

Rozvoj města Otrokovice

Hana Malotová

Bakalářská práce
2007

 **Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně**
Fakulta managementu a ekonomiky

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky
Ústav veřejné správy a regionálního rozvoje
akademický rok: 2006/2007

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Hana MALOTOVÁ**
Studijní program: **B 6202 Hospodářská politika a správa**
Studijní obor: **Veřejná správa a regionální rozvoj**

Téma práce: **Rozvoj města Otrokovice**

Zásady pro vypracování:

1. Vymezte zájmového území.
2. Zpracujte swot analýzu.
3. Navrhněte opatření pro zlepšení regionálního rozvoje - nastartování.
4. Stanovte závěry na základě předložené analýzy.
5. Navrhněte možnosti rozvoje podnikání (katalog projektů).

Rozsah práce: cca 40 stran

Rozsah příloh:

Forma zpracování bakalářské práce: tištěná/elektronická

Seznam odborné literatury:

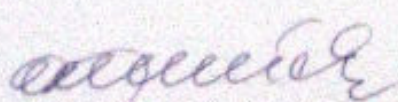
- [1] Kolektiv autorů. Reforma veřejné správy v teorii praxi, sborník z mezinárodní konference. Vydavatelství Aleš Čeněk. 2004. ISBN 80-86473-71-6.
- [2] Kolektiv autorů. Úvod do regionálních věd a veřejné správy. Vydavatelství Aleš Čeněk. 2004. ISBN 80-86473-80-5.
- [3] WOKOUN, René. Česká regionální politika v období vstupu do Evropské unie. Nakladatelství Oeconomia. 2003. ISBN 80-245-0517-7.
- [4] Kolektiv autorů. Reforma veřejné správy v České republice. MV ČR Praha. 2003. ISBN 80-239-0225-3.

Vedoucí bakalářské práce: **Mgr. Oldřich Hájek**
Ústav veřejné správy a regionálního rozvoje

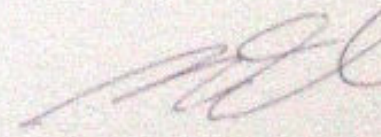
Datum zadání bakalářské práce: **12. března 2007**

Termín odevzdání bakalářské práce: **18. května 2007**

Ve Zlíně dne 12. března 2007


doc. PhDr. Václav Nováček, CSc.
děkan




doc. RNDr. René Wokoun, CSc.
ředitel ústavu

ABSTRAKT

Cílem této bakalářské práce je posouzení rozvoje města Otrokovice na základě zpracování SWOT analýzy a jiných objektů znalostní databáze. Teoretická část se zabývá hlavně objasněním použitých metod v bakalářské práci, legislativou programu rozvoje města a strategickým plánem obecně a procesem územního plánování. Praktická část přináší vypracování použitých metod, rozhovoru, dotazníku a SWOT analýzu v širokém rozsahu oblastí hodnocení, analyzuje dopravní obslužnost města, navrhuje možnosti pro nastartování regionálního rozvoje, stanovuje závěry na základě předložené analýzy a nastiňuje možný katalog projektů.

Klíčová slova: dotazník, SWOT analýza, rozhovor, program rozvoje města, strategický plán, územní plán, dopravní obslužnost, katalog projektů

ABSTRACT

The main goal of my bachelor's thesis is a developmental assessment of the town of Otrokovice based on processing a SWOT analysis and other entities from a knowledge database. The theoretical section deals mainly with an explanation of the statistical methods applied in the aforementioned thesis work, the legislative programme for town development and generally the strategic concept for the municipal and territorial planning process. The practical section introduces a compilation of the methods used, an interview, a questionnaire and a SWOT analysis within the broad scope of evaluation. This section also analyses the traffic situation in the town of Otrokovice, proposes options for regional development start-up, reaches conclusions on the basis of the submitted analyses, and highlights a possible catalogue of projects.

Keywords: questionnaire, SWOT analysis, interview, town development plan, strategic concept, territorial plan, traffic situation, project catalogue

PODĚKOVÁNÍ

Chtěla bych poděkovat panu RNDr. Oldřichu Hájkovi, vedoucímu mé bakalářské práce, za pomoc, cenné rady a připomínky k bakalářské práci a za doporučení zdrojů pro její vypracování.

Děkuji také panu Ing. Bronislavu Hedbávnému, za konzultaci ke grafické úpravě mé bakalářské práce a za technickou pomoc při její realizaci.

OBSAH

ÚVOD	8
I TEORETICKÁ ČÁST	10
1 HISTORIE A GEOGRAFIE	11
1.1 Město Otrokovice	11
1.2 Historický, politický a ekonomický vývoj Otrokovic	12
2 METODY POUŽITÉ V PRÁCI	14
2.1 Dotazník.....	14
2.2 Metoda SWOT.....	14
2.3 Rozhovor	16
3 LEGISLATIVA – PROGRAM ROZVOJE MĚSTA	18
3.1 Právní aspekty programu rozvoje města.....	18
3.2 Strategický plán	20
4 MAPA – ÚZEMNÍ PLÁN	23
4.1 Záměr práce	23
4.2 Územní plán.....	23
4.3 Úkoly územního plánování.....	24
4.4 Cíle územního plánování.....	25
4.5 Mapa územního plánu Otrokovic	26
II PRAKTICKÁ ČÁST	29
5 ROZHOVOR	30
5.1 Teorie zvoleného typu rozhovoru.....	30
5.2 Vlastní rozhovor	30
6 DOTAZNÍK	33
6.1 Teorie zvoleného typu dotazníku	33
6.2 Zadání dotazníku	33
6.3 Vyhodnocení odpovědí respondentů	34
7 SWOT ANALÝZA	37
7.1 Výběr písemné varianty.....	37
7.2 Silné stránky	37
7.3 Slabé stránky.....	38
7.4 Příležitosti.....	39
7.5 Ohrožení	40

8	ANALÝZA DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI	42
8.1	Teorie dopravní obslužnosti	42
8.2	Charakteristika současného stavu	43
8.3	Doprava v Otrokovicích	44
8.4	Silniční doprava	44
8.5	Železniční doprava	46
8.6	Letecká doprava	46
8.7	Vodní doprava	46
9	MOŽNOSTI ROZVOJE	48
9.1	Rozvoj Otrokovic	48
9.2	Doprava	48
10	KATALOG PROJEKTŮ	51
10.1	Hotel Atrium	51
10.2	Regenerace panelových sídlišť	52
10.3	Vlastní projekt	54
	ZÁVĚR.....	55
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....	56
	SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK	58
	SEZNAM OBRÁZKŮ	59
	SEZNAM TABULEK.....	60
	SEZNAM PŘÍLOH.....	61

ÚVOD

V Otrokovicích jsem se narodila a bydlím zde již 38 let, proto jsem přivítala možnost zpracovat bakalářskou práci s tématem rozvoje tohoto města. Během uplynulých let jsem byla svědkem jeho vývoje, v kladném i záporném smyslu, poznala jsem mnohé skutečnosti tohoto vývoje v roli nezasvěceného pozorovatele, které také mohu zohlednit při zpracování problematiky. Samozřejmě mi záleží na místě, kde žiji a budu žít a chtěla bych se také aktivně podílet na jeho rozvoji. Vypracování této práce je tedy motivováno jak ve studijním smyslu, tak osobně.

Rozbor, zpracování a provedení hodnocení mé práce může ovlivňovat několik okolností, proto na tomto místě navrhuji ujasnění mého myšlenkového postupu. Závěrečné hodnocení odpovídá pouze podmínkám, které jsou nyní známy, neboť i nepatrná změna jednoho vstupu může výrazně ovlivnit celkový výstup a změny pochopitelně mohou nastat a patrně v průběhu časového vývoje nastanou, takže mé hodnocení je relativní, závislé na konkrétních podmínkách.

Stanovuji základní ovlivňující skutečnosti a ty jsou: 1. politicko-ekonomický vliv, 2. technický vliv a 3. populační vliv.

Politicko-ekonomický vliv působí největší silou, město Otrokovice je pochopitelně závislé na politickém vývoji nejenom České republiky, ale i Evropské unie. Zatím nikdo nemůže odhadnout, jestli politický vývoj bude směřovat k větší samostatnosti měst nebo bude pokračovat současný stav, kdy všichni, zjednodušeně řečeno, žijí a pracují v Praze či Brně. Od této skutečnosti se jistě bude odrážet i příslušný tok investic, kdy budou, jako doposud, dostávat přednost významnější oblasti, a to jak z ČR, tak z EU. Žijeme ve světě peněz a ty jsou určující pro vývoj ve všech oblastech; kde se nacházejí peníze, tam nalézáme i rozvoj, případně vyšší politický vliv.

V současném technickém světě stojíme před nutkavou potřebou nalezení nových zdrojů energie a jiných technických požadavků a jejich řešení je v dohledu. To samozřejmě ovlivní i Otrokovice, ale zatím se nedá zjistit jak a v jaké hloubce, vezmeme-li v úvahu charakter města, čímž se budu podrobně zabývat dále v této práci.

Vliv populace není jasně definovatelný, ale je zřejmý z nedávné minulosti, kdy jednotlivec dokázal změnit celý region, nejen město. Mnozí jednotlivci, ale i skupiny jsou lokálními patrioty a budou se chtít na rozvoji města aktivně podílet.

Mé zpracování bakalářské práce zohlední tyto vlivy a bude závislé na současné situaci v České republice a v Evropské unii; hodnocení bude postaveno na teorii globálního trhu a trvale udržitelného rozvoje, podpory ČR i EU v oblastech pracovních příležitostí, vzdělání, sociální a kulturní, nebude se zabývat případnou nestabilitou v různých částech světa a nepodloženými mediálními dohady.

I. TEORETICKÁ ČÁST

Město Otrokovice leží v západní části Zlínského kraje, na rozhraní tří regionů: Valašska, Slovácka a Hané. Město vzniklo spojením někdejších samostatných obcí Otrokovice a Kvítkovice.

Otrokovice jsou moderním průmyslovým sídlem, jehož rozvoj byl založen ve třicátých letech 20. století výstavbou Baťových závodů a dynamiku nabral v sedmdesátých letech minulého století v souvislosti s otevřením nové pneumatikárny. V současné době je město Otrokovice se svými téměř 19 tisíci obyvateli šestým největším městem Zlínského kraje a je centrem mikroregionu zahrnujícího obce s celkovým počtem téměř 35 000 obyvatel. Svou polohou na důležitých silničních a železničních tazích jsou Otrokovice vstupní branou Zlínského kraje. [2]

1.2 Historický, politický a ekonomický vývoj Otrokovic

První písemná zmínka o Otrokovicích je obsažena v listině olomouckého biskupa Jindřicha Zdíka (nové historické bádání ji datuje rokem 1141). Až do poloviny 14. stol. byly Otrokovice církevním majetkem, pak přešly do rukou světských a byly poznamenány jak léty sporů mezi feudálními rody, tak obdobím rozkvětu, kdy tu začaly růst usedlosti a grunty a rozvíjelo se rybníkářství. Starobylé Otrokovice byly ve středověku součástí malenovickeho panství. Od něho se v roce 1570 odloučily. Otrokovice i Kvítkovice zůstávaly až do zrušení vrchnostenského zřízení součástí napajedelského panství. V roce 1822 oslavila jeho majitelka Marie Terezie Kobenclová velkolepým způsobem padesátileté výročí držby. V roce 1824 zemřela a majetek dědila její neteř Františka, hraběnka z Fünfkerchenu, jež postoupila polovinu majetku v roce 1840 svému manželu Jiřímu, hraběti ze Stockau. V roce 1882 byla v Otrokovicích zřízena železniční zastávka. Do té doby zastavovaly vlaky pouze v Napajedlích a od r. 1865 v Tlumačově. Rozhodující vliv na rozvoj železniční dopravy v obci měl až projekt nové železnice Otrokovice – Zlín – Vizovice. V obci byla postavena nádražní budova a 8. října 1899 byl na trati zahájen provoz. Roku 1906 převzaly železniční trať Otrokovice – Vizovice, do té doby soukromou, státní dráhy. Nejrychlejší rozvoj Otrokovic nabral ve 30. letech tohoto století, kdy Tomáš Baťa koupil od napajedelské hraběnky Baltazziové část močálovitých pozemků mezi Dřevnicí a Moravou a jedinečnou metodou splavování zeminy z nedalekého kopce Tresného zvýšil jejich úroveň o jeden až tři, místy dokonce o 4 metry, a na získaném prostoru začal budovat další objekty své zlínské firmy (pomocné závody a leteckou výrobu). Práce byly završeny jeho pokračovate-

li, takže na území někdejších močálů vyrostla moderní průmyslová čtvrť plná zeleně, několik let dokonce úředně nazývaná „Bařovem“, dnes obecně „Bahňákem“. Na její architektonické tvářnosti (český funkcionalismus) se významně podílely takové kapacity jako např. F. L. Gahura a V. Karfík. Nejvýznamnější dominantou je Společenský dům postavený v letech 1933 až 36, který připomíná z leteckého pohledu trojramennou vrtuli. Ve třicátých letech vzrostl počet obyvatel čtyřikrát (na 8 000 v r. 1938). V roce 1960 se spojily Otrokovice s Kvítkovicemi a v roce 1964 byly povýšeny na město. K další průmyslové expanzi a k více než zdvojnásobení obyvatelstva došlo v 70. a 80. letech v době rozmachu dnešního podniku Barum Continental, jenž tvoří spolu s několika dalšími průmyslovou základnu města. V téže době zde vyrostla moderní poliklinika. Někdejší šedá monotónnost panelákových sídlišť v centru města je od počátku 90. let postupně zastíňována rekonstruovanými či nově budovanými objekty na náměstí, k nimž se řadí i radnice – sídlo Městského úřadu a knihovny. Další dominantu získalo město na jaře 1995, kdy byl vysvěcen nový římskokatolický kostel sv. Vojtěcha vybudovaný za necelé dva roky především díky obětavosti dobrovolných pracovníků a dárců. Jeho „světským protějškem“, dokončeným v r. 1997, je mohutná stavba, v níž je umístěno jednak zdejší kulturní a informační centrum – Otrokovická Beseda, jednak supermarket Delvita. Rekreační oblast Štěrковиště na severním okraji Otrokovic nabízí svou přírodní vodní plochou jedinečnou příležitost ke sportování i odpočinku. [2]

2 METODY POUŽITÉ V PRÁCI

2.1 Dotazník

Dotazník, stejně jako rozhovor, patří k technikám sociologického výzkumu, které jsou opřeny o předběžné, více či méně přesné formulování otázek jež pokládáme dotazovaným. Ve znění těchto otázek jsou skryty všechny hypotézy daného výzkumu. Formulace otázek je konečným krokem mezi předmětem, hypotézami a operacionalizací. Pro dotazník je příznačné, že téměř vždy při užití této techniky sběru dat nedochází k přímému kontaktu mezi dotazovaným a tazatelem. S dotazníkem většinou pracuje dotazovaný samostatně. To samo o sobě vyžaduje, aby dotazník byl připraven do podoby, která je pro dotazovaného:

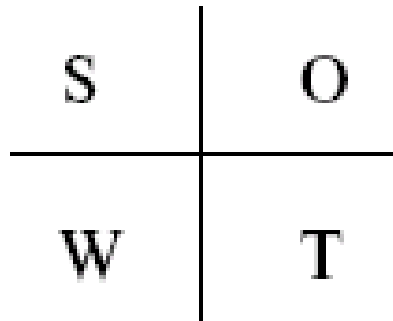
- jednoznačně srozumitelná, jak pokud jde o znění otázek, tak pokud jde o způsob odpovědí na tyto otázky;
- jasná, pokud jde o cíl a smysl výzkumu, včetně motivace dotazovaného, aby na otázky pravdivě a otevřeně odpověděl;
- jednoznačně určující, co s vyplněným dotazníkem má udělat, přičemž jde také o to, aby bylo nutných prací s dotazníkem pro dotazovaného co nejméně a nevyžadovaly pro něj žádné náklady.

Vzhledem k tomu, že – na rozdíl od rozhovoru – nemůže při vyplňování dotazníku tazatel nijak pomoci, musí být dotazník vypracován tak, aby zcela a jednoznačně umožňoval získat takové údaje, které odpovídají potřebám výzkumu. Tyto požadavky samy o sobě vedou k tomu, že dotazník je využíván spíše v takových výzkumech, které jsou soustředěny na práci s velkými soubory dotazovaných a s většími množstvími dat (s hromadnými daty), avšak zabývají se spíše základním zmapováním zkoumané problematiky, než jejím hlubokým poznáním. I z těchto důvodů bývá dotazník anonymní – dotazovaní jsou charakterizovatelní sledovatelnými sociálními charakteristikami, jako příslušníci určité skupiny, ne jako jednotlivci. Často je dotazník využíván jako jedna z technik sběru dat, např. společně se standardizovaným pozorováním, nebo s rozhovorem na menším vzorku, apod. [3]

2.2 Metoda SWOT

Pro vyhodnocování získaných informací se nejčastěji využívá tzv. SWOT analýza. Ta je založena na výčtu a váze čtyř základních faktorů ovlivňujících analyzovaný jev. SWOT

analýza znamená zjištění, uspořádání a vyhodnocení následujících faktorů, graficky znázorňovaných ve formě tabulky (Obr. 2).



Obr. 2. SWOT tabulka. Zdroj [4]

- SO Strengths – silné stránky
- Weaknesses – slabé stránky
- WT Opportunities – příležitosti
- Threats – ohrožení (hrozby nebo rizika)

SW – silné a slabé stránky vyjadřují počet těchto dvou vnitřních faktorů zkoumaného jevu, objektu, instituce atd. Jsou uspořádány formou stručných vět v posloupnosti podle váhy dané silné nebo slabé stránky. Už sám proces hledání, nalézání a uspořádávání jednotlivých silných či slabých stránek organizace, firmy, zákazníka, konkurence atd., tedy všech možných objektů, na které je možné metodu analýzy SWOT aplikovat, znamená pro zpracovatele této tabulky proces uvědomování si těchto silných a slabých stránek. Další pozitivní funkce tohoto nástroje analýzy spočívá v hledání a uvědomování si závažnosti dané stránky. Tyto dva aspekty jsou důležité pro pozdější připravenost analytika (a jeho prostřednictvím pak manažerů) na možný budoucí vývoj zobrazovaného jevu.

OT – příležitosti a hrozby představují vnější faktory zkoumaného jevu. Pojem „příležitosti“ je pak spjat s tzv. „ošátkou“ (nebo také někdy „zásobníkem“) příležitostí, který si marketingoví pracovníci vypracovávají jako možnost pro budoucnost. Nové tipy, nové adresy, nové možnosti – to je soupiska, zásobník možných příležitostí v budoucnosti. Analýza SWOT například znamená formulaci odpovědí na tyto otázky:

- kdo jsme,
- co chceme,
- co umíme,

- čím se lišíme od jiných,
- co máme k dispozici,
- co můžeme získat,
- jak se známe atd.

Analýza OT znamená odpovědi na tyto možné otázky:

- kdo jsou a mohou být naši dodavatelé?
- kdo jsou naši odběratelé?
- kdo je naše konkurence?
- kdo je naše veřejnost? atd.

Podrobný rozpis odpovědí na tyto a podobné otázky umožňuje analytikovi jasně vymezit pozici a možný vývoj analyzovaného jevu. Metoda SWOT patří mezi základní pomůcky marketingových útvarů a provádí se nejen při analýze vlastní firmy, ale je velmi rozšířeným analytickým nástrojem i pro posuzování a hodnocení jednotlivých zákazníků nebo konkurenčních firem. [1], [4]

2.3 Rozhovor

Rozhovor patří, stejně jako dotazník, k nejčastěji používaným technikám sběru dat v empirických sociologických výzkumech. Na rozdíl od dotazníku se uskutečňuje rozhovor v přímém kontaktu mezi tazatelem a dotazovaným (respondentem). Potřebné informace jsou od zkoumaných (dotazovaných) osob získávány prostřednictvím záměrně cílených otázek, kladených respondentovi tváří v tvář. Tato skutečnost má zásadní vliv na přípravu a průběh rozhovoru. Znamená mj. i nezbytnost přípravy tazatelů na realizaci rozhovoru. Čím je rozhovor koncipován jako volnější, méně standardizovaný, tím jsou požadavky na tazatele vyšší. Tím je také obtížnější zpracovat výsledky rozhovoru.

Rozhovory lze dělit do následujících skupin:

- standardizované
- nestandardizované
- polostandardizované
- skupinové
- hloubkové

Architektura rozhovoru by měla respektovat následující pravidla:

- Vstupní fáze rozhovoru, kdy se tazatel představí, sdělí cíl a smysl rozhovoru, má pro úspěch rozhovoru stěžejní význam.
- První položené otázky by měly být přímo k předmětu zkoumání, zajímavé, s možností vyjádření dotazovaného tak, aby jej motivovaly a vtáhly do zkoumané problematiky.
- Přibližně uprostřed rozhovoru by měly být položeny nejdůležitější otázky rozhovoru.
- Na závěr bývají položeny identifikační otázky s vysvětlením, že nejde o to získat konkrétní údaje o dotazovaném, ale o informace, které jej včleňují do určité sociální skupiny nebo vrstvy.
- Závěrečné poděkování a slušné rozloučení je nezbytnou součástí rozhovoru.
- Měli bychom mít na paměti, že rozhovor by neměl být delší než 40 minut. Platí také, že plné soustředění je možné nejdéle 20 minut. [3]

3 LEGISLATIVA – PROGRAM ROZVOJE MĚSTA

3.1 Právní aspekty programu rozvoje města

Program rozvoje obce či města je pořizován v souladu se zákonem č. 128/2000 (zákon o obcích) jako dokument střednědobé i dlouhodobé koordinace veřejných a soukromých aktivit demografického, ekonomického, sociálního, kulturního a ekologického charakteru na území obce. Hlavním smyslem programu je organizace všeobecného rozvoje obce na bázi sladování jednotlivých zájmů tak, aby obec jako celek prosperovala.

Z právního hlediska je program rozvoje obce dokumentem koordinačním a indikativním, který nemá charakter obecně závazného předpisu. Záměry vyjádřené v programu rozvoje a navržené postupy jejich realizace jsou závazné jen pro samotného pořizovatele, pro ostatní fyzické a právnické osoby činné v obci je program závazný jen v míře, s níž sami vysloví dobrovolný souhlas.

Ze zákona o obcích jednoznačně vyplývá, že zastupitelstvu obce je vyhrazeno:

- schvalovat program rozvoje územního obvodu obce,
- schvalovat územní plán obce, regulační plán (viz zákon č. 50/1976 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů) a vyhlášovat jejich závazné části obecně závaznou vyhláškou,
- schvalovat rozpočet obce a závěrečný účet obce,
- zřizovat trvalé a dočasné peněžní fondy obce,
- zřizovat a rušit příspěvkové organizace a organizační složky obce, schvalovat jejich zřizovací listiny.

Všechny výše uvedené pravomoci zastupitelstva obce úzce souvisí s programem rozvoje obce. Každá obec by měla mít schválený program rozvoje obce jako svůj první dokument. Druhým dokumentem, na program rozvoje navazující, z něho čerpající a závazně vycházející, by měl být schválený územní plán obce (snad s výjimkou nejmenších obcí, čítajících několik desítek obyvatel). Na základě těchto dokumentů by měl být sestavován rozpočet obce, zejména v jeho „investiční“ části.

Úkolem programu rozvoje obce je:

- definovat společné zájmy obce, jejích obyvatel a podnikatelských subjektů,
- definovat místní předpoklady realizace těchto společných zájmů,
- optimalizovat územně-technické a sociálně-psychologické podmínky pro rozvoj bydlení a podnikání v obci,
- koordinovat vynakládání veřejných investic v obci z hlediska územního a funkčního vzhledem k záměrům a potřebám rozvoje privátního sektoru,
- koordinovat účelnou alokaci běžných veřejných výdajů v zajmu vytváření stabilních podmínek pro bydlení a podnikání,
- definovat dlouhodobé záměry hospodářské, ekologické a sociální politiky obce,
- posilovat vědomí sounáležitosti k obci a odpovědnosti za její rozvoj u místních obyvatel a podnikatelů.

Program rozvoje obce by měl sloužit především jako podklad pro:

- zpracování konkrétních podnikatelských a dalších investičních záměrů realizovaných v obci,
- sestavování obecního rozpočtu,
- práce na novelizaci územního plánu obce nebo případné vypracování územního plánu obce,
- posuzování regionálních plánů a programů z pohledu obce,
- podklad pro zodpovědný vstup obce na kapitálový trh.

Struktura programu musí vycházet z jeho účelu, úkolů a využití. V prvé řadě jde o analýzu vnějších a vnitřních podmínek dosavadního vývoje obce, za druhé o definování rozvojových šancí obce a jejích slabých stránek. Za další by měly na základě výsledků analytických hodnocení být definovány strategické směry, cíle a priority rozvoje obce a formulován návrh opatření k jejich dosažení. A konečně na závěr by měl být navržen katalog projektů nezbytných pro naplnění strategie a odpovídajících definovaným cílům rozvoje. Navržené projekty a opatření se pak teprve mohou stát hlavním nástrojem realizace programu rozvoje obce. [1]

3.2 Strategický plán

Obecně platí, že většina územně správních jednotek se zabývá regionálním rozvojem, případně regionálním plánováním. Právě regionální plánování je specifickým případem strategického plánování. Strategické plánování se postupně stalo významným předmětem zájmu představitelů měst a obcí při utváření koncepcí jejich rozvoje. Každé město či obec má prvořadý zájem důstojně obstát ve vzájemné konkurenci měst a obcí, a proto nezbytně potřebuje mít svoji strategii, jak dosáhnout požadovaného rozvoje. Strategické plánování v podstatě spojuje naši výchozí pozici, tzn. kde jsme, s tím, kam chceme jít. K tomu používá výběr směrů a cílů a volbu aktivit (vlastní strategie) pro jejich dosažení.

Vlastní pojem strategie pochází od řeckého slova „strategos“, tj. obecný, ale bývá používán různým způsobem. Nejobecněji se jím rozumí určení celkového účelu či poslání subjektu, jeho dlouhodobých cílů nebo zaměření činnosti, ale také alokace zdrojů potřebných pro dosažení zamýšlených záměrů. Strategické plánování je také chápáno jako moderní způsob, jak definovat koncepce rozvoje a cíle určité entity (město, region, firma atd.). Poprvé se tato metoda objevila v armádě USA za druhé světové války. Počátkem 70. let myšlenku strategického plánování aplikovala Harvard Business School pro potřeby soukromých společností. Teprve ke konci minulého století se ukázalo, že strategické plánování lze výhodně použít pro plánování rozvoje měst a regionů.

Strategické plánování, v našem případě regionální povahy, je tedy orientováno na dlouhodobé cíle. Tato povaha jím sledovaných cílů současně znamená velkou míru nejistot a rizik, které zatěžují pravděpodobnost úspěšnosti realizace plánů. Proto strategické plánování musí být dostatečně flexibilní a adaptabilní na možné změny vstupních podmínek.

Za jednu ze základních charakteristik strategického plánování lze také považovat to, že se jedná o plánování v podmínkách značné neurčitosti prostředí. To si vyžaduje uplatnit systematický přístup a to zejména při identifikaci a analýze vnějších faktorů a jejich konfrontaci s vnitřními kapacitami sledovaného objektu či jevu a procesu. V současném moderním pojetí je proto strategické plánování také chápáno jako systematický proces, který zahrnuje výběr cílů, úkolů a činností, potřebných pro jejich dosažení.

V České republice je strategické plánování území stanoveno jako nástroj pro plánování a řízení obce v zákone č. 128/2000 Sb. (zákon o obcích), v zákoně č. 129/2000 Sb., (zákon

o krajích) a zejména v zákone o podpoře regionálního rozvoje č. 248/2000 Sb. Vedle klasického nástroje pro definici koncepce rozvoje města – územního plánu – je však strategický plán více zaměřen na rozvoj společenské a ekonomické sféry a jejich vztahu k danému území. Obsah tohoto strategického programu rozvoje není stanoven žádným závazným předpisem. Na rozdíl od územního plánu, jehož obsah a způsob pořízení je přesně definován zákonem o stavebním řízení a územním plánování, je možné strategie ke plánování lépe přizpůsobit konkrétním místním potřebám. Častá výjimečnost obsahu, formy a využití strategických programu rozvoje ale zase brání jejich funkčnímu provázání se sousedícími územími obcí v rámci vyšších celků (regionů).

K hlavním principům strategického plánování regionální či lokální povahy, kterými se odlišuje od územního plánování náleží:

- kromě územních aspektů rozvoje se ve stejné míře zabývá také otázkami sociálními, kulturními, ekonomickými, ekologickými apod.;
- je vhodným předstupněm územního plánu;
- je schopen stanovovat koncepční, strategické cíle obce a reagovat na aktuální problémy;
- nepředepisuje detailní využití ploch, nýbrž stanovuje rámcová pravidla rozvoje obce, vytyčuje hlavní cíle rozvoje a připravuje realizaci těchto cílů pomocí místních politik;
- identifikuje problémy obce především z hlediska obyvatel; občané jsou přizváni ke spolupráci od samého počátku;
- je platformou pro tolik potřebné partnerství rozličných subjektů a místních skupin.

K základním etapám procesu strategického plánování patří:

- analýza,
- strategie,
- programy,
- realizace (schvalování, kontrola, realizace).

V úvodní etapě analýz zpracovatelé strategií používají řadu matic, které ukazují na vzájemné vztahy kritických složek (faktorů). Pro analýzu situace a rozvojových perspektiv jednotlivých firem (podniků) byla v 80. letech zavedena matice TOWS, která představuje koncepční rámec pro systematickou analýzu. Jedná se o moderní nástroj analýzy hrozeb a příležitostí ve vnějším prostředí, hodnocených ve vztahu k vnitřním silným a slabým stránkám subjektu, který současně usnadňuje jejich vzájemné porovnání. Podstatné na mo-

delu TOWS je, že vychází z hrozeb, ohrožení (Threats), protože firmy se často setkávají se situacemi, kdy strategické plánování je často prováděno až za předpokladu očekávaných problémů.

Maticice TOWS umožňuje systematickosti výběrů příslušné strategie, které odpovídají jednotlivým kombinacím vnitřních silných a slabých stránek, ale i příležitostí a hrozbám ve vnějším prostředí.

I když specifické kroky při řešení strategických záměrů hodnoceného subjektu mohou být různé, přesto koncepce tohoto procesu všeobecně zahrnuje základní prvky tak, jak jsou zobrazeny na schématu „Proces strategického plánování“. Je z něj zřejmé, že současné a budoucí vnější prostředí je třeba hodnotit pomocí hrozeb a příležitostí. Také vnitřní prostředí uvažovaného subjektu by mělo být revidováno a vyhodnocováno z hlediska silných a slabých stránek zdrojů. Pro formulování strategie jsou důležité ještě další faktory (lidské, finanční zdroje, image subjektu, vnitřní vztahy a další). Na základě analýzy vnějšího a vnitřního prostředí jsou vyvíjeny strategické alternativy, v nichž lze upřednostňovat specializační, diversifikační, likvidační, resp. redukční profilaci subjektu. Různé strategie musí být před konečným výběrem pečlivě vyhodnoceny.

Konečným výsledkem uvedeného procesu jsou strategické plány, které pořizovatele vedou k tomu, jak využívat vnitřních i vnějších zdrojů pro dosažení specifických cílů. To vyžaduje mít podklady k rozhodnutí o výběru některého z alternativních možných budoucích způsobů realizace různých aktivit. Proto se ústřední funkcí strategických plánů stává i odstranění rozporů mezi jednotlivými přístupy, rozporů v různém načasování, rozporů mezi různými úsilími a zájmy či rozpory v harmonizování cílů jednotlivců a územně správních jednotek. Z předchozího textu vyplývá, že strategické plánování regionálního rozvoje se v budoucnosti může stát důležitou až nezbytnou součástí regionální politiky. [1]

4 MAPA – ÚZEMNÍ PLÁN

4.1 Záměr práce

V tomto bodě mé práce nastíním teorii územního plánu, vyplývající z příslušného zákona a přiložím mapu územního plánu Otrokovic. Navržené konkrétní záměry územního plánu pro město Otrokovice budou uvedeny v bodě 5, formou nestandardizovaného rozhovoru s pracovníkem odboru územního plánu a investic Městského úřadu Otrokovic.

4.2 Územní plán

Územní plán stanoví základní koncepci rozvoje území obce, ochrany jeho hodnot, jeho plošného a prostorového uspořádání (dále jen „urbanistická koncepce“), uspořádání krajiny a koncepci veřejné infrastruktury; vymezí zastavěné území, plochy a koridory, zejména zastavitelné plochy a plochy vymezené ke změně stávající zástavby, k obnově nebo opětovnému využití znehodnoceného území (dále jen „plocha přestavby“), pro veřejně prospěšné stavby, pro veřejně prospěšná opatření a pro územní rezervy a stanoví podmínky pro využití těchto ploch a koridorů. Územní plán může ve vybraných plochách a koridorech uložit prověření změn jejich využití územní studií nebo pořízení regulačního plánu jako podmínku pro rozhodování o změnách v území; v tomto případě stanoví podmínky pro jeho pořízení a pro jeho vydání, které jsou zadáním regulačního plánu. Pořízení regulačního plánu jako podmínka pro rozhodování pozbývá pro vybranou plochu nebo koridor platnosti, pokud nedojde k vydání regulačního plánu do dvou let od podání úplné žádosti v souladu s právními předpisy a zadáním regulačního plánu. Územní plán v souvislostech a podrobnostech území obce zpřesňuje a rozvíjí cíle a úkoly územního plánování v souladu se zásadami územního rozvoje kraje a s politikou územního rozvoje. Územní plán se pořizuje a vydává pro celé území obce, pro celé území hlavního města Prahy, popřípadě pro celé území vojenského újezdu. Územní plán může být pořízen a vydán též pro vymezenou část území hlavního města Prahy. Územní plán se vydává formou opatření obecné povahy podle správního řádu. Územní plán je závazný pro pořízení a vydání regulačního plánu zastupitelstvem obce, pro rozhodování v území, zejména pro vydávání územních rozhodnutí. Poskytování prostředků z veřejných rozpočtů podle zvláštních právních předpisů na provedení změn v území nesmí být v rozporu s vydaným územním plánem. Územní plán hlavního města Prahy je závazný též pro územní plán vydaný pro vymezenou část

území hlavního města Prahy. Náležitosti obsahu územního plánu a obecné požadavky na využívání území stanoví prováděcí právní předpis. [12]

4.3 Úkoly územního plánování

Úkolem územního plánování je zejména:

- zjišťovat a posuzovat stav území, jeho přírodní, kulturní a civilizační hodnoty,
- stanovovat koncepci rozvoje území, včetně urbanistické koncepce s ohledem na hodnoty a podmínky území,
- prověřovat a posuzovat potřebu změn v území, veřejný zájem na jejich provedení, jejich přínosy, problémy, rizika s ohledem například na veřejné zdraví, životní prostředí, geologickou stavbu území, vliv na veřejnou infrastrukturu a na její hospodárné využívání,
- stanovovat urbanistické, architektonické a estetické požadavky na využívání a prostorové uspořádání území a na jeho změny, zejména na umístění, uspořádání a řešení staveb,
- stanovovat podmínky pro provedení změn v území, zejména pak pro umístění a uspořádání staveb s ohledem na stávající charakter a hodnoty území,
- stanovovat pořadí provádění změn v území,
- vytvářet v území podmínky pro snižování nebezpečí ekologických a přírodních katastrof a pro odstraňování jejich důsledků, a to přírodě blízkým způsobem,
- vytvářet v území podmínky pro odstraňování důsledků náhlých hospodářských změn,
- stanovovat podmínky pro obnovu a rozvoj sídelní struktury a pro kvalitní bydlení,
- prověřovat a vytvářet v území podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území,
- vytvářet v území podmínky pro zajištění civilní ochrany,
- určovat nutné asanační, rekonstrukční a rekultivační zásahy do území,
- vytvářet podmínky pro ochranu území podle zvláštních právních předpisů před negativními vlivy záměrů na území a navrhopvat kompenzační opatření, pokud zvláštní právní předpis nestanoví jinak,
- regulovat rozsah ploch pro využívání přírodních zdrojů,
- uplatňovat poznatky zejména z oborů architektury, urbanismu, územního plánování a ekologie a památkové péče.

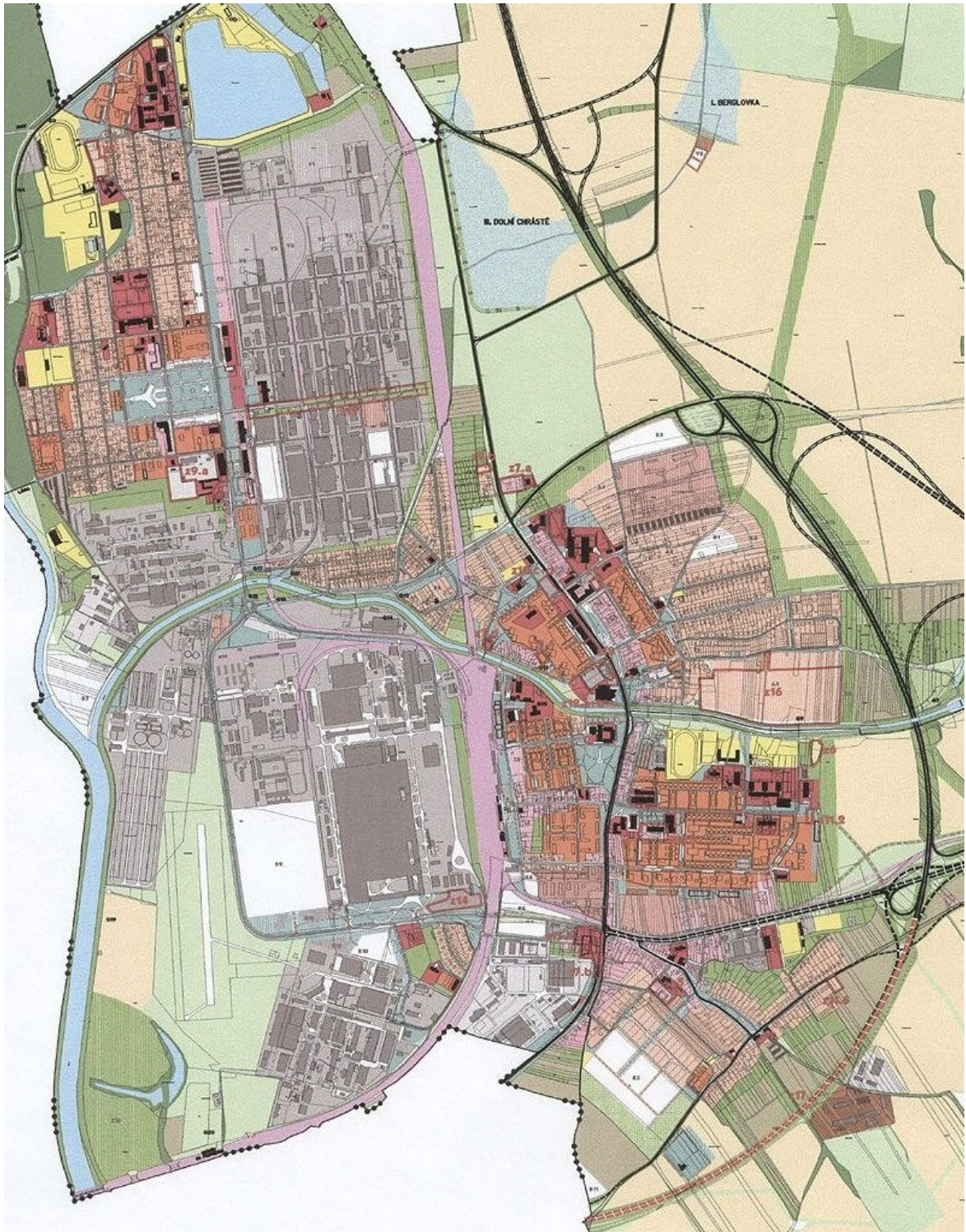
Úkolem územního plánování je také vyhodnocení vlivů politiky územního rozvoje, zásad územního rozvoje nebo územního plánu na vyvážený vztah územních podmínek pro příz-

nivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území (dále jen „vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území“); jeho součástí je posouzení vlivů na životní prostředí¹¹⁾ zpracované podle přílohy k tomuto zákonu a posouzení vlivu na evropsky významnou lokalitu nebo ptačí oblast, pokud orgán ochrany přírody svým stanoviskem takovýto vliv nevyloučil. [12]

4.4 Cíle územního plánování

Cílem územního plánování je vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích. Územní plánování zajišťuje předpoklady pro udržitelný rozvoj území soustavným a komplexním řešením účelného využití a prostorového uspořádání území s cílem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území. Orgány územního plánování postupem podle tohoto zákona koordinují veřejné i soukromé záměry změn v území, výstavbu a jiné činnosti ovlivňující rozvoj území a konkretizují ochranu veřejných zájmů vyplývajících ze zvláštních právních předpisů. Územní plánování ve veřejném zájmu chrání a rozvíjí přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Přitom chrání krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti. S ohledem na to určuje podmínky pro hospodárné využívání zastavěného území a zajišťuje ochranu nezastavěného území a nezastavitelných pozemků. Zastavitelné plochy se vymezují s ohledem na potenciál rozvoje území a míru využití zastavěného území. V nezastavěném území lze v souladu s jeho charakterem umísťovat stavby, zařízení, a jiná opatření pouze pro zemědělství, lesnictví, vodní hospodářství, těžbu nerostů, pro ochranu přírody a krajiny, pro veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu, pro snižování nebezpečí ekologických a přírodních katastrof a pro odstraňování jejich důsledků, a taková technická opatření a stavby, které zlepší podmínky jeho využití pro účely rekreace a cestovního ruchu, např. cyklistické stezky, hygienická zařízení, ekologická a informační centra. Na nezastavitelných pozemcích lze výjimečně umístit technickou infrastrukturu způsobem, který neznemožní jejich dosavadní užívání. [12]





















4.5 Mapa územního plánu Otrokovice

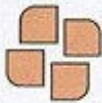


Obr. 3. Mapa územního plánu města Otrokovice (Severní orientace, měřítko 1:15 000). Zdroj [7]

Z1	Změna č. 1 - Kvítkovice: U ZPS
Z2.a	Změna č. 2 - Rozšíření areálu Naděje Otrokovice
Z2.b	Změna č. 2 - Obytná zástavba Wolkerova
Z3	Změna č. 3 - Neschválena (lokalita Trávníky)
Z4	Změna č. 4 - Protipovodňová ochrana na území města
Z5	Změna č. 5 - Dům s pečovatelskou službou na ul. Nivy
Z6	Změna č. 6 - Zahrádky u sídl. Trávníky
Z7.a	Změna č. 7 - Lokalita Arboretum
Z7.b	Změna č. 7 - Integrované bydlení v lokalitě U letiště
Z7.c	Změna č. 7 - Neschválena (lokalita Nad Hřištěm)
Z7.d	Změna č. 7 - Prodejna automobilů v lokalitě Nábřežní
Z8	Změna č. 8 - Dosud neschválena (lokalita Rybník)
Z9.a	Změna č. 9 - Lokalita Za areálem ČSAD
Z9.b	Změna č. 9 - Lokalita ul. Komenského
Z10	Změna č. 10 - Lokalita: Mezicestí
Z11.1	Změna č. 11 - Lokalita Školní ulice č.p.1299 (Výměník)
Z11.2	Změna č. 11 - Lokalita Trávníky (Výměník)
Z11.3	Změna č. 11 - Lokalita nám. 3. května (Výměník)
Z11.4	Změna č. 11 - Lokalita Střed (Výměník)
Z11.5	Změna č. 11 - Lokalita ul. Jožky Jabůrkové (Výměník)
Z11.6	Změna č. 11 - Lokalita ulice Bartošova
Z12.a,b	Změna č. 12 - Dosud neschválena (lokalita U Delvity)
Z12.c,d	Změna č. 12 - Dosud neschválena (lokalita Pod Sokolovnou)
Z13	Změna č. 13 - Zrušení prostorové regulace (celé admin. území)
Z14	Změna č. 14 - Lokalita: parkoviště - Barum
Z15	Změna č. 15 - Lokalita křižovatka v Kvítkovicích (LIDL)
Z16	Změna č. 16 - Lokalita: Laziště
Z17	Změna č. 17 - Dosud neschválena (JV obchvat Otrokovice - změna trasy)
Z18	Změna č. 18 - Lokalita Veřejná zeleň Otrokovice - Střed
Z19	Změna č. 19 - Lokalita: Areál Toma a.s.
Z20	Změna č. 20 - Dosud neschválena (skládka odpadů Kvítkovice)
Z21.a	Změna č. 21 - Dosud neschválena (ulice Janáčkova)
Z21.b	Změna č. 21 - Dosud neschválena (Hlavní třída)

Obr. 4. Přehled změn územního plánu. Zdroj [7]

STAV	NÁVRH	
		HRANICE KATASTRÁLNÍHO ÚZEMÍ
		LOKALITY ŘEŠENÉ ZMĚNOU /DODATKEM K/ ÚPN SÚ
		SILNICE, MÍSTNÍ A ÚČELOVÉ KOMUNIKACE
		ŽELEZNICE
		PLOCHY TECHNICKÝCH ZAŘÍZENÍ
		VODNÍ PLOCHY A TOKY
		PLOCHY S OBYTNOU ZÁSTAVBOU RODINNÝCH DOMŮ
		PLOCHY S OBYTNOU ZÁSTAVBOU BYTOVÝCH DOMŮ
		PLOCHY S OBČANSKOU VYBAVENOSTÍ
		PLOCHY BYDLENÍ INTEGROVANÉ S OBČANSKÝM VYBAVENÍM
		PLOCHY VÝROBY INTEGROVANÉ S OBČANSKÝM VYBAVENÍM
		PLOCHY PRO SPORT, REKREACI A VOLNÝ ČAS
		PLOCHY DROBNÉ A NEZÁVADNÉ VÝROBY A SLUŽEB
		PLOCHY PRŮMYSLOVÉ A OSTATNÍ VÝROBY
		PLOCHY ZEMĚDĚLSKÉ VÝROBY A SLUŽEB
		LESNÍ POROSTY PLOCHA LESNÍ ŠKOLKY
		KRAJINNÁ, DOPROVODNÁ A ÚČELOVÁ ZELEŇ
		TRVALÉ TRÁVNÍ POROSTY
		VEŘEJNÁ ZELEŇ HŘBITOV
		VEŘEJNÁ ZELEŇ HŘBITOV
		LADA, DOČASNĚ NEVYUŽÍVANÉ ÚZEMÍ, NEKOSENÉ TTP

PROJEKTANT URBANISTA Ing. arch. Ludík VYPRACOVAL Ing. arch. Ludík	PROJEKTANT SPECIALISTA DIGITALIZACE Ing. arch. Ludík	 urbanistický ateliér zlín s.r.o. tř. T. Bati 399, 763 02 Zlín 4 IČO 469-73 753
POŘIZOVATEL: Město Otrokovice		
ÚZEMNÍ PLÁN MĚSTA OTROKOVICE Přehled změn ÚPD		Datum 31.01.2006 Formát 3xA4 Účel změna ÚPD Čís. zakázky 03/06
		Měr. 1:15.000 Čís. výkresu sch01
SCHÉMA HLAVNÍHO VÝKRESU		

Obr. 5. Legenda k mapě územního plánu. Zdroj[7]

II. PRAKTICKÁ ČÁST

5 ROZHOVOR

5.1 Teorie zvoleného typu rozhovoru

V mém případě jsem se rozhodla pro „**nestandardizovaný rozhovor**“.

Cíl rozhovoru je stanoven, okruhy informací, které jsou předmětem rozhovoru rovněž, často i základní okolnosti a podmínky za nichž má být rozhovor veden, avšak konkrétní volba otázek, jejich pořadí, výstavba rozhovoru i způsob záznamu jsou na rozhodnutí tazatele. Výhodou je možnost vytvoření úzkého kontaktu s respondentem, možnost sledovat myšlenkový postup respondenta, nerušit jej a tudíž lze dosáhnout získání i takových informací, které vypovídají o vnitřních stavech a hlubokých přesvědčeních dotazovaného. Nevýhodou je ovšem velmi obtížné zaznamenávání a ještě těžší zpracovávání výsledků rozhovorů, zvláště pokud jde o získání srovnatelných poznatků z jednotlivých rozhovorů a zpracování komplexního pohledu na šetřenou problematiku ze všech realizovaných rozhovorů. Požadavky na tazatele jsou vysoké. Nestandardizované rozhovory jsou vhodnější pro zkoumání složitých, hluboce strukturovaných jevů, spíše kvalitativního charakteru. Typickým je např. zkoumání motivace. [3]

5.2 Vlastní rozhovor

1. Paní magistro, mohla byste přiblížit proces vzniku a realizace územního plánu?

Jistě, územní plán se pořizuje a vydává pro celé území obce, formou opatření obecné povahy podle správního řádu. Územní plán je závazný pro pořízení a vydání regulačního plánu zastupitelstvem obce, pro rozhodování v území, zejména pro vydávání územních rozhodnutí. Prakticky se jedná o dlouhé konzultace a připomínkování všech zúčastněných subjektů a není snadné nalézt konečné řešení. Výsledná podoba je potom zohledněním všech názorů a nemusí být ideální, je vždy kompromisní.

2. Předpokládám správně, že při jednáních se musíte držet i zákonů týkajících se problematiky nebo nařízení či vyhlášek?

Ano, při všech jednáních musím všechna tato pravidla zohlednit. Především vycházím ze zákona č. 183/2006 Sb., ze dne 14. března 2006 o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ale i dalších, dále jsou potřeba k ruce dokumenty typu „Územní plán“

města Otrokovic a jiné. Do procesu také vstupují i novely jiných zákonů a neustále se aktualizující vyhlášky města. Celý proces územního plánování se tak stává velmi živým organismem. Také to vyžaduje neustálé studium při slušných materiálu či pokynů. Je to náročné na čas, ale nezbytné.

3. Z čeho vychází proces územního plánování města Otrokovice?

Existuje územní plán pro vyšší celky, na státní a krajské úrovni a z těchto systémů se odvozuje náš územní plán, samozřejmě se do něj zanáší požadavky, které vzniknou na úrovních nižších, obecních. Je nutné zabývat se plánem „Generel dopravy“ pro Zlínský kraj a jinými dokumenty. Také se pochopitelně vychází z běžné situace ve městě, z konkrétních požadavků vzniklých v reálném čase.

4. Otrokovice jsou také důležitou křižovatkou cest. Jak vypadá situace v oblasti silniční dopravy?

V tomto směru je rozvoj Otrokovic teprve na začátku. V nejbližší době dojde k dostavbě obchvatu města, z obou směrů, a následně začne výstavba pravobřežní komunikace. Slibujeme si hlavně ulehčení dopravy na městských komunikacích, v současné době je situace za hranicí únosnosti, došlo sice k mírnému zlepšení tím, že doprava směřující od Přerova do Zlína již nemusí projíždět městem, ale většina dopravy je stále tranzitní v severojižním směru. Práce však pokračují uspokojivým tempem.

5. A situace v železniční dopravě?

V plánech je již zanesená modernizace trati č. 331, spočívající zejména v jejím rozšíření o druhou kolej a následné elektrifikaci. Hlavní trať ve směru Přerov – Břeclav je již modernizována a její parametry splňují požadavky do ní vnesené. Drobnosti v podobě vleček, aj. se řeší průběžně.

6. Zajímám se také o rozšíření dnes tolik okrajových způsobů dopravy, jako je vodní doprava a letecká. Mohu očekávat nějaký vývoj na „vodě“?

Uvědomte si, že stále existuje projekt evropského kanálu Dunaj – Odra – Labe, který rozhodně není zapomenutý, naopak, v současnosti se pracuje na její projektové přípravě. Rozhodující je spolupráce se státy, kterých se tento projekt dotýká, především jižní část projektu (Dunaj – Odra) v úseku od Dunaje až po Kroměříž je velmi reálný, z rakouské strany se

připravuje jeho realizace. Tento úsek je také nejjednodušší, a to i díky Baťově kanálu, jež projekt podpoří a urychlí. V Otrokovicích je pak počítáno s přístavním terminálem v oblasti průmyslové zóny pro osobní i nákladní dopravu. Tím by se význam města, jakožto křižovatky cest, ještě více posílil.

7. A pokud se týká letecké dopravy?

Tady není situace zřejmá. Přímo v Otrokovicích se nachází letiště (mezinárodní neveřejné), ale je v rukou soukromého vlastníka. Pokud by se s ním podařilo dohodnout potřebné podmínky, je možná cesta k jeho rozšíření a přebudování na letiště veřejné. Jistě, investice na takové úrovni by byla značná, nejspíš by se neobešla bez podpory kraje (státu), ale zase bychom docílili jistému osvobození se na letištích v Brně či Ostravě a další možnosti rozvoje regionu.

8. Jak jsou na tom Otrokovice z hlediska územního plánování v oblasti energetiky?

Situaci na tomto poli značně vyřešily povodně z roku 1997. Po této události docházelo a dochází k modernizaci všech inženýrských sítí. V Otrokovicích je v současné době vybudována zásobovací rozvodná síť s předpokládaným dobudováním inženýrských sítí do výhledových stavebních lokalit. Pro zlepšení tlakových a kapacitních poměrů se předpokládá částečné zesílení stávajících zásobovacích řádů. Pro vlastní zásobování stávajících odběratelů jsou vytvořeny podmínky pro míchání vody ze všech jednotlivých zdrojů. Zásobování zemním plynem je z vysokotlakového plynovodu Rohatec – Veselí nad Moravou – Otrokovice, který je směrem na Tlumačov – Hulín – Kojetín propojen s podzemními zásobníky celostátní plynárenské soustavy. V Otrokovicích je téměř 98 % domácností napojeno na plyn. Z hlediska kapacitního je stávající plynovodní přívod dostačující pro pokrytí rozvoje aglomerace i po roce 2015. Výrobu elektřiny a tepla zajišťuje společnost Teplárna Otrokovice, a.s., dodávky jsou bezproblémové. Byla provedena kompletní rekonstrukce pro centralizovanou dodávku tepla a přeměny této soustavy z původní parní na novou horkovodní. V současnosti dochází k postupné modernizaci elektrické sítě formou výměny nadzemního vedení za kabely. Město se na této akci finančně nepodílí. Elektrická rozvodná síť, po plánované rekonstrukci a modernizaci, bude kapacitně zcela vyhovující.

Děkuji za rozhovor

Rozhovor autorizovala Mgr. Anna Liberová, MÚ Otrokovice – referent, územní plánování.

6 DOTAZNÍK

6.1 Teorie zvoleného typu dotazníku

Pro svou práci jsem zvolila dotazník typu „rozdávaná anketa“. Použila jsem „alternativní“ formulaci otázek s možností výběru odpovědí ano – ne – nevím.

Jde o dotazník, který má obvykle méně otázek (v závislosti na předmětu výzkumu; doporučuje se, aby počet otázek celkem nepřevýšil počet patnáct s tím, že počet znaků, tedy kódovatelných položek, nebyl vyšší než padesát) a je zaměřen vysloveně na rámcové seznámení se stavem zkoumaného jevu či procesu ve společnosti nebo její části. Při rozdávané anketě jde o přímé rozdávání anketních lístků vymezeným skupinám dotazovaných s tím, že se po vyplnění tyto lístky rovnou sbírají. Tento způsob je využíván i u složitějších témat výzkumu. Umožňuje totiž případnou radu tazatelem (rozdávajícím anketní lístky) dotazovaným při vyplňování složitějších otázek. [3]

6.2 Zadání dotazníku

Pro vlastní dotazník definuji zadání dle následující tabulky (Tab. 1).

Tab. 1. Zadání dotazníku. Zdroj [Vlastní]

Téma	Rozvoj Otrokovic
Počet respondentů	40
Počet otázek	11
Možné odpovědi	Ano; Ne; Nevím

Dále jsou uvedeny očíslované otázky:

1. Myslíte, že již dostavěná část obchvatu města řeší alespoň částečně špatnou dopravní situaci Otrokovic?
2. Domníváte se, že zastupitelé se dostatečně starají o blaho občanů a rozvoj města?
3. Myslíte, že je ve městě dostatečné kulturní vyžití?
4. Bylo by vhodné postavit další koupaliště v oblasti Trávníků?

5. Jsou protipovodňová opatření dostatečná i přesto, že nedošlo ke slíbenému vyčištění a vybagrování koryta řeky Moravy?
6. Nachází se ve městě dostatek zeleně a travnatých ploch?
7. Mělo by se vybudovat chybějící obchodní centrum v oblasti Štěrkovišť?
8. Souhlasíte s výstavbou bytů na místě zahrádkářské kolonie?
9. Jste pro dotažení trolejbusových linek až na Štěrkovišť?
10. Měl by magistrát Otrokovic, po vzoru větších měst, zřídit rovněž bezplatný internet?
11. Bylo by vhodné řešit situaci bezdomovců na vlakovém nádraží v Otrokovicích?

6.3 Vyhodnocení odpovědí respondentů

Odpovědi respondentů jsou uvedeny v tabulce (Tab. 2):

Tab.2. Vyhodnocení odpovědí respondentů. Zdroj [Vlastní].

Otázka	Odpovědi		
	Ano	Ne	Nevím
1.	15	10	15
2.	19	11	10
3.	25	8	7
4.	8	21	11
5.	18	4	18
6.	17	17	6
7.	22	6	12
8.	6	19	15
9.	32	5	3
10.	13	11	16
11.	26	3	11

Z tabulky vyhodnocení odpovědí respondentů (Tab. 2) jasně vyplývá, že vybraný vzorek respondentů odpovídá rozhodně (kladně nebo záporně) na otázky obecného charakteru.

(Jsou to otázky týkající se problematiky zeleně, vandalství, požitků, apod.) Pokud má respondent odpovědět na otázku odborného zaměření, není schopen zpravidla situaci posoudit a odpoví převážně „nevím“.

Při vyhodnocování výsledků je zřejmá obecná nechuť respondentů odpovídat, z různých důvodů. Je patrný nezájem o život ve vlastním městě a sklon k „hospodské“ kritice bez konstruktivního názoru. Respondenti byli především středního věku a patřili ke střední nebo nižší společenské vrstvě. Několik z nich bylo v odpovídání lehce ovlivněno alkoholem nebo návykovými látkami.

Pro bližší rozbor odpovědí jsem si vybrala otázky 3, 9, 11:

3. Myslíte, že je ve městě dostatečné kulturní vyžití?

Z odpovědí vyplývá, že převážná část respondentů jsou spokojeni se situací kulturního vyžití ve městě. Otázka sice přesně nedefinuje, co si pod kulturním vyžitím má respondent představovat, ale to hodnotu odpovědi nesnižuje. Ve městě se nachází jednak „Otrokovická beseda“ a „Společenský dům“, kde jsou různé akce pořádány, také převážně v letním období jsou různé kulturní akce pod širým nebem v oblasti „Štěrковиště“. Dobré podmínky ke kulturnímu vyžití jsou dány i snadnou dostupností krajského města Zlína, čímž se nabídky značně rozšiřují (kina, divadlo, krytý bazén a zimní stadion). Tuto situaci umocňuje i snadná dostupnost dalších významných bodů, např. dalšího krajského města Olomouce železnicí, případně i hlavního města Rakouska Vídně (1,5 hodiny vlakem EC).

9. Jste pro dotažení trolejbusových linek až na Štěrковиště?

Respondenti jsou si rozhodně vědomi větší odlehlosti městské části „Baťov“ a nutnosti protažení pravidelných trolejbusových linek až do této oblasti, které jinak končí v prostoru vlakového nádraží. (Pokrytí autobusy je nedostatečné, v některých časových úsecích dne kapacitně, v jiných obdobích zase intervalově.) Pěší dostupnost je náročná vzhledem ke vzdálenosti a vynaloženého času, dostupnost cyklistická není většinová. Tato otázka je diskutována již několik let, ale vzhledem k tomu, že doprava zajišťující přepravu osob ve městě neposkytuje ryze otrokovická společnost (vliv Otrokovice v Dopravní společnosti Zlín – Otrokovice je minoritní) a náklady na trolejbusový kilometr jsou značně větší, než na autobusový, se v nejbližší době asi nedočkáme, což je škoda, trolejbusy jsou rozhodně tišší dopravou a lokálně i ekologickou. Kladem této úpravy by byla možnost dalšího

rozvoje v oblasti „Baťov“, případně i lepší přístup přilehlých obcí k MHD ve městě, za předpokladu vybudování místního parkoviště P+R.

11. Bylo by vhodné řešit situaci bezdomovců na vlakovém nádraží v Otrokovicích?

Respondenti si uvědomují špatnou situaci na vlakové nádraží ve městě. Nádraží je po rekonstrukci, je hezké a upravené, ale zmíněný nešvar zůstal. Nádraží je bohužel volně přístupné bezdomovcům a jiným „živlům“ a cestující se zakoupenou jízdenkou jsou vystaveni obtěžování z jejich strany, ať už přímým ve formě žebrání, apod. nebo nepřímým ve formě nesnesitelného zápachu, odpuzujícím vzhledem a špínou. Tento problém je celospolečenský, ale rozhodně řešitelný. (V menších obcích se tito lidé nevyskytují. Proč asi?) Jednoduché řešení, zavedené třeba v krajském městě Olomouc, spočívá nejen v povolení vstupu cestujících do prostoru nádraží pouze s platnou jízdenkou, ale především v důsledných a velmi častých kontrol tohoto stavu zaměstnanci ČD a Policíí ČR. V našem městě by podobný přístup byl aplikovatelný, ale špatný stav je zjevně způsobený politickou nechutí tento palčivý problém řešit.

7 SWOT ANALÝZA

7.1 Výběr písemné varianty

Při formálním způsobu písemné podoby SWOT analýzy lze postupovat třemi známými způsoby. Je možné analýzu rozdělit na jednotlivé SWOT prvky (silné stránky, slabé stránky, příležitosti, hrozby) a k nim připisovat zkoumané objekty (oblasti, vlastnosti, skutečnosti) nebo je přípustné na jednotlivé objekty aplikovat jednotlivé SWOT prvky, pokud má být analýza rozsáhlá a vyčerpávající; pro mou práci jsem zvolila třetí variantu SWOT analýzy pro celé Otrokovice, která popisuje pouze jednotlivé SWOT prvky bez podrobného upřesnění zkoumaných objektů.

7.2 Silné stránky

- relativně vysoká vzdělanostní struktura obyvatelstva
- nízká míra úmrtnosti
- vysoká míra ekonomické aktivity obyvatel
- stabilita domácností – relativně vysoký podíl úplných rodin
- kvalitní technické vybavení bytů (úplná elektrifikace a plynofikace)
- dobře rozvinutá infrastruktura, dostatek vodních zdrojů v oblastech s růstovými dispozicemi včetně vod podzemních
- dobrý technický stav elektrické rozvodné sítě a zařízení
- dostatečná kapacita plynovodních sítí a regulačních stanic
- dostatečná kapacita i vyhovující kvalita zdrojů pitné vody
- modernizovaná městská tepelná soustava
- dostatek zařízení sociální péče (penzion, domov důchodců aj.)
- existence polikliniky a dostatečně strukturovaná nabídka privátní lékařské praxe
- kvalitní a bohatě strukturovaná nabídka předškolního, základního a středního školství
- nabídka kulturních a kulturně vzdělávacích akcí ve městě a okolí
- dobré hospodaření města
- fungující systém sociálních služeb
- integrovaný výstražný a vyrozumívací systém
- správní funkce obce s rozšířenou působností
- výhodná dopravní poloha města

- dobrá tranzitní poloha a dopravní dostupnost, lze využít všech druhů dopravy
- poloha města na křižovatce významných silničních a železničních tras
- kvalitní služby MHD
- dlouhodobě nižší míra nezaměstnanosti než je krajský i celorepublikový průměr
- aglomerační výhody vyplývající z blízkosti Zlína snižují míru nezaměstnanosti
- dostupná a kvalifikovaná pracovní síla
- Otrokovice představují významné průmyslové centrum Zlínského kraje
- v hospodářské základně města dominuje průmysl s tradičními obory
- existence prosperujících podniků malé a střední velikosti s perspektivou dalšího rozvoje
- reálně zpracovaný územní plán, který je důsledně dodržován
- dobrý vzhled města (výstavba, zeleň, čistota)
- odborná úroveň kulturních institucí a zařízení ve městě

7.3 Slabé stránky

- demografický pokles populace
- nedostatečná nabídka bydlení pro nebydlící
- technický stav části bytového fondu – zejména ve vlastnictví města
- nedostatečná nabídka připravených ploch pro bytovou výstavbu
- nevyhovující parametry veřejného osvětlení v některých částech města
- neuspokojivý stavebně technický stav některých školských zařízení
- chybí širší nabídka celoživotního vzdělávání
- nárůst tranzitní dopravy
- neprovázanost systémů autobusové a železniční dopravy
- nedostatek parkovacích ploch na sídlištích
- nižší nabídka volných pracovních míst ve srovnání s celorepublikovým průměrem
- nárůst podílu absolventů škol a mladých lidí na celkovém počtu nezaměstnaných
- podprůměrná měsíční mzda
- úpadek některých významných průmyslových podniků v regionu
- katastrální hranice omezují možnosti územního rozvoje města
- malá orientace obyvatelstva na získání nových dovedností
- sestupná tendence v ekonomickém postavení tradičního průmyslu
- oborové zaměření učňovského školství nekopíruje regionální poptávku na trhu práce
- přetrvávající hrozba povodní

- nedostatek zeleně na některých sídlištích
- úbytek ploch veřejné zeleně ve prospěch staveb a parkovacích ploch
- převaha skládkování nad jinými způsoby likvidace odpadů
- malý ekonomický výnos pořádaných kulturně sportovních akcí
- nedostatečná vybavenost volně přístupných ploch na sídlištích pro neorganizovaný sport
- nedostatečná úroveň služeb a zařízení v cestovním ruchu

7.4 Příležitosti

- regenerace obytných sídlišť a rozvoj ploch zeleně ve městě
- funkční trh s byty
- využití a posílení nadprůměrné atraktivity bydlení ve městě
- deregulace nájemného
- územní a technická příprava nových lokalit pro rozvoj bydlení
- atrakce absolventů škol a mladých rodin prostřednictvím nabídky bydlení
- rekonstrukce a regenerace stávajícího bytového fondu
- nabídka nových ploch pro výstavbu
- zanedbávání údržby domů
- nekoncepční privatizace městských bytů
- údržba a modernizace stávající technické infrastruktury
- rekonstrukce veřejných prostranství učiní město atraktivnějším pro obyvatele
- přeměna a využití stávajících průmyslových areálů
- dostatek připravených rozvojových ploch
- rozvoj partnerství soukromého, neziskového a veřejného sektoru
- podpora programu celoživotního vzdělávání ve všech typech vzdělávacích zařízení
- kooperace se Zlínem místo rivality
- podpora rekonstrukce a výstavby hlavních dopravních tepen v rozvojových projektech
- posilování dopravního významu dopravních tras – výstavba rychlostní komunikace R55
- redukce dopravy v centru města díky dostavbě rychlostní komunikace R55 a obchvatu města na I/55
- redukce dopravního zatížení centra města urbanistickými metodami, např. vhodnější lokalizací parkovišť či omezováním vjezdu
- rozvoj místní a regionální sítě cyklostezek
- vyřešením hlavních dopravních problémů se výrazně zvýší kvalita života ve městě

- předpoklady pro vytvoření terminálu v prostoru před nádražím ČD, veřejné dopravy MHD a IDS
- posílení hlavních silničních tras, zejména napojení na existující nebo budované dálnice a rychlostní komunikace
- udržení kvalifikovaných pracovních sil a absolventů vysokých škol
- přilákat nové investory a vytvořit nová pracovní místa
- zvyšováním kvality nových pracovních příležitostí přiblížit výši mezd celorepublikovému průměru
- podmínky pro příliv přímých zahraničních investic
- zapojení do projektů podpory podnikání ze Strukturálních fondů Evropské unie
- zpracování a realizace koncepce cestovního ruchu ve městě
- prodloužení průměrné délky pobytu turistů v závislosti na rozvoji ubytovacích kapacit
- lépe využít kulturního potenciálu města, zejména v cestovním ruchu
- rozvoj forem celoživotního vzdělávání
- zajištění protipovodňové ochrany
- omezení hlučnosti v centru města

7.5 Ohrožení

- nevyužití, resp. neobsazení zainvestovaných rozvojových ploch
- růst nákladů na školství a sociální služby v důsledku některých demografických a migračních změn
- pasivita občanů při správě města
- růst sociálně problémových skupin a jejich nedostatečná integrace do společnosti
- absence legislativy o poskytování sociálních služeb a pomoci
- předpokládaný úbytek žáků zapříčiní nedostatečné využití školských budov a prodražení jejich provozu
- nevhodné oborové strukturování středního školství zvýší nezaměstnanost, případně způsobí odliv absolventů škol za prací mimo region
- nestabilita legislativního prostředí v ČR
- rivalita a spory mezi jednotlivými městy městského regionu
- přetrvávající dopravní zatížení centra
- snižování rozsahu a kvality služeb hromadné dopravy
- nárůst automobilové dopravy

- zánik zemědělské výroby
- hrozba hromadného propouštění i postupného snižování počtu zaměstnanců
- pokles zájmu silných investorů o podnikání ve městě
- nedostatek investičního kapitálu
- snižující se podíl ekonomicky aktivního obyvatelstva
- pokles kupní síly obyvatel
- konkurence supermarketů pro místní malé obchodníky a výrobce
- nedostatečná nabídka kvalitní zeleně v intravilánu a blízkém zázemí města
- v případě neostatečné podpory řešení protipovodňových opatření hrozí možnost opakování rozsáhlých škod a ztrát
- redukce rozlohy ploch veřejné zeleně
- další nárůst produkce komunálního odpadu
- neprofesionální řízení kulturních akcí a institucí zabrání jejich dalšímu rozvoji
- nedostatek financí na provoz a údržbu zapříčiní postupné chátrání sportovních objektů

8 ANALÝZA DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI

8.1 Teorie dopravní obslužnosti

Dopravní obslužností se rozumí zajištění dopravních potřeb občanů na území kraje nebo státu ve veřejném zájmu.

Veřejným zájmem v oblasti veřejné osobní dopravy se rozumí zájem státu na zajištění základních přepravních potřeb obyvatel. O uplatnění veřejného zájmu při zabezpečování dopravní obslužnosti rozhoduje příslušný orgán státní správy nebo samosprávy.

Základ dopravní obslužnosti ČR je dán zákonem č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě, který mimo jiné v § 12, odst. 3, stanoví: „Dopravní úřad, nebo jedná-li se o mezinárodní linkovou osobní dopravu, Ministerstvo dopravy a spojů licenci neudělí, jestliže přepravní potřeby v přepravním spojení, kde bude linka vedena, jsou uspokojivě zajištěny provozem jiné osobní dopravy, která je dotována státem nebo obcemi.“

Základní dopravní obslužnost území je doprava do škol, do úřadů, k soudům, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a do zaměstnání, včetně dopravy zpět. Rozsah podílu státu na jejím zajištění stanoví podle místních podmínek území příslušný dopravní úřad s přihlédnutím k zajištění základní dopravní obslužnosti veřejnou drážní osobní dopravou.

Rozhodováním o udělení licence jednotlivým dopravcům a schvalováním jízdních řádů dopravců se zabezpečuje základní dopravní obslužnost vzájemným propojením jednotlivých linek a spojů a jejich propojením s drážní dopravou. V případě, že se tímto způsobem nezabezpečí potřebná základní dopravní obslužnost, je dopravní úřad oprávněn použít ustanovení o závazcích veřejné služby.

Ostatní dopravní obslužností se rozumí zbývající dopravní potřeby území. Ostatní dopravní obslužnost, pokud není zajištěna v rámci rozhodování o licenci nebo při schvalování jízdních řádů, zabezpečuje obec nebo svazek obcí smlouvou o závazcích veřejné služby.

Základní dopravní obslužností území kraje je zajištění přiměřené dopravy po všechny dny v týdnu z důvodu veřejného zájmu, především do škol, do úřadů, k soudům, do zdravotnic-

kých zařízení poskytujících základní zdravotní péči a do zaměstnání, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale únosnému rozvoji tohoto územního obvodu.

Kraj odpovídá za zajištění vzájemného propojení jednotlivých linek a spojů a jejich propojení s veřejnou drážní osobní dopravou.

Je-li základní dopravní obslužnost územního obvodu kraje zajištěna veřejnou drážní osobní dopravou, nelze rozpočtové prostředky použít na financování jiného druhu souběžné veřejné osobní dopravy. Prováděcí právní předpis stanoví, co se rozumí provozováním souběžné veřejné osobní dopravy.

Obecní úřad předkládá kraji návrhy na zabezpečení dostupnosti služeb ve veřejné linkové dopravě a informuje kraj o místních přepravních podmínkách a o veřejném zájmu na přepravních potřebách obyvatel obce. [5]

8.2 Charakteristika současného stavu.

Analýza dopravní obslužnosti se musí posuzovat v souvislosti vyššího územního celku, než je úroveň města, neboť město nestojí samostatně, ale zapadá do celkového systému, přinejmenším kraje. (To ale nevylučuje zpracovat problematiku dopravní obslužnosti pro jednu konkrétní ulici.)

Dopravní dostupnost a dopravní prostupnost představují základní problém celého Zlínského kraje. Jejich rozvoj, limituje rozvoj kterékoliv oblasti v kraji obecně. Kraj disponuje nejřidší silniční sítí (hustota 0,526 km/km², to je 75 % průměru ČR), i nejřidší železniční sítí (hustota 0,089 km/km², to je 74 % průměru ČR) v rámci celé ČR, navíc v situaci, kdy v kraji neexistuje žádná dálniční síť, nebo síť rychlostních komunikací. Při vědomí toho, že ekonomika kraje je více než jinde v ČR závislá na dopravě, vzniká problém jehož řešení je pro nejbližší budoucnost kraje naprosto zásadní. Nasnadě jsou dopady na zhoršenou dopravní přístupnost a obslužnost měst a obcí a propojení na sídlo kraje. Letecká doprava je naprosto okrajová. Stejně okrajová je i vodní doprava. Je zaměřena na rozvoj turistiky, cestovního ruchu a služeb v povodí řeky Moravy a technické památky Baťův kanál.

Krajem prochází vysokorychlostní železniční koridor, chybí však propojení železniční sítě uvnitř regionu, zejména na východní trať celostátního významu jdoucí přes Valašsko do Slovenské republiky. Zlínský kraj (samozřejmě se týká i Otrokovic) má vypracovaný

„Generel dopravy“, s výhledem budování dopravní infrastruktury do roku 2030 a existuje rovněž jednotný krajský systém dopravní obslužnosti a veřejné podpory dopravcům zajišťujících linkovou, železniční a trolejbusovou dopravu. Chybí však jednotný, integrovaný dopravní systém. [6]

8.3 Doprava v Otrokovicích

Dopravní obslužnost v Otrokovicích je zabezpečena pomocí dvou směrů:

1. Hlavní směr

- silniční doprava
- železniční doprava

2. Útlumový směr

- letecká doprava
- vodní doprava

8.4 Silniční doprava

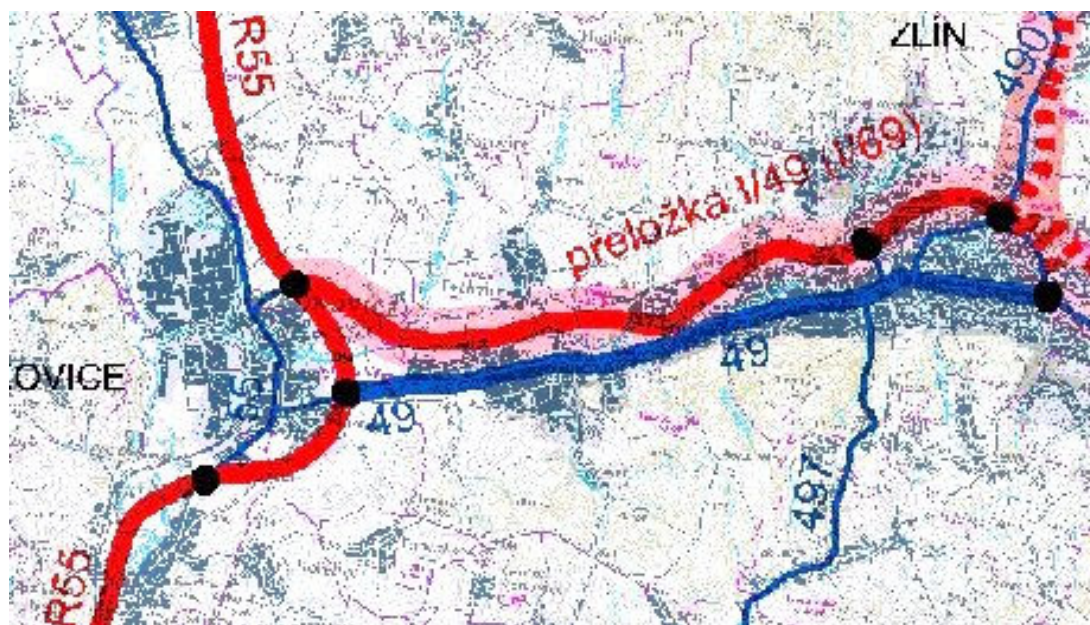
Silniční doprava je ovlivněna výstavbou či úpravou komunikací, která vychází z „Generelu dopravy Zlínského kraje“ a územního plánu Otrokovic. Do města je po silnici přístup ze všech světových směrů. Hlavními tahy od Přerova a Břeclavi po silnici I/55 (v budoucnu R55), od Zlína po silnici I/49 (v budoucnu také po její přeložce – pravobřežní komunikace), vedlejšími komunikacemi od Malenovic, Pohořelic a Kvasic (Obr. 6, Obr. 7).

Osobní hromadnou dopravu zajišťuje především Dopravní společnost Zlín – Otrokovice, Connex Morava, a. s., Housacar, s. r. o., ČSAD Vsetín, ČSAD Uherské Hradiště, ČSAD Hodonín a v malé míře jiní dopravci.

Zabezpečení osobní dopravy je na vysoké úrovni, městu ale chybí centrální přestupní terminál navazující na ostatní druhy dopravy, větší návaznost autobusové dopravy na železniční a jednotný jednoduchý systém odbavování cestujících.



Obr. 6. Stavba silnice R55 (Severní orientace, měřítko 1:100 000). Zdroj [11]



Obr. 7. Přeložka silnice I/49 (Severní orientace, měřítko 1:141 585). Zdroj [9]

8.5 Železniční doprava

Otrokovice jsou důležitým železničním uzlem evropského charakteru. Přes město vede vysokorychlostní koridor trati č. 330 s odbočkou trati č. 331 směrem na Zlín. Nádraží ČD je po rekonstrukci a odpovídá světovým parametrům s možností dalšího rozšíření. Město je po železnici výborně dostupné. Pravidelně zde staví vlaky vyšší kvality řady IC a EC, čímž se nemůže pochlubit ani krajské město Zlín. Pochopitelně, vzhledem k charakteru stanice jako křižovatky, zde staví všechny rychlíkové spoje a osobní vlaky. Průměrný interval jízdy vlaků do všech směrů není zpravidla větší než jedna hodina. Pokud se v budoucnu podaří dokončit trať č. 331 až do Valašské Polanky, získají Otrokovice (po propojení regionů Zlínska a Vsetínska směrem na Slovensko) ještě větší význam. Trať č. 331 má v Otrokovicích městský charakter se dvěma zastávkami. Možnosti obou tratí jsou dobře využity.

8.6 Letecká doprava

Na území Otrokovic se nachází letiště v těsné blízkosti firmy Moravan a.s. je provozováno pouze malé civilní letiště. Letiště bylo vybudováno v letech 1929 – 1930, sloužilo pro potřebu Baťových závodů. Letiště má statut mezinárodního neveřejného letiště. Nejedná se tedy o letiště využívané pro přepravu na vnitrostátních linkách. Letiště mohou využívat všechna letadla, vrtulníky i ultralehká letadla. Dnes má toto letiště pouze místní význam a slouží pro vlastní potřebu provozovatelů. Slouží také k provozování vyhlídkových letů rekreačního charakteru a pro kulturní aktivity obyvatel (např. Letecký cirkus). Úprava letiště na letiště většího významu je možné, je nutné vyřešit majetkové a provozní poměry. Bohužel tento záměr není podporován, investice směřují především do stávajícího letiště v Brně či v Ostravě.

8.7 Vodní doprava

Otrokovice jsou dostupné také vodní cestou po řece Moravě. V současné době je využíván vnitrozemský průplav Otrokovice – Rohatec (tzv. Baťův kanál), nikoli za účelem průmyslové dopravy, ale k turistickým účelům. Průplav leží nejen na území Zlínského kraje, ale i na území kraje Jihomoravského. Měří celkem 51,2 km. V současné době je přístupno a propojeno 43 km původní trasy Baťova kanálu a 17 km navazujících říčních kilometrů, mezi nimiž se propluje 13ti plavebními komorami. Říční úseky jsou široké 40 až 80 metrů

a kanálové úseky 6 až 12 metrů. Tato cesta má nezvykle velkou důležitost, neboť je součástí budoucí vodní cesty evropského formátu Dunaj – Odra – Labe. Přestože současný trend (jsou zřejmá politická rozhodnutí) je v provozování pouze turistické dopravy, nevím důvod, proč by Bařův kanál nešlo využívat i pro potřeby průmyslu a jiného obchodního využití, když pro tyto účely byl kanál vybudován. Ne všechno zboží je nutné dopravit na místo určení během dvou hodin! Cesta z Otrokovic do Rohatce a zpět se dá pohodlně zvládnout během jediného dne. Nyní rozvoj této cesty je brzděn především v průtazích kolem dobudování plavební komory v Bělově a tím protažení cesty až do Kroměříže a také dobudování plavební komory v Rohatci a tím protažení cesty do Hodonína (kupodivu Slovensko je na připojení Bařova kanálu do města Skalica již připraveno), což je nepochopitelné, neboť finanční náročnost je řádově jen v milionech. Přes všechny tyto těžkosti se v Otrokovicích počítá s přístavním terminálem.

9 MOŽNOSTI ROZVOJE

9.1 Rozvoj Otrokovic

Otrokovice zaujímají velmi výhodné místo na mapě, nachází se na křižovatce cest, město tak má tak dobrý předpoklad ke svému rozvoji. Navíc v poslední době dochází k modernizaci a zkvalitnění infrastruktury a investice se tak mohou lépe „dostat“ k cíli. Bohužel město doplácí na skutečnost, že se nachází v těsné blízkosti svého rivala a zároveň krajského města Zlína. Podobnou nevýhodou trpí i Hulín (Kroměříž), Staré Město (Uherské Hradiště) či Zábřeh (Šumperk). Je jasné, že Zlín bude mít v investicích přednost, jako krajské město s určitým počtem obyvatel, to mu zaručuje příslušný zákon. Do Otrokovice je to ovšem blíž a to doslova. (Zlín je dál od centra, po cestě, železnici, vodě, ...) Z tohoto faktu musí Otrokovice vycházet a využít jej. Jeho rozvoj odhaduji ve vybudování města jako logistického a dopravního centra. Průmyslová výroba je všeobecně na ústupu (možná dočasně), jinak by se města týkala i tato oblast, tak jako v minulosti, i když v současnosti jsou Otrokovice přece jen průmyslovým městem stále, i když v menším měřítku. Jde o to, správně rozvoj stanovit a nasměrovat. Velmi důmyslný a komplexní postup rozvoje Otrokovice i v evropském měřítku je popsán v literatuře [13], některé postupy jsou již překonané, ale většina z uvedených stále platí v plném rozsahu, možná i proto jsou opomíjeny. Rozvoj města bude probíhat na všech úrovních, ale není smyslem této práce obsáhnout všechny oblasti. Vybrala jsem si dopravu, především její minoritní směry, které jsou v současné době velmi opomíjeny.

9.2 Doprava

1. Silniční doprava je již ve fázi budování rozvojových záměrů, zde se jedná především o obchvat města a vybudování rychlostní komunikace R55, čímž bude město rychleji dosažitelné a zároveň nebude provozem obtěžováno tak, jako za současné situace.

2. Těžiště dopravy na železnici spočívá především na trase II. koridoru (trať č. 330), ten je již vybudován. Případné zdvojkolejnění trati č. 331 nepřinese závažnější změnu v dopravě, to nastane až po protažení této trati do Valašské Polanky, kdy dojde k propojení více regionů navzájem. Kdy to bude, není jisté, tento investiční záměr je neustále odkládán a zpochybňován.

3. Letecká doprava je na zanedbatelné úrovni, ačkoliv v minulosti tomu tak nebylo. Město ale jedná s vlastníkem letiště o dalším postupu v této oblasti. Po vyjasnění majetkových vztahů je potřeba nejdříve investovat do zkvalitnění a přebudování letištní plochy a také vybudování odbavovacího terminálu. Tato investice je značná, městu samotnému nedostupná, ovšem v případě jejího získání se město zbaví nejen závislosti na letištích v Brně, Ostravě a Kunovicích, ale hlavně se stane důležitým centrem letecké dopravy pro krajské město Zlín, což přinese nesporné výhody samotným Otrokovcům. Musí být ovšem cílem vybudovat letiště veřejné mezinárodní a tím přímo konkurovat nejen Brnu, ale i Vídni.

4. Otrokovice mají v zásobě velký trumf v podobě budoucího vodního propojení na evropské úrovni a sice mnohokrát zmiňovaný kanál Dunaj – Odra – Labe a tím také získání mezinárodní prestiže v oblastní lodní dopravy. Tato vodní cesta je navržena již dávno, ale její realizace se odkládá. Samozřejmě vystupují do popředí hlasy ekologů a zkušenosti z již dokončeného kanálu Rýn – Mohan – Dunaj. Stačí se podívat na mapu světa a zjistíme důležitost této v oblasti dopravy. V současnosti je veškerá výroba převáděna do Asie (Číny) a produkty dopravovány zpět do Evropy, a to především lodní kontejnerovou dopravou. Přestože se stavba projekčně připravuje od r. 1901, přesné vedení trasy není známo dosud. Nyní je tato stavba svými provozovateli prezentována zejména jako důležitý ekologický projekt. Kanál má kromě dopravního charakteru plnit i funkci závlahovou, krajinnotvornou, rekreační a protipovodňovou. Baťův kanál se stal jakousi předlohou pro tuto cestu a dokázal, že této vodní cesty lze využít. Této cestě je dnes zarytě přisuzován turistický účel a nic jiného, ale historie jasně ukazuje, že prvoplánově sloužila pro potřeby dopravní a vodohospodářské. V přepočtu na ceny roku 2005 by stál asi 15 miliard eur a doba výstavby se odhaduje na 25 až 30 let. Návrhů variant je na území ČR nejméně 20, brzké vybudování kanálu patří k dopravním prioritám Evropské unie. Částku na jeho realizaci chtějí získat až do výše 85 % z fondů EU. Kanál je jako naplánovaný projekt zahrnut do transevropské dopravní sítě. Celková délka je přes 449 km. Na trase průplavu na území ČR by podle současného projektu muselo být vybudováno minimálně 23 zdymadel, tři zvedací zařízení, jeden most a dva vodní tunely. Lodní doprava je v každém případě ekologičtější než silnice nebo železnice; v Německu, Francii a Anglii mají podobné průplavy vybudované už dávno; náš průplav naváže na již zmíněnou vodní cestu Rýn – Mohan – Dunaj, která funguje od roku 1992. Generel stavby pochází už z roku 1969. Cesta probíhá většinou přirozenými toky, nejde tedy o nějaká betonová koryta, vlastně jen o dobudování plavebních komor. Zatím se plánuje jen úsek Dunaj – Ostrava.

V Otrokovcích bude potřeba vybudovat plavební komoru, pravděpodobně u Bělovského jezu a také je počítáno s velkým přístavním terminálem, v kombinaci nákladní i osobní dopravy.



Obr. 8. Průplav D – O – L. (Severní orientace, měřítko neuvedeno). Zdroj [14]

10 KATALOG PROJEKTŮ

10.1 Hotel Atrium

V r. 2007 bude zahájena výstavba moderního multifunkčního objektu v originálním architektonickém designu v centru města Otrokovice. Dominujícím prvkem budovy bude vnitřní atrium, které vlastně vytvoří komunikační jádro objektu. Jeho hlavní součástí bude hotel s ubytovacími, stravovacími službami a kongresovými prostory s různou kapacitou. Ve snadno přístupném objektu bude možno bezpečně parkovat přímo ve spodním podlaží.



Obr. 9. EA Hotel Atrium (Orientace i měřítko neuvedeno). Zdroj [15]

V roce 2009 bude hotel uveden do provozu. Hotel bude klasifikován jako „first class“, čtyřhvězdičkový. Estetické vybavení s plným zastoupením hotelových, komunikačních technologií, klimatizací, veřejnými prostory. Pokoje budou realizovány s individuálním ovládním teplot a dobrými zvukově izolačními parametry. K dispozici bude 44 dvoulůžkových pokojů, pět apartmánů a jeden bezbariérový pokoj. Stravovací služby budou zajištěny v prvotřídním restaurantu, k němuž bude připojena letní terasa. Hosté mohou využít nabídky doplňkových služeb, aktivní regenerace ve fitness centru a relaxace ve wellness centru. Stavba je lokalizována u současného supermarketu Delvita, v místě, kde nyní stojí

výměníková stanice. Začátkem července dojde k přeložení sítí – celkem pět přeložení. Smlouvy na odkoupení pozemků jsou podepsány. Celkem tento investiční počin přinese Otrokovcům asi třicet pracovních míst. Dále tu bude přístupná restaurace s terasou. Připravuje se rovněž propojení hotelu Atrium s Delvitou horním velkým sálem, kde jsou obrovské prostory, které jsou nevyužité, ale jedná se o tak velký sál, že jeho využití je možné pouze při začlenění do většího komplexu. Spojovací prvek bude skleněný. V horní části hotelu bude 14 luxusních bytů k prodeji. Projekt hotelu byl vybrán proto, že takto účelová stavba zatím v Otrokovcích chybí. Moderní ubytování, byty k prodeji, reprezentativní vzhled budovy, který urbanisticky dotváří náměstí. Vybrán je architektonický prvek cihel, aby Baťovský duch funkcionalismu dotvářel genus loci. Otázka financování je zatím pořád ve vývoji. Jsou zde snahy o spolufinancování z evropských strukturálních fondů, šance na získání financí z EU zde je. Jedná se také o úvěru u bank, neboť financovat tak velký projekt není jednoduché. Banky sledují projektování a způsob zamýšlené realizace a rozhodují se o poskytnutí či neposkytnutí úvěru a jeho výši. Celková částka potřebná pro realizaci projektu není veřejně dostupná. [15]

Projekt tohoto hotelu jsem si vybrala pro jeho jedinečnost. Pochopitelně, podobných projektů už vzniklo mnoho, ale tento hotel bude v sobě (svým provedením) kloubit jak charakter původní Baťovy zástavby, tak se zároveň stane moderním prvkem v podobném duchu, jako se kdysi stal Společenský dům. Bude jej vhodně doplňovat, poskytne nadstandardní ubytování a zároveň nebude působit okázale.

10.2 Regenerace panelových sídlišť

Základní údaje akce:

- název obce – Otrokovice
- počet obyvatel v obci/bytů v obci – 19 377/7 364
- počet panel. sídlišť v obci/panel. bytů v obci – 3/4 683
- název sídliště – Střed I, II, III
- počet obyvatel v sídlišti/bytů v sídlišti – 2 900/1 995
- stáří sídliště – 70. léta
- poloha sídliště v obci – v blízkosti centra obce
- plocha sídliště celkem – 13,8 ha

Finanční náklady:

- investiční dotace ze státního rozpočtu – 6. 993 000,- Kč
- podíl obce k dotaci – 4. 072 000,- Kč
- celkové náklady akce – 11. 065 000,- Kč

Cílem regenerace je přeměna monofunkčních sídlišť ve víceúčelové celky s celkovým zlepšením obytného prostředí. Jedná se rovněž o rekonstrukci již stávajících sídlištních prvků, které překonaly svou životnost, o zkvalitnění technické a dopravní infrastruktury a o celkové zvýšení kvality denního života na sídlišti.

Veškeré navrhované úpravy se dají shrnout do tří oddílů:

- návrh nových příp. rekonstrukce stávajících komunikací, parkovišť, cyklistických stezek a chodníků
- rekonstrukce stávajících dětských a sportovních hřišť
- návrh a doplnění veřejné a účelové zeleně.

Úpravy (rekonstrukce nebo nová výstavba) realizované v rámci 1. etapy:

- Sídlíště Střed I: parkoviště a chodníky, cyklistická stezka, zeleň účelová pro odclonění komunikací a parkovišť, odpočívadla s pergolami, odpočívadlo s altánem a odpočívadlo s otevřeným ohništěm, dětská hřiště s pískovištěm a doplňky, sportovní hřiště s oplocením a doplňky.
- Sídlíště Střed II: parkoviště a chodníky, cyklistická stezka, zeleň účelová pro odclonění komunikací a parkovišť, zeleň veřejná – parková úprava a nový park.
- Sídlíště Střed III: parkoviště, komunikace a chodníky, cyklistická stezka, zeleň účelová v rámci protipovodňových úprav, zeleň účelová pro odclonění parkovišť, odpočívadla s pergolami, dětská hřiště s pískovišti a doplňky. **[16]**

Tento projekt jsem si vybrala jako protipól k výše popsanému projektu hotelu Atrium. Bydlení v panelových domech je v Otrokovicích rozšířené, domy se stavěly v době, kdy se upřednostňovala kvantita a dořešení projektů se odsouvalo. Současná regenerace se zaměřuje na dobudování okolí domů včetně občanského vybavení. Projekt jsem si vybrala pro ušlechtilý úmysl vytvořit z šedých „panelákových“ sídlišť kvalitní a hezké bydlení i pro běžné, méně movité obyvatele Otrokovic. Některé části projektu již finišují, změna k lepšímu je místy hodně znát, alespoň přinejmenším v podobě domů utopených v zeleni a vybudovanými dětskými hřišti, v další fázi pak v podobě rekonstrukcí samotných domů.

10.3 Vlastní projekt

V této kapitole bych si dovolila nastínit vlastní projekt, byť se bude jednat pouze o mírné rozvinutí myšlenky, případná realizace by byla náročná. Jsem sama studentkou, proto bych se chopila příležitosti založit v Otrokovicích vysokou školu, zpočátku s jednou fakultou, navrhuji zaměření na letadlovou techniku, společně s leteckou školou.

Otrokovice mají tradici v oblasti výroby letadel, být letecký konstruktér je stále vysoce prestižní povolání. (A po dopravních pilotech je hlad u všech světových leteckých společností.) Není třeba se ohlížet na skutečnost, že vysoká škola už je v sousedním Zlíně (má jiné zaměření), navíc Otrokovice jsou dopravně dostupnější.

Domnívám se, že přetvořit Otrokovice z dělnického předměstí Zlína na akademické město je dobrá myšlenka, město by se tak dostalo na vyšší úroveň, také by vznikly další pracovní příležitosti, trh práce by se rozšířil.

Protože by se jednalo o státní veřejnou vysokou školu, financování by leželo na bedrech státu. Podnik Moravan Aviation s.r.o by mohl celý projekt také částečně podpořit, především finančně, případně prostorově. V současnosti sice má existenční potíže, ale tomu nepřikládám význam; vždyť i jiné podniky dokázaly (Tatra Kopřivnice), že se lze vymanit i z větších problémů. Zároveň by došlo celkově k vytvoření konkurenčního prostředí (a spolupráci) pro nedaleký Let Kunovice.

Jsem si vědoma odvážností tohoto projektu, ale člověk si nemá dávat malé cíle.

ZÁVĚR

Město Otrokovice má výhodnou zeměpisnou polohu na rozhraní tří regionů, především pak leží v úrodném kraji Hané a Slovácka. Strategická poloha města je zřejmá, leží na křižovatce cest. Otrokovice jsou dobře dostupné po silnici, železnici, omezeně (zatím) po vodě i ze vzduchu. Výhodná poloha města je dána i velmi snadnou dostupností krajského města Zlína, se kterým se postupně stává uceleným souměstím. Otrokovice jsou průmyslovým městem, a to i přes pokles poptávky v této oblasti. Ačkoliv mají dobré podmínky také pro zemědělskou činnost, jsou omezeny celkovou výměrou půdy určené k obdělávání. Jsou také dopravním a logistickým centrem. Mají dobrou bytovou politiku a občanskou vybavenost, spokojené obyvatele města. Město je dobře zajištěno dodávkami energií a pitné vody, hrozba spočívá jen v případných důsledků povodní, selže-li protipovodňový systém.

Jsem přesvědčena, že vývoj města bude směřovat k budování dalších průmyslových příležitostí a také rozvoji dopravních a logistických oblastí, předpoklady pro tento vývoj je zřejmý. V průmyslových a logistických centrech vzniknou mnoho dalších pracovních příležitostí. Také si myslím, že by se měl rozvoj soustředit i na výchovu inteligence (především technické) a nepřenechávat tuto iniciativu pouze sousednímu Zlínu, předpoklady jsou a přičtou-li se možnosti dopravní dostupnosti, není špatným nápadem zřídit vysokou školu s technickým zaměřením (navrhuji zaměření na letadlovou techniku a k tomu samostatnou leteckou školu), případně založit odloučenou fakultu některé blízké techniky. V oblasti kulturního rozvoje bych nejvíce zdůraznila vznik dalších zařízení pro neorganizovaný sport, především cykloturistiky, pro kterou má město výhodnou polohu a územní profil. V budoucnosti nastane velký rozvoj letecké a vodní dopravy, po rozhodnutí záměrů vyšších orgánů územního plánování a po vyjasnění vlastnických vztahů v jednotlivých případech.

Je zřejmé, že většina rozvojových a investičních záměrů je natolik rozsáhlých, že financování pouze z městských zdrojů je nemožné. Tady vidím úlohu pro ekonomy-manažery, kteří budou schopni vyjednat podmínky pro získání potřebných prostředků, a to nejen na státní úrovni, ale především evropské. Jistě, podmínky se stále mění a koncepce rozvoje se vyvíjí v republikovém i nadnárodním měřítku, ale je potřeba sledovat tento vývoj a být připraven reagovat.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

- [1] WOKOUN, René a kol.: *Úvod do regionálních věd a veřejné správy*. Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o. – 1. vydání: Plzeň, 2004. 447 s. ISBN 80-86473-80-5
- [2] Městský úřad Otrokovice. *Historie* [online]. [cit. 2007-04-15]. Dostupné z URL <http://www.muotrokovice.cz/newwebotr/historie/h_hist.aspx>
- [3] PRUDKÝ, Libor: *Sociologie a marketing* [online]. [cit. 2007-04-15]. Dostupné z URL : <<http://www.multiweb.cz/kruh1/socio.doc>>
- [4] KOTÍKOVÁ, Halina; ZLÁMAL, Jaroslav: *Základy marketingu*, Univerzita Palackého v Olomouci – 1. vydání, Olomouc, 2006. 78 s. ISBN 80-244-1489-9
- [5] Zákon č. 111/1994 Sb., ze dne 26. dubna 1994 o silniční dopravě
- [6] SMYKAL, Josef: *Volební program ČSSD* [online]. [cit. 2007-04-15]. Dostupné z URL <http://www.josefsmykal.cz/volby_zl.doc>
- [7] Městský úřad Otrokovice. *Územní plánování* [online]. [cit. 2007-04-15]. Dostupné z URL <<http://www.muotrokovice.cz/newwebotr/uzemniPlan/seznamUP.aspx>>
- [8] Kohoutek – Otrokovice.info. Mapa města [online]. [2007-04-15]. Dostupné z URL <<http://www.otrokovice.info/mapa.php3?sekce=info>>
- [9] Mapy – Zlínský kraj. *Generel dopravy kraje* [online]. [2007-04-15]. Dostupné z URL <<http://mapy.kr-zlinsky.cz/tms/projekty/doprava/index.php>>
- [10] Amapy. *Základní mapa Otrokovic* [online]. [cit. 2007-04-16]. Dostupné z URL <<http://mapy.atlas.cz/#x=3684759@y=5455767@cs=2@sidx=5@app=0>>
- [11] Mapy – české dálnice. *Rychlostní silnice R55* [online]. [cit. 2007-04-16]. Dostupné z URL <<http://www.ceskedalnice.cz/mapy1/r55m6.htm>>
- [12] Zákon č. 183/2006 Sb., ze dne 14. března 2006 o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon)
- [13] BAŤA, Jan Antonín: *Budujme stát pro 40 milionů lidí*. II. Rozšířené vydání. Nakladatelství „Tisk“. Zlín, 1938. 186 s.
- [14] Sdružení Dunaj – Odra – Labe. *Mapa průplavu* [online]. [cit. 2007-05-09]. Dostupné z URL <<http://www.tinavienna.at/donauoderelbe>>

- [15] EuroAgentur. *EA Hotel Atrium ***** [online]. [cit. 2007-05-09]. Dostupné z URL <<http://www.euroagentur.cz/hotely/ea-hotel-atrium>>
- [16] ÚÚR: *Regenerace panelových sídlišť* [online]. [cit. 2007-04-15]. Dostupné z URL <http://www.uur.cz/images/uzemnirozvoj/regeneracesidel/regpanelsidl/katalog_2002/02_priklady.pdf>

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

ČD	České dráhy
ČR	Česká republika
ČSAD	Česká státní automobilová doprava
D – O – L	Průplav Dunaj – Odra – Labe
EC	Vlak typu EuroCity
EU	Evropská unie
IC	Vlak typu InterCity
IDS	Integrovaný dopravní systém
město	město Otrokovice
P + R	Parkoviště typu park & ride
ÚÚR	Ústav územního rozvoje

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obr. 1. Lokalizace města Otrokovic na mapce města a okolí. (str. 11)

Obr. 2. SWOT tabulka. (str. 15)

Obr. 3. Mapa územního plánu města Otrokovice. (str. 26)

Obr. 4. Přehled změn územního plánu. (str. 27)

Obr. 5. Legenda k mapě územního plánu. (str. 28)

Obr. 6. Stavba silnice R55. (str. 45)

Obr. 7. Přeložka silnice I/49. (str. 45)

Obr. 8. Průplav D – O – L. (str. 50)

Obr. 9. EA Hotel Atrium. (str. 51)

SEZNAM TABULEK

Tab. 1. Zadání dotazníku. (str. 33)

Tab.2. Vyhodnocení odpovědí respondentů. (str. 34)

SEZNAM PŘÍLOH

PI Rozpočet města Otrokovice

PŘÍLOHA P I: ROZPOČET MĚSTA OTROKOVICE – ROK 2007

Položky	Rozpočet
Daňové příjmy – tř.1	181 680
Nedaňové příjmy – tř.2	18 546
Kapitálové příjmy – tř.3	125 538
Přijaté dotace – tř.4	84 800
CELKEM – PŘÍJMY	410 564
<i>Financování</i>	<i>71 626</i>
Zemědělství, průmysl, vodní hospodářství	16 101
Doprava	61 000
Vzdělání, věda, školství	32 462
Kult., církev, sděl. prost., zdravotnictví	37 777
Tělovýchova a zájmová činnost	19 141
Bydlení, komun.sloužby, územní rozvoj	41 039
Ochrana životního prostředí	22 766
Dávky a podpory, soc. péče, polit. zaměstnanosti	145 893
Městská policie, PO, CO, IZS	17 773
Státní správa, samospráva. , veřejné služby	84 238
Finanční operace a ostatní činnosti	4 000
CELKEM – VÝDAJE	482 190

Příjmy



■ Daňové příjmy - tř. 1	■ Nedaňové příjmy - tř. 2	□ Kapitálové příjmy - tř. 3
□ Přijaté dotace - tř. 4	■ * Financování	

Výdaje



■ Zemědělství, průmysl, vodní hosp.	■ Doprava
□ Vzdělání, věda, školství	□ Kult., církve, sděl. prost., zdravotnictví
■ Tělovýchova a zájmová činnost	■ Bydlení, komun. služby, územní rozvoj
■ Ochrana životního prostředí	□ Dávky a podpory, soc. péče, polit. zam.
■ Městská policie, PO, CO, IZS	■ Státní správa, samosp., veřejné služby
■ Finanční operace a ostatní činnosti	