



ÚZEMNÍ PLÁN KROMĚŘÍŽE

DOPLŇUJÍCÍ PRŮZKUMY A ROZBORY

LISTOPAD 2011

1. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

Objednavatel:

Město Kroměříž, Velké náměstí č. 115, 767 58 Kroměříž,

Starosta města: Mgr. Daniela Hebnarová,

Vedoucí oboru
rozvoje města: Ing. Josef Koplík.

Zhotovitel:

Sdružení Ateliér KO&SA, Svahová 32, 623 00 Brno,
zastoupené doc. Dr. Ing. arch. Gabrielem Kopáčkem, Keřová 23, 641 00 Brno,
a Ing. arch. Josefem Sátorou, CSc., Svahová 32, 623 00 Brno,
<http://www.ko-sa.cz/>.

Vedoucí projektant:
doc. Dr., Ing. arch. Gabriel Kopáček, reg. č. ČKA 0858.

Datum zpracování:

Červen až listopad 2011.

Předmět a účel dokumentace:

Doplňující průzkumy a rozborů pro zpracování územního plánu Kroměříže ve smyslu vyhl. č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti, v platném znění (dále jen PR).

Jedná se o doplnění průzkumů a rozborů ze září 2000, které byly zpracovány pro současný územní plán (viz podklady) **a aktuálních územně plánovacích podkladů** (dále jen ÚAP).

Předmětem PR je území města Kroměříže, tj. katastrální území Bílany, Drahlov, Hradisko, Kotojedy, Kroměříž, Miňůvky, Postoupky, Těšnovice, Trávník, Vážany, Zlámanka.

RP se soustředí zejména na jevy nezachycené v existujících cca 10 let starých průzkumech a v platných územně analytických podkladech nebo na informace, které bylo třeba pro odůvodnění územního rozvoje Kroměříže aktualizovat (jako např. trendy populačního vývoje). Jevy již popsané v existující průzkumech a ÚAP nejsou většinou do dokumentace zahrnuty.

Ve smyslu požadavků objednatele se průzkumy a rozborů zaměřují zejména na:

- vyhodnocení plnění současného územního plánu města Kroměříže,
- zjištění potřebnosti vymezení nových zastavitelných ploch,
- posouzení možných směrů rozvoje města Kroměříže.

2. PODKLADY PRO ÚZEMNÍ PLÁN KROMĚŘÍŽE

Územně plánovací dokumentace a PÚR ČR

1. Politika územního rozvoje ČR 2008, schválená vládou ČR dne 20.7.2009 usnesením č. 929 (dále jen PÚR ČR).
2. Zásady územního rozvoje Zlínského kraje, vydané 10.9.2008 usnesením zastupitelstva Zlínského kraje č. 0761/Z23/08 (dále jen ZÚR ZK).
3. Územní plán města Kroměříže schválený zastupitelstvem města 12.1.2006, jehož závazná část byla vydána vyhláškou města Kroměříže 1/2006, ve znění pozdějších změn dále jen (ÚPmK).
4. Územní plány obcí Bezměrov, Chropyně, Skaštice, Hulín, Střížovice, Bařice-Velké Těšany, Lubná, Kostelany, Soběsuky, Šelešovice, Rataje, Lutopecny.
5. Nový územní plán musí respektovat nadřazenou územně plánovací dokumentaci, tzn. výše uvedenou PÚR ČR a ZÚR ZK. Zapracování těchto dokumentů do platného ÚPmK je cílem v současné době projednávaného souboru změn - změna č. 5.

Nový územní plán bude třeba koordinovat s územními plány sousedních obcí. K 15. 11. 2011 mají nový územní plán vydaný v souladu se zákonem č. 186/2006 Sb. obce Bezměrov, Skaštice, Střížovice, Šelešovice, Rataje, Lutopecny. V Chropyni, Soběsukách a Hulíně je nový územní plán rozpracovaný.

Územně plánovací podklady

1. Úplná aktualizace územně analytických podkladů Zlínského kraje 2011 - podklady pro rozbor udržitelného rozvoje území
2. Úplná aktualizace územně analytických podkladů Zlínského kraje 2001 - rozbor udržitelného rozvoje území
3. Územní studie Rozvoj rekreace v širším prostoru Bařova kanálu, 6/2011
4. Řada územních (urbanistických) studií na rozvoj dílčích území, k nejvýznamnějším patří např.:
 - Rodinné domy v lokalitě Záhony v lese (11/2011, projednávána),
 - Rodinné domy Postoupky - Hradisko, u železnice, lokalita P3 (7/2011)
 - Rodinné domy za Květnou zahradou (6/2011)
 - Územní studie lokality Pekelce 2 (2/2011),

Územní studie - rodinné domy Kroměříž, lokality Horní Zahrady, ul. Chropyňská (12/2010),
Rodinné domy Kamenice - Těšnovice (4/2010).

5. Území studie obchvatu Kroměříže silnicí II/432 (9/2009, dodatek 6/2011),
6. Vliv vodní cesty D-O-L na Město Kroměříž - urbanistická studie, pořizovatel MD ČR, 2001

Ostatní podklady:

1. Strategický plán města Kroměříže, aktualizace na léta 2010 -2020, 1/2010
2. Průzkumy a rozborů pro územní plán města Kroměříže, Gregorčík a Kopáček, 9/2000
3. Další koncepční a analytické podklady [viz též Průzkumy a rozborů 2000, str. 9] a <http://www.mesto-kromeriz.cz/>, <http://www.kr-zlinsky.cz/>, <http://juap.kr-zlinsky.cz/>, <http://www.jdtm-zk.cz/>].

3. ŠIRŠÍ VZTAHY

3.1 Základní charakteristiky Kroměříže

Kroměříž jako obec má dnes necelých 30.000 obyvatel a jeho území měří 5098 ha. Je bývalým okresním městem, přirozeným centrem severozápadní části Zlínského kraje, tj. kroměřížského, hulínského a chropýňského mikroregionu s přibližně 65.000 obyvateli. Z hlediska státní správy je obcí s rozšířenou působností pro 46 obcí. Bezprostřední spádové území s intenzivními sídelními vazbami - kroměřížský mikroregion - tvoří zejména obce Bařice–Velké Těšany, Bezměrov, Jarohněvice, Šelešovice, Kostelany, Kroměříž, Lubná, Lutopecny, Rataje, Skaštice, Věžky, Zlobice.

Obec Kroměříž je městem, které má 10 městských částí na 11 katastrálních územích odpovídajících původně samostatným vesnicím. Skládá z jádrového města Kroměříže (katastrální území Kroměříž), integrovaných vesnic Kotojedy, Vážany (katastrální území Kotojedy a Vážany) a přidružených vesnic Bílany, Hradisko, Postoupky, Miňůvky, Těšnovice, Trávník, Drahlov a Zlámanka (na stejnojmenných katastrálních územích). Postoupky-Miňůvky jsou jednou městskou částí. Prostorově samostatně je na katastrálním území Trávníku vymezena osada Trávnícké Zahrady.

Kroměříž leží uprostřed Moravy, částečně v jižním cípu hanácké roviny, kterou protéká řeka Morava, částečně na severním výběžku Chřibské pahorkatiny. Na jejich rozhraní vzniklo historické jádro města se zámek a rozsáhlou podzámeckou zahradou. Kolem nich se pak v segmentu od východu na západ rozprostřelo další zastavění. Na radiální komunikace, které vycházejí z okružní komunikace kolem historického jádra se pak paprskovitě napojují integrované a přidružené obce.

Kroměříž je obytným útvarem s mimořádným historicko-kulturním významem, ale i masivním výrobním potenciálem, městským i nadměstským občanským vybavením. Je střediskem nadregionální kultury, školství, soudnictví a zdravotnictví. Je významnou památkovou rezervací s památkami světového významu (arcibiskupský zámek, Podzámecká zahrada a Květná zahrada jsou na seznamu UNESCO), je centrem cestovního ruchu.

3.2 Postavení Kroměříže v regionu

Z hlediska mezinárodních vztahů má město Kroměříž poměrně příznivou polohu poblíž důležité severojižní dopravní a aglomerační osy (spojující Balt s Jadranem). V nedávné době došlo také k posílení celostátních vazeb prodloužením dálnice D1 od Vyškova a Brna až k Hulínu a realizací prvního úseku R55 do Otrokovic. Zatím nepostačující je dopravní napojení na krajské město Zlín (v úseku Otrokovice Zlín) i další severojižní dopravní vtahy definované nedokončeným koridorem Přerov - Uherské Hradiště. Z hlediska regionálních vazeb leží Kroměříž v zájmové sféře osídlení střední Moravy. Historicky je přitahováno k Olomouci, novodobě k průmyslovému Zlínu, ale nezanedbatelné vztahy má i k Brnu. V nejbližším okolí má Kroměříž tendenci aglomerovat s Hulínem, Chropyní, případně

Kojetínem. Z hlediska dosavadních regionálních úvah má Kroměříž tendenci vázat se v pracovních i podnikatelských aktivitách na pás osídlení zlínské aglomerace, který se táhne od Kroměříže přes Otrokovice po Uherské Hradiště. Ostatní území kraje leží mimo tuto spádovost.

3.3 Sídlní dělba práce

Z celkové pracovní vyjížďky v oblasti Kroměřížského, Hulínského a Chropýnského mikroregionu se začátkem tisíciletí [sčítání 2001] realizovaly asi dvě třetiny v tomto zájmovém území a asi jedna třetina mimo. Přitom rozsah vyjížďky a dojížďky byl téměř vyrovnaný. Mimo tuto oblast se vyjížďka realizovala zejména do Zlína a Otrokovic, Přerova a Prostějova, ale i Brna a Prahy. V rámci této oblasti převažovala pracovní dojížďka do Kroměříže.

Obslužná dojížďka za vyšším sídelním vybavením převažuje zejména do Kroměříže. V poslední době pak i do nových nákupních center u velkých měst (Zlín, Olomouc, Brno).

Spádovost za příměstskou rekreací se tradičně soustřeďuje do podhůří Chřibů a Hostýnských hor.

3.4 Doprava a technická infrastruktura

Přes region prochází důležitý severojižní mezinárodní dopravní tah železnice Varšava – Vídeň. Kroměříž má jistou nevýhodu v tom, že leží mimo tento hlavní tah. Je na ni napojena z Hulína jednokolejnou železniční tratí č. 303 (Valašské Meziříčí - Kojetín). ZÚR Zlínského předpokládají přestavbu této tratě, která se na území města odehraje v pásu vymezeném v platném územním plánu.

Regionem procházejí přes město Kroměříž dálnice D1 - napojení na ni je dvěma dálničními sjezdy na severozápadě a severovýchodě Kroměříže - a silnice I.třídy č.47 (Vyškov - Kroměříž - Hulín), II/432 (Holešov - Kyjov - Hodonín) a č. 367 (Prostějov - Kroměříž - Tlumačov). Mimo Kroměříž, přes Hulín vede silnice I/55 (R55). Uspořádání komunikační sítě v okolí Kroměříže podporuje sídelní vazby na Hulín, Kojetín, Chropyni, Zdounky, Kvasice. Rozestavěná dálnice D1 směřují od Vyškova zatím končí na křížení s také rozestavěnou R55 u Hulína (MKÚ Hulín). Ve smyslu ZÚR Zlínského kraje by měla silnice II/432 vést jihozápadním okrajem Kroměříže jako silniční obchvat (přesné vymezení trasy je předmětem projednávané změny 5 ÚPmK)

Kroměříží má dle usnesení vlády č. 635/1996 procházet průplav Dunaj - Odra - Labe, který je v ZÚR ZK vymezen jako územní rezerva a je již zapracován do Kroměřížského územního plánu. V návaznosti na Baťův kanál se také navrhuje splavnění řeky Moravy a to až po Kroměříž - jako turistická vodní cesta 0.tř. (viz území studii Baťova kanálu, 6/2011).

Zlínský kraj nemá veřejnou osobní ani nákladní leteckou dopravu, v Kroměříži je jen neveřejné vnitrostátní sportovní letiště, v Přerově pak vojenské mezinárodní neveřejné letiště.

Region má v rámci obsluhy energetickými médii na dobré úrovni zásobování el.energií i zásobování plynem.

Technické vybavení vodohospodářskými systémy mají nedostatky v odkanalizování, které není zatím komplexní, odpadní vody jsou však ve všech městech čištěny.

3.5 Přírodní podmínky, ekologická stabilita a rekreace

Krajina regionu je tvořena z části zemědělsky využívanými rovinami Pomoraví s největší koncentrací osídlení a průmyslu, historickými lokalitami a několika zachovanými lokalitami lužních lesů. Na území regionu se vyskytují tři krajinné typy. Od řeky Moravy na východ je to středomoravská niva s intenzivně využívanou zemědělskou půdou a s rozsáhlými komplexy lužních lesů. Na západ od řeky Moravy je to pahorkatina Haná, také využívaná zemědělsky, je však pestřejší díky terénní členitosti, má větší podíl trvalých travních porostů a lesů a má relativně čtené chráněné lesní i lesostepní biotopy. Na jihu pak zasahují do regionu Chřibý, výrazné, převážně lesnaté pohoří s řídkým osídlením.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny patří v regionu do zóny nadprůměrné zvýšené péče o krajinu:

- Oblast Chřibů, které tvoří rozsáhlé lesní komplexy jako součást vyhlášeného přírodního parku (nadregionální biocentrum a nadregionální biokoridor, součást kostry ekologické stability území.
- Moravní luh pod Kroměříží, komplex lužních lesů podél Moravy, mrtvá ramena, koryta, rybníky, mokřady, louky, ornitologická oblast, součást navrhovaného přírodního parku Zámeček, regionální biocentrum, nadregionální biokoridor, součást regionální kostry ekologické stability.
- Moravní luh pod Chropyní, komplex lužních lesů podél Moravy, Bečvy a Moštěnky včetně Podzámecké zahrady v Kroměříži, součást navrhovaného přírodního parku Chropynský luh, nadregionální biokoridor, regionální biocentrum, součást regionální kostry ekologické stability.

3.6 Povodně

Údolní niva řeky Moravy, ve které město Kroměříž částečně leží, má nadmořskou výšku 192 – 200 m nad mořem. Je to území, které postihly v historii často ničivé záplavy. Historicky je doložen vliv povodní na zdejší osídlení už z doby pozdně hradištní, kdy došlo k vnitřní kolonizaci zelených ploch, a dále na počátku středověké kolonizace. Periodické záplavy vedly k opuštění starých sídlišť v údolní nivě, k jejich zániku, ale i k posouvání z dosahu záplav na inundační břehy.

Největší vliv však měly záplavy v letech 1880 – 1907. Škody, které způsobily vedly k myšlence rozsáhlých vodohospodářských staveb, jež měly povodním zabránit. Byla provedena regulace toku řeky Moravy a zbudovány další navazující vodohospodářská díla.

Došlo k narovnání toku řeky v prostoru města, včetně zkapacitnění průtočného profilu navršením ochranných valů na břehu Moravy.

Poslední novodobá velká povodeň v roce 1997 byla velmi rozsáhlá a ničivá. Zaplavila nejprve oblast Hradiska, Postoupek a Miňůvek. Dále pak došlo k rozlivu do Chropýňského lesa a po překonání říčky Moštěnky do oblasti Horních zahrad a odsud do průmyslové oblasti kolem ulice Kaplanovy. Po překonání bariéry komunikace Kroměříž – Hulín se pak voda rozlila do oblasti Bílan a Hulína a pokračovala po směru toku řeky Moravy na Kvasice a Otrokovice. V okrese Kroměříž bylo zaplaveno celkem 86 km² území. Z toho zastavěných ploch 12 km², zemědělských 52 km² a ostatních 22 km². Škody na majetku obcí byly za 80 mil. Kč, na bytovém fondu 38 mil.Kč.

Ukázalo se, že dosud provedená protipovodňová opatření byla účinná jen částečně, protože při povodni r. 1997 došlo k výjimečnému nahromadění neočekávaných situací, které umocnily její účinky. Napomohlo k tomu také to, že některá protipovodňová opatření byla zanedbána, došlo dokonce k přehlížení nezbytných potřeb ochrany, zejména pak při stavební činnosti v ohroženém území. Je proto nezbytné přehodnotit situaci ochrany území před povodněmi a to nejen na lokální úrovni, ale na úrovni regionální a celého povodí.

4. EKONOMICKÉ PODMÍNKY

Předkládaná kapitola popisuje obecné trendy v Kroměříži a jeho spádovém mikroregionu podle průzkumů a rozborů z r. 2001. Aktualizované údaje jsou k dispozici v územně analytických podkladech a strategickém plánu [viz kap. Podklady].

4.1 Základní charakteristiky Kroměřížského regionu

Z hospodářského hlediska se jedná o zemědělsko průmyslovou oblast. Poskytuje velmi dobré podmínky pro zemědělskou produkci v rostlinné i živočišné výrobě, a to díky kvalitě zemědělské půdy na straně jedné a rozmanitosti zemědělských typů na straně druhé. O významu zemědělství v okrese vypovídá fakt, že podíl zorněné půdy i celková výměra orné půdy na jednoho obyvatele výrazně překračuje průměry za ČR i Zlínský kraj.

Profilující průmyslový obor, strojírenská výroba, má na Kroměřížsku tradici již řadu desítek let a je zastoupen ve většině měst okresu. Silnou tradici má i nábytkářská výroba na Koryčansku a Bystřicku. Významnou pozici mají na okrese také potravinářský a plastikářský průmysl. Největší podíl pracovníků pracuje v průmyslu (35%), obchodě (14%), stavebnictví (9%), školství (8%) a zemědělství (8%).

Průmysl

Průmyslová výroba mikroregionu je lokalizovaná do jádrového města Kroměříže. V odvětvovém pohledu dominuje elektrotechnický průmysl. Druhým hlavním odvětvím je potravinářský průmysl. Následují odvětví spotřebního strojírenství, spotřební chemie a nábytkářství.

Hlavním odvětvím kroměřížského průmyslu je elektrotechnika, která je oborem s dobrou rozvojovou perspektivou. Příznivým momentem kroměřížského průmyslu je soustředění průmyslových závodů různých oborů, které mohou využívat aglomeračních výhod a mohou se inovačně ovlivňovat. Potravinářský průmysl má příznivé podmínky vzhledem k poloze ve vysoce zemědělsky produkční oblasti.

Pokud jde o spádové území regionu, které má rozdrobenou síť malých sídel, nemá v zásadě předpoklady pro vznik větších průmyslových provozů.

Zemědělství

Z hlediska přírodních podmínek pro zemědělskou výrobu lze území mikroregionu rozdělit na dvě části. Do první patří říční niva řeky Moravy (částečně pokryta lužními lesy) s nivními půdami přecházejícími do černozemí a přilehlé mírně zvlněné pahorkatiny s převážně hnědozemními půdami, částečně na spraších. Zemědělský potenciál této části mikroregionu leží výrazně nad průměrem Jihomoravského kraje. Na jihu přechází krajina do členitější pahorkatiny až vrchoviny na úpatí Chřibů, která je tvořena hnědými lesními půdami a typově jde o bramborářskou oblast.

Vzhledem k malé průměrné velikosti spádových obcí mikroregionu došlo ke zrušení četných výrobních provozů bývalých JZD.

Služby a vybavenost

Kroměříž je tradičním městem služeb a i v současné době je podstatně více známá např. jako středisko školství a kultury než jako město průmyslu. Sama koncentrace služeb má určité inovační a soutěžní efekty a může vést k umisťování vysoce specializovaných zařízení, čehož je ve městě využíváno. Příznivým aspektem je rovněž sezónní zvyšování počtu klientů kroměřížských služeb vlivem cestovního ruchu.

Pro ostatní území mikroregionu se naopak projevují záporné efekty dané malou lidnatostí venkovských sídel, koncentračním vlivem Kroměříže a v neposlední řadě působením striktní politiky ochrany zemědělské půdy, která znemožňuje budování areálů služeb mimo intravilán sídel.

Vybavenost města Kroměříže je na dobré úrovni a výrazně kontrastuje s úrovní služeb v okolních obcích mikroregionu. Tato polarita se ještě více prohlubuje razantnějším nástupem obchodních řetězců velkých firem na trh (velkoplošná zařízení maloobchodu - supermarkety). Tento trend má za následek oživení spádovosti do Kroměříže, na druhé straně vede k likvidaci služeb v malých obcích. Projevuje se to zejména v okrajových částech mikroregionu, v podhůří Chřibů.

Cestovní ruch, turistika a rekreace

Nejvýznamnějším atributem cestovního ruchu v mikroregionu je kulturně–památková hodnota města Kroměříže, její městská památková rezervace, zámek a proslulá Podzámecká a Květná zahrada, které jsou na seznamu památek světového kulturního dědictví UNESCO. Dalšími významnými atributy města jsou pravidelně pořádané kulturní akce nadregionálního významu, které významně podporují cestovní ruch a také příležitostně pořádané kongresy a odborná setkání (malá kongresová turistika).

Rekreace na venkově má relativně nejlepší podmínky v podhůří Chřibů, jinde je terén vhodný převážně pro cykloturistiku. Pro zvýšení rekreačního a turistického využití Chřibů bylo založeno sdružení „Region Chřiby“, které je iniciátorem místního rozvoje.

Cestovní ruch, turistika a rekreace mají v mikroregionu dobré rozvojové předpoklady, nejsou však chápány jako důležitá ekonomická kategorie, postrádají nezbytné profesionální plánování a řízení. Malá kongresová turistika, která se s oblibou v minulých létech soustřeďovala do Kroměříže, postrádá potřebné vybavení a aktivní organizaci.

Hmotný stav sídel

Město Kroměříž má dobře udržované a stále zvelebované historické jádro, které má značné kulturně historické hodnoty. Také ostatní části jádrového města, které se budovaly před druhou světovou válkou, jako i výstavba z počátku druhé poloviny 20.stol. vznikaly podle racionálního urbanistického konceptu na principu ucelené městské zástavby. Urbanisticky problematické se jeví až některé zásahy po obvodu města od 80. let minulého století, zejména pak v posledních dvaceti letech. Integrované a přidružené venkovské obce, ty v těsném

kontaktu s jádrovým městem vrostly trochu chaoticky, mají charakter venkovského osídlení, většinou s historicky cenným jádrem, ale často neupraveným.

Při rozvoji města však došlo také k zanedbání některých jeho potřeb (například v řešení dopravy a technické infrastruktury), nebo i k necitlivému zásahu do jeho obrazu (architektonicky intaktní panelová výstavba, narušení charakteru historických jader hanáckých obcí).

Zaměstnanost

Nezaměstnanost se v Kroměřížském regionu pohybuje dlouhodobě přibližně na úrovni průměru zlínského kraje, tj. mírně nad celostátní průměr.

Z přehledu pracovních příležitostí u významných zaměstnavatelů a přehledu nezaměstnanosti v jednotlivých mikroregionech Kroměřížského okresu je mimo jiné patrné, že Kroměříž má dominantní postavení v počtu pracovních příležitostí, které jsou však využívány nejen jeho obyvateli, ale také větší dojížděnkou z ostatních, zejména přiléhajících mikroregionů (Chropynského, Morkovického a Zdouneckého).

4.2 Předpoklady ekonomického rozvoje

Kroměříž je v obecném povědomí považována za pokladnici kulturních hodnot. Přes pozitivní vliv na cestovní ruch však tato skutečnost nestačí pro udržitelný rozvoj města a jeho regionálního zázemí a mohla by vést k jeho „zakonzervování“ jako muzea a také k prohlubování nezaměstnanosti jeho obyvatel. Proto je třeba hledat cesty k úměrnému posilování jeho atraktivity pro podnikatelskou sféru a tím směřovat k polyfunkční struktuře města, založené na souladu mezi moderním podnikatelským rozvojem města a ochranou a využitím jeho kulturně historických hodnot.

Výrobní tradice města, dobrá odvětvová skladba, relativně vysoká kvalifikační úroveň jeho obyvatelstva, hodnota městského prostředí a nové napojení na dálnici D1 dávají šanci pro přilákání místních i zahraničních investorů a rozvoj průmyslu, služeb, obchodu a logistiky. K tomu je zapotřebí nabízet investičně komplexně připravené území (bez ohrožení možnými záplavami) a provádět profesionální marketinkovou politiku.

Ve městě by se měl dále rozvíjet cestovní ruch a turistika. Mělo by se k tomu využít nejen kulturně – historické zázemí města, ale také široce založené kulturní aktivity a organizovaná kongresová turistika. Cestovní ruch a turistika musí být chápány jako významné ekonomické aktivity, která městu přináší zisk a to jak přímý (organizace cest.ruchu), tak i nepřímý (pro podnikatele v oblasti služeb), vyžadují však posílení s turistikou spojených služeb a ubytování.

Pro zachování přijatelných životních podmínek obyvatel okolních obcí je nutné podporovat rozvoj základní sítě obchodu a služeb. Na druhé straně vhodným dopravním spojením bude možné zajistit obyvatelům účast na vysoké komplexnosti obsluhy.

5. OBYVATELSTVO A BYTOVÝ FOND

5.1 Počet obyvatel, jeho vývoj a rozmístění

Stav obyvatelstva bezprostředně odráží prosperitu města a je také jedním z důležitých faktorů, který může ovlivnit jeho další růst v budoucnosti. Reálný odhad populačního vývoje je nepostradatelným podkladem pro plánování územního rozvoje. Jako nezbytné pro připravovaný územní plán se jeví sledovat zejména počet obyvatel, jeho věkové složení, vzdělání a ekonomickou strukturu, rozmístění a pohyb, ať již přirozenou změnu či migraci. A také z toho vyplývající poptávku po bytové výstavbě a občanském vybavení.

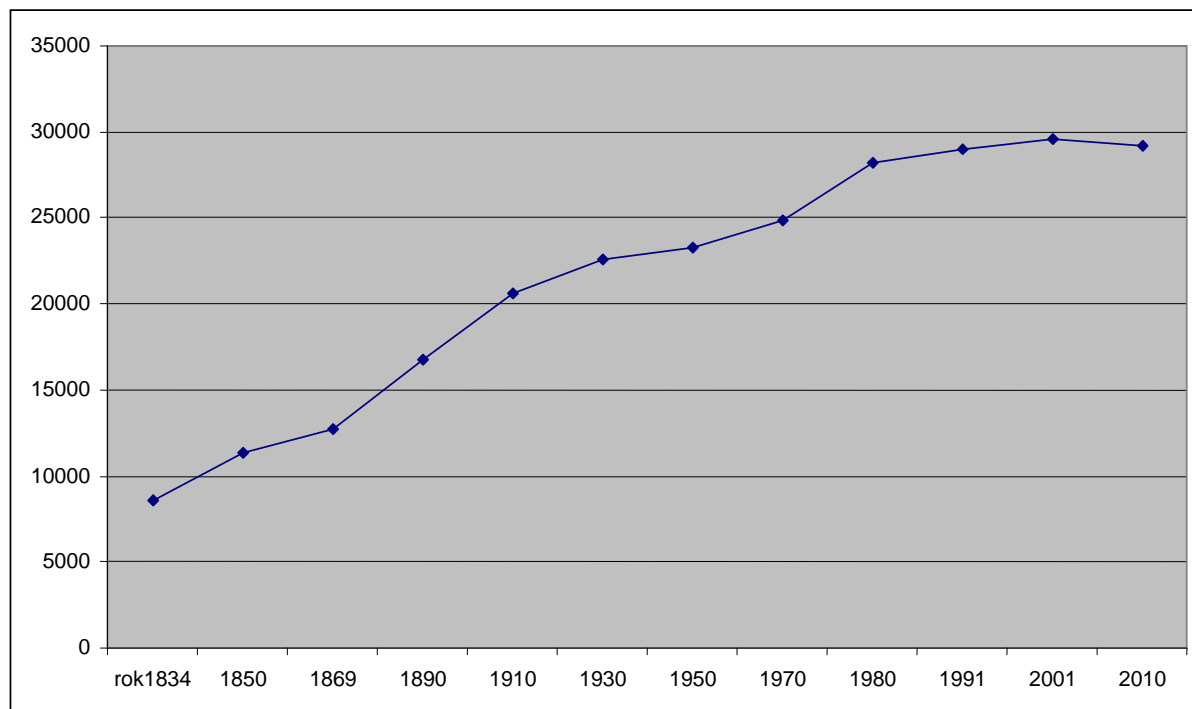
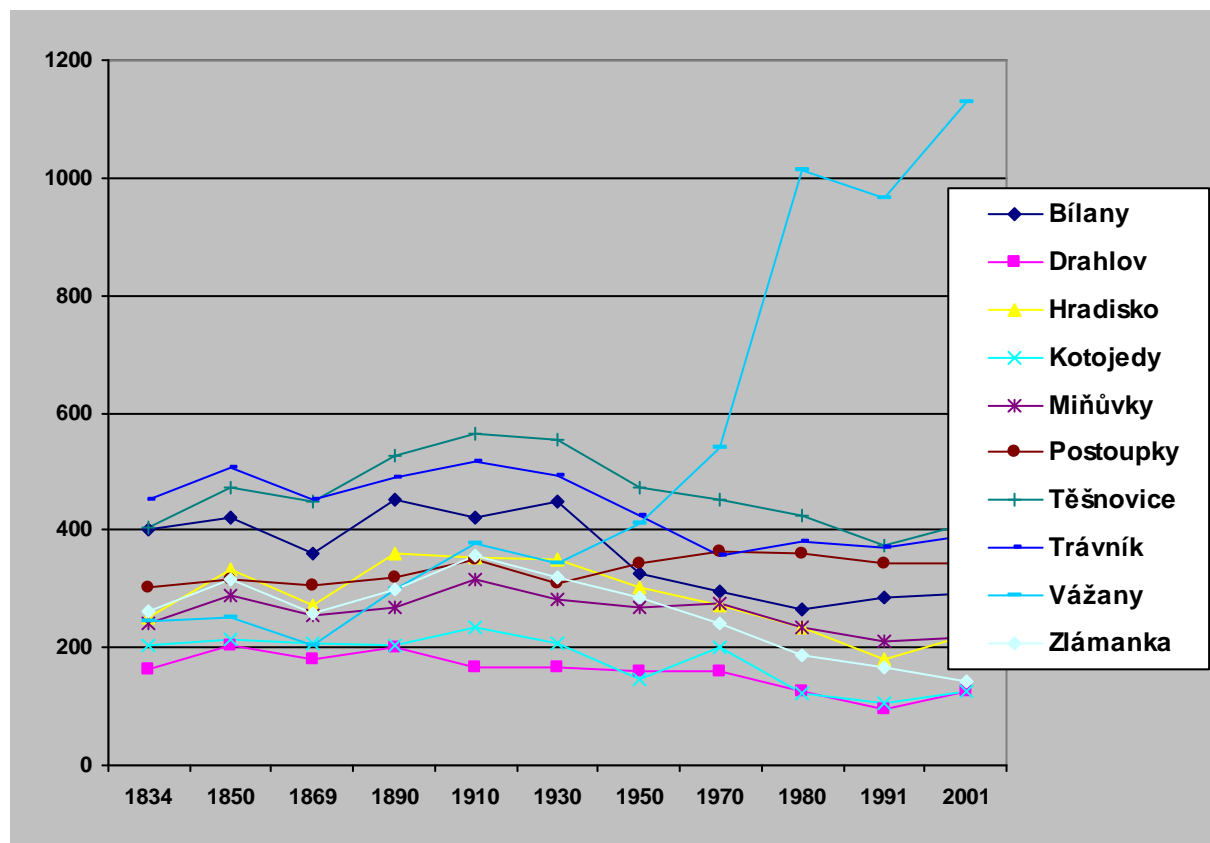
Nárůst počtu obyvatel byl v Kroměříži v posledním století poměrně rovnoměrný a pozvolný (v průměru 1000 až 2000 obyvatel za 10 let), pouze v 70. letech o něco větší a v posledních letech naopak menší. Nejvíce trvale bydlících měla Kroměříž v polovině 90. let (30 065 obyvatel), posledních 5 let počet obyvatel stagnuje lehce nad 29 000 obyvateli.

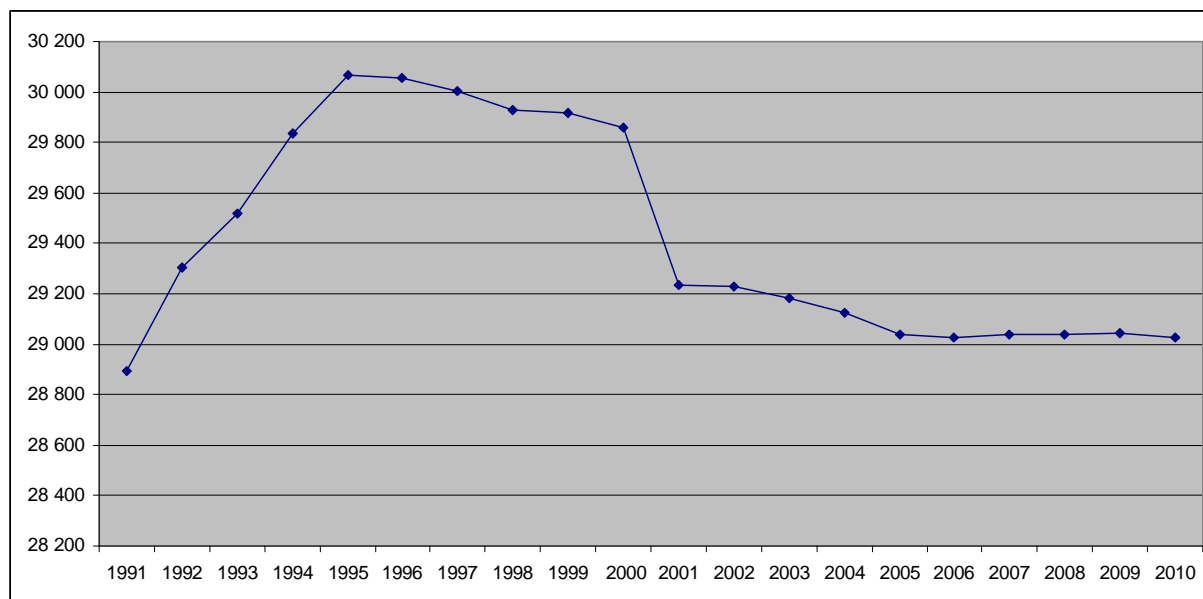
Nejvíce obyvatel žilo a žije v jádrovém městě. V posledních letech je jak v Kroměříži tak v mnohých dalších (zejména větších) městech v ČR a v Evropě patrný trend stagnace nebo snižování počtu obyvatel v centrálních částech a nárůst po jejich obvodu a současně pokles počtu obyvatel ve vesnicích vzdálených od jader osídlení. Nejsou ještě dostupná data z posledního sčítání (r. 2011), ale jeví se, že v Kroměříži i nadále ubývají obyvatelé v centru, přibývají na okraji jádrového města a v nejbližších příměstských, integrovaných nebo dobře dopravně napojených vesnicích.

Na životě v Kroměříži se velkou měrou podílejí také dlouhodobě přítomní občané, jejichž významnou část tvoří studenti středních škol, v současném období se jedná přibližně o cca 1250 ubytovaných v domovech mládeže.

TAB 1 - RETROSPEKTIVNÍ VÝVOJ POČTU OBYVATEL V KROMĚŘÍŽI A JEHO ČÁSTECH

Katastr/rok	1834	1850	1869	1890	1910	1930	1950	1970	1980	1991	2001
Bílany	402	423	362	451	422	448	328	296	266	284	292
Drahlov	163	203	181	199	167	166	159	160	125	95	127
Hradisko	250	333	273	359	353	350	304	271	234	179	221
Kotojedy	203	214	206	205	233	209	145	200	122	104	126
Miňůvky	243	290	254	268	316	282	269	274	235	210	216
Postoupky	304	315	307	320	349	311	342	364	362	343	342
Těšnovice	403	473	449	526	566	554	471	452	424	375	412
Trávník	453	507	451	491	518	494	424	356	380	371	392
Vážany	245	250	203	298	377	343	412	540	1014	967	1128
Zlámanka	262	316	257	300	356	321	284	243	188	166	143
Kroměříž	5267	7536	9418	12980	16528	18546	19644	21322	24485	25542	25826
Kroměříž celkem	8607	11292	12711	16781	20616	22593	23246	24837	28179	28967	29564

OBR. 1 - RETROSPEKTIVNÍ VÝVOJ POČTU OBYVATEL V KROMĚŘÍŽI
VE SPRÁVNÍM ÚZEMÍ ROKU 2011OBR. 2 - RETROSPEKTIVNÍ VÝVOJ POČTU OBYVATEL VE VESNICKÝCH
ČÁSTECH KROMĚŘÍŽE

OBR. 3 - VÝVOJ POČTU OBYVATEL V KROMĚŘÍŽI V LETECH 1991-2010
V AKTUÁLNÍCH SPRÁVNÍCH HRANICÍCH[dle Českého statistického úřadu, <http://www.czso.cz>]TAB. 2 - VÝVOJ A STRUKTURA OBYVATELSTVA V KROMĚŘÍŽI
V LETECH 2001-2010

ukazatel/rok	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
počet obyvatel	29228	29180	29126	29041	29024	29039	29036	29046	29027	29191
0-14	4333	4207	4037	3935	3824	3742	3690	3705	3698	3782
15-64	20701	20703	20775	20721	20730	20719	20659	20563	20396	20341
65+	4194	4243	4314	4385	4470	4577	4687	4778	4933	5068
průměrný věk	39,5	39,9	40,3	40,7	41,0	41,3	41,5	41,8	42,1	42,2
index stáří (65+/0-14 v %)	96,8	100,9	106,9	111,4	115,9	122,3	127,0	129,0	133,4	134,0

[dle Českého statistického úřadu, <http://www.czso.cz>]TAB. 3 - POROVNÁNÍ VÝVOJE POČTU OBYVATEL V KROMĚŘÍŽI
S REFERENČNÍMI OBLASTMI

území	období	počet obyv. v r. 1869	počet obyv. v r. 1991	počet obyv. v r. 2001	počet obyv. v r. 2010
Kroměříž		13 198	28 967	29 564	29 191
Uherské Hradiště		5 659	26 870	26 722	25 393
Vsetín		5 828	29 788	28 983	27 296
Zlín		10 994	81 241	78 638	75 469
okres Kroměříž		77 847	108 338	107 795	108 055
Zlínský kraj		314 475	598 110	594 060	590 361
Česká republika		7 557 236	10 308 680	10 224 190	10 278 098

[dle Českého statistického úřadu, <http://www.czso.cz>]

5.2 Reprodukce a migrace obyvatelstva

Vývoj počtu obyvatel je vždy dán jeho přirozenou obměnou a stěhováním. Zatímco počet narozených a zemřelých je výrazně determinován věkovou strukturou a civilizačním stupněm, tak migrace závisí na hospodářské prosperitě a dalších hodnotách města, které lze do jisté míry prozíravou politikou městského vedení ovlivnit. Zajímavé je sledovat tyto změny v porovnání s jinými městy. Kroměříž úbytek obyvatel přirozenou reprodukci kompenzuje aktivním migračním saldem. Škoda, že nejsou k dispozici věrohodné údaje o pohybu obyvatel uvnitř města mezi jeho jednotlivými částmi. Z přístupných dat lze ovšem nepřímě, ale jednoznačně odvodit, že na růstu počtu obyvatel ve většině vesnických částí se výraznou měrou podílí migrace, a to jak z centra Kroměříže tak jiných míst ČR.

TAB. 4 - VÝVOJ OBYVATELSTVA V KROMĚŘÍŽI JEHO MĚNOU

rok	obyvatelé k 1. 1.	narození	zemřelí	změna přirozená	přistě- hováí	vystě- hováí	změna migrační	změna celkem	obyvatelé k 31.12.
1991	28 895	371	332	39	862	494	368	407	29 302
1992	29 302	343	322	21	693	500	193	214	29 516
1993	29 516	293	284	9	784	473	311	320	29 836
1994	29 836	312	315	-3	602	370	232	229	30 065
1995	30 065	280	336	-56	455	408	47	-9	30 056
1996	30 056	244	267	-23	417	449	-32	-55	30 001
1997	30 001	211	300	-89	443	424	19	-70	29 931
1998	29 931	262	299	-37	443	419	24	-13	29 918
1999	29 918	212	284	-72	482	470	12	-60	29 858
2000	29 858	217	313	-96	731	498	233	137	29 995
2001	29 232	244	324	-80	549	473	76	-4	29 228
2002	29 228	223	304	-81	582	549	33	-48	29 180
2003	29 180	222	349	-127	627	554	73	-54	29 126
2004	29 126	239	306	-67	540	558	-18	-85	29 041
2005	29 041	244	334	-90	629	556	73	-17	29 024
2006	29 024	273	310	-37	592	541	51	14	29 038
2007	29 038	304	332	-28	695	669	26	-2	29 036
2008	29 036	273	336	-63	598	525	73	10	29 046
2009	29 046	290	331	-41	541	519	22	-19	29 027
2010	29 027	286	286	0	278	442	164	164	29 191

[dle Českého statistického úřadu, <http://www.czso.cz>]

TAB. 5. - POROVNÁNÍ MĚNY OBYVATELSTVA V KROMĚŘÍŽI A VYBRANÝCH ÚZEMÍCH V ABSOLUTNÍCH HODNOTÁCH

město období	přirozená změna 1991-2000	změna 2001-2010	migrační změna 1991-2000	změna 2001-2010	změna (celkem) 1991-2000	změna (celkem) 2001-2010
Kroměříž	-307	-614	1407	573	1100	-41
Holešov	-324	-306	203	4	121	-302
Hulín	113	80	-617	-510	-504	-430
Chropyně	138	125	-195	-266	-57	-141
Uh. Hradiště	180	141	251	-1671	431	-1530
Vsetín	366	217	-534	-2124	-168	-1907
Zlín	-1553	-616	-841	-2859	-2394	-3475

[dle Českého statistického úřadu, <http://www.czso.cz>]

TAB. 6 - POROVNÁNÍ MĚNY OBYVATELSTVA V KROMĚŘÍŽI A VYBRANÝCH ÚZEMÍCH V PROCENTECH

město období	přirozená změna 1991-2000	přirozená změna 2001-2010	migrační změna 1991-2000	migrační změna 2001-2010	změna (celkem) 1991-2000	změna (celkem) 2001-2010
Kroměříž	-1,03	-2,11	4,71	1,97	3,69	-0,14
Holešov	-2,56	-2,49	1,60	0,03	0,96	-2,45
Hulín	1,47	1,08	-8,00	-6,88	-6,54	-5,80
Chropyně	2,56	2,43	-3,61	-5,17	-1,06	-2,74
Uh. Hradiště	0,66	0,54	0,92	-6,41	1,58	-5,87
Vsetín	1,19	0,77	-1,74	-7,54	-0,55	-6,77
Zlín	-1,87	-0,79	-1,01	-3,66	-2,89	-4,45

[dle Českého statistického úřadu, <http://www.czso.cz>]

5.3 Věková struktura

Demografická skladba obyvatelstva není v Kroměříži příliš příznivá. Situace je obdobná v centrálních i v okrajových vesnických částech, nejhorší je ve Zlámance (bohužel zatím nejsou ještě dostupná data po městských částech ze čítání z r. 2011). Jako rovnoměrnou a pro rozvoj města s krátkodobého hlediska příznivou lze sice hodnotit strukturu v kategoriích produktivního věku, ovšem velmi alarmující je výrazná absence nejmladší populace, jež nemá v historii obdoby, dětí je cca 2x méně než jejich rodičů. Nízké počty v této věkové kategorii jsou přesto, že dospěla generace ze 70. let, tj. z období, které bylo příznivě poznamenáno pronatální státní politikou, jejíž výsledkem byly nebývale silné ročníky. V dlouhodobém časovém horizontu (nad 20 - 40 let) by tato situace při absenci imigrantů vyvolala velké problémy v životě města.

Jen malou útěchou je, že v této situaci nebude Kroměříž osamocena, podobná, nebo jen o málo lepší je demografická skladba i na jiných územích České republiky a Evropy.

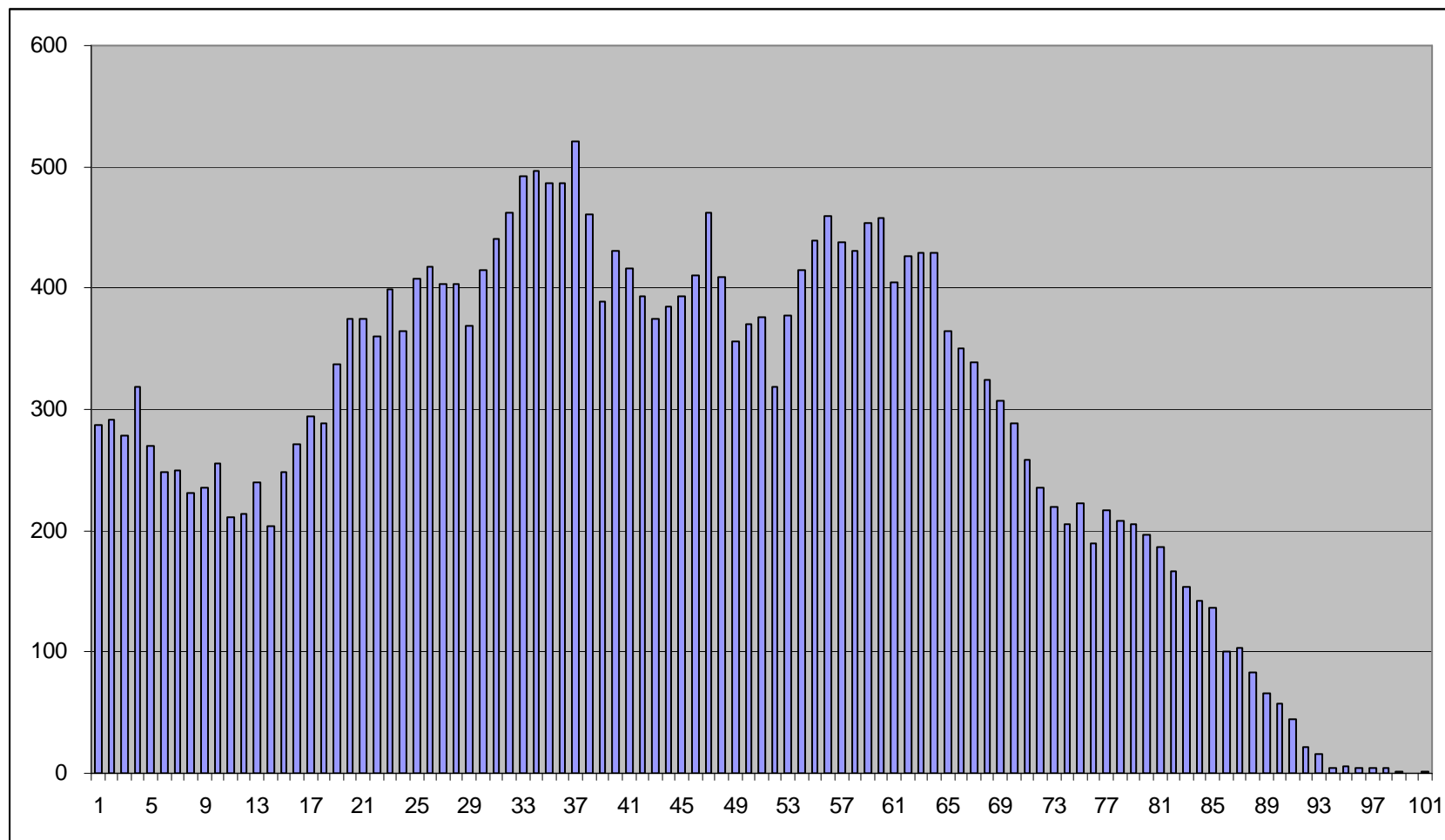
TAB. 7 - POROVNÁNÍ STÁŘÍ OBYVATELSTVA V KROMĚŘÍŽI A VYBRANÝCH ÚZEMÍCH

území	průměrný věk	index stáří (65+ / 0-14 v %)
Kroměříž	42,2	134,0
Hulín	41,0	110,8
Holešov	42,0	127,3
Chropyně	40,0	86,2
Vsetín	41,4	118,7
Uherské Hradiště	41,9	135,9
Zlín	42,5	137,8
Zlínský kraj	41,1	
Česká republika	40,7	

[dle Českého statistického úřadu, <http://www.czso.cz>]

Pozn.: počet obyvatel je sledovaný na území obce v hranicích r. 2010

OBR. 4 - VĚKOVÉ SLOŽENÍ OBYVATELSTVA V KROMĚŘÍŽI (POČET OBYVATEL / VĚK) K 31.12.2010



[dle Českého statistického úřadu, <http://www.czso.cz>]

5.4 Cenzová domácnost

Pro potřeby definování trendů územního rozvoje, zejména potřeby bytové výstavby, je důležitá informace o proměnách počtu osob bydlících v jednom bytě, respektive o vývoji počtu domácností. Vypovídají o tom statisticky sledované údaje o bytových domácnostech, hospodařících domácnostech nebo cenzových domácnostech. (Bytová domácnost - soubor osob trvale společně bydlících v bytě; hospodařící domácnost - soubor osob trvale společně bydlících v bytě, společně hradících náklady na bydlení, vybavení, stravu aj.; cenzová domácnost - nejmenší kolektivita osob spjatá společným bydlením, společným hospodařením a většinou i příbuzenskými vztahy.)

Domácnost se v posledních desetiletích stále zmenšuje, souvisí to s vyšším věkem dožití a nárůstem počtu neúplných a jednočlenných rodin. Vývoj směřuje k tomu, aby pokud možno každá cenzová domácnost měla svůj byt. Počet cenzových domácností, a tedy i požadavek na počet bytů, v 90. letech minulého století rostl, přestože klesal počet obyvatel. I v následujícím období lze očekávat stále zvyšující se počet jednočlenných domácností, zejména seniorů, ale zároveň také pokles počtu domácností s dětmi, takže kolem roku 2030 již může dojít ke stagnaci počtu cenzových domácností¹. Dílčí výchyly v rovnoměrných trendech způsobí silné ročníky narozené v 70. letech minulého století.

Odhad budoucího vývoje počtu cenzových domácností přímo souvisí s prognózou populačního vývoje. Narozdíl od níže uvedené tabulky některé úvahy jako pravděpodobnou variantu vidí mírně rostoucí počet obyvatel v ČR až cca do roku 2050 (viz následující kapitola). A pokud nepřevládne u seniorů kolektivní bydlení v domovech důchodců či se domácnost nevrátí k vícegeneračnímu modelu, tak je pravděpodobné, že i přinejmenším do této doby poroste počet domácností realizujících bydlení v samostatném bytě.

TAB. 8 - CENZOVÉ DOMÁCNOSTI V ČR PODLE VÝSLEDKŮ SČÍTÁNÍ 1980-2001
A PROGNÓZA DO ROKU 2030 V ČR V TISÍCÍCH

Cenzové domácnosti	1980	1991	2001	2010	2020	2030
- úplné rodinné s dětmi	14 756	1 396	1 091	1 128	1 052	906
- úplné rodinné bez dětí	1 081	1 117	1 243	1 325	1 375	1 410
- neúplné rodinné s dětmi	204	254	343	365	353	316
- ostatní vícečlenné	175	195	318	338	367	392
- jednotlivců	939	1 090	1 275	1 414	1 527	1 640
Cenzové domácnosti celkem	3 876	4 052	4 271	4 570	4 674	4 664
Úhrn obyvatelstva	10 292	10 302	10 230	10 305	10 404	10 376
z toho ve věku 75+	463	530	570	702	889	1 304

[dle M. Kučery, D. Bartoňové]

1 KUČERA, Milan ; BARTOŇOVÁ, Dagmar . Jaká bude struktura domácností v roce 2030?. *Demografie : Demografické informace, analýzy a komentáře* [online]. 8.2.2006, 1, [cit. 2011-11-03]. Dostupný z WWW: <http://www.demografie.info/?cz_detail_clanku&artclID=271>.

TAB. 9 - DESETILETÉ ROZDÍLY V POČTECH CENZOVÝCH DOMÁCNOSTÍ V ČR

Censové domácnosti	1980-1991 tis. / %	1991-2001 tis. / %	2001-2010 tis. / %	2010-2020 tis. / %	2020-2030 tis. / %
- úplné rodinné s dětmi	-80 / -5,4	-305 / -21,9	37 / 3,4	-76 / -6,7	- 146 / -13,9
- úplné rodinné bez dětí	36 / 3,3	126 / 11,3	82 / 6,6	50 / 3,8	35 / 2,5
- neúplné rodinné s dětmi	50 / 24,6	89 / 35,2	22 / 6,4	-12 / -3,2	-37 / -10,5
- ostatní vícečlenné	19 / 10,6	123 / 62,9	20 / 6,4	29 / 8,5	25 / 6,7
- jednotlivců	151 / 16,1	186 / 17,1	138 / 10,8	113 / 8,0	113 / 7,4
Celkem	176 / 4,5	219 / 5,4	299 / 7,0	104 / 2,3	-10 / 0,2

[dle M. Kučery, D. Bartoňové]

TAB.10 - VELIKOST CENZOVÝCH DOMÁCNOSTÍ V KROMĚŘÍŽI V ROCE 2001
VE SROVNÁNÍCH

Oblast	Počet obyvatel na jednu domácnost		
	bytovou	hospodařící	cenovou
Kroměříž	2,68	2,47	2,44
Okres Kroměříž	2,83	2,58	2,54
Zlínský kraj	2,91	2,61	2,57
ČR	2,67	2,43	2,40

[dle Českého statistického úřadu, <http://www.czso.cz>]

TAB.11 - PŘÍRŮSTEK CENZOVÝCH DOMÁCNOSTÍ [%]

Období	Zlínský kraj	Olomoucký kraj	Střední Morava	Průměr v ČR
1961-1991	37,3	28,5	32,5	26,1
1991-2000	15,6	10,9	13,1	7,9
2001-2010*	8,4	8,8	8,6	5,6

* údaje pro 2010 dle publikace prognózy MMR Bytová výstavba ve Zlínském kraji, 5/2000

Předpokládaný vývoj počtu a složení censových domácností bude mít závažné společenské důsledky. Vzhledem k tomu, že v době sčítání 2001 podle deklarace sčítaných osob připadalo na sto hospodařících domácností jen 101,3 censových (jinak řečeno, pouze necelých 55 tisíc censových domácností nehospodařilo samostatně), lze přijímat následující závěry pro domácnosti obecně.

Výrazně se zvyšující počty osob dožívajících se vysokého věku (v roce 2030 uvažovaných 326 tisíc osob starších 85 let) vyvolají společenský požadavek pro to, aby objektivně zvýšené počty chronicky nemocných (nebo přímo bezmocných) mohly dožít při větší finanční podpoře ze společenských zdrojů v rodinách dětí či vnuků, místo aby tito lidé vytvářeli samostatně bydlící domácnosti jednotlivců s potřebou vysoce nákladné zdravotní a sociální péče.

Úbytky vícečlenných rodinných domácností zhruba od roku 2010 však povedou k tomu, že se bude postupně snižovat prostor pro poskytování rodinné péče (zdravotní a sociální) v rámci rodin potomků, kteří by byli schopni i ochotni ji zabezpečovat. Opatřeními ve sféře sociální péče o starší osoby neschopné samostatného života je nutné včas předcházet opakování

dřívějšího „odkládání“ přestárlých do domovů důchodců zřizováním vhodnějších sociálně zdravotních zařízení.

Růst životních nákladů (na bydlení, za energii, ale i na vlastní chod domácnosti) při nižších příjmech z důchodů povede k zesilování zájmu o „dožívání“ jednotlivců i manželských dvojic v různých penziónech a domech s pečovatelskou službou. To vyvolává nutnost připravit s předstihem jejich potřebné kapacity i personál, a to co nejčastěji přímo v místech dřívějších bydlíšť k udržení sociálních kontaktů jejich obyvatelů.

Nezpochybnitelný budoucí růst nákladů na bydlení bude i při dalším vzestupu úrovně bydlení vyžadovat výstavbu menších bytů, a to zejména v sousedství za socialismu stavěných sídlišť s převažující strukturou dvou a tří-pokojových bytů, které jsou méně vhodné pro bydlení „chudších“ jednotlivců (a to i jako lacinější startovací byty pro začínající mladá manželství).

Společnost s nízkou úrovní reprodukce a následkem toho se zhoršující se věkovou strukturou a rostoucím zastoupením samostatných domácností starších jednotlivců si vytváří méně příznivé podmínky vlastního rozvoje. Stále větší část vytvářených zdrojů bude nutné věnovat na zdravotní a sociální péči o starší osoby, a to bez zřetele k tomu, zda a v jakém rozsahu bude placena z veřejných rozpočtů či ze soukromých prostředků.

Chod stárnoucí společnosti bude nákladnější, bude zvyšovat riziko mezigeneračních rozporů. Ještě závažnější než hrozící růst subjektivních pocitů chudoby starších lidí bude zvyšování rozsahu osamělosti zvláště samostatně žijících jednotlivců ve vysokém věku při omezovaných sociálních kontaktech v situaci snižujících se počtů rodin potomků (respektive potomků vůbec). Prognóza předpokládaného vývoje počtu a složení domácností tak naznačuje potřebu vytvářet různé instituce občanské společnosti, které by dokázaly alespoň zmírnit negativní následky populačního stárnutí při pozitivním prodlužování lidského života.²

5.5 Prognóza populačního vývoje obyvatelstva

Jako podklad pro úvahu o vývoji počtu obyvatel byla použita demografická prognóza zpracovaná Přírodovědecké fakultě Univerzity Karlovy v Praze³ z roku 2010. Vychází z výsledků Sčítání lidu, domů a bytů 2001 postupně doplňovaných o průběžné údaje dalších let. Výsledek byl také porovnán s dalšími dostupnými oficiálními prognózami a prognózou uvedenou v Průzkumech a rozbořech Kroměříže z roku 2000.

Tendence vývoje obyvatelstva v celostátním měřítku

Poslední dvě desetiletí byly nejenom ve znamení bezprecedentních změn režimu demografické reprodukce, ale také značné nestability základního směřování celkového populačního vývoje České republiky. Nejprve byl v roce 1994, poprvé od doby I. světové

² KUČERA, Milan ; BARTOŇOVÁ, Dagmar . Jaká bude struktura domácností v roce 2030?. *Demografie : Demografické informace, analýzy a komentáře* [online]. 8.2.2006, 1, [cit. 2011-11-03]. Dostupný z WWW: <http://www.demografie.info/?cz_detail_clanku&artclID=271>.

³ BURCIN B.; KUČERA T. : *Prognóza populačního vývoje České republiky na období 2008 – 2007*. 2010

války, zaznamenán nižší počet narozených než zemřelých, a to v důsledku výrazného propadu porodnosti. Tento pokles počtu narozených byl navíc tak značný, že ani výrazně zisková migrační složka populačního vývoje nestačila vyrovnat vzniklý deficit přirozené měny a obyvatel České republiky ve výsledku ubylo. V roce 1994 se ještě jednalo o ztrátu v řádu stovek obyvatel. V letech následujících však celkový deficit výrazně vzrostl a po celé období až do roku 2000 se pohyboval v rozmezí zhruba 10–12 tis. osob ročně. Výjimkou byl rok 2001, kdy vzhledem k jednorázově zaznamenané negativní bilanci zahraniční migrace, která vznikla v důsledku několika administrativních zásahů do procesu samotného i jeho statistické evidence, ubylo na našem území za rok celkem více než 25 tis. obyvatel. Posledním rokem populačního úbytku pak byl rok 2002, kdy celková ztráta osáhla přibližně 3 tis. osob.

Bezprostřední příčinou úbytku obyvatel pozorovaného po většinu devadesátých let a v prvních letech nového století byl hluboký propad porodnosti. V roce 1999 se u nás narodilo jen o něco více než 89 tis. dětí, což ve srovnání s rokem 1990 představovalo pokles o 41 tis. živě narozených a necelých 46 % počtu narozených v roce 1974, kdy se narodilo od počátku 50. let vůbec nejvíce dětí, a kdy se zformovala aktuálně nejpočetnější generace v naší populaci. Rozsah poklesu porodnosti byl tak značný, že zcela eliminoval nejen téměř trvale kladný převis přistěhovalých nad vystěhovalými, ale i nemalý pokles počtu zemřelých, který jen mezi lety 1990 a 2000 činil 20 tis. osob, do roku 2006 vzrostl o dalších bezmála 5 tis. osob a reprezentoval tak přibližně o 25 tis. zemřelých méně, než kolik jich bylo evidováno v prvním roce pozorování.

Nízká porodnost a zlepšující se úmrtnostní poměry svým vývojem po roce 1990 výrazně podpořily proces demografického stárnutí – růst průměrného věku obyvatelstva a recentně také vzestup podílu seniorů v populaci.

Bilanční ztráta přirozenou měnou mezi roky 1994 a 2005, tedy za dvanáctileté období, kdy počet zemřelých převyšoval počet narozených, činila bezmála 200 tis. osob a představovala tak asi 1,9 % průměrného počtu obyvatel. Ještě podstatnější však v tomto kontextu byla skutečnost, že k pozorované ztrátě došlo v době, kdy věkem nejintenzivnější plodnosti procházely velmi početné ročníky žen narozených v 70. letech, od nichž se původně očekávalo naopak vytvoření sekundární populační vlny k vlně vzniklé v letech 1971 až 1980. Migrační zisk České republiky v období ztrát přirozenou měnou (1994–2005) podle oficiálních statistik dosáhl celkově 151 tis. osob.

Vývoj obyvatelstva České republiky po roce 2005 znamenal v porovnání s předcházejícím obdobím zásadní bilanční obrat. V roce 2006 se narodilo více obyvatel, než kolik jich zemřelo, a do roku 2008 tento rozdíl vzrostl na bezmála 15 tis. osob. Také migrační zisky výrazně vzrostly a jen za období let 2005 až 2008 dosáhly v úhrnu přibližně 227 tis. osob, což spolu s přirozeným přírůstkem znamenalo celkový nárůst počtu obyvatel o 247 tis. osob.

Obdobně významné jako recentní změny celkového počtu obyvatel a především režimu reprodukce byly v uplynulých letech také změny věkové struktury obyvatelstva. Nejvýraznější změny se dočkala dětská složka populace (0–14 dokončených let věku), jejíž početní velikost se při celkovém vzestupu počtu obyvatel zmenšila z 2,12 mil. dětí ke konci roku 1991 (první bilanční stav obyvatelstva po sčítání) na 1,48 mil. ke konci roku 2008, tedy o více než 30 % výchozí velikosti. Za sedmnáct let tak podíl dětí na celkovém počtu obyvatel klesl z 20,6 na 14,1 %. Počet seniorů představovaných osobami ve věku 65 a více let se ve stejném období zvýšil o 241 tis. (asi o 18 %), když ke konci roku do této kategorie patřilo 1,56 mil. (14,6 %)

obyvatel. Počet seniorů přitom převýšil počet dětí v populaci České republiky historicky nepochybně vůbec poprvé již v průběhu roku 2006 a od té doby velikostní rozdíl obou kategorií obyvatelstva dynamicky narůstá.

Proces demografického stárnutí v jeho dynamice i plynulosti však asi nejlépe znázorňuje růst průměrného věku obyvatel, který mezi lety 1991 a 2008 vzrostl o 4,0 roku, což v relativním vyjádření představuje vzestup o 11 %. Dynamiku stárnutí dokládá také růst počtu osob nad hranicí 60 let, který patrně nejlépe aproximuje počet starobních důchodců v populaci, a to z 1,85 mil. v roce 1991 na 2,26 mil. osob v roce 2008. Přírůstek obyvatelstva ve věku 60 a více let o 418 tis. osob (téměř o 23 %) v porovnání s početním růstem kategorie obyvatel ve věku 65 a více let signalizuje další dynamizaci procesu demografického stárnutí měřeného podílem seniorů v populaci.

S ohledem na nepravidelnosti výchozí pohlavní a věkové struktury obyvatelstva a očekávané parametry budoucího vývoje jednotlivých složek reprodukce tak, jak byly specifikovány v předcházejícím textu, lze očekávat přinejmenším do roku 2020 ještě populační růst České republiky. V dalších letech sice trend prognózovaného vývoje není tak jednoznačný, nicméně aktuální poznatky o demografickém vývoji a o ně se opírající dílčí prognostické představy nasvědčují, že i v dalších letech bude růst celkového počtu obyvatel s největší pravděpodobností pokračovat. Nebude však již tak dynamický a od roku 2055 se může růst změnit v pokles.

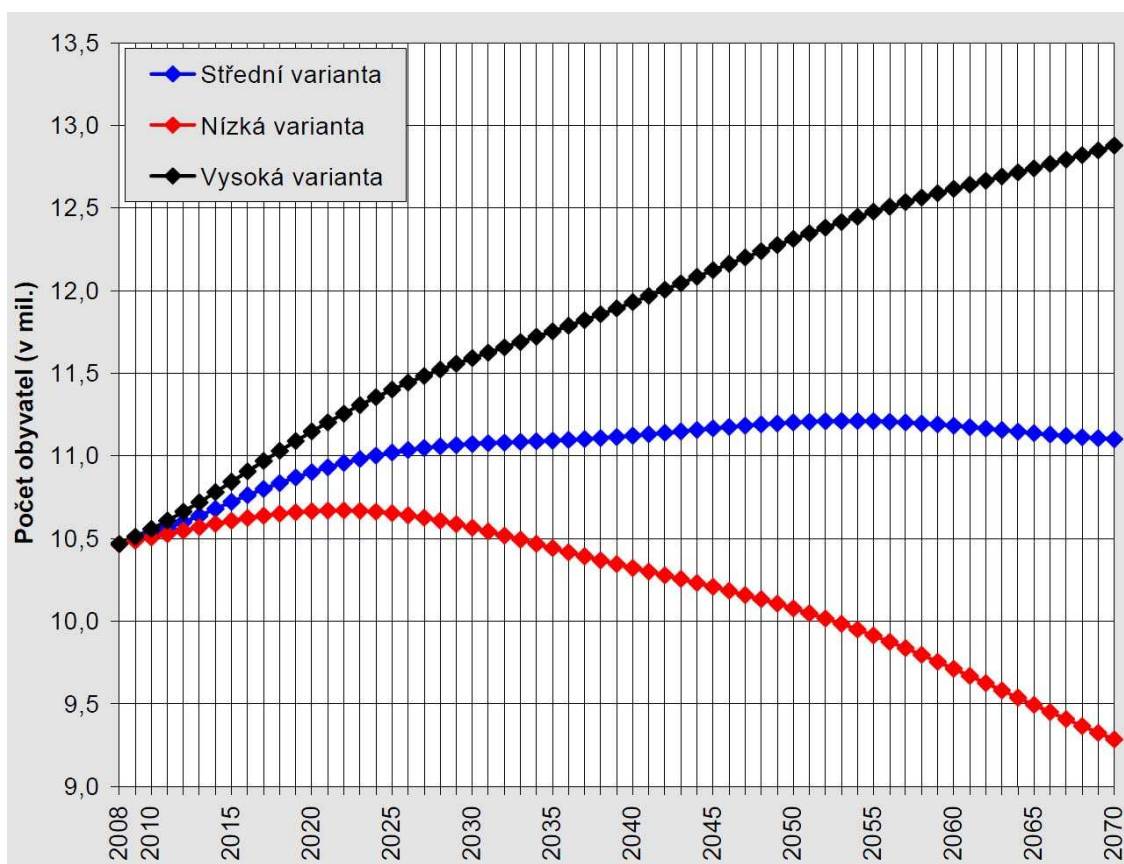
Výslednou, klasickým způsobem získanou deterministickou prognózu vývoje početního stavu a pohlavně věkové struktury obyvatelstva České republiky dle Burcina a Kučery³, tvoří ve výsledku celkem tři varianty: střední, představující v době sestavení prognózy nejpravděpodobnější perspektivu vývoje, a nízká, resp. vysoká varianta, pomyslně ohraničující pole, mimo které by budoucí změny neměly sledovanou populaci vyvést.

TAB.12 - OČEKÁVANÝ VÝVOJ CELKOVÉ ÚROVNĚ PLODNOSTI, ÚMRTNOSTI A MIGRACE V ČR VE TŘECH VARIANTÁCH, 2010–2070

Rok	Plodnost (úhrnná pl.)			Úmrtnost (naděje dožití při narození)						Migrace (migr. saldo)		
				muži			ženy			v tis.		
	nízká	střední	vysoká	nízká	střední	vysoká	nízká	střední	vysoká	nízká	střední	vysoká
2010	1,49	1,51	1,53	73,60	74,31	75,09	79,81	80,45	81,13	16,50	20,50	26,50
2020	1,57	1,68	1,72	75,56	76,75	77,85	81,44	82,49	83,49	20,50	30,00	45,00
2030	1,57	1,70	1,78	77,23	78,87	80,21	82,74	84,16	85,34	20,00	30,00	45,00
2040	1,56	1,71	1,81	78,64	80,62	81,98	83,76	85,53	86,78	20,00	30,00	45,00
2050	1,56	1,73	1,83	79,94	82,23	83,58	84,71	86,84	88,14	20,00	30,00	45,00
2060	1,56	1,74	1,85	80,97	83,58	85,12	85,51	87,91	89,38	20,10	30,00	45,00
2070	1,56	1,75	1,87	81,93	84,85	86,61	86,26	88,92	90,57	20,10	30,00	45,00

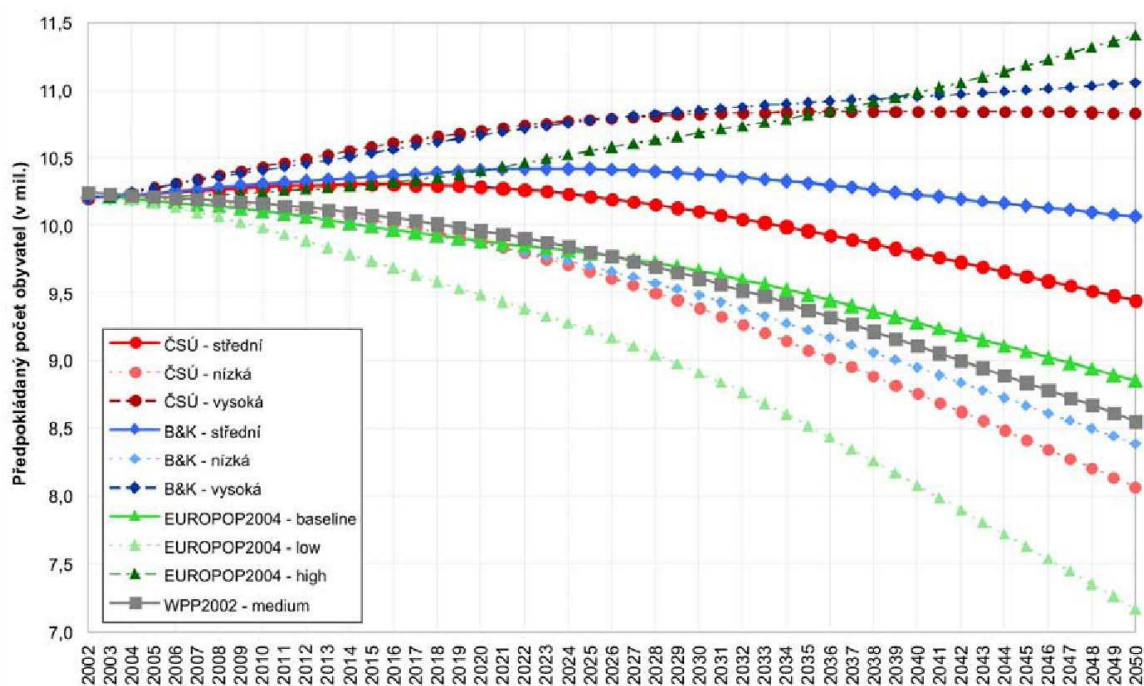
[B. Burcin, T. Kučera]

OBR. 5 - OČEKÁVANÝ VÝVOJ CELKOVÉHO POČTU OBYVATEL V ČR DO ROKU 2070



[B. Burcin, T. Kučera]

OBR. 6 - OČEKÁVANÝ VÝVOJ CELKOVÉHO POČTU OBYVATEL V ČR DO ROKU 2050 DLE VARIANTNÍCH PROGNÓZ



[Luděk Šídlo, Klára Tesárová. 2009]

Populační vývoj České republiky v období do roku 2070 bude mít v souladu s výsledky prezentované prognózy následující základní rysy:³

1. Počet obyvatel s největší pravděpodobností vzroste. Nastolený populační růst by měl pokračovat ještě téměř půlstoletí bez ohledu na skutečnost, že plodnost žen již delší dobu je a zřejmě po celé období prognózy i zůstane poměrně hluboko pod úrovní prosté reprodukce. Nejedná se přitom o důsledek tzv. populačního momentu vedoucího k setrvačnosti růstu někdy i dlouhou dobu po poklesu úhrnné plodnosti pod uvedenou úroveň, ale výhradně o důsledek očekávaného kladného migračního přírůstku. Do deseti let totiž skončí přechodné období růstu obyvatelstva přirozenou měnou, které vyvolal souběh nízké úmrtnosti, realizace transformované a odložené plodnosti a jim odpovídajících dočasně příznivých věkových struktur. V dalším pak již bude záležet výhradně na velikosti migračního přírůstku. Jeho očekávaný objem ve výši 30 tis. osob ročně a následná demografická reprodukce imigrantů v režimu shodném s režimem reprodukce zbytku populace by měly zajistit eliminaci očekávaných ztrát přirozenou měnou téměř do poloviny 50. let 21. století.

2. Populace bude zcela jistě dále progresivně stárnout, v první polovině období prognózy dynamičtěji než ve druhé. Rozhodujícími faktorem tohoto vývoje bude výchozí věková struktura. Významnými faktory však budou i očekávaný pokles porodnosti a prodlužování lidského života. Je zřejmé, že obyvatelstvo České republiky bude stárnout především shora věkové struktury, tzn., že bude přibývat zejména osob ve vyšším věku. V určitých obdobích se k tomu patrně přidá i stárnutí zdola, neboť dojde ke střídání vyšší a nižší úrovně porodnosti. Nicméně však není příliš reálné očekávat výkyvy rozsahem analogické výkyvům pozorovaným v posledních dvou dekáдах. Zdánlivě paradoxně ke stárnutí obyvatelstva nezanedbatelně přispěje také migrace, neboť po počátečním efektu jistého omlazení populačních struktur budou stárnoucí imigranti přispívat k růstu průměrného věku obyvatelstva a později i hodnot dalších charakteristik procesu stárnutí. K eliminaci příspěvku subpopulace imigrantů ke stárnutí je totiž zapotřebí její rozšířené reprodukce, kterou za očekávaných podmínek přirozené měny může zajistit pouze trvale progresivní růst migračního salda. Ten však, jak ukazují studie náhradové migrace, v potřebném měřítku není realistické zajistit.

3. Očekávaná migrace v aktuální pohlavní a věkové struktuře a v předpokládaných objemech zisků do značné míry oslabí vliv nepravidelností vývoje počtů a věkové struktury potenciálních matek na počty narozených dětí, což při stabilizaci úrovně a struktury plodnosti podle věku povede v dalším vývoji k postupné stabilizaci počtů narozených dětí a k redukci vzniku sekundárních nepravidelností věkové struktury.

4. Očekávané migrační zisky ve výši 30 tis. osob ročně, následná demografická reprodukce imigrantů a všeobecně vyšší porodnost, než jaká byla založena do předcházející prognózy, povedou ve střednědobé perspektivě k zachování výchozího ekonomického potenciálu vyjádřeného rozsahem zdrojů pracovních sil. V dlouhodobějším výhledu, přibližně v poslední třetině období prognózy lze reálně očekávat pokles tohoto potenciálu, neboť pravděpodobně dojde ke snížení početního stavu obyvatel v produktivním věku v průměru asi o půl milionu osob, což v relativním vyjádření představuje zhruba 7,5% pokles. V prvních polovině až dvou třetinách období prognózy nebude osob v produktivním věku ubývat, zdroje pracovních sil však demograficky výrazně zestárnou.

5. Věková kategorie seniorů, tedy obyvatelstvo ve věku 65 a více let bude jedinou částí populace, která početně poroste. V období do roku 2035 půjde o vzestup v řádu jednoho milionu osob, v následujících dvaceti třech letech přibude dalších více než 730 tis. seniorů, přičemž do konce prognózy se jejich počet pravděpodobně sníží o necelých 185 tis. osob v důsledku předpokládaného intenzivního vymírání početných kohort narozených v 70. a 80. letech 20. století.

6. Počty seniorů ve vyšších věkových hladinách porostou téměř jistě trvale a intenzivněji než v nižších hladinách. Počty nejstarších občanů se tak několikanásobně zvýší. Vedle všeobecně rostoucí početní velikosti generací, které se těchto hladin posouvají, bude tato situace především důsledkem očekávaného dynamického prodlužování lidského života v důsledku zlepšování úmrtnostních poměrů ve vyšším věku.

7. Přestože očekávané počty narozených dětí projdou postupnou stabilizací, počty dětí a mládeže ve věku přípravy na zaměstnání se v rámci jednotlivých věkových skupin budou i nadále relativně výrazně měnit v závislosti na rozdílech v početní velikosti jednotlivých generací procházejících těmito věkovými skupinami.

Prognóza vývoje počtu obyvatel v Kroměříži

Počet obyvatel a jejich nároky na bydlení se odrážejí v poptávce po nových pozemcích pro obytnou funkci. Populační vývoj v budoucích letech v Kroměříži tedy výrazně determinuje i požadavky na územní růst města a závisí na následujících faktorech:

Přirozená měna obyvatelstva

Vzhledem k věkovému složení se bude jednat o úbytek, který bude vyšší, než je celostátní průměr.

Migrace

Migrační saldo bylo v Kroměříži v posledních desetiletích vyšší než průměr ČR, takže většinou více než vyrovnalo úbytek obyvatelstva, který vznikl přirozenou měnou. Tento trend by měl trvat i nadále, město splňuje nároky na příjemné bydlení, nechybí zde pracovní příležitosti, pestrá nabídka služeb s perspektivou dalšího rozvoje v souvislosti s rostoucím významem turistického ruchu, možnost vzdělávat se i aktivně trávit volný čas, také ekologické životní podmínky jsou uspokojivé. V nedávné době bylo dokončeno napojení Kroměříže na dálniční trasu směrem do Brna a výhledově by se mohlo ještě zlepšit napojení na Zlín a východ republiky, což se ukáže dalším stimulačním faktorem rozvoje města. Velký význam zde pro další vývoj sehraje také územní připravenost pro výstavbu.

Obecnými urbanizačními (dezurbanizačními) tendencemi

Historický vývoj, v posledních stoletích ovlivněný nárůstem průmyslu na úkor zemědělství a poté rozvojem služeb při snižování obyvatel zaměstnaných jak v průmyslové tak v zemědělské výrobě, jednoznačně vedl k růstu měst. Nyní již situace není tak jednoznačná, spolu s rozvojem dopravy se město rozvolňuje, také prudký rozmach telekomunikačních technologií částečně snižuje ekonomickou komparativní výhodu kompaktních měst. Přesto ale trend růstu zejména velkých měst včetně jejich aglomeračních oblastí potrvá, bude ovšem

pozvolnější. Při zachování současných společensko ekonomických preferencí se města ale budou rozšiřovat do krajiny, počet obyvatel v centrech dále klesne na úkor okrajových a příměstských částí. Ekonomické chování člověka tady bude velmi ovlivněno celostátní i místní politikou - cenou individuální a kvalitou městské hromadné dopravy, zdaněním zastavěných a zastavitelných ploch, výší odvodu finanční částky za zábor zemědělského půdního fondu, schopností a ochotou realizovat předkupní právo obce na potenciální rozvojové plochy, požadavky ochrany přírody apod. Vzhledem k tomu, že Kroměříž je přirozeným centrem regionu, zachová si i nadále jistý aglomerační potenciál a tím i předpoklad růstu v širších sídelních hranicích zahrnující i příměstské obce.

Z výše uvedeného vyplývá, že by při zajištění místních podmínek pro rozvoj by měla Kroměříž i nadále schopnost mírného nárůstu počtu obyvatel, a to minimálně na úrovni celostátního průměru, tj. v nejbližších letech o cca 0,3 až 0,4 % (střední varianta), o cca 0,4 až 0,5 % (maximální varianta), o cca 0,1 až 0,2 % (minimální varianta). Přičemž variantu 2 - střední - lze pokládat za nejpravděpodobnější. Je to pokračování trendu z let 1990 až 2010, kdy narostl počet obyvatel cca o necelých 300 osob. Vzhledem k velikosti Kroměříže je zřejmé, že vývoj může mít na obě strany větší dílčí výkyvy než výchozí celorepubliková křivka.

TAB.13 - OČEKÁVANÝ VÝVOJ POČTU OBYVATEL V KROMĚŘÍŽI DO ROKU 2035

	2010	2015	2020	2025	2030	2035
Varianta 1	29 100	29 250	29 400	29 500	29 600	29 650
Varianta 2	29 100	29 200	29 300	29 350	29 400	29 450
Varianta 3	29 100	29 150	29 200	29 200	29 150	29 100

Pozn.: prognóza vychází z očekávaného vývoje populace v ČR dle Burcina a Kučery (viz předchozí kapitola)

Změny v počtu obyvatelstva nebudou na území celého Kroměříže zřejmě rovnoměrné. V centrální části bude nadále pokračovat jeho úbytek - část bytů v historickém jádru bude nahrazována komerčními funkcemi, rodinné bydlení na sídlištích ze socialistického období se bude stále více transformovat v bydlení sociálně slabších a jednočlenných domácností, také se rozšíří počet bytů pronajímaných pro přechodné bydlení a zřejmě vzniknou nové domy pro seniory. Dobře dopravně napojená rozvojová území, nepřilíživě vzdálená od centra Kroměříže, v nichž bude možné vytvořit technické podmínky pro rozvoj území, zaznamenají bezesporu nárůst obyvatelstva migrací, v nejbližších letech tu i nadále bude trvat poptávka po bydlení v rodinných domech. Nejvyšší absolutní přírůstek předpokládáme v pásu navazujícím na současně zastavěné plochy jižně od centra města, tj. např. Zaoskolí a Zachar a v místních částech Kotojedy a Vážany (případně také za hranicemi Kroměříže v Ratajích, Selešovicích, Lutopecnách). Nová dálnice a příprava souvisejících rozvojových ploch podnítlí území rozvoj a nárůst obyvatelstva v Postoupkách a Hradisku, relativní nárůst (ale v absolutních hodnotách celého města nevýrazný) by potenciálně při zachování současných trendů mohly vykazat také Drahlav, Těšnovice, Bílany a případně Miňůvky, stagnaci až pokles lze očekávat ve Zlámance.

5.6 Bytová výstavba

Kroměříž je vybavena byty, které pocházejí z různých období a jsou rozmanité kvalitativní a velikostní skladby. Nejstarší, z období do roku 1919, tvoří cca 16 % z celkového bytového fondu. Nejvíce jich je v historickém jádru, kde představují cca 60% bytů, jsou průměrné velikosti cca 47 m² obytné plochy na byt, jejich stavební stav se v posledních letech postupně zlepšuje a lze jej ve většině případů označit jako poměrně dobrý. Tyto domy jsou většinou vícepodlažní měšťanského charakteru (vlastní centrum), nebo přízemní (oblast Oskolu), mnohdy památkově chráněné, vysoké architektonické hodnoty, napojené na vodovod a kanalizaci, cca v 60% mají také ústřední nebo etážové vytápění. Původní zachovalý historický domovní fond vysoké historické i estetické hodnoty je také v jádrech příměstských vesnic, jeho zchátralost a nedostatečné technické vybavení je zde výzvou k nápravě pro následující nejbližší léta.

Nejvíce bytových domů (cca 480 s 5500 byty) bylo postaveno po druhé světové válce a to zejména v letech 1960 až 1980 v obytných souborech Slovan, Oskol a Zachar většinou v panelové technologii. Byty jsou ještě v relativně dobrém technickém stavu, první kvalitativní kategorie, urbanisticky přijatelné se jeví sídliště Slovan. Postupně se hromadící zanedbaná údržba domů v tzv. „panelákových sídlištích“ a taktéž související bezprizorný anonymní parter, včetně neuspokojivého řešení parkování a garážování (garážové „slamy“), si žádají systematickou péči a humanizaci. Neuspořádané se jeví také obytné prostředí v místech, kde nová zástavba neorganicky prorostla do starší urbanistické struktury (Oskol, Štěchovice).

Nejvíce rodinných domků je z období meziválečného (cca 1000). Nejrozsáhlejším novodobým uceleným souborem někdejší tzv. IBV je Barbořina (cca 500 RD) většinou ze 70. let v příznivém prostředí západní části města. Nevhodné se naopak jeví těsné sousedství výrobních a obytných ploch (např. v oblasti Zámoraví), za nepatřičné lze také označit bydlení ve vesnických částech poblíž velkofarek zemědělské živočišné výroby nebo podél řeky Moravy či jejích přítoků v inundačním území.

Vývoj bytové výstavby vždy v historii kopíroval křivku nárůstu počtu cenзовých domácností, respektive ji mírně předbíhal, neboť počet domácností v jednom bytě se stále snižoval (dnes reprezentují byty s více domácnostmi méně než 10% případů). Pouze začátkem devadesátých let stavění bytů v Kroměříži, tak jako ostatně v celé České republice, stagnovalo, ale postupně se rozběhla výstavba rodinných domů a od roku 1995 i výstavba bytová, zejména s byty malometrážními. Celkový plošný standard bytů i nadále postupně narůstá vlivem dnes převažující výstavby v samostatných rodinných domech. Přibližně 5% nárůst nových bytů v letech 1991 až 2001 výrazně překračuje republikový průměr.

Na aktuální podklady z posledního desetiletí si budeme ovšem muset počkat, výsledky nedávného sčítání lidu, domů a bytů ještě nejsou zveřejněny.

TAB.14 - DOMOVNÍ A BYTOVÝ FOND V LETECH 1991-2001

	rok 1991			rok 2001 ⁴					
	obydlené byty	obydlené byty v RD	obydlené domy	domy			byty		
				celkem	trvale obydlené	neobydlené (sloužící rekreaci)	celkem	trvale obydlené	z toho v RD
Bílany	84	80	83	93	87	1	107	100	98
Drahlov	36	35	36	48	41	2	50	43	43
Hradisko	60	60	60	83	73	3	87	77	77
Kotojedy	36	36	34	52	45	1	56	49	48
Miňůvky	75	71	69	85	67	5	94	73	71
Postoupy	106	96	99	117	109	1	131	123	114
Řešnovice	131	118	113	137	119	12	156	137	124
Trávník	118	111	104	131	112	3	148	127	121
Vážany	289	265	242	289	269	1	354	332	305
Zlámanka	60	56	57	72	59	8	75	62	58
Kroměříž	9261	2706	3126	3532	3268	13	10705	9780	2917
Kroměříž celkem	10361	3729	4114	4639	4249	50	11963	10903	3976

V nejbližších cca deseti letech, kdy budou v ekonomice ještě působit a své sny o bydlení realizovat početné ročníky obyvatel narozených v letech 70., lze předpokládat trvající poptávku po výstavbě rodinného bydlení. Současně ale budou zřejmě trvale a dlouhodobě sílit požadavky po seniorském bydlení - po menších, ale dobře vybavených bytech v bytových domech s výtahy a případně i s dalším souvisejícím vybavením a službami a také domovy důchodů (poválečné ročníky obyvatelstva byly také početné), to vše by mělo být v klidném, ale relativně dobře dostupném prostředí. Podobně bude vzhledem na zvyšující se počet mladých samostatně žijících osob růst poptávka po malých bytech i v rušnějších částech centra města. Je otázka, do jaké míry se tyto požadavky uspokojí uvolňujícími se byty v rozsáhlých panelových souborech, které budou opouštět ti, co si polepší přestěhováním se do rodinného domu na okraji města. To vše výrazně závisí na celkovém ekonomickém vývoji, na evropských migračních tendencích a na ochotě využít různé politické, ekonomické a územně plánovací nástroje, které ovlivňují bytovou výstavbu a míru uplatnění extenzivních faktorů rozvoje města.

⁴ Český statistický úřad a Ministerstvo vnitra České republiky. *Statistický lexikon obcí České republiky 2008 : Podle správního rozdělení k 1. 1. 2008* [online]. 1. [s.l.] : [s.n.], 2008 [cit. 2011-11-18]. Seznam obcí, částí obcí a základních sídelních jednotek podle krajů a okresů, s. . Dostupné z WWW: <<http://www.czso.cz/csu/2008edicniplan.nsf/publ/4116-08-2008>>. ISBN 978-80-250-1719-7.

6. KULTURA, URBANISTICKÉ A ARCHITEKTONICKÉ HODNOTY

Úrodná moravská niva od pradávna nabízela optimální podmínky pro život člověka. Na mnohých místech kroměřížského regionu se našly a stále se nacházejí pozůstatky pro historickém osídlení, proto vstup do dalších rozvojových území souvisí s archeologickým průzkumem.

Také současný stavební fond zejména v centrální části svědčí o kulturní a stavební vyspělosti předchozích investorů a stavebníků. Kroměříž je **městskou památkovou rezervací**, kromě historického centra do ní spadá Květná zahrada. Česká republika se v roce 1991 (respektive po oddělení r. 1993) přistoupila k Úmluvě generální konference UNESCO v Paříži z r. 1972 o ochraně světového kulturního a přírodního dědictví. Na základě návrhu České strany zařadil mezinárodní výbor do Seznamu světového dědictví dosud devět památek, mezi nimi 2. 12. 1998 pod identifikačním C 860 „**zahrady se zámkem**“ a přiznal jim kritéria „ii“⁵ a „iv“⁶. Z hodnocení: „Jedinečnost zahrad a zámku biskupské rezidence v Kroměříži je výjimečným příkladem dochované historické i slohové architektury a zahradních a krajinných úprav v mimořádné slohové kvalitě a čistotě. Květná zahrada (libosad) představuje unikátní typ barokní zahrady 17. století, jaký se v obdobném rozsahu a autenticitě v Evropě nedochoval, Spolu se stavbami a krajinnými hodnotami Podzámecké zahrady a biskupskou rezidencí se řadí k vrcholným dílům v oboru světové krajinářské architektury.“

K urbanistickým souborům a stavebním objektům, které vyžadují citlivý přístup a zachování původního vzhledu patří také některé novější domy a komplexy. Mezi nejceněnější lze zařadit secesní **psychiatrickou léčebnu**, která byla vybudována v letech 1905 až 1909 podle projektu Huberta Gessnera (žáka představitele vídeňské modernistické architektury Otty Wagnera).

Úchvatný pohled na malebné **kroměřížské panoráma** se naskýtá při hlavním příjezdu od Vyškova a Brna, dnes po sjezdu z nové dálnice, z vrchu Barbořina. Již po staletí bývá Kroměříž popisována jako jedno z nejhezčích moravských měst, nejkrásnější na Hané (Hanácké Athény) a město vzdělání a škol⁷. Původně se rozkládala jen na pravém břehu řeky Moravy, větší stavební aktivitou a administrativním připojením okolních vesnic se v 19. století rozšířila i na druhý břeh. Poměrně kompaktní zástavba vyplývá ze skutečnosti, že historické město bylo stěsnáno do poměrně malého prostoru vymezeného hradbami, na něž těsně navazovaly samostatné vesnické osady Štěchovice, Oskol, Bělidla a Novosady.

V půdorysu východní části historického jádra je dodnes zcela čitelná někdejší slovanská ves s rozšířeným tržištěm v prostoru dnešního Riegrova náměstí. Ve 13. století byla obec povýšena na město, založeno čtvercové náměstí s pravidelnou sítí ulic a zbudovány hradby. Tento opevněný sídelní celek do sebe pojal kromě staré trhové vsi také v severozápadní části někdejší ranně gotický hrad v severní části (nyní zde stojí zámek) a špitál s tehdy ještě

⁵ Musí vykazovat významnou vzájemnou výměnu lidských hodnot během určitého časového období nebo v určité světové kulturní lokalitě, a to v oblasti rozvoje architektury nebo techniky, monumentálního umění, urbanistiky nebo vytváření krajiny.

⁶ Musí být vynikajícím příkladem tradičního lidského osídlování nebo využívání půdy, typického pro určitou kulturu či kultury, a to zvláště v případě, kdy by tyto prvky mohly být narušeny v důsledku vzniku nevratných změn.

⁷ PEŘINA, F.: *Vlastivěda moravská*, 1911

kostelíkem sv. Jana Křtitele v jihozápadním cípu historického města. Hlavní ulice směřovaly ke dvěma branám, k Horní, která zakončovala dnešní Kovářskou ulici a Dolní (Vodní či Moravské) směřující k mostu směrem na Hulín. Jediná dochovaná historická brána zvaná Mlýnská, vedoucí od zámku k někdejšími hospodářským budovám za hradbami, měla pro město podružný význam.

V urbanistickém uspořádání Kroměříže jsou také dosud patrna některá někdejší předměstí, zejména Sladovny, a pak také Příkopy, které ale vznikly až po zbourání hradeb a vytýčení nové stavební čáry kolem 1870. Kompaktní prsten městské zástavby jižně od historického jádra Kroměříže lze položit do první poloviny 20. století. Ve stavební osnově zástavby za Vodní branou lze hledat bývalý židovský hřbitov (Komenského náměstí) ústící k synagoze (dnes je na jejím místě dům kultury). Charakter původního Kovářského předměstí a zástavby na půdorysu Novosad byl výrazně změněn asanacemi v nedávných letech pro dopravní okruh (náměstí Míru). Ve Štěchovicích lze už jen tušit dřívější náves dle jediné zachované zvonice. Osada Bělidla byla změněna regulací řeky Moravy začátkem 20. století a následnou výstavbou výrobní funkce v návaznosti na železniční stanici, jejíž odbočka byla do Kroměříže zřízena byť se zpožděním z Hulína. Osada Oskol se rozkládala podél dnešní stejnojmenné ulice, v posledních letech byla tato oblast bez jasného konceptu výrazně přestavována.

Po druhé světové válce vznikly další nové městské části, představující druhý prstenec jižně od historického středu města, zejména poměrně zdařilý obytný soubor Slovan, méně pozitivně vnímané panelové sídliště Oskol a nejmladší Zachar s největší hustotou obyvatel a všemi negativními rysy panelové výstavby. Rozsáhlé plochy zaujímají také soubory rodinných domů v oblasti Dolních Zahrad, Barbořiny a z konce 90. let Za Květnou zahradou a Pekelce (zahájena výstavba). Novými předměstími dnešní Kroměříže se stává neuspořádaná zástavba silně průmyslového charakteru směrem na Vážany, Kotojedy a Hulín. Na okraji současně zastavěného města a podél komunikačních radiál lze předpokládat poptávku po nových rozvojových plochách i v budoucnosti (podrobněji nabídka potenciálních rozvojových ploch viz výkres).

Po obvodě vnitřního katastru lze také zaznamenat území rekreačního charakteru. Rozsáhlou a cennou lokalitou jsou lužní lesy podél Moravy a Moštěnky na severním okraji, jedná se zejména o Horní Zahrady (přilehlý Horní a Mlýnský les leží již mimo řešené území). Jsou využívány zejména pro víkendovou rekreaci v chatových a zahrádkářských koloniích, či sezónnímu bydlení v rekreačních domcích. Obdobná funkce je v trati menší rozlohy „Přední trávník“ za Podzámeckou zahradou nebo v Zahradách na ostrově v severovýchodní části, na hranicích s miňuševským katastrem. V posledně uvedené stojí za zmínku soubor hezkých budov ze začátku století: vodní elektrárna (jedno z prvních použití Kaplanové turbíny), rekreační vila (dnes dům pro zaměstnance elektrárny a povodí Moravy), rekreační hostinec Růženy Zahradníkové (devastovaný, nevyužívaný). Z hlediska rekreačního významu případně i jiné související rozvojové kapacity na jihozápadním okraji města (za železnicí) lze připomenout štěrkoviště (tzv. Bagrák), osadu Hráza (dnes bohužel průmyslové využití), Za Oskolí (devastovaný a jen částečně využívaný areál zemědělského družstva), sportovní letiště situované v oblasti Bařického rybníku a Altýře -soubor rekreačních chalup a domků podél Kotojedky (na některých mapách toto rameno značeno jako Mlýnský potok). K okrajovým, ale rozvojeschopným oblastem patří také plochy na konci ulice Havlíčkovy.

Charakteristickým a výrazně pozitivním rysem Kroměříže jsou specifické urbanistické soubory. Jedná se nejen o historické jádro, památkovou rezervaci se zástavbou Velkého a Riegorva náměstí, Vodní, Janské a Pilařovy ulice, neopominutelné komplexy zámku, arcibiskupského gymnázia a konzervatoře, sousedící romantickou zástavbu oblasti kolem

Chobotu, ale také Podzámecká zahrada, rozlehlý parkový areál anglického střížení, s navazujícím Maxovým dvorem, klasicistní francouzský park Květná zahrada, hřbitov, osobitý secesní soubor budov psychiatrické léčebny, komplex bývalé octárny a nebo třeba také budovy nové obchodní akademie či ještě rozestavěný ústav sociální péče, či naopak utajené a dnes již devastované někdejší sympatické říční lázně Haná a další architektonicky již méně pozoruhodné - areál nemocnice a polikliniky dvoje kasárna, rozsáhlé průmyslové komplexy po obou stranách ulice Kaplanovy a další.

Výrazným fenoménem obrazu každého města je řeka, pokud daným městem protéká. Kroměříž má toto štěstí, ale dosud tohoto potenciálu dostatečně nevyužívá. Akceptovatelné se jeví zelené Erbenovo nábřeží ale nefunkční je nábřeží protější - neopodstatněné přerušení Švabinského nábřeží, nesourodá nová zástavba podél Zborovské.

Nepříznivě působí a zřejmě dlouhodobě poškodí obraz města kromě zmíněných socialistických sídlišť, často lemovaných prostorově nepřijatelnými shluky řadových garáží, také nekoncepční realizace místy až kýčovitých rodinných domů v oblasti Pekelců. Dosud nezaceleny jsou také jizvy po již zmíněné okružní dopravní trase - zejména Mírové náměstí, nároží ulic Vejvanovského a Tovačovského, nedořešené vyústění ulice Třebízského. Nedůstojné je pěší propojení centra podél domu kultury do Oskolu, neuspořádaná je také např. zástavba v oblasti Zámoraví, Hrubého rybníku a Altýřů (kolem křížení Kotojedské a železniční trati).

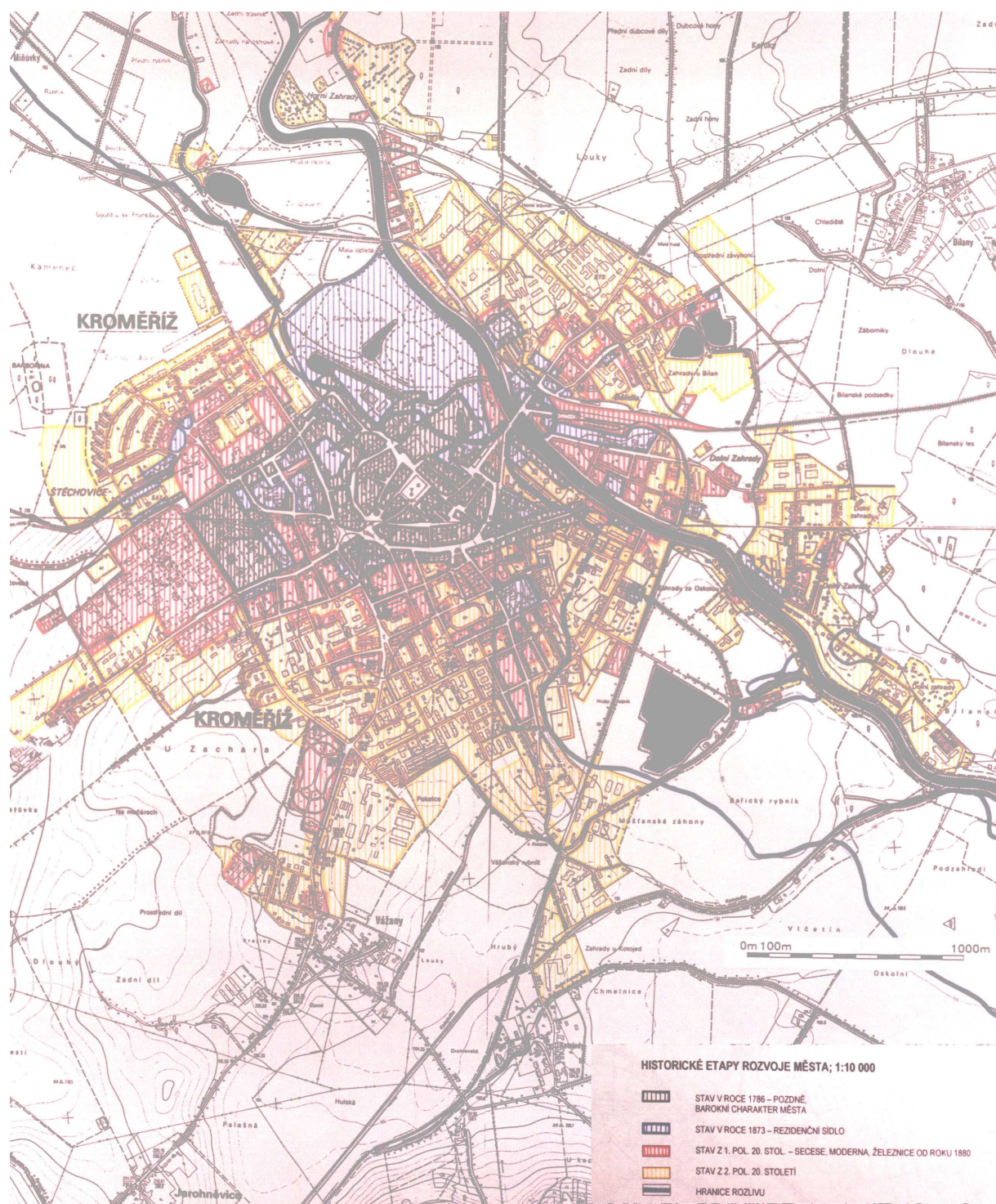
Pozitivní změny v posledních deseti letech naopak prodělává historické jádro, kde rekonstrukce, opravy a dostavby jsou vedeny relativně citlivě a v jednotném duchu, celkový dojem z Kroměříže se tak pro návštěvníka města zlepšuje. Je až s podivem, že zejména ve večerních hodinách zeje překrásné centrum prázdnotou, turistický ruch je zde nesrovnatelně menší než v jiných, co do urbanisticko architektonického obrazu obdobných evropských městech.

Další harmonický vývoj Kroměříže je ovšem také podmíněn zachováním, resp. vytvořením rozvojových předpokladů v jeho urbanistické struktuře. Z tohoto pohledu je žádoucí možnost logicky navázat s novou zástavbou po obvodě města. Bohužel některé nahodile umístěné stavební investice minulých let východiskovou situaci značně omezily. Uspořádání sídliště Zachar nebo zástavba jižně od ulice Obvodové se tváří, jako by město zde již nikdy nemělo pokračovat. Podobně se těžko bude hledat nová stopa pro další městskou dopravní trasu v jižní či v případě potřeby i severní části sídla.

Mezi významné urbanistické soubory patří bezesporu **jádra původních hanáckých vesnic** - Hradisko, Postoupky, Miňůvky, Bílany, Vážany, Kotojedy, Těšnovice, Trávník, Drahlov, Zlámaka - dnes až na téměř integrované Vážany a Kotojedy volně přičleněných ke Kroměříži, a to jak urbanistickým uspořádáním návsi, tak i dosud často původní architekturou. Nejsou sice památkově chráněná, ale každé z nich má svou specifickou, svébytnou atmosféru, kterou by bylo žádoucí rozvíjet, žel nová výstavba v mnoha případech je nekulturní, kýčovitě kosmopolitní. (podrobněji viz průzkumy a rozborů 2000⁸, str. 70-81).

Z bohaté historie města vyvěrá kulturní potenciál, který bude bezesporu v následujícím období stále významnějším důvodem pro rozvoj turistiky a tím i předpokladem rozvoje ekonomického (podrobněji viz průzkumech a rozborech 2000⁸, str. 39-46.)

⁸ GŘEGORČÍK, Jiří; KOPÁČIK, Gabriel. Průzkumy a rozborů : územní plán města Kroměříže. [s.l.] : [s.n.], 2000. 176 s.

OBR. 7 - HISTORICÉ ETAPY ROZVOJE JÁDROVÉHO MĚSTA⁹⁹ WITTMANN, Maxmilián; foto archiv Ateliéru KO&SA

7. DOPRAVA

7.1 Celková dopravní situace

Doprava, stávající podmínky, tendence, dopravní politika jsou vždy výrazným faktorem ovlivňujícím růst, prosperitu, životní podmínky všech měst. Doprava je nezbytnou podmínkou fungování každého sídelního organismu, ale i jeho produktem. Doprava nejen spojuje a slouží, ale také rozděluje a svými dopady ohrožuje životní prostředí. Doprava je citlivým politickým tématem, na jedné straně stojí požadavek jednoho subjektu po kvalitní dopravní obsluze a na druhé obavy jiného z ohrožení. Kvalitní a levná hromadná doprava a vysoké daňové zatížení individuální automobilové dopravy stimulují vnitřní restrukturalizaci města a jeho kompaktnost, ale zároveň působí proti svobodě jedince i celkovému ekonomickému rozvoji. Levná individuální doprava naopak podněcuje ekonomický růst, ale i plošnou extenzivní expanzi sídla do krajiny s negativními dopady na zábor zemědělské půdy a přírodu.

Z tohoto pohledu je nejvýznamnější složkou dopravy nejen v Kroměříži samozřejmě doprava automobilová, tak jako i u jiných obdobných měst zasahuje do života města dálnice a silniční síť s tranzitní dopravou. Kromě toho je v Kroměříži zastoupena i doprava železniční a potenciálně v omezeném rozsahu také doprava říční. Letecká doprava je reprezentována pouze neveřejným sportovním letištěm.

Nejvíce sledovanou a diskutovanou problematiku místní automobilové dopravy lze v Kroměříži rozdělit do dvou oblastí: v zásadě fungující základní radiální (paprskovitý, do středu směřující) komunikační systém doplněný sítí místních komunikací a neúplný okružní systém s přetíženým úsekem kolem jižního okraje historického jádra.

Radiály směřující do Kroměříže se jeví relativně dostatečně kapacitně dimenzované. V zásadě umožňují rozvádět ve směru z okraje města do centra a naopak nejen místní tranzit ale i cílovou silniční dopravu směřující do Kroměříže z okolních vesnic. Lokální problémy vyplývají ze situování větších obchodních zařízení či jiných výraznějších potenciálních zdrojů cílové dopravy (Kaufland, Billa, Tesco, výhledově též výstaviště Floria) nebo chybějících propojení převážně pravidelného rastru místní obslužné sítě (např. v severní části Kroměříže, podél Rybalkových kasáren, podél psychiatrické léčebny). Komplikované a nevhodné je řešení křížení ul. Kotojedské (II/367) se železnicí v oblasti Altýřů.

Radiální systém je v současnosti nedostatečně tangenciálně propojen, přináší problém silné dostředné dopravy do centra, vyvolává tlak na jedinou tangentu východ - západ v podobě již zmiňovaného segmentu okruhu Kojetínská - 1. máje - Tovačovského - Hulínská. Právě tato komunikace na sebe vztahuje nejen hlavní směr východ - západ, ale vzhledem k radiálnímu systému i ostatní místní dopravní vazby. Problém této komunikace je trojí:

1. Dopravně-inženýrský - kapacitní, kdy velká intenzita dopravy s sebou přináší zahlcení křižovatek a kongesce na jednotlivých úsecích. Velký problém nastává na ul. 1. máje - Tovačovského - Hulínská v úseku od náměstí Míru přes řeku Moravu po ul. J. Silného. Tento úsek v sobě zahrnuje nejen již zmíněny dopravní pohyb, ale rovněž i veškeré

dopravní propojení v Kroměříži obou břehů řeky Moravy. Jediné městské propojení je zcela nedostatečné a při krizových situacích či uzavření je situace neřešitelná. Daným úsekem je nutno v radiálním systému převádět veškerou dopravu bez náhrady. Vysoké intenzity s sebou přináší i další negativa plynoucí ze silniční dopravy jako je hluk, exhalace, vibrace a zhoršení bezpečnosti silničního provozu.

2. Dopravně-urbanistický, kdy situování průtahové a ve městě jediné kapacitní komunikace do městského centra s sebou přináší (mimo pozitivum výborné obslužnosti centra a zóny MPR) především negativa ve fyzickém oddělení historického jádra od jižní městské struktury. Tato komunikace, jediná spojnice obou břehů řeky, tvoří obtížně překročitelnou bariéru v území. Tuto bariéru lze chápat jak z hlediska omezení pohybu peších v území, ale především v psychickém chápání městského centra před a za komunikací. Bohužel bez nápravy - realizace dalšího městského propojení - nelze očekávat změnu situace. Komunikační systém radiál a centrální tangenty jiný způsob chování dopravy neumožňuje. Bariéra v území tedy v takovém dopravním systému zůstane zachována. Respektive částečná náprava je podmíněna vybudováním dalšího silničního mostu přes Moravu a navazujícího městského okruhu v jižní urbanizované části města.
3. Dopravně-bezpečnostní s častým pohybem peších (velké množství školní mládeže) přes komunikaci. Vysoké intenzity vozidel působí nebezpečné situace. Jak již bylo uvedeno, bez vybudování druhého městského okruhu nelze uvažovat s dalším zklidňováním - humanizací této ulice (opatření provedená cca před 10 lety v organizaci jízdních pruhů vedla k částečnému snížení dopravy, viz tab. intenzit dopravy - ul. Tovačovského).

Problémem realizace dalšího městského okruhu je nejen potřeba překonání řeky, ale také železnice a schopnost zapojit se do některého z existujících fragmentů tangenciálních vazeb pokud možno co nejbližší centru města. Z tohoto pohledu se nabízí a dlouhodobě bylo prověřováno a sledováno několik variant:

1. Lutopecká - Albertova - Moravská - Obvodová - Rostislavova - Chelčického - Čelakovského. Tento okruh je v Kroměříži historicky založený, je v optimální poloze a byl zakotven ve všech straších územních plánech. A byl by funkční, kdyby se při jeho realizaci vystavěl i most přes Moravu. Dnes je problém této polohy vnímán zejména jako ohrožení existujících rodinných domů v úseku ulice Rostislavova a v ekonomických nákladech (relativně nejdelší most přes železnici v křížení dvou železničních tratí). Kromě toho v severozápadní části nelze v úzkém pásu mezi mimořádně cennými areály Květné zahrady a psychiatrické léčebny realizovat dostatečně kapacitní propojení ulic Havlíčkova a Lutopecká, reálnější se jeví toto propojení v poloze Terezova.
2. Variantou polohy automobilového mostu přes Moravu mezi ul. Obvodovou a Chelčického je:
 - zrušení nevytížené železnice na Zborovice a nahrazení železničního mostu silničním, optimální ale nákladné přímé napojení do ulice Chelčického se pak nejeví už nezbytné, situaci by řešilo i převedení dopravy přes ul. Skopalíkovu do ul. Jožky Silného;
 - nebo založení nové paralelní místní komunikace podél „zborovické“ železnice z východu, v ochranném pásmu železnice v podstatě nejsou žádné fyzické překážky;
 - nebo nová komunikace přes rozvojovou plochu v oblasti Zaoskolí - mezi ulicí Na Hrázi, pak po Wolfově splávku na ul. Skopalíkovu;
 - nebo (tak jak je to v současném územním plánu) po ul. na Hrázi přímo směrem na ul. J. Silného mezi zástavbou okraje Dolních zahrad a Bílanským lesem.

3. V územních plánech Kroměříže je několik desetiletí relativně stabilizovaná i trasa vnějšího městského kruhu, která by převedla nevelký regionální tranzit mezi radiálami (většinou silnicemi II. třídy), souvisí ale zejména s dalším územním rozvojem Kroměříže (pro snížení dopravy kolem historického jádra by měla jen malý vliv): Lutopecká - K Terezovu - Karla Čapka - za Zacharem - Lesní - pak novým rozvojovým územím Vážan na ul. Kotojedskou - po ul. Altýře mezi Bagrágem a letištěm - Na Hrázi - Jožky Silného. V případě umístění obchvatu Kroměříže silnicí II/432 jižně kolem letiště se nabízí v jihovýchodním úseku i tato více vnější varianta.

7.2 Základní komunikační síť

Dálnice

Důležitou změnou, která se nedávno odehrála v severním sektoru města, je výstavba dálnice D1 Praha - Brno - Ostrava. Nyní je již zrealizován úsek směrem od Vyškova až k Hulínu. Kroměříž je na něj napojena MKÚ Kroměříž západ na rozhraní katastru Miňůvek a Kroměříže a MKÚ Kroměříž východ na jihu skaštického katastru těsně severně od Kroměříže. Dálnice není zatím zcela využita, v r. 2010 po ní kolem Kroměříže jezdilo jen cca 9000 vozidel/24 h [sčítání 2010, ŘSD ČR]. Po jejím propojení až na Ostravu a Zlín může ještě více podnítit stavební ruch na plochách přístupných z dálničních sjezdů i celkový rozvoj města.

Dálnice odvedla z průtahu jižní částí centra Kroměříže tranzitní dopravu jedoucích po silnici I/47 v trase Hulín (Zlín) - Vyškov (Brno). Od 90. let, kdy se začal v Kroměříži realizovat částečný severní obchvat od Miňůvek na ul. Kaplanovu a následně pak v jeho poloze i dálnice, několika násobně stoupla motorizace, ale nedošlo k výrazným změnám v počtu projíždějících vozidel (viz tab.).

Vzhledem k tomu, že Kroměříž má dva dálniční sjezdy, může dálnice hrát i dílčí úlohu v místním dopravním systému jako severní segment vnějšího okruhu a zajistit tak spojení mezi západními a východními okrajovými částmi města mimo přetížený průjezd kolem historického jádra. Jinak pro realizaci městské tangenty v trase ul. Kojetínská - Za zámeckou Zahradou - Chropyňská - Na Sádkách - Kaplanova nejsou na území severního okraje města podmínky, chybějící úsek ulice sice není velký a kromě nákladného přemostění přes Moravu a železnici mu v podstatě nebrání žádná fyzická omezení, ale prochází chráněným územím podzemích zdrojů vod.

Silnice a významné místní komunikace

Dle jednotlivých tříd spadajících do celostátní silniční a dálniční sítě [dle ŘSD ČR]:

Sil. I/47 Vyškov - Kroměříž - Hulín (sil. I/55)
s trasou Postoupky - MUK Kroměříž západ - MUK Kroměříž východ - Hulínská

Sil. II/367 Prostějov - Kroměříž - Tlumačov
s trasou Kojetín - Postoupky - Kojetínská - 1. máje - Kotojedská - Kotojedy

Sil. II/432 Holešov - Kroměříž - Kyjov - Hodonín
s trasou Hulín - MUK Kroměříž východ - MUK Kroměříž západ - Kojetínská - Osvoboditelů - Šelešovice

Sil. II/435 Kroměříž - Plešovec - Chropyně
s trasou Kaplanova

Sil. III/36731 Kroměříž - Věžky - Morkovice
s trasou Na Lindovce - Lutopecká - Lutopecny

Sil. III/36733 Kroměříž - průjezd
s trasou 1. Máje - Tovačovského - Hulínská

Sil. III/36734 Kotojedy - Vážany
s trasou Kotojedy - Lesní - Vážany

Sil. III/36735 Kotojedy - Velké Těšany - Sulimov
s trasou Kotojedy - Těšnovice

Sil. III/43215 Kroměříž - Rataje - Troubky
s trasou Havlíčkova - Rataje

Si. III/4326 Kroměříž - Bílany
s trasou Hulínská - Bílany

Sil. III/4327 Kroměříž - Skaštice - Břest
Hulínská - Skaštice.

Uvedená silniční síť je doplněna systémem místních komunikací regionálního, celoměstského i lokálního významu. Z hlediska celoměstských zájmů je nutno zmínit trasy tzv. základního komunikačního systému, který je nosný pro organizaci dopravy ve městě:

Sil. II/367 - Kojetínská - 1. máje - Kotojedská - sloužící jednak dopravě vnitroměstské s přenášením vnitroměstských vztahů a jednak dopravě regionální se zdrojem či cílem dopravy v Kroměříži.

Sil. II/432 - Kojetínská - Velehradská - Osvoboditelů - sloužící jednak dopravě vnitroměstské s přenášením vnitroměstských vztahů a jednak dopravě regionální se zdrojem či cílem dopravy v Kroměříži.

Vnitroměstská osa Kojetínská - 1. máje - Tovačovského - hlavní dopravní tepna Kroměříže, slouží především dopravě vnitroměstské.

Okružní osa Albertova - Moravská - Obvodová - Spáčilova - realizovaná jako jediná sběrná trasa mimo uvedený „průtah Kojetínská - 1. máje - Tovačovského“ s možným odklonem dopravy od centra. Trasa slouží především dopravě vnitroměstské.

Po této základní komunikační a silniční síti se také většinou pohybuje **hromadná autobusová doprava** zajišťovaná ČSAD a Technickými službami města Kroměříže. Nejvýznamnějším uzlem hromadné dopravy je autobusové nádraží mezi ulice Nádražní a Stoličovou v severovýchodní části centrálního města s přímou vazbou na železniční nádraží.

TAB.15 - PRŮMĚRNÉ DENNÍ INTENZITY DOPRAVY NA NEVYTÍŽENĚJŠÍCH ÚSECÍCH ZÁKLADNÍ KOMUNIKAČNÍ SÍTĚ

Měřený úsek komunikace / období	6/2000 ^a	2000 ^b	2005 ^b	2010 ^b
Hulínská (mezi J. Silného a Kaplanovu)	12 901	14 345	19 234	12 529
Tovačovská (u Erbenova nábřeží)	16 555	20 433	13 764	16 803
1. Máje (mezi Kotojedskou a Kollárovou)	12 205	13 614	15 538	12 177
Kojetínská (mezi Štěchovickou a Školní)	8 500	8 976	9 271	7 620
Kotojedská (u Nerudovy)	7 631	8 190	9 032	9 170
Velehradská (mezi Albertovou a Tescem)	5 085	5 177	6 040	7 752

a - dle podrobného sčítání dopravy uskutečněné v rámci průzkumů a rozborů pro platný územní plán Kroměříže¹⁰
b - dle celostátního sčítání dopravy provedené Ředitelství silnic a dálnic ČR¹¹, viz též následující obrázky

7.3 Železniční doprava

Železniční doprava je doplňkovou v systému obsluhy území. Pouze v hlavním směru Kojetín - Hulín je významnějším způsobem využívána. Vlakové nádraží je situováno v sousedství autobusového nádraží. V současnosti se jedná o dvě tratě:

- 303 Kojetín - Kroměříž - Hulín - Valašské Meziříčí
- 305 Zborovice - Kroměříž

Uspořádání kolejových tratí vytváří kolize ze stávajícími komunikacemi a tvoří bariery v území. Železniční přejezdy jsou úrovňové, některé- zvláště u trati č. 305 - jsou nedostatečně zabezpečeny. Tato trať tvoří bariery v rozvoji města jihovýchodním směrem a odděluje obytné území od rekreačních ploch. Mezi přejezdy lze zahrnout:

- Kojetínská - vjezd k zahrádkářské kolonii a ke „Šlajze“
- Kotojedy - nedostatečné zabezpečení se špatným rozhledem
- Kotojedská - nedostatečné zabezpečení se špatným rozhledem
- Na hrázi - zcela nedostatečné zabezpečení
- Obvodová - za garážemi - nedostatečné zabezpečení se špatným rozhledem
- Stoličkova
- Veleslavínova - pouze přechod pro pěší
- Hulínská - dopravně problémové křížení doplněné o vlečku do průmyslového areálu Tritica
- Chropýňská
- Jožky Silného - přejezd zabezpečen po rekonstrukci

Nově navržené komunikace celoměstského významu je nutno navrhovat při křížení s železniční tratí jako mimoúrovňové.

¹⁰ Via Consult Projekt, Ateliér DPK. *Dopravní průzkum město Kroměříž* : červen 2000. [s.l.] : [s.n.], 2000. 250 s.

¹¹ ŘSD ČR. *Ředitelství silnic a dálnic : Informační weby ŘSD* [online]. 2001, 2006, 2011 [cit. 2011-11-17]. Intenzita dopravy. Dostupné z WWW: <<http://www.rsd.cz/Silnicni-a-dalnicni-sit/Intenzita-dopravy>>.

Plánované rozšíření železniční trati č.303 z Kojetína na Hulín [ZÚR ZK] se na území Kroměříže nedotkne okolní struktury

7.4 Lodní doprava

Řešeným územím města Kroměříže prochází trasa plánovaného průplavu Dunaj - Odra - Labe¹². Ze dvou možností, které byly dříve sledovány (trasa říční korytem řeky Moravy, trasa obchvatová severně od Kroměříže)¹³, je v současnosti uvažována pouze trasa obchvatová, která vede mezi Kroměříží a Bílanami. V ZÚR je vymezen potřebný koridor jako rezerva, tentýž koridor je také v platném ÚPmK.

Kromě toho má být také Kroměříž nejsevernějším místem na řece Moravě, které bude dostupné v rámci splavnění řeky Moravy pro turistickou lodní dopravu [ZÚR ZK]. Podrobněji se touto problematikou zabývá územní studie rozvoje rekreace v širším prostoru Baťova kanálu.¹⁴ Cílový stav lodní dopravy je navržen bez zapracování vlivu průplavního spojení D-O-L. Rozmístění přístavů a přístavišť vychází ze současného stavu. Požadavky na splavnění nevyvolávají na území Kroměříže potřebu změny trasy nebo šířky koryta řeky, ale jen drobné úpravy funkčního využití souvisejících území spočívající v posílení sportovně rekreačních aktivit.

7.5 Cyklistická doprava

Z hlediska cyklistické dopravy je situace neuspokojivá. Přes velice příznivé výškové poměry není cyklistická doprava využívána v takovém rozsahu, jak by bylo žádoucí a možné. Dosud není v Kroměříži vybudován ucelený komplexní funkční systém cyklistických komunikací. Podobná města rozvinutějších evropských zemích jsou na tom daleko lépe. Příčinu lze hledat kromě nedostatku finančních prostředků také v absenci soustředěného občanského tlaku a v životního stylu, který je dnes u nás ještě příliš oslněn technickými možnostmi automobilů.

7.6 Hluk z dopravy

Problémem v Kroměříži je zejména relativně vysoké dopravní zatížení základní komunikační sítě automobilovou dopravou a z něho plynoucí nadměrný hluk, který ohrožuje zejména přiléhající obytná území. Je pozitivní, že se situace přes vyšší stupeň motorizace v posledních 10 až 15 letech zřejmě nezhoršuje, svou roli zde sehrálo nedávné vybudování dálnice, která absorbovala velkou část tranzitní dopravy. Pro účely těchto průzkumů a rozborů nebyla sice prováděna žádná konkrétní hluková měření, ale ze starších hlukových studií (podrobnější

¹² Usnesení vlády č. 635/1996 o Programu podpory rozvoje vodní dopravy v ČR do r. 2005 (bod II, odst.

¹³ GŘEGORČÍK, Jiří; KOPÁČIK, Gabriel. Vliv vodní cesty D-O-L na město Kroměříž : urbanistická studie. Brno : [s.n.], 2001. 18 s.

¹⁴ Zlínský kraj, Institut regionálních informací. *Rozvoj rekreace v širším prostoru Baťova kanálu : územní studie* [online]. [s.l.] : [s.n.], 2011 [cit. 2011-11-17]. Dostupné z WWW: <<http://gis.kr-zlinsky.cz/docDetail.aspx?docid=173975&doctype=ART&nid=2765&cpi=1>>.

údaje viz v průzkumech a rozbořech z r. 2000) a z referenčních případů v obdobných situacích v jiných městech lze usuzovat, že tak jako jinde bude i v Kroměříži limitní hluk ve smyslu „Nařízení vlády č. 148/2006 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací“ překročen v řadě případů. Dle výše uvedeného nařízení se nejvyšší přípustná ekvivalentní hladina akustického tlaku ve venkovním prostoru stanoví součtem základní hladiny hluku 50 dB a příslušné korekce pro denní nebo noční dobu. Pro území stávajících hlavních komunikací se starou hlukovou zátěží je možné použít korekci až +20 dB, pak by limitními hodnotami bylo 70 dB pro denní dobu a 60 dB pro noční dobu. Z pohledu hygienických požadavků by v dotčených územích neměly být obytné budovy (ani léčebná zařízení apod.).

Překročení limitního hlukového zatížení pro venkovní chráněné prostory staveb lze reálně předpokládat podél následujících ulic:

- Hulínská (průmyslová zástavba),
- Tovačovského (smíšená zástavba),
- Husovo náměstí (smíšená zástavba),
- 1. máje (smíšená zástavba),
- Milíčovo náměstí (smíšená zástavba),
- náměstí Míru (smíšená zástavba).

Značné potenciální riziko překročení limitních hladin hluku je také zejména podél ulic:

- Kojetínská (smíšená zástavba),
- Velehradská (smíšená zástavba),
- Kotojedská (smíšená zástavba),
- Kaplanova (průmyslová zástavba).

Standardní obecně používaná opatření pro snížení hluku jsou:

1. převedení tranzitní dopravy mimo dotčená území (silniční obchvat),
2. omezení množství dopravy v inkriminovaných úsecích jejich rozvedením do okolní uliční sítě,
3. snížení rychlosti,
4. snížení požadavků na přepravu optimálním rozmístěním urbanistických funkcí,
5. zlepšením organizace dopravy (rozvoj telematických systémů řízení dopravy),
6. snížení množství dopravy změnou životního stylu (vyšší podíl městské hromadné dopravy, cyklistické a pěší dopravy).

Ad 1:

V podmínkách Kroměříže tvoří meziměstská tranzitní doprava v dotčených úsecích jen nepatrný podíl (viz např. sčítání dopravy pro územní studii obchvatu Kroměříže silnicí II/432). Největší regionální tranzit, který ještě nedávno vedl po silnici II/47 kolem historického jádra Kroměříže, je již odkloněn na dálnici, silniční obchvat kolem Kroměříže z jižní strany by tuto situaci již dále výrazně nezlepšil. Pomohlo by ale dobudování další okružní trasy místní komunikace v poloze Obvodová - Čelakovského, která by umožnila vést „místní tranzit“ paralelní komunikací.

Ad2:

Rozmělnění dopravy do okolní uliční sítě je limitováno jediným automobilovým mostem přes Moravu, vozidla se vždy musí vrátit na hlavní komunikaci. K jistému rozdělení již v současné době ale došlo, neboť dopravní zatížení na mostě (ul. Tovačovského) je vyšší než např. na ul.

1. máje (vyz tabulku intenzit dopravy). Další možnosti bez nového silničního mostu jsou v Kroměříži již vyčerpány.

Ad 3:

Dotčené komunikační úseky jsou kromě odbočovacích pruhů většinou jednopruhé pro každý směr jízdy a často přerušované křižovatkami. Další snižování rychlosti není reálné. Mimo jiné kvůli tomu, že stále se rozjíždějící a zastavující auta ohrožují okolí také hlukem a zejména vyššími emisemi dalších škodlivých zplodin.

Ad 4

Postupné harmonizování rozmístění funkcí ve městě je úlohou územního plánování. V severovýchodní části Kroměříže výrazně převyšují pracovní příležitosti a v jihozápadní zase bydlení, ale nezdá se být pravděpodobné, že by ve městě při dálnici a velikosti Kroměříže pomohlo „promíchání“ urbanistických funkcí, oblast Zámoraví je cílem i širší regionální dopravy, kromě toho rozmístování funkcí ve městě více podléhá tržnímu chování než nástrojům územního plánování. Spíše bude rozumné podporovat rozvoj výrobních a komerčních funkcí poblíž dálničních sjezdů, zejména v katastru Postoupek a Miňůvek je v současnosti v této oblasti velký hendikep. Nicméně v městských částech s dominující obytnou funkcí je doplnění místního vybavení a služeb včetně drobné výroby určitě žádoucí.

Ad 5

V případě, že doprava může být vedena pouze po jediné komunikaci, jsou možnosti automatického řízení dopravního provozu podle okamžité situace minimální.

Ad 6

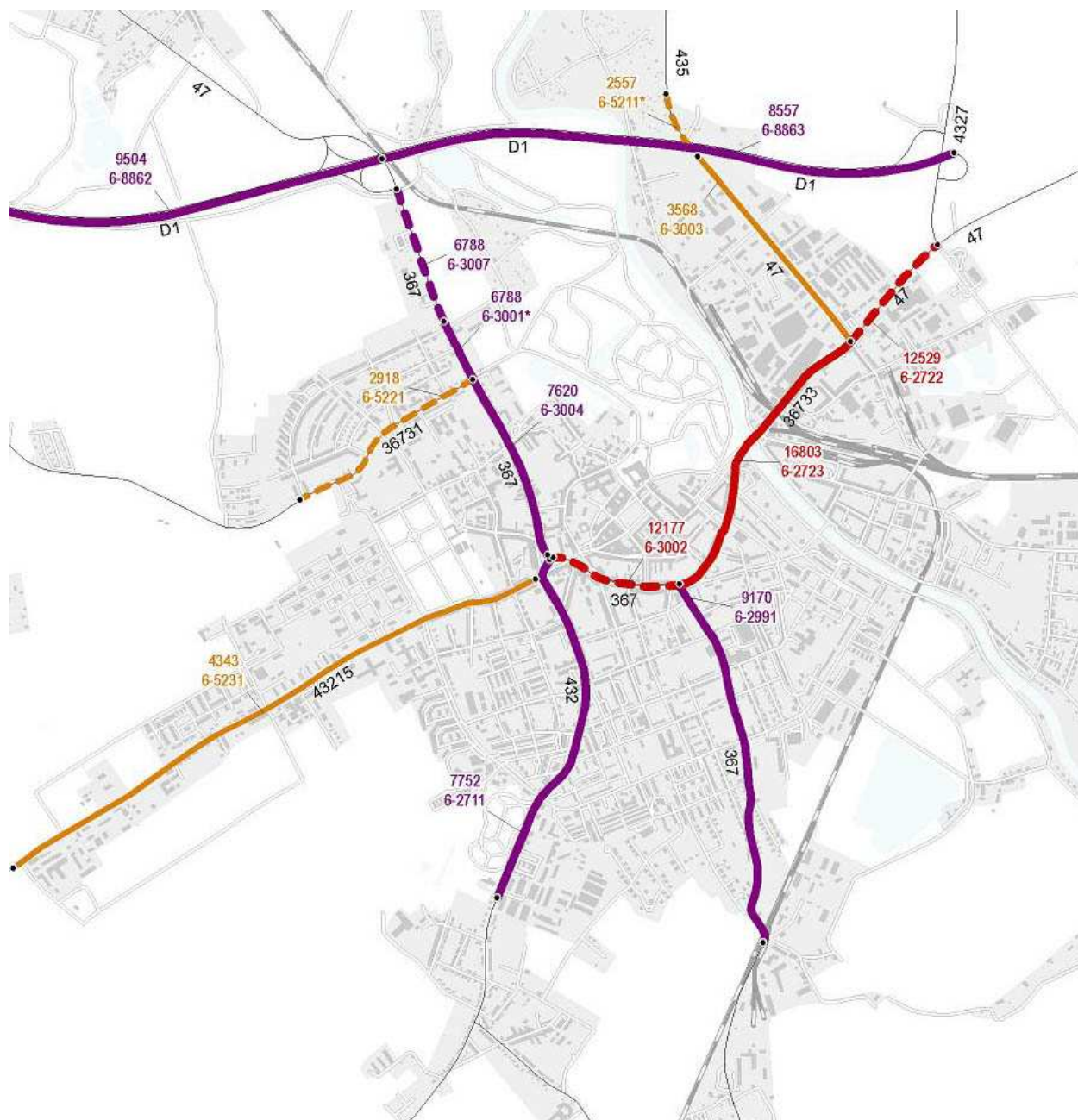
Protože výše uvedené cesty nápravy jsou buď již vyčerpány či velmi omezené nebo se dnes jeví politicky a ekonomicky nereálné, tak zbývá jen změna lidského chování, která by vedla ke snížení individuální automobilové dopravy (vytváření podmínek pro rozvoj cyklistické a veřejné dopravy a omezování a zdražování individuální dopravy). Spolu s dopravní telematikou to jsou nejúčinnější opatření používající se k řešení problémů přemíry automobilové dopravy všude v civilizovaném světě již řadu let.



OBR.8 - DENNÍ PRŮMĚRNÁ INTENZITA DOPRAVY V KROMĚŘÍŽI DLE SČÍTÁNÍ V ROCE 2000 [ŘSD ČR]



OBR. 9 - DENNÍ PRŮMĚRNÁ INTENZITA DOPRAVY V KROMĚŘÍŽI DLE SČÍTÁNÍ V ROCE 2005 [ŘSD ČR]



OBR.10 - DENNÍ PRŮMĚRNÁ INTENZITA DOPRAVY V KROMĚŘÍŽI DLE SČÍTÁNÍ V ROCE 2010 [ŘSD ČR]

8. VYHODNOCENÍ PŘEDPOKLADŮ URBANISTICKÉHO ROZVOJE

8.1 Odhad potřeby nových stavebních ploch

Současné demografické, sociální, hospodářské a kulturní podmínky města Kroměříže - převážně kvalitní urbánní prostředí i uspokojivé krajinné přírodní zázemí, kulturní úroveň, příležitosti turistiky, relativně pestrá škála pracovních příležitostí, napojení města na dálnici - přes dílčí výhrady k některým jednotlivostem vytvářejí předpoklady pro setrvalý a harmonický územní rozvoj. Město by mělo ale i nadále dbát o rozvoj svého kulturně ekonomického potenciálu, o zvyšování prosperity a konkurenceschopnosti, jen tak vytvoří i podmínky pro své zvelebování. Nemělo by volit stagnaci, ale přiměřený rozvoj. „Město by mělo růst aby mohlo žít“.

Urbanistický rozvoj, který by takový růst města umožňoval, vyžaduje kromě celkového racionálního uspořádání především potřebná rozvojová území (pro výstavbu bytovou, občanského vybavení i pro komerční účely, pro komunikace a technickou infrastrukturu, městskou zeleň atd.). V 70. až 90. letech potřebovala Kroměříž pro svůj rozvoj cca asi 8,5 ha ročně.¹⁵ Za 7 posledních let (tj. od definování rozvojových ploch v současném územním plánu) rozšířila své urbanizované území o cca 40 ha a dalších téměř 50 ha je v přípravě nebo rozestavěno (viz následující kapitola). Tedy tento relativně extenzivní trend stále trvá a lze předpokládat, že potrvá i v nejbližších letech, ale potřeba nových stavebních ploch se bude koncem návrhového období územního plánu postupně zmenšovat.

Předběžně odhadujeme potřebu nárůstu nového území pro prvních 10 let platnosti územního plánu cca o 8 ha ročně a pro dalších 10 let, vzhledem na demografický vývoj již jen o cca 5 ha ročně - nových stavebních ploch především pro bydlení a související občanské vybavení, ale i pro nové komerčně výrobní aktivity. Tedy celkem cca 130 ha. Kromě toho budou potřeba také plochy pro rozvoj sportu, ale ty nemusí vést nutně k zastavění území. Je ovšem nutné upozornit, že oněch 130 ha by se jevílo postačujících jen při centrálně řízeném územním plánování. A nemuselo by se nutně jednat o „komunistický“ systém, např. ve Francii (poznatky z Paříže) platí na všechny potenciální rozvojové plochy, ještě dříve než se dostanou do územního plánu, zákaz přímého prodeje - na vše má předkupní právo obec - městem založená nezisková developerská společnost - a to za ceny původní zemědělské půdy, tato společnost pak organizuje výstavbu, ze zisku z prodeje části pozemků buduje veřejnou infrastrukturu (komunikace a sítě) atd. Ani další nástroje, které jsou standardní v některých demokraciích a používají se proto, aby posílily restrukturalizační tendence uvnitř města, jako je zdanění nevyužívaných ploch, přímé investice do vybraných operací apod., se zatím nevyužívají. V našich podmínkách je cena pozemků určena jen poptávkou a nabídkou. Musí proto existovat dostatečný převis nabídky nad poptávkou, jinak se cena pozemků zvedne do astronomických výšek, nebo se z důvodu spekulace poptávka s nabídkou nepotká vůbec. Odhaduje se, že by to mělo být cca 100%, tedy nový území plán by měl vymezit cca 260 ha

¹⁵ viz průzkumy a rozbor z r. 2000

rozvojových stavebních ploch (kromě dopravních komunikací silničního nebo dálničního typu, železnice, koridorů pro inženýrské sítě, kanálu D-O-L apod.).

Z této úvahy vyplývá, že by disponibilní plochy určené pro rozvoj města v platném územním plánu mohly téměř stačit. Přibližně 50 ha chybějících by se mělo věnovat posílení rodinného bydlení a komerčně výrobním aktivitám. Bylo by vhodné, aby tato území byla napojitelná na dopravní a technickou infrastrukturu v souladu s dlouhodobou koncepcí urbanistického rozvoje města a pokud možno nebyla v záplavovém území.

Potřeba nových obytných ploch vyplývá z předpokládané poptávky po nových bytech (viz kap. 5).

Plocha pro umístění většího výrobního komplexu vyplývá z potřeby posilování ekonomiky města. Nedávno nevyužívané plochy v zastavěném území (bývalá kasárna) jsou ji již přestavěna a znovu využita, ostatní „brownfields“ v okrajových vesnických částech - plochy někdejších JZD - nejsou pro komerční funkce dobře dopravně přístupné.

Na základě provedených průzkumů navrhujeme, aby územní plán prověřil mimo jiné následující plochy (viz též výkres):

TAB.16 - POTENCIÁLNÍ NOVÉ ROZVOJOVÉ STAVEBNÍ PLOCHY

A1	Vážany	Újezd	6,55 ha	bydlení nebo smíšená funkce
A2	Vážany	Újezd	4,96 ha	bydlení nebo smíšená funkce
B	Kotojedy	Chmelnice, Odličí	17,09 ha	bydlení, smíšená funkce, podmíněčně též výroba
C	Kotojedy	Altýře	6,87 ha	bydlení, smíšená funkce, podmíněčně též výroba
D	Postoupky	U kapličky	11,54 ha	smíšená funkce, nezávadná výroba

Plochy A jsou napojené na dopravní radiálu (ul. Osvoboditelů - Velehradská). Plochy B a C vyžadují (zejména tehdy, pokud by měly být využity pro výrobu) nové dopravní napojení - vnější dopravní okruh směřující přímo na ul. Jožky Silného. Rozvoj v severozápadních přidružených obcích (plocha D) je limitován ochranným pásmem zdrojů podzemních vod.

Většina rozvojového území stávajícího územního plánu je lokalizovaná do jižního sektoru města, tvoří jakýsi prstenec kolem vnějšího městského okruhu, proto je také jeho využití spojeno s většími podmiňujícími investicemi. V případě, že by se veškerá nová doprava soustřeďovala jen na radiály směřující do centra, dále by se prohlubovaly z toho plynoucí problémy nejen na okruhu kolem historického jádra, ale i na koncových úsecích jednotlivých radiál.

K možnému přehodnocení umístění některých rozvojových ploch pro stavební aktivity by mohlo dojít také vzhledem k nebezpečí povodní. Např. plocha 32 (tzv. Vážanský rybník) byla v nedávné době zaplavena. Většina území podél řeky Moravy a na jejím levém břehu (Horní zahrady, část Hradiska, Postoupek, Miňůvek, Bílany, Dolní zahrady, Trávnícké zahrady, část Trávníku) je v záplavovém území, stávající územní plán kolem nich navrhuje ohrázování. Nebezpečí rozlivu hrozí také od Kotojedky, i když záplavové území stanovené nemá.

8.2 Koncepce územního rozvoje města

Základní koncepce prostorového rozvoje města byly podrobně vyhodnoceny v průzkumech a rozborech v roce 2000. Vzhledem na odhadovanou budoucí potřebu rozvoje územní, historické trendy i dnešní územní podmínky byly sledovány a veřejně projednávány tři základní modely, ve kterých se uplatňovaly tři základní strategie:

- vnitřní dostavba a přestavba struktury města,
- nárůst sídelního území po obvodě současného města a to buď souvisle po jeho okraji, nebo podél jeho radiálních komunikací,
- územní rozvoj v integrovaných venkovských příměstských obcích.

I. sevřený rozvoj města

Využívá pro urbanistický rozvoj zbytek volných ploch uvnitř současného území města (Dolní zahrady), části území přiléhajícího k jeho východnímu okraji (kolem ul. Jožky Silného), dále k jeho západnímu okraji (Pod Barbořinou, kolem Lutopecké ul., na Zacharu a pod Vážanami nad Zacharkou) a částečně v přidružených obcích. Některá území však budou vyžadovat náročnou úpravu proti povodním.

Dopravní provoz města může být zvládnut malým dopravním okruhem (částečně již vybudovaným), který by umožnil částečné odlehčení vnitřního dopravního provozu města.

Navržený model by vytvořil uzavřený systém, který by v budoucnu bez větších zásahů neumožnil další plynulý urbanistický rozvoj města.

II. radiální rozvoj města

Využívá pro urbanistický rozvoj zbytek volných ploch uvnitř současného území města (Dolní zahrady), dále potenciální území kolem výpadoých radiál města (na Postoupky – Miňůvky, na Rataje a Vážany), území na východním okraji města (kolem ul. Jožky Silného a za Oskolí) a částečně v přidružených obcích. Některá území však budou vyžadovat náročnou úpravu proti povodním.

Navržený model vyžaduje postupné budování velkého komunikačního okruhu, který by umožnil odlehčení vnitřního dopravního provozu města.

Navržený model by vytvořil otevřený systém, který by i v budoucnu umožnil další plynulý urbanistický rozvoj města.

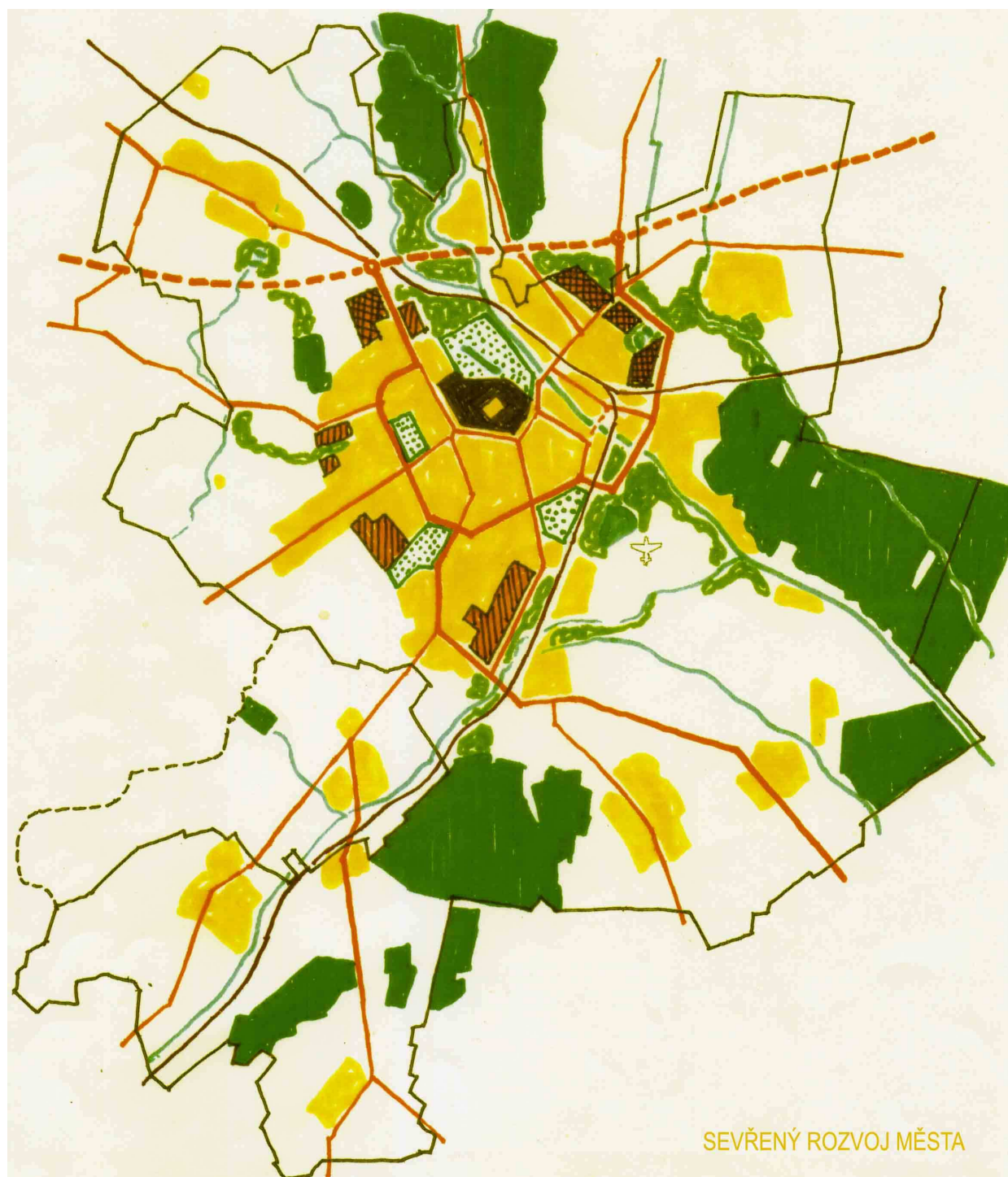
III. východo-západní rozvoj města

Využívá pro urbanistický rozvoj zbytek volných ploch uvnitř současného území města (Dolní zahrady a za Oskolí), části území přiléhajícího k jeho západnímu okraji (kolem Lutopecké ul., na Zacharu a za Zacharem, pod Vážanami). Dále pak orientuje masivní rozvoj do území na východě města (kolem ul. Jožky Silného a kolem Bílan). Částečně pak do přidružených obcí. Rozsáhlá území na východě města však budou vyžadovat náročné úpravy proti povodním.

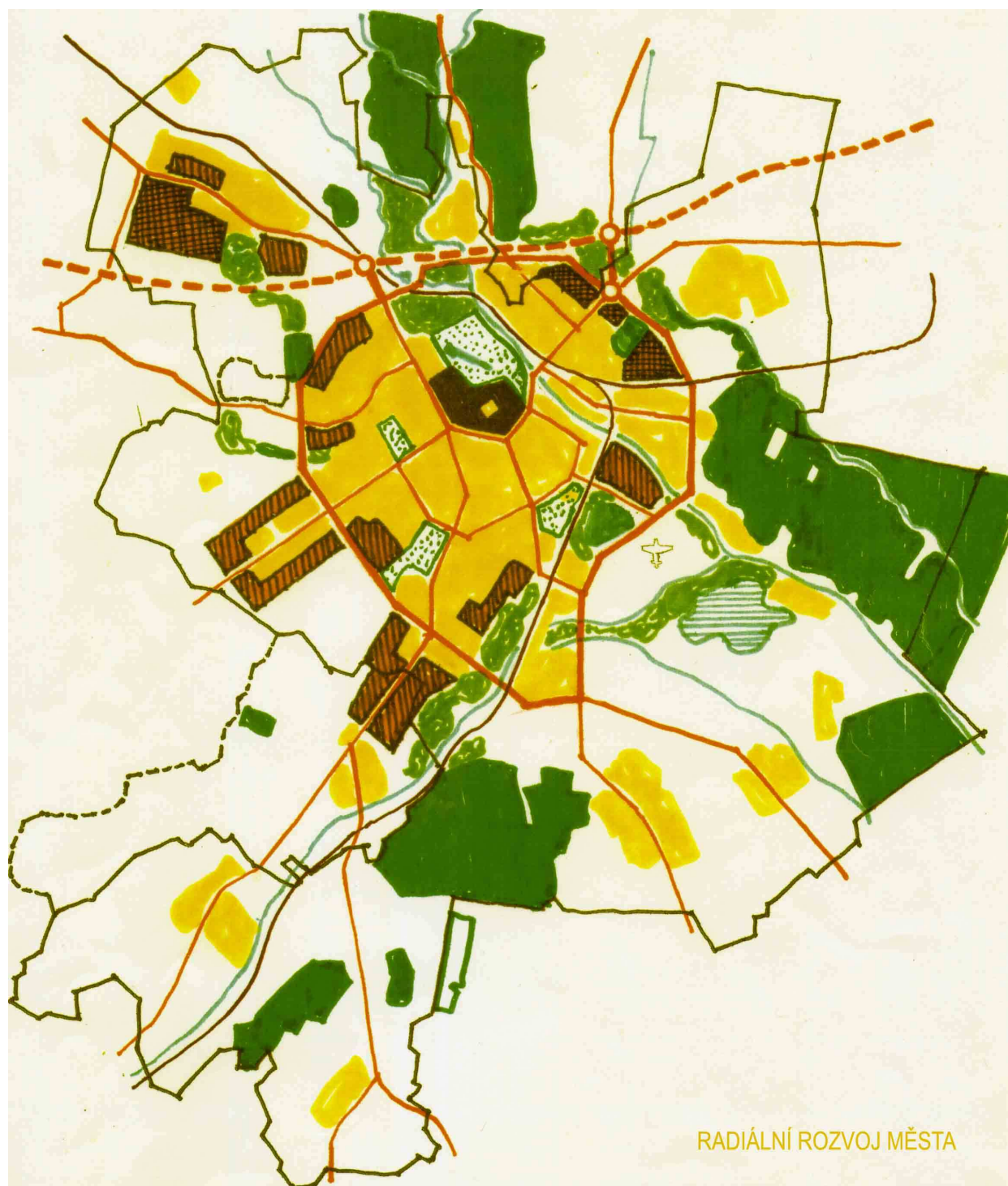
Navržený model vyžaduje postupné budování středního komunikačního okruhu, který by umožnil odlehčení vnitřního dopravního provozu města.

Navržený model by vytvořil systém, který by do jisté míry umožnil další plynulý urbanistický rozvoj města i v budoucnu.

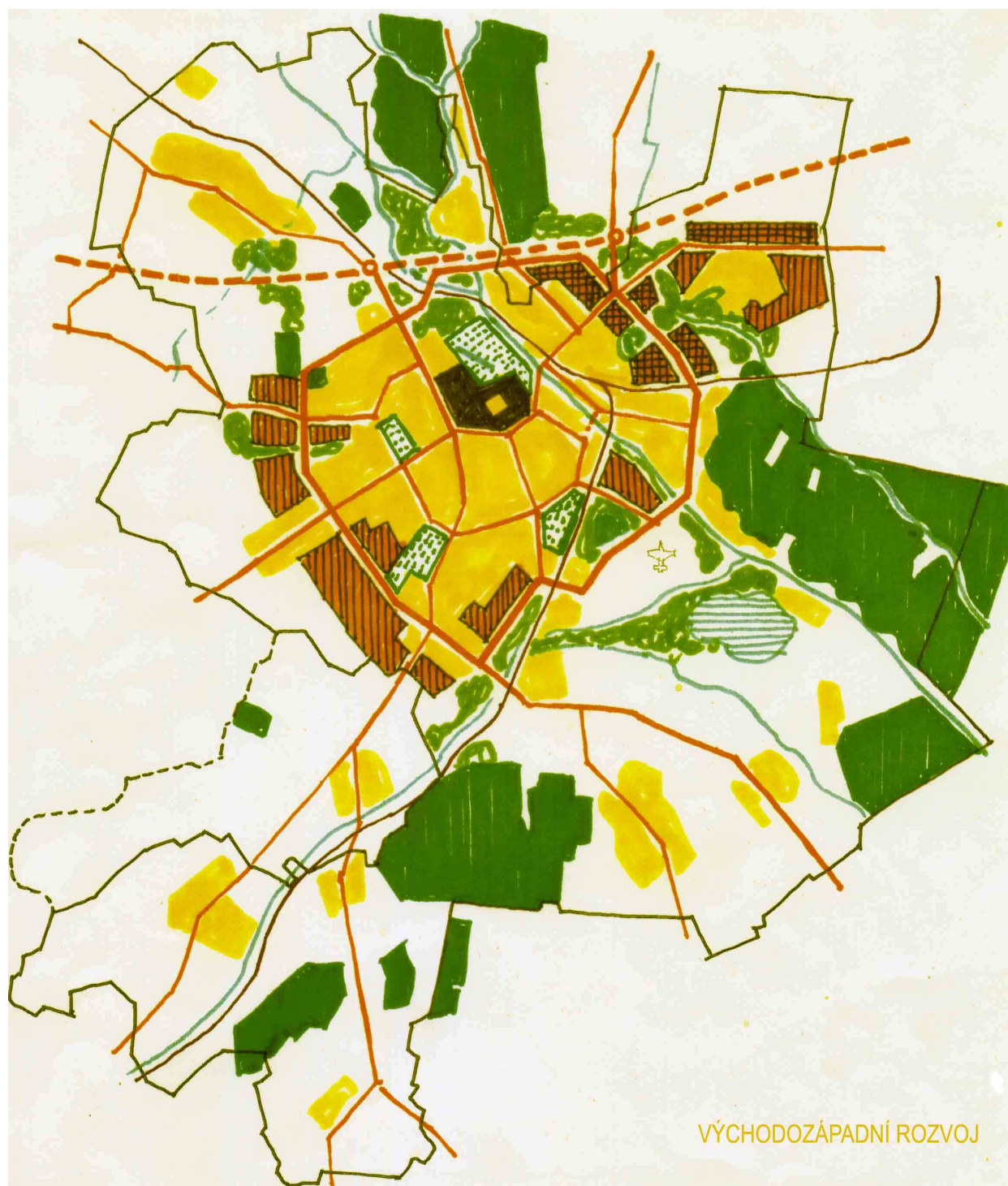
Z výše popsaných modelů lze vyjít i při tvorbě nového územního plánu. Podobné koncepce se dlouhodobě sledovaly i v předchozích územních plánech. (Viz následující obrázky.)



OBR. 11 - SEVŘENÝ ROZVOJ MĚSTA [GŘEGORČÍK]



OBR. 12 - RADIÁLNÍ ROZVOJ MĚSTA [GŘEGORČÍK]



OBR. 13 - VÝCHODO ZÁPADNÍ ROZVOJ MĚSTA [GŘEGORČÍK]



OBR. 14 - SMĚRNÝ ÚZEMNÍ PLÁN Z ROKU 1967



OBR. 15 - ÚZEMNÍ PLÁN Z ROKU 1994

8.3 Hlavní problémy urbanistického rozvoje

1. Kroměříž je sídelní celek, složený z území původního historického města a přidružených venkovských obcí. Tyto obce jsou do města více či méně integrované, některé mají i odstředivé tendence. Centrální část sídelního celku kolem původního města i ostatní jeho sídelní části spolu vzájemně plně nespolupracují a nevyužívají tak výhod sídelní dělby práce.
2. Město nerozvíjí dostatečně potřebnou spolupráci se svým regionálním zázemím a neprovádí nezbytnou racionální územně technickou koordinaci potřeb v regionálním osídlení.
3. Část sídelního území města je ohroženo záplavami a vyžaduje proto provedení ochranných opatření. Riziko zaplavení postihuje zejména východní část města s průmyslovou zónou města.
4. Město nemá optimálně rozmístěny sídelní funkce a obslužná zařízení ve vazbě na rozmístění obyvatel. Historické jádro a přirozené centrum města je na severním okraji, téměř monofunkční výrobní zóna je umístěna jednostranně za řekou Moravou na východě, obytné zóny pak v jižním v segmentu kolem historického jádra a navazujících venkovských přidružených obcích. Toto uspořádání vyvolává zbytečně velké nároky na přepravu zejména v dopravních špičkách.
5. Historické jádro Kroměříže je chráněná památková rezervace, tvoří sice přirozené centrum města, ale často zeje prázdnotou, není vybaveno a využíváno tak jak by vzhledem k jeho hodnotám být mohlo. Centrum by mělo být chápáno v širším rozsahu (např. s územím Chobotu, jižní zástavby od ul.1.máje a Tovačovského až po sídliště Slovan a Bělidla). Také by měly být doplňovány služby a vybavení v přirozených centrech městských částí a posilována tak jejich identita.
6. Město nemá připraveny dostatečné dostupné plochy pro rozvoj větších komerčních podnikatelských aktivit. Území navazující na MKÚ Kroměříž východ jsou již z velké části zastavěné. V tomto směru by bylo účelné prověřit možnosti využití pozemků poblíž dálničního sjezdu na severozápadě města. Areály a objekty dosavadních závodů jak průmyslových, tak i zemědělských, které jsou často z důvodu špatné dostupnosti nevyužité, by měly být nabídnuty pro jiné urbanistické funkce, nebo likvidovány a navráceny do krajiny.
7. Město nemá připraveny reálně využitelné plochy pro rozvoj bydlení různých typů, které by byly cenově dostupné a technicky připravené. Nová obytná výstavba je často umisťována na základě dílčích změn územního plánu aditivními přílepkami do okrajových částí, kde zrovna náhodu je vlastník ochoten prodat pozemek za přijatelnou cenu, ne vždy zcela v souladu s optimální koncepcí rozvoje celého města. V tomto směru by byla potřeba zamezit nežádoucím spekulacím s cenami pozemků. Město by mělo cíleně budovat základní kostru dopravní a technické infrastruktury v potenciálně vhodných plochách.. Samostatným úkolem je postupná modernizace bytové výstavby ze šedesátých a sedmdesátých let, která je většinou stavebně technicky i architektonicky špatná a narušuje celkový vzhled města.

8. Město nemá připravené plochy pro případné významné objekty občanského vybavení (např. školy, úřady atd.).
9. Ze severu kolem Kroměříže vede dálnice, která zároveň plní funkci obchvatu pro dopravní tranzit východ - západ. Přesto je ale provoz na hlavní městské komunikaci, vedoucí kolem historického jádra, nadále značný. Je to dáno tím, že tato hlavní městská komunikace je jediným vnitřním dopravním spojením východní a západní části města přes řeku Moravu. Tato hlavní městská komunikace znečišťuje životní prostředí (hlukem, exhalacemi) a vytváří bariéru, která odděluje historické jádro od celého města, nese sebou také zvýšené riziko úrazů a ohrožení života. Městu chybí komunikační propojení jeho jižních částí s výrobní zónou za řekou Moravou - nový most.
10. Úrovnňová křížení železnice s hlavními městskými komunikacemi do značné míry omezují plynulý dopravní provoz a jsou bezpečnostním rizikem.
11. Městu chybí kapacitní parkování v centru města - po obvodu historického jádra a mimo veřejná prostranství - tento nedostatek negativně ovlivňuje rozvoj turismu.
Na okraji sídlištní zástavby má město několik nevhodných garážových kolonií, které znehodnocují vzhled města a brání jeho rozvoji, a měly by být postupně nahrazeny výstavbou hromadných garáží (podzemních či nadzemních objektů) a jejich pozemky případně využity pro další výstavbu města.
12. Záměr vést kanál Odry-Dunaj-Labe přes Kroměříž, přes jistý ekonomický celorepublikový význam, má pro město a související krajinu spíše nepříznivé důsledky (dílčí dopady do zástavby a stavební uzávěra v zastavěném území, oddělení Bílan od Kroměříže, dopad do chráněného území Bílanského lesa a do podzemních vod, vysoké přemostění komunikací..., pozitivní úlohu by ale sehrál jako ochrana proti povodním)¹⁶
13. Kroměříž má v některých částech nedostatky v technické infrastruktuře, které brzdí další investiční rozvoj.
14. Městu chybí ve východní části potřebné propojení zeleně nadregionálního pomoravního biokoridoru, rozšíření a propojení městské zeleně z krajinou a to zejména s využitím alejí, uličních stromořadí a izolační zeleně.
15. Kroměříž nevytváří nejlepší podmínky pro letní rekreaci občanů (rekreační areály jsou malé, nejsou vybavené a provozované na potřebné úrovni). Městu chybí větší, dobře vybavený areál letní rekreace u vody.
16. V souladu s dlouhodobým plánem regenerace městské památkové rezervace by mělo město dále postupně kultivovat stavební fond historického jádra a upravit jeho veřejné prostory s respektováním jeho kulturně-historických hodnot. Vzhledem k rozsáhlým historickým hodnotám města by se však měla vyžadovat vysoká architektonická úroveň nových stavebních objektů zejména v centru města.
17. Město je v některých částech neupravené, stavebně narušené (nekoordinovaná dostavba, proluky atd.).
18. Velkovýkrmná prasata v Těšnovicích obtěžuje často nepříjemnými pachy široké okolí.

¹⁶ Gřegoričik, J.; Kopáček, G. a kol. : Vliv vodní cesty D-O-L na Město Kroměříž - urbanistická studie, pořizovatel Ministerstvo dopravy ČR, 2001

9. ZHODNOCENÍ PLNĚNÍ PLATNÉHO ÚZEMNÍHO PLÁNU

Platný územní plán byl zpracován v letech 2000 až 2005, r. 2000 průzkumy a rozbor, roku 2002 koncept, roku 2004 návrh, který byl roku 2005 ještě upraven dle připomínek a stanovisek a poté 12. 1. 2006 schválen zastupitelstvem města Kroměříže.

9.1 Urbanistická koncepce a využití území

Územní plán navrhoval v r. 2006 486 ha ploch změn (nových rozvojových ploch), z toho:

281 ha stavebních rozvojových ploch pro bydlení, služby, výrobu, občanské a technické vybavení, sport a rekreaci,

25 ha rozvojových ploch pro veřejná prostranství a dopravní komunikace,

170 ha rozvojových ploch zeleně,

4 ha rozvojových vodních ploch,

5 ha ploch vrátil pro zemědělské využití.

TAB.17 - FUNKČNÍ VYUŽITÍ ÚZEMÍ DLE ÚZEMNÍHO PLÁNU 1/2006

Kód	Charakteristika ploch	Stabilizované plochy		Rozvojové plochy		Funkční plochy celkem	
		ha	%	ha	%	ha	%
B	plochy s převahou bydlení	438,4	9,5	176,2	36,2	614,6	12,1
S	smíšené plochy obchodu a služeb	85,9	1,9	48,8	10,0	134,6	2,6
O	plochy veřejného občanského vybavení	96,0	2,1	8,8	1,8	104,7	2,1
R	plochy sportu a rekreace	65,0	1,4	9,7	2,0	74,7	1,5
P	plochy s převahou výroby	146,2	3,2	38,3	7,9	184,5	3,6
T	plochy technického vybavení	10,0	0,2	0,0	0,0	10,0	0,2
D	plochy pro dopravní vybavení	12,3	0,3	0,0	0,0	12,3	0,2
-	plochy veřejných prostranství, komunik.	201,7	4,4	25,1	5,2	226,8	4,4
-	plochy dálnice	34,8	0,8		0,0	34,8	0,7
-	plochy železnice	38,7	0,8		0,0	38,7	0,8
Z	plochy městské zeleně	85,0	1,8	26,6	5,5	111,7	2,2
Z	plochy rekreační a krajinné zeleně	126,8	2,7	143,7	29,6	270,5	5,3
-	plochy lesů	664,9	14,4	0,0	0,0	664,9	13,0
-	zemědělsky využívané plochy	2488,7	54,0	5,1	1,1	2493,9	48,9
-	vodní toky a vodní nádrže	117,0	2,5	4,0	0,8	121,0	2,4
Funkční plochy celkem		4611,3	100,0	486,3	100,0	5097,6	100,0

V následujících letech pak byly postupně schváleny soubory změn: změna č. 1, změna č. 2, změna č. 3 a změna č. 4. Převážně se jednalo o zapracování do stávajícího územního plánu řady drobných dílčích rozšíření zastavitelných ploch, většinou dle požadavků privátních vlastníků usilujících o výstavbu rodinných domků. Ve změně č. 1 se kromě toho doplnil les a pásy krajinné zeleně pod Oborou v Kotojedech jako ochrana proti erozi půdy. Předmětem změny č. 2 bylo umožnění rozšíření dobývacího prostoru štěrkopísku v bílanském katastru pro záměr pokračování těžby štěrku na ložisku 3011600 Hulín.

Celkem se změnami č. 1, 3, 4 rozšířil územní plán o dalších 15 ha stavebních rozvojových ploch pro obytnou a smíšenou funkci, největší byly vymezeny v Trávníku, Horních Zahradách, Vážanech, Drahlově a Těšnovicích.

V roce 2010 byl vyhotoven návrh souboru změn - změna č. 5, jehož cílem bylo, kromě několika dílčích úprav, vymezení zastavěného území dle požadavků nového stavebního zákona a zapracování schválených zásad územního rozvoje Zlínského kraje do kroměřížského územního plánu. V současné době je tento dokument projednáván.

Celková koncepce územního rozvoje zakotvená ve stávajícím územním plánu je založena na modifikovaném radiálně okružním systému, který navazuje na dosavadní dlouhodobý rozvoj města (viz kap. 8.2).

Největší rozvojové plochy s převahou obytné funkce jsou umístěny zejména podél navrhovaného vnějšího městského okruhu, tj. do oblasti Za Oskolí (35, 36, 37a, 37b, 38), Vážan (Vážanský rybník, Pekelce - 32, V9, V10, V11, V12), Zachar (25), území v severovýchodní části (Barbořina, Lutopecká, Za Květnou zahradou, Terezov - 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17).

Další rozvojové stavební plochy mají lépe využít pozemky uvnitř zastavěného území - k největším patří lokalita v Dolních Zahradách (39, 40, 41, 42) pro bydlení a pak přestavbové areály obou kroměřížských kasáren - Žižkova kasárna pro bydlení a smíšené funkce (27a, 27b, 27c, 27d, 27e), Rybalkova kasárna pro výrobu a smíšené funkce (27f).

Poměrně rozsáhlé rozvojové plochy s převahou bydlení jsou situovány také do venkovských částí Kroměříže - Hradisko (H1), Miňůvky (M1, M2a, M2b), Bílany (B5), Trávník včetně Trávníckých Zahrad (T1, T9), Těšnovice (S2), Drahlov (D2).

Výrobní plochy nebo smíšené plochy s možností výrobní funkce jsou navrženy do severovýchodní oblasti - poblíž dálničního sjezdu, podél ulice Jožky Silného (47, 48a, 48b, B12, B13).

Případné nové veřejné občanské vybavení je možné situovat do rozvojových ploch 21, 22.

9.2 Koncepce dopravy a technické infrastruktury

Platný kroměřížský územní plán také komplexně řeší koncepci dopravy, technické infrastruktury, zeleně a územního systému ekologické stability i ochrany proti povodním. ÚSES a protipovodňové hráze jsou nyní v rámci změny 5 ÚPmK v souvislosti se zapracováním ZÚR Zlínského kraje nově kompletně aktualizovány.

9.3 Vyhodnocení plnění záměrů územního plánu

Za 6 let platnosti územního plánu se naplnil jen částečně. Nerealizované zůstávají chybějící prvky základního městského komunikačního systému, zejména se nedostává prostředků pro vybudování jižního městského okruhu, který zahrnuje most přes řeku Moravu a dvojitě mimoúrovňové křížení se železnicí. Také nefunkční části ÚSES jsou zatím vymezeny jen na papíře. Většina ploch pro vedení protipovodňových hrází je ale už alespoň zahrnuta v komplexních pozemkových úpravách a promítnuta do katastru nemovitostí. Z celkových 296 stavebních rozvojových ploch je již 38 ha v intencích územního plánu zastavěno a na dalších 47 ha je vydáno územní rozhodnutí nebo stavební povolení, případně se jedná o stavby, které jsou realizované, ale nejsou zapsány v katastru nemovitostí (jako např. plochy fotovoltaických elektráren podél ul. Jožky Silného). K dalšímu rozvoji je ještě disponibilních 211 ha.

Z vyhodnocení plnění platného územního plánu vyplývá, že je již využita značná část rozvojových ploch pro bydlení v plochách dobře dopravně přístupných a napojitelných na veřejnou technickou infrastrukturu. Také atraktivní návrhové plochy pro výrobu a služby jsou z větší části zastavěné (Rybalkovy a Žižkovy kasárna, pozemky kolem ul. Jožky silného).

Podrobné vyhodnocení využití rozvojových stavebních ploch stávajícího územního plánu viz v následující tabulce a v souvisejícím rozborovém výkresu.

9.4 Odůvodnění potřeby pořízení nového územního plánu

Kroměřížský územní plán dosud koncepčně vyhovuje současným podmínkám a požadavkům na koordinovaný a udržitelný rozvoj města. Potřeba nového územního plánu vyplývá zejména z nového stavebního zákona a souvisejících předpisů a Krajské zlínské metodiky na jednotné zpracování územních plánů ve Zlínském kraji. Jedná se v zásadě o formální rozpor, ale jejich oprava (zpracování do stávajícího ÚP) vyvolá úplné přepracování územního plánu a také jistý posun v závazné části dokumentace vyžadující veřejné projednání a schválení zastupitelstvem města, odpovídající v zásadě novému územnímu plánu.

Potenciální nesoulad kroměřížského územního plánu se zákonem č. 183/2006 Sb., vyhláškou č. 500/2006 Sb. a vyhláškou č. 501/2006 Sb. v platných zněních je zejména v následujících bodech:

- jiná struktura územního plánu - platný územní plán není členěn na výrokovou část a odůvodnění;
- jiné výkresy - není výkres základního členění, hlavní výkres neobsahuje koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšné stavby nejsou většinou vymezeny koridorem odpovídající šířky, ale jen lineárně, hlavní výkres obsahuje také jevy (limity), které tam nepatří, jiné plochy s rozdílným způsobem využití a navazující regulativy než předpokládá vyhláška 501/2006 Sb.;
- hranice zastavitelného území vymezená dle nového stavebního zákona není v souladu s funkčními plochami stávajícího územního plánu (jiný výklad termínu, jiná katastrální mapa), jedná se jen o drobná upřesnění ale v několika desítkách či stovkách ploch;

- jiné členění a obsah jednotlivých kapitol textové části územního plánu.

Hlavní rozdíly vůči „Zlínské metodice“:

- jiné uspořádání výkresů - samostatné výkresy technické infrastruktury a dopravy;
- jiné plochy s rozdílným způsobem využití a navazující regulativy, hranice zastavěného území neodpovídá hranicím požadovaných ploch, způsob vymezení koridorů pro technickou infrastrukturu (není vymezeno koridory v hlavním výkrese, nejsou vymezeny jako zastavitelné plochy).

Další rozpory:

- za posledních 10 let proběhla kompletní aktualizace digitálních podkladů; původně použitá katastrální mapa byla v různých souřadnicových systémech, nové pozemkové hranice se nekryjí s původními zejména ve Zlámance, ale i v jiných částech došlo k mnoha dílčím úpravám; vymezení ploch s rozdílným způsobem využití jako základních jednotek nad novou katastrální mapou ve změnách územního plánu se těžkou sesoulaďuje s původními funkčními plochami, které vznikly nad jinou katastrální mapou;
- dle informací MMR ČR je problematická také právní nenapadnutelnost případného nového územního plánu pořízeného jen formou „úpravy“ ve smyslu bodu (2) § 188 zákona č. 183/2006 Sb.

V případě pořízení nového územního plánu se nabízí také možnost posouzení potřeby nových rozvojových ploch v jednotlivých funkčních segmentech a případné doplnění stávajícího územního plánu dle aktuálních požadavků.

TAB.18 - VYHODNOCENÍ VYUŽITÍ ZASTAVITELNÝCH PLOCH PLATNÉHO
ÚZEMNÍHO PLÁNU - VIZ PŘÍLOHA

TAB.18 - VYHODNOCENÍ VYUŽITÍ ZASTAVITELNÝCH PLOCH PLATNÉHO
ÚZEMNÍHO PLÁNU - VIZ PŘÍLOHA

TAB.18 - VYHODNOCENÍ VYUŽITÍ ZASTAVITELNÝCH PLOCH PLATNÉHO
ÚZEMNÍHO PLÁNU - VIZ PŘÍLOHA

10. OBSAH

1.	Základní údaje.....	2
2.	Podklady pro územní plán Kroměříže	3
3.	Širší vztahy.....	5
3.1	Základní charakteristiky Kroměříže	5
3.2	Postavení Kroměříže v regionu	5
3.3	Sídelní dělba práce	6
3.4	Doprava a technická infrastruktura	6
3.5	Přírodní podmínky, ekologická stabilita a rekreace	7
3.6	Povodně	7
4.	Ekonomické podmínky	9
4.1	Základní charakteristiky Kroměřížského regionu	9
4.2	Předpoklady ekonomického rozvoje	11
5.	Obyvatelstvo a bytový fond	12
5.1	Počet obyvatel, jeho vývoj a rozmístění.....	12
5.2	Reprodukce a migrace obyvatelstva	15
5.3	Věková struktura	16
5.4	Cenzová domácnost.....	18
5.5	Prognóza populačního vývoje obyvatelstva	20
5.6	Bytová výstavba	27
6.	Kultura, urbanistické a architektonické hodnoty	29
7.	Doprava.....	33
7.1	Celková dopravní situace	33
7.2	Základní komunikační síť	35
7.3	Železniční doprava	37
7.4	Lodní doprava.....	38
7.5	Cyklistická doprava.....	38
7.6	Hluk z dopravy	38
8.	Vyhodnocení předpokladů urbanistického rozvoje.....	44
8.1	Odhad potřeby nových stavebních ploch.....	44
8.2	Koncepce územního rozvoje města.....	46
8.3	Hlavní problémy urbanistického rozvoje	52
9.	Zhodnocení plnění platného územního plánu	54
9.1	Urbanistická koncepce a využití území.....	54
9.2	Koncepce dopravy a technické infrastruktury	55
9.3	Vyhodnocení plnění záměrů územního plánu	56
9.4	Odůvodnění potřeby pořízení nového územního plánu.....	56
10.	Obsah	61

Příloha:

Výkres vyhodnocení využití stávajících zastavitelných ploch 1:5000