Analýza a možnosti rozvoje dopravy města Přerova

Tereza Odstrčilová

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:	**Tereza Odstrčilová**
Osobní číslo:	**M19794**
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 Přerova**

Zásady pro vypracování

Úvod
Definujte cíle práce a použité metody zpracování práce.
I. Teoretická část

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

II. Praktická část

- Proveďte analýzu současného stavu vybraných aspektů dopravy města Přerova a zpracujte SWOT analýzu.
- Na základě zjištěných skutečností formulujte doporučení vedoucí ke zlepšení stavu dopravy řešeného města.

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. ISBN 978-80-245-1759-9.
HUTTON, Barry. *Planning sustainable transport*. 1st ed. London: Routledge, 2013, 430 s. ISBN 978-1-84971-391-7.
LOCHMANNOVÁ, Alena. *Veřejná správa: základy veřejné správy*. Aktualizované 2. vyd. Prostějov: Computer Media, 2020, 116 s. ISBN 978-80-7402-417-7.
ZELENÝ, Lubomír. *Osobní doprava*. Praha: C.H. Beck, 2017, 213 s. ISBN 978-80-7400-681-4.

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

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

L.S.

prof. Ing. David Tuček, Ph.D.
děkan

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

Ve Zlíně dne 11. února 2022

PROHLÁŠENÍ AUTORA

BAKALÁŘSKÉ/DIPLOMOVÉ PRÁCE

Prohlašuji, že

- beru na vědomí, že odevzdáním diplomové/bakalářské práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, bez ohledu na výsledek obhajoby;
- beru na vědomí, že diplomová/bakalářská práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému dostupná k prezenčnímu nahlédnutí, že jeden výtisk diplomové/bakalářské práce bude uložen na elektronickém nosiči v příruční knihovně Fakulty managementu a ekonomiky Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně;
- byl/a jsem seznámen/a s tím, že na moji diplomovou/bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, zejm. § 35 odst. 3;
- beru na vědomí, že podle § 60 odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- beru na vědomí, že podle § 60 odst. 2 a 3 autorského zákona mohu užít své dílo – diplomovou/bakalářskou práci nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen 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: …….

…….
podpis diplomanta

ABSTRAKT

Bakalářská práce s názvem Analýza a možnosti rozvoje dopravy města Přerova se zaměřuje na dopravní situaci v daném městě. Cílem této práce je analyzovat dopravní situaci a následně učinit případné návrhy a doporučení pro rozvoj města Přerova. Teoretická část je zaměřena na vymezení pojmů v oblasti regionálního rozvoje, veřejné správy, strategického plánování a dopravy. Praktická část představuje základní charakteristiku města, současný stav dopravní obslužnosti, financování a trendy v dopravě. Na závěr je zpracována SWOT analýza a jsou popsány návrhové projekty pro zlepšení dopravní situace ve městě.

Klíčová slova: veřejná správa, analýza dopravy, doprava, dopravní obslužnost, SWOT analýza, Přerov

ABSTRACT

Bachelor thesis titled: „Analysis and options of development of traffic in Přerov centered around the current situation“. The aim of this thesis is to analyze the traffic situation and subsequently put forward certain options and recommendations for the development of Přerov. The theoretical part is focused around particular terms in the area of regional development, public administration, strategical planning and traffic. Practial part of this thesis is about basic characteristics of the city, current traffic situation and its financial and trend background. The conclusion contains structured SWOT analysis in which is described via potentional projects, how the current status of traffic could be improved.

Keywords: public administration, transport analysis, transport, transport services, SWOT analysis, Přerov

Velké poděkování patří vedoucímu mé bakalářské práce panu Ing. Lukášovi Zlámalovi za odborné vedení, cenné rady, připomínky a čas, který mi při práci věnoval.

Dále bych chtěla poděkovat zaměstnancům Magistrátu města Přerova za jejich laskavost a poskytnuté potřebné informace.

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

OBSAH

ÚVOD **9**
CÍLE A METODY ZPRACOVÁNÍ PRÁCE **10**
I TEORETICKÁ ČÁST **11**
1 REGIONÁLNÍ ROZVOJ **12**
1.1 ROZVOJ 12
1.2 REGION 12
1.3 REGIONÁLNÍ ROZVOJ 13
1.4 REGIONÁLNÍ POLITIKA 13
2 VEŘEJNÁ SPRÁVA **15**
2.1 POJETÍ VEŘEJNÉ SPRÁVY 15
2.2 ČLENĚNÍ VEŘEJNÉ SPRÁVY 16
2.2.1 Státní správa 17
2.2.2 Samospráva 18
2.3 CHARAKTERISTIKA VYBRANÝCH ÚZEMNÍCH SAMOSPRÁVNÍCH CELKŮ 18
2.3.1 Obec 19
2.3.2 Kraj 21
2.3.3 Regiony soudržnosti 23
3 STRATEGICKÉ A ÚZEMNÍ PLÁNOVÁNÍ **24**
3.1 STRATEGICKÉ PLÁNOVÁNÍ 24
3.2 ÚZEMNÍ PLÁNOVÁNÍ 26
3.3 VYBRANÉ METODY PRO STRATEGICKOU ANALÝZU 27
4 DOPRAVA **30**
4.1 POJEM DOPRAVA 30
4.2 ZÁKLADNÍ ČLENĚNÍ DOPRAVY 30
4.3 ASPEKTY OVLIVŇUJÍCÍ VÝVOJ SEKTOR DOPRAVY 33
4.4 LEGISLATIVNÍ RÁMEC ČR V OBLASTI DOPRAVY 34
4.5 TRENDY V OBLASTI DOPRAVY 36
II PRAKTICKÁ ČÁST **38**
5 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA MĚSTA **39**
6 ANALÝZA SOUČASNÉ DOPRAVNÍ SITUACE MĚSTA PŘEROV **43**
6.1 ORGANIZACE DOPRAVY MĚSTA PŘEROVA 43
6.2 OBLASTI DOPRAVY 44
6.3 FINANCOVÁNÍ MĚSTA PŘEROV 47
6.4 ZÁKLADNÍ DOPRAVNÍ DOKUMENTY 49

6.5 VLIVY NA DOPRAVU POMOCÍ TRENDŮ 51
7 ROZHOVORY S PŘEDSTAVITELI MĚSTA 53
8 SWOT ANALÝZA 58
9 NÁVRHY A DOPORUČENÍ KE ZLEPŠENÍ DOPRAVY V PŘEROVĚ 61
9.1 INTELIGENTNÍ ZASTÁVKY MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY 61
9.2 INTELIGENTNÍ PARKOVÁNÍ 64
ZÁVĚR 69
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY 71
SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK 78
SEZNAM OBRÁZKŮ 79
SEZNAM TABULEK 80

ÚVOD

Doprava byla a vždy bude součástí našich každodenních životů. Existuje několik způsobů dopravy, díky které je umožněna přeprava zboží či osob za prací, do školy, zdravotnictví a dalších různých důvodů využití transportu, proto by měla být vybudována kvalitní dopravní infrastruktura, která by zajistila kvalitní přemisťování z bodu A – místa odjezdu do bodu B – místa příjezdu. Doprava má také určitá negativa v podobě znečištění životního prostředí, která vedou k hlukovým emisím a negativním dopadům na zdraví obyvatel. Je důležité se touto oblastí zabývat, kvůli jeho rozvoji a snížení negativních dopadů životního prostředí.

Téma této bakalářské práce se nazývá Analýza a možnosti rozvoje dopravy města Přerova. Toto téma jsem si vybrala z důvodu problematiky v oblasti dopravy, se kterou dané město dlouhodobě bojuje a díky mému bydlišti v blízkosti města Přerova, přes které dennodenně projíždím a potýkám se s danou problematikou. Cílem mé bakalářské práce je analyzovat současný stav dopravní situace ve městě Přerov a navrhnout či doporučit opatření k jejímu zlepšení. Bakalářská práce je rozdělena na dvě hlavní části, a to teoretickou a praktickou.

Teoretická část se skládá ze čtyř hlavních kapitol, které se zabývají charakteristikou regionálního rozvoje, veřejné správy, strategickým a územní plánováním a dopravou. Doprava je dále rozdělena na samotný pojem, jsou popsány různé druhy dopravy, aspekty ovlivňující vývoj dopravy, legislativní zakotvení a trendy v oblasti dopravy.

Praktická část se zabývá charakteristikou řešeného území, financováním města a základním dopravním dokumentům. Důležitou součást praktické části představuje analýza současného stavu dopravy ve městě Přerov, která zahrnuje modifikovanou SWOT analýzu a polostrukturované rozhovory. Na základě rozhovorů s respondenty a zjištěných informací jsou na konci bakalářské práce doporučené návrhy na zlepšení dopravní situace ve městě Přerov.

CÍLE A METODY ZPRACOVÁNÍ PRÁCE

Hlavním cílem této práce je analyzovat současný stav dopravní situace města Přerova a následně ze zjištěných výsledků doporučit návrhy ke zlepšení dopravní situace v daném území.

Vedlejším cílem je především vymezení základní teoretické podstaty, která se vztahuje k veřejné správě, regionálnímu rozvoji, strategickému či územnímu plánování a ve větší míře k oblasti dopravy.

K dosažení cílů bakalářské práce došlo pomocí využití **primárních** a **sekundárních dat**, která jsou uvedená níže:

V teoretické části bylo čerpáno z několika různých zdrojů, jedná se především o **odbornou literaturu**, případně byly využity **internetové zdroje**. Tyto zdroje byly využity pro shromáždění potřebných informací o daném tématu bakalářské práce.

V praktické části se objevují metody, které byly vybrány za účelem analýzy. Jednalo se o **modifikovanou SWOT analýzu**, která představuje silné a slabé stránky, příležitosti a hrozby. Další metodou byl **polostrukturovaný rozhovor**, kdy oslovení respondenti odpovídají na předem stanové otázky, od kterých se lze odklonit. Poslední metoda spočívá v **analýze literárních zdrojů** a **veřejně dostupných zdrojů**, které mají podobu webových stránek, strategických dokumentů a dalších.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 REGIONÁLNÍ ROZVOJ

Regionální rozvoj má velmi nezpochybnitelný vztah mezi dopravou a regionálním rozvojem, který přispívá k růstu dopravní infrastruktury. Tento pojem je velmi komplexní, proto si v první kapitole teoretické části vysvětlíme i jiné základní pojmy, se kterými si je regionální rozvoj velmi blízký.

1.1 Rozvoj

Rozvoj dle Redlichové (2013, s. 20) tvoří kvalitativní charakteristiku, která je mnohdy vyjadřována přibližováním se cíli neboli k „ideálnímu“ stavu z hlediska idejí. Strukturální změny v ekonomice přinášejí efektivitu a účelnost.

1.2 Region

K vymezení pojmu region se používá několik různých definic a každá z nich má odlišné pojetí. Tento pojem Redlichová (2013, s. 14) popisuje jako základní odbornou terminologii v oblasti regionálního rozvoje, regionalistiky a regionální politiky. Lze říct, že region tvoří ohraničené území vymezené podle podstatných znaků či charakteristik.

Region je často označován jako *„území s více či méně přesně vyznačenými hranicemi, které často slouží jako správní jednotka nižší, než je úroveň národního státu.“* (Český statistický úřad, 2012)

Pojem můžeme dělit dle **geografického hlediska** podle kterého je region definován jako část území vystihovaný přírodními a socioekonomickými prvky a vazbami, které díky svému osobitému charakteru, svojí polohou a rozsahem integrace tvoří prostorovou strukturu, a tím se toto území liší od okolních prostorových celků. Z **funkčního hlediska** hovoříme o tzv. funkčních regionech, které se vytváří na základě propojení bydliště a pracoviště obyvatel. Rozhodující je, aby byly propojovány sítěmi, kterými se rozumí například vodní cesty, silniční sítě, letecké spojení či železniční sítě, díky jejich souhře a interakcí se vytváří podmínky pro zlepšování kvality regionu. Dále se regiony člení podle dalších atributů. (Jáč a kol., 2010, s. 14-15)

Dle Zelenky a Páskové (2012) se dělí regiony podle vnitřní struktury na homogenní a heterogenní. **Homogenní region**, který je znán také jako přírodní nebo formální je vymezen na základě stejnorodosti (homogenity). Homogenita se stanovuje dle měřitelných znaků, např. intenzita výskytů reprezentativních jevů, homogenita vnějšího vzhledu, a další.

Heterogenní region je označován jako nodální, vztahový, funkční či spádový. Lze určit jako území vnitřně různorodé s funkčně specializovanými jednotlivými segmenty. Pod heterogenní regiony se řadí například dojíždění obyvatel za prací nebo službami, sociogeografické regiony a další.

Český statistický úřad (2012) na svých stránkách uvádí, že Statistický úřad Evropské unie (Eurostat) založil členění regionů na NUTS (Klasifikaci územních statistických jednotek) s cílem vytváření regionálních statistik.

Jáč a kol. (2010, s. 17) člení **NUTS** na:

- NUTS I – území státu
- NUTS II – větší územní celky (regiony soudržnosti)
- NUTS III – kraje
- LAU 1 (dříve NUTS IV) – okresy
- LAU 2 (dříve NUTS V) – obce

1.3 Regionální rozvoj

Přesná definice regionálního rozvoje neexistuje, lze na něj však nahlížet dvěma základními přístupy, a to **praktického** a **akademického** hlediska. Tento pojem podle praktického hlediska znamená vyšší využití a zvýšený potenciál daného systémově vymezeného území, díky prostorové optimalizaci socioekonomických aktivit a aplikace přírodních zdrojů. Lepší konkurenceschopnost soukromého sektoru, životní úroveň obyvatel či stav životního prostředí je projevem praktického přístupu. Druhé hledisko, tedy akademické, chápe regionální rozvoj jako použití nauk. Pod tyto nauky spadá ekonomie, geografie, řešící jevy, vztahy systematicky vymezených území ovlivněných ekonomickými, přírodně-geografickými a sociálními podmínkami v daném regionu. (Wokoun, R., Malinovský J. a kol., 2008, s. 11)

1.4 Regionální politika

Existuje mnoho definic regionální politiky, ale žádná není všeobecně přijímána. Wokoun (2003) popisuje regionální politiku tak, že představuje soubor cílů, nástrojů a opatření ke snižování disparit na socioekonomické úrovni napříč dílčích regionů.

Ve své knize Maier (2012) popisuje regionální politiku tak, že se snaží docílit snížení nerovnosti rozvoje za pomocí ovlivňování rozložení společenského blahobytu a hospodářských aktivit mezi regiony. Nástroje regionální politiky mohou zahrnovat přímé investice do fyzické nebo sociální infrastruktury, daňové zvýhodnění, které ovlivňují rozhodnutí firem o alokaci a snížení regulace v problémových oblastech, stejně jako přísnější regulace v oblastech nadměrné poptávky.

2 VEŘEJNÁ SPRÁVA

Druhá kapitola je věnována pojmu veřejná správa. Nejprve je vysvětlen pojem správa, aby bylo lépe porozuměno veřejné správě. Dále je tato kapitola věnována funkcím veřejné správy, základnímu členění a charakteristice vybraných územních samosprávných celků.

2.1 Pojetí veřejné správy

Pokud chceme definovat celý pojem veřejná správa, musíme prvně porozumět pojmu správa.

Káňa (2014, s. 7) ve své knize uvádí, že správa se řadí pod historický pojem, který lze odvodit od slova právo. Zabývá se činnostmi související s právem, ve skutečnosti jsou to správní činnosti jako péče, řízení, organizace, údržba, obhospodařování a další.

O veřejné správě jsme mohli slyšet už v historii a její počátky můžeme najít v římském právu. (Káňa, 2014, s. 9)

Veřejnou správu můžeme chápat jako správu věcí veřejných, zpravidla provozovanou státní mocí a jejími institucemi, také veřejnoprávními korporacemi, podniky, veřejnými ústavy ,ale i právnickými či fyzickými osobami soukromého práva, jimž je poskytnut výkon veřejné správy. (Kindl, 1998, s. 11)

Hendrych (2016) ve své knize zmiňuje veřejnou správu, která je zároveň i veřejnoprávním institutem. Jejím cílem je služba veřejnosti, poskytovat nebo zabezpečovat veřejné statky v souladu s platnými předpisy a zákony.

Hrozinková a Novotný (2013) ve své knize uvádí, že systém veřejné správy lze pochopit jako soustavu orgánů a organizací, které jsou oboustranně propojeny. Jedná se o organizaci veřejné správy, jejíž úprava ovlivňuje správné fungování veřejné správy, usnadňuje a napomáhá dosáhnout cílům a právům.

Na veřejnou správu a její složení lze nahlížet ze dvou pohledů. Z hlediska toho, jestliže veřejnou správu provozuje stát svými orgány jako státní správu, nebo stát ponechá určité věci nestátním veřejnoprávním korporacím, které je budou spravovat v souladu se zásadou samosprávy. Druhý pohled je z hlediska geografického, ať už jde o krajskou, ústřední nebo místní správu. (Provazníková, 2015, s. 17)

Veřejnou správu můžeme chápat podle Hendrycha (2007, s. 15-16) v materiálním nebo organizačním pojetí. V materiálním pojetí je veřejná správa činnost, při níž státní nebo jiný orgán veřejné moci či subjekt získává pravomoc vykonávat a plnit určité veřejné úkoly.

Naopak organizační pojetí bedlivě dbá na organizace, které jsou pověřené řešením některých veřejných úkolů, pokud nejsou pověřeny zastupitelským sborům nebo soudům.

Lochmannová (2020, s. 15) popisuje pět základních funkcí, do kterých patří:

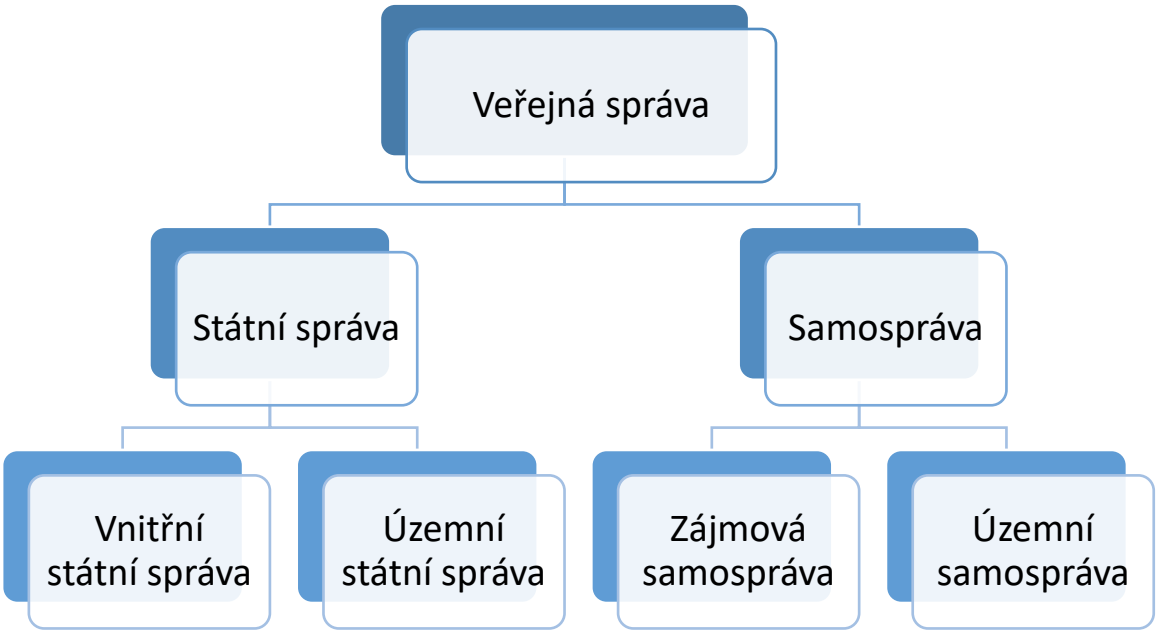
- Mocenská funkce veřejné správy – díky ní má veřejná správa možnost přikazovat, donucovat a zakazovat, ale zároveň svoji moc uskutečňuje pomocí právního řádu a působením státního zřízení.
- Funkce ochranná – tato funkce má za úkol zajistit ochranu či bezpečnost státu a jedná se např. o ochranu vnitřní, ochranu vnější nebo ochranu veřejného pořádku a bezpečnosti.
- Organizační funkce – veřejná správa se stará o státní záležitosti, záležitosti institucí a záležitosti občanů.
- Regulační funkce – zabezpečuje dohled nad demokratickou společností, u kterého je produkován systém řízení, který je zakládán na vzájemné komunikaci, toleranci, solidaritě či politickém pluralismu, ale také umožňuje sdružování a shromažďování občanů.
- Funkce služeb veřejnosti – zajišťuje ve veřejném zájmu činnosti např. pečovatelské služby, finanční služby, hospodářské služby a další.

2.2 Členění veřejné správy

Provazníková (2015, s. 17) veřejnou správu rozděluje na dva subsystémy:

- státní správa
- samospráva

Státní správa se nedá ztotožňovat se samosprávou, zvláště ze státní mocenské podstaty státní správy. Odlišují se také od sebe svými způsoby, metodami či formou působení. Naopak mají společnou činnost, při které se podílí na realizaci veřejných aktivit. (Průcha, 2012, s. 66)



Obrázek 1. Základní dělení veřejné správy (vlastní zpracování dle: Káňa, 2014, s. 24)

2.2.1 Státní správa

Státní správou se rozumí, že je veřejná správa vykonávaná státem. Ve veškeré společnosti zorganizované ve stát je státní správa důležitou složkou veřejné správy. Vyplývá to z postavení a poslání státu a výkonu státní moci. Státní správa je ze své podstaty zvláštním způsobem sociálního řízení, realizovaným státem. (Káňa, 2014, s. 16)

Státní správa podle Horzinkové a Novotného (2013) může být prováděna orgány přímo nebo nepřímo. **Přímá státní správa** je realizována organizačními složkami státu, které ji vykonávají jménem státu jako jsou např. ministerstva ČR či správní úřad. Veřejnoprávní korporace nebo soukromoprávní subjekty vykonávají **nepřímou státní správu** jako propůjčenou nebo přenesenou působnost, jsou to např. kraje, profesní komory či obce nebo může být provozována soukromými FO nebo PO, kterým byl výkon státní správy poskytnut na základě zákona.

Legislativní rámec v oblasti státní správy představuje velké množství zákonů, nařízení, vyhlášek atd., mezi které řadíme například tyto:

- Zákon č. 365/2000 Sb., o informačních systémech veřejné správy
- Zákon č. 110/2019 Sb., o zpracování osobních údajů
- Zákon č. 248/2000 Sb., o podpoře regionálního rozvoje

- Zákon č. 68/1979 Sb., o silniční dopravě a vnitrostátním zasílatelství (AION CS ©2010-2022)

2.2.2 Samospráva

Dle Provazníkové (2015) má samospráva kompetence vykonávat své záležitosti vlastním jménem, samostatně a způsoby, které jsou v rámci zákonem stanovených předpisů.

Mezi kompetence samosprávy řadíme moc normotvornou a výkonnou. Moc normotvorná může vytvářet své právní normy, pod které spadají např. obecní vyhlášky, vnitřní předpis atd. Další je moc výkonná, která má právo organizovat, tvořit nebo řídit činnost samosprávných institucí či orgánů. (Lochmannová, 2020, s. 30)

V oblasti legislativy samosprávy můžeme najít značné množství zákonů, vyhlášek, nařízení atd., kterými jsou například:

- Zákon č. 280/1948 Sb., o krajském zřízení
- Zákon č. 280/1949 Sb., o územním plánování a výstavbě obcí
- Zákon č. 35/2021 Sb., o Sbírce právních předpisů územních samosprávných celků a některých správních úřadů (AION CS ©2010-2022)

Samospráva se dále rozděluje na zájmovou a územní.

Zájmová samospráva sdružuje občany se stejnými zájmy nebo společnými zálibami, cíli či povoláním. Jsou zde aktéři, kteří jsou voleni na volební období, tj. prezident, předseda, představenstvo a výbor. (Káňa, 2014, s. 48)

Dále Horzinková a Novotný (2013) ve své knize uvádějí, že zájmová samospráva se odlišuje od územní samosprávy tím, že není ústavně zakotvena.

Územní samospráva je svou kapacitou největší složkou systému veřejné správy v ČR a její organizace je v současnosti jedním z nejzávažnějších omezení efektivnosti veřejné správy. (Horzinková a Novotný, 2013, s. 110)

Lochmannová (2020) ve své knize zmiňuje, že územní samosprávu tvoří obce, kraje a regiony soudržnosti.

2.3 Charakteristika vybraných územních samosprávních celků

Tato podkapitola se zabývá popisem základního dělení vybraných územních samosprávných celků v ČR, jak už bylo výše zmíněno. Ve větší míře je věnována obci, protože tato

bakalářská práce zahrnuje rozvoj dopravní infrastruktury ve vybrané městské dopravní oblasti.

2.3.1 Obec

Zákon č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení), definuje obec jako veřejnoprávní korporaci s vlastním majetkem, tvořící územní celek a současně je základním samosprávným společenstvím občanů. (ČESKO, 2000)

V právních vztazích obec jedná svým jménem, nese odpovědnost z toho vyplývající a je vlastníkem svého majetku. Stará se o celkový rozvoj území, a také o potřeby svých občanů. Tvoří územní celek, který se vymezuje hranicemi území obce. Jakékoliv sídlo s vlastní samosprávou se považuje za obec podle obecního zřízení, čímž se rozumí také město nebo i statutární město. (Čmejrek, 2008, s. 28)

Území, občané a působnost se řadí mezi tři základní činitele, podle kterých se určuje každá obec. (Bartoníčková, 2009, s. 124)

Lochmannová (2020) uvádí, že chod obce obstarávají soustavy orgánu, pod které spadá zastupitelstvo obce, rada obce, obecní úřad, starosta, výbory zastupitelstva a komise rady. Na autorku navazuje Káňa (2014), který popisuje jednotlivé orgány:

- Zastupitelstvo
    - členové jsou zvolení zástupci jednotlivých politických stran nebo to jsou nezávislí kandidáti, kteří jsou voleni na 4 roky
    - ze zástupců zastupitelstva se volí obecná rada, starosta či primátor
    - dle počtu obyvatel se odvíjí počet členů zastupitelstva (menší obec má 5 členů, statutární města mají kolem 50 – 70 členů)
    - má za úkol stanovovat program rozvoje obce a rozpočet obce, schvaluje obecně závazné vyhlášky, zřizuje organizace jako je základní škola, komunální dopravní podnik a vykonává další činnosti
- Obecní rada
    - podléhá obecnímu zastupitelstvu a předkládá zprávy o své činnosti
    - vykonává a řeší činnosti, pod které se řadí například zabezpečení hospodaření obce, řízení činností komisí, kontroluje činnost orgánů a další

- Starosta
    - reprezentuje obec a zastupuje jí navenek
    - řídí jednání obecního zastupitelstva a také schůze obecní rady
    - podepisuje obecní vyhlášky a v jeho kompetenci jsou i další činnosti
- Výbory
    - je to orgán, který je založen zastupitelstvem a jsou to zejména výbory finanční, kontrolní, dopravy, školský a zaměstnanosti
    - předkládají stanoviska či návrhy zastupitelstvu
- Komise
    - obecní úřad může zřídit několik komisí, například kontrolní, návrhovou, mandátovou, kulturní, přestupkovou, dopravní a další
    - podle počtu obyvatel, pravomoci a působnosti obecní samosprávy se odvíjí počet komisí

Obce se rozlišují do několika typů, které uvádí Lochmannová (2020, s. 31) a doplňuje ji Káňa (2014, s.53):

- Vesnice – je to obec s menším počtem obyvatelstva a převahou zemědělských aktivit
- Městys – tento typ obcí vznikal dříve, teď se s ním můžeme setkat u obcí, které jsou menší než města, ale zároveň větší než vesnice
- Město – obce, které mají alespoň 3 000 obyvatel se mohou stát městem, anebo dle dalších podmínek
- Statutární město – rozděluje se na samosprávné obvody a části
- Okresní město – je sídlem okresu, a také sídlem státních institucí

Káňa (2014) dále klasifikuje obec podle činnosti obecních úřadů:

- Obec a obecní úřad s výkonem správy v základním rozsahu (obce I. stupně) – vykonává základní samosprávnou funkci, nezakládá odborové organizace, má jednoduchou organizační strukturu.
- Obec a obecní úřad s výkonem správy přenesené působností (obce II. stupně) – stát přenáší své pravomoci v těchto úřadech na územní samosprávu, někdy je působnost

správních úřadů stejná, jako je působnost se správním obvodem rozšířené působnosti nebo v odlišných situacích se správní obvod rozšířené působnosti rozděluje na více správních obvodů pověřených obecních úřadů.

- Obec a obecní úřad s výkonem správy rozšířené působnosti (obce III. stupně) – provozuje správu na území vlastní obce i okolních obcí, zejména provádění nezbytných agend, které občané nejvíce využívají, jako je péče o seniory a zdravotně postižené občany, vydávání cestovní a osobních dokladů nebo také doprava a silniční hospodářství.

Hospodaření obce

Nejdůležitějším dokumentem obce je rozpočet, který plní více funkcí současně, např. je bilancí příjmů a výdajů, ročním finančním plánem a veřejným dokumentem. Rozpočet se vypracovává na základě rozpočtového výhledu a je upraven na základě rozpočtové skladby, která je základní klasifikační normou pro peněžní operace veřejných rozpočtů a poskytuje srovnatelné sledování příjmů, výdajů, salda hospodaření atd. Obce si rozpočet sestavují pro každý kalendářní rok zvlášť. Pokud obec nemá schválen rozpočet před prvním lednem kalendářního roku, tak musí povinně přijmout rozpočtové provizorium. (Jáč a kol., 2010, s. 80)

Rozpočet a rozpočtový proces se dá chápat jako nástroj pro zajištění a financování obecní politiky a koordinuje plánované příjmy a výdaje obce. (Provazníková, 2009, s. 57)

Do **příjmů rozpočtu obce** spadají příjmy z vlastnických majetkových práv a z hospodářské činnosti právnické osoby, které obec založila nebo zřídila, dále se do příjmů zařazují místní poplatky, přijaté transfery neboli dotace ze státního rozpočtu či státních fondů, přijaté peněžní příspěvky a dary, podíly a výnosy na daních, příjmy z vlastní správní činnosti, pod které spadají správní poplatky, odvody nebo pokuty a další. Naopak **výdaje rozpočtu obce** představují výdaje vlastních dluhopisů, úhradu vlastní činnosti obcí v samostatné působnosti, spojené se starostí o vlastní majetek, výdaje, které jsou spojené se zajištěním výkonu státní správy, úhradu úroků z přijatých půjček a další. (Peterová, 2016, s. 14 – 16)

2.3.2 Kraj

Zákonem č. 129/2000 Sb., o krajích se řídí jejich činnost a fungování. Česká republika se rozděluje na 14 krajů včetně hlavního města Prahy. (Lochmannová, 2020, s.32)

Kraj je územní samosprávný celek vyššího stupně, který vystupuje jako územní společenství občanů a z Ústavy se mu přiznává právo na samosprávu. Kraj vykonává samosprávu v rozsahu určeným zákonem a podle potřeb kraje. Stejně jako obec i kraj je veřejnoprávní korporací, která v prvních vztazích vystupuje svým jménem a přijímá odpovědnost z nich vyplývající. (Hendrych, 2007, s. 132)

Stejně jako obec má kraj své území, obyvatelstvo, vlastní majetek, správní subjektivitu a hospodaří dle rozpočtu. Chod kraje je obstaráván soustavou orgánů, která představuje zastupitelstvo kraje, radu kraje, hejtmana, náměstky, výbory, komise nebo také krajský úřad. Existuje několik základních funkcí, které kraje plní a těmi jsou funkce integrační a koordinační, dozorová a poradní, redistribuční a poslední zmíněná je reprezentační a zprostředkovatelská. (Lochmannová, 2020, s. 32)

Káňa (2014, s. 62 – 63) navazuje na již výše zmíněné orgány kraje, které ve své knize stručněji popisuje. **Zastupitelstvo kraje** rozhoduje ve věcech, které spadají do samostatné působnosti kraje, a pouze tam, kde to stanoví příslušné zákony, rozhoduje zastupitelstvo v přenesené působnosti. Člen zastupitelstva si získá mandát zvolením. Mezi jeho činnosti se řadí předkládání návrhů zákonů Poslanecké sněmovny ČR, vydávání obecně závazných vyhlášek a věstníků kraje, schvalování zakládacích listin a další. **Výbory** jsou vytvořeny zastupitelstvem kraje. Obvykle je zřízen výbor finanční, dopravy, školský či zaměstnanosti. Musí předkládat návrhy a stanoviska zastupitelstvu. **Komise** je poradní a iniciativní orgán, který zřizuje rada kraje a té je následně odpovědná za své činnosti a předkládá různá stanoviska a náměty. **Rada kraje** se řadí mezi výkonný orgán kraje. Činnostmi rady je stanovit počet pracovníků kraje a jeho organizační složky, odpovídat za výkon zastupitelstva, kontrolovat plnění přijatých opatření a mnoho dalších úkolů. **Hejtman** se volí zastupitelstvem kraje a jeho náplní je zastupovat kraj navenek. Jeho povinností je výkon úkolů, který schválí rada nebo zastupitelstvo, podepisovat právní předpisy kraje, informovat občany o činnostech krajských úřadů a má na starost další důležité úkoly.

Samostatnou a přenesenou působnost krajů popisuje Cogan (2015) ve své knize a popisuje určité náležitosti:

Samostatná působnost:

- Kraj zakládá a zřizuje právnické osoby a organizační složky, pokud zákon nestanoví jinak
- Na vyžádání bezplatně poskytuje údaje orgánům obcí a státním orgánům

- Může se vyjádřit k návrhům státních orgánů, které hraničí s jeho působností a další

Přenesená působnost:

- Může říct svůj názor na návrhy státních orgánů, které se dotýkají jeho působnosti
- Záležitosti, které jsou v zájmu občanů kraje i kraje samotného, pokud se nejedná o působnost přenesenou a další

2.3.3 Regiony soudržnosti

Regiony soudržnosti, známe také jako jednotky NUTS II, které upravuje zákon č. 248/2000 Sb., o podpoře regionálního rozvoje. Byly vytvořeny pro plnění potřeb spojené se spoluprací a výkonem politiky hospodářské a sociální soudržnosti v rámci Evropské unie. Na území České republiky se vymezuje celkem 8 regionů soudržnosti, které jsou určené k čerpání finančních prostředků z fondů Evropské unie. (Vyskot, 2013, s. 16) Region soudržnosti tedy představuje Praha, Střední Čechy, Jihozápad, Severozápad, Severovýchod, Jihovýchod, Střední Morava a Moravskoslezsko. (Lochmannová, 2020, s. 33)

Regionální radu najdeme v každém regionu soudržnosti. Představuje právnickou osobu a je řídícím orgánem regionálního operačního programu pro určitý region. Do orgánů regionální rady spadá:

- Výbor Regionální rady – jeho povinností je rozhodovat o přidělení dotací a následně určit, do kterých operačních oblastí budou peníze z dotací excerpovány
- Předseda Regionální rady – za své činy je odpovědný výboru a zastupuje region navenek
- Úřad Regionální rady – je to výkonný orgán v čele s ředitelem (Lochmannová, 2020, s. 33)

3 STRATEGICKÉ A ÚZEMNÍ PLÁNOVÁNÍ

3.1 Strategické plánování

Definice strategického plánování ani strategického plánu není jednoznačná a není dána žádným českým právním předpisem.

Bauerová (2008) zmiňuje, že strategické plánování obcí a měst má kořeny ve firemním strategickém plánování, ale oproti firemnímu plánování se zde střetávají odlišné cíle a záměry, které jsou zpravidla protikladné, obhajují je a prosazují nezávislé a rozdílné subjekty.

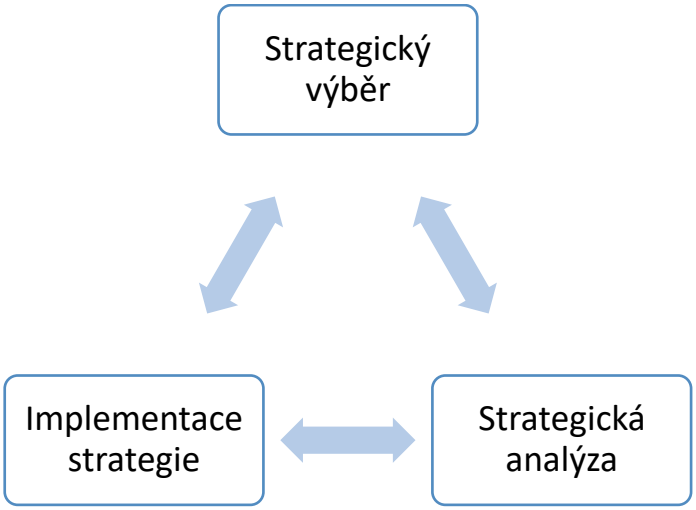
Strategické plánování představuje činnost, která je zaměřena na vybrané dlouhodobé cíle a zaměřuje se na rozvoj fyzických struktur v území, či na společenské i ekonomické procesy. Cíle strategického plánování se mohou vztahovat k celku, ale také i k dílčím částím. (Maier, 2012, s. 41)

Proces strategického plánování

Proces strategického plánování představují tři základní prvky:

- Strategická analýza
- Strategický výběr
- Implementace strategie

Strategická analýza přispívá k zjištění, v jaké situaci se nachází daná obec nebo region. K zvolení strategie se musí najít hlavní faktory, které mají dopad na současný i budoucí blahobyt společenství. Strategický výběr se uskutečňuje na základě strategické analýzy. Zhotoví se seznam strategických možností a následně se zhodnotí. Je těžké vybrat konečnou strategii, protože každá strategie obsahuje klady i zápory, a proto není možné zvolit nejlepší nebo nejhorší řešení a díky tomu volba spočívá na postoji k hodnocení. Poslední fáze procesu se nazývá strategické plánování a představuje uskutečnění strategie. Rozděluje se na tři části, ve kterých se stanoví časový harmonogram, hlavní úkoly, provedou se nevyhnutelné změny, atd. (Wright a Nemec, 2003, s. 88 - 93)



Obrázek 2 Model procesu strategického plánování (vlastní zpracování dle: Wright a Nemec, 2003, s. 88)

Fáze strategického plánování

Dle autorů Půčka a Koppitze (2012, s. 52 – 55) se dělí strategické plánování na 7 fází:

- První fáze představuje korektní komunikaci, respektování principů, sdílení strategií strategického řízení a obsahuje způsob komunikace vedoucích, zaměstnanců, veřejnosti atd.
- V další fázi se jedná o vypracování a schválení projektového záměru a vytvoření podmínek pro jeho uskutečnění.
- Třetí fáze představuje provedení analýzy, která se nazývá analytická část, v níž se vyhodnocují všechny platné dokumenty. Nejlepší východisko se nejčastěji zjistí pomocí SWOT analýzy, která se v tomto případě nejvíce používá.
- Čtvrtá fáze se zabývá návrhovou částí, do které se řadí vize, cíle, finanční a časový rámec atd.
- Další fází je zavedení implementačních pravidel a jejich výsledkem je schválený strategický plán.
- Předposlední fází je realizace strategického plánu, jeho kontrola a hodnocení.
- V poslední fázi dochází k ověření změny plánu a stálého zavedení, např. projektů, aktivit atd.

Strategický plán

Krbová (2016) uvádí, že strategický plán je nezbytný pro definování strategických cílů. Cíle vycházejí ze zjištěných potřeb občanů a jsou navrženy tak, aby tyto potřeby naplňovaly a vedly k dalšímu rozvoji. Strategický plán je také prostředkem strategického managementu a jakákoliv obec si ho může vytvořit.

Programy rozvoje obcí se obvykle vytvářejí na čtyři roky volebního období, ale autor Maier (2012, s. 39) dále uvádí, že by se měl strategický plán vytvářet déle, na kterém by se účastnili nejen političtí aktéři v daném volebním období, ale také rozhodující aktéři rozvoje obce či široká veřejnost.

Strategický plán rozvoje představuje základní dokument pro řízení města, jeho vize a strategie jsou součástí veřejných služeb. Samospráva města je nejvhodnější pro sestavení tohoto plánu za pomocí úřadů a organizací, které jsou závislé či nezávislé na městě, ale také může spolupracovat s externími odbornými firmami. Strategický plán většinou obsahuje vizi, u které jsou přesně vymezené plány, kam chce město mířit. Dále obsahuje samotnou strategii, která vysvětluje, jak dosáhnout naplánovaných cílů, které jsou uvedené v plánu. Na konci plánu je samotná realizace strategie, hodnocení, průběžná kontrola či aktualizace. U plánu je velmi důležitá komunikace s veřejností, aby mohl být plán skvěle naplánován a implementován. (Pavlík, 2014, s. 22 – 25)

3.2 Územní plánování

Pojem územní plánování je vymezen jako *„trvalá, soustavná a komplexní činnost orgánů územního plánování a stavebních úřadů, zaměřená na naplňování cílů a úkolů územního plánování za použití jeho základních nástrojů, kterými jsou územně plánovací podklady, územně plánovací dokumentace a územní rozhodnutí“.* (Bártová a Růžička, 2008, s. 8)

Základním principem územního plánování je, aby se všichni, kdo v dané oblasti žijí, využívají ji, nebo chtějí využívat, dohodli na pravidlech a na tom, jak se bude v budoucnu daná oblast využívat. Takové dohody se uskutečňují na všech úrovních, od využití kontinentálních území, přes území států, krajů, regionů, až po území obcí a jejich částí, tedy stavebních pozemků. (Bártová a Růžička, 2008, s. 26)

Účelem územního plánování je vytvářet předpoklady pro udržitelný rozvoj a výstavbu území, včetně vyváženého vztahu podmínek příznivého životního prostředí, hospodářského rozvoje a soudržnosti společenství obyvatel území. (Jáč a kol., 2010, s. 132)

V zákonu č. 183/2006 Sb., Zákon o územním plánování a stavebním úřadu (stavební zákon) jsou zmíněny orgány zabývající se plněním úkolů, které jsou zákonem stanovené. Mezi tyto orgány se řadí Ministerstvo pro místní rozvoj, Ministerstvo obrany, kraj a orgány kraje, obec a orgány obce. (ČESKO, 2006)

Udržitelný rozvoj

Existuje několik různých definic, ale podstatou udržitelného rozvoje je spojitost mezi člověkem a přírodou, přesněji řečeno je to způsobilost přírodních zdrojů uspokojit potřeby lidské populace. Tento pojem je postavený na třech pilířích udržitelného rozvoje, které by měly být ve vzájemné rovnováze. Existuje tedy ekologický, sociální a ekonomický pilíř. (Maier, Čtyroký, Vorel, Franke, 2008, s. 7)

3.3 Vybrané metody pro strategickou analýzu

Ve veřejné správě se můžeme setkávat s moderními metodami, které byly dříve používané pro soukromé sektory. Používáním metod je snaha o zvýšení kvality řízení úřadů veřejné správy, zavedení efektivnějších a účinnějších pravidel, porovnání kvality řízení se srovnatelnými domácími a zahraničními organizacemi atd. Existuje několik metod mezi, které se řadí Benchmarking, Balanced Scorecard, Projekt Zdravé město, SWOT analýza, PESTEL analýza a mnoho dalších. (Provazníková, 2009, s. 272)

Pro zvýšení kvality strategické analýzy jsem vybrala následující metody:

SWOT analýza

Metoda nazývaná SWOT analýza, je jedna z nejznámějších běžně používaných analýz, kterou lze využít k hodnocení významu interních vlivů a externích vlivů. Zkratka **SWOT** je složená ze čtyř anglických slov **S**trengths (silné stránky), **W**eaknesses (slabé stránky), **O**pportunities (příležitosti) a **T**hreats (ohrožení neboli hrozby). (Hrabánková, 2011, s. 38)

Interní (vnitřní) faktory podniku jsou faktory, které daný podnik může ovlivnit. Souvisí s vnitřním prostředím podniku a řadí se sem slabé a silné stránky. Externí (vnější) faktory podniku jsou ty faktory, nad kterými má podnik menší nebo žádnou kontrolu. Pod tyto faktory se zahrnují příležitosti a hrozby. (Sarsby, 2016, s. 8)

SWOT analýza je technika pro pochopení organizačního prostředí či vnitřních a vnějších možností a představuje vyvážený pohled na minulost, současnost a budoucnost. Systematickým porovnáváním interních a externích stránek (S – O, S – T, W – O, W – T)

pomáhá zmíněná metoda k vytváření nových nápadů a následně nalézt aktuální řešení. (Krbová, 2016, s. 57)

Výstupem SWOT analýzy mohou být dvě možnosti. První možností je stanovení strategické pozice (WO, WT, SO, ST,) nebo druhou variantou je návrh rozpracovanějších forem strategií a jejich ohodnocení. Záměrem analýzy není identifikovat druhy slabých a silných stránek, příležitostí nebo ohrožení, ale upozornit na ty, které mají strategický význam.

- Hledání (WO) – tato strategie je o využití příležitostí k odstranění slabých stránek
- Vyhýbání (WT) – jde o obrannou strategii, která se zabývá odstraněním slabých stránek
- Využití (SO) – zde se využívají silné stránky k zhodnocení příležitostí
- Konfrontace (ST) – jedná se o využití strategie v okamžiku, kdy má největší sílu na přímou konfrontaci s ohrožením (Hrabánková, 2011, s. 39 – 40)

PESTEL analýza

PESTEL analýza představuje strategický audit vlivu makroprostředí a je to nástroj, který zkoumá stav šesti základních faktorů, které ovlivňují rozvoj regionu. Mezi 6 základních faktorů se řadí:

- **P**olitické faktory – týkají se vládní politiky a míry zásahů do ekonomiky
- **E**konomické faktory – řadíme sem úrokové sazby, vývoj cen energií, inflaci, míru nezaměstnanosti, hospodářský cyklus a další
- **S**ociální faktory – týkají se přímo obyvatelstva, proto jsou klíčové pro rozvoj určitého území a patří sem populační růst, změny životního stylu, úroveň sociálního zabezpečení, demografický vývoj a mnoho dalších
- **T**echnologické faktory – představují vládní podporu vědy a výzkumu, rozvoj nových technologií, míru zastarávání a další
- **E**nvironmentální faktory – spadá sem míra citlivosti životního prostředí, změny podnebí a klimatické změny, opatření ochrany životního prostředí a zároveň jeho rostoucí snaha o ochranu má vliv např. na dopravu či na cestovní ruch
- **L**egislativní faktory – vztahují se k právnímu prostředí, ve kterém se daný subjekt vyskytuje. Jedná se např. o ochranu práv spotřebitele, problematiku diskriminace,

zabezpečení konkurenčního prostředí, pracovního práva a dalších (Jáč. a kol., 2010, s. 20)

Benchmarking

Metoda benchmarking se využívá na měření a následné srovnání výkonů a procesů organizací, za pomoci přesně určených výkonnostních ukazatelů, sdílení zkušeností a nejlepších příkladů praxe. Organizace mohou využívat tuto metodu, aby si porovnaly a uvědomily své slabé a silné stránky, učily se od těch nejlepších a hledaly východiska, jak ukotvit potencionální zlepšení v organizaci. Tuto metodu používají především organizace veřejné správy pro srovnání služeb. Cílem benchmarkingu je zjistit, jakým způsobem plní své povinnosti se zřetelem na kombinaci hospodárnosti, efektivnosti a výkonnosti. (Provazníková, 2009, s. 272)

4 DOPRAVA

Čtvrtá kapitola teoretické části bakalářské práce je věnována pojmům zabývající se dopravou, základnímu členění dopravy, legislativním dokumentům České republiky i trendům v oblasti dopravy.

4.1 Pojem doprava

V knize Zelený a kol. (2017) je doprava představena jako činnost související s cílevědomým pohybem osob nebo hmotných předmětů v různorodých časových, prostorových a objemových souvislostech s využitím dopravních prostředků a technologií.

Doprava představuje převážení a přenášení lidí nebo zboží, z jednoho místa na druhé prostřednictvím vozidel, letadel a lodí. (Hutton, 2013, s. 19)

Cempírek (2010) popisuje, že doprava představuje nedílnou součást veřejné infrastruktury a je jedním z hlavních faktorů udržitelnosti územního rozvoje a je specifikována na všech úrovních územního plánování, v oblasti území krajů v zásadách územního rozvoje a pro obce v regulačních plánech nebo v územních plánech.

Podle Pivoňky (1999) doprava uspokojuje nejen potřeby přemístění, ale díky její pomoci se realizují materiálové toky mezi průmyslem a zemědělstvím, mezi výrobou a spotřebou i mezi venkovem a městy. Čím vyšší je kvalita a úroveň dopravy, tím lepší je rozvoj spolupráce, rozvoj domácí i mezinárodní dělby práce či lepší výměna zboží a další.

Přeprava je dle Eislera, Kunsta a Oravy (2011) výsledkem přepravní činnosti určené pro přemisťování osob nebo věcí. Tento pojem udává, kolik zboží nebo osob bylo přepraveno, v jaké lhůtě, na jakou vzdálenost, za jakou cenu a dalších právních nebo obchodních podmínek. Přeprava se rozděluje na osobní a nákladní.

4.2 Základní členění dopravy

Následující podkapitola je zaměřena na charakteristiku vybraných druhů dopravy. Člení se na silniční, městskou hromadnou dopravu, pěší, cyklistickou, železniční, vodní a leteckou.

Doprava se dá klasifikovat dle několika různých možností či hledisek:

- Dle oblasti, ve kterém probíhá doprava – pozemní (silniční, železniční, cyklistická, pěší), vodní (vnitrozemská, příbřežní, námořní), letecká

- Dle předmětu a stylu dopravy – osobní (individuální, hromadná), nákladní (veřejná, na vlastní účet)
- Dle územního rozdělení – místní, městská, regionální, vnitrostátní, mezinárodní
- Dle vztahu zdroje a cíle dopravy kvůli danému území – vnitřní, vnější, tranzitní (Adamec a kol., 2008)

Silniční doprava

„Silniční doprava je souhrn činností, jimiž se zajišťuje přeprava osob (linková osobní doprava, kyvadlová doprava, příležitostná osobní doprava, taxislužba), zvířat a věcí (nákladní doprava) vozidly, jakož i přemisťování vozidel samých po dálnicích, silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích a volném terénu.“ (ČESKO, 1994)

Hovoří se o jedné z nejmladších a také velmi progresivně se rozvíjejících oborů dopravy. Silniční doprava konkuruje svými přednostmi dalším tradičním oborům dopravy ve své rychlosti, operativnosti, ale také i dostupnosti. Prosazuje se v dopravě vnitrostátní i v dopravě mezinárodní. (Zelený a kol., 2017, s.107)

Pozemní komunikaci rozdělil Kleprlík (2011) do čtyř kategorií:

- dálnice
- silnice
- místní komunikace
- účelové komunikace

Silnice se dále rozdělují na tři třídy:

- silnice I. třídy
- silnice II. třídy
- silnice III. třídy

Dálková a mezinárodní doprava se řadí do silnice I. třídy, která je zároveň rychlostní silnicí pro rychlou dopravu pouze pro silniční motorová vozidla. Silnice II. třídy jsou využívána pro dopravu mezi okresy. Silnice III. třídy spojují špatně přístupná místa a menší obce mezi sebou a také napojují silnice na ostatní pozemní komunikaci.

Městská hromadná doprava

Zelený a kol. (2017) definoval městskou hromadnou dopravu jako dopravu ve městech, která je určena na krátké vzdálenosti. MHD se používá při cestách do práce, za vzděláním, do zdravotnického zařízení a dalších. Efektivita této dopravy ve městech nastává od počtu potencionálních cestujících a také podle místních podmínek.

Cyklistická doprava

S rostoucí potřebou chránit životní prostředí a snižovat dopad na životní prostředí s ohledem na rekreační potřeby vznikla cyklistická doprava. Cyklistickou dopravu lze rozdělit do dvou skupin na základě uživatelů. Do první skupiny patří cyklistická doprava, která slouží k přepravě do práce nebo do školy na kratší vzdálenosti. Druhou skupinu tvoří rekreační cyklistická doprava určená na dlouhé vzdálenosti. (Novák, 2005, s. 84)

Podle Landy & Liškové (2004) jsou jízdní kola pro běžného uživatele jednorázovou finančně přijatelnou investicí. Místo drahého paliva automobilů se používá vlastní pohon, který je zcela zdarma.

Pěší doprava

Podle Adamce a kol. (2008) je pěší doprava a její kvalita důležitá pro každodenní součást našeho života a představuje jedno z platných měřítek naší životní úrovně a hodnot. Ve všech druzích dopravy je nejzdravější a nejšetrnější k životnímu prostředí, protože si vyžaduje minimální prostorové nároky, spotřebu energie, má pozitivní vliv na zdraví a naplňuje podstatnou rekreační funkci. Na frekventovaných místech se pro chodce budují například stezky pro pěší či pěší zóny, které se obvykle nacházejí v centru velkých měst.

Železniční doprava

Široký a kol. (2014) ve své knize zmiňuje, že železniční doprava je prováděna železničními dopravními prostředky po železničních cestách.

Mezi konkurenty železniční dopravy se řadí podle Zeleného a kol. (2017) doprava letecká v dálkové dopravě a doprava silniční v dopravě na krátké a střední vzdálenosti. Mezi výhody železniční dopravy se řadí větší výkon za nižší náklady, vyšší kapacita v osobní i nákladní dopravě a také nižší dopady na životní prostředí.

Vodní doprava

Vodní doprava se řadí mezi nejstarší druhy dopravy. Mezi pozitiva této dopravy se řadí přeprava osob a nákladů, menší spotřeba energie a zatěžuje méně životní prostředí oproti dopravě silniční nebo železniční. Negativem se může stát případná havárie lodi, díky ní dojde ke škodám, které vedou k dlouhodobým následkům a zásahům do životního prostředí. (Zelený a kol., 2017, s. 175)

Zurynek, Zelený a Mervart (2008) rozdělují vodní dopravu na vnitrozemskou a námořní.

Letecká doprava

Letecká doprava je známá svou vysokou rychlostí, snadno překonává velké vzdálenosti a nabízí vysokou kvalitu poskytovaných služeb. (Eisler, Kunst, Orava, 2011, s. 179)

Zurynek, Zelený, Mervart (2008) ve své knize popisují, že nevýhodou letecké dopravy je špatný vliv na životní prostředí, jako je například znečištění ovzduší, nadměrný hluk a další.

Zelený a kol. (2017) člení leteckou dopravu tímto způsobem:

- komerční letectví – vykonávané leteckými společnostmi s cílem přepravy cestujících a nákladu
- vojenské letectví – bojové aktivity, lety podporující vojenské aktivity
- všeobecné letectví – provozování soukromě vlastněných strojů neleteckými společnostmi, sportovní létání a letecké práce

Novák, Zelený, Pernica a kol. (2011) ve své knize zmiňují rozdělení letišť na vnitrostátní a mezinárodní.

4.3 Aspekty ovlivňující vývoj sektor dopravy

Existuje mnoho faktorů, které ovlivňují vývoj dopravního sektoru a zde budou zmíněny jen ty nejdůležitější.

Zelený a kol. (2017, s. 8 – 12) popisují výše uvedené faktory, mezi které řadí:

Technické aspekty

Technická oblast se zaměřuje na zlepšení výkonů, provozu dopravních prostředků, bezpečnost či na omezování škodlivých účinků. V oblasti využívání informačních technologií se očekává vývoj výpočetní techniky a telematiky.

Ekonomické aspekty

Očekávaný růst rozvoje dopravy by měl představovat snadnější dostupnost míst a zdrojů ekonomického růstu. Předpokládá se, že ekonomický rozvoj povede k expanzi sektoru dopravy, což může být ovlivněno faktory, jako je ohleduplnost k životnímu prostředí a omezená kapacita dopravní infrastruktury atd.

Ekologické aspekty

Ekologická omezení mají vliv na rozvoj dopravy, zejména z hlediska nákladů na výstavbu a prodlužování dopravních cest kvůli nákladnějším projektovým řešením jako jsou tunely, zvukotěsné stěny atd. Patří sem i potřeba snížit ztráty na životech a zdraví při dopravních nehodách.

Vývoj měst

Aby se mohly rozvíjet i vyvíjet střední města, tak musí být vybavena efektivní dopravní infrastrukturou, rychlým spojením, dobrými dálnicemi, letišti atd.

Problémy dopravy ve městech

Odborníci dospěli k závěru, že pro budoucnost neexistuje žádné levné ani politicky schůdné řešení dopravy ve velkých městech. Problémy dopravy ve městech se dají řešit pouze přirozeným omezením v podobě nedostatku parkovacích ploch nebo regulačním omezením, např. tvorba pěších zón atd.

Mezi další aspekty se řadí např. politické aspekty, sociální aspekty, migrace, financování investic do dopravy a mnoho dalších.

4.4 Legislativní rámec ČR v oblasti dopravy

Legislativní rámec v oblasti dopravy představuje vydatné množství zákonů, vyhlášek, strategických dokumentů, nařízení vlády či ministerstev, které jsou spjaty s dopravou v ČR. V této kapitole jsem vybrala pouze tyto základní zákony a vyhlášky, které jsou dle mého názoru nejvýznamnější z nich.

Silniční doprava

- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších zákonů

Jedná se o zákon upravující podmínky provozování silniční dopravy silničními motorovými vozidly, která jsou provozovaná za účelem podnikání pro vlastní a jinou potřebu, jakož i práva a povinnosti PO a FO s tím spojených. Silniční zákon vysvětluje základní pojmy, které se týkají řešené problematiky. (Zelený a kol., 2017, s. 108)

- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 38/1995 Sb., o technických podmínkách provozu silničních vozidel na pozemních komunikacích, ve znění zákona č. 355/1999 Sb.

Železniční doprava

- Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů

  Zákon upravuje postupy státní, územní nebo obecní samosprávy při zajišťování dopravní obslužnosti veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou v přepravě cestujících. (ČESKO, 2010)

Vodní doprava

- Zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů

  Jde o zákon upravující podmínky provozování plavby na vnitrozemských vodních cestách a oprávnění ministerstev či jiných orgánů v této oblasti. Následně tento zákon vymezuje vnitrozemskou vodní cestu, určuje podmínky a práva provozu, vedení či povinnosti účastníka státní správy v plavbě. (Zelený a kol., 2017, s. 178)

Letecká doprava

- Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů

> Tento zákon upravuje podmínky provozování civilní letecké dopravy, podmínky pro činnost personálu letecké společnosti, podmínky využívání vzdušného prostoru atd. (Zelený a kol., 2017, s. 157)

4.5 Trendy v oblasti dopravy

Smart City

Smart City se označuje jako koncept strategického řízení města, obce nebo regionu, který poskytuje využití moderních technologií k vlivu na kvalitu života ve městě, k dosažení sociálních a hospodářských cílů. Koncept chytrého města (Smart City) se zabývá nejen používáním chytrých technologií, ale také napomáhá celkovému hospodářskému růstu a kvalitě životního prostředí měst za pomocí efektivního fungování, jehož součástí je i dobré subjektivní vnímání života ve městě jeho občany. (Slavík, 2017, s. 12)

Vesco a kol. (2015) zmiňují, že snahou implementace konceptu Smart City je v obecné rovině dosáhnout úrovně digitalizace, otevřenosti, spolupráce, prosperity, čistoty, bezpečnosti a obecného zájmu o město při respektování základních principů udržitelného rozvoje.

Inteligentní mobilita zahrnuje řízení a regulaci dopravy či cyklistiky ve městě díky dopravní telematice, plánovitého rozvoje městské dopravní infrastruktury a dalších. Dále zahrnuje používání ekologicky čistých pohonů v dopravě, jde například o dobíjecí infrastrukturu pro elektromobily, rozvoj elektrického MHD nebo také systém car-sharingu eklektických vozidel. (Slavík, 2017, s. 15)

Koncept Smart City se soustředí na několik oblastí propojující dopravu v rámci informačních a komunikačních technologií a infrastruktury. Tyto oblasti jsou významnými pro snížení enviromentálních dopadů na dopravní infrastrukturu. Mezi tyto oblasti se řadí elektromobilita, inteligentní dopravní systémy, chytré parkování, Bikesharing nebo chytrá hromadná doprava. (Chytrý region, 2017)

Slavík (2017) popisuje **elektromobilitu** jako nový trend, který se řadí svými specifickými vlastnostmi do skupiny Smart City. Mezi hlavní důvody využívání elektromobilů je například tichý provoz nebo šetrnost k životnímu prostředí.

Chytrá města jsou kvůli **inteligentnímu dopravnímu systému** (ITS) efektivnější, bezpečnější a šetrnější k životnímu prostředí. ITS zajišťuje bezpečnost silničního provozu,

plynulost jízd díky semaforům, které automaticky reagují na hustotu provozu, odhaduje dojezdové časy a další. (Chytrý region, 2017)

Chytré parkování funguje na základě senzorů, které jsou umístěny ve vozovce nebo také na veřejném osvětlení a slouží k online sledování stavu parkovacích míst. Řidiči díky aplikaci mohou zjistit, kde se nachází volná parkovací místa nebo si zakoupit parkovací poplatek. Díky chytrému parkování se snižuje množství vypouštěných emisí do ovzduší a dochází k úspoře času a pohonných hmot. (Chytrý region, 2017)

Veřejný systém sdílení jízdních kol neboli **Bikesharing** se využívá k přepravě na krátkou vzdálenost. Bikesharing má pozitivní dopady na životní prostředí, řadí se mezi tiché dopravní prostředky, proto nedochází k znečištění hluku, přispívá k lepší fyzické kondici a k zvýšené bezpečnosti provozu. (Chytrý region, 2017)

Chytrá městská hromadná doprava (MHD**)** se nachází už ve většině měst a slouží ke komfortnější a předvídatelnější jízdě. Mezi chytrou hromadnou dopravu se řadí hybridní autobusy, elektrobusy nebo trolejbusy, které jsou vybavené wifi sítí a systémem bezkontaktního odbavování. Pro zkvalitnění dopravy mohou přispět chytré zastávky, které nabízejí informace o příjezdu i zpoždění vozidel MHD, dobití mobilního telefonu a mohou být využívány jako lokální informační centrum jak pro občany, tak i turisty. (Chytrý region, 2017)

Udržitelnost životního prostředí

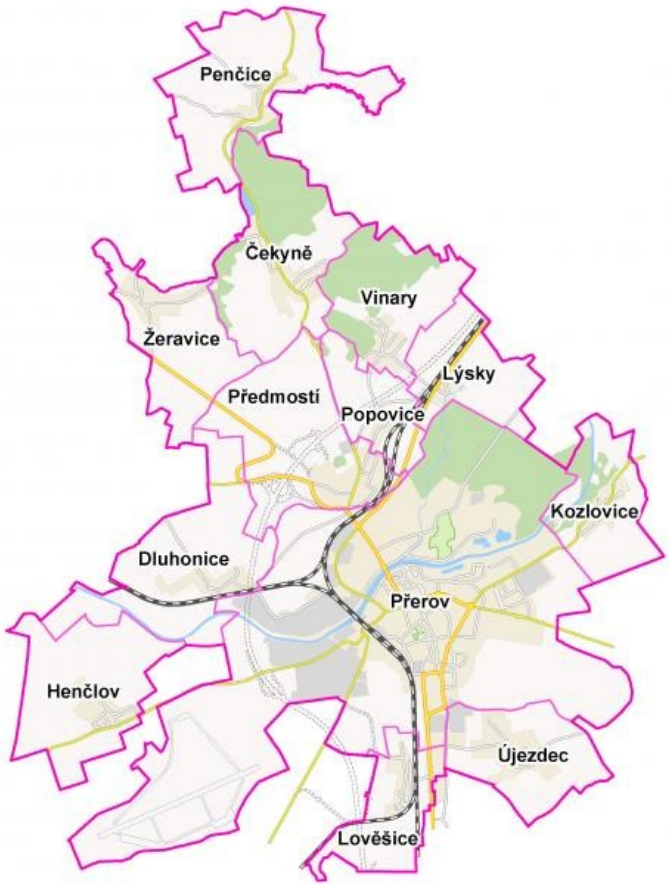
Dopravní průmysl má velký podíl na výskytu emisí oxidu uhličitého (CO_2), aby se tomuto problému předešlo, hledají se alternativní zdroje energie a další různé možnosti, jak dosáhnout k snížení uhlíkové stopy a docílit k zelené mobilitě. Hlavním cílem udržitelného životního prostředí je město bez hluku, čistá atmosféra a ekonomická prosperita bez nepříznivých zdravotních dopadů. (Komerční banka ©2022) Výše zmíněná chytrá řešení dopravy napomáhají k udržitelnosti a zlepšení životního prostředí ve městech.

II. PRAKTICKÁ ČÁST

5 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA MĚSTA

Statutární město Přerov leží v regionu střední Moravy v nadmořské výšce 210 metrů nad mořem, v jihovýchodní části Olomouckého kraje, a to podél obou stran řeky Bečvy na území o rozloze 58,44 km^2. Město zaujímá postavení kulturního, společenského a administrativního centra regionu. Od krajského města Olomouc je Přerov vzdálen přibližně 22 kilometrů. Od dalších významných center České republiky pak 79 kilometrů od Brna, 81 kilometrů od Ostravy, 290 kilometrů od hlavního města Prahy. (Město Přerov, 2021)

Město Přerov se člení na 13 místních částí, tj. Město, Předmostí, Lověšice, Kozlovice, Lýsky, Dluhonice, Újezdec, Čekyně, Henčlov, Popovice, Vinary, Žeravice, Penčice. Žije zde přibližně 41 000 obyvatel a z hlediska hustoty osídlení jsou největší městské části Město a Předmostí, kde žije přes 87 % obyvatel města. (Město Přerov, 2017)



Obrázek 3 Mapa města Přerova a místní části (Město Přerov, 2022)

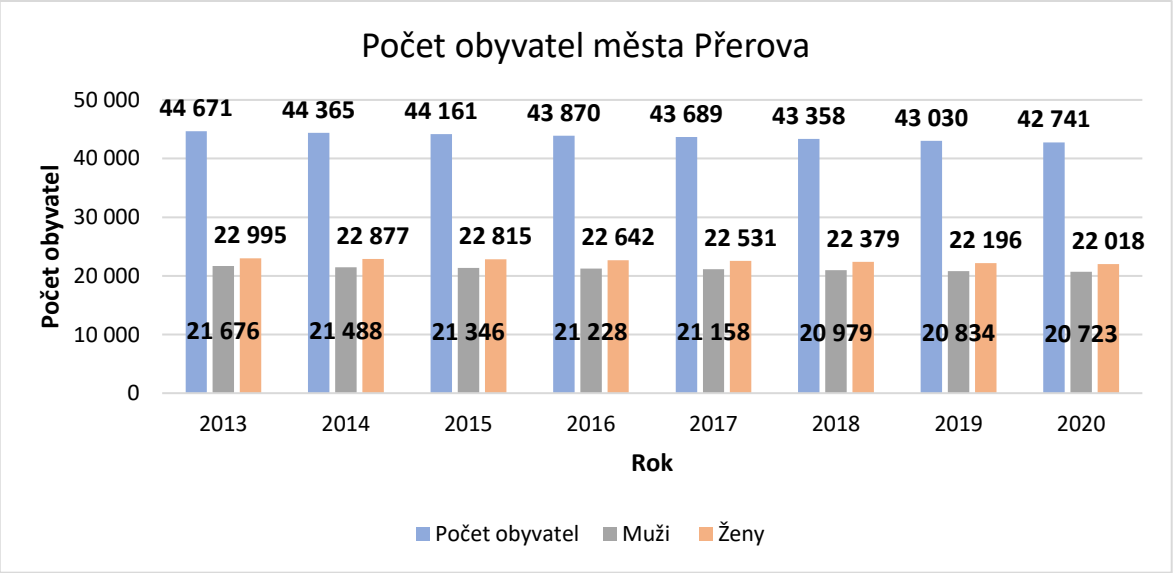
Počet obyvatel

V tabulce číslo 1 se nachází informace o vývoji počtu obyvatel města Přerova v letech 2013 až 2020 (vždy k 1. 7.) Počet obyvatel města se snižuje v průběhu posledních let. V roce 2013 zde žilo 44 671 osob, z toho 21 676 mužů a 22 995 žen. V roce 2020 to bylo 42 741 osob, z toho mužů 20 723 a žen 22 018. Úbytek počtu obyvatel je průběžný a ve sledovaném období se jednalo o 1 930 osob. Ve sledovaném období jsou vždy ženy o něco málo početnější než muži.

Pro lepší srovnání a přehlednost byl na základě tabulky č. 1 vytvořen graf počtu obyvatel města Přerova ve sledovaném období. Snižující počet obyvatel může způsobovat nízká nabídka prostorů k pronájmu či stavebních parcel. Jako dalším následkem klesání obyvatel může být i velmi problémová romská populace nebo také nedostatek pracovních možností.

Rok	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Počet obyvatel (k 1. 7.)	44 671	44 365	44 161	43 870	43 689	43 358	43 030	42 741
Muži	21 676	21 488	21 346	21 228	21 158	20 979	20 834	20 723
Ženy	22 995	22 877	22 815	22 642	22 531	22 379	22 196	22 018

Tabulka 1 Počet obyvatel města Přerov (vl. zpracování dle: Český statistický úřad, 2021)



Obrázek 4 Graf počtu obyvatel Města Přerov (vl. zpracování dle: Český statistický úřad, 2021)

Věk obyvatel

Informace o věkové struktuře obyvatel města Přerov poskytuje tabulka číslo 2. Zatímco počet obyvatel města klesá, tak se zvyšuje počet obyvatel v nejstarší věkové skupině. Na úbytku obyvatel se podílí zejména úbytek obyvatelstva v produktivním věku, tj. 15 až 64 let, kteří se stěhují např. do větších měst za lepší pracovní příležitostí. Velmi mírně došlo k růstu počtu obyvatel ve věku 0 až 14 let. Podíl osob v produktivním věku stále převažuje.

Rok	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Počet obyvatel (k 1. 7.)	44 538	44 278	43 994	43 791	43 565	43 186	42 871	42 451
0 – 14 let	5 950	5 961	5 981	6 047	6 054	6 021	6 044	6 007
15 – 64 let	29 572	29 127	28 673	28 151	27 776	27 226	26 741	26 303
65 let a více	9 016	9 190	9 340	9 593	9 735	9 939	10 086	10 141

Tabulka 2 Věk obyvatel města Přerov (vl. zpracování dle: Český statistický úřad, 2021)

Migrace obyvatel

Z hlediska migrace lze vysledovat trend, kdy se obyvatelé města Přerova stěhují do okolních obcí, protože preferují bydlení v klidnějším a čistším prostředí, avšak stále využívají infrastrukturu Přerova v rámci dojížďky za prací, školou či dalšími službami. (Město Přerov, 2017)

Informace o trendu migrace z města Přerova potvrzují i informace Českého statistického úřadu – viz tabulka č. 3. Z vývoje vyplývá, že převažuje počet vystěhovalých osob z města, a to dlouhodobě. Každoročně se z Přerova stěhuje více než 160 osob. Následkem vystěhování může být stejný důvod jako u snížení počtu obyvatel a to především stěhování za lepší pracovní příležitostí kvůli nedostatku pracovních míst na území Přerova.

Rok	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Přistěhovalí	611	626	650	662	682	708	743	697	762	621
Vystěhovalí	856	855	845	841	864	889	946	966	922	826
Rozdíl	-245	-229	-195	-179	-182	-181	-203	-269	-160	-205

Tabulka 3 Přistěhovalí/vystěhovalí (vl. zpracování dle: Český statistický úřad, 2021)

Nezaměstnanost

K 31. 12. 2021 bylo v Přerově 5,2 % nezaměstnaných osob. Přerov patří dlouhodobě mezi obce v Olomouckém kraji, kde je poměrně vysoká míra nezaměstnanosti. V letech 2014 až 2015 překračovala i 10 % hranici, ale postupně se dařilo míru nezaměstnanosti snižovat až do roku 2019 na úroveň pod 5 %. (Český statistický úřad, 2022)

Důvod vysoké míry nezaměstnanosti může být zapříčiněn pandemií COVID-19, kdy dochází kvůli krizi ke krachu podniků i živnostníků.

Ze základních informací o Přerově vyplývá, že jde o město, které čelí několika demografickým problémům. Jde o stárnutí obyvatelstva a odchod obyvatel z města na venkov či do okolních měst.

6 ANALÝZA SOUČASNÉ DOPRAVNÍ SITUACE MĚSTA PŘEROV

Tato kapitola se zabývá analýzou současného stavu dopravy města Přerova. Součástí této kapitoly je organizace dopravy řešeného území, jsou také popsány vybrané druhy dopravy, financování města i oblasti dopravy. Kapitola se dále zaměřuje na popis základních dopravních dokumentů a vlivem trendů, které ovlivňují dopravu.

6.1 Organizace dopravy města Přerova

Město Přerov deklaruje, že je dopravní situace ve městě kritická a v posledních dvou desetiletích dochází k neustálému zhoršování, které vyžaduje rychlé řešení. Nedostatečná průjezdnost městem negativně ovlivňuje nejen místní obyvatele, ale vytváří překážku i pro obyvatele okolních měst, kteří městem projíždí. (Město Přerov, 2022)

Oddělení dopravy v Odboru správy majetku a komunálních služeb

Z organizačního hlediska je v rámci magistrátu města Přerov doprava svěřena zejména do kompetence oddělení dopravy, které je součástí Odboru správy majetku a komunálních služeb. Toto oddělení zajišťuje výkon vlastnických práv města Přerov u místních a účelových komunikací města, dále koordinuje dopravní vztahy s Olomouckým krajem či státem. V rámci samostatné působnosti realizuje například úkoly v podobě:

- Zastupování vlastníka místních a účelových komunikací města Přerov jako účastníka řízení.
- Zajištění správy, údržby a provozu místních komunikací.
- Spolupráce s místními částmi v rámci řešení jejich požadavků ohledně údržby komunikací při dodržení rozpočtového rámce.
- Spolupodílení se na přípravě legislativních předpisů města v oblasti dopravy apod. (Město Přerov, 2021)

Odbor evidenčních správních služeb a obecního živnostenského úřadu

Tento odbor se dále člení do několika oddělení a pár z nich zasahuje do oblasti dopravy. Oddělení dopravně správních agend má ve své kompetenci vést registr silničních vozidel, přidělování registračních značek, zároveň také plní postavení dopravního úřadu ve věcech městské autobusové dopravy i taxislužby a vykonává další činnosti. Pod tento odbor se dále řadí oddělení dopravních přestupků a registrů řidičů, který má na starosti registr řidičů, vést

agendu s bodovým hodnocením řidiče a další důležité činnosti týkající se této oblasti. (Město Přerov, 2021)

Odbor koncepce a strategického rozvoje

Doprava také spadá do odboru koncepce a strategického rozvoje, které se dělí na oddělení koncepce a rozvoje města a provádí činnosti, zabývající se např. zpracováním návrhů programů rozvoje územního obvodu města, zpracováním strategických dokumentů a podílí se na mnoha dalších činnostech. Druhé oddělení s názvem územní plánování vykonává především přenesenou působnost spojenou s územním plánováním. (Město Přerov, 2018)

6.2 Oblasti dopravy

Město Přerov lze považovat za významnou křižovatku silničních a železničních tras. Tento stav však nepřináší pouze pozitivní efekty, ale také negativní, protože výrazně ovlivňuje životní prostředí a kvalitu života obyvatel zejména hlukem a znečištěním, ale také zájem investorů o podnikání ve městě. Aktuální dopravní situaci ve městě lze chápat jako zhoršenou. Zároveň však dochází k investicím na realizace dopravních staveb, které mají přinést zlepšení aktuální situace. Pro rozvoj města je klíčové zkvalitnit dopravní trasy a dobudovat infrastrukturu zejména obchvat města dálnicí D1. (Město Přerov, 2021)

Přerov je přirozeným centrem dojížďky z okolních obcí, ať už z důvodu dojížďky do školy, či zaměstnání. (Město Přerov, 2021)

Na celkové mobilitě obyvatel města Přerov se nejvýrazněji podílí cesty vykonávané automobilem, dále pěšky a autobusy městské hromadné dopravy. Z hlediska věkové struktury lze mezi jednotlivými věkovými skupinami zaznamenat jen minimální rozdíly v tom, kolik cest denně vykonají. (Město Přerov, 2017)

Silniční doprava

Přerov leží na křižovatce silnic I/47, I/55 a II/50, které umožňují napojení na hlavní silniční síť v České republice, včetně napojení na dálnici D1. Ve fázi příprav je pak výstavba dalšího úseku dálnice D1 mezi Přerovem a Říkovicemi. Dokončení stavby výrazně uleví přetíženým komunikacím v centru města. Uvedení do provozu je plánováno na rok 2024. (Město Přerov, 2021)

Aktuální stav silniční sítě v Přerově neumožňuje oddělení tranzitní dopravy od cílové a zdrojové dopravy z centra města. Z tohoto důvodu je realizována úprava silnice I/55, která má mimoúrovňově převést automobilovou dopravu ze stávající silnice I/55, resp. z nového

dálničního přivaděče dálnice D1. Dále je zde realizována například stavba I/55 Přerov – průtah centrem, 1. etapa má převést městskou a regionální dopravu do doby dokončení dálnice D1 i tranzitní dopravu za účelem výrazné kongesce dopravy na stávající silniční síť Přerova. (Město Přerov, 2021)

Další investice do rozvoje silniční dopravy v Přerově směřují do oprav místních komunikací (včetně mostů či lávek), které jsou v řadě případů i v havarijním stavu. (Město Přerov, 2021)

Obrázek 5 Hlavní komunikační tahy města Přerova (Město Přerov, 2021)

Železniční doprava

Přerov je klíčovým železničním dopravním uzlem, a to včetně mezinárodní vlakové přepravy, protože tudy prochází mezinárodní železniční trasy II. tranzitního koridou a III. tranzitního koridoru. Dostupná je železniční doprava ve stanici Přerov, která se nachází poblíž autobusového nádraží a vytváří terminál hromadné dopravy. (Město Přerov, 2021)

Správa železnic v současné době realizuje projekt modernizace železničního uzlu Přerov, aby došlo ke zvýšení kapacity železniční tratě. (Město Přerov, 2021)

Veřejná doprava

Městská hromadná doprava je v Přerově zajišťována autobusy příměstské a dálkové dopravy. Autobusové nádraží se nachází v těsné blízkosti vlakového nádraží a společně vytváří přestupní terminál. Tento terminál je součástí integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje. Soustava linek městské hromadné dopravy se skládá z 11 městských autobusových linek, kdy většina vychází z autobusového nádraží. (Město Přerov, 2021)

Pěší a cyklistická doprava

Město Přerov disponuje ideálními podmínkami k rozvoji cyklistické dopravy. V současnosti se na území města nachází přes 25 kilometrů cyklostezek, které propojují centrum města s dalšími částmi. Za problematické lze pokládat, že je stále řada úseků cyklotras vedena po vytížených silničních komunikacích. Do budoucnosti je příležitostí k rozvoji zlepšení integrace cyklotras v severo-jižním směru či doplnění propojovacích úseků ke stávajícím cyklostezkám. Město je také členem spolku Partnerství pro městskou mobilitu, který klade důraz na rozvoj cyklistické dopravy. (Město Přerov, 2021)

Cyklostezka Bečva protíná město Přerov a spojuje jej s Hustopečí nad Bečvou, Hranicemi, Lipníkem nad Bečvou a dalšími městy, včetně možného dojezdu do velkých měst s vazbou na evropská velkoměsta. Město má zřízen i cyklistický parkovací dům, který však není propojen s cyklistickou infrastrukturou, dále je k dispozici nabíjecí stanice pro elektrokola na Cyklostezce Bečva. (Město Přerov, 2021)

Vodní doprava

Městem Přerov protéká řeka Bečva, která také slouží pro realizaci rekreačních plaveb. Loděnice se nachází v blízkosti centra města a ve vzdálenosti 1,2 kilometru po proudu je nesjízdný jez. Bečva v Přerově neplní žádnou dopravní funkci. V budoucnosti nelze vyloučit, že se severní část Přerova stane součástí mezinárodní trasy vodní dopravy kanálu Dunaj – Odra – Labe, což by vedlo k rozvoji města. Realizace projektu je však nejistá. (Město Přerov, 2021)

Letecká doprava

Přerov disponuje funkčním vnitrostátním veřejným a mezinárodním neveřejným letištěm Přerov – Bochoř, které vzniklo v roce 2013 jako výstup z transformace vrtulníkové základny vojenského letiště. Dojezdová vzdálenost od centra Přerova je 4,5 kilometrů. Letiště provozuje státní podnik LOM Praha. (Město Přerov, 2021)

Doprava v klidu (parkování)

Parkovací a odstavná stání mají v Přerově celkovou kapacitu 20 000 míst včetně nelegálních stání. Největší parkovací kapacitu pro parkování v objektech zastupuje OC Galerie Přerov s 300 parkovacími místy na střeše. Parkovací dům není v Přerově zřízen, ale jeho výstavba by mohla vést ke zlepšení aktuální situace. Kritická situace v oblasti parkování je v lokalitě Předmostí, kde je kapacita i pro rezidenty nedostatečná. (Město Přerov, 2021)

Parkování P+R je v Přerově zajištěno v blízkosti autobusového a vlakového nádraží s kapacitou 97 míst. Park and Go se nachází poblíž centra města v docházkové vzdálenosti do 10 minut. (Město Přerov, 2021)

6.3 Financování města Přerov

Město Přerov zveřejňuje pro veřejnost rozpočty za určité období. Z dostupných rozpočtů byl vybrán rok 2020 protože rok 2021 nebyl v plné podobě dostupný.

Příjmy roku 2020 byly po úpravách o 197 148 090 Kč vyšší, tedy vystoupaly na částku 1 163 206 390 Kč. A skutečné plnění příjmů činilo 1 239 267 340 Kč. Z toho:

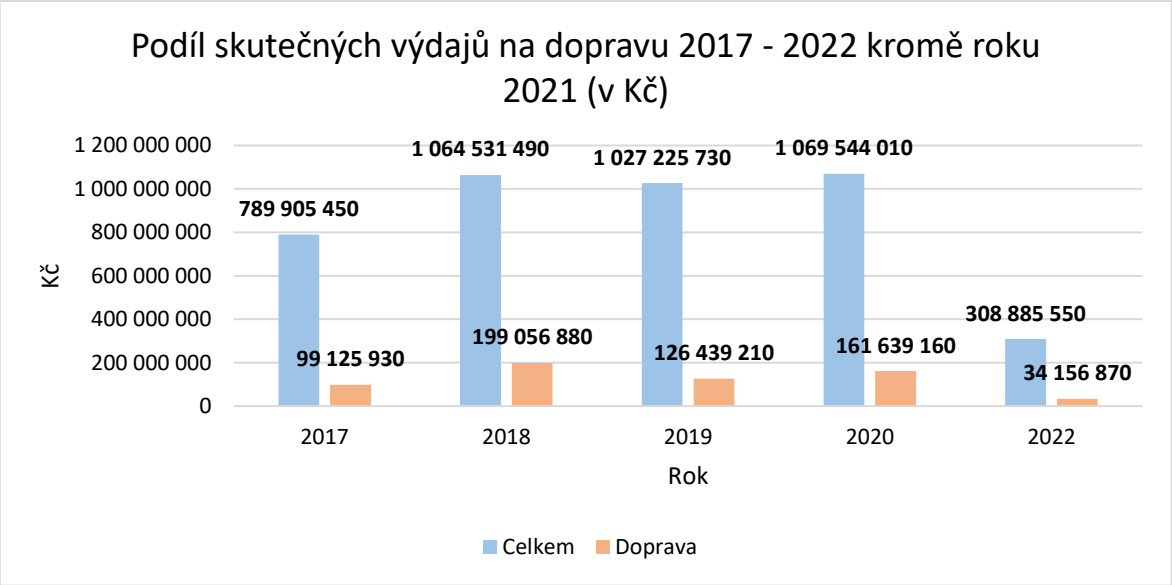
- Daňové příjmy 59,8 % (741 027 620 Kč)
- Kapitálové příjmy 1,3 % (16 691 880 Kč)
- Nedaňové příjmy 17,5 % (216 597 720 Kč)
- Přijaté transfery 21,4 % (264 950 12 Kč)

Výdaje se také zvýšily a rozpočet byl upravený ve výši 1 845 669 010 Kč, skutečné čerpání výdajů bylo o něco nižší v částce 1 069 544 010 Kč. Nejvíce výdajů bylo využito na oblast veřejné správy ve výši 365 445 100 Kč a druhým nejvyšším odvětvím v rámci výdajů je doprava, která činí 122 485 800 Kč. (GORDIC, 2020)

Aktuální rok 2022 představuje schválený rozpočet v částce 971 432 800 Kč, který se zvýšil o 25 989 780 Kč a jeho skutečné plnění k datu 10. 5. 2022 činí 476 311 370 Kč. Celkový

přehled výdajů ukazuje, že schválený rozpočet je v částce 962 919 800 Kč, rozpočet upravený je o značnou míru vyšší 2 054 659 720 Kč a skutečné čerpání je ve výši 308 885 550 Kč. Z toho je k datu 10. 5. 2022 na dopravu skutečně čerpáno 34 156 870 Kč. (GORDIC, 2022)

Financování dopravy



Obrázek 6 Podíl skutečných výdajů na dopravu 2017–2022 kromě roku 2021 (vl. zpracování dle: GORDIC, 2017 - 2022)

Podíl dopravy na skutečných výdajích města představuje následující obrázek číslo 6, z kterého vyplývá, že nejnižší podíl byl dopravě poskytnut v roce 2022, tento údaj je k datu 10. 5. 2022, kdy šlo o 11,06 % čerpání výdajů do oblasti dopravy. Pokud ze sledovaného období vynecháme aktuální rok 2022, který stále probíhá, tak nejvyšší čerpání výdajů v oblasti dopravy bylo v roce 2018 v částce 199 056 880 Kč (19,70 % ze skutečných výdajů). Město Přerov využilo největší podíl z částky na úpravu silnic a opravu ostrůvků, které jsou součástí přechodů. Nejnižší podíl na dopravu byl vyčleněn v roce 2017 v hodnotě 99 125 930 Kč.

Město Přerov se snaží o rozvoj a zkvalitnění dopravní infrastruktury. V posledních letech přesahuje rozpočet na dopravu přes 120 000 000 Kč a řadí se mezi prioritní odvětví výdajů města

V roce 2020 město schválilo z celkového rozpočtu města výdaje na dopravu v hodnotě 122 485 800 Kč. Hodnota byla navýšena na 295 468 900 Kč. Z toho bylo skutečně čerpána částka 161 639 100 Kč. Největší částka byla použita na oblast silnic, která představovala ze

skutečného čerpání 44,08 % (66 404 440 Kč). Další výdaje se využily např. na provoz silniční dopravy, na bezpečnost silničního provozu a na ostatní záležitosti týkající se dopravy. (GORDIC, 2020)

6.4 Základní dopravní dokumenty

Strategie rozvoje územního obvodu Olomouckého kraje 2021-2027

Strategie rozvoje územního obvodu Olomouckého kraje je klíčovým střednědobým koncepčním dokumentem Olomouckého kraje, který definuje dlouhodobé vize a cíle, priority rozvoje či oblasti podpory kraje v příslušném období. Doprava je dokumentem považována právě za jednu z takových oblastí. (Olomoucký kraj, 2020)

Strategický plán si například v oblasti dopravy stanovuje následující cíle a priority:

- Podpora implementace digitálních technologií ve veřejné dopravě – rozvoj informačně-komunikačních technologií v integrované dopravě (informační systémy, aplikace pro cestující, inteligentní informace o dopravě apod.), rozvoj infrastruktury pro elektromobilitu či vodíkovou mobilitu, e-pasportizace dopravní infrastruktury.
- Zlepšování infrastruktury nemotorové dopravy – zlepšení podmínek pro cyklodopravu, zlepšování bezpečnosti chodců a lidí s omezenou pohyblivostí, propagační kampaně. (Olomoucký kraj, 2020)

Strategický plán rozvoje města Přerov 2021-2027

Strategický plán rozvoje města Přerov definuje předpokládaný vývoj města v dlouhodobějším časovém horizontu do roku 2027, s výhledem do roku 2035. Tento dokument deklaruje střednědobé a dlouhodobé cíle rozvoje při respektování potřeb území a obyvatel. Věnuje se také oblasti dopravy. (Město Přerov, 2021)

Strategický plán rozvoje města v oblasti dopravy zpracovává i SWOT analýzu dopravy, z které identifikuje cíle pro zlepšení. Z obsahu SWOT analýzy vyplývá poměrně široká řada hrozeb a slabých stránek, ale také příležitostí a silných stránek. Jde například o následující:

- Silné stránky: plán udržitelné mobility, realizace strategických dopravních staveb, terminál vlakového a autobusového nádraží, modernizace koridorové tratě v okolí železničního uzlu, zájem o ekologický provoz městské hromadné dopravy, koncepční řešení výstavby cyklostezek.

- Slabé stránky: vysoká intenzita silniční dopravy procházející hustě obydlenými částmi města, průchod dopravních tahů centry místních částí, absence obchvatů, nedostatek parkovacích kapacit.
- Příležitosti: výstavba páteřní silniční sítě, rozvoj vysokorychlostní železniční tratě, vybudování pozice uzlu s nadregionálním významem, výstavba veřejného logistického centra, řešení problémů dopravy v klidu, rozvoj integrovaných systémů dopravy.
- Hrozby: prohlubování negativních dopadů dopravy na centrum města, zpoždění výstavby klíčové dopravní infrastruktury, nedostatek rozpočtových zdrojů na údržbu a opravu silnic, místních komunikací, růst podílu individuální automobilové dopravy na celkové přepravní práce, růst preferencí individuální osobní dopravy. (Město Přerov, 2021)

Plán udržitelné městské mobility města Přerov

Jedná se o strategický dokument s názvem Plán udržitelné mobility města Přerov, který byl schválen v roce 2017. Cílem je zlepšení kvality života občanů, veřejného prostoru a identifikovat či získat příležitosti pro udržitelné městské dopravní obsluhy s pomocí občanů, regionálních, státních nebo místních orgánů, zvýšit bezpečnost v dopravě. Plán udržitelné mobility města Přerov se člení do dvou částí. První část se zaměřuje na analytickou část, která analyzuje a shromažďuje informace o stávajícím stavu a možností rozvoje dopravních oblastí ve městě. Na tuto část navazuje návrhová část, která se zabývá zpracováním a zdůvodněním návrhů rozvoje jednotlivých oblastí dopravy až do roku 2030, shrnuje poznatky o mobilitě a dopravní situaci ve městě prostřednictvím SWOT analýzy. Součástí návrhové části je i Akční plán městské mobility pro Přerov na období 2017 – 2022, který představuje úpravy systému dopravní obslužnosti, harmonogram úprav opatření a výstavby. (Město Přerov, 2017)

Adaptační strategie města Přerov na změnu klimatu pro období 2021-2030

Cílem adaptační strategie města Přerov na změnu klimatu je přizpůsobit město Přerov novým přírodním podmínkám vyplývajícím z měnícího se klimatu. To souvisí i s kroky v oblasti dopravy a zejména rozvoje tzv. čisté dopravy. Dle strategie bude město Přerov čelit také negativním klimatickým jevům, které naruší plynulost a realizaci dopravy. Například vlny horka zvýší pravděpodobnost narušení silniční i kolejové dopravy. V rámci stanovených cílů se pak Přerov zavazuje aktivně snižovat svůj příspěvek ke změně klimatu,

což znamená i snížit emise v oblasti dopravy prostřednictvím zvýšení podílu nemotorové dopravy a prostřednictvím zvýšení podílu nízkoemisní a bezemisní dopravy. Zvýšení podílu nemotorové dopravy by se mělo podařit dostavbou sítě cyklostezek ve městě i jeho blízkém okolí, vybudováním sítě nabíjecích stanic pro elektrokola, realizací aktivit plynoucích ze zklidňujícího scénáře aktuálního plánu udržitelné městské mobility, či snižováním emisní náročnosti vozového parku dopravního podniku. Zvýšení podílu nízkoemisní a bezemisní dopravy by mělo být realizováno formou postupného snižování intenzity automobilové dopravy na vybraných silnicích ve prospěch cyklistické dopravy, dále podporou cyklodopravy pro zaměstnance města a jeho příspěvkových organizací. (Asitis, 2021)

6.5 Vlivy na dopravu pomocí trendů

Identifikace vlivů na oblast dopravy pomocí trendů vychází z obsahu teoretické části, a ze strategických dokumentů či informací, které poskytuje pro veřejnost město Přerov.

Doprava v Přerově čelí různým vlivům, které v konečném důsledku ovlivňují ekonomiku a mobilitu obyvatel, ale také například životní prostředí či kvalitu života obyvatel. V některých případech se jedná o vlivy negativního charakteru jako je znečištění ovzduší nebo nadměrný hluk. Cílem města by mělo být snižování těchto negativních vlivů formou strategického přístupu k jejich eliminaci či odstraňování. (Město Přerov, 2017)

Při těchto opatřeních je nutné respektovat, že je Přerov přirozeným centrem dojížďky z okolních obcí, ať už z důvodu dojížďky do školy, či zaměstnání. (Město Přerov, 2021)

Vliv na dopravu ve městě Přerov mají i změny klimatu, díky kterým je nutné v budoucnosti realizovat opatření pro snižování emisí v oblasti dopravy. (Asitis, 2021)

Další vlivy lze odvodit ze strategického plánu rozvoje města, kdy se také hovoří o nutnosti jejich eliminace využitím ekologicky udržitelných opatření, zklidnění dopravy, zefektivnění dopravy s využitím moderních technologií, včetně oblasti parkování, ať už krátkodobého parkování návštěvníků či rezidentního parkování. (Město Přerov, 2021)

Eliminace negativních vlivů dopravy na město může být realizována formou implementace smart city řešení v oblasti městské hromadné dopravy, či parkování.

Smart city řešení v MHD

Smart city řešení v oblasti městské hromadné dopravy například umožňují prezentovat aktuální jízdní řády, ale také další informace o městě, reklamní sdělení, obsahují systém osvětlení zastávky a nástupiště, s využitím fotovoltaických panelů, takže jsou energeticky

soběstačné. Dále mohou obsahovat SOS tlačítko a umožnit komunikaci s linkou 112 nebo městskou policií s využitím audiohovoru s přenosem kamerového záznamu na pult centrální ochrany. Od funkcionalit chytré zastávky se pak odvíjí i cena chytré zastávky, která může být v rozmezí od několika stovek tisíc korun až po jeden milion korun. (ČTK, 2020)

Smart city řešení parkování

Zlepšovat parkování ve městě lze s využitím široké škály technologií. Například informačními a naváděcími systémy. Digitální informační panely v reálném čase ukazují obsazenost parkovišť v okolí a navigují řidiče na volná parkovací místa. To může snížit dobu jízdy až o 25 %. Informace z digitálních informačních panelů lze navíc zobrazovat i v aplikacích pro chytré mobilní telefony, takže je může mít řidič k dispozici přímo ve voze. (Valentová, Brůhová Foltýnová, Sperat, 2016, s. 36-38)

Prostřednictvím parkovacích senzorů lze ihned zjistit, jestli je parkovací místo obsazeno, ale také identifikovat, jestli automobil patří rezidentovi, který má například virtuální parkovací kartu apod. Systém tak může zajistit, že na parkovacím místě nebude parkovat vozidlo bez oprávnění. Vedení města pak získává informace v reálném čase, které může v budoucnosti využívat pro zkvalitňování parkovací politiky. (Půlpán, 2021)

7 ROZHOVORY S PŘEDSTAVITELI MĚSTA

Rozhovor s představiteli města měl podobu kvalitativního polostrukturovaného rozhovoru s pracovníky města Přerova, do jejíž gesce spadá problematika dopravy. Cílem polostrukturovaného rozhovoru bylo získat zpětnou vazbu na dopravní situace ve městě z pohledu zaměstnanců a identifikovat silné a slabé stránky z jejich pohledu. Vzhledem k tomuto záměru byl výběr respondentů záměrný, protože bylo nutné získat informace od konkrétních osob, které mají přehled o dopravní situaci ve městě, o problémech v dopravě apod.

Přesněji se jednalo o tyto respondenty: uvolněného radního města Přerova, který má v kompetenci dopravu a koordinaci dopravních staveb. Dalším z respondentů byl vedoucí oddělení koncepce a rozvoje města, který má všeobecný přehled o stavu dopravy v Přerově a zároveň byl uskutečněn rozhovor s jeho kolegyní, která má ve své kompetenci rozvojové a strategické dokumenty.

Se souhlasem respondentů byly rozhovory nahrávány na diktafon, určití respondenti nechtěli přistoupit na tuto metodu, proto byly odpovědi zaznamenány do Microsoft Word v přenosném počítači.

Rozhovory byly uskutečněny v dubnu roku 2022. Jak se prokázalo, tak výhodou polostrukturované formy byla možnost pokládat respondentům doplňující otázky, takže bylo možné získat větší množství konkrétních informací k řešenému tématu.

Struktura otázek v rozhovoru byla rozdělena do dvou okruhů, kdy každý okruh obsahoval dílčí otázky k danému tématu.

- Obecné informace o dopravní situaci města Přerova
- Alternativní formy dopravy

Obecné informace o dopravní situaci města Přerov

Subkategorie obecných informací o dopravní situaci se orientuje na zhodnocení celkové dopravní situace ve městě Přerov, identifikaci největších problémů v rámci dopravy na území Přerova, priority města v oblasti řešení dopravy atd. Tyto otázky byly zvolené na základě zjištění základních informací o problematice v oblasti dopravy.

1. **Jak hodnotíte celkovou dopravní situaci města Přerov?**

Dopravní situace Přerova vychází z ucelené dopravní koncepce, která je přizpůsobena územnímu plánování a dalším strategickým dokumentům.

Z odpovědí respondentů vyplývá, že velkou komplikaci představuje pro Přerov nedostavěná dálnice a nutnost realizace dalších staveb v rámci dopravní infrastruktury ve městě. Celá silniční síť v Přerově je budována v kontextu dokončení dálnice D1, která ještě nebyla zahájena, i když k územnímu rozhodnutí došlo v roce 2006. Potvrzuje se tak, že je dopravní zatíženost Přerova velmi vysoká. Mezi dlouhodobé a klíčové problémy města Přerova patří dopravní kongesce, tranzitní doprava, rostoucí automobilizace.

Na druhou stranu je pozitivní, že stavební úpravy mají kladné výsledky – zlepšují provoz. Dosavadní situace byla neudržitelná, proto jsou renovace vítané. Zejména je přínosem realizace velkých dopravních staveb v letech 2018 až 2022, které se postupně realizují (tj. I/55 MÚK s ČD Přerov – Předmostí, I/55 Přerov – průtah centrem, 1. etapa, Rekonstrukce železniční stanice Přerov). Před rokem 2020 přejížděl přes Přerov asi 17 000 vozidel (tzv. přespolních automobilů), z toho 7 500 nákladních vozidel. Od těchto staveb lze očekávat výrazné zlepšení.

2. **Jaký největší problém v rámci dopravy se nachází na území Přerova?**

V tomto případě se odpovědi v podstatě shodují s odpověďmi na předcházející otázku. Přerov je nadměrně zatížen automobilovou dopravou v důsledku nedostavěné dálnice.

3. **Na jakou oblast dopravy se město Přerov momentálně nejvíce zaměřuje?**

K prioritám v oblasti dopravy patří nejen zkvalitnění infrastruktury pro automobilovou dopravu, ale také rozvoj cyklostezek. Například v roce 2022 bude dokončena cyklostezka Palackého, napojení do cyklotubusu z Hranické na Velkou Dlážku, dopojení křižovatky u Lidlu na Lipnické ul. ke Kauflandu až k příčení s komunikací I/47 u Emosu, a ještě až k obci Lýsky. V tomto směru je cyklodoprava podporována i motivací obyvatel k preferenci cyklistiky. V rámci řešení je uvažováno i o zřízení stojanů pro koloběžky u základních škol, které nemají základní školy k dispozici.

Dále jsou to zmíněné velké dopravní stavby, u nichž je investorem stát resp. Ředitelství silnic a dálnic, Správa železnic či Olomoucký kraj.

V dalších případech dochází k opravám místních komunikací, chodníků, světelné signalizace, ať už ve spolupráci s Ředitelstvím silnic a dálnic, či pouze v rámci aktivity

města. Podstatné je i zaměření na zvyšování bezpečnosti dopravy, zejména chodců, ke kterému dochází u rekonstruovaných komunikací/křižovatek, budují se ostrůvky, nasvětlují se přechody pro chodce atd.

4. **Jak v rámci SWOT analýzy vidíte silné a slabé stránky, příležitosti a hrozby v oblasti dopravy?**

Odpovědi respondentů se v podstatě shodovaly v tom, že silné a slabé stránky, příležitosti a hrozby velmi efektivně shrnuje Plán udržitelné městské mobility města Přerov. Dle respondentů strategický plán a plán mobility obsahuje veškeré potřebné a aktuální poznatky o dopravní situaci ve městě, problémech a možnostech řešení.

5. **Jaké nedostatky spatřujete v pěší a cyklistické dopravě ve městě Přerov?**

V oblasti pěší a cyklistické dopravy se jedná zejména o nedokončenou návaznost cyklostezek, ale tento problém by měl být odstraněn do konce roku 2022, viz předcházející vyjádření. Tento problém není pouze technického charakteru, ale také majetkoprávního. Do budoucnosti se město bude snažit více propojit cyklostezky, dobudovat chybějící úseky, vybudovat nové cyklostezky. Dále je problémem bezpečnost chodců, a to zejména při přecházení přes silnici, kdy živelně parkující automobily znesnadňují orientaci chodce.

6. **Mělo by město zájem o zavedení inteligentních zastávek MHD?**

Inteligentní zastávky městské hromadné dopravy jsou představiteli města vnímané jako vysoce přínosné. Už nyní mohou obyvatelé využívat informační systém CestujOK, který ukazuje, kde se momentálně nachází autobus městské či příměstské hromadné dopravy (autobusy jsou vybavené GPS), jaké má zpoždění apod. Tento systém je možné v budoucnosti propojit právě s technologiemi inteligentních zastávek. Jde však o finančně náročnější krok, který bude nutné pokrýt z dotačních titulů. Zájem města o zřízení tohoto prvku však určitě existuje. Inteligentní zastávka by v Přerově měla mít podobu informační tabule, která bude poskytovat informace o času příjezdu, zpoždění a obsahovat i akustické řešení pro nevidomé.

7. **Kde vidíte město Přerov za 15 let z hlediska dopravy?**

Dle představ a vizí respondentů bude město Přerov za patnáct let splňovat následující:

- Doprava bude zklidněna díky dostavěné dálnici
- Dostavěná dálnice přivede do města nové podniky, investory

- Město bude mít vybudované a zprovozněné zóny 30, tj. ve vybraných lokalitách bude omezena rychlost na 30 kilometrů v hodině
- Návaznost cyklostezek bude na vysoké úrovni
- Dobudování cyklostezek na Jižní straně města
- Stezky pro pěší a cyklisty budou dobudované
- U vlakového a autobusového nádraží bude dobudována parkovací budova
- U přechodů pro chodce budou dobudované obrubníky
- Mobiliář bude doplněn o lavičky, pumpičky na kola, další příslušenství
- Budou fungovat inteligentní zastávky
- Rozšíří se síť nabíječek pro elektrokola

Alternativní formy dopravy

Subkategorie otázek ve skupině alternativních forem dopravy se zabývá přístupem města v oblasti podpory a rozvoje alternativních forem dopravy, které mohou pomoci Přerovu ke zkvalitnění aktuálního stavu. Je identifikován například přístup k inovativnosti, dopravy, zájem o využití moderních technologií apod.

8. Jak přistupujete a hodnotíte inovativnost v oblasti dopravy?

Velký potenciál má v tomto směru zavedení tzv. inteligentních zastávek městské hromadné dopravy (zastávky s informačními panely zobrazující aktuální čas odjezdu spoje, dle aktuální polohy vozidel autobusů sledované pomocí GPS souřadnic). Inteligentní zastávky jsou impulsem pro změnu dopravního prostředku, tj. zejména z automobilu k autobusu. Autobusová doprava je nyní využívána méně z důvodu zpoždění autobusů kvůli častým kongescím. Cestující pak volí jinou dopravu. Dále by měla pokračovat obměna vozového parku s důrazem na využití elektrobusů.

9. Mělo by město Přerov zájem o systém sdílených kol nebo koloběžek?

Jak vyplývá z odpovědí respondentů, tak město Přerov nemá příliš velký zájem o systém sdílených kol či koloběžek, protože má toto řešení spíše nevýhody, ať už nízkou vytíženost v menším městě se stárnoucími obyvateli (jako je Přerov), či „nepořádek v podobě pohozených kol.“ Alternativou je cyklověž, kde si obyvatelé mohou schovat kolo a nemusí si žádné půjčovat. Zavedení cykloboxů nelze do budoucnosti vyloučit. Do budoucnosti však

nelze vyloučit jejich zavedení, pokud by přišel investor s propracovaným plánem, který není pro město finančně náročný. Je však nutné zmínit, že je město poměrně malé a většina obyvatel má jízdní kolo.

10. **Plánuje město Přerov rozšíření elektrobusů vzhledem k šetrnosti životního prostředí? A jaké další přístupy pro zkvalitnění ŽP plánujete?**

V současnosti město využívá dva elektrobusy SOR EBN 11. V budoucnosti bude pokračovat využívání elektrobusů, ale jejich pořizovací náklady jsou vysoké. Z hlediska šetrnosti a udržitelnosti dopravy je plánováno i vybudování zón s omezeným maximální povolené rychlosti, a to nejen kvůli bezpečnosti, ale také snížení hlukové zátěže.

8 SWOT ANALÝZA

Metoda SWOT analýzy shrnuje identifikované silné a slabé stránky, dále příležitosti a hrozby a následně je provedeno jejich vyhodnocení. Pro vytvoření analýzy byly využité informace, které jsou dostupné na internetových stránkách města Přerova, ze strategických dokumentů týkající se dopravy a z poznatků respondentů.

<table>
<tr><th>Silné stránky</th><th>Slabé stránky</th></tr>
<tr><td>• Realizace klíčových dopravních staveb
• Rozvoj cyklistické dopravy
• Aktivní přístup města, vize, strategie, plány
• Různé druhy dopravy
• Terminál veřejné dopravy (železniční i autobusové nádraží)</td><td>• Úbytek obyvatelstva (i v důsledku dopravní situace)
• Nevyužití Smart city technologií v dopravě
• Tranzitní automobilová doprava
• Špatná průjezdnost městem
• Nemožnost oddělení tranzitní dopravy od cílové a zdrojové
• Kritická situace v oblasti parkování
• Kolísavý podíl rozpočtových prostředků na oblast dopravy
• Havarijní stav některých částí místních komunikací</td></tr>
<tr><th>Příležitosti</th><th>Hrozby</th></tr>
<tr><td>Interní:
• Rozvoj Smart city řešení v oblasti dopravy
• Výstavba silniční sítě – např. dálnice D1, D55 a dalších
• Výstavba parkovacích ploch nebo parkovacích domů</td><td>Interní:
• Prodlužování termínu dostavby silniční sítě (D1, D55 atd.)
• Znečišťování centra města díky intenzitě dopravy
Externí:
• COVID-19</td></tr>
</table>

• Poptávka po městské hromadné dopravě • Poptávka po cyklistické a pěší dopravě • Poptávka na rozvoji čisté dopravy **Externí:** • Zájem Olomouckého kraje o zlepšení dopravní situace (např. implementaci informačně-komunikačních technologií v integrované dopravě) • Dotační tituly na rozvoj dopravy a Smart city	• Nevyjasněné majetkoprávní vztahy a komplikace spojené s výkupem pozemků potřebných pro stavbu a rekonstrukci dopravní infrastruktury **Interní i externí:** • Pokles rozpočtových zdrojů

Tabulka 4 SWOT analýza dopravy města Přerov (vlastní zpracování)

Silné stránky

Pozitivně lze v Přerově hodnotit realizaci klíčových dopravních staveb, která by měla snížit zatíženost města automobilovou zejména nákladní a tranzitní dopravou. To by mělo vést ke zkvalitnění životního prostředí a k dalším efektům. Rozvoj cyklistické dopravy je další silnou stránkou, která může zlepšit budoucí dopravní situaci, protože kvalitní podmínky cyklodopravy mohou zvýšit zájem o využití této formy přepravy na úkor automobilové přepravy. Město má vypracované různé strategie, vize, plány, jejichž naplnění by mělo vést k eliminaci slabých stránek a hrozeb v oblasti dopravy. Obyvatelé města a podniky mají k dispozici různé možnosti dopravy, takže mohou využívat různé alternativy. Pozitivní je pro město i existence terminálu veřejné dopravy, tj. železniční i autobusové nádraží.

Slabé stránky

Z přehledu slabých stránek vyplývá, že dopravní situace v Přerově není na ideální úrovni. Město čelí celé řadě problémů, které vedou například i k úbytku obyvatelstva v důsledku špatné dopravní situace. Město plně nevyužívá potenciál chytrých technologií, které mohou některé ze slabých stránek vyřešit či eliminovat např. kritickou situaci v parkování, špatnou průjezdnost městem apod.

Příležitosti

Pro eliminaci slabých stránek může město Přerov využít řadu příležitostí, a to například rozvoj chytrých technologií pro oblast dopravy, dotační tituly na rozvoj dopravy či smart city. Dále růst poptávky po jiné než automobilové dopravě. Příležitostí je i postoj Olomouckého kraje k podpoře chytrých technologií v oblasti dopravy, či poptávka po rozvoji tzv. čisté dopravy. V rámci automobilové dopravy je příležitostí výstavba silniční sítě, přesněji dálnice D1 a dalších silničních tras, které by snížily intenzitu tranzitní dopravy a snížení hluku v centru města. Problémem města je parkování, které by se dalo řešit výstavbou parkovacích ploch nebo parkovacích domů.

Hrozby

Zároveň Přerov může v budoucnosti čelit i hrozbám v oblasti dopravy, které plynou zejména z prodlužování termínu dostavby dálnice např. kvůli spolkům, které chrání životní prostředí. Hrozbou může být neodklonění tranzitní dopravy přes město a díky tomu dále znečišťování životního prostředí v podobě emisí nebo hluku. Dále může nastat hrozba v podobě COVIDU-19, kvůli kterému by došlo ke snížení poptávky po veřejné dopravě, případně také i zvýšení cen dopravy a komfortu při cestování. Díky nevyjasněným majetkovým vztahům mohou nastat komplikace s výkupem pozemku a následně i opoždění výstavby dopravní infrastruktury. Pokles rozpočtových zdrojů může vést k nedostatku financí na opravy, údržbu a projekty v rámci dopravy.

9 NÁVRHY A DOPORUČENÍ KE ZLEPŠENÍ DOPRAVY V PŘEROVĚ

Tato kapitola se zaměřuje na návrhy projektů, které jsou navrženy pro zkvalitnění města Přerova v oblasti dopravy a město by je následně mohlo uskutečnit. Tyto návrhy vznikly na základě provedených analýz, ze strukturovaného rozhovoru a z dokumentů, které město poskytuje pro veřejnost.

Návrhy a doporučení ke zlepšení dopravy v městě Přerov mají následující podobu:

- Inteligentní zastávky městské hromadné dopravy
- Inteligentní parkoviště

Zmíněné návrhy popisují projekt realizace, zdůvodňují nutnost realizace, definují cíl realizace, ale také se věnují příkladům zavedení v jiných městech, financování, či určují konkrétní místo realizace.

9.1 Inteligentní zastávky městské hromadné dopravy

Návrh inteligentních zastávek městské hromadné dopravy má následující podobu.

Popis projektu

Navrhovaným projektem je implementace technologie inteligentních zastávek městské hromadné dopravy v Přerově, a to na vybraných zastávkách městské hromadné dopravy, které lze považovat za nejfrekventovanější.

Zdůvodnění realizace

Inteligentní zastávky městské hromadné dopravy patří mezi prvky smart city v oblasti dopravy, které zlepšují komfort cestujícím, ale v Přerově stále chybí.

Zároveň však bylo zjištěno, že o inteligentní zastávky městské hromadné dopravy v Přerově projevuje město zájem. Tuto informaci jsem zjistila z výstupů polostrukturovaných rozhovorů a obsahu strategických plánů rozvoje města.

Strategický plán rozvoje města v rámci prioritní oblasti 3, kam spadá i doprava, definuje v opatření 3. 4. 7. cíl v podobě realizace chytrého řešení, tj, zapojení nových technologií a bezpečnostních prvků do dopravního provozu, včetně rozvoje inteligentních dopravních systémů v oblasti parkování, řízení křižovatek a ve veřejné hromadné dopravě. (Město Přerov, 2021) Plán mobility města definuje implementaci informačního systému na

zastávkách městské hromadné dopravy jako jednu z příležitostí pro zkvalitnění. (Město Přerov, 2017)

Tato myšlenka v Přerově tedy rezonuje a není zcela nová. Dnešní moderní technologie však nabízí širší možnosti, než jsou definované v plánu mobility či strategickém plánu, a proto by měl tento systém obsahovat i další funkce. Například internetové bezplatné připojení wifi, nouzové tlačítko SOS, nabíjení mobilních telefonů přes USB kabel, integraci s kamerovým systémem městské policie, digitální akustický hlásič nebo solární nabíjení.

Cíl projektu

Implementovat technologii inteligentních zastávek městské hromadné dopravy na nejvíce frekventovaných zastávkách, v dalších letech na všech zastávkách.

Příklady zavedení v jiných městech

Inteligentní zastávky městské hromadné dopravy vykazují dobré výsledky v jiných městech. Tyto zastávky se využívají například v Jihlavě, kde došlo k jejich implementaci v roce 2018 za účelem zkvalitnění služeb poskytujících cestujících, zvýšení jejich informovanosti o aktuálním dojezdovém čase, zvýšení poptávky k využití veřejné hromadné dopravy jako udržitelné formy dopravy, snížení zátěže města individuální automobilovou dopravou. Řešení bylo umístěno na 14 nejfrekventovanějších zastávek při celkových nákladech 7,78 mil. Kč a z toho činila dotace 5,4 mil. Kč. Na zastávkách jsou umístěné označníky zastávek se zabudovanými elektronickými LED panely, které jsou integrované radiovým kanálem s dispečinkem dopravního podniku. Zastávky tímto uvádí informace o aktuálním čase a jednotlivých linkách, mají digitální akustický hlásič. Cestující získává aktuální informace o čase odjezdu, takže se nemusí řídit jízdním řádem. (Jihlava, 2019)

Systém inteligentních zastávek byl realizován i v Opavě, kde došlo k vybudování 20 inteligentních zastávek, včetně pořízení řídícího a ovládacího systému. To za účelem zkvalitnění informovanosti cestujících a zlepšení dopravní infrastruktury veřejné hromadné dopravy, zvýšení dostupnosti pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace apod. Jednalo se o 20 zastávek s celkovými náklady 8,8 mil. Kč při dotaci 7,5 mil. Kč z evropských fondů. (Ministerstvo životního prostředí, 2017)

Financování

Zavedení systému inteligentních zastávek městské hromadné dopravy bylo zvažováno i plánem mobility města, ale s tím, že tato věc není prioritní a měla by být realizována až

v delším časovém horizontu. V plánu se však nachází orientační cena tohoto řešení při pořízení 4 kusů technologie, resp. vybavení 4 zastávek městské hromadné dopravy. Tato cena je stanovena na 2 mil. Kč. (Město Přerov, 2017) Tato cena byla stanovena v roce 2017, a proto lze předpokládat, že v současnosti může být vybavení zastávek nákladnější. Slouží tedy spíše pro orientaci. Projekt bude financován z rozpočtu města Přerov s využitím dotace.

Ministerstvo pro místní rozvoj jako Řídící orgán IROP (Integrovaný regionální operační program) v roce 2016 vyhlásil výzvu č. 22 Telematika pro veřejnou správu. Na zrealizování inteligentních zastávek využili tuto výzvu výše zmíněná města jako Jihlava i Opava.

Dále je zřejmé, že v současnosti město Přerov realizaci tohoto cíle nepokládá za prioritní, což by měl tento návrh změnit.

Místo realizace

Realizaci návrhu lze provést na nejfrekventovanějších zastávkách městské hromadné dopravy. Před realizací projektu se doporučuje realizovat sčítání za účelem identifikace těchto zastávek, nebo lze vycházet z plánu městské mobility.

Plán městské mobility Přerov počítal s prioritním umístěním systému na zastávkách Palackého, Prior (dnes Kino Hvězda), Předmostí škola a Předmostí Dům služeb. (Město Přerov, 2017)

Výhody

- zobrazení zpoždění
- hlasové hlášení pro nevidomé
- zobrazení času a linek, které zrovna pojedou
- WiFi pro cestující

Nevýhody

- vyšší spotřeba
- finanční náročnost
- úmyslné ničení

Obrázek 7 Ukázka inteligentní zastávky s menší vybaveností (Jihlava, 2019)

Obrázek 8 Ukázka inteligentní zastávky MHD s větší vybaveností (HYBRID, 2018)

9.2 Inteligentní parkování

Dalším návrhem je inteligentní parkování ve městě Přerov.

Popis projektu

Projektem je zavedení systému inteligentního parkování ve městě Přerov, a to na dvou vybraných parkovištích. S využitím senzorů dojde ke snímání obsazenosti parkovacích míst, dále k využití navigačních displejů, které budou informovat o počtu volných parkovacích

míst na parkovišti, tj. informační tabule obsazenosti a budou umístěny před vjezdem na parkoviště.

Zdůvodnění realizace

Strategický plán rozvoje města upozorňuje, že vlivem dostavby silniční infrastruktury poklesne dostupnost parkovacích míst v centru města v blízkosti železničního nádraží. Nedostatečné parkovací kapacity zejména v centru města jsou už nyní slabou stránkou v oblasti dopravy. (Město Přerov, 2021) Plán mobility města zmiňuje také problém s parkováním a snahu o jeho řešení, včetně možnosti využití inteligentních technologií a navádění na volná parkovací stání. (Město Přerov, 2017) Tento projekt by ve městě pomáhal regulovat parkování, které by zlepšilo dosavadní parkovací situaci. Z odpovědí respondentů v rámci polostrukturovaného rozhovoru lze také odvodit zájem města o využití inteligentního parkování v budoucnosti.

Cíl projektu

Cílem projektu je implementovat systém inteligentního parkování na dvou parkovištích ve městě Přerov.

Příklady zavedení v jiných městech

Smart city řešení v oblasti parkování realizovalo například město Třebíč, které je regionálním centrem a významným cílem dojížďky za prací, do škol a za službami. Město řešilo problém s přeplněnou kapacitou parkoviště v centru města, kdy pak musela řada vozidel hledat parkování v jiné lokalitě, což vedlo k zahuštění automobilového provozu zbytečnými pojížďkami. Využití technologie umožnilo poskytnout řidičům aktuální informace o obsazenosti parkovišť a navést je na volné místo k zaparkování. Systém je navíc propojen s možností platby parkovného, čímž se usnadňuje i kontrola ze strany městské policie. Náklad na implementaci systému byl ve výši 1,6 mil. Kč a byl plně hrazen z rozpočtu města. (Smart-obec, 2018)

Ve městě Benešov byl také zaveden podobný systém chytrého parkování, který řidičům usnadnil parkování v centru města a umožnil platbu za parkování bezkontaktní platební kartou. Na třech parkovištích bylo instalováno celkem 155 parkovacích senzorů, které jsou napájené baterií se životností 10 let. Systém doplňují informační tabule a informace jsou přístupné i na internetu. Dle očekávání města se má navíc zvýšit i efektivita výběru za parkovné, až o 60 %. Náklady na celkovou realizaci systému byl 2,3 mil. Kč. (Benešov, 2017)

Město Pardubice také využívá tento systém, který umožňuje zjistit, jestli je parkovací místo obsazeno a na základě toho poskytovat řidičům relevantní a aktuální informace, včetně možnosti zaplatit parkovné. Cena systému je v tomto případě 60 mil. Kč, ale Pardubice v rámci projektů realizují i jiné činnosti, takže náklady nesměřují pouze do technologie chytrého parkování. (Půlpán, 2021)

Financování

Plán mobility města z roku 2017 se zabýval i touto možností implementace inteligentního parkovacího systému, kdy by se jednalo o zpoplatněný parkovací systém v dotyku s centrem města s automatickou detekcí volné kapacity a využitím informačních panelů na příjezdu. Rozpočet byl stanoven na 10 000 000 Kč. Měla by se zvýšit plynulost dopravy, snížit doba hledání cíle a zkrátit doba hledání parkování o 20 %. (Město Přerov, 2017)

Jedná se o finančně náročný projekt. Projekt bude financován z vlastního rozpočtu a zároveň se může předpokládat s využitím dotačních titulů.

Místo realizace

Jako místo realizace došlo k výběru dvou parkovišť viz obrázek č. 6. Jedná se o parkoviště:

- č. 1 Žerotínovo náměstí – je v centru, poblíž úřadů, služeb, obchodů, takže zde jezdí lidé za těmito službami. Parkoviště řidičům umožní získat přehled o volných parkovacích místech, nemusí přejíždět a hledat parkování, tedy zaparkují rychle a ujedou kratší vzdálenost.
- č. 7 u autobusového a vlakového nádraží – zde je frekvence přesedání na další dopravu.

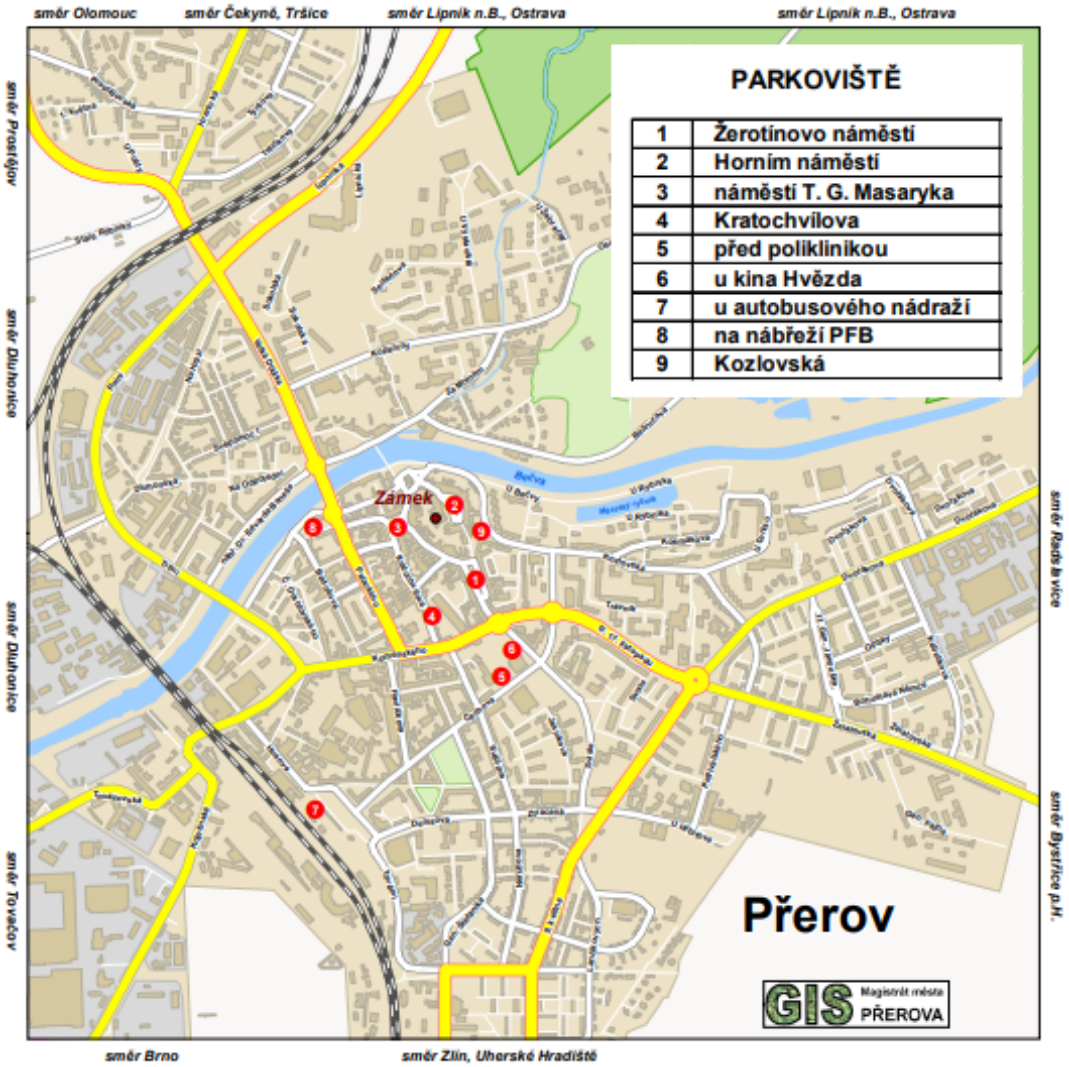
V rámci realizace nemusí dojít k implementaci technologie na obě parkoviště najednou, ale lze jedno z parkovišť uplatnit jako pilotní projekt. Pokud se osvědčí jeho životaschopnost a efektivnost, tak lze pokračovat s instalací technologie na druhé parkoviště.

Výhody

- rychlejší hledání parkovacích míst
- tabule zobrazuje počet volných míst při vjezdu do areálu
- snížení výfukových plynů do ovzduší

Nevýhody

- finanční náročnost
- vysoká cena parkovného



Obrázek 9 Parkoviště a místo realizace inteligentního parkování (Město Přerov, 2015)

Obrázek 10 Ukázka parkovací tabule (Město Třinec, 2018)

Navazujícím projektem do budoucna může být vytvoření telefonní aplikace, kterou by si řidiči mohli stáhnout do svých mobilních telefonů. Aplikace by např. umožňovala přímou navigaci řidiče na volná parkovací místa, ukazovala by zatíženost města z pohledu dopravy, propojenost se systémem chytrých zastávek a mnoho dalšího. Díky této aplikaci by si řidič mohl naplánovat trasu včetně času odjezdu, místa parkování, přestupu na městskou hromadnou dopravu apod. Může se vytvořit zcela nová platforma, která by umožňovala výše zmíněné služby nebo je možnost zavést již používanou aplikaci Invipo, kterou využívá několik měst a k těmto městům se řadí i Zlín, který je v blízkosti města Přerova.

ZÁVĚR

Bakalářská práce měla určený cíl analyzovat stav dopravní obslužnosti města Přerova a pomocí analýzy dopravy uvést návrhy projektů a kroků pro zkvalitnění či rozvíjení této oblasti.

Úvod mé práce byl věnován základním pojmům souvisejících s dopravou, které spadají do oblasti regionální rozvoje, veřejné správy, strategického či územního plánování a větší důraz kladl na pojem doprava a oblasti s tím spojené. Další část bakalářské práce se zaměřovala na analýzu současného stavu dopravy města Přerova, byla také provedena modifikovaná SWOT analýza i polostrukturované rozhovory s respondenty z odborů Magistrátu města Přerova v období měsíce dubna, a na základě těchto poznatků z použitých metod byla navržena řešení pro zkvalitnění oblasti dopravy na území města.

Po těchto zmíněných a provedených analýzách bylo zjištěno, že město Přerov v oblasti dopravy je ve stavu uspokojivém, ale největší problém představuje nedostavení dálnice D1 a dalších silničních tras, které v budoucnu povedou k odklonění tranzitní dopravy přes město a město bude sníženo o hlukovou zátěž. Problém s parkováním se týká snad většiny měst a ani město Přerov není výjimkou. Pozitivem v oblasti dopravy se řadí velké množství cyklostezek, které budou v nejbližší době propojeny pro větší využití. Město má velké zastoupení veřejné dopravy, proto myslí i na životní prostředí a výměnou dvou autobusů městské hromadné dopravy za elektrobusy přispívá k snížení hluku a šetrnosti životního prostředí.

Na základě polostrukturovaných dotazníků, SWOT analýzy a strategických dokumentů byly vytvořeny dva pilotní návrhy na zlepšení dopravní obslužnosti. Oba návrhy jsou finančně náročné, proto by město mělo využít dotační tituly a zbylé náklady hradit ze svých financí. První návrh je zaměřen na zavedení inteligentních zastávek městské hromadné dopravy, které by pomohly pro lepší orientaci příjezdu a odjezdu MHD a vyšší počet cestujících, který je momentálně nižší kvůli častým kongescím, a proto pak cestující volí jinou dopravu. Druhý návrh se nazývá inteligentní parkování, které má pomoci s hledáním parkovacích míst, kterých je na území Přerova nedostatek a kvůli nim vzniká zbytečné přetížení automobilové dopravy, a to má návaznost na první návrh, aby se snížila zatíženost dopravy a více se využívalo MHD.

Dále by se mohly navržené projekty rozšířit o mobilní aplikaci, která by umožnila sledování dopravní infrastruktury v daném městě. V současné době je těžké určit, která doporučená

řešení jsou pro město nejlépe realizovatelná. Pro jejich lepší stanovení by bylo zapotřebí provést např. více rozhovorů s respondenty nebo oslovit obyvatele města. Vybrané téma je velmi rozsáhlým tématem, které by se dalo analyzovat i pro budoucí diplomovou práci.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

Literární zdroje

ADAMEC, V. *Doprava, zdraví a životní prostředí*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, a.s., 2008, 160 s. ISBN 978-80-247-2156-9.

BARTONÍČKOVÁ, Klára. *Občanský a společenskovědní základ - přehled středoškolského učiva*. Brno: Computer Press, 2009, 272 s. Maturity. ISBN 9788025126318.

BÁRTOVÁ, Hana a Miroslav RŮŽIČKA. *Územní plánování a doprava.* Praha: ABF – Arch, 2008, 128 s., [12] s. barev. obr. příl. Stavební právo. ISBN 9788086905488.

BAUEROVÁ, A., ČEPIČKA, L., VEBEROVÁ, J., KUPSA, M., VEBER, J. *Řízení obcí I.* 1. vydání Praha: Professional Publishing, 2008, 263 s. ISBN 978-80-86946-76-4.

CEMPÍREK, Václav. *Logistická centra*. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2010, 137 s. ISBN 978-80-86530-70-3.

COGAN, Rudolf. *Zákon o krajích – komentář*. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2015, 392 s. ISBN 9788074787935.

ČMEJREK, Jaroslav. *Obce a regiony*. Praha: Alfa Nakladatelství, 2008, 165 s. Politologie. ISBN 9788087197004.

EISLER, Jan, Jaromír KUNST a František ORAVA. *Ekonomika dopravního systému.* Praha: Oeconomica, 2011, 284 s. Vysokoškolská učebnice. ISBN 9788024517599.

HENDRYCH, Dušan. *Správní věda: teorie veřejné správy.* 2., dopl. a rozš. vyd. Praha: ASPI, 2007, 211 s. ISBN 9788073572488.

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

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.

HRABÁNKOVÁ, Magdalena. *Faktory regionálního rozvoje a jejich vliv na sociálně-ekonomický potenciál regionu: vědecká monografie.* Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2011, 111 s. ISBN 9788072047529.

HUTTON, Barry. *Planning sustainable transport*. 1st ed. London: Routledge, 2013, 430 s. ISBN 978-1-84971-391-7.

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

KÁŇA, Pavel. *Základy veřejné správy: vybrané kapitoly veřejné správy pro studium žáků středních škol*. 4. aktualiz. vyd. Ostrava: Montanex, 2014, 394 s. ISBN 9788072254071.

KINDL, Milan. *Činnost veřejné správy: (učební pomůcka správního práva pro studenty).* 2. část, Obecná část správního práva. Plzeň: Západočeská univerzita, 1998, 115 s. ISBN 8070824689.

KLEPRLÍK, Jaroslav. *Silniční doprava.* Pardubice: Univerzita Pardubice, 2011, 158 s. ISBN 9788073954512.

KRBOVÁ, Jana. *Strategické plánování ve veřejné správě*. Praha: Wolters Kluwer, 2016, 143 s. ISBN 9788075525871.

LANDA, P., LIŠKOVÁ, J. *Rekreační cyklistika*. 1.vyd. Praha: Grada Publishing, 2004, 96 s. ISBN 80-247-0726-8.

LOCHMANNOVÁ, Alena. *Veřejná správa: základy veřejné správy*. Aktualizované 2 vyd. Prostějov: Computer Media, 2020, 116 s. ISBN 978-80-7400-681-4.

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

MAIER, Karel. *Územní plánování a udržitelný rozvoj.* Praha: ABF – Arch, 2008, 100 s. Stavební právo. ISBN 9788086905471.

NOVÁK, Radek. *Nákladní doprava a zasílatelství.* 2., přeprac. vyd. Praha: ASPI, 2005, 412 s., [20] s. barev. obr. příl. ISBN 8073570866.

NOVÁK, Radek. *Přepravní, zasílatelské a logistické služby*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2011, 391 s., [13] s. obr. příl. ISBN 9788073577353.

PAVLÍK, Marek. *Jak úspěšně řídit obec a region: cíle, nástroje, trendy, zahraniční zkušenosti.* Praha: Grada, 2014, 160 s. Manažer. ISBN 9788024752563.

PETEROVÁ, Helena. *Finanční hospodaření územních samosprávných celků*. Vyd. 5. aktual. a rozš. Praha: Institut pro veřejnou správu Praha, 2016, 155 s. Skripta. ISBN 9788086976358.

PIVOŇKA, K. *Základy technologie řízení dopravy*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 1999, 105 s. ISBN 80-7194-213-8.

PROVAZNÍKOVÁ, Romana. *Financování měst, obcí a regionů – teorie a praxe*. 2. aktual. a rozš. vyd. Praha: Grada, 2009, 304 s. Finance. ISBN 9788024727899.

PROVAZNÍKOVÁ, Romana. *Financování měst, obcí a regionů – teorie a praxe*. 3. aktual. a rozš. vyd. Praha: Grada Publishing, 2015, 280 s. Finance. ISBN 9788024756080.

PRŮCHA, Petr. *Správní právo: obecná část.* 8., dopl. a aktualiz. vyd. Brno: V nakl., doplněk, 2012, 428 s. ISBN 9788072392810.

PŮČEK, Milan a David KOPPITZ. *Strategické plánování a řízení: pro města, obce a regiony*. Praha: Národní síť Zdravých měst České republiky, 2012, 196 s. ISBN 9788026027898.

REDLICHOVÁ, Radka. *Regionální ekonomika: pro bakalářské studium*. Brno: Mendelova univerzita v Brně, 2013, 131 s. ISBN 9788073757793.

SARSBY, Alan. *SWOT Analysis*. United Kingdom: Spectaris Ltd, 2016, 86 s. ISBN 9780993250422.

SLAVÍK, Jakub. *Smart city v praxi: jak pomocí moderních technologií vytvářet město příjemné k životu a přátelské k podnikání.* 1. vyd. Praha: Profi Press, 2017, 144 s. ISBN 978-80-86726-80-9.

ŠIROKÝ, Jaromír. *Technologie dopravy.* 2. vyd. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2014, 281 s. ISBN 9788073958527.

VALENTOVÁ, Michaela, BRŮHOVÁ FOLTÝNOVÁ Hana a SPERAT Zbyněk. *Management parkování a možnosti jeho využití v praxi: zkušenosti z evropských měst*. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2016, 82 s. ISBN 978-80-88074-47-2.

VESCO, Andrea and FERRERO, Francesco: *Handbook of Research on Social, Economic, and Environmental Sustainability in the Development of Smart Cities*. IGI Global, 2015. ISBN 9781466682832

VYSKOT, Ilja. *Udržitelný rozvoj regionu: pracovní kolokvia*. Brno: Mendelova univerzita v Brně, 2013, 140 s. ISBN 9788073757809.

WOKOUN, René. *Česká regionální politika v období vstupu do Evropské unie.* Praha: Oeconomica, 2003, 328 s. ISBN 8024505177.

WOKOUN, René. *Regionální rozvoj: (východiska regionálního rozvoje, regionální politika, teorie, strategie a programování).* Praha: Linde, 2008, 475 s. ISBN 9788072016990.

WRIGHT, Glen a Juraj NEMEC. *Management veřejné správy: teorie a praxe*. Vyd. 1. Praha: Ekopress, 2003, 419 s. ISBN 808611970X.

ZELENKA, Josef a Martina PÁSKOVÁ. *Výkladový slovník cestovního ruchu.* Kompletně přeprac. a dopl. 2. vyd. Praha: Linde Praha, 2012, 768 s. ISBN 9788072018802.

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

ZURYNEK, Josef, Lubomír ZELENÝ a Michal MERVART. *Dopravní procesy v cestovním ruchu.* Praha: ASPI, 2008, 255 s., [24] s. obr. příl. ISBN 9788073573355.

Internetové zdroje

ASITIS. *Adaptační strategie města Přerov na změnu klimatu pro období 2021-2030.* [online]. 2021 [cit. 2022-05-11]. Dostupné z: https://www.modrozelenyprerov.eu/assets/files/Adaptacni-strategie-Prerov-Navrhova-cast.pdf

BENEŠOV. *Chytrý parkovací systém v Benešově*. [online]. 2017 [cit. 2022-05-11]. Dostupné z: https://www.benesov-city.cz/chytry-parkovaci-system-v-benesove/d-52187

ČESKO, 1994. Zákon č. 111/1994 Sb. Zákon o silniční dopravě. § 2. In: Sbírka zákonů České republiky. 37/1994. Dostupné také z: https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1994-111

ČESKO, 2000. Zákon č. 128/2000 Sb. Zákon o obcích (obecní zřízení). § 2. In: Sbírka zákonů České republiky. 37/2000. Dostupné také z: https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-128

ČESKO, 2006. Zákon č. 183/2006 Sb. Zákon o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon). § 5. In: Sbírka zákonů České republiky. 63/2006. Dostupné také z: https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2006-183

ČESKO, 2010. Zákon č. 194/2010 Sb. Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů. § 1. In: Sbírka zákonů České republiky. 65/2010. Dostupné také z: https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2010-194

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Demografická ročenka měst - 2011–2020.* [online]. 2021 [cit. 2022-05-10]. Dostupné z:

https://www.czso.cz/documents/10180/142757704/13006621399.xlsx/201ce8ed-ff3e-485e-b7fb-5d6bd9bc052e?version=1.2

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Nezaměstnanost v Olomouckém kraji k 31. 12. 2021.* [online]. 2022 [cit. 2022-05-10]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/xm/nezamestnanost-v-olomouckem-kraji-k-31-12-2021

ČTK. *Sokolov chce pořídit takzvané chytré zastávky*. [online]. 2020 [cit. 2022-05-11]. Dostupné z: https://vary.rozhlas.cz/sokolov-chce-poridit-takzvane-chytre-zastavky-8349416

ČTK. *V Mladé Boleslavi letos vybudují chytré řízení dopravy*. *Začali úpravami semaforů.* [online]. 2022 [cit. 2022-05-11]. Dostupné z: https://www.seznamzpravy.cz/clanek/regiony-zpravy-stredocesky-kraj-v-mlade-boleslavi-letos-vybuduji-chytre-rizeni-dopravy-zacali-upravami-semaforu-199972

Doprava – Chytrý region. *Chytrý region Královéhradecký kraj – Chytrý region* [online]. Copyright © 2017 Oficiální stránky Chytrý region [cit. 2022-05-11]. Dostupné z: https://www.chytryregion.cz/cs/doprava

GORDIC. *Rozklikávací rozpočet GORDIC* [online]. Copyright © GORDIC spol. s r. o. [cit. 2022-05-101]. Dostupné z: https://rozpocet.prerov.eu/

HYBRID. *Brno má unikátní chytré zastávky pro MHD od ČEZu*. [online]. Copyright © HYBRID.cz 2018 [cit. 2022-05-101]. Dostupné z: https://www.hybrid.cz/brno-ma-unikatni-chytre-zastavky-pro-mhd-od-cezu/

JIHLAVA. *Inteligentní zastávky v Jihlavě.* [online]. 2019 [cit. 2022-05-11]. Dostupné z: https://www.jihlava.cz/inteligentni-zastavky-v-jihlave/d-534174

KELNEROVÁ, Bára. *Havířov bude mít chytré a bezpečné křižovatky, práce potrvají do podzimu.* [online]. 2021 [cit. 2022-05-11]. Dostupné z: https://polar.cz/zpravy/karvinsko/havirov/11000026430/havirov-bude-mit-chytre-a-bezpecne-krizovatky-prace-potrvaji-do-podzimu

MĚSTO PŘEROV. *Doprava*. [online]. 2022 [cit. 2022-05-09]. Dostupné z: https://www.prerov.eu/cs/magistrat/doprava/

Město Přerov. *Město Přerov – místní části* [online]. 2022 [cit. 2022-05-11]. Dostupné z: https://www.prerov.eu/cs/samosprava/mistni-casti/

MĚSTO PŘEROV. *Organizační řád, kterým se vymezují kompetence Magistrátu města Přerova.* [online]. 2021 [cit. 2022-05-11]. Dostupné z: https://www.prerov.eu/filemanager/files/15020.pdf

MĚSTO PŘEROV. *Parkoviště.* [online]. 2015 [cit. 2022-05-11]. Dostupné z: https://www.prerov.eu/cs/o-prerove/doprava-ve-meste/parkoviste.html

MĚSTO PŘEROV. *Plán udržitelné městské mobility města Přerov*. [online]. 2017 [cit. 2022-05-09]. Dostupné z: http://mobilita-prerov.eu/dokumenty/

MĚSTO PŘEROV. *Podrobný popis činností Odboru evidenčních správních služeb a obecního živnostenského úřadu.* [online]. 2021 [cit. 2022-05-10]. Dostupné z: https://www.prerov.eu/cs/magistrat/o-magistratu/odbory-magistratu/odbor-evidencnich-spravnich-sluzeb-a-obecniho-zivnostenskeho-uradu/podrobny-popis-cinnosti-odboru-evidencnich-spravnich-sluzeb-a-obecniho-zivnostenskeho-uradu.html

MĚSTO PŘEROV. *Podrobný popis činností Odboru koncepce a strategického rozvoje.* [online]. 2018 [cit. 2022-05-10]. Dostupné z: https://www.prerov.eu/cs/magistrat/o-magistratu/odbory-magistratu/odbor-koncepce-a-strategickeho-rozvoje/podrobny-popis-cinnosti-odboru-koncepce-a-strategickeho-rozvoje.html

MĚSTO PŘEROV. *Silniční doprava.* [online]. 2021 [cit. 2022-05-10]. Dostupné z: https://www.prerov.eu/cs/o-prerove/doprava-ve-meste/silnicni-doprava.html

MĚSTO PŘEROV. *Strategický plán 2021–2027.* [online]. 2021 [cit. 2022-05-10]. Dostupné z: https://www.prerov.eu/cs/magistrat/investice-a-rozvoj/koncepce-studie-strategie/strategicky-plan-2021-2027/

MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR. *Inteligentní zastávky pro Opavu.* [online]. 2017 [cit. 2022-05-11]. Dostupné z: https://irop.mmr.cz/cs/projekty/06-1-konkurenceschopne,-dostupne-a-bezpecne-region/inteligentni-zastavky-pro-opavu

OLOMOUCKÝ KRAJ. *Strategie rozvoje územního obvodu Olomouckého kraje.* [online]. 2020 [cit. 2022-05-09]. Dostupné z: https://www.olkraj.cz/strategie-rozvoje-uzemniho-obvodu-olomouckeho-kraje-cl-537.html

PŮLPÁN, David. *Pardubice instalují do ulic tisíce senzorů pro chytré parkování.* [online]. 2021 [cit. 2022-05-11]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/pardubice/zpravy/parkovani-pardubice-senzor.A210908_625824_pardubice-zpravy_mvo

Samospráva. Zákony pro lidi – *Sbírka zákonů ČR v aktuálním konsolidovaném znění* [online]. Copyright © AION CS, s.r.o. 2010 [cit. 2022-05-11]. Dostupné z: https://www.zakonyprolidi.cz/obor/samosprava

SMART-OBEC. *Chytré parkoviště v Třebíči.* [online]. 2018 [cit. 2022-05-11]. Dostupné z: https://www.smart-obec.eu/priklady-dobre-praxe/chytre-parkoviste-v-trebici/¨

Specifikace regionů. www.czso.cz [online]. 2012, 19.01.2012 [cit. 2022-05-11]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/specifikace_regionu

Státní správa. Zákony pro lidi – *Sbírka zákonů ČR v aktuálním konsolidovaném znění* [online]. Copyright © AION CS, s.r.o. 2010 [cit. 2022-05-11]. Dostupné z: https://www.zakonyprolidi.cz/obor/statni-sprava

Statutární město Třinec. *Třinec testuje inovativní parkovací systém: statutární město Třinec.* [online]. 2018 [cit. 2022-05-11]. Dostupné z: https://www.trinecko.cz/trinec-testuje-inovativni-parkovaci-system/d-40354

Udržitelná doprava v praxi – společně udržitelně. *Společně udržitelně – rozvíjejte svou firmu udržitelně* [online]. Copyright © 2022 Komerční banka [cit. 2022-05-11]. Dostupné z: https://spolecne-udrzitelne.cz/aktuality/inovace/udrzitelna-doprava-v-praxi

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

apod. a podobně

atd. a tak dál

č. číslo

ČD české dráhy

ČR Česká republika

FO fyzická osoba

GPS Global Positioning System (globální polohovací systém)

IROP integrovaný regionální operační program

ITS inteligentní dopravní systém

kč korun českých

km^2 kilometr čtverečný

LAU místní správní jednotka

LED Light-Emitting Diode (světelná dioda)

MHD městská hromadná doprava

mil. milión

např. například

NUTS nomenklatura územních statistických jednotek

PO právnická osoba

P+R Park and Ride (zaparkuj a jeď)

s. strana

SOS save our souls (zachraňte naše duše)

tj. to je

tzv. takzvaně

USB Universal Serial Bus

vl. vlastní

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1. Základní dělení veřejné správy (vlastní zpracování dle: Káňa, 2014, s. 24).....17

Obrázek 2 Model procesu strategického plánování (vlastní zpracování dle: Wright a Nemec, 2003, s. 88).....25

Obrázek 3 Mapa města Přerova a místní části (Město Přerov, 2022).....39

Obrázek 4 Graf počtu obyvatel Města Přerov (vl. zpracování dle: Český statistický úřad, 2021).....40

Obrázek 5 Hlavní komunikační tahy města Přerova (Město Přerov, 2021).....45

Obrázek 6 Podíl skutečných výdajů na dopravu 2017–2022 kromě roku 2021 (vl. zpracování dle: GORDIC, 2017 - 2022).....48

Obrázek 7 Ukázka inteligentní zastávky s menší vybaveností (Jihlava, 2019).....64

Obrázek 8 Ukázka inteligentní zastávky MHD s větší vybaveností (HYBRID, 2018).....64

Obrázek 9 Parkoviště a místo realizace inteligentního parkování (Město Přerov, 2015).....67

Obrázek 10 Ukázka parkovací tabule (Město Třinec, 2018).....67

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 Počet obyvatel města Přerov (vl. zpracování dle: Český statistický úřad, 2021)40
Tabulka 2 Věk obyvatel města Přerov (vl. zpracování dle: Český statistický úřad, 2021) .41
Tabulka 3 Přistěhovalí/vystěhovalí (vl. zpracování dle: Český statistický úřad, 2021) 41
Tabulka 4 SWOT analýza dopravy města Přerov (vlastní zpracování).....59