

# **Analýza dopravy ve Valašském Meziříčí a možnosti jejího rozvoje**

Zuzana Červená

---

Bakalářská práce  
2022



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně  
Fakulta managementu a ekonomiky

---

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

Akademický rok: 2021/2022

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: Zuzana Červená  
Osobní číslo: M190069  
Studijní program: B0413A050024 Ekonomika a management  
Specializace: Ekonomika a management ve veřejné správě a regionálním rozvoji  
Forma studia: Prezenční  
Téma práce: Analýza dopravy ve Valašském Meziříčí a možnosti jejího rozvoje

### Zásady pro vypracování

Úvod

Definujte cíle práce a použité metody zpracování práce.

I. Teoretická část

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

II. Praktická část

- Zanalyzujte současný stav vybraných aspektů dopravy ve Valašském Meziříčí a vymezte silné a slabé stránky.
- Na základě zjištěných skutečností formulujte návrhy na zlepšení současného stavu dopravy ve Valašském Meziříčí.

Závěr

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

**Seznam doporučené literatury:**

DRDLA, Pavel. *Osobní doprava regionálního a nadregionálního významu*. Vydání: 3. upravené. Pardubice: Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, 2021, 430 s. ISBN 978-80-7560-361-6.  
HUTTON, Barry. *Planning sustainable transport*. London: Routledge, 2013, 430 s. ISBN 978-18-4971-391-7.  
LOCHMANNOVÁ, Alena. *Veřejná správa: základy veřejné správy*. 2. vyd. Prostějov: Computer Media, 2020, 116 s. ISBN 978-80-7402-417-7.  
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.  
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

Ve Zlíně dne 11. února 2022

**PROHLÁŠENÍ AUTORA  
BAKALÁŘSKÉ/DIPLOMOVÉ PRÁCE**

**Prohlašuji, že**

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

**Prohlašuji,**

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

Ve Zlíně

Jméno a příjmení: .....

.....  
podpis diplomanta

## **ABSTRAKT**

Tato bakalářská práce se zabývá analýzou dopravy ve Valašském Meziříčí. Je rozdělena do dvou částí – teoretická část a praktická část. V teoretické části jsou na základě literární rešerše představeny pojmy veřejná správa, regionální rozvoj a doprava. V praktické části je nejprve charakteristika města, a poté analyzována oblast dopravy ve Valašském Meziříčí. K analýze byly použity různé metody, např. SWOT analýza nebo metoda polostrukturovaných rozhovorů. Práce se dotýká různých témat jako je silniční doprava, městská hromadná doprava, příměstská doprava, železniční doprava, parkoviště, elektromobilita, Bikessharing. V závěru práce je představen návrh na zlepšení.

Klíčová slova: veřejná správa, regionální rozvoj, doprava, analýza

## **ABSTRACT**

This Bachelor's thesis deals with the traffic analysis in Valašské Meziříčí. It is divided into two parts – theoretical part and practical part. In the theoretical part, the concepts of public administration, regional development and transport are introduced based on literature research. The practical part first describes the city, and then analyses the area of transport in Valašské Meziříčí. Various methods were used for the analysis, such as SWOT analysis or the method of semi-structured interviews. The work handle with on various topics such as road transport, urban public transport, suburban transport, rail transport, parking, electromobility, bike sharing. At the end of the thesis, a proposal for improvement is presented.

Keywords: public administration, regional development, transport, analysis



Děkuji vedoucímu mé bakalářské práce, panu Ing. Lukáši Zlámalovi, za jeho ochotu, cenné rady a odbornou pomoc při zpracování této práce.

Rovněž chci poděkovat zaměstnancům města Valašské Meziříčí, a to zejména paní Ing. Dagmar Hermannové a panu RNDr. Davidovi Černochovi, kteří si na mě našli čas, zodpovídali mi mé dotazy a poskytli potřebné materiály.

Děkuji také panu Mgr. Zdeňkovi Pomklovi, zaměstnanci Státního okresního archivu Vsetín, za užitečné informace k historii města a jeho dopravy.

V neposlední řadě chci poděkovat řediteli Městské policie ve Valašském Meziříčí, panu Ing. Bc. Janovi Camfrlovi, za doplňující údaje.

Nakonec děkuji celé své rodině, která mě po dobu studia podporovala.

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

# OBSAH

<b>ÚVOD.....</b>	<b>10</b>
<b>CÍLE A POUŽITÉ METODY PRÁCE .....</b>	<b>11</b>
<b>I TEORETICKÁ ČÁST .....</b>	<b>12</b>
<b>1 VEŘEJNÁ SPRÁVA.....</b>	<b>13</b>
1.1 ÚVOD DO PROBLEMATIKY VEŘEJNÉ SPRÁVY .....	13
1.2 STRUKTURA VEŘEJNÉ SPRÁVY V ČESKÉ REPUBLICE .....	14
1.3 NOSITELÉ A VYKONAVATELÉ VEŘEJNÉ SPRÁVY .....	15
1.4 VÝKON VEŘEJNÉ SPRÁVY .....	16
1.5 DIGITALIZACE VEŘEJNÉ SPRÁVY (EGOVERNMENT) .....	16
<b>2 ROZVOJ ÚZEMÍ.....</b>	<b>18</b>
2.1 REGION A ZÁKLADNÍ ČLENĚNÍ.....	18
2.2 REGIONÁLNÍ POLITIKA .....	20
2.3 TRVALE UDRŽITELNÝ ROZVOJ .....	21
2.4 STRATEGICKÉ A ÚZEMNÍ PLÁNOVÁNÍ .....	22
<b>3 OBCE.....</b>	<b>24</b>
3.1 CHARAKTERISTICKÉ ZNAKY A TYPY OBCÍ .....	24
3.2 ORGÁNY OBCE .....	25
3.3 HOSPODAŘENÍ OBCÍ.....	27
3.3.1 Rozpočet a rozpočtový proces .....	27
3.4 SMART CITY .....	28
<b>4 DOPRAVA .....</b>	<b>29</b>
4.1 ÚVOD DO PROBLEMATIKY DOPRAVY .....	29
4.2 DRUHY DOPRAVY .....	30
4.3 SOUČASNÉ TRENDY V OBLASTI DOPRAVY.....	31
4.3.1 Udržitelná doprava .....	32
4.3.2 Smart transportation .....	33
4.3.3 Bariéry rozvoje dopravy a možnosti řešení.....	34
<b>5 SHRUTÍ TEORETICKÉ ČÁSTI.....</b>	<b>35</b>
<b>II PRAKTICKÁ ČÁST.....</b>	<b>36</b>
<b>6 MĚSTO VALAŠSKÉ MEZIRÍČÍ .....</b>	<b>37</b>
6.1 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA .....	37
6.1.1 Poloha města .....	37
6.1.2 Historie.....	38
6.1.3 Symboly města.....	38
6.1.4 Členství a partnerství.....	39

6.2	DEMOGRAFICKÁ ANALÝZA.....	40
6.2.1	Vývoj počtu obyvatelstva.....	40
6.2.2	Věková struktura obyvatelstva a průměrný věk.....	41
6.2.3	Přirozený přírůstek/úbytek obyvatelstva.....	42
6.2.4	Migrace obyvatelstva.....	43
6.2.5	Složení obyvatelstva podle pohlaví.....	44
6.2.6	Výsledky demografické analýzy.....	45
6.3	ORGANIZAČNÍ STRUKTURA.....	45
6.3.1	Organizační struktura v oblasti dopravy.....	47
6.4	FINANČNÍ ANALÝZA.....	49
6.4.1	Příjmy a výdaje.....	49
6.4.2	Účetní ukazatele.....	50
6.4.3	Monitorující ukazatele.....	52
6.4.4	Výdaje v oblasti dopravy.....	54
6.4.5	Výsledky finanční analýzy.....	54
6.5	ZÁKLADNÍ ROZVOJOVÉ DOKUMENTY MĚSTA.....	55
<b>7</b>	<b>ANALÝZA DOPRAVY VE VALAŠSKÉM MEZIRÍČÍ.....</b>	<b>56</b>
7.1	ANALÝZA VYBRANÝCH DOPRAVNÍCH OBLASTÍ.....	56
7.2	ANALÝZA VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH DOKUMENTŮ.....	57
7.3	ROZHOVORY.....	58
7.3.1	Rozhovor s Ing. Dagmar Hermannovou.....	58
7.3.2	Rozhovor s RNDr. Davidem Černochem.....	60
7.3.3	Rozhovor s Ing. Bc. Janem Camfrlou.....	62
7.4	SWOT ANALÝZA.....	63
7.4.1	Silné stránky.....	64
7.4.2	Slabé stránky.....	65
7.4.3	Příležitosti.....	65
7.4.4	Hrozby.....	66
7.5	ZJIŠTĚNÍ ANALÝZY.....	66
<b>8</b>	<b>NÁVRH NA ZLEPŠENÍ DOPRAVY VE VALAŠSKÉM MEZIRÍČÍ.....</b>	<b>67</b>
8.1	POPIS NÁVRHU.....	67
8.2	FINANCOVÁNÍ NÁVRHU.....	68
8.3	RIZIKA NÁVRHU.....	69
	<b>ZÁVĚR.....</b>	<b>70</b>
	<b>SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....</b>	<b>71</b>
	<b>SEZNAM POUŽITÝCH INTERNETOVÝCH ZDROJŮ.....</b>	<b>73</b>
	<b>SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK.....</b>	<b>76</b>
	<b>SEZNAM OBRÁZKŮ.....</b>	<b>77</b>
	<b>SEZNAM TABULEK.....</b>	<b>78</b>



<b>SEZNAM GRAFŮ .....</b>	<b>79</b>
<b>SEZNAM PŘÍLOH.....</b>	<b>80</b>

## ÚVOD

Doprava je součástí našeho každodenního života, je všude kolem nás a je považována za samozřejmost. I když jsou si lidé vědomí zátěže pro životní prostředí, dopravy se nemohou vzdát, neboť kromě přemísťování lidí, je přemísťováno také zboží. Tak vznikají různé formy alternativní dopravy, která má dbát jak na ekologii, tak na zavádění moderních technologií a zvyšování komfortu pro cestující.

Tato práce se zabývá dopravou ve Valašském Meziříčí, která má být v rámci práce analyzována. Samotné analýze oblasti dopravy předchází představení klíčových pojmů a teoretických východisek k této problematice. Na základě literární rešerše je nejprve objasněn pojem veřejná správa, její struktura a výkon, a také současný trend digitalizace veřejné správy. Ve druhé kapitole se dostáváme k pojmům rozvoj území, region, trvale udržitelný rozvoj či strategické a územní plánování. Také tyto oblasti jsou významné, chceme-li na problematiku dopravy nahlížet komplexně. Na rozvoji dopravy se mimo jiné podílí obce a města, proto je jim věnována další kapitola teoretické části. Následující část práce je věnována dopravě, kde jsou představeny nejen druhy dopravy, ale také současné trendy v dopravě. Teoretickou část uzavírá kapitola „Shrnutí teoretické části“, ve které jsou znovu stručně objasněny nejpodstatnější termíny.

Tím se dostáváme do druhé části práce – část praktická. V první kapitole této části je představeno město Valašské Meziříčí, a to z různých pohledů (ku příkladu polohy, historie, obyvatelstva, hospodaření či plánování rozvoje). Na tuto část již navazuje přímo analýza dopravy. V závěru práce je návrh řešení, jakožto výstup této práce. Projekt je navrhován na základě potřeb města, které vyplývají z provedených analýz.

## CÍLE A POUŽITÉ METODY PRÁCE

Bakalářská práce se zaměřuje na oblast dopravy ve Valašském Meziříčí, na analýzu této oblasti a následné návrhy na zlepšení současné situace.

### Hlavní cíl:

Hlavním cílem práce je analyzovat současný stav oblasti dopravy ve Valašském Meziříčí a na základě zjištěných skutečností navrhnout řešení na zlepšení.

### Vedlejší cíle:

Mezi další cíle práce je zařazeno předložení teoretických poznatků nejen k oblasti dopravy, ale také k oblasti veřejné správy a rozvoje území. Vedlejším cílem je rovněž představit město Valašské Meziříčí.

### Způsob zpracování:

V rámci této bakalářské práce byly využity převážně kvalitativní metody výzkumu.

### Způsob sběru dat:

Při práci byla používána jak primární, tak sekundární data.

### Metody využívané při práci

- Metoda polostrukturovaných rozhovorů s vybranými aktéry, výběr respondentů je na tazateli, který pokládá předem připravené otázky, na něž dotazovaní odpovídají s možností odchýlení od tématu
- Metoda upravené SWOT analýzy, při které jsou vyčleněny silné a slabé stránky, příležitosti a hrozby
- Metoda analýzy veřejně přístupných dokumentů, zejména Strategického plánu rozvoje města Valašské Meziříčí 2021-2027
- Metoda analýzy veřejně dostupných informačních zdrojů, především internetových stránek města

### Časové období provedených analýz:

- Analýza současného stavu dopravy v období duben–květen 2022
- Demografická a finanční analýza za období deseti let, a to 2012-2021

**Charakter výstupu výzkumu:** text, tabulky, grafy, obrázky

## **I. TEORETICKÁ ČÁST**

## 1 VEŘEJNÁ SPRÁVA

První kapitola této práce je věnována veřejné správě, neboť právě veřejná správa je klíčová pro koordinaci a rozvoj (nejen) oblasti dopravy. Na základě odborné literatury je nejprve představen pojem veřejná správa, poté popsána její struktura a subjekty, které veřejnou správu realizují, další podkapitola je zaměřena na výkon veřejné správy a v závěru kapitoly je objasněn současný trend digitalizace veřejné správy.

### 1.1 Úvod do problematiky veřejné správy

Veřejná správa (VES) je všude kolem nás. Obklopuje nás v každodenním životě, pečuje o nás a naše bezpečí, vzdělává nás ve veřejných školách, poskytuje nám zdravotnickou péči prostřednictvím veřejných nemocnic, stará se o veřejné prostranství a v těžkých životních situacích nám poskytuje finanční oporu. (Jackson, 2003, s. 21)

Na rozdíl od správy soukromé, jež sleduje soukromé cíle, je veřejná správa vykonávána ve veřejném zájmu. VES je také více vázána právem. (Hendrych a kol., 2016, s. 2)

Jednoduše je možné definovat pojem veřejná správa jako označení správních činností a úřadů, které uskutečňují veřejnou politiku a jednají ve veřejném zájmu. (Lochmannová, 2020, s. 14). Činnosti prováděné veřejnou správou krom toho, že sledují veřejný zájem, řídí veřejné záležitosti, jsou účelné a zaměřují se na budoucnost (Kopecký, 2021, str. 6).

Veřejný sektor představuje důležitou část národního hospodářství, která obyvatelstvu zajišťuje veřejné statky na neziskovém principu, a je proto financován z veřejných rozpočtů. (Peková, 2012, s. 24)

Zaměříme-li se na státní rozpočet, k plnění hlavních úkolů veřejné správy jsou potřeba tři základní funkce státního rozpočtu, a to funkce alokační (rozdělování financí k zajištění fungování státu), redistribuční (rozdělování financí mezi občany k snižování sociálních rozdílů) a stabilizační (nastavení příjmů a výdajů tak, aby pomáhaly stabilnímu vývoji ekonomiky). (Žáková, 2014, s. 6)

Hlavním úkolem VES je zajištění potřebných veřejně poskytovaných statků, čehož dosahuje použitím alokační funkce, a zároveň vytvořit vhodné podmínky pro fungování soukromého sektoru, právě proto se stát zaměřuje na chod ekonomiky a prostřednictvím redistribučních a stabilizačních úkolů ovlivňuje růst hospodářství a zaměstnanost na celém svém území. (Cibáková, 2013, s. 101)

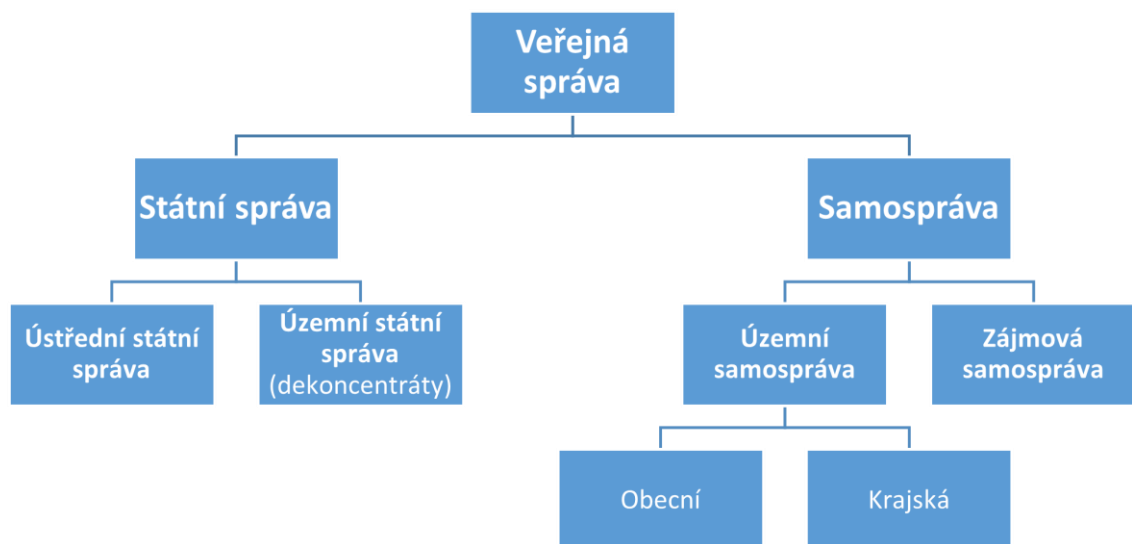
Veřejná správa má celou řadu funkcí, jež má plnit, z nichž je vhodné uvést alespoň pět nejvýznamnějších, a to funkci mocenskou (přikazuje, zakazuje, donucuje; má formální autoritu, schopnost ovlivňovat chování společnosti žádoucím směrem), ochrannou (zajištění bezpečnosti), organizační (státní záležitosti, záležitosti institucí, záležitosti občanů), regulační (dohled nad demokratickou společností) a funkci služeb veřejnosti (realizace činností poskytovaných ve veřejném zájmu). (Lochmannová, 2020, s. 15)

## 1.2 Struktura veřejné správy v České republice

Veřejnou správu je vykonávána jak státní správou, tak samosprávou. Státní správa je ta část veřejné správy, která je vykonávána státem, zatímco samospráva je prováděna prostřednictvím jiných institucí. Samospráva se dále dělí na územní samosprávu, kterou vykonávají obce, kraje a regiony soudržnosti, a na zájmovou samosprávu, jež je prováděna subjekty, které spojuje společný zájem nebo profese. (Lochmannová, 2020, s. 37)

Státní správu vykonávají ústřední orgány státní správy (instituce a úřady) a územní orgány státní správy, též označovány jako dekoncentráty. Územní orgány státní správy (dekoncentráty) a územní samospráva spolu tvoří tzv. místní správu. (Peková, 2012, s. 111)

Struktura veřejné správy je jednoduše znázorněna na následujícím obrázku.



Obrázek 1 Schéma struktury veřejné správy (vlastní zpracování dle Pekové, 2012, s. 112)

Obce jsou považovány za základní územní samosprávné celky a kraje za vyšší územní samosprávné celky. Právo na samosprávu je zakotveno (nejen) v hlavě sedmé Ústavy ČR a stát do jejího výkonu může zasahovat jen omezeně. (Man, 2013, s. 232)

### 1.3 Nositelé a vykonavatelé veřejné správy

Jak již bylo nastíněno výše, veřejná správa je chápána jako souhrn záměrných činností, které plní úkoly ve veřejném zájmu. Z tohoto pohledu se jedná o funkční pojetí (též materiální pojetí) veřejné správy. Pro výkon veřejné správy je nutná odpovídající organizace, proto je pod pojmem VES zahrnut také soubor institucí, které veřejnou správu vykonávají. Z tohoto pohledu hovoříme o organizačním pojetí (též institucionální pojetí) veřejné správy. (Peková, 2012, s. 103)

Soubor institucí, tedy veřejná správa z organizačního pojetí, je tvořen nositeli veřejné správy (někdy též označování jako subjekty) a jejich vykonavatelé. Ti poté realizují veškeré činnosti veřejné správy, čímž se dostáváme k funkčnímu pojetí. (Kopecký, 2021, s. 61)

**Subjektům (nositelům)** náleží veřejná práva a povinnosti. VES je vykonávána jejich jménem, a právě oni za její výkon zodpovídají. Hlavním subjektem veřejné správy je samozřejmě stát, není však jediný. Prostřednictvím právních předpisů totiž stát delegoval část státní správy na jiné subjekty. Tyto subjekty (nositele) lze rozdělit do dvou skupin, a to právnické osoby veřejného práva a fyzické a právnické osoby soukromého práva. Do té první skupiny (právnické osoby veřejného práva, které nepřímo vykonávají státní správu) se řadí veřejnoprávní korporace, veřejné ústavy, veřejné podniky a státní fondy. Z druhé skupiny (fyzické a právnické osoby soukromého práva) se jedná o nadace, nadační fondy a obecně prospěšné společnosti. (Lochmannová, 2020, s. 26)

**Vykonavatelé** jsou přímí, nepřímí a další. Přímí vykonavatelé veřejné správy jsou: vláda, ministerstva a jiné správní úřady, veřejné sbory a prezident republiky. Nepřímí vykonavatelé veřejné správy jsou orgány územních samosprávných celků. Mezi další vykonavatele veřejné správy se řadí ku příkladu Česká národní banka, veřejné vysoké školy, ředitelé škol, lesní stráž, notáři či soudní exekutoři. (Kopecký, 2021, s. 81-96)

Vztah mezi vykonavatelé a subjekty je poměrně jednoduchý. Vykonavatelé jsou instituce, jež provádějí výkon veřejné správy, avšak tak činí jménem subjektu veřejné správy. Pro lepší nastínění tohoto vztahu uveďme praktický příklad. Subjektem veřejné správy je stát, vykonavatelem je ministerstvo. Další příklad: jako subjekt máme stát, vykonavatelem je katastrální úřad. Do třetice: subjektem je stát, vykonavatelem Česká školní inspekce. (Lochmannová, 2020, s. 28)

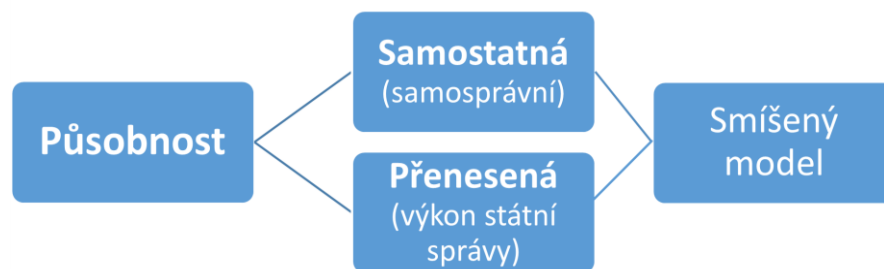


## 1.4 Výkon veřejné správy

Výkon veřejné správy je zakotven v právních předpisech, které subjektům a vykonavatelům veřejné správy vyčlení okruh úloh, které díky svému postavení mají provádět. Tyto úkoly jsou označovány jako působnost daného orgánu. Například u obcí a krajů můžeme však sledovat působnost dvojího typu – samostatnou a přenesenou. Samosprávné územní celky jednají v rámci samostatné působnosti, kdy se starají o vlastní (místní) záležitosti, jednají vlastním jménem a na vlastní odpovědnost. Rovněž jako nepřímí vykonavatelé státní správy plní úkoly státu v přenesené působnosti. (Kopecký, 2021, s. 71, s. 109-114)

Výše uvedený model se nazývá smíšený systém místní správy, a právě ten je užíván v České republice, kdy samosprávné územní celky disponují jak samostatnou, tak přenesenou působností. (Peková, 2012, s.111-112)

Působnost územních samosprávných celků je jednoduše znázorněna na následujícím obrázku:



Obrázek 2 Působnost územních samosprávných celků (vlastní zpracování dle Pekové, 2012, s. 112)

## 1.5 Digitalizace veřejné správy (eGovernment)

Prve k ujasnění názvosloví. Pro proces digitalizace se začalo používat označení eGovernment, jenž je v současnosti substituováno pojmem Digital Government, tedy digitální správa. (Pavlík, 2020, s. 132)

Digitalizace veřejné správy začala v 90. letech 20. století, kdy se usilovalo o elektronizaci základních informačních systémů veřejné správy, jako třeba registr obyvatel, a o dálkový přístup úřadů VES. Další desetiletí bylo spojeno se zaváděním tzv. online služeb veřejné správy, ty umožňovaly dálkovou komunikaci s úřady (bez nutnosti fyzické návštěvy). Zároveň došlo k propojování informačních systémů VES a vzájemné sdílení jejich dat k výkonu veřejné moci, což umožnilo poskytování základních služeb na jednom místě. To se v praxi odrazilo například koncepcí tzv. Czech POINTŮ. (Pavlík, 2020, str. 132)

Současné období se soustředí na zapojení informačních a komunikačních technologií do všech podob a úrovní veřejné správy. Tyto technologie se rovněž využívají pro řízení a vzdělávání lidských zdrojů (úředníků). V zemích s rozvinutým e-governmentem, například ve skandinávských zemích nebo v Estonsku, se navíc začínají odhalovat první projekty na využití umělé inteligence ve veřejné správě. V České republice jsou současné vize elektronizace veřejné správy obsaženy v dokumentu schváleném vládou v roce 2018 s názvem *Koncepce budování eGovernmentu v ČR2018+ a jeho IT podpory*, zde jsou stanoveny tři klíčové cíle, a to: vytvoření národního katalogu a vyhledávače služeb veřejné správy, centrální informační služby nové generace a rozvoj sdílených služeb univerzálních obslužných kanálů „front-office“. (Pavlík, 2020, s. 133)

Účelem digitalizace veřejné správy je především poskytování informací občanům a digitální zprostředkovávání služeb, které jsou nabízeny veřejným sektorem. V době celosvětové pandemie Covid-19 se význam eGovernment ještě zvýšil a důležitost digitalizace si uvědomili také občané. (Pavlík, 2020, s. 81)

Je však vhodné zmínit také hlavní překážky, jež brzdí další rozvoj e-governmentu. Největší bariéru, jak už to bývá ve veřejném sektoru časté, představují finanční prostředky. Ty jsou totiž v rámci veřejných rozpočtů omezené a musí pokrýt celou řadu výdajů v různých oblastech. Finanční náklady spojené s novými informačními technologiemi nejsou nízké. V rámci veřejné správy je navíc třeba klást zvýšený důraz na kybernetickou bezpečnost údajů. V řadě zemích se dále potýkají s nedostatkem odborníků v oblasti informačních technologiích. (Pavlík, 2020, s. 133)

Významnost rozvoje e-governmentu si uvědomuje také Evropská unie, která v novém rozpočtovém období 2021-2027 vyčlenila v rámci IROP (Integrovaný regionální operační program) poměrně velkou alokaci právě pro tuto oblast. Má se jednat o částku přesahující 12 mld. Kč. (Ministerstvo pro místní rozvoj, © 2022)

Zvyšování výkonu veřejné správy a s tím spojená její digitalizace je uváděna jako prioritní oblast číslo jedna. Jako hlavní aktivity pro zlepšení výkonu veřejné správy jsou v Programovém dokumentu IROP 2021-2027 uvedeny například: elektronizace vybraných služeb veřejné správy, rozšíření propojení datového fondu, publikace dat veřejné správy jako OpenData, vytvoření eGovernment cloud, kybernetická bezpečnost, automatizace zpracování digitálních dat, transakční portálová řešení s využitím zaručené elektronické identity a další. (Ministerstvo pro místní rozvoj, ©2022)

## 2 ROZVOJ ÚZEMÍ

Veřejná správa, která byla představena v první kapitole, spravuje vždy určité území a usiluje o co největší rozvoj tohoto území. Toto území lze obecně označit jako region. Role dopravy v rozvoji regionů je bezpochyby velká, neboť úroveň dopravy na daném území říká, jaká je infrastruktura daného území, jaké druhy dopravy dané území obsluhují, jak mobilní díky ní občané jsou a také jak moc zasahuje do životního prostředí.

### 2.1 Region a základní členění

Region si lze představit jako území, jenž má určitá specifika, na základě kterých se odlišuje od ostatních regionů. Jedná se o jakési charakteristické rysy, které jsou pro daný region typické. (Maier, 2012, s. 170)

Specifika regionu mohou spočívat v jeho (Český statistický úřad, ©2012):

- krajině, př. hornatý region, pohraniční region, pobřežní region, lesnatý region,
- podnebí, např. region s velkým množstvím vodních srážek,
- jazyku, ku příkladu ve Španělsku je oficiálním jazykem španělština, avšak v některých regionech se setkáme s katalánštinou, baskičtinou či galicijštinou (Čechová, 2022, s. 18-20)
- etnickému původu, kdy třeba Wales obývají Velšané, ačkoliv je Wales součástí Spojeného království Velké Británie a Severního Irska (Říchová, 2020, s. 5),
- společně sdílené historii.

Nicméně specifika, na základě kterých lze vymezit a charakterizovat jednotlivé regiony je celá řada.

Pro členění regionů se v zemích Evropské unie používá systém klasifikace NUTS. Tento způsob dělení byl vytvořen Eurostatem, což je Statistický úřad Evropské unie. Hlavním účelem tohoto členění regionů na, dle velikosti, srovnatelné jednotky je tvorba statistik v rámci EU, statistické pozorování jednotlivých států a zpracovávání analýz. Tyto údaje mají podávat zprávu především o ekonomické a sociální situaci v jednotlivých regionech. Takové informace poukazují na to, které regiony jsou nadměru rozvinuté, a naopak které zaostávají a v čem. Na základě toho je EU schopna aplikovat vhodnou regionální politiku a přispívat tak ke snižování rozdílů mezi regiony. (Jáč, 2010, s. 17)

Členění NUTS v České republice (Jáč, 2010, s. 17):

- NUTS 1 – zahrnuje území celé České republiky
- NUTS 2 – tvoří regiony soudržnosti (v České republice jich je 8)
- NUTS 3 – tvoří kraje (v České republice je 14 krajů)

Pro větší přehlednost je členění České republiky na jednotky NUTS zachyceno také v následující tabulce.

Tabulka 1 Klasifikace NUTS (vlastní zpracování podle Informačního webu územního plánování, ©2020)

Klasifikace CZ-NUTS			
NUTS 1	NUTS 2	NUTS 3	
Česká republika	Praha	Hlavní město Praha	
	Střední Čechy	Středočeský kraj	
	Severovýchod		Pardubický kraj
			Královéhradecký kraj
			Liberecký kraj
	Severozápad		Ústecký kraj
			Karlovarský kraj
	Jihozápad		Plzeňský kraj
			Jihočeský kraj
	Jihovýchod		Kraj Vysočina
			Jihomoravský kraj
	Střední Morava		Olomoucký kraj
			Zlínský kraj
Moravskoslezsko		Moravskoslezský kraj	

Dříve se uváděly ještě jednotky NUTS (4 a 5), avšak nyní už k třídění nižších územních jednotek slouží systém LAU, což je zkratka pro Local Administrative Units, tedy v překladu Místní samosprávné jednotky, které se člení na (Informační web územního plánování, ©2020):

- LAU 1 (dříve NUTS 4) – okresy
- LAU 2 (dříve NUTS 5) – obce.

## 2.2 Regionální politika

Regionální politika usiluje o to, aby v daném regionu docházelo k žádoucímu rozvoji území. Snaží se proto ovlivňovat rozmístění ekonomických i sociálních aktivit a zavádět opatření, která povedou k rozkvětu regionů. Účelem regionální politiky je zabezpečení rovnoměrného rozvoje, toho se nejčastěji pokouší dosáhnout tím, že směřuje pomoc slabším regionům. Může být zajišťována buď centrální vládou, tedy na státní úrovni, nebo regionální správou, což jsou v prostředí ČR kraje. (Maier, 2012, s. 172)

Při rozvoji území dochází k nerovnoměrnému rozvoji regionů, a tak mezi jednotlivými regiony vznikají rozdíly, jež nazýváme regionální disparity. Tyto rozdíly nemusí být vždy odůvodnitelné a jedná se zejména o rozdílnost v oblastech ekonomického, sociálního a ekologického rozvoje regionů. Nejčastěji však regionální disparity vznikají na základě geografické polohy jednotlivých regionů, jejich rozdílných zásob přírodních zdrojů, vlivem přírodních jevů, politických vlivů a také v důsledku lidské činnosti. Disparity je potřeba eliminovat s výjimkou těch, jejichž vznik se nedá ovlivnit, například disparity vzniklé na základě přírodních podmínek. (Jáč, 2010, s. 17, s. 19)

Zaměříme-li se přímo na pojem regionální rozvoj, zjistíme, že není odborníky shodně definován, nicméně si jej lze představit jako rozvoj samotného území nebo jako činnost veřejné správy, jejímž výkonem usilují instituce VES o rozvoj území. Rozvoj regionu může být spojen s hospodářským rozvojem, sociálním rozvojem či s rozvojem jiných oblastí – například rozvoj podnikání nebo právě rozvoj oblasti dopravy. Účelem regionálního rozvoje je udržení nebo (lépe) zvyšování blahobytu obyvatel daného regionu. (Maier, 2012, 171)

V České republice je regionální politika zajišťována na 3 úrovních, a to (Jáč, 2010, s. 49):

- národní, v rámci které je nejdůležitějším aktérem Ministerstvo pro místní rozvoj,
- krajská, ve které je hlavní instituce Asociace krajů České republiky,
- lokální, jež zabezpečuje Svaz měst a obcí České republiky a rozvojové agentury.

Dalšími aktéry (mimo veřejnou správu) jsou obyvatelé, firmy, které v regionu působí a neziskové organizace. (Maier, 2012, 172)

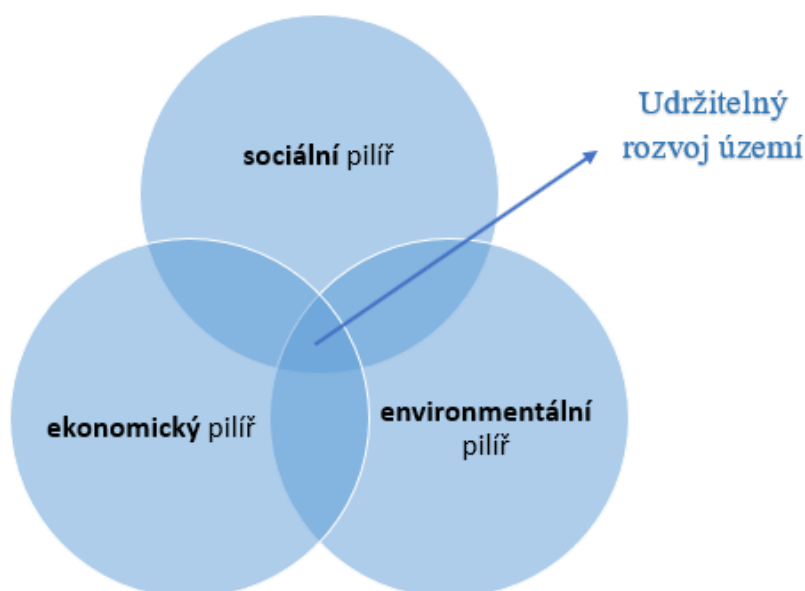
Nejdůležitější dokument regionální politiky se nazývá *Strategie regionálního rozvoje* a schvaluje jej vláda České republiky. (Jáč, 2010, s. 50)

### 2.3 Trvale udržitelný rozvoj

Jako udržitelný rozvoj je označován ten, jenž zabezpečuje potřeby současné generace, avšak při tom neohrožuje zajištění potřeb budoucím generacím. (Maier, 2012, s. 12)

Udržitelný rozvoj území je založen na tom, že jsou v daném území vytvářeny podmínky příznivé pro životní prostředí, hospodářský rozvoj i soudržnost obyvatel. (Kadeřábková, 2012, s. 106)

Z výše uvedeného tedy vyplývá, že jsou právě tři oblasti, jejichž rozvoj musí být v rovnováze. Tyto tři oblasti zároveň tvoří tzv. pilíře udržitelného rozvoje, a to pilíř ekologický, sociální a ekonomický. (Maier, 2012, s. 14)



Obrázek 3 Pilíře udržitelného rozvoje (vlastní zpracování dle Jáče, 2010, s. 136)

Při podrobnějším zaměření na tyto pilíře je možné uvést ukazatele, podle kterých se dá hodnotit prosperita daného území. Do oblasti ekonomiky patří například zaměstnanost, výše HDP, daňová vytiženost území, rozvoj soukromého podnikání či růst počtu návštěvníků území. Vhodné sociální podmínky jsou představovány ku příkladu kvalitními veřejnými službami, jež jsou dostupné všem, kvalitním a dostupným vzděláním zdravotnictvím, bezpečím, kulturou daného území a možností využití volnočasových aktivit. Třetí pilíř sleduje environmentální stránku rozvoje území. Zde lze sledovat kvalitu životního prostředí, zelené plochy a parky, či využívání udržitelné energie. (Kadeřábková, 2012, s. 116)

Teoretické koncepce udržitelného rozvoje usilují o nalezení kompromisů mezi ekonomickými, sociálními a environmentálními dopady rozvojových opatření. V současné době je na principy udržitelného rozvoje a jejich implementaci kladen velký důraz také v rámci EU, stále častěji se proto setkáváme s pojmy udržitelná obec, udržitelné město, udržitelný region či udržitelné sídlo. (Kadeřábková, 2012, s. 116-117)

Významným faktorem pro trvale udržitelný rozvoj regionů je (mimo jiné také) využívání strategických plánů, ty rovněž fungují jako podklady pro územní plánování (Kadeřábková, 2012, s. 117). Právě těmto pojmům je věnována následující podkapitola.

## 2.4 Strategické a územní plánování

Strategické plánování obcí, měst a regionů se řadí mezi klíčové faktory vyváženého a komplexního rozvoje území, přičemž je žádoucí dodržování zásad udržitelného rozvoje. Díky kvalitně zpracovaným strategickým rozvojovým koncepcím, územním plánům či dalším dokumentům je možné provázat ekonomický a sociální růst a zároveň brát zřetel na kvalitu životního prostředí. V těchto dokumentech se stanoví cíle rozvoje a prostředky k jejich dosažení. Může se jednat o střednědobé či dlouhodobé plánování a nejčastěji se provádí na úrovni obcí a krajů. (Kadeřábková, 2012, s. 124-125)

Výstupy strategického plánování se nachází v programech rozvoje obcí a krajů, což jsou programové rozvojové dokumenty územních samosprávných celků. Je také vhodné vycházet ze strategického plánování (strategických dokumentů) při zpracovávání územně plánovací dokumentace, tzn. při tvorbě územního plánu. (Maier, 2012, s. 43)

Územní plánování si lze představit jako souhrn procesů a nástrojů k rozhodování o území. Má zabezpečovat podmínky pro udržitelný rozvoj území tím, že se zabývá účelným využitím tohoto území a přijatelným prostorovým uspořádáním tohoto území. Usiluje rovněž o soulad veřejných a soukromých zájmů při rozvoji území. Účelem územního plánování je na jedné straně vytvářet podmínky pro výstavbu a na druhé straně dbát o udržitelný rozvoj, proto je potřeba nastavit podmínky jak pro příznivé životní prostředí, tak pro hospodářský růst a soudržnost společenství obyvatel. (Jáč, 2010, s. 132)

V literatuře je zmíněn ještě jeden důležitý úkol územního plánování, a to posuzování vlivů územních plánů na udržitelný rozvoj území. Při tomto hodnocení se postupuje podle zákona o územním plánování a stavením řádu. (Kadeřábková, 2012, s. 106)



V ČR se územní plánování provádí na všech územních úrovních – národní, regionální i místní. Vychází se přitom ze stavebního zákona (tj. zákon číslo 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu) a z příslušných vyhlášek. Tyto právní předpisy upravují působnost územního plánování, jeho cíle, metody i nástroje. (Maier, 2012, s. 44)

Územní plán je (Jáč, 2010, s. 133):

- nástroj územního plánování obce,
- základní koncepční dokument pro rozvoj obce,
- implementační nástroj politik a programů,
- jedním z nástrojů stability a udržitelného rozvoje.

Přínosy územních plánů nelze opomenout. Kvalitně zpracovaný územní plán je schopen ovlivňovat celou řadu ekonomických, sociálních, environmentálních, ale i další jevů a procesů, jež se podepíší na celkovém rozvoji území obcí, měst i krajů. Přínosem územního plánu bude například zamezení úbytku obyvatel za předpokladu, že územní plán bude navrhnout tak, aby bylo dostatek ploch pro bydlení a také dostatečná občanská vybavenost. Vhodně navrhnutý územní plán rovněž vytváří podmínky pro vznik pracovních příležitostí a také zvyšuje ekologickou stabilitu krajiny. (Kadeřábková, 2012, s. 118)

Využití a význam strategického plánování a řízení rozvoje územních celků je bezpochyby podstatný, nicméně v posledních letech se setkáváme s přístupy, které se zabývají problémy současného strategického plánování. Nejvíce se poukazuje na byrokratičnost, technické pojetí a formálnost tohoto procesu. Nové přístupy však zdůrazňují to, že pro zvýšení efektivnosti procesu strategického plánování a následného rozvoje je důležité, v jakém postavení budou občané. V tomto smyslu je žádoucí, aby občané nebyly diváky procesu plánování, ale naopak aktéry. (Pavlík, 2020, s. 33)

I v další literatuře najdeme, že některé požadavky na územní plán mohou vycházet z programu rozvoje obce, avšak je rovněž významné spolupracovat s odborníky a veřejností. K tomu má sloužit přípravná fáze, v rámci které je vhodné získat co nejvíce podnětů k rozvoji území právě od občanů, neboť to jsou oni, kdo vnímají problémy místa, v němž žijí, a je proto žádoucí jejich názory a nápady zvážit a případně zapracovat. Na toto pamatuje také stavební zákon, který ukládá požadavky na veřejné projednání při pořizování územně plánovací dokumentace a povinnost zveřejňovat návrhy zadání za účelem sběru připomínek a námitek. (Maier, 2012, s. 54)

### 3 OBCE

Jak již bylo zmíněno výše, dle Ústavy ČR jsou obce považovány za základní územní samosprávné celky, v rámci klasifikace EU jsou označeny zkratkou LAU 2 a v České republice vykonávají obce jak samostatnou, tak přenesenou působnost (tj. smíšený systém místní správy).

Samostatná působnost obce má řešit záležitosti týkající se zejména života občanů obce, jedná se o záležitosti místní (lokální). Úkony, jež obce činí v rámci samostatné působnosti, provádí vlastním jménem a na vlastní odpovědnost. Samostatnost obce však není absolutní, je dána zákony a vyžaduje-li to ochrana zákona, může stát do výkonu samostatné působnosti zasahovat. Důležitým projevem práva na samosprávu je pravomoc zastupitelstva obce vydávat obecně závazné vyhlášky, díky tomu má obec možnost tvořit právní předpisy, které jsou však účinné pouze na území té samosprávné jednotky, jež je vydala. (Kopecký, 2021, s. 110-112)

Naopak přenesená působnost je z pohledu obce správa „cizích“ záležitostí, které obec vykonává za jiného nositele veřejné správy - stát. Ústava však nesvěřuje přenesenou působnost územním samosprávným celkům, nýbrž jejím orgánům. (Kopecký, 2021, s. 114)

Podle míry přenesení rozlišujeme výkon přenesené působnosti na výkon přenesené působnosti v základním rozsahu, v rozsahu pověřeného obecního úřadu a v rozsahu obecního úřadu obce s rozšířenou působností. (Kadeřábková, 2012, s. 19-20)

Na základě zákona lze také rozlišovat tzv. obecní typ na (Kadeřábková, 2012, s. 20):

- obec,
- obec s matričním úřadem,
- obec s pověřeným osobním úřadem,
- obec s rozšířenou působností.

#### 3.1 Charakteristické znaky a typy obcí

Mezi charakteristické znaky obcí se řadí území obce, občané obce, samostatná správa záležitostí obce, vystupování v právních vztazích jménem obce a na zodpovědnost obce, péče o všestranný rozvoj obce a hospodaření podle vlastního (obecního) rozpočtu. (Kadeřábková, 2012, s. 19).

Výše zmíněné charakteristiky bývají někdy rozděleny do následujících skupin (Lochmannová, 2020, s. 31):

- Územní základ obce – obec má vlastní území, které je tvořeno jedním nebo i více katastrálními územími,
- Personální základ obce – obec má obyvatelstvo, které je tvořeno osobami s trvalým bydlištěm,
- Ekonomický základ obce – obec má vlastní majetek, se kterým hospodaří, a rovněž si sestavuje vlastní rozpočet, podle kterého hospodaří,
- Právní základ obce – obce jsou právními osobami (veřejnoprávními korporacemi), disponují právní subjektivitou a rovněž mohou vydávat právní předpisy (v přenesené působnosti obec vydává nařízení obce a v samostatné působnosti obec vydává obecně závazné vyhlášky).

Co se týká samotného pojmu „obec“, jedná se o pojem poměrně obecný, avšak diferencovat lze několik typů obcí, a to vesnice, městys, město a statutární město. Vesnici si lze představit jako obec s malým počtem obyvatel, ve které převažují aktivity zaměřené na zemědělství. Městys bylo původně označení pro obce, v nichž bylo povoleno pořádání týdenních a dobytčích trhů. V současné době už se však titul „městys“ neuděluje, zůstal pouze obcím, které ho mají z minulosti, získat jej již nelze. Město je označení obce, jež má minimálně 3.000 obyvatel. K tomu, aby se obec stala městem je potřeba, aby to stanovil předseda Poslanecké sněmovny. Statutární město je označení „zvláštního“ významu. Města usilují o toto označení především z prestiže. Statutární města se mohou členit na samosprávné obvody a části. (Lochmannová, 2020, s. 31)

V další literatuře se uvádí jako samostatný druh obce ještě hlavní město Praha, jež má zvláštní právní úpravu. (Kopecký, 2021, s. 106)

### 3.2 Orgány obce

Orgány obce jsou stanoveny v zákoně o obcích č. 128/2000 Sb. Jedná se o zastupitelstvo obce, rada obce, starosta, obecní úřad, zvláštní orgány obce a komise. (Kopecký, 2021, s. 115)

**Zastupitelstvo obce** je nejvyšším orgánem obce, je to orgán kolektivní, je volen přímo občany obce, a to na 4leté funkční období. Rozhoduje ve všech záležitostech samostatné

působnosti. Mezi jeho nejdůležitější úkoly patří ku příkladu vydávání obecně závazných vyhlášek, schvalování obecního rozpočtu, vyhlašování místního referenda, zřizování a rušení obecní policie. (Lochmannová, 2020, s. 32)

Obecní zastupitelstvo také zřizuje a ruší příspěvkové organizace a organizační složky obce. Z řad zastupitelů jsou voleni starosta i místostarostové, a to samotnými členy obecního zastupitelstva. Počet členů zastupitelstva je dán zákonem, ve kterém je stanoven minimální a maximální počet, který se odvíjí podle počtu obyvatel obce. Zastupitelstvo se schází na zasedáních, která jsou veřejná, pořizuje se z nich zápis a konají se dle potřeby, minimálně však jednou za tři měsíce. (Kopecký, 2021, s. 116)

**Rada obce** je výkonný orgán, který ve věcech samostatné působnosti podléhá zastupitelstvu, zatímco ve věcech přenesené působnosti má rozhodovací pravomoc. V přenesené působnosti také vydává nařízení obce. Rada obce má vždy lichý počet členů, a to mezi 5-11, počet členů rady ale nesmí překračovat jednu třetinu počtu členů zastupitelstva. Pokud má zastupitelstvo obce méně než 15 členů, rada obce se nevolí. (Lochmannová, 2020, s. 32)

Není-li zvolena rada obce, plní její funkce starosta a zastupitelstvo. Stejně jako zastupitelstvo obce také rada je kolegiální orgán, na rozdíl od zasedání zastupitelstva jsou však jednání rady neveřejná. Z činností, jež má na starosti rada obce, lze jmenovat ku příkladu zajišťování hospodaření obce dle schváleného rozpočtu. (Kopecký, 2021, s. 117)

**Starosta** stojí v čele obce a zastupuje jí navenek. V jeho nepřítomnosti jej zastupuje místostarosta. V čele statutárního města (v České republice je takových měst 27) stojí primátor, kterého zastupuje náměstek primátora. (Lochmannová, 2020, s. 32)

Starosta je volen zastupitelstvem z řad zastupitelů, těm se také ze své činnosti zodpovídá. Mezi jeho úlohy patří svolávání a řízení zasedání jak zastupitelstva obce, tak rady obce. Dále jmenuje a odvolává tajemníka úřadu, je-li tato funkce zřízena, a pokud ne, plní jeho úkoly. (Kopecký, 2021, s. 118)

**Obecní úřad** tvoří starosta, místostarosta (či místostarostové), tajemník (tj. zaměstnanec, který řídí chod obecního úřadu) a úředníci. Ve městech se tento orgán nazývá městský úřad a ve statutárních městech magistrát. (Lochmannová, 2020, s. 32)

Je vhodné také zmínit orgány zastupitelstva obce a rady obce. Jako své iniciativní a poradní orgány si zastupitelstvo obce zřizuje výbory (kontrolní a finanční povinně) a rada obce si zřizuje komise. (Kopecký, 2021, s. 119)

### 3.3 Hospodaření obcí

Obce mají v čl. 101 Hlavy sedmé Ústavy ČR zakotveno právo vlastnit majetek a hospodařit podle vlastního rozpočtu (Man, 2013, s. 232). Jak již bylo zmíněno výše v kapitole 3.1, právě tato dvě práva tvoří ekonomický základ obce.

#### 3.3.1 Rozpočet a rozpočtový proces

Na rozpočet můžeme nahlížet hned z několika hledisek. Můžeme jej vnímat jako peněžní fond, který je tvořen a rozdělován primárně na principu nenávratnosti. Podíváme-li se na rozpočet z pohledu účetnictví, jedná se o bilanci, která má vyrovnávat příjmy a výdaje. Protože je nezbytné plánovat, jaké příjmy a výdaje bude obec v daném účetním období mít, je možné se na rozpočet dívat také jako na finanční plán, podle kterého bude územní samosprávný celek hospodařit. Rozpočet lze chápat rovněž jako nástroj k realizaci strategických plánů a koncepcí a cílů rozvoje území, jako nástroj prosazování cílů municipální či regionální politiky na úrovni územní samosprávy nebo jako nástroj k realizaci volebních programů. Jedná se o nástroj velmi silný, neboť ovlivňuje dlouhodobý sociálně-ekonomický rozvoj území. (Kadeřábková, 2012, s. 233)

Rozpočtový proces je souhrn činností, jež vedou k řízení hospodaření obce. V ČR sestavují obce rozpočet na jeden kalendářní rok. Rozpočtový proces lze rozčlenit do několika fází. Nejprve je provedena analýza minulosti, a také jsou stanoveny priority a cíle pro nové rozpočtové období. Na základě toho začne sestavování návrhu rozpočtu, což nejčastěji dělá finanční výbor. Je vhodné, aby návrh vycházel z analýzy hospodaření alespoň uplynulých dvou let, a také aby se v něm odrážely vazby na jiné rozpočty, ku příkladu kraje. Návrh rozpočtu se následně projednává, a to ve finančním výboru a v radě obce (což jsou výkonné orgány). V případě, že jsou k návrhu nějaké připomínky, zapracuje je finanční výbor do návrhu. (Provazníková, 2015, s. 63)

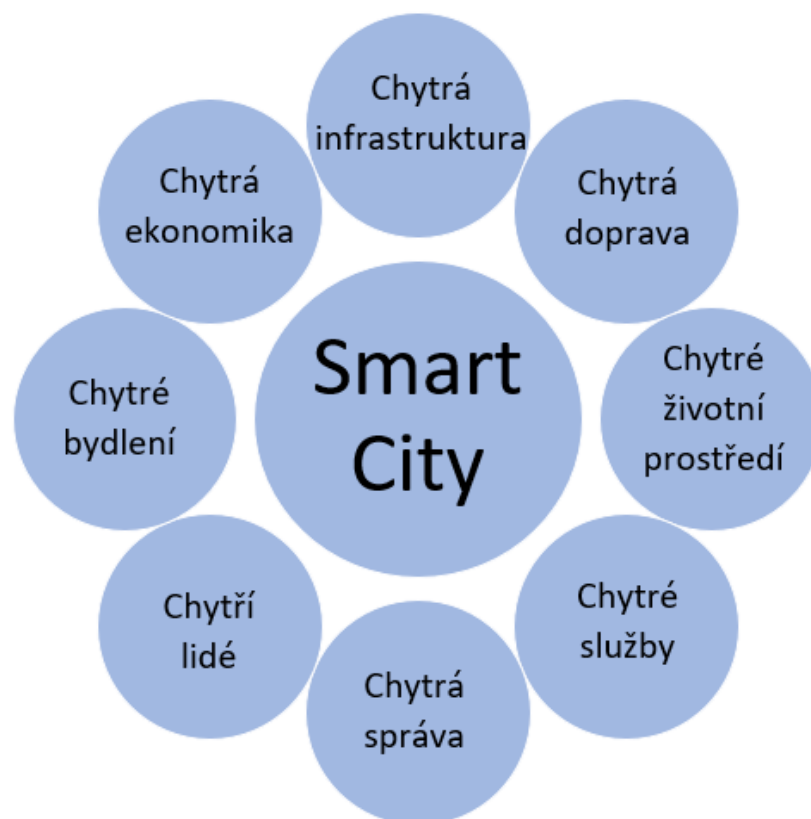
Následuje schvalování rozpočtu, což je úkolem zastupitelstva, jakožto nejvyššího orgánu obce. Rozpočet může být schválen jako vyrovnaný, přebytkový či schodkový. Další etapou je kontrola plnění rozpočtu během roku. Nakonec vypracuje finanční odbor a rada obce závěrečný účet, který podává přehled o skutečném plnění rozpočtu obce. (Provazníková, 2015, s. 63-64)

Není-li rozpočet schválen před začátkem rozpočtového období, hospodaří obec podle tzv. rozpočtového provizoria. (Kadeřábková, 2012, s. 245)

### 3.4 Smart city

Koncept Smart city lze chápat jako cestu k udržitelnému rozvoji měst. Jde v podstatě o přístup usilující o chytřejší řízení měst, čehož se má dosahovat zaváděním a používáním moderních technologií. Nutno podotknout, že pojem Smart city nevyjadřuje stav, ale postupný proces. Tento současný trend usiluje o zlepšení kvality života obyvatel, úsporu energií, bezpečnější a rychlejší dopravu a zrychlení komunikace s úřady. Dále klade důraz na chytré řešení městské infrastruktury a přináší řešení problematických témat v rozvoji měst. Koncept se snaží dosáhnout ekologického prostředí, aby byly tvořeny co nejlepší podmínky pro život současné společnosti i budoucích generací. Smart city nachází největší uplatnění právě v oblasti dopravy a energetiky. (Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, ©2022)

Ke kompletnímu „Chytrému městu“ je potřeba, aby bylo město chytré hned v několika oblastech. Lze proto hovořit o „ekosystému chytrého města“, jenž se skládá z 8 komponentů. Právě ty jsou znázorněny na následujícím obrázku. (Anthopoulos, 2017, s. 8-12)



Obrázek 4 Komponenty Smart City (vlastní zpracování dle Anthopoulose, 2017, s. 13)

## 4 DOPRAVA

Nyní už k hlavnímu tématu této práce – dopravě

### 4.1 Úvod do problematiky dopravy

Definice pojmu doprava je celá řada. Často používaná je ta, která charakterizuje dopravu jako činnost spočívající v záměrném přemísťování osob a předmětů v rozmanitých objemových, časových a prostorových souvislostech při využívání dopravních prostředků. (Zelený, 2017, s. 1)

Jednoduchá, avšak poněkud strohá, je například definice, která charakterizuje dopravu jako převoz osob či zboží z jednoho místa do druhého za použití vozidla, letadla či lodí. Tato definice není přesná ve dvou ohledech. Zaprvé proto, že omezuje dopravu jen na dopravní prostředky, avšak k přemísťování osob slouží rovněž chůze či například eskalátory. Z tohoto pohledu by bylo vhodné, aby definice zahrnovala veškerý pohyb všemi prostředky. Druhá nepřesnost spočívá (dle autora) v tom, že je definice omezena jen na pohyb osob a zboží, i když je potřeba dopravovat také informace, energie a odpady. (Hutton, 2013, s. 19)

Dopravní sektor se rychle rozvíjí a v současnosti poskytuje cestujícím celou řadu možností. Ve světové dopravě je snaha o zajištění dopravy rychlé, bezpečné a hospodárné a v osobní dopravě se také zvyšují nároky na pohodlí a kulturnost cestování. V kvalitě a dostupnosti dopravy hraje významnou roli dopravní infrastruktura daného území. (Zelený, 2017, s. 1)

Pro rozvoj a koordinaci oblasti dopravy slouží orgánům veřejné správy dopravní politika, ta usiluje o zabezpečení správného fungování dopravy a jejího rozvoje, aby tvořila ekonomicky efektivní systém s co nejmenšími škodami a ztrátami. (Zelený, 2017, s. 19)

Vývoj dopravního sektoru ovlivňuje celá řada faktorů, z nichž pravděpodobně nejvýznamnější jsou (Zelený, 2017, s. 8-9):

- politické aspekty – v tomto ohledu jsou hlavním problémem regionální disparity, na něž je potřeba nalézt správné řešení k úspěšnému rozvoji dopravy,
- ekonomické aspekty – očekává se, že s rozvojem dopravy se zvýší dostupnost k místům, která jsou významná pro ekonomický růst a rozvoj území,



- technické aspekty – souvisí především s rozvojem moderních technologií, což pro oblast dopravy znamená zvyšování výkonů dopravních prostředků, zvyšování bezpečnosti dopravy, a naopak snižování škodlivých dopadů,
- sociální aspekty – to jsou ku příkladu změny standardizací životních podmínek, odbourávání kulturních bariér či rostoucí turistická a rekreační doprava,
- ekologické aspekty – ekologie a ochrana životního prostředí nabývají velké důležitosti a značně ovlivňují rozvoj dopravy.

## 4.2 Druhy dopravy

Způsoby, jakými lze klasifikovat druhy dopravy, je celá řada, avšak nejzákladnější a nejběžnější je členění dopravy na silniční, železniční, leteckou a vodní.

**Silniční doprava**, jež je představována především automobilovou dopravou, patří k nejmladším, avšak prudce se rozvíjejícím druhům dopravy. Velké oblíbenosti čelí především pro svou rychlost, dostupnost a operativnost. Výhodou je také její využití jak pro vnitrostátní, tak mezinárodní dopravu. Nicméně je s ní spojena také celá řada problémů, jako je ku příkladu nutnost rozšiřování silniční sítě, zvyšování provozních nákladů, potřeba spravování a udržování komunikací, vysoká nehodovost, ale především špatný vliv na životní prostředí. (Zelený, 2017, s. 107)

**Železniční doprava**, někdy také označována jako doprava drážní, se řadí k tzv. starým dopravním oborům. Její rozvoj zeslábl po první světové válce, kdy začala dominovat silniční doprava, avšak role železniční dopravy i nadále zůstává významná. Její největší výhodou je větší výkon a vyšší kapacita, kterých lze dosáhnout s vynaložením nižších nákladů. Pozitivní jsou rovněž nižší dopady na životní prostředí. Naproti těmto výhodám stojí fakt, že železniční doprava má mnohem menší geografickou dostupnost. Nutno také podotknout, že železniční doprava, na rozdíl od té silniční, není využitelná k individuální osobní dopravě, nýbrž pouze k dopravě veřejné, ta má pevné jízdní řády, což může být pro uživatele nevýhodou. (Zelený, 2017, s. 129-130)

**Letecká doprava** se řadí mezi jeden z nejrychleji se rozvíjejících oborů dopravy, a to zejména vlivem rostoucí globalizace. Jedná se o poměrně citlivé odvětví, neboť jej ovlivňuje celá řada faktorů (např. faktory ekonomické, politické, meteorologické, výskyt epidemií, hrozba teroristických útoků). Také letecká doprava má jak své výhody, tak nevýhody. Oblíbená je díky vysoké rychlosti, pohodlí, spolehlivosti a bezpečnosti.

Z jejích negativ je možno uvést ku příkladu emise oxidu uhličitého a velký hluk v okolí letišť. (Zelený, 2017, s. 153)

**Vodní doprava** patří k nejstarším druhům dopravy, jenž využívá k přepravě osob i věcí vodní toky a moře. Právě proto rozlišujeme vnitrozemskou vodní dopravu (též zvanou říční) a námořní dopravu. Srovnáme-li ostatní druhy dopravy, představuje svou činností vodní doprava menší zátěž pro životní prostředí a také je levnější. Hlavní negativa jsou nižší dopravní rychlost a závislost na přírodních podmínkách a počasí. V ČR není v současné době vodní doprava příliš významná. (Zelený, 2017, s. 175)

Nahlédneme-li do literatury, můžeme nalézt také další možnosti členění dopravy například na dopravu místní, příměstskou, regionální, dálkovou a mezinárodní, či dělení na dopravu podpovrchovou, povrchovou a nadpovrchovou. (Drdla, 2021, s. 4)

Vzhledem k povaze této práce bude ještě krátce charakterizována městská hromadná doprava, neboť právě ta je důležitou součástí dopravy každého města.

**Městská hromadná doprava (MHD)** je definována jako veřejná přeprava osob a předmětů na určené trase. Pojmenování městská má z důvodu, že je provozována pro pokrytí přepravních potřeb města. Označení hromadná získala proto, že jsou cestující přepravováni společně jedním dopravním prostředkem. Při provozování městské hromadné dopravy by neměla být opominuta žádná skupina cestujících a MHD by měla být tedy vhodná také pro hendikepované osoby. (Drdla, 2021, s. 42-44)

Typickými rysy MHD je, že se jedná o linkové uspořádání dopravy, které funguje podle jízdního řádu a usiluje o plošné obslužení města (místní i časové). Městská hromadná doprava je skvělý způsob, jak ulevit přetížené silniční dopravě, která se ve městech stále zhušťuje z důvodu velké koncentrace lidí, čímž vznikají kolony či dopravní zácpy. (Zelený, 2017, s. 185-188)

### 4.3 Současné trendy v oblasti dopravy

Jako každé odvětví také doprava se neustále vyvíjí. Současné trendy v oblasti dopravy, jež budou představeny v této podkapitole, jsou spojeny především s ekologií a také se zaváděním moderních technologií do dopravy.

### 4.3.1 Udržitelná doprava

Právě s ohledem na ekologii je v současné době více než kdy dříve kladen důraz na udržitelnou dopravu. Stejně jako udržitelný rozvoj území, také udržitelná doprava vychází z pojmu „udržitelnost“, který je třeba chápat jako uspokojování současných potřeb takovým způsobem, aby nebylo ohroženo uspokojování potřeb budoucích generací. (Hutton, 2013, s. 1)

Udržitelná doprava může být charakterizována na základě následujících deseti pravidel (Deutsche Gesellschaft für internationale Zusammenarbeit GmbH, ©2020):

1. Hustší zástavba města odpovídající lidskému měřítku – hustá městská zástavba by měla vytvořit dostatek prostoru pro bydlení v centru města, což zredukuje dojíždění obyvatel do zaměstnání, v tomto ohledu je třeba podporovat projekty zabezpečující cenově dostupné bydlení přímo ve městě.
2. Podpora pěší a cyklistické dopravy – například stanovením pěších zón, rozšiřováním cyklostezek ve městech, zavedením systému veřejných kol (bike sharing).
3. Propagace ekologické dopravy – ku příkladu zavedením poplatků za neekologická vozidla či odměny za ekologická vozidla, vytváření vhodné infrastruktury (např. nabíjecí stanice pro elektromobily).
4. Kontrola a redukce používání motorových vozidel – vytvoření městského logistického distribučního centra, podpora zaměstnaneckých jízdenek či jiných motivační podnětů od zaměstnavatelů za dojíždění do zaměstnání na kole nebo veřejnou dopravou.
5. Zavedení managementu parkování – poplatky za parkování, omezená parkovací doba, přesně vyznačená parkovací místa, redukce parkovacích míst.
6. Zlepšování přepravních možností ve městě – snaha o zabezpečení kvalitních služeb veřejné dopravy, promyšlené jízdní řady a pohodlné přestupy, zavedení car sharingu
7. Zdokonalení silniční sítě a její efektivní využívání – řešení kritických křižovatek, omezení objížděk, v obytných zónách snížena maximální povolená rychlost.
8. Při rozvoji města je brán zřetel na dopravu – nákupní centra jsou budovány u dopravních uzlů, u dopravních uzlů je dostatek parkovacích míst pro kola, prostory kanceláří jsou umístěny blízko dopravních stanic.

9. Komplexní řešení problémů – tvorba strategií a plánů pro udržitelný rozvoj území
10. Řešení jsou komunikována s veřejností

#### 4.3.2 Smart transportation

Smart transportation (někdy také označováno jako smart mobility) je jednou z forem konceptu smart city. Usiluje především o zavádění moderních technologií do oblasti dopravy, například technologií na řízení parkování. (Anthopoulos, 2017, s. 56)

**Inteligentní dopravní systémy** jsou „smart řešením“ v pravém slova smyslu, jsou zde totiž zaváděny nové a moderní technologie. Dopravy se to dotýká především v oblasti parkování, kde se setkáváme s inteligentními parkovacími systémy. Jedním z nich je např. informační systém navádění při parkování, kdy jsou shromažďovány informace o parkovacích místech (např. kde je volné parkovací místo, které parkoviště je plně obsazené, atpod.). Dalším příkladem mohou být chytré platební systémy, jenž užívají platby za konkrétní parkovací místa k výpočtu obsazenosti parkoviště. Kombinací výše uvedených systémů je e-parking, prostřednictvím kterého si může řidič přes internet ověřit dostupnost, rezervovat parkovací místo a také jej zaplatit. (Anthopoulos, 2017, s. 58)

**Elektromobilita** je v současné době velkým fenoménem. Nejprve je třeba si ujasnit pojem elektromobil, to je automobil poháněný elektromotorem. Pro provoz čerpá elektrickou energii z akumulátorů (baterií). Tyto baterie mohou být dobíjeny z domácích zásuvek či z dobíjecích stanic. Díky elektrickému pohonu jsou vozidla tichá a mají malou spotřebu energie. Při jízdě elektromobilů jsou produkovány nulové emise, jsou tedy také šetrné k životnímu prostředí. Záporná stránka elektromobilů je kapacita baterií limitující dojezd, to se snaží stát vyřešit budováním veřejné dobíjecí infrastruktury. (Slavík, 2017, s. 80-81)

Největší překážkou toho, aby se elektromobily mohly začít masivně využívat, je jejich relativně vysoká cena. I přesto, že jsou provozní náklady na elektromobil nižší než na běžný automobil, vysokou cenu to nevykompenzuje. Tuto bariéru, která stojí v cestě velké slávě automobilů, je zatím možno řešit pouze využitím dotace. (Slavík, 2017, s. 83)

**Alternativní pohony v městské hromadné dopravě** jsou dalším trendem při rozvoji dopravy ve městech. Zde jsou nejčastější: autobusy s pohonem na CNG, (tzv.) parciální trolejbusy a elektrobuses. (Slavík, 2017, s. 88-89)

Autobusy na CNG jsou v ČR brány jako ekologická MHD využívající tzv. alternativní paliva. Jedná se vlastně o autobusy, které pohání zážehový motor na stlačený zemní plyn.

Předností tohoto řešení je snížení nákladů na spotřebované palivo. Negativum opět spočívá ve velké investici, kterou vyžaduje pořízení plnicí stanice na CNG. Tento problém lze také řešit dotací. Je však vhodné zmínit, že se mezi odborníky vedou spory o tom, jak moc ekologická vlastně tato varianta je. (Slavík, 2017, s. 88-91)

Parciální trolejbusy jsou v podstatě trolejbusy s bateriovým zásobníkem energie. Jedná se tedy o ekologickou variantu trolejbusů, která je však doprovázena jak technickými problémy, tak ekonomickými problémy. (Slavík, 2017, s. 88-89)

Elektrobusy se v posledních letech prudce rozvíjí, avšak i nadále je jejich provoz omezen kapacitou transakční baterie. Při plánovaném dojezdu 160-180 km/den se uplatní tzv. noční elektrobus, který se nabíjí přes noc. Při dojezdu vyšším než 180 km/den je vhodnější tzv. průběžně dobíjený elektrobus, ten se dobíjí v průběhu dne například na zastávce, ale je nutné počítat s vysokými náklady na vybudování dobíjecích stanic. I přesto, že je provoz elektrobusů méně nákladný než na běžný autobus, jeho vstupní cena s bateriemi a nabíjecím zařízením je několikrát větší než u běžného dieselového autobusu. (Slavík, 2017, s. 88-89)

**Sdílená mobilita** je další variantou chytré dopravy. Hlavním přínosem sdílené mobility je méně vozidel ve městech, která několik hodin stojí nevyužitá a zabírají parkovací plochu. Existují dva systémy sdílené mobility – systém založený na stanicích a systém tzv. volně plovoucího sdílení. Systém založený na stanicích funguje ve dvojím režimu. Členové systému sdílení aut si v případě potřeby vyzvednou vůz z vozového parku a následně jej buďto přivezou zpět na stanici, kde si jej vyzvedli (obousměrná služba), nebo jej vrátí na jinou stanici (jednosměrná služba). V systému tzv. volně plovoucího sdílení mohou zákazníci vozidlo vyzvednout i odevzdat kdekoli (v rámci předem definované provozní oblasti). Rozlišují se dva druhy sdílené mobility, podle dopravního prostředku. Jedná se buď o sdílené osobní automobily (tzv. car sharing) či sdílení jízdních kol (tzv. bike sharing). (Boldrini, 2019)

#### 4.3.3 Bariéry rozvoje dopravy a možnosti řešení

Jak již bylo i výše zmíněno, udržitelnému či chytrému rozvoji dopravy stojí v cestě především finance, neboť moderní řešení v oblasti dopravy jsou velmi nákladná. Tento problém lze řešit dotacemi. Doprava představuje také zátěž pro životní prostředí, zde jsou zase řešením zejména moderní technologie a alternativní doprava. U velkých projektů dochází také k zásahu do infrastruktury města. Tento problém lze řešit „chytrým řízením“.

## 5 SHRUTÍ TEORETICKÉ ČÁSTI

Veřejná správa je správa věcí veřejných ve veřejném zájmu. Dělí se na státní správu, kterou vykonává stát, a samosprávu, kterou vykonávají jiné subjekty než stát, nejčastěji pak územní samosprávné celky (obce a kraje). V současnosti je kladen velký důraz na digitalizaci veřejné správy (rozvoj e-Governmentu).

Region představuje území, které se vyčleňuje na základě nějakého specifického rysu. Státy Evropské unie člení regiony na jednotky NUTS (1, 2, 3), případně místní jednotky LAU (1, 2) k vytváření statistik v rámci EU. Kvůli nerovnoměrnému rozvoji regionů mezi nimi vznikají rozdíly, které nazýváme regionální disparity. O eliminaci regionálních disparit usiluje regionální politika. Regiony by se měly rozvíjet trvale udržitelným způsobem, tedy tak, aby byly uspokojeny současné potřeby a zároveň nebylo ohroženo uspokojení potřeb budoucích generací. Velkou roli při rozvoji území představuje strategické a územní plánování, kdy obce a kraje vytváří dokumenty (především program rozvoje obce/kraje a územní plán), ve kterých si stanovují cíle k rozvoji svého území.

Obce jsou základní územní samosprávné celky, jež mají své území a obyvatelstvo, vystupují vlastním jménem a na vlastní zodpovědnost, hospodaří s vlastním majetkem a podle svého rozpočtu. V České republice je užíván tzv. smíšený systém místní správy, tzn. že obec vykonává jak samostatnou působnost (správa vlastních záležitostí), tak přenesenou působnost (výkon VES za stát).

Doprava spočívá v přemísťování (především) osob a zboží za použití dopravních prostředků. Pro rozvoj a koordinaci oblasti dopravy slouží orgánům veřejné správy dopravní politika. Základní členění druhů dopravy rozlišuje dopravu silniční, železniční, leteckou a vodní. Ve městech je klíčová městská hromadná doprava.

S rozvojem dopravy se pojí pojmy udržitelná doprava a chytrá doprava (smart transportation). Tyto nestojí proti sobě, ale naopak spolu souvisejí a prolínají se. Udržitelná doprava usiluje o řešení dopravy z ekologického úhlu pohledu a podporuje pěší a cyklistickou dopravu. Smart transportation zavádí do dopravy moderní technologie.

Jako současné trendy lze označit elektromobilitu a jiné formy alternativních pohonů (např. CNG) a sdílenou dopravu představovanou car sharingem a bike sharingem.

Největším problémem rozvoje dopravy je nedostatek finančních prostředků pro transformaci dopravy na ekologickou, moderní a „chytrou“.

## **II. PRAKTICKÁ ČÁST**



## 6 MĚSTO VALAŠSKÉ MEZIŘÍČÍ

Na začátku praktické části této práce bude představeno město Valašské Meziříčí.

### 6.1 Základní charakteristika

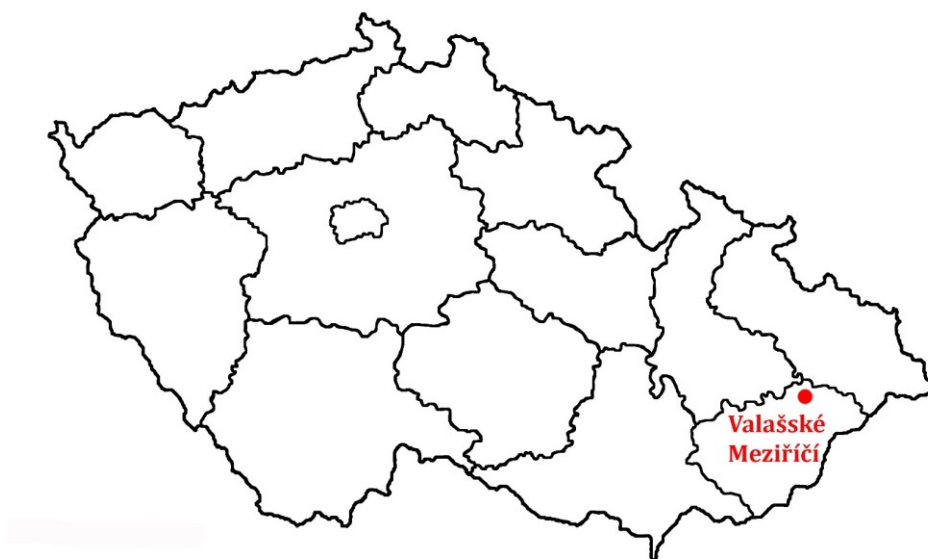
*„Město Valašské Meziříčí je obcí s rozšířenou působností (tzv. obec III. stupně), což představuje typ správy, kdy určitý výkon státní správy je v přenesené působnosti vykonáván i pro okolní obce.“*

(Strategický plán rozvoje města Valašské Meziříčí 2021-2027, Analytická část, 2021, s. 10)

#### 6.1.1 Poloha města

Město se nachází ve Zlínském kraji, v bývalém okrese Vsetín a leží na soutoku Vsetínské a Rožnovské Bečvy. Díky své poloze je město rovněž označováno jako brána do Moravskoslezských Beskyd. (Strategický plán rozvoje města Valašské Meziříčí 2021-2027, Analytická část, 2021, s. 7)

Valašské Meziříčí se rozkládá na osmi katastrálních územích, a to Brňov, Bynina, Hrachovec, Juřinka, Krásno nad Bečvou, Křivé, Lhota u Choryně a Valašské Meziříčí – město. Val. Meziříčí má rovněž pět místních částí, a to Bynina, Hrachovec, Juřinka, Lhota u Choryně a Podlesí, které vzniklo původně v roce 1960 spojením dříve samostatných obcí Brňov a Křivé. (Strategický plán rozvoje města Valašské Meziříčí 2021-2027, Analytická část, 2021, s. 9)



Obrázek 5 Valašské Meziříčí na mapě České republiky (vlastní zpracování)

### 6.1.2 Historie

Valašské Meziříčí vzniklo sloučením dvou měst, a to Valašského Meziříčí a Krásna nad Bečvou. První písemná zmínka o Valašském Meziříčí je z roku 1297 a od roku 1377 se o něm píše jako o městě. První zmínka o Krásnu je z roku 1299 a v roce 1491 bylo povýšeno na městečko. Obě města byla samostatná do roku 1924, ve kterém se sloučila. V obou městech se rozvíjel obchod a řemesla. (Rozhovor s Mgr. Zdeňkem Pomklou, 2022, viz. Příloha P I.)

Také historie dopravy ve Valašském Meziříčí je bohatá. Město bylo vždy považováno za důležitý dopravní uzel a již v roce 1884 bylo připojeno na železnici. Toto připojení bylo klíčové pro rozvoj průmyslu zejména v Krásně. Také hrálo velkou roli v době obou světových válek, během kterých byly ve Valašském Meziříčí zřízeny vojenské nemocnice a lazarety. Zajímavostí je, že až do roku 1937 zde byla 2 vlaková nádraží. Co se týká autobusové dopravy, tu až do roku 1945 zajišťovali soukromníci. Roku 1949 byl založen podnik ČSAD, který ve Valašském Meziříčí začínal s šesti autobusy. Později byla zřízena také MHD, která provozovala tři linky. Dalším milníkem v oblasti dopravy Valašského Meziříčí byl rok 1969, kdy se uvedlo do provozu autobusové nádraží. Úsměvné je, že již tehdy si obyvatelé města stěžovali na vzdálenost autobusového a vlakového nádraží. (Rozhovor s Mgr. Zdeňkem Pomklou, 2022, viz. Příloha P I.)

### 6.1.3 Symboly města

Město má svůj znak a prapor, jenž představují symboly města. V roce 1977 byl schválen historický znak města, jenž vyobrazuje šikmo položenou zlatou korunu se třemi liliovitými výběžky, která je umístěna na červeném štítu. Také prapor města je se skládá s červeného pole, uprostřed kterého je šikmo položená žlutá koruna se třemi liliovitými výběžky. Pod tímto červeným polem s korunou je ještě pole bílé, červené a černé, a to ve výškovém poměru 6 : 1 : 1 : 1. (Baletka, 2017, s. 13)

Krom výše popsaných symbolů je od roku 2016 používáno ještě logo města (marketingová značka). Logo města Valašské Meziříčí je představeno na následujícím obrázku a slouží především pro komunikaci prostřednictvím moderních technologií a sociálních sítí. (Strategický plán rozvoje města Valašské Meziříčí 2021-2027, Analytická část, 2021, s. 12)



Obrázek 6 Logo města Valašské Meziříčí (zdroj: Valašské Meziříčí, ©2017)

Logo však vzbudilo rozruch široké veřejnosti a nebylo občany vlídně přijato. Kritizován byl jak vzhled loga, tak jeho cena. (Valašský deník, ©2016)

#### 6.1.4 Členství a partnerství

Město Valašské Meziříčí je součástí několika uskupení, a to:

- Dobrovolného svazku obcí Mikroregion Valašskomeziříčsko-Kelečsko – zápis svazku proběhl roku 2001 a od té doby členské obce společně usilují o rozvoj svého území, spolupracují při zvyšování kvality života v obcích a podílejí se na společných aktivitách, jako je ku příkladu podpora podnikání, péče o památky, rozvoj cestovního ruchu či společné řešení sociálních služeb a zdravotní péče (Mikroregion Valašskomeziříčsko Kelečsko, ©2013)
- Dobrovolného svazku obcí Mikroregion Vsetínsko – svazek se nachází v severní části Zlínského kraje a v současné době má 53 členů, kteří se v něm sdružují s cílem řešit problémy spojené s rozvojem samosprávy a hospodářského, sociálního i kulturního života (Sdružení obcí Mikroregionu Vsetínsko, ©2022)
- Místní akční skupiny Rožnovsko – tj. právnická osoba sdružující nejen obce a města, ale také neziskové organizace, podnikatelské subjekty a občany, kteří společně usilují o rozvoj daného regionu. MASR usiluje o rozvoj např. poskytováním dotací či realizací vlastních projektů (Místní akční skupina Rožnovsko, z. s., © 2022)

Valašské Meziříčí má rovněž devět partnerských měst, z toho osm zahraničních a jedno tuzemské (Strategický plán rozvoje města Valašské Meziříčí 2021-2027, Analytická část, 2021, s. 13-15):

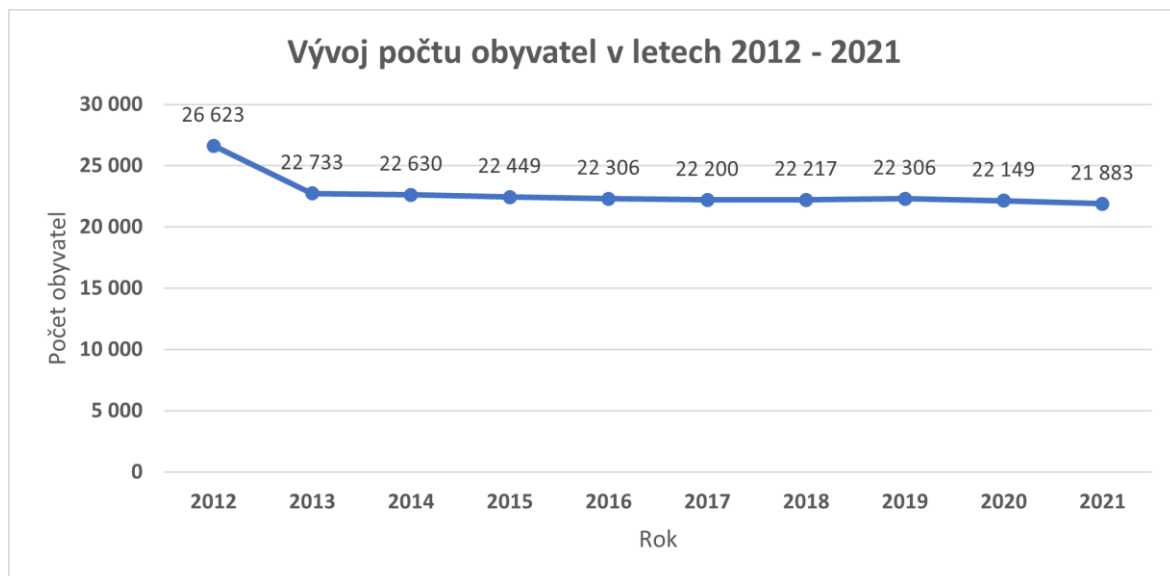
- Balčík (Bulharsko)
- Budva (Černá Hora)
- Čačak (Srbsko)
- Čadca (Slovenská republika)
- Gooisen Meren (Nizozemsko)
- Konin (Polsko)
- Partizánske (Slovenská republika)
- Sevlievo (Bulharsko)
- Velké Meziříčí (Česká republika)

## **6.2 Demografická analýza**

Následující demografická analýza je zpracována za období 10 let, a to pro roky 2012-2021. Zdroj dat pro zpracování analýz je Český statistický úřad. Jedná se vždy o údaje platné k 31. 12. uvedeného roku. Analyzovány jsou nejvýznamnější ukazatele, a to vývoj počtu obyvatel, věková struktura obyvatelstva, průměrný věk, přírůstky či úbytky obyvatelstva (přirozené i vlivem stěhování) a složení obyvatelstva dle pohlaví.

### **6.2.1 Vývoj počtu obyvatelstva**

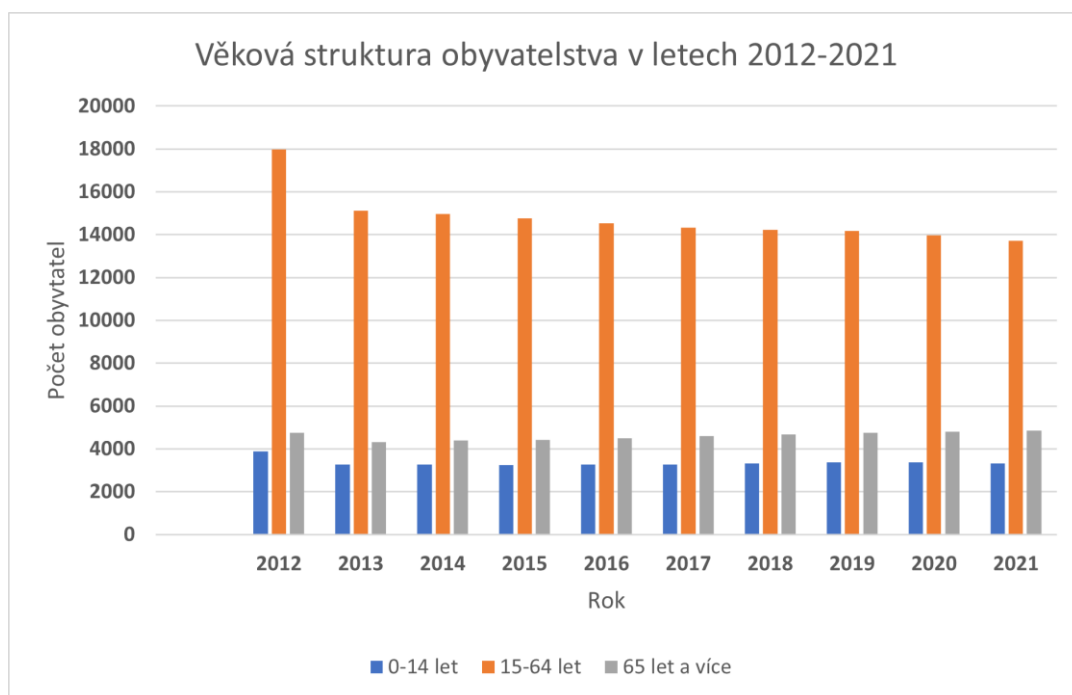
Na prvním grafu této analýzy je zachycen vývoj počtu obyvatel v letech 2012-2021. Výrazný pokles byl mezi lety 2012 a 2013, který zapříčinilo osamostatnění obcí Krhová a Poličná. V dalších letech docházelo k mírnému poklesu počtu obyvatel, a to až do roku 2017. Další dva roky počet obyvatel pomalu stoupal, avšak v letech 2020 a 2021 znovu došlo k poklesu.



Graf 1 Vývoj počtu obyvatel (vlastní zpracování, zdroj dat: ČSÚ, ©2021)

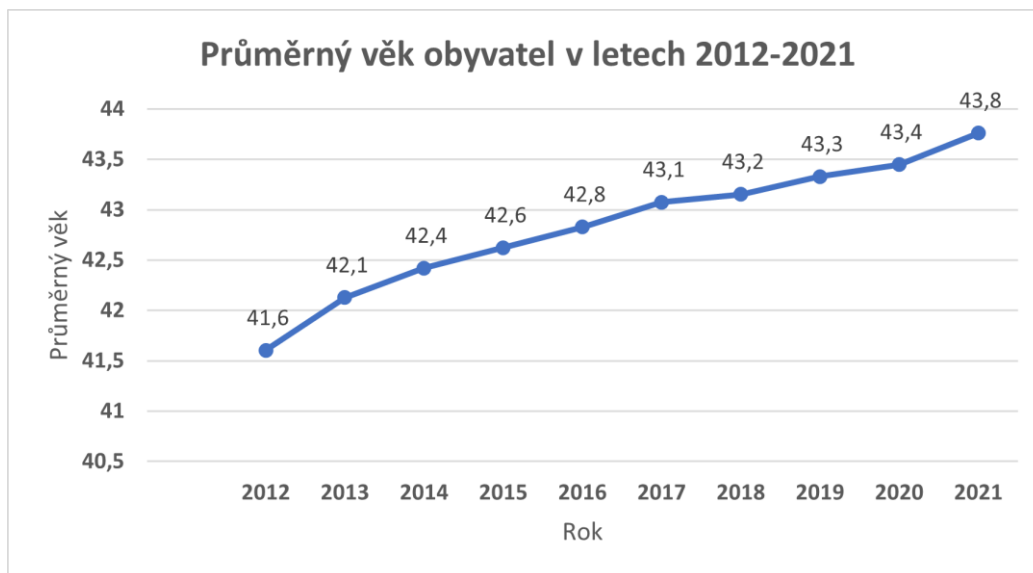
### 6.2.2 Věková struktura obyvatelstva a průměrný věk

Věková struktura obyvatelstva města Valašské Meziříčí se za celé analyzované období neměnila. Nejpočetnější skupina obyvatel je po celou dobu skupina obyvatel ve věku 15-64 let. Druhé místo zaujímá věková skupina 65 let a více. Nejméně je poté obyvatel do 14 let věku. Výše uvedené skutečnosti lze vyčíst z následujícího grafu.



Graf 2 Věková struktura obyvatelstva (vlastní zpracování, zdroj dat: ČSÚ, ©2021)

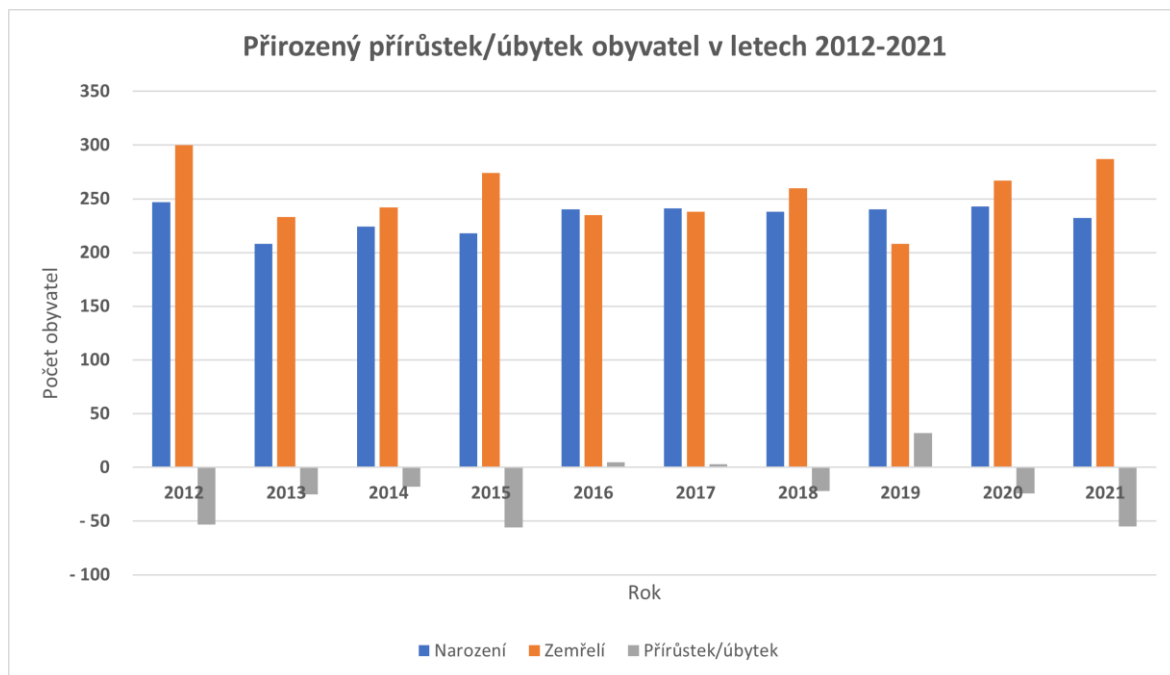
U grafu, jenž je přiložen níže, je jednoznačně vidět trend posledních deseti let v podobě neustále se zvyšujícího průměrného věku. Za sledované období se průměrný věk zvýšil o více než 2 roky, což svědčí o postupném stárnutí obyvatelstva.



Graf 3 Průměrný věk obyvatel (vlastní zpracování, zdroj dat: ČSÚ, ©2021)

### 6.2.3 Přirozený přírůstek/úbytek obyvatelstva

Nadcházející graf ukazuje přirozené přírůstky, nebo v případě města Valašské Meziříčí spíše úbytky obyvatel. To nám ukazuje šedý sloupec, který představuje rozdíl mezi počtem narozených a zemřelých obyvatel. Hodnotu tohoto ukazatele může město ovlivňovat tím, že vytvoří atraktivní prostředí pro mladé lidi.

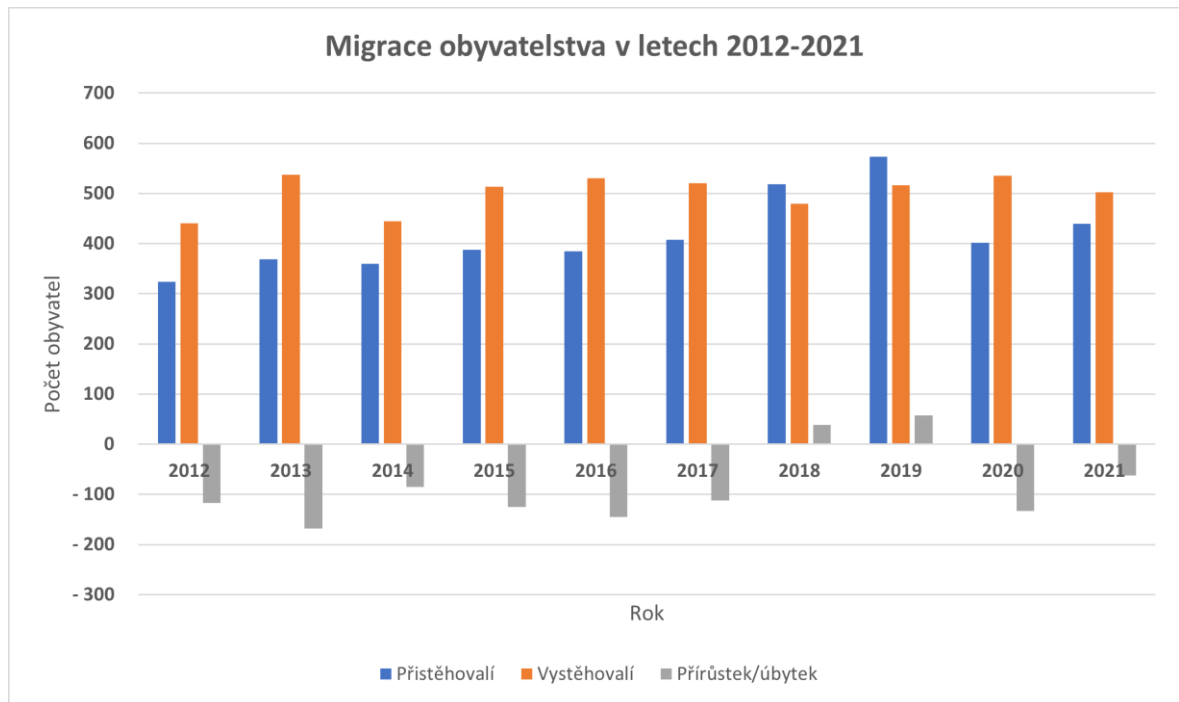


Graf 4 Přirozený přírůstek/úbytek obyvatel (vlastní zpracování, zdroj dat: ČSÚ, ©2021)

#### 6.2.4 Migrace obyvatelstva

Další graf ukazuje migraci obyvatelstva. Je možné zde vyčíst nejen údaje o počtu přistěhovalých a vystěhovalých obyvatel, ale rovněž je zde umístěn sloupec, jež představuje přírůstky či případné úbytky v jednotlivých letech. S výjimkou let 2018 a 2019 se po celou dobu jednalo právě o úbytek obyvatelstva vlivem migrace.

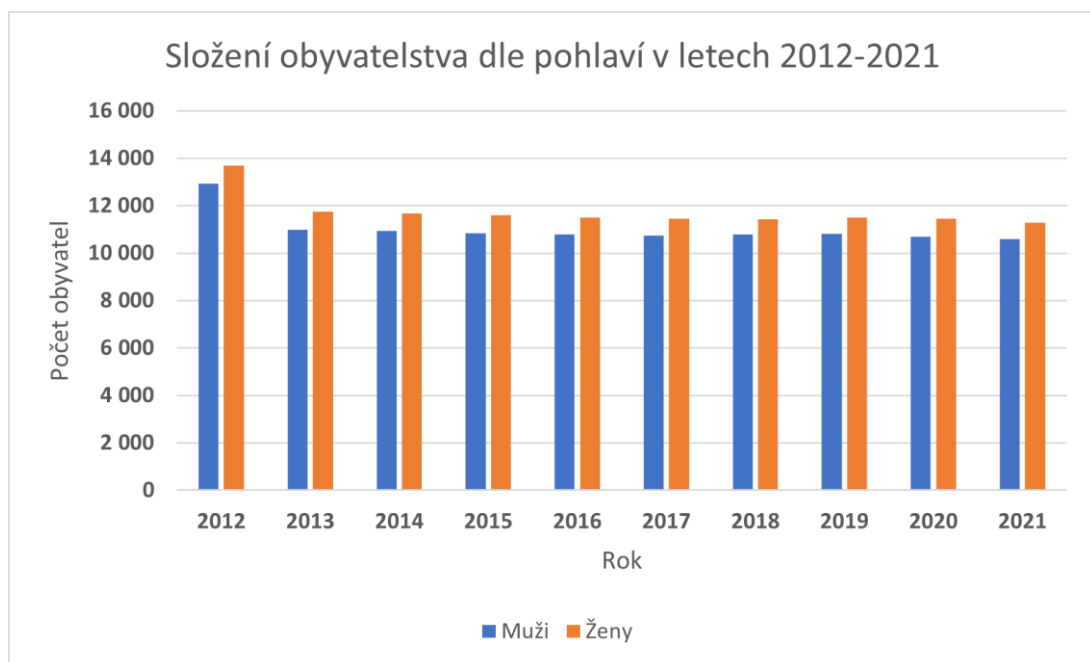
Město by se mělo snažit o udržení obyvatel a předcházet výraznějšímu stěhování. Toho lze docílit vytvořením dostatku prostoru pro bydlení, kvalitní občanskou vybaveností a podporou vzniku nových pracovních míst.



Graf 5 Migrace obyvatelstva (vlastní zpracování, zdroj dat: ČSÚ, ©2021)

### 6.2.5 Složení obyvatelstva podle pohlaví

Poslední graf této demografické analýzy ukazuje složení obyvatelstva podle pohlaví. Po celé sledované období bylo ve Valašském Meziříčí více žen než mužů.



Graf 6 Složení obyvatelstva dle pohlaví (vlastní zpracování, zdroj dat: ČSÚ, ©2021)



### 6.2.6 Výsledky demografické analýzy

Z demografické analýzy je možno vyvodit hned několik závěrů. Počet obyvatel se (až na odpojení obcí Krhová a Poličná) příliš neměnil. Neměnila se ani věková struktura, kdy stále nejpočetnější je skupina obyvatel ve věku 15-64 let. To, co se však každý rok měnilo, byl průměrný věk obyvatel. Za sledované období se průměrný věk obyvatel zvýšil z 41,6 na 43,8 a to za podmínek stálého postupného růstu. Dalším analyzovaným ukazatelem byla migrace obyvatelstva v letech 2012-2021. Zde se jednalo pouze ve dvou letech o přírůstek obyvatel, ve zbylých osmi letech se více lidí z města odstěhovalo, než přistěhovalo. Také co se týká přirozeného přírůstku či úbytku obyvatel, ve většině let se jednalo právě o úbytek.

### 6.3 Organizační struktura

Nejprve k vedení města. V čele města Valašské Meziříčí stojí starosta, kterým je v současné době Mgr. Robert Stržínek. V době nepřítomnosti jej zastupují místostarostové. První místostarosta je Ing. Josef Vrátník a druhou místostarostkou je PaedDr. Yvona Wojaczková. Současná Rada města je zvolena od roku 2018 a funkční období jí končí v roce 2022. Rada města Valašské Meziříčí má 7 členů, ti jsou vypsáni v následující tabulce.

Tabulka 2 Členové Rady města Valašské Meziříčí 2018-2022 (vlastní zpracování, zdroj dat: valasskemezirici.cz)

Jméno	Funkce
<b>Mgr. Robert Stržínek</b>	Starosta
<b>Ing. Josef Vrátník</b>	1. místostarosta
<b>PaedDr. Yvona Wojaczková</b>	2. místostarostka
<b>Ing. arch. Alena Carbolová</b>	Člen rady města
<b>Ing. Tibor Mičunek</b>	Člen rady města
<b>Bc. Radim Příkryl</b>	Člen rady města
<b>Tomáš Vašica</b>	Člen rady města

Dalším orgánem je Zastupitelstvo města, to má 23 členů kteří jsou sepsáni v níže uvedené tabulce.

Tabulka 3 Členové Zastupitelstva města Valašské Meziříčí 2018-2022 (vlastní zpracování, zdroj dat: valasskemezirici.cz)

<b>Jméno</b>	<b>Funkce</b>
<b>Ing. Irena Brouwerová</b>	Člen zastupitelstva města
<b>Ing. arch. Alena Carbolová</b>	Člen rady města
<b>Ing. Ladislav Denk</b>	Člen zastupitelstva města
<b>MVDr. Jarmil Dobeš</b>	Člen zastupitelstva města
<b>MUDr. Jaroslav Dvořák</b>	Člen zastupitelstva města
<b>MUDr. Martin Hrabovský, MBA</b>	Člen zastupitelstva města
<b>Mgr. Václav Chajdrna</b>	Člen zastupitelstva města
<b>Mgr. Marek Irgl, Ph.D.</b>	Člen zastupitelstva města
<b>Ing. Tomáš Jelínek</b>	Člen zastupitelstva města
<b>Mgr. Milan Knápek</b>	Člen zastupitelstva města
<b>Mgr. Jaroslav Kneisl</b>	Člen zastupitelstva města
<b>Irena Koutná</b>	Člen zastupitelstva města
<b>Ing. Tibor Mičunek</b>	Člen rady města
<b>Michael Ondřej</b>	Člen zastupitelstva města
<b>Bc. Radim Přikryl</b>	Člen rady města
<b>Denis Rychtar</b>	Člen zastupitelstva města i Zlínského kraje
<b>Ing. Hana Skácalová</b>	Člen zastupitelstva města
<b>Mgr. Robert Stržínek</b>	Starosta
<b>Mgr. Jan Trčka</b>	Člen zastupitelstva města
<b>Tomáš Vašica</b>	Člen rady města
<b>Vítězslav Venglář</b>	Člen zastupitelstva města
<b>Ing. Josef Vrátník</b>	1. místopředseda
<b>PaedDr. Yvona Wojaczková</b>	2. místopředsedkyně

Městský úřad ve Valašském Meziříčí je řízen tajemníkem. Tuto funkci vykonává Ing. Josef Matocha. (Valašské Meziříčí, ©2022)

Městský úřad je rozčleněn na odbory, současný stav je popsán v následující tabulce.

Tabulka 4 Seznam odborů Městského úřadu ve Valašském Meziříčí (vlastní zpracování, zdroj dat: valasskemezirici.cz)

Název odboru	Vedoucí odboru
<b>Odbor organizační a zaměstnanecký</b>	Bc. Irena Rachůnková
<b>Odbor územního plánování a stavebního řádu</b>	Ing. Martin Horák
<b>Odbor školství, kultury a sportu</b>	Ing. Stanislava Šnajdrová
<b>Odbor majetkové správy</b>	JUDr. Alena Schattke
<b>Odbor obecní živnostenský úřad</b>	Bc. Jana Fabíková
<b>Odbor finanční</b>	Ing. Zdeněk Studeník
<b>Odbor životního prostředí</b>	Ing. Petr Křístek
<b>Odbor sociálních věcí</b>	Bc. Jarmila Mužíková
<b>Odbor přestupkový</b>	Mgr. Eva Kamasová
<b>Odbor komunálních služeb</b>	RNDr. David Černocho
<b>Odbor evidence obyvatel, občanských průkazů a cestovních dokladů</b>	Ing. Mária Krátká
<b>Odbor dopravně správních agend</b>	Ing. Soňa Valchářová

### 6.3.1 Organizační struktura v oblasti dopravy

Ve Valašském Meziříčí se oblasti dopravy dotýká hned několik útvarů v rámci organizační struktury města, a to Odbor komunálních služeb, Odbor dopravně správních agend, z části také Odbor přestupkový a mimo městský úřad stojí ještě Městská policie Valašské Meziříčí. Poradním orgánem je Dopravní komise Rady města. (Rozhovor s Ing. Dagmar Hermannovou, 2020, viz. Příloha P II.)

**Odbor komunálních služeb** zajišťuje správu a údržbu místních komunikací, MHD, dále pak zimní údržbu komunikací a jejich jarní očistu, má na starosti rovněž veřejné osvětlení, odpadové hospodářství a zeleň ve městě. Vykonává však ještě celou řadu dalších činností, z nichž je vhodné uvést ještě alespoň správu dětských hřišť či správu hřbitova. (Rozhovor s Ing. Dagmar Hermannovou, 2020, viz. Příloha P II.)

**Odbor dopravně správních agend** je dalším odborem městského úřadu, který zasahuje do oblasti dopravy, a to nejen při výkonu rozšířené působnosti, v rámci které ku příkladu vydává řidičské průkazy, ale také při výkonu samosprávy, kdy se jedná o udělování povolení ke zvláštnímu užívání komunikací (např. u stavebních prací), vydávání povolení uzavírky a stanovení přechodné a místní úpravy provozu, a další. Pod tento obor spadá také program BESIP. (Rozhovor s Ing. Dagmar Hermannovou, 2020, viz. Příloha P II.)

**Odbor přestupkový** je posledním odborem, jenž se oblasti dopravy dotýká okrajově, a to vymáhám pokut za překročení rychlosti, což ve městě Valašské Meziříčí zachycují hlavně radary. (Rozhovor s Ing. Dagmar Hermannovou, 2020, viz. Příloha P II.)

**Městská policie Valašské Meziříčí** funguje nejen v oblasti dopravy, ale také při zajišťování veřejného pořádku, nebo při narušování občanského soužití. Plní tedy všechny úkony, které jim stanovuje zákon o obecní policii. Městská policie ve Valašském Meziříčí mimo běžnou hlídkovou činnost obstarává také měření rychlosti, parkovací systémy, dokonce provozuje technickou správu. Tento útvar má svou tísňovou linku 156, na kterou přijímá oznámení, a to 24 hodin denně, 365 dní v roce (tzn. že má nepřetržitou službu). (Rozhovor s Ing. Bc. Janem Camfrlou, 2020, viz. Příloha P IV.)

**Dopravní komise Rady města** (do roku 2019 Dopravní výbor Zastupitelstva města), je zřízena jako poradní a iniciativní orgán Rady města právě pro oblast dopravy. Dopravní komise se schází přibližně jednou za čtvrt roku. Jejich jednání se účastní předseda a členové z řad zastupitelů, ředitel městské policie, vedoucí Odboru dopravně správních agend, vedoucí Odboru komunálních služeb, referentka správy místních komunikací a MHD (jako zapisovatelka) a také gestorka dopravní komise – místostarostka PaedDr. Yvona Wojaczková. Na jednáních projednává dopravní komise body spojené s dopravou ve městě, kdy ku příkladu rozhoduje o povolení nebo zamítnutí požadavků občanů či firem na osazení dopravního značení případně dopravního zrcadla. Dále se zde řeší městská hromadná doprava, radary umístěné ve městě a další záležitosti, které se pojí s oblastí dopravy. (Rozhovor s Ing. Dagmar Hermannovou, 2020, viz. Příloha P II.)

## 6.4 Finanční analýza

V této kapitole bude analyzováno hospodaření města Valašské Meziříčí v letech 2012-2021 (tj. 10 let). Data jsou čerpána z monitoru státní pokladny a jedná se vždy o částky skutečné (nikoli plánované ve schváleném rozpočtu). Analyzovány budou pouze nejzásadnější ukazatele, a to příjmy a výdaje města (vč. salda), účetní ukazatele (hospodaření a položky rozvahy) a monitorující ukazatele (pravidlo rozpočtové odpovědnosti, podíl cizích zdrojů k celkovým aktivům a celková likvidita).

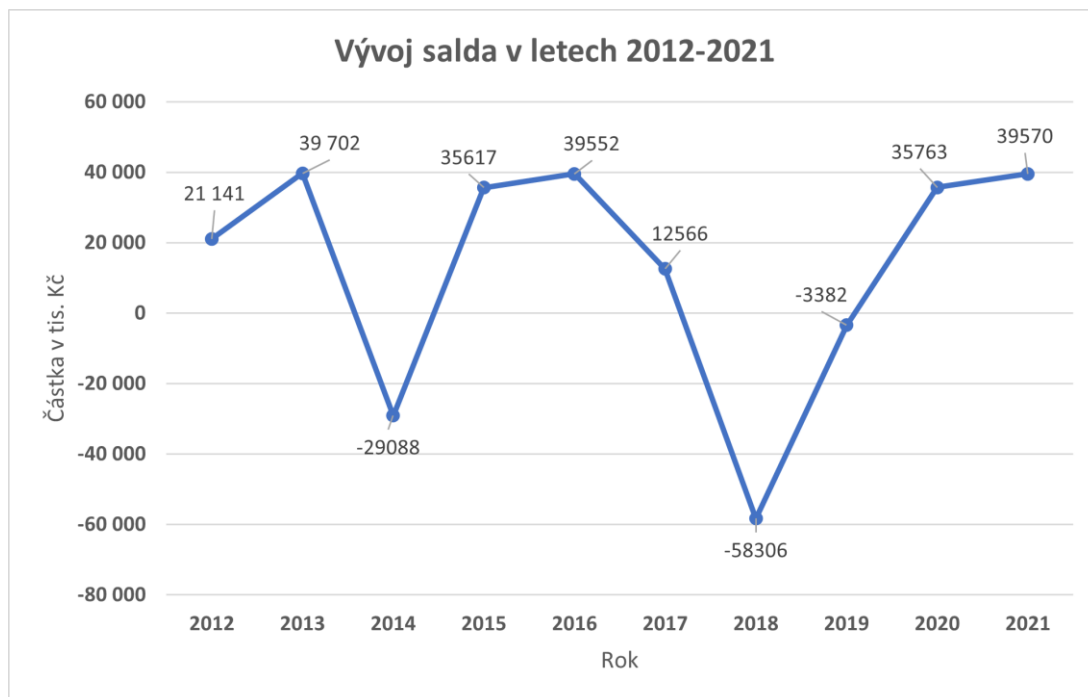
### 6.4.1 Příjmy a výdaje

Město Valašské Meziříčí mělo ve sledovaném období (2012-2021) příjmy a výdaje, jež jsou zaznačeny v následující tabulce, ve které je rovněž zaznamenána hodnota salda v jednotlivých letech.

Tabulka 5: Příjmy a výdaje města Valašské Meziříčí v letech 2012-2021 (vlastní zpracování, zdroj dat: monitor.statnipokladna.cz)

Rok	Příjmy	Výdaje	Saldo
2012	426 898 tis. Kč	405 757 tis. Kč	21 141 tis. Kč
2013	459 881 tis. Kč	420 178 tis. Kč	39 702 tis. Kč
2014	459 821 tis. Kč	488 909 tis. Kč	-29 088 tis. Kč
2015	481 923 tis. Kč	446 305 tis. Kč	35 617 tis. Kč
2016	476 903 tis. Kč	437 350 tis. Kč	39 552 tis. Kč
2017	505 066 tis. Kč	492 501 tis. Kč	12 566 tis. Kč
2018	577 960 tis. Kč	636 266 tis. Kč	-58 306 tis. Kč
2019	604 905 tis. Kč	608 286 tis. Kč	-3 382 tis. Kč
2020	594 440 tis. Kč	558 677 tis. Kč	35 763 tis. Kč
2021	619 065 tis. Kč	579 495 tis. Kč	39 570 tis. Kč

Z tabulky vyplývá, že pouze v letech 2014, 2018 a 2019 bylo saldo záporné. Také si lze povšimnout, že se za analyzovaných 10 let zvýšily jak příjmy, tak výdaje, avšak nešlo o postupný každoroční růst nýbrž o kolísavé navyšování a snižování. Vývoj salda je pro větší přehlednost zachycen ještě na níže přiloženém grafu.



Graf 7 Vývoj salda v letech 2012-2021 (vlastní zpracování, zdroj dat: monitor.statnipokladna.cz)

#### 6.4.2 Účetní ukazatele

##### Hospodaření města

Nejvýznamnějším účetním ukazatelem je to, jak město hospodařilo, tj. výsledek hospodaření. Výnosy, náklady i výsledky hospodaření v analyzovaném období zachycuje níže přiložená tabulka, samotný vývoj výsledku hospodaření je vyobrazen grafem.

Tabulka 6 Hospodaření města Valašské Meziříčí v letech 2012-2021 (vlastní zpracování, zdroj dat: monitor.statnipokladna.cz)

Rok	Výnosy	Náklady	Výsledek hospodaření
2012	423 539 tis. Kč	402 768 tis. Kč	20 772 tis. Kč
2013	421 452 tis. Kč	406 940 tis. Kč	14 512 tis. Kč
2014	409 435 tis. Kč	394 493 tis. Kč	14 942 tis. Kč
2015	438 113 tis. Kč	440 182 tis. Kč	-2 070 tis. Kč
2016	462 353 tis. Kč	397 435 tis. Kč	64 918 tis. Kč

<b>2017</b>	485 606 tis. Kč	416 702 tis. Kč	68 904 tis. Kč
<b>2018</b>	547 827 tis. Kč	455 173 tis. Kč	92 655 tis. Kč
<b>2019</b>	555 171 tis. Kč	489 649 tis. Kč	65 522 tis. Kč
<b>2020</b>	561 414 tis. Kč	500 556 tis. Kč	60 858 tis. Kč
<b>2021</b>	588 559 tis. Kč	526 724 tis. Kč	61 835 tis. Kč

Stejně jako příjmy a výdaje, také výnosy a náklady se za sledované desetileté období zvýšily. Na rozdíl od salda však byl výsledek hospodaření záporný jen v roce 2015. Od roku 2016 je výsledek hospodaření města vždy vyšší než 60 mil. Kč, v roce 2018 se jednalo dokonce o více než 92,5 mil. Kč, což je opravdu pěkný výsledek hospodaření.



Graf 8 Vývoj výsledku hospodaření v letech 2012-2021 (vlastní zpracování, zdroj dat: monitor.statnipokladna.cz)

### **Položky rozvahy**

Další tabulka zachycuje nejzákladnější položky rozvahy, a to stálá aktiva, oběžná aktiva, vlastní kapitál a cizí zdroje. Opět se jedná o hodnoty za desetileté období (2012-2021).

Tabulka 7 Základní položky z rozvahy města Valašské Meziříčí v letech 2012-2021  
(vlastní zpracování, zdroj dat: monitor.statnipokladna.cz)

Rok	Stálá aktiva	Oběžná aktiva	Vlastní kapitál	Cizí zdroje
2012	2 692,80 mil. Kč	88,73 mil. Kč	2 587,50 mil. Kč	194,04 mil. Kč
2013	2 506,43 mil. Kč	116,63 mil. Kč	2 456,06 mil. Kč	167,00 mil. Kč
2014	2 583,91 mil. Kč	120,82 mil. Kč	2 507,44 mil. Kč	197,29 mil. Kč
2015	2 524,42 mil. Kč	135,90 mil. Kč	2 489,90 mil. Kč	170,42 mil. Kč
2016	2 537,10 mil. Kč	171,65 mil. Kč	2 550,51 mil. Kč	158,24 mil. Kč
2017	2 661,29 mil. Kč	180,45 mil. Kč	2 685,31 mil. Kč	156,43 mil. Kč
2018	2 868,81 mil. Kč	172,23 mil. Kč	2 853,99 mil. Kč	187,05 mil. Kč
2019	2 925,28 mil. Kč	189,67 mil. Kč	2 904,35 mil. Kč	210,60 mil. Kč
2020	2 962,41 mil. Kč	285,65 mil. Kč	2 978,60 mil. Kč	269,46 mil. Kč
2021	2 975,90 mil. Kč	305,00 mil. Kč	3 033,75 mil. Kč	247,15 mil. Kč

Vidíme, že struktura položek se příliš neměnila. Co se týká stálých aktiv, rostou postupně od roku 2015. Oběžná aktiva rostla po celé sledované období s výjimkou let 2018, kdy došlo oproti předchozímu roku k poklesu. Vlastní kapitál každoročně rostl (stejně jako stálá aktiva) od roku 2015. Cizí zdroje byly nejvyšší v roce 2020, což může být zapříčiněno pandemií Covid-19.

#### 6.4.3 Monitorující ukazatele

Pro analýzu byly vybrány následující tři monitorující ukazatele (Ministerstvo financí ČR, ©2018):

- **Pravidlo rozpočtové odpovědnosti** – tento ukazatel vyjadřuje podíl dluhu k průměru příjmů za poslední 4 roky a jeho hodnota by neměla překročit 60 %
- **Podíl cizích zdrojů k celkovým aktivům** – ukazatel ukazující míru zadlužení majetku (tzn. jaký podíl aktiv je krytý cizími zdroji), hodnota by neměla překročit 25 %



- **Celková likvidita** – tj. podíl oběžných aktiv a krátkodobých závazků, hodnota by neměla být nižší než 1 (hodnota nižší než 1 naznačuje platební neschopnost obce, tedy to, že obec není schopna splatit své krátkodobé závazky).

Hodnoty těchto ukazatelů při hospodaření města Valašské Meziříčí za sledované období jsou uvedeny v nadcházející tabulce.

Tabulka 8 Monitorující ukazatele v letech 2012-2021 (vlastní zpracování, zdroj dat: monitor.statnipokladna.cz)

Rok	Pravidlo	Podíl cizích zdrojů	Celková likvidita
	rozpočtové odpovědnosti (v %)	k celkovým aktivům (v %)	
2012	-	5,53 %	1,53
2013	-	5,13 %	1,83
2014	-	5,75 %	1,81
2015	-	5,10 %	2,10
2016	-	4,70 %	2,53
2017	14,96 %	3,84 %	2,86
2018	20,52 %	4,32 %	2,97
2019	25,20 %	4,72 %	4,45
2020	29,55 %	5,78 %	3,77
2021	28,52 %	5,18 %	6,85

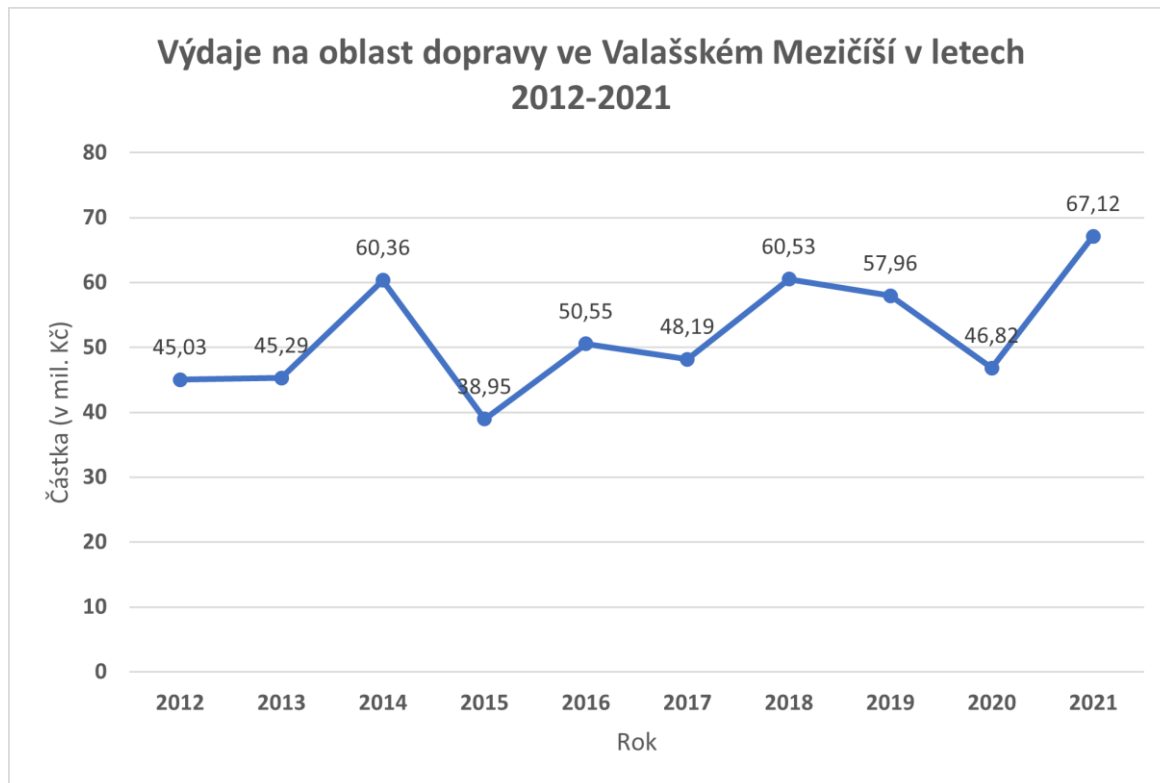
Pravidlo rozpočtové odpovědnosti je (na monitoru státní pokladny) uveden jen za období 5 let (2017-2021). Za roky, z nichž je tento údaj dostupný, jsou hodnoty v pořádku (vždy pod hraniční hodnotou 60 %).

Také z pohledu druhého ukazatele, podílu cizích zdrojů k celkovým aktivům, je hospodaření Valašského Meziříčí pod kritickou hodnotou 25 %. U analyzovaného města jsou v letech 2012-2021 hodnoty okolo 4-5 %, což znamená, že majetek obce není příliš zadlužený.

I poslední ukazatel svědčí o „zdravém hospodaření“ města. Po celé sledované období je hodnota vyšší než 1, tzn. že je město schopné plnit své krátkodobé závazky.

#### 6.4.4 Výdaje v oblasti dopravy

Výdaje, jaké město Valašské Meziříčí mělo na zajištění oblasti dopravy, jsou znázorněny na následujícím grafu.



Graf 9 Výdaje na oblast dopravy ve Valašském Meziříčí v letech 2012-2021 (vlastní zpracování, zdroj dat: monitor.statnipokladna.cz)

První 3 roky sledovaného období výdaje na dopravu rostly. Prudký pokles přišel v roce 2015. Poté se střídalo období růst s obdobím poklesu až do roku 2020, kdy byl opět prudký pokles (za sledované období 2. nejnižší hodnota). Tento propad křivky může být zapříčiněn pandemií Covid-19, z důvodu které byly zaprvé nižší příjmy městského rozpočtu a zadruhé byly jiné priority k zajištění, než rozvoj dopravy. V roce 2022 však došlo k prudkému růstu až na hodnotu výdajů 67,12 mil. Kč, což je nejvyšší hodnota za analyzovaný časový úsek.

#### 6.4.5 Výsledky finanční analýzy

Provedená finanční analýza města Valašské Meziříčí naznačuje, že se jedná o město poměrně ekonomicky stabilní. Saldo je po většinu sledovaného období kladné. Také co se týká výsledku hospodaření, je téměř stále kladný (tzn. město má větší příjmy než výdaje). Rovněž hodnoty všech monitorujících ukazatelů jsou v pořádku, kdy v žádném ukazateli, v žádném roce, nemělo město hodnoty kritické. Majetek obce není příliš zadlužený a město je schopno plnit své krátkodobé závazky. Celkové hospodaření je tedy dobré.

Z pohledu výdajů na oblast dopravy lze během sledovaného období konstatovat výkyvy. Nejnižší výdaje na dopravu mělo Valašské Meziříčí v roce 2015, to se jednalo o částku 38,92 mil. Kč, naopak nejvyšší částka, a to ve výši 67,12 mil. Kč, byla v roce 2021.

## 6.5 Základní rozvojové dokumenty města

Rozvoj Valašského Meziříčí je plánován v následujících dokumentech.

### Strategický plán rozvoje města Valašské Meziříčí 2021-2027

Nejdůležitější rozvojový dokument se nazývá *Strategický plán rozvoje města Valašské Meziříčí 2021-2027*. Tento dokument má dvě části – analytickou a návrhovou. V analytické části je nejprve představeno město a následně analyzovány jednotlivé oblasti. Každé oblasti je věnována samostatná kapitola, na konci které je pro danou oblast sestavena SWOT analýza. V návrhové části jsou poté pro dané období stanoveny strategické vize města a prioritní oblasti rozvoje. Dále zde najdeme cíle a opatření k jejich naplnění.

**Strategický plán rozvoje dobrovolného svazku obcí mikroregion Valašskomeziříčsko – Kelečsko na období 2020-2030** je dalším dokumentem, v rámci kterého dochází k rozvoji města. Plán má tři části – analytickou, návrhovou a implementační, a jsou zde stanoveny vize svazku, cíle, kterých chce dosáhnout a opatření, která povedou k dosažení cílů. Součástí strategického plánování tohoto dobrovolného svazku jsou ještě tzv. akční plány, kde jsou stanoveny cíle pro kratší období.

**Územní plán** patří rovněž k základním dokumentům.

Také dílčí koncepty a jejich implementace je plánována a navrhována v dokumentech. Jedná se například o: **Strategický dokument Chytrý Valmez** (v rámci konceptu „Smart city“), **Strategie BESIP 2021-2030** (dokument se člení na část analytickou, strategickou a akční program) či **Plán rozvoje sportu Valašské Meziříčí na období 2020-2025**. (Valašské Meziříčí, ©2022)

## 7 ANALÝZA DOPRAVY VE VALAŠSKÉM MEZIŘÍČÍ

Analýza dopravy ve Valašském Meziříčí probíhala v několika fázích. Nejprve byly analyzovány dílčí oblasti dopravy podle druhu. Následovala analýza dokumentů, jenž jsou k dispozici veřejnosti. Na základě těchto zjištění byly sestaveny otázky, které prostřednictvím rozhovoru zodpovídali vybraní zaměstnanci města Valašské Meziříčí. Poslední analýza byla zpracována metodou, jenž nese název SWOT analýza.

### 7.1 Analýza vybraných dopravních oblastí

#### Silniční doprava

Z pohledu silniční dopravy je město bráno jako dopravní uzel. Městem vedou silnice I., II. a III. třídy, a také jsou zde místní a účelové komunikace. Silnice I. tříd vedou městem dvě, a to I/35 (ve VM vede ulicemi Vsetínská, Masarykova a Rožnovská) a I/57 (ve VM vede ulicemi Hulince, Masarykova, Vsetínská). Právě na nich je nejhustší provoz. Tyto silnice spravuje Ředitelství silnic a dálnic České republiky (ŘSD ČR) a jsou ve vlastnictví České republiky. Město protíná pouze jedna silnice II. třídy. Silnic III. tříd nalezneme na území města hned několik. Silnice II. a III. tříd jsou majetkem Zlínského kraje a spravuje je Ředitelství silnic Zlínského kraje. Místní komunikace jsou ve vlastnictví i správě Valašského Meziříčí a jsou nejpočetnější skupinou komunikací ve městě. (Strategický plán rozvoje města Valašské Meziříčí 2021-2027, Analytická část, s. 64-65)

#### Příměstská doprava a městská hromadná doprava

Na území města (vč. místních částí) je umístěno 98 autobusových zastávek, z nich 52 je označeno dopravním značením a 46 jsou autobusové čekárny (37 jsou čekárny uzavřené a 9 je otevřených). (Strategický plán rozvoje města Valašské Meziříčí 2021-2027, Analytická část, s. 66)

Městská hromadná doprava bude od 12. 6. 2022 ve Valašském Meziříčí zdarma. Bude jí zabezpečovat nový dopravce, prostřednictvím úplně nových, moderních a bezbariérových autobusů s pohonem na CNG. (Rozhovor s RNDr. Davidem Černochem, 2022, viz. Příloha P III.)

Ve městě se nachází 3 autobusová nádraží. První nádraží je na ulici Sokolská (v blízkosti náměstí) a jedná se o stanoviště MHD. Druhé autobusové nádraží se nachází na ulici Nádražní (u vlakového nádraží) – zde se po 20 letech povedlo vykoupit přednádražní prostor. Poslední je hlavní autobusové nádraží, to je umístěno na ulici Zašovská.

Toto nádraží však není v majetku města, nýbrž firmy Z-Group bus a. s. (do roku 2020 ČSAD). Soukromý subjekt však představuje problém, např. po vysoutěžení nového dopravce MHD bylo město nuceno odklonit z tohoto nádraží všechny linky městské hromadné dopravy. Na nádraží zajíždí příměstská doprava, a za každý jeden vjezd autobusu platí Zlínský kraj vysoké částky. V reakci na to jsou zde snahy vybudovat nové autobusové nádraží v blízkosti toho vlakového. Na nové nádraží, které by mělo být součástí velkého projektu na Křižanově pile, by zajížděly spoje příměstské dopravy. Příměstskou dopravu zajišťují autobusy TQM a město platí pouze 100 Kč za občana Zlínskému kraji. (Rozhovor s RNDr. Davidem Černochem, 2022, viz. Příloha P III.)

### **Železniční doprava**

Také v rámci železniční dopravy se dá o městě Valašském Meziříčí hovořit jako o dopravním uzlu, neboť se zde nachází křižovatka tratí. Díky tomu lze cestovat 5 různými směry, a to Hranice na Moravě, Kojetín, Ostrava, Rožnov pod Radhoštěm a slovenský Púchov. (Strategický plán rozvoje města Valašské Meziříčí, Analytická část, s. 66)

## **7.2 Analýza veřejně přístupných dokumentů**

Další část analýzy spočívá v analýze veřejně přístupných dokumentů a informací z webových stránek města. Jednalo se zejména o:

- **Strategický plán rozvoje města Valašské Meziříčí 2021-2027** (přesněji jeho analytická část) byl výchozím podkladem prováděné analýzy. Je v něm představeno jak město, tak jednotlivé oblasti rozvoje města. Samostatnou kapitolu zde má také doprava, která obsahuje analýzu jednotlivých druhů dopravy a SWOT analýzu pro oblast dopravy.
- **Zápisy z jednání Dopravní komise města Valašské Meziříčí** – ty jsem analyzovala za roky 2019–2022 a jednalo se celkem o 10 zápisů, které jsou přístupné na internetových stránkách města. Na jednáních se řešily například podněty občanů k osazení dopravního zrcadla či umístění radarového měřiče, dále pak změny v dopravním značení (zákaz vjezdu, zákaz stání, obytná zóna, zrušení parkovacích míst pro invalidy, omezení rychlosti), záležitosti městské hromadné dopravy (návrh nových jízdních řádů, přesun zastávky MHD, výběr nového dopravce), zrušení parkovacích míst pro invalidy nebo umístění zpomalovacích prvků. U jednotlivých bodů se buď hlasuje (je zde zaznačen počet pro/proti/zdržel se), v tomto případě

je zde také usnesení dopravní komise, anebo se jedná pouze o oznámení, což komise „bere na vědomí“. V období pandemie Covid-19 probíhalo jednání dopravní komise v režimu „Per rollam“

- **Zpravodaj města**, jež je také volně přístupný na internetových stránkách, byl dalším předmětem analýzy. Analyzována byla nejnovější vydání, a to všechna vydání roku 2020 i 2021 a 5 vydání z roku 2022. Právě zde se můžeme dočíst o některých projektech, které město chystá a na základě těchto informací bylo možné k rozhovorům nachystat výstižné otázky (např. z únorového i březnového vydání z roku 2021 byly zjištěny základní informace o chystajícím se projektu na území Křižanovy pily, říjnové vydání z roku 2020 i 2021 píše o srazu elektromobilů ve Valašském Meziříčí, také o nové MHD se píše (nejen) v květnovém vydání z roku 2022). Zajímavým zdrojem informací je zpravodaj i proto, že jsou jeho součástí také kritické názory občanů či představitelů opozice.
- **stránky města Valašské Meziříčí**, jež představovaly jakýsi portál k velkému množství informací.

### 7.3 Rozhovory

Další využitou metodou analýzy byly tzv. polostrukturované rozhovory, v rámci kterých respondenti odpovídali na předem připravené otázky. Rozhovory byly vedeny volnou formou, kdy dotazovaní měli prostor dané otázky rozvést či se od nich odchytil tak, jak uznali za vhodné. Rozhovory byly vedeny s vybranými zaměstnanci Městského úřadu ve Valašském Meziříčí, jež mají k rozvoji dopravy ve městě nejbližší, a to paní Ing. Dagmar Hermannová, referentka odboru komunálních služeb, která se zabývá správou místních komunikací a MHD, a pan RNDr. David Černocho, vedoucí odboru komunálních služeb. Doplňující otázky zodpovídal ředitel Městské policie ve Valašském Meziříčí, pan Ing. Bc. Jan Camfrla.

#### 7.3.1 Rozhovor s Ing. Dagmar Hermannovou

**První okruh otázek** byl zaměřen na charakteristiku dopravy ve Valašském Meziříčí. Z odpovědí vyplývá fakt, že město je významným dopravním uzlem, což se podepisuje především na komunikacích I., II. a III. třídy, které prochází městem. Hustý provoz je zejména v ranních, a poté v odpoledních hodinách, kdy ve špičkách je město ucpané a vozidla stojí v kolonách.

**Druhý okruh otázek** byl zaměřen na personální zajištění oblasti dopravy. Správa silnic je rozdělena podle druhu komunikace – silnice I. třídy spravuje Ředitelství silnic a dálnic České republiky, správu silnic II. a III. tříd zabezpečuje Ředitelství silnic Zlínského kraje a místní komunikace spravuje město a Valašské Meziříčí, přesněji Odbor komunálních služeb. Správu i údržbu místních komunikací zadává město vybraným firmám. Pozice úředníků jsou v současné době dostatečné a plně obsazené.

**Ve třetím okruhu** byly pokládány otázky k financování dopravy ve Valašském Meziříčí. Město do místních komunikací investuje dle svých možností, avšak pokud by bylo financí více, byly by jistě efektivně využity. Financí se také dotýká informace, že od června roku 2022 bude ve Valašském Meziříčí městská hromadná doprava pro všechny cestující zdarma. Co se týká zdrojů financování, externí zdroje (př. dotace) jsou využívány především na budování nových cest, chodníků a cyklostezek. Opravy komunikací jsou hrazeny z městského rozpočtu. Také na MHD nebyla v době, kdy se soutěžil nový dopravce, vypsána dotace, ale kdyby nějaká vyšla, bude využita.

Modernizaci dopravy ve městě byly věnovány **otázky čtvrtého okruhu**. Valašské Meziříčí se snaží modernizovat dopravu tím, že odstraňuje bariéry pro tělesně postižené občany, buduje cyklistickou infrastrukturu a také zavádí městskou hromadnou dopravu zdarma s cílem dostat co nejvíce lidí do autobusů a uklidnit tak hustý provoz. Motivy k modernizaci dopravy vidí město zejména ve spokojených občanech a bezpečnosti chodců i cyklistů. Největší překážkou v rozvoji dopravy jsou finance. Velký krok v zavádění moderních trendů připravilo město pro tento rok (tj. 2022), kdy MHD bude nejen zdarma, ale bude ji zajišťovat nový dopravce, a to novými autobusy na CNG pohon. Město navíc podporuje i elektromobilitu, a to hned v několika podobách – jeden elektromobil slouží městu jako služební vůz, ve městě jsou osazeny nabíjecí stanice pro elektromobily, město každoročně pořádá sraz elektromobilů atd.

Doplňující otázky jsou zahrnuty v **pátém okruhu**. Zde byly pokládány otázky různého charakteru, například následující:

1. Jak ovlivnily události posledních let (myšleno pandemie Covid-19, válka na Ukrajině, zdražení energií) oblast dopravy? Jaký to mělo vliv na financování či na obyvatele?
2. Jaké jsou v současné době největší priority při rozvoji dopravy ve Valašském Meziříčí?

3. Zapojují se obyvatelé města do rozvoje dopravy? Pokud ano, jakým způsobem?

Z rozhovoru vychází, že události posledních let postihly Valašské Meziříčí, jako každé město, hlavně finančně. Z pohledu dopravy nastala změna vždy na začátku jednotlivých vln pandemie, kdy vlivem zákazu vycházení a lockdownů provoz opadl. V rámci MHD byly zrušeny dva školní spoje, mimo to zůstal jízdní řád původní.

Největší prioritou z oblasti dopravy jsou nyní různé projekty na společné pásy pro cyklisty a chodce a opravy a propojování chodníků. Také jsou již nachystány další projekty pro další roky. V nejbližší době se bude usilovat o rovněž o zavedení MHD na sídliště Vyhlička.

Občané mohou podávat podněty, které zaměstnanci města prověřují a jsou-li opodstatněné a řešitelné, zabývají se jejich řešením.

**Poslední okruh otázek** se orientoval na organizační strukturu v oblasti dopravy. Toto je součástí kapitoly 6.3.1.

### 7.3.2 Rozhovor s RNDr. Davidem Černochem

Otázky kladené vedoucímu Odboru komunálních služeb byly rovněž rozděleny do tematických okruhů. **První** z nich byl opět zaměřen na charakteristiku dopravy ve Valašském Meziříčí. Jako největší nedostatky v oblasti dopravy je uváděna absence obchvatu. I když se začala dělat Palačovská spojka, která dopravě ve Valašském Meziříčí jistě pomůže, obchvat města nenahradí. Další problém je zahuštění dopravy na silnicích prvních tříd, které město protínají.

Naopak záležitosti kolem městské hromadné dopravy, jsou, dle vedoucího odboru, poměrně dobře vyřešeny. Stejně jako paní Ing. Hermannová, také pan RNDr. Černoch zmiňuje MHD zdarma, která bude ve městě od 12. 6. 2022 a dodává, že lidi patří do autobusů, a ne do automobilů, a právě touto cestou usilují o zklidnění celkové dopravy ve městě. Jako hlavní bariéry rozvoje dopravy shodně (s Ing. Hermannovou) uvádí nedostatek financí, a to nejen ze strany města, ale také ŘSD ČR a ŘSZK. V rozhovoru také upozorňuje na to, že problémy financí jsou každý rok větší. Problém také vidí ve složitém procesu přípravy liniových staveb. Město však bere rozvoj dopravy jako jednu z priorit.

V otázce financování byl zmíněn rozpočet města, jako hlavní zdroj, dále pak Státní fond dopravní infrastruktury, v rámci kterého je možné každý rok získat jednu dotaci na chodník a jednu na cyklochodník či cyklostezku. Této možnosti se město snaží každoročně využít. Významný je také příjem dotace z peněz místní akční skupiny. Dotace lze také získat v rámci



Regenerace panelových sídlišť, což se sice oficiálně netýká dopravy, ale pokrývá to vybudování nových parkovišť, chodníků i komunikace.

**Ve druhém okruhu otázek** byly probírány konkrétní projekty či projektové záměry. Obchvat města se sice dlouhodobě plánuje, ale není v kompetenci města, nýbrž Ředitelství silnic a dálnic ČR. Ve městě existují plány na vybudování (nejen) autobusového nádraží v blízkosti toho vlakového, a to na Křižanově pile. Cílem projektu je vybudovat jeden velký propojený systém, ve kterém bude dopravní terminál úzce spjat s novým městským úřadem. Nové autobusové nádraží má být podchodem připojeno s nádražím vlakovým, takže bude všechno potřebné na jednom místě. První fáze projektu je již hotová, tj. urbanistická studie, další fází bude architektonická studie, ta se nyní připravuje. Na vybudované nádraží budou zajíždět spoje příměstské dopravy, takže Zlínský kraj nebude muset platit obrovské částky za každý jeden vjezd na soukromé nádraží na Zašovské ulici. To je sice nově zrekonstruováno, nicméně to není záležitost města, celou rekonstrukci dělal majitel nádraží jako soukromý subjekt.

**Třetí okruh otázek** se zabýval městskou hromadnou dopravou. MHD ve Valašském Meziříčí bude od června tohoto roku pro všechny občany zdarma. Náklady na zajištění městské hromadné dopravy se hradí z rozpočtu města (nelze na tyto účely využít dotaci), tato částka se pohybuje v rozmezí 20-22 mil. Kč/ročně, což je asi 10 % celkových nákladů města. Ušlý zisk z tržeb jízdenek (tím, že bude MHD zdarma) je kolem 1,5-2 mil. Kč/rok. Z pohledu města je však výhodnější mít plné autobusy, kdy je přepraveno ročně více než 1.000.000 osob, než když je přepraveno 300.000 lidí s výdělkem 2 mil. Kč. Toto město vidí jako cestu, jak snížit provoz.

Při soutěžení nového dopravce město požadovalo autobusy s pohonem na CNG (plyn), které se nakonec podařilo vysoutěžit. Co se týká alternativ, nad elektrobusy město ani neuvažovalo z důvodu vysoké pořizovací ceny autobusu i baterií, a rovněž z důvodu slabšího výkonu, kvůli kterému by elektrobus nebyl schopen obsloužit některé místní části. Vybíralo se tedy mezi autobusy s pohonem CNG a dieslem 6. Z pohledu ceny není mezi zmiňovanými velký rozdíl. Také „emisně“ jsou na tom téměř stejně. Výběr tedy rozhodl, dá se říct, politický faktor, neboť když se řekne pohon CNG, zní to veřejnosti lépe, než diesel 6, i když zátěž pro životní prostředí je srovnatelná.

Město Valašské Meziříčí vysoutěžilo firmu TQM, která zajistí autobusy na CNG pohon a poskytne cestujícím vysoký komfort. Autobusy budou celonízkopodlažní, budou úplně nové, budou mít jednotný vzhled a budou jezdit na všech linkách po dobu 10 let. Autobusy

samozejmě budou plně bezbariérové. MHD tedy bude zajišťovat moderní a ekologickou dopravu.

Následoval **okruh doplňujících otázek**. Z odpovědí plyne následující. Příměstskou dopravu zajišťují autobusy TQM a město platí pouze 100 Kč za občana Zlínskému kraji. Elektromobil ve vlastnictví města je využíván jako služební vůz a je k dispozici všem. Lze si jej rezervovat přes online objednávací systém. O víkendech je k dispozici městské policii. Pro zajímavost ještě informace o nabíjecích stanicích na elektromobily. Nedávno byl ČEZ ze strany města požádán o statistiku, která ukázala, že za rok si elektromobil ve Valašském Meziříčí nabili čtyři lidi.

Poslední dvě otázky se týkaly zvažovaných návrhů, jež budou výstupem této práce. Nejprve k zavedení bikesharingu, jenž je navrhován jako využití silné stránky města – rozvinuté cyklistické infrastruktury. Tuto alternativu město údajně zvažovalo asi před 2-3 lety, ale vzhledem k nabízené ceně od toho nakonec upustilo. Vedoucí Odboru komunálních služeb navíc dodává, že tento koncept se nehodí pro charakter města, jakým je Valašské Meziříčí. Rozvinutá síť cyklostezek tady je, nicméně se jedná o cyklostezky podél řeky Bečvy, tedy spíše o cyklo-turistiku. Centrum města na cyklostezky napojeno není, a proto by bikesharing ve Valašském Meziříčí nejspíše nefungoval.

Druhým návrhem je výstavba parkovacího domu na ulici Polášková (na místě současného parkoviště). Pan RNDr. Černoch v průběhu rozhovoru konstatoval, že toto místo je pravděpodobně jediné, kde by se dal v centrum města parkovací dům postavit. Problém této stavby by byl v tom, že se jedná o památkovou zónu, tudíž by zde musel proběhnout archeologický výzkum, který je dost nákladný. Nyní jsou plány postavit parkovací dům na Křižanově pile.

### 7.3.3 Rozhovor s Ing. Bc. Janem Camflou

Poslední rozhovor, měl být původně jen doplňující a připravených otázek nebylo velké množství. Z tohoto důvodu nebyly ani členěny do tematických okruhů jako předchozí rozhovory, nicméně v průběhu rozhovoru se nabízel celá řada dalších otázek, a tak je výstupem relativně dlouhý rozhovor, ze kterého se lze dovědět spoustu údajů.

Městská policie ve Valašském Meziříčí spravuje parkovací systém města. Jedná se o celkem 19 placených parkovišť, z toho 1 parkoviště je s tzv. závorovým systémem a ta ostatní jsou pouze s parkovacím automatem. Zmiňovaná parkoviště nabízí celkem 547 míst, pro invalidy je vyhrazených 26 míst a 84 míst je tzv. na parkovací karty (subjekty využívají parkovací

místo na základě smlouvy). Parkovacích míst je ve městě nedostatek, kdy pan Ing. Bc. Jan Camfrla se domnívá, že v celém městě (vč. místních částí) může chybět až 3000 parkovacích míst a zdůrazňuje, že auta mimo vyznačená parkovací místa parkují v podstatě nelegálně. Ve Valašském Meziříčí je aktuálně v provozu 35.560 vozidel.

Poté se rozhovor přesunul k alternativním způsobům dopravy, při čemž pan ředitel uvedl, že na území Valašského Meziříčí je možné v jednu chvíli nabíjet 7 elektromobilů. Projednáván byl rovněž druhý návrh na zlepšení – bikesharing. Zavedení systému sdílených kol by pan Ing. Bc. Camfrla dle svých slov „nezavrhoval“ a vyzkoušel by jej alespoň na rok či dva, ačkoliv připouští, že cyklistická infrastruktura uvnitř města není vyřešena.

Závěrem tohoto rozhovoru byly projednávány radary na měření rychlosti. Městská policie Valašské Meziříčí disponuje dvěma měřicími jednotkami, které se střídají na sedmi měřicích stanovištích. Zároveň provozuje systém úsekového měření rychlosti v obci Zašová. Letošní statistiky zatím ukazují průměrně 1.100-1.200 přestupků týdně, avšak je nutno podotknout, že velkou roli hraje roční období, počasí a řada dalších faktorů. Při pěkném počasí bylo v květnu v Zašové naměřeno i 700 přestupků jen za víkend. Minulý rok bylo oznámeno přes 31.000 přestupků, letos, když je v provozu nově i měření v Zašové, je to zatím přes 20.000 přestupků, lze tedy na konci roku očekávat okolo 45.000-50.000 přestupků. Ze statistik je ještě zajímavý údaj průjezdnosti, například na ulici Rožnovská (tj. silnice I/35) projede denně i 15.000 – 25.000 vozidel. Měsíční statistiky pak na tomto místě ukazují běžně průjezd více než 400.000 vozidel. Největší provoz je vždy mezi 14-15 hodinou.

#### **7.4 SWOT analýza**

Poslední metodou pro analýzu oblasti dopravy je metoda SWOT analýzy, kdy jsou v následující tabulce představeny silné a slabé stránky, příležitosti a hrozby, se kterými se oblast dopravy ve Valašském Meziříčí potýká. Hlavním podkladem pro sestavení tabulky byla SWOT analýza k oblasti dopravy, která je součástí strategického plánu rozvoje města. Na tento základ navázaly další informace, které vyplývají z dalších dokumentů či z rozhovorů. Jedná se o upravenou SWOT analýzu, kdy není striktně dodržováno rozdělení interních a externích faktorů, přesněji řečeno v příležitostech a hrozbách nejsou uvedeny jen externí faktory, ale příležitosti a hrozby celkově. SWOT analýza je tedy zpracována způsobem, jakým bývá i ve strategických plánech.

Tabulka 9 SWOT analýza oblasti dopravy ve Valašském Meziříčí (vlastní zpracování)

<b>SWOT analýza oblasti dopravy ve Valašském Meziříčí</b>	
<b>Silné stránky</b>	<b>Slabé stránky</b>
Významnost (dopravní uzel)	Chybí obchvat města
MHD zdarma (od června 2022)	Chybí parkovací dům
Ekologická MHD (pohon CNG)	Chybí parkovací místa na sídlištích
Rozvinutá cyklistická infrastruktura	Vzdálenost autobusového a vlakového nádraží
Více druhů dopravy (autobusová i vlaková)	Špatný stav nádražních budov (nejsou v majetku města)
Zavádění moderních trendů do oblasti dopravy (MHD na alternativní pohon, elektromobil ve vlastnictví města, nabíjecí stanice pro elektromobily)	Tranzitní přeprava vedoucí přes město (ničí se vozovky, zhušťuje se provoz na silnicích, není zde odpočívadlo pro kamiony, ti poté zastavují i tam, kde nesmí)
<b>Příležitosti</b>	<b>Hrozby</b>
Vystavění dopravního terminálu (probíhá studie)	Další růst automobilové dopravy a její upřednostňování před MHD
Podpora sdílené mobility (např. bikesharing)	Zhoršení stavu pozemních komunikací a jejich nákladné opravy
Zavedení informačních parkovacích systémů	Nedostatek finančních prostředků pro rozvoj oblasti dopravy

#### 7.4.1 Silné stránky

Silnou stránkou je bezpochyby poloha města, díky kterému je město dopravním uzlem a stává se proto z pohledu dopravy městem významným. Mezi silné stránky patří také MHD, a to hned v několika ohledech – MHD bude od června tohoto roku zdarma, bude se jednat o úplně nové, bezbariérové, celonízkopodlažní autobusy na pohon CNG a budou mít také stejný vzhled. Další pozitivní stránkou dopravy ve Valašském Meziříčí je rozvinutá cyklistická infrastruktura. Ve městě je k dispozici jak autobusová, tak vlaková doprava.

Silnou stránkou dopravy Valašského Meziříčí je zavádění moderních technologií do dopravy, což dokazují nejen ekologické autobusy MHD, ale také umístění nabíjecích stanic pro elektroautomobily ve městě, nabíjecí stanice pro elektrokola či elektromobil ve vlastnictví města.

#### 7.4.2 Slabé stránky

Všechny zdroje se shodly na tom, že největší problém dopravy ve Valašském Meziříčí je chybějící obchvat města. Řešení tohoto problému však není v kompetenci města, nýbrž Ředitelství silnic a dálnic ČR. Slabiny v dopravě představuje obecně parkování – město nemá dostatek parkovacích míst a chybí zde parkovací dům. Cestovatelsky nepohodlná je vzdálenost autobusového a vlakového nádraží. Špatný technický stav nádražních budov je další negativum v oblasti dopravy. Budovy však nejsou ve vlastnictví města, a proto má i v tomto směru město „svázané ruce“. Problémem je také charakter dopravy. Tím, že je Valašské Meziříčí dopravním uzlem, projíždí tudy velké množství nejen aut, ale také například kamionů, tzn. je zde velké množství tranzitní přepravy. Nadměrné náklady však ničí vozovku a zahušťují provoz. V tomto směru může být další slabou stránkou chybějící odpočívadlo.

#### 7.4.3 Příležitosti

Jednou ze slabých stránek dopravy města je vzdálenost mezi autobusovým a vlakovým nádražím, což při kombinované dopravě cestujícím přináší komplikace. Z této slabé stránky však město může (a v současné době se o to také pokouší) udělat příležitost pro zlepšení. Ta je představována vybudováním jednotného dopravního terminálu. Ten je v současné době projektován do oblasti Křižanovy pily. Další příležitosti k rozvoji dopravy mohou vést přes zavádění moderních trendů. Zde je například prostor pro podporu sdílené mobility jízdních kol (bikesharing, neboť tento trend podporuje zdravý životní styl občanů města, které k jeho využívání motivuje ekonomická stránka (pro občany se jedná o bezplatnou službu). Cyklistická doprava je navíc ekologická a v případě, že se tento způsob dopravy občanům zalíbí, uvolní se parkovací místa v centru, kterých má město nedostatek a může se rovněž snížit vytíženost pozemních komunikací a předchází se tak dopravním zácpám. Dalším trendem, na který se může Valašské Meziříčí zaměřit, jsou moderní parkovací systémy.

#### 7.4.4 Hrozby

To, čeho se město obává, je další nárůst automobilové dopravy, která je upřednostňována před MHD. Město se na tuto hrozbu snaží pohotově reagovat, a to prostřednictvím bezplatné městské hromadné dopravy na alternativní pohon. Hrozbu rovněž představuje zhoršení stavu silnic. K tomu však tak hustý provoz, jako je ve Valašském Meziříčí, jednoznačně přispívá a náklady na opravy jsou vysoké. S tím je spojen i poslední bod ohrožení – nedostatek finančních prostředků. Projekty, stavby, opravy a rekonstrukce jsou velmi nákladné a většinu z nich není možné financovat z dotací. Rozvoj dopravy je tedy zajištěn finančními prostředky především z rozpočtu města, který musí pokrýt celou řadu jiných oblastí.

#### 7.5 Zjištění analýzy

Valašské Meziříčí je díky své poloze významným dopravním uzlem jak v železniční, tak silniční dopravě, což se však negativně podepisuje na přetíženému provozu, zejména na obou silnicích I. třídy, které městem prochází. V tomto vidí zaměstnanci města hlavní problém, který by vyřešil pouze obchvat města. Ten, ačkoliv je dlouho plánován, zatím nebyl zrealizován. Další velký problém, jak uvádí snad všechny zdroje informací, je nedostatek parkovacích míst a neexistence parkovacího domu. I přes tyto slabé stránky, je zde celá řada těch silných.

Valašské Meziříčí řadí oblast dopravy mezi prioritní a intenzivně usiluje o její rozvoj. Zajímá se také o moderní trendy v tomto odvětví, a tak je doprava stále modernizována. To dokazuje třeba zájem o elektromobilitu (elektromobil ve vlastnictví města, nabíjecí stanice pro elektromobily, či každoroční srazy elektromobilů). Významný je rozvoj městské hromadné dopravy – ta bude zdarma, aby jí využívalo více občanů města, bude bezbariérová, aby jí mohli užívat všichni občané, a navíc se bude jednat o dopravu ekologickou (autobusy s pohonem CNG). Budována je také cyklistická infrastruktura, ta je rozvinutá podél řeky Bečvy, ale napojit cyklostezky na centrum města se zatím nedaří.

Největší zdroj financování oblasti dopravy představuje rozpočet města, kdy doprava představuje asi 10 % celkového rozpočtu města (jedná se o částku 20-22 mil. Kč/ročně). Na projekty, u kterých je to možné, se snaží město využít dotaci.

Z rozhovorů je vidět jednotný názor k charakteristice města, hlavním problémům i názorům na jejich řešení. Hodně vyzdvihována byla nová MHD, která je považována za klíčovou.

## 8 NÁVRH NA ZLEPŠENÍ DOPRAVY VE VALAŠSKÉM MEZIRÍČÍ

Již v průběhu analýzy byly zvažovány dva návrhy zlepšení, které byly rovněž zmíněny během rozhovorů, a to zavedení bikesharingu a stavba parkovacího domu.

První návrh (bikesharing) měl za cíl podpořit jednu ze silných stránek města, konkrétně rozvinutou cyklistickou infrastrukturu. Toto řešení vychází z následujících faktů:

- Město má vybudovanou cyklistickou infrastrukturu.
- Trend podporuje zdravý životní styl občanů.
- Cyklistická doprava je ekologická.
- Pro občany se jedná o ekonomicky výhodnou službu (bezplatnou).
- Při využívání cyklistické dopavy se uvolňují parkovací místa v centru, kterých je nedostatek.
- Větší využívání cyklistické dopavy snižuje vytíženost komunikací.

Problém však spočívá v tom, že rozvinutá síť cyklostezek je turistického rázu, ale centrum města na cyklostezky napojené není. Proto by tento koncept nebyl v současné situaci příliš efektivní. Další nevýhody jsou vysoká cena a riziko nezájmu ze strany občanů. Z těchto důvodů bude nakonec výstupem této práce druhý návrh, kterým je výstavba parkovacího domu.

### 8.1 Popis návrhu

Jak již bylo několikrát shodně uváděno, velkým problémem, se kterým se Valašské Meziříčí potýká, je nedostatek parkovacích míst a absence parkovacího domu ve městě. Právě z tohoto důvodu bylo k návrhu tohoto řešení hledáno vhodné místo, na kterém by bylo možné vybudovat parkovací dům, nejlépe přímo v centru města. Vzhledem k husté zástavbě se nabízí jako jediné vhodné místo parcela 139/12 (katastrální území Valašské Meziříčí – město). Na této parcele se v současnosti nachází placené parkoviště, což znamená, že účel plochy by se nezměnil, stále by se jednalo o parcelu využívanou k placenému parkování. Co by se však změnilo je kapacita, která by se, dle počtu podlaží parkovacího domu, zdvojnásobila až ztrojnásobila. Zmiňovaná parcela je ve vlastnictví města, nemusel by se tedy řešit její výkup. Výhodou tohoto místa je, že se nachází přímo v centru města. Výměra pozemku je 1.041 m<sup>2</sup>. Snímek parcely je na následujícím obrázku. (Český úřad zeměměřičský a katastrální, ©2004-2022)



Obrázek 7 Snímek z mapy katastru nemovitostí zachycující parcelu 139/12 (vlastní zpracování, zdroj: nahlizenidokn.cuzk.cz)

Při pohledu na snímek se také nabízí otázka, zda vybudovat parkovací dům jen na parcele č. 139/12, nebo i na druhém „křídle“ současného parkoviště a vytvořit tím jeden velký parkovací komplex. Zde je však problém s pozemkem č. 136, tento jako jediný není ve vlastnictví města. Tím by se navýšila cena, nehledě na to, že stavba takového rozměru bude sama o sobě velmi nákladná. K zamyšlení by také zůstalo, zda je takové množství parkovacích míst přímo v centru potřeba. V rámci této práce je proto navrhován parkovací dům pouze na parcele číslo 139/12. (Český úřad zeměměřičský a katastrální, ©2004-2022)

Výstavba tohoto parkovacího domu by mohla navázat na již plánovanou výstavbu parkovacího domu na Křižanově pile, a tyto by mohly tvořit základ pro řešení nedostatku parkovacích míst. Na tento projekt by mohly navázat další, kdy by se postupně vybudovaly parkovací domy také na sídlištích (Štěpánov, Křižná, a další) přesně tak, jak říkal pan Ing. Bc. Jan Camfrla, který v rozhovoru uvedl, že i když je jeden parkovací dům lepší než žádný, celou situaci s nedostatkem parkovacích míst ve městě nevyřeší.

## 8.2 Financování návrhu

Jelikož nastává nové rozpočtové období EU (2021-2027), je možné, že bude vyhlášena dotace, kterou by bylo možné na výstavbu parkovacího domu využít. Pokud by nebylo



možné projekt financovat z externích zdrojů, musely by se použít finanční prostředky z rozpočtu města.

Cenu projektu nelze vykalkulovat bez přesnějších požadavků. Pro představu se lze podívat na již realizované projekty. Ku příkladu již dokončený projekt na vybudování parkovacího domu v městysu Cerhenice, který byl spolufinancován Evropskou unií, poskytuje 98 nových parkovacích míst pro různé druhy osobní dopravy. Celková částka projektu byla 59.704.084 Kč, z toho výše dotace EU byla 50.745.471,40 Kč a zbývajících 8.955.612,60 Kč bylo z veřejných zdrojů ČR. (Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, ©2022)

### **8.3 Rizika návrhu**

Největší problém tohoto návrhu představuje fakt, že se parcela nachází přímo v centru města, tedy také v památkové zóně. Z tohoto důvodu by musela být provedena archeologická studie, která je velmi nákladná. Ještě před začátkem stavby by byly náklady i 10 mil. Kč. (Rozhovor s RNDr. Davidem Černochem, 2022, viz. Příloha P III.)

Další rizika představuje financování návrhu. Výstava parkovacího domu je projekt velmi nákladný a může nastat celá řada situací. Může se stát, že nebude možné na tyto účely čerpat dotace, nebo že město neuspěje při získávání dotace. Návrh se může setkat také s neochotou města investovat.

## ZÁVĚR

Cílů této bakalářské práce bylo hned několik. Nejprve byly v teoretické části představeny pojmy veřejná správa, regionální rozvoj a doprava. K těmto byla přidána ještě kapitola, jež charakterizuje obce. Tímto byl splněn jeden vedlejší cíl práce. Druhým vedlejším cílem bylo představit město Valašské Meziříčí. To bylo představeno v samostatné kapitole na začátku praktické části, kde najdeme informace o poloze města, jeho historii, symbolech, organizační struktuře města a základních rozvojových dokumentech. Taktéž byla provedena demografická a finanční analýza.

Hlavním cílem této bakalářské práce bylo analyzovat současný stav dopravy ve Valašském Meziříčí a navrhnout možnost zlepšení. Analýza dopravy je náplní sedmé kapitoly. V rámci analýzy se postupovalo následovně. Nejprve byly analyzovány internetové stránky města a veřejně přístupné dokumenty. Tyto informace nastínily situaci v oblasti dopravy a poskytly podklady pro přípravu rozhovorů. Polostrukturované rozhovory k oblasti dopravy byly celkem tři, dva z nich měly otázky rozčleněny do tematických okruhů, třetí byl původně jen doplňující, nicméně v průběhu rozhovoru se nabízela celá řada dalších otázek. Na základě výstupů provedených analýz byla vytvořena poslední z nich – SWOT analýza, ve které jsou shrnuty zjištěné silné a slabé stránky, příležitosti a hrozby. Tato metoda byla upravena tím, že nebylo striktně dodržováno rozdělení vnitřních a vnějších faktorů.

Po provedení analýzy dopravy města byl nastíněn návrh na bikesharing, který nakonec nebyl konečný. Za vhodnější byl všemi zúčastněnými považován návrh na výstavbu parkovacího domu v centru města. Právě tomuto návrhu je věnována osmá, a taktéž poslední, kapitola práce.

**SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY**

ANTHOPOULOS, Leonidas G. *Understanding smart cities: a tool for smart government or an industrial trick?*. Cham: Springer, [2017], xv, 293 s. Public administration and information technology. ISBN 9783319570143.

BALETKA, Ladislav, Tomáš BALETKA, Eva ČERMÁKOVÁ a Zdeněk POMKLA. *Valašské Meziříčí*. Praha: NLN, Nakladatelství Lidové noviny, 2017. Dějiny českých, moravských a slezských měst. ISBN 978-80-7422-575-8.

CIBÁKOVÁ, Viera a Ivan MALÝ. *Verejná politika a regionálny rozvoj*. Bratislava: Iura Edition, c2013, 330 s. Ekonómia. ISBN 9788080786571.

ČECHOVÁ, Nela. *Jazyky ve Španělsku a jejich užívání v televizích působících na dvojjazyčných územích*. Praha, 2022. Diplomová práce. Univerzita Karlova, Filozofická fakulta, Ústav románských studií. Vedoucí práce Čermák, Petr.

DRDLA, Pavel. *Osobní doprava regionálního a nadregionálního významu*. Vydání: 3. upravené. Pardubice: Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, 2021, 430 s. ISBN 978-80-7560-361-6.

HENDRYCH, Dušan. *Správní právo: obecná část*. 9. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2016, xxix, 570 s. Academia iuris. ISBN 9788074006241.

HUTTON, Barry. *Planning sustainable transport*. London: Routledge, 2013, x, 430 s. ISBN 9781849713917.

JACKSON, P. M. a C. V. BROWN. *Ekonomie veřejného sektoru*. Praha: Eurolex Bohemia, 2003, 733 s. Ekonomie. ISBN 8086432092.

JÁČ, Ivan. *Jedinečnost obce v regionu*. [Praha]: Professional Publishing, 2010, 203 s. ISBN 9788074310386.

KADERÁBKOVÁ, Jaroslava a Jitka PEKOVÁ. *Územní samospráva – udržitelný rozvoj a finance*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2012, 297 s. ISBN 9788073579104.

KOPECKÝ, Martin. *Správní právo: obecná část*. 2. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2021, xxxiv, 539 s. Právnícké učebnice. ISBN 978-80-7400-820-7.

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

MAIER, Karel. *Udržitelný rozvoj území*. Praha: Grada, 2012, 253 s. ISBN 9788024741987.

MAN, Vlastislav a Karel SCHELLE. *Základy ústavního práva*. 6. dopl. a aktualiz. vyd. Ostrava: Key Publishing, 2013, 255 s. Právo. ISBN 9788074181900.

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.

PEKOVÁ, Jitka, Jaroslav PILNÝ a Marek JETMAR. *Veřejný sektor – řízení a financování*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2012, 485 s. ISBN 9788073579364.

PROVAZNÍKOVÁ, Romana. *Financování měst, obcí a regionů: teorie a praxe*. 3. aktualizované a rozšířené vydání. Praha: Grada Publishing, 2015, 280 s. Finance. ISBN 9788024756080.

ŘÍCHOVÁ, Blanka. *Dějiny Walesu*. Praha: NLN, 2020, 495 s. Dějiny států. ISBN 9788074226991.

SLAVÍK, Jakub. *Smart city v praxi: jak pomocí moderních technologií vytvářet město příjemné k životu a přátelské k podnikání*. Praha: Profi Press, 2017, 144 s. ISBN 9788086726809.

ZELENÝ, Lubomír. *Osobní doprava*. V Praze: C.H. Beck, 2017, xxi, 213 s. ISBN 9788074006814.

**SEZNAM POUŽITÝCH INTERNETOVÝCH ZDROJŮ**

Alokace finančních prostředků IROP. *Ministerstvo pro místní rozvoj* [online]. [cit. 2022-04-12]. Dostupné z: [https://irop.mmr.cz/getmedia/442744be-7552-45d7-9417-167e1bf8cfe9/Alokace-financnich-prostredku-IROP-21-27\\_21012022.pdf.aspx?ext=.pdf](https://irop.mmr.cz/getmedia/442744be-7552-45d7-9417-167e1bf8cfe9/Alokace-financnich-prostredku-IROP-21-27_21012022.pdf.aspx?ext=.pdf)

Boldrini, C., Bruno, R. & Laarabi, M.H. Weak signals in the mobility landscape: car sharing in ten European cities. *EPJ Data Sci.* 8, 7 (2019). Dostupné z: <https://doi.org/10.1140/epjds/s13688-019-0186-8>

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD, *Databáze demografických údajů za vybraná města ČR*. In: czso.cz [online]. © 31. 4. 2021. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/databaze-demografickych-udaju-za-vybrana-mesta-cr>

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD, *Specifikace regionů*. In: czso.cz [online]. © 19. 1. 2012. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/specifikace-regionu>

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD, *Veřejná databáze: Věkové složení obyvatel – základní věkové skupiny (časová řada)*. In: vdb.czso.cz [online]. © 2022. Dostupné z: [https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt&z=T&f=TABULKA&katalog=33156&pvo=DEM02&str=v75&u=v75\\_VUZEMI\\_43\\_545058#w=](https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt&z=T&f=TABULKA&katalog=33156&pvo=DEM02&str=v75&u=v75_VUZEMI_43_545058#w=)

Deutsche Gesellschaft für internationale Zusammenarbeit GmbH, *10 Principles for Sustainable Urban Transport*, In: sutp.org [online]. ©2020. Dostupné z: <https://sutp.org/publications/10-principles-for-sustainable-urban-transport/#>

Informace o pozemku | Nahlížení do katastru nemovitostí. Úvodní stránka | Nahlížení do katastru nemovitostí [online]. Copyright © 2004 [cit. 18.05.2022]. Dostupné z: [https://nahlizeniidokn.cuzk.cz/ZobrazObjekt.aspx?encrypted=17zZwpEdR-3xy3GnPzck3M29XV\\_mHzCHAGrJiGfFF34z\\_RvG-6gKILi\\_JuUbtwTScBN9RNRsXbZtcJOX3O4mEXQiwEgSlRqRf1g3hZZfJ2gAf5PB4PZc3mOKrwGmi5R\\_cQoIFsd\\_W0amZn19GII6dzH09RvqjF5KeJAGRGhE0pgo7Ccp1BsdTQ u1LSIOyKA91G0CFz7Hs\\_rJe9yz3Z16bc2NnWFLgHJGVAa5uxHFsZUzmL4Fv5IBTTRz fdSVvcCzmAwXQNd6Cbaq6tg6MF\\_rBiDAn7FglEw7AeH1Vlr3dHzQL24tpgssrNYTva5v17OwpLxq8y0Ews9Re0P8uzxE4AM8WaRw17Xv0tkF7p5Q8GxCf5F-IGJqFggMKFKjd7ulUdejgoPTb3mst9qNnVUMBekNjprkWjEATotOG8pyMJ4LUX-](https://nahlizeniidokn.cuzk.cz/ZobrazObjekt.aspx?encrypted=17zZwpEdR-3xy3GnPzck3M29XV_mHzCHAGrJiGfFF34z_RvG-6gKILi_JuUbtwTScBN9RNRsXbZtcJOX3O4mEXQiwEgSlRqRf1g3hZZfJ2gAf5PB4PZc3mOKrwGmi5R_cQoIFsd_W0amZn19GII6dzH09RvqjF5KeJAGRGhE0pgo7Ccp1BsdTQ u1LSIOyKA91G0CFz7Hs_rJe9yz3Z16bc2NnWFLgHJGVAa5uxHFsZUzmL4Fv5IBTTRz fdSVvcCzmAwXQNd6Cbaq6tg6MF_rBiDAn7FglEw7AeH1Vlr3dHzQL24tpgssrNYTva5v17OwpLxq8y0Ews9Re0P8uzxE4AM8WaRw17Xv0tkF7p5Q8GxCf5F-IGJqFggMKFKjd7ulUdejgoPTb3mst9qNnVUMBekNjprkWjEATotOG8pyMJ4LUX-)

[1vmLH9Aud9DtCr89Uc2r0b5yd3Led7eyk7kIx3HpsGEg4qoAYcVFEHWFRGVhMe4DLX-k3bu8EF\\_ZvsZxiVp-TduDXPuf3SwSR1GL\\_Pm2KKnMxnE](#)

INFORMAČNÍ WEB ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ, *NUTS*. In: portal.uur.cz [online]. © 13. 4. 2020. Dostupné z: <http://portal.uur.cz/spravni-usporadani-cr-organy-uzemniho-planovani/nuts.asp>

Ing. Josef Matocha: Valašské Meziříčí. *Valašské Meziříčí: Titulní stránka* [online]. Dostupné z: <https://www.valasskemezirici.cz/ing-josef-matocha/o-1107>

Integrovaný regionální operační program 2021-2027. *Ministerstvo pro místní rozvoj* [online]. [cit. 2022-04-12]. Dostupné z: [https://irop.mmr.cz/getmedia/b34dd9a9-cbad-47f1-98da-84e5f7719bcd/PD-IROP-2021-2027\\_20220118.pdf.aspx?ext=.pdf](https://irop.mmr.cz/getmedia/b34dd9a9-cbad-47f1-98da-84e5f7719bcd/PD-IROP-2021-2027_20220118.pdf.aspx?ext=.pdf)

IROP – Ministerstvo pro místní rozvoj ČR – Parkovací dům Cerhenice. Object moved [online]. Copyright ©2022 Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, všechna práva vyhrazena [cit. 18.05.2022]. Dostupné z: <https://irop.mmr.cz/cs/projekty/06-1-konkurenceschopne,-dostupne-a-bezpecne-region/parkovaci-dum-cerhenice>

Mas Rožnovsko, z.s. (MASR) | masroznovsko.cz. Úvod | masroznovsko.cz [online]. Copyright © 2022 Místní akční skupina Rožnovsko, z.s., [cit. 15.05.2022]. Dostupné z: <https://www.masroznovsko.cz/mas-roznovsko-zs-masr>

MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR, *Jak využít chytrá řešení ve vašem městě?* In: mmr.cz [online]. ©2022. Dostupné z: <https://mmr.cz/cs/microsites/sc/smart-cities>

Monitor Státní Pokladny. *Monitor Státní Pokladny* [online]. Dostupné z: <https://monitor.statnipokladna.cz/ucetni-jednotka/00304387/prehled?rad=t&obdobi=2203>

Monitoring hospodaření územních samosprávných celků | Hospodaření obcí | Ministerstvo financí ČR. Ministerstvo financí ČR [online]. Vydáno: 20. 8. 2018. Copyright © 2005 [cit. 21.04.2022]. Dostupné z: [https://www.mfcr.cz/cs/verejny-sektor/uzemni-rozpocety/hospodareni-obci/monitoring-hospodareni-uzemnich-samospra?fbclid=IwAR1txuOioKGO1C5yKzHYXRW8z8mir2qhVE0GCMRXKzfTjOJYy\\_uawemijPg](https://www.mfcr.cz/cs/verejny-sektor/uzemni-rozpocety/hospodareni-obci/monitoring-hospodareni-uzemnich-samospra?fbclid=IwAR1txuOioKGO1C5yKzHYXRW8z8mir2qhVE0GCMRXKzfTjOJYy_uawemijPg)

Logo Meziříčany neohromilo, přijde jim drahé a směšné – Valašský deník. *Valašský deník – informace, které jsou vám nejbliž* [online]. Copyright © [cit. 19.05.2022]. Dostupné z:

[https://valassky.denik.cz/zpravy\\_region/logo-meziricany-neohromilo-prijde-jim-drahe-a-smesne-20161213.html](https://valassky.denik.cz/zpravy_region/logo-meziricany-neohromilo-prijde-jim-drahe-a-smesne-20161213.html)

Organizační struktura úřadu: Valašské Meziříčí. *Valašské Meziříčí: Titulní stránka* [online]. Dostupné z: <https://www.valasskemezirici.cz/organizacni-struktura-uradu/ds-1194>

O sdružení. *Valašsko – příroda, tradice a skvělé jídlo* [online]. Copyright ©2022, Sdružení obcí Mikroregionu Vsetínsko [cit. 15.05.2022]. Dostupné z: <https://www.visit-valassko.cz/o-sdruzeni->

O svazku Archives – Mikroregion. *Mikroregion – Dobrovolný svazek obcí Mikroregion Valašskomeziříčsko–Kelečsko* [online]. Dostupné z: <https://www.meziricsko.cz/category/o-svazku/>

Strategické dokumenty města: Rozvoj města: Valašské Meziříčí. *Valašské Meziříčí: Titulní stránka* [online]. Dostupné z: <https://www.valasskemezirici.cz/strategie-dokumenty-mesta/ds-2860/archiv=1&p1=17903>

Valašské Meziříčí, *Historie*. In: [valasskemezirici.cz](http://www.valasskemezirici.cz) [online]. [cit. 2022-05-10]. Dostupné z: <https://www.valasskemezirici.cz/historie/ds-1004/archiv=0&p1=17576>

Valašské Meziříčí, *Strategický plán rozvoje města Valašské Meziříčí 2021-2027, Analytická část*. In: [valasskemezirici.cz](http://www.valasskemezirici.cz) [online]. © 15. 4. 2021. Dostupné z: [https://www.valasskemezirici.cz/assets/File.ashx?id\\_org=17636&id\\_dokumenty=45941](https://www.valasskemezirici.cz/assets/File.ashx?id_org=17636&id_dokumenty=45941)

ŽÁKOVÁ, Pavlína. *Státní rozpočet 2014 v kostce – Informační příručka Ministerstva financí České republiky* [online]. Praha: Ministerstvo financí České republiky, © 31. 3. 2014. Dostupné z: [https://www.mfcr.cz/assets/cs/media/Informacni-letak\\_2014\\_Statni-rozpocet-v-kostce\\_II.pdf](https://www.mfcr.cz/assets/cs/media/Informacni-letak_2014_Statni-rozpocet-v-kostce_II.pdf)

**SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK**

©	copyright
Atd.	a tak dále
Atpod.	a tak podobně
ČR	Česká republika
ČSAD	Československá státní automobilová doprava
EU	Evropská unie
Kč	Koruna česká
MASR	Místní akční skupina Rožnovsko
MHD	Městská hromadná doprava
Mld.	miliarda
Např.	například
Pozn.	poznámka
Př.	příklad
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
ŘSZK	Ředitelství silnic Zlínského kraje
S.	strana
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
Tis.	tisíc
Tj.	to je
Tzn.	to znamená
Tzv.	takzvaně
Vč.	včetně
VES	Veřejná správa
VM	Valašské Meziříčí



**SEZNAM OBRÁZKŮ**

Obrázek 1 Schéma struktury veřejné správy (vlastní zpracování dle Pekové, 2012, s. 112) .....	14
Obrázek 2 Působnost územních samosprávných celků (vlastní zpracování dle Pekové, 2012, s. 112).....	16
Obrázek 3 Pilíře udržitelného rozvoje (vlastní zpracování dle Jáče, 2010, s. 136) .....	21
Obrázek 4 Komponenty Smart City (vlastní zpracování dle Anthopoulose, 2017, s. 13)...	28
Obrázek 5 Valašské Meziříčí na mapě České republiky (vlastní zpracování).....	37
Obrázek 6 Logo města Valašské Meziříčí (zdroj: Valašské Meziříčí, ©2017) .....	39
Obrázek 7 Snímek z mapy katastru nemovitostí zachycující parcelu 139/12 (vlastní zpracování, zdroj: nahlizenidokn.cuzk.cz) .....	68

**SEZNAM TABULEK**

Tabulka 1 Klasifikace NUTS (vlastní zpracování podle Informačního webu územního plánování, ©2020) .....	19
Tabulka 2 Členové Rady města Valašské Meziříčí 2018-2022 (vlastní zpracování, zdroj dat: valasskemezirci.cz).....	45
Tabulka 3 Členové Zastupitelstva města Valašské Meziříčí 2018-2022 (vlastní zpracování, zdroj dat: valasskemezirci.cz).....	46
Tabulka 4 Seznam odborů Městského úřadu ve Valašském Meziříčí (vlastní zpracování, zdroj dat: valasskemezirci.cz).....	47
Tabulka 5: Příjmy a výdaje města Valašské Meziříčí v letech 2012-2021 (vlastní zpracování, zdroj dat: monitor.statnipokladna.cz) .....	49
Tabulka 6 Hospodaření města Valašské Meziříčí v letech 2012-2021 (vlastní zpracování, zdroj dat: monitor.statnipokladna.cz) .....	50
Tabulka 7 Základní položky z rozvahy města Valašské Meziříčí v letech 2012-2021 (vlastní zpracování, zdroj dat: monitor.statnipokladna.cz).....	52
Tabulka 8 Monitorující ukazatele v letech 2012-2021 (vlastní zpracování, zdroj dat: monitor.statnipokladna.cz).....	53
Tabulka 9 SWOT analýza oblasti dopravy ve Valašském Meziříčí (vlastní zpracování) ...	64

**SEZNAM GRAFŮ**

Graf 1 Vývoj počtu obyvatel (vlastní zpracování, zdroj dat: ČSÚ, ©2021).....	41
Graf 2 Věková struktura obyvatelstva (vlastní zpracování, zdroj dat: ČSÚ, ©2021) .....	41
Graf 3 Průměrný věk obyvatel (vlastní zpracování, zdroj dat: ČSÚ, ©2021).....	42
Graf 4 Přirozený přírůstek/úbytek obyvatel (vlastní zpracování, zdroj dat: ČSÚ, ©2021).	43
Graf 5 Migrace obyvatelstva (vlastní zpracování, zdroj dat: ČSÚ, ©2021).....	44
Graf 6 Složení obyvatelstva dle pohlaví (vlastní zpracování, zdroj dat: ČSÚ, ©2021) .....	44
Graf 7 Vývoj salda v letech 2012-2021 (vlastní zpracování, zdroj dat: monitor.statnipokladna.cz).....	50
Graf 8 Vývoj výsledku hospodaření v letech 2012-2021 (vlastní zpracování, zdroj dat: monitor.statnipokladna.cz).....	51
Graf 9 Výdaje na oblast dopravy ve Valašském Meziříčí v letech 2012-2021 (vlastní zpracování, zdroj dat: monitor.statnipokladna.cz).....	54

## SEZNAM PŘÍLOH

Příloha P I: Rozhovor s Mgr. Zdeňkem Pomklou, Státní okresní archiv Vsetín

Příloha P II: Rozhovor s Ing. Dagmar Hermannovou, Odbor komunálních služeb, referent – správa místních komunikací a MHD

Příloha P III: Rozhovor s RNDr. Davidem Černochem, Odbor komunálních služeb, vedoucí odboru

Příloha P IV: Rozhovor s Ing. Bc. Janem Camflou, Městská policie Valašské Meziříčí, ředitel

## **PŘÍLOHA P I: ROZHOVOR S MGR. ZDEŇKEM POMKLOU, STÁTNÍ OKRESNÍ ARCHIV VSETÍN**

1. Jak a kdy vzniklo město Valašské Meziříčí?

*„Město Valašské Meziříčí vzniklo sloučením dvou měst, Valašského Meziříčí a Krásna nad Bečvou v roce 1924. První písemná zmínka o Valašském Meziříčí je z roku 1297 a v roce 1377 se již o Valašském Meziříčí píše jako o městě. První zmínka o Krásnu se datuje k roku 1299 a povýšeno na městečko bylo Krásno roku 1491.“*

2. Jak se město rozvíjelo?

*„Jak ve Valašském Meziříčí, tak Krásně se rozvíjel obchod a řemesla. Dá se říci, že vedení města Valašské Meziříčí bylo spíše konzervativní a dlouho zde převažovala řemeslná výroba, kdežto sousedící Krásno bylo od druhé poloviny 19. století městem průmyslovým, kde sídlilo několik větších podniků.“*

3. Kdybyste měl krátce představit historii dopravy ve Valašském Meziříčí, co byste uvedl?

*„Valašské Meziříčí vždy patřilo mezi důležité dopravní uzly, na železnici bylo připojeno už v roce 1884. Toto připojení bylo velmi důležité, protože napomohlo rozvoji průmyslu, zejména v Krásně. Také během obou válek byly ve městě umístěny vojenské nemocnice, lazarety a karantenní stanice. Je zajímavé, že až do roku 1937 zde byla 2 vlaková nádraží, zůstalo to původně krásenské.“*

4. Když jste začal o železniční dopravě, můžete zmínit také něco o historii autobusové dopravy či MHD?

*„Autobusovou dopravu do roku 1945 zajišťovali výhradně soukromníci. V roce 1949 byl založen samostatný národní podnik Československá státní automobilová doprava (ČSAD), která ve Valašském Meziříčí začínala se 6 autobusy. Městská doprava byla zřízena později, tvořily jí ze začátku 3 linky – směr Krhová, směr Křivé a k Tonaku. V roce 1969 bylo dáno do provozu ještě nedostavěné autobusové nádraží. Už tehdy si občané stěžovali na velkou vzdálenost k vlakovému nádraží. Až do roku 1984 autobusová doprava měla stanoviště na náměstí.“*

## **PŘÍLOHA P II: ROZHOVOR S ING. DAGMAR HERMANNOVOU, ODBOR KOMUNÁLNÍCH SLUŽEB, REFERENT – SPRÁVA MÍSTNÍCH KOMUNIKACÍ A MHD**

### **První okruh otázek – charakteristika dopravy ve Valašském Meziříčí:**

1. Charakterizujte dopravu ve Valašském Meziříčí vlastními slovy.

*„Co se týká osobní a nákladní automobilové dopravy, je Valašské Meziříčí dopravním uzlem, což je značně vidět jak na komunikacích I. – III. třídy, tak na místních komunikacích, a to hlavně v ranních a odpoledních hodinách, v pátek pak celodenně. Co se týká MHD, trůufám si říci, že se nám daří pokrýt potřeby občanů, i když samozřejmě nelze vyhovět úplně každému.“*

2. Čím je pro doprava ve Valašském Meziříčí typická?

*„Ve špičkách kolony.“*

3. Jakou roli sehrává oblast dopravy v rámci rozvoje města?

*„K rozvoji města by z pohledu dopravy významně pomohl dlouho plánovaný obchvat, nicméně tato stavba je zatím v nedohlednu. Dále město řeší možnosti dalších parkovacích míst, parkovací dům nebo rozšíření parkovišť v jednotlivých oblastech města.“*

### **Druhý okruh otázek – personální zajištění oblasti dopravy:**

1. Kdo má na starosti dopravu ve Valašském Meziříčí?

*„Silnice I. třídy, které protínají město, spravuje Ředitelství silnic a dálnic. Správu komunikací II. a III. třídy zajišťuje Ředitelství silnic Zlínského kraje. Správcem místních komunikací je město Valašské Meziříčí, v rámci kterého to má na starosti Odbor komunálních služeb.“*

2. Jaký je aktuální personální stav v řešené oblasti? Hledá město nové pracovníky nebo je aktuální stav vyhovující?

*„Správu a údržbu místních komunikací zadává město jednotlivým firmám. Na postech úředníků jsou stavy zatím dostačující.“*

### **Třetí okruh otázek – financování dopravy ve Valašském Meziříčí:**

1. Jak vnímáte investování do dopravy ze strany města? Myslíte si, že město do oblasti dopravy investuje dostatečně?

*„Mohu mluvit pouze za místní komunikace, kde město investuje do výše svých finančních možností. Jako správce komunikací bych dovedla opravit i za více peněz, ale musí být podělení všichni správci. Co se týká MHD, bude od června letošního roku opět pro všechny cestující zdarma, a to ve zbrusu nových klimatizovaných, celonízkopodlažních autobusech na CNG pohon.“*

2. Využíváte externí zdroje, ku příkladu dotace?

*„Na opravy komunikací nikoli. V několika případech se podaří získat dotace na budování nových cest, chodníků, cyklostezek apod. V MHD se nám nepoštětilo, aby byla vypsána dotace v čase, kdy jsme soutěžili nového dopravce. Nicméně smluvně je ošetřeno, že pokud by dotace vyšla, využijeme ji.“*

#### **Čtvrtý okruh otázek – modernizace dopravy**

1. Ve strategickém dokumentu města často zmiňujete moderní trendy a koncept chytrého města. Co si pod těmito pojmy představíte? Co pro město znamenají dopravní trendy?

*„Co to znamená pro město je otázka spíše politická, vhodná například pro pana starostu, nicméně za mě spočívá modernizace dopravy v odstraňování bariér pro tělesně postižené občany, další budování cyklo dopravy a v neposlední řadě i MHD zdarma, abychom dostali co největší počet řidičů do autobusů a ulevili tím městu. Probíhá také modernizace dětského dopravního hřiště, abychom připravili ty nejmenší na hustý provoz ve městě.“*

2. Jaké jsou motivy pro zavádění moderních trendů? Jaké benefity to přináší?

*„Dalo by se říci spokojenost lidí ve městě, vzdělávání dětí a bezpečnost chodců a cyklistů na území města.“*

3. Jaké jsou naopak hlavní zápory, negativa či bariéry zavádění moderních trendů?

*„V současné době asi jen finance.“*

4. Ve strategickém dokumentu se rovněž dočteme, že město Valašské Meziříčí usiluje o zavádění a rozšiřování alternativních forem dopravy a pohonů. Jak v tomto případě město postupuje?

*„Jak již bylo zmíněno, proběhlo výběrové řízení na nového dopravce MHD, kde město požadovalo CNG autobusy, které se také podařilo vysoutěžit. Po městě je také vybudováno pár nabíjecích stanic pro elektromobily. Na cyklostezce by měla být obsazena nabíječka pro elektrokola. Dále město pořádá každoročně sraz elektromobilů, kde se sjíždějí elektromobily z celého okolí, řekla bych i republiky. Jeden elektromobil slouží městu i jako služební vůz.“*

#### **Pátý okruh otázek – doplňující otázky**

1. Kdybyste měla uvést, v čem je doprava ve Valašském Meziříčí jedinečná, co byste řekla?

*„Jedinečná? Moderními CNG autobusy, MHD zdarma, poměrně dobře protkanou sítí cyklostezek a napojením na cyklostezky do dalších měst.“*

2. Jak ovlivnily události posledních let (myšleno pandemie Covid-19, válka na Ukrajině, zdražení energií) oblast dopravy? Jaký to mělo vliv na financování či na obyvatele?

*„Během nouzového stavu jezdili cestující v MHD zdarma, zhruba půl roku. Co se týká automobilové a nákladní dopravy ve městě, tak ta v prvních měsících všech vln pandemie, kdy byly vyhlášeny zákazy vycházení, značně ubyla, nicméně po mírném uvolnění omezení se auta vrátila zpět do provozu města. Finančně to postihlo město stejně jako každou obec v příjmech, ale co se týká dopravy, ta asi nebyla žádným způsobem omezena, byly pouze zrušeny 2 školní spoje, jinak zůstal jízdní řád beze změn.“*

3. Co jsou v současné době největší priority?

*„Pro letošní rok jsou naplánovány různé projekty, např. společné pásy pro cyklisty a chodce na ul. M. Alše a Záhumení. Dále se letos opraví chodníky za domovem seniorů na ul. Tolstého a u penzionu na ul. J. K. Tyla a také autobusová zastávka a chodník na ul. Sokolská. Nově bude také vybudován propojovací chodník na ul. Na Vyhlídce a na Choryňské Lhotě. Na další roky jsou nachystány další projekty se stavebním povolením na chodníky na ul. U Vodojemu, podél I/57 na Dolním Brňově, na ul. Sokolská atd. Co se týká MHD, nové autobusy a dopravu zdarma jsem již zmiňovala. V nejbližší době se budeme snažit zavést MHD i do jednoho z největších sídlišť ve městě – Vyhlídka, aby bylo pokryto větší území města. Autobus bychom zde chtěli vést ul. Králova, Příční a Palackého a nyní probíhá studie*



*na vybudování zastávek na těchto ulicích, kde bude brán ohled na to, že jsou zde základní, mateřská i střední škola.“*

4. Zapojují se obyvatelé města do rozvoje dopravy? Pokud ano, jakým způsobem?

*„Veškeré podněty prověřujeme, a pokud jsou opodstatněné a řešitelné, řešíme je za pochodu.“*

5. Zvažujete vytvoření generelu dopravy nebo jiného dokumentu zaměřeného pouze na oblast dopravy?

*„Vycházíme z Generelu dopravy Zlínského kraje, který se dá napasovat i na dopravu ve Valašském Meziříčí. Generel, který je na odboru komunálních služeb, postupně aktualizujeme.“*

#### **Šestý okruh otázek – organizační struktura v oblasti dopravy:**

1. Jaké jsou klíčové útvary v organizační struktuře města Valašské Meziříčí, jenž se dotýkají oblasti dopravy?

*„Jedná se o Dopravní komisi Rady města, Odbor komunálních služeb, Odbor dopravně správních agend, částečně také Odbor přestupkový a mimo městský úřad ještě Městská policie Valašské Meziříčí.“*

2. Můžete představit Dopravní komisi Rady města?

*„Dopravní komise Rady města (před rokem 2019 Dopravní výbor zastupitelstva města) je komise, která se schází přibližně jednou za čtvrt roku (mimo covidové období, kdy bylo jednání per rollam). Dopravní komise projednává body spojené s dopravou ve městě, kdy například rozhoduje o povolení či naopak zamítnutí požadavků občanů nebo firem na osazení dopravního značení případně dopravního zrcadla. Řeší se zde rovněž městská hromadná doprava, radary ve městě a další záležitosti spojené s dopravou.“*

3. Kdo se účastní jednání Dopravní komise Rady města?

*„Na jednání jsou předseda a členové z řad zastupitelů, ředitel městské policie, vedoucí Odboru dopravně správních agend, vedoucí Odboru komunálních služeb a já jako zapisovatelka. Přítomna je také gestorka komise, místostarostka PaedDr. Yvona Wojaczková.“*

4. Můžete krátce popsat činnost Odboru komunálních služeb?

*„Odbor komunálních služeb se zabývá správou a údržbou komunikací, městskou hromadnou dopravou, zimní údržbou a jarní očištěnou komunikací, veřejným osvětlením, odpadovým hospodářstvím, městskou zelení, správou dětských hřišť, správou hřbitova, dešťovou kanalizací a dalším.“*

5. Zmínila jste Odbor dopravně správních agend, ten vykonává jen přenesenou působnost, nebo činí úkony i v rámci samosprávy?

*„Odbor dopravně správních agend vykonává nejen rozšířenou působnost, v rámci které například vydává řidičské průkazy, ale také činí úkony v rámci samostatné působnosti, kdy ku příkladu uděluje povolení ke zvláštnímu užívání komunikací (př. stavební práce), dále vydává povolení uzavírky a stanovení přechodné a místní úpravy provozu (tj. např. povolení obsazení přechodných nebo stálých dopravních značek a zařízení). Tento odbor má také na starosti akce jako BESIP.“*

6. Když jste řekla, že se dopravy ve Valašském Meziříčí dotýká částečně i Odbor přestupkový, myslela jste tím vybírání pokut?

*„Ano, Odbor přestupkový je posledním odborem, jehož činnost se dotýká oblasti dopravy, a to tak, že vymáhá pokuty za překročení rychlosti, což ve Valašském Meziříčí zachycují hlavně radary.“*

## **PŘÍLOHA P III: ROZHOVOR S RNDR. DAVIDEM ČERNOCHEM, ODBOR KOMUNÁLNÍCH SLUŽEB, VEDOUCÍ ODBORU**

### **První okruh otázek – charakteristika dopravy ve Valašském Meziříčí:**

1. V čem vidíte největší problémy či nedostatky v dopravě ve Valašském Meziříčí?

*„Je to samozřejmě absence obchvatu, to je zásadní. V současné době se začala dělat Palačovská spojka, za což jsme všichni velmi rádi, ta sice nenahradí obchvat města, ale určitě dopravě ve Valašském Meziříčí trochu pomůže. Doprava je tady zahuštěna především na silnicích prvních tříd (tj. I/57 a I/35). Co se týká MHD, to si myslíme, že máme vychytané. Od 12. 6. 2022 bude MHD zdarma, za což jsme rádi, neboť si myslíme, že lidi patří do autobusů a ne do aut. Právě touto cestou se snažím zklidnit celkovou dopravu ve městě.“*

2. Jaké jsou hlavní bariéry rozvoje dopravy ve Valašském Meziříčí?

*„Samozřejmě jsou to finance, a to jak na městě, tak na ŘSD ČR i ŘSZK. Všichni tito správci komunikací bojují ohledně financí každý rok a každým rokem je to horší. Druhý problém v rozvoji dopravy, i když toto není úplně případ našeho města, je nepřipravenost staveb projekčně, kdy projektová příprava liniových staveb i celý ten proces je tak zdoluhavý, že třeba jeden chodník v Hrachovci nám trvá vyřídit tři roky. Za ty tři roky se ale situace změní, jak v rámci dotačních možností, tak všeho okolo, jako jsou třeba ceny stavebního materiálu. Takže když my to začneme chystat v roce 2019, tak v roce 2023 to je hotové, a to, co jsme předpokládali vybudovat za částku 10 mil. Kč, jsme najednou na 30. mil. Kč. Takže v rozvoji dopravy osobně vidím dva problémy, a to finance a složitá administrativa projektů (u liniových staveb, u budov to tak složité není).“*

3. Je na rozvoj dopravy ve Valašském Meziříčí kladen velký důraz? Je oblast dopravy brána jako priorita?

*„To je složitá otázka. Město jako takové nemůže celou řadu věcí ovlivnit, viz. třeba ten obchvat, v těchto případech můžeme pouze usilovat o to, aby to řešil příslušný orgán (u obchvatu ŘSD ČR). Co se týká věcí, které má město ve svých rukou, myslím si, že je doprava brána jako jedna z prioritních oblastí.“*

4. Z jakých zdrojů je doprava financována?

*„Hlavní je rozpočet města, který se schvaluje vždy na rok. Další velký podíl na financování má Státní fond dopravní infrastruktury. Z tohoto fondu jsou každoročně financovány dva projekty (jeden chodník a jeden cyklochodník nebo cyklostezka). Právě toho my jako město využíváme a každý rok se snažíme dva projekty, jeden chodník a jedno cyklo, nachystat a vždy o podporu žádáme. Za posledních deset let (snad až na výjimku jednoho roku) máme vždy jeden nebo dva projekty spolufinancované SFDI. Další významný zdroj je tzv. MASka, ve které dostaneme „balík peněz“, a je jen na nás, jak jej využijeme. Také v rámci Regenerace panelových sídlišť, která se netýká dopravy, ale vlastně týká, protože jsou zde nová parkoviště, nové chodníky, nové komunikace, takže také tady si skoro každoročně sáhneme na dotaci cca 6 mil. Kč. Bez výše zmíněných dotací bychom nepostavili půlku věcí, to Vám můžu říct úplně otevřeně.“*

#### **Druhý okruh otázek – konkrétní projekty či záměry:**

1. Už několik let se mluví o obchvatu města, proč dosud nebyl zrealizován?

*„Tato otázka asi není úplně na mě. Obchvat není v kompetenci města, ale Ředitelství silnic a dálnic ČR. Já si myslím, že je to zase o administrativě. U takových staveb je náročné vykupování pozemků nebo vyvlastňování atpod.“*

2. V jakém stádiu jsou plány vybudovat autobusové nádraží v blízkosti vlakového nádraží (území Křižanova pily)?

*„Ano, Křižanova pila. K nastínění situace. Ve Valašském Meziříčí jsou tři autobusová nádraží – Stanoviště MHD u náměstí, dále máme konečně po 20ti letech vykoupený přednádražní prostor před Českými drahami, a pak máme hlavní autobusové nádraží, které ale bohužel není ve vlastnictví města, ale ve vlastnictví Z-Group bus a. s. (do roku 2020 ČSAD). Jen pro zajímavost, po vysoutěžení nového dopravce MHD jsme museli odklonit z tohoto nádraží všechny linky městské hromadné dopravy a nebude tu ani jedna zastávka MHD. Na toto nádraží bohužel musí zajiždět doprava příměstská, za což Zlínský kraj platí nemalé peníze (za každý vjezd autobusu jsou to opravdu velké částky). Právě tomu, jsme se chtěli vyvarovat tím, že vybudujeme nové autobusové nádraží právě na Křižanově pile. Abych odpověděl, v jakém stádiu jsou tyto plány – máme udělanou teprve urbanistickou studii (zjednodušeně máme rozmístění baráků), druhou fází bude architektonická studie (zjednodušeně už budeme chtít ten barák/terminál). Tento terminál bude úzce spjat s novým městským úřadem.“*

*Celý projekt je navržen jako jeden propojený systém. Když budu velký optimista, do pěti let bychom zde chtěli mít vybudovaný vlastní dopravní terminál, který by využívaly autobusy příměstské dopravy (které už by nezajížděly na soukromé autobusové nádraží). Toto nové nádraží by mělo být podchodem propojeno s nádražím Českých drah (vlakovým nádražím), takže by bylo všechno, co chceme mít pohromadě na jednom místě. Znovu říkám, že se domnívám, že dřív jak za 5 let to nebude, každopádně vize tu je, kroky se podnikají, pozemky se vykoupily, takže věřím, že je to na dobré cestě. “*

3. Proč se vybuďovalo nové autobusové nádraží, když jsou plány vybudovat nádraží na jiném místě?

*„S tím nemělo město nic společného, jak jsem již říkal, toto nádraží není naše, město na to nedalo ani korunu a celé to bylo v režii soukromého subjektu. Vím jen, že jak se tam stavěl Penny market, muselo se nádraží zmenšit. “*

### **Třetí okruh otázek – městská hromadná doprava:**

1. Od června tohoto roku bude ve Valašském Meziříčí MHD zdarma, z čeho budou pokryty náklady na zabezpečení městské hromadné dopravy?

*„No, říká se, že z výběru radarů, ale není to úplně pravda. Já už na začátku roku musím mít vyčíslené, kolik bude stát zajištění MHD (jen pro představu tato částka se pohybuje v rozmezí 20-22 mil. Kč/ročně), ale v tu chvíli nevím, jaké budou výběry za radary. Samozřejmě výběry z radarů jsou příjmem městského rozpočtu, ze kterého se MHD hradí, ale nelze říct, že radary zaplatí městskou hromadnou dopravu. Co k tomu můžu říct je, že na to není žádná dotace, jsou to finanční prostředky města. K tomu, že bude MHD zdarma, můžu dodat to, že tržby z jízdenek dělají cca 1,5-2 mil. Kč., což v tom objemu může být bráno jako zanedbatelná částka. Je to asi 10 % celkových nákladů města. Podle nás je lepší mít autobusy narvané lidmi, kdy je přepraveno milion lidí, než ať jezdí 300.000 lidí a vydělají se na tom 2 mil. Kč. Takže chceme plné autobusy i za cenu ušlých tržeb 2 mil. Kč. “*

2. Nově budou městskou hromadnou dopravu zajišťovat autobusy s pohonem na CNG, proč město vybralo právě tuto alternativu a nesáhlo například po elektrobusech?

*„Elektrobuses jsou dle mého názoru slepá ulička, a to hned z několika důvodů – pořizovací cena obrovská, baterie, která vydrží 2 roky, stojí např. 2 mil., elektrobuses mají slabší výkon, takže třeba kopec, jak je Juřinka by nevyjel. Takže my jsme nad elektrobuses ani neuvažovali. Váhali jsme mezi pohonem*

*CNG a Dieselem 6. Co se týká ceny, rozdíl tam není zas tak velký. Při srovnání emisí jsou obě alternativy srovnatelné, ale plyn se lépe „prodává“ politicky. Když se řekne pohon CNG, zní to pro veřejnost lépe než diesel, i když zátěž pro životní prostředí je srovnatelná.“*

3. Můžete blíže představit novou městskou hromadnou dopravu?

*„Nového dopravce se našťastí podařilo vysoutěžit dle našich představ, vyhrála to firma TQM, která zajistí autobusy na plyn (CNG pohon). Samozřejmě před dvěma lety, kdy jsme požadovali CNG pohon nikdo nevěděl, že přijde takové zdražení, takže teď bojujeme s nárůstem ceny plynu, ale za moderní a ekologickou MHD jsme rádi. Autobusy budou celonízkopodlažní, budou úplně nové, budou mít jednotný vzhled, jezdit na všech linkách a bude to na 10 let. Autobusy budou jak pro sluchově postižené, tak pro vozičkáře – bezbariérové, budou tam všechny ty „čudlíky“, takže ten komfort pro cestující bude vysoký.“*

**Čtvrtý okruh otázek – doplňující informace:**

1. Když byla řeč o příměstské dopravě, tu zajišťuje také město?

*„Ne. Co se týká příměstské dopravy, platíme jen 100 Kč za občana Zlínskému kraji. Příměstskou dopravu také zajišťují autobusy firmy TQM.“*

2. Město má ve svém vlastnictví jeden elektromobil, k čemu je využíván?

*„Slouží jako služební vůz všem a je na něj online objednávací systém. O víkendech s ním jezdí i třeba městská policie. Ještě pro doplnění, když už se ptáte na elektromobilitu, ve městě máme několik nabíjecích stanic, a nedávno jsme si dali tu práci a požádali ČEZ o statistiku. Zjistili jsme, že za rok si tam nabili auto čtyři lidi. Takže asi tak.“*

**Pátý okruh otázek – zhodnocení zvažovaných návrhů:**

1. Ráda bych se Vás zeptala na názor na mé současné nápady návrhů na zlepšení. Prvním z nich je zavedení bikesharingu. Tento návrh vychází z toho, že se jedná o moderní trend podporující zdravý životní styl občanů a představuje ekologický způsob dopravy. Navrhnout systém sdílení kol mě napadlo především proto, že se uvádí jako silná stránka Valašského Meziříčí rozvinutá síť cyklostezek a cyklistických tras. Co si o tomto návrhu myslíte? Uvažovalo někdy město nad touto alternativou?

*„Nad tím jsme uvažovali někdy před 2-3 lety, ale nejsme na to vhodný typ města. Charakter toho města je jiný, než na jaký je vhodný tento koncept. Nejsme turistické město jako takové, lidé jezdí z práce do práce a za ty peníze, za které nám to bylo nabízeno, jsme to jednoznačně zavrhnuli. Myslím, že informační centrum půjčuje nějaké koloběžky, ale nad klasickým bikesharingem zatím nepřemýšlíme. Bereme v potaz, že naše město je tranzitního charakteru. Cyklistická infrastruktura je sice dobrá podél Bečvy, ale ne ve městě, tedy jde o turistickou cyklistiku, město jako takové (centrum) my neumíme napojit na cyklostezky. Tím nechci říct, že by zde nebyla cyklistika oblíbená, nebo že bychom její rozvoj nepodporovali. Na cyklostezkách Bečva máme třeba směr Rožnov 3.000-5.000 cyklistů denně v pěkném počasí o prázdninách, což je neskutečné číslo, ale Bikesharing jako takový nemá dle našeho názoru opodstatnění, nepřemýšlíme nad tím a v současné době jej nechceme. Může se stát, že vedení řekne „chceme to a bude to“, ale podle mě osobně jsou to pro město našeho charakteru vyhozené peníze. Obávám se, že u nás by to nefungovalo.“*

2. Druhý návrh spočívá ve výstavbě parkovacího domu na ulici Polášková, na místě současného parkoviště. Tento návrh má pomoci vyřešit slabou stránku města, kterou je nedostatek parkovacích míst. Zároveň jsem chtěla, aby byl parkovací dům co nejbližší centru města. Můžete mi říct, co si myslíte o tomto návrhu?

*„Místo, které navrhuje je to jediné místo, kde by šel vybudovat parkovací dům v centru, to je určitě dobrá volba. Je zde jen jeden problém – je to památková zóna, takže by musel proběhnout výzkum, za který by si archeolog vzal třeba 10-20 mil. Kč. Takže ještě ani nekopnete a už máte počáteční náklady ve vysokých částkách. Já vím, že v konečné ceně, je to zanedbatelná částka, ale bylo by náročné, přesvědčit vedení, aby to schválilo. I když se to řešilo, přemýšlelo se nad tím, tak se od toho prozatím upustilo a našla se alternativa, ke které se blížíme, a to parkovací dům na Křižanově pile.“*

## **PŘÍLOHA P IV: ROZHOVOR S ING. BC. JANEM CAMFRLOU, MĚSTSKÁ POLICIE VALAŠSKÉ MEZIŘÍČÍ, ŘEDITEL**

1. Můžete krátce charakterizovat činnost Městské policie ve Valašském Meziříčí?

*„Jako městská policie se staráme o místní záležitosti města v oblasti zajištění veřejného pořádku, fungujeme nejen v otázkách dopravy, ale také v otázkách narušování občanského soužití, dodržování veřejného pořádku ve městě atd. Plníme tedy jako městská policie všechny úkoly, které máme dány zákonem o obecní policii (§2). My ve Valašském Meziříčí máme mimo tu běžnou hlídkovou činnost na starosti také měření rychlosti, dokonce se staráme o parkovací systémy, provozujeme i technickou správu, což nebývá standardní a všechny zmíněné činnosti děláme 24 hodin denně, 365 dní v roce, máme nepřetržitou službu, máme i tísňovou linku 156, na kterou přijímáme oznámení a při výkonu činnosti postupujeme podle zákona“*

2. Můžete mi říct něco o parkovacích systémech ve Valašském Meziříčí?

*„Ve Valašském Meziříčí máme dohromady 19 placených parkovišť, z toho 1 parkoviště je s tzv. závorovým systémem (tzn. vjezd i výjezd je regulován závorou), zbytek placených parkovišť máme pouze s parkovacím automatem.“*

3. Kolik je na placených parkovištích města parkovacích míst?

*„Celkem máme 547 míst, z toho 425 míst jsou na parkovištích s již zmiňovanými parkovacími automaty, dále jsou vyznačená místa pro invalidy, těch je 26 a 84 míst je na tzv. parkovací karty, tzn. se subjekty, které parkovacích míst využívají máme nějakou smlouvu.“*

4. Z již provedených analýz vyplývá, že město bojuje s nedostatkem parkovacích míst, souhlasíte s tím?

*„Určitě ano. Rád bych ale řekl, že to není problém jen našeho města, ale i ostatních, Vsetína i Rožnova. Ve Valašském Meziříčí, dle mého názoru chybí nejméně 3.000 parkovacích míst, tím samozřejmě nemyslím jen v centru, ale v celém městě i v místních částech. Je to jen můj osobní odhad, ale když se nad tím zamyslíme, kdyby se šlo důsledně po městě, celá řada aut stojí mimo vyznačená parkoviště – tedy vlastně parkují nelegálně.“*



5. V souvislosti s parkováním zvažuji na konci své práce navrhnout výstavbu parkovacího domu, předběžně uvažuji nad výstavbou na místě současného parkoviště na ulici Polášková, aby byl parkovací dům v centru města. Co si o tom myslíte?

*„Parkovací dům ve městě určitě chybí a také to místo je asi jediné, kde by se parkovací dům dal ve městě postavit. Problém vidím v tom, že ačkoliv je jeden parkovací dům lepší než žádný, nepokryje celý problém nedostatku parkování. Dle mého názoru by to chtělo vybudovat parkovacích domů hned několik, jednak v centru, ale také na sídlištích, z nich hlavně Křižná a Štěpánov, ale i na dalších místech.“*

6. S nedostatkem parkovacích míst se nabízí otázka, kolik je ve městě registrovaných vozidel, případně by mě zajímalo, kolik je registrovaných elektroautomobilů.

*„V současné době je registrováno jako „v provozu“ 35.560 vozidel. Kolik z nich je elektromobilů nevím.“*

7. Víte, kolik je ve městě nabíjecích stanic pro elektroautomobily?

*„Když se podíváme do mapy, vidíme, že jsou 4 veřejné nabíjecí stanice, pak 1 u městského úřadu, takže 5. Jestli se nepletu, může být najednou nabíjeno 7 elektroautomobilů, protože některé stanice mají 2 porty.“*

8. Ještě k elektromobilitě, víte, kolik je ve městě nabíjecích stanic pro elektrokola?

*„Měl jsem za to, že ve městě nějaké jsou, nicméně když jsem se v rychlosti díval do aplikace, žádnou se mi nepodařilo najít. Měly by být na cyklostezce Bečva, tak je možné, že jen nejsou na katastrálním území našeho města.“*

9. Když mluvíme o cyklistické dopravě, zajímá mě Váš názor na můj druhý nápad, v rámci kterého zvažuji navržení zavedení bikesharingu. Byla jsem upozorněna na to, že město má dobrou cyklistickou infrastrukturu spíše turistického rázu a v současnosti není připraveno pro zavedení tohoto systému, který je navíc dost nákladný.

*„Já bych bikesharing nezavrhoval. Byly dokonce i snahy o jeho zavedení, ale nakonec se to zastavilo na vysoké ceně. Za mě to není špatný nápad, i když je pravda, že cyklistická infrastruktura uvnitř města není vyřešena. Zkusil bych tento systém třeba na rok nebo dva, a když nic jiného, zjistili bychom aspoň kudy a kam cyklisté ve městě jezdí.“*

10. Kolik je ve městě radarů, které měří rychlost?

*„Pokud se ptáte na radary, které jsou provozovány městskou policií, pak máme dvě měřicí jednotky plus provozujeme systém úsekového měření rychlosti v obci Zašová. K těm dvěma měřicím jednotkám máme 7 měřících stanovišť, ve kterých se vlastně ty dvě měřicí jednotky střídají (tzn. 7 stanovišť, ve dvou jsou měřicí jednotky, které současně měří rychlost a zbytek je prázdných).“*

11. Kolik přestupků zachytí radary (např. za týden)?

*„Z letošních statistik se můžeme bavit průměrně o 1.100-1.200 přestupcích za týden, samozřejmě jsou tam výkyvy s ohledem na sezónu, počasí atd. Při pěkném počasí je teď v Zašové i 700 přestupků jen za víkend. Minulý rok jsme ohlásili celkem přes 31.000 přestupků, tento rok máme teď aktuálně přes 20.000 přestupků, takže letos (s tím, že je zprovozněná i ta Zašová) očekávám kolem 45.000-50.000 přestupků za rok.“*

12. Máte nějaké statistiky o průjezdnosti městem?

*„Statistik je spousta z různých míst za různé časové úseky (hodiny, dny, týdny, měsíce). Provoz ve Valašském Meziříčí je opravdu hustý, takže pro představu na ulici Rožnovská (tj. silnice I/35) projede denně i 15.000 – 25.000 vozidel. Měsíční statistiky na tomto místě ukazují běžně průjezd více než 400.000 vozidel. Nejhorší situace je vždy mezi 14-15 hodinou.“*