

# **Analýza dopravy města Olomouce a možnosti jejího rozvoje**

Lukáš Uncajtík

---

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: Lukáš Uncajtik  
Osobní číslo: M19803  
Studijní program: B0413A050024 Ekonomika a management  
Specializace: Ekonomika a management ve veřejné správě a regionálním rozvoji  
Forma studia: Prezenční  
Téma práce: Analýza dopravy města Olomouce a možnosti rozvoje

## Zásady pro vypracování

Úvod

Definujte cíle práce a použité metody zpracování práce.

I. Teoretická část

- Na základě literární rešerše představte současné trendy a přístupy v dopravě měst ve vztahu k jejich rozvoji.

II. Praktická část

- Analyzujte současný stav vybraných aspektů dopravy města Olomouce a zpracujte SWOT analýzu.
- Na základě zjištěných skutečností navrhněte vhodná doporučení vedoucí ke zlepšení stavu dopravy města Olomouce.

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 978-80-2451-759-9.
- FOTR, Jiří, Emil VACÍK, Ivan SOUČEK, Miroslav ŠPAČEK a Stanislav HÁJEK. *Tvorba strategie a strategické plánování: teorie a praxe*. 2., aktualizované a doplněné vydání. Praha: Grada Publishing, 2020, 414 s. ISBN 978-80-2712-499-2.
- HUTTON, Barry. *Planning sustainable transport*. London: Routledge, 2013, 430 s. ISBN 978-1849-713-91-7.
- LOCHMANNOVÁ, Alena. *Veřejná správa: základy veřejné správy*. Vydání druhé. Prostějov: Computer Media, 2020, 116 s. ISBN 978-80-7402-417-7.
- PAVLÍK, Marek, Karel ŠIMKA, Josef POSTRÁNECKÝ a Richard POMAHAČ. *Moderní veřejná správa: zvyšování kvality veřejné správy, dobrá praxe a trendy*. Praha: Wolters Kluwer, 2020, 162 s. ISBN 978-80-7598-048-9.

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 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 je zaměřena na analýzu dopravy města Olomouce. Je rozdělena na dvě části, teoretickou část a praktickou část. Teoretická část je zpracována na základě poznatků získaných pomocí literární rešerše. V praktické části je představeno město Olomouc a jeho zastoupení jednotlivých doprav. Praktická část dále obsahuje dotazníkové šetření, které se zaměřuje na názory respondentů v oblasti dopravy. Tyto výsledky jsou patřičně okomentovány. Samotným závěrem bakalářské práce jsou návrhy a doporučení, která by vedla v budoucnu ke zlepšení dopravní situace města Olomouce.

Klíčová slova: doprava, finanční hospodaření města, město Olomouc, strategický plán

## **ABSTRACT**

This Bachelor's thesis focuses on the traffic analysis of the city of Olomouc. It is divided into two parts, a theoretical part and a practical part. The theoretical part is based on the findings obtained through literature research. The practical part describes the city of Olomouc and its representation of individual transports. The practical part is made by research based on a questionnaire which focuses on the opinions of respondents in the field of transport. These results are accordingly commented upon. The actual conclusion of the Bachelor's thesis is suggestions and recommendations that would lead to the improvements of the traffic situation in the city of Olomouc in the future.

Keywords: Transport, Financial Management of the City, City of Olomouc, Strategic Plan

Rád bych poděkoval vedoucímu mé bakalářské práce panu Ing. Lukáši Zlámalovi, za cenné rady, odborné vedení a čas, který mi při psaní mé bakalářské práce věnoval.

Velké poděkování také patří městu Olomouc za poskytnutí podkladů a informací ke zpracování praktické části bakalářské práce.

Nakonec bych chtěl poděkovat mé rodině a přátelům, kteří mě po celou dobu studia plně podporovali.

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

# OBSAH

<b>ÚVOD .....</b>	<b>9</b>
<b>CÍLE A METODY PRÁCE .....</b>	<b>11</b>
<b>I TEORETICKÁ ČÁST .....</b>	<b>12</b>
<b>1 VEŘEJNÁ SPRÁVA A ÚVOD DO VEŘEJNÉ SPRÁVY.....</b>	<b>13</b>
1.1 CHARAKTERISTIKA VEŘEJNÉ SPRÁVY .....	13
1.2 ČLENĚNÍ VEŘEJNÉ SPRÁVY .....	14
1.2.1 Státní správa .....	14
1.2.2 Samospráva .....	14
1.3 VÝKON VEŘEJNÉ SPRÁVY .....	17
<b>2 REGIONÁLNÍ POLITIKA A REGIONÁLNÍ ROZVOJ .....</b>	<b>18</b>
2.1 REGION.....	18
2.1.1 Základní členění regionů.....	18
2.2 REGIONÁLNÍ POLITIKA.....	19
2.2.1 Nástroje regionální politiky .....	19
2.3 REGIONÁLNÍ ROZVOJ.....	20
<b>3 ÚZEMNÍ A STRATEGICKÉ PLÁNOVÁNÍ.....</b>	<b>21</b>
3.1 ÚZEMNÍ PLÁNOVÁNÍ.....	21
3.1.1 Legislativa .....	21
3.1.2 Cíle a úkoly územního plánování.....	22
3.2 STRATEGICKÉ PLÁNOVÁNÍ.....	22
3.2.1 Legislativa .....	23
3.2.2 Strategický plán a jeho členění.....	23
3.2.3 Strategie regionálního rozvoje ČR 2021 +.....	24
<b>4 FINANČNÍ HOSPODAŘENÍ MĚSTA .....</b>	<b>25</b>
4.1 VEŘEJNÉ FINANCE .....	25
4.2 ROZPOČET.....	26
4.2.1 Rozpočtová skladba .....	26
4.2.2 Rozpočtový proces .....	27
4.3 DOTACE.....	27
<b>5 ÚVOD DO PROBLEMATIKY DOPRAVY .....</b>	<b>29</b>
5.1 PŘEPRAVA, PŘEPRAVNÍ PROCES A PŘEPRAVCE .....	30
5.2 ZÁKLADNÍ ČLENĚNÍ DOPRAVY .....	30
5.3 NÁSTROJE REGULACE DOPRAVY .....	33
5.3.1 Ekonomické nástroje .....	33
5.3.2 Normativní nástroje .....	34
5.3.3 Organizační nástroje .....	34

<b>6</b>	<b>SHRNUTÍ TEORETICKÉ ČÁSTI.....</b>	<b>35</b>
<b>II</b>	<b>PRAKTICKÁ ČÁST.....</b>	<b>37</b>
<b>7</b>	<b>MĚSTO OLOMOUC .....</b>	<b>38</b>
7.1	OBYVATELSTVO.....	39
7.2	SWOT ANALÝZA MĚSTA ZAMĚŘENÁ NA OBLAST DOPRAVY .....	40
7.3	SPRÁVA MĚSTA .....	42
7.4	HOSPODAŘENÍ MĚSTA.....	43
7.5	STRATEGICKÉ A ÚZEMNÍ DOKUMENTY ZAMĚŘENÉ NA OBLAST DOPRAVY .....	46
<b>8</b>	<b>SOUČASNÁ DOPRAVNÍ SITUACE MĚSTA OLOMOUCE.....</b>	<b>48</b>
<b>9</b>	<b>DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ .....</b>	<b>53</b>
9.1	IDENTIFIKAČNÍ OTÁZKY.....	53
9.2	OTÁZKY ZAMĚŘENÉ NA OBLAST DOPRAVY .....	54
9.3	SHRNUTÍ DOTAZNÍKOVÉHO ŠETŘENÍ.....	64
<b>10</b>	<b>NÁVRHY A DOPORUČENÍ.....</b>	<b>66</b>
	<b>ZÁVĚR .....</b>	<b>69</b>
	<b>SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY .....</b>	<b>70</b>
	<b>SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK.....</b>	<b>73</b>
	<b>SEZNAM OBRÁZKŮ.....</b>	<b>74</b>
	<b>SEZNAM TABULEK .....</b>	<b>75</b>
	<b>SEZNAM GRAFŮ.....</b>	<b>76</b>
	<b>SEZNAM PŘÍLOH .....</b>	<b>77</b>



## ÚVOD

Dopravní situace je jedním z problémů, se kterým se potýká každé město či stát obecně. V dnešní době je v provozu přes jednu miliardu aut po celém světě a z toho důvodu kvalita dopravní situace značně klesá.

Bakalářská práce bude tedy zaměřena na analýzu dopravy města Olomouce, jež je šestým největším městem České republiky z hlediska počtu obyvatel. Práce bude rozdělena na dvě části. Teoretickou část obsahující literární rešerši pojmů související s danou problematikou a praktickou část, kde bude podrobněji analyzován stav města a představeny výsledky dotazníkového šetření.

Základním kamenem teoretické části bude definice veřejné správy jako takové, kde bude uvedena její charakteristika a také členění. Druhým stěžejním pojmem pro účely této práce bude bezpochyby regionální politika a regionální rozvoj. V této kapitole budou tedy představeny pojmy, jako je region, regionální politika a regionální rozvoj. Následně bude popsána také problematika územního a strategického plánování obsahující legislativní poznatky, cíle a úkoly těchto pojmů. Ostatní kapitoly se budou více vztahovat k městu. Bude zde kapitola zabývající se finančním hospodařením města, kde budou definovány základní tři pojmy, a to veřejné finance, rozpočet a dotace. V poslední kapitole bude pozornost věnována čistě dopravě. V této kapitole se také objeví její členění či nástroje regulace dopravy, které lze členit na ekonomické, normativní a organizační.

Naopak praktická část bude zaměřena na poznatky z praxe, jak již z názvu vyplývá. První kapitola této části bude věnována samotnému představení města Olomouce. Budou zde zmíněny základní údaje města společně s vývojem a strukturou obyvatel. Pro účely práce bude sestavena SWOT analýza znázorňující silné a slabé stránky, hrozby a příležitosti. Následně bude také představena samotná správa města, kde bude primárně popsán odbor dopravy a územního rozvoje. Značná část této kapitoly bude věnována rozpočtu za rok 2020, kde budou nejdříve popsány plánované příjmy a výdaje. Následně bude poukázáno na skutečné příjmy a výdaje za tento rok, které budou více rozebrány. V práci budou také ukázány skutečné výdaje a příjmy, jež souvisí s dopravou. V praktické části budou také představeny základní strategické a územní dokumenty zaměřené na dopravu. V druhé kapitole bude analyzována současná dopravní situace jednotlivých druhů doprav, jež jsou ve městě provozovány. Poslední kapitolou bude dotazníkové šetření, které bude obsahovat

otázky zaměřené spíše na spokojenost a názor respondentů, nimiž budou obyvatelé města. Dotazníkové šetření bude podrobněji komentováno a následně také shrnuto.

Závěr práce bude na základně shrnutí dotazníkového šetření obsahovat určité návrhy a doporučení, jež by mohly vést ke zlepšení dopravní situace ve městě Olomouci.

## CÍLE A METODY PRÁCE

Hlavním cílem práce je analýza dopravy města Olomouce, na jejíž základě budou představeny možnosti rozvoje určitých typů doprav města. Údaje a informace potřebné k představení samotného města a jeho dopravy jsou čerpané z webových stránek nebo také poskytnuty městem samotným. Hlavní cíl práce je dosažen za pomoci jednotlivých cílů, nimiž v tomto případě jsou:

- zpracování literární rešerše z literárních zdrojů, jež se zabývají problematikou veřejné správy, strategického a územního plánování, hospodařením města a samotnou dopravou;
- představení města z hlediska počtu obyvatel a správy města;
- sestavení SWOT analýzy města;
- rozbor rozpočtu za rok 2020 s důrazem na oblast dopravy;
- popis současné dopravní situace města v rámci jednotlivých druhů doprav;
- sestavení, rozeslání a následné vyhodnocení dotazníkového šetření;
- shrnutí výsledků samotného dotazníkového šetření a formulace závěrečných návrhů, jež by vedly k rozvoji dopravy ve městě.

Pro naplnění jednotlivých cílů jsou využity následující metody. Bezpochyby je v teoretické části využita metoda literární rešerše, kdy jsou využity nejen domácí literární zdroje, ale také zdroje zahraniční. V praktické části je nejdříve využita metoda sběru dat v podobě webových stránek či komunikace s městem samotným. Na základě poskytnutých informací je představeno město, jeho vývoj obyvatel, správa města a základní dokumenty související s dopravou. Také je zde podrobněji rozebrán rozpočet pro rok 2020 s důrazem na oblast dopravy. Stěžejní částí této práce je dotazníkové šetření, které je spíše zaměřeno na názory respondentů a jejich spokojenost. Všechny výsledky dotazníkového šetření jsou znázorněny graficky buď v textu, nebo v samotných přílohách práce. Nakonec je dotazníkové šetření shrnuto a jsou z něj vyčleněny nejdůležitější poznatky, které by mohly vést k rozvoji dopravy města. Poslední kapitola práce je věnována právě návrhům na zlepšení dopravní situace města Olomouc.

## **I. TEORETICKÁ ČÁST**

## 1 VEŘEJNÁ SPRÁVA A ÚVOD DO VEŘEJNÉ SPRÁVY

Veřejná správa je těžko definovatelný pojem, se kterým bojuje spousta autorů. Podstata tohoto pojmu, byla ale známa již v první polovině 24. století před naším letopočtem. Už zde bylo zdůrazněno, že společenský řád potřebuje správce s určitými dovednostmi. Správce, který dokáže být loajální, nezištný, nestranný a především schopný. (Pavlík a kol., 2020, s. 12)

Také je tento pojem často mylně označován pouze jako „správa“. Tyto pojmy neznamenají totéž, jelikož správa je spíše definována jako cílevědomá společenská činnost, která slouží k naplnění a dosažení cíle a zahrnuje také činnosti, jež neslouží pouze k plnění veřejných cílů, ale také slouží k plnění cílů soukromých. (Lochmanová, 2020, s. 14) Z toho důvodu je veřejná správa podrobněji charakterizována níže.

### 1.1 Charakteristika veřejné správy

Pomahač (2011, s. 7) ve své publikaci představuje veřejnou správu dokonce jako ústřední pojem a odvolává se například na Jiřího Pražáka, autora z přelomu 19. a 20. století, který uvádí: „*Nám jest co činiti se správou veřejnou, tj. správou, která se jeví nám býti řízením záležitostí svazků veřejnoprávních, totiž státu a ostatních korporací veřejných.*“

Samozřejmě samotná definice veřejné správy se průběhu let změnila, ale podstata zůstala pořád stejná. Například Lochmanová (2020, s. 14) definuje veřejnou správu jako správní činnosti a úřady, jež působí ve veřejném zájmu, a to na úrovni ústřední, regionální a místní. Dále však uvádí, že nyní veřejná správa jako taková je brána spíše jako služba nebo tzv. governance, jejíž synonymem je například vládnutí, vedení či správa.

Průcha (2004, s. 9) k výše zmíněné definici přidává, že veřejná správa je realizována jako projev moci výkonné, která je charakteristická především veřejnou mocí. Autor tuto veřejnou moc dále člení na moc státní a na zbývající veřejnou moc, která je od moci státní odvozena a nemůže s ní být v rozporu.

Pavlík a kol. (2020, s. 15) ale představují veřejnou správu jako „*soubor konkrétně definovaných činností organizovaných a realizovaných v předem stanoveném právním a institucionálním rámci.*“

## 1.2 Členění veřejné správy

Lochmanová (2020, s. 15) veřejnou správu, jako pojem představený o pár řádků výše, člení dle několika hledisek. A to zpravidla z hlediska:

- organizačního uspořádání;
- právní formy výkonu;
- zajišťovaných úkolů.

Pro účely této práce bude ale veřejná správa členěna dle Průchy (2004, s. 13) na **státní správu a samosprávu**.

### 1.2.1 Státní správa

Státní správu Průcha (2004, s. 14) definuje jako veřejnou správu, jež je uskutečňována státem s velkým ohledem na to, že je brána jako nezastupitelná součást veřejné správy, tzn. že je jakýmsi základem či jádrem veřejné správy, bez kterého není možné veřejnou správu jakkoliv aplikovat. Dále autor ve své publikaci představuje státní správu jako jednu z forem činnosti státu, jejíž posláním je samotná realizace výkonné moci státu.

S výše uvedeným se shoduje také Lochmanová (2020, s. 28), která mimo to uvádí, že je nutné státní správu dále vnímat jako soustavu orgánů státní správy, které uskutečňují výkon správy.

### 1.2.2 Samospráva

Samospráva je stejně jako státní správa veřejnou správou, avšak v tomto případě je uskutečňována jinými veřejnoprávními subjekty než státem. Dle Průchy (2004, s. 17) se jedná o subjekty, jež mají korporativní charakter a jsou označovány jako veřejnoprávní korporace. Průcha ve své publikaci o pár řádků níže (2004, s. 17) ale upozorňuje, že samospráva už jen z podstaty definice nemůže být totožná se státní správou. Naopak lze ale říci, že se tyto dvě správy podílí na některých společných činnostech, např. realizaci veřejných záležitostí.

Lochmanová (2020, s. 30) **samosprávu dále člení na:**

- zájmovou samosprávu
- a územní samosprávu.

### Zájmová samospráva

Zájmová samospráva je tvořena subjekty, které mají společný zájem, jak již z názvu vyplývá. Ve výjimečných případech je označována jako samospráva profesní. V detailnějším pojetí je však zcela zřejmé, že je mezi profesními a zájmovými sdruženími jistý rozdíl. V rámci profesní samosprávy jsou sdružováni občané dle stejného profesního zaměření do tzv. komor, zatímco zájmová samospráva sdružuje občany, jež mají stejné záliby (politické strany, zájmové organizace aj.), jak již bylo uvedeno. (Lochmanová, 2020, s. 30)

### Územní samospráva

Jeden z největších rozdílů mezi zájmovou a územní samosprávou je ten, že územní samospráva je zakotvena v hlavě VII. zákona č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky. Dle Lochmanové (2020, s. 31) se jedná o „*prostorově ohraničený funkční celek s právem hospodařit a nakládat se svým majetkem a zcela samostatně rozhodovat o svých záležitostech*“. Zmíněný prostorově ohraničený funkční celek je tvořen:

- obcemi;
- kraji;
- regiony soudržnosti.

Za základní územní samosprávný celek je považována **obec**, jež je spravována zákonem č. 128/2000 Sb., o obcích. Kadeřábková a Peková (2012, s. 19) obec vymezují jako veřejnoprávní územní korporaci, která je při realizaci svých pravomocí zcela podřízena povaze veřejného úřadu. Základními *charakteristickými prvky obce* jsou:

- vlastní území (tzv. územní základ) – kdy území obce může tvořit jedno či více katastrálních území;
- občané obce (tzv. personální základ) – každá obec musí mít obyvatelstvo tvořené osobami s trvalým bydlištěm v dané obci, případně osobami, jimž bylo uděleno čestné občanství;
- majetek obce (tzv. ekonomický základ) – každá obec si sestavuje svůj vlastní rozpočet a vzápětí dle něj hospodaří;

- právní základ – obce jsou veřejnoprávními korporacemi a právnickými osobami, jež mají právní subjektivitu. (Lochmanová, 2020, s. 31) a (Kadeřábková a Peková, 2012, s. 19)

Obce lze rozlišit na několik *typů*, kterými jsou:

- vesnice;
- městys;
- město;
- statutární město.

Naopak vyššími samosprávnými celky jsou **kraje**, jež se řídí zákonem č. 129/2000 Sb., o krajích. Území České republiky je rozděleno na 14 krajů, a to včetně hlavního města Prahy. Kraje mají podobně jako obce vlastní území, obyvatelstvo, vlastní majetek, právní subjektivitu a hospodaří dle stanoveného rozpočtu. (Lochmanová, 2020, s. 32)

Kraje jako takové jsou snadno definovatelné na základě jejich funkcí, jimiž jsou:

- integrační a koordinační funkce, jež mají kraje ve vztahu k ostatním subjektům v rámci vymezeného území;
- dozorová a poradní funkce, jelikož kraje disponují objemným administrativním a personálním aparátem a současně fungují jako poradní orgán základním územním samosprávným celkům, tzn. obcím;
- redistribuční funkce, kdy kraj přerozděluje veřejné finanční prostředky v rámci svého vymezeného území;
- reprezentační a zprostředkovatelské funkce, kterou má kraj vůči ústřední státní správě a zároveň hájí zájmy svého území. (Lochmanová, 2020, s. 32)

Posledními jsou tzv. **regiony soudržnosti**, které byly vymezeny zákonem č. 248/200 Sb., o podpoře regionálního rozvoje, za účelem koordinace hospodářské a sociální soudržnosti v rámci Evropské unie, a to primárně ve smyslu čerpání finančních prostředků z jejích fondů. (Lochmanová, 2020, s. 33) Co se týče území regionů soudržnosti, je shodné s územními statistickými jednotkami NUTS II a dle výše uvedeného zákona je v České republice vymezeno celkem osm regionů soudržnosti. Jedná se o:

- Prahu a Střední Čechy;



- Jihozápad a Severozápad;
- Severovýchod a Jihovýchod;
- Střední Moravu a Moravskoslezsko.

### 1.3 Výkon veřejné správy

Výkon veřejné správy jako takový, má mít dvojí podobu. Buď se jedná o přenesenou působnost nebo o působnost samostatnou.

**Přenesená působnost** je dle Průchy (2004, s. 210) specifická právě přeneseným výkonem státní správy. Tento výkon není realizován přímo státem či jeho orgány, ale je realizován nepřímo prostřednictvím výše představených obcí, krajů a jejich orgánů.

Naopak **samostatná působnost** je jednoduše samostatný výkon samosprávy u obcí či krajů. Jedná se například o správu majetku, tvorbu a realizaci rozpočtu či zřizování nebo rušení příspěvkových organizací.

V rámci shrnutí lze tedy říci, že přenesou působnost deleguje stát na obce či kraje, zatímco samostatná působnost je dána zákonem a pro obce či kraje je zcela specifická. Naopak stát může zasahovat do výkonu samostatné působnosti pouze v případech, kdy to vyžaduje zákon a pouze způsobem, jež zákon stanoví.

## 2 REGIONÁLNÍ POLITIKA A REGIONÁLNÍ ROZVOJ

Problematika dopravy je značně a nezpochybnitelně spojena s pojmem regionálního rozvoje jako takového. Může mít pozitivní či negativní vliv na životní úroveň obyvatelstva, ekonomiku nebo také samozřejmě na životní prostředí regionu.

### 2.1 Region

Pojem region představuje základní termín v oblasti regionalistiky, výše představené regionální politiky a regionálním rozvoji. Dle Pavlíka a kol. (2020, s. 19) je region základní vymezení území, jež je definováno jako komplex, který vzniká regionální diferenciací krajinné sféry.

Wokoun a kol. (2008, s. 282) je však v rozporu, jelikož uvádí, že regiony neexistují samy o sobě, protože jsou výsledkem procesu postupu jejich vymezení, tzv. regionalizace.

Pavlík a kol. (2020, s. 19) ve svoji publikaci nakonec podpořil výše zmíněnou myšlenku Wokouna a kol. známým citátem, a to:

*„Region není něco, co člověk vymezí, nýbrž něco, co musí uznat.“* (Vidal de la Blache)

#### 2.1.1 Základní členění regionů

V literatuře je možné se setkat s celou řadou typologií regionů dle nejrůznějších kritérií. Wokoun a kol. (2008, s. 282) uvádí, že jsou nejčastěji rozdělovány dle tří kritérií: velikost regionu, území a věcný obsah.

Z toho důvodu je také možné vidět, že se regiony rozlišují na tzv. **homogenní a heterogenní regiony**. V rámci **homogenních** regionů lze mluvit o takových regionech, ve kterých je možné nalézt shodný znak, resp. reprezentativní jev, jako je například vysoká míra nezaměstnanosti či podíl zaměstnanců v zemědělství. Naopak **heterogenní** regiony jsou založeny na funkční integraci, jež propojuje území v jeden celek. V tomto případě to může být například spádové oblasti dojíždění do škol, za prací či službami. (Wokoun a kol., 2008, s. 283)

Naopak z hlediska velikosti je často využívané členění regionu na:

- Mikroregion – region malého geografického měřítka a v praxi se nejčastěji jedná o účelové mikroregiony nebo také o sdružení obcí;

- Mezuregion – rozsáhlé územní oblasti (v České republice kraje), které jsou specifické například migrací obyvatelstva;
- Makroregion – v rámci České republiky se za makroregion považuje celá republika. (olkraj.cz, 2021)

## 2.2 Regionální politika

Regionální politika je základním východiskem regionálního rozvoje a bohužel nespočet autorů se shoduje na tom, že tento pojem se neustále vyvíjí a nemá ucelenou definici.

Ministerstvo pro místní rozvoj ve své Strategii regionálního rozvoje ČR na období 2014-2020 definuje regionální politiku jako: „*soubor intervencí, které ovlivňují rozložení ekonomických aktivit v území, k rozvoji infrastruktury a ke snížení nerovnováhy v sociálním rozvoji.*“

Naopak Wokoun a kol. (2008, s. 23) se přiklání k tomu, že regionální politika je jakýsi projev úsilí obyvatelstva o změnu velikosti regionálních rozdílů. O pár řádků níže však uvádí, že se nejedná pouze o socioekonomické vypslosti, ale že je spíše nutné chápat regionální politiku jako součást těchto souborů politik (ekonomických, sociálních i ekologických), díky nichž je následně možné dosáhnout určitých cílů, jako je například ekonomický růst, kvalitní životní prostředí, určitá politická a sociální stabilita apod.

### 2.2.1 Nástroje regionální politiky

Nástroje využívané v problematice regionální politiky jsou nejčastěji odvozeny z cílů dané politiky a jsou nejčastěji členěny do základních tří skupin: makroekonomické, mikroekonomické a ostatní nástroje.

Mezi významné teoretické nástroje **makroekonomické** regionální politiky jsou řazeny například:

- *fiskální politika* – např. regionalizace daní a odvodů;
- *monetární politika* – např. usnadnění přístupu k úvěrům;
- *nástroje protekcionismu* – např. uvalení dovozních limitů a cel na produkty vyráběné v upadajících regionech. (Wokoun a kol., 2008, s. 36)

Naopak mezi významné **mikroekonomické** nástroje, kde lze bezpochybně říci, že jsou nástrojem, který působí na lokalizační chování jednotlivých subjektů v daném regionu, jsou například řazeny:

- **realokace pracovních sil** – např. úhrada nákladů na stěhování či výkup nemovitostí;
- **realokace kapitálu** – např. subvence na dopravu, levné půjčky či snížené daně;

Posledními nástroji jsou nástroje tzv. **ostatní**, jelikož jejich využití je opravdu výjimečné a patří sem například administrativní nástroje a nástroje institucionální, kde spadají tzv. regionální rozvojové agentury.

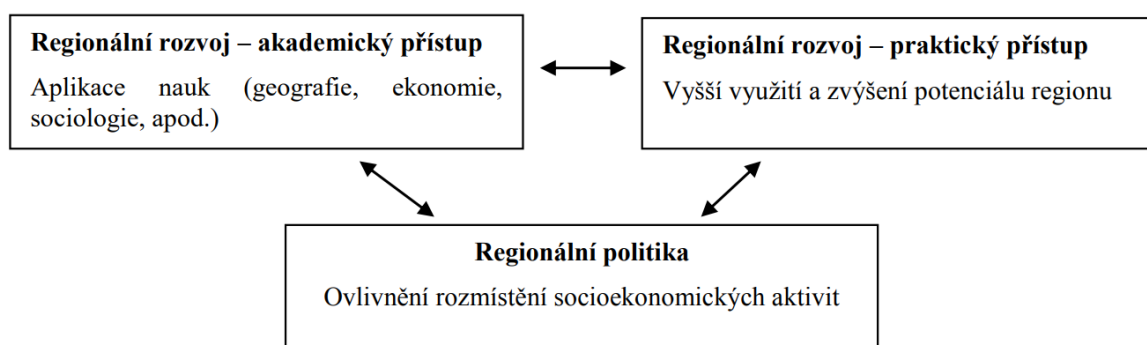
### 2.3 Regionální rozvoj

Regionální rozvoj je stejně jako regionální politika pojem, který nemá značně stanovenou definici, avšak Wokoun a kol. (2008, s. 11) ve své publikaci představil dvě základní pojetí regionálního rozvoje – praktický a akademický přístup.

**Praktický přístup** spočívá v tom, že regionální rozvoj je chápán jako vyšší využití a zvýšení potenciálu daného vymezeného prostoru, jež je zapříčiněno prostorovou optimalizací socioekonomických aktivit a využíváním přírodních zdrojů. (Wokoun a kol., 2008, s. 11)

Naopak **akademický přístup** představuje regionální rozvoj jako aplikaci nauk (ekonomie, sociologie a geografie). V tomto pojetí následně řeší jevy, vztahy systematicky vymezeného prostoru a procesy, které jsou ovlivněny přírodně-geografickými, sociálními a ekonomickými podmínkami v daném regionu. Lze říci, že primárně tento přístup hledá příčiny těchto souvislostí a nástroje, pomocí kterých je daná problematika řešena. (Wokoun a kol., 2008, s. 11)

Na níže uvedeném obrázku 1 je výše uvedený text znázorněn v grafickém znázornění společně s hlavními poznatky.



Obrázek 1 Dvojí pojetí regionálního rozvoje (Wokoun a kol., 2008, s. 12)

### 3 ÚZEMNÍ A STRATEGICKÉ PLÁNOVÁNÍ

Obecně lze mezi nástroje rozvoje a veřejné správy řadit nejen finanční plánování, jež bude představeno v následující kapitole, ale také plánování strategické a územní. Tyto dva nástroje jsou vzájemně propojeny a z toho důvodu jim je také věnována jedna kapitola. Lze také říci, že mezi těmito plánováními je možné naleznout vztahy, ve kterých působí komplementárně, tzn. doplňkově, ale také vztahy, kdy působí naopak konkurenčně.

#### 3.1 Územní plánování

Již ze samotného názvu vyplývá, že jde o pojem plánování, který lze představit jako jakýsi žádoucí stav a cestu k jeho dosažení v rámci určitého území. Územní plánování jako takové je nezastupitelnou součástí.

Bártová a Růžička (2008, s. 8) územní plánování definují jako „*trvalou, soustavnou a komplexní činnost orgánů územního plánování a stavebních úřadů.*“ Následně ve své publikaci uvádí, že podstatou tohoto pojmu je jednoduše dohoda všech, jež žijí ve vybraném území, využívají jej a nebo chtějí jej využívat a podotýkají, že tyto dohody mohou probíhat na všech úrovních od státu přes regiony, kraje až po obce a jejich části, tzn. stavební pozemky.

##### 3.1.1 Legislativa

Hlavním právním předpisem, jež upravuje samotné územní plánování je **zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon)**, jehož předmětem jsou zejména cíle a úkoly územního plánování. Dále tento zákon upravuje soustavu orgánů územního plánování, povolování staveb a jejich změn, užívání a odstraňování staveb a jiné.

Bártová a Růžička (2008, s. 27) dále uvádí:

- Zákon č. 360/1992 Sb., o výkonu povolání autorizovaných architektů a o výkonu povolání autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě;
- Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád;
- Vyhlášku č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území;
- Vyhlášku č. 503/2006 Sb., o podrobnější úpravě územního řízení, veřejnoprávní smlouvy a územního opatření;
- a jiné.

### 3.1.2 Cíle a úkoly územního plánování

Dle § 18 stavebního zákona je hlavním **cílem** územního plánování vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, jehož podstatou je rovnocenný vztah mezi životním prostředím, soudržností společenství obyvatel a hospodářským rozvojem. Územní plánování má dále za cíl chránit a rozvíjet přírodní, civilizační a kulturní hodnoty vybraného území, a to společně s urbanistickým, architektonickým a archeologickým dědictvím.

Naopak **úkolem** územního plánování dle § 19 stavebního zákona je například:

- zjišťovat a posuzovat vztah území, jeho přírodní, kulturní a civilizační hodnoty;
- 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;
- vytvářet v území podmínky pro odstraňování důsledků náhlých hospodářských změn a jiné.

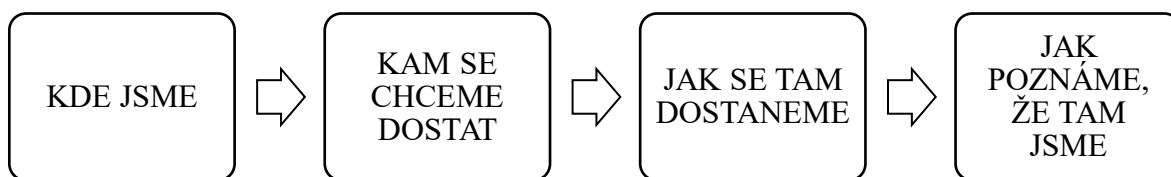
### 3.2 Strategické plánování

Základem pro pochopení problematiky strategického plánování je samotný pojem **strategie**, jež Mallya (2007, s. 17) definuje jako trajektorii či dráhu, která směřuje k předem stanoveným cílům. Krbová (2017, s. 46) ale výše uvedenou definici rozebírá podrobněji a uvádí, že strategie je proces určení dlouhodobých cílů subjektu, způsobu jejich dosažení a alokace zdrojů, jež jsou nezbytné pro jejich uskutečnění.

Z toho tedy vyplývá, že strategické plánování je plánování dlouhodobé a Wokoun a kol. (2008, s. 40) jej chápe jako souhrnný proces při vytváření a prosazování společného zájmu podniku, obce či regionů, jehož úkolem je dosažení cílů a následný rozvoj vybrané oblasti.

Nejlépe a nejpřehledněji danou problematiku strategického plánování však graficky znázorňuje Krbová (2017, s. 29), která ve svojí publikaci použila zobrazení, ve kterém uvedla základní otázky, jež jsou využívány během samotného procesu strategického plánování jako takového. Grafické znázornění je možné vidět na obrázku č. 2.

V rámci strategického plánování je sestavována SWOT analýza, jakožto analýza prostředí ovlivňujícího strategická východiska. (Fotr a kol., 2020, s. 55) Tato analýza definuje silné a slabé stránky obce či podniku společně s příležitostmi a hrozbami, kterým subjekt čelí.



Obrázek 2 Proces strategického plánování (vlastní zpracování dle Krbové, 2017, s. 29)

### 3.2.1 Legislativa

Stejně jako územní plánování, tak také strategické plánování je zakotveno v zákoně. Speciálně se jedná o zákon č. 248/2000 Sb., o podpoře regionálního rozvoje. A dále také danou problematiku upravuje zákon č. 128/2000 Sb., o obcích a zákon č. 129/2000 Sb., o krajích. Všechny zmíněné právní předpisy byly již zmíněny v předešlých kapitolách zabývajících se problematikou veřejné správy a regionálního rozvoje.

### 3.2.2 Strategický plán a jeho členění

Samotné zpracování strategického plánu, jako rozvojového dokumentu obsahujícího stanovené cíle, termíny a cesty k dosažení cílů, je obtížnou činností, která vyžaduje určité kompetence (např. schopnost uvažovat ve více variantách či schopnost identifikovat a analyzovat riziko). (BusinessInfo.cz, 2013)

#### Členění strategických plánů

O pár řádků výše bylo zmíněno, že strategické plánování je plánování dlouhodobé, avšak samotné strategické plány je možné z časového hlediska dělit následovně:

- dlouhodobé strategické plány;
- střednědobé strategické plány.

**Dlouhodobé** strategické plány jsou sestavovány na dobu šesti až patnácti let, je také možné, že se někdy jedná o období delší. Následná periodicita aktualizací těchto plánů je obvykle ve dvou až tříletých periodách. Naopak **střednědobé** strategické plány jsou obvykle sestavovány na dobu tří až pěti let s tím, že jejich aktualizace probíhá na roční bázi. (BusinessInfo.cz, 2013)

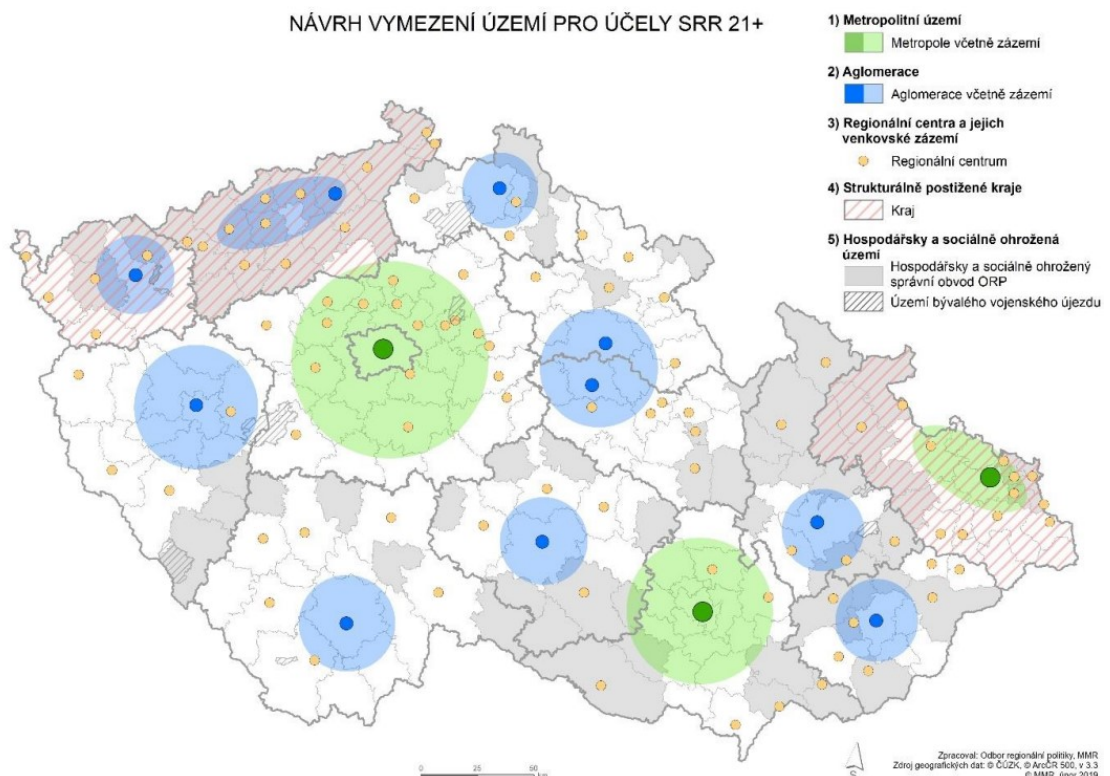
### 3.2.3 Strategie regionálního rozvoje ČR 2021 +

Základním koncepčním dokumentem v oblasti regionálního rozvoje je Strategie regionálního rozvoje ČR 2021 + (dále jen „SSR“), jejíž ambicí je stanovení hlavních cílů regionálního rozvoje v horizontu 7 let. SSR je tvořena Ministerstvem pro místní rozvoj ČR (MMR) a jeho partnery v souladu se zákonem č. 248/2008 Sb., o podpoře regionálního rozvoje. (mmr.cz, 2021) Lze říci, že SSR je jedním z příkladů provázání problematiky regionálního rozvoje a strategického plánování.

V rámci SSR 21+ jsou vymezena jednotlivá témata, která jsou rozdělena dle územní skladby, jelikož problémy, jež jsou v rámci jednotlivých témat řešeny, se vzájemně prolínají, ba dokonce překrývají. Mezi **témata regionálního rozvoje** tedy patří:

- Metropolitní území – Pražské, Brněnské a Ostravské metropolitní území
- Aglomerace – ostatní krajská města a jejich zázemí;
- Regionální centra a jejich venkovské zázemí – Litomyšl, Mikulov, Děčín a jiné;
- Strukturálně postižené kraje – Ústecký, Karlovarský a Moravskoslezský kraj;
- Hospodářsky a sociálně ohrožená území – Karviná, Chomutov a jiné.

Na obrázku č. 3 je možné vidět tyto zmíněná území vyznačená na mapě.



Obrázek 3 Návrh vymezení území pro účely SRR 21 + (mmr.cz, 2021)



## 4 FINANČNÍ HOSPODAŘENÍ MĚSTA

Samotná kapitola zabývající se hospodařením města je určitě velkou nezbytností, co se týče daného tématu bakalářské práce. Už v dávných dobách pronesl známý filozof, Dógenés ze Synopé, že „peníze dělají člověka“. I když se v rámci tohoto citátu mluví obecně o lidech, je možné jeho citát přenést na jakoukoliv činnost.

### 4.1 Veřejné finance

Je zcela nutné nejdříve představit veřejné finance jako takové. Hejduková (2015, s. 3) uvádí, že „veřejné finance představují tvorbu, rozdělení a použití peněžních fondů orgánů státu, územní správy, státních podniků a ostatních veřejných organizací“.

Peková (2011, s. 18) naopak definuje veřejné finance jako finanční nástroje, kterými mohou například být uvalené daně či veřejné výdaje, působící na individuální chování, rozhodování a alokaci zdrojů v rámci ekonomie.

Veřejné finance jsou obecně tvořeny několika **články**:

- státní rozpočet;
- rozpočty územní samosprávy;
- rozpočty státních podniků;
- rozpočty veřejných organizací;
- rozpočty státních účelových fondů.

Tyto články mají úzkou vazbu nejen na subjekty nestátního charakteru, ale také je možné zde naleznout vazby mezi nimi. (Hejduková, 2015, s. 6)

Na základě těchto vazeb poté veřejné finance plní tři **základní funkce**:

- **alokační** – zajišťuje mikroekonomickou stabilitu;
- **distribuční** – tzv. redistribuční, zabývá se spravedlností v přerozdělování příjmů a výdajů ve společnosti;
- **stabilizační** – zajišťuje makroekonomickou stabilitu.

## 4.2 Rozpočet

Z výše uvedeného je zřejmé, že veřejné finance jsou tvořeny samotnými rozpočty. Na základě toho je nutné definovat samotný pojem rozpočet, který je samozřejmě jedním z nejdůležitějších nástrojů hospodaření.

Provazníková (2015, s. 51-52) představuje **rozpočet** jako bilanci, která bilancuje příjmy a výdaje za rozpočtové období, resp. rok. Dále však uvádí, že je také možné rozpočet chápat jako finanční plán, jelikož eviduje nejen příjmy, které lze reálně očekávat, ale také existující rezervy a eventuální půjčky, jež by mohly být získány a následně splaceny.

Rozpočet je možné sestavit jako **vyrovnaný**, kdy očekávané příjmy jsou rovny výdajům, avšak je nutné uvést, že tato situace je na konci rozpočtového období obzvláště vzácná. Dále může být rozpočet **přebytkový**, kdy zcela logicky jsou příjmy větší než-li výdaje. V tomto případě je přebytek převeden do rezerv nebo také aktiv, když se jedná o investici. Opakem přebytkového rozpočtu je rozpočet **schodkový** neboli deficitní, tzn. že příjmy jsou menší než výdaje. Zde je nutné sáhnout do rezerv či využít návratné finanční prostředky. (Peková, 2011, s. 101)

### 4.2.1 Rozpočtová skladba

Rozpočtovou skladbu upravuje vyhláška Ministerstva financí (MF) č. 323/2002 Sb., o rozpočtové skladbě a jedná se o skladbu, jež třídí peněžní operace z různých hledisek. Těmi nejdůležitějšími hledisky jsou hlediska odpovědnostní, druhové, odvětvové a konsolidační, které je využíváno nejčastěji územními samosprávnými celky, jelikož jde o třídění příjmů a výdajů uvnitř soustavy veřejných rozpočtů a fondů. (Hejduková, 2015, s. 55)

Peková (2011, s. 120) definuje rozpočtovou skladbu jako „*systematické, jednotné a přehledné třídění příjmů a výdajů*“, které umožňuje:

- zabezpečit jednotnost a přehlednost struktury;
- zjistit potřebné analytické informace o vývoji rozpočtových příjmů a výdajů,
- agregovat, sumarizovat příjmy a výdaje;
- analyzovat hospodaření a krytí schodku příslušného veřejného rozpočtu.

#### 4.2.2 Rozpočtový proces

Rozpočtový proces jako každý jiný proces je souhrn činností. V tomto případě se však jedná o souhrn činností, jež jsou nepostradatelné k řízení hospodaření územně samosprávného celku v daném rozpočtovém období. (Provazníková, 2015, s. 63)

V České republice se rozpočet sestavuje nejčastěji na jeden kalendářní rok, ale samotný rozpočtový proces je delší, zpravidla se jedná o 1,5 až 2 roky. (Peková, 2011, s. 121) a (Provazníková, 2015, s. 63)

Dle Pekové (2011, s. 121) lze definovat 5 **základních etap rozpočtového procesu**:

1. Sestavení návrhu rozpočtu;
2. Projednání a schválení rozpočtu;
3. Plnění rozpočtu;
4. Kontrola plnění rozpočtu – může být průběžná (tzn. během rozpočtového období) nebo také následná (tzn. po skončení rozpočtového období).

Z velké části se s autorkou shoduje také Provazníková (2015, s. 63), ale autorka přidává na úplný začátek také analýzu minulosti a stanovení priorit a po kontrole je dle autorky nezbytně nutné také zavést aktualizaci programu rozvoje a rozpočtového vývoje.

Nastane-li zlomová situace v bodě č. 2, tedy v samotném schválení rozpočtu, je nutné řešit tzv. **rozpočtové provizorium**, jež je možné definovat jako situaci, která nastává v době, kdy není schválen rozpočet na následující kalendářní rok do 1. ledna rozpočtovaného roku. V tomto případě mohou měsíční výdaje tvořit nanejvýš dvanáctinu posledního schváleného rozpočtu.

#### 4.3 Dotace

Dotaci lze jednoduše charakterizovat jako příspěvek poskytnutý státem nebo jiným veřejným orgánem, který poskytuje samotnému příjemci určitou finanční výhodu.

Obce a kraje jsou v rámci České republiky také zodpovědné za výkon přenesené působnosti, jak bylo zmíněno v předešlé kapitole. K financování právě této působnosti poté slouží zejména představená dotace. (Provazníková, 2015, s. 135)

V České republice jsou však zejména vypláceny **dotace účelové**. Ty mají buď to podobu **běžné dotace**, která slouží k financování provozních potřeb, a nebo **dotace kapitálové** sloužící k zajištění určitého standardu veřejných statků. (Provazníková, 2015, s. 135)

Provazníková (2015, s. 135) ale ve své publikaci dále uvádí jiná kritéria, dle kterých lze dotace rozlišovat. Jedním z nich je například kritérium, které se vztahuje na způsob, jakým je dotace získána. V tomto případě se dotace dělí na:

- **nárokové** – o tento typ dotace nežadají, mají na ně automaticky nárok a jsou vypláceny pravidelně;
- **nenárokové** – zde se jedná o úplný opak, je zde potřeba o dotaci zažádat a také musí obce či kraje splnit určitá kritéria.

## 5 ÚVOD DO PROBLEMATIKY DOPRAVY

**Doprava** je pojem, se kterým je v průběhu života seznámen každý člověk, a to již při cestách do školy, později do zaměstnání či za jinými zájmy a potřebami, které chce každý zcela jistě uspokojit. Také v rámci kapitoly strategického plánování bylo jasně řečeno, že doprava je jednou z jeho hlavních oblastí.

Bártová (2008, s. 12) dopravu představuje dvěma způsoby:

- jako pohyb dopravních prostředků po dopravních cestách,
- a nebo také jako činnost dopravního zařízení, které záměrně přemísťuje zboží nebo osoby.

Z této definice dále vychází Eisler a kol. (2011, s. 14), který taktéž dopravu definuje pohyb dopravních prostředků po dopravních cestách, avšak dále k definici přidává, že pokud se jedná o přepravu zboží, lze mluvit o nákladní dopravě, avšak v případě přemístění osob se jedná o dopravu osobní.

Naopak ale Tumlin (2012, s. 2) popisuje dopravu jako nesamoučelnou, jelikož dle jeho názoru se jedná spíše o investiční nástroj, který je využíván k dosažení větších cílů. Dále také představuje **dopravce** jako provozovatele dopravy či dopravního prostředků.

Hutton (2013, s. 19) však před jistým definováním samotného pojmu dopravy ale všechny upozorňuje, že definice dopravy by měla zahrnovat veškerý pohyb všemi prostředky, jelikož dle jeho názoru by se tato definice neměla omezovat pouze na zmíněný pohyb osob či zboží. Sám ve své publikaci k pohybu osob a zboží přidává pohyb komodit, informací, energie a také odpadu.

Například Široký a kol. (2020, s. 4) s výše uvedeným autorem dle jeho definice souhlasí, jelikož jako jeden z mála českých autorů neuvádí pouze pohyb osob a zboží, ale uvádí přemístění osob a hmotných statků, které mohou být provedeny vlastní silou či zprostředkovaně.

Z výše uvedeného je tedy možné dopravu definovat jako činnost, která však slouží k propojení ostatních činností, jež jsou v daném území vykonávány pomocí dopravní infrastruktury.

## 5.1 Přeprava, přepravní proces a přepravce

V běžném životě je možné se setkat se zaměněním těchto dvou zcela odlišných pojmů: dopravy a přepravy.

Dle Eislera a kol. (2011, s. 14) je **přeprava** výsledkem činnosti dopravy. V rámci přepravy se totiž řeší kolik zboží či osob bylo přemístěno, za jakou cenu, v jaké lhůtě a na jakou vzdálenost. Přepravcem je poté osoba, která přemístění zboží či osob požaduje. **Přepravce** je tedy v pozici zákazníka vůči samotnému dopravci.

Dále Eisler a kol. (2011, s. 14) charakterizují samotný **přepravní proces** jako: „*souhrn činností, které počínají objednáním přemístění (přepravy), vyplněním přepravních listin, podáním zboží k přepravě a končí vydáním zboží příjemci včetně případných doplňkových služeb*“.

## 5.2 Základní členění dopravy

Každý druh dopravy má na základě svého technického vybavení a technologií určen svůj dopravní, někdy také nazývaný provozní proces. (Eisler a kol., 2011, s. 24)

Široký a kol. (2020, s. 4) uvádí, že dopravu lze členit dle různých hledisek, mezi které například patří:

- **dle prostředí** – pozemní, vodní, vzdušná apod.;
- **dle dopravních cest** – pěší, cyklická, letecká, lanovková apod.;
- **dle územního rozdělení** – městská, příměstská, vnitrostátní apod.

Pro účely této bakalářské práce však bude využito spíše členění dle dopravních cest a doprava bude následně členěna na dopravu:

- silniční;
- železniční;
- letecká;
- vodní;
- městská hromadná.

### **Silniční doprava**

Široký a kol. (2020, s. 123) definují silniční dopravu jako dopravu zajišťující přemístění osob a věcí pomocí silničních vozidel, resp. dopravních prostředků po pozemních komunikacích, volném terénu a dopravních plochách.

Mezi její přednosti určitě patří její rychlost, operativnost, rychlá přizpůsobivost nebo také dostupnost. Lze tedy říci, že se jedná o velmi progresivně se rozvíjející dopravu. (Zelený a kol., 2017, s. 107)

Již výše bylo zmíněno, že se jedná o dopravu, která se provozuje po pozemních komunikacích. Z toho důvodu Široký a kol. (2020, s. 129) rozlišují několik kategorií samotné pozemní komunikaci. Těmito kategoriemi jsou: dálnice, silnice, místní komunikace a účelové komunikace.

Autora dále doplňuje Kleprlík (2011, s. 10), který kategorii silnic člení na silnice I., II. a III. třídy. To stejné platí u místních komunikací, avšak ty jsou členěny římskými číslicemi I.-IV.

### **Železniční doprava**

Široký a kol. (2020, s. 62) ve své publikaci uvádí, že v rámci železniční dopravy jsou, na rozdíl od dopravy silniční, využívány železniční dopravní prostředky, které dopravu uskutečňují po železničních tratích. Trať jako takovou lze chápat jako dráhu určenou k pohybu drážních vozidel.

Například Zelený a kol. (2017, s. 129) na začátku stejnojmenné kapitoly ale uvádí, že se dle jejich názoru jedná o starý dopravní obor. O pár řádků níže však autor uvádí, že základní výhodou tohoto druhu dopravy je větší výkon za nižší jednotkové náklady, což je v dnešní době zcela potřebné.

### **Letecká doprava**

V případě letecké dopravy lze mluvit o nejrychlejší dopravě vůbec, jelikož je v tomto případě využívána vzdušná dopravní cesta. (Široký a kol., 2020, s. 178)

Také je nutné uvést, že se jedná o dopravu, která se ze všech uvedených druhů doprav v bakalářské práci, nejrychleji rozvíjí, a to díky samotné globalizaci a liberalizaci trhu. (Zelený a kol., 2017, s. 153)

S výše uvedeným se také shoduje Drdla (2021, s. 379), který dále doplňuje autora a představuje leteckou dopravu jako „*nejrychlejší, nejpohodlnější a nejbezpečnější způsob přepravy osob*“.

### **Vodní doprava**

Široký a kol. (2020, s. 1) ve své publikaci také představuje vodní dopravu jako dopravu, která je uskutečňována plavidly po vodních cestách. Dle typů vodních cest ji je možné dělit na vnitrozemskou a námořní.

Také autor uvádí, že výhodou této dopravy určitě jsou nízké náklady, co se týče samotné přepravy velkých objemů a dlouhých vzdáleností. S nízkými náklady také značně souvisí nízká energetická náročnost, která je v nynější době zcela potřebná. Naopak nevýhodu spatřuje v samotné rychlosti této přepravy, jelikož zde není možné přepravit osoby či věci ve stejné rychlosti jako například u dopravy železniční či letecké. Dále je nutné si uvědomit, že počáteční náklady v tomto případě jsou dosti vysoké, a to již z důvodu plavidel, přístavů či samotných vodních cest. (Široký a kol., 2020, s.178)

### **Městská hromadná doprava**

Městskou hromadnou dopravu lze specifikovat jako propojení více dopravních oborů. Logicky mají tyto dopravní obory odlišné technologie, ekonomické podmínky apod. (Zelený a kol., 2017, s. 185)

Široký (2020, s. 229) se s Zeleným a kol. shoduje a přesněji definuje městskou hromadnou dopravu jako „*činnost spjatou s cílevědomým přemísťováním osob a definovaných hmotných předmětů (zavazadel, kočárků, invalidních vozíků) v předpokládaných objemových a definovaných časových a prostorových souvislostech za použití vhodných dopravních prostředků a technologií*“. S touto definicí se doslovně shoduje Drdla (2011, s. 7).

Zelený a kol., (2017, s. 188) uvádí taktéž klíčové charakteristiky městské hromadné dopravy, kterými například jsou:

- linkové uspořádání dopravy;
- pravidelný či taktový jízdní řád;
- jednoduchý a hlavně přehledný tarif;
- apod.



### 5.3 Nástroje regulace dopravy

V rámci samotné dopravy je rozlišováno nespočet nástrojů její regulace, avšak základní členění těchto nástrojů dle Brůhové-Foltýnové (2009, s. 63) je následující:

- ekonomické;
- normativní;
- organizační.

#### 5.3.1 Ekonomické nástroje

Ekonomické nástroje mění relativní ceny výrobků a služeb, tzn. že mění ceny vůči sobě navzájem. V jistých případech také ovlivňují příjmy domácností a firem a díky tomu dále působí na změnu chování spotřebitelů či výrobců. (Brůhová-Foltýnová, 2009, s. 63)

V níže uvedené tabulce č. 1 je možné vidět příklady těch nejběžnějších ekonomických nástrojů společně s jejich dopady a časovým horizontem.

Tabulka 1 Přehled vybraných ekonomických nástrojů regulace dopravy (vlastní zpracování dle Brůhové-Foltýnové, 2009, s. 64-65)

NÁSTROJ	PŘEDPOKLÁDANÉ DOPADY	ČASOVÝ HORIZONT
<i>Zpoplatnění dopravy</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• získání výnosů;</li> <li>• snížení počtu ujetých kilometrů</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• krátký</li> <li>• krátký</li> </ul>
<i>Daně z vozidla</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• pokles počtu automobilů</li> <li>• získání výnosů</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• krátký</li> <li>• krátký</li> </ul>
<i>Parkovací poplatky</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• omezení cest autem</li> <li>• získání výnosů</li> <li>• zvýšení efektivity trhu</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• střední/krátký</li> <li>• krátký</li> <li>• krátký</li> </ul>
<i>Daně z paliv</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• získání výnosů</li> <li>• pokles kongescí</li> <li>• menší využití automobilů</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• krátký</li> <li>• krátký</li> <li>• krátký</li> </ul>

### 5.3.2 Normativní nástroje

Normativní nástroje dle Brůhové-Foltýnové (2009, s. 66) jednoduše představují donucovací pravomoci orgánů státní správy. Těmito pravomocemi například jsou:

- nařízení – tj. zákazy a příkazy;
- standardy a normy;
- limity;
- předepsané postupy a omezení.

Normativní nástroje jsou nejčastěji využívány, pokud je nezbytné dosáhnout stanoveného cíle dříve, jelikož subjekt se musí těmito nařízeními apod. řídit, jinak je trestně stíhán a v některých případech také souzen. (Brůhová-Foltýnová, 2009, s. 66)

Nevýhodou těchto nástrojů však jsou vysoké náklady, co se týče makroekonomického hlediska.

### 5.3.3 Organizační nástroje

V případě organizačních nástrojů se jedná o odlišné nástroje, než byly ty výše představené ekonomické a normativní. Tyto nástroje jsou zaváděny jinými subjekty ve spolupráci s institucemi veřejné správy. S jejich iniciativou následně stát jako takový ušetří finanční prostředky a subjekty, jež organizační nástroje zavádějí, taktéž. (Brůhová-Foltýnová, 2009, s. 66)

## 6 SHRUTÍ TEORETICKÉ ČÁSTI

Doprava je v dnešní době součástí každodenního života všech obyvatel měst či zemí a také je součástí samotné veřejné správy či regionálního rozvoje, resp. politiky.

V rámci veřejné správy jsou vykonávány činnosti, které působí ve veřejném zájmu, nímž v případě této bakalářské práce je samotná doprava. Veřejnou správu lze členit a státní správu a samosprávu. Státní správa je, jak již z názvu vyplývá, typ veřejné správy, jež je vykonávána státem. Naopak samosprávu lze definovat jako činnosti, jež jsou vykonávány jiným veřejnoprávním subjektem než státem. Samosprávu lze následně členit na zájmovou a územní samosprávu, kdy každá z nich působí dle jiného hlediska.

Dále problematika dopravy úzce souvisí s regionálním rozvojem, kdy lze sledovat pozitivní či negativní vlivy na životní úroveň obyvatelstva daného regionu. Regiony lze členit na dvě základní skupiny, a to homogenní, kde se nachází shodný znak a heterogenní region založený na funkční integraci.

Bezesporu doprava dále souvisí s problematikou strategického a územního plánování, jelikož se jedná o jeden z nástrojů rozvoje a veřejné správy. Strategické plánování je obecně chápáno jako plánování dlouhodobé. Naopak z názvu územního plánování zcela vyplývá, že se jedná o definovaný žádoucí stav, jehož má být dosaženo v rámci vymezeného území. Jsou zde také definovány samotné cesty, jež je nutné podstoupit při cestě ke stanovenému cíli.

Druhým nástrojem rozvoje a veřejné správy je finanční plánování. Pro účely bakalářské práce byla tato kapitola speciálně zaměřena na financování města. Bezpochyby jsou zde řazeny samotné veřejné finance, jež jsou obecně tvořeny těmito články: státní rozpočet, rozpočty státních podniků, rozpočty veřejných organizací apod. Z textu tedy jednoznačně vyplývá, že se jedná o rozpočty, jakožto bilanci příjmů a výdajů za určité rozpočtové období. Rozpočet je možné sestavit ve třech formách, a to jako vyrovnaný, přebytkový či schodkový. V rámci problematiky rozpočtu jsou však také důležité pojmy jako rozpočtová skladba či rozpočtový proces. Druhým typem, s nímž pracují nejen města, jsou dotace. V tomto případě se jedná o příspěvek, jež je poskytnut ze strany státu či jiné veřejné organizace. V rámci České republiky mají převážně dotace podobu dotací účelových, kde je uveden účel, na jaký jsou poskytnuté peněžní prostředky využívány.

Nyní je možné se zaměřit na samotný pojem dopravy, kdy se jedná buď to o pohyb dopravních prostředků po dopravních cestách či přemístění osob nebo věcí. Často je tento pojem mylně označován jako přeprava. Je však důležité si uvědomit, že přeprava je

konečným výsledkem dopravy jako takové. Dopravu lze členit dle několika hledisek. Nejčastější je však doprava členěna na dopravu silniční, železniční, vodní, leteckou, městskou hromadnou dopravu. Všechny tyto typy dopravy mají své výhody a nevýhody, které často spočívají v jejich rychlosti nebo také ve výši nákladů na jejich provoz. Z toho důvodu jsou také definovány nástroje regulace dopravy, které se člení na ekonomické, normativní a organizační. Všechny tyto nástroje napomáhají ke zlepšení hlediska dopravy jako takové.

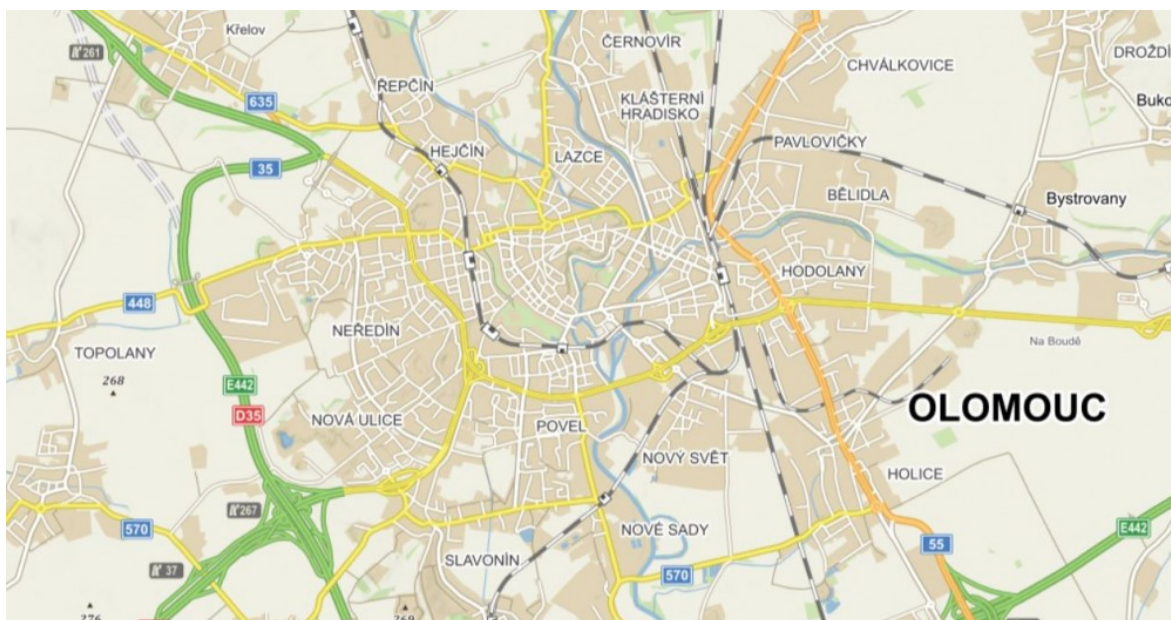
## **II. PRAKTICKÁ ČÁST**

## 7 MĚSTO OLOMOUC

Město Olomouc je šestým největším městem České republiky z hlediska počtu obyvatel. Olomouc je statutární město a také krajské město, které leží ve východní části České republiky v nivě řeky Moravy.

Vybrané město lze charakterizovat jako nejen univerzitní město, město s rozvinutým průmyslem, vědecko-výzkumným zázemím ale také jako město s bohatou historií a tradicí, jelikož se jedná o druhou nejvýznamnější památkovou rezervaci v České republice. Mezi největší památky lze bezpochyby řadit sloup Nejsvětější Trojice, který je zapsaný v kulturní památce UNESCO, nebo také symbol Olomouce, kterým je samotná radnice s orlojem na Horním náměstí.

Z důvodu své polohy je taktéž charakterizováno jako dopravní uzel a regionální centrum širšího významu. Již v roce 1845 byly v Olomouci tzv. nádražní omnibusy a později v roce 1899 tramvajová trať. Olomouc také leží na hlavní železniční trati, která je přímo spojena nejen s velkými městy, jako je Praha, Ostrava, Zlín či Brno, ale také se všemi okresními městy Olomouckého kraje a s určitými městy, jež se nachází na území sousedního státu Slovenska či Polska. Na níže přiloženém obrázku č. 4 je možné vidět hlavní části města Olomouce na mapě.



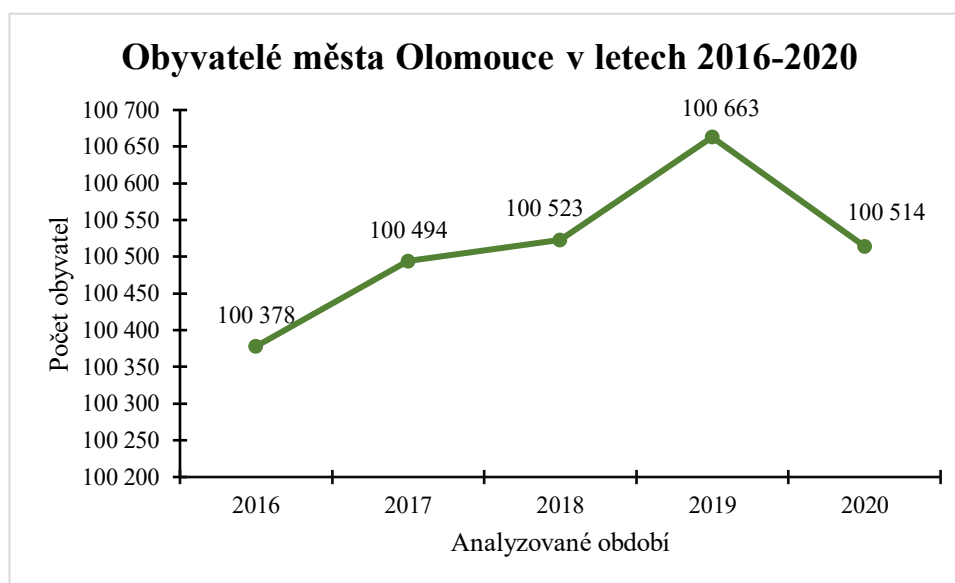
Obrázek 4 Mapa města Olomouce (zdroj: mapy.cz)

## 7.1 Obyvatelstvo

Z níže přiloženého grafu č. 1 je zřejmé, že počet obyvatel v posledních letech 2016-2019 rostl, a to průměrně o 71 obyvatel ročně (zaokrouhleno). Opakem toho je ale rok 2020, kdy bylo evidováno o 149 obyvatel méně, než v roce předešlém.

Při zaměření se na vývoj obyvatel v průběhu roku 2020, je nutné uvést, že k 1. lednu 2020 bylo evidováno přesně 100 663 obyvatel, což je konečný stav roku 2019. V průběhu tohoto roku byly ale zaznamenány následující přírůstky, resp. úbytky:

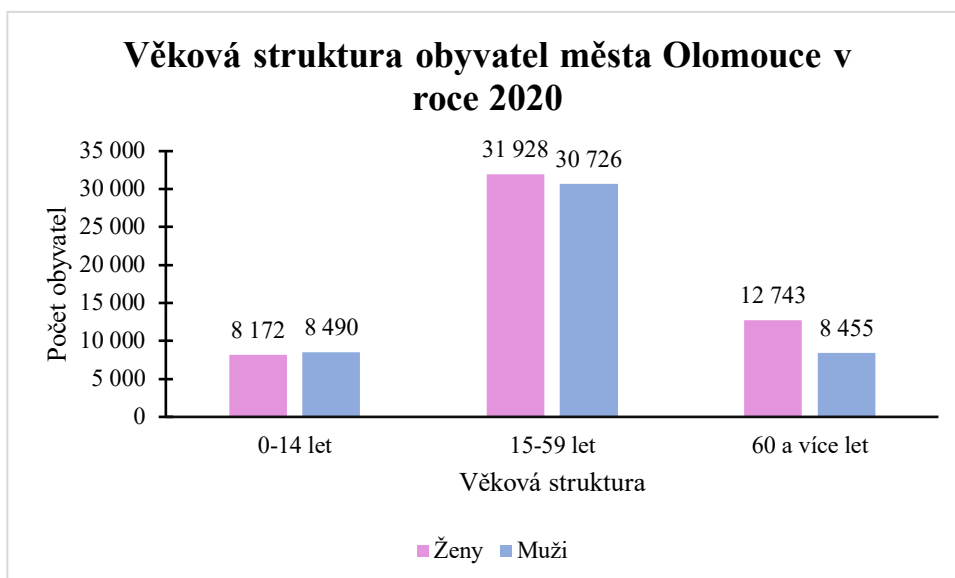
- živě narození – 1 102 obyvatel;
- zemřelí – 1 196 obyvatel;
- přistěhovalí – 2 411 obyvatel;
- vystěhovalí – 2 466 obyvatel.



Graf 1 Obyvatelé města Olomouce v letech 2016-2020 (vlastní zpracování dle ČSÚ)

### Věková struktura

Graf č. 2 naopak znázorňuje věkovou strukturu obyvatel města Olomouce v roce 2020, kdy je zcela evidentní, že ve městě žije nejvíce obyvatel středního věku u obou pohlaví. Dále z grafického znázornění vyplývá, že ve městě Olomouci v roce 2020 žilo více žen než mužů, co se týče věkové skupiny 60 a více let. Rozdíl je zde nejvyšší, a to o 4 288 obyvatel. U ostatních věkových skupin lze říci, že jejich počet je v rámci možností vyrovnaný a nejsou zde žádné zřetelné výkyvy.



Graf 2 Věková struktura obyvatel města Olomouce v roce 2020 (vlastní zpracování dle ČSÚ)

## 7.2 SWOT analýza města zaměřená na oblast dopravy

	Pomocné (k dosažení cíle)	Škodlivé (k dosažení cíle)
VNITŘNÍ	<p style="text-align: center;"><b>SILNÉ STRÁNKY</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• silně rozvinutý systém veřejné hromadné dopravy</li> <li>• vysoká bezbariérovost</li> <li>• propojení s jinými velkými městy České republiky</li> </ul>	<p style="text-align: center;"><b>SLABÉ STRÁNKY</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• parkoviště a parkovací místa</li> <li>• zatížení města nákladní dopravou</li> <li>• nedostatek cyklistických komunikací</li> </ul>
VNĚJŠÍ	<p style="text-align: center;"><b>PŘÍLEŽITOSTI</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Smart City (tj. rozvoj inteligentní dopravy)</li> <li>• budování cyklostezek a cyklopruhů</li> <li>• dostavba či oprava dálnic a silnic</li> </ul>	<p style="text-align: center;"><b>HROZBY</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• zhoršení kvalita života z důvodu emisí, hluku apod.</li> <li>• růst poptávky po nákladní dopravě</li> <li>• vysoké investice</li> </ul>

Tabulka 2 SWOT analýza města Olomouce (vlastní zpracování dle olomouc.eu, 2022)



V tabulce č. 2 je znázorněna stručná SWOT analýza města Olomouce, která znázorňuje speciálně pouze oblast dopravy. Tato analýza byla sestavena na základě analýzy veřejně dostupných informací a strategických dokumentů města. SWOT analýza z vnitřního pojetí zahrnuje silné a slabé stránky města. Naopak z vnějšího pojetí je možné představit samotné příležitosti nebo hrozby, kterým může město čelit.

Mezi silné stránky lze bezesporu řadit silně rozvinutý systém veřejné hromadné dopravy, která je v Olomouci zastoupena přibližně 150 dopravními prostředky autobusové či tramvajové podoby. K této silné stránce lze samozřejmě také řadit vysoká bezbariérovost těchto prostředků, jelikož město Olomouc se jako jedno z mála měst České republiky může chlubit vysokým počtem dopravních prostředků přístupných všem obyvatelům města. Také v práci bude později zmíněno, že v Olomouci zcela jistě převládá silniční a železniční doprava. Z toho důvodu lze řadit mezi další silnou stránku města bezesporu silné propojení s jinými velkými městy České republiky, jako je Praha, Brno či Ostrava, právě pomocí železniční či silniční dopravy.

Naopak mezi slabé stránky města v oblasti dopravy je malý počet parkovišť a parkovacích míst. Lze ale říci, že v nynější době, kdy na jednoho občana České republiky připadá přibližně jedna polovina automobilu, s touto situací bojuje každé město. Dále slabou stránkou města je vysoké zatížení města nákladní dopravou a nedostatek cyklistických komunikací, kdy bude v práci dále zmíněno, že zcela jistě je potřebné tento typ dopravy ve městě rozvinout.

Při zaměření se na vnější okolí, je možné představit příležitosti daného města. Mezi prvními je zcela jistě tzv. Smart City, kdy se jedná o rozvoj inteligentní dopravy, a to například díky systému P&R, resp. Park and Ride. V této situaci by bylo za městem vybudováno parkoviště, ze kterého by se obyvatelé nebo ostatní přemísťovali pomocí městské hromadné dopravy, pěšky a nebo například pomocí kola, které by bylo v okolí možné zapůjčit. Z toho důvodu je také pro město příležitostí vybudovat více cyklostezek nebo cyklopruhů, které by byly nejen v těchto, ale také v jiných situacích využívány. Také je pro město nutná dostavba nebo někdy pouze oprava dálnic a silnic.

Poslední skupinou jsou samotné hrozby, kdy mezi prvními je absolutně nutné uvést zhoršení kvality života obyvatel města Olomouce. Toto zhoršení je, resp. bude, zapříčiněno například emisemi nebo nadměrným hlukem. To také souvisí s možným růstem poptávky po nákladních automobilech, kdy bude potřebné dopravit více zboží do obchodů, aby byly

následně uspokojeny samotné potřeby obyvatel města. Poslední hrozbou jsou vysoké investice související s problematikou dopravy.

### 7.3 Správa města

Statutární město Olomouce je spravováno zastupitelstvem města, které má 45 členů a je nejvyšším orgánem samotné působnosti. Členové zastupitelstva jsou voleni každé 4 roky občany. Dále je mezi orgány města řazena Rada města, která je považována jako výkonný orgán. Dalšími orgány jsou: Primátor města, Městská policie Olomouc, Magistrát, Komise pro projednání přestupků, Komise pro sociálně-právní ochranu dětí SMOI a Povodňová komise obce a ORP. (olomouc.eu, 2022)

Při zaměření se na samotné organizační schéma Magistrátu města Olomouce, je možné představit 25 odborů, jež pod Magistrát města Olomouce spadají. Nimi jsou například:

- odbor cestovního ruchu, kultury a sportu;
- odbor dotačních projektů;
- odbor dopravy a územního rozvoje;
- odbor ekonomický;
- odbor investic;
- odbor sociálních věcí;
- odbor školství;
- odbor životního prostředí.

#### Odbor dopravy a územního rozvoje

Z výše uvedených odborů je zcela jistě pro řešení problematiky dopravy ve městě Olomouci zřízen odbor dopravy a územního rozvoje, pod který spadají dvě oddělení a jeden úřad, a to:

- odd. majetkové správy a údržby komunikací;
- odd. dopravního inženýrství a MHD;
- úřad územního plánování. (olomouc.eu, 2022)

Mezi kompetence samotného odboru dopravy a územního rozvoje jistě patří zastupování vlastníka místních a účelových komunikací či zastupování obce dle §44b zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích v platném znění. Dále odbor dopravy a územního rozvoje

zajišťuje výkon správy, oprav a údržby komunikací společně se sběrem, vyhodnocením a aktualizací dopravně-inženýrských dat a charakteristik. (olomouc.eu, 2022)

Při zaměření se na samotná oddělení tohoto odboru, je možné určit také kompetence jednotlivých oddělení. Oddělení majetkové správy a údržby komunikací zpracovává na základě požadavků jiných subjektů podklady pro realizaci oprav komunikací, zajišťuje a kontroluje projektové a rozpočtové dokumentace apod. Naopak oddělení dopravního inženýrství a MHD má v kompetenci například podávání návrhů na odstranění vraků či silničních vozidel ponechaných na komunikacích. Dále toto oddělení zajišťuje přepravu těžkých nebo rozměrných předmětů, zřizuje vyhrazené parkování a tvoří či projednává tarif na území města Olomouce s dopravci. Úřad územního plánování poté například pořizuje cenovou mapu, spolupracuje při zpracování strategických a rozvojových dokumentů města v oblasti dopravy a infrastruktury apod. (olomouc.eu, 2022)

### **Odbor životního prostředí**

Již v teoretické části bylo uvedeno, že doprava má značný vliv na životní prostředí, z toho důvodu je nutné také v krátkosti uvést tento odbor, který v rámci dopravy zajišťuje například provoz dopravní stanice, řeší podmínky lesní dopravy po cizích pozemcích apod.

### **Odbor investic**

V rámci této části je také nutné uvést odbor investic, jež má za úkol přípravu a realizaci investic města. Mimo tyto činnosti se však dále stará o údržbu města v podobě oprav či obnov majetku. V případě dopravy lze mluvit o opravách či obnovách dopravního značení, údržbě chodníků či cyklostezek apod.

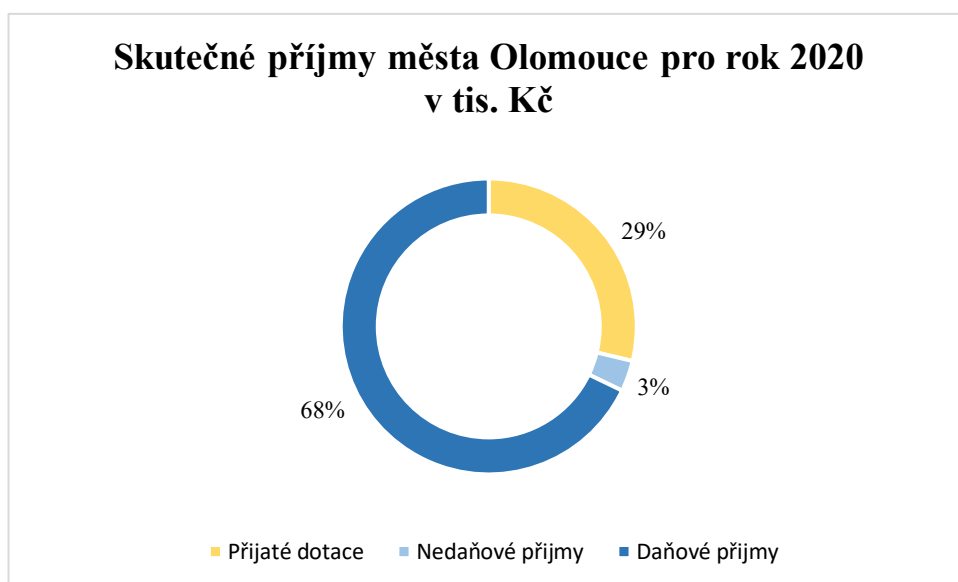
## **7.4 Hospodaření města**

Při zaměření se na samotné hospodaření města Olomouce pro rok 2020, je nejdříve nutné uvést celkovou výši plánovaných příjmů a následně také výdajů, kdy lze jednoznačně vidět, že rozpočet pro tento rok byl schválen jako schodkový, a to ve výši 238 097,15 tis. Kč. Celkové plánované příjmy činily 2 881 576,24 tis. Kč a výdaje 3 119 673,39 tis. Kč

Mezi plánované příjmy byly řazeny:

- přijaté dotace 828 410,63 tis. Kč (tj. 29 %);
- daňové příjmy 1 859 654,23 tis. Kč (tj. 64 %);
- nedaňové příjmy 193 511,39 tis. Kč. (tj. 7 %).

Skutečnou výši, výše zmíněných položek je možné vidět na grafu č. 3, který na první pohled podává informaci o tom, že nedaňové příjmy byly ve skutečnosti nižší o více jako polovinu, resp. o 101 125,8 tis. Kč. Přijaté dotace byly přijaty ve výši 786 421,85 tis. Kč, což je hodnota nižší, než plánovaná o 41 988,78 tis. Kč a daňové příjmy ve skutečnosti k 31. 12. 2020 činily 1 855 327,72 tis. Kč.

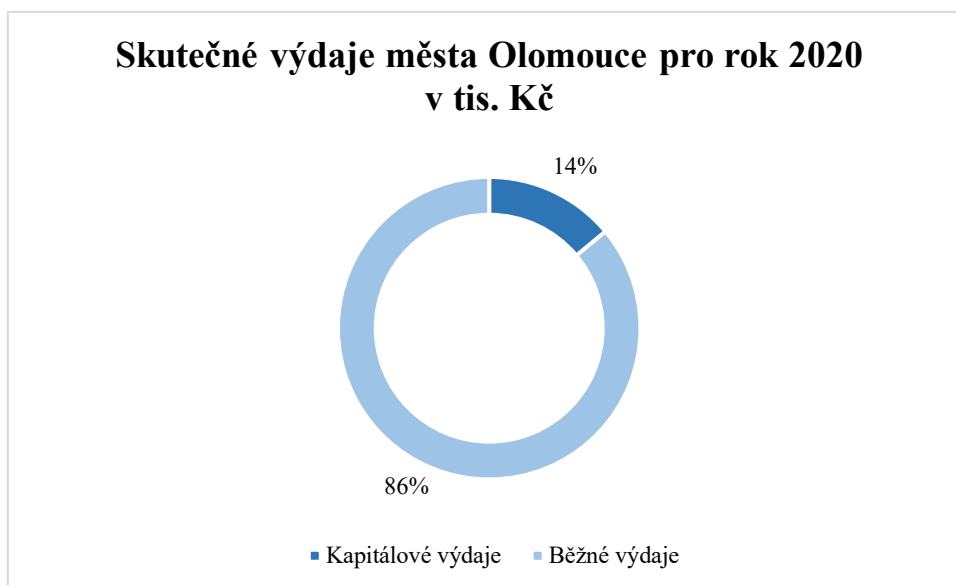


Graf 3 Skutečné příjmy města Olomouce pro rok 2020 v tis. Kč (vlastní zpracování dle [rozpocet.olomouc.eu](http://rozpocet.olomouc.eu))

Naopak mezi plánovanými výdaji byly zahrnuty tyto položky:

- kapitálové výdaje 690 624,15 tis. Kč (tj. 22 %);
- běžné výdaje 2 429 049,23 tis. Kč (tj. 78 %).

Jejich skutečný stav k 31. 12. 2020 je opět znázorněn na grafu č. 4. Lze jednoznačně vidět, že kapitálové výdaje byly téměř o polovinu nižší, jelikož jejich skutečná výše k 31. 12. 2020 činila 369 746,26 tis. Kč, tj. o 320 877,89 tis. Kč než plánované kapitálové výdaje. Stejný vývoj lze vidět v rámci běžných výdajů, které na konci období činily 2 279 430,83 tis. Kč.



Graf 4 Skutečné výdaje města Olomouce pro rok 2020 (vlastní zpracování dle [rozpocet.olomouc.eu](http://rozpocet.olomouc.eu))

#### **Položky rozpočtu zaměřené na oblast dopravy**

Jelikož je práce zaměřena na samotnou analýzu dopravy města Olomouce, je nutné poukázat na položky s touto oblastí spojené. Dle rozpočtu lze vidět, že mezi běžnými výdaji město eviduje položku odbory, mezi kterými je také odbor č. 03 – odbor dopravy a územního rozvoje. Výdaje spojené s dopravou ve skutečnosti tedy v roce 2020 činily 10 151,08 tis. Kč. Tato hodnota však lze rozdělit do několika položek, kterými jsou:

- provoz;
- Letiště Neředín
- Úřad územního plánování;
- Kasárna Neředín.

Z grafu č. 5 je ale zřejmé, že nejvyšší částky byly evidovány u položek zabývajících se samotným provozem a Letištěm Neředín.

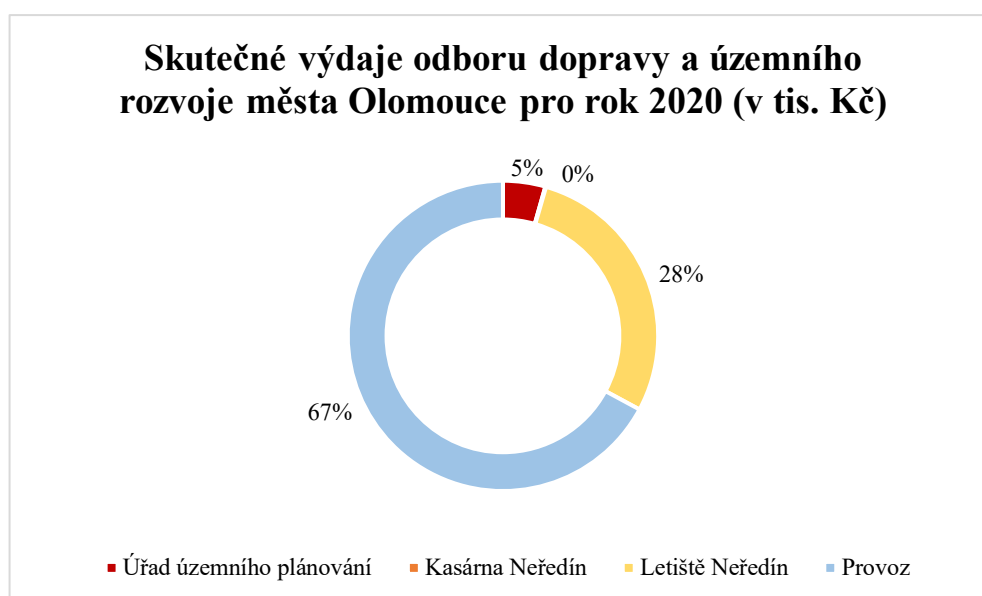
Mezi výdaje spojené s Letištěm Neředín bezprostředně patří akce pro veřejnost, jež jsou na tomto místě pořádány. Jedna z největších akcí na tomto místě je Letecký den. Poté zde určitě patří výdaje spojené s tímto prostorem.

Mezi výdaje spojené s provozem například patří drobný dlouhodobý hmotný majetek, což je majetek, jehož hodnota nepřesáhla stanovenou výši, ale jeho doba použitelnosti je delší než jeden rok. Tímto drobným dlouhodobým majetkem jsou stojany na kola pro cyklisty ve

městě, jejichž hodnota byla ve výši 952,07 tis. Kč. Dále zde spadají výdaje spojené s pohonnými hmotami či výdaje spojené s dopravní řídicí ústřednou. Zcela jistě je zde možné rozlišit mnohem více položek.

Třetí nejvyšší položku tvoří Úřad územního plánování, kde výdaje k 31. 12. 2020 činily 9,45 tis. Kč. Překvapivou informací je, že v té jisté výši zde byly vykazovány poradenské a právní služby. Tudíž v roce 2020 nevznikly Úřadu územního plánování žádné jiné výdaje.

Naopak výdaje spojené s Kasárnami Neředín jsou tak nízké, že jejich hodnota je vykazována na grafu č. 5 jako nulová (oproti jiným položkám), avšak je možné zde rozlišovat náklady na elektrickou energii a na nákup materiálu.



Graf 5 Skutečné výdaje odboru dopravy a územního rozvoje města Olomouce pro rok 2020 (vlastní zpracování dle [rozpocet.olomouc.eu](http://rozpocet.olomouc.eu))

## 7.5 Strategické a územní dokumenty zaměřené na oblast dopravy

Základním rozvojovým dokumentem je zcela jistě **Strategický plán rozvoje města Olomouce**. Jedná se o dokument, který vychází z aktuálních potřeb území města a jeho občanů. Představuje základní priority a vize, které budou postupně naplňovány prostřednictvím jednotlivých aktivit, projektů a investic.

Nejnovější strategický plán (do roku 2023) je rozdělen na 3 části, a to na:

- analytickou část, která má za úkol shromáždění a hodnocení dat;
- návrhovou část poskytující návrh budoucího stavu;

- implementační část, kde jsou stanoveny základní principy a pravidla, jak s daným dokumentem nakládat.

V rámci analytické části lze nalézt kapitolu 4.5 Doprava a infrastruktura, kde byly hodnoceny jednotlivé druhy dopravy a jejich dostupnost. Součástí této analýzy bylo dotazníkové šetření, kde se zapojilo 1 010 občanů. Na základě odpovědí respondentů byly součástí dokumentu dále tzv. pocitové mapy, na kterých se podílelo přibližně 2 110 lidí, jejichž úkolem bylo zaznamenání přibližně 25 760 pocitů na různá témata. (Strategický plán rozvoje města Olomouce, 2017)

Návrhová část dále obsahuje kapitolu 3 Udržitelná Olomouc, kde město představuje svůj cíl, nímž je zajištění udržitelnosti dopravy ve městě ve všech druzích dopravy, a to včetně parkování. Dále si klade za cíl zlepšení bezpečnosti dopravy a umožnit bezbariérovost ve městě.

Druhým důležitým dokumentem je **Územní plán Olomouc**, pro který město zřídilo tzv. mapovou aplikaci, díky níž je možné pohodlněji prohlížet samotné výkresy tohoto plánu. Dokument však tvoří dvě části, a to část výroková, ve které je 164 číslovaných stran obsahující například územní rezervy, koncepce veřejné infrastruktury či etapizaci. Naopak v grafické části je možné najít 6 výkresů, a to například výkres základního členění území, koncepce dopravní nebo technické infrastruktury či výkres veřejně prospěšných staveb, opatření a asanací. (Územní plán Olomouc, 2014)

Mezi další strategické a územní dokumenty je také řazena Regionální inovační strategie a Strategie inteligentní specializace nebo Strategie ITI – Integrované teritoriální investice Olomoucké aglomerace.

## 8 SOUČASNÁ DOPRAVNÍ SITUACE MĚSTA OLOMOUCE

Již v úvodu praktické části byla Olomouc představena jako dopravní uzel, avšak v současné době jsou ve městě Olomouci klíčové dva druhy dopravy, a to doprava silniční a železniční. Další druhy dopravy plní především rekreační, sportovní či turistické účely. Tuto situaci se rozhodlo město dle jeho Plánu udržitelné městské mobility řešit a představuje možnost poklesu individuální automobilové dopravy o přibližně 5 % do roku 2030. S tímto poklesem by měla naopak růst udržitelná doprava, kde lze řadit cyklistickou či pěší dopravu a samotnou MHD. (olomouc.eu, 2022)

### Silniční doprava

Bezpochyby mezi hlavní dopravu je obecně řazena silniční doprava. To stejné platí u analyzovaného města Olomouce.

Silniční síť Olomouckého kraje má převážně roštové uspořádání, avšak v oblastech velkých sídel lze mluvit spíše o uspořádání okružním. To platí zejména u města Olomouce. Na níže přiloženém obrázku č. 5 je možné vidět, že v Olomouci se vyskytují silnice I. a II. třídy. Tyto silnice jsou ve značných částech také čtyř proudové. Nejvíce využívanou čtyřproudovou silnicí je bezesporu tzv. obchvat neboli východní tangenta, která při jejím vybudování ulevila nejen Hodolanům a Holici, ale také oblasti u obchodního centra na D35. Zde je vystavěn největší kruhový objezd města, na kterém však v posledních letech došlo k nejvíce dopravním nehodám v celém regionu.

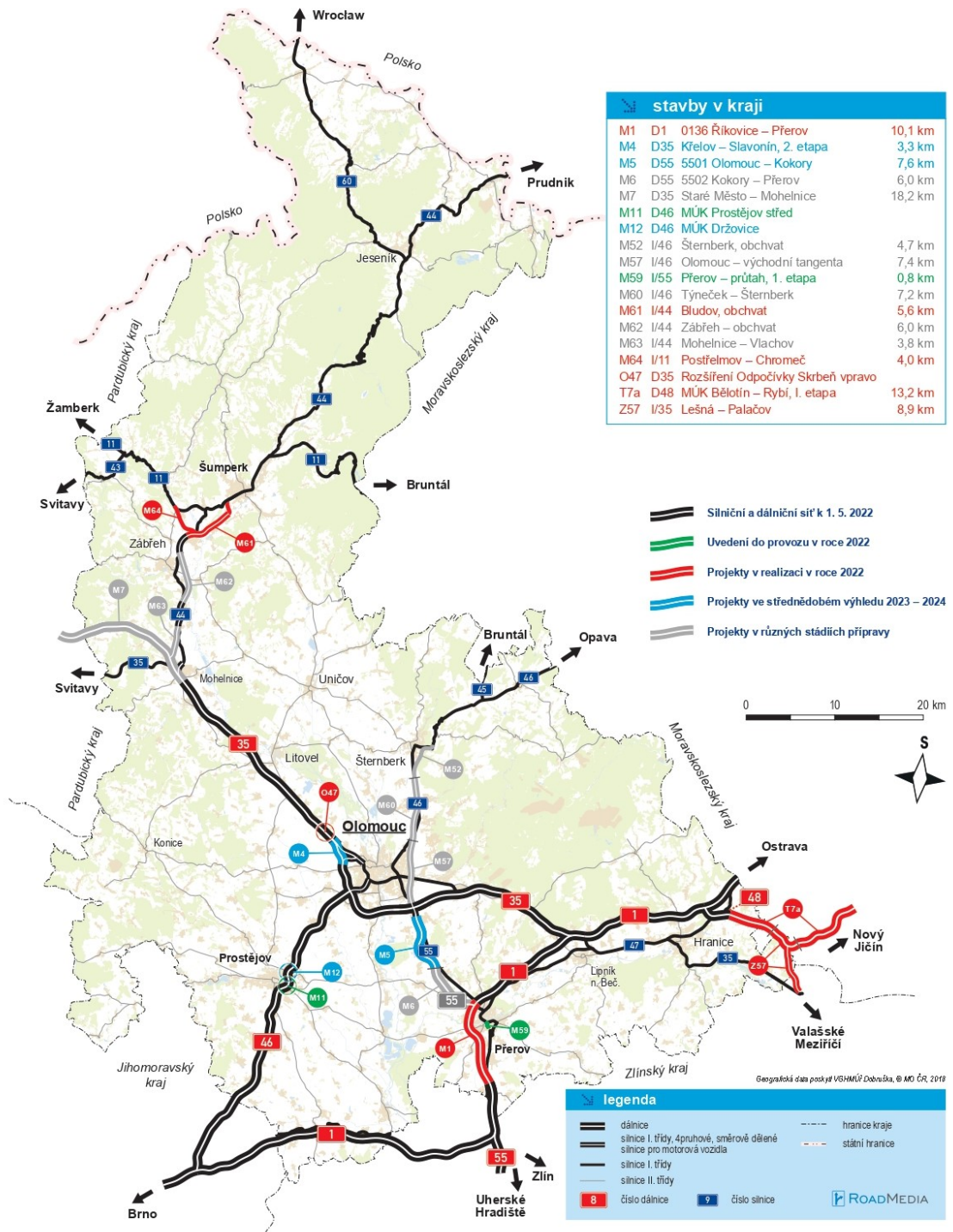
Z výše zmíněného kruhového objezdu je možné se napojit na dálnici D35, ze které je následně vyústěna další dálnice D46. Tudíž lze považovat tento kruhový objezd jako napojení dálnic na centrum a naopak.

Mezi vnější dopravní spojení bezpochyby patří již zmíněné dálnice, které spojují město Olomouc s jinými velkými městy. Mezi tyto dálnice jsou řazeny:

- D35 Úlibice – Hradec Králové – Svitavy – Mohelnice – Olomouc – Lipník nad Bečvou;
- D46 Vyškov – Prostějov – Olomouc;
- D55 Olomouc – Přerov – Hulín – Břeclav.

Všechny výše uvedené poznatky je možné vidět na obrázku č. 5.





Obrázek 5 Silniční doprava města Olomouce (zdroj: rsd.cz)

## Železniční doprava

Železniční doprava je v rámci Olomouckého kraje zcela zásadní, jelikož spojuje pět největších měst Olomouckého kraje. Městem Olomouc prochází II. a III. železniční koridor, který nabízí obyvatelům spojení nejen s hlavním městem České republiky, ale také s celou Moravou jako takovou. Na níže přiloženém obrázku č. 5 jsou znázorněny ty nejvýznamnější železniční tratě společně s jejich značením. Těmito trasami jsou:

- 270 Olomouc směr Přerov, Ostrava;
- 270 Olomouc směr Zábřeh, Česká Třebová, Praha;
- 275 Olomouc směr Senice na Hané;
- 290 Olomouc směr Šternberk, Uničov, Šumperk;
- 301 Olomouc směr Prostějov, Nezamyslice;
- 310 Olomouc směr Krnov, Opava. (olomouc.eu, 2022)



Obrázek 6 Železniční tratě města Olomouce (zdroj: cd.cz, 2022)

### **Vodní doprava**

V Olomouckém kraji je nejvýznamnější řekou řeka Morava, která je levým přítokem Dunaje. Díky své délce toku a plochy povodí lze řeku Moravu představit jako třetí největší řeku v České republice. Její délka je 354 km, s tím že Českou republikou protéká její většina, a to přesněji 284 km. V procentuálním vyjádření se jedná přesněji o 80 % její délky. Řeka pramení pod vrcholem Kralického Sněžníku, který se nachází na území obce Dolní Moravy. Následně Morava protéká řadou měst, jako je například Litovel, Olomouc, Otrokovice, Napajedla či Uherské Hradiště.

Od roku 2015 je v rámci kulturního poznání města Olomouce možné využít tzv. Poznávací plavby přírodní Olomoucí, kterých se můžou obyvatelé či turisté zúčastnit nejen během dne, ale také během večera. Pro tento kulturní zážitek je ale nutná rezervace, a za 45 minut plavby dospělý člověk zaplatí 180 Kč, naopak děti, studenti, ZTP, ZTP/P a senioři 150 Kč. (Plavby Olomouc, 2022)

Řeku Moravu také využívají vodáci, jelikož je možné sjíždět řeku Moravu, která od Mohelnice do Olomouce protéká CHKO Litovelské Pomoraví. Mezi jedno z využívanějších tábořišť je například Tábořiště Pádlo Morava – Horka nad Moravou. V tomto tábořišti je také půjčovna lodí a vodáci mohou využít možnosti stanování, příjemného posezení u břehu řeky a bohaté občerstvení z grilu či udírny.

### **Letecká doprava**

Letecká doprava ve městě Olomouci není bohužel také natolik zastoupena stejně jako vodní doprava, avšak přibližně 3,5 km od středu města leží veřejné vnitrostátní letiště, tzv. Letiště Neředín. Toto letiště je určené pro letouny, vrtulníky, ultralehká letadla, balóny či vzducholodě. Již v kapitole zabývající se samotným hospodařením města byly představeny výdaje s tímto letištěm spojené. Provozovatelem tohoto veřejně vnitrostátního letiště je statutární město Olomouc, ale samotným správcem Letiště Neředín je spolek Hanácký letecký klub Olomouc, z. s. (olomouc.eu, 2022)

Nejbližšími významnými letišti města Olomouce v České republice jsou:

- Letiště Brno, mezinárodní letiště Brno Tuřany (75 km);
- Letiště Leoše Janáčka Ostrava (90 km);
- Letiště Václava Havla Praha (278 km).

### **Cyklistická doprava**

Cyklistická doprava není v Olomouci nijak zvláště využívána, ba naopak. Olomouc ale patří mezi velká města, která se mohou pyšnit zastoupením téměř všech typů cyklistické infrastruktury, jako jsou například stezky pro cyklisty (C 8), komunikace s vyloučením motorové dopravy (B 11), stezky pro chodce a cyklisty se smíšeným provozem (C 9) apod.

Nejvíce využívané cyklostezky v rámci Olomouce jsou bezesporu cyklostezky v Čechových a Smetanových sadech, cyklostezka podél Mlýnského náhonu mezi Hejčínem, Řepčínem a Lazcemi (jelikož spojuje velké okrajové části města) anebo také cyklostezka v Řepčíně, která je napojena na Olomoucké Poděbrady, kde všichni obyvatelé nejen města, ale také okrajových obcí směřují na různé akce a v letním období na koupání.

Co se týče cyklistické dopravy, zcela jistě stojí za zmínění tzv. Rekola. Jedná se o český projekt, který byl původně pouze v Praze, avšak nyní je možnost si zapůjčit růžová kola také v Pardubicích, Brně, Hradci Králové, Českých Budějovicích a samozřejmě také v Olomouci. Projekt Rekola spočívá v tom, že uživatel si v aplikaci, která je dostupná pro systémy Android a iOS, nalezne na mapě nejbližší kolo, jež si následně půjčí. Po ukončení jeho jízdy opět kolo zamkne a v aplikaci tuto činnost znázorní. Poté je kolo opět k dispozici jinému uživateli. V Olomouci je také možnost podobným způsobem zapůjčit koloběžky.

### **Městská hromadná doprava (MHD)**

MHD zajišťuje ve městě převážně Dopravní podnik města Olomouce, a. s. (DPMO). Není zde obsluhováno pouze území města, ale také některé okolní obce, jako je například Horka nad Moravou či Skrbeň. Jedná se o jednu z nejvýznamnějších provozovaných doprav na území Olomouckého kraje, jelikož DPMO operuje se 146 vozidly, jež mají tramvajovou či autobusovou podobu.

Tramvajová síť ve městě je očíslována od 1 do 7. Konečnou zastávkou je ve většině případů (s výjimkou č. 4) točna Fibichova nacházející se u vlakového nádraží. V nočních hodinách tramvaje nejezdí a jsou nahrazeny autobusovými linkami č. 50,51 a 52.

Druhý typ dopravy, jež je ve městě využíván v rámci MHD je autobusová síť. Vysoký podíl těchto zařízení je nízkopodlažní, což zajišťuje komfortní cestování všech obyvatel.

Síť MHD Olomouce lze vidět na mapě nacházející se v příloze I. Autobusové linky jsou znázorněny modrou barvou, noční linky černou a tramvajové linky červenou. Na mapě jsou také znázorněny názvy velkých částí města a také samotných zastávek.

## 9 DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ

Pro analýzu dopravy města Olomouce bylo zvoleno dotazníkové šetření. Samotný dotazník byl převážně sestaven s cílem zjištění osobních názorů respondentů na jednotlivé problematiky spadající do oblasti dopravy, díky nimž bude možné představit silné a slabé stránky této oblasti. Dotazník byl rozdělen do šesti částí, kterými jsou samotné identifikační otázky, otázky zaměřené na silniční dopravu, na MHD města Olomouce, na cyklistickou dopravu, železniční dopravu a také na dopravní bezpečnost města. Celkem dotazník obsahoval 27 otázek (z toho byly 3 otázky statistické, tj. otázky zaměřené na pohlaví, věk a dosažené vzdělání respondentů).

Vyhotovený dotazník, který byl tvořen v aplikaci Formuláře Google, byl zcela anonymní a následně zveřejněn na facebookové skupině „Milujeme Olomouc“, kde se nachází přibližně 40 tis. lidí. Dotazník byl zastaven při počtu 221 odpovědí, jelikož zde nebyl zaznamenán jakýkoliv nárůst po delší dobu.

### 9.1 Identifikační otázky

Při zaměření se na samotné identifikační otázky, které rozdělí skupinu respondentů dle pohlaví, věku či vzdělanosti, je možné uvést následující.

Dotazníkového šetření se zúčastnilo přesně 221 respondentů, z toho bylo 162 žen a 59 mužů. V procentuálním vyjádření se jedná o 73 % žen a 27 % mužů. Lze vidět, že tento poměr nebyl natolik vyrovnaný a větší ochota byla na straně žen.

Při sledování přibývajících odpovědí bylo na první pohled vidět, že zcela jistě převládá věková kategorie 15-26 let. Z toho důvodu byl učiněn krok, který zapříčinil také nárůst jiných věkových kategorií, aby byly alespoň z části vyrovnané. V konečné fázi výsledky dopadly takto:

- 15-26 let                      75 respondentů (tj. 34 %);
- 27-35 let                      39 respondentů (tj. 18 %);
- 35-60 let                      87 respondentů (tj. 39 %);
- 60 let a více                20 respondentů (tj. 9 %).

Lze tedy vidět, že převládá věková kategorie 35-60 let, která byla pro účely této práce stěžejní. Druhou věkovou kategorií je samozřejmě 15-26 let. Menší výsledky lze vidět u věkové kategorie 27-35 let a 60 let a více.

V rámci dosaženého vzdělání lze bezpochyby konstatovat, že přesně 50 % respondentů vystudovalo střední školu s maturitou. Jedná se přesněji o 111 respondentů. Naopak druhou skupinou jsou respondenti, jejichž nejvyšší dosažené vzdělání je vysoká škola. Zde lze řadit přesně 75 respondentů, resp. 34 %. Střední školu bez maturity vystudovalo 28 respondentů a překvapivou informací bylo, že 7 respondentů má vystudovány pouze základní školu. Následně však bylo zjištěno, že se jedná o letošní maturitní ročníky, kteří na zdárný konec maturitních zkoušek stále čekají.

Všechny výše uvedené informace zabývající se identifikačními otázkami je možné vidět v příloze P II. v grafickém znázornění.

## 9.2 Otázky zaměřené na oblast dopravy

### V jaké části Olomouce bydlíte?

Prvním záměrem bylo rozdělit respondenty dle oblasti města, ve které bydlí. Možnosti odpovědí byly: v centru města, v okrajových částech města a v blízkém okolí města. Bylo však nutné uvést, že mezi okrajové části města se například řadí Řepčín, Holice, Lazce či Chomoutov apod. Naopak pro respondenty zde byla také poznámka, že pokud zvolí možnost blízkého okolí, jedná se o obce jako je Horka nad Moravou, Skrbeň, Velký Týnec apod.

Výsledky poté dopadly nadmíru uspokojivě, jelikož lze konstatovat, že skupina respondentů se rozdělila přibližně na třetiny v rámci této otázky. Jak lze ale v příloze P III. vidět, nejvíce respondentů bydlí v blízkém okolí města, a to přesně 82 z nich. Dále 77 respondentů bydlí v okrajových částech města a 62 respondentů v centru.

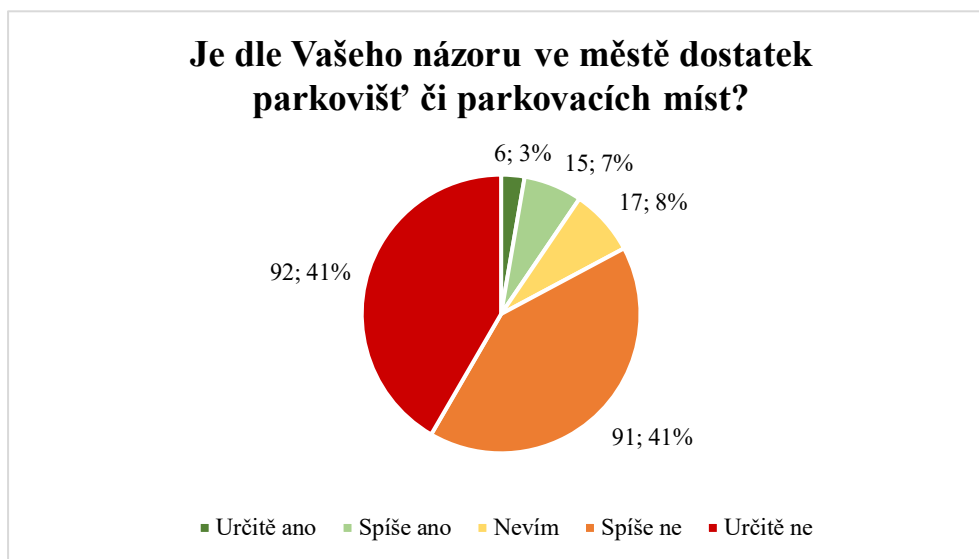
### Z jakého důvodu převážně využíváte dopravu ve městě?

Druhou méně vypovídající otázkou pro účely této práce byla otázka zaměřená na důvody využití této dopravy, která měla znázornit účel dopravy, na kterou byl dále dotazník zaměřen. V této otázce byly možné čtyři odpovědi, a to zaměstnání, studium, lékaři, úřady a nákupy. Dále zde byla také možnost otevřené odpovědi, ze které následně vyplynuly další důvody. Těmi nejopakovanějšími byly tyto: společenský život v podobě hospod a posezení s přáteli, dovoz dětí do školských zařízení, kultura a nebo také sportovní činnosti. Grafické znázornění této otázky je možné najít v příloze P IV.

Následující otázky se již zabývali samotnými oblastmi dopravy, první z nich byla zaměřena na silniční dopravu, kdy respondenti využívají svůj osobní automobil.

### Je dle Vašeho názoru ve městě dostatek parkovišť či parkovacích míst?

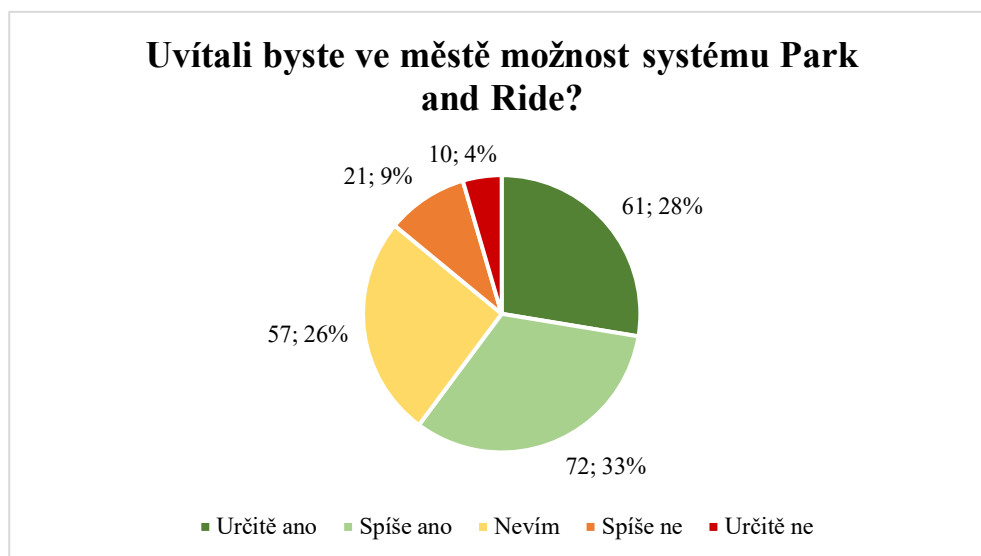
Zcela jistě bylo potřebné se zaměřit na parkoviště či parkovací místa, která bezesporu trápí nejen město Olomouc. Položená otázka měla jednoznačnou odpověď, jelikož 82 % respondentů odpověděla negativně. Dále 8 %, tj. 17 respondentů odpověděla, že neví a zbývající část je s parkovišti a parkovacími místy ve městě spokojena. Na grafu č. 6 je možné vidět tyto výsledky.



Graf 6 Je dle Vašeho názoru ve městě dostatek parkovišť či parkovacích míst? (vlastní zpracování)

### Uvítali byste ve městě možnost systému Park and Ride?

Výše zmíněné odpovědi byly předpokládány, tudíž další otázka se zaměřila na možnost řešení tohoto problému. Respondentům byl navrhnut systém Park and Ride, který jednoduše spočívá v tom, že respondenti či jiní obyvatelé města využijí svůj osobní automobil k dopravě na určené parkoviště nacházející se za městem a následně využijí jiný dopravní prostředek k přepravě na místo určení. Tímto dopravním prostředkem může být například MHD či kolo. Z odpovědí respondentů, jak lze na níže přiloženém grafu č. 7 vidět, vyplynulo, že by tuto možnost zajisté přivítali, resp. 61 % z nich. Další poměrně velkou skupinu tvoří respondenti, jež nemají na tuto alternativu názor, lze mluvit o 57 respondentech z celkového počtu. Naopak pouze 31 respondentů, tj. 13 %, by tuto možnost systému Park and Ride neuvítali z důvodu své pohodlnosti či jasného parkovacího místa ve svém zaměstnání.



Graf 7 Uvítali byste ve městě možnost systému Park and Ride? (vlastní zpracování)

### Jak byste ohodnotili silniční dopravu města dle následujících kritérií?

Další otázkou byla otázka zaměřená na ohodnocení silniční dopravy města dle určitých kritérií. Pro účely bakalářské práce byly zvoleny tyto kritéria:

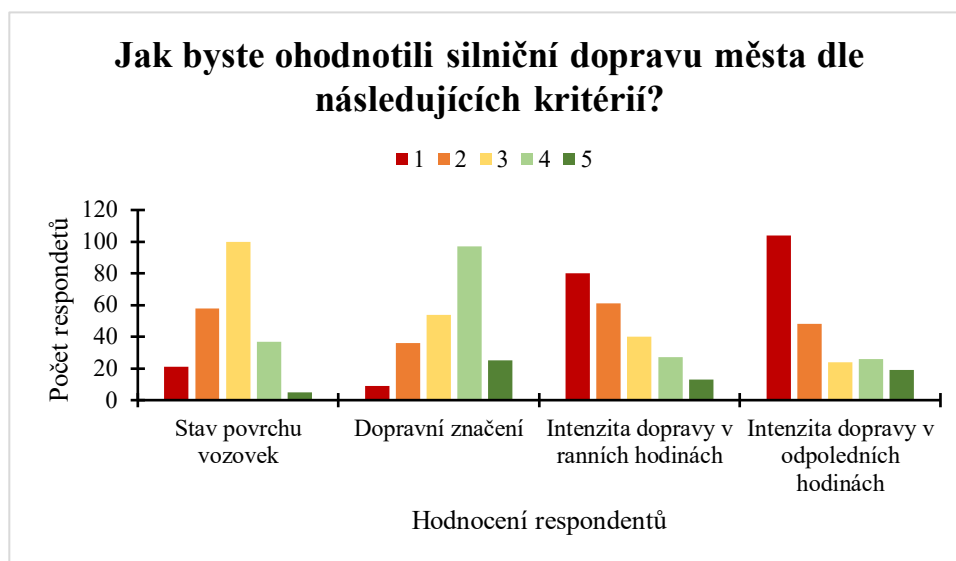
- stav povrchu vozovek;
- dopravní značení v podobě jejich dostatku a kvality;
- intenzita dopravy v ranních hodinách;
- intenzita dopravy v odpoledních hodinách.

Hodnocení bylo dle škály spokojenosti, kdy červená barva znázorňuje značnou nespokojenost, oranžová barva se dále řadí taky mezi neuspokojivé výsledky, žlutá barva je průměrný výsledek a odstíny zelené barvy představují hodnoty uspokojivé.

Z dotazníkového šetření tedy vyplynulo, že stav povrchu vozovek je ve městě dle respondentů průměrný, avšak respondenti se více přiklání k barvám v červených odstínech, tj. tedy k číslu 2. Co se týče dopravního značení, lze konstatovat, že ve městě je dle názoru respondentů, kvalitní a spíše dopravní značky či jiné značení tohoto charakteru nechybí. Opakem jsou bezesporu intenzity dopravy, které respondenti ohodnotili jednoznačně červenou barvou, a to nejen v ranních hodinách, ale také v hodinách odpoledních. Zelené barvy zde nejsou natolik zastoupeny jako u kritérií jiných. O tomto problému mluví také město samotné ve svých dokumentech a také při osobním sezení, protože se v Olomouci průměrná intenzita dopravy na některých komunikacích za 24 hodin pohybuje ve vysokých



číslech. Například na nejvíce vytížené silnici ve městě projede během dne přibližně 30 tisíc automobilů. Výsledky dotazníkového šetření jsou znázorněny na níže přiloženém grafu č. 8.



Graf 8 Jak byste ohodnotili silniční dopravu města dle následujících kritérií? (vlastní zpracování)

### **Měly by se dle Vašeho názoru ve městě využívat více vozidla na alternativní pohony?**

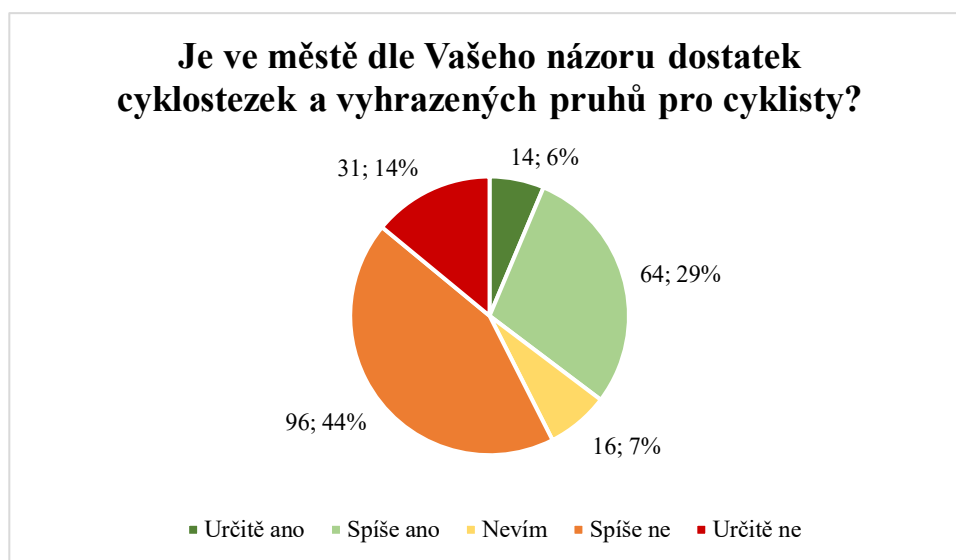
Tato otázka byla respondentům položena z důvodu zjištění, zda by tuto možnost uvítali. Je nutné uvést, že v poznámce této otázky byla daná myšlenka více rozebrána a bylo zde popsáno, že vozidla se myslí například autobusy MHD.

Respondenti v rámci této otázky odpovídali spíše pozitivně. Tuto alternativu by zavedlo 49 respondentů určitě a 33 respondentů odpovědělo, že spíše ano. Naopak 71 respondentů nevyjádřilo svůj názor na tuto problematiku a zbývajících 29 respondentů v této alternativě nevidí budoucnost. Tyto výsledky byly uspokojivé, jelikož již v roce 2018 bylo možné vidět v Olomouci první elektrobus, který byl pořízen na základě projektu zabývajícím se bezemisními vozidly pro MHD. Zcela smutné však je, že se město dále nesnažilo tuto bezemisní alternativu více podpořit, jelikož z dotazníku vyplynulo, že více jako polovina respondentů by byla vstřícná k této modernizaci.

Naopak v další otázce zabývající se touto možností respondenti zcela jistě odpověděli, že ve městě není k dispozici dostatek stojanů na dobíjení vozidel na alternativní pohony, tudíž neplánují ani koupit tohoto prostředku z důvodu své pohodlnosti. Sice jen čerpacích stanic, které podporují pohonné hmoty v podobě benzínu a nafty je opravdu nespočet nejen ve městě Olomouci.

### Je ve městě dle Vašeho názoru dostatek cyklostezek a vyhrazených pruhů pro cyklisty?

Další část dotazníku se zabývala samotnou cyklistickou dopravou a základem všeho bylo zjistit, zda je pro obyvatele ve městě dostatek cyklostezek či vyhrazených pruhů pro cyklisty. Z dotazníkového šetření však jasně vyplynulo, že dle 96 respondentů se spíše v Olomouci nenachází dostatek těchto komunikací. K nim se přidala skupina 31 respondentů, jež si stojí za názorem, že určitě bojuje město s tímto nedostatkem. Naopak pouze 16 respondentů nemělo názor na tuto problematiku a 64 respondentů se přiklání k tomu, že ve městě je dost cyklostezek či vyhrazených pruhů pro cyklisty. Na níže přiloženém grafu č. 9 je také možné vidět, že pouhých 14 respondentů si myslí, že je ve městě určitě dostatek těchto komunikací. Stejný názor uvedli také respondenti v následující otázce, kde byl řešen dostatek míst, kde lze kolo bezpečně odstavit. Opět se zde objevily spíše negativní odpovědi.



Graf 9 Je ve městě dle Vašeho názoru dostatek cyklostezek a vyhrazených pruhů pro cyklisty? (vlastní zpracování)

### Jak byste na stupnici od 1 do 5 ohodnotili povrch stávajících cyklostezek města?

Ve městě Olomouci sice dle názoru respondentů není dostatek cyklostezek, avšak další otázka byla zaměřena na povrch těch stávajících, který je dle respondentů průměrný a spíše lze říci, že jejich názor na povrch cyklostezek je uspokojivý (jak lze vidět na grafickém znázornění v příloze P V.). Pouze 24 respondentů odpovědělo, že povrch těchto cyklostezek není uspokojivý a je potřebná jejich rekonstrukce. Speciálně byly jmenovány cyklostezky v okolí Lazců a Hodolan. Také zde byla zmíněna Horka nad Moravou, kde není vybudována cyklostezka, jež by byla napojena na cyklostezku směr olomoucké Poděbrady. Zde musí cyklisté jezdit po celkem vytižené silniční komunikaci, která je v hrozném stavu.

**Jsou dle Vašeho názoru na sebe cyklostezky ve městě dostatečně napojeny?**

Stejný názor uvedli respondenti v rámci otázky zabývající se propojeností stávajících cyklostezek, jak lze vidět na grafu přiloženém v příloze P VI.

Také z grafu vyplývá, že více jak 50 %, resp. 52 % respondentů hodnotilo tuto problematiku spíše negativně. Jedná se o 118 respondentů celkem, kdy značná část opět zmínila problematiku cyklostezky mezi Horkou nad Moravou a olomouckými Poděbrady.

Naopak pouhých 54 respondentů, což není ani polovina těch předcházejících uvedla, že dle jejich názoru je spíše či určitě v Olomouci tato komunikace propojená. Zbývající počet uvedl, že na danou problematikou nemají názor.

**Využíváte tzv. systém Bikesharing ve městě?**

Tato otázka byla zakomponována do dotazníkového šetření z důvodu možností dalšího rozvoje města v oblasti cyklistické dopravy. Bohužel odpovědi u této otázky nebyly vůbec pozitivní, jak lze vidět na grafu č. 10. Skupina 193 respondentů, což je 87 % procent z jejich celkového počtu, odpověděli, že tuto možnost nevyužívají.

Bylo však očekáváno, že značná část respondentů nebude využívat tento systém, a proto další otázka v pořadí byla zaměřena na důvod nevyužití této možnosti. Jednalo se o otevřenou otázku a po vyhodnocení odpovědí bylo zjištěno, že tuto možnost nevyužívají z těchto nejčastějších důvodů:

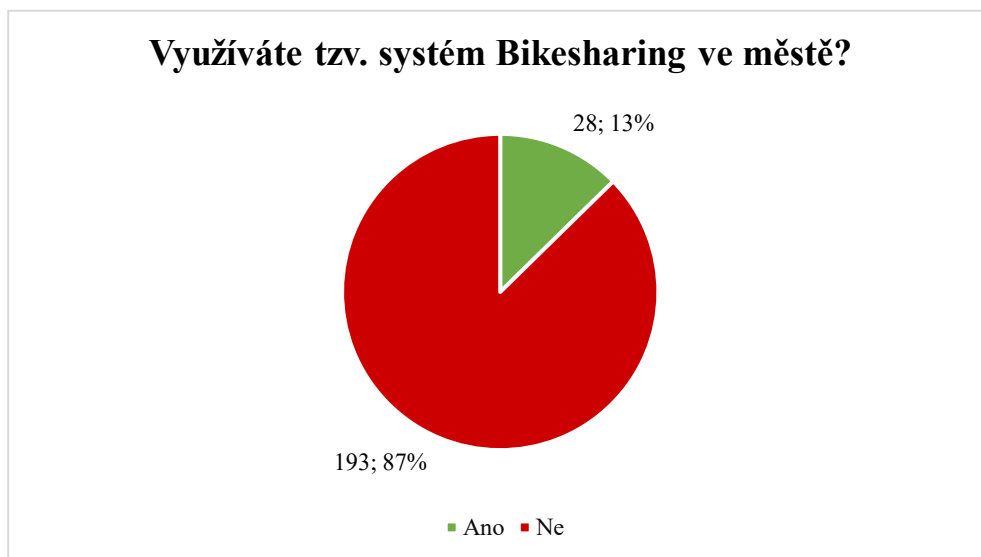
- složitost systému 60 respondentů;
- cena 39 respondentů;
- vlastní kolo 35 respondentů;
- zdravotní či jiné indispozice 14 respondentů.

Jak lze vidět, nejvíce obyvatele města trápí složitost systému, jelikož pro půjčení těchto kol je potřebné vlastnit chytrý mobilní telefon, ve kterém je stažena stejnojmenná aplikace Rekola. Následně lze kolo vypůjčit pomocí kódu a zadání platební karty.

Cena byla další důvodů, proč respondenti tuto možnost nevyužívají. V Olomouci stojí jednotlivá jízdenka 18 Kč za půl hodiny, což je stejná cena jako jedna cesta MHD. Je tedy pouze na respondentech (obyvatelích) zda jsou ochotni zaplatit 18 Kč za projížďku na kole historickým centrem města s pocitem, že udělali něco pro své zdraví nebo nikoliv a využili MHD.

Skupina 35 respondentů v této otázce také uvedla, že má vlastní kolo, tudíž bezesporu raději využijí tuto možnost, která je vlastně jednou z nejjednodušších a nejlevnějších alternativ.

A nakonec jsou zde také respondenti, jež trápí zdravotní či jiné indispozice. Tyto respondenty omezuje stáří, těhotenství či jiné zdravotní důvody (např. operované koleno).



Graf 10 Využíváte tzv. systém Bikesharing ve městě? (vlastní zpracování)

### Uvítali byste ve městě rozvoj systému Bike and Ride?

Další možností rozvoje cyklistické dopravy ve městě je samozřejmě systém Bike and Ride, který je obdobou systému Park and Ride, jak bylo uvedeno pro respondenty v poznámce. Tato možnost rozvoje spočívá v tom, že cyklista dojede k zastávce veřejné hromadné dopravy, kde bezpečně kolo zaparkuje a dále pokračuje jiným dopravním prostředkem. Jedná se o alternativu, jak vyřešit nejen problém nedostatku parkovišť ve městě, ale také vlivu na životní prostředí, jelikož v tomto systému nehrají žádnou roli osobní automobily.

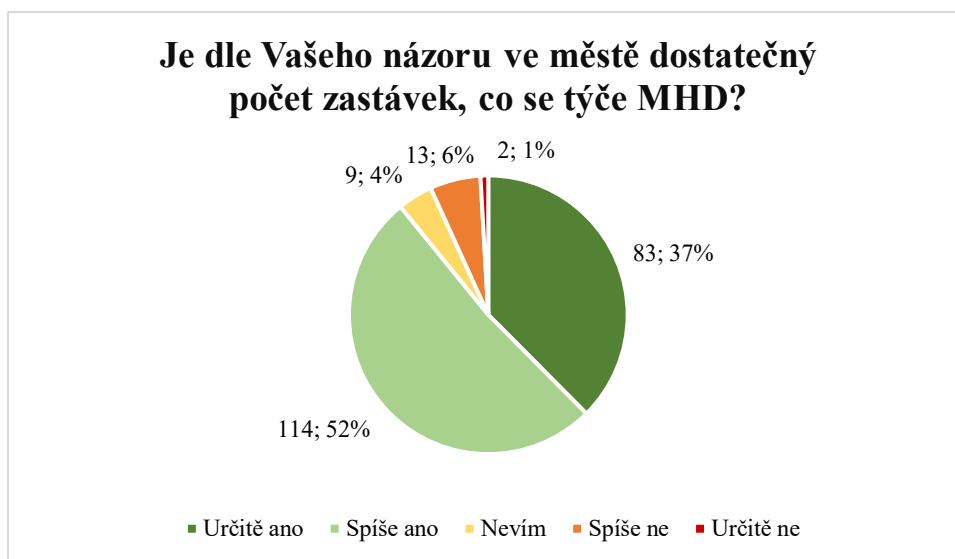
Při zaměření se na odpovědi respondentů je možné vidět v příloze P VII., že skoro polovina dotazovaných by tuto možnost uvítala a využila by své kolo pro dopravu do města. Naopak 46 dotazovaných není zastáncem této alternativy a v další otázce uvedli, že:

- nemají kolo 22 respondentů;
- jezdí automobilem 18 respondentů;
- jsou ze vzdálenější části 6 respondentů.

### Je dle Vašeho názoru ve městě dostatečný počet zastávek, co se týče MHD?

Další část dotazníkového šetření byla zaměřena na MHD města Olomouce, kde jako první bylo nutné zjistit, zda je dle názoru respondentů ve městě dostatečný počet zastávek. Z níže přiloženého a převážně zeleného grafu č. 11 je bezesporu jasné, že ano. Neskutečných 197 respondentů uvedlo, že v Olomouci je dostatek zastávek, následně 9 respondentů bylo opět bez názoru a 15 respondentů si myslí, že ve městě je zastávek málo.

Následující otázka se také zabývala rozmístěním zastávek MHD ve městě na stupnici od 1 do 5. Opět lze říci, že obyvatelé města jsou s touto službou spokojeni, jelikož převládají zelené barvy, jak lze vidět v příloze P VIII.



Graf 11 Je dle Vašeho názoru ve městě dostatečný počet zastávek, co se týče MHD? (vlastní zpracování)

### Jsou dle Vašeho názoru ve městě zastávky dostatečně vybaveny?

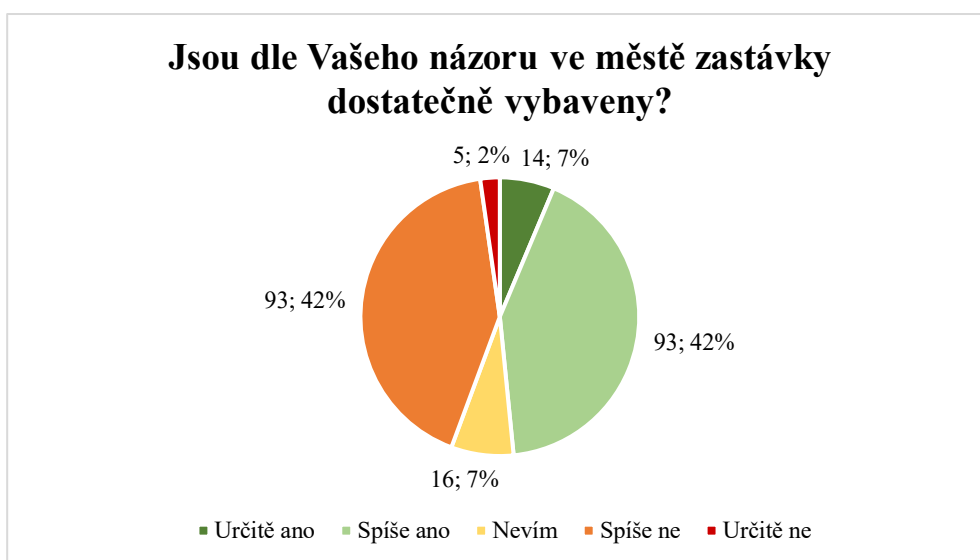
Již nyní je známo, že ve městě je dostatek zastávek MHD, avšak jejich vybavenost není úplně kvalitní u všech z nich. To stejné znázorňuje také graf č. 12, ze kterého jasně vyplývá, že 93 respondentů odpovědělo, že jejich vybavenost je spíše uspokojivá, ale také stejný počet respondentů uvedl, že dle jejich názoru tato vybavenost je spíše neuspokojivá. Samozřejmě se jedná o určité typy zastávek, kde respondentům (jakožto obyvatelům města) něco chybí.

Z toho důvodu byly následující otázky zaměřeny na tuto problematiku. Jako první byla položena otázka, o jaké vybavení se jedná. V odpovědích bylo předepsáno toto následující vybavení: automat na jízdenky, přístřešek a lavičky, odpadkové koše, osvětlení, informační

lístek pro nevidomé. Následně byla také možnost jiné odpovědi, ve které respondenti uváděli své vlastní poznatky.

Z odpovědí tedy vyplynulo, že nejvíce na zastávkách chybí samotný automat na jízdenky, jednalo se přesně o 86 respondentů (viz příloha P IX). Tento problém by měl být ze strany města řešen, jelikož ne všichni cestující ovládají mobilní telefony natolik, aby byli schopni si jízdenku koupit pomocí SMS zprávy. Hned na druhém místě byl přístřešek a lavičky, pro něž hlasovalo 82 respondentů. Toto vybavení patří mezi jedny z nejdůležitějších, jelikož v nepříznivém počasí není možné se schovat a při velkém zpoždění MHD si nelze odpočinout. Překvapivě pouze 21 respondentů odpovědělo, že jim na zastávkách chybí informační lístek pro nevidomé, který je ve 21. století jeden z očekávaných, avšak není jistotou. V rámci otevřené možnosti odpovědi byly uvedeny například chodníky, nabíječky na mobilní telefony a možnost připojení internetu prostřednictvím WiFi.

Pokud již bylo zjištěno, jaké vybavení chybí, bylo nutné také zjistit, které zastávky strádají. Z toho důvodu byla uvedena čistě otevřená otázka, kde respondenti psali název zastávek, na kterých vybavení chybí. Po vyhodnocení bylo možné vidět zastávky, jako je Šibeník, Hlavní nádraží, Náměstí Hrdinů, Slavonín či Tržnice.



Graf 12 Jsou dle Vašeho názoru ve městě zastávky dostatečně vybaveny (vlastní zpracování)

**Uved'te na stupnici od 1 do 5, jak hodnotíte následující kritéria v oblasti železniční dopravy města.**

Předposlední část dotazníku byla krátce věnována železniční dopravě, kde bylo vybráno pět kritérií, které respondenti hodnotili dle stupnice spokojenosti. První kritérium bylo zaměřeno na prostřední nádraží, které je na první pohled krásnou historickou budovou, avšak její první dojem je okamžitě zničen, pokud se cestující zaměří na okolí tohoto nádraží. Nádraží je obklopeno bezdomovci v podnapilém stavu, kteří ničí samotnou budovu a také již zmíněný první dojem. Z důvodu nadměrného výskytu bezdomovců jsou zde časté zásahy městské policie, která se snaží tuto situaci mít pod kontrolou, avšak neúspěšně. S tímto problémem se město potýká již několik let a na zdárné konce to nevypadá.

Naopak dostupnost nádraží je hodnocena lépe, jelikož na zastávku Hlavní nádraží jede nespočet tramvají a autobusů skoro z každé strany města Olomouce. Jedná se například o tramvaj č. 4 nebo 7 a autobus č. 12 nebo 19.

Poslední tři kritéria byla zaměřena spíše na vlaky, jež jsou v rámci železniční dopravy poskytovány. Dané kritéria se vztahovaly k vlakům, jež jsou napojeny pouze na blízkou vzdálenost, tzn. na blízké okolí města. Z dotazníku jasně vyplynulo, že komfort je dle respondentů uspokojivý, stejně jako poměr cena kvalita. S cenou a kvalitou však nemůže město jakkoliv hýbat, jelikož ceny jsou jasně stanoveny v rámci celé České republiky. Pro cestující vlakem však nebude překvapivé, že včasnost respondenti hodnotili spíše neuspokojivě.

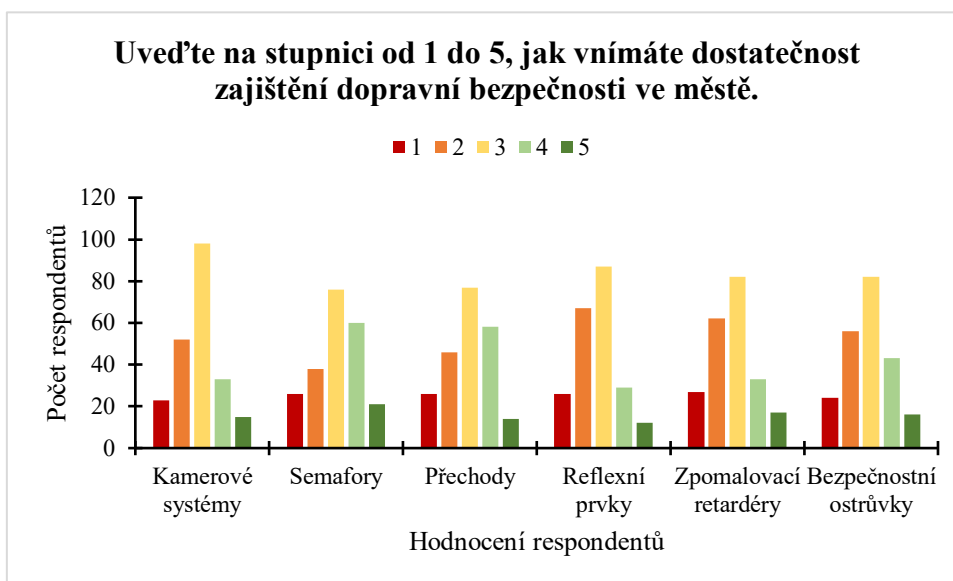


Graf 13 Uved'te na stupnici od 1 do 5, jak hodnotíte následující kritéria v oblasti železniční dopravy města. (vlastní zpracování)

Uved'te na stupnici od 1 do 5, jak vnímáte dostatečnost zajištění dopravní bezpečnosti ve městě.

Dopravní bezpečnost je poslední částí, jež byla do dotazníku začleněna. Existuje nespočet prvků, díky nimž je dopravní bezpečnost zabezpečována, avšak pro účely této práce byly vybrány tyto: kamerové systémy, semaforey, přechody, reflexní prvky, zpomalovací retardéry a bezpečnostní ostrůvky. Všechny tyto prvky bylo povinné ohodnotit na stupnici od 1 do 5, kdy 1 představovala neuspokojivé zajištění a 5 velmi uspokojivé zajištění.

Z grafu č. 13 jednoznačně vyplývá, že všechny zkoumané prvky jsou ve městě průměrné, jelikož zde převládá žlutá barva. Co se týče kamerových systémů, zde by dle hodnocení respondentů neškodila modernizace a zvýšení jejich počtu na nejvíce vytižených komunikacích města. Naopak semaforey a přechody jsou v rámci možností ve městě dostatečně zastoupeny. Reflexní prvky hodnotí respondenti spíše jako neuspokojivé, a to stejné platí také u zpomalovacích retardérů či bezpečnostní ostrůvků.



Graf 14 Uved'te na stupnici od 1 do 5, jak vnímáte dostatečnost zajištění dopravní bezpečnosti ve městě. (vlastní zpracování)

### 9.3 Shrnutí dotazníkového šetření

Z dotazníkového šetření zjistě vyplývaly kladné a záporné stránky dopravy města Olomouce. První část dotazníkového šetření zapříčinila rozdělení respondentů do pomyslných skupin dle jejich bydlení či důvodu využití dopravy ve městě. Následně byly na respondenty kladeny otázky zaměřené na určité typy dopravy města. První se zabývala silniční dopravou, kde vyplývalo, že město má značný problém s parkovišti či parkovacími



místy. Zde 82 % respondentů nebylo spokojeno a uvítalo by různé alternativy vedoucí ke zlepšení tohoto stavu. Byly zde také uvedeny kritéria, ze kterých vyplynulo, že intenzita dopravy města je značně neuspokojivá. Stejně tak dopadlo kritérium zaměřené na stav povrchu vozovek.

Druhá část dotazníku zabývající se cyklistickou dopravou měla také dosti vysokou vypovídající hodnotu o její neuspokojivé kvalitě. Z názorů respondentů vyplynulo, že ve městě není dostatek cyklostezek a vyhrazených pruhů pro cyklisty. Stejný výsledek měla otázka zaměřená na dostatek míst, kde je možné kolo bezpečně odstavit. Naopak kvalita povrchu stávajících cyklostezek měla nadmíru uspokojivé hodnocení. Z odpovědí respondentů jasně vyplynulo, že nevyužívají alternativy Bikesharingu ve městě, ale značná část z nich by uvítala možnost systému Bike and Ride.

Městská hromadná doprava byla nejlépe hodnocenou dopravou města. Dle názoru převážné většiny respondentů se ve městě nachází dostatečný počet zastávek, které jsou uspokojivě rozmístěny, dopravní prostředky jsou spíše kvalitní a komfortní. Polovině respondentů na zastávkách chybí některá vybavení, kdy se nejčastěji jedná o přístřešek a lavičky. To platí hlavně pro zastávky Náměstí hrdinů a Trnkova.

V rámci železniční dopravy města bylo opravdu neuspokojivě hodnoceno samotné prostředí nádraží. Ostatní kritéria byly buď to uspokojivá, nebo nemá město dostatečné kompetence na jejich zlepšení. Zde se jedná například o včasnost.

Poslední část dotazníkové šetření jasně poukázala na uspokojivé hodnocení dopravní bezpečnosti ve městě. Mezi kritéria hodnocení byly například zvoleny kamerové systémy, semaforey, přechody a jiné. Všechny vyjmenovaná kritéria dosáhly průměrných a spíše uspokojivých výsledků. Převážná část respondentů by ale přidala či zmodernizovala reflexní prvky, zpomalovací retardéry či bezpečnostní ostrůvky.

## 10 NÁVRHY A DOPORUČENÍ

Na základě výše uvedeného dotazníkového šetření jasně vyplynuly problematické části, se kterými by město v budoucnu mělo bojovat.

### **Silniční doprava**

Zajisté se jedná o nedostatečný počet parkovišť či parkovacích míst. Zde je možná alternativa spočívající v systému Park and Ride. Lidé by zaparkovali na odstavném parkovišti, jež by se nacházelo za městem a dále cestovali veřejnou hromadnou dopravou. Tato alternativa je však dost nákladná a nelze ji aplikovat okamžitě. Město by muselo s touto alternativou pracovat do budoucna a šetřit peněžní prostředky či je získávat jinou formou, např. formou dotace.

Zcela levnější způsobem, jak tento nedostatek alespoň z části odstranit, je zřízení rezidenčního parkování, které by bylo určeno pouze pro lidi s platným parkovacím oprávněním. To by bylo uděleno na základě různých kritérií, nimiž je například trvalý pobyt či výkon práce v dané oblasti. Tato alternativa by napomohla alespoň z části vyřešit nedostatek parkovacích míst na sídlištích.

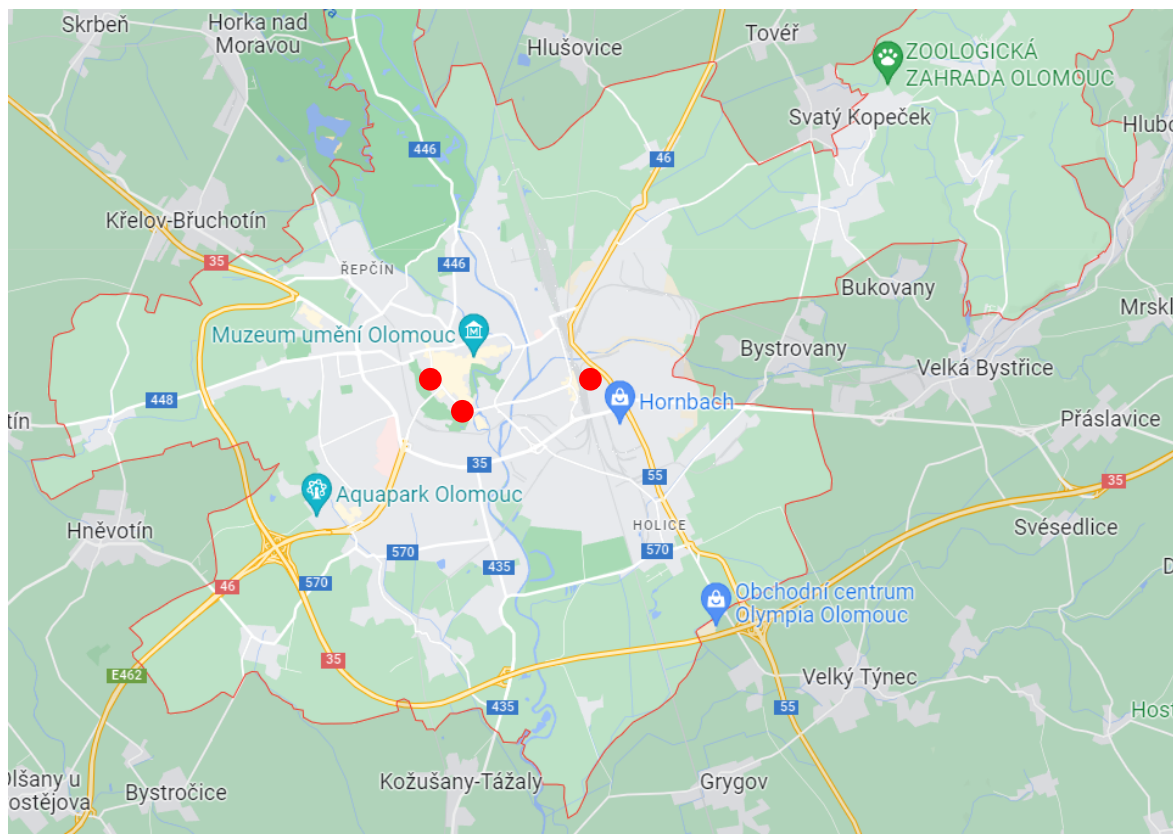
Další problematickou částí dopravy je samotná intenzita provozu, která by mohla být na základě výše a níže uvedených návrhů zlepšena.

### **Cyklistická doprava**

Obyvatele města či lidé z blízkého okolí, kteří se zúčastnili dotazníkového šetření, by se přiklonili k možnosti využití cyklistické dopravy. Tato alternativa je zajisté pro město výhodnější než budování nového parkoviště a také by mohla vést ke zlepšení stavu. Je zde však několik problémů.

Bezesporu je to nedostatečný počet stojanů využívaných k bezpečnému odstavení kola. Město by se mělo snažit tuto alternativu alespoň v nějakém skromném počtu realizovat a stojany na kola doplnit. V maloobchodě Decathlon, který se zabývá prodejem sportovního vybavení, stojí stojan na 5 kol přibližně 1 300 Kč. V případě, že by byly stojany doplněny do vytížených částí města, jako je například Náměstí hrdinů, Tržnice či Hlavní nádraží, činily by tyto výdaje přibližně 15 000 Kč. Tyto výdaje zahrnují samotný majetek a také pracovní sílu, jež bude potřebná při montáži těchto zařízení. Zcela jistě by bylo ale vhodné později toto zařízení poskytovat i na méně vytížených částech města. Obyvatelé města si totiž uvědomují, že cesty do práce za využití kola by byly ve většině případů rychlejší

a pomohly by také ke zlepšení jejich zdravotního stavu. Samozřejmě se nejedná o všechny obyvatele. Výše zmíněné části, kde by byly první stojany dodány, jsou znázorněny na níže přiloženém obrázku č. 7.



Obrázek 7 Místa vhodná na doplnění stojanů (zdroj: mapy.cz)

Dále by měla být zaměřena pozornost na provázanost stávajících cyklostezek pro bezpečnější přepravu v rámci města. Město také již několik let pracuje se systémem zvaným Bikesharing, který však není využíván tak, jak bylo na začátku zamýšleno. Bezsporně za tímto vývojem stojí samotný systém, který je nejen dle respondentů, ale také dalších občanů složitý. Další kritérium, které stojí za nedostatečným využitím této alternativy je cena, na kterou bylo již v textu poukázáno. Městu se tedy doporučuje využít reklam, které by poukázaly na skutečnost, že jedna cesta MHD stojí stejně jako 30 minut na vypůjčeném kole. Vhodné by bylo tyto plakáty vylepit v samotných zařízeních MHD. Na stránkách Dopravního podniku města Olomouce je zveřejněn ceník, ze kterého jasně vyplývá, že 40 plakátů vylepených v různých zařízeních MHD bude město stát 24 500 Kč za rok.

V rámci cyklistické dopravy se dále skoro polovina respondentů shodla, že by uvítala možnost využití systému Bike and Ride, které by opět znamenalo pro město nákup stojanů

na kola, které by byly umístěny poblíž zastávek veřejné hromadné dopravy, jež by obyvatelé následně využily.

### **Městská hromadná doprava**

U MHD byla nalezena pouze slabá stránka u vybavení některých zastávek města. Městu je tedy navrženo, aby tuto vybavenost zlepšila, co se týče samotných automatů využívaných ke koupi lístků či přístřešků a laviček. Dle stávající situace město disponuje přesně s 31 automaty rozmístěnými po celém městě. Naleznou se ale také části, kde tato možnost chybí, lze mluvit například o zastávce Trnkova a jejím okolí.

V rámci železniční dopravy by bylo samozřejmě nutné zlepšit prostředí nádraží, které je pro většinu obyvatel a turistů opravdu odrazující. Již v textu bylo poukázáno na velký výskyt bezdomovců, kteří znečišťují toto okolí a znepříjemňují také cestujícím jejich cestu. Samozřejmě zde není možné využít jiné donucovací prostředky k jejich odvedení nežli pokuty, jejichž výše se liší na základě jejich prohřešku. Město by tedy mělo více využívat městskou policii, která bude neodbytná a donutí bezdomovce opustit prostředí nádraží. Všem je samozřejmě jasné, že tato situace nemá bližší řešení, jelikož s tímto problémem se nepotýká pouze město Olomouc, ale všechny města obecně.

## ZÁVĚR

Bakalářská práce se zabývala dopravou města Olomouce, jakožto šestým největším městem České republiky z hlediska počtu obyvatel. Práce byla rozdělena na dvě části. Teoretickou část, jež byla vypracována pomocí literární rešerše pojmů souvisejících s danou problematikou a praktickou část, kde byl analyzován samotný stav města a představeny výsledky dotazníkového šetření.

V prvních kapitolách teoretické části byly představeny pojmy, jako je veřejná správa, regionální politika, regionální rozvoj nebo územní a strategické plánování. Kapitoly následující byly zaměřeny více na financování města, kde byly podrobněji rozebrány veřejné finance, rozpočet a dotace. Poslední kapitoly obsahovala čistě poznatky související s dopravou. Bylo zde naznačeno její členění či nástroje její regulace.

Praktická část byla naopak pomyslně dělena na dvě části – představení města a dotazníkové šetření. První kapitola této části byla tedy věnována samotnému představení města Olomouce. Byl zde sestaven graf znázorňující vývoj obyvatel města, představen odbor dopravy a územního rozvoje společně s důležitými strategickými dokumenty. Byla zde znázorněna SWOT analýza, kde byl kladen pouze důraz na oblast dopravy. Dále byl graficky znázorněn vývoj rozpočtu za rok 2020, kde byly také představeny výdaje související s dopravou města. Následně práce obsahovala analýzu současné dopravní situace jednotlivých doprav na základě poskytnutých informací městem či webových stránek. Stěžejní částí práce bylo dotazníkové šetření, jež obsahovalo otázky zaměřené na názory respondentů. Z dotazníkového šetření následně vyplynulo, že město bojuje s malým počtem parkovišť či parkovacích míst, s nedostatečným počtem stojanů na kola, s nevhodným prostředím hlavního nádraží apod. Naopak MHD města Olomouce obdržela velmi uspokojivé výsledky od respondentů. Všechny otázky byly graficky znázorněny v textu nebo v přílohách a byly patřičně okomentovány. Na závěr kapitoly byly nejvíce důležité poznatky shrnuty.

V závěru práce byly představeny návrhy a doporučení, které by mohly vést ke zlepšení dopravní situace ve městě Olomouci. Tyto návrhy a doporučení byly popsány na základě dotazníkového šetření a jednalo se například o rozvoj systému Bikesharingu, který nemá ve městě takové využití, jako se zamýšlelo. Dále zde bylo uvedeno, že by město mělo zainvestovat do stojanů na kola, aby obyvatelé města začali více využívat cyklistickou dopravu.

**SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY**

BÁRTOVÁ, Hana a Miroslav RŮŽIČKA, 2008. *Územní plánování a doprava*. Praha: ABF - Arch, 128 s. ISBN 9788086905488.

BRŮHOVÁ-FOLTÝNOVÁ, Hana, 2009. *Doprava a společnost: ekonomické aspekty udržitelné dopravy*. Praha: Karolinum, 212 s. ISBN 9788024616100.

BusinessInfo.cz. Tvorba strategického plánu – členění a postup [online]. In: . 6. 5. 2013 [cit. 2022-01-30]. Dostupné z: <https://www.businessinfo.cz/navody/tvorba-strategickeho-planu/>

DRDLA, Pavel, 2021. *Osobní doprava regionálního a nadregionálního významu*. 3. upravené. Pardubice: Univerzita Pardubice, 430 s. ISBN 9788075603616.

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

FOTR, Jiří, Emil VACÍK, Ivan SOUČEK, Miroslav ŠPAČEK a Stanislav HÁJEK, 2020. *Tvorba strategie a strategické plánování: teorie a praxe*. 2., aktualizované a doplněné vydání. Praha: Grada Publishing, 414 s. ISBN 9788027124992.

HEJDUKOVÁ, Pavlína, 2015. *Veřejné finance: teorie a praxe*. Praha: C.H. Beck, 252 s. ISBN 9788074002984.

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

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

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

KRBOVÁ, Jana, 2017. *Moderní management ve veřejné správě : nové, inovativní a kreativní přístupy v managementu veřejné správy: výzvy a možnosti*. Praha: Wolters Kluwer, 143 s. ISBN 9788075527448.

LOCHMANNOVÁ, Alena, 2020. *Veřejná správa: základy veřejné správy*. Vydání druhé. Prostějov: Computer Media, 116 s. ISBN 9788074024177.

MALLYA, Thaddeus, 2007. *Základy strategického řízení a rozhodování*. Praha: Grada, 246 s. ISBN 9788024719115.

Ministerstvo pro místní rozvoj ČR. Strategie regionálního rozvoje ČR 21 + [online]. In: . 2021 [cit. 2022-01-30]. Dostupné z: <https://www.mmr.cz/cs/ministerstvo/regionalni-rozvoj/regionalni-politika/koncepce-a-strategie/strategie-regionalniho-rozvoje>

OLIVÍKOVÁ, Jana. Mikroregiony OK. In: Olomoucký kraj [online]. 13. 9. 2021 [cit. 2022-01]. Dostupné z: <https://www.olkraj.cz/mikroregiony-ok-cl-700.html>

Olomouc (Statutární město). In: Mapy.cz [online]. [cit. 2022-04]. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?x=17.2790942&y=49.6036711&z=11&source=muni&id=1>

PAVLÍK, Marek, Karel ŠIMKA, Josef POSTRÁNECKÝ a Richard POMAHAČ, 2020. *Moderní veřejná správa: zvyšování kvality veřejné správy, dobrá praxe a trendy*. Praha: Wolters Kluwer, 162 s. ISBN 9788075980489.

PEKOVÁ, Jitka, 2011. *Veřejné finance: teorie a praxe v ČR*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 642 s. ISBN 9788073576981.

Plavby Olomouc [online]. In: . 2022 [cit. 2022-06-05]. Dostupné z: <https://www.plavbyolomouc.cz/rezervace>

POMAHAČ, Richard, 2011. *Základy teorie veřejné správy*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 267 s. ISBN 9788073803308.

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

PRŮCHA, Petr, 2004. *Veřejná správa a samospráva*. Praha: Vysoká škola aplikovaného práva, 241 s. ISBN 8086775038

Ředitelství silnic a dálnic ČR [online]. In: . 2022 [cit. 2022-06-05]. Dostupné z: [https://kraje.rsd.cz/olomoucky/#!/stavby?kraj=OLK&filters\[\]=StavbyRealizace&filters\[\]=StavbyProvoz&filters\[\]=StavbyPriprava&filters\[\]=StavbyStudie&page=0](https://kraje.rsd.cz/olomoucky/#!/stavby?kraj=OLK&filters[]=StavbyRealizace&filters[]=StavbyProvoz&filters[]=StavbyPriprava&filters[]=StavbyStudie&page=0).

Statutární město Olomouc [online]. [cit. 2022-04]. Dostupné z: <https://www.olomouc.eu/>

Strategický plán rozvoje města Olomouce [online]. In: . 16. 1. 2020 [cit. 2022-04]. Dostupné z: <https://www.olomouc.eu/podnikatel/uzemni-plan-mesta-a-strategie-rozvoje/strategicky-plan-rozvoje-mesta>

ŠIROKÝ, Jaromír, 2020. *Technologie dopravy*. Páté doplněné vydání. Pardubice: Univerzita Pardubice, 280 s. ISBN 9788075603098.

TUMLIN, Jeffrey, 2012. *Sustainable transportation planning : tools for creating vibrant, healthy, and resilient communities*. Hoboken: Wiley, 310 s. ISBN 9780470540930.

Územní plán Olomouc [online]. [cit. 2022-04]. Dostupné z: <https://www.olomouc.eu/o-meste/uzemni-planovani/novy-uzemni-plan>

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

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



## SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

ČSÚ Český statistický úřad

MF Ministerstvo financí

MHD Městská hromadná doprava

MMR Ministerstvo pro místní rozvoj ČR

NUTS Nomenklatura územních statistických jednotek

P&R Park and Ride

SMOI Komise pro sociálně-právní ochranu dětí

SSR Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+

**SEZNAM OBRÁZKŮ**

Obrázek 1 Dvojí pojetí regionálního rozvoje (Wokoun a kol., 2008, s. 12) .....	20
Obrázek 2 Proces strategického plánování (vlastní zpracování dle Krbové, 2017, s. 29) ..	23
Obrázek 3 Návrh vymezení území pro účely SRR 21 + (mmr.cz, 2021).....	24
Obrázek 4 Mapa města Olomouce (zdroj: mapy.cz).....	38
Obrázek 5 Silniční doprava města Olomouce (zdroj: rsd.cz) .....	49
Obrázek 6 Železniční tratě města Olomouce (zdroj: cd.cz, 2022).....	50
Obrázek 7 Místa vhodná na doplnění stojanů (zdroj: mapy.cz) .....	67

**SEZNAM TABULEK**

Tabulka 1 Přehled vybraných ekonomických nástrojů regulace dopravy (vlastní zpracování dle Brůhové-Foltýnové, 2009, s. 64-65).....	33
Tabulka 2 SWOT analýza města Olomouce (vlastní zpracování dle olomouc.eu, 2022)...	40

**SEZNAM GRAFŮ**

Graf 1 Obyvatelé města Olomouce v letech 2016-2020 (vlastní zpracování dle ČSÚ).....	39
Graf 2 Věková struktura obyvatel města Olomouce v roce 2020 (vlastní zpracování dle ČSÚ) .....	40
Graf 3 Skutečné příjmy města Olomouce pro rok 2020 v tis. Kč (vlastní zpracování dle rozpocet.olomouc.eu) .....	44
Graf 4 Skutečné výdaje města Olomouce pro rok 2020 (vlastní zpracování dle rozpocet.olomouc.eu) .....	45
Graf 5 Skutečné výdaje odboru dopravy a územního rozvoje města Olomouce pro rok 2020 (vlastní zpracování dle rozpocet.olomouc.eu) .....	46
Graf 6 Je dle Vašeho názoru ve městě dostatek parkovišť či parkovacích míst? (vlastní zpracování).....	55
Graf 7 Uvítali byste ve městě možnost systému Park and Ride? (vlastní zpracování) .....	56
Graf 8 Jak byste ohodnotili silniční dopravu města dle následujících kritérií? (vlastní zpracování).....	57
Graf 9 Je ve městě dle Vašeho názoru dostatek cyklostezek a vyhrazených pruhů pro cyklisty? (vlastní zpracování) .....	58
Graf 10 Využíváte tzv. systém Bikesharing ve městě? (vlastní zpracování) .....	60
Graf 11 Je dle Vašeho názoru ve městě dostatečný počet zastávek, co se týče MHD? (vlastní zpracování).....	61
Graf 12 Jsou dle Vašeho názoru ve městě zastávky dostatečně vybaveny (vlastní zpracování) .....	62
Graf 13 Uved'te na stupnici od 1 do 5, jak hodnotíte následující kritéria v oblasti železniční dopravy města. (vlastní zpracování).....	63
Graf 14 Uved'te na stupnici od 1 do 5, jak vnímáte dostatečnost zajištění dopravní bezpečnosti ve městě. (vlastní zpracování) .....	64

## SEZNAM PŘÍLOH

Příloha P I: Sítě MHD v Olomouci

Příloha P II: Identifikační otázky

Příloha P III: V jaké části města bydlíte?

Příloha P IV: Z jakého důvodu převážně využíváte dopravu ve městě?

Příloha P V: Jak byste na stupnici od 1 do 5 ohodnotili povrch stávajících cyklostezek města?

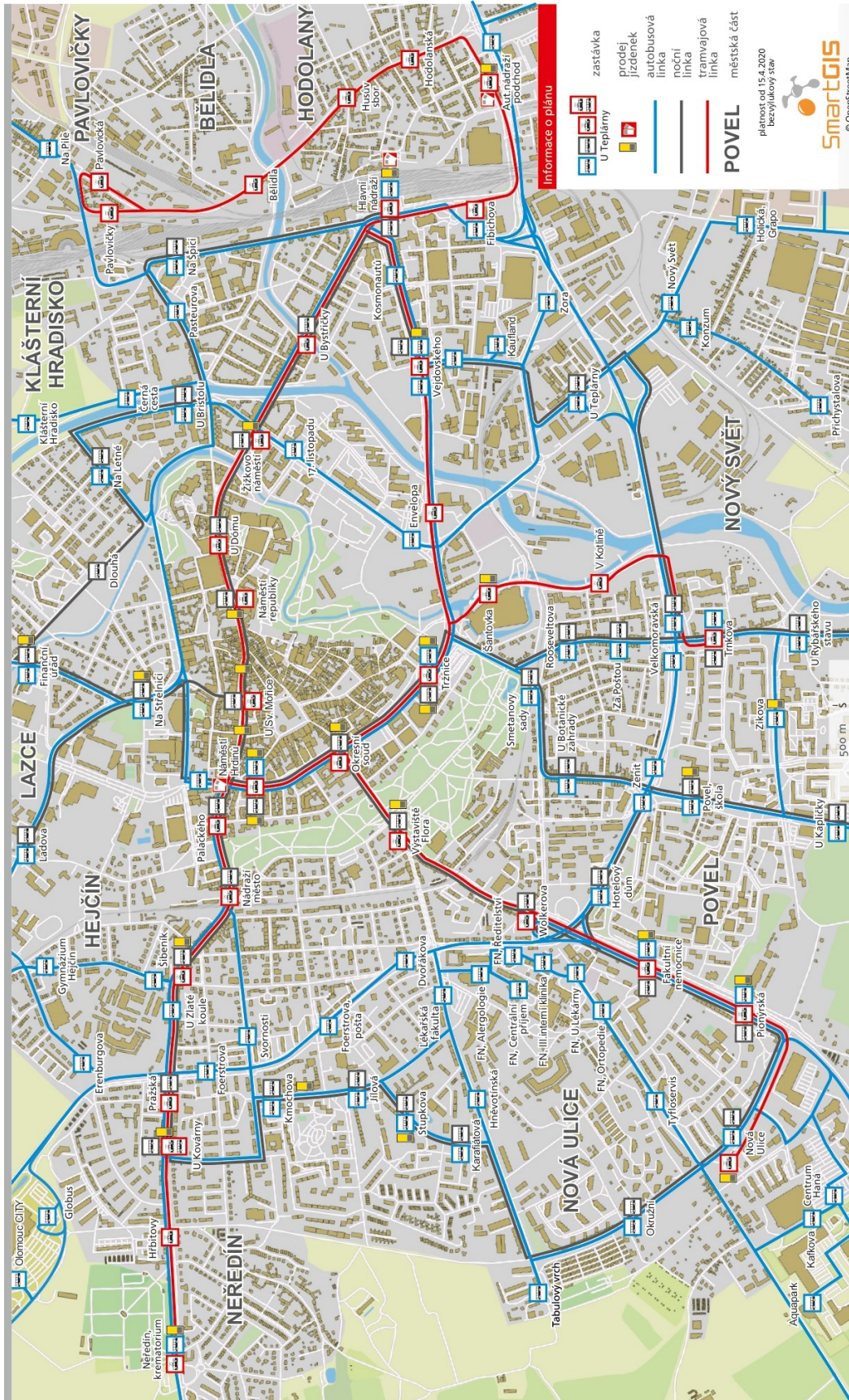
Příloha P VI: Jsou dle Vašeho názoru na sebe cyklostezky ve městě dostatečně napojeny?

Příloha P VII: Uvítali byste ve městě rozvoj systému Bike and Ride?

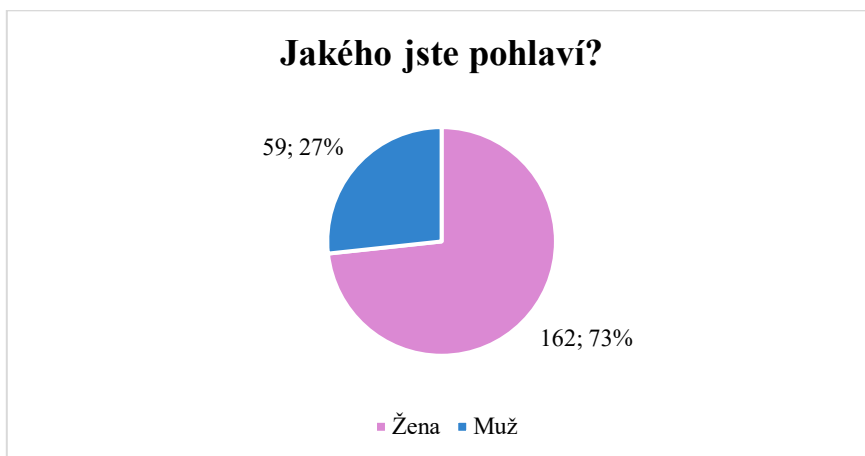
Příloha P VIII: Jak na stupnici od 1 do 5 hodnotíte rozmístění zastávek MHD ve městě?

Příloha P IX: Pokud jste v předchozí otázce odpověděli ne, jaké vybavení Vám na zastávkách chybí?

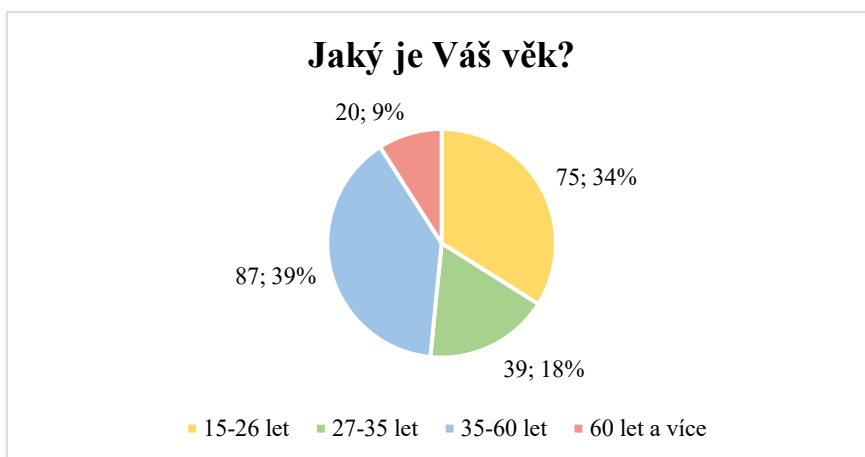
# PŘÍLOHA P I: SÍŤ MHD V OLOMOUCI



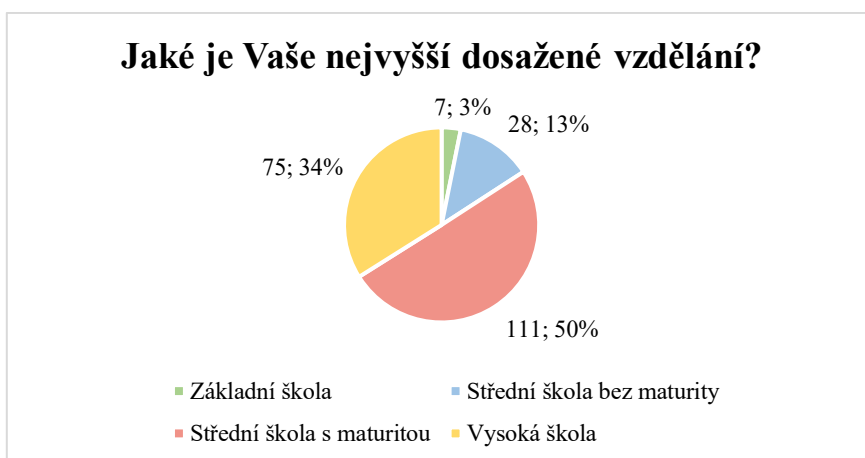
## PŘÍLOHA P II: IDENTIFIKAČNÍ OTÁZKY



Zdroj: vlastní zpracování

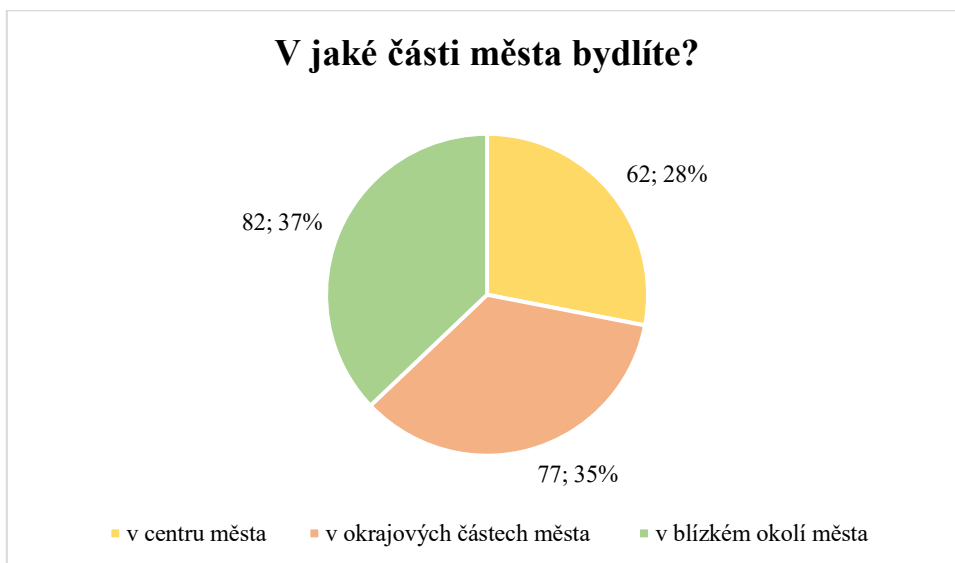


Zdroj: vlastní zpracování



Zdroj: vlastní zpracování

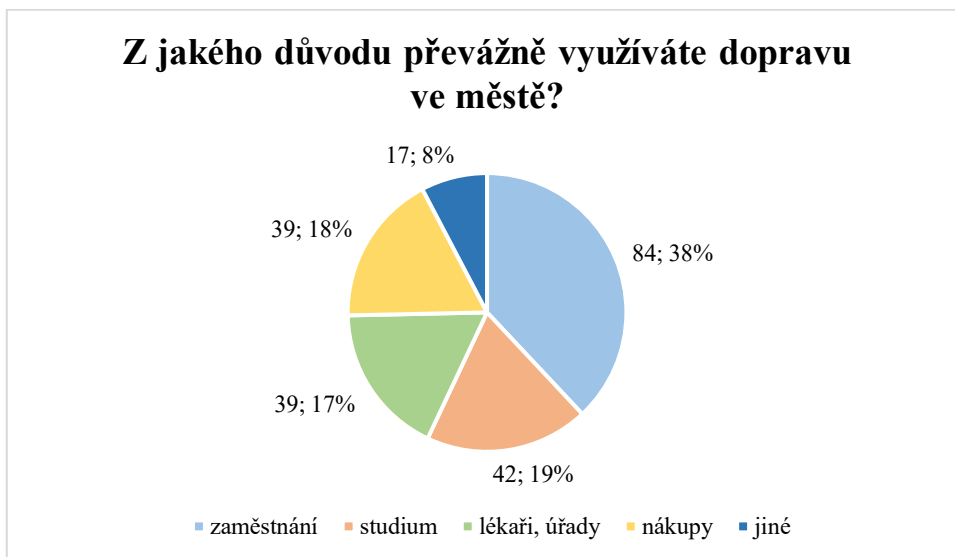
## PŘÍLOHA P III: V JAKÉ ČÁSTI MĚSTA BYDLÍTE?



Zdroj: vlastní zpracování

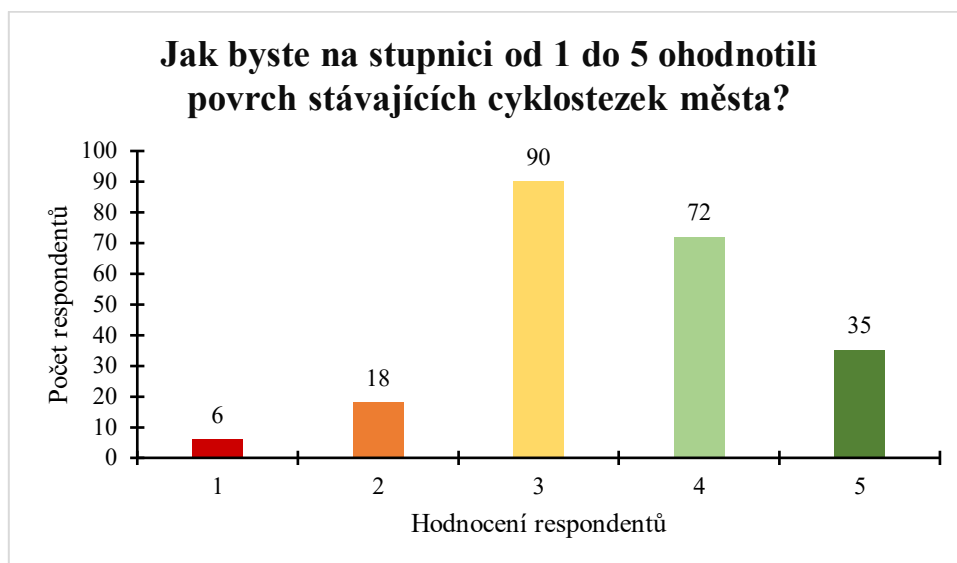


## PŘÍLOHA P IV: Z JAKÉHO DŮVODU PŘEVÁŽNĚ VYUŽÍVÁTE DOPRAVU VE MĚSTĚ?



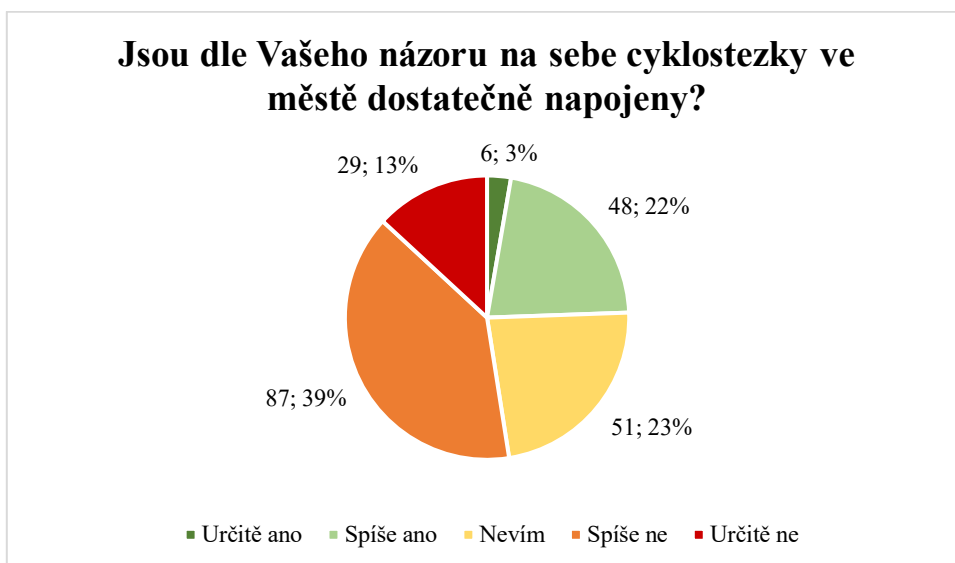
Zdroj: vlastní zpracování

## **PŘÍLOHA P V: JAK BYSTE NA STUPNICI OD 1 DO 5 OHODNOTILI POVRCH STÁVAJÍCÍCH CYKLOSTEZEK MĚSTA?**



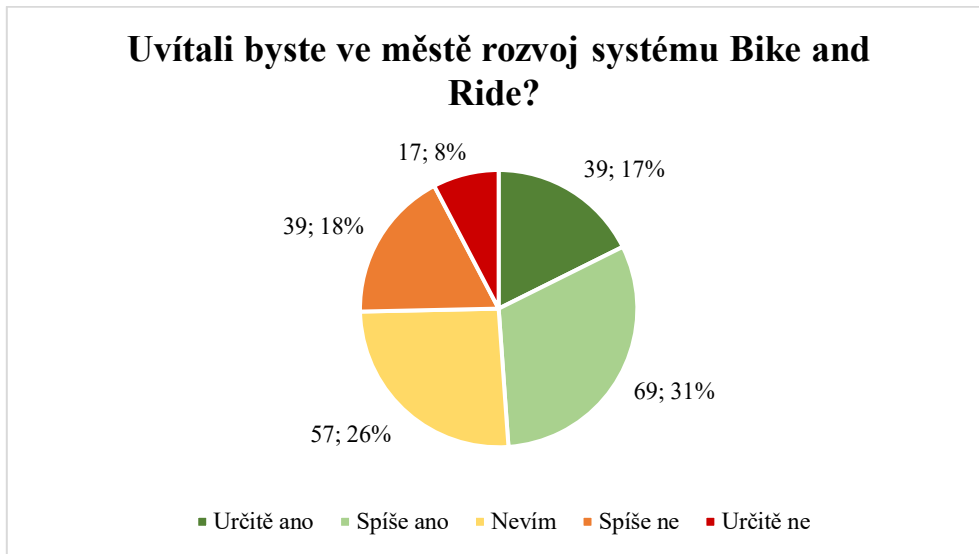
Zdroj: vlastní zpracování

## **PŘÍLOHA P VI: JSOU DLE VAŠEHO NÁZORU NA SEBE CYKLOSTEZKY VE MĚSTĚ DOSTATEČNĚ NAPOJENY?**



Zdroj: vlastní zpracování

## PŘÍLOHA P VII: UVÍTALI BYSTE VE MĚSTĚ ROZVOJ SYSTÉMU BIKE AND RIDE?



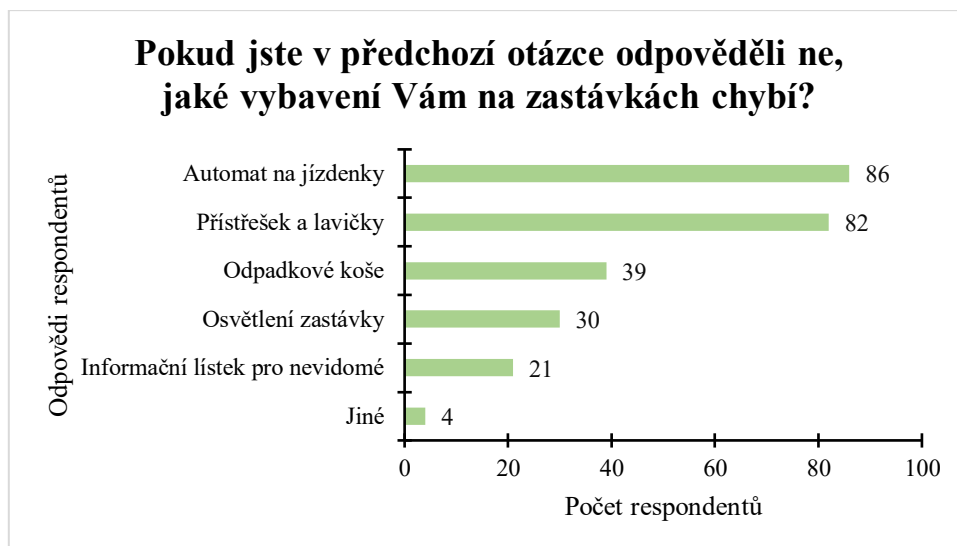
Zdroj: vlastní zpracování

## **PŘÍLOHA P VIII: JAK NA STUPNICI OD 1 DO 5 HODNOTÍTE ROZMÍSTĚNÍ ZASTÁVEK MHD VE MĚSTĚ?**



Zdroj: vlastní zpracování

**PŘÍLOHA P IX: POKUD JSTE V PŘEDCHOZÍ OTÁZCE  
ODPOVĚĎĚLI NE, JAKÉ VYBAVENÍ VÁM NA ZASTÁVKÁCH  
CHYBÍ?**



Zdroj: vlastní zpracování