ISBN 9781118067215. Dostupné z: <http://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=nlebk&AN=382095&lang=cs&site=ehost-live&authtype=ip,shib&custid=s3936755>
4. CIEŚLA, Maria. Modern Urban Transport Infrastructure Solutions to Improve the Safety of Children as Pedestrians and Cyclists. *Infrastructures* [online]. 2021, vol. 6, no. 7, s. 102.
5. ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. Demografická ročenka měst - 2011–2020. *Www.czso.cz* [online]. 2021 [cit. 2022-04-19]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/documents/10180/142757704/13006621364.xlsx/fe54277c-6083-453a-81a8-1e669de78873?version=1.2>
6. EVROPSKÁ AGENTURA PRO ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ. Doprava. [online]. 2020 [cit. 2022-05-06]. Dostupné z: <https://www.eea.europa.eu/cs/themes/transport/intro>
7. GOLDIN, Ian. *The Pursuit of Development: Economic Growth, Social Change and Ideas* [online]. Oxford: Oxford University Press, 2016 [cit. 2022-05-15]. ISBN

978-0-19- 877803-5. Dostupné z:

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

8. HAMALČÍKOVÁ, Kamila. „MozeK“ pro chytrá města Invipo usnadňuje život lidem ve Zlíně i v tureckém Izmiru. *Www.elektrina.cz* [online]. 2017 [cit. 2022-05-13]. Dostupné z: <https://www.elektrina.cz/mozek-pro-smart-city-invipo-od-incinity>
9. INCINITY. Invipo. *Www.invipo.com* [online]. 2022 [cit. 2022-05-13]. Dostupné z: <https://www.invipo.com/cs/>
10. KUBEŠ, Radek. Chytré technologie uleví dopravě ve městech. *Ictrevue.hn.c* [online]. 2019 [cit. 2022-05-06]. Dostupné z: https://ictrevue.hn.cz/c3-66575980-0ICT00_d-66575980-chytre-technologie-ulevi-doprave-ve-mestech
11. MĚSTO OTROKOVICE. Integrovaný strategický rozvojový plán města Otrokovice 2014 - 2023. *Otrokovice.cz* [online]. 2014 [cit. 2022-04-07]. Dostupné z: <http://www.otrokovice.cz/integrovaný-strategický-rozvojový-plan-mesta-otrokovice-2014-2023/ms-3766/p1=3766>
12. MĚSTO OTROKOVICE. Organizační struktura. *Otrokovice.cz* [online]. 2022 [cit. 2022-04-07]. Dostupné z: <https://www.otrokovice.cz/organizacni-struktura/ms-3653/p1=3653>
13. MĚSTO OTROKOVICE. Strategie bezpečnosti silničního provozu města Otrokovice 2018-2025. *Otrokovice.cz* [online]. 2019 [cit. 2022-04-07]. Dostupné z: http://otrokovice.cz/assets/File.ashx?id_org=11673&id_dokumenty=16874
14. MĚSTO OTROKOVICE. Plán udržitelné městské mobility města Otrokovice. *Otrokovice.cz* [online]. 2019b [cit. 2022-04-07]. Dostupné z: <http://mobilita-otrokovice.cz/dokumenty/>
15. MĚSTO OTROKOVICE. Rozpočet města. *Www.otrokovice.cz* [online]. 2022 [cit. 2022-04-19]. Dostupné z: <https://www.otrokovice.cz/rozpocet-mesta/ds-1146>
16. MĚSTO OTROKOVICE. Výroční zpráva o činnosti městského úřadu Otrokovice. *Otrokovice.cz* [online]. 2021 [cit. 2022-04-07]. Dostupné z: https://otrokovice.cz/assets/File.ashx?id_org=11673&id_dokumenty=20071

17. MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. Strategie BESIP 2021-2030. *Besip.cz* [online]. 2020 [cit. 2022-05-06]. Dostupné z: <https://besip.cz/Besip/media/Besip/data/web/Strategie-BESIP-2021-2030.pdf>
18. MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR. Příloha 1 Koncept Smart Cities v oblasti mobility. *Mmr.cz* [online]. 2018 [cit. 2022-05-06]. Dostupné z: https://mmr.cz/getmedia/59d0a0fb-569f-4dd5-b5a6-4ca0bb25a326/Prilohy_Metodiky_Smart_Cities.pdf.aspx?ext=.pdf
19. MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ ČR. Doprava. [online]. 2018 [cit. 2022-05-06]. Dostupné z: <https://www.mzp.cz/cz/doprava>
20. PERNICE, Davide. Silniční doprava: dopravní a bezpečnostní předpisy. *Www.europarl.europa.eu* [online]. 2022 [cit. 2022-05-06]. Dostupné z: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/cs/sheet/129/silnicni-doprava-dopravni-a-bezpecnostni-predpisy>
21. PLZEŇ. Parkoviště P+R, Dobřanská-Kaplířova. *Www.ukep.eu/* [online]. 2022 [cit. 2022-05-13]. Dostupné z: <https://www.ukep.eu/post/parkoviste-pr-dobranska-kaplirova>
22. REJZEK, Jakub. SMART CITY: CO JSOU TO CHYTRÁ MĚSTA? *Uvtnet.cz* [online]. 2022 [cit. 2022-05-06]. Dostupné z: <https://uvtnet.cz/smart-city-co-jsou-chytra-mesta>
23. Regionální rozvoj, 2020. Ministerstvo pro místní rozvoj ČR [online]. [cit. 2022-05-15]. Dostupné z: <https://mmr.cz/cs/ministerstvo/regionalni-rozvoj>
24. Rozvoj lidských zdrojů (program) a Profesní vzdělávání pro rozvoj venkova (projekt). Řízení obcí. Praha: Professional Publishing, 2008. sv. 1. Dostupné také z: <https://dnnt.mzk.cz/uuid/uuid:d829add0-b605-11e5-b5dc-005056827e51>
25. *Rukověť starosty: Hlavní orgány obce a jejich povinnosti* [online]. 2021. [cit. 2022-05-15]. Dostupné z: <http://www.rokvobci.cz/rukovet-starosty/detail/35-hlavni-organy-obce-ajejich-po/>
26. SEDLÁČEK, Jan, 2015. Obec a samospráva. Rok v obci [online]. [cit. 2021-5-8]. Dostupné z: <http://www.rokvobci.cz/zpravy-redaktoru/detail/587-obec-a-samosprava/>

27. ŠNOBR, Martin. Bikesharing v Ostravě stále roste. *Mestemnakole.cz* [online]. 2022 [cit. 2022-05-13]. Dostupné z: <https://mestemnakole.cz/2022/02/bikesharing-v-ostrave-stale-roste/>
28. ZLÍNSKÝ KRAJ. Plán dopravní obslužnosti území Zlínského kraje 2021-2025 s výhledem do roku 2030. *Www.kr-zlinsky.cz/* [online]. 2020 [cit. 2022-04-07]. Dostupné z: <https://www.kr-zlinsky.cz/plan-dopravni-obslužnosti-uzemi-zlinskeho-kraje-cl-80.html>

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 Poloha města Otrokovice	35
Obrázek 2 Organizační struktura města Otrokovice.....	38
Obrázek 3 Distribuční funkce ve vztahu počtu cest a vzdálenosti	46

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 Pravidlo SMART(E).....	23
Tabulka 2 Vývoj počtu obyvatel Otrokovic	36
Tabulka 3 Vývoj věkové struktury obyvatel Otrokovic	36
Tabulka 4 Migrace Otrokovic.....	37
Tabulka 5 Rozpočet města Otrokovice a výdaje na dopravu.....	42
Tabulka 6 Hodnocení bezpečnosti měst Zlínského kraje v roce 2018	48
Tabulka 7 SWOT analýza.....	54