



VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ

BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

FAKULTA STAVEBNÍ
FACULTY OF CIVIL ENGINEERING

ÚSTAV ARCHITEKTURY
INSTITUTE OF ARCHITECTURE

KROMĚŘÍŽ - MĚSTO NA NOVÉ KŘIŽOVATCE

KROMĚŘÍŽ - A TOWN AT A NEW CROSSROADS

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE
BACHELOR'S THESIS

AUTOR PRÁCE
AUTHOR

Tereza Ondrůšková

VEDOUCÍ PRÁCE
SUPERVISOR

Ing. arch. TOMÁŠ PAVLOVSKÝ,
Ph.D.

BRNO 2020



VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ FAKULTA STAVEBNÍ

Studijní program	B3656 Městské inženýrství
Typ studijního programu	Bakalářský studijní program
Studijní obor	3647R025 Městské inženýrství
Pracoviště	Ústav architektury

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Student	Tereza Ondrůšková
Název	Kroměříž - město na nové křižovatce
Vedoucí práce	Ing. arch. Tomáš Pavlovský, Ph.D.
Datum zadání	30. 11. 2019
Datum odevzdání	22. 5. 2020

V Brně dne 30. 11. 2019

doc. Ing. arch. Antonín Odvárka, Ph.D.
Vedoucí ústavu

prof. Ing. Miroslav Bajer, CSc.
Děkan Fakulty stavební VUT

PODKLADY A LITERATURA

platný územní plán Kroměříže

polohopis a výškopis města Kroměříž

Hon, Milan: Vývoj koncepce kompaktního bydlení. [s.l.] : Nakladatelství ČVUT, 2007. 26 s. ISBN 978-80-01-03742

Holl, Steven. Paralaxa.

Zadražilová, Miroslava: Intenzivní městské struktury, pojednání k disertační práci, 2010

Neufert Ernst: „Navrhování staveb“,Consultinvest Praha 2000

Související vyhlášky, technické normy a hygienické předpisy

D. E. Andersson, S. Moroni: Cities and Private Planning: Property Rights, Entrepreneurship and Transaction Costs

J. Jacobs: The Economy of Cities + The Death and Life of Great American Cities

A. Anas: The Costs and Benefits of Fragmented Metropolitan Governance and the New Regionalist Policies

E. R. Alexander: Why Planning Vs. Markets Is An Oxymoron: Asking The Right Question

ZÁSADY PRO VYPRACOVÁNÍ

Úvod

Stručný úvod do problematiky

Teoretická část

V teoretické části provedte rešerše doporučené literatury a vypracujte podklady pro metodiku pro řešení bakalářské práce.

Cíl práce

Metodika řešení

Závěr

V závěru provedte krátké shrnutí a jasně a přehledně deklaruje výsledky práce. Zhodnotte jejich význam pro teorii a praxi.

STRUKTURA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

VŠKP vypracujte a rozčleňte dle uvedené struktury:

1. Textová část VŠKP zpracovaná podle Směrnice rektora "Úprava, odevzdávání, zveřejňování a uchovávání vysokoškolských kvalifikačních prací" a Směrnice děkana "Úprava, odevzdávání, zveřejňování a uchovávání vysokoškolských kvalifikačních prací na FAST VUT" (povinná součást VŠKP)

Přílohy textové části VŠKP zpracované podle Směrnice rektora "Úprava, odevzdávání, zveřejňování a uchovávání vysokoškolských kvalifikačních prací" a Směrnice děkana "Úprava, odevzdávání, zveřejňování a uchovávání vysokoškolských kvalifikačních prací na FAST VUT" (nepovinná část VŠKP v případě, že přílohy nejsou součástí textové části VŠKP, ale textovou část doplňují).

STRUKTURA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

VŠKP vypracujte a rozčleňte podle dále uvedené struktury:

1. Textová část závěrečné práce zpracovaná podle platné Směrnice VUT "Úprava, odevzdávání a zveřejňování závěrečných prací" a platné Směrnice děkana "Úprava, odevzdávání a zveřejňování závěrečných prací na FAST VUT" (povinná součást závěrečné práce).

2. Přílohy textové části závěrečné práce zpracované podle platné Směrnice VUT "Úprava, odevzdávání, a zveřejňování závěrečných prací" a platné Směrnice děkana "Úprava, odevzdávání a zveřejňování závěrečných prací na FAST VUT" (nepovinná součást závěrečné práce v případě, že přílohy nejsou součástí textové části závěrečné práce, ale textovou část doplňují).

Ing. arch. Tomáš Pavlovský, Ph.D.

Vedoucí bakalářské práce

PROHLÁŠENÍ O SHODĚ LISTINNÉ A ELEKTRONICKÉ FORMY ZÁVĚREČNÉ PRÁCE

Prohlašuji, že elektronická forma odevzdané bakalářské práce s názvem *Kroměříž - město na nové křižovatce* je shodná s odevzdanou listinnou formou.

V Brně dne 25. 5. 2020

Tereza Ondrůšková

autor práce

PROHLÁŠENÍ O PŮVODNOSTI ZÁVĚREČNÉ PRÁCE

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci s názvem *Kroměříž - město na nové křižovatce* zpracoval(a) samostatně a že jsem uvedl(a) všechny použité informační zdroje.

V Brně dne 25. 5. 2020

Tereza Ondrůšková

autor práce

ABSTRAKT

Bakalářská práce se zabývá vybranými druhy a stavy dopravy ve městě a jejich vztahu k lidem a naopak. První část práce se věnuje teorii dopravy ve městech a jejich propojení s okolím. Vysvětluje základní pojmy této problematiky a jmenuje příslušnou legislativu a technické normy.

Druhá část je zaměřena na dopravu ve městě Kroměříž. Rozlišuje vnější a vnitřní dopravu, dopravu v pohybu a dopravu v klidu. Dochází k urbanistické analýze v jednotlivých místech města. Na základě zjištěných informací hodnotí urbanisticko-dopravní situaci.

KLÍČOVÁ SLOVA

Kroměříž, urbanistická analýza, vnější doprava, doprava ve městě, veřejný prostor, lidé a jejich pohyb, cyklisté, veřejná doprava

ABSTRACT

This bachelor thesis deals with chosen kinds and states of transport and their relation to people and vice versa. The first part of the thesis is focused on a theory of transportation in cities and their connection with surroundings. The thesis explains basic topic of this problematic and shows relevant legislation and technical norms.

The second part is focused on transport in a town of Kroměříž. The work divides the outer and inner transport and divides also transport into static transport and transport in a move. The thesis realized an urbanistic analysis in individual spaces in the town. The thesis evaluates urbanistic-traffic situation based on ascertained information.

KEYWORDS

Kroměříž, urban analysis, external transport, transport in a city, public space, people and their movement, cyclists, public transport

BIBLIOGRAFICKÁ CITACE

Tereza Ondrůšková *Kroměříž - město na nové křižovatce*. Brno, 2020. 106 s., bez příloh. Bakalářská práce. Vysoké učení technické v Brně, Fakulta stavební, Ústav architektury. Vedoucí práce Ing. arch. Tomáš Pavlovský, Ph.D.

PODĚKOVÁNÍ

Poděkování za vynaložený čas i energii a za přínosné konzultace a připomínky patří vedoucímu mé bakalářské práce, váženému panu Ing. Arch. Tomášovi Pavlovskému, Ph.D. Velké poděkování patří rovněž mé milované rodině za veškerou podporu a lásku, kterou mi doposud nejen při studiích poskytli.

OBSAH

1	ÚVOD	11
2	CÍLE PRÁCE	12
3	INFORMACE O MĚSTĚ KROMĚŘÍŽ	14
3.1	HISTORIE.....	14
3.2	GEOGRAFIE.....	15
3.3	DEMOGRAFIE.....	17
3.4	PAMÁTKY	18
3.5	OBČANSKÁ VYBAVENOST	21
4	TEORETICKÁ ČÁST – DOPRAVA VE VZTAHU K LIDEM A MĚSTU ...	24
4.1	ROZDĚLENÍ DOPRAVY.....	24
4.2	PROSTOROVÉ USPOŘÁDÁNÍ A PRVKY MĚSTA.....	25
4.3	LIDÉ A CHŮZE	28
4.4	CYKLISTÉ VE MĚSTĚ.....	30
4.5	AUTOMOBILY VE MĚSTĚ.....	32
4.1	RŮST PŘEDMĚSTÍ – ZÁVISLOST NA AUTOMOBILECH	34
4.2	ČESKÁ LEGISLATIVA A NORMY	36
4.2.1	ZÁKONY A VYHLÁŠKY	36
4.2.2	TECHNICKÉ NORMY	36
5	VNĚJŠÍ DOPRAVA	38
5.1	INDIVIDUÁLNÍ AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA.....	38
5.2	AUTOBUSOVÁ SPOJENÍ.....	40
5.2.1	AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ A ZASTÁVKY	40

5.3	VLA KOVÁ SPOJENÍ.....	44
5.3.1	VLA KOVÉ NÁDRAŽÍ A STANICE	46
5.4	LETIŠTĚ KROMĚŘÍŽ.....	47
5.5	CYKLOSTEZKY	47
5.6	CELKOVÉ ZHDNOCENÍ VNĚJŠÍ DOPRAVY	50
6	VNITŘNÍ DOPRAVA.....	51
6.1	DOPRAVA V KLIDU	51
6.1.1	NERESPEKTOVÁNÍ DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ	51
6.1.2	PARKOVÁNÍ V A POBLÍŽ CENTRA MĚSTA	53
6.1.3	PARKOVÁNÍ A ODSTAVOVÁNÍ VOZIDEL U BYTOVÝCH DOMŮ	58
6.1.4	PARKOVACÍ DOMEY A GARÁŽE.....	61
6.1.5	PARKOVÁNÍ U OBCHODŮ	63
6.2	DOPRAVA V POHYBU	65
6.2.1	PĚŠÍ DOPRAVA.....	65
6.2.2	CYKLISTICKÁ DOPRAVA	75
6.2.3	MĚSTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA	79
6.2.4	AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA.....	83
6.3	CELKOVÉ ZHDNOCENÍ VNITŘNÍ DOPRAVY	92
7	STAV DOPRAVY V DOBĚ PANDEMIE.....	94
8	ZÁVĚR.....	97
9	POUŽITÁ LITERATURA	99
10	SEZNAM GRAFŮ.....	102
11	SEZNAM TABULEK.....	103
12	SEZNAM OBRÁZKŮ.....	104

1 ÚVOD

Pro moderní společnost význam měst, v podobě, jak je známe dnes, rostl zejména v průběhu 20. století. Zároveň byl také kladen důraz na jejich vzájemné snadné a rychlé propojení. Současně se města zvětšovala, s čímž souvisel požadavek na vznik spolehlivého dopravního systému uvnitř města – městské hromadné dopravy. Nadále rostl i význam automobilové dopravy.

V šedesátých letech se však začala situace ve městech vymykat kontrole. Na to upozornila například i americko-kanadská novinářka a spisovatelka Jane Jacobs. Ve své knize *The Death and Life of Great American Cities, Smrt a život amerických velkoměst*, varuje před hrozbou, kterou moderní společnost a její styl života představuje. Ve svých dílech se Jacobs zabývá veřejným prostorem a životem lidí ve městě nejen z urbanistického pohledu, ale také z pohledu ekonomického a sociologického.

Na zarážející fakt, že městská centra jsou čím dál více zaplavována automobily a lidé v nich přestávají trávit čas, upozornil dánský urbanista a architekt Jan Gehl. Ve svých dílech se snaží o zlepšování kvality života v městských centrech. Upřednostňuje lidi před automobily a dává lidem prostor, volnost a svobodu pohybu. *Města pro lidi* je nejen jeho motto, ale i jedno z jeho děl popisující jeho pohled na správné fungování města jako celku.

Doprava a zejména doprava ve městech je v současnosti velmi diskutovaným tématem. Automobilová doprava má obrovský význam pro každodenní život, avšak stále častěji se klade důraz na zdravé životní prostředí člověka a jeho estetičnost. Města se snaží svým obyvatelům nabídnout městskou hromadnou dopravu a apelují na bezpečný pohyb chodců a cyklistů. Měla by vytvořit příjemná prostředí pro život, zhodnotit potřeby člověka a najít rovnováhu mezi jednotlivými druhy dopravy a požadavky jejich uživatelů.

2 CÍLE PRÁCE

Cílem bakalářské práce je nejen obecné pochopené fungování dopravy ve městě, ale rovněž aplikace urbanistických přístupů v konkrétním městě. Dochází k analýze dopravní situace na vybraných místech města Kroměříže, které bylo pro tento účel vybráno, a ke shromáždění získaných poznatků. Cílem je také zhodnocení jednotlivých druhů dopravy.

První část práce představuje město Kroměříž. Jsou zde zmíněny údaje o její historii, geografii a demografii a rovněž jsou v ní uvedeny informace o památkách UNESCO a o občanské vybavenosti města.

V teoretické části nejprve dochází k rozdělení dopravy, a to z několika hledisek. Řeší základní formy prostorového uspořádání měst a popisuje vztah dopravy nejen k lidem, ale i k urbanistickým zásadám. Teoretická část se dále zabývá přirozeným lidským pohybem – chůzí a jejími požadavky. Snaží se pochopit a vyjádřit lidské chování a potřeby ve veřejném prostoru. Popisuje podmínky a možnosti cyklistů ve městě. Zaobírá se automobilovou dopravou a jejím významem a vlivem na městské prostředí. Teoretická část také zmiňuje předměstí v podobě satelitních městeček, jejichž vznik umožnila právě automobilová doprava. Poslední kapitola teoretické části se věnuje české legislativě, která s danou problematikou souvisí, a uvádí i některé technické normy.

Praktická část se již soustřeďuje na město Kroměříž. Nejprve se práce zaměřuje na vnější dopravu. Řeší významnost města pro okolí a jeho spojení s ostatními územními celky. Zabývá se automobilovou, autobusovou, železniční a cyklistickou dopravou. Dále je pozornost zaměřena na dopravu uvnitř města, která je rozdělena na dopravu v klidu a dopravu v pohybu.

Doprava v klidu se zabývá především parkováním osobních automobilů v problematických místech, jako jsou historický střed města a sídliště. Ukazuje vhodná, ale i nevhodná řešení parkování a odstavování vozidel.

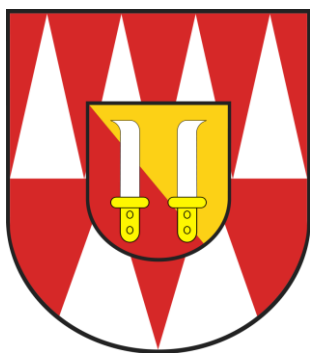
Dopravu v pohybu reprezentují jednotlivé druhy dopravy, které jsou postupně popisovány a zhodnocovány. Praktická část se také zabývá

podmínkami chodců a cyklistů a prostorem, který je jim věnován. Zaměřuje se i na městskou hromadnou dopravu a její význam a neopomíná ani automobilovou dopravu. V závěru kapitol o vnitřní a vnější dopravě dochází k celkovému shrnutí dané situace ve městě Kroměříž.

Vzhledem k aktuální situaci ve světě v době zpracování bakalářské práce byla přidána kapitola o pandemii způsobené koronavirem SARS-CoV-2 a o zavedených opatřeních souvisejících se zabráněním jeho šíření, která ovlivnila i dopravu v Kroměříži.

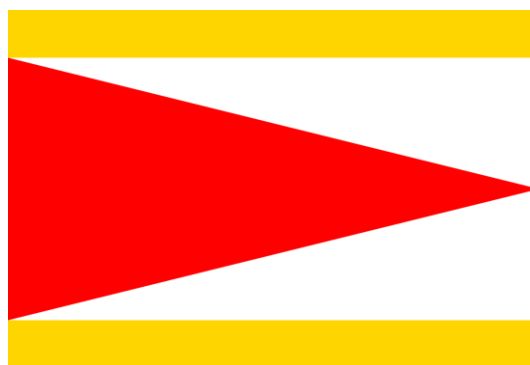
3 INFORMACE O MĚSTĚ KROMĚŘÍŽ

Město Kroměříž, které ročně navštíví okolo půl milionu turistů, se nachází na rovinaté Hané na území České republiky. Nejen pro svou polohu, ale i díky uměleckým a architektonickým skvostům, se Kroměříži přezdívá Hanácké Athény. O celkový vzhled a význam města se zasloužili především olomoučtí biskupové a arcibiskupové, jejichž přítomnost ovlivnila ráz města. Kroměříž je tak městem nejen s bohatou historií, ale taky městem s památkami UNESCO. [1]



Obrázek 1: Znak města

Zdroj: [29]



Obrázek 2: Vlajka města

Zdroj: [28]

3.1 HISTORIE

Původní osada vznikla na křižovatce důležitých obchodních cest jako brod přes řeku Moravu. Křižujícími tepnami byly solná a jantarová cesta. Jantarová stezka vedla od severního pobřeží Jadranu, přes Podunají až k baltskému pobřeží. Solná stezka směřovala od Solné komory (dnešní Rakousko), přes Salzburg, Linz, Znojmo až směrem k Ostravě do dnešního Polska. Tato cesta byla ve 14. století přeložena k Brnu a Přerovu. Na počátku 12. století prodal Kroměříž olomoucký kníže Ota II. moravskému biskupovi Janu II. V roce 1207 král Přemysl I. potvrdil biskupství právo držení Kroměříže s trhem. Kroměříž byla tak po staletí spjatá s olomouckým biskupstvím, později arcibiskupstvím. [14]

O založení města se zasloužil ve 13. století biskup Bruno ze Schauenburgu, který povýšil trhovou ves na opevněné město. Velkou ránu Kroměříž utrpěla

během třicetileté války, kdy v roce 1643 město dobyl švédský generál Torstenson. O obnovu města se později zasloužil biskup Karel II. z Lichtensteinu-Castlecorna, za jehož působení došlo k úpravě zámku, opravě městských hradeb, vybudování zahrad a mincovny. [17]

Další významnou událostí je zasedání Ústavodárného říšského sněmu v revolučním roce 1848, kterého se zúčastnily významné osobnosti rakousko-uherské monarchie jako František Palacký, Karel Havlíček Borovský, Josef Kajetán Tyl nebo František Ladislav Rieger. [16] [17]

Do novodobé historie města se také zapsala II. světová válka. V Kroměříži po staletí existovala židovská obec. V roce 1930 se k židovské národnosti hlásilo 221 občanů, k české 17 384 a k německé 506 občanů. Židovská čtvrť byla oddělena separační zdí, jejíž pozůstatky stále připomínají přítomnost Židů. Během války byli všichni Židé deportováni a nacisté posléze zničili židovský hřbitov i synagogu. Obětem holocaustu je věnován pomník na místě zbořené synagogy (dnes toto místo zaujímá Dům kultury). Další pomník obětem holocaustu se také nachází na městském hřbitově. Část města ležící na pravém břehu řeky Moravy osvobodila dne 4.5.1945 rumunská armáda. Levý břeh města byl osvobozen až o dva dny později. Na vítězství nad Němci měl zásluhu i 1. československý armádní sbor bojující spolu s Rudou armádou. [14] [17]

3.2 GEOGRAFIE

Město Kroměříž se nachází v jižní části Hornomoravského úvalu na pomezí rovinaté Hané, Chřibů a Hostýnských vrchů. Nadmořská výška činí 201 m n.m., přičemž nejvyšším bodem je kopec Barbořina s 265 m n.m. Kroměříží protéká řeka Morava rozdělující město na dvě části. Větší část města se rozkládá na jejím pravém břehu. [3]

Kroměříž je okresním městem a obcí s rozšířenou působností s pověřeným obecním úřadem. Samotné město se rozkládá na 1770 hektarech. Rozloha katastrálního obvodu města je 5560 hektarů a skládá se z těchto katastrálních území: [3] [4]

- k.ú. Bílany
- k.ú. Drahlav u Jarohněvic
- k.ú. Hradisko
- k.ú. Kotojedy
- k.ú. Kroměříž
- k.ú. Miňůvky
- k.ú. Postoupky
- k.ú. Těšnovice
- k.ú. Trávník
- k.ú. Vážany u Kroměříže
- k.ú. Zlámanka



Obrázek 3: Katastrální území

Zdroj: www.mesto-kromeriz.cz

Okres Kroměříž je součástí Zlínského kraje a sousedí s Jihomoravským a Olomouckým krajem, přičemž samotná Kroměříž je od hranic s tímto krajem vzdálena pouhých 7 kilometrů.



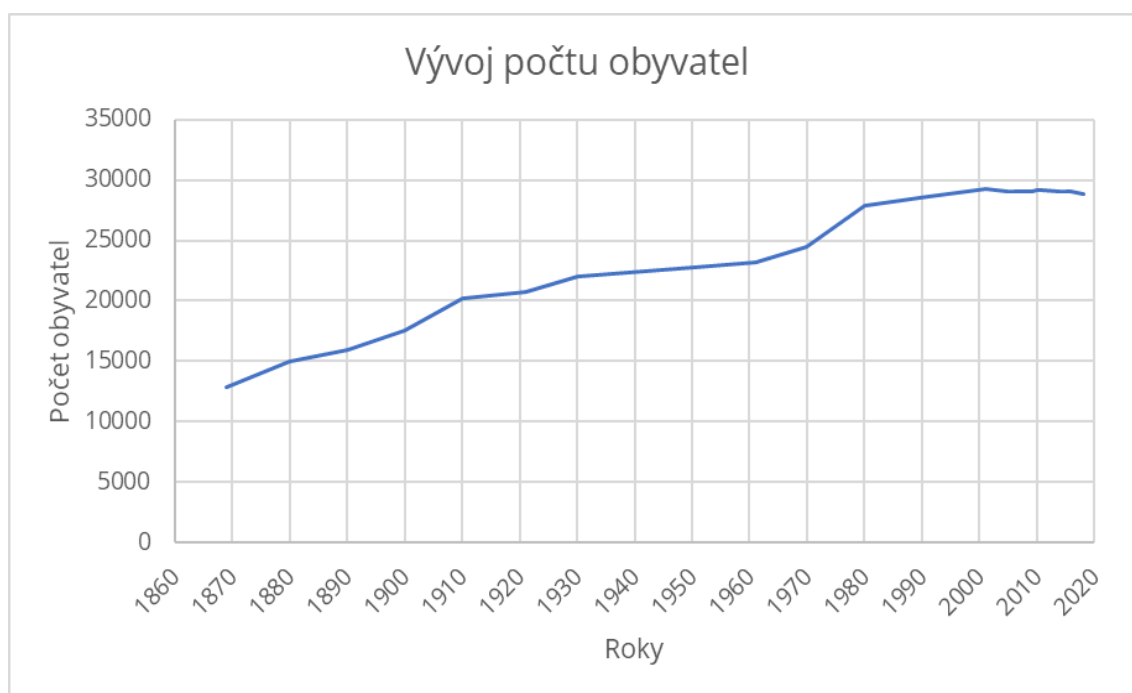
Obrázek 4: Kroměříž na mapě

Zpracování: Autor práce

3.3 DEMOGRAFIE

Strmý nárůst počtu obyvatel Kroměříž zaznamenala v 70. letech minulého století. Mírnější růst pokračoval až do roku 2001, poté počet obyvatel kolísá, přičemž nikdy nepřesáhl hranici 29 300 obyvatel. Od roku 2010 má vývoj počtu obyvatel klesající charakter. Úbytek je způsoben celkovým stárnutím populace, ale také vyšším počtem vystěhovalých než přistěhovalých.

K 31.12.2018 měla Kroměříž 28 816 obyvatel. Počet přistěhovalých a vystěhovalých obyvatel za rok 2018 byl shodný a činil 589 obyvatel. Počet živě narozených byl v témže roce 276 a počet zemřelých 357. Celkový přírůstek je tedy v záporných hodnotách, což je patrné z následujícího grafu historického vývoje počtu obyvatel: [2]



Graf 1: Vývoj počtu obyvatel

Zdroj: www.czso.cz

Zpracování: Autor práce

Informace z Českého statistického úřadu ke dni 31.12.2018 udávají, že ve městě žije více žen, a to 53 % z celkového počtu obyvatelstva. Největší věkovou skupinu, 63 %, tvoří lidé ve věku 15-64 let. Následují senioři 65+ s 22 % a 15 % tvoří věková skupina 0-15 let. [2]

3.4 PAMÁTKY

Nejvýznamnější a nejslavnější památky města jsou Zámek Kroměříž s Podzámeckou zahradou a Květná zahrada. Zámek společně se zahradami byly v roce 1998 zapsány na Listinu světového kulturního a přírodního dědictví UNESCO.

Zámek Kroměříž

Zámek prošel několika proměnami, než získal svou současnou podobu. Původně se jednalo o gotický hrad vybudovaný ve 13. stoletím biskupem Brunem ze Schauenburgu na místě románského dvorce. Ten postupně prošel renesanční přeměnou v zámek. V 17. století nechal biskup Karel z Lichtensteinu-Castelcorn po švédské ničivé okupaci přebudovat zámek na

barokní sídlo. Po velkém požáru v roce 1752, který poškodil první a druhé podlaží, došlo na pozdně barokní a rokokovou obnovu sálů a místností. Kroměříž byla sídlem olomouckých biskupů, kteří zde hostili významné osobnosti. Po třicetileté válce význam města upadá. V druhé polovině 17. století se stává zámek již pouze letní a správní rezidencí biskupů. [13] [16]

Kroměřížský zámek je hojně navštěvovanou památkou. V zámku se nachází několik komnat a sálů, jimž dominuje velkolepý Sněmovní sál. Za zmínku stojí také zámecká knihovna. Velkou chloubou je Zámecká obrazárna, do jejíž sbírky patří i slavný Tiziánův obraz Apollo a Marsyas. Součástí zámku je i Sala terrena – umělá jeskyně vyzdobená sochami a výmalbou s výjevy z antické mytologie. Krásný výhled nejen na historické centrum, ale i na celé město a jeho okolí, je z 84 m vysoké zámecké věže.

Podzámecká zahrada

Podzámecká zahrada byla založena v roce 1509. Ze zprvu ovocnářské a zelinářské zahrady s oborou pro chov vysoké zvěře se v 17. století stala zahrada barokní. Další změna přišla v posledním desetiletí 18. století, kdy se ze zahrady stal přírodně komponovaný park se stavebními prvky v řeckém, čínském, tureckém či tichomořském stylu. Dnešní podobu si zahrada získala v 19. století, kdy se stala romantickým parkem s neoklasicistními prvky – antickými stavbami. V 19. století bylo vybudováno i schodiště sloužící jako vstup do zahrady. V parku se dnes nachází přes 200 druhů vzácných stromů z Evropy, Ameriky a Asie. [15]

Podzámecká zahrada je vhodným místem pro rekreaci. Velké množství cestiček vyzývá k procházce v přírodě v centru historického města, a to i v letních měsících, kdy vzrostlé stromy vytváří stín v parných dnech. Park zdobí několik menších staveb – Maxmiliánova kolonáda, čínský pavilon, fontány nebo napodobenina zříceniny. V Podzámecké zahradě se rovněž rozprostírá několik rybníků. Celková rozloha zahrady dosahuje 64 hektarů.



Obrázek 5: Zámek z Podzámecké zahrady

Zdroj: Vlastní fotografie

Květná zahrada

Květná zahrada, známá též jako Libosad, byla vybudována v druhé polovině 17. století na žádost olomouckého biskupa Karla z Lichtensteinu-Castelcornu. Pozdně renesanční zahrada italského typu vznikala za hradbami města na místě ovocného sadu na ploše zhruba 15 hektarů. Vzhled zahrady je také orientován k francouzskému barokně klasicistnímu typu inspirovanému Versailles. [12]

Zahrada má tvar obdélníku, tvoří ji geometricky stříhaná zeleň a květinové ornamenty. Tyto prvky jsou zpravidla symetrické. V zahradě se nachází kašny, bludiště, vodní plochy, skleníky, ale především rotunda a kolonáda. V osmiboké rotundě je umístěno Foucaultovo kyvadlo z roku 1908, jehož pohyb zaznamenává zemskou rotaci. Okna rotundy jsou vyplněna barevnými skly, mozaiková podlaha je seskládána z oblázků a grotty¹ jsou zdobené lasturami. Interiér je zkrášlen mytologickými výjevy. Kolonáda umístěna na severní straně je dlouhá 244 m a nachází se zde 44 soch zachycujících antické postavy bohů, hrdinů a občanů a také busty. [12] [13]

¹ Přírodní nebo (v renesančních a barokních zahradách apod.) umělá jeskyně. Zdroj: <http://prirucka.ujc.cas.cz/>

Květná zahrada je od historického centra města vzdálena přibližně 830 m. Trasa je značena turistickými ukazateli a není příliš atraktivní. Vede přes rušné Náměstí Míru, které je tvořeno okružní křižovatkou, a ulicí Generála Svobody, jejíž dominantou je budova sýpky z 18. století. Před vstupem do zahrady se rozprostírá parkoviště pro čtyřicítka osobních automobilů, ale jsou zde i stojany pro jízdní kola.



Obrázek 6: Květná zahrada - rotunda a kolonáda

Zdroj: Vlastní fotografie

Ostatní památky

Historické jádro tvoří městskou památkovou rezervaci, která se skládá z velkého počtu měšťanských domů, kašen, radnice a morového sloupu na Velkém náměstí. V historickém centru Kroměříže se také nacházejí tři významné kostely – barokní kostel Sv. Jana Křtitele, kostel Nanebevzetí Panny Marie a původně gotický kostel Sv. Mořice. Kostely mají pro město významnou funkci. Z výsledků sčítání lidu z roku 2011 vyplývá, že okres Kroměříž je desátým okresem v České republice s nejvyšším podílem věřících. K římskokatolické církvi se z celkového počtu 105 569 obyvatel k 26.3.2011 hlásilo 20 375 věřících. [23]

3.5 OBČANSKÁ VYBAVENOST

Občanskou vybavenost využívají nejen obyvatelé města, ale také obyvatelé regionu, pro které je Kroměříž spádovým městem. Množství zdravotnických a školských zařízení, úřadů a obchodů dělá Kroměříž cílem cest občanů okolních obcí. Nejen pro své památky, ale i pro řadu pořádaných společenských akcí, je město atraktivní pro návštěvu turistů. Ti, kteří zvolí

vícedenní návštěvu, mohou využít služeb místních hotelů a restaurací. Celková občanská vybavenost města je dobrá. Nabízí potřebné služby a možnosti pro trávení volného času, ať už se jedná například o sportovní, kulturní či společenský život.

Školství

Ve městě je 10 mateřských škol, 10 škol základních, 2 gymnázia, 1 konzervatoř a 8 dalších středních škol.

Zdravotnictví

Ve městě se nachází Kroměřížská nemocnice, Psychiatrická nemocnice a Nemocnice milosrdných sester. Dále je k dispozici kolem 150 ordinací praktických lékařů a specialistů a 16 lékáren.

Sociální péče

Oblast sociální péče je ve městě zastoupena domovy pro seniory, azylovými domy, sociálními poradnami či Domovem pro osoby se zdravotním postižením Barborka.

Sportoviště

Pro sportovní vyžití lze užít několik vnitřních sportovišť, mezi které patří plavecký bazén, zimní stadion, Sportovní hala Slávie a několik sportcenter. Z venkovních sportovišť je to fotbalový a atletický stadion či koupaliště Bajda. Pro sportovní účely slouží také tenisové kurty, beachvolejbalové hřiště či in-line dráha u Výstaviště Floria, kde se také nachází zábavný dětský park.

Úřady a další

Kroměříž, jakožto obec s rozšířenou působností, je sídlem několika úřadů. Kromě městského úřadu mezi ně patří například finanční úřad, pozemkový úřad, katastrální úřad či okresní správa sociálního zabezpečení. Své zastoupení zde má i soudnictví, a to v podobě okresního soudu. Dále jsou ve městě čtyři pobočky České pošty, banky a pojišťovny, městská policie a zastoupena je i Policie ČR. Nechybí ani další složky integrovaného záchranného systému, jako hasičská a záchranná zdravotnická služba.

Obchody a pohostinství

Přímo v centru města se nachází několik menších obchůdků s potravinami, oděvem, obuví, dále pekárny, masny, papírnictví a drogerie. Městské centrum je také místem největší koncentrace hotelů, penzionů, restaurací a kaváren. V širším městském centru jsou tři supermarkety. V okrajových částech města se rozprostírá Obchodní centrum Rejdiště a Obchodní centrum InterCora Rybalka, které je umístěno na ploše bývalých vojenských kasáren.

Kultura

Kulturu zastupuje Dům kultury Kroměříž, kde se kromě divadelních představení a koncertů konají také plesy, a Kino nadsklepí. V Kroměříži se nachází i Muzeum Kroměřížska a galerie. Občané a turisté mohou navštívit také Zrcadlové bludiště nebo Výstaviště Floria, na kterém probíhají výstavy a koncerty. Ve městě se v průběhu roku koná několik akcí, ať už se jedná o jarmarky nebo přednášky v Knihovně Kroměřížska.

4 TEORETICKÁ ČÁST – DOPRAVA VE VZTAHU K LIDEM A MĚSTU

S dopravou ve městě se setkáváme dennodenně a je součástí života každého z nás. Moderní společnost je závislá především na automobilové dopravě. Na jednu stranu nám doprava přináší volnost a svobodu, na stranu druhou tyto parametry omezuje. Některé formy dopravy mají negativní vliv na lidské zdraví a životní prostředí. Doprava utváří charakter lokality, avšak dokáže přemoci naši kontrolu nad ní samotnou. [7]

Obec (sídlo) ve vztahu k územnímu plánování je vnímána jako základní skladební prostorová a funkční jednotka. Zásadní je velikost obce, poloha a její možný růst. Zákon o obcích definuje obec následovně: *Obec je základním územním samosprávným společenstvím občanů; tvoří územní celek, který je vymezen hranicí území obce.*² Obec je tedy společenstvím občanů. A právě občané, lidé, by měli být řazeni na první místa v procesu územního plánování. [5] [6]

4.1 ROZDĚLENÍ DOPRAVY

Můžeme rozlišovat dopravu vnější (v extravilánu) a dopravu vnitřní (v intravilánu). V rámci územního plánování lze vnímat intravilán jako území souvisle zastavěné nebo zastavitelné. Extravilán představuje přírodní prostředí, jemuž se osídlování přizpůsobilo a přizpůsobuje. Naopak pro vnitřní krajinu je určujícím prvkem osídlení. [5]

Jednotlivé druhy dopravní vybavenosti můžeme rozdělit například dle prostředku nebo dle pozice k zemskému povrchu. Je třeba rozlišovat dopravu v pohybu a dopravu v klidu a definovat jejich vztah k prostorovým jednotkám. „Doprava je jednak službou, jednak může být i zátěží či bariérou,

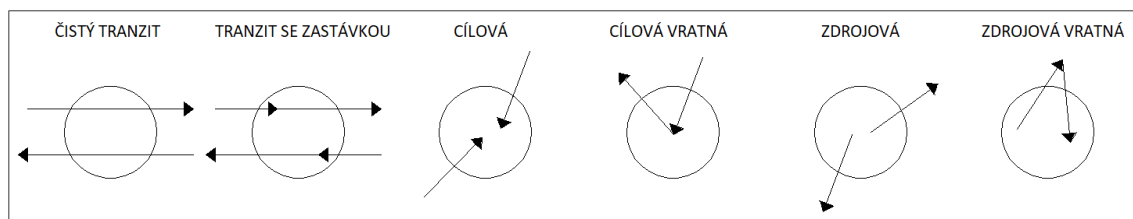
² [6] § 1 zákona č. 128/2000 Sb., Zákon o obcích (obecní zřízení). Zákony pro lidi [online]. [cit. 2020-02-09]. Dostupné z:

<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-128>

v této dvojroli se pohybuje vždy a je třeba si stále uvědomovat, že nelze vyřešit dopravu „čistě“ a definitivně.“³[5]

Doprava je záměrná lidská činnost a lze ji rozdělit podle přepravované komodity na dopravu osobní a nákladní. Dle užitého dopravního systému se rozlišuje doprava silniční, železniční, letecká, vodní, cyklistická a pěší. [21]

Dopravu ve vztahu k sídlu lze dle umístění zdroje a cíle cesty rozdělit na několik skupin. Pokud se sídlem pouze projíždí, jedná se o *čistý tranzit*. Zastaví-li se v sídle a posléze se v cestě pokračuje, jde o *tranzit se zastávkou*. Další skupinou je skupina *cílová*, do které spadá například dovoz zboží do konkrétního sídla. Naopak vývoz z určitého sídla tvoří skupinu *zdrojovou*. Příkladem *cílové vratné* skupiny mohou být zaměstnanci dojíždějící do sídla za prací. Opakem jsou lidé ze sídla za prací vyjíždějící, tvořící skupinu *zdrojovou vratnou*.



Obrázek 7: Vztah dopravy k městu

Zdroj: [21]⁴

Zpracování: Vlastní

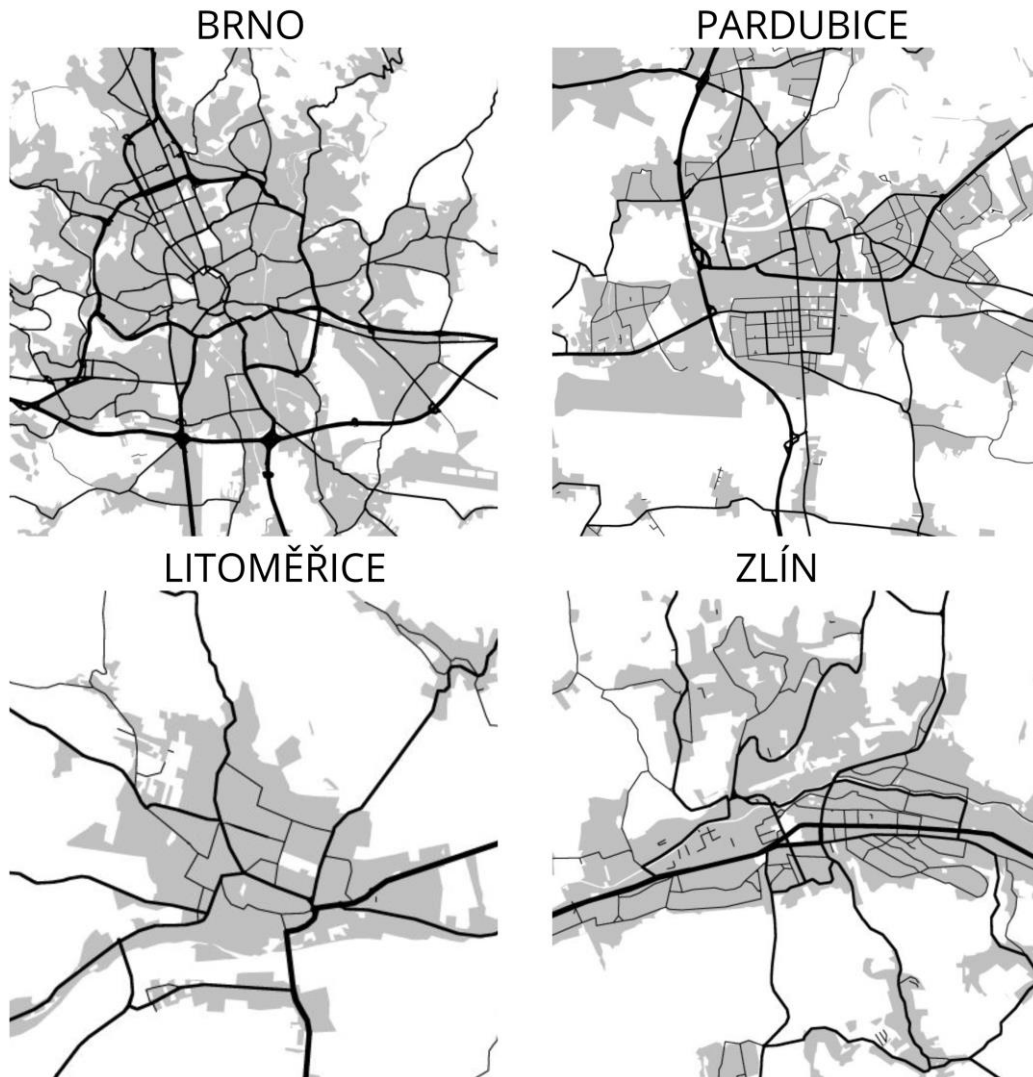
4.2 PROSTOROVÉ USPOŘÁDÁNÍ A PRVKY MĚSTA

Dopravní systémy souvisí s prostorovým uspořádáním měst. Vznik měst byl ovlivněn zejména konfigurací terénu. Půdorysným uspořádáním ulic (silnic) a dalších město tvořících prvků (zeleň, technická infrastruktura, bydlení, veřejný prostor...) lze definovat několik základních forem:

³ [5] JEHLÍK, Jan a KOL. Jak zadávat územní plány. *Zlatý řez: Plánování města/Planning a City*. Praha: Zlatý řez, 2015, , 28-53. ISSN 1210-4760., str. 37

⁴ [21]ŠILHÁNKOVÁ, Vladimíra, Markéta ČABLOVÁ a Jan KOUTNÝ. *Urbanismus a územní plánování*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2002. ISBN 80-719-4415-7., str. 62

Radiálně okružní sídla (Brno, Hradec Králové), Vějířová sídla (Litoměřice),
Lineární a pásová sídla (Zlín), Rastrová sídla (Pardubice).



Obrázek 8: Základní formy prostorového uspořádání měst

Zdroj: <https://mapstyle.withgoogle.com/>

Zpracování: Vlastní

Uspořádání ulic (silnic) má velký podíl na tom, jak města vypadají a jak na nás působí. Cesty, ať už jsou to ulice využívané chodci nebo dopravní tepny, po kterých proudí automobily, organizují celek. Lidé se po těchto cestách pohybují a při tom vnímají své okolí. A právě kolem cest jsou uspořádány ostatní prvky prostředí. Charakter cesty by nám měl říct, kam směřujeme. Změna povrchu na dlažební kostky či změna architektury okolních domů může značit, že se blížíme k historickému jádru města. Větší počet lidí

a nápisů značí přibližování se k obchodnímu centru. Cesty ale nejsou jediným prvkem utvářejícím obraz města. Kromě cest jsou to okraje, oblasti, uzly a významné prvky. Tyto myšlenky a pojmy definoval americký teoretik urbanismu Kevin Lynch. [13]

Okraje

Okraji jsou hranice a zlomy. Mohou jimi být zdi či břehy řek. Okraj může být tvořen hranicí mezi parkem a rušnou silnicí. Okraje ale nutně nemusí pouze něco oddělovat, taktéž mohou něco spojovat, zcelovat. [13]

Oblasti

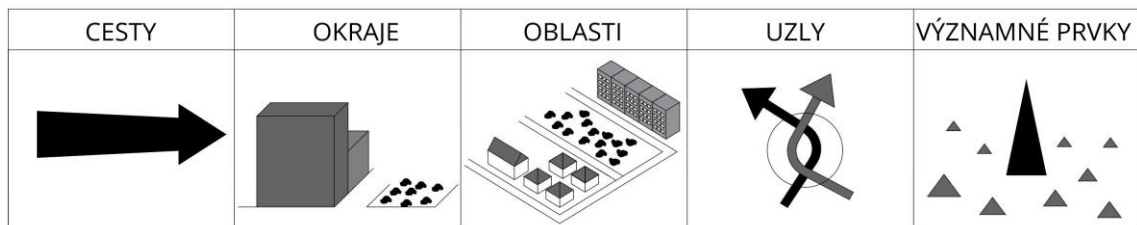
Oblasti jsou jednotlivé části města. Rozpoznáváme je podle jejich charakteru, polohy a vztahu s okolím. Oblastí může být sídliště, městské centrum nebo například průmyslová zóna. [13]

Uzly

Uzly představují strategická místa a důležité body ve městě. Lidé do těchto uzlů vstupují. Mohou jimi být křižovatky nebo místa střetávání, jakými jsou náměstí. [13]

Významné prvky

Významné prvky mají orientační funkci. Jsou to prvky viditelné a snadno rozlišitelné. Významným prvkem je kostelní věž nebo například kopec. Významný prvek nemusí mít pouze obrovské rozměry, může se jednat i o prvky menších rozměrů nebo o netradiční detail. Orientačním prvkem pak může být třeba „ten dům s modrými dveřmi“. [13]



Obrázek 9: Prvky města

Zdroj: [13]

Zpracování: Vlastní

4.3 LIDÉ A CHŮZE

Rozvoj automobilismu způsobil, že městská centra a města obecně začala patřit automobilům. Jakkoliv dobrými sluhy mohou automobily pro člověka být, rovněž omezují jeho svobodu a ohrožují jeho život. Ačkoliv historická jádra měst vypadají možná stejně jako před lety, jejich sociální funkce se změnila. Náměstí, která dříve byla místem setkávání, jsou dnes parkovišti. Veřejný prostor ztrácí svou funkci. Avšak podpoří-li se pěší provoz, podpoří se tím i městský život. [7] [10]

Lidská chůze je pro člověka přirozený pohyb. Umožňuje přemístění z bodu A do bodu B. Lidé se mohou jen procházet a současně vnímat své okolí, chování lidí a trávit čas venku. Chůze ale vyžaduje dostatek prostoru a bezpečí. Lidé nechtějí být rušeni ostatními chodci, různými překážkami, ani jinými účastníky silničního provozu. [10] [11]

Lidé vyžadují, abych jejich cesta byla nejen bezpečná, ale i atraktivní. Je rozdíl ujít 500 metrů⁵ podél rušné rovné silnice a ujít tutéž vzdálenost cestou, která je rozdělená na několik etap. Pokud není cesta monotónní, stává se pro chodce daleko přijatelnější a příjemnější. Pro zpestření může být cesta lemována stromy nebo se může jednat o jakýkoliv prvek, který cestu obohatí a obzvláští. Pokud se střídají prostory ulic a malých náměstí, dochází dokonce k psychologickému zdání, že vzdálenost je kratší než ve skutečnosti. [10] [11]

Chodci si obvykle vybírají nenáročné a co nejkratší cesty. Vyhledávají zkratky, například v podobě vyšlapaných chodniček v trávě. Při průchodu přes velké prostory, jako jsou například rozlehlá náměstí, si lidé přirozeně volí chůzi po okrajích, než by vcházeli do středu tohoto prostoru. Taktéž se lidé vyhýbají schodištím a hledají pohodlnější, byť třeba delší, trasu překonání rozdílů ve výškové úrovni. Dlouhý strmý sestup či výstup je vhodnější rozdělit na více kratších a mírnějších úseků. Obecně jsou

⁵ Právě vzdálenost 500 m je považována za ještě přijatelnou. [10]

preferovány rampy než schodiště. Díky rampám mohou výškové rozdíly snáze překonávat i lidé se zdravotním postižením či s kočárky. [10] [11]

Chůze je často ovlivněna překážkami a její plynulost se vytrácí. Plynulost je narušena například nevhodným umístěním pouličních lamp a dopravních značek. Právě tato a další zařízení bývají osazena na chodnících, aby nezavazela automobilům v cestě. I zaparkovaná auta a pouliční kiosky se stávají bariérou a chodník se tak stává často pro chodce slalomem. Na plynulou a bezpečnou chůzi má vliv i povrch chodníku. Předpokladem pro pohodlnou chůzi je, aby povrchy byly rovné, suché a neklouzaly. Nemělo by chybět ani správné osvětlení. [10] [11]

Rychlost automobilů a rychlost lidské chůze je značně odlišná, a tím se liší i vnímání okolního prostředí. „Na rychlost chůze má vliv mnoho faktorů: kvalita cesty, povrch, množství lidí a také věk a pohyblivost chodce.“⁶ Rychlost chůze dospělého zdravého člověka se uvádí 5 km.h⁻¹, zatímco rychlost automobilů ve městě dosahuje až 50 km.h⁻¹. Pro člověka je přirozená přímočará orientace. Jak chůze, tak i smysly jsou přizpůsobeny pochybu vpřed. Tomu byly přizpůsobovány i stavby, které vycházely z tempa chůze. „Architektura pětikilometrové rychlosti je založena na hojnosti vjemů.“⁷ Při chůzi člověk vnímá detaily – ať už se jedná o architekturu, výrazy v lidských tvářích či rozhovor mezi lidmi. Člověk může vnímat dění na ulici všemi smysly – cítí vůni čerstvého pečiva, vnímá povrch, po kterém jde, vnímá povětrnostní podmínky. Při běhu, který odpovídá rychlosti 10-12 km.h⁻¹, jsou lidé stále schopni vnímat tyto detaily, nevyruší-li je nečekaná událost, překážka, na kterou musí zareagovat. Cyklisté, jejichž rychlost se pohybuje v rozmezí 15-20 km.h⁻¹, jsou stále schopni navázat kontakt s okolím. Pokud se ale na jejich cestě vyskytují překážky, musejí se více soustředit na svůj pohyb a vnímání detailů odpadá. Při vyšších rychlostech jízdy autem jsou pasažéři ochuzeni o podrobnosti dění na ulici a budovy jsou vnímány jako celek. [7] [10] [11]

⁶ [10]GEHL, Jan. *Města pro lidi*. Brno: Partnerství, c2012. ISBN 978-80-260-2080-6., str. 120

⁷ [10]GEHL, Jan. *Města pro lidi*. Brno: Partnerství, c2012. ISBN 978-80-260-2080-6., str. 43

4.4 CYKLISTÉ VE MĚSTĚ

Jízda na kole, stejně tak jako chůze, je šetrná k životnímu prostředí a prospívá lidskému zdraví. Zvláště v dnešní sedavé době je kladen důraz na pohyb. Možnost využívat kolo ve městě je ovlivněno konfigurací terénu. Aby byla města pro jízdu na kole vhodná, jejich terén by neměl být příliš kopcovitý. Velkou roli hraje také klima. Samozřejmě netrénovaní a fyzicky méně zdatní budou mít vyšší nároky než vášniví sportovci. [10]

*„Faktem zůstává, že značný počet měst po celém světě má pro cyklistický provoz velmi vhodnou strukturu, terén i podnebí. S nástupem dopravních strategií, které postupně dávaly přednost automobilové dopravě a způsobily, že jízda na kole se stala nebezpečná či zcela nemožná, však mnohá města své možnosti vzdala.“*⁸ Proto chuť jezdit po městě na kole je dále ovlivněna prostorem cyklistům vyhrazeným. Lidé chtějí mít pocit bezpečí a chtějí se vyhnout nebezpečným situacím a místům. Cyklisté jsou utlačováni automobilovou dopravou a není jim věnována dostatečná pozornost. Ačkoliv jízdní kola představují pro města daleko menší zátěž, jak ekologickou, tak ekonomickou, stále je v řadě měst opomíjena. Typickým příkladem, kde cyklisté získali důležité postavení v dopravním systému, je dánské hlavní město Kodaň. Kodaň tvoří síť propojených cyklistických tras a cyklistika je zde zažitým zvykem. Není žádoucí tvořit velké systémy, důležité je, aby především řidiči automobilů brali na cyklisty ohled, vzájemně se respektovali a dodržovali předpisy.

K českým městům, která jsou cyklistům nakloněna, patří například města Uherské Hradiště, Břeclav nebo Pardubice. A to nejen díky svému rovinatému území. Pardubice mají dobrou propustnost území a krátké vzdálenosti mezi cíli. Tento fakt také potvrzuje, že dopravní význam cyklistických cest zde převažuje nad významem rekreačním a více než polovina cyklistů na kole jezdí také v zimním období. V roce 2014 Pardubice získaly titul Hlavní město cyklistů a několika programy stále podporují cyklistiku ve městě. Naopak třeba Liberec a Karlovy Vary mají kopcovitý

⁸ [10]GEHL, Jan. *Města pro lidi*. Brno: Partnerství, c2012. ISBN 978-80-260-2080-6., str. 182

terén, a tak je jízda na kole náročnější. Neznamená to ale, že by cyklistika z těchto měst měla být vyloučena. [10] [18] [19]

S jízdou na kole po městě je spojena potřeba jízdní kola někam odložit. Dostatečný počet stojanů rozmístěných na potřebných místech, například u úřadů, škol, obchodů, zvýší motivaci jízdní kolo více využívat. K motivaci pro jízdu na kole do zaměstnání by přispěla i možnost se po příjezdu osprchovat a převléknout. Dalším způsobem, jak cyklistiku podpořit, je zajistit přepravu jízdních kol veřejnými dopravními prostředky jako jsou autobusy či vlaky. [10]

Stále častěji je možné vidět elektrokola. Elektrokola jsou jízdní kola s elektromotorem, která usnadňují šlapání a umožňují pohodlnější jízdu než běžná jízdní kola. To ocení především lidé mající problémy s pohybovým aparátem nebo lidé přepravující se v kopcovitém území. Lidé využívají elektrokola také z důvodu šetření času. Elektrokola s rychlostí do $25 \text{ km}\cdot\text{hod}^{-1}$ a výkonem motoru do 250 W jsou považována za běžná jízdní kola. Za mopedy jsou považována elektrokola umožňující rychlosti vyšší než $25 \text{ km}\cdot\text{hod}^{-1}$ nebo s výkonem motoru přesahující 250 W. S větším využíváním elektrokol roste poptávka po dobíjecích stanicích. [20]

Oblíbený je rovněž systém sdílených kol neboli bike sharing. Jedná se o systém, kdy si lidé zpravidla v městských centrech za poplatek půjčí jízdní kolo, využívají ho a následně jej odevzdají na určené nebo libovolné místo ve městě. Rozdíl oproti běžným půjčovnám kol je takový, že kola jsou k dispozici v různých částech města a zájemce si sám pomocí aplikace ve svém mobilním telefonu a platební karty půjčení zprostředkuje. Jízdní kolo si mohou půjčit turisté, kteří si tak mohou zpestřit návštěvu města, ale i místní obyvatelé, kteří třeba jízdní kolo nevlastní a chtějí se v rámci města snadněji pohybovat. Tuto službu lze využít v řadě měst po celém světě. V České republice mezi tato města patří například Praha, Olomouc a Brno. Stejně tak si lze zapůjčit i elektrokoloběžky.

4.5 AUTOMOBILY VE MĚSTĚ

Města původně nebyla budována s ohledem na automobily, proto se vznikem a užíváním automobilů nastal zmatek v městském měřítku. Automobily začaly zabírat spousta městské prostoru. Z volných prostor se stala parkoviště, která mají mnohdy rozměry náměstí. Města a jejich nové části začaly být budovány s ohledem na automobilovou dopravu a přítomnost lidí, jejich potřeba chůze a setkávání se, šla stranou. Přítomnost automobilů tak narušila lidské měřítko. Budou-li se ale budovat další a další komunikace, jen se tím podpoří přítomnost a hustota automobilové dopravy. Avšak „každé město má přesně tak velký provoz, jaký městský prostor připustí“.⁹ [10]

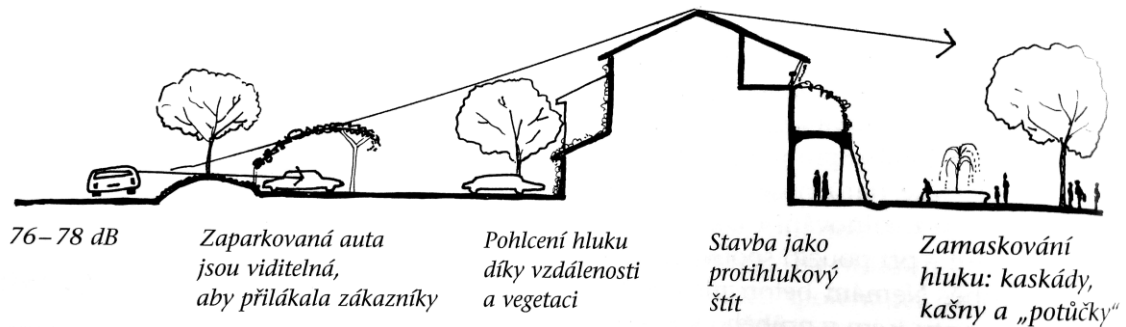
Město automobilů musí být opatřeno velkými nápisy na billboardech, jsou zde velké budovy a lidské měřítko, vnímání detailů, je zde opomenuto. Vzdálenosti ve městě automobilů jsou tak velké, že je opravdu potřeba automobilů. Lidé skrze okna svých automobilů pozorují život na ulici, neutvoří si ovšem celkový obraz o tom, co se zrovna děje. Stejně tak lidé na ulici mají jen malý okamžik na zachycení projíždějícího vozidla a jeho pasažérů. Čím ale bude měřítko menší, tím se bude závislost na automobilech snižovat a bude kladen větší důraz na měřítko lidské. [11]

Doprava s sebou nese i nebezpečí a je třeba být neustále ve střehu. S nárůstem automobilové dopravy roste i počet nehod. Při dopravních nehodách umírají tisíce lidí, a ještě větší počet se jich zraní. Tím, jak se automobilům dával větší a větší prostor, se zhoršila situace pro chodce a cyklisty. Právě chodci a cyklisté bývají nejvíce ohroženi. Lidé se začínají bát a necítí se bezpečně. Motorizovaná doprava by neměla mít automatickou přednost. [7] [10]

Automobilová doprava lidem slouží, ale také jim škodí. Má negativní dopady na lidské zdraví a životní prostředí a k nepříznivým vlivům patří i výfukové plyny a hluk. Proti hluku slouží protihlukové stěny chránící okolí poblíž

⁹ [10]GEHL, Jan. *Města pro lidi*. Brno: Partnerství, c2012. ISBN 978-80-260-2080-6., str.9

rušných a významných silnic zpravidla na okrajích města. Další zábranou jsou zaparkovaná auta, která zvyšují vzdálenost od provozu. Přesto, že se nejedná o plnohodnotnou bariéru, procházející člověk nabývá pocitu oddělení od přímého styku s projíždějícími automobily. [7]



Obrázek 10: Snížení hlučnosti ve městech

Zdroj: ¹⁰[7]

S automobilismem souvisí doprava v klidu, tedy odstavování a parkování vozidel. Odstavováním se rozumí umístění vozidla mimo jízdní pruhy komunikace po dobu, kdy se vozidla nepoužívají. Parkování znamená rovněž umístění vozidla mimo jízdní pruhy komunikace a dělí se na parkování krátkodobé, tj. do 2 hodin trvání (např. po dobu nákupu), a na parkování dlouhodobé, tj. nad 2 hodiny (např. po dobu strávenou v zaměstnání). Ve městech převládají úroňová parkoviště. Pro parkování, resp. odstavování slouží také garáže. Jsou to řadové garáže, které doplňují například sídliště, nebo individuální garáže, které se nacházejí na pozemcích rodinných domů. Další možnosti parkování i odstavování vozidel jsou parkovací objekty neboli parkovací domy, které mohou být nadzemní, ale i podzemní. V dnešní době, kdy stále roste počet automobilů, poptávka po parkovacích a odstavných místech převažuje nabídku. Tento fakt vede k tomu, že řidiči často nechávají svá vozidla na místech, která k tomuto účelu nejsou určena, a to vyvolává další problémy. [21]

S nárůstem počtu automobilů tak rostou snahy o jejich regulaci. Města se snaží snížit množství projíždějících a parkujících automobilů. Pro automobily

¹⁰ [7] DAY, Christopher. *Duch a místo*. Brno: ERA, 2004. ISBN 80-865-1795-0., str.98

omezují nebo uzavírají některé ulice, snižují počet jízdnic pruhů a parkovacích míst. Z těchto ulic a prostor se snaží vytvořit prostranství pro chodce a rozšířit tím pěší síť ve městě. „Návrat parteru města chodci nebo možnost bezkolizního soužití různých forem pohybu a dopravy je zásadním předpokladem obnovení funkcí veřejného prostoru města.“¹¹ Města se snaží zlepšit nabídku veřejné dopravy a postavení cyklistů. Někteří obyvatelé se sami snaží automobil nevyužívat, jelikož se chtějí vyhnout dopravním zácpám a dlouhotrvajícímu hledání parkovacího stání. [22]

4.1 RŮST PŘEDMĚSTÍ – ZÁVISLOST NA AUTOMOBILECH

Další skutečnost, která ovlivňuje dopravní situaci ve městě, je vliv *suburbanizace*. Suburbanizací se rozumí proces rozrůstání měst v jejich okrajových částech. Tyto okrajové části mohou být označovány jako satelitní městečka. A právě individuální automobilová doprava umožnila jejich vznik. S pojmem satelitní městečka souvisí i pojem *urban sprawl*, neboli *sídelní kaše*. Jedná se o soubor předměstských staveb, které se rozpínají do okolní volné krajiny. „Plošným rozšiřováním měst se nová předměstí neustále vzdalují městům, jejichž jména ještě nesou.“¹² [8] [9]

Takto vzniklá předměstí plní funkci bydlení a nejsou zde zastoupeny tradiční městské prostory. Velmi často zde chybí občanská vybavenost jako obchody a služby. Pro svou monofunkci je suburbium spjato s dojížděním. Velké vzdálenosti zvyšují dopravní nároky a obyvatelé předměstských částí ztrácejí svobodu a volnost pohybu. Jsou závislí na dopravování vlastními automobily, a tím roste problém dopravy ve městě. Individuální doprava způsobuje zpomalení dopravy, tvoří hluk a znečišťuje okolí. [8]

Jedná se o místa, kde je pro velké vzdálenosti vyloučena pěší doprava a veřejná doprava zde často nefunguje. Je totiž nemožné obsloužit takto

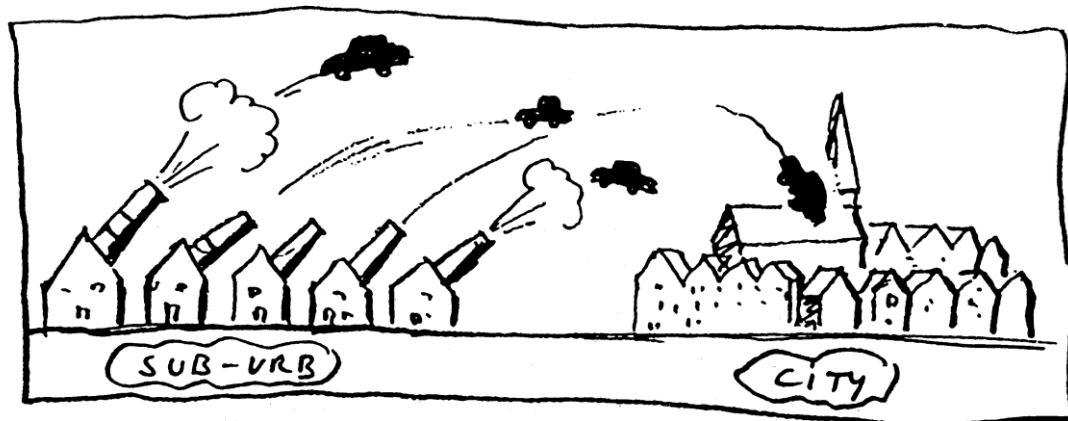
¹¹ [22]KRATOCHVÍL, Petr. *Městský veřejný prostor*. Praha: Zlatý řez, 2015. ISBN 978-80-88033-00-4., str. 51

¹² [8]HNILÍČKA, Pavel. *Sídelní kaše: otázky k suburbánní výstavbě kolonií rodinných domů*. Brno: ERA, 2005. ISBN 80-736-6028-8., str. 26

malé a rozptýlené celky. Funguje-li zde veřejná doprava, četnost spojů bývá nízká. Aby mohla hromadná doprava efektivně fungovat, musela by být hustota osídlení nad 50 obyv.ha⁻¹. Pro pěší dopravu by docházkové vzdálenosti musely být do patnácti minut chůze. [8] [9]

Fakt, že předměstí jsou zdrojem automobilů v městských centrech, znázorňuje obrázek lucemburského architekta a urbanisty Léona Kriera. Na jeho obrázku jsou vyobrazeny domy na předměstí vrhající automobily do městského centra. Předměstí je viditelně odděleno od původního městského celku. Obrázek je doplněn o text, který celou problematiku předměstí vysvětluje. Text v překladu do českého jazyka zní: „*Nikoliv auto, ale domy na předměstí jsou vražednou zbraní, která denně bombarduje centra města.*“¹³

NOT THE CAR BUT THE SUBURBAN HOME IS THE DEADLY WEAPON



DAILY SUBURBAN MORTARFIRE AGAINST URBAN CENTERS

Obrázek 11: Předměstí a automobily

Autor: Léon Krier

Zdroj: ¹⁴ [8]

¹³ [8]HNILIČKA, Pavel. Sídlní kaše: otázky k suburbánní výstavbě kolonií rodinných domů. Brno: ERA, 2005. ISBN 80-736-6028-8., str. 27

¹⁴ [8]HNILIČKA, Pavel. Sídlní kaše: otázky k suburbánní výstavbě kolonií rodinných domů. Brno: ERA, 2005. ISBN 80-736-6028-8., str. 27

4.2 ČESKÁ LEGISLATIVA A NORMY

S dopravou ve městě, tedy v intravilánu, souvisí několik zákonů a norem. Jelikož cílem této práce je zhodnocení dopravy ve městě z urbanistického hlediska, ne z hlediska právního ani technického, jsou zde vybrány pouze některé předpisy s touto problematikou související.

4.2.1 ZÁKONY A VYHLÁŠKY

Zákon č. 361/2000 Sb. - Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů neboli silniční zákon.

Zákon č. 128/2000 Sb. - Zákon o obcích (obecní zřízení)

Vyhláška č. 398/2009 Sb. - Vyhláška o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb se mimo jiné zabývá Požadavky na stavby pozemních komunikací a veřejného prostranství.

Vyhláška č. 501/2006 Sb. - Vyhláška o obecných požadavcích na využívání území definuje Plochy dopravní infrastruktury.

4.2.2 TECHNICKÉ NORMY

Zásadní pro navrhování veřejného prostoru dopravního charakteru v intravilánu je norma ČSN 73 6110 – *Projektování místních komunikací*. Norma definuje základní pojmy jako prostor místní komunikace, hlavní dopravní prostor a přidružený prostor, chodník, pěší zóna a obytná zóna. Zabývá se příčným uspořádáním, křižovatkami, veřejnou dopravou, odstavnými a parkovacími plochami či potřebami chodců a cyklistů. Norma věnuje pozornost také bezpečnosti a životnímu prostředí. Místní komunikace podle jejich urbanisticko-dopravní funkce dělí na funkční skupiny, a to následovně:

Funkční skupina A: Místní komunikace rychlostní s funkcí dopravní.

Funkční skupina B: Místní komunikace sběrné s funkcí dopravně-obslužnou.

Funkční skupina C: Místní komunikace obslužné s funkcí obslužnou.

Funkční skupina D: Místní komunikace se smíšeným provozem a místní komunikace s vyloučením motorového provozu. Tato funkční skupina se

dělí na funkční podskupiny D1 – komunikace se smíšeným provozem a D2 – komunikace nepřístupné provozu silničních motorových vozidel. Do funkční podskupiny D1 patří pěší a obytné zóny, do funkční podskupiny D2 například chodníky a pruhy určené k cyklistickému provozu.

Norma *ČSN 73 6056 – Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel* definuje pojmy jako parkování a odstavování, parkoviště, rezident nebo plochy typu K+R (kiss and ride), B+R (bike and ride) a P+R (park and ride). Norma určuje rozměry parkovacího stání i odstupy od ostatních vozidel či překážek. Svá specifika mají parkovací stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené, která musejí zajistit bezbariérové užívání. Pro projektování garáží existuje norma *ČSN 73 6058 – Jednotlivé, řadové a hromadné garáže*.

Dalšími souvisejícími předpisy jsou příslušné Technické podmínky (TP) a Vzorové listy (VL).

5 VNĚJŠÍ DOPRAVA

Největší význam má pro Kroměříž silniční doprava, která je zastoupena silnicemi a dálnicemi. Do města vede železnice, nachází se zde i sportovní letiště a je obklopeno sítí cyklotras.

5.1 INDIVIDUÁLNÍ AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

Poloha Kroměříže je velmi výhodná, a to především z hlediska silniční dopravy. Na severu jsou nedaleko města Prostějov, Olomouc a Přerov. Východním směrem od Kroměříže leží Valašské Meziříčí a Vsetín. Jižním směrem jsou to blízké Otrokovice, Zlín a o něco vzdálenější Uherské Hradiště. Na západ od Kroměříže je Vyškov a Brno. Kroměříž je centrem spádové oblasti, kterou tvoří hlavně samotný okres Kroměříž.



Obrázek 12: Kroměříž na mapě

Zdroj: <https://mapstyle.withgoogle.com/>

Silniční dopravu, kromě Ředitelství silnic a dálnic ČR, zajišťuje Ředitelství silnic Zlínského kraje, pod jehož správou jsou silnice II. a III. třídy napříč

všemi okresy kraje. V následující tabulce jsou abecedně seřazena vybraná města a jejich vzdálenost od Kroměříže.

Obce:	Vzdálenost v km:	Obce:	Vzdálenost v km:
Brno	66,2	Otrokovice	26,1
Bystřice p. Hostýnem	30,8	Praha	268,9
Holešov	20	Prostějov	36,4
Hulín	9,9	Přerov	25,3
Chropyně	9,2	Uherské Hradiště	45,4
Kojetín	11,4	Vsetín	68,7
Olomouc	48,1	Vyškov	33,5
Ostrava	110,9	Zlín	36

Tabulka 1: Vzdálenosti měst

Zdroj: www.mapy.cz

Zpracování: Autor práce

Pro silniční dopravu má velký význam přítomnost dálnice D1. Připojení města k dálnici D1 bylo pro Kroměříž zásadním okamžikem pro jeho rozvoj. Město se tak stalo dostupnějším a méně izolovaným. Úsek dálnice D1 procházející kolem města jeho severním okrajem byl zprovozněn v roce 2008. Kroměříž je na dálnici připojena dvěma exity – Kroměříž-západ (exit 258) a Kroměříž-východ (exit 260). Tento úsek tvoří i obchvat města a je bezplatný.

Připojení Kroměříže k této nejstarší české dálnici umožnilo snadnější a rychlejší přepravu do Vyškova a Brna, a tím samozřejmě dále i spojení s Vysočinou a Prahou. V opačném směru dálnice D1 pokračuje z Kroměříže do Hulína a Říkovice. V úseku Říkovice – Přerov je dálnice ve výstavbě. Z Přerova dálnice směřuje do Lipníka nad Bečvou, kde dochází k napojení D35 od Olomouce, dále do Ostravy a Bohumína. Zde dálnice D1 přechází na polskou dálnici A1. Z Hulína také vychází dálnice D55 vedoucí do Otrokovice.

Dálnice D55 by v budoucnu měla propojit Olomouc s Břeclaví. Kroměříž je tak obklopena dálniční sítí zajišťující snadnou dostupnost nejen do Brna, ale i do Ostravy a Polska.

5.2 AUTOBUSOVÁ SPOJENÍ

V rámci Zlínského kraje existuje obchodní společnost Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje, s.r.o.¹⁵, jejíž hlavní činností je realizace dopravních zájmů Zlínského kraje. KOVED zajišťuje také Zlínskou integrovanou dopravu, do které jsou zapojeny České dráhy a.s., Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, s.r.o., ČSAD Vsetín a.s., HOUSECAR, s.r.o. Ta zahrnuje dopravu jen v některých částech kraje. Kroměříž není součástí žádného spoje tohoto systému. Integrovanou dopravu v podobě např. Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje Zlínský kraj postrádá. [27]

Veřejnou dopravu v rámci kraje zajišťuje sedm smluvních autobusových dopravců a také další dopravci v rámci mezikrajských dohod. Kroměříž obsluhují linky příměstské dopravy dopravců KRODOS BUS a.s., ČSAD Vsetín a.s., FTL - First Transport Lines, a.s. a Arriva Morava a.s. Pro Kroměříž dopravu zajišťují také dopravci Flix Bus a Student Agency. [27]

5.2.1 AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ A ZASTÁVKY

Od centra města je autobusové nádraží vzdáleno 1 km. Rozprostírá se na levém břehu řeky Moravy zhruba 100 m od Švabinského nábřeží. Nádraží je ohraničeno ulicemi Nádražní, Wolkerova a Stoličkova. Je obdélníkového tvaru o rozměrech přibližně 150 m x 60 m. Po obvodu nádraží se nachází kolem 60 parkovacích míst. Tato parkovací místa ovšem využívají i obyvatelé okolních rodinných a bytových domů. Na nádraží vedou všechny linky městské hromadné dopravy, jejichž zastávky jsou vzdálené 100 m.

Nádraží je tvořeno pěti řadami, přičemž tři z nich tvoří 19 nástupišť a zbylé dvě řady slouží pro parkování autobusů. Všech pět řad je zastřešeno a chrání tak cestující před nepříznivými vlivy počasí. Každou řadu lemuje

¹⁵ Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje, s.r.o., dále jen KOVED

z bezpečnostních důvodů zábradlí. Nástupiště jsou řádně očíslována a obsahují i tabulky s jízdními řády. U jednotlivých nástupišť se nachází lavičky a odpadkové koše. Nádraží je rovněž osvětleno. Mezi jednotlivými řadami s nástupišti se nacházejí dva přechody pro chodce, které spojují prostor nádraží s čekárnou. Celkově prostor nádraží působí běžným dojmem, je udržované a splňuje základní požadavky.



Obrázek 13: Autobusové nádraží

Zdroj: Vlastní fotografie

Místnost čekárny není příliš velká a je průchozí. Vzhled čekárny je zastaralý a její vybavení původní. Čekárna nabízí pouze 12 míst k sezení. Dále se v budově čekárny nacházejí automaty na kávu, toalety, trafika a informační tabule s odjezdy autobusů. K čekárně přiléhá restaurace Alfa. V horních patrech budovy sídlí KRODOS BUS a.s.



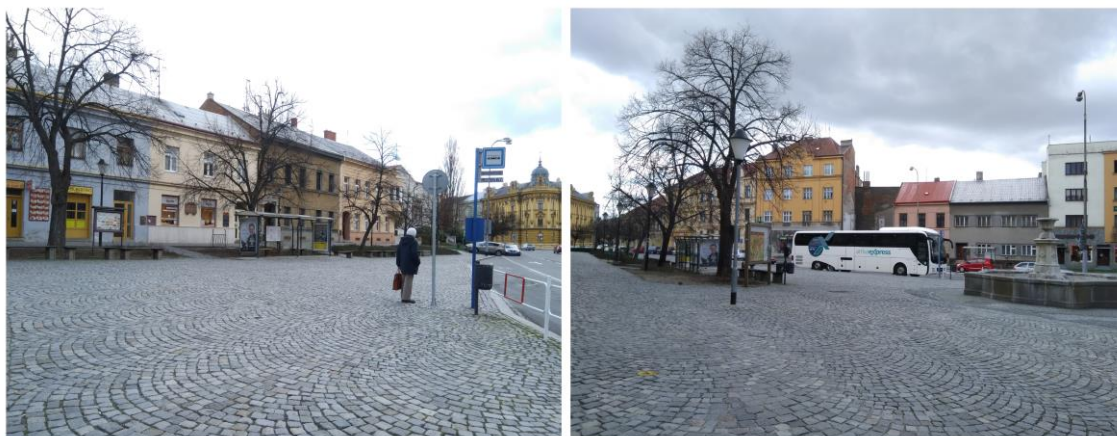
Obrázek 14: Čekárna autobusového nádraží

Zdroj: Vlastní fotografie

Nádraží není jediným místem, kde autobusy zastavují. Ve městě je rozmístěno několik dalších zastávek, které jsou často také zastávkami městské hromadné dopravy. Mezi zastávky, které se nacházejí v městském centru, patří:

- Milíčovo náměstí (směr Zlín, Brno, Vyškov, Vsetín, Přerov, Prostějov a okolní obce)
- Kotojedská, OkÚ (směr Zlín, Kyjov a okolní obce)
- 1. Máje, OkÚ (směr okolní obce)

Významnou zastávkou je zastávka na Milíčově náměstí. Milíčovo náměstí je součástí jedné z hlavních dopravních tepen procházejících Kroměříží. Náměstí je touto rušnou dopravní tepnou rozděleno na dvě části, které spojuje přechod pro chodce se světelným signalizačním zařízením. Náměstí je vstupem do historického středu města. Celkově je náměstí spíše křižovatkou než náměstím.



Obrázek 15: Autobusová zastávka Milíčovo náměstí

Zdroj: Vlastní fotografie

Dalším příkladem autobusových zastávek v centru města je ta v ulici Kotojedská v těsné blízkosti Bezručova parku. Součástí zastávky jsou čtyři nástupiště.



Obrázek 16: Autobusová zastávka v ulici Kotojedská

Zdroj: Vlastní fotografie

Ostatní autobusové zastávky:

- Velehradská u hřbitova (směr Kyjov)
- Nemocnice psych. léčebna (směr Zdounky, Litenčice)
- Na Lindovce (směr Vyškov, Brno)
- Kojetínská (směr Kojetín, Prostějov)
- Kaplanova rozc. (směr Chropyně, Zářičí)
- Hulínská (směr Hulín, Holešov, Bystřice pod Hostýnem, Přerov)

Přístřešky zastávek jsou různých tvarů a materiálů a plní funkci ochrany před nepříznivými vlivy počasí. Důležitou roli hraje také vzhled a umístění zastávky. Zastávka u Psychiatrické nemocnice je udržovaná, čistá a člověk má v jejím okolí pocit bezpečí. Ve srovnání s ní je zastávka u městského hřbitova posprejována a polepena nejrůznějšími plakáty a letáky. Naproti hřbitova se nachází opuštěné a chátrající budovy bývalých vojenských kasáren, a tak prostředí této zastávky vzbuzuje u člověka větší ostražitost.

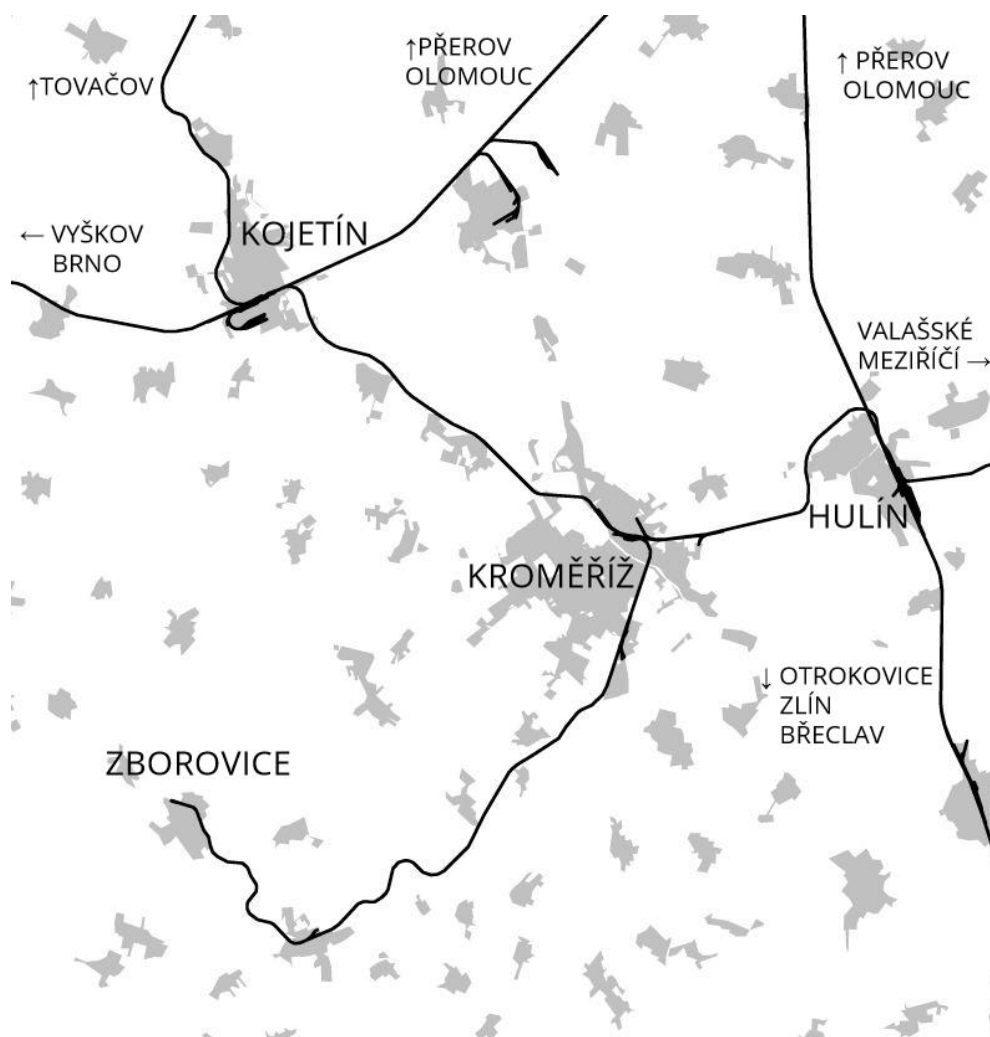


Obrázek 17: Zastávky autobusů

Zdroj: Vlastní fotografie

5.3 VLAKOVÁ SPOJENÍ

Železniční doprava pro Kroměříž není tak příznivá jako ta silniční. Stanice Kroměříž leží na tratích 303 Kojetín – Valašské Meziříčí, 304 (Kroměříž/Chropyně) – Kojetín – Tovačov a 305 Kroměříž – Zborovice. Na trati 305 Kroměříž – Zborovice je také stanice Kroměříž–Oskol. Vlákem je tedy možné cestovat z Kroměříže přímo, bez přestupů, do Kojetína, Hulína, Holešova, Bystřice pod Hostýnem, Valašského Meziříčí, Rožnova pod Radhoštěm, Otrokovic, Zlína a do dalších několika menších obcí. Z Hulína, který je od Kroměříže vzdálen 8 km, dále jezdí vlaky do Uherského Hradiště, Břeclavi, ale také do Olomouce a Prahy. Z 11 km vzdáleného Kojetína vlaky odjíždí například do Brna, Vyškova, Přerova, Ostravy a Bohumína.



Obrázek 18: Železniční síť

Zdroj: <https://mapstyle.withgoogle.com/>

Zpracování: Auto práce

Ve městě se nacházejí dva železniční přejezdy. První se nachází u nádraží na ulici Hulínská, která je pro město důležitou dopravní tepnou. Komunikace je čtyř pruhová a navazuje na ni silnice I. třídy. Druhý přejezd se nachází na ulici U Rejdiště, která vede k místnímu letišti a místní části Trávnické zahrádky. Oba železniční přejezdy jsou opatřeny světelným zařízením a závorami. Přes řeku Moravu přecházejí dva železniční mosty, a to v Horních Zahradách a Dolních Zahradách.



Obrázek 19: Železniční přejezd v ulici Hulínská

Zdroj: Vlastní fotografie

5.3.1 VLAKOVÉ NÁDRAŽÍ A STANICE

Vlakové nádraží se nachází na ulici Nádražní. Od autobusového nádraží je vzdáleno 50 m. Vlakové nádraží sestává z budovy Českých drah a dvou nástupišť. V budově se nachází čekárna, pekárna, prodejna s knihami a restaurační zařízení. Pro cestující jsou k dispozici dvě pokladny – Mezinárodní pokladní přepážka a Vnitrostátní pokladní přepážka. Čekárna působí čistým a moderním dojmem. Cestující mají možnost ve stanici využít úschovnu kol a zavazadel. Vstup do budovy a na nástupiště je bezbariérový. Stanice je vybavena vodící linií pro zrakově postižené. U vlakového nádraží chybí parkovací stání. V těsné blízkosti jsou umístěny zastávky městské hromadné dopravy a autobusové nádraží.



Obrázek 20: Vlakové nádraží

Zdroj: Vlastní fotografie

Kromě vlakového nádraží se ve městě nachází také vlaková stanice Kroměříž–Oskol, která je součástí tratě 303 do Zborovic. V této stanici však vlaky zastavují jen na znamení nebo požádání. Odbavení se zajišťuje až ve vlaku.

5.4 LETIŠTĚ KROMĚŘÍŽ

Letiště Kroměříž se rozprostírá v jihovýchodní části města na ploše o rozloze přibližně 250 000 m². Jedná se o sportovní letiště s následujícím druhem provozu: letouny, vrtulníky, kluzáky a ultralehká letadla. Povrch letiště je travnatý a dráha má rozměry 770 x 110 m. Kolem letiště je zřízeno ochranné pásmo vzletových a přistávacích drah. V okruhu 300 m se nachází řeka Morava a Hrubý rybník. Provozovatelem letiště je Aeroklub Kroměříž. Letiště je také místem konání různých akcí např. Dne dětí či Dne uniformovaných sborů.

5.5 CYKLOSTEZKY

Kroměříž je pro svou polohu a okolní terén vhodná pro cykloturistiku. Vyhledávaná cyklostezka vede kolem řeky Moravy z Trávnických zahrádek po směru toku do Kvasic. Její délka je 5 km a terén je rovinatý, a tak je vhodná i pro in-line bruslaře. Z jedné strany ji lemuje již zmíněná řeka Morava, z druhé stromy a travnatý porost. Cyklostezka je součástí cyklostezky podél Baťova kanálu, jejíž délka je 87 km a vede z Kroměříže přes Otrokovice, Napajedla, Uherské Hradiště, Veselí nad Moravou, Strážnici

až do Hodonína. Vzhledem k rovinatému terénu se tak dá pohodlně dostat až na Slovácko. Cyklostezka podél Baťova kanálu je součástí Moravské stezky, která vede přes Olomouc až na Jesenicko k česko-polskému pohraničí.

Rovinatá je i cyklotrasa číslo 5033 vedoucí přes místní část Bílany do Hulína. Délka této trasy je 4 km. Díky zpevněnému povrchu mohou cyklotrasu využívat i in-line bruslaři. Místy je však povrch cesty zničen, jelikož ji zemědělské stroje využívají k obhospodařování okolních polí. Z Hulína pak vychází další cyklotrasy vedoucí například do Hostýnských vrchů, kde je možné navštívit poutní místo Svatý Hostýn.

Cyklisté mohou využít také naučné stezky Zámeček, která začíná v Dolních Zahradech a končí u Záhlinických rybníků. Je to místo soutoku řeky Moravy a Rusavy. Stezka o délce 5,5 km prochází přes lužní les. Povrch trasy je zpevněný.

Další cyklotrasy, č. 5020 či č. 5012, jsou již v kopcovitém terénu a směřují přes okolní obce až do Chřibů, na rozhlednu Brdo či Hrad Buchlov. Cyklotrasy vedou po pozemních komunikacích a mohou navazovat na další turistické stezky vedoucí polními cestami a lesy.



Obrázek 21: Cyklotrasy

Zdroj: Vlastní fotografie



Obrázek 22: Turistická mapa

Zdroj: www.mapy.cz

Cyklistická síť pro rekreačně turistickou funkci je příznivá. Jízdní kolo je ale také dopravním prostředkem například k přepravě do zaměstnání. Dle *Hodnocení dostupnosti okolních sídel z Kroměříže na kole* provedené společností UDIMO byla většina průzkumem prošetřených obcí pro cyklistické spojení s Kroměříží vyhodnocena jako vyhovující. Přeprava se uskutečňuje na komunikacích II. a III. třídy, které jsou často s minimálním provozem. K vyhovujícím obcím patří například město Hulín, k nevyhovujícím pak obce Střížovice, Lubná, Lhotka a Soběsuky. Všechny zmíněné obce jsou od Kroměříže vzdálené do 10 km. [26]

Následující schéma znázorňuje výškové profily tras vycházejících z Kroměříže. Trasa do Střížovic byla vyhodnocena jako nevyhovující, výškový profil ale vypadá přijatelně. Cesta do Soběsuk je delší a je zde znatelně vyšší převýšení. Cesta do Hulína je přijatelná nejen výškovým profilem, ale také trasou s vyloučeným provozem motorových vozidel.



Obrázek 23: Výškové profily tras do okolních obcí

Zdroj: www.mapy.cz

Zpracování: Autor práce

5.6 CELKOVÉ ZHODNOCENÍ VNĚJŠÍ DOPRAVY

Velkou výhodou Kroměříže je její poloha. Kroměříž je součástí významné dálniční sítě, která se bude v budoucnu dále rozšiřovat. V současnosti je město velmi dobře propojeno s významnými městy jako je Vyškov, Brno, Přerov, Olomouc a Ostrava. Do krajského města Zlína je díky dálnici D55 vedoucí do sousedních Otrokovic také snadná dostupnost.

Dopravní obslužnost do okolních obcí v okrese a v kraji, ale i spojení s ostatními kraji zabezpečuje především autobusová doprava, která je díky četnosti spojů a dostupnosti zastávek pro obyvatele a návštěvníky Kroměříže přijatelnější než železniční doprava. Železniční uzly tvoří nedaleko vzdálený Hulín a Kojetín, které leží na železničních tepnách. Příčinou nevyužívání vlaku je také nepříznivá vzdálenost vlakového nádraží, a to i přes relativně dobré spojení s městskou hromadnou dopravou.

Příznivá poloha města svědčí také cyklistické dopravě. Velmi atraktivní je cyklostezka podél řeky Moravy v návaznosti na trasu Bařova kanálu, která vede až do Hodonína. Cyklostezka je rovinatá a vhodná i pro rekreaci. Náročnější cyklisté toužící po kopcovitém a strmějším terénu mohou zamířit do Chřibů či Hostýnských Vrchů po některé ze značených tras. Jízdní kolo lze v okolí Kroměříže také využít pro přepravu. Spojení s okolními obcemi je většinou vyhovující.

6 VNITŘNÍ DOPRAVA

Z hlediska půdorysného rozložení hlavních cest lze Kroměříž zařadit do vějířovité formy prostorového uspořádání. Výhodou Kroměříže je její poměrně malá rozloha a mírný terén. Většina cest se tak dá uskutečnit pěšky, na jízdním kole nebo městskou hromadnou dopravou. Důležitou součástí vnitřní dopravy je automobilová doprava, která sehrává významnou roli v každodenním životě. S ní ale také souvisí doprava v klidu.

6.1 DOPRAVA V KLIDU

Doprava v klidu neboli statická doprava je důležitou součástí dopravy ve městě. S rostoucím počtem automobilů roste poptávka po parkovacích a odstavných stáních. Fakt, že poptávka převyšuje nabídku i v Kroměříži, vyplývá také z průzkumu statické dopravy provedeného v květnu 2019 společností UDIMO spol. s r.o. Na sídlištích jako je Zachar či Oskol je k dispozici minimum volných stání, což vyvolává vysoký počet nezákonně odstavených vozidel. Počet volných míst v centru města je vyšší, přesto i zde jsou vozidla parkující nelegálně. [26]

6.1.1 NERESPEKTOVÁNÍ DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ

Vzhledem k nedostatečnému počtu parkovacích míst a velkému počtu automobilů ponechávají řidiči svá vozidla na nejrůznějších místech a plochách, což vyvolává řadu problémů. Příkladem takového nezákonného parkování může být parkování v blízkosti křižovatek a přechodů pro chodce. Takto ponechaná vozidla ovlivňují plynulý a bezpečný provoz a omezují přehlednost. Ohrožují nejen řidiče vozidel, ale také cyklisty a chodce. Nevhodně zaparkovaná vozidla mohou také znemožnit průjezd nejen ostatním automobilům, ale i autobusům mající daleko větší rozměry. Takovým příkladem může být točna na Havlíčkově ulici sloužící jako parkoviště, které využívají nejen obyvatelé okolních bytových domů, ale také zaměstnanci či návštěvníci blízké Nemocnice Kroměříž, Psychiatrické nemocnice Kroměříž a Domova pro osoby se zdravotním postižením Barborka. Automobily jsou zde mnohdy zaparkovány chaoticky a řidiči

využívají každého zdánlivě volného prostoru. To však komplikuje průjezd autobusům městské i vnější hromadné dopravy.



Obrázek 24: Točna v Havlíčkově ulici

Zdroj: Vlastní fotografie

Zárukou bezproblémového parkování automobilů není ani parkování na místech k tomu určených, jestliže řidiči nerespektují dopravní značení. Automobily, které jsou zaparkovány místo podélně kolmo, mohou tvořit překážku nejen v jízdním pruhu, ale zejména na chodníku. Část vozidla přesahuje mimo vyhrazené parkovací stání do prostoru chodníku, který se tím značně zužuje. Průjezd kočárků a invalidních vozíků je často zcela nemožný. Ukázkou takového parkování je parkoviště s vyznačeným podélným stáním na ulici Havlíčkova u nemocnice.



Obrázek 25: Parkování u nemocnice

Zdroj: Vlastní fotografie

6.1.2 PARKOVÁNÍ V A POBLÍŽ CENTRA MĚSTA

Historické centrum je velmi zahlceno zaparkovanými automobily. Lidé pro svou pohodlnost a lenost mají potřebu se se svými automobily dostat co nejbližší ke svému cíli. Pohled na okolí z lavičky nebo z restaurační předzahrádky by byl jistě příjemnější bez přítomnosti automobilů. A právě zaparkované automobily často znehodnocují architektonické kouzlo města. Nutno ale dodat, že nejbližší zastávky městské hromadné dopravy jsou od náměstí vzdálené 430 m. Tato vzdálenost může některým lidem způsobovat potíže. Pro parkování využívají historický střed města také turisté. Historickému středu by měl v tomto ohledu pomoci plánovaný parkovací dům. Již teď statické dopravě napomáhá poměrně nově vzniklé Hanácké náměstí.

Riegrovo náměstí

Riegrovo náměstí je atypické pro svůj dlouhý protáhlý tvar, má délku 360 m a šířku v nejužším místě pouhých 7 m. V nejširším místě, kde se rozprostírá kostel Nanebevzetí Panny Marie, je široké 70 m. Kromě kostela, který je dominantou náměstí, je na náměstí umístěna také kašna a sloup se sousoším Nejsvětější trojice.

Současné využití Riegrova náměstí popírá vlastnosti a funkci náměstí. Celou plochu náměstí zaplňují zaparkované osobní automobily. K dispozici je zde 120 stání, náměstí je tedy spíše parkovištěm než náměstím. Parkování je placené ve všední dny od 7 do 18 hod, v sobotu od 7 do 13 hod. V neděli je možné parkovat zdarma. Ceny parkovného jsou patrné z následující tabulky:

Úhrada/čas	30 min	60 min	90 min	120 min	+další hodina
Parkovací automat	10 Kč	20 Kč	X	X	30 Kč
SMS	15 Kč	25 Kč	40 Kč	55 Kč	X

Tabulka 2: Ceny parkovného k březnu 2020

Zpracování: Autor práce

Náměstí je lemováno po obou stranách měšťanskými domy, v jejichž parteru jsou umístěny obchody a jiné služby. Vitríny těchto obchodů a služeb nejsou příliš atraktivní. Pokud lidé nemíří do některého z obchodů či k zaparkovanému vozidlu, náměstím pouze procházejí, nezastavují se a netráví zde svůj čas. Jsou tak opomíjena zdobná průčelí některých z měšťanských domů. Lidé nevěnují pozornost detailům jako jsou římsy, štukování a další výzdoba fasád. Svůj pohled nesměřují vzhůru. Důvodem mohou být i zaparkovaná vozidla a projíždějící automobily, které způsobují často nepřehlednou dopravní situaci. Na náměstí chybí městský mobiliář či například kavárna s předzahrádkou, která by v kombinaci s omezením parkování vnesla náměstí život a atmosféru.



Obrázek 26: Riegrovo náměstí

Zdroj: Vlastní fotografie



Obrázek 27: Riegrovo náměstí letecky

Zdroj: www.mapy.cz

Velké náměstí

Parkování přímo v městském centru umožňuje také Velké náměstí, které pro svou velikost a významnost plní funkci hlavního náměstí ve městě. Je zde největší počet restaurací, kaváren a hotelů. Kromě pohostinství jsou zde i obchody, lékárna, radnice a muzeum.

Náměstí se rozkládá na ploše 12 000 m² uprostřed historického centra. Provoz na náměstí je jednosměrný a s ostatními ulicemi a náměstími je propojeno jednosměrnými komunikacemi nebo pěšími zónami. Náměstí je obdélníkového tvaru s rozměry 100 x 120 m. Celý jeho obvod lemuje přibližně 120 parkovacích stání včetně stání vyhrazených pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené neboli stání pro držitele parkovacího průkazu pro zdravotně postižené. Parkování je zpoplatněné stejně jako na Riegrově náměstí. Od května 2020 však dojde ke zdražení. První hodina parkování bude stát 30 Kč, každá další 50 Kč. Zadarmo budou parkovat ekologická vozidla, mezi které patří vozidla využívající k pohonu elektrickou energii nebo vodík, případně v kombinaci s jiným palivem, avšak do hodnoty emisí oxidu uhličitého 50 gramů na kilometr. Nově také řidiči k úhradě poplatku za parkování budou moci využít mobilní aplikace.

Oproti Riegrova náměstí jsou zde daleko více patrné znaky náměstí. Je to dáno příznivějším obdélníkovým tvarem a dobře definované ploše náměstí. Střed náměstí není parkovištěm, ale je ponechán lidem. Občanská vybavenost je pestřejší, měšťanské domy jsou v udržovanějším stavu a jsou

zde lavičky i zeleň v podobě okrasně vysázených květin. Dominantami náměstí jsou diagonálně umístěné dvě věže, radniční a zámecká.



Obrázek 28: Velké náměstí

Zdroj: Vlastní fotografie



Obrázek 29: Velké náměstí letecky

Zdroj: www.mapy.cz

Hanácké náměstí

Hanácké náměstí s rozlohou 13 000 m² je obdélníkového tvaru o rozměrech 130 x 100 m. Bylo uměle vytvořeno až v roce 2010 na ploše bývalých vojenských kasáren. Náměstí je osamocené, od Velkého náměstí je vzdáleno 710 m, což odpovídá 10 minutám běžné chůze. Po jeho obvodě je k dispozici stovka bezplatného stání pro osobní automobily včetně stání vyhrazených pro držitele parkovacího průkazu pro zdravotně postižené. Podél jedné strany náměstí je situováno pět stání pro autobusy.

Přestože náměstí plní funkci parkoviště, není automobily tak zahlceno jako zmíněné Riegrovo náměstí. Jsou zde lavičky a další městský mobiliář, fontána, amfiteátr či dětské a workoutové hřiště. Na náměstí je zastoupena také zeleň v podobě travnatých ploch a solitérů. Konají se zde jarmarky, trhy a další společenské akce. V přiléhající budově sídlí Soukromá základní škola D-Music, kavárna a veřejné WC. Na náměstí má své sídlo i Jednotka sboru dobrovolných hasičů Kroměříž. Svou cestu si přes náměstí zkracují obyvatelé sídliště Zachar, poblíž kterého je umístěno.



Obrázek 30: Hanácké náměstí

Zdroj: Vlastní fotografie



Obrázek 31: Hanácké náměstí letecky

Zdroj: www.mapy.cz

6.1.3 PARKOVÁNÍ A ODSTAVOVÁNÍ VOZIDEL U BYTOVÝCH DOMŮ

Sídliště

Parkování a odstavování osobních automobilů je na sídlištích mnohdy problematické. Většina panelových sídlišť byla budována v období 70. a 80. let 20. století, kdy zdaleka nebyl takový počet automobilů, jako je dnes. Ačkoliv jsou některá sídliště doplněna skupinami samostatných garáží, jejich počet je nedostatečný. Na sídlišti Zachar je k dispozici 138 samostatných garáží a jedna hromadná garáž pro 64 automobilů. Garáže se nachází na okraji sídliště v místě, kde město přechází do polí. Garáže jsou neudržované, posprejované a poničené vandaly. Celkově je toto odlehlé místo nevzhledné a nepůsobí dobrým dojmem. Bylo by vhodné garáže rekonstruovat a k zamezení šíření dalšího vandalismu doplnit prostor bezpečnostními kamerami.



Obrázek 32: Garáže na sídlišti Zachar

Zdroj: Vlastní fotografie

Uličky mezi jednotlivými panelovými domy jsou zaplněné automobily, což může činit problém při průjezdu například popelářského či hasičského vozu. Obyvatelé těchto sídlišť nacházejí volná místa často několik desítek až stovek metrů od svého bydliště a využívají k odstavování vozidla také parkovacích ploch u supermarketů. Například na sídlišti Zachar jde o parkoviště supermarketu Penny a parkoviště v současnosti nevyužívaného obchodního prostoru (dříve supermarket Albert). Stále častěji jsou na tomto sídlišti vidět stání s rezervací, čímž si rezidenti zajišťují spolehlivé odstavné stání. Na sídlišti se také nachází základní a mateřská škola. Pro učitele nebo rodiče žáků je zde takřka nemožné zaparkovat. Situace je kritická rovněž na sídlišti Oskol, kde dle zmiňovaného průzkumu chybí 272 míst. [26]

NĚKOLIK STÁNÍ S RESERVĚ



PARKOVIŠTĚ PŘED DŘÍVĚJŠÍM SUPERMARKETEM



Obrázek 33: Kritická situace na sídlišti Zachar

Zdroj: Vlastní fotografie

Sídliště Zachar, jehož součástí jsou zmíněné školy a supermarkety, je rozděleno ulicí Albertova na dvě části. Ze snímku je patrné, že garáže jsou od některých panelových bytových domů vzdáleny bezmála 15 minut chůze.



Obrázek 34: Letecký snímek sídliště Zachar

Zdroj: www.mapy.cz

Zpracování: Autor práce

Bytové domy s vlastními garážemi

Dobrým příkladem vyřešení odstavení automobilů obyvatel bytového domu, je bytový dům na ulici K Tereзовu nebo bytový dům na ulici Havlíčkova. Oba bytové domy zajišťují odstavení automobilů přímo ve svých prostorech. Bytový dům na Havlíčkově ulici nabízí 17 samostatných garáží v 1 NP. Oproti tomu bytový dům na ulici K Tereзовu disponuje společnou hromadnou podzemní garáží. Podzemní hromadná garáž je přijatelnější než jednotlivé vjezdy do samostatných garáží. Vzhledově působí lépe a také šetří okolní prostor, který může být ponechán například zeleni. Bytových domů s vlastními garážemi se v Kroměříži nachází hned několik.



Obrázek 35: Bytové domy s garážemi

Zdroj: Vlastní fotografie

6.1.4 PARKOVACÍ DOMY A GARÁŽE

Polyfunkční parkovací dům u Domu kultury Kroměříž se nachází 620 m od městského centra. Kromě parkování, kterému jsou vyhrazena tři patra, se v horních patrech nachází Sportcentrum Paráda a kadeřnictví. Parkovací dům má dva vjezdy a dva výjezdy. Všechny vjezdy a výjezdy jsou opatřené závorami a parkoviště je střeženo kamerami, v noci i ostrahou. Parkovací dům mohou využívat taktéž rezidenti nedalekého sídliště Oskol a zřídit si zde dlouhodobý pronájem.



Obrázek 36: Parkovací dům u Domu kultury Kroměříž

Zdroj: Vlastní fotografie

Kryté parkování využívá také hypermarket Albert na Kotojedské ulici. Kromě venkovního parkoviště před hypermarketem mohou nakupující využít bezplatného parkování v podzemní garáži. Obchodní prostory jsou s garáží spojeny výtahy a schodištěm.



Obrázek 37: Podzemní parkoviště hypermarketu

Zdroj: Vlastní fotografie

Výstavba nového parkovacího domu se 145 parkovacími stáními je plánována u křižovatky ulic Velehradská a Havlíčkova, poblíž Náměstí Míru. Stavba by měla započít v roce 2020 a dostavěna by měla být v roce 2021. Radnice si od parkovacího domu slibuje odlehčení parkování především v historickém centru, a tak by se například Riegrovo náměstí mohlo stát

skutečným náměstím, které patří lidem a nikoliv automobilům. Celkově by se zmírnil provoz v centru, které by se tak stalo klidnějším prostředím. Parkovací dům by rovněž mohli využívat turisté.



Obrázek 38: Umístění plánovaného parkovacího domu

Zdroj: www.mapy.cz

Zpracování: Autor práce

6.1.5 PARKOVÁNÍ U OBCHODŮ

Na parkovištích před supermarkety by neměla chybět vyhrazená stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené a vyhrazená stání pro osoby doprovázející dítě v kočárku. Jejich minimální počet určuje *Vyhláška č. 398/2009 Sb., tedy Vyhláška o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb*. Mnohdy se ale zdá, že na těchto parkovištích je až příliš takto vyhrazených míst. Určitě jsou však nezbytná a jejich existenci ocení zmíněné osoby nejen pro jejich větší rozměr, ale také pro zajištění volného stání během vytížených dob nákupů. Tato vyhrazená stání by měla být umístěna co nejbližší ke vchodu do supermarketu, jako je tomu na parkovišti před supermarketem Lidl.



Obrázek 39: Parkoviště u supermarketu Lidl

Zdroj: Vlastní fotografie

Před supermarketem se můžeme setkat také se stánkami vyhrazenými pro TAXI službu. Tak je tomu na parkovišti u obchodního centra InterCora Rybalka, kde je k dispozici také nabíjecí stanice pro dva elektromobily. Nabíjení je zdarma.



Obrázek 40: Nabíjecí stanice elektroaut

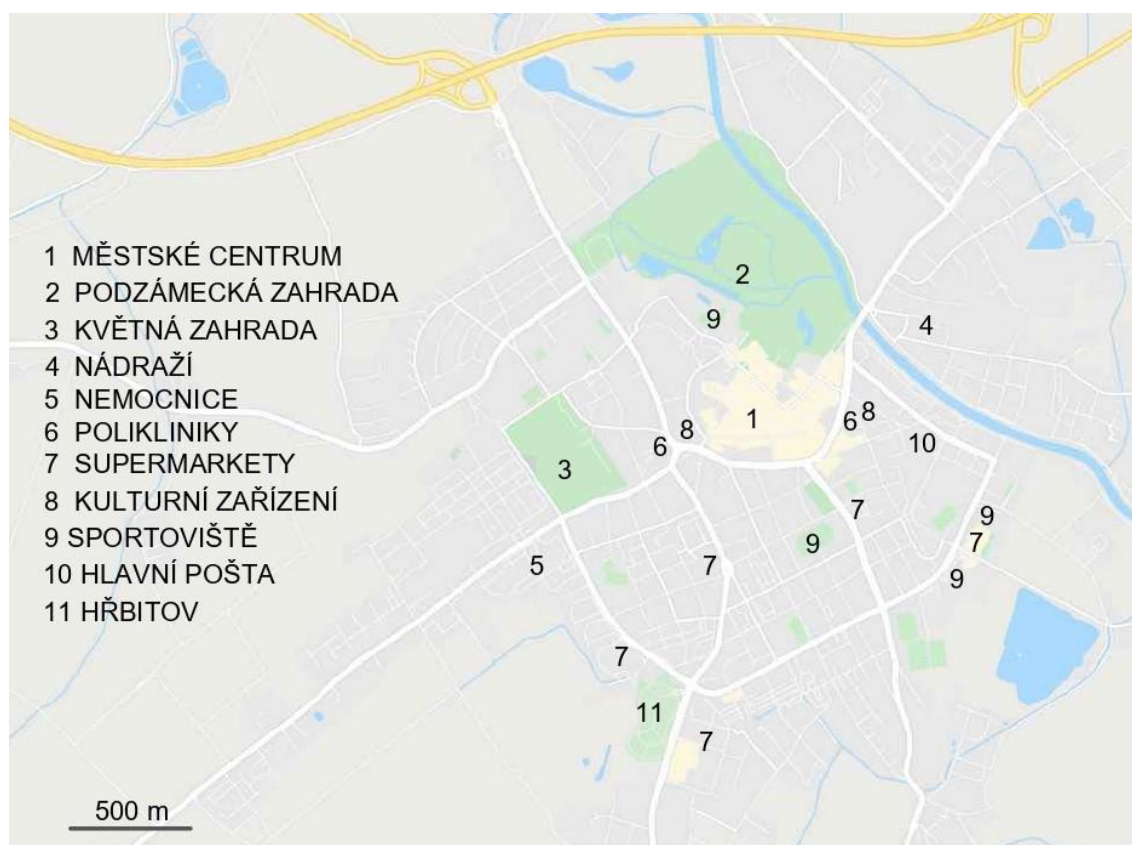
Zdroj: Vlastní fotografie

6.2 DOPRAVA V POHYBU

Doprava v pohybu zahrnuje dopravu pěší, cyklistickou a automobilovou. V Kroměříži dopravu v pohybu reprezentuje také autobusová městská hromadná doprava. Jednotlivé druhy dopravy v pohybu jsou včetně ukázek z vybraných míst ve městě Kroměříž popsány na následujících stranách.

6.2.1 PĚŠÍ DOPRAVA

Pro svou rozlohu a polohu je Kroměříž příznivá pro pěší dopravu. Město se rozprostírá téměř na rovině. Cesty po městě povětšinou splňují docházkovou vzdálenost 500 m. V kombinaci s městskou hromadnou dopravou, jejíž zastávky jsou poměrně dobře rozmístěny (viz. 6.2.3 MĚSTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA), jsou jednotlivá místa a části města snadno dostupná.



Obrázek 41: Docházkové vzdálenosti a vybraná občanská vybavenost

Zdroj: <https://mapstyle.withgoogle.com/>

Zpracování: Autor práce

Povrchy a stavy chodníků

Zejména v historických částech města je kladen důraz na výběr dlažby. Zajímavé jsou kombinace různých materiálů a přechody mezi nimi. Běžně se v historických jádrech setkáváme se žulovými kostkami. V historickém středu Kroměříže také dochází ke střídání obdélníkové dlažby a poměrně hladkých mramorových kostek, ale i modernější zámkové dlažby.



Obrázek 42: Dlažba v historickém centru

Zdroj: Vlastní fotografie

Pro bezpečnou chůzi jsou důležité povrchy chodníků. Ale ne vždy jsou tyto povrchy v udržovaném stavu, bývají často nerovné a zvlňené. Dlažba může být popraskaná a některé dlaždice se mohou kývat. Kývající se dlaždice či výmoly mohou být velmi nepříjemné například během deštivého počasí. Je žádoucí, aby se zejména v okolí nemocnic, škol, nádraží či obchodů a na podobných místech, kde se vyskytují starší lidé, děti a osoby mající problémy s chůzí, dbalo na údržbu chodníků. Samozřejmě důležitá je údržba chodníků i v ostatních ulicích po celém městě. Poškozené chodníky také nepůsobí esteticky dobře. Zapomínat by se rovněž nemělo na opatření v zimních měsících.



Obrázek 43: Špatný stav chodníků

Zdroj: Vlastní fotografie

(Ne)Využívání chodníků

Z důvodu zkrácení si cesty pěší využívají okolního travnatého terénu. V trávě pak vznikají vyšlapané cestičky lákající další a další chodce, kteří by si třeba sami tuto cestu nezvolili. Porost je tak zbytečně zničen a nevypadá dobře. Ve městech se s těmito cestičkami setkáváme běžně a zřejmě je i sami využíváme. Vyšlapané cestičky v trávě mohou vznikat z důvodu absence chodníku. Jsou ale také místa, kde je chodník veden nelogicky a lidé pak hledají kratší cestu. Na jiných místech je chodník situován vhodně, přesto se však stále hledají zkratky. Takovým příkladem může být vyšlapaná cestička mezi základní a mateřskou školou na sídlišti Zachar. Vyšlapaná cestička je rovnoběžná s chodníkem, zkrácení cesty a ušetření času je minimální. Cestička navíc vyúsťuje do obslužné komunikace. Vznik této cestičky byl poněkud bezdůvodný.



Obrázek 44: Vyšlapaná cestička v trávě

Zdroj: Vlastní fotografie

Bezbariérovost a úpravy

Pro osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace jsou velmi důležité bezbariérové úpravy a hmatové, případně zvukové, prvky. Na přechodech pro chodce nebo místech pro přecházení jsou to umělé vodící linie, a to varovný a vodící pás. Na Hanáckém náměstí je za pomoci umělých vodících linií správně vyznačeno místo pro přecházení. Špatným příkladem přechodu pro chodce může být přechod pro chodce v ulici Tyršova. Vodící pás přechodu končí ve $\frac{3}{4}$ délky přechodu.

PŘECHOD PRO CHODCE, ul. TYRŠOVA



MÍSTO PRO PŘECHÁZENÍ, HANÁCKÉ NÁMĚSTÍ

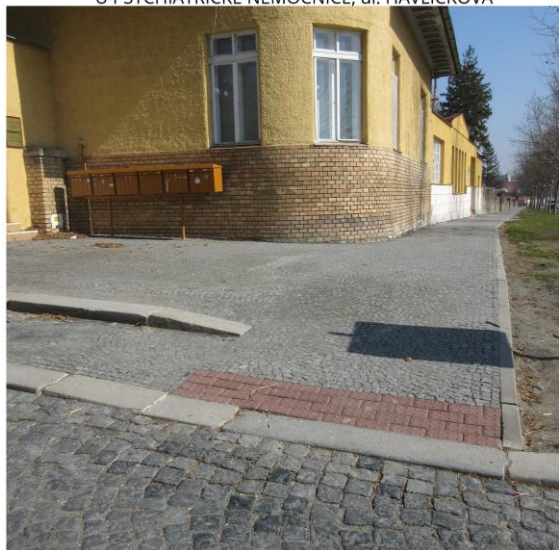


Obrázek 45: Pěchod pro chodce a místo pro přecházení

Zdroj: Vlastní fotografie

Častým problémem je překonávání různých výškových úrovní. Schodiště ovšem není správným řešením pro každého, proto je vhodné jej nahradit či doplnit rampami, jako je tomu před Základní školou praktickou a speciální na ulici 1. Máje. U vjezdu do areálu Psychiatrické nemocnice byl odstraněn schodu bezbariérově upraven výškový rozdíl mezi chodníkem a komunikací. Nyní je tak chodník plynule snížen na úroveň komunikace. Takové úpravy ocení nejen osoby se sníženou pohyblivostí, ale také osoby vedoucí jízdní kolo či maminky s kočárky.

U PSYCHIATRICKÉ NEMOCNICE, ul. HAVLÍČKOVA



PŘED ZŠ PRAKTIČKOU A SPECIÁLNÍ, ul. 1. MÁJE



Obrázek 46: Překonávání různých výškových úrovní

Zdroj: Vlastní fotografie

Způsob překonávání výškového rozdílu pomocí rampy je využit u parkoviště Obchodního centra InterCora Rybalka. Rampě chybí madla a způsob jejího odláždění, kdy dlažba vytváří ostré hrany, může být nebezpečný. Ačkoliv se jedná o novější stavbu, místy odláždění již zcela chybí. Celkově rampa působí neesteticky a monumentálně.



Obrázek 47: Nevydařená rampa u OC InterCora Rybalka

Zdroj: Vlastní fotografie

Důležité jsou rovněž bezbariérové vstupy do veřejných budov. Je několik řešení, jak zpřístupnit veřejné budovy handicapovaným. Jako příklad lze uvést vstup do Kina Nadsklepí, kde je schodiště doplněno zdvižnou plošinou. Bezbariérově řešený, tentokrát za pomoci šikmé rampy s madly, je vstup do Expozice Karla Kryla. Je pozitivním zjištěním, že handicapovaným je těmito způsoby umožněn život i v oblasti kultury.



Obrázek 48: Vstupy do veřejných budov

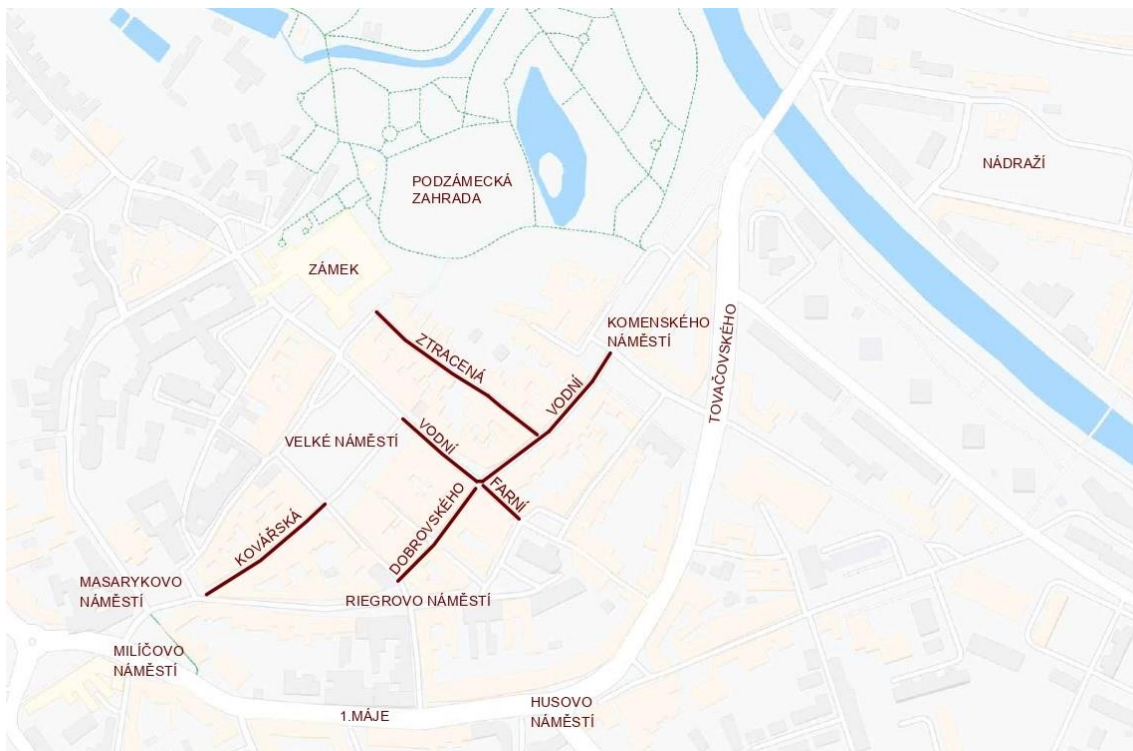
Zdroj: Vlastní fotografie

Pěší zóny

Pěší zóny jsou vhodným doplňkem běžných komunikací dávající lidem volnost. Nejenže umožňují bezpečný pohyb osob, ale rovněž omezují nebo zcela znemožňují vjezd motorovým vozidlům. Chodci jsou zde oproti rušným ulicím řazeni na první místo a mohou ulici využívat v celé její šíři.

Městským centrem Kroměříže procházejí obslužné komunikace, ale obsahuje zejména síť pěších zón. Ulice Vodní, Kovářská, Dobrovského, Farní a Ztracená v celkové délce 845 m jsou ponechány chodcům, kteří se po nich mohou bezpečně procházet. Pro chodce jsou tyto ulice hlavními trasami při pohybu v městském centru. Vjezd do těchto zón je umožněn pouze s povolením městské policie, případně vozidlům zásobování.

Kovářská ulice je branou do historického středu Kroměříže, vede z Milíčova a Masarykova náměstí na Velké náměstí. Ulice Vodní propojuje Velké náměstí s Komenského náměstím a dále tvoří spojení městského centra s nádražími, což je chodci hojně využíváno. Pěší zóna v ulici Vodní je totiž pro trasy centrum – nádraží příznivější než ulice Tovačovského a 1. Máje, které jsou zahlceny motorovými vozidly. Do této pěší zóny je povolen vjezd cyklistům. Z tohoto hlavního pěšího korza pokračuje pěší zóna v ulicích Ztracená, Farní a Dobrovského, která je spojena s Riegrovým náměstím.



Obrázek 49: Mapa pěších zón v centru města

Zdroj: <https://mapstyle.withgoogle.com/>

Zpracování: Autor práce

Zmiňovaná Ztracená ulice je Kroměřížany označována jako *Ztracenka*. Její název napovídá, že není součástí hlavního pěšího korza, přesto se zde nachází kavárny, ordinace lékařů a několik obchůdků.



Obrázek 50: Malebná Ztracená ulice

Zdroj: Vlastní fotografie

Ulice Vodní a Kovářská jsou pro občanskou vybavenost a všudypřítomný městský život, nejvýznamnějšími ulicemi v centru.

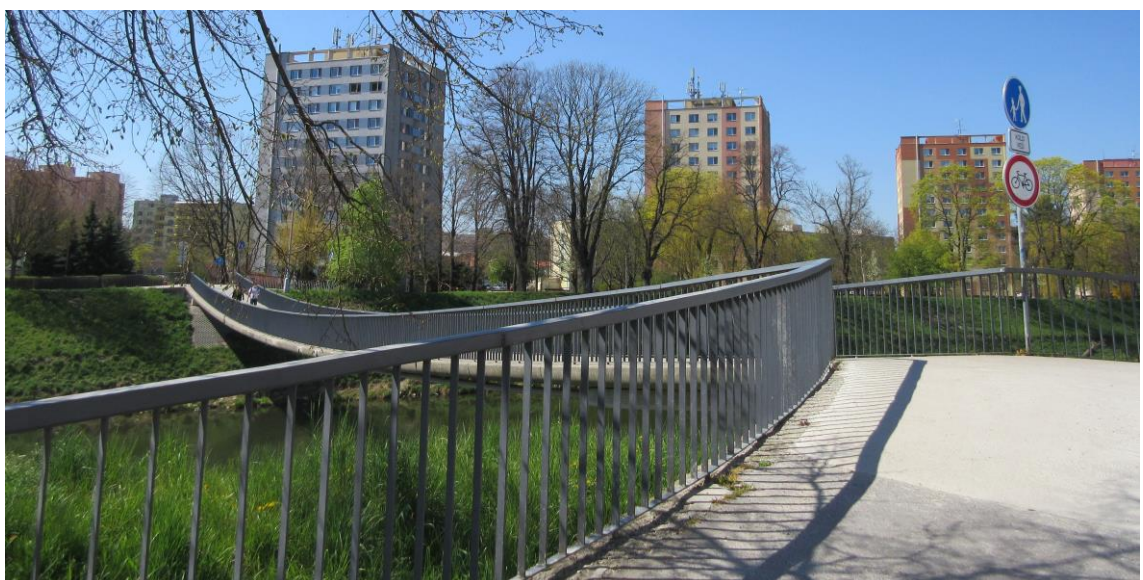


Obrázek 51: Pěší zóny v centru města

Zdroj: Vlastní fotografie

Lávka přes řeku

Pro jakoukoliv dopravu v Kroměříži jsou vzhledem k městem protékající řece Moravě důležité mosty. Chodci mohou využít silniční most nebo lávku určenou pro pěší. Lávka byla vystavena v roce 1984, je dlouhá 76 m a vstup na ni je povolen pouze chodcům. Cyklisté musejí své kolo vést.



Obrázek 52: Lávka pro pěší

Zdroj: Vlastní fotografie

Lávka je od mostu vzdálena 470 m. Spojuje Erbenovo nábřeží (pravý břeh) a Švabinského nábřeží (levý břeh). Na pravém břehu se rozkládá sídliště Oskol. V těsné blízkosti řeky se nachází domov pro seniory, kroměřížská hlavní pobočka České pošty a supermarket Albert. Švabinského nábřeží navazuje na ulice vedoucí k nádraží. Lávka byla několikrát uzavřena, a to během povodní v roce 1997, 2006 a 2010. Naposledy byla uzavřena od prosince 2017 do dubna 2019, kdy byl zkoumán její technický stav a následně proběhla její oprava. Lávka je důležitá pro spojení Oskola a jeho okolí s nádražím, ale také pro spojení Švabinského nábřeží s větší částí města rozkládající se na opačném břehu. Uzavření lávky tak znamená nárůst docházkových vzdáleností.



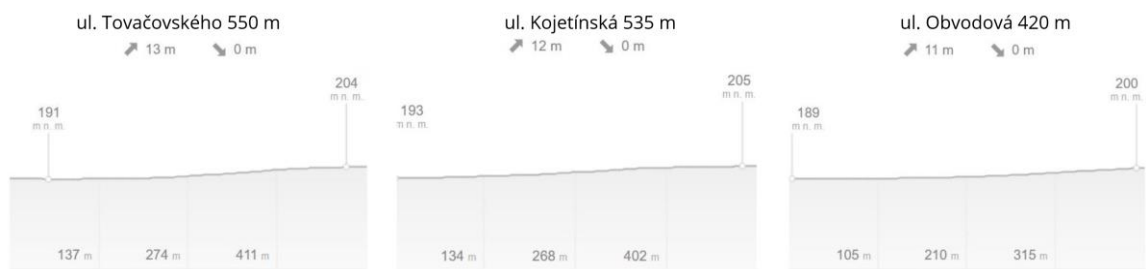
Obrázek 53: Lávka a most přes řeku

Zdroj: www.mapy.cz

Zpracování: Autor práce

6.2.2 CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Kroměříž je pro cyklisty velmi vhodná. Malé vzdálenosti a rovinný terén umožňují poměrně snadnou přepravu na jízdním kole. Až na pár výjimek ve městě nejsou de facto žádná převýšení. Mezi strmější ulice se řadí ulice Tovačovského, Kojetínská a Obvodová. Průměrný podélný sklon těchto ulic činí 2,4 %. Například v Brně jsou ulice i se stoupáním více jak 10 %. Nadmořská výška stoupá západním směrem od řeky Moravy.



Obrázek 54: Podélné profily

Zdroj: www.mapy.cz

Zpracování: Autor práce

Jízdní pruhy pro cyklisty

Vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty, tedy pruh, který není pojižděn jinými vozidly, je veden v ulici Březinova v celé její délce 520 m. Jedná se o jednosměrnou ulici, vyhrazený jízdní pruh tak cyklistům umožňuje její projetí v protisměru. Tentýž případ je i v ulici Páleníčkova v délce 450 m. Na Páleníčkovu ulici navazuje krátký cyklopruh v Zeyerově ulici. Zmíněné ulice s jejich cyklopruhy leží na sídlišti Slovan. Dalším příkladem cyklopruhu je jízdní pruh pro cyklisty v ulici Za Květnou zahradou. Vznikl v roce 2019 poté, kdy se zmíněná ulice stala jednosměrnou v rámci úpravy problematické křižovatky, jež je její součástí. Délka této ulice s cyklopruhem je 710 m. Na sídlišti Oskol a podél řeky Moravy na Erbenově nábřeží je zase zřízena stezka pro chodce a cyklisty.

ul. BŘEZINOVA



ul. ZA KVĚTNOU ZAHRADOU



Obrázek 55: Jízdní pruhy pro cyklisty

Zdroj: Vlastní fotografie

Svůj prostor mají cyklisté také v historickém jádru města. Na některých místech jsou vyznačeny cyklopruhy. Jejich nevýhodou však je, že nejsou souvislé. Cyklistům je povolen vjezd do některých z pěších zón a rovněž se v městském centru nachází stezka pro chodce a cyklisty procházející pod Mlýnskou bránou.

SNĚMOVNÍ NÁMĚSTÍ



průchod MLÝNSKOU BRÁNOU



Obrázek 56: Cyklisté v historickém centru

Zdroj: Vlastní fotografie

Stojany na kola

Ve městech je důležitá existence stojanů na jízdní kola a také správnost jejich rozmístění. Při správném umístění se dá pak vyhnout situaci, kdy lidé ponechávají svá kola zamknutá například u svíslé dopravní značky. Rovněž je důležité, aby jich byl dostatečný počet. Možnost ponechat svá kola v bezpečí by měla tak být i u obchodů, škol, úřadů a podobně. V centru Kroměříže je stojanů dostatek.



Obrázek 57: Stojany před významnými budovami

Zdroj: Vlastní fotografie

Výše vyobrazené stojany patří mezi ty běžné. V dnešní době ale mohou stojany do jisté míry zastupovat i umění a být tak díky svému tvaru, barvě či materiálu, ze kterého jsou vyrobeny, zajímavým doplňkem veřejného prostoru. V centru Kroměříže je takových stojanů hned několik.



Obrázek 58: Designově zajímavé stojany

Zdroj: Vlastní fotografie

U supermarketu Lidl mohou nakupující svá kola ponechat pod přístřeškem u nákupních vozíků. Kola jsou tak chráněna před nepříznivými vlivy počasí a je zde ponechán dostatečný manipulační prostor. K jízdním kolům se tak na rozdíl od řadových stojanů u supermarketu Tesco, dá pohodlně dostat.

PŘÍSTŘEŠEK PRO JÍZDNÍ KOLA, LIDL



ŘADOVÉ STOJANY PRO JÍZDNÍ KOLA, TESCO



Obrázek 59: Jízdni kola před supermarkety

Zdroj: Vlastní fotografie

Pro nabíjení elektrokol slouží od roku 2019 cyklo nabíječka na Náměstí Míru. Kromě nabíječky bylo náměstí doplněno taktéž o stojany.



Obrázek 60: Cyklo nabíječka

Zdroj: Vlastní fotografie

6.2.3 MĚSTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA

Městskou hromadnou dopravu ve městě zajišťují Kroměřížské technické služby, s.r.o. Vlastníkem této společnosti je město Kroměříž. Mezi další činnosti společnosti patří například údržba a čištění komunikací a chodníků, zajištění provozu veřejného osvětlení a údržba zeleně.

Autobusy

Městská hromadná doprava v Kroměříži je zajišťována autobusy. Jedná se o sedm autobusů značky Volvo s naftovým motorem a tři autobusy značky Iveco poháněné stlačeným zemským plynem. Všechny autobusy jsou nízkopodlažní a bezbariérové s vyhrazeným prostorem pro vozíčkáře a kočárky. Pro snadnější nástup a výstup autobusy umožňují naklonění se na zastávce. Ve vozidlech jsou také vyhrazena místa k sezení pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Většina autobusů městské hromadné dopravy má bílo-červenou barvu, ale nemají jednotný design. Kroměřížské technické služby, s.r.o. umožňují na autobusech také velkoplošné reklamy.



Obrázek 61: Autobus MHD

Zdroj: Vlastní fotografie

Jízdné

Základní jízdné pro jednu jízdu městskou hromadnou dopravou je při platbě v hotovosti u řidiče 13 Kč, zlevněné jízdné (děti od 6 do 15 let) činí 6 Kč. Platba čipovou kartou vychází levněji. Za základní jízdné cestující zaplatí 8 Kč a za zlevněné jízdné 4 Kč. Jízdenka zakoupená čipovou kartou platí po dobu 25 minut. Cestující převážejícího psa či rozměrnější zavadlo platí příplatek. Naopak bezplatná je přeprava dětského kočárku a invalidního vozíku. Zadarmo mohou městskou hromadnou dopravu využívat například děti mladší 6 let, držitelé karty ZTP nebo senioři nad 70 let věku s trvalým bydlištěm v Kroměříži mající příslušnou čipovou kartu. Možné je také zakoupit 30-ti či 90-ti denní předplatné.

Ceny jízdného jsou přijatelné a dlouhodobě stabilní, a to zejména v případě platby čipovou kartou. Avšak cena jízdného při platbě v hotovosti by mohla být nižší. Například ve městě Brně patnáctiminutová jízdenka stojí sice 20 Kč, ale městská hromadná doprava jezdí častěji, je rychlejší a dá se tak dostat do vzdálenějších míst ve městě. Navíc průměrná hrubá mzda za 1.-3. čtvrtletí roku 2019 byla v Jihomoravském kraji 32 111 Kč a ve Zlínském kraji jen 29 654 Kč. [30]

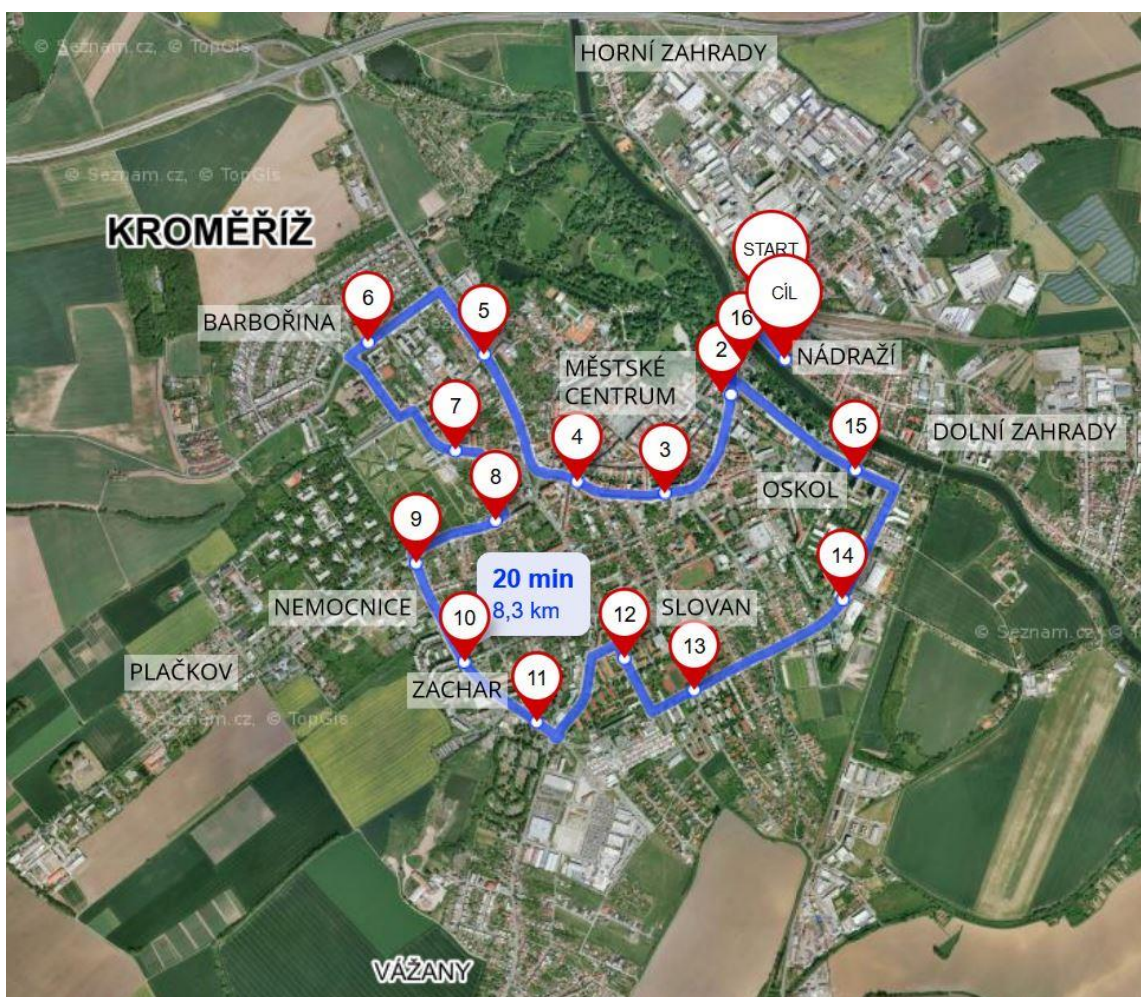
Trasy a linky

Městská hromadná doprava je v Kroměříži zajištěna na osmi linkách. Nejvýznamnějšími linkami jsou okružní linky č. 4 a č. 6, jejichž trasy jsou protisměrné a vedou po hlavních dopravních tepnách ve městě. Tyto linky propojují nádraží, městské centrum, část Barbořina, nemocnici a sídliště Zachar, Slovan a Oskol. Některé spoje těchto linek obsluhují také místní část Vážany. V pracovní den vyjede kolem třiceti spojů okružní linky.

Dalšími významnými linkami jsou linky č. 8, č. 7 a č. 5. Spojů na těchto jednotlivých linkách je průměrně dvacet během pracovního dne. Linky č. 8 a č. 7 obsluhují především část Plačkov a také Dolní zahrady. Horní zahrady a Vážany obsluhuje linka č. 5. Zbývající linky č. 1, č. 2 a č. 3 jsou pouze doplňkovými linkami. V pracovní den je spojů na těchto doplňkových linkách kolem deseti.

Autobusy městské hromadné dopravy denně přepraví kolem 2700 cestujících. Okružní linky (linky č. 4 a č. 6) využívá přibližně 70 % z celkového počtu cestujících. Na linky č. 7, č. 8 a č. 5 připadá 25 % cestujících. Zbývajících 5 % cestujících využívá doplňkové linky č. 1, č. 2 a č. 3. [26]

Následující schéma vyobrazuje základní trasu okružní linky s jednotlivými zastávkami. Uvedený časový údaj, 20 min, uvádí plánovač cesty pro osobní automobil. Dle jízdního řádu autobusu městské hromadné dopravy tato trasa zabere 27 minut.



Obrázek 62: Základní trasa okružní linky č.6

Zdroj: www.mapy.cz

Zpracování: Autor práce

Z výše uvedeného je patrné, že pro město jsou nejdůležitější okružní linky. Trasy těchto linek kopírují nejvýznamnější dopravní tepny a zahrnují

nejhustěji obydlené části města. Spojů těchto linek vyjíždí za den nejvíce, a tak přepraví také nejvíce cestujících. Odlehlejší části města nebo části mimo tyto okružní linky jsou ale obsluhovány městskou hromadnou dopravou znatelně méně. Bylo by vhodné zamyslet se nad možností obsluhy těchto míst minibusy. Například zavedením minibusů na linky č. 7, č. 8 a č. 5 by mohlo dojít k nárůstu počtu spojů na těchto linkách. Vzhledem k tomu, že tyto linky přepravují méně cestujících, došlo by k větší obsazenosti minibusu než běžného autobusu. Obyvatelům města, kteří bydlí mimo oblast obsluhovanou okružními linkami, by se tak ostatní části města staly dostupnějšími a místo automobilu by využili právě městskou hromadnou dopravu.

Zastávky

Zastávky městské hromadné dopravy jsou poměrně dobře rozmístěny. Ve městě se jich nachází 80. Z toho je 48 zastávek tvořeno pouze označníkem modré barvy, bez přístřešku. Označník obsahuje název zastávky, číselné označení spojů zastávku obsluhujících a tabulku s jízdním řádem. Na označník je zavěšen odpadkový koš. Často u těchto zastávek chybí také lavičky. Zejména se jedná o zastávky, které jsou cestujícími méně využívány. Bez přístřešku jsou ale také zastávky u vlakového a autobusového nádraží. Na nádraží přitom směřují všechny linky městské hromadné dopravy a jedná se o nejvíce cestujícími využívané místo se zastávkami. U označníku jednotlivých zastávek jsou alespoň lavičky. K zamyšlení by bylo umístění přístřešků na toto nejfrekventovanější místo ve městě.



Obrázek 63: Zastávky MHD

Zdroj: Vlastní fotografie

Zbýlých 32 zastávek je kromě označnicku zastávky tvořeno také přístřeškem. Jedná se především o zastávky, které jsou nejvíce využívány a jsou součástí hlavních linek. Přístřešky chrání osoby při čekání na autobusový spoj před nepříznivými vlivy počasí. Jsou nejrůznějších tvarů, materiálů a barev. Nejčastěji vyskytující se mají kovovou kostru šedé barvy, která je vyplněna skleněnými tabulemi. Střeška těchto přístřešků je tvořena plexisklem. Součástí přístřešku jsou také dřevěné lavičky. Boční stěny některých z přístřešků slouží jako panel pro reklamní plakáty a informační letáky. Mnohdy jsou tato oznámení také vylepována na stěny přístřešků.



Obrázek 64: Kryté zastávky MHD

Zdroj: Vlastní fotografie

6.2.4 AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

Automobily jsou důležité dopravní prostředky. Umožňují svobodnou přepravu po městě. Zároveň je ale ovládají. I když rozloha Kroměříže není příliš velká, je rozhodně pohodlnější i rychlejší pro cestu z jednoho konce města na druhý použít automobilu než chůze nebo jiného dopravního prostředku. Obzvláště výhodným se jeví automobil v nepříznivém počasí. Ovšem není vyloučeno i jeho zbytečné využívání při existujících, pro město příznivějších, alternativách přepravy. Zdrojem automobilů ve městě nejsou pouze automobily obyvatelů Kroměříže, ale také automobily z obcí ze spádové oblasti města Kroměříže. Dále jsou to automobily městem pouze projíždějící.

Sčítání dopravy

Výsledky Sčítání dopravy 2016 provedené Ředitelstvím silnic a dálnic ČR ukázaly, že Kroměříží denně projedou zhruba tři desítky tisíc vozidel. Nejkritičtější je úsek přes most přes řeku Moravu, kde roční průměr denních intenzit dopravy činí až 21 tisíc vozidel. Další problematický úsek prochází středem města. Roční průměr denních intenzit dopravy je roven 14 860 vozidel.den⁻¹ a intenzita cyklistické dopravy je rovna 471 cyklistů.den⁻¹. Skladba vozidel v tomto úseku je následující:

Roční průměr denních intenzit dopravy – všechny dny	[voz.den ⁻¹]
Lehká nákladní vozidla (užitečná hmotnost do 3,5 t) bez přívěsů i s přívěsy	732
Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10 t) bez přívěsů	232
Střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost 3,5 – 10 t) s přívěsy	12
Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10 t) bez přívěsů	77
Těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10 t) s přívěsy	14
Návěsové soupravy nákladních vozidel	66
Autobusy	282
Autobusy kloubové	0
Traktory bez přívěsů	14
Traktory s přívěsy	18
Těžká motorová vozidla celkem	1448
Osobní a dodávková vozidla bez přívěsů i s přívěsy	13285
Jednostopá motorová vozidla	127
Všechna motorová vozidla celkem (součet vozidel)	14860

Tabulka 3: Sčítání dopravy 2016

Zdroj: <http://scitani2016.rsd.cz/pages/informations/default.aspx>

Zpracování: Autor práce

Motorovými vozidly jsou také vytíženy komunikace, které propojují město s okolím a směřují do centra města. Roční průměr denních intenzit dopravy dálnice D1 mezi exitem 258 Kroměříž-západ a exitem 260 Kroměříž-východ je roven $14506 \text{ vozidel.den}^{-1}$.



Obrázek 65: Sčítání dopravy 2016

Zdroj: <http://scitani2016.rsd.cz/pages/informations/default.aspx>

Zpracování: Autor práce

Hlukové mapy

S automobilovou dopravou souvisí hluk. V Kroměříži je největším zdrojem hluku dálnice. Úsek dálnice D1 vedoucí kolem Kroměříže je dlouhý 2 km. Nejbližše umístěné domy jsou vzdáleny jen několik desítek metrů a jsou chráněny protihlukovou stěnou.



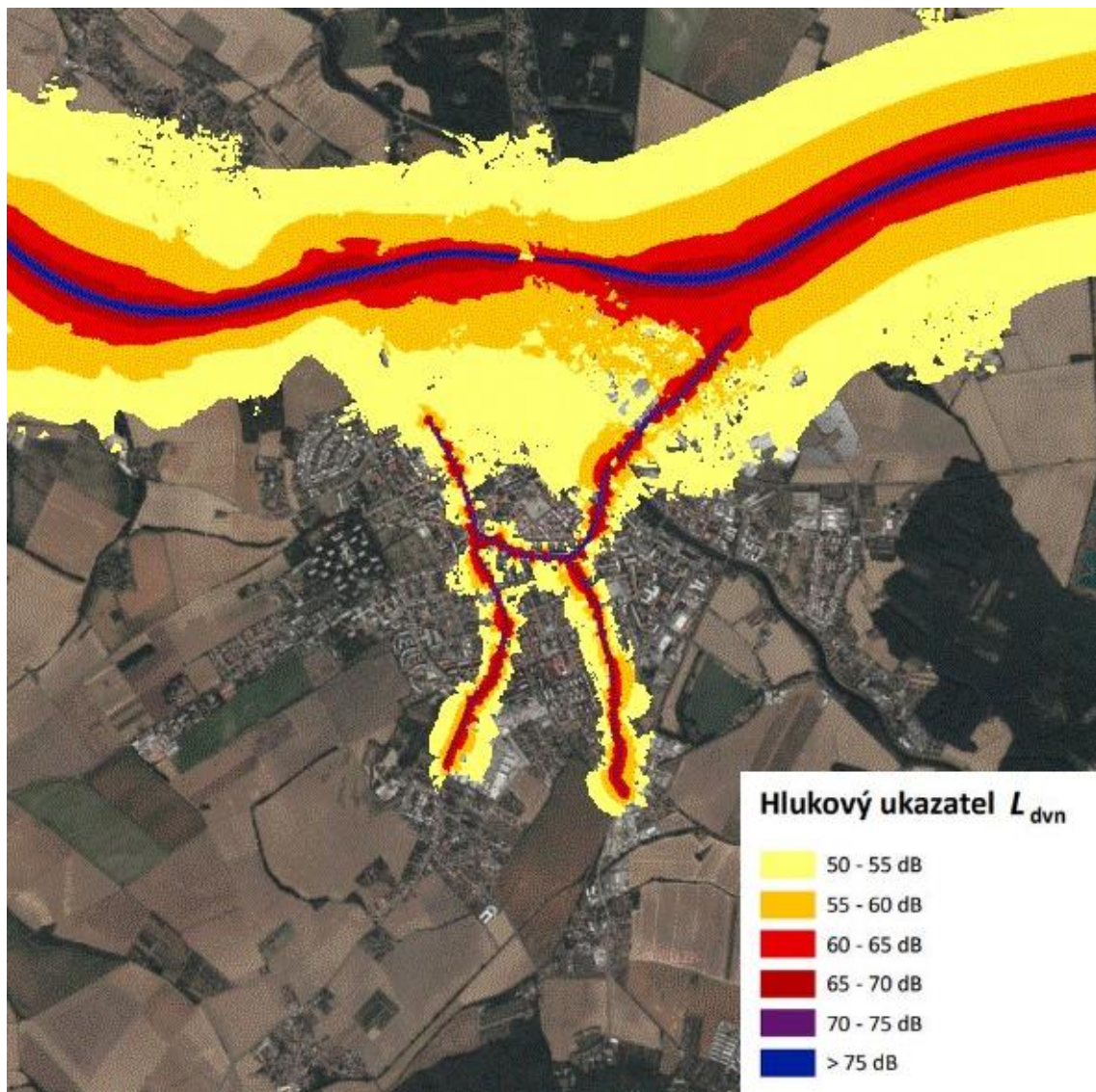
Obrázek 66: Protihluková stěna u dálnice

Zdroj: Vlastní fotografie

Hlukové znečištění způsobené provozem na dálnici zasahuje také na území Podzámecké zahrady, jejíž nejbližší hranice je k dálnici vzdálena 600 m. Střed zahrady, ve kterém je soustředěno nejvíce aktivit a pěších tras, je od dálnice vzdálen přibližně 1200 m. Nejevzdálenější hranice parku je pak umístěna 1580 m od dálnice. Hladiny zvuku na území Podzámecké zahrady však nejsou vysoké a velké množství stromů zajišťuje dostatečnou izolaci, a tak zde není slyšet žádný hluk způsobený provozem na dálnici. Vysoké hladiny hluku jsou způsobeny také hlavními dopravními tepnami města. Jedná se o příjezdové komunikace do města a jsou jimi ulice Hulínská, Kotojedská, Kojetínská a Velehradská. Hlukově znečištěno je i městské centrum, kde se všechny tyto zmíněné ulice sbíhají. Tato vytížená místa jsou také místa s vyšší koncentrací znečištění ovzduší.

Hladiny zvuku jsou vysoké a překračují mezní hodnoty. Hlukové znečištění je patrné z následující mapy uvedené Ministerstvem zdravotnictví České republiky. V mapě je vyobrazen hlukový indikátor pro celkové obtěžování

hlukem L_{dvn} , tedy indikátor pro den, večer a noc. Mezní hodnota L_{dvn} u silniční dopravy jako zdroje znečištění je 70 dB. K hladině zvuku 70 dB bývá přirovnáváno například psaní na psacím stroji nebo potlesk v sále.



Obrázek 67: Hluková mapa 2017

Zdroj: <https://geoportal.mzcr.cz/SHM2017/>

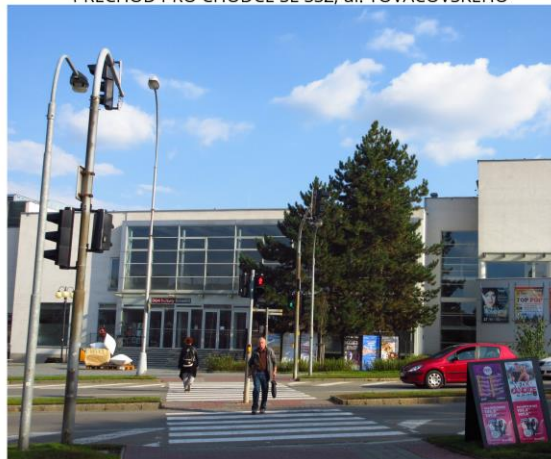
Křižovatky a světelné signalizační zařízení

Ve městě se nachází pět úrovnňových křižovatek řízených pomocí světelného signalizačního zařízení. Ty společně se třemi samostatnými přechody pro chodce se světelně signalizačním zařízením zajišťují bezpečnější provoz na nejrušnějších místech ve městě.

KŘIŽOVATKA SE SSZ, HUSOVO NÁMĚSTÍ



PŘECHOD PRO CHODCE SE SSZ, ul. TOVAČOVSKÉHO



Obrázek 68: Světelné signalizační zařízení

Zdroj: Vlastní fotografie

Součástí silniční dopravy v Kroměříži jsou také tři okružní křižovatky. Středové ostrovy těchto křižovatek jsou zatravněné, osázeny keři, květinami a plní tak funkci zeleně. Zajímavou okružní křižovatkou je ta v ulici Velehradská mající oválný tvar. Celá plocha středového ostrova je zatravněná a roste na ní několik stromů. Je zde také umístěna socha sv. Antonína Paduánského z roku 1749.

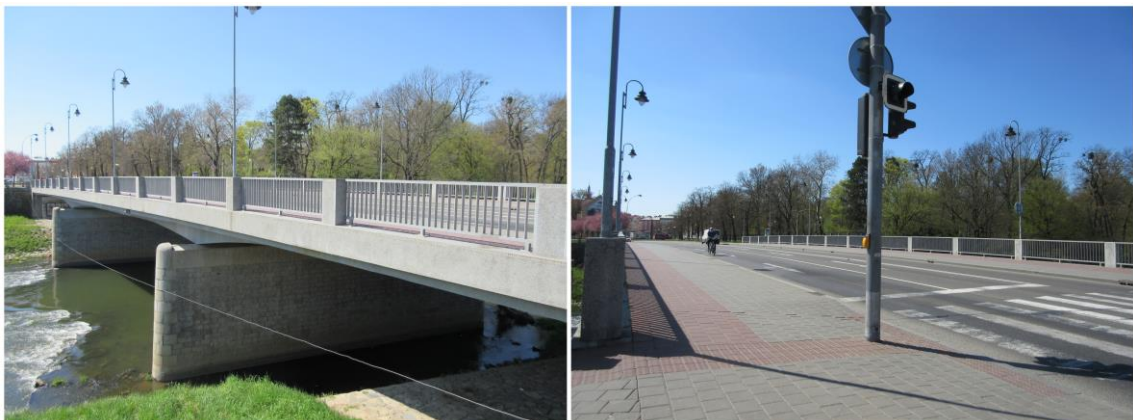


Obrázek 69: Okružní křižovatka, ul. Velehradská

Zdroj: Vlastní fotografie

Most přes řeku

Město je protékající řekou Moravou rozděleno na dvě části. Spojení obou břehů pro silniční dopravu zajišťuje jediný most. Zajišťuje tak přístupnost obou částí města, ale také propojuje okolní obce. Řeka je v tomto místě široká 45 m, most je dlouhý 75 m a jeho šířka dosahuje 20 m. Komunikace přes něj vedoucí je tří pruhová a obě strany mostu lemují chodníky. Most je také součástí světelné křižovatky a nechybí ani přechod pro chodce. Další možností přepravy přes řeku je využití mostu dálničního.



Obrázek 70: Silniční most přes řeku Moravu

Zdroj: Vlastní fotografie

Zklidňující prvky

Pro městskou dopravu jsou důležité zklidňující prvky. Tedy prvky, které podpoří bezpečný provoz na městských komunikacích. Mají zvýšit pozornost řidičů a zajistit bezpečný pohyb chodců. Jedním z prvků zklidnění dopravy jsou prahy. Prahy tvoří fyzickou překážku na silnici, která donutí řidiče snížit rychlost vozidla. Příkladem může být práh na Hanáckém náměstí, který je umístěn poblíž dětského hřiště. V jeho těsné blízkosti je rychlost omezena na 20 km.hod⁻¹. Děti jsou tak více chráněny před projíždějícími vozidly. Psychologickým prvkem vedoucí ke snížení rychlosti je například ukazatel měření rychlosti. Tyto ukazatele se nacházejí při vjezdech do města či v blízkosti škol. Místem měření rychlosti je například sídliště Zachar, kde je tento ukazatel umístěn 130 m od přechodu pro chodce před základní školou.



Obrázek 71: Prvky zklidňující dopravu

Zdroj: Vlastní fotografie

Suburbium - satelitní městečko

Za satelitní městečko by se dala považovat část Plačkov, vzniklá v 90. letech 20. století. Jedná se o okrajovou část města, která je obklopena poli. Ulice jsou uspořádány do pravidelného rastru a jsou lemovány řadovými domy typového charakteru. Plačkov tvoří obytnou zónu, tedy prostor se smíšeným pohybem chodců a vozidel, kde rychlost vozidel dle předpisů může dosahovat maximálně 20 km.hod^{-1} . Veřejný prostor je zde zastoupen ve formě obdélníkové plochy o rozloze 2600 m^2 , která je věnována dětskému a sportovnímu hřišti. Plocha je zatravněná a roste zde několik stromů. Občanskou vybavenost tvoří malý obchod s potravinami a pizzerie. Nejbližší supermarket je vzdálen 2,1 km, obchodní centrum 2,6 km a od městského centra je Plačkov vzdálen 2,5 km.

Nejbližší zastávky městské hromadné dopravy jsou umístěny na ulici Havlíčkova. Jejich vzdálenost od nejvzdálenějších domů této části činí až 500 m. Některé linky končí již na točně, která je z těchto míst vzdálena kolem 900 m. Velké vzdálenosti jsou také dány tím, že Plačkov tvoří uzavřený blok s jedinou příjezdovou komunikací. Pěší mohou využívat také jediné uličky vedoucí mezi domy. Četnost spojů městské hromadné dopravy ovšem není dostatečná. A také proto obyvatelé Plačkova hojně pro svou přepravu využívají osobních automobilů. Mohou za to právě velké

vzdálenosti od občanské vybavenosti a veškerého dění všedního života, které jsou dány izolovanou polohou této části. Plačkov a jemu podobné části města tak zvyšují celkový počet automobilů ve městě.



Obrázek 72: Obytná zóna Plačkov

Zdroj: Vlastní fotografie



Obrázek 73: Plačkov letecky

Zdroj: www.mapy.cz

Zpracování: Vlastní

6.3 CELKOVÉ ZHODNOCENÍ VNITŘNÍ DOPRAVY

Statická doprava neoddělitelně patří k dopravě uvnitř města. Problematické je parkování v historickém centru Kroměříže. Ke snížení počtu parkujících vozidel v městském centru by mohlo pomoci naplánované zvýšení cen parkovného. Centru by měl také v budoucnu ulehčit nový parkovací dům, který bude umístěn nedaleko centra. Tím, že parkovacích míst je nedostatek a nepokryjí tak poptávku, dochází rovněž k protizákonnému parkování. Nevhodně zaparkované automobily pak často tvoří bariéru na chodnicích nebo znemožňují průjezd ostatním vozidlům.

S problematikou odstavování vozidel se potýkají sídliště, která v minulosti nebyla projektována pro současný velký počet automobilů. Typickým příkladem takového sídliště je sídliště Zachar. Ačkoliv se v jeho okrajové části nachází garáže pro dvě stovky vozidel, veškerá stání jsou obsazena. Obyvatelé sídliště také využívají pro odstavení svých vozidel parkoviště před supermarketem nebo si pronajímají parkovací místo. Řešením problému s odstavováním vozidel u bytových domů může být například hromadná podzemní garáž.

Doprava v pohybu je reprezentována pěší, cyklistickou, městskou hromadnou dopravou a automobilovou dopravou. Kroměříž je pro svou rozlohu a terén velmi vhodná pro pěší a cyklistickou dopravu. Na řadě míst ve městě je navíc vyhrazen prostor, který se soustřeďuje právě na tyto skupiny. Pro pěší tento prostor reprezentují pěší zóny. Několik ulic tvořící síť pěších zón se rozprostírá v historickém centru města. Pěší zóny vytvářejí příjemné a klidné prostředí, ve kterém jsou na první místo řazeni lidé, kterým je jimi navrácen veřejný prostor. Pěší zóny rovněž minimalizují vjezd vozidel a zajišťují bezpečné prostředí. Pro pohodlnou chůzi je zapotřebí také udržovat povrchy chodníků a zajistit plynulé vyrovnávání výškových rozdílů. Při těchto úpravách by měl být brán zřetel na estetičnost – například rampa u obchodního centra InterCora Rybalka není vzhledově vhodná. Mimo chodníků lidé využívají také vyšlapaných cestiček, a to i tehdy, existuje-li chodník v jejich těsné blízkosti. Jelikož je město rozděleno řekou na dvě

části, je pro pěší spojení důležitá také lávka a její uzavření vždy způsobuje komplikace.

Pro cyklistickou dopravu je v Kroměříži zřízena řada jízdních pruhů pro cyklisty. Jejich zřizováním se podpoří zájem a odvaha přepravovat se na jízdním kole. Povolen je i vjezd cyklistů do některých pěších zón. Pro cyklisty jsou důležitá místa na odkládání jízdních kol, tedy stojany. V městském centru se nachází několik pohledově zdařilých stojanů, které slouží jako umělecký doplněk veřejného prostoru.

Městská hromadná doprava je důležitou součástí dopravního systému ve městě. V současnosti jsou všechny využívané autobusy městské hromadné dopravy bezbariérové, což umožňuje snadný nástup a výstup. Nejfrekventovanějšími linkami jsou okružní linky. Návrhem pro zintenzivnění ostatních linek je zavedení minibusů. Zastávky jsou dostupné a ty nejvíce využívané mají přístřešky poskytující úkryt cestujícím před nepříznivými vlivy počasí. Výjimkou jsou však zastávky na nádraží, kde zastavují všechny linky městské hromadné dopravy a kde je největší koncentrace cestujících. I tyto by bylo vhodné doplnit přístřešky.

Bez automobilů se v dnešní době nelze obejít, protože umožňují nezávislou přepravu. Automobily jsou nejvíce zahlceny hlavní komunikace směřující do centra města, což také potvrzují výsledky Sčítání dopravy 2016. Velmi zatížen je rovněž jediný silniční most přes řeku Moravu. Vozidla projíždějící přes tyto tepny způsobují vysoké hladiny hluku. Hlukové znečištění vyvolává také dálnice D1 procházející severní okrajem města. Nejbližší domy, které jsou umístěny jen několik desítek metrů od dálnice, chrání protihluková stěna. Značným původcem automobilů je část Plačkov na předměstí a jemu podobné části města, pro jejichž obyvatele je nejjednodušším a nejspolehlivějším dopravním prostředkem právě automobil. Křižovatky a přechody pro chodce jsou na nejrušnějších místech ve městě řízeny světelným signalizačním zařízením. Okružní křižovatky pak svými zdobnými středovými ostrovy zkrášlují okolní prostředí. Na žádoucích místech jsou komunikace doplněny o prvky zklidňující dopravu, a to v podobě prahů a zařízení měřících rychlost vozidla.

7 STAV DOPRAVY V DOBĚ PANDEMIE

Bakalářská práce byla zpracovávána od ledna 2020 do května 2020. Tedy v době, kdy celý svět zachvátila pandemie koronaviru. Onemocnění se z Číny, kde se poprvé objevilo, rychle rozšířilo i do evropských zemí. Kritická situace byla v Itálii a Španělsku. Koronavirus SARS-CoV-2 způsobuje infekční onemocnění Covid-19, jehož příznaky jsou horečky, respirační potíže, bolest svalů a únava. [24]

Počty nakažených a úmrtí

Po celém světě se k 19.4.2020 02:00 hodin nakazilo 2 203 927 lidí, 148 749 lidí nákaze podlehl. V České republice bylo k 19.4.2020 08:30 hodin nakaženo 6 657 lidí a 181 lidí z tohoto počtu zemřelo. Ve Zlínském kraji bylo k tomuto datu 277 nakažených a jeden případ úmrtí. V přepočtu na 100 000 obyvatel to pak bylo 47,52 osob. V celorepublikovém srovnání, kdy v Praze, která byla nejvíce zasaženou oblastí, bylo 115,65 osob na 100 000 obyvatel a v Jihočeském kraji, který byl nejméně zasaženou oblastí se 25,12 osobami na 100 000 obyvatel, byl Zlínský kraj uprostřed v počtu nakažených v jednotlivých krajích v České republice. Okres Kroměříž měl nejméně nakažených ze všech ostatních okresů Zlínského kraje. [24] [25]

Opatření

Řada zemí zaváděla bezpečnostní a preventivní opatření. V České republice byly uzavřené školy, úřady, sportoviště, kulturní a restaurační zařízení. Veškeré společenské akce byly zrušeny. Provizorní provoz zaváděly nemocnice a ordinace lékařů. Otevřeny zůstaly pouze lékárny, drogerie, obchody s potravinami, případně další mající výjimku. Byl omezen volný pohyb osob a platil zákaz shromažďování lidí, byla zavedena povinnost nosit roušky či zakrývat si ústa a nos jiným způsobem.

Velké změny v době pandemie zaznamenala i doprava. Byly uzavřeny hranice s ostatními státy a zrušeny byly i veškeré lety. Omezena byla také vnitrostátní vlaková a autobusová spojení. Řada měst omezila četnost spojů městské hromadné dopravy, případně některé spoje zcela zrušila.

Situace v Kroměříži

V rámci opatření proti šíření koronaviru město omezilo četnost a počet linek městské hromadné dopravy. Mimořádný provoz vycházel z víkendového jízdního řádu, který byl doplněn o další linky. Zachovány byly především okružní linky. Provizorní jízdní řády a informace pro občany k mimořádným opatřením byly vyvěšeny na zastávkách městské hromadné dopravy. Senioři a zdravotně postižení mohli využít také služeb Senior taxi.

Do autobusů městské hromadné dopravy se mohlo vstupovat pouze s rouškou, přičemž jízda městskou hromadnou dopravou byla v tomto období zdarma. Nástup a výstup byl umožněn pouze prostředními a zadními dveřmi. Město rozhodlo o dezinfekci zastávek a dvakrát denně byly dezinfikovány také samotné autobusy.



Obrázek 74: Provoz MHD v době pandemie

Zdroj: Vlastní fotografie

Opatřením týkajícího se dopravy v klidu bylo zrušení poplatků za parkování na všech placených parkovištích ve městě.



Obrázek 75: Parkování v době pandemie

Zdroj: Vlastní fotografie

Mimořádný provoz autobusových spojů zavedl také KOVED¹⁶, a to na všech regionálních linkách v závazku veřejné služby Zlínského kraje. Autobusové spoje se řídily jízdními řády platnými v době dovolených. Zrušeny byly také nedělní spoje na bohoslužby. Informační letáky o změnách a opatřeních byly k vidění nejen na zastávkách autobusů, ale také byly vylepeny přímo na autobusech. Upraveny byly i jízdy vlaků veřejné osobní dopravy společnosti České dráhy, a.s. na traťových úsecích vedoucích do Hulína, Holešova či Valašského Meziříčí.

¹⁶ Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje, s.r.o.

8 ZÁVĚR

Cílem teoretické části práce bylo pochopení obecného fungování jednotlivých druhů dopravy v městském celku. Konkrétně práce rozebírá pěší, cyklistickou a automobilovou dopravu. Věnuje se také předměstím, jakožto značným původcům automobilů ve městech. V teoretické části rovněž dochází k rozdělení dopravy dle vztahu k sídlu a vyjmenování základních forem měst dle prostorového uspořádání. Bakalářská práce charakterizuje základní prvky utvářející město. Jsou jimi cesty, okraje, oblasti, uzly a významné prvky. Práce rovněž zmiňuje zákony, vyhlášky a normy související s danou problematikou.

Cílem praktické části práce byl rozbor dopravy s aplikací urbanistických přístupů ve městě Kroměříž. Kroměříž byla pro analýzu vhodná z důvodu její optimální rozlohy a polohy a také proto, že se jedná o autorčino rodné město. Kroměříž je okresním městem s bezmála 30 tisíci obyvateli mající důležitý význam pro okolí a pro svou bohatou historii a památky je rovněž vyhledávána turisty.

Praktická část je doplněna množstvím fotografií a schémat pro přiblížení dané problematiky. Z pohledu vnější dopravy je pro Kroměříž důležitá především silniční doprava, jejíž součástí je také dálnice D1. Připojení města na tuto dálnici bylo pro něj velkým přínosem, jelikož zajišťuje rychlé a pohodlné spojení například s centrem jižní Moravy, městem Brnem. Veřejnou dopravu zajišťují především autobusy, vlaková spojení nemají pro město takový význam.

V analýze vnitřní dopravy byla pozornost nejdříve zaměřena na dopravu v klidu. Popsána byla situace v historickém centru a bylo poukázáno na to, jak se název a funkce *náměstí* může snadno zaměnit za pojem *parkoviště*. Povzbudivé je, že radnici města není otázka parkování automobilů lhostejná a zavádí podpůrná opatření vedoucí ke zlepšení celkové situace. Statická doprava byla rovněž posuzována na sídlišti Zachar, kde je nedostatek odstavných stání. Návrhem na částečné zlepšení současného stavu by mohla být přestavba nevyužívaného supermarketu na garážová stání.

Pro svou rozlohu a příznivý terén je Kroměříž ideálním městem pro pěší. Chodcům je vyhrazen prostor v podobě několika pěších zón, jejichž největší koncentrace je v historickém centru města. Pěší zóny navrací historickým centrům původní charakter a jsou také místem, kde si lidé mohou, oproti chůzi podél rušných cest, chůzi vychutnat a více se soustředit na okolní prostředí. Práce se zaměřuje rovněž na povrchy chodníků, bezbariérové úpravy či vyšlapané chodníčky v trávě, které jsou součástí pěší dopravy. Pro svůj téměř rovinný terén je Kroměříž nakloněna také cyklistické dopravě, která je podpořena několika jízdními pruhy pro cyklisty. Bylo by vhodné nadále cyklistické dopravě věnovat pozornost, jelikož má pro přepravu ve městě příhodný potenciál.

V přepravě po městě hraje důležitou roli také městská hromadná doprava, jejíž zastávky jsou vhodně rozmístěny. Pozitivní také je, že všechny autobusy jsou bezbariérové. Ke zlepšení městské hromadné dopravy by mohlo vést zavedení minibusů a vhodné by také bylo doplnit zastávky na nádraží o přístřešky. Poslední oblastí vnitřní dopravy, kterou se práce zabývala, byla automobilová doprava. Práce zmiňuje opatření pro bezpečnější provoz, kterými jsou například prvky zklidňující dopravu. Prahy a rychlost měřící zařízení jsou umístěny často v místech, poblíž kterých se vyskytují děti. Práce se také zabývá částí Plačkov na předměstí, jejíž obyvatelé nejčastěji pro svou přepravu využívají osobních automobilů, a tím roste celkový počet automobilů v městském centru.

Poslední kapitola byla věnována dopravě v době pandemie, která v čase vypracování této práce zachvátila celý svět. Ukazuje opatření a omezení, která byla zavedena pro zamezení šíření onemocnění Covid 19.

Kroměříž je krásným městem pro život, nabízí spoustu občanské vybavenosti, aktivit a společenského vyžití a také se může chlubit památkami UNESCO. Přestože se potýká s běžnými problémy měst obdobné velikosti, celkově je dopravní situace ve městě uspokojivá. Kroky činěné v oblasti dopravy vedou správným směrem, pro budoucí rozvoj je stále třeba pamatovat na to, že město má být především pro lidi.

9 POUŽITÁ LITERATURA

- [1] O městě. *Město Kroměříž* [online]. [cit. 2020-02-02]. Dostupné z: <https://www.mesto-kromeriz.cz/o-meste/o-meste/>
- [2] Vše o území VDB. Český statický úřad [online]. [cit. 2020-02-02]. Dostupné z: https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=profil-uzemi&uzemiprofil=31548&u=__VUZEMI_43_588296#w=
- [3] Geografie. *Město Kroměříž* [online]. [cit. 2020-02-02]. Dostupné z: <https://www.mesto-kromeriz.cz/o-meste/demografie-mapy-a-statistiky/geografie/>
- [4] Výběr katastru. *Nahlížení do katastru nemovitostí* [online]. [cit. 2020-02-02]. Dostupné z: <https://nahliznidokn.cuzk.cz/VyberKatastrMapa.aspx>
- [5] JEHLÍK, Jan a KOL. Jak zadávat územní plány. *Zlatý řez: Plánování města/Planning a City*. Praha: Zlatý řez, 2015, , 28-53. ISSN 1210-4760.
- [6] § 1 zákona č. 128/2000 Sb., Zákon o obcích (obecní zřízení). *Zákony pro lidi* [online]. [cit. 2020-02-09]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-128>
- [7] DAY, Christopher. *Duch a místo*. Brno: ERA, 2004. ISBN 80-865-1795-0.
- [8] HNILIČKA, Pavel. *Sídelní kaše: otázky k suburbánní výstavbě kolonií rodinných domů*. Brno: ERA, 2005. ISBN 80-736-6028-8.
- [9] HON, Milan. *Vývoj koncepce kompaktního bydlení*. Vyd. 2. V Praze: Nakladatelství ČVUT, 2007. ISBN 978-80-01-03742-3.
- [10] GEHL, Jan. *Města pro lidi*. Brno: Partnerství, c2012. ISBN 978-80-260-2080-6.
- [11] GEHL, Jan. *Život mezi budovami: užívání veřejných prostranství*. Boskovice: Albert, 2000. ISBN 80-858-3479-0.

- [12] *Květná zahrada* [online]. [cit. 2020-02-28]. Dostupné z: <https://www.kvetnazahrada-kromeriz.cz/cs>
- [13] LYNCH, Kevin. *Obraz města: <<The >>image of the city*. Praha: Polygon, 2004. ISBN 80-727-3094-0.
- [14] *Kroměříž: Kroměříž na fotografiích Františka Zedníčka*. AggrA Kroměříž, 1997.
- [15] *Historie Podzámecké zahrady. Arcibiskupský zámek a zahrady v Kroměříži* [online]. [cit. 2020-02-28]. Dostupné z: <https://www.zamek-kromeriz.cz/historie-podzamecke-zahrady/>
- [16] *Historie zámku. Arcibiskupský zámek a zahrady v Kroměříži* [online]. [cit. 2020-02-29]. Dostupné z: <https://www.zamek-kromeriz.cz/historie-zamku/>
- [17] *Historie města. Město Kroměříž* [online]. [cit. 2020-02-29]. Dostupné z: <https://www.mesto-kromeriz.cz/o-meste/historie/>
- [18] *Průzkum dopravního chování: Zaostřeno na cyklisty. Pardubice* [online]. [cit. 2020-03-06]. Dostupné z: <https://www.pardubice.eu/projekty/pruzkum-dopravniho-chovani/zaostreno-na-cyklisty/zaostreno-na-cyklisty/>
- [19] *Seznam členů. Partnerství pro cyklistickou mobilitu* [online]. [cit. 2020-03-06]. Dostupné z: <https://www.cyklomesta.cz/seznam-clenu/52/pardubice>
- [20] ELEKTROKOLA. In: *Město s dobrou adresou - AKADEMIE MĚSTSKÉ MOBILITY* [online]. [cit. 2020-03-06]. Dostupné z: <https://www.dobramesta.cz/elektrokola>
- [21] ŠILHÁNKOVÁ, Vladimíra, Markéta ČABLOVÁ a Jan KOUTNÝ. *Urbanismus a územní plánování*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2002. ISBN 80-719-4415-7.
- [22] KRATOCHVÍL, Petr. *Městský veřejný prostor*. Praha: Zlatý řez, 2015. ISBN 978-80-88033-00-4.

- [23] Náboženská víra obyvatel podle výsledků sčítání lidu - 2011. *Český statistický úřad* [online]. [cit. 2020-04-14]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/nabozenska-vira-obyvatel-podle-vysledku-scitani-lidu-2011-61wegp46fl>
- [24] COVID-19. *Onemocnění aktuálně* [online]. [cit. 2020-04-19]. Dostupné z: <https://onemocneni-aktualne.mzcr.cz/covid-19>
- [25] Coronavirus disease (COVID-19) Pandemic. *World Health Organization* [online]. [cit. 2020-04-19]. Dostupné z: <https://www.who.int/emergencies/diseases/novel-coronavirus-2019>
- [26] DOKUMENTY. *PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY MĚSTA KROMĚŘÍŽ* [online]. [cit. 2020-04-21]. Dostupné z: <http://mobilita-kromeriz.cz/dokumenty/>
- [27] *KOVED: Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje* [online]. [cit. 2020-02-23]. Dostupné z: <https://www.koved.cz/>
- [28] Město Kroměříž, okres Kroměříž, Zlínský kraj. *Vlajky měst České republiky* [online]. [cit. 2020-05-10]. Dostupné z: http://mesta.vlajky.org/zlinsky_kraj/kromeriz.php
- [29] Soubor:CZE Kroměříž COA.svg. In: *WIKIPEDIE: Otevřená encyklopedie* [online]. [cit. 2020-05-10]. Dostupné z: https://cs.wikipedia.org/wiki/Soubor:CZE_Krom%C4%9B%C5%99%C3%AD%C5%BE_COA.svg
- [30] *Český statistický úřad* [online]. [cit. 2020-05-10]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/domov>

10 SEZNAM GRAFŮ

Graf 1: Vývoj počtu obyvatel.....	18
-----------------------------------	----

11 SEZNAM TABULEK

Tabulka 1: Vzdálenosti měst.....	39
Tabulka 2: Ceny parkovného k březnu 2020.....	53
Tabulka 3: Sčítání dopravy 2016	84

12 SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1: Znak města.....	14
Obrázek 2: Vlajka města.....	14
Obrázek 3: Katastrální území	16
Obrázek 4: Kroměříž na mapě.....	17
Obrázek 5: Zámek z Podzámecké zahrady.....	20
Obrázek 6: Květná zahrada - rotunda a kolonáda.....	21
Obrázek 7: Vztah dopravy k městu	25
Obrázek 8: Základní formy prostorového uspořádání měst.....	26
Obrázek 9: Prvky města	27
Obrázek 10: Snížení hluchnosti ve městech.....	33
Obrázek 11: Předměstí a automobily	35
Obrázek 12: Kroměříž na mapě	38
Obrázek 13: Autobusové nádraží.....	41
Obrázek 14: Čekárna autobusového nádraží	42
Obrázek 15: Autobusová zastávka Milíčovo náměstí.....	43
Obrázek 16: Autobusová zastávka v ulici Kotojedská	43
Obrázek 17: Zastávky autobusů	44
Obrázek 18: Železniční síť	45
Obrázek 19: Železniční přejezd v ulici Hulínská.....	46
Obrázek 20: Vlakové nádraží	47
Obrázek 21: Cyklotrasy	48
Obrázek 22: Turistická mapa	49
Obrázek 23: Výškové profily tras do okolních obcí.....	50
Obrázek 24: Točna v Havlíčkově ulici	52
Obrázek 25: Parkování u nemocnice	52

Obrázek 26: Riegrovo náměstí	54
Obrázek 27: Riegrovo náměstí letecky	55
Obrázek 28: Velké náměstí	56
Obrázek 29: Velké náměstí letecky	56
Obrázek 30: Hanácké náměstí.....	57
Obrázek 31: Hanácké náměstí letecky.....	58
Obrázek 32: Garáže na sídlišti Zachar	59
Obrázek 33: Kritická situace na sídlišti Zachar.....	60
Obrázek 34: Letecký snímek sídliště Zachar	60
Obrázek 35: Bytové domy s garážemi	61
Obrázek 36: Parkovací dům u Domu kultury Kroměříž	62
Obrázek 37: Podzemní parkoviště hypermarketu.....	62
Obrázek 38: Umístění plánovaného parkovacího domu	63
Obrázek 39: Parkoviště u supermarketu Lidl.....	64
Obrázek 40: Nabíjecí stanice elektroaut.....	64
Obrázek 41: Docházkové vzdálenosti a vybraná občanská vybavenost	65
Obrázek 42: Dlažba v historickém centru	66
Obrázek 43: Špatný stav chodníků.....	67
Obrázek 44: Vyšlapaná cestička v trávě.....	68
Obrázek 45: Přejech pro chodce a místo pro přecházení	69
Obrázek 46: Překonávání různých výškových úrovní.....	69
Obrázek 47: Nevydařená rampa u OC InterCora Rybalka	70
Obrázek 48: Vstupy do veřejných budov.....	71
Obrázek 49: Mapa pěších zón v centru města.....	72
Obrázek 50: Malebná Ztracená ulice	72
Obrázek 51: Pěší zóny v centru města.....	73

Obrázek 52: Lávka pro pěší	73
Obrázek 53: Lávka a most přes řeku	74
Obrázek 54: Podélné profily	75
Obrázek 55: Jízdní pruhy pro cyklisty.....	76
Obrázek 56: Cyklisté v historickém centru	76
Obrázek 57: Stojany před významnými budovami	77
Obrázek 58: Designově zajímavé stojany.....	77
Obrázek 59: Jízdní kola před supermarkety.....	78
Obrázek 60: Cyklo nabíječka.....	78
Obrázek 61: Autobus MHD	79
Obrázek 62: Základní trasa okružní linky č.6	81
Obrázek 63: Zastávky MHD.....	82
Obrázek 64: Kryté zastávky MHD	83
Obrázek 65: Sčítání dopravy 2016	85
Obrázek 66: Protihluková stěna u dálnice	86
Obrázek 67: Hluková mapa 2017	87
Obrázek 68: Světelné signalizační zařízení.....	88
Obrázek 69: Okružní křižovatka, ul. Velehradská	88
Obrázek 70: Silniční most přes řeku Moravu	89
Obrázek 71: Prvky zklidňující dopravu	90
Obrázek 72: Obytná zóna Plačkov	91
Obrázek 73: Plačkov letecky	91
Obrázek 74: Provoz MHD v době pandemie.....	95
Obrázek 75: Parkování v době pandemie	96