

# **Analýza a možnosti rozvoje dopravy města Zlína**

Vojtěch Oharek

---

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: **Vojtěch Oharek**  
Osobní číslo: **M190559**  
Studijní program: **B0413A050024 Ekonomika a management**  
Specializace: **Ekonomika a management ve veřejné správě a regionálním rozvoji**  
Forma studia: **Prezenční**  
Téma práce: **Analýza a možnosti rozvoje dopravy města Zlína**

### Zásady pro vypracování

#### Úvod

Definujte cíle práce a použité metody zpracování práce.

#### I. Teoretická část

- Na základě literární rešerše představte současné trendy a přístupy v dopravě měst ve vazbě na jejich rozvoj.

#### II. Praktická část

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

#### Závěr

---

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

Seznam doporučené literatury:

- EISLER, Jan, Jaromír KUNST a František ORAVA. *Ekonomika dopravního systému*. Praha: Oeconomica, 2011, 284 s. Vysokoškolská učebnice. ISBN 978-80-2451-79-9.
- LOCHMANNOVÁ, Alena. *Veřejná správa: základy veřejné správy*. 2. vyd. Prostějov: Computer Media, 2020, 116 s. ISBN 978-80-7402-417-7.
- PAVLÍK, Marek et al. *Moderní veřejná správa: zvyšování kvality veřejné správy, dobrá praxe a trendy*. Praha: Walter Kluwer, 2020, 162 s. ISBN 978-80-7598-048-9.
- ŠIROKÝ, Jaromír. *Technologie dopravy*. 2. vyd. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2014, 281 s. ISBN 978-80-7395-852-7.
- TANIGUCHI, Eiichi, T. F. FWA a Russell G. THOMPSON, ed. *Urban transportation and logistics: health, safety and security concerns*. Boca Raton: CRC Press, 2014, 267 s. ISBN 978-1-4822-0909-9.

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 připouští-li tak licenční smlouva uzavřená mezi mnou a Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně s tím, že vyrovnání případného přiměřeného příspěvku na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše) bude rovněž předmětem této licenční smlouvy;
- beru na vědomí, že pokud bylo k vypracování diplomové/bakalářské práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tedy pouze k nekomerčnímu využití), nelze výsledky diplomové/bakalářské práce využít ke komerčním účelům;
- beru na vědomí, že pokud je výstupem diplomové/bakalářské práce jakýkoliv softwarový produkt, považují se za součást práce rovněž i zdrojové kódy, popř. soubory, ze kterých se projekt skládá. Neodevzdání této součásti může být důvodem k neobhájení práce.

**Prohlašuji,**

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

Ve Zlíně

Jméno a příjmení: Vojtěch Oharek

.....  
podpis diplomant

## **ABSTRAKT**

Analýza a možnosti rozvoje dopravy města Zlín je bakalářská práce, která se zabývá dopravní situací ve městě Zlín a možným doporučením v oblasti dopravy. Teoretická část je směřovaná k základním pojmům veřejné správy, regionu, regionálního rozvoje, financování obcí, udržitelného rozvoje a trendů v dopravě. Praktická část je zaměřena na vybrané území, charakteristiku, populační vývoj, historii a financování obce. Analýza dopravy byla provedena pomocí modifikované SWOT analýzy a metody polostrukturovaných rozhovorů. Na základě výsledků těchto analýz byly navrženy doporučení pro zlepšení současné dopravní situace ve městě.

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

## **ABSTRACT**

Analysis and Possibilities of Development of Traffic in the City of Zlín is a bachelor's thesis which deals with transport situation in the city of Zlín and possible recommendations in the field of transport. The theoretical part is focused on the basic concepts of public administration, region, regional development, sustainable development and trends in transport. The practical part is focused on selected area and its characteristics, population development, history and financing of the municipality. The traffic analysis was performed by using a modified SWOT analysis and the method of semistructured interviews. Based on the results of these analyzes, recommendations were proposed to improve the current state of traffic in the city.

Keywords: region, regional development, public administration, strategic planning, transport, traffic analysis, SWOT analysis, recommendations

Tímto bych chtěl poděkovat svému vedoucímu panu Ing. Lukášovi Zlámalovi za jeho cenné rady a ochotu při zpracování bakalářské práce.

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

## OBSAH

<b>ÚVOD</b> .....	<b>9</b>
<b>CÍLE A METODY PRÁCE</b> .....	<b>10</b>
<b>I TEORETICKÁ ČÁST</b> .....	<b>11</b>
<b>1 REGION A REGIONÁLNÍ ROZVOJ</b> .....	<b>12</b>
1.1 ČLENĚNÍ NUTS.....	13
1.2 REGIONÁLNÍ ROZVOJ A REGIONÁLNÍ POLITIKA .....	14
1.3 REGIONÁLNÍ POLITIKA .....	14
1.4 UDRŽITELNÝ ROZVOJ .....	15
1.5 STRATEGICKÉ PLÁNOVÁNÍ.....	16
1.6 ÚZEMNÍ PLÁNOVÁNÍ, ÚZEMNÍ PLÁN.....	18
1.7 POTENCIÁL MĚST A OBCÍ .....	20
<b>2 VEŘEJNÁ SPRÁVA</b> .....	<b>22</b>
2.1 ČLENĚNÍ VEŘEJNÉ SPRÁVY .....	22
2.2 STÁTNÍ SPRÁVA .....	23
2.3 SAMOSPRÁVA.....	24
2.4 ZÁJMOVÁ SAMOSPRÁVA .....	28
<b>3 DOPRAVA</b> .....	<b>29</b>
3.1 FAKTORY OVLIVŇUJÍCÍ DOPRAVNÍ SEKTOR.....	29
3.2 DRUHY DOPRAVY .....	30
3.3 FINANCOVÁNÍ DOPRAVY VE MĚSTECH.....	33
3.4 SMART CITIES .....	34
<b>4 SHRnutí TEORETICKÉ ČÁSTI</b> .....	<b>36</b>
<b>II PRAKTICKÁ ČÁST</b> .....	<b>39</b>
<b>5 MĚSTO ZLÍN</b> .....	<b>40</b>
5.1 HISTORIE MĚSTA .....	41
5.2 OBYVATELSTVO .....	42
5.3 SPRÁVA MĚSTA ZLÍNA.....	43
5.4 DOPRAVNÍ ROZVOJOVÉ DOKUMENTY MĚSTA ZLÍNA .....	44
5.5 FINANCOVÁNÍ MĚSTA ZLÍNA .....	45
5.6 FINANCOVÁNÍ DOPRAVY VE MĚSTĚ ZLÍN.....	46
5.7 DOPRAVA VE ZLÍNĚ.....	47
<b>6 ANALÝZA DOPRAVY STATUTÁRNÍHO MĚSTA ZLÍN</b> .....	<b>49</b>
6.1 ROZHOVORY .....	49

6.2	SHRnutí VÝSLEDKŮ ROZHovorŮ .....	51
6.3	SWOT ANALÝZA .....	53
<b>7</b>	<b>DOPORUČENÍ PRO STATUTÁRNÍ MĚSTO ZLÍN.....</b>	<b>58</b>
7.1	ELEKTRONICKÉ INFORMAČNÍ TABULE .....	58
7.2	CYKLISTICKÁ A PĚŠÍ DOPRAVA – AREÁL SVIT.....	63
7.3	MÍSTA MOŽNÉ APLIKACE DANÝCH DOPORUČENÍ .....	69
	<b>ZÁVĚR .....</b>	<b>72</b>
	<b>SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....</b>	<b>74</b>
	<b>SEZNAM INTERNETOVÝCH ZDROJŮ .....</b>	<b>77</b>
	<b>SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK.....</b>	<b>79</b>
	<b>SEZNAM OBRÁZKŮ .....</b>	<b>80</b>
	<b>SEZNAM TABULEK.....</b>	<b>81</b>
	<b>SEZNAM GRAFŮ .....</b>	<b>82</b>



## ÚVOD

Doprava je jedno z nejvíce používaných a užitečných oblastí v lidské společnosti. Slouží především k přepravě lidí a zboží. Pro města je v dnešní době velmi důležité mít vybudovanou kvalitní infrastrukturu, bez ní by se totiž žádná obec nemohla dále vyvíjet. Pozitivní příklad je kvalitní síť veřejné hromadné dopravy a chytře a kvalitně vybudovaná cyklistická infrastruktura. Bohužel v dnešní době převahuje trend rozvíjející se individuální automobilové dopravy, která má negativní dopady na životní prostředí, kvalitu života ve městech a celkovou atraktivitu města. Špatná síť dopravních komunikací ve městě vede k dopravním potížím. Vyskytují se i další problémy jako nedostatek parkovacích míst a velký počet nehod. Bakalářská práce se zabývá analyzováním dopravního stavu města Zlín, kde jsou uvedeny pozitivní a negativní dopady na dopravu.

Analýza a možnosti rozvoje města Zlína je název bakalářské práce, která je rozdělena na dvě části. Teoretická část se věnuje hlavně základním pojmům se související problematikou, které byly definovány pomocí literární rešerše, tyto pojmy jsou blízké oblasti dopravy. Jedná se o pojmy jako veřejná správa, regionální rozvoj, strategické plánování, udržitelné město. Na konci teoretické části se práce zabývá především problematikou dopravy, jejím členěním, druhům, významu a trendům.

Praktická část má za úkol charakterizovat vybrané území, populaci a vývoj, historii, způsob financování a správu města. Dále je v praktické části obsažena analýza dopravy území pomocí metody modifikované SWOT analýzy a metody polostrukturovaných rozhovorů. Výsledky byly vyhodnoceny a v závěru práce navrženy doporučení řešení stávající dopravní situace v daném území.

## **CÍLE A METODY PRÁCE**

### **Hlavní cíl**

Hlavním cílem bylo analyzovat dopravní situaci ve vybraném území a navrhnout doporučení, které povedou ke zlepšení stávající situace.

### **Vedlejší cíl**

Sekundárním cílem bylo předložit teoretické poznatky z oblasti vztahující se k oblasti dopravy, veřejné správy, regionálního rozvoje a strategického plánování. Cílem také byla charakteristika daného území z několika hledisek, a to z hlediska populace, historie, dopravy a financí.

### **Použité metody**

Praktická část navazuje na pojmy z teoretické části. Pro tvorbu analýz byla využita metoda modifikované SWOT analýzy, tedy slabých a silných stránek a vnitřních a vnějších faktorů. SWOT analýza vycházela z dostupných dat na webových stránkách města a z koncepčních dokumentů města. Další metoda byla metoda polostrukturovaných rozhovorů na bázi předem připravených otázek, a míst, kdy bylo možné se od tématu odklonit.

### **Zpracování dat**

Bakalářská práce vznikla převážně pomocí metod kvalitativního výzkumu. Byla použita primární i sekundární data.

## **I. TEORETICKÁ ČÁST**

## 1 REGION A REGIONÁLNÍ ROZVOJ

Stanovení pojmu region je velice obtížné, neboť je možné se na něho dívat z několika úhlů. Podle Krejčího (2010), který uvádí základní představu o tom, co je nebo může být region, jsme schopni uvést tyto příklady:

- Region coby obecný proces, abstrakce a konstrukce, jakožto výsledek procesu regionalizace
- Subjekt, který zaštiťuje kooperaci obcí
- Subjekt jako dílo vztahů, jenž je formovaný rozmanitými prostorovými interakcemi
- Region jako celek rodící se z diferenciací krajiny
- Region jako území, ve kterém se provádí regionální politika

Z výše uvedeného vyplývá, že existuje mnoho definic, jak pojmout význam slova region a téměř není možné najít dvě stejné vymezení tohoto pojmu. Můžeme však říct, že pojem region a jeho definice budou, buď v obecné rovině nebo orientované velice úzce. Klapka a Tonev (2008) ve svém díle uvedli, že region je nějaký prostorový systém, který vznikl jako interakce sociálně-ekonomických a přírodních procesů, kdy vykazuje určitý typ organizační jednoty, která ho dále liší od ostatních regionů.

Jáč (2010) uvedl několik základních hledisek podle kterých můžeme typy regionů rozlišit. Jako první se můžeme na region dívat z **geografického hlediska**. Toto hledisko se dívá na region jako na část území, které je charakterizované přírodními a socioekonomickými vazbami a prvky, a jejichž charakterem, umístěním, uspořádáním a rozsahem integrace je tvořena prostorová struktura s vnitřními vazbami, díky kterým se území rozlišuje od okolních prostorových jednotek.

**Funkční hledisko** vzniká na základě určitých vazeb mezi obyvateli a pracovišti obyvatel. Dochází k propojení formou sítí, tím se myslí dopravní infrastruktura pozemní, vodní a letecké spojení.

Podle **účelu** můžeme rozlišit regiony administrativní a účelové. Administrativní jsou vymezovány na základě potřeb výkonu veřejné správy a organizace. Vytvářejí se umělé regiony, které ne vždy odpovídají skutečným procesům a vztahům. Do účelových regionů můžeme zařadit takové území, jež je svázáno kvalitou životního prostředí, ochranou přírodních lokalit apod. Jsou tedy vymezovány za účelem řešení problémů v těchto lokalitách.

Na základě konzistentnosti uskutečňovaných aktivit rozdělujeme regiony na homogenní a heterogenní. Homogenní regiony jsou v určitých kritériích stejnorodé. Tyto kritéria nesou znaky geografické a ekonomické využití území, kterým se myslí např. regiony těžební, zemědělské, rekreační. Heterogenní regiony charakterizuje vzájemné propojení územních jednotek, které jsou různé na úrovni občanské a technické vybavenosti. Také můžeme říct, že tyto regiony jsou na sobě nějakým způsobem závislé, což znamená propojenost určitých, specificky charakterizovatelných vztahů.

Regiony můžeme dělit na růstové, stagnující a problémové **podle ekonomické výkonnosti** regionu. Růstové se vyznačují budováním nových služeb či výrobních odvětví, a to na základě růstu počtu obyvatel pomocí migrace. Stagnující regiony uvízly na bodu mrazu, jelikož z pohledu ekonomiky nedochází k žádným výrazným změnám. Nízkou ekonomickou činností vykazují problémové regiony, kde klesá počet obyvatel a jejich kvalifikační struktura.

**Podle Zákona České republiky č. 248/2000 Sb.**, o podpoře regionálního rozvoje rozdělujeme regiony na 4 typy. Strukturálně postižené regiony, hospodářsky slabé regiony, venkovské regiony a ostatní regiony.

## 1.1 Členění NUTS

V Evropské unii byl vytvořen systém dělení územních jednotek, který se nazývá nomenklatura územních statistických jednotek neboli NUTS. Toto rozdělení má statistický význam pro EU a taky slouží pro zařazení regionů pod jednotlivé cíle. (Kolektiv autorů 2008, str. 77)

Podle Lochmanové (2020) slouží klasifikace NUTS pro shromažďování, zpracování regionálních statistik EU, pro sociálně-ekonomické analýzy regionů a pro vymezení regionální politiky.

Tato klasifikace má šest úrovní (Lochmanová, 2020, str. 28):

- NUTS 0 - Stát, tedy ČR
- NUTS 1 - Území ČR
- NUTS 2 - Oblast (sdružené kraje, regiony soudržnosti)
- NUTS 3 - Kraje (vyšší územní samosprávné celky)
- LAU 1 - Okresy
- LAU 2 - Obce

## 1.2 Regionální rozvoj a regionální politika

Regionální rozvoj nemá ustálenou definici. Úzké pojetí charakterizuje regionální rozvoj jako ekonomický rozvoj daného území. Podle Wokouna (2008) lze rozlišit dva základní přístupy pohledu na regionální rozvoj, a to na praktický přístup a akademický přístup.

### Praktický přístup

Chápán jako využívání a zvyšování potenciálu nějakého vymezeného prostoru, který vzniká v důsledku optimalizace socioekonomických aktivit a lepšího využívání přírodních zdrojů. Nastává lepší konkurenceschopnost soukromého sektoru, životní úroveň obyvatel, menší míra nezaměstnanosti apod. Jedná se o neakademické instituce jako jsou krajské, městské a obecní úřady anebo soukromé společnosti.

### Akademický přístup

Pojímá regionální rozvoj jako jistou míru aplikace různých nauk, do kterých patří například ekonomie, sociologie, geografie, které řeší nějaké jevy, procesy a vztahy určitého vymezeného prostoru (území), jenž jsou ovlivňovány přírodně-geografickými, ekonomickými a sociálními podmínkami v daném regionu. Hledají se příčiny zákonitostí, rozmístování ekonomických činností, nerovnoměrného osídlení území a pak hledání dalších pokračujících nástrojů, které budou ovlivňovat tyto procesy. (Wokoun, 2008, str. 11)

Wokoun (2007) Ve svém díle uvedl pojetí, že „regionální rozvoj znamená dlouhodobý proces pro udržení základních civilizačních hodnot a kvality života společnosti směřující k omezení nerovnováhy ve vzájemných vztazích mezi ekonomickým, environmentálním a sociálním pilířem udržitelnosti a hospodářského růstu. K zabezpečení rozvoji regionů je třeba vytvářet podmínky pro zmírnění negativních disparit a využít vnitřního potenciálu jednotlivých regionů při respektování principů udržitelného rozvoje.“ (Wokoun, 2007, str. 102)

## 1.3 Regionální politika

Norbert Vanhove (1999) ve své knize *Regional Policy: A European Approach* vysvětluje regionální politiku jako představu všech veřejných intervencí, které vedou ke zlepšení geografického rozdělení ekonomických činností. Snaží se dosáhnout dvou cílů: ekonomického růstu a zlepšení v rozdělení ekonomických efektů v oblasti sociální.

Akademický přístup vytváří pro regionální politiku poznatky, které jsou potom použity pro praktické účely regionálního rozvoje. (Wokoun, 2008, str. 12)

Kolektiv autorů (2008) uvádí definici z výkladového slovníku „Dictionary of Human Geography“ a to, že regionální politika je součástí politiky státní, ovlivňuje rozmístění hlavních ekonomických zdrojů a aktivit na území státu nebo v jeho částích. Provádí jistá opatření, které pomáhají růstu ekonomické aktivity v daném území, kde je vyšší nezaměstnanost a malé naděje na ekonomický růst a provádí opatření na území, kde je nadměrný ekonomický růst.

Podle mého názoru tu nejstručnější a nejlépe vystihující definici uvedla Peková (2004) a to, že, „Regionální politika je soubor cílů, opatření a nástrojů, kterými stát snižuje velké rozdíly v sociálně ekonomické úrovni jednotlivých regionů.“

#### 1.4 Udržitelný rozvoj

Abychom si byli schopní vysvětlit pojem udržitelný rozvoj, tak se první budeme muset zabývat pojmem rozvoj, jako takovým. Definice pojmu rozvoj nebyla nikdy uspokojivě definována, každý autor definuje rozvoj zcela rozporně. Beran (2005) chápe rozvoj jako proces, při kterém dochází ke zlepšování pomocí rozšifrování, zvětšování nebo zdokonalování. Každá změna je nějak podmíněna hospodářstvím, probíhajícím v různých dlouhých a intenzivních periodách.

Podle Brundtlandové (1987) je udržitelný rozvoj takový, který zajistí potřeby současné generace a neohrozí přítom generaci budoucí a jejich potřeby. Podle této definice Maier (2012) určil dva rozměry souvislostí udržitelného rozvoje.

- Časový – je vyjádřením solidarity mezi generacemi stejného lidského společenství
- Prostorový – Zde se mluví o solidaritě a odpovědnosti mezi společenstvími lidí, kteří spolu sdílí místo na Zemi, kontinentech a regionech

Maier (2012) vysvětluje, že aplikováním takto vymezeného udržitelného rozvoje do přírodního prostředí, tedy krajiny, se vztahuje hlavně k jednomu ze tří pilířů udržitelného rozvoje, a to ekologickému pilíři, který říká, že člověk by měl své chování vůči přírodnímu prostředí omezovat a nenarušit tak ekosystém a snížit biologickou rozmanitost.

### **Pilíře udržitelného rozvoje**

Pojem pilíře udržitelného rozvoje uvedl Maier (2012), a vysvětluje ji jako metaforicky vyjádřenou rovnováhu v udržitelném rozvoji a taky pro usnadnění přemýšlení o udržitelném rozvoji v celé jeho šíři. Tento systém pilířů můžeme definovat smyslem naplnění lidských potřeb, které je ekonomicky podmíněno. Ekonomika nemůže existovat bez společnosti, a protože společnost a ani její ekonomika není schopna existovat bez životního prostředí, tak vzájemná provázanost těchto oblastí je klíčová pro rozvoj území.

### **Principy udržitelného města**

Co se týče uměle vytvořeného prostředí člověkem, tedy městem, je mnohem složitější definovat principy udržitelného rozvoje. Několik základních formulací uvedli v roce 2010 Jepson a Edwards (2010). My si zde uvedeme jenom 5 základních formulací.

- Vyváženost obytné a pracovištní funkce a jejich vzájemné přiblížení v území zvyšuje produktivitu a efektivnost činností
- Prostorové propojení aktivit dopravou. Dostupnost těchto dopravních systémů pomáhá při propojitelnosti dalších funkčních systémů a umožňuje komunikaci mezi jednotlivci a společenstvím
- Přiblížení a různorodost činností v urbanizovaném území umožňuje větší příležitost se setkávat a spolupracovat mezi příslušníky společenství. Vzájemné promísení činností v urbanizovaném území
- Využívání obnovitelných energetických zdrojů, které nezatěžují životní prostředí
- Návrhy budov a staveb s ohledem na spotřebu energií a nároky na přírodní zdroje

## **1.5 Strategické plánování**

Strategické plánování je velice široký pojem, který se používá v hodně oblastech. Mluvíme například o strategickém plánování ve firmách, kdy můžeme říct, že je to proces, který je zaměřený na efektivní řízení firem a jejich podnikání. Strategické plánování se zaměřuje na efektivní vývoj dané organizace a její budoucí prosperitu. Jde hlavně o určování cílů a jejich naplňování. (Fotr, 2012, s. 84)

Další můžeme zmínit strategické plánování ve veřejné správě, kdy mluvíme o projekční činnosti vlády, jež je systémově orientovaná. Dochází k analyzování současného stavu, ujasnění dlouhodobých cílů, určení budoucích zdrojů a podmínek, které jsou potřebné pro dosažení těchto cílů. (Ochrana a Drhová, 2010, str. 26–27)



### Principy strategického plánování

Kolektiv autorů (2008), že ať už na regionální či lokální úrovni, hlavní principy strategického plánování se liší od územního plánování. Do těchto principů patří například:

- Ve stejné míře se zabývá jak územními **aspekty rozvoje**, tak otázkami, které mají povahu v otázkách sociálních, kulturních, ekonomických, ekologických
- Dobrý podklad pro **územní plán**
- Stanovuje koncepční, **strategické cíle** obce a reaguje na aktuální problémy
- Vytyčuje rámcová pravidla **rozvoje obce**, hlavní cíle a realizaci těchto cílů. Nestanovuje detailní využívání územních ploch obce
- Dochází k **identifikaci problémů** obce z hlediska obyvatel; občané spolupracují od počátku
- Plošina pro **partnerství** různých subjektů a skupin

Kolektiv autorů (2008) uvádí 4 základní etapy procesu strategického plánování. Mezi ně patří analýza, strategie, programy a realizace (schvalování, kontrola)

Avšak pro naši potřebu se budeme zabývat strategickým plánováním na úrovni územních jednotek (obcí, krajů). Vysvětluje regionální plánování jako specifický případ strategického plánování, které je velice důležité pro rozvoj obcí a měst při utváření jejich koncepce rozvoje. Každá obec a město by měli mít velký zájem obstát ve společné konkurenci obcí a měst, z toho vyplývá, že musí mít nějakou strategii. Můžeme říct, že strategie je spojnicová linie mezi bodem, kde se nacházíme teď a bodem, kde chceme být za nějakou určitou dobu.

### Strategické plánování ve veřejné správě

Začátky strategického plánování byly hlavně používány jako nástroje v managementu firem. Postupem času veřejný sektor začal přebírat techniky a metody s cílem dosahování vyšší kvality. Ve veřejné správě tak nejsou nijak formulovány nové postupy, ale takové postupy, které budou reflektovat specifika veřejné správy. Z pohledu systémového a metodického hlediska se stalo strategické plánování integrální součástí řízení ve veřejné správě, kdy formulování rozvojových problémů přináší dlouhodobé cíle a návrhy k řešení těchto problémů. (Krbová, 2017, str. 27)

Kladena pozornost zejména na ekonomický rozvoj, kdy posílením ekonomické pozice měl být vytvořen předpoklad pro konkurenceschopnost a schopnost přizpůsobovat se ekonomickým změnám. Později zaměřena i na sociální rozvoj. (Krbová, 2017, str. 27)

## **Strategické plánování a řízení rozvoje obcí**

„Efektivní proces strategického plánování a následného strategického řízení rozvoje je totiž neoddelitelný od místního kontextu, od místního společenství a komunit, a to nejen v roli pasivních oponentů již vytvořených návrhů, ale jako integrálních součástí, subjektů, nikoli objektů strategického plánování. (Pavlík, 2020, str. 33)

## **1.6 Územní plánování, územní plán**

### **Územní plánování**

Územní plánování je souhrn procesů a nástrojů rozhodování v území, do kterých můžeme zahrnout podle Jáče (2010) nástroje programového, územně plánovacího, legislativního a finančního charakteru.

Podle Maiera (2012) se územní plánování dotýká všech územních úrovní, a to národní, regionální i lokální. Zákon číslo 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavebním zákonem) a příslušnými vyhláškami, určuje působnost, metody, cíle a nástroje územního plánování.

Jáč (2010) pojednává o územním plánování jako o určitém nalezení dohody o využití území v nejšířším slova smyslu. U tohoto pojetí je nutné zdůraznit, že je považována za dialog.

Dialog je stavebním kamenem pro územní rozvoj obce a předpoklad pro schvalování územního plánu. Důležitá je formulace, co chceme, můžeme, musíme a především, co potřebujeme a dohodnout se na postupu. Pokud se podíváme na politiku jako správu věcí veřejných a umění řídit obec, potom je jasné, že na počátku musí být občan a na konci zastupitelstvo obce. Čím více občanů, tím více aktérů, kteří zasahují do celého procesu a tím pádem je nezbytná formulace programu rozvoje obce a dohodnout kompromisy.

### **Cíle územního plánování**

Cíle stanovuje stavební zákon v § 18 odstavcích 1, 2, 3 a 4:

- Vytváření předpokladů pro udržitelný rozvoj území a výstavbu za vyváženého stavu podmínek
- Soustavné a komplexní řešení využití uspořádání území za předpokladu pro udržitelný rozvoj
- Koordinace veřejných i soukromých záměrů změn v území podle postupu zákona
- Rozvíjení přírodních, kulturních a civilizačních hodnot území, do kterých můžeme zahrnout urbanistické, architektonické a archeologické dědictví.

Maier (2012) uvádí, že územní plánování se dá pojmout ze 2 směrů. První je předpoklad pro výstavbu na straně jedné a pečovat o udržitelnost rozvoje území na straně druhé.

### **Územní plán**

Lze definovat jako nástroj územního plánování obce. Základní koncepční dokument pro rozvoj obce a implementační nástroj politik a programů. Jeden z nástrojů stability a udržitelného rozvoje obce. (Jáč, 2010, str. 133)

Maier (2012) uvádí, že územní plán má normativní charakter, tím se myslí, že vytváří závazná pravidla pro změny ve využívání území a pro polohování a schvalování staveb. Schvalování probíhá plně v kompetenci obecních zastupitelů a vydávají se formou opatření obecné povahy, což znamená, že stojí na pomezí obecně závazného předpisu a rozhodnutí v individuální věci.

Povinný obsah územního plánu najdeme ve stavebním zákoně v § 43 odstavci 1-2.

- 1) Územní plán stanoví základní koncepci rozvoje území, ochrany jeho hodnot, jeho plošného a prostorového uspořádání, uspořádání krajiny a koncepci veřejné infrastruktury
- 2) Územní plán může ve vybraných plochách a koridorech uložit prověření změn jejich využití územní studií nebo pořízení regulačního plánu jako podmínku pro rozhodování o změnách v území

### **Vztah strategického plánování a územního plánování**

Podle Wokouna (2008) je rozdíl mezi územním plánováním, jehož cíle, postupy, obsah a schvalování jsou stanoveny zákonem o územním plánování a stavebním řádu, a strategickými plány ten, že strategické plány vznikají za dobrovolné spolupráce aktérů regionálního rozvoje.

Územní plány definuje jako materiálně-technické řešení území, za to na druhé straně se strategické regionální plánování zabývá ekonomikou, bydlením, pracovním trhem, infrastrukturou, otázkami v sociálních oborech a životním prostředí a mnohem více.

Nastává tedy otázka, co by mělo předcházet čemu. Většina expertů se shoduje na vzájemné provázanosti a důležitosti tohoto spojení mezi strategickým plánováním a územním plánováním. Územní plánovači a urbanisté zastávají myšlenku, že strategické regionální plány by měly doplňovat závazné územní plány, avšak regionalisté, zastoupeni například René Wokounem (2008), se přiklání k názoru, že tyto územní plány jsou před stupněm regionálnímu plánu.

### **Význam strategického regionálního plánování**

Z pohledu řízení je strategické plánování pouze počáteční bod, který obsahuje vymezení cílů a určitým způsobem vytyčuje cesty, díky kterým má být daných cílů dosaženo. Avšak k úspěšnému splnění vytyčených cílů je podle Wokouna (2008) potřeba přihlížet ne jenom na kvalitní plánovací proces, ale nýbrž i na manažerské funkce, jako jsou vedení, organizování, koordinace, komunikace a kontrola. Pouze díky symbióze daných funkcí a procesů může být realizace strategického plánu účinná. Pomocí koordinační funkce a dobrému stanovení priorit při výběru projektů mohou strategické regionální plány přispívat k lepšímu a efektivnějšímu využívání veřejných finančních prostředků. Jediná potřebná podmínka je, aby instituce, která rozhoduje o přidělování těchto prostředků, nahlížely do daných regionálních plánů.

### **Proces regionálního strategického plánování**

Důležitým aspektem v procesu regionálního strategického plánování je, že se nejedná o dokumenty, které jsou založené na dedukci „co by mělo být uděláno“, ale na přístupu, který se ptá „co si přejí regionální aktéři“ (Ježek, 1995, s. 114-125)

Wokoun (2008) říká, že nelze vědecky určit a stanovit cílový stav, jelikož ekonomický a sociální vývoj je znám svou diskontinuitou, stále se měnící, doprovázený neurčitostí, chaosem a možností se nesprávně rozhodnout.

Jde o rozhodování budoucnosti za podmínek neurčitosti a nejistoty prostředí, proto by se strategické regionální plány měli znázorňovat celkovou, pružnou a na etapy rozdělenou strategii, jenž se zaměřuje na podporu vývojových trendů. (Ježek, 1995, s. 114-125)

## **1.7 Potenciál měst a obcí**

Podle Hrabánkové (2011) lze potenciál chápat jako souhrn možností a schopností něco udělat a vykonat. Je to rozdíl mezi dvěma jevy, jenž se dá charakterizovat jako odchylku od rovnováhy stavů, tedy odklon od normálu. Potenciál tedy určuje stav věci mezi tím, co je právě teď a tím, co má nebo může být.

Co se týče termínu potenciálu pro rozvoj regionů, tak můžeme vycházet z rozvojového potenciálu, jehož význam spadá do socioekonomického a environmentálního potenciálního růstu a konkurenceschopnosti regionů, jenž vede k následné zlepšení životní úrovně a též kvality života obyvatel v daném regionu. Jedná se o dynamický a vyrovnaný rozvoj struktury daného územního celku a jeho částí a následná snaha o odstranění či zmírnění regionálních

disparit, které představují diferenci na úrovni environmentálního, hospodářského a sociálního rozvoje. Typickým příkladem je rozdíl kvality života ve městech a venkovských sídlech. (Hrabánková, 2011, 36)

Podstata rozvojového potenciálu se nedá snadno definovat, a to z důvodu variability jednotlivých regionů, které vyplývají z rozdílných podmínek, charakteristik a faktorů rozvoje. (Hrabánková, 2011, 36)

Hrabánková (2011) rozděluje rozvojový potenciál na 2 nejzákladnější dimenze:

- 1) Podmínky, které můžeme označit za „hmotný potenciál“
- 2) Schopnosti využití tohoto hmotného potenciálu, jenž jsou vázány na aktivitu, kvalifikovanost, ochotnost a schopnost lidského prvku každého regionu

Pokud chceme mluvit o využitelném rozvojovém potenciálu, tak obě výše uvedené dimenze musí existovat současně. Rozvojový potenciál může existovat jen a pouze při jejich vzájemné koexistenci. (Hrabánková, 2011, str. 36)

## 2 VEŘEJNÁ SPRÁVA

Je důležité mít na paměti, že pojem veřejná správa a správa není totéž. Správu můžeme označit jako cílevědomou činnost, která směřuje k naplnění nějakého cíle, a to nejen cíle veřejného, ale i soukromého. V rovině veřejné správy rozlišujeme správní činnosti ve smyslu činností administrativních, plánovacích, kontrolních, řídicích nebo organizačních. (Lochmannová, 2020, str. 14)

Podle Lochmannové (2020) o veřejné správě můžeme mluvit jako o správě lidské společnosti, která je uspořádána ve stát se státním zřízením. Dříve bylo provádění veřejné správy pouze jako činnosti výkonné a nařizovací, ale tento přístup byl překonán a těžiště veřejné správy teď leží v oblasti provádění zákonů.

V dnešní době je tedy veřejná správa vnímána jako služba nebo governance, který je z anglického slova vládnutí či správa, a je tedy pojata v širším smyslu jako správa veřejných věcí za účasti občanů a v jejich prospěch.

Další definice veřejné správy se dá najít u Horzinkové (2013), která říká, že veřejná správa je pojmem správního práva a že definici pojmu veřejná správa v žádné právní normě nenajdeme pro její mnohotvárnost a různost správních činností, i když ho řada právních předpisů užívá, jako například zákon č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů anebo zákon č. 365/2000 Sb., o informačních systémech veřejné správy.

### 2.1 Členění veřejné správy

Veřejnou správu můžeme dle nositele veřejné moci rozdělit na státní správu a samosprávu a „ostatní“ veřejnou správu. U samosprávy jsou nositelé veřejné moci zájmové a územní korporace. U státní správy je nositelem stát. Nositeli veřejné moci u „ostatní“ veřejné správy nejsou ani korporace a ani stát, nýbrž nezávislé instituce, jako je například centrální banka, ústavy poskytující veřejné služby a další. (Pomahač, 2013, str. 55)

Veřejnoprávní korporace má podobný význam jako nadace. Korporace je charakterizována jako právnická osoba a nadace je právnickou osobou se základem majetkovým. Nazýváme tak subjekt veřejného práva, který má vlastní právní způsobilost a členy. Ve výsledku se veřejnoprávní korporace soustředí hlavně na věci veřejného zájmu a plní tak úkoly veřejné správy. (Pomahač, 2013, str. 55)

## 2.2 Státní správa

Státní správu jako takovou můžeme rozdělit na územní státní správu a vnitřní státní správu.

**Územní státní správa** – Zaujímá celé území republiky a vykonává se centrálně. Instituce v regionech, krajích a obcích spravuje subjekt, kterým je státní instituce. Na této úrovni můžeme dále rozlišovat na oblastní státní správu, státní regionální správu, krajskou státní správu, okresní státní správu a místní státní správu.

**Oblastní a regionální správa** – její výkon provádí státní úřad pro velké územní celky s působností na území více krajů.

**Krajská státní správa** – činnost vykonává pouze na pověřeném území krajů a je prováděna krajskými institucemi. Typickým příkladem kvůli covidu-19 jsou krajské hygienické stanice.

**Okresní správa** – I přesto, že okresní úřady zanikly 1. ledna 2003, tak okres jako správní celek v podstatě nezaniknul a hodně institucí disponuje okresní působností.

**Místní správa** – Její výkon je prováděn na území obce, části obce, obvodu obce, a dokonce i na území několika obcí zároveň. Důležitým faktorem jsou místní podmínky jako velikost území, počet obyvatel a rozsah provádějících činností. (Lochmannová, 2020, str. 28)

### Orgány státní správy

Orgány se všeobecnou působností a orgány se specializovanou působností, do kterých můžeme zařadit:

- a) **Parlament** (dvoukomorový: Poslanecká sněmovna a Senát)
- b) **Prezident ČR** (může vyhlášovat volby do parlamentu a do volených orgánů územní samosprávy, atd.)
- c) **Orgány státní správy s celostátní působností** (Zřizované v rámci ministerstev)
- d) **Vládu** (vrcholný ústavní orgán moci výkonné a politické)
- e) **Ostatní dekoncentrované orgány státní správy** (Zajišťování státní správy ve městech a obcích)
- f) **Ústřední orgány státní správy** (ministerstva, ostatní ústřední orgány zřizované i rušené zvláštním zákonem) (Peková, 2005. str. 91–94)

## 2.3 Samospráva

Samospráva je vykonávána jinou institucí, než je stát, a u které se dá říct, že je samostatná a nezávislá na státu.

Zmíněná samostatnost v předešlém odstavci je relativní, vyplývá to z toho, že stát vytváří podmínky pro její fungování, není proto možné říkat, že tato samostatnost je absolutní. Pouze ze sebeomezení státu, to znamená omezit držitelé státní moci, vzniká samospráva. Platí velmi jednoduché pravidlo a to, že stát je schopen být a fungovat bez samosprávy, avšak samospráva bez státu nikoliv. Samospráva může udělat nějaké mocenské rozhodnutí, ale pouze za podpory státního donucení (policie, armáda). Navíc samotný stát zasahuje do samosprávy formou vytváření zákonů. (Lochmannová, 2020, str. 30)

Členíme na samosprávu zájmovou a územní.

### Územní samospráva

Podle Pekové (2005) je územní samospráva jakási forma veřejného vládnutí. Specifikuje jako realizaci určitých práv občanů, které jsou zakotveny v Ústavě s příslušnými zákony, na spravování určitého území, které je menší než stát. Touto samosprávou se dá rozumět samostatné obstarávání svých záležitostí v mezích práva. Občan má možnost se zapojit na řízení a více tak ovlivňovat veřejné procesy a kontrolovat veřejnou správu. Decentralizace územní samosprávy jde ruku v ruce s principem subsidiarity, což znamená přenesení pravomocí na co nejnižší úroveň, v jejíž kompetenci je zajištění rozhodnutí.

Je zakotvena v Ústavě České republiky, Hlava VII, konkrétně v zákoně č. 1/1993 Sb.

Plní dvě základní funkce:

#### a) Samosprávnou

- V ČR jako samostatná působnost, tzn. zabezpečování potřeb svých občanů

#### b) Přenesenou

- V ČR jako přenesená působnost, výkon státní správy, která spočívá v přenesení kompetencí na jiný subjekt ve veřejném sektoru, zabezpečuje pro občany i veřejné statky (Peková, 2005, str. 100)

Územní samosprávu tvoří obce, kraje a regiony soudržnosti. (Lochmannová, 2020, str. 31)



## Obec

Obec je základní jednotkou územní samosprávy. Ve veřejné správě jsou obce stále významnější, což je výsledkem neustále probíhající decentralizace kompetencí a odpovědnosti za zabezpečení více druhů veřejných statků pro obyvatelstvo ze strany státu na územní samosprávu. (Peková 2005, str. 105)

Horzinková (2013) charakterizuje obec jako veřejnoprávní korporaci, tvořící územní celek, který je vymezen hranicí území obce, a která má právo vlastnit svůj majetek a spravovat ho. Také musí splňovat základní podmínky:

- Musí mít členskou základnu (občané obce, mající trvalý pobyt na správním území obce)
- Správní území
- Plní veřejnoprávní úkoly

Lochmannová (2020) uvádí ještě jednu podmínku, kterou je ekonomický základ obce. Tato podmínka reprezentuje vlastní majetek obcí a sestavování vlastního rozpočtu a následné hospodaření podle něj.

Česká republika se podle čl. 99 Ústavy ČR člení na obce, které jsou základními územními samosprávnými celky.

Fungování a činnost obce je řízen zákonem č. 128/2000 Sb., o obcích.

## Typy obcí

Většina autorů se shoduje na základním členění obcí, pouze u prvního typu dochází ke konfliktu mezi názvem obec a vesnice.

Podle Horzinkové (2013) se obce klasifikují na:

- Obec (Vesnice) – při splnění určitých podmínek se může stát městysem, městem či statutárním městem
- Městys – Jedná se o historický typ obcí, které stojí mezi vesnicí a městem. Historický význam byl v pořádání dobytčích a výročních trhů.
- Město – V českém právu nenajdeme legální definici pojmu město. V dnešní době musí město mít nejméně 3 000 obyvatel a jenom v případě, pokud tak stanoví předseda poslanecké sněmovny Parlamentu ČR po předchozím vyjádření vlády.
- Statutární město – Zvláštní skupina obcí, které jsou jmenované a dané přímo zákonem. Žádný zákon přesně nestanovuje kritéria, jejichž splnění by vedlo k získání postavení statutárního města.

## Organizační struktura obcí

Lochmannová (2020) uvádí základní chod obce podle soustavy orgánů:

- **Zastupitelstvo obce** – Kolektivní volený orgán, u města je tento orgán zastupitelstvem města. Má rozhodovací pravomoci v samostatné působnosti. Rozhoduje ve všech samosprávných věcech, kromě těch, které patří do rozhodovací pravomoci zastupitelstva kraje
- **Rada obce** – Výkonný orgán, podléhá zastupitelstvu obce v rámci přenesené působnosti obce, rozhoduje jenom, pokud tak stanoví zákon. Lichý počet členů.
- **Starosta obce** – Představitel obce, který zastupuje obec navenek. Odpovědný zastupitelstvu obce. Považuje se za statutární orgán obce. Kontroluje a řídí pracovníky obce, pokud není v obci zřízena funkce tajemníka. Svolává a řídí schůzky zastupitelstva a rady obce, nese zodpovědnost za objednání auditu hospodaření obce, jmenuje a odvolává tajemníka obce.
- **Výbory zastupitelstva** – Iniciativní a kontrolní orgány zastupitelstva. Počet je podle rozhodnutí zastupitelstva. Výbory plní úkoly, které jim jsou svěřeny zastupitelstvem obce. Vždy je zřízen finanční výbor a kontrolní výbor.
- **Komise** – Poradní a iniciativní orgán. Předkládají návrhy, náměty. Starostou jim může být udělen výkon státní správy (po projednání s ředitelem krajského úřadu). Výkonnými orgány v přenesené působnosti obce. (Peková, 2005, str. 112–116)

## Financování obcí

Inženýrka Jana Veberová ve společném díle s ostatními autory Řízení obcí I. (2008), uvádí, že příjmy do obecního rozpočtu je to nejzákladnější, co obec omezuje při sestavování rozpočtu. Způsob a rozdělování příjmů na obce je ve velké většině určena zákonnými normami. Rozdíl mezi obcí a podnikatelským subjektem je ta, že obec má příjmy uděleny zákonem, tudíž nejsou závislé na výrobě či obchodní politice.

Rozděluje příjmy do obecních rozpočtů na 4 skupiny:

### 1. Daňové

- Představují významný zdroj příjmů obcí v ČR. Uvádí se, že tvoří zhruba polovinu příjmů obcí. Jsou tvořeny:
  - a. Sdílenými typy daní – Obec se dělí s příjmy s ostatními články rozpočtové soustavy. Tento příjem připadá obcím jako podíl koeficientu velikostní

kategorie a počtu obyvatel, kteří trvale žijí na území obce, k součtu násobků za celou ČR.

- b. Svěřenými daněmi – Výnos připadá pouze obcím, toto je zakotveno v zákoně. Sem patří daň z nemovitostí, která se rozděluje na daň ze staveb a daň z pozemků. U daně ze staveb je nejen pro obec ovlivňována velikostí a počtem nemovitostí na území obce, ale i počtem obyvatel, od které se odráží základní sazba daně u obytných domů, bytů a nebytových prostor.

## 2. Nedaňové

- Dalším zdrojem příjmů pro obec jsou nedaňové příjmy, kam patří zejména příjmy z vlastního podnikání, uživatelské poplatky, příjmy za pokuty a penále a ostatní nedaňové příjmy

## 3. Kapitálové

### 4. Dotace

- Dotační systém má smysl v tom, aby maximálně přispěl k ekonomickému rozvoji, jak státu, tak jednotlivých regionů.

Je také možné tam zařadit ještě skupinu dalších zdrojů příjmů, kam patří například příjmy z prodeje majetku a úvěry. (Řízení obcí I., 2008, str. 125–128)

Ze státního rozpočtu do obcí proudí finanční prostředky především povahy:

- Nenávratné dotace, jež jsou poskytnuty jako:
  - Účelové dotace
  - Neúčelové dotace
  - Nenávratné finanční výpomoci (většinou bezúročné), které jsou přidělovány účelově

Neúčelové a účelové dotace mají charakter běžných dotací, které jsou na financování běžných potřeb a pravidelně se opakují, a kapitálových dotací, které jsou jednorázové a pravidelně se neopakují a jsou na dlouhodobé potřeby. (Peková, 2005, str. 229)

### Charakteristika rozpočtu obce

Rozpočet obce je možné charakterizovat jako decentralizovaný peněžní fond, který se primárně používá na princip neekvivalence, nedobrovolnosti a nenávratnosti. Další charakteristika je, že má účetní bilanci, takže musí mít příjmy a výdaje srovnané. Má rozpočtový plán na kalendářní období a je nástrojem regionální a obecní politiky.

(Peková, 2005, str. 233)

## 2.4 Zájmová samospráva

Je samospráva, která je tvořena subjekty se stejným cílem. Není ústavně zakotvena a je svěřována zájmovým subjektům na základě zákonů. Můžeme ji označit též jako profesní samosprávu. Jestli-že se podíváme detailně, najdeme ale mezi zájmovou a profesní samosprávou malé rozdíly. Profesní samospráva sdružuje občany do tzv. komor, kde musí mít členové povinné členství, tak zájmová samospráva sdružuje členy se stejnými zálibami například politické strany, zájmové organizace, svazy a zájmové kluby a mnoho dalších, a navíc je členství dobrovolné. (Lochmannová, 2020, str. 30)

Unikátní postavení mají vysoké školy, které jsou samosprávně vymezeny v zákoně č. 111/1998 Sb., zákon o vysokých školách. Mohou si určovat vlastní organizaci vnitřní, kolik uchazečů přijmou, podmínky pro přijetí ke studiu a tak dále. Také mohou určovat počet akademických pracovníků, výši poplatků ohledně studia na vysoké škole a rozhodovat o spolupráci s jinými vysokými školami.

### 3 DOPRAVA

Široký (2014) definuje dopravu jako přemístování osob nebo hmotných statků, které jsou prováděny buď vlastní silou nebo jako přemístění zprostředkované. Z pohledu ekonomického se dá doprava specifikovat jako lidská činnost, která je prováděna cílevědomě na přemístění osob a hmotných statků, jenž se odrážejí v nehmotných efektech na sociologicko – ekonomickém systému společnosti. (Široký, 2014, str. 4)

Podle přemístování jakýchkoliv objektů se doprava rozlišuje na dopravu osob či nákladů. Zahrnuje tam i přemístění informací, zpráv a také může být subjektem přemístění i různá media, což jsou například kapaliny, plyny, elektřina. (Široký, 2014, str. 4)

Dané přemístění se provádí většinou pomocí dopravního prostředku a po dopravní cestě. Konečný efekt dopravy je přeprava (přemístění osob a věcí). (Široký, 2014, str. 4)

#### 3.1 Faktory ovlivňující dopravní sektor

Několik klíčových faktorů můžeme uvést z díla od Zeleného a kol. (2017), které jsou:

##### 1) Politické aspekty

- Zde se klíčovým problémem stávají určité geografické disparity, jež byly v pozadí etnických konfliktů. To, jakým způsobem bude prosazován nový světový řád bude mít obrovský vliv na vývoj dopravy

##### 2) Ekonomické aspekty

- V dopravě je očekávána vyšší míra dostupnosti ke zdrojům a místům ekonomického růstu. Tato expanze může být ovlivněna omezenou kapacitou dopravní infrastruktury, výší přepravních nákladů a braní ohledu na životní prostředí

##### 3) Technické aspekty

- Hlavní pokrok v technické oblasti je orientován na zvyšování výkonů a provoz dopravních prostředků, na omezení neblahých účinků, bezpečnost a standardizaci

##### 4) Sociální aspekty

- Zahrnují se zde všechny změny, které souvisejí se standardizací životních podmínek a odbourávání kulturních bariér.

##### 5) Ekologické aspekty

- Mnoha autory je považován za primární. Omezení v ekologické oblasti budou ovlivňovat dopravní rozvoj, a to nejvíce v sektoru stavebních nákladů a prodloužení dopravních tras.

### 3.2 Druhy dopravy

Brůhová-Foltýnová (2009) uvádí, že druhem dopravy rozumíme to, jakým způsobem dochází k přemístování osob či zboží. Nejčastější rozdělení je podle prostoru, kde se nachází přepravní cesta.

Adamec a kol. (2008) klasifikoval druhy dopravy podle:

- a) **Prostoru**, ve kterém se nachází dopravní cesta:
  - Pozemní – silniční; železniční; cyklistická a pěší
  - Vodní – vnitrozemská; příbřežní; námořní
  - Letecká
- b) **Předmětu a způsobu** dopravy:
  - Osobní – individuální; hromadná
  - Nákladní – veřejná; na vlastní účet
- c) **Územního rozdělení** přepravních potřeb
  - Městská a místní
  - Vnitrostátní a regionální
  - Mezinárodní
- d) **Vztahu zdroje a cíle** dopravy vzhledem k danému území
  - Vnitřní
  - Vnější
  - tranzitní

#### Silniční doprava

Doprava, která hlavně zajišťuje přepravu osob a věcí silničními dopravními prostředky po pozemních komunikacích, volném terénu a dopravních plochách.

Je využívána jako jediná pro dopravu individuální (podíl v ostatních je zanedbatelný), jenž se uskutečňuje vlastním dopravním prostředkem, hlavně pro vlastní a výjimečně i pro cizí potřeby.

Má schopnost vyhovovat kvalitativním požadavkům nákladní dopravy, kde se jedná především o rychlost, spolehlivost a dostupnost.

Doprava pro vlastní potřeby je doprava, při níž dochází k zajištění podnikatelské činnosti oprávněnou osobou provozující silniční dopravu a nedochází k závazkovému vztahu, kdy je předmětem přeprava osob, zvířat a věcí.

Mezi technologické charakteristiky se uvádí:

- Při krátké vzdálenosti je nejnižší doba přepravy
- Hustá síť dopravní infrastruktury
- Rychlé dodávky
- Široký výběr dopravního prostředku (Široký, 2014, str. 129)

### **Železniční doprava**

Jedná se o dopravu uskutečňovanou železničními dopravními prostředky, které jsou na železničních tratích. Železniční trať je pojata jako určitá dráha, určená k pohybu drážních vozidel, kam patří i pevná zařízení potřebná k zajištění bezpečnosti a plynulosti dopravy. Využívá se fyzikálně výhodný vztah kola a ocelové kolejnice, který existuje už kolem dvou století. (Zelený, 2017, str. 129)

Mezi výhody, které patří do železniční dopravy se dá uvést hned několik:

- Nízký odpor tření oproti silniční dopravě
- Výhoda přepravy hromadných a těžkých nákladů
- Větší bezpečnost
- Příznivý k životnímu prostředí (Široký, 2014, str. 68)

### **Letecká doprava**

Podle Eislera (2011) je letecká doprava v systému ČR specificky postavená a spočívající v geografické rozloze a v poloze ČR. Tento fakt se odráží v mezinárodních a vnitrostátních podílech dopravy na finálních výkonech leteckých dopravců.

Rozvoj tohoto druhu dopravy podněcovala vysoká rychlost, velmi snadné překonávání vzdáleností a velká kvalita služeb. Letecká doprava přispívá k mezinárodním stykům.

Také uvádí hned několik faktorů, které ovlivňují leteckou dopravu:

- **Ekonomický** – ceny paliva
- **Politický** – válečné konflikty
- **Meteorologický** – jevy znemožňující let, jedná se o bouřky, sněhové vánice, sopečný popel, atd.)
- **Výskyt epidemií** – COVID-19
- **Možná hrozba teroristických útoků**

Mezi charakteristiky letecké dopravy Široký (2014) uvádí zejména:

- Velmi dobrý na **velké vzdálenosti**
- **Nejnižší počet úmrtí** na celkový počet přepravovaných osob
- Mnoho **přestupových spojů**
- **Mezinárodní charakter**

### **Environmentálně příznivé druhy doprav**

Brůhová-Foltýnová (2009) označuje cyklistickou, pěší a veřejnou hromadnou dopravu jako nemotorovou dopravu a jako environmentálně příznivý druh dopravy na životní prostředí. Jsou velice důležité v urbánních oblastech a pro lidi, kteří nemají automobil či ho nechtějí vůbec používat.

### **Cyklistická doprava**

Oproti motorovému způsobu dopravy má cyklistická doprava řadu výhod jako je například to, že u ní není třeba spotřebovávat fosilní zdroje energie (paliva), nevytváří emise, hluk ani vibrace, nezabírá tolik prostoru jako motorová doprava, přispívá ke kongescím a zvyšuje atraktivitu bydlení ve městech. Jako bonus pro lidi přispívá k jejich zdraví a působí jako prevence proti řadě kardiovaskulárních nemocem, nemocem pohybového a dýchacího ústrojí.

### **Pěší doprava**

Jedná se o nejpřirozenější druh dopravy. Je velice příznivá pro životní prostředí, jelikož nezpůsobuje hluk ani emise a nespotřebovává zdroje energie, navíc jako bonus je prospěšný pro naše zdraví. Většinou jí není dopřána ta správná pozornost a dochází tak k zanedbávání a podhodnocení chůze. Bohužel tak dochází při měření objemu dopravy u jednotlivých dopravních prostředků pomocí vzdáleností, kdy dojde k tomu, že chůze vypadá neviditelná. Tendence zabývat se pouze motorovou dopravou je velice nebezpečná, jelikož přizpůsobení dopravního plánování jenom motorových dopravním prostředkům vytváří bariéry pro pěší dopravu. Při chůzi se osoba téměř vždy dostane do kontaktu s ostatními druhy dopravy. Řešení těchto styků při územním plánování dopravního uzlu ovlivňuje celkovou kvalitu prostoru pro pěší dopravu.



Mezi hlavní příčiny podhodnocení pěší dopravy patří:

- Obtížnost sběru dat o pěší dopravě
- Obtíže při modelování pěší dopravy
- Nízké náklady na chůzi
- Ignorování přínosů
- Podceňování problému a přístupu „stejně to funguje“, kdy se považuje chůze za samozřejmost

### **Městská hromadná doprava**

Tento způsob dopravy je zařazen mezi environmentálně příznivé druhy dopravy z důvodu, že náklady hromadné dopravy na přepravu osob jsou výrazně nižší než individuální automobilové přepravy. Má menší nároky na zábor půdy, nižší dopady na životní prostředí a menší spotřebu energie. Pomocí této dopravy je možné snížit kongesce, přeplněné parkoviště a nároky na tyto prostory, a především snížit dopravní nehody.

Zelený a kol. (2017) uvedli klíčové charakteristiky MHD (městská hromadná doprava)

- Linkové zorganizování dopravy
- Použití pravidelného jízdního řádu častě
- Obsluha města místně i časově
- Jednoduchý a srozumitelný tarif
- Snaha o přesvědčení k používání MHD před individuální dopravou stavebně i legislativně

### **3.3 Financování dopravy ve městech**

Samotná doprava a dopravní infrastruktura ve městech je nepřímou i přímo dotována. U přímých dotací jde o poskytování městské hromadné dopravy, jenž je dotována z veřejných rozpočtů. Často se setkáváme s nepřímými podporami u individuální automobilové dopravy, tedy dopravní infrastruktura jako dopravní komunikace a parkovací místa je obvykle poskytována zdarma nebo je uhrazena uživatelem pouze částečně (příslušnou částkou ze silniční daně nebo spotřební daní z paliv), zde jsou náklady přeneseny na celou společnost. Tyto náklady lze na uživatele přenést například pomocí poplatku za vjezd do centra a parkování. (Brůhová-Foltýnová, 2009, str. 158–163)

### 3.4 Smart cities

Krbová (2017) vysvětluje koncept smart jako budování a řízení měst, regionů a obcí, jenž je založena na současných požadavcích a při tom zachovat zdroje pro budoucí generace. Je postaven na třech pilířích:

- Inteligentní mobilita
- Inteligentní energetika a služby
- Inteligentní informační a komunikační technologie

Zmíněné pilíře jsou integrovány do strategie, a dojde tak k realizaci konceptu smart na čtyřech úrovních, kterými jsou **organizace a plánování**, kdy se sbírají data prostřednictvím chytrých technologií; **komunitní život**, dochází k zapojení veřejnosti a získávání potřebných informací; **infrastruktura**, jedná se o konkrétní využití chytrých technologií ke správě a řízení; **kvalita života**, jenž je výsledkem naplnění strategie smart.

#### Smart city

Smart city je koncept strategického řízení měst, obcí a regionů, kdy dochází k využití moderních technologií ke zvýšení kvality života občanů ve městech. Mezi výhody patří například optimalizaci využití parkovacích míst, plánování krátkodobého, střednědobého a dlouhodobého využití parkování a efektivnější výběr poplatků za parkování.

Další příklady dobré praxe využívání moderních technologií

- Chytré řešení veřejné zeleně – pomocí senzorů dochází k monitorování vlhkosti půdy v parcích města a spouští v případě potřeby zavlažovací systém
- Chytré řešení svozu komunálního odpadu – Umístění senzorů do kontejnerů dává vědomí o regulaci svozu odpadů
- Chytré dodávky tepla – Systém sám vyhodnocuje jak a kdy regulovat dodávky tepla
- Chytré městské zastávky – Čidla a senzory dávají povědomí o pohybu lidí na zastávkách, díky čemu se můžou upravovat jízdni řady

Všechny tyto systémy lze zahrnout do celkového systému dopravy měst a obcí napojením na systémy řízení dopravy ve městech.

### **Udržitelnost dopravy**

Trvale udržitelná doprava je cílem dopravní politiky ČR. Dopravní infrastruktura a doprava je pro stát klíčová ekonomická podmínka pro vývoj státu, bohužel současná převaha s dominancí osobních automobilů je ekologicky nepřijatelná a znamená zbytečně velkou produkci škodlivých látek. Pomocí moderních technologií se daří dosahovat poklesu emisí, avšak pořád je problém v omezeném množství půdy, nelze pořád rozšiřovat a stavět nové silnice. (Eisler, 2011, str. 237)

### **Vliv dopravy na životní prostředí**

Mezi nejzávažnější prohřešky lidí proti přírodě v dopravě jsou emise a znečištění ovzduší. Tyto látky mohou být tuhé, plynné anebo kapalně povahy, každopádně jsou nepříznivé pro ovzduší. Emisní limity jsou nejvýše přípustné množství těchto látek vypouštěné do ovzduší. Imisní limity jsou hmotnosti koncentrace látek v ovzduší. (Eisler, 2011, str. 237)

Pro negaci negativních dopadů na zdraví obyvatel ve městech a životní prostředí lze podle Brůhové-Foltýnové (2009) zařadit čtyři způsoby:

1. Výměnou osobních automobilů a vozidel hromadné dopravy za vozidla čistší a s nižší spotřebou pohonných hmot
2. Cestování přátelštějšími prostředky a způsoby k životnímu prostředí jako jsou hromadná doprava, car-sharing, cyklistika, chůze a car-pooling
3. Vykonávání menšího počtu cest (spojování cest, internet shopping)
4. Zkracování cest

### **Bezpečnost na silnicích**

Taniguci (2014) vysvětluje, že design cesty a techniky řízení provozu můžou zredukovat potencionální výskyt nehod na cestách. V urbánních oblastech a jejich geometrické designové funkce cest můžou způsobit nehody. Nástroje řízení dopravy jako jsou značky, chodníky, signály a osvětlení slouží ke zvýšení bezpečnosti na cestách a jejich okolí. Postupné vylepšování a přidávání dalších prvků do dopravy jako jsou přechody pro chodce, nadjezdy a podjezdy, zlepšuje bezpečnost jak chodců, tak i řidičů.

Pro zvyšování bezpečnosti v dopravě musí vláda vytvářet programy na alokování finančních prostředků. Hlavním cílem programů pro zlepšení bezpečnosti na cestách je maximalizovat co nejvíce ekonomické benefity. (Taniguci, 2014, str. 130)

## 4 SHRUTÍ TEORETICKÉ ČÁSTI

V první kapitole teoretické části se práce zabývá pojmem **region** a regionální rozvoj. Region je obecný proces, abstrakce a konstrukce, jakožto výsledek procesu regionalizace. Je to omezený složitý dynamický prostorový systém, který vzniká na základě interakcí různých jevů a procesů a vykazuje určitý typ organizační jednoty, která ho liší od ostatních regionů. Existuje několik hledisek, podle kterých určovat typy regionů. **Členění NUTS** je z pohledu regionální politiky Evropské unie, toto dělení je systém územních jednotek.

**Regionální rozvoj** je definován jako ekonomický rozvoj daného území. Dva přístupy pohledu na regionální rozvoj, a to praktický a akademický. Definice regionální politiky je označována jako představa veřejných intervencí, které vedou k určitému zlepšení.

Rozvoj je proces, při kterém dochází ke zlepšování, zvětšování nebo zdokonalování. Udržitelný rozvoj je takový rozvoj, který neohrozí budoucí generace a zajistí potřeby současné generaci. **Udržitelné město** je takové město, které je vyvážené, prostorově propojené s dopravou, různorodé v činnostech, využívá obnovitelné zdroje energií, navrhuje tak, aby spotřeba byla co nejmenší na přírodní zdroje.

**Strategické plánování** je široký pojem, který je používán v hodně oblastech, jako jsou firmy a veřejná správa. Jsou 4 základní etapy a to analýza, strategie, programy a realizace. V oblasti obcí je strategické plánování neoddelitelné od místního kontextu, společenství a komunit.

**Územní plánování** je souhrn procesů a nástrojů rozhodování v území. Dotýká se všech územních úrovní, které jsou národní, regionální a lokální. Cíle územního plánování stanovuje stavební zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu. Územní plán je základní koncepční dokument rozvoje obce a implementační nástroj politik a programů. Je to nástroj územního plánování obce. Obsahuje základní koncepci rozvoje území a může ve vybraných plochách uložit prověření změn.

Rozdíl mezi územním plánováním a strategickým plánováním je ten, že územní plány se definují jako materiálně-technické řešení území a strategické plánování se zabývá ekonomikou, bydlením, pracovním trhem a dále. Strategické plánování není založeno na dedukci, ale na přístupu přání aktérů.

**Potenciál měst a obcí** lze chápat jako souhrn možností a schopností něco vykonat. Potenciál určuje stav věci mezi tím, co je právě teď a tím, co má nebo může být. Rozdíl mezi dvěma jevy, které se charakterizují jako odchylka od rovnováhy stavů.

Ve **druhé kapitole** se práce zabývá pojmem **veřejná správa**, jejím dělením a definicí. Veřejná správa je správa lidské společnosti, která je uspořádána ve stát se státním zřízením. Těžiště veřejné správy leží v oblasti provádění zákonů. Veřejná správa se dělí na státní správu, samosprávu a ostatní správu.

**Státní správa** se dělí na územní státní správu a vnitřní státní správu. Jejimi orgány je Parlament, Prezident ČR, Orgány státní správy s celostátní působností, vláda, ústřední orgány státní správy a ostatní dekoncentrované orgány státní správy.

**Samospráva** je správa vykonávána jinou institucí než státem a je relativně samostatná a nezávislá na státu. Stát vytváří podmínky pro její fungování, není proto samostatnost absolutní.

**Územní samospráva** je forma veřejného vládnutí. Je tvořena z obcí, krajů a regionů soudržnosti. Touto samosprávou se dá rozumět samostatné obstarávání svých záležitostí v mezích práva. Územní samospráva plní dvě základní funkce, jednou je samosprávnou a přenesenou. Přenesená působnost je přenesení kompetencí na jiný subjekt, než je stát, ve veřejném sektoru. **Obec** je základní jednotka územní samosprávy a také veřejnoprávní korporace, která tvoří územní celek. Musí splňovat několik podmínek, kdy musí mít správní území, členskou základnu a plnit veřejnoprávní úkoly. Obec může být vesnice, městys, město, statutární město. **Organizační strukturu obcí** tvoří zastupitelstvo obce, rada obce, starosta obce, výbory zastupitelstva a komise. **Financování obce** se rozděluje do 4 skupin příjmů, a to na daňové, nedaňové, kapitálové a přijaté transfery neboli dotace.

**Zájmová samospráva** je tvořena subjekty, které mají společný zájem. Není ústavně zakotvena a je svěřena zájmovým subjektům na základě zákonů, které je zřizují. Sdružuje členy se stejnými zálibami, jako jsou politické strany.

Ve **třetí kapitole** se práce zabývá oblastí **dopravy**, která je definována jako přemísťování osob nebo hmotných statků, jež jsou prováděny vlastní silou nebo pomocí zprostředkovatele. Několik aspektů, které ovlivňují dopravu jsou politické aspekty, ekonomické aspekty, technické aspekty, sociální aspekty a ekologické aspekty. Nejčastější rozdělení je podle prostoru, kde se nachází přepravní cesta. Silniční doprava zajišťuje přepravu osob a věcí silničními dopravními prostředky po pozemních komunikacích. Železniční doprava uskutečňuje dopravu železničními prostředky pomocí železničních tratí. Letecká doprava uskutečňuje přepravu vzduchem pomocí leteckých dopravních prostředků.

Mezi **environmentálně příznivé druhy** dopravy patří cyklistická doprava, pěší doprava a městská hromadná doprava. **Cyklistická doprava** nevytváří hluk, vibrace ani emise a nezabírá tolik prostoru co motorová doprava. Pěší doprava je nejpřirozenější druh dopravy,

je příznivá pro životní prostředí a je prospěšná pro lidské zdraví. Městská hromadná doprava je zařazena mezi tyto druhy z důvodu nízkých nákladů na přepravu osob než u individuální automobilové dopravy, má menší dopady na životní prostředí a menší spotřebu energie. Doprava ve městech je přímo i nepřímo dotovaná.

Pojem **Smart cities** je výraz pro budování a řízení měst, obcí a regionů, která jsou založena na současných požadavcích a zároveň zachovat zdroje pro budoucí generace. Postaven na třech pilířích, které jsou inteligentní mobilita, energetika a služby a informační a komunikační technologie.

**Smart city** je koncept strategického řízení měst, obcí a regionů, kdy dochází k využití moderních technologií ke zvýšení kvality života občanů ve městech. Patří zde například optimalizace využití parkovacích míst, chytrý svoz komunálního odpadu, chytré dodávky tepla a chytré městské zastávky.

**Udržitelná doprava** je cílem dopravní politiky ČR. Dopravní infrastruktura a doprava je klíčová ekonomická podmínka pro další vývoj. V dnešní době převahuje trend rozšíření individuální automobilové dopravy, která je neekologicky přijatelná a produkuje velké množství škodlivých látek. Nelze pořád rozšiřovat a stavět nové komunikace.

**Bezpečnost v dopravě** je velké téma. Správný design cest a techniky řízení provozu můžou zredukovat potencionální výskyt nehod na cestách. Mezi nástroje řízení dopravy patří značky, signály, osvětlení a chodníky, které pomáhají zvýšit bezpečnost. Další vylepšování a přidávání nových prvků jako jsou podchody, nadchody a přechody pro chodce ještě více zvětšují bezpečnost nejenom chodců, ale i řidičů.

## **II. PRAKTICKÁ ČÁST**

## 5 MĚSTO ZLÍN

Statutární město Zlín se nachází na východní části Moravy a rozprostírá se v údolí, kterým protéká řeka Dřevnice po celé jeho délce a na rozhraní Vizovických a Hostýnských vrchů. Poloha Zlína zasahuje do tří oblastí, a to do Valašska, Hané a Slovácka. Okolí Zlína je tvořeno kopcovitým a pahorkovitým terénem. V první polovině 20. století jej proslavil Tomáš Baťa, který byl zakladatelem obuvnických závodů. Speciálnost na Zlíně je jeho místní funkcionalistická architektura, kterou nenajdeme jinde v republice, ale ani ve světě. V centru města se nachází tovární areál a obytné čtvrti, jenž byly vybudovány v době toho největšího rozmachu Baťových obuvnických závodů a které jsou dnes památkovou zónou. V roce 2001 byla založena Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně. Město oplývá řadou významných úřadů, společenských a kulturních institucí, včetně mnoha významných kongresů, a to zejména v oblasti medicíny. Celková rozloha města činí 103 km<sup>2</sup>.



Obrázek 1 Statutární město Zlín (Zdroj: kurzy.cz)

Do části obce Zlína patří Chlum, Jaroslavice, Klečůvka, Kostelec, Kudlov, Lhotka, Louky, Lužkovice, Malenovice, Mladcová, Příluky, Prštné, Salaš, Štípa, Velíková. 1. 1. 2022 byl počet obyvatel ve městě Zlín 73 250. Jeho nadmořská výška byla změřena na 230 m n. m. (Turistický informační portál města Zlína, © 2016)

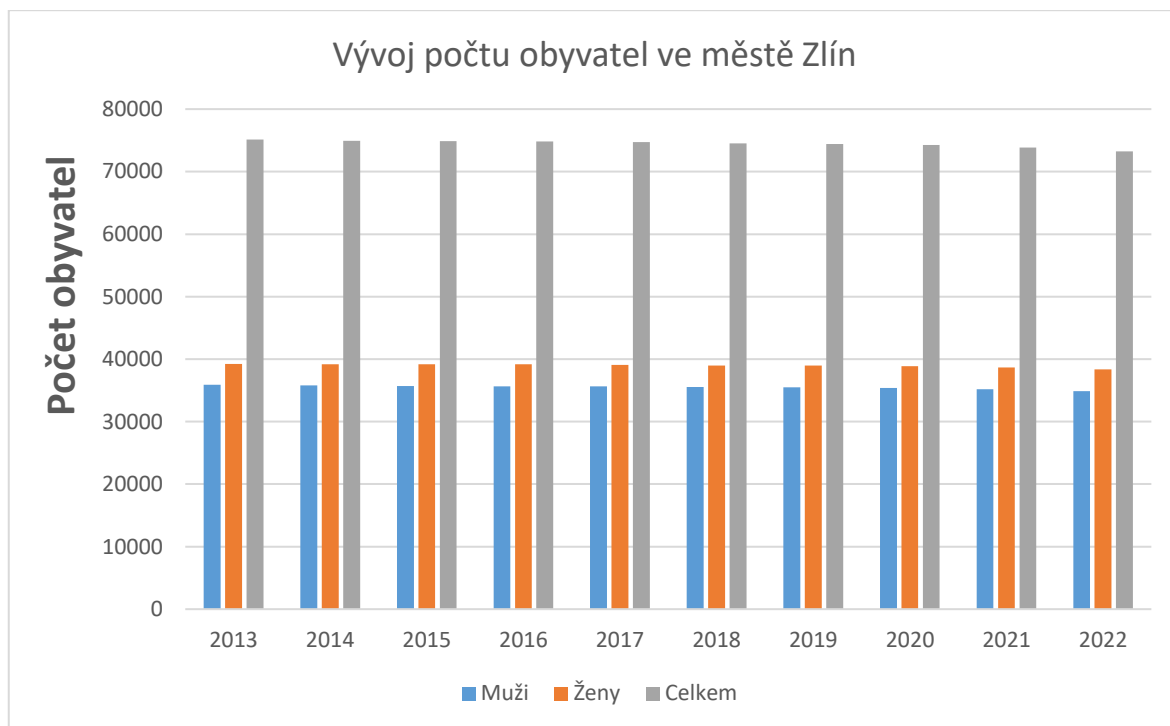


## 5.1 Historie města

První písemná zmínka je z roku 1322, tehdy bylo město Zlín řemeslnicko-cechovním střediskem pro okolní osídlení, kdy se lidé živili výhradně pastevectvím. Město bylo sídlem majitelů panství a rozvíjel se pomocí městské samosprávy. Tento poklidný vývoj narušila až průmyslová revoluce. Za zmínku určitě stojí rok 1894, kdy rodina Baťových pustila kořeny a založila zde obuvnickou firmu. Díky velké prosperitě a růstu Tomáše Bati, který byl také starostou města, se město stalo moderním centrem s vynikajícím architektonickým stylem a svým životním tempem. Meziválečná stavitelská činnost proměnila pětitisícové městečko na město s více než 43 000 obyvateli a vlastní funkcionalistickou architekturou. Baťova tradice v podnikání a více než skvělá geografická poloha, jsou faktory, které ovlivnily, že po změně režimu v roce 1989 nastal ve Zlíně rapidní růst obchodních aktivit, které i dnes převyšují republikový průměr. V současné době má město Zlín 73 250 obyvatel a je centrem střední Moravy. Konají se zde kulturní, sportovní a společenské akce, jako je například Mezinárodní filmový festival anebo Barum Czech Rally, která pořádá rychlostní zkoušku v noci v centru města. Typická baťovská architektura je dnes městskou památkovou zónou. (Turistický informační portál města Zlína, © 2016)

## 5.2 Obyvatelstvo

Následující graf pojednává o vývoji počtu obyvatel ve městě Zlín ve vybraných letech. Dle MVČR v roce 1.1. 2013 eviduje 75 153 obyvatel ve městě Zlín. 1.1. 2020 bylo evidováno 73 250 obyvatel ve Zlíně. Můžeme tedy říct, že počet obyvatel ve městě Zlín zůstává již dlouhou dobu téměř stejný.



Graf 1 Vývoj počtu obyvatel města Zlín (zdroj: vlastní zpracování – MVČR)

## Věkové složení obyvatelstva

Pro analýzu věkové struktury obyvatel města Zlína se vycházelo ze srovnání dat z roků 2000, 2010 a 2021, které jsou dále obsaženy v tabulce.

Rok	Počet obyvatel celkem	Věk (roky)			Průměrný věk
		0 - 14	15 - 64	65 a více	
2000	81 061	11 565	56 961	12 535	40,1
2010	75 469	9 983	51 734	13 752	42,5
2021	72 973	11 088	44 561	17 324	44,6

Tabulka 1 Srovnání věkové struktury obyvatel města Zlína v letech 2000 a 2010 a 2021 (Zdroj: vlastní zpracování – ČSÚ)

Rok 2010 zaznamenal oproti roku 2000 pokles v celkovém počtu obyvatel o 5 592, hlavní pokles nastal u skupiny od 15–64 let, kdy počet obyvatel klesl o 5 527, další velký pokles

byl ve skupině od 0 -14 let, kdy došlo k poklesu o 1 582 obyvatel. Nárůst však nastal ve skupině 65 a více, kdy došlo ke zvýšení o 1217 obyvatel. Průměrný věk se tedy v roce 2010 zvedl na 42,5 let oproti roku 2000, kdy průměrný věk dosahoval 40,1 let. V roce 2021 došlo oproti roku 2010 k poklesu obyvatel o 2 496 a to na číslo 72 973. Hlavní úbytek nastal ve skupině obyvatel od 15 - 64 let a to o 7 173. Přírůstek však nastal u skupiny 0 - 14 a to o 1 105 obyvatel. Hlavní nárůst nastal u obyvatel 65 a více let přesně o 3 572 na počet 17 324. Průměrný věk se opět zvýšil, a to na celkovou hodnotu 44,6 let. Ukazatel průměrný věk nám jasně ukazuje současný trend stárnutí obyvatelstva.

### **5.3 Správa města Zlína**

Statutární město Zlín je spravováno zastupitelstvem statutárního města Zlína. Zastupitelstvo svolává primátor Zlína i ho řídí, a to podle potřeby či jednou za tři měsíce. Primátor je volen Zastupitelstvem a je také odpovědný Zastupitelstvu z výkonu funkce. Primátor může se souhlasem ředitele krajského úřadu jmenovat a odvolávat tajemníka Magistrátu města Zlín. Zastupitelstvo má v současné době 41 členů, ale podle a v souladu se zákonem členů v Zastupitelstvo může být až 45 ve městě Zlín. Občané z města Zlín jsou voleni jako zástupci volebních stran v komunálních volbách, a to na základě systému poměrného zastoupení. Město Zlín má i Radu města Zlína, která je výkonným orgánem města Zlína, a to v oblasti samostatné působnosti. Je odpovědná Zastupitelstvu, jelikož Zastupitelstvo rovněž volí členy do Rady města Zlín. Rada připravuje pro jednání Zastupitelstva návrhy a také přijatá usnesení jím přijatých zabezpečuje. Rada má 11 členů, kteří jsou voleni členy Zastupitelstva a tvoří ji primátor, náměstci a ostatní členové Rady. Rada pro volební období 2018–2022 zřídila 13 komisí. Patří tam finanční a ekonomická komise, komise životního prostředí, komise pro strategické plánování, komise bytového hospodářství, komise pro výstavby a územního rozvoje, majetková komise, dopravní komise, ad. Další výkon správy ve městě je zajišťován prostřednictvím odborů a útvarů. (Oficiální stránky města Zlína, © 2022)

#### **ZAMĚŘENÍ NA OBLAST DOPRAVY VE SPRÁVĚ MĚSTA**

Jako hlavní aktér ve správě města na zaměření dopravy je Odbor dopravy města Zlín. Tento odbor zajišťuje činnosti v úseku investiční dopravní výstavby města a celkově provozní chod dopravy. Také se stará o rekonstrukce a opravy komunikací, to jsou například vozovky, chodníky a cyklostezky. Objednává služby a koordinuje výkon a rozsah služeb Dopravní společnosti Zlín-Otrokovice, s. r. o., a to v oblasti MHD a objednáva služby u firmy

Technické služby Zlín, s. r. o. Odbor dopravy nevykonává agendu státní správy, zde se může uvést vyřizování řídičských průkazů a evidence motorových vozidel.

Jako další se do správy dopravy ve Zlíně dá uvést oddělení koordinace projektů, která koordinuje koncepční práce ve všech oblastech rozvoje města. Ve spolupráci s vedením města a dalšími odbornými útvary připravuje strategické dokumenty a koncepty za účelem rozvoje města. Vyhledává finanční zdroje v dotačních programech i dalších mimorozpočtových zdrojích. Zajišťuje činnosti Komise Rady města Zlína, co se týče strategického plánování a také zajišťuje činnosti pro výbor Integrovaného plánu rozvoje města.

Do správy dopravy ve městě Zlín patří mnoho dalších odborů, a ne jenom ty, které byly uvedeny v předchozích odstavcích. Uvádí se ještě Odbor stavebních a dopravních řízení, Odbor realizace investičních akcí, Odbor životního prostředí a zemědělství a oddělení prostorového plánování. (Oficiální stránky statutárního města Zlína, © 2022)

#### 5.4 Dopravní rozvojové dokumenty města Zlína

Základním koncepčním rozvojovým dokumentem města Zlín je **Strategie rozvoje statutárního města Zlína do roku 2030 - ZLÍN 2030**, který nahrazuje strategii ZLÍN 2020. Bere se jako vrcholný plánovací dokument města, jenž nastavuje další rozvoj a směřování. Slouží jako manažerský, prezentační a informační nástroj, a také jako podklad pro čerpání dotací. Dokument je rozdělený na 2 části, první část je A – ZLÍN 2030 (hlavní dokument), který obsahuje Úvod, Hlavní analytická zjištění, Návrhová část, Implementační část a Přílohy, a jako druhá je prezentována Analytická část, kdy se vycházelo ze sekundárních dat, jež jsou dostupné z databází a dalších informačních zdrojů. Pokud se na dokument dívá z věcného hlediska, tak se v něm promítá 6 tematických oblastí:

- A – Kvalita života
- B – Vzdělávání
- C – Bezpečnost
- D – Doprava a technická infrastruktura
- E – Územní plánování a urbanismus
- F – Vstřícné město (Oficiální stránky statutárního města Zlína, © 2022)

**Generel dopravy** je dopravně-inženýrský dokument v oblasti městské dopravy a jeho rozvoje, jenž identifikuje zásadní potřeby a problémy obyvatel města a usiluje o navrhnutí řešení daných problémů a snaží se naplnit cíle dopravní politiky města. O pořízení tohoto dokumentu rozhoduje Zastupitelstvo města Zlína. Je rozvržen na analytickou a návrhovou část. V analytické části dochází k dopravním průzkumům a dotazníkovým šetřením, které by zmapovaly chování obyvatel v rámci dopravy města. Na základě podkladů zjištěných z analýz byl sestaven multimodální dopravní model. Obsahuje druhy městské dopravy, tzn. Individuální automobilovou dopravu, pěší dopravu, cyklistickou dopravu a veřejnou hromadnou dopravu. V návrhové části dochází k navrhnutí dílčích opatření k jednotlivým druhům městské dopravy a které budou reagovat na změny společnosti v oblasti dopravy ve městě a naplní dopravní politiku města. Tyto opatření sledují 2 časové horizonty a to roky 2025 a 2035. K aktualizacím dokumentu by mělo docházet každých 4-5 let. (Generel dopravy pro město Zlín, © 2016)

Jako další dopravní koncepční dokument se uvádí **SUMF – Strategický rámec udržitelné městské mobility**, který se rozděluje na Přípravnou a analytickou část, Návrhovou část, Akční plán, Generel bezmotorové dopravy. Všechny tyto části na sebe navazují a prolínají se. Je také podmiňujícím dokumentem pro čerpání dotací z evropských fondů ESIF pro města, které jsou určeny pro města nad 50 tisíc obyvatel a který je vyžadován Evropskou komisí. (SUMF, © 2018)

## 5.5 Financování města Zlína

Z dostupných dat na webových stránkách statutárního města Zlín se dá najít závěrečný účet roku 2021. Rozpočet roku 2021 byl schválen jako schodkový, a to s rozdílem 5,2 milionu korun, kdy výdaje byly schváleny ve výši 1 627 762 tis. Kč a příjmy byly schváleny ve výši 1 622 562 tis. Kč. V tabulce jsou vidět příjmy statutárního města Zlín v roce 2021.

<b>Příjmy v tis. Kč</b>	Schválený	Upravený	Skutečné plnění
Daňové	1 341 955,00	1 339 202,00	1 438 512,08
Přijaté transfery	59 093,00	241 796,60	242 160,80
Nedaňové	209 714,00	240 812,00	255 290,11
Kapitálové	11 800,00	30 557,00	38 749,52
<b>Celkem</b>	<b>1 622 562,00</b>	<b>1 852 367,60</b>	<b>1 974 712,51</b>

Tabulka 2 Příjmy města Zlína roku 2021

V následující tabulce jsou vidět výdaje statutárního města Zlín za rok 2021.

Výdaje v tis. Kč	Schválený	Upravený	Skutečné plnění
Doprava	269 816,00	580 986,00	343 661,90
Veřejná správa	503 308,00	475 051,60	374 179,87
Životní prostředí	145 942,00	257 265,00	210 932,94
Kultura	155 542,00	231 576,00	162 716,82
Tělovýchova a zájmová činnost	110 912,00	210 789,00	169 172,69
Bydlení	94 440,00	203 120,00	141 741,34
Komunální služby	58 967,00	193 915,00	99 807,72
Školství	98 650,00	193 100,00	164 650,03
Bezpečnost a veřejný pořádek	102 753,00	112 455,00	107 828,35
Sociální služby	27 872,00	60 666,00	29 886,34
Průmysl a stavebnictví	20 466,00	29 449,00	14 452,39
Zdravotnictví	30 203,00	28 835,00	26 683,07
Zemědělství	8 891,00	13 420,00	10 595,69
Ostatní	0,00	25,00	25,00
<b>Celkem</b>	<b>1 627 762,00</b>	<b>2 590 652,60</b>	<b>1 856 334,15</b>

Tabulka 3 Výdaje města Zlína v roce 2021

### Rozpočet 2022

Rozpočet na rok 2022 pro statutární město Zlín byl schválen jako schodkový s rozdílem 95 800 tis. Kč. Příjmy tvoří 1 689 745 tis. Kč a výdaje dosahují částky 1 785 545 tis. Kč.

Daňové příjmy u schváleného rozpočtu jsou ve výši 1 385 173 tis. Kč, a jsou tedy největším příjmem. Druhý největší příjem tvoří Nedaňové příjmy s částkou 218 529 tis. Kč.

Největším výdajem je odvětví Veřejné správy s částkou 536 696 tis. Kč. Druhý největší výdaj potom zaujímá odvětví Dopravy s celkovou výší 277 017 tis. Kč. (Rozpočet města Zlína, © 2022)

### 5.6 Financování dopravy ve městě Zlín

Jak už bylo zmíněno v předchozí kapitole, tak Doprava zaujímá vysoké místo v rozpočtových výdajích města. V roce 2021 bylo vyčleněno na dopravu 580 986 tis. Kč, avšak čerpáno bylo jenom do výše 343 661,9 tis. Kč.

Největší částku si připsala položka Dopravní obslužnost veřejnými službami ve výši 158 899,48 tis. Kč. Další výrazná částka byla u údržby a opravy Silnic s částkou 142 220,13 tis. Kč. Ostatní záležitosti pozemních komunikací byla ve výši 26 492,48 tis. Kč. Na Bezpečnost silničního provozu byla čerpána suma 7 394,45 tis. Kč. U Provozu veřejné silniční sítě město čerpalo 7 435,34 tis. Kč. Na Ostatní záležitosti byla čerpána suma ve výši 1 220,02 tis. Kč.

K 31.3.2022 byl upraven rozpočet na Dopravu ve výši 655 042 tis. Kč. Skutečné čerpání zatím u žádné položky nepřesáhlo částku 25 000 tis. Kč. Skutečné čerpání se zatím naplnilo 8 % celkového upraveného rozpočtu. (Rozpočet města Zlína, © 2022)

## 5.7 Doprava ve Zlíně

Na území statutárního města Zlín se nachází přibližně 300 km **pozemních komunikací**. Rozdělují se do 4 kategorií:

### 1. Silnice I. tř.

- Směr západ – východ se nachází hlavní silnice, která protíná město Zlín. Silnice I. tř. - I/49. Vlastníkem je Česká republika a správu majetkovou provádí Ředitelství silnic a dálnic ČR, p. o.

### 2. Silnice II. a III. tř.

- Směr sever – jih protíná silnice II/490, Mladcová až Březnice a silnice III/49016, což je ze směru Fryšták na Kudlov. Vlastníkem silnic II. a III. třídy je Zlínský kraj, a správu vykonává Ředitelství silnic Zlínského kraje, p. o.

### 3. Místní komunikace

- Majetkem statutárního města Zlína

### 4. Účelové komunikace

- Vlastníkem je buď město, fyzické osoby nebo právnické osoby a správu provádí vlastník. (Oficiální stránky města Zlína, © 2022)

Zlín neleží na významném tahu **železniční dopravy**. Má jedinou železniční trať, která protíná město zároveň se silniční komunikací I/49 a je jednokolejná. Trať č. 331 ze směru Otrokovice – Zlín – Vizovice a je 25 km dlouhá. Nejbližší významnější železniční trať má Otrokovice, což je trať č. 330 ze směru Přerov – Břeclav. Tato trať slouží jako hlavní železniční terminál pro zlínskou aglomeraci. Cesta s využitím železniční trati ze směru Otrokovice – Vizovice trvá 49 minut a z Otrokovic do stanice Zlín střed trvá cesta 17 minut. (Dopravní obslužnost města Zlína a Otrokovice, © 2022)

**Cyklistická doprava** byla ve Zlíně dlouhou dobu ignorována a při výstavbě komunikací s ní nebylo počítáno. Základní kámen cyklo dopravy ve Zlíně tvoří cyklostezka 471 Otrokovice – Zlín – Vizovice, která jde podélně s řekou Dřevnicí ve směru východ západ. Další

významnější cyklotrasa je 5060 Napajedla – Zlín, jenž protíná Jaroslavice, dále jsou trasy 5054 a 5055. Celkový součet cyklostezek činí okolo 25 km.

Město Zlín má kolem 290 km **chodníkových** ploch. Jsou rozděleny na chodníky, které mají 268,4 km, sdružené stezky, jenž mají 20,3 km a pěší zóny, které činí pouhých 0,8 km. Sdružené stezky představují prostor pro chodce i pro cyklisty a jsou buď společné nebo oddělené. Jenom jedna pěší zóna je situovaná v centru Zlína, kde zahrnuje náměstí Míru a navazující ulice, jako je ulice Školní a také prostor pro tržnice podél třídy T. Bati. (Generel dopravy pro město Zlín, © 2016)



## 6 ANALÝZA DOPRAVY STATUTÁRNÍHO MĚSTA ZLÍN

Pro analýzu dopravní situace ve statutárním městě Zlín byla využita metoda SWOT analýzy. Další metodou byla použita metoda polostrukturovaných rozhovorů.

### 6.1 Rozhovory

Pro analýzu stavu dopravy ve městě Zlín byla použita metoda polostrukturovaných rozhovorů. Respondenti odpovídali na předem sestavené otázky, od kterých měli možnost se odklonit. Rozhovory byly u dvou respondentů nahrávány po udělení souhlasu, u jednoho respondenta nebyl souhlas udělen. Pro rozhovory byly vybráni jedinci s různou působností na různých pracovních pozicích, aby se zajistil širší pohled na danou problematiku a bylo tak dosaženo rozmanitosti dat.

Respondenti:

- Vedoucí oddělení koordinace projektů - Ing. Martin Habuda
- Ředitel Městské policie Zlín - Ing. Milan Kladníček
- Vedoucí odboru dopravy

Odůvodnění výběru:

**Vedoucí oddělení koordinace projektů** – vybrán především z důvodu o obecném přehledu dopravy ve Zlíně a přímé podílení na rozvoji dopravy

**Ředitel Městské policie Zlín** – vybrán z důvodu obecného přehledu o dopravní obslužnosti a bezpečnosti ve městě

**Vedoucí odboru dopravy** – vybrán z důvodu největších zkušeností a povědomí o dané problematice, trendech a stavu

Otázky byly rozděleny do několika okruhů:

#### 1) Charakteristika dopravy ve městě Zlín

Tento okruh měl za úkol zjistit u respondentů povědomí o obecné dopravní problematice ve městě Zlín. Byl ponechán prostor pro vlastní zhodnocení o aktuálním stavu dopravy ve městě Zlín.

- a) Jak byste charakterizoval dopravu ve městě Zlín?
- b) Jaké jsou přednosti města Zlína v dopravě?

- c) Jak byste zhodnotil koncepční dokumenty města Zlína v oblasti dopravy?

## 2) Trendy v dopravě

Druhý okruh byl zaměřen na aktuální trendy v dopravě. Odpovědi respondentů se týkali především bezpečnosti dopravy ve Zlíně, míst s nebezpečným aspektem pro lidi, udržitelnosti a životního prostředí.

- a) Jak hodnotíte bezpečnost dopravy ve městě Zlín?
- b) Víte o nějakých místech, které jsou momentálně nebezpečná pro cyklistickou a pěší dopravu?
- c) Podniká město nějaké preventivní události, aby zabezpečilo bezpečnost pro obyvatele?
- d) Jaké aktivity probíhají pro zajištění udržitelné dopravy ve městě Zlín?
- e) Podporuje město (P+R) a celkově multimodální dopravu?
- f) Podporuje město koncept SMART city? Popřípadě jak přesně?

## 3) Doplnující otázky

- a) Jaký efekt měl Covid-19 na dopravu ve Zlíně?
- b) Kam by mělo město mířit v příštích letech v rámci dopravy?
- c) Jaký efekt mělo zdražení paliv na dopravu ve Zlíně?

## 6.2 Shrnutí výsledků rozhovorů

Z provedených polostrukturovaných rozhovorů vychází, že doprava ve Zlíně odpovídá současným trendům dopravy, a to přesně v narůstajícím počtu aut, čímž dochází k velkému dopravnímu přetížení města. Respondenti se shodují v tom, že pokud dojde na úseku I/49 k nehodě či jiné události, tak není žádná jiná možnost než ta, že dojde k vytvoření dopravní špičky. Největším úskalím města Zlína v dopravě je chybějící obchvat, který by vyřešil nadbytečné přetížení. Jedna z možností by byla výstavba tunelů a tím tak zpřístupnit možnost objetí Zlína. **Individuální automobilová doprava** negativně ovlivňuje kvalitu veřejného prostoru a snižuje se tak atraktivita města. Jako velký úspěch bylo uvedena událost před 5 až 7 lety, kdy došlo v ulici Školní k vymístění automobilové dopravy.

**Železniční doprava** na území města Zlína je ve špatném stavu. Zastaralá železniční trať č. 331 a staré nemoderní zastávky. Problémem se stává dlouhá přepravní doba, což z této dopravy na území města činí neatraktivní způsob dopravy. V blízké době má dojít k modernizaci trati č. 331, kdy celá trať bude elektrifikována a většina zastávek mezi Otrokovicemi a Zlínem bude redukována. Celková přepravní doba se bude snižovat díky větší rychlosti dopravního prostředku. Pomocí těchto modernizací je snaha o zvýšení přepravní práce v oblasti udržitelné dopravy a snížení přepravní práce pomocí individuální automobilové dopravy. Zlín střed je vlaková zastávka u které dojde k výstavbě nového dopravního terminálu, který bude mít vazbu i na další druhy dopravy jako je MHD nebo autobusová doprava. Nebude to investice města, ale bude se čerpat z veřejných zdrojů. Obrovská investice v řádu několika miliard Kč.

Jako největší přednost města respondenti uvedli **MHD**, díky efektivní a husté síti je ve městě na velmi vysoké úrovni. Dalším plusem jsou celkem nízké ceny jízdného, které se dají koupit přes SMS a moderních dopravních prostředků jako jsou trolejbusy s kombinovaným pohonem. Převažuje hlavně trolejbusový způsob přepravy. Dochází pořád k dalšímu rozšiřování úseků pro MHD. Co se týče celé VHD, tak má úplně nejmenší % nehodovost a tím označili tento udržitelný druh dopravy za nejméně nebezpečný.

Respondenti se též shodli, že v rámci bezpečnosti je problémem **cyklistická doprava** nejen v centru, ale i ve zbytku Zlína, a to z důvodu nepospojovaných cyklistických tras. Dalším problémem cyklistické dopravy je blízkost od hlavních komunikací, či případné přejíždění z jednoho úseku na druhý přes hlavní dopravní komunikaci. Tím se zvětšuje šance na dopravní nehodu. Největší riziko nehody hrozí při přejíždění cyklistů po hlavní komunikaci.

Několik nebezpečných míst se nachází na ulici třídy Tomáš Bati, kde se nacházejí přechody přes 4 pruhy s absencí středových ostrůvků a světelné signalizace.

**Dopravní nehoda** může taky nastat mezi pěší a cyklistickou dopravou, jelikož hodně cyklostezek v okolí centra jsou sdílené s chodci, tím může dojít k nehodě při neopatrnosti. Na frekventovaných úsecích byly vystaveny oddělené úseky cyklistů a pěší. Město má v budoucnu v plánu výstavbu nových cyklostezek a tím tak co nejvíce spojit cyklistické trasy ve Zlíně a také zajistit co možná nejvyšší bezpečnost chodců, cyklistů a řidičů dopravních automobilů.

**Nebezpečné místo** pro cyklistickou a pěší dopravu je v areálu Svit, kde se nachází i technologická fakulta UTB. Nejsou zde žádné cyklostezky, společné trasy pěší a cyklistů, jakékoliv značení pruhu pro cyklisty a přechody pro chodce.

Jelikož **inovace a chytrá řešení** umožňují zefektivňovat celkovou dopravu, tak město už v minulosti podnikalo kroky k těmto chytrým řešením. Aktuálně má město například koordinované křižovatky, které spolu navzájem komunikují a podle zátěže přizpůsobují preference. Dále je ve městě Zlín zavedena silniční meteorologie. V roce 2016 byly zavedeny elektronické informační tabule, které řidičům poskytovaly informace a dojezdových časech a o možných alternativních cestách. Bohužel v dnešní době už jsou zastaralé a nevyhovující.

Město by se v budoucích letech mělo snažit o podporu **udržitelné dopravy** a tím tak snížit dopad individuální automobilové a tranzitní dopravy na město. Také by měla být snaha o zvýšení bezpečnosti pro všechny druhy dopravy. Dochází k podpoře **multimodální dopravy**, avšak tato problematika je velmi těžká. Parkoviště, jak pro auta či odstavná místa pro kola a další, musí být vystavěny na vhodném místě, může se stát, že by žádný uživatel tyto místa nevyužíval.

Velké uvolnění zátěže v dopravě ve Zlíně nastalo v době **pandemie COVID-19** a totálním lockdownu, kdy většina lidí pracovala z domu a nikam nejezdila. Došlo ke zvýšení bezpečnosti z důvodu velké absence vozidel na cestách a také k lepší atraktivitě centra města.

**Zdražení paliv**, které nastalo na jaře roku 2022 donutilo velkou většinu lidí si rozmyslet individuální cestování. Tím došlo ke snížení počtu motorových vozidel ve městě a začala se více používat VHD. V případě užití individuální automobilové dopravy byl efekt shlukování cest, to znamená, že bylo více lidí na jedno auto a všechny potřebné věci se vyřídily hned.

### 6.3 SWOT analýza

Další metoda, která byla použita pro analyzování stavu dopravy ve statutárním městě Zlín byla SWOT analýza, tedy metoda silných a slabých stránek, příležitostí a hrozeb. Sestavení SWOT analýzy bylo provedeno z veřejně dostupných zdrojů, webových stránek města a dopravních koncepčních dokumentů jako Generel dopravy. Pro lepší přehlednost byla modifikována a upravena podle potřeby. K úpravě došlo v příležitostech a hrozbách, jelikož obsahují interní i externí prvky, a tudíž se neřídí čistými pravidly vnitřních a vnějších faktorů SWOT analýzy.

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hustá komunikační síť</li> <li>• Jednotný systém pro veřejnou hromadnou dopravu</li> <li>• Dostatek kapacit u většiny křižovatek</li> <li>• Velký počet parkovacích míst</li> <li>• Regulace parkování pomocí zpoplatnění</li> <li>• Kvalitní dopravní obsluha u MHD</li> <li>• Systém tarifu a SMS jízdenky</li> <li>• Rozvíjení sítě cyklostezek</li> <li>• Stezky pro cyklisty</li> <li>• Rozsáhlá síť chodníků s přechody pro chodce</li> <li>• Upravené chodníky pro bezbariérový přístup</li> <li>• Podchody pro chodce v nejzatíženějších oblastech</li> <li>• Velký podíl pěší dopravy na přepravní práci</li> <li>• Systému Bike Sharing</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vysoká intenzita zatížení komunikace I/49</li> <li>• Absence obchvatu</li> <li>• Tranzitní doprava v centru</li> <li>• Absence okružních křižovatek</li> <li>• Špatně řešené parkování rezidentů</li> <li>• Nedostatečný počet parkovacích míst v oblasti dopravních terminálů</li> <li>• Cena jízdného v MHD vzhledem k přepravované vzdálenosti</li> <li>• Nízká rychlost přepravy u železniční dopravy</li> <li>• Absence moderního terminálu s návazností na jednotlivé druhy dopravy</li> <li>• Nedostatečná a nepropojená cyklistická komunikační síť</li> <li>• Stezky pro cyklisty situovány s motorovou dopravou</li> <li>• Ukončení cyklostezek bez návaznosti</li> <li>• Nebezpečné a dlouhé přechody pro chodce</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Některé hlavní pěší trasy bez bariérového přístupu</li> <li>• Velké náklady na údržbu pěší dopravy</li> </ul>
<b>PŘÍLEŽITOSTI</b>	<b>HROZBY</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Výstavba silnic pro zklidnění dopravy v centru</li> <li>• Aktualizace signálních plánů ke zvýšení kapacity některých křižovatek</li> <li>• Výstavba parkovacích domů</li> <li>• Regulace počtu aut na jednu domácnost</li> <li>• Podpora multimodální dopravy</li> <li>• Zvýšení cestovní rychlosti u železniční dopravy</li> <li>• Úprava tarifního systému MHD</li> <li>• Modernizace železniční tratě č. 331</li> <li>• Umožnění průjezdnosti cyklistů v jednosměrných komunikacích</li> <li>• Čerpání zdrojů pro úpravu pěších tras pro bezbariérový přístup</li> <li>• Systém P+R (Park + Ride)</li> <li>• Výstavba podchodů či nadchodů pro chodce na nebezpečných úsecích</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zvyšující se trend dopravních nehod</li> <li>• Negativní vlivy na životní prostředí</li> <li>• Rostoucí trend intenzity IAD</li> <li>• Odstavování vozidel na komunikacích s nedostatečnou šířkou</li> <li>• Zvyšující se náklady na regulaci parkování</li> <li>• Snížení počtu přepravovaných osob MHD</li> <li>• Zvýšení ceny jízdného MHD</li> <li>• Snižování rychlosti přepravy vzhledem k rostoucímu trendu IAD</li> <li>• Nehody řidičů s cyklisty nebo chodci</li> <li>• Rozvoj sítě IAD zastíní rozvoj cyklistické dopravy</li> <li>• Nedostatečný počet přechodů v centru města</li> <li>• Nebezpečné místa – komunikace bez signalizace</li> <li>• Vyšší náklady na výstavbu podchodů či nadchodů pro chodce</li> </ul>

Tab 1 SWOT analýza dopravy statutárního města Zlín (Zdroj: vlastní zpracování)

### Individuální automobilová doprava

Jelikož ani Statutární město Zlín není výjimkou v tom, že nejrozšířenějším druhem dopravy je automobilová doprava, což odpovídá současnému rostoucímu trendu, tak má rozsáhlou komunikační síť, avšak potýká se s problémy, jelikož nemá nadřazenou dopravní síť. Nejzatíženějším místem díky automobilové dopravě je centrum města, a to kvůli geografickým poměrům města Zlína, kdy se v centru potkávají dvě nejfrekventovanější

dopravní komunikace. Doprava v centru má velký negativní vliv na životní prostředí a atraktivnost města. Město Zlín se v minulosti hlavně věnovalo zvyšující se problematice poptávky individuální automobilové dopravy, a to na úkor ostatním druhům dopravy. Dostatečné kapacitní křižovatky zajišťují průjezd vozidel i v době největší zátěže. U některých křižovatek by mohlo dojít k přestavbě či přeorganizování a tím tak zlepšit jejich kapacitu. Nejvíce zatížené cesty jsou třída Tomáše Bati s označením I/49 a silnice II/490, což jsou dvě páteřní komunikace města Zlín. Neexistence obchvatu však silně stěžuje dopravu ve městě, když dojde k nehodě či nějakým událostem. Možným řešením tohoto problému by byla výstavba obchvatu nebo napojení na nadřazenou silniční síť D49 a D55. Dalším možným řešením je výstavba tunelu v centru a navedení tak dopravy pod město a tím uvolnit a zlepšit situaci v centru města.

### **Veřejná hromadná doprava**

Jak už to bývá, tak veřejná doprava je nedílnou součástí všech větších měst, Zlín tedy není výjimkou. Jelikož patří mezi udržitelné dopravní systémy, tak se jej město snaží podporovat co možná nejvíce. Veřejná doprava představuje druhý nejrozšířenější způsob přepravy obyvatel. Statutární město Zlín má jednotný systém pro veřejnou hromadnou dopravu a hustou a síť městské hromadné dopravy a její vysokou kvalitu. Také bylo zavedeno několik inovativních řešení a to například, že se jízdenky dají kupovat přes SMS. Existence tarifního systému je výhodou. Avšak z důvodu průměrné přepravní vzdálenosti může být cena jízdenky velmi drahá. Zlín se též snaží přecházet na alternativní paliva u vozidel. Kvůli velkému zatížení v centru dochází ke snížení rychlosti přepravy u městské hromadné dopravy. Nekvalitní nabídky služeb můžou odstrašit obyvatele od používání veřejné dopravy a přejít na individuální automobilovou dopravu. Zlín a Zlínský kraj má celkově velkou kvalitu dopravní obsluhy území u veřejné dopravy. Jednou z nevýhod je delší docházková vzdálenost z místa výstupu u několika okrajových lokalit, ale i v centru města. Chybějící moderní terminál, který bude mít přímou návaznost na jednotlivé druhy dopravy. Nmoderní železniční stanice ve stanici Zlín střed je velkou skvrnou na centru města. Modernizace a elektrifikace trati č.331 by zvedla převozní rychlost a atraktivitu. Nízká rychlost přepravy u železniční dopravy Otrokovice – Zlín je velmi neatraktivní pro obyvatele. Město může požádat o dotace na nákup nových dopravních prostředků. Také může dojít k zvýšení cestovní rychlosti pomocí železniční přepravy, ale i pomocí městské hromadné dopravy. K udržení zákazníků může dojít k úpravě tarifního systému.

## **Cyklistická doprava**

Nejvíce zanedbaným druhem dopravy ve statutárním městě Zlín je cyklistická doprava. Největším úskalím je nepropojená a nedobudovaná cyklistická infrastruktura, která by propojovala centrum města s okolními obytnými lokacemi. Cyklistická doprava byla v minulosti vytlačena kvůli rostoucímu trendu individuální automobilové dopravy. Další velkou nepříjemností je fakt, že cyklistické trasy i turistické trasy jsou ve většině případů situovány na komunikacích s motorovou dopravou. Nebezpečným problémem se stávají situace na hlavních křižovatkách, kde není řešen průjezd cyklistů. Velmi často dochází ke střetu cyklistické dopravy a individuální automobilové dopravy a vznikají tak nehody. Části, které nejsou situovány zároveň s motorovou dopravou, jsou potom ve formě společného provozu pro chodce i cyklisty, a to buď jako dělené komunikace, ale i nedělené komunikace. Může tedy a dochází k dopravním nehodám mezi cyklisty a chodci. Některé páteřní cyklostezky jsou ukončeny bez návaznosti, zde by se mělo co nejrychleji nalézt řešení a propojit, či aspoň umožnit cyklistům bezpečný průjezd po další cyklostezku či trasu pomocí značení jako jsou cyklo piktogramy, ochranného jízdního pruhu pro cyklisty nebo vyhrazeného jízdního pruhu pro cyklisty. Silnou stránkou v cyklistické dopravě města je fakt, že se provádí kroky k prosazování a zlepšování cyklistické dopravy ve městě a stále se buduje nová síť cyklostezek a cyklotras. Velkou hrozbou pro cyklistickou dopravu ve městě Zlín je dále rostoucí se trendu individuální automobilové dopravy a tím tak vytlačit ještě více cyklistickou dopravu. Jednou z možností je podpora Bike Sharingu a půjčování kol pro obyvatele a turisty hlavně na malé vzdálenosti. Podpora multimodální dopravy jako je vybudované stanice pro (P+R) na hlavních uzlech veřejné hromadné dopravy, můžou být velkou předností města.

## **Pěší doprava**

Pěší doprava se podílí na přepravní práci ve statutárním městě Zlín okolo 25 %. Pěší komunikační infrastruktura ve městě Zlín činí okolo 300 km chodníků a průchozích ploch. Důležitým faktorem pro pěší dopravu je, jak dokáže plnit svůj účel pro pohybově omezené občany. Město má hodně pěších tras uzpůsobených pro bezbariérový přístup, ale pořád existuje hodně míst, kde tento bezbariérový přístup není. Jedná se o úpravu infrastruktury pro sluchově a zrakově omezené, ale taky může jít o osoby v pokročilém věku, tedy o trend stárnutí populace. Bezbariérovým přístupem jsou vybaveny i zastávky městské hromadné dopravy. V nejzatíženějších oblastech byly vybudovány podchody pro chodce, které usnadní přechod pod frekventovanými komunikacemi. Bohužel výstavba podchodů je velmi



namáhavý a nákladný proces, z tohoto důvodu jsou vystavěny pouze v oblastech s velkou zátěží motorové dopravy. Nebezpečí může pro chodce vznikat na sdílených trasách s cyklistickou dopravou, kde nehoda mezi chodcem a cyklistou je velmi běžná. Další nástraha, která může na chodce číhat je příliš dlouhé přechody pro chodce a nedostatečný rozhledový poměr pro chodce na přechodě zapříčiněný parkujícím vozidlem či jinou zastiňující překážkou. Nepříjemností jsou i přechody pro chodce, kde není zavedena signalizace a riziko nehody se tudíž zvyšuje. Bezpečnost v centru se může pro chodce na některých místech zvýšit vytvořením přechodů, které tam chybí. Obrovským nákladem pro město je samotná údržba chodníků a tras. Na samotnou úpravu pro bezbariérový přístup je možné čerpat z externích zdrojů.

### **Doprava v klidu**

S postupně se rozvíjející dopravou nastává problém parkování jako u většiny měst. Statutární město Zlín se snaží regulovat tyto problémy. Silnou stránkou města je snaha o regulaci dopravy v klidu v centru za pomoci zpoplatnění. Zásadním problémem je to, že v dnešní době už má téměř každá domácnost více jak jedno auto a požaduje parkování přímo u svého bydliště. S tímto nastávají problémy s odstavováním aut na zakázané plochy, chodníky a na komunikace s nedostatečnou šířkou, to hlavně na sídlištích. Jedním z možných řešení bylo regulaci počtu aut na jednu domácnost zpoplatněním. Další problém s parkováním nastává u dopravních terminálů, protože u nich také není dostatečný počet parkovacích míst. Řešení tohoto problému by mohla vyřešit výstavba parkovacího domu v blízkosti hlavních dopravních terminálů a tím tak zvýšit počet parkovacích míst a odstavných stání. Podpora Car Sharingu by také pomohla regulovat dopravu v klidu. Velkou hrozbou však stále zůstává rostoucí trend individuální automobilové dopravy.

## 7 DOPORUČENÍ PRO STATUTÁRNÍ MĚSTO ZLÍN

### 7.1 Elektronické informační tabule

V návaznosti na analýzu polostrukturovaných rozhovorů a analýzu SWOT vyšlo najevo, že elektronické informační tabule, kterými Zlín momentálně disponuje, jsou zastaralé, ukazují nepřesně a také velmi málo informací pro uživatele komunikací. První doporučení se týká koupi nových a moderních elektronických informačních tabulí a také jejich aplikací do provozu města.

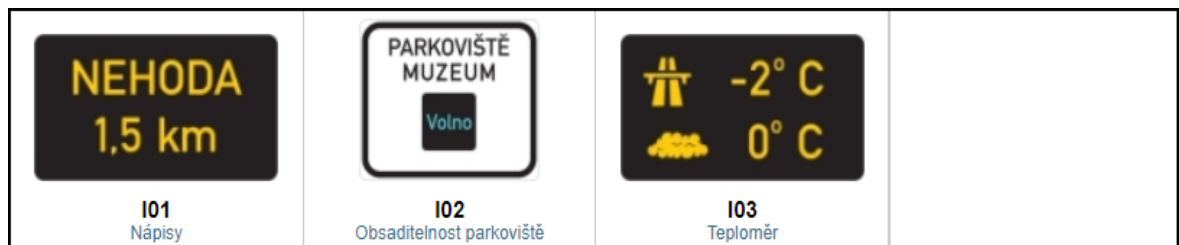
#### Elektronické informační tabule

Elektronické informační dopravní tabule jsou prvky SMART, které dávají řidičům povědomí o aktuální dopravní situaci ve městě.



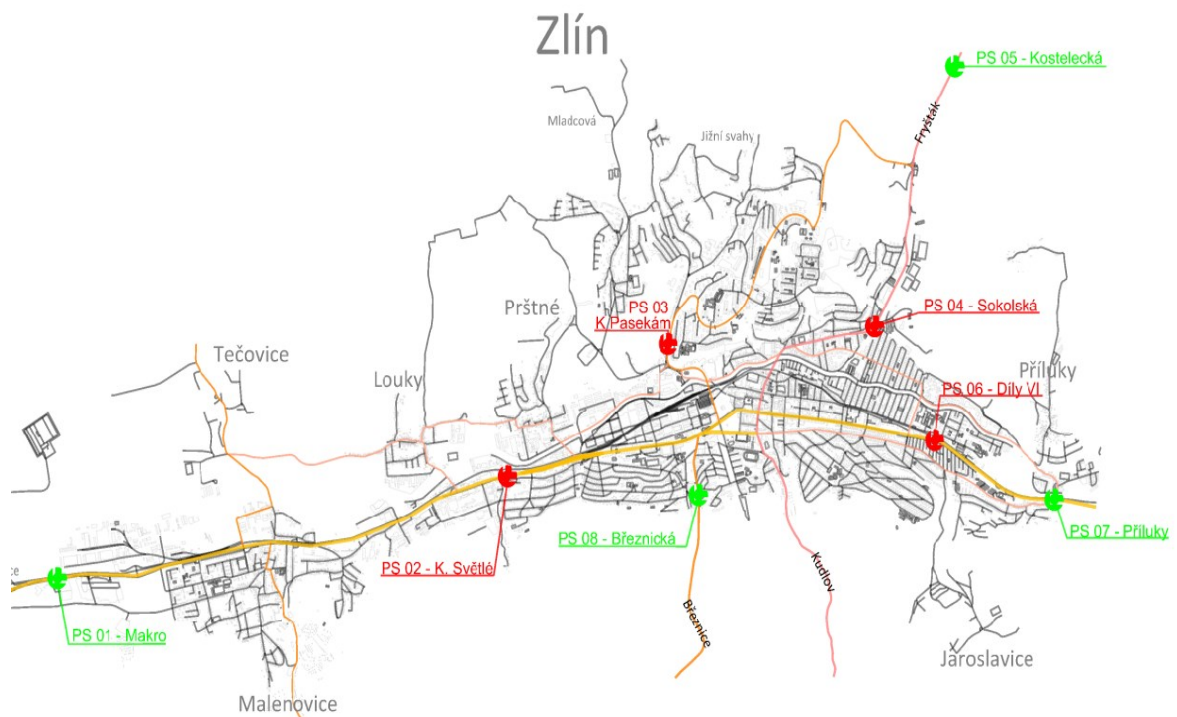
Obrázek 2 Elektronická informační tabule (Zdroj: zpravy.aktualne.cz)

Elektronických informačních tabulí existuje celá řada. Můžou ukazovat aktuální informace o nehodách, o plánovaných údržbách, úpravách, volných místech na parkovištích a také můžou nabízet alternativní cesty, jak se dostat do cíle. Dále také ukazují průjezdové časy přes město.



Obrázek 3 Druhy informačních tabulí (Zdroj: Dopravní-značení.eu)

V současné době je počet těchto elektronických informačních tabulí ve statutárním městě Zlín celkem osm. Čtyři z nich jsou dvouřádkové a řidiči z nich můžou vyčíst příjezdové časy, tyto informační tabule jsou umístěny na okrajích města. Zbylé čtyři jsou umístěny v blízkosti centra a dávají povědomí o možných alternativních cestách. V konečném důsledku byla snaha o vybudování systému, který bude zefektivňovat silniční dopravu hlavně v místech dopravních uzlů Zlína, a to za pomoci aktuálních informací o dojezdových časech, které se sesbírají díky detektorům. (Informační tabule, © 2016)



Obrázek 4 Umístění elektronických informačních tabulí (Zdroj: Zlin.eu)

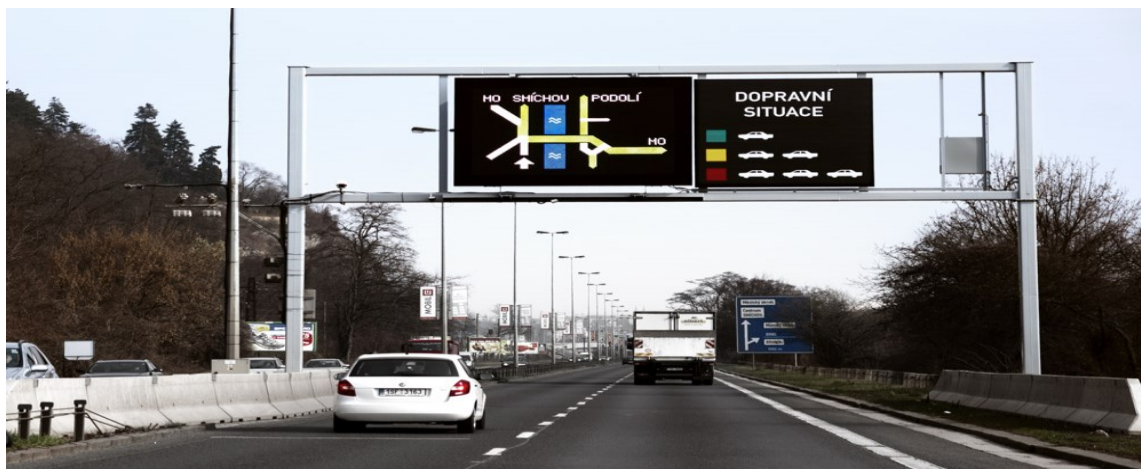
Informace pro tabule zajišťuje 21 detektorů, jenž jsou umístěny na sloupech veřejného osvětlení u hlavních tahů. Dokážou spolu komunikovat a měřit rychlost průjezdu mezi jednotlivými body, díky čemuž je z těchto údajů možno vypočítat dojezdové časy a případně navrhnout alternativní možnou cestu přes město.



Obrázek 5 Zlínská elektronická informační tabule (Zdroj: ČT24)

Náklady na rozmístění těchto informačních tabulí a detektorů se vyšplhalo na celkovou výši 5 490 113,74 Kč. Příspěvek z dotace od SFDI (Státního fondu dopravní infrastruktury) pokryl částku 3 663 000 Kč. (Telematický systém ve Zlíně, © 2015)

Město jako je Praha má od roku 2013 velmi moderní elektronické informační tabule, které pomáhají řidičům rozvrhnout si co nejlíp svou cestu a tím tak ušetřit spoustu času a nervů.



Obrázek 6 Informační tabule Praha (Zdroj: ITS Observatory)

Další město, které v roce 2021 zavedlo parkovací informační tabule do provozu, bylo město Pardubice. Fungují na způsobu čteček registračních čísel, které snímají registrační čísla a kontrolují, kolik aut vjelo a odjelo z parkoviště, tímto způsobem dává vědět informační tabuli o počtu volných míst. V roce 2023 mají dokončit projekt parkovacího systému, což je mobilní aplikace, kde se ukážou volná parkovací místa a bude možnost si místo pronajmout. (Informační tabule Pardubice, © 2021)



Obrázek 7 Parkovací informační tabule (Zdroj: Pardubice.eu)

Současné informační tabule jsou zastaralé a mnoho řidičů si stěžuje na fakt, že ukázaný průjezdový čas není správný. Z důvodu modernizace a zkvalitnění ukazatelů na informačních tabulích se nahradí stávající informační tabule a vymění se za nové, které budou mít spoustu dalších ukazatelů, ne jenom časový průjezd a alternativní trasu, ale i vytíženost parkovišť Park and Ride, schematicky zátěžové mapy i s grafickou informací na barevných tabulích, na kterých se bude ukazovat aktuální stav dopravy, nehodovost, stav vozovky, teplota. Jelikož aktuální informační tabule ve městě Zlín jsou umístěny na hlavních tepnách, a to jak před příjezdem do města, tak i z centra pryč, je možné označit počet elektronických informačních tabulí za dostačující a umístění označit za vyhovující. Ovšem všechny informační tabule budou moderní. Hlavním důvodem zavádění těchto SMART prvků je skutečnost, že může dojít k jakékoliv události, ať už plánované či nikoliv, z tohoto důvodu se musí rychle začít řešit tato situace nebo dojde k absolutnímu dopravnímu

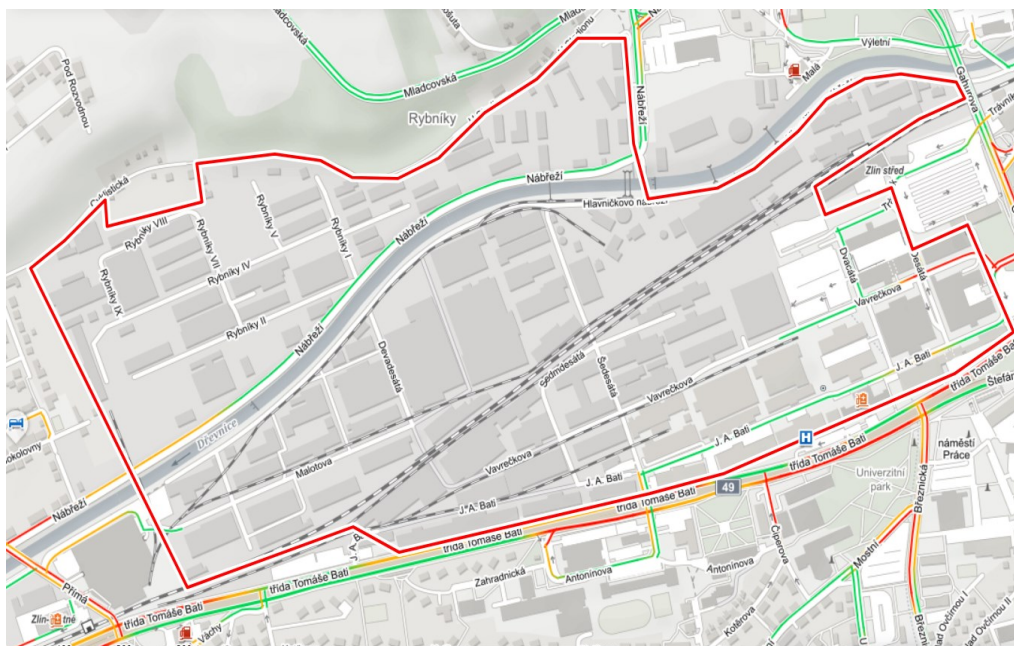
přetížení. Zavádění těchto prvků může zvýšit bezpečnost uživatelů dopravní infrastruktury, ušetřit čas a zpříjemnit cestu a tím zlepšit atraktivitu města.

### **Náklady**

Uvedení do chodu těchto moderních informačních tabulí by vyšlo na částku téměř 30 000 tis. Kč bez DPH, a to včetně řídicího systému a dopravních scénářů. Z větší části by mohla být tato částka pokryta čerpáním dotace z Fondu soudržnosti EU anebo ze Státního fondu dopravní infrastruktury, zbytek by si město doplatilo ze svého rozpočtu. Data pro výpočet této sumy byla z dostupných informací o zavedení tohoto systému v Praze. (Informační tabule – Praha, © 2013)

## 7.2 Cyklistická a pěší doprava – Areál Svit

Dalším vyvozeným problémem z dopravních analýz města je areál Svit neboli tzv. Baťovy závody, kde je to velmi nebezpečné jak pro chodce, tak i cyklisty, jelikož je zde absence infrastruktury pro cyklistickou dopravu a nejsou zde žádné přechody pro chodce. Druhé doporučení se týká aplikování možných řešení pro cyklistickou dopravu a také možné řešení pro pěší dopravu.



Obrázek 8 Areál Svit (Zdroj: mapy.cz)

V areálu Svit je nebezpečné pro cyklisty se pohybovat, nejsou tam cyklostezky, sdílené stezky s chodci a ani žádné jiné dopravní značení pro cyklisty. Problém je především v bezpečnosti, jelikož může dojít k ohrožení života jak cyklisty, tak i řidiče či chodce. Může nastat situace, kdy se cyklisti rozhodnou vjet na chodník.

Nejlepším řešením by bylo vybudování nové cyklostezky, avšak toto řešení bývá velmi nákladné pro město. V takovém případě se musí použít alternativní řešení, aby se oddělila motorová doprava od cyklistické dopravy.

### Doporučení:

- Piktogramový koridor pro cyklisty
- Stezky pro cyklisty a pěší
- Vyhrazené nebo ochranné pruhy pro cyklisty

### Piktogramový koridor pro cyklisty

Toto značení vyznačuje prostor a směr, kterým se cyklista má řídit. Zároveň upozorňuje řidiče motorových vozidel, že projíždí po komunikaci, kde je zvýšený provoz cyklistů. Řidiči motorových vozidel mohou objíždět cyklisty zleva, pokud mají dostatek místa a s přiměřenou rychlostí. Pokud není dostatek místa, tak se auto řadí za cyklistu. Cyklista na tento koridor může kdykoliv najet a vyjet. V případě ukončení koridoru cyklista pokračuje v jízdním pruhu dál. (Piktogramový koridor pro cyklisty, © 2015)



Obrázek 9 Cyklo piktogramový koridor (Zdroj: cyklozlin.cz)

#### Výhody:

- Sdílení provozu s motorovými vozidly
- Cyklisté mohou kdykoliv opustit či se napojit
- Levné řešení

#### Nevýhody:

- Nevhodné na více zatížené komunikace
- Není zaručena bezpečnost
- Při zastavení na koridoru musí ostatní vjíždět mezi motorová vozidla



## Stezky pro cyklisty a pěší

Možnost výběru mezi dvěma možnostmi. První možnost je společná stezka pro cyklisty a pěší. Druhá možnost je oddělená stezka pro cyklisty a pěší.

### Společná stezka pro cyklisty a pěší

Značí se jako modrá kulatá dopravní značka, která nemá dělení mezi piktogramy chodce a kola. Chodec je znázorněn nad kolem. Platí pravidlo, že cyklista by neměl nikdy ohrozit chodce a chodec by nikdy neměl ohrozit cyklistu. Cyklista by se měl držet po pravém okraji stezky a vjíždět na levou stranu pouze při objíždění překážky či jiného účastníka provozu. (Čistou stopou Prahou, © 2018)



Obrázek 10 Společná stezka pro cyklisty a pěší (Zdroj: kudyznudy.cz)

#### Výhody:

- Vyřešení problémů s cyklistickou dopravou
- Cyklisté nejsou v blízkosti motorových vozidel

#### Nevýhody:

- Velmi časté nerespektování prostoru pro cyklisty a chodce
- Nebezpečí pro obě skupiny
- Vyšší náklady

### Stezka s odděleným provozem pro cyklisty a pěší

Značí se jako modrá kulatá dopravní značka se svislou čarou uprostřed, která rozděluje piktogram kola a chodce. Každý účastník se drží ve svém vyhrazeném prostoru a přejíždí jenom pokud musí objet nějakou překážku či jiného účastníka provozu. Prikazuje cyklistům a chodcům užít stezku v daném směru vyznačeného pruhu. Každý účastník by měl zůstat ohleduplný vůči svému okolí. (Stezka s odděleným provozem, © 2015)



Obrázek 11 Oddělená stezka pro cyklisty a pěší (Zdroj: cyklozlin.cz)

#### Výhody:

- Větší bezpečnost chodců i cyklistů
- Menší interakce mezi oběma skupinami

#### Nevýhody:

- Nákladné
- Možný nedostatek místa pro realizaci

### Vyhrazený pruh pro cyklisty

Značí se jako svislé dopravním značením na vozovce, také ještě červeně podbarveným obrázkem kola. Můžou na něj vjet pouze cyklisté, avšak motorová vozidla do něj můžou vjet pouze ve výjimečných případech, jako je parkování či objíždění. Vytvářejí se ve směru jízdy, ale někdy také v protisměru na komunikacích s nízkým provozem z důvodu připojení na cyklistickou trasu. (Čistou stopou Prahou, © 2018)



Obrázek 12 Vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty (Zdroj: auto-mania.cz)

#### Výhody:

- Levnější řešení
- Lepší vnímání společného prostoru
- Předvídatelnější chování

#### Nevýhody:

- Možné kolize s kanálovými výpustěmi na okraji vozovky
- Nebezpečí srážky při pokusu o parkování motorového vozidla
- Náročné na prostor

### Ochranný pruh pro cyklisty

Není svislé dopravní značení. Je pouze značen piktogramem ve tvaru jízdního kola, které nemá barevné podbarvení. Také je vyznačován slabší a přerušovanou bílou čarou. Hlavním rozdílem mezi vyhrazeným jízdním pruhem pro cyklisty a ochranným jízdním pruhem pro cyklisty je ten, že do ochranného jízdního pruhu pro cyklisty mohou v případě nutnosti vjíždět širší motorové vozidla. Nesmí však ohrozit cyklistu, který jede ve vyznačeném pruhu. Ochranný pruh se dá definovat jako minimální prostor potřebný k bezpečnému předjetí cyklisty, tak aby neomezoval další vozidla v provozu. Další rozdíl mezi ochranným jízdním pruhem pro cyklisty a vyhrazeným jízdním pruhem pro cyklisty je ve zbývajícím šířce vozovky po vyznačení daných pruhů. U ochranného pruhu je zbývajícím vozovka v šíři 2,5 m až 2,75 m a u vyhrazeného pruhu má vozovka šíři 3 m až 3,25 m. (Horatius, © 2018)



Obrázek 13 Ochranný jízdní pruh pro cyklisty (Zdroj: trebicnakole.cz)

Výhody:

- Cyklista má více bezpečného prostoru
- Motorové vozidla nejsou omezována prostorem

Nevýhody:

- Možnost překážky na vozovce
- Nebezpečí srážky při pokusu o parkování motorového vozidla

### 7.3 Místa možné aplikace daných doporučení

Na následujícím obrázku je jasně vidět chybějící dopravní značení pro cyklistickou dopravu. Zde by bylo vhodné aplikovat cyklisté dopravní značení jako vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty, ochranný jízdní pruh pro cyklisty anebo cyklo piktogram.



Obrázek 14 Chybějící cyklistické značení – ulice J. A. Bati (Zdroj: vlastní zpracování)

Na obrázku na Vavrečkově ulici je nejasně vidět matné značení pro chodce a parkovací místa, ke kterým není přístup. Jedno z možných doporučení je vystavět nový chodník po celé délce tohoto úseku a na místo parkovacích míst umístit stojany pro kola. Cena chodníku se odvíjí od počtu metrů a druhu dlažby. Druhé možné doporučení by bylo spojit tuto cestu do oddělené či společné stezky pro cyklisty a pěší, která bude dále navazovat na komunikace pomocí cyklistických dopravních značení.



Obrázek 15 Nerozeznatelný chodník a neřešené značení pro cyklistickou dopravu (Zdroj: vlastní zpracování)

Tento obrázek ukazuje na totální absenci přechodů po celém areálu Baťových závodů. V místech největší koncentrace pěší, kteří přecháží cestu, ať už z důvodu návštěvy edukačního zařízení či za účelem nákupů, musí podstupovat nebezpečný přechod mezi dvěma stranami chodníku. Může dojít k nehodě mezi řidičem motorového vozidla, chodcem a cyklistou. Problém by vyřešilo několik přechodů v místech největší zatíženosti a přidání dopravní značky varující řidiče motorových vozidel o přechodu pro chodce. Také by bylo vhodné osvětit tyto místa kvůli bezpečnosti ve večerních hodinách. Tyto místa jsou u Technologické fakulty UTB a na ulici J. A. Bati u bývalé brány do Svitů a potom dále na této ulici v oblasti obchodů. Cena osvětlení přechodu pro chodce je v řádech několika tisíců. Město by mohlo čerpat dotaci z SFDI a pokrýt tak nemalou část nákladů, zbytek částky by si město financovalo ze svého rozpočtu.



Obrázek 16 Absence přechodu na ulici Vavrečkova u Technologické fakulty UTB (Zdroj: vlastní zpracování)

## ZÁVĚR

Cílem bakalářské práce bylo analyzovat a zhodnotit aktuální stav dopravy ve městě Zlín a pomocí analýzy definovat vhodná doporučení pro řešení aktuálního dopravního stavu města.

V teoretické části byly pomocí literární rešerše charakterizovány základní pojmy a definice, které se vztahují k problematice související s dopravou. Na začátku byly definovány pojmy region, regionální rozvoj, veřejná správa a strategické plánování. Ke konci teoretické části byl podrobněji přiblížen pojem dopravy, bezpečnosti v dopravě, trendy v dopravě. Z těchto poznatků, které sloužily jako podklad, byla vypracována praktická část.

Pro analýzu dopravy města byly využity metody modifikované SWOT analýzy, která velmi pomohla k určení silných a slabých stránek dopravy ve městě u jednotlivých druhů dopravy a metodu polostrukturovaných rozhovorů, kdy byly respondentům pokládány předem připravené otázky s možností odklonění od tématu na základě různých impulsů či z vlastní iniciativy. Polostrukturovaný rozhovor se skládal ze tří okruhů, kdy první okruh byl o základním povědomí o dopravě u respondentů a obecné charakteristiky, druhý okruh byl o trendech v dopravě, tudíž bezpečnosti, udržitelnosti dopravy a životního prostředí. Třetí okruh navazoval na problémy poslední doby a to COVID-19 a zdražení paliv.

Výsledky analýz ukázali, že město má problém s individuální automobilovou dopravou a tranzitní dopravou, a to hlavně v centru města a nejvíce používaných komunikacích. Město Zlín leží v údolí, a proto jakýkoli další vývoj dopravy je omezený. Nejnebezpečnější druh dopravy na území města je cyklistická doprava z důvodu nespojitě cyklistické sítě a nutnosti cyklistů přejíždět po motorových komunikacích. Nejvíce vyhovujícím druhem dopravy na daném území by byla veřejná hromadná doprava, která je také nejbezpečnější. Hrozba spočívá v stále rostoucí individuální automobilové dopravě, která může odstrčit ostatní druhy dopravy. S tímto problémem by nadále souvisely další nepříjemnosti, jako nedostatek parkovacích míst, kterých je už teď nedostatek.

Praktická část se na konci zabývá doporučením SMART prvků řízení provozu. Tento problém byl zjištěn pomocí provedených analýz. Tyto prvky jsou nové elektronické informační tabule, které mají ulevit provozu ve městě pomocí informací předávané řidičům o aktuálním stavu dopravy, dopravní špičce, nehodě, úpravě vozovky, atd.

Z analýz také vyšlo najevo, že velmi problematická část je v celém areálu Svit, kde je totální absence cyklistické infrastruktury, značení a přechodů pro chodce. Na nejfrekventovanějších místech bylo doporučeno vyznačit přechody pro chodce, značky varující řidiče o přechodu



pro chodce a osvícení takových přechodů. Pro cyklisty bylo navrženo hned několik různých řešení, kterými jsou jízdní pruhy pro cyklisty, piktogramové koridory a stezky pro cyklisty a pěší. Realizací těchto doporučení by se předcházelo možným nehodám a zpříjemněním cesty, ať už pěší, cyklistické nebo motorové dopravy.

Tyto doporučení nemusí být pro město uskutečnitelné, pro přesné určení by bylo potřeba důkladnější analýzy například u polostrukturovaných rozhovorů provést více rozhovory s více respondenty.

Bakalářská práce by mohla sloužit pro město jako návrh k inspiraci, a ještě větší snahu zabezpečit bezpečnost pro dlouhodobě udržitelné druhy dopravy, aby došlo ke snížení intenzity individuální automobilové dopravy a tím se tak zvedla celková atraktivnost města a motivace pro lidi využívat tyto druhy dopravy. Další možné využití je pro základ diplomové práce.

**SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY**

1. ADAMEC, Vladimír. Doprava, zdraví a životní prostředí. Praha: Grada Publishing, 2008. ISBN 978-80-247-2156-9.
2. BERAN, Václav a Petr DLASK. Management udržitelného rozvoje regionů, sídel a obcí. Praha: Academia, 2005, 323 s. Česká matice technická. ISBN 802001201X.
3. BRUNDTLAND, G. H. (ed.), 1987. Our Common Future. Oxford: Oxford University Press.
4. BRŮHOVÁ FOLTÝNOVÁ, Hana. Doprava a společnost: ekonomické aspekty udržitelné dopravy. V Praze: Karolinum, 2009, 212 s. ISBN 9788024616100.
5. EISLER, Jan, Jaromír KUNST a František ORAVA. Ekonomika dopravního systému. Praha: Oeconomica, 2011, 284 s. Vysokoškolská učebnice. ISBN 9788024517599.
6. FOTR, Jiří. Tvorba strategie a strategické plánování: teorie a praxe. Praha: Grada, 2012. Expert (Grada). 384 s. ISBN 978-802-4739-854.
7. HORZINKOVÁ, Eva a Vladimír NOVOTNÝ. Základy organizace veřejné správy v ČR. 3. upr. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2013, 248 s. ISBN 9788073804596.
8. HRABÁNKOVÁ, Magdalena. Faktory regionálního rozvoje a jejich vliv na sociálně-ekonomický potenciál regionu: vědecká monografie. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2011, 111 s. ISBN 9788072047529.
9. JÁČ, Ivan. Jedinečnost obce v regionu. [Praha]: Professional Publishing, 2010, 203 s. ISBN 9788074310386.
10. JEPSON, E. J., EDWARDS, M. M., 2010: How possible is Sustainable Urban Development? An Analysis of Planners' Perceptions about New Urbanism, Smart Growth and the Ecological City. Planning Practise and Research 417-437 vol. 25, no 4. Taylor and Francis
11. Ježek, J. (1995): Regionální seberealizace jako strategie regionálního rozvoje. Sborník vědeckých prací Ekonomické fakulty. Západočeská univerzita, s. 114-125.
12. KLAPKA, Pavel, and Petr TONEV. "Regiony a regionalizace." Ekonomická a sociální geografie. Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, Plzeň (2008): 371-397.

13. KRBOVÁ, Jana. Moderní management ve veřejné správě: nové, inovativní a kreativní přístupy v managementu veřejné správy: výzvy a možnosti. Praha: Wolters Kluwer, 2017, 143 s. ISBN 9788075527448.
14. KREJČÍ, Tomáš. Regionální rozvoj: teorie, aplikace, regionalizace. V Brně: Mendelova univerzita, 2010, 155 s. ISBN 9788073754143.
15. LOCHMANNOVÁ, Alena. Veřejná správa: základy veřejné správy. 2. vyd. Prostějov: Computer Media, 2020, 116 s. ISBN 978-80-7402-417-7.
16. MAIER, Karel. Udržitelný rozvoj území. Praha: Grada, 2012, 253 s. ISBN 9788024741987.
17. OCHRANA, František a Zuzana DRHOVÁ. Strategické řízení ve veřejné správě a přístupy k tvorbě politiky. Praha: Matfyzpress, 2010. 193 s. ISBN 978-80-7378-130-9.
18. 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.
19. PEKOVÁ, Jitka. Hospodaření a finance územní samosprávy. Praha: Management Press, 2004, 375 s. ISBN 8072610864.
20. PEKOVÁ, Jitka, Marek JETMAR a Jaroslav PILNÝ. Veřejná správa a finance veřejného sektoru. 2., přeprac. vyd. Praha: ASPI, 2005, 555 s. ISBN 8073570521.
21. POMAHAČ, Richard. Veřejná správa. V Praze: C.H. Beck, 2013, xx, 315 s. Beckovy mezioborové učebnice. ISBN 9788074004476.
22. ŠIROKÝ, Jaromír. Technologie dopravy. 2. vyd. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2014, 281 s. ISBN 9788073958527
23. Úvod do regionálních věd a veřejné správy. 2., rozš. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008, 455 s. Vysokoškolské učebnice. ISBN 9788073800864.
24. Řízení obcí. Praha: Professional Publishing, 2008, 2 sv. (263, 186 s.). ISBN 9788086946764.
25. TANIGUCHI, Eiichi, T. F. FWA a Russell G. THOMPSON, ed. Urban transportation and logistics: health, safety, and security concerns. Boca Raton: CRC Press, Taylor & Francis Group, [2014], xi, 267 s. ISBN 9781-4822-0909-9.
26. Vanhove, N. Regional Policy: a European Approach, theory and practice. Ashgate: Aldershot, 1999.

27. WOKOUN, René. Regionální rozvoj a jeho management v České republice. Praha: Oeconomica, 2007, 244 s. ISBN 9788024513010.
28. WOKOUN, René. Regionální rozvoj: (výchozí podmínky regionálního rozvoje, regionální politika, teorie, strategie a programování). Praha: Linde, 2008. s. 475 ISBN 978-80-7201-699-0.
29. ZELENÝ, Lubomír. Osobní doprava. V Praze: C.H. Beck, 2017, xxi, 213 s. ISBN 9788074006814.

## SEZNAM INTERNETOVÝCH ZDROJŮ

1. Dojezdový čas a kudy jet. Oficiální stránky statutárního města Zlína [online]. Zlín, 2022, 2016 [cit. 2022-04-20]. Dostupné z: <https://www.zlin.eu/dojezdovy-cas-a-kudy-jet-ridicum-ve-zline-pomahaji-informacni-tabule-aktuality-2842.html>
2. DOPRAVA: Světelné tabule pomohou nejen řidičům. Praha.eu [online]. Praha, 2013 [cit. 2022-04-20]. Dostupné z: [https://www.praha.eu/jnp/cz/doprava/automobilova/svetelne\\_tabule\\_pomohou\\_nejen\\_ridicum.html](https://www.praha.eu/jnp/cz/doprava/automobilova/svetelne_tabule_pomohou_nejen_ridicum.html)
3. Historie Zlína. Ic-zlin.cz: Turistický informační portál města Zlína [online]. Zlín [cit. 2022-04-21]. Dostupné z: <http://www.ic-zlin.cz/24957-historie-zlina>
4. HURTOVA, Ivana a Renáta KRYSTYNÍKOVÁ. MAGISTRÁT MĚSTA ZLÍNA; MĚSTSKÝ ÚŘAD OTROKOVovice. Plán dopravní obslužnosti pro území měst Zlín a Otrokovice. Oficiální stránky statutárního města Zlína [online]. Zlín, 2022 [cit. 2022-04-23]. Dostupné z: <https://www.zlin.eu/clanky/dokumenty/8784/w5tz11hlzws-plan-dopravni-obslužnosti-final-verze.pdf>
5. Jak se chovat na společné stezce pro chodce a cyklisty. Cistoustopou.cz [online]. Praha, 2019, 2018 [cit. 2022-04-28]. Dostupné z: <https://www.cistoustopou.cz/cistamobilita/clanek/jak-se-spravne-chovat-na-spolecne-stezce-pro-chodce-cyklisty-875>
6. Nové elektronické informační tabule. Pardubice [online]. pardubice.eu, 2021 [cit. 2022-04-30]. Dostupné z: <https://pardubice.eu/nove-elektronicke-tabule-prozradi-kde-lze-zaparkovat>
7. Ochranné cyklopruhy. Cistoustopou.cz [online]. Praha, 2022, 2018 [cit. 2022-05-01]. Dostupné z: <https://www.cistoustopou.cz/kolo/clanek/ochranne-cyklopruhy-novinka-nebo-dlouhodoby-trend-882>
8. Piktogramový koridor pro cyklisty. Cyklozlin.cz [online]. Zlín, 2022, 2015 [cit. 2022-05-03]. Dostupné z: <http://www.cyklozlin.cz/piktogramovy-koridor-pro-cyklisty/>
9. Popis činností útvarů MMZ. Oficiální stránky statutárního města Zlína [online]. Zlín, 2022 [cit. 2022-05-8]. Dostupné z: <https://www.zlin.eu/popis-cinnosti-utvaru-mmz-cl-103.html>

10. ROHÁČ, Pavel. Generel Dopravy pro město Zlín. Oficiální stránky statutárního města Zlína [online]. Zlín, 2016 [cit. 2022-05-9]. Dostupné z: <https://www.zlin.eu/generel-dopravy-pro-mesto-zlin-cl-2238.html>
11. Rozdělení komunikací na území města Zlína. Oficiální stránky statutárního města Zlína [online]. Zlín, 2022 [cit. 2022-05-9]. Dostupné z: <https://www.zlin.eu/>
12. Rozpočet města Zlína 2022. Oficiální stránky statutárního města Zlína [online]. Zlín, 2022 [cit. 2022-05-10]. Dostupné z: <http://rozpocet.zlin.eu/GReportViewer/index.html>
13. SUMF – Strategický rámec udržitelné městské mobility. Oficiální stránky statutárního města Zlína [online]. Zlín, 2022, 2018 [cit. 2022-05-10]. Dostupné z: <https://www.zlin.eu/sumf-strategicky-ramec-udrzitelne-mestske-mobility-cl-3770.html>
14. Stezka pro chodce a cyklisty s odděleným provozem. Cyklozlin.cz [online]. Zlín, 2022, 2015 [cit. 2022-05-11]. Dostupné z: <http://www.cyklozlin.cz/stezka-pro-chodce-a-cyklisty-s-oddelenym-provozem/>
15. Strategie rozvoje statutárního města Zlína do roku 2030 - Zlín 2030. Oficiální stránky statutárního města Zlína [online]. Zlín, 2022, 2021 [cit. 2022-05-14]. Dostupné z: <https://www.zlin.eu/strategie-rozvoje-statutarniho-mesta-zlina-do-roku-2030-zlin-2030-cl-3727.html>
16. Telematický systém dopravního uzlu Zlín, II. etapa. Oficiální stránky statutárního města Zlína [online]. Zlín, 2022, 2015 [cit. 2022-05-14]. Dostupné z: <https://www.zlin.eu/telematicky-system-dopravniho-uzlu-zlin-ii-etapa-cl-2517.html>
17. Volené orgány. Oficiální stránky statutárního města Zlína [online]. Zlín, 2022 [cit. 2022-05-16]. Dostupné z: <https://www.zlin.eu/volene-organy-cl-398.html>
18. Základní informace o Zlíně. Ic-zlin.cz: Turistický informační portál města Zlína [online]. Zlín, 2016 [cit. 2022-05-18]. Dostupné z: <http://www.ic-zlin.cz/24990-zakladni-informace-o-zline>

**SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK**

SUMF	Sustainable Urban Mobility Framework
IAD	Individuální automobilová doprava
MHD	Městská hromadná doprava
SFDI	Státního fondu dopravní infrastruktury
VHD	Veřejná hromadná doprava
P+R	Park and Ride
UTB	Univerzita Tomáše Bati
ČR	Česká republika
SWOT	Strenghts, Weaknesses, Opportunities, Threats
NUTS	nomenklatura územních statistických jednotek
EU	Evropská Unie
kč	korun českých
tis.	tisíc
č.	číslo
ad.	a další
atd.	a tak dále
km	kilometr
apod.	a podobně
např.	například
tzv.	takzvaně

**SEZNAM OBRÁZKŮ**

Obrázek 1 Statutární město Zlín (Zdroj: kurzy.cz).....	40
Obrázek 2 Elektronická informační tabule (Zdroj: zpravy.aktualne.cz) .....	58
Obrázek 3 Druhy informačních tabulí (Zdroj: Dopravní-značení.eu) .....	59
Obrázek 4 Umístění elektronických informačních tabulí (Zdroj: Zlin.eu).....	59
Obrázek 5 Zlínská elektronická informační tabule (Zdroj: ČT24).....	60
Obrázek 6 Informační tabule Praha (Zdroj: ITS Observatory).....	60
Obrázek 7 Parkovací informační tabule (Zdroj: Pardubice.eu) .....	61
Obrázek 8 Areál Svit (Zdroj: mapy.cz) .....	63
Obrázek 9 Cyklo piktogramový koridor (Zdroj: cyklozlin.cz).....	64
Obrázek 10 Společná stezka pro cyklisty a pěší (Zdroj: kudyznudy.cz) .....	65
Obrázek 11 Oddělená stezka pro cyklisty a pěší (Zdroj: cyklozlin.cz) .....	66
Obrázek 12 Vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty (Zdroj: auto-mania.cz).....	67
Obrázek 13 Ochranný jízdní pruh pro cyklisty (Zdroj: trebicnakole.cz).....	68
Obrázek 14 Chybějící cyklistické značení – ulice J. A. Bati (Zdroj: vlastní zpracování) ...	69
Obrázek 15 Nerozeznatelný chodník a neřešené značení pro cyklistickou dopravu (Zdroj: vlastní zpracování).....	70
Obrázek 16 Absence přechodu na ulici Vavrečkova u Technologické fakulty UTB (Zdroj: vlastní zpracování).....	71



**SEZNAM TABULEK**

Tabulka 1 Srovnání věkové struktury obyvatel města Zlína v letech 2000 a 2010 a 2021 (Zdroj: vlastní zpracování – ČSÚ).....	42
Tabulka 2 Příjmy města Zlína roku 2021 .....	45
Tabulka 3 Výdaje města Zlína v roce 2021 .....	46

## SEZNAM GRAFŮ

Graf 1 Vývoj počtu obyvatel města Zlín (zdroj: vlastní zpracování – MVČR) .....	42
---	----

