

TÉMA DOPRAVY V ZÁKLADNÍCH STRATEGICKÝCH DOKUMENTECH KRAJŮ ČESKÉ REPUBLIKY

THEME OF TRANSPORT IN BASIC STRATEGIC DOCUMENTS OF REGIONS OF THE CZECH REPUBLIC

Pavel Grebeníček¹, Pavel Bednář²

Anotace: Příspěvek se zabývá strategickým plánováním regionálního rozvoje na úrovni krajů České republiky se zaměřením na téma dopravy. Hlavním cílem tohoto příspěvku je prozkoumat a srovnat přístup krajů k této problematice na základě informací uvedených v základních strategických dokumentech krajů. Výsledky provedené analýzy dokazují, že téma dopravy se objevuje ve všech hodnocených dokumentech, v přístupech jednotlivých krajů lze pak vysledovat jak některé shodné, tak některé odlišné charakteristiky.

Klíčová slova: strategické plánování, regionální rozvoj, doprava, kraje, Česká republika.

Summary: The article deals with a strategic planning of the regional development on the regional level of the Czech Republic with a focus on the theme of transport. The main aim of this paper is to explore and compare region's approach to this issue based on information provided in the basic strategic documents. The results of the analysis show that the topic of transport occurs in all reviewed documents and that there can be observed both identical and different characteristics in the approaches of individual regions.

Key words: strategic planning, regional development, transport, regions, Czech Republic.

ÚVOD

Hlavním cílem tohoto příspěvku je prozkoumat a srovnat přístup krajů České republiky k problematice dopravy v rámci strategického plánování regionálního rozvoje na základě informací uvedených v základních strategických dokumentech regionálního rozvoje těchto krajů a poukázat na některé skutečnosti či souvislosti, které se k danému tématu vztahují. Vedlejším cílem pak je ověřit autory stanovenou hypotézu, která říká, že téma dopravy je z pohledu krajských samospráv jedno z důležitých typických témat řešených v rámci základních strategických dokumentů a tudíž by mělo být obsaženo ve všech zkoumaných a hodnocených krajských dokumentech.

Příspěvek je strukturován následujícím způsobem. První kapitola v krátkosti představuje základní teoretické poznatky k tématu strategického plánování regionálního rozvoje se zaměřením na problematiku dopravy. Druhá kapitola slouží k popisu metodologie využití při analýze, resp. tvorbě tohoto příspěvku. Třetí kapitola se poté věnuje samotnému přehledu a

¹ Ing. Pavel Grebeníček, Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně, Fakulta managementu a ekonomiky, Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva, Mostní 5139, 760 01 Zlín, Tel.: +420 576 032 807, Fax: +420 576 032 992, e-mail: grebenicek@fame.utb.cz

² RNDr. Pavel Bednář, Ph.D., Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně, Fakulta managementu a ekonomiky, Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva, Mostní 5139, 760 01 Zlín, Tel.: +420 576 032 848, Fax: +420 576 032 992, E-mail: bednar@fame.utb.cz

zhodnocení základních strategických dokumentů krajů České republiky z definovaných pohledů. V závěru je pak uveden souhrn hlavních poznatků vztahujících se k úpravě problematiky dopravy a jejího rozvoje v rámci hodnocených krajských dokumentů.

1. STRATEGICKÉ PLÁNOVÁNÍ REGIONÁLNÍHO ROZVOJE A TÉMA DOPRAVY

Strategické plánování regionálního rozvoje může být považováno za specifický případ obecně použitelné metody strategického plánování. Strategické plánování v podstatě spojuje výchozí pozici určitého subjektu s určenou cílovou situací, kdy jsou tímto subjektem voleny dlouhodobější směry či cíle rozvoje a strategie (aktivity) k jejich dosažení (8). Podobně lze definovat strategické plánování jako snahu vytvářet základní rozhodnutí a činnosti, které formují a řídí, co daná organizace či jiná entita je, co dělá a proč to dělá (1). V rámci procesu strategického plánování se prolíná přemýšlení o budoucnosti, objektivní analýza a subjektivní zhodnocení různorodých ukazatelů, cílů a priorit. Výsledkem je určení budoucích směrů a aktivit, které by měly zajistit v případě určeného subjektu veřejné správy jeho efektivitu a schopnost přidávat veřejnosti určitou hodnotu (10).

Téma dopravy (tj. vybavenost určitého regionu dopravní infrastrukturou, nabídka dopravních služeb v regionu či dopravní dostupnost daného regionu) je spolu se sociálními, ekonomickými a environmentálními otázkami zmiňováno mezi hlavními hnacími silami možných pozitivních změn v určitém regionu (6). Existence kvalitní a dostatečné dopravní infrastruktury v regionu je nezbytná pro jeho rozvoj. Neodpovídající dopravní infrastruktura a nepřítomnost návazných dopravních služeb naopak může výrazně brzdit ekonomický růst regionu (3), (4). Dopravní infrastruktura je zásadním sociálním a ekonomickým faktorem, který ovlivňuje využití prostoru a mobilitu. Má zásadní vliv jak na obchodní toky, tak na rozmístění průmyslových či rezidenčních lokalit. Rozhodnutí činěná v souvislosti s výstavbou dopravní infrastruktury mají ve většině případů dopad v řádu několika desetiletí, případně i staletí. Výstavba dopravní infrastruktury je také velmi finančně náročná a má též některé negativní důsledky na životní prostředí (11). Z výše uvedených důvodů by těmto otázkám měla být věnována v rámci strategického plánování regionálního rozvoje dostatečná pozornost.

Podrobně se tématu plánování dopravy vč. dopadů této činnosti na regionální rozvoj věnují ve své knize např. Button a Hensher (2). Rozvojem metody strategického plánování dopravy aplikovatelné od nejnižší lokální úrovně až po úroveň mezinárodní se ve svém příspěvku zabývali Kölbl, Niegl a Knoflacher (9). Autoři mimo jiné uvádějí, že metoda strategického plánování získává stále větší důležitost v plánování dopravní problematiky na všech úrovních veřejné správy, tj. na lokální, regionální, národní i mezinárodní. Ze skutečných „příkladů dobré praxe“ v plánování dopravních otázek na lokální úrovni můžeme zmínit kupříkladu město Londýn (12). Aspekt dopadů plánování dopravní problematiky na životní prostředí a možné přístupy k hodnocení těchto dopadů a samotnému plánování záležitostí spojených s dopravou prezentují ve svém příspěvku Hildén, Furman a Kaljonen (7).

2. METODOLOGIE

V rámci provedené analýzy přístupů k tématu dopravy v základních strategických dokumentech krajů České republiky byly prozkoumány všechny kraje České republiky včetně hlavního města Prahy. Podkladové dokumenty pro uvedenou analýzu byly získány z oficiálních internetových stránek jednotlivých krajů České republiky.

Vzhledem k různým modelům strategického plánování regionálního rozvoje na úrovni krajů České republiky je počet analyzovaných dokumentů u jednotlivých krajů různý. Část krajů využívá pro strategické plánování regionálního rozvoje dvojstupňový model (program rozvoje územního obvodu - sektorové koncepce), část krajů pak model trojstupňový, kde je spíše střednědobému programu rozvoje nadřazena dlouhodobá strategie rozvoje (strategie rozvoje - program rozvoje územního obvodu - sektorové koncepce) - srovnej s (5). U krajů s trojstupňovým modelem strategického plánování byly do analýzy zahrnuty oba stupně základních strategických dokumentů krajů (tj. jak strategie rozvoje, tak programy rozvoje územního obvodu), u krajů s dvojstupňovým modelem byly analyzovány pouze programy rozvoje územního obvodu, které v tomto modelu reprezentují nejvyšší úroveň strategického plánování regionálního rozvoje. Celkem bylo zkoumáno 20 krajských základních strategických dokumentů, z nichž 6 spadá do kategorie dlouhodobých strategií rozvoje a 14 do kategorie střednědobých programů rozvoje (viz tab. 1). Nejnižší stupeň obou modelů (tj. stupeň sektorových koncepcí) nebyl vzhledem k zaměření tohoto příspěvku pouze na základní strategické dokumenty do analýzy samostatně zahrnut, při prováděné analýze však byla zkoumána také návaznost základních strategických dokumentů na další koncepční dokumenty zaměřené na oblast dopravy (blíže viz 3. kapitola).

Hodnoceny byly vždy poslední aktuálně platné verze základních strategických dokumentů k počátku září 2011. Vlastní vyhodnocení přístupů jednotlivých krajů České republiky je provedeno pomocí základních popisných a srovnávacích analytických metod.

3. TÉMA DOPRAVY V ZÁKLADNÍCH STRATEGICKÝCH DOKUMENTECH KRAJŮ ČR

Tab. 1 podává přehled o základních strategických dokumentech všech krajů České republiky vč. hlavního města Prahy. V tabulce je uvedena základní charakteristika jednotlivých dokumentů zahrnující následující atributy:

- přesný název,
- rok zpracování nebo schválení,
- terminologie návrhové části,
- počet hlavních priorit,
- zaměření hlavních priorit,
- návaznost na další koncepční dokumenty zaměřené na oblast dopravy.

Již z prvního pohledu na danou tabulku můžeme konstatovat poměrně značnou heterogenitu ve všech zahrnutých aspektech - srovnej s (5). Hodnocené aktuálně platné

základní strategické dokumenty krajů byly zpracovány či schváleny v poměrně širokém rozmezí let 2005 - 2010, terminologie návrhové části je velmi nesourodá, počet hlavních priorit se pohybuje mezi 4 - 8. Poměrně různorodé je také zaměření hlavních priorit, i když lze vysledovat některá typická témata, která se vyskytují u většího množství dokumentů.

Za jedno z těchto typických „nosných“ témat můžeme již dle názvů hlavních priorit tušit také téma dopravy (priority pojmenované např. jako „dopravní a technická infrastruktura“, „dostupnost a infrastruktura“, „rozvoj dopravní infrastruktury“, „komplexní a kvalitní infrastruktura“ či „dopravní přístupnost a obsluha území“).

Tab. 1 - Přehled základních strategických dokumentů krajů ČR

Dokument	Hlavní město Praha	Středočeský kraj	Plzeňský kraj	Jihočeský kraj	Ústecký kraj		Královéhradecký kraj		Liberecký kraj	
	Program rozvoje hlavního města	Program rozvoje územního obvodu Středočeského kraje	Program rozvoje kraje	Program rozvoje kraje	Strategie rozvoje kraje	Program rozvoje kraje	Strategie rozvoje kraje	Program rozvoje kraje	Strategie rozvoje kraje	Program rozvoje kraje
Přesný název	Strategický plán hlavního města Prahy - aktualizace 2008	Program rozvoje územního obvodu Středočeského kraje	Aktualizace Programu rozvoje Plzeňského kraje	Program rozvoje Jihočeského kraje	Strategie udržitelného rozvoje Ústeckého kraje 2006 - 2020	Program rozvoje Ústeckého kraje 2008 - 2013 - aktualizace 2010	Strategie rozvoje Královéhradeckého kraje 2007 - 2015	Program rozvoje Královéhradeckého kraje 2011 - 2013	Strategie rozvoje Libereckého kraje 2006 - 2020	Program rozvoje Libereckého kraje 2007 - 2013
Rok zpracování (schválení)	2008	2006, aktualizace 2009	2008	2008	2005, aktualizace 2010	2010	2007, aktualizace 2010	2010	2007	2007
Terminologie klíčových částí	Strategická vize, tematické okruhy, strategické cíle, aktivity a principy realizace cílů	Souhrnná strategická vize, hlavní cíl, dílčí cíle, problémové okruhy, strategické cíle, strategické směry, opatření	Globální cíl, specifické cíle, problémové okruhy, opatření, aktivity	Vize rozvoje kraje, globální cíl, prioritní osy rozvoje, opatření, aktivity	Strategická vize, dílčí vize, prioritní osy, cíle, opatření	Globální cíl (rozvojová vize), priority, cíle, opatření, specifické cíle	Mise/preambule, vize, globální cíl, strategické cíle, prioritní osy rozvoje, priority, prioritní cíle, specifické cíle	Priority, specifické cíle, opatření	Vize, globální cíle, strategické cíle, rozvojová opatření	Vize, globální cíle, strategické cíle, rozvojová opatření, cíle opatření, aktivity
Počet hlavních priorit	8 tematických okruhů	6 problémových okruhů	5 problémových okruhů	8 prioritních os rozvoje	4 prioritní osy	6 priorit	4 priority	4 priority	5 strategických cílů	5 strategických cílů
Zaměření hlavních priorit	A) Praha v nové Evropě B) Konkurenceschopnost C) Lidé v Praze D) Prostředí E) Infrastruktura F) Bezpečnost G) Správa a řízení H) Rozvoj území	A) Produkční základna a ekonomický rozvoj B) Infrastruktura C) Rozvoj venkova, multifunkčního zemědělství a lesního hospodářství D) Životní prostředí E) Rozvoj lidských zdrojů F) Cestovní ruch a péče o kulturní dědictví	A) Ekonomika B) Lidské zdroje C) Územní rozvoj D) Venkov E) Životní prostředí	A) Ekonomický rozvoj a znalostní ekonomika B) Lidské zdroje a sociální soudržnost C) Dostupnost a infrastruktura D) Rozvoj urbánních prostorů E) Venkovský prostor F) Cestovní ruch, přírodní a kulturní atraktivita G) Efektivní veřejná správa a modernizace institucí H) Životní prostředí	A) Efektivní ekonomika a zaměstnanost B) Vyvážené využívání území C) Zdravá a soudržná společnost D) Kvalitní životní prostředí	A) Rozvoj dopravní infrastruktury B) Rozvoj lidských zdrojů C) Životní prostředí a zemědělství D) Modernizace a rozvoj veřejné správy E) Cestovní ruch a kultura F) Podpora regionálního rozvoje	A) Podnikání a zaměstnanost B) Lidské zdroje C) Venkov a zemědělství D) Infrastruktura	A) Podnikání a zaměstnanost B) Lidské zdroje C) Venkov a zemědělství D) Infrastruktura	A) Dynamická a konkurenceschopná ekonomika B) Kvalitní a zdravé lidské zdroje C) Komplexní a kvalitní infrastruktura D) Zdravé životní prostředí bez zátěží E) Udržitelný rozvoj území a občanské společnosti	A) Dynamická a konkurenceschopná ekonomika B) Kvalitní a zdravé lidské zdroje C) Komplexní a kvalitní infrastruktura D) Zdravé životní prostředí bez zátěží E) Udržitelný rozvoj území a občanské společnosti
Návaznost na další koncepční dokumenty zaměřené na oblast dopravy	Ano, sektorovým konceptem vč. dopravy určuje strategický plán základní cíle a principy rozvoje	Ano, uvedena návaznost na dokumenty národní úrovně	Neuvedeno	Ano, uvedena návaznost na dokumenty národní i krajské úrovně	Neuvedeno	Ano, uvedena návaznost na dokumenty krajské úrovně	Neuvedeno	Ano, uvedena návaznost na dokumenty krajské úrovně	Ano, uvedena návaznost na dokumenty krajské úrovně	Ano, uvedena návaznost na dokumenty krajské úrovně

Zdroj: Autoři

Tab. 2 - Přehled základních strategických dokumentů krajů ČR

Dokument	Pardubický kraj	Karlovarský kraj	Jihomoravský kraj		Moravskoslezský kraj		Kraj Vysočina	Olomoucký kraj	Zlínský kraj	
	Program rozvoje kraje	Program rozvoje kraje	Strategie rozvoje kraje	Program rozvoje kraje	Strategie rozvoje kraje	Program rozvoje kraje	Program rozvoje kraje	Program rozvoje kraje	Strategie rozvoje kraje	Program rozvoje kraje
Přesný název	Program rozvoje Pardubického kraje	Program rozvoje Karlovarského kraje 2007 - 2013	Strategie rozvoje Jihomoravského kraje	Program rozvoje Jihomoravského kraje na období 2010 - 2013	Strategie rozvoje Moravskoslezského kraje na léta 2009 - 2016	Program rozvoje Moravskoslezského kraje na období 2010-2012	Program rozvoje kraje Vysočina	Program rozvoje územního obvodu Olomouckého kraje	Strategie rozvoje Zlínského kraje 2009 - 2020	Program rozvoje územního obvodu Zlínského kraje 2010 - 2012
Rok zpracování (schválení)	2006	2007, aktualizace 2010	2006	2010	2009	2010	2010	2005	2009	2010
Terminologie návrhové části	Vize rozvoje, problémové okruhy, specifické cíle, opatření, aktivity	Vize, globální cíle, opatření	Vize, globální cíl, prioritní osy, prioritní okruhy, specifické cíle, strategická opatření	Vize, celkový cíl, dílčí cíle, priority, opatření, aktivity	Rozvojová vize, poslání, globální strategické cíle, specifické strategické cíle, projekty	Rozvojová vize, globální strategické cíle, specifické strategické cíle, projekty	Prioritní osy, opatření, aktivity	Hlavní cíl, priority, opatření, aktivity	Vize, hlavní cíl, pilíře, cíle, úkoly, opatření	Pilíře, úkoly, opatření
Počet hlavních priorit	7 problémových okruhů	8 opatření	6 prioritních os	5 priorit	5 globálních strategických cílů	5 globálních strategických cílů	6 prioritních os	5 priorit	4 pilíře	4 pilíře
Zaměření hlavních priorit	<ul style="list-style-type: none"> A) Ekonomika B) Technická vybavenost, dopravní přístupnost a obsluha území C) Lidské zdroje a kvalita života D) Venkovský prostor a zemědělství E) Životní prostředí F) Cestovní ruch G) Činitelé 	<ul style="list-style-type: none"> A) Rozvoj podnikání B) Rozvoj infrastruktury C) Rozvoj cestovního ruchu a lázeňství D) Rozvoj lidských zdrojů E) Ochrana životního prostředí F) Rozvoj sociálních služeb G) Rozvoj zdravotnictví H) Řízení a správa 	<ul style="list-style-type: none"> A) Hospodářství B) Životní prostředí C) Lidské zdroje D) Osídlení E) Dopravní a technická infrastruktura F) Spolupráce 	<ul style="list-style-type: none"> A) Kvalita života obyvatel B) Znalostní potenciál a konkurenceschopnost - věda, výzkum, inovace C) Dostupnost a obslužnost D) Atraktivnost destinace E) Kvalita prostředí a krajiny 	<ul style="list-style-type: none"> A) Konkurenceschopná, inovačně založená ekonomika B) Vysoká zaměstnanost a sociální inkluze C) Vzdělaná společnost aktivních a sebevědomých obyvatel D) Kvalitní a kulturní prostředí, služby a infrastruktura pro život, práci a návštěvu E) Efektivní správa věcí veřejných 	<ul style="list-style-type: none"> A) Konkurenceschopná, inovačně založená ekonomika B) Vysoká zaměstnanost a sociální inkluze C) Vzdělaná společnost aktivních a sebevědomých obyvatel D) Kvalitní a kulturní prostředí, služby a infrastruktura pro život, práci a návštěvu E) Efektivní správa věcí veřejných 	<ul style="list-style-type: none"> A) Podnikání, zaměstnanost, vzdělávání, výzkum, inovace B) Zdravotnictví a sociální služby, volnočasové aktivity C) Technická infrastruktura D) Venkov, multifunkční zemědělství, lesní hospodářství E) Životní prostředí F) Cestovní ruch a péče o kulturní dědictví 	<ul style="list-style-type: none"> A) Modernizace ekonomiky kraje a rozvoj metropolitních území B) Stabilizace a rozvoj nemetropolitních území C) Rozvoj lidských zdrojů a podpora vzdělanosti D) Rozvoj dopravní a informační infrastruktury včetně návazných funkcí E) Sociální služby a zlepšování životních podmínek 	<ul style="list-style-type: none"> A) Konkurenceschopná ekonomika B) Úspěšná společnost C) Efektivní infrastruktura a rozvoj venkova D) Atraktivní region 	<ul style="list-style-type: none"> A) Konkurenceschopná ekonomika B) Úspěšná společnost C) Efektivní infrastruktura a rozvoj venkova D) Atraktivní region
Návaznost na další koncepční dokumenty zaměřené na oblast dopravy	Neuvedeno	Neuvedeno	Neuvedeno	Ano, uvedena návaznost na dokumenty krajské úrovně	Ano, uvedena návaznost na dokumenty krajské úrovně	Ano, uvedena návaznost na dokumenty krajské úrovně	Neuvedeno	Ano, uvedena návaznost na dokumenty krajské úrovně	Ano, uvedena návaznost na dokumenty národní i krajské úrovně	Ano, uvedena návaznost na dokumenty národní i krajské úrovně

Zdroj: Autoři

Téma dopravy a přístupy k jeho ošetření v rámci základních strategických dokumentů regionálního rozvoje budou nyní v dalším textu u jednotlivých krajů, resp. jednotlivých strategických dokumentů, podrobně popsány a analyzovány. Autory bude posouzeno jak zachycení dané problematiky v analytické části příslušných dokumentů, tak přístup k dalšímu rozvoji této problematiky v jejich návrhové části.

Strategický plán hlavního města Prahy se tématu dopravy věnuje poměrně obsírně, téma se jako velmi důležité prolíná prakticky celým textem dokumentu. V rámci analytické části plánu vč. zpracované SWOT analýzy jsou konstatovány některé důležité charakteristiky vztahující se k problematice dopravy. Ze silných stránek můžeme zmínit např. dobře fungující městskou veřejnou dopravu, provozovaný regionální integrovaný systém veřejné dopravy, v rámci slabých stránek je konstatována neodpovídající úroveň napojení na evropské dopravní sítě ve srovnání s nejvýznamnějšími konkurenčními městy západní Evropy, přetížení historického jádra města automobilovou dopravou, nízká propustnost městských komunikací, nedokončená silniční infrastruktura a její špatný technický stav, mezi příležitostmi je řazena poměrně vysoká preference veřejné dopravy obyvateli a návštěvníky Prahy, ohrožení představují např. nedostatek finančních prostředků pro zlepšování městské dopravní infrastruktury a na dokončení napojení Prahy na mezinárodní sítě či další nárůst negativních dopadů automobilové dopravy na prostředí a obyvatele města. V rámci návrhové části dokumentu je na identifikovaná zjištění reagováno již v úvodní strategické vizi rozvoje, kde je zmiňována potřeba kvalitní a spolehlivé dopravní infrastruktury. Rozvojové návrhy v oblasti dopravy jsou pak dále rozpracovány zejména v rámci pátého tematického okruhu s názvem Infrastruktura a jeho strategických cílů (např. atraktivní integrovaný systém veřejné dopravy, řízení a redukce užívání automobilů, integrace do evropských dopravních sítí, příznivé podmínky pro pěší a cyklisty). Některé aktivity z oblasti dopravy se však objevují také v rámci ostatních 7 tematických okruhů (můžeme jmenovat např. podporu prevence dopravní nehodovosti v rámci šestého tematického okruhu s názvem Bezpečnost). Jednotlivé navrhované cíle a aktivity jsou následně vhodně a úplně rozpracovány v Programu realizace strategické koncepce hlavního města Prahy na období 2009 - 2015 vč. uvedení garantů, odhadu finančních nákladů, předpokládaných zdrojů či měřitelných ukazatelů. Návaznost na další koncepční dokumenty v oblasti dopravy je vyjádřena v hodnoceném dokumentu obecně (strategický plán určuje sektorovým koncepcím základní cíle a principy rozvoje).

Program rozvoje územního obvodu Středočeského kraje obsahuje téma dopravy jak v analytické, tak i návrhové části zejména v rámci problémového okruhu B. Infrastruktura. Z hlavních závěrů analytické části a zpracované SWOT analýzy lze jmenovat např. neuspokojivý stav silnic, železnic i vodních cest, nedokončenou výstavbu dálniční sítě, nedostatečnou infrastrukturu pro cyklistickou a pěší dopravu, naopak dobrou dopravní dostupnost hlavního města či vysokou hustotu dopravních cest. V rámci návrhové části je již téma dopravy opět obsaženo v samotné souhrnné strategické vizi rozvoje, kdy je vyjádřena potřeba dobré dopravní obslužnosti a kvalitní infrastruktury. Návrhová část dále obsahuje rozpracovaná opatření z oblasti dopravy zaměřená na zlepšení dopravní obslužnosti kraje (např. rozvoj integrovaných systémů veřejné dopravy, podpora železniční dopravy, podpora rozvoje cyklistické a pěší dopravy), rozvoj silniční sítě, rozvoj železniční dopravy, rozvoj

vodních cest a rozvoj letecké dopravy. Popis daných opatření je však v dokumentu poměrně obecný, v rámci jednotlivých opatření je vždy uveden poměrně široký a nepřehledný seznam možných aktivit bez jasného stanovení priorit. Naopak pozitivně lze v rámci hodnoceného dokumentu hodnotit jasně vyjádřenou závislost mezi rozvojem dopravní infrastruktury či rozvojem obslužnosti území kraje a rozvojem aktivit v rámci cestovního ruchu, kdy toto hledisko bylo zvláště akcentováno při aktualizaci dokumentu v roce 2009 v rámci problémového okruhu F. Cestovní ruch a péče o kulturní dědictví (např. v rámci SWOT analýzy je v příležitostech pro rozvoj cestovního ruchu uvedeno hledisko rozvoje dopravní infrastruktury). V hodnoceném dokumentu je uvedena také návaznost na strategické dokumenty národní úrovně v oblasti dopravy (např. Dopravní politika České republiky na léta 2005 - 2013).

Aktualizace Programu rozvoje Plzeňského kraje z roku 2008 se problematice dopravy ve své analytické části věnuje poměrně stručně, přitom ale poměrně výstižně. V rámci zpracované SWOT analýzy byly identifikovány v oblasti dopravy hlavní silné stránky (např. přítomnost dálnice D5, poměrně hustá síť hlavních silnic a železnic), slabé stránky (např. nedostatečná hustota silnic nižších tříd a regionálních železničních tratí, dopravní problémy Plzně), příležitosti (např. zavedení integrovaného dopravního systému) i ohrožení (zpoždění přípravy a realizace dopravních staveb). V rámci návrhové části je téma dopravy zmiňováno již při formulaci globálního cíle. Následně je pak rozpracováno zejména v rámci problémového okruhu 3. Územní rozvoj, který obsahuje opatření 3.2. Rozvoj dopravní sítě kraje a její návaznosti (aktivity zaměřené na rozvoj silniční a železniční sítě) a 3.3. Zlepšení dopravní obslužnosti (aktivity zaměřené na rozvoj veřejné dopravy). Téma rozvoje cyklo dopravy je obsaženo v rámci problémového okruhu 1. Ekonomika jako aktivita 1.3.12 Rozvoj cyklo dopravy. Okrajově se doprava a její rozvoj objevuje také v rámci problémového okruhu 4. Venkov. Opatření ani aktivity nejsou v rámci dokumentu příliš specifikovány, uvedeny jsou potenciální zdroje financování. Návaznost na další koncepční dokumenty zaměřené na oblast dopravy není v dokumentu uvedena.

Program rozvoje Jihočeského kraje v rámci analytické části a vypracované SWOT analýzy identifikuje jako silné stránky regionu v oblasti dopravy např. vhodné podmínky pro rozvoj cyklistické dopravy či zlepšující se technický stav dopravních cest. Mezi slabými stránkami je naopak v hodnoceném dokumentu uvedeno neexistující kapacitní dopravní napojení kraje na národní a mezinárodní dálniční síť, pomalý postup modernizace hlavních železničních tratí či chybějící obchvaty sídel. Příležitosti jsou spatřovány zejména v urychlené dostavbě dálnic a rychlostních silnic, ohrožení představuje neprosazování se veřejné dopravy či růst dopravního zatížení silnic. V návrhové části hodnoceného dokumentu se téma rozvoje dopravy objevuje již v rozšiřujícím popisu vize rozvoje kraje. Následně je pak oblast dopravy blíže řešena v rámci prioritní osy 3. Dostupnost a infrastruktura, která je dále členěna na dvě opatření (3.1. Infrastruktura a 3.2. Dopravní obslužnost), která jsou poměrně podrobně specifikována vč. uvedení velkého množství aktivit, což ovšem znesnadňuje určení skutečných prioritních akcí. V hodnoceném dokumentu je velmi podrobně uvedena návaznost na další koncepční dokumenty zaměřené na oblast dopravy, a to jak na národní, tak krajské úrovni.

Aktualizace Strategie udržitelného rozvoje Ústeckého kraje z roku 2010 neobsahuje analytickou část, ve své návrhové části se dokument tématu dopravy věnuje v rámci prioritní osy I. Efektivní ekonomika a zaměstnanost (cíl Zvyšování kvality dopravní infrastruktury a dopravních služeb podporovat udržitelný ekonomický růst a pracovní mobilitu), v rámci prioritní osy II. Vyvážené využívání území (cíl Využití nástrojů územního plánování k snižování dopravní náročnosti obsluhy území) a v rámci prioritní osy IV. Kvalitní životní prostředí (cíl Zlepšit kvalitu ovzduší v Ústeckém kraji). V rámci jednotlivých prioritních os jsou navržena opatření s uvedením měřitelných indikátorů. Navazující Program rozvoje Ústeckého kraje naopak obsahuje velmi podrobnou analytickou část věnující se charakteristice dopravy na území kraje. Z hlavních zjištění vztahujících se k tématu dopravy můžeme jmenovat poměrně hustou síť železnic a silnic, neprovázanost jednotlivých druhů veřejné dopravy, nedostatek cyklistických stezek, jako hrozby jsou pak vnímány např. růst individuální automobilové dopravy ve městech, rostoucí intenzita dopravy na silničních komunikacích obecně či oddálení výstavby dálnice D8 přes České středohoří. V rámci návrhové části je pak dopravě věnována zejména samostatná priorita 1 - Rozvoj dopravní infrastruktury, která je dále rozčleněna na dvě opatření (1.1 Zkvalitnění dopravní sítě a 1.2 Rozvoj dopravní obslužnosti). Následně jsou pak v rámci opatření uvedeny typové aktivity s uvedením garantů realizace, indikátorů a možných finančních zdrojů. Cyklistická doprava je částečně řešena v rámci priority 5 - Cestovní ruch a kultura (podpora budování cyklostezek). V hodnoceném dokumentu je uvedena návaznost na další koncepční dokumenty zaměřené na oblast dopravy na krajské úrovni vč. vyjádření potřeby zpracování některých dalších koncepčních dokumentů (např. strategie související s budováním integrovaného dopravního systému).

Strategie rozvoje Královéhradeckého kraje 2007 - 2015 ve své analytické části a zpracované SWOT analýze také identifikuje několik charakteristik v oblasti dopravy (např. hustá dopravní síť, špatný stav regionální dopravní infrastruktury, nedostatečná dopravní dostupnost a obslužnost venkovských regionů, nedostatečné napojení regionu na evropskou dopravní síť, pomalé budování páteřní dopravní sítě, jako ohrožení je vnímáno preferování individuální automobilové dopravy před dopravou hromadnou). Návrhová část dokumentu se věnuje tématu dopravy téměř výhradně v rámci priority 4 Infrastruktura a jí podřazeného specifického cíle B. Rozvoj dopravní dostupnosti a obslužnosti území, kdy jsou v rámci textu stručně popsány možné a potřebné aktivity (např. výstavba dálnice D11, obnova regionální dopravní sítě, řešení nedostatku parkovacích ploch ve městech, řešení dopravní dostupnosti venkovských oblastí, budování integrovaného dopravního systému). Aktivity jsou pak blíže specifikovány v navazujícím Programu rozvoje Královéhradeckého kraje 2011 - 2013, který v rámci stejné struktury návrhové části doplněné o úroveň opatření upřesňuje např. garanty realizace, možné zdroje financování, indikátory, cílové skupiny apod. V programu rozvoje je také uvedena návaznost na další koncepční dokumenty zaměřené na oblast dopravy na krajské úrovni.

Strategie rozvoje Libereckého kraje 2006 - 2020 se ve své analytické části věnuje tématu dopravy poměrně stručně, mezi hlavní silné stránky patří např. hustá silniční a železniční síť či dobrá dostupnost hlavní města, mezi slabé stránky dokument řadí

nedostačující napojení na mezinárodní dopravní koridory, nevyhovující technický stav železničních tratí, špatný stav komunikací nižších tříd či růst dopravní zátěže. Na zjištěné skutečnosti reaguje dokument v návrhové části zejména strategickým cílem C - Komplexní a kvalitní infrastruktura. Tento strategický cíl obsahuje dvě rozvojová opatření věnující se tématu dopravy (C.1: Průběžné zkvalitňování dopravní infrastruktury a její optimalizace; C.2: Optimalizace dopravních systémů včetně jejich alternativ a zlepšení dopravní obslužnosti). V rámci opatření jsou rozepsány návrhy možných aktivit, které jsou poměrně komplexní a kromě silniční dopravy se věnují ve zvýšené míře např. také dopravě cyklistické. Opatření a aktivity jsou následně podrobněji specifikovány v rámci navazujícího Programu rozvoje Libereckého kraje 2007 - 2013 (např. s uvedením indikátorů, dopadů, cílových skupin apod.). V obou hodnocených dokumentech Libereckého kraje je uvedena návaznost na další koncepční dokumenty zaměřené na oblast dopravy na krajské úrovni (např. Analýza stavu dopravy na území Libereckého kraje).

Program rozvoje Pardubického kraje se ve své analytické části zakončené SWOT analýzou věnuje tématu dopravy poměrně podrobně dle jednotlivých druhů. V rámci silných stránek kraje v oblasti dopravy je uváděna existence tranzitního železničního koridoru a existence mezinárodního letiště Pardubice se smíšeným provozem. Naopak mezi slabé stránky je řazena absence dálnic či rychlostních silnic a nevyhovující technický stav silničních komunikací II. a III. třídy. Mezi příležitostmi můžeme vidět rozšiřování integrovaného dopravního systému, splavnění Labe do Pardubic a vybudování přístavu v Pardubicích, v rámci hrozeb pak zhoršování dopravní obslužnosti venkova. V rámci návrhové části se dopravě věnuje především 2. problémový okruh nazvaný jako Technická vybavenost, dopravní přístupnost a obsluha území. Tento okruh mimo jiné obsahuje dva specifické cíle zaměřené na dopravu (1. Růst kvality dopravní sítě a 2. Růst kvality nákladní a osobní dopravní obsluhy území), v rámci kterých jsou zahrnuta opatření ke zlepšení stavu silniční, železniční, letecké či vodní dopravy, ale i opatření zaměřené na zlepšení obslužnosti území veřejnou dopravou a opatření zaměřené na vybudování multimodálního logistického centra v Pardubicích. Naopak příliš akcentovány nejsou na rozdíl od valné většiny ostatních hodnocených dokumentů aktivity zaměřené na rozvoj cyklistické dopravy. Opatření jsou v dalším textu dokumentu dále upřesněna s uvedením cílů, možných aktivit, garantů a monitorovacích ukazatelů. Návaznost na další koncepční dokumenty zaměřené na oblast dopravy není v dokumentu uvedena.

Program rozvoje Karlovarského kraje 2007 - 2013 obsahuje v rámci své analytické části také poměrně výstižnou část zaměřenou na dopravu. Mezi silné stránky, které mají souvislost s dopravou, je řazena výhodná příhraniční poloha regionu v blízkosti evropské dopravní sítě, naopak mezi slabými stránkami je uvedeno nedostatečně kvalitní dopravní propojení se sousedními kraji a s hlavním městem, zanedbaný stav dopravní infrastruktury nebo neefektivní napojení venkovských oblastí na správní centra. V návrhové části se problematikou rozvoje dopravy zabývá opatření A2: Rozvoj infrastruktury, v rámci kterého jsou poměrně fádne a krátce popsány směry, na které by se měl kraj zaměřit (sít' silnic II. a III. třídy, dostavba silniční sítě I. třídy, modernizaci vybraných železničních nádraží, rozvoj přepravních služeb na mezinárodním letišti Karlovy Vary, větší zapojení cyklistické dopravy

do dopravního systému kraje, modernizace vybraných dopravních uzlů veřejné hromadné přepravy osob v regionu). Podrobněji jsou aktivity specifikovány až v samostatném akčním plánu programu rozvoje. Návaznost na další koncepční dokumenty zaměřené na oblast dopravy není v dokumentu uvedena.

V rámci analytické části Strategie rozvoje Jihomoravského kraje je hodnocena jak dopravní dostupnost sídel kraje, tak stav dopravních sítí. Mezi hlavní závěry uvedené ve SWOT analýze patří např. výhodná poloha kraje, přítomnost letiště Brno-Tuřany s mezinárodním statutem, funkční integrovaný dopravní systém kraje, ale také problémy v kvalitě dopravní obslužnosti okrajových území veřejnou hromadnou dopravou či neuspokojivý technický stav silničních komunikací a regionálních železničních tratí. Příležitost dokument spatřuje v zájmu leteckých společností o další využití letiště, ohrožení naopak v nárůstu individuální automobilové dopravy s důsledky na veřejnou hromadnou dopravu. V návrhové části se rozvoji dopravní infrastruktury věnuje prioritní osa V: Dopravní a technická infrastruktura v rámci svého prioritního okruhu A: Doprava a dopravní infrastruktura. Tento obsahuje specifické cíle zaměřené na dobudování a zkvalitnění silniční sítě, modernizaci železniční infrastruktury, rozvoj letecké dopravy, rozvoj veřejné osobní dopravy a rozvoj cyklistické dopravy, které jsou dále specifikovány do možných opatření v podrobnosti dostatečné pro dlouhodobý strategický dokument. Na strategii rozvoje kraje dále navazuje Program rozvoje Jihomoravského kraje na období 2010 - 2013, který v oblasti dopravy obsahuje velmi podrobnou analýzu současného stavu, ale také dále velmi podrobně rozpracovává navrhovaná opatření, a to zejména v rámci priority C. Dostupnost a obslužnost. V rámci programu rozvoje je také uvedena návaznost na některé sektorové koncepční dokumenty krajské úrovně v oblasti dopravy (např. Program rozvoje sítě cyklistických komunikací).

Podobně jako v předchozím kraji je problematika dopravy také v rámci Moravskoslezského kraje upravena ve dvou krajských základních strategických dokumentech. Strategie rozvoje Moravskoslezského kraje na léta 2009 - 2016 v rámci analytické části zakončené SWOT analýzou určuje jako silnou stránku kraje např. dobré dispozice sídelního uspořádání kraje z hlediska dopravních systémů, naopak za slabou stránku je považována nedobudovaná dopravní infrastruktura. Analýza se také věnuje podrobně železniční a letecké dopravě. V návrhové části dokument reaguje na zjištění analytické části v oblasti dopravy zejména v rámci globálního cíle 4 - Kvalitní a kulturní prostředí, služby a infrastruktura pro život, práci a návštěvu, který obsahuje specifický cíl 4.5 Mít kvalitní vnitřní i vnější dopravní propojení kraje (v rámci tohoto specifického cíle jsou pak dále navrhovány projekty zaměřené na rozvoj silniční infrastruktury a na rozvoj železniční, letecké či veřejné hromadné dopravy). Projekty jsou pak velmi podrobně specifikovány v rámci návazného Programu rozvoje Moravskoslezského kraje na období 2010 - 2012 a jeho návrhové části (např. garant realizace, zdroje, finanční náročnost, termíny apod.). Analytická část vzhledem k jasné návaznosti na strategii rozvoje není v rámci programu rozvoje přítomna. V obou dokumentech je uváděna návaznost na krajské sektorové koncepční dokumenty v oblasti dopravy (např. návaznost na Koncepti rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje).

Program rozvoje kraje Vysočina se tématu dopravy ve své analytické části věnuje velmi podrobně v členění na dopravu silniční, železniční, leteckou, cyklistickou a dopravní obslužnost veřejnou dopravou. V rámci zpracované SWOT analýzy je definována jako silná stránka např. existence konsolidované organizace určené pro údržbu a opravy silniční sítě kraje, v rámci slabých stránek je uváděn např. technický a stavební stav silniční sítě neodpovídající současným požadavkům či nedobudované severojižní propojení kraje. Mezi příležitosti je řazeno zkvalitnění dopravního napojení větších sídel na dálnici D1 nebo efektivní využití dotačních zdrojů na investiční projekty z oblasti silniční infrastruktury, naopak mezi hrozby např. nedostatečné tempo modernizace a zvýšení kapacity silniční sítě v rámci kraje či snížení objemu finančních zdrojů ze strukturálních fondů na modernizaci silniční sítě od roku 2014. Návrhová část se dopravní problematice věnuje především v rámci prioritní osy 3: Technická infrastruktura, která obsahuje opatření 3.2: Modernizace silniční sítě v kraji, 3.3: Modernizace a rekonstrukce železniční sítě a 3.4: Zlepšení dopravní obsluhy regionu. Jednotlivá opatření jsou spíše rámcově rozvedena do aktivit k realizaci s uvedením cílových skupin. Návaznost na další koncepční dokumenty zaměřené na oblast dopravy není v dokumentu uvedena.

Program rozvoje územního obvodu Olomouckého kraje v rámci vypracované SWOT analýzy identifikuje jako silné stránky kraje např. výhodnou geografickou polohu s možností napojení na budovanou síť dálnic a rychlostních silnic, husté propojení měst a obcí silnicemi 2. a 3. třídy a železniční dopravou, přítomnost moderního železničního koridoru či vysokou hustotu cyklotras. Hlavní slabou stránkou v oblasti dopravy je naopak špatný provozně technický stav velké části dopravní sítě. Mezi příležitosti je řazeno nové dopravní napojení prostřednictvím dobudování dálnice D1 a vznik regionálního letiště v Přerově, mezi hrozby pak nedostatek financí na opravy a rekonstrukce dopravní sítě. Na zjištění analytické části dokument reaguje v návrhové části zvláště v rámci 4. priority - Rozvoj dopravní a informační infrastruktury včetně návazných funkcí. Tato priorita obsahuje opatření 4.1. Zlepšení dopravní obslužnosti kraje (zaměřeno na rozvoj veřejné dopravy), opatření 4.2. Rozvoj, modernizace a rekonstrukce silniční sítě a železniční dopravy (zaměřeno na silniční a železniční infrastrukturu) a opatření 4.3. Podpora modernizace dopravních prostředků, objektů a zařízení ve veřejné dopravě (zaměřeno na rekonstrukce autobusových a vlakových nádraží, zastávek a dalších prvků ve veřejné dopravě). Aktivita v rámci těchto opatření nejsou kromě stručného popisu dále příliš detailně specifikovány. V rámci hodnoceného dokumentu je uvedena návaznost na krajské sektorové koncepční dokumenty v oblasti dopravy (např. Koncepce rozvoje cyklistické dopravy).

Strategie rozvoje Zlínského kraje 2009 - 2020 se tématu dopravy v rámci analytické části věnuje velmi podrobně. Mezi hlavní identifikované charakteristiky a trendy v oblasti dopravy v kraji patří např. hustá dopravní síť a relativně příznivá dopravní poloha, poměrně rychlé tempo výstavby dálniční sítě a rychlostních komunikací vedoucí k napojení regionu na celostátní a mezinárodní dálniční síť, potenciál využívání letišť v Přerově a Kunovicích, nedostatečné kvalitativní parametry stávající dopravní infrastruktury nebo nedostatečná úroveň a míra integrace informačních dopravních systémů, dopravní obslužnosti a veřejné dopravní služby. V rámci návrhové části je téma rozvoje dopravy zmiňováno již v rozšířeném

popisu dlouhodobé vize. Podrobněji jsou návrhy v oblasti dopravy rozvedeny především v rámci pilíře 3. Efektivní infrastruktura a rozvoj venkova, který obsahuje cíl 3.3. Zlínský kraj se stane významnou dopravní meziregionální destinací. V rámci tohoto cíle jsou navrhovány úkoly zaměřené na napojení silniční sítě regionu na dálniční systém České republiky a Slovenska (dobudování dálnice D1 a rychlostních silnic R55 a R49), zvýšení plynulosti a bezpečnosti nedálniční silniční dopravy, modernizaci železniční infrastruktury, na budování a rozvíjení veřejných mezinárodních letišť a na podporu kombinované dopravy. Dále je v dokumentu obsažen cíl 3.4. Rozvíjet systém veřejné dopravy a podporovat ekologické aspekty dopravy, v rámci kterého jsou navrhovány úkoly orientované na rozvoj integrovaného dopravního systému, zefektivnění veřejných dopravních služeb, zavádění moderních technologií ve veřejné dopravě či podporu ekologicky šetrné dopravy. Téma dopravy je zmiňováno také v rámci horizontálního tématu strategie věnujícímu se partnerství soukromého a veřejného sektoru (PPP), kdy je dle znění dokumentu představitelné uplatnit tento přístup v rámci kraje např. při rozvoji dopravní infrastruktury a dopravních služeb. Analytická zjištění i navrhované úkoly a opatření jsou dále ve stejné struktuře rozpracovány a upřesněny v rámci navazujícího Programu rozvoje územního obvodu Zlínského kraje 2010 - 2012 (s uvedením finanční náročnosti, možných zdrojů financování, termínů, kompetencí k realizaci, monitorovacích měřítek apod.). V rámci obou analyzovaných dokumentů je uvedena návaznost na krajské sektorové koncepční dokumenty v oblasti dopravy (např. Generel dopravy Zlínského kraje) i strategické dokumenty národní úrovně (např. Dopravní politika ČR).

ZÁVĚR

Hlavním cílem tohoto příspěvku bylo prozkoumat a srovnat přístup krajů České republiky k problematice dopravy v rámci strategického plánování regionálního rozvoje na základě informací uvedených v základních strategických dokumentech regionálního rozvoje těchto krajů a poukázat na některé skutečnosti či souvislosti, které se k danému tématu vztahují.

Porovnáním všech základních strategických dokumentů krajů bylo zjištěno, že všechny zkoumané dokumenty se ve větší či menší míře tématu dopravy věnují, čímž byla potvrzena autory v úvodu stanovená hypotéza. Na základě provedené analýzy dokumentů tedy můžeme tvrdit, že problematika dopravy a řešení jejího rozvoje je pro krajské samosprávy jedním z nejdůležitějších témat, kterému je přikládána v rámci strategického plánování rozvoje, resp. při tvorbě základních strategických dokumentů regionálního rozvoje, velká váha. Toto tvrzení lze podpořit i přítomností tématu dopravy již na nejvyšší úrovni návrhové části většiny hodnocených dokumentů, tj. na úrovni základní vize rozvoje (příp. globálního cíle či mise), kdy tato vize výrazným způsobem zasahuje do určení celkového charakteru a směřování návrhové části těchto dokumentů.

V rámci hodnocených dokumentů lze vysledovat či zobecnit některé shodné charakteristiky v přístupu krajů k zachycení či řešení problematiky rozvoje dopravy. Všechny dokumenty v zásadě téma dopravy jak v analytické, tak i návrhové části, člení na

problematiku dopravní infrastruktury a problematiku dopravní obslužnosti. Lze konstatovat také podobné závěry analytických částí téměř u všech hodnocených dokumentů, kdy se kraje shodovaly v některých hlavních problémových bodech charakterizujících dopravní infrastrukturu a dopravní obslužnost v rámci jejich území (např. nedostatečné napojení na dálniční síť či pomalá výstavba plánovaných dálnic a rychlostních komunikací, špatný stav komunikací nižších tříd, nedostatečná dopravní obslužnost především okrajových částí regionů).

Podobné přístupy téměř všech krajů lze zjistit také při hodnocení návrhových částí základních strategických dokumentů. Nepříliš pozitivně si dovolují autoři tohoto příspěvku hodnotit skutečnost, kterou bychom mohli vyjádřit ve zkratce slovním spojením „všichni chtějí vše“. Až na některé výjimky byla navrhovaná opatření v rámci hodnocených dokumentů poměrně široce zaměřena z různých úhlů pohledu (řešení dopravní infrastruktury vs. dopravní obslužnosti; řešení všech druhů dopravy; řešení problémů v přímé působnosti krajů vs. řešení problémů v kompetenci státu), což znemožňuje dle názoru autorů tohoto příspěvku efektivní a „opravdové“ stanovení priorit, na které je třeba se v rámci strategického plánování zaměřit.

Při podrobnějším zkoumání jednotlivých druhů dopravy můžeme tvrdit, že prakticky všechny kraje se ve svých základních strategických dokumentech v rámci návrhových částí věnovaly silniční a železniční dopravě, téměř všechny dokumenty obsahovaly také návrhy spadající pod cyklistickou dopravu (byť ve většině případů spíše v souvislosti s rozvojem cestovního ruchu). Návrhy v oblasti letecké či vodní dopravy můžeme naopak sledovat u menšího množství krajů, v rámci jejichž území existují vhodné podmínky pro možné využívání těchto druhů dopravy (např. existence veřejných mezinárodních letišť v případě hlavního města, Jihomoravského, Moravskoslezského, Pardubického či Karlovarského kraje, příp. splavnost vodních toků na území Středočeského či Pardubického kraje).

Z hlavních rozdílů, které byly analýzou krajských přístupů k tématu dopravy v rámci základních strategických dokumentů regionálního rozvoje identifikovány, jmenujme zejména terminologickou nejednotnost a úroveň podrobnosti či formálního zpracování jednotlivých dokumentů, což výrazně znesnadňuje porovnatelnost příslušných dokumentů mezi sebou. Velmi různorodé bylo u jednotlivých krajů, resp. hodnocených dokumentů, také vyjádření návaznosti těchto základních strategických dokumentů krajů na další strategické a koncepční dokumenty zaměřené na oblast dopravy.

Tento příspěvek byl zpracován jako jeden z výstupů projektu financovaného Interní grantovou agenturou UTB ve Zlíně č. IGA/50/FaME/11/A "Analýza naplňování konvergenčního cíle kohezní politiky v ČR v programovém období 2007-2013".

POUŽITÁ LITERATURA

- (1) BRYSON, J. *Strategic Planning for Public and Non-profit Organizations*. San Francisco: Jossey-Bass Publisher, 1995. 352 s. ISBN 978-0-470-39251-5.
- (2) BUTTON, K. J., HENSHER, D. A. *Handbook of Transport Strategy, Policy and Institutions*. Oxford: Elsevier, 2005. 834 s. ISBN 0-08-044115-7.

- (3) CIDELL, J. Regional cooperation and the regionalization of air travel in Central New England. *Journal of Transport Geography*, 2006, roč. 14, č. 1, s. 23 - 34, ISSN 0966-6923.
- (4) GRAHAM, B. Liberalization, regional economic development and the geography of demand for air transport in the European Union. *Journal of Transport Geography*, 1998, roč. 6, č. 2, s. 87 - 104, ISSN 0966-6923.
- (5) HÁJEK, O., GREBENÍČEK, P., HUBÁČKOVÁ, V. Dekáda zkušeností strategického plánování krajů v České republice. *Urbanismus a územní rozvoj*, 2010, roč. XIII, č. 1, s. 8 - 12, ISSN 1212-0855.
- (6) HEALEY, P. The treatment of space and place in the new strategic spatial planning in Europe. *International Journal of Urban and Regional Research*, 2004, roč. 28, č. 1, s. 45 - 67, ISSN 0309-1317.
- (7) HILDÉN, M., FURMAN, E., KALJONEN, M. Views on planning and expectations of SEA: the case of transport planning. *Environmental Impact Assessment Review*, 2004, roč. 24, č. 5, s. 519 - 536, ISSN 0195-9255.
- (8) Kolektiv autorů. *Úvod do regionálních věd a veřejné správy*. 4. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2004. 447 s. ISBN 80-86473-80-5.
- (9) KÖLBL, R., NIEGL, M., KNOFLACHER, H. A strategic planning methodology. *Transport Policy*, 2008, roč. 15, č. 5, s. 273 - 282, ISSN 0967-070X.
- (10) POISTER, T. H. The Future of Strategic Planning in the Public Sector: Linking Strategic Management and Performance. *Public Administration Review*, 2010, roč. 70, č. suppl. 1, s. 246 - 254, ISSN 0033-3352.
- (11) SHORT, J., KOPP, A. Transport infrastructure: Investment and planning. Policy and research aspects. *Transport Policy*, 2005, roč. 12, č. 4, s. 360 - 367, ISSN 0967-070X.
- (12) WOODS, M. London Government - Recognizing the Key Role of Transport, *Public Money & Management*, 1998, roč. 18, č. 1, s. 5 - 7, ISSN 0954-0962.
- (13) *Základní strategické dokumenty jednotlivých krajů České republiky* [online]. Dostupné v elektronické podobě na oficiálních internetových stránkách krajů.