

# **Obsahová analýza koncepčních dokumentů v sektoru dopravy na úrovni krajů**

Bc. Andrea Veselá

---

Diplomová práce  
2012

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

---

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně  
Fakulta managementu a ekonomiky  
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva  
akademický rok: 2011/2012

## ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Andrea VESELÁ**  
Osobní číslo: **M10886**  
Studijní program: **N 6202 Hospodářská politika a správa**  
Studijní obor: **Veřejná správa a regionální rozvoj**

Téma práce: **Obsahová analýza koncepčních dokumentů  
v sektoru dopravy na úrovni krajů**

Zásady pro vypracování:

Úvod

### I. Teoretická část

- Popište teoretická východiska problematiky strategického plánování rozvoje se zaměřením na dopravu.

### II. Praktická část

- Analyzujte jednotlivé dokumenty krajů, jejich strukturu, pojetí a obsahovou stránku.
- Porovnejte přístupy ke zpracování krajských dopravních koncepcí.
- Navrhněte možnosti zlepšení při zpracovávání krajských koncepčních dokumentů v sektoru dopravy.

Závěr

Rozsah diplomové práce: **cca 70**  
Rozsah příloh:  
Forma zpracování diplomové práce: **tištěná/elektronická**

Seznam odborné literatury:

- [1] HÁJEK, O. a NOVOSÁK, J. Kohezní politika v širších souvislostech. 1. vyd. Žilina: Georg, 2010. 216 s. ISBN 978-80-89401-19-2.  
[2] STIMSON, R. J., STOUGH, R. a ROBERTS, B. H. Regional Economic Development: Analysis and Planning Strategy. 2nd ed. Berlin: Springer, 2006. 452 p. ISBN 978-3-540-34826-9.  
[3] WOKOUN, R. et al. Regionální rozvoj: východiska regionálního rozvoje, regionální politika, teorie, strategie a programování. Praha: Linde, 2008. 475 s. ISBN 978-80-7201-699-0.  
[4] WOKOUN, R., MATES, P. a COGAN, R. Management regionální politiky a reforma veřejné správy. Praha: Linde, 2006. 351 s. ISBN 80-7201-608-3.

Vedoucí diplomové práce: **Ing. Pavel Grebeníček**  
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva  
Datum zadání diplomové práce: **26. března 2012**  
Termín odevzdání diplomové práce: **2. května 2012**

Ve Zlíně dne 26. března 2012

  
prof. Dr. Ing. Drahomíra Pavelková  
*děkanka*



  
RNDr. Oldřich Hájek, Ph.D.  
*ředitel ústavu*

## PROHLÁŠENÍ AUTORA BAKALÁŘSKÉ/DIPLOMOVÉ PRÁCE

Beru na vědomí, že:

- odevzdáním bakalářské/diplomové práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, bez ohledu na výsledek obhajoby<sup>1</sup>;
- bakalářská/diplomová práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému,
- na mou bakalářskou/diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, zejm. § 35 odst. 3<sup>2</sup>;
- podle § 60<sup>3</sup> odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;

---

<sup>1</sup> zákon č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, § 47b Zveřejňování závěrečných prací:

- (1) Vysoká škola nevydělečně zveřejňuje disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce, u kterých proběhla obhajoba, včetně posudků oponentů a výsledku obhajoby prostřednictvím databáze kvalifikačních prací, kterou spravuje. Způsob zveřejnění stanoví vnitřní předpis vysoké školy.
- (2) Disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce odevzdané uchazečem k obhajobě musí být též nejméně pět pracovních dnů před konáním obhajoby zveřejněny k nahlížení veřejnosti v místě určeném vnitřním předpisem vysoké školy nebo není-li tak určeno, v místě pracoviště vysoké školy, kde se má konat obhajoba práce. Každý si může ze zveřejněné práce pořizovat na své náklady výpisy, opisy nebo rozmnoženiny.
- (3) Platí, že odevzdáním práce autor souhlasí se zveřejněním své práce podle tohoto zákona, bez ohledu na výsledek obhajoby.

<sup>2</sup> zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 35 odst. 3:

- (3) Do práva autorského také nezasahuje škola nebo školské či vzdělávací zařízení, užije-li nikoli za účelem přímého nebo nepřímého hospodářského nebo obchodního prospěchu k výuce nebo k vlastní potřebě dílo vytvořené žákem nebo studentem ke splnění školních nebo studijních povinností vyplývajících z jeho právního vztahu ke škole nebo školskému či vzdělávacímu zařízení (školní dílo).

<sup>3</sup> zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 60 Školní dílo:

- (1) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení mají za obvyklých podmínek právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla (§ 35 odst. 3). Odpírá-li autor takového díla udělit svolení bez vážného důvodu, mohou se tyto osoby domáhat nahrazení chybějícího projevu jeho vůle u soudu. Ustanovení § 35 odst. 3 zůstává nedotčeno.

- podle § 60<sup>4</sup> odst. 2 a 3 mohu užít své dílo – bakalářskou/diplomovou práci - nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen s předchozím písemným souhlasem Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše);
- pokud bylo k vypracování bakalářské/diplomové práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tj. k nekomerčnímu využití), nelze výsledky bakalářské/diplomové práce využít ke komerčním účelům.

Prohlašuji, že:

- jsem bakalářskou/diplomovou práci zpracoval/a samostatně a použité informační zdroje jsem citoval/a;
- odevzdaná verze bakalářské/diplomové práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

Ve Zlíně 2.5.2012

lor

## **ABSTRAKT**

Předmětem diplomové práce je analýza krajských strategických dokumentů v sektoru dopravy. Teoretická část je věnována regionálnímu rozvoji a potřebě regionálního plánování, koncepčním dokumentům na národní úrovni a procesu vytváření krajských strategií. Praktická část je zaměřena na identifikaci a rozbor koncepčních dokumentů na úrovni jednotlivých krajů. Na základě zjištěných informací jsou jednotlivé typy dokumentů porovnány. V závěru je předložen návrh možných zlepšení při zpracování strategických dokumentů v sektoru dopravy na úrovni krajů.

Klíčová slova: regionální politika, strategické plánování, krajské koncepce, sektor dopravy

## **ABSTRACT**

The subject of diploma thesis is an analysis of regional strategic documents in the transport sector. The theoretical part is devoted to regional development and the need for regional planning, policy documents at national level and the process of creating regional strategies. The practical part is focused on the identification and analysis of conceptual documents at the level of individual regions. Based on the information are compared different types of documents. In conclusion are introduced potential improvements in the processing of strategic documents in the transport sector at the regional level.

Keywords: Regional policy, Strategic planning, Regional concepts, Transport sector

Na tomto místě bych ráda poděkovala za cenné rady a připomínky vedoucímu mé diplomové práce panu Ing. Pavlu Grebeníčkoví. Mé poděkování patří také všem odpovědným pracovníkům krajských úřadů a příspěvkových organizací, kteří mi poskytli nezbytné informace a materiály. Za trpělivost při zpracování práce děkuji také své rodině, která mi byla po celou dobu oporou.

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

## OBSAH

ÚVOD.....	10
<b>I</b> <b>TEORETICKÁ ČÁST</b> .....	<b>11</b>
<b>1</b> <b>REGIONÁLNÍ ROZVOJ A STRATEGICKÉ PLÁNOVÁNÍ</b> .....	<b>12</b>
1.1    REGIONÁLNÍ POLITIKA .....	12
1.1.1    Cíle a nástroje regionální politiky .....	14
1.1.2    Legislativní rámec pro podporu regionálního rozvoje .....	16
1.1.3    Regionální politika v kontextu Evropské unie .....	18
1.2    STRATEGICKÉ REGIONÁLNÍ PLÁNOVÁNÍ .....	22
1.3    STRATEGICKÉ DOKUMENTY NA NÁRODNÍ ÚROVNI.....	25
1.4    STRATEGICKÉ A PROGRAMOVÉ DOKUMENTY V SEKTORU DOPRAVY .....	28
1.5    LEGISLATIVA V OBLASTI DOPRAVY .....	33
<b>2</b> <b>TVORBA KONCEPČNÍCH DOKUMENTŮ NA ÚROVNI KRAJŮ</b> .....	<b>34</b>
2.1    STRATEGICKÉ DOKUMENTY NA KRAJSKÉ ÚROVNI .....	35
2.2    STRATEGICKÝ MANAGEMENT.....	39
2.3    PROCES VYPRACOVÁNÍ STRATEGICKÉHO PLÁNU .....	40
2.3.1    Strategická analýza.....	41
2.3.2    Definování strategie .....	41
2.3.3    Implementace strategie.....	42
2.3.4    Kontrola a monitoring .....	42
2.4    OBCENÁ STRUKTURA KONCEPČNÍCH DOKUMENTŮ .....	43
<b>II</b> <b>PRAKTICKÁ ČÁST</b> .....	<b>47</b>
<b>3</b> <b>ANALÝZA KRAJSKÝCH KONCEPČNÍCH DOKUMENTŮ V SEKTORU DOPRAVA</b> .....	<b>48</b>
3.1    PARDUBICKÝ KRAJ .....	49
3.2    LIBERECKÝ KRAJ .....	50
3.3    ZLÍNSKÝ KRAJ .....	53
3.4    JIHOMORAVSKÝ KRAJ .....	55
3.5    ÚSTECKÝ KRAJ .....	57
3.6    KRAJ VYSOČINA.....	58
3.7    KARLOVARSKÝ KRAJ.....	59
3.8    KRÁLOVÉHRADECKÝ KRAJ .....	61
3.9    PLZEŇSKÝ KRAJ.....	62
3.10    JIHOČESKÝ KRAJ.....	63
3.11    OLOMOUCKÝ KRAJ .....	65
3.12    MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ .....	67
3.13    STŘEDOČESKÝ KRAJ .....	68
3.14    HL. MĚSTO PRAHA.....	69
<b>4</b> <b>SHRNUTÍ A KOMPARACE DOPRAVNÍCH KONCEPCÍ</b> .....	<b>71</b>



4.1	POROVNÁNÍ KOMPLEXNÍCH DOKUMENTŮ .....	72
4.2	POROVNÁNÍ PLÁNŮ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI .....	73
4.3	POROVNÁNÍ CYKLISTICKÝCH KONCEPCÍ .....	75
4.4	POROVNÁNÍ STRATEGIÍ BESIP .....	77
4.5	POROVNÁNÍ KONCEPCÍ ROZVOJE SILNIČNÍ SÍTĚ .....	79
<b>5</b>	<b>NÁVRH ZLEPŠENÍ PŘI ZPRACOVÁNÍ KRAJSKÝCH DOPRAVNÍCH KONCEPCÍ .....</b>	<b>81</b>
	<b>ZÁVĚR .....</b>	<b>84</b>
	<b>SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....</b>	<b>85</b>
	<b>SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK.....</b>	<b>94</b>
	<b>SEZNAM OBRÁZKŮ .....</b>	<b>95</b>
	<b>SEZNAM TABULEK.....</b>	<b>96</b>
	<b>SEZNAM PŘÍLOH.....</b>	<b>97</b>

## ÚVOD

Ve své práci jsem se rozhodla zpracovat obsahovou analýzu dopravních koncepcí na úrovni krajů, protože doprava je oblastí, která významně ovlivňuje celkový sociálně-ekonomický rozvoj a zároveň je projevem úrovně a vyspělosti daného regionu. Dopravní infrastruktura je veřejným statkem, který slouží široké veřejnosti a je třeba ji udržovat, modernizovat a rozvíjet. Je nezbytnou součástí strategického plánování na národní, regionální i obecní úrovni. Proto mne zajímalo, jaká je struktura jednotlivých krajských strategií v sektoru dopravy a jak jednotlivé regiony přistupují k jejich zpracování.

Konkrétně pro oblast dopravy existuje celá řada zákonných předpisů. Žádný však přímo nestanoví povinnost krajů zpracovávat strategické dokumenty pro oblast dopravy (kromě plánů dopravní obslužnosti). Přesto mají některé kraje zpracované koncepce, které stanoví strategické cíle a oblasti podpory vedoucí k rozvoji dopravy a dopravní infrastruktury. Záleží na rozhodnutí strategického managementu regionů a politické vůli zvolených krajských zástupců. Strategické plánování se může zaměřovat na oblast dopravní infrastruktury, silniční a železniční sítě, dopravní obslužnosti území, cyklodopravy, bezpečnosti silničního provozu a dalšího rozvoje ostatních druhů dopravy.

V první části se věnuji problematice regionálního rozvoje a strategického plánování. Popisuji základní dokumenty, které zásadním způsobem ovlivňují regionální politiku a přístup Evropské unie ke strategickému plánování. Rozlišuji zásadní dokumenty, které mají vliv na čerpání finančních prostředků z evropských fondů a sektorové dokumenty na národní úrovni, které slouží jako východisko pro regionální strategické plánování. Dále jsem se zaměřila na krajské dokumenty, jejich zpracování a základní členění.

Ve druhé části analyzuji jednotlivé strategické dokumenty, které mají kraje zpracované. Některé jsou veřejně dostupné prostřednictvím internetových portálů krajů, některé mi zaslali zodpovědní pracovníci krajských úřadů. Zaměřila jsem se na jejich strukturu, stáří a zpracovatele. Zjištěné koncepce jsem porovnávala, aby byly zřejmé jejich rozdíly. V závěru se snažím navrhnout zlepšení při jejich zpracování.

## **I. TEORETICKÁ ČÁST**

## 1 REGIONÁLNÍ ROZVOJ A STRATEGICKÉ PLÁNOVÁNÍ

S rostoucím vlivem a kompetencemi regionální správy a samosprávy vznikla potřeba plánování a tvorby strategických dokumentů, které budou mít pozitivní dopady na další rozvoj území. V rámci regionální politiky můžeme rozlišovat strategie obecného i tematického zaměření na mezinárodní, národní i regionální úrovni. Hlavním průsečíkem je orientace na udržitelný rozvoj. Pokud má být plánování na regionální úrovni efektivní, nemělo by být v zásadním rozporu s ostatními strategiemi na všech ostatních úrovních a zároveň by mělo zohledňovat potřeby a předpoklady daného území.

Regionální plánování je jedním z příkladů strategického plánování.<sup>1</sup> Je důležitým a v současnosti také nezbytným nástrojem regionálního rozvoje. Lze jej definovat jako „*proces promyšlené aplikace opatření regionální politiky do konkrétních podmínek jednotlivých regionů, tedy jako metodologický přístup k realizaci regionální politiky*“ (Wokoun, 2003, s. 14).

### 1.1 Regionální politika

Vývoj regionální politiky souvisí s problémy regionů, které jsou způsobovány různými faktory – ekonomickými, geografickými i demografickými. Velké rozdíly mezi regiony negativně ovlivňují hospodářský vývoj celého státu, proto se pozornost národních vlád zaměřuje na jejich zmírňování prostřednictvím svých politik včetně regionální.

Existuje několik různých definic regionální politiky. Jako příklad lze uvést pojetí N. Vanhovea a L. H. Klaasena (1987): „*regionální politika představuje všechny veřejné intervence, které vedou ke zlepšení geografického rozdělení ekonomických činností, respektive které se pokouší napravit určité prostorové důsledky volné tržní ekonomiky pro dosažení dvou vzájemně závislých cílů: ekonomického růstu a zlepšení sociálního rozdělení ekonomických efektů*“

Obecněji definoval regionální politiku například Wokoun (2008a, s. 29) jako „*soubor cílů, opatření a nástrojů vedoucích ke snižování příliš velkých rozdílů v socioekonomické úrovni jednotlivých regionů.*“

---

<sup>1</sup> Nelze opomenout, že plánování a strategické rozhodování regionů vychází z klasického firemního managementu.

Ve Strategii regionálního rozvoje České republiky (MMR, 2006b, s. 6) představuje regionální politika „soubor intervencí, zaměřených podle konkrétní situace státu a jeho regionů a podle očekávaných vývojových tendencí, na podporu opatření vedoucích k růstu ekonomických aktivit a lepšímu územnímu rozložení v území a k rozvoji infrastruktury. Základní podmínkou je jasné definování priorit a koncentrace prostředků na tyto priority.“

Z definic vyplývá, že regionální politika má být tvořena výkonnou a koncepční činností orgánů veřejné správy na státní i samosprávné úrovni s cílem:

- snižování rozdílů mezi jednotlivými regiony
- přispět k rozvoji jednotlivých regionů
- podpory ekonomického a sociálního rozvoje regionů

Za kolébku regionální politiky je považována Velká Británie. V západní Evropě se jako reakce na hospodářskou krizi v 30. letech začaly prohlubovat rozdíly mezi jednotlivými regiony. Velká Británie zareagovala přijetím určitých opatření, která měla zmírnit dopad krize na postižené regiony s výraznější nezaměstnaností a propadem průmyslových odvětví. Postupně byly schváleny jednotlivé zákony, které se staly součástí regionální politiky a pomoci oslabeným regionům. V ostatních zemích západní Evropy se soustředí pozornost na regionální politiku až po druhé světové válce. Francie řešila problém rozdílu mezi pařížskou aglomerací a ostatními regiony, Itálie se soustředila na prosperující průmyslový sever a zaostávající jih země, v Německu byla podpora zaměřena na podporu restrukturalizace starých průmyslových regionů.

K formování regionální politiky na našem území dochází zejména od počátku 90. let minulého století.<sup>2</sup> Orientace na problematiku regionů souvisí s transformačními změnami a přechodem na tržní ekonomiku. Původně byla zaměřena spíše na podporu malého a středního podnikání v hospodářsky problémových regionech. S přípravou na vstup do Evropské unie se zvýšila pozornost na nejvíce hospodářsky a strukturálně postižené regiony. V roce 1997 byly zpracovány nové zásady regionální politiky, které zohlednily základní principy z EU. Bylo rozhodnuto o novém regionálním uspořádání České republiky a v roce 2000 byl přijat zákon č. 248/2000 Sb. o podpoře regionálního rozvoje.

---

<sup>2</sup> Před rokem 1989 kladl komunistický režim důraz na politiku centrálního plánování a samospráva regionů byla převážně potlačována. Regionální politika byla tedy aplikována ve velmi malé míře.

### 1.1.1 Cíle a nástroje regionální politiky

Cíle regionální politiky se mění v čase, podle toho, jaké problémy v regionech přetrvávají a jakým způsobem je pojmána ekonomická politika státu. Hlavní cíle se mohou zaměřovat na snižování meziregionálních rozdílů u ukazatelů regionálního rozvoje jako je např. úroveň zaměstnanosti, HDP na osobu či úroveň mezd. Mezi dílčí cíle pak patří zlepšení technické infrastruktury, podpora podnikání, zlepšení stavu životního prostředí a jiné (Wokoun, 2008a, s. 35). V posledním období je velká pozornost věnována také podpoře inovativnosti, vědy a výzkumu. S ohledem na vývoj a změny v regionech, se pro jednotlivá plánovací období v EU mění i počet a zaměření strategických cílů s ohledem na aktuální a budoucí potřeby regionů. Obecně však platí, že se napříč jednotlivými cíly jedná o snahu snížit rozdíly v životní úrovni obyvatel tak, aby výsledný efekt přinesl prospěch co největšímu počtu obyvatel v rámci celé EU. Důležitou roli hraje prevence, která má zabránit vzniku nových problémů v regionech.

Jsou rozlišovány tři základní skupiny nástrojů, které lze používat ke zmírňování meziregionálních rozdílů (Wokoun, 2008b, s. 107):

#### 1) *Makroekonomické nástroje*

Jejich použití je omezené díky existenci dalších cílů národního hospodářství, jako je snižování míry inflace, vyrovnaná platební bilance a jiné.

- Fiskální politika – prostřednictvím státního rozpočtu dochází k přerozdělování financí mezi jednotlivé regiony. Obecně platí, že prosperující a výše příjmové regiony přispívají do státního rozpočtu více než ty slabší. Oproti tomu je více finančních prostředků přerozděleno mezi regiony, kde jsou příjmy obyvatel i firem nižší. Jejich podpora je zajištěna především prostřednictvím sociální politiky (podpory v nezaměstnanosti, sociální dávky, rekvalifikace a jiné).

Dalším způsobem pomoci ze strany státu mohou být i přednostní zadávání státních zakázek či investičních pobídek, aby byl podpořen rozvoj zaostávajících oblastí nebo alespoň udržení jejich stávajícího stavu.

- Monetární politika – prostřednictvím ovlivňování množství peněz v ekonomice. U regionů lze použít zvýšení poskytovaného objemu úvěrů, výše úrokové míry či lhůt splatnosti ve vybraných regionech.

- Protekcionalismus – ovlivnění importu ze strany státu. Zavedení cel a dovozních limitů na určité produkty má pomoci přeorientovat poptávku na domácí výrobky a služby.

## 2) *Mikroekonomické nástroje*

Jedná se o účelově poskytované finanční částky, které mohou plynout ze státního rozpočtu, regionálních i lokálních rozpočtů. Mají ovlivňovat ekonomické subjekty v lokalizaci jejich aktivit:

- nástroje, které mají vliv na realokaci pracovních sil (výkup nemovitosti, úhrada nákladů na stěhování, příspěvek na nové bydlení apod.)
- nástroje, které ovlivňují realokaci kapitálu (snížení daní; subvence na dopravu, pracovní sílu, kapitál apod.) Mají ovlivnit především vytváření nových pracovních příležitostí v regionu s využitím již zavedených firem nebo přilákání firem nových.

## 3) *Ostatní nástroje*

Jsou to neekonomické nástroje, které jsou používány spíše výjimečně.

- Institucionální nástroje – např. regionální rozvojové agentury
- Administrativní nástroje – např. správním rozhodnutím zastavená ekonomická činnost, která nebyla vhodná pro další rozvoj území (rušení výroby, které výrazně znečišťují životní prostředí).

Modernější pojetí nástrojů regionální politiky rozlišuje 2 základní typy (Wokoun, 2006):

### 1) *Finanční nástroje*

- Neinvestiční a investiční pobídky (dotace, úvěry, granty, úroková zvýhodnění)
- Kapitálová podílnictví
- Daňová zvýhodnění (daňové prázdny, slevy na daních, slevy na zákonném pojištění)
- Rozpočtová zvýhodnění (dotace, zvýhodnění v odvodech rozpočtových příjmů)

### 2) *Nefinanční nástroje*

- Administrativní nástroje (legislativa, zákazy, restrikce a administrativní omezení).
- Institucionální nástroje (instituce, projekty a programy, strategické plánování, řízení rozvoje).
- Věcné a jiné nástroje (poradenství a propagace).

### 1.1.2 Legislativní rámec pro podporu regionálního rozvoje

S ohledem na přípravu České republiky na vstup do EU, a také rostoucí rozdíly mezi regiony na konci 90. let, vyvstala potřeba změny v přístupu k regionální politice a plánování. Postupné kroky vedoucí k decentralizaci rozhodovacích procesů vedly k přijetí několika nových zákonů na podporu regionálního rozvoje u nás.

V roce 1996 bylo zákonem č. 272/1996 Sb. (tzv. kompetenční zákon) nově zřízeno Ministerstvo pro místní rozvoj (dále jen MMR). Podle tohoto zákona se stalo „ústředním orgánem státní správy ve věcech regionální politiky včetně podpory podnikání, politiky bydlení, rozvoje domovního a bytového fondu a pro věci nájmu bytů a nebytových prostor, územního plánování a stavebního řádu, investiční politiky a cestovního ruchu.“ (ČESKO, zákon č. 272/1996 Sb.)

Významným krokem pro změnu k přístupu k regionální politice bylo přijetí Ústavního zákona č. 347/1997 Sb., o vytvoření vyšších samosprávných celků. K 1. 1. 2000 tak vzniklo v rámci regionální samosprávy 14 krajů, které byly dále členěny na 77 okresů. Krajské úřady začaly fakticky fungovat od 1. 1. 2001 a okresní úřady byly zrušeny ke konci roku 2002 (Wokoun, 2008a, s. 399).

Následovalo přijetí dalšího souboru zákonů, významných pro uspořádání a kompetence územní samosprávy:

- Zákon č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení)
- Zákon č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení)
- Zákon č. 132/2000 Sb., o změně a zrušení některých zákonů souvisejících se zákonem o krajích, zákonem o obcích, zákonem o okresních úřadech a zákonem o hlavním městě Praze.

Důležitým mezníkem pro českou regionální politiku bylo přijetí zákona č. 248/2000 Sb., o podpoře regionálního rozvoje (dále jen *Zákon*) a později také zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu.

Zákon o regionální podpoře vymezuje oblasti podpory, kterých se rozvoj regionů týká (ČESKO, zákon č. 348/2000 Sb., §3). Jedná se především o:

- a) rozvoj podnikání,
- b) rozvoj lidských zdrojů a další opatření v oblasti trhu práce,
- c) výzkum a technologický vývoj přispívající k celkovému rozvoji regionu,
- d) rozvoj cestovního ruchu,



- e) zlepšování vybavení regionu infrastrukturou a zajištění dopravní obslužnosti,*
- f) rozvoj tělovýchovných, sportovních a mládežnických aktivit a kultury včetně pá-mátkové péče,*
- g) rozvoj občanské vybavenosti, včetně zařízení pro tělovýchovu, sport, mládež a aktivity občanů v jejich volném čase, rozvoj služeb s cílem uspokojování potřeb ob-čanů v únosně dostupné vzdálenosti,*
- h) rozvoj služeb sociální péče a sociální pomoci,*
- i) zajištění dostupnosti a zlepšování úrovně poskytování zdravotnických služeb,*
- j) opatření k ochraně životního prostředí,*
- k) vznik právnických osob a tvorbu programů v regionu sloužících k jeho celkovému rozvoji,*
- l) provádění pozemkových úprav, a další*

Dále *Zákon* vymezuje státem podporované regiony:

- a) **regiony se soustředěnou podporou státu<sup>3</sup>**, které se člení na:
  - strukturálně postižené regiony
  - hospodářsky slabé regiony
  - venkovské regiony
- b) **ostatní regiony**
- c) **regiony podporované v působnosti a na úrovni krajů**

V *Zákoně* jsou také definovány programové dokumenty vypracované na národní i krajské úrovni. Je zde vymezena působnost Ministerstva pro místní rozvoj, ústředních správních úřadů, krajů i obcí při podpoře regionálního rozvoje. Pro potřeby čerpání finančních zdrojů v rámci politiky hospodářské a sociální soudržnosti jsou zde definovány regiony soudrž-nosti (územní statistické jednotky NUTS 2) včetně jejich působnosti a orgánů.

---

<sup>3</sup> K poslední aktualizaci ve vymezení regionů se soustředěnou podporou státu došlo v usnesení vlády č. 141 ze dne 22. února 2010. Týká se konkrétních okresů a obcí s rozšířenou působností. Jejich seznam sestavuje MMR ve spolupráci s ostatními ústředními orgány na základě socio-ekonomické analýzy regionů (míra ne-zaměstnanosti, daňové příjmy na 1 obyvatele, kupní síly obyvatel a podnikatelská sféra).

### 1.1.3 Regionální politika v kontextu Evropské unie

S postupným rozšiřováním ES se zvyšoval zájem o rozdíly mezi jednotlivými regiony, které se začaly zvětšovat. Z původní politiky, která se zaměřovala na regiony postižené útlumem těžkého průmyslu a na zaostalé venkovské regiony, se vyvinula jedna z nejvýznamnějších politik EU.<sup>4</sup> Největší pozornost je dnes soustředěna na ekonomickou a sociální úroveň, kde se projevují nejvýraznější disparity. Pro posílení společné regionální politiky EU vznikly jednotlivé strukturální fondy, které se staly jejím hlavním nástrojem. Dalším fondem, který slouží k podpoře hospodářsky slabších zemí je Kohezní fond (Fond soudržnosti). Fondy mají prostřednictvím programů rozvoje a jednotlivých projektů sloužit k snižování zaostalosti vybraných regionů a ve všech oblastech podporovat vyrovnaný a udržitelný rozvoj.

Od vzniku Společenství prošla regionální politika několika fázemi vývoje. Při její první významné reformě z roku 1988 došlo k integraci regionální politiky s částí zemědělské a sociální politiky do tzv. strukturální politiky. Druhá reforma po ratifikaci Maastrichtské smlouvy v roce 1993 přispěla především ustavením fondu soudržnosti a zvýšením celkového podílu na financování z rozpočtu EU. K naplňování cílů politiky hospodářské a sociální soudržnosti (nebo jinak kohezní politiky) má sloužit několik základních principů (Wokoun, 2008a, s. 331):

- **Princip koncentrace**

Jedná se o zásadu, kdy má být finanční podpora z fondů EU směřována co nejúčelněji do nejvíce problémových regionů. Nemá být rozčleněna na velké množství malých a méně významných programů.

- **Princip programování**

Prostředky fondů mají být alokovány na základě koncepčních a strategických plánů, které jsou zpracovávány na určité víceleté programové období.

- **Princip partnerství**

Na strategickém plánování a realizaci projektů se mají podílet všichni zainteresovaní partneři z veřejné i soukromé sféry. Princip je založen na úzké spolupráci mezi Komi-

---

<sup>4</sup> Regionální politika je často označována jako Politika hospodářské a politické soudržnosti nebo kohezní politika (EUROSKOP, 2012).

sí, členskými státy a jejich orgány veřejné správy na národní, regionální i místní úrovni.

- **Princip adicionality (doplňkovosti)**

Prostředky z fondů EU nemají nahrazovat financování členských států, ale mají pouze spolufinancovat schvalované projekty. Poskytnuté příspěvky tak musí být doplněny ze zdrojů příjemce podpory (ze státního, regionálního nebo místního rozpočtu, z privátních zdrojů či prostřednictvím úvěrování).

- **Princip subsidiarity**

Pokud je to možné, tak rozhodování o plnění daných cílů má probíhat na co nejnižší možné úrovni rozhodování ve veřejné správě. Má být zajištěno, aby byla všechna opatření přijímána co nejbližší občanům, tedy na tom stupni správy, který umožňuje jejich realizaci nebo výkon.

- **Princip solidarity**

Ekonomicky silnější státy přispívají do společného rozpočtu EU k financování rozvoje ekonomicky slabších států. Mladší mají pomáhat starším, zdraví nemocným.

- **Princip monitorování a vyhodnocování**

Je důležité průběžně sledovat a vyhodnocovat jakým způsobem dochází k plnění prováděných opatření a projektů. Důraz je kladen na efektivní vynakládání poskytovaných finančních prostředků.

Pro současné období 2007 – 2013 bylo na kohezní politiku vyčleněno z celkového rozpočtu 347,4 mld. eur, což je 35,7%. Tato skutečnost vyjadřuje, jak jakého významného postavení tato politika dosáhla. Oproti předchozímu plánovacímu období byl snížen počet základních cílů regionální a strukturální politiky na 3 (EK, 2007):

- **Konvergence**

Tento cíl je zaměřen na podporu konvergence u nejméně rozvinutých členských států a regionů. Podpora je zaměřena především na regiony NUTS 2, kde je HDP na obyvatele nižší než 75% průměru EU. Regiony, které na tato kritéria dosahují na úrovni EU-15, a nikoli EU-27, mají zaveden přechodný režim, kde dochází k postupnému snižování financování („phasing-out regions“).

V České republice mohou v rámci tohoto cíle čerpat všechny regiony kromě Prahy.

- **Regionální konkurenceschopnost a zaměstnanost**

Tento cíl se orientuje na podporu programů s cílem zvýšení konkurenceschopnosti a podpory zaměstnanosti v oblasti inovací a znalostní ekonomiky, životního prostředí a komunikačních schopností. Cíl je zaměřen především na regiony, které nespádají pod Cíl 1: Konvergence, tedy regiony s HDP vyšším než 75 průměru EU („phasing-in regions“).

V rámci tohoto cíle v ČR čerpá prostřednictvím fondů pouze Praha.

- **Evropská územní spolupráce**

Zaměřuje se na podporu přeshraniční spolupráce na lokálních a regionálních projektech, nadnárodní, meziregionální spolupráci a výměnu zkušeností. Nahrazuje původní iniciativu INTEREG.

K financování jednotlivých projektů vedoucích k plnění strategických cílů slouží tzv. strukturální fondy a Fond soudržnosti.

Mezi strukturální fondy patří:

- Evropský fond regionálního rozvoje – European Regional Development Fund (dále jen ERDF).

Z jeho prostředků jsou financovány především investiční (tvrdé) projekty v rámci všech tří cílů. Hlavní oblast podpory se týká rozvoje infrastruktury, inovace a investic do podniků s cílem vytvořit udržitelná pracovní místa, výzkumu a vývoje nových technologií, podpory regionálního a místního rozvoje a spolupráce měst a regionů, rozvoji informační společnosti a také ochrany životního prostředí.

- Evropský sociální fond – European Social Fund (dále jen ESF).

Slouží k podpoře zaměstnanosti, rozvoji lidských zdrojů, rovných příležitostí pro muže a ženy, podpoře a rozvoji vzdělávání.

Stejně jako strukturální fondy slouží Fond soudržnosti (dále jen FS) k podpoře hospodářské a sociální soudržnosti Evropské unie. Je však určen k financování rozvoje celých států, které jsou ekonomicky nejzaostalejší a nedosahují HNP na obyvatele více než 90% průměru EU. Zaměřuje se především na podporu v oblasti dopravní a energetické infrastruktury většího rozsahu a ochrany životního prostředí. Vzájemné vztahy mezi cíly a financováním regionální politiky jsou uvedeny v tabulce 1.

Tabulka 1: Vztah mezi cíly kohezní politiky a jejím financováním v období 2007 - 2013

Cíle politiky HSS	Evropský fond	Podíl na alokaci
Cíl 1: Konvergence	ERDF, ESF, FS	81,5%
Cíl 2: Regionální konkurenceschopnost a zaměstnanost	ERDF, ESF	16%
Cíl 3: Evropská územní spolupráce	ERDF	2,5%

Zdroj: vlastní zpracování podle EK (2007)

V rámci Společenství bylo důležité sjednotit velikost a hodnocení regionů. Pro potřebu statistického porovnávání a zařazení regionů pod jednotlivé cíle kohezní politiky se tak používá tzv. nomenklatura územních statistických jednotek – NUTS. Do legislativy EU byly implementovány Nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1059/2003 ze dne 26. května 2003. Statistické údaje v rámci EU zpracovává EUROSTAT se sídlem v Lucemburku (ČSÚ, ©2012). Byly stanoveny 3 základní úrovně velikostí regionů podle počtu obyvatel – NUTS 1 v rozmezí 3 až 7 miliónů, NUTS 2 v rozmezí 800 tisíc až 3 miliony a NUTS 3 v rozmezí 150 až 800 tisíc. Česká republika tak musela před vstupem do EU provést úpravu regionálního členění, aby co nejvíce odpovídalo tomuto požadavku (viz. tabulka 2). Lokální administrativní jednotky (LAU) nejsou legislativně vymezeny, ale v ČR se používají pro vymezení okresů a obcí.

Tabulka 2: Úrovně územních jednotek CZ-NUTS<sup>5</sup> a CZ-LAU

stát (NUTS 0)	území celé České republiky	neadministrativní jednotka
území (NUTS 1)	Česká republika	administrativní jednotka
oblast (NUTS 2)	sdržené kraje	neadministrativní jednotky
kraj (NUTS 3)	kraje	administrativní jednotky
okres (LAU 1)	okresy	administrativní jednotky
obec (LAU 2)	obce	administrativní jednotky

Zdroj: vlastní zpracování podle ČSÚ

<sup>5</sup> Každá úroveň NUTS 1 až NUTS 3 zahrnuje i jednu mimoregionální územní jednotku, tzv. Extra-Regio. Tyto jednotky tvoří části hospodářského území, které nemohou být přiřazeny ke konkrétnímu regionu (vzdušný prostor, vojenské základny, velvyslanectví, konzuláty atd.).

Pro čerpání z fondů Evropské unie jsou hlavními příjemci a zprostředkovateli regiony na úrovni NUTS 2, které u nás vznikly spojením dvou či tří krajů (tzv. regiony soudržnosti), a také NUTS 3 (viz obrázek 1).

Obrázek 1: Vymezení regionů soudržnosti (NUTS 2) v České republice

Oblasti (NUTS 2) a kraje (NUTS 3) České republiky



Zdroj: ČSÚ, ©2012

## 1.2 Strategické regionální plánování

Pojem strategie je odvozen z řeckého *strategos* (generál) a *agein* (vést) a původně označoval umění a vědu, jak řídit vojenské operace. Zejména po 2. světové válce se rozšířilo pronikání různých strategických postupů do nevojenských odvětví, především firemních, ale i na úrovni států a regionů (Wokoun, 2008a, s. 429). Vzhledem k uplatňování různých typů strategií vzniklo velké množství jejich definic. Zjednodušeně lze říci, že se jedná o stanovení účelu nebo poslání určitého subjektu, definování dlouhodobých cílů a způsobů jejich dosažení.

Wokoun (2008a, s. 429) uvádí několik pojetí strategie jako:

- *Přirozený výběr*, kdy jsou subjekty pod tlakem prostředí a musí se neustále přizpůsobovat vnějším změnám.
- *Plán*, který je výsledkem systematického plánování.
- *Posloupnost dílčích kroků*, která se vyznačuje důsledně řízeným adaptivním přístupem.

- *Kultura*, která je založena na zkušenostech, invenci, předpokladech a fantazii těch, kteří zastupují určitý subjekt.
- *Politika*, která se vyznačuje střetáváním se různými názory a postoji, kdy jejich představitelé vyjednávají o svých zájmech a přijímají kompromisy.
- *Vize*, kde dominuje jednotlivec či skupina s určitým plánem, kterým směrem by se měl subjekt ubírat.

S těmito formami strategií se setkáváme spíše v kombinované formě, zejména u strategického plánování regionů a obcí.

Regionální politika je charakteristická strategickým plánováním, které v ČR tvoří různé strategické rozvojové dokumenty na úrovni státu, regionů soudržnosti, krajů, mikroregionů či obcí. Tyto dokumenty se označují jako regionální rozvojové koncepce, strategie regionálního rozvoje, integrované strategie regionů, sektorové strategie, programy rozvoje krajů a jiné. „*Strategické regionální plány slouží společnému řešení problémů většího počtu obcí a měst. Vznikají interakcí názorů a zájmů důležitých regionálních aktérů. Měly by v nich být integrovány cíle a opatření územního plánování (politiky územního rozvoje), regionální politiky, komunálních politik a všech ostatních relevantních sektorových politik (doprava, zemědělství, životní prostředí, průmyslu a obchodu atd.)*“ (Ježek, 2008, s. 40).

Plánování rozvoje území je v rámci EU koncipováno jako prostorové plánování. V České republice jsou souběžné dva způsoby:

- **Strategické plánování**

Stanovuje směr rozvoje z pohledu času a finančních prostředků. Je formulační a vyznačuje se provázaností všech druhů rozvojových aktivit. Zaměřují se na ekonomiku, zaměstnanost, infrastrukturu, sociální otázky, životní prostředí a jiné. Všechny náležitosti a procesy nejsou detailně legislativně upraveny a vychází především z praxe (různé metodiky, obsah i terminologie). Vychází z toho, co chce region do budoucna svým obyvatelům nabídnout, a jaké nástroje a prostředky budou k zvoleným cílům použity.

- **Územní plánování**

Jeho rozvojové aktivity mají územní dopad, zabývá se materiálně-technickým řešením území (jeho funkčním využitím, infrastrukturou atd.). Má většinou regulační charakter, jsou zde stanoveny limity využití území. Náležitosti územního plánování

včetně postupů při zpracování a schvalování jsou určeny zákonem č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (dále jen Stavební zákon).

Přestože je u nás územní plánování a strategické regionální plánování institucionálně oddělené, je velice důležité, aby docházelo k jejich vzájemné provázanosti a koordinaci na všech úrovních.<sup>6</sup>

Obecně lze rozlišit 3 základní typy strategických (koncepčních) dokumentů (Bakoš, 2008, s. 58):

- **Strategie** je základní dlouhodobý koncepční dokument pro období 7-12 let, který určuje základní linie rozvoje daného subjektu, resp. území, pro něž daný subjekt strategii vytváří a to ve všech základních tematických oblastech. (Např. Strategie regionálního rozvoje ČR, Strategie udržitelného rozvoje ČR, sektorové strategie rozvoje, Strategie rozvoje kraje a jiné.)
- **Program** je střednědobý taktický dokument pro období většinou od 2 do 5 let (pro potřeby plánování v rámci EU je to 7 let). Vychází ze strategie a vytyčuje opatření, která bude subjekt realizovat, aby dosáhl strategických cílů. Rozpracovává části strategií pro oblasti, kde bude požadováno spolufinancování ze státního rozpočtu, státních fondů, fondů EU a krajských rozpočtů. (Např. Rámec podpory společenství, Národní strategický referenční rámec, Operační programy, Program rozvoje kraje a jiné.)
- **Plán** je krátkodobý dokument prováděcího charakteru na období 1 až 2 roky a v pravém slova smyslu již nejde o strategický dokument. Je však nezbytným návazným dokumentem na strategii, neboť konkretizuje vybraná opatření ve formě projektů či aktivit. Obsahuje již harmonogram a stanovuje způsob financování jednotlivých aktivit a projektů spolu s jejich rámcovými rozpočty včetně odpovědnosti jednotlivých aktérů zapojených do procesu realizace. (Např. Akční plán, Krátkodobý realizační plán Strategie rozvoje hospodářství kraje a jiné.)

---

<sup>6</sup> Např. stavební zákon v § 33 stanoví, že Politika územního rozvoje (PÚR) má být pořizována na základě územně plánovacích podkladů, ale také dokumentů určených k podpoře regionálního rozvoje. Ty jsou specifikované v *Zákoně* o podpoře regionálního rozvoje, kde je také v § 5 Ministerstvu pro místní rozvoj uloženo využívat při zpracování návrhu Strategie regionálního rozvoje příslušné územně plánovací podklady a územně plánovací dokumentaci (Wokoun, 2008a)



Z hlediska subjektu, který strategii zadává lze rozlišovat tyto typy strategických dokumentů:

- na celostátní úrovni – týkají se území celé ČR,
- na regionální úrovni – mají dopad na kraje, mikroregiony, regiony soudržnosti,
- na municipální úrovni – města, obce, svazky obcí.

### 1.3 Strategické dokumenty na národní úrovni

Základním strategickým dokumentem s celostátní působností je **Strategie regionálního rozvoje České republiky** (dále jen SRR) pro období 2007-2013, kterou zpracovává MMR. Byla schválena usnesením vlády č. 560 dne 17. 5. 2006 a navázala na původní strategii z roku 2000. Vychází ze dvou obecnějších dokumentů - Strategie udržitelného rozvoje České republiky a Strategie hospodářského růstu ČR. SRR neslouží přímo jako podklad k přerozdělování prostředků ze strukturálních fondů, ale jako východisko při sestavování programů rozvoje regionů a sektorových politik. Klade důraz na využívání vnitřního potenciálu regionů a využití jednotlivých sektorů národní ekonomiky k cílenému působení na podporu jejich rozvoje s ohledem na jejich specifické potřeby. Obsahová stránka je dána Zákonem, §5 (ČESKO, zákon č. 248/2000 Sb.):

- *analýza stavu regionálního rozvoje,*
- *charakteristika slabých a silných stránek v rozvoji jednotlivých krajů a okresů,*
- *strategické cíle regionálního rozvoje v České republice,*
- *vymezení státem podporovaných regionů,*
- *doporučení dotčeným ústředním správním úřadům a krajům pro zaměření rozvoje odvětví spadajících do jejich působnosti.*

Strategický rámec předkládá hlavní vizi do roku 2013 (směr vývoje ČR), cíle a prioritní oblasti, na které se strategie zaměřuje. Globálním cílem je v souladu s principy kohezní politiky a klíčovými procesy regionálního rozvoje „*vyvážený, harmonický a udržitelný rozvoj regionů, který povede ke zvyšování úrovně kvality života obyvatelstva.*“ (MMR, 2006b)

Zaměřuje se dále na 3 strategické cíle:

- **Rozvojově zaměřený cíl**, který má přispět k dosažení srovnatelné úrovně v ekonomické, kulturní, sociální i environmentální oblasti jako vyspělé regiony EU. K tomu mají pomoci finanční zdroje získané pro regiony v rámci politiky HSS.

- **Disparitně zaměřený cíl**, který je zaměřen na snižování negativních regionálních rozdílů a rozvoj specifických území. Státní podpora a prostředky EU mají být zaměřeny na strukturálně postižené regiony a regiony se soustředěnou podporou státu.
- **Instrumentální cíl**, který se soustředí na institucionální a finanční zabezpečení strategie.

Osm prioritních os tvoří Evropský a národohospodářský strategický rámec, Ekonomika regionů, Lidé a osídlení, Infrastruktura, Příroda, krajina a životní prostředí, Cestovní ruch a Problémová území. Každá osa je konkretizována jednotlivými prioritami, u kterých jsou specifikována opatření k jejich dosažení.

Pro potřeby čerpání pomoci z fondů EU a podporu politiky hospodářské a sociální soudržnosti (HSS) byly zpracovány další významné strategické dokumenty:

1) Základním východiskem pro národní koncepční dokumenty se staly **Strategické obecné zásady společenství** (SOZS). Jedná se o legislativní dokument na úrovni EU, který určuje priority v zaměření finanční pomoci a strategii v oblasti HSS pro současné programovací období 2007 - 2013.<sup>7</sup> V oblasti dopravy je kladen důraz na podporu a zlepšení dopravní infrastruktury s co největším přínosem z investování do dopravy.

2) **Národní rozvojový plán ČR 2007 – 2013** (dále jen NRP)

Je to výchozí strategický dokument na národní úrovni, který má sloužit jako podklad k realizaci programů v rámci politiky HSS na území ČR. Na základě usnesení vlády č. 245 z 2. března 2005 bylo rozhodnuto o jeho aktualizaci, a to i přesto, že pro současné programovací období nebyl povinně ze strany Evropské komise vyžadován (Hájek, Novosák, 2010, s. 135). Obsahuje analýzu situace v ČR v době jeho aktualizace, SWOT analýzu, strategii pro současné plánovací období, zaměření operačních programů, rozložení finančních zdrojů a řízení a koordinaci politiky HSS u nás. Dále vymezuje globální cíl NRP v období 2007 – 2013 a 4 specifické cíle – *Konkurenceschopná česká ekonomika;*

---

<sup>7</sup> Pro potřeby územního plánování jsou významné další dva evropské dokumenty: Evropské perspektivy územního rozvoje (ESDP) a Územní agenda EU.

*Otevřená, flexibilní a soudržná společnost; Atraktivní prostředí a Vyvážený rozvoj území, na které navazují prioritní osy (MMR, 2006a, s. 129).*

### 3) **Národní strategický referenční rámec ČR 2007-2013** (dále jen NSRR)

NSRR představuje základní programový dokument ČR, který slouží k implementaci politiky HSS a jako východisko při využívání fondů EU při dodržování principu partnerství. Vychází z Národního rozvojového plánu ČR, s tím, že některé jeho části byly upraveny a aktualizovány. Poslední verze byla schválena 27. července 2007 Evropskou komisí. Zůstal zde zachován původní globální cíl jako v NRP a specifické (strategické) cíle. Horizontálními tématy jsou rovné příležitosti a udržitelný rozvoj, které se prolínají celou strategií. Každý cíl je dále rozvinut na priority, na které se má v daném období Česká republika zaměřit (MMR, 2007).

Další důležitou součástí NSRR je struktura operačních programů (dále jen OP), jejich prioritních os a řídicích orgánů. Celkem bylo pro období 2007-2013 stanoveno 24 OP<sup>8</sup>, které jsou důležitou spojnicí mezi koordinačními orgány a příjemci prostředků z EU:

- **Tematické OP (TOP):** OP Výzkum a vývoj pro inovace, OP Podnikání a inovace, OP Životní prostředí, OP Doprava, OP Vzdělávání pro konkurenceschopnost, OP Lidské zdroje a zaměstnanost, OP Technická pomoc a Integrovaný operační program.
- **Regionální OP (ROP),** které jsou zpracovány pro jednotlivé regiony soudržnosti a v souladu s principem subsidiarity se zaměřují na projekty regionálního významu s cílem zvýšení konkurenceschopnosti regionů a jejich udržitelného rozvoje.
- **Operační programy Praha**
- **Cíl Evropská územní spolupráce**

---

<sup>8</sup> V rámci cíle Evropská územní spolupráce byly navíc pro období 2007-2013 do soustavy OP v České republice zařazeny také programy ESPON 2013 a INTERACT II.

**Obecná struktura všech OP:**

- Úvod
- Odůvodnění potřebnosti programu
- Popis strategie - jak odstranit problémy a definování cílů
- Konkrétní zaměření OP
- Finanční zajištění a rozdělení prostředků
- Řízení OP
- Přílohy

**1.4 Strategické a programové dokumenty v sektoru dopravy**

Na úrovni EU vychází koncepce dopravy z obecných strategií, a především z Bílé knihy Evropská dopravní politika pro rok 2010 – čas rozhodnout, která byla schválena v roce 2001. V nových dokumentech by měla být zohledněna její aktualizace schválená Evropskou komisí 28. března 2011 pod názvem **Bílá kniha: Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje**. Strategie je vypracována pro období 2011-2020 s výhledem do roku 2050. Mezi její hlavní vize patří (EK, 2011):

- Snížení emisí o 60% v kontextu rostoucí dopravy a podpory mobility.
- Vytvoření účinné hlavní sítě pro multimodální meziměstskou dopravu a přepravu.
- Globální rovnocenné podmínky pro dopravu na dlouhé vzdálenosti a mezikontinentální přepravu nákladu.
- Čistá městská doprava a dojíždění.
- Deset cílů pro konkurenceschopný dopravní systém účinně využívající zdrojů: referenční hodnoty pro dosažení cíle snížení emisí skleníkových plynů o 60 %.

Významným evropským dokumentem je aktuálně také **Zelená kniha „TEN-T: revize politiky – k lépe integrované transevropské dopravní síti pro společnou dopravní politiku“**, (dále jen Zelená kniha o politice TEN-T), která byla EK předložena v roce 2009. Je zaměřena na všechny druhy dopravy s důrazem na železniční a vodní, které jsou šetrnější k životnímu prostředí. Obsahuje další způsoby utváření transevropských sítí po vstupu nových členů do EU a zaměřuje se na prioritní projekty s celoevropským významem, kterých je celkem 30.

Na národní úrovni vychází dopravní strategie z platné **Dopravní politiky České republiky pro léta 2005-2013** (dále jen Dopravní politika). Ta byla schválena usnesením vlády 13. července 2005 s tím, že má být každé dva roky aktualizována. Poslední aktualizace byla schválena 20. července 2011 s ohledem na vývoj dopravní politiky EU.<sup>9</sup> Zůstala zde zachována původní struktura priorit a cílů. Aktualizace se týká především popisu výchozího stavu a systému opatření Dopravní politiky, která vycházejí ze současné situace a potřeb. Nová verze je koncipována s ohledem na aktualizace a vznik nových strategií na národní i evropské úrovni, které se váží k problematice dopravy a skutečnému vývoji sektoru doprava (MD ČR, 2011, online).

**Globálním cílem** Dopravní politiky (2011) je „*vytvořit podmínky pro zajištění kvalitní dopravy založené na principech hospodářské soutěže a zaměřené na její ekonomické, sociální a ekologické dopady v rámci principů udržitelného rozvoje a položit reálné základy pro nastartování efektivních změn proporcí mezi jednotlivými druhy dopravy.*“

**Priority (P)** navazují na globální cíl a jsou zaměřené na všechny druhy dopravy. Vychází ze současného stavu, definují **specifické cíle (SC)** a opatření k jejich dosažení:

- P1:** Dosažení vhodné dělby přepravní práce mezi druhy dopravy zajištěním rovných podmínek na dopravním trhu.
- P2:** Zajištění kvalitní dopravní infrastruktury.
- P3:** Zajištění financování v sektoru dopravy
- P4:** Zlepšování vnitřní a vnější bezpečnosti dopravy
- P5:** Podpora rozvoje dopravy v regionech

K realizaci Dopravní politiky mají být využívány tři formy nástrojů – právní, ekonomické a informační.

Na Dopravní politiku navazují dílčí sektorové dokumenty, které se soustředí na její jednotlivá opatření. Mají konkretizovat jednotlivé cíle a navrhnout konkrétní strategii zároveň s jejich financováním. V gesci Ministerstva dopravy ČR byly tak vypracovány (MD ČR, 2011):

---

<sup>9</sup> V současnosti je ve fázi zpracování nový koncept Dopravní politiky ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050 (MD ČR, online).

- **Dopravní sektorové strategie, I. fáze (DSS)** – horizont do roku 2013, na které navazuje v současnosti zpracovávaná II. Fáze – Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem (GEPARDI II).

Tyto dokumenty rozpracovávají detailněji rozvoj dopravní infrastruktury, obsahují oproti Dopravní politice konkrétní projekty a investiční možnosti. Obsahují také dlouhodobý výhled do roku 2030, protože složitější infrastrukturní projekty vyžadují delší plánovací období. (MD ČR, 2009)

Obsah je tvořen hodnocením konkurenční pozice dopravních odvětví ČR, přehledem jejich základních služeb a potřeb včetně vymezení hlavních rozvojových os a oblastí. Dále je zpracována analýza mezer, která stanoví požadavky na implementaci základních služeb a multikriteriální analýzy projektů v železniční a silniční dopravě. Důležitou součástí je struktura finančních zdrojů pro projekty v ČR.

- **Strategie podpory dopravní obsluhy území pro období 2005-2013 (STRAPODOU)**

Tento dokument je zaměřen na systém a podporu veřejné dopravy. Veřejná podpora má být poskytována dopravcům, kteří jsou ekonomicky stabilní a zajišťují kvalitní služby. Dále je zde proklamována podpora konkurenčního prostředí stanovením jasných požadavků při výběru poskytovatele služeb a stanovení metodiky při závazku k poskytování veřejných služeb. Má se nadále rozšiřovat funkčnost a působnost Integrovaných dopravních systémů (IDS) a podporovat vznik informačních a telematických systémů veřejné dopravy.

- **Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011–2020 (BESIP)**

Stanoví cíle, základní principy a návrhy konkrétních opatření, která mají směřovat k zásadnímu snížení nehodovosti na silnicích v ČR. Hlavním cílem do roku 2020 má být snížení počtu usmrcených v silničním provozu na úroveň průměru zemí EU a také 40 % poklesu počtu těžce zraněných. Obsahuje analýzu vývoje nehodovosti, prioritní rizikové oblasti a dlouhodobou vizi.

- **Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR pro léta 2012 – 2015, s výhledem do roku 2020**

Dokument, který připravuje Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., pod vedením národního cyklokoordinátora ve spolupráci s dotčenými ministerstvy, kraji, neziskovými organizacemi i odbornou veřejností. Navazuje na dosud platnou *Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy České republiky* z roku 2004. Nová strategie

stanoví cíle pro národní i místní úroveň se zaměřením na zajištění financování cyklistické infrastruktury, zvýšení bezpečnosti cykloturistiky, metodickou podporu městům, realizaci národního produktu „Česko jede“ a podporu výzkumu s tematikou cyklistiky (MD ČR, 2012).

Nejvýznamnějším celostátním dokumentem v sektoru dopravy pro financování projektů z fondů EU je **Operační program Doprava** (dále jen OP Doprava). Byl schválen EK dne 11.12. 2007 a zaměřuje se na nadnárodní a národní priority v oblasti dopravy s ohledem na potřeby regionů. Je součástí tematických OP a stal se největším příjemcem pomoci z ERDF a FS na spolufinancování projektů na období 2007-2013 ve výši 5,821 mld. Eur, což je přibližně 22 % z celkové částky z fondů EU určených pro Českou republiku (MD ČR, 2007). Dokument obsahuje hodnocení současné ekonomické a sociální situace v sektoru doprava včetně SWOT analýzy, popisuje zvolené strategie včetně cílů, prioritních os a indikátorů. Realizační část obsahuje výpis orgánů a subjektů, které se podílí na realizaci, monitorování a následné kontrole, včetně finančního zajištění projektů. Řídícím orgánem pro OP Doprava je Ministerstvo dopravy.

**Globálním cílem** OP doprava je „*Zlepšení dostupnosti dopravou*“ a vychází ze strategického cíle NSRR pro období 2007-2013 Atraktivní prostředí. Důraz je kladen na dokončování a modernizaci transevropských sítí TEN-T na našem území, na podporu ekologicky šetrnějších druhů dopravy a multimodálních projektů – propojování železniční a vodní dopravy se silniční. Důležité jsou také investice do silnic I. třídy, které nejsou zahrnuty v síti TEN-T a pokračování v rozšiřování pražského metra (MD ČR, 2007).

**Specifické cíle** OP Doprava:

- Zlepšení železniční dopravy na síti TEN-T.
- Zlepšení silniční dopravy na síti TEN-T.
- Zlepšení železniční dopravy na síti mimo TEN-T.
- Zlepšení dopravy na silnicích I. třídy mimo TEN-T
- Zlepšení městské hromadné dopravy výstavbou metra a systému řízení silniční dopravy v hl. městě Praze.
- Zvýšení multimodality v nákladní přepravě a zlepšení vnitrozemské vodní dopravy

Jednotlivé cíle jsou rozděleny na priority, prostřednictvím kterých se zpracovávají konkrétní projekty. Žadatelem o podporu mohou být majitelé a správci dotčené infrastruktury, vlastníci drážních vozidel a provozovatelé drážní dopravy, vlastníci překládacích mechanismů u multimodální dopravy a další relevantní subjekty. Projekty jsou financovány z 85% z ERDF nebo FS, 25% je hrazeno z národních veřejných zdrojů. Celková alokace OP Doprava po navýšení v roce 2011 je 5 821,4 mil. EUR (MD ČR, 2007).

Kraje mají pro oblast dopravy zákonnou povinnost zpracovávat 2 dokumenty:

- **Plán dopravní obslužnosti území** na období minimálně 5 let. Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ukládá krajským úřadům zpracování tohoto dokumentu od roku 2012 a určuje i jeho základní skladbu v §5 (ČESKO, zákon č. 194/2010 Sb.):

*1) Dopravní plánování zajišťují Ministerstvo dopravy a kraje prostřednictvím plánu dopravní obslužnosti území. Cílem dopravního plánování je vytvářet podmínky pro hospodárné, efektivní a účelné zajišťování dopravní obslužnosti a vzájemnou spolupráci státu, krajů a obcí při této činnosti. Dopravní plánování vychází z páteřních spojů veřejné drážní osobní dopravy při zajišťování dopravní obslužnosti.*

*2) Plán obslužnosti území jsou povinni pořizovat Ministerstvo dopravy a kraj.*

*3) Plán dopravní obslužnosti území se pořizuje na dobu nejméně 5 let a obsahuje zejména*

- a) popis zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících,*
- b) předpokládaný rozsah poskytované kompenzace,*
- c) časový harmonogram uzavírání smluv o veřejných službách a postup při uzavírání těchto smluv,*
- d) harmonogram a způsob integrace, pokud se stát a kraje podílejí na organizaci integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících.*

*4) Plán dopravní obslužnosti území pořizovatel zveřejní způsobem umožňujícím dálkový přístup.*

- **Akční plán** pro pozemní komunikace ve vlastnictví kraje, který je zaměřen na měření a snižování hluku u silnic II. a III. třídy. Jejich povinné pořízení stanoví zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví § 81c:

*Krajské úřady v oblasti hodnocení a snižování hluku z hlediska dlouhodobého průměrného hlukového zatížení životního prostředí pořizují, a dojde-li k podstatnému vývoji,*



*který významně ovlivňuje stávající hlukovou situaci, aktualizují, nejdéle však jednou za 5 let, akční plány pro územní aglomerace, jejichž součástí je vymezení tichých oblastí v aglomeraci, a akční plány pro hlavní pozemní komunikace, které vlastní kraj, včetně hlavních pozemních komunikací ve vlastnictví obcí ve správním území kraje, a to podle údajů ze strategických hlukových map zpracovaných Ministerstvem zdravotnictví;*

Základní požadavky na obsah akčních plánů jsou obsaženy ve vyhlášce č. 523/2006 Sb. (vyhláška o hlukovém mapování). Akční plány pro letiště Ruzyně, hlavní železniční tratě, dálnice a silnice I. třídy musí zpracovávat i MD ČR.

## **1.5 Legislativa v oblasti dopravy**

Tvorba regionálních strategií a plánů je podmíněna souladem s evropskými a českými právními předpisy. Při jejich sestavování a aktualizacích musí jejich tvůrci zohledňovat schválené zákonné normy včetně novelizací. Na oblast dopravy je zaměřeno několik zákonů, které tvoří její legislativní základ:

- Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů.
- Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů.
- Zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů.
- Zákon č. 12/1997 Sb., bezpečnosti a plynulosti silničního provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.
- Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání, ve znění pozdějších předpisů.
- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů.
- Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.
- Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů.

Kromě dalších souvisejících zákonů je vydávána celá řada vyhlášek a nařízení, která se vztahují na jednotlivá odvětví dopravy.

## 2 TVORBA KONCEPČNÍCH DOKUMENTŮ NA ÚROVNI KRAJŮ

S vývojem decentralizace a přenášením kompetencí na krajskou a obecní úroveň vzrostla potřeba formování regionálního managementu, který má zastupovat zájmy a potřeby obyvatel daného územního celku. Řízení na státní, krajské i obecní úrovni vychází ze základních teoretických, systémových a metodických východisek strategického managementu. Při sestavování jednotlivých strategických dokumentů, ať obecných nebo tematicky zaměřených, hraje důležitou roli subjekt veřejné správy, který jej zadává a zpracovává. Aby však byla zaručena jejich účelnost a provázanost, spolupodílí se na jejich utváření celá řada dalších regionálních aktérů. V případě krajských koncepcí se na strategiích podílí:

- Politická reprezentace kraje – schvalovatel (rada, zastupitelstvo)
- Krajský úřad – realizace (odbory a oddělení)
- Odborné konzultační struktury kraje (výbory, komise, pracovní skupiny)
- Zástupci měst a obcí
- Specializované skupiny – regionální rozvojové agentury, hospodářské komory, vysoké školy, dopravní inspektoráty, úřady práce, krajské správy ČSÚ a další
- Veřejnost
- Zpracovatel, projektové kanceláře

Perlín (2002) uvádí dva základní přístupy ke zpracování strategických plánů, které se liší hlavně mírou zapojení místních představitelů a specialistů:

- *Expertní metoda zpracování* – dokument postupně zpracovává skupina najatých odborníků, kteří zpravidla nepochází z území, které je analyzováno. Výhodou takového dokumentu je, že nepodléhá místním vlivům a tlakům, důraz je kladen na kvalitu s velkým množstvím podrobných informací a využití dostupných statistických údajů včetně podrobného hodnocení. Zaměření se na detaily však může vést ke zbytečně velkému rozsahu analytické části na úkor strategické. Nevýhodou této metody je malá znalost místního prostředí a konkrétních problémů, vztahů mezi jednotlivými aktéry regionálního rozvoje a hodnocení území především podle statistických údajů. Aktivní účast místních expertů a osobností regionu je velmi omezená.

- *Komunitní metoda zpracování* – spočívá na principu pravidelných diskusí s místními představiteli o jednotlivých částech strategie, cílech a nástrojích. Výsledný strategický plán je sice jednodušší, analýza není tak detailní a hlavní část je věnována především budoucímu rozvoji regionu. Výhodou metody je orientace na konkrétní problémy a jejich řešení s přispěním místních znalců. Strategie je srozumitelná a její spolutvůrci a potencionální partneři jsou s ní předem obeznámeni již od fáze jejího vzniku. Nevýhodou může být její povrchnost, protože nemusí dojít k identifikaci všech problémů v rámci diskuse místních expertů.

Vzhledem k tomu, že není v žádném právním předpisu jasně definováno, jaká metoda má být při zpracování krajských strategických dokumentů preferována, záleží na zástupcích kraje, jakou metodu a způsob zpracování zvolí. Ve většině případů se dnes na procesu zpracování strategií podílí regionální rozvojové agentury a specializované poradenské a konzultační firmy, které se zaměřují na regionální rozvoj a územní plánování. Při sestavování zpracovatelských týmů by měl být kladen důraz především na vysokou odbornost a kvalifikaci, kompetence, znalost prostředí a komunikační schopnosti.

## 2.1 Strategické dokumenty na krajské úrovni

Strategie regionálního rozvoje České republiky (MMR, 2006b) popisuje roli krajů jako „*koncepční, programovou a výkonnou činnost samosprávných orgánů krajů v oblasti regionálního rozvoje. Orgány kraje tvoří základní stavební jednotku tvorby a realizace regionálního rozvoje v ČR, koordinují rozvoj svého územního obvodu, spolupracují s ústředními správními úřady státní správy a koordinují zájmy obcí ve věcech regionálního rozvoje nadobecního významu*“.

Při vzniku jednotlivých dokumentů je důležité, aby byly provázané s obecnými strategiemi a v souladu s dalšími sektorovými dokumenty. Musí být neustále monitorovány a aktualizovány v návaznosti na vývoj u ostatních koncepcí, které je ovlivňují, a nová legislativní opatření.

Dokumenty regionálního strategického plánování vznikají na základě vzájemného propojování názorů a zájmů všech podstatných regionálních aktérů a zájmových skupin s cílem koordinovaného rozvoje. V krajských strategiích mají být promítnuty cíle a opatření územního plánování, regionální politiky, sektorových politik a komunálních politik. Mají se orientovat především na aspekty, které jsou pro daný region prioritní (Ježek, 2008, s. 40).

Se vznikem krajů v roce 2001 začaly postupně vznikat **Strategie rozvoje kraje** jako dlouhodobé regionální strategické rozvojové dokumenty, které se zaměřují na přístup samosprávy k dalšímu rozvoji. Definují strategické cíle rozvoje kraje jako celku, hlavní cesty k jejich dosažení, včetně stěžejních monitorovacích indikátorů, a poskytuje potřebná východiska a základní rámec pro vypracování dalších regionálních strategií a územních dokumentů na úrovni kraje, mikroregionů a obcí.

Legislativa vymezuje pro kraje jeden komplexní střednědobý strategický dokument. Podle zákona č. 248/2000 Sb., o podpoře regionálního rozvoje, v platném znění, má každý kraj zpracovávat svůj **Program rozvoje územního obvodu** (dále jen *Program rozvoje kraje*) jako střednědobý dokument pro období 3 – 7 let.

- § 8 - (1) *Kraj v rámci své samostatné působnosti podporuje rozvoj regionů vymezených v programu rozvoje územního obvodu kraje podle svých konkrétních potřeb s ohledem na vyvážený rozvoj svého územního obvodu;*
  - (2) *Pro podklady k vymezení regionů v programu rozvoje územního obvodu kraje a pro oblasti, na něž je podpora zaměřena, platí přiměřeně § 3 a § 5 odst. 2.*
- § 9 – *Program rozvoje územního obvodu kraje obsahuje zejména:*
  - a) *analýzu hospodářského a sociálního rozvoje územního obvodu kraje, charakteristiku slabých a silných stránek jeho jednotlivých částí a hlavní směry rozvoje;*
  - b) *vymezení regionů, jejichž rozvoj je třeba podporovat, uvedení oblastí, na něž má být podpora zaměřena;*
  - c) *úkoly a priority v rozmístění a rozvoji občanské vybavenosti, infrastruktury, životního prostředí, atd.*
- *V § 10 jsou vymezeny náležitosti finanční podpory rozvoje územního obvodu kraje.*

Kraje dále rozpracovávají hlavní **sektorové koncepce** (programy), které jsou většinou v kompetenci jednotlivých odborů. Každý kraj si tyto dokumenty nechává zpracovat na základě svých priorit a potřeb, nejsou zákonem dané a jejich pojmenování se mohou lišit. Jedná se například o dopravní koncepce, koncepce zdravotnictví nebo ochrany přírody, programy rozvoje cestovního ruchu, energetická koncepce a další. Mezi další dokumenty lze zařadit **dílčí sektorové koncepce** či **odborné studie**, které slouží jako podkladové analýzy pro strategické rozhodování.

Mezi koncepce, které ovlivňují regionální plánování, se řadí také územně plánovací dokumenty kraje, které jsou definovány ve Stavebním zákoně. Jedná se o Zásady územního rozvoje kraje (dále jen ZÚR) a regulační plány, které stanoví základní koncept udržitelného rozvoje území, ochrany jeho hodnot, jeho plošného a prostorového uspořádání a slouží jako důležité podklady ke zpracování ostatních strategických dokumentů kraje v oblasti regionálního rozvoje a tedy i v sektoru dopravy.<sup>10</sup>

Nelze opomenout roli krajů při vytváření **Regionálních operačních programů** (ROP), které jsou pod správou regionálních rad. Mají reagovat především na potřeby příslušného regionu a obecně se zaměřují na následující oblasti:

- Rozvoj území
- Dopravní dostupnost a obslužnost
- Rozvoj podnikání
- Rozvoj cestovního ruchu v regionech

Každý ROP tyto oblasti vymezuje jako Prioritní osy (většinou 4), jejichž prostřednictvím dochází k financování jednotlivých projektů z ERDF. Všechny regiony soudržnosti získávají největší část podpory na rozvoj dopravní infrastruktury.

Další složkou regionální a municipální úrovně jsou operační dokumenty (Kutscherauer, 2006, s. 95):

**Plán** – základní operační dokument, který stanoví úkoly a způsoby jejich dosažení včetně určení časové posloupnosti a nákladů na realizaci.

**Projekt** – patří mezi základní operační dokumenty, které mají sloužit k naplnění rozvojových aktivit prostřednictvím hmotných i nehmotných výstupů. Dosažení těchto výstupů je časově ohraničeno (stanoví se datum zahájení a ukončení projektu). Je zde ustanoven rozpočet a potřebné zdroje, které musí být ekonomicky dokazatelné. Projekt je charakterizován svojí jedinečností, systémovostí, omezenými zdroji, nejistotou a rizikem.

---

<sup>10</sup> Na národní úrovni je podle Stavebního zákona hlavním územně plánovacím dokumentem Politika územního rozvoje české republiky 2008 (PÚR ČR). Slouží ke koordinaci sektorových koncepcí, politik a strategií z hlediska udržitelného rozvoje území. Vymezuje „rozvojové oblasti“ a „rozvojové osy“, oblasti se specifickými hodnotami či problémy mezinárodního i republikového významu, plochy a koridory dopravní a technické infrastruktury, které svým významem přesahují území jednoho kraje (MMR a ÚÚR, 2009).

**Rozpočet** – základní operační dokument, prostřednictvím kterého dochází k alokaci zdrojů, především finanční. Mezi hlavní druhy rozpočtů na úrovni regionálních a municipálních orgánů patří nákladové rozpočty a investiční rozpočty.

**Organizační řídicí akty** – závazné předpisy, které slouží k uspořádání vztahů mezi těmi, kteří jsou součástí řízení, a řídicím procesem. Obecně zavádí zásady řízení, organizační pravidla v rámci řízení, dělbu práce a vnitřní vztahy v řízení, obsah a průběh činností v řízení, informací pro řízení. Představují příkazy k zahájení, přerušení, ke změně v provádění a k ukončení důležitých úkolů. Většinou mají tuto podobu:

- **Organizační řád** – základní závazná organizační norma, která určuje horizontální a vertikální dělbu práce mezi jednotlivými útvary, jejich práva a základní povinnosti, odpovědnost a jejich vzájemné vztahy. Má z nich jednoznačně vyplývat kdo je za co zodpovědný.
- **Organizační směrnice** – dílčí závazná organizační norma, která určuje postupy, metody, formy, prostředky, jakými se mají vykonávat určité činnosti nebo soubory činností v souladu s obsahem statutárních norem a s právními a jinými normami. Má z ní vyplývat, jakým způsobem má kdo co dělat.
- **Informační řád** – je závaznou organizační normou, která stanoví zásady pro práci s informacemi, a také obsah a formu nejdůležitějších informací v rámci organizačního celku.
- **Příkaz, nařízení** – závazná řídicí norma, která představuje příkaz k zahájení, koordinaci, k přerušení, ke změně v provádění a k ukončení pracovního nebo jiného závažného úkolu v rámci organizace. Většinou mají tyto úkoly časové omezení.

## 2.2 Strategický management

Základní teorie managementu, jeho principy, metody, techniky a nástroje by měly být efektivně využívány ve všech typech organizací ziskového i neziskového sektoru. Každý obor řízení je však specifický a vyžaduje hlubší a cílenější propracovanost.

Regionální (municipální) management by měl vycházet ze základů obecného managementu s ohledem na to, že produkuje většinou nehmotné produkty, má samosprávný charakter a dochází k bezprostřednímu kontaktu s obyvatelstvem daného regionu. Kraje a obce vykonávají svoji činnost v přímé nebo přenesené působnosti. V rámci přenesené působnosti tak zastupují funkci státních institucí, které jim byly ze zákona svěřeny. Na druhé straně zastupují zájmy občanů kraje, mikroregionu či obce ve své působnosti, což vede k rozlišení dvou typů managementu (Hučka, Kutscherauer, 2006):

- 1) **Volený management**, který je obměňován úplně nebo z části v rámci čtyřletého volebního období (zastupitelstvo, rada, hejtman, primátor, starosta). Zvolený manažer většinou není většinou pro výkon své funkce předem speciálně odborně vzdělán. Volený management je zaměřený na rozhodování o směřování rozvoje kraje nebo obce a je kompetentní v konání závažných rozhodnutí včetně každoročního schvalování rozpočtu.
- 2) **Profesionální management** by měl tvořit stabilizační složku managementů krajů a obcí (krajské úřady, obecní úřady, ředitel úřadu resp. tajemník, vedoucí útvarů). Profesionální manažer je na výkon své funkce odborně připravován a pravidelně proškolen. Profesionální management rozhoduje samostatně ve věcech fungování samosprávy kraje či obce včetně jeho správy. V jeho kompetenci jsou prakticky všechna správní rozhodnutí, příprava a předkládání dokumentů (mezi něž patří i strategické a programové dokumenty, návrhy rozpočtů aj.), o kterých následně rozhoduje pouze volený management.

Regionální a municipální management má oproti firemnímu celou řadu specifíků, která se odráží např. v hospodaření v rámci rozpočtu, ve správě a přerozdělování svěřených prostředků, ve využívání informačních systémů, ve vztazích kooperace a konkurence, v analytických projekčních postupech či v podobě etických kodexů. Zaměřuje se na řízení a správu, ale také na zvyšování atraktivity regionu, podporu podnikatelských aktivit a jiné.

Rozhodování regionálního managementu je také určeno politickými vlivy, omezeným investičním kapitálem a limity svobodného rozhodnutí manažerů při změnách strategií.

Proces regionálního managementu zahrnuje obecně tyto hlavní fáze (Kutscherauer, 2006, s. 60):

- *plánování*
- *organizování*
- *vedení*
- *kontrola*

Regionální plánování je výchozí fází a v posledních letech získává stále více strategický, programový a projektový charakter. Má podobu ucelených rozvojových koncepcí, strategií a programů, ale i formu konkrétních projektů či akčních plánů.

Kutscherauer (2006) dále uvádí skladbu regionálního managementu, který je členěn podle svého zaměření:

- management správní (výkon státní správy a samosprávy),
- management strategický,
- management finanční,
- management podnikatelský,
- management lidských zdrojů.

### **2.3 Proces vypracování strategického plánu**

K úspěšnosti strategického managementu je potřebná kombinace několika faktorů – znalosti strategického řízení, schopnosti systematického a racionálního rozhodování a zároveň také logické myšlení s využitím zdravého rozumu, intuice a kreativity. To, že má firma či instituce vypracovanou strategii, nemusí znamenat, že je správně strategicky řízena. Celý proces totiž představuje realizaci celé řady vzájemně propojených aktivit, které jsou souhrnně označovány jako strategické řízení, a vypracování strategie je jen jednou z nich.

Hanzelková (2009) a částečně také Kutscherauer (2011) uvádí čtyři základní fáze strategického řízení:



- *Strategická analýza*
- *Definování (návrh) strategie*
- *Implementace strategie*
- *Kontrola a monitoring (zpětná vazba)*

### 2.3.1 Strategická analýza

Strategická analýza by měla sloužit jako základ k umožnění pochopení všech problémových oblastí v kraji, mikroregionu či obci. Má komplexně hodnotit vnitřní a vnější faktory, které mohou působit v budoucnu na hodnocené území. Jak uvádí Kutscherauer (2011), zpracování analýzy by mělo sloužit k poznání toho, jaké změny v regionu probíhají a jaký mají vliv na jeho aktivity, jaké má region zdroje, kvalifikaci a postavení v rámci celku, a jak je lze využít ve smyslu výhody k utváření nových možností. Podstatné je také rozložení a zájmy osob a skupin, spojených s regionem, který tvoří občané, podnikatelský sektor, politici, a další subjekty, které se mohou stát potenciálními investory, a jaký mají tyto skupiny vliv na budoucí vývoj regionu.

Strategická analýza by měla tedy jasně definovat faktory, které mají zásadní vliv na současný i budoucí dění v regionu včetně možností, které takový region nabízí. Její obsah má být vždy účelový, se zaměřením na problémové oblasti s ohledem na dynamičnost procesů.

### 2.3.2 Definování strategie

Návrh strategie tvoří podstatu celého procesu strategického řízení. Kutscherauer (2011) uvádí několik kroků, které mají vést k jejímu definování. Jedná se o rozlišení základních charakteristik v rámci strategického záměru – *kde jsme a kam se chceme dostat*, stanovení vize a globálních cílů strategie, hledání, vytváření a formulace možných variant způsobů, jak dosáhnout globálního cíle strategie a hodnocení všech variant, a selekce strategických možností – stanovení strategických cílů a způsobů jejich dosažení.

V procesu formování strategie hrají důležitou roli průběžná jednání zadavatele se zpracovatelem a dalšími relevantními subjekty. Souběžně probíhá také proces připomínkování a veřejné diskuse. Podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, musí dojít v rámci plánovaných změn v území k procesu posouzení vlivů na životní prostředí SEA (Strategic Environmental Assessment).

### 2.3.3 Implementace strategie

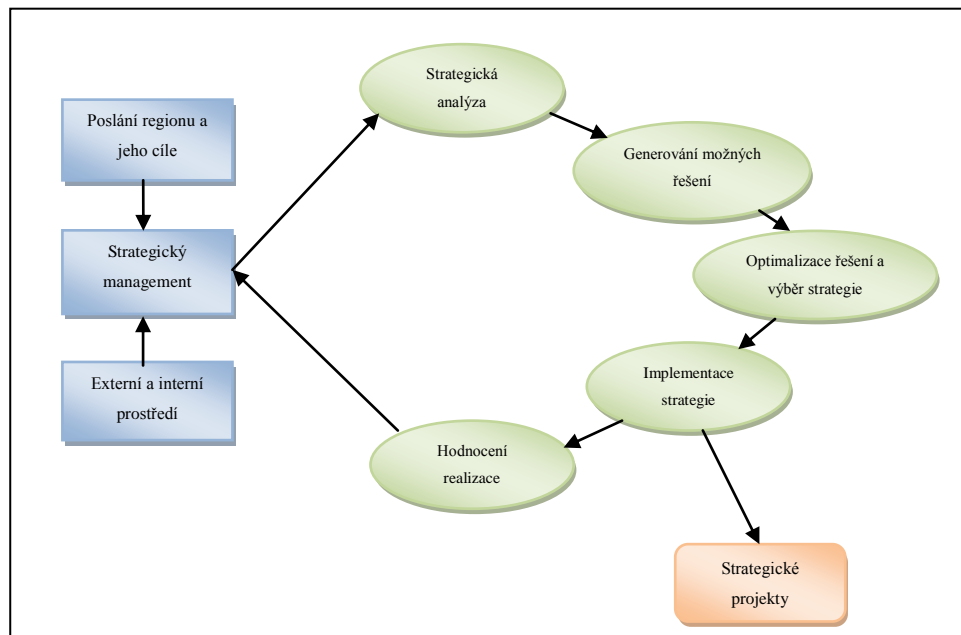
V této fázi dochází k realizaci ustanovených cílů strategie. Proces uskutečňování jednotlivých záměrů musí srozumitelný a kontrolovatelný. Měl by stanovit, jakým způsobem dojde k realizaci postupů a metod, které byly stanoveny v taktické fázi, úkoly, které je třeba provést, určit kdo zodpovídá za úspěšné uvedení strategie do praxe, co je potřebné změnit v činnostech a organizační struktuře regionu, aby mohla být strategie realizována. Dále je nutné vymezit potřeby přizpůsobení souvisejících systémů, které mají bezprostřední vztah k řízení regionu a jsou využívány, odpovědnost jednotlivých organizačních útvarů regionu, jakým způsobem bude celý proces informačně zabezpečen, zajištění zdrojů k realizaci celé strategie, včetně možných změn v rámci současného způsobu financování. Významné je také personální zajištění procesu (stávajícími pracovníky, přeškolenými pracovníky, novými lidmi – většinou se jedná o jejich kombinaci) a stanovení využití strategie k utváření a zlepšování image daného regionu.

### 2.3.4 Kontrola a monitoring

Monitorování a vyhodnocování je jedním ze základních principů politiky HSS. Už ve fázi vytváření strategického dokumentu je důležité stanovit, jakým způsobem bude prováděna kontrola průběhu realizace a dosažených výsledků strategie. Je důležité vědět, jestli byly využity vytyčené strategické nástroje v souladu s dokumentem a jaký měly celkový dopad na vývoj v regionu. V rámci průběžného monitoringu má být vytvořen systém sledování vývoje prostřednictvím předem definovaných ukazatelů. Na základě výsledků kontrolní činnosti je následně požadována evaluace (vyhodnocení) vývoje a měl by být stanoven způsob realizace zpětné vazby.

Zjednodušené schéma tvorby strategických dokumentů zobrazuje obrázek 2.

Obrázek 2: Nepřetržitý proces regionálního strategického řízení



Zdroj: vlastní zpracování podle Hanzelková (2009)

## 2.4 Obecná struktura koncepčních dokumentů

Pro regionální úroveň plánování není zákonem stanovena přesná metodika vypracování strategických dokumentů. Jednotlivá ministerstva mohou formou metodických příruček a pokynů poskytnout regionům a obcím určitou pomůcku k jejich zpracování, ale není pro ně zavazující. Záleží na zadávajících a zpracovatelských subjektech, jakou strukturu dokumentu zvolí. Je také nutné rozlišovat, zda se jedná o obecnou strategii, která se týká celkového rozvoje, nebo konkrétně zaměřenou strategii na určitou oblast podpory. Jak uvádí Ježek (2010), v regionálním rozvojovém plánu mají být integrovány cíle a opatření, která se týkají územního plánování, regionální a komunální politiky a všech ostatních oborových politik jako je zemědělství, životní prostředí, infrastruktura a dalších.

Perlín (2002) uvádí kritéria, která musí strategický plán splňovat:

- *Dlouhodobost* – jedná se dokument sestavený na delší časové období, většinou volební období 4 let, nebo v rámci programování a plánování v EU na dobu 7 let.
- *Systematičnost* – ve strategiích by měly být promítnuty všechny důležité obory a odvětví, která mohou ovlivnit trvalý rozvoj řešeného území. Podstatné je také při hledání strategických cílů a způsobů jejich dosažení dodržovat systematický postup práce.

- *Selektivnost* – strategický plán musí vymezit pouze některé prioritní osy a směry rozvoje a podrobněji je řešit. Nikdy nelze u rozvojových dokumentů řešit všechny aspekty ekonomického nebo sociálního rozvoje území.
- *Provázanost* – je důležité vědět, jaké důsledky bude mít plánování v určité oblasti vliv na další aspekty rozvoje. Například rozhodnutí v oblasti dopravní infrastruktury má mimo jiné také vliv na územní plánování, životní prostředí a jiné. Nelze tedy nahodile plánovat bez ohledu na provázanost jednotlivých oborů činností.
- *Soustavnost* – je nezbytné provádět opakované hodnocení změn vstupních podmínek, výsledků dílčích kroků nebo hospodářské situace. Jejich prověřování a úpravy by měly ovlivnit modifikaci jednotlivých cílů, s tím, že hlavní strategický směr se nemění.
- *Otevřenost* – má dva významy. Jeden pojímá strategický dokument jako otevřený vůči veřejnosti a přijímá její podmínky a kritiku. Nikdo, kdo má zájem, by neměl být vyřazován z procesu přípravy, projednávání a schvalování. Druhý význam je projevem otevřenosti vůči novým podmínkám v době přípravy i realizace strategií. Je vhodné při změně vstupních podmínek upravovat některé závěry či dílčí kroky dalšího rozvoje.
- *Reálnost* – aby byl strategický dokument úspěšný, je nezbytné, aby byl reálný. Není možné stanovit cíle a nástroje k jejich dosažení, aniž by předem bylo jasné, že jsou nerealizovatelné. Důležitou roli proto hraje finanční hledisko spolu s ekonomickými a sociálními podmínkami.

Strategické plány by rámcově měly obsahovat tyto tři základní části:

### 1. Analytická část

- Komplexní charakteristika (profil)
- SWOT analýza

### 2. Návrhová část

- Vize, cíle a priority
- Opatření

### 3. Finanční rámec, implementace, závěr a přílohy

**Analytická část** podle Czekaje (1998) zahrnuje posouzení regionu, které by mělo být založeno na globálním sociálně ekonomickém přístupu se zaměřením na jeho předcházející vývoj a současnou situaci. Tím je vymezeno základní obsahové zaměření situační analýzy. Region by měl být analyzován z těchto základních aspektů včetně předešlých zkušeností a realizovaných programů: obyvatelstvo (demografická analýza, zaměstnanost, osídlení, životní úroveň a další), ekonomické činnosti, infrastruktura, životní prostředí a činitelé regionálního rozvoje (identifikace subjektů, které zasahují do vývoje regionu). U sektorově zaměřených strategií není nutné zpracovávat celkovou socioekonomickou analýzu, podstatné je zpracování regionálního profilu v daném oboru. Informace pro vypracování analytické části lze získávat ze dvou typů zdrojů:

1. *Český statistický úřad* (ČSÚ) - nejpodrobnější data lze získat ze "Sčítání lidu, domů a bytů" (poslední proběhlo v roce 2011).

2. *Regionální a municipální instituce* - mohou poskytnout většinou detailnější a aktuálnější informace. Jejich získání je často náročnější než v případě informací z ČSÚ. Jedná se o Úřady práce, Okresní správu sociálního zabezpečení, Městské úřady, Dopravní inspektoráty, místní podniky, správci a majitelé technické infrastruktury. Lze od nich získat individuální data, jinde nedostupná (nemají povinnost poskytovat jakékoliv údaje, zpracovatelská skupina by však měla mít schopnost svojí vahou a neformálními vztahy tyto informační zdroje získat).

SWOT analýza - je standardní metoda, která slouží k prezentaci analytických poznatků o nejrůznějších objektech zkoumání. Klíčovou roli při zpracování strategických dokumentů hraje posouzení situace uvnitř regionu – vnitřní analýza. Ta má rozlišit možnosti a potenciál regionu a identifikovat jeho vnitřní silné a slabé stránky.

Silné stránky (Strengths) zahrnují jakékoliv komparativní a konkurenční výhody regionu pro různé typy rozvojových aktivit.

Slabé stránky (Weaknesses) jsou všechny faktory, které rozvojové aktivity limitují nebo ohrožují.

Vnější analýza se skládá z vymezení příležitostí (Opportunities) a hrozeb (Threats). Existuje množství vnějších vlivů, které nemůže region samostatně ovlivnit, ale jejich působení na ekonomický vývoj regionu je nutné vzít v úvahu při strategickém plánování. Patří mezi ně například legislativní změny, změny v ekonomickém vývoji na národní i mezinárodní úrovni, sociální, politické a demografické změny či infrastruktura.

**Návrhová část** by měla zahrnovat hlavní vizi pro daný region a globální cíl, ze kterého vyplývá zdůvodnění vzniku strategie. Hanzelková (2009) podtrhuje významnou roli strategických cílů, které jsou stanoveny pro dlouhodobý časový horizont a tvoří hlavní součást strategických plánů. Jsou to žádoucí budoucí stavy, kterých se region (jeho zástupci) snaží dosáhnout. Při stanovení cílů je doporučováno využití metody SMART:

- *Simulating* – vytyčené cíle musí stimulovat k dosažení co nejlepších výsledků.
- *Measurable* – dosažení či nedosažení cíle by mělo být měřitelné.
- *Accetable* – cíle by měly být akceptovatelné pro všechny důležité zájmové skupiny.
- *Realistic* – cíle by měly být reálné.
- *Timed* – určené v čase.

Prostřednictvím operačních cílů (opatření) jsou navrženy způsoby realizace strategie s odkazem na jednotlivé projekty a dalších nástroje regionálního rozvoje.

**Závěrečná část** může mít různé složení. Většinou slouží k vymezení finančních zdrojů, kdy se vychází z orientačních cen a možností jednotlivých dotačních programů. Dále je vhodné uvést odpovědné skupiny osob a institucí, které zodpovídají za realizaci jednotlivých cílů.

## **II. PRAKTICKÁ ČÁST**

### 3 ANALÝZA KRAJSKÝCH KONCEPČNÍCH DOKUMENTŮ V SEKTORU DOPRAVA

Doprava je velice významnou oblastí, která může pozitivně ovlivnit rozvoj regionů. Zástupci krajů stojí vždy před rozhodnutím, jaké oblasti dopravy budou v rámci omezených finančních zdrojů preferovány. Měli by přitom akceptovat stávající dopravní síť, přírodní podmínky, potřeby obyvatel, demografický a ekonomický vývoj. Plánování a rozvoj dopravní infrastruktury jsou důležitým procesem, který by měl respektovat ekonomické, environmentální a sociální dopady na území a obyvatelstvo kraje. Při sestavování dopravních koncepcí by měli jejich zpracovatelé v návaznosti na priority EU a národních dokumentů směřovat ke snižování podílu silniční nákladní dopravy, kterou by měla nahrazovat ekologicky šetrnější železniční přeprava (popř. vodní) nebo jejich kombinace. Důležité je také zaměření krajů v rámci svých možností a kompetencí na propojenost dopravních sítí s ostatními regiony (tuzemskými i zahraničními), modernizaci silniční a železniční sítě, zajištění dopravní obslužnosti i rozvoj letecké dopravy. Rostoucí význam má také postupné odstraňování přetíženosti dopravou z center měst a obcí, a vytváření optimálních podmínek pro cyklistickou a pěší dopravu.

Krajské úřady zřizují odbory, které zodpovídají za správu v oblasti dopravy a dopravní infrastruktury. Kraje jsou vlastníky silnic II. a III. třídy, které mají udržovat, opravovat a dle možností také modernizovat. Zajišťují optimální dopravní obslužnost, regionální železniční a linkovou dopravu a zavádění integrovaného dopravního systému (IDS), zřizují příspěvkové organizace, které vykonávají svěřené kompetence při zajišťování veřejné dopravy a správy silnic. Dále koordinují problematiku BESIPu, spolupracují se soukromými dopravci, podporují ekologické druhy dopravy a další.

Na správě a údržbě dopravní infrastruktury, zajištění dopravní obslužnosti, ale také sestavování dopravních koncepcí krajů se kromě kompetentních odborů podílí také příspěvkové organizace zřizované krajem (pro správu a údržbu silnic II. a III. třídy, IDS a další), Ředitelství silnic a dálnic ČR, projektové firmy, rozvojové agentury, České dráhy a.s., regionální dopravci a podnikatelský sektor. Veřejnost se může do procesu sestavování strategií zapojit ve fázi připomínkování.



Silniční síť ČR je hustá, kraje se však potýkají se špatným technickým stavem dopravní infrastruktury (dopravní cesty, dopravní zařízení a dopravní prostředky) a nedostatečnou propojeností některých regionů prostřednictvím dálnic a rychlostních komunikací. Také železniční síť je dostatečně hustá (viz. příloha P I), zejména v severní části ČR, potýká se však se zastaralou technikou a pomalým postupem modernizace. Vodní doprava je zastoupena pouze na splavných úsecích Labe, v ostatních regionech má využití vodních toků význam hlavně pro oblast cestovního ruchu. Významná mezinárodní letiště jsou v Praze, Brně, Ostravě, Pardubicích a Karlových Varech. Ostatní letiště mají především regionální význam. K porovnání základních údajů o krajích slouží tabulka 3.

Tabulka 3: Základní údaje o krajích

KRAJ:	Počet obyvatel (31.12.2011)	Rozloha v km <sup>2</sup>	Nezaměstnanost v % (29. 2. 2012)	*Délka silniční sítě celkem v km	*Délka silnic II. a III. třídy	*Délka železniční sítě v km	Významné mezinár. letiště
Pardubický	516 378	4 519	9,06	3 602	3 133	542	ano
Liberecký	438 558	3 163	10,04	2 425	2 093	553	
Zlínský	588 990	3 964	9,87	2 140	1 770	358	
Jihomoravský	1 166 179	7 195	10,44	4 480	3 899	784	ano
Ústecký	827 992	5 335	13,87	4 203	3 658	1 020	
Kraj Vysočina	511 927	6 796	10,11	5 100	4 580	622	
Karlovarský	306 952	3 314	10,58	2 054	1 818	493	ano
Královhradecký	553 805	4 758	8,16	3 773	3 312	715	
Plzeňský	571 644	7 561	7,38	5 129	4 599	710	
Jihočeský	639 099	10 057	8,41	6 129	5 453	981	
Olomoucký	638 591	5 267	12,13	3 566	3 098	601	
Moravskoslezský	1 230 534	5 427	11,92	3 431	2 693	663	ano
Středočeský	1 279 128	11 015	7,57	9 637	8 629	1 278	ano
Praha	1 241 273	496	4,15	84	30	248	ano

\*údaje k 1. 1. 2011

Zdroj: vlastní zpracování podle ČSÚ ©2012

Je zřejmé, že všechny kraje nemají stejné výchozí podmínky při plánování v sektoru dopravy. Vychází z místních poměrů, priorit a omezených zdrojů financování. Proto se také liší přístup ke zpracování dopravních koncepcí. Do analýzy dopravních koncepcí jsem zahrnula všechny materiály, které jsou veřejně dostupné, nebo které mi poskytli odpovědní pracovníci krajských úřadů a zřizovaných organizací.

### 3.1 Pardubický kraj

Pardubický kraj nemá vypracovaný samostatný strategický dokument, který by byl zaměřen pouze na sektor dopravy. Do konce roku měl být zákonem stanovený *Plán dopravní obslužnosti* předložen Ministerstvu dopravy, jeho konečná podoba však nebyla dosud

schválena. Při plánování v oblasti rozvoje dopravní infrastruktury kraj vychází především ze dvou základních strategických dokumentů – Program rozvoje kraje a Zásady územního rozvoje (dále jen ZÚR). Jejich vypracování je v kompetenci Odboru strategického rozvoje a evropských fondů. Odbor dopravy, silničního hospodářství a investic se na nich podílí v rámci svého zaměření. Projekty financované z fondů EU jsou zpracovány v rámci *ROP Severovýchod. Program rozvoje Pardubického kraje* z roku 2011 se na problematiku dopravy zaměřuje v části tematické analýzy a v návrhové části je řešen pod strategickým cílem „Posílení využití příznivé geografické polohy kraje jako důležité spojnice mezi územím Čech a severní i jižní částí Moravy“ a „Zajištění adekvátní dopravní obslužnosti všech území kraje“. Tyto cíle se dále člení na opatření, která obsahují východiska, cíle, aktivity vedoucí k jejich naplnění, realizátory a možné finanční zdroje (Pardubický kraj, 2011).

#### **Dílčí dokumenty:**

➤ *Generel cyklodopravy Pardubického kraje*

Původní dokument je z roku 2004. Zpracováním byla pověřena společnost SURPMO, a.s. Projektové středisko Hradec Králové. Změny proběhly pouze v rámci Programu rozvoje. Jedná se o dokument, který eviduje aktuální stav cyklistické dopravy v době vzniku. V první textové části je vysvětlena metodika značení a hierarchie cyklotras, jejich kategorizace v rámci kraje, obecná charakteristika a zásady výstavby cyklostezek. V druhé části je souhrn vybudovaných a připravovaných cyklostezek včetně doporučení na výstavbu nových, organizační a finanční opatření. Grafická část obsahuje mapu s cílovým systémem cyklotras kraje (Pardubický kraj, 2004). Pro současné potřeby je tento dokument zastaralý a je nutná jeho aktualizace.

### **3.2 Liberecký kraj**

Výchozím dokumentem kraje pro oblast dopravy je *Programové prohlášení – resort dopravy* z roku 2009. Slouží jako základ dílčích tematických koncepcí. Jsou zde stanoveny hlavní cíle v oblasti dopravy na období 2008 – 2012, které jsou dále členěny na dílčí oblasti zájmu (Liberecký kraj, 2010a):

1. Kvalitní dopravní infrastruktura – se zaměřením na silniční, železniční a částečně i leteckou dopravu.
2. Optimální dopravní obslužnost celého území.

3. Stabilizace budoucího koridoru rychlostní silnice R35.
4. Bezpečnost silničního provozu.

Hlavním dokumentem, který se zabývá ucelenou koncepcí dopravy, je **Doprava v Libereckém kraji 2010**. Zpracováním byl pověřen Odbor dopravy Krajského úřadu Libereckého kraje a schválen byl v roce 2010. Je souhrnem poznatků v oblasti působnosti resortu dopravy s ohledem na informace pro potřeby rozvojových a rozhodovacích krajských procesů, hodnotí tyto poznatky a podává přehled cílů a záměrů. Je jakýmsi shrnutím dílčích dopravních koncepcí a slouží jako informační materiál pro kraj a jeho organizace, obce i veřejnost. První část je věnována celkové dopravní vizi kraje, SWOT analýzu pro jednotlivé oblasti dopravy a dokumenty evropské a národní dopravní politiky. Další část popisuje dopravní infrastrukturu a možnosti jejího řešení. Dále je popsána veřejná služba v dopravě – dopravní obslužnost a integrované dopravní systémy (dále jen IDS), spolehlivost a bezpečnost dopravy, doprava a životní prostředí, rovnost šancí, faktory ovlivňující dopravu, sociální politika v dopravě a zavádění moderních technologií v dopravě. Poslední část uvádí legislativně-normativní podmínky v dopravě (Liberecký kraj, 2010a).

#### **Dílčí dokumenty:**

➤ Analýza stavu dopravy na území Libereckého kraje

Je to převážně analytický poměrně obsáhlý dokument, jehož každoroční aktualizaci provádí její zpracovatel Odbor dopravy Libereckého kraje. Poslední aktualizace je z roku 2011 a slouží jako podklad pro rozhodování a zpracování budoucích komplexních i dílčích rozvojových dokumentů a jejich opatření. Hlavní části tvoří (Liberecký kraj, 2011):

- SWOT analýza jednotlivých problémových oblastí, hraniční přechody a Schengenský prostor.
- Silniční doprava a silniční hospodářství – nejobsáhlejší část, zaměřena na BESIP, silniční motorovou dopravu, zajištění dopravní obslužnosti, hipoturistiku a cyklistickou dopravu. V oblasti silničního hospodářství se zaměřuje na majetkovou správu a údržbu silnic, jejich stav, intenzitu silniční dopravy a další.
- Železniční doprava, letecká doprava, ostatní druhy dopravy a závěr.

➤ Koncepce BESIP v Libereckém kraji

Dokument zpracovává Odbor dopravy Libereckého kraje, poslední aktualizace proběhla v roce 2010, každoročně dochází k jejímu vyhodnocování. Obsahuje tyto části (Liberecký kraj, 2010b):

- *Analytická část* s odůvodněním, výčtem subjektů v oblasti prevence a BESIP, problémové oblasti dále zaměřené na tři hlavní problémy (lidský faktor, vozidla a pozemní komunikace).
- *Návrhová část*, která zahrnuje globální a specifické cíle.
- *Závěrečná část*, kde je uvedeno financování a personální zajištění, závěr – SWOT analýza.

➤ Program rozvoje cyklistické dopravy v Libereckém kraji pro období 2008 - 2013

Dokument zaměřený na cyklodopravu z roku 2008 byl zpracován Centrem dopravního výzkumu, v. v. i. Cílem materiálu bylo definovat, co je na území kraje realizováno a co je potřeba v oblasti rozvoje cyklistiky ještě udělat. Pro implementaci měla být vytvořena pozice tzv. cyklokoordinátora, zaktivnění činností pracovní skupiny pro rozvoj cyklistiky a nalezení finančního nástroje na úrovni kraje pro rozvoj cyklistiky v LK. Program obsahuje tyto části (Liberecký kraj, 2008):

- *Analytická část*, která zahrnuje východiska dokumentu, charakteristiku a definování potřeb cyklistiky, popis stávající situace v cyklodopravě na území kraje včetně finančních zdrojů, SWOT analýzu a závěry s doporučeným financováním.
- *Návrhová část*, kde jsou definovány obecné priority (Rozvoj cyklistické dopravy – Rozvoj cykloturistiky a terénní cyklistiky v kraji – Koordinace a organizace cyklistiky), jednotlivé cíle a opatření v rozvoji cyklistiky. Součástí je také Akční plán pro rok 2009-2010.
- *Závěr a přílohy*.

Liberecký kraj má rovněž zpracovaný *Plán dopravní obslužnosti 2012 – 2016*, finální podoba dokumentu však nebyla ještě schválena.

### 3.3 Zlínský kraj

Hlavním koncepčním dokumentem kraje pro oblast dopravy je *Generel dopravy Zlínského kraje*. Původní verze byla schválena v roce 2004 a stanovila hlavní priority rozvoje všech druhů dopravy na území kraje. Aktualizace generelu byla schválena zastupitelstvem 14. 12. 2011, zpracovatelem je UDIMO spol. s.r.o., Ostrava. Má sloužit jako podklad pro strategická rozhodnutí v oblasti dopravy a dílčí koncepční dokumenty. Skládá se ze dvou základních částí (Zlínský kraj, 2010):

- *Analytická část* (Inventarizace, rozbor, analýza současného stavu) je poměrně obsáhlé zpracování současného stavu v oblasti dopravy Zlínského kraje. Byla zpracována v roce 2009. Obsahuje charakteristiku Generelu, vymezení a charakteristiku území, vymezení podkladů a širších souvislostí. Dále se zaměřuje na analýzu silniční dopravy, železniční dopravy, dopravní obslužnosti, vodní, letecké a cyklistické dopravy. V závěru je uvedeno shrnutí a přílohy (výkresová část).
- *Návrhová část* (Návrh výhledové koncepce) obsahuje vizi rozvoje oblasti, strategické cíle a priority pro jednotlivé typy dopravy. Největší část je věnována opatřením. V závěru je část věnována ochraně životního prostředí, možné finanční zdroje a soupis změn oproti původní verzi Generelu dopravy z roku 2004.<sup>11</sup> Výstupem je definice cílového stavu silniční, železniční, letecké, cyklistické a vodní dopravy s výhledem do roku 2030.

#### Dílčí dokumenty:

➤ *Plán dopravní obslužnosti území – Zlínský kraj na léta 2012 – 2016*

Dokument byl schválen na počátku roku 2012. Zpracovatelem je Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje s.r.o. Obsahuje tyto základní části (Zlínský kraj, 2011):

- *Úvodní část* obsahuje základní údaje, územní rozsah a standardy kvality.
- *Analytická část* se zabývá stávajícím stavem dopravní infrastruktury, její hustotou a možnostmi, a limity jejího využití pro zajištění dopravní obslužnosti. Dále je provedena kritická analýza pro zajištění dopravní obslužnosti a dopravně-provozní

---

<sup>11</sup> Strategické cíle jsou uvedeny v příloze P II.

analýza. V závěru jsou rozebrány možnosti dalšího rozvoje území a očekávané dopady na veřejnou dopravu (demografický a urbanistický vývoj, stav zaměstnanosti a rozvoj průmyslových zón, vývoj v oblasti školství a státní správy).

- *Návrhová část* řeší rozvoj území v daném časovém horizontu, návrh dopravního plánu. Dále se zabývá problematikou Zlínské integrované dopravy a plánovaného rozvoje terminálů veřejné dopravy. V závěru jsou uvedeny přílohy.

➤ Rozvoj kolejové dopravy ve Zlínském kraji

Jedná se o dokument z roku 2006 v oblasti železniční dopravy, který navazoval na původní Generel dopravy Zlínského kraje. Zpracovatelem je Sdružení firem – Dopravní projektování, spol. s r.o. a SUDOP Brno, spol. s r.o. Je rozložen do tří etap, které na sebe navazují (Zlínský kraj, 2006b):

- *Inventarizace a vyhodnocení současného stavu* kolejové dopravy a jejich potřeb. Obsahuje úvod do problematiky, analýzu stávajícího stavu, závěry a SWOT analýzu.
- *Návrh dopravní koncepce a strategie* kraje pro kolejovou dopravu, kde je komplexní návrh řešení na základě provedené analýzy pro železniční a kombinovanou dopravu.
- *Studie proveditelnosti* – Dostavba železniční trati Vizovice – Valašská Polanka, zkapacitnění železniční trati Vizovice – Otrokovice.

➤ Koncepce rozvoje cyklo dopravy na území Zlínského kraje

Dokument, který byl zpracován mezi lety 2004 a 2006, také navazuje na původní Generel dopravy Zlínského kraje. Zpracováním se zabývala společnost UDIMO spol. s.r.o., Ostrava. Doplnuje a podrobně rozvádí problematiku cyklistické dopravy na území kraje. Koncepce se skládá ze tří základních částí (Zlínský kraj, 2006a):

- *Analytická část* se věnuje analýze současného stavu. Úvod je zaměřen na vymezení a charakteristiku území a širší dopravní souvislosti. Další částí je analýza potřeb cyklistické dopravy, následuje řešení cyklo dopravy v území včetně hodnocení. V poslední části jsou uvedeny rozborů a doporučení.
- *Návrhová část* obsahuje strategické cíle v rozvoji cyklistické dopravy včetně opatření, koncepci základního systému cyklistických tras a jejich návrhy, definici cílového stavu, koordinaci s ostatními kraji a Slovenskem, technické řešení cyklotras

a cyklostezek, provázanost s ostatními druhy dopravy a službami. Závěr je věnován nákladům a financování projektů.

### 3.4 Jihomoravský kraj

Hlavním koncepčním dokumentem v oblasti dopravy s výhledem do roku 2030, který je zaměřen na všechny druhy dopravy, se stal Generel dopravy Jihomoravského kraje. Byl rozpracován v několika etapách, poslední návrhová část byla zpracována v roce 2006 společností IKP CE, s.r.o., Praha. Poslední úpravu provedl v roce 2008 Odbor dopravy Jihomoravského kraje. Skládá se ze tří částí (Jihomoravský kraj, 2008a):

- *Rozborová část*, která komplexně hodnotí současný stav dopravy v rámci kraje.
- *Prognostická část* hodnotí výsledky předchozího rozboru, z rozpracované Územní prognózy JMK a z jejího hodnocení SEA. Stanoví návrhové ukazatele a základní možné varianty řešení dopravy.
- *Návrhová část* obsahuje komplexní návrh řešení rozvoje dopravy a dopravní infrastruktury v kraji s návrhem priorit. Návrhy jsou zaměřeny na leteckou, vodní, železniční, silniční, cyklistickou a veřejnou osobní hromadnou dopravu. Poslední část je věnovaná syntéze, kde je uvedeno využití generelu, obecné cíle a priority v silniční a železniční dopravě.

Zadavatelem generelu dopravy je Odbor územního plánování a stavebního řádu krajského úřadu, který zodpovídá za rozborovou a prognostickou část. Odbor dopravy je zodpovědný za návrhovou část.

#### Dílní dokumenty:

➤ Generel krajských silnic

Dokument, který navazuje na Generel dopravy a podrobně řeší problematiku silnic II. a III. třídy jako nedílné součásti silniční sítě kraje. Jeho hlavním záměrem je nastínění hlavních zásad rozvoje sítě krajských silnic a stanovení priorit pro postup realizace zkvalitňování sítě krajských silnic formou optimalizace sítě. Zpracovatelem odborného podkladu byla společnost UDIMO s.r.o., Ostrava, konečný návrh zpracoval Odbor dopravy. Byl schválen Radou Jihomoravského kraje 18. 12. 2006 a úprava návrhové části 9. 10. 2008 (Jihomoravský kraj, 2008b). Skládá se z těchto částí:

- *Analytická část*, která se soustředí na základní informace o kraji, popis silniční sítě, intenzitu dopravy, nehodovost, analýzu vývoje automobilizace a obecné zásady pro tvorbu krajské silniční sítě.
  - *Návrhová část* obsahuje východiska, návrh základní krajské komunikační sítě, návrhy nových úseků a úseky, jejichž zařazení do krajské sítě není nezbytné
- *Plán dopravní obslužnosti Jihomoravského kraje pro období let 2012 až 2016*
- Dokument byl zpracován v říjnu 2011 společností KORDIS JMK, spol. s.r.o. a Odborem dopravy Krajského úřadu Jihomoravského kraje. Obsahuje tyto části (Jihomoravský kraj, 2011):
- Popis zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících včetně harmonogramu, dopravního řešení, návrhů úprav a vymezení dopravních linek.
  - Standardy dopravní obslužnosti, technické a provozní standardy.
  - Financování a časový harmonogram uzavírání nových smluv o veřejných službách.
- *Koncepce BESIP v Jihomoravském kraji*
- Koncepce byla zpracována Odborem dopravy Krajského úřadu Jihomoravského kraje v roce 2010 a má sloužit k naplňování jednotlivých opatření v Národní strategii BESIP. Obsahuje tyto části (Jihomoravský kraj, 2010):
- *Návrhová část* – obsahuje globální cíl a dílčí cíle koncepce BESIP, Akční plán, hlavní zaměření, smluvní partnery a východiska.
  - *Aplikační část* – zahrnuje jednotlivá opatření a nástroje.
  - *Závěrečná část* – je zaměřena na problémovou část BESIP – lidský faktor a obsahuje statistiku nehodovosti.
- *Program rozvoje sítě cyklistických komunikací s minimálním kontaktem s motorovou dopravou v Jihomoravském kraji*
- Dokument byl schválen zastupitelstvem kraje 13. 9. 2007 a zpracovateli byly Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., Nadace Partnerství a ADOS, alternativní dopravní studio. Zadavatelem byl Odbor regionálního rozvoje Krajského úřadu. Obsahuje čtyři základní části (Jihomoravský kraj, 2007):



- *Analytická část* - obsahuje vymezení základních pojmů, charakteristiku území a potřeb v oblasti cyklo dopravy, širší dopravní souvislosti a shrnutí základních dat k cyklotrasám a cyklostezkách.
- *Návrhová část* - definuje specifické cíle v rozvoji cyklistické dopravy a tři priority – rozvoj cyklistické dopravy, rozvoj cykloturistiky v kraji, koordinace a partnerství. Zároveň jsou zde specifikovány jednotlivé kompetence, partneři, financování a termíny.
- *Projektová část* - uvádí souhrnný přehled zdrojů financování jednotlivých projektů na území kraje.
- *Procesní část* – obsahuje zřízení role cyklokoordinátora, systém financování budování cyklostezek a cyklotras a popisuje systém budování páteřní sítě mezinárodních cyklokoridorů a koordinace krajských cyklokoridorů. Velkou část dokumentu tvoří jednotlivé přílohy.

Pro zpracovávání Zásad územního rozvoje kraje je důležitým podkladem *Model silniční dopravy pro výhledovou síť Jihomoravského kraje*, který v roce 2009 vypracovala společnost HBH Projekt s.r.o.

### 3.5 Ústecký kraj

Kraj nemá pro sektor dopravy zpracován žádný komplexní strategický dokument. Při plánování rozvoje dopravy vychází především ze ZÚR, Programu rozvoje kraje a dalších komplexních dokumentů. Projekty financované z fondů EU jsou zpracovány v rámci *ROP Severozápad*. V *Programu rozvoje Ústeckého kraje 2008 – 2013* je v návrhové části na dopravu zaměřena Priorita 1 – Rozvoj dopravní infrastruktury a její opatření – „Zkvalitnění dopravní sítě“ a „Rozvoj dopravní obslužnosti“ (Ústecký kraj, 2010).

#### Dílčí platné dokumenty:

➤ *Plán dopravní obslužnosti Ústeckého kraje*

Dokument byl zpracován pro období 2012 - 2016 Odborem dopravy a silničního hospodářství Ústeckého kraje a schválen v prosinci 2011. Obsahuje tyto části (Ústecký kraj, 2011):

- *Analytická část* popisuje současný stav dopravního a tarifního řešení, stručnou demografickou charakteristiku kraje a přepravní proudy.

- *Návrhová část* zahrnuje vymezení obecných cílů, provoz drážních a autobusových linek, síťové vazby a doplnění plánu dopravní obslužnosti.
- *Závěrečná část*, kterou tvoří finanční a smluvní řešení.

➤ Marketingová studie cykloturistiky v Ústeckém kraji

Slouží jako koncepční dokument kraje pro oblast cyklistické dopravy. Studie byla schválena v roce 2007 a zpracovatelem byla společnost Varia s.r.o., Ústí nad Labem. Je také důležitým podkladem pro čerpání finančních prostředků ze strukturálních fondů EU. Skládá se ze tří základních částí (Ústecký kraj, 2007):

- *Analytická část* obsahuje vymezení cyklotras a podklady pro návrhy tras.
- *Návrhová část* zahrnuje informace o jednotlivých trasách, návrhy změn a nových tras, vymezení základní sítě a značení cyklotras.
- *Závěr*, který tvoří ekonomická část, návrh časového rozložení a finančních zdrojů a přílohy.

Marketingovou studii doplňuje dokument *Aktualizace sítě cyklistických tras v Ústeckém kraji* k roku 2010.

### 3.6 Kraj Vysočina

Kraj nemá pro oblast dopravy vypracovaný žádnou komplexní strategickou koncepci. V roce 2007 sice vznikl dokument *Vysočina v dopravě*, nejedná se však o klasickou strategii, spíše informační materiál, který se vyznačuje popisem jednotlivých typů dopravy v kraji. V úvodní části je hlavní vize a stručný výčet hlavních cílů dopravní politiky. Zbytek dokumentu je zaměřen na analýzu dopravy v kraji (Kraj Vysočina, 2007). Při plánování a organizaci dopravy vychází orgány kraje především z platného Programu rozvoje kraje, Strategie kraje a ZÚR. Projekty financované z fondů EU jsou zpracovány v rámci *ROP Jihovýchod. Program rozvoje Kraje Vysočina* je z roku 2011 s platností do roku 2014 a zpracovatelem je Krajský úřad. Problematika dopravní infrastruktury je jednou z priorit, opatření se zaměřují na modernizaci silniční sítě, modernizaci a rekonstrukci železniční sítě a zlepšení dopravní obslužnosti kraje (Kraj Vysočina, 2011b).

**Dílčí platné dokumenty:**➤ Dopravní plán Kraje Vysočina

Dokument byl schválen v roce 2011 a zpracován byl pro období 2012-2016 Odborem dopravy a silničního hospodářství Krajského úřadu Kraje Vysočina. Nejobsáhlejší je *analytická část*, která se zaměřuje na popis zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících železniční dopravou, veřejnou linkovou dopravou, MHD, přehled dopravců a standardy kvality. *Druhá část* obsahuje financování, harmonogram, změny v plánu dopravní obslužnosti, použité zdroje a přílohy (Kraj Vysočina, 2011a).

➤ Aktualizace koncepce BESIP v kraji Vysočina na období 2009-2011

Zpracovatelem je také Odbor dopravy a silničního hospodářství, koncepce byla předložena v červnu 2009. Byla vytvořena s cílem vymezení základních problémových oblastí, které může Kraj Vysočina ovlivnit. Skládá se ze tří částí (Kraj Vysočina, 2009):

- *Analytická část* zahrnuje statistiku dopravní nehodovosti.
- *Programová část* obsahuje oblasti prevence bezpečnosti silničního provozu, její organizaci, specifická a nová opatření.
- *Přílohy*.

**3.7 Karlovarský kraj**

Pro celou oblast dopravy nemá kraj zpracovaný komplexní dokument, nahrazují jej dílčí dokumenty a základní podklad tvoří *Program rozvoje Karlovarského kraje 2007 -2013 – Aktualizace 2010* a jeho opatření *Rozvoj infrastruktury* (Karlovarský kraj, 2010b). Dopravní projekty financované prostřednictvím fondů EU jsou zpracovány v rámci *ROP Severozápad*.

**Dílčí platné dokumenty:**➤ Plán dopravní obslužnosti území Karlovarského kraje na období let 2012-2018

Dokument byl schválen zastupitelstvem kraje 8. prosince 2011, zpracovatelem je Odbor dopravy a silničního hospodářství Krajského úřadu Karlovarského kraje. Lze jej rozdělit na dvě základní části (Karlovarský kraj, 2011):

- *Analytická část*, která obsahuje postavení veřejné dopravy, demografické podmínky kraje, vymezení dopravních sítí a současný stav dopravní obslužnosti kraje.

- *Návrhová část* je zaměřena pouze na výhled v dopravní obslužnosti včetně navrhovaných řešení. V závěru je uveden časový harmonogram, postup při uzavírání smluv o veřejných službách a financování.

➤ Koncepce rozvoje silniční sítě v Karlovarském kraji

Nová koncepce má sloužit jako strategický dokument pro efektivní plánování investičních opatření a oprav, které mají vést ke zlepšení dopravní situace na území kraje v návaznosti na sousední kraje a přeshraniční vazby. Má také sloužit k efektivní alokaci finančních prostředků do silniční dopravní infrastruktury na území Karlovarského kraje. Konečný dokument byl předložen v březnu 2012 a zpracovala jej společnost Mott MacDonald CZ, spol. s.r.o., Praha. Má čtyři základní části (Karlovarský kraj, 2012):

- *Analytická část*, která zahrnuje přehled o silniční síti kraje, stav silnic II. a III. třídy, jejich zatížení a dopravní propustnost, předpoklad budoucího zatížení.
- *Návrhová část* se soustředí na vymezení a popis páteřní a základní silniční sítě, její hodnocení, vymezení potřebného rozvoje.
- *Závěry a doporučení* pro nadřazenou i krajskou silniční síť a financování.
- *Přílohy*

➤ Koncepce BESIP v Karlovarském kraji na období 2009-2010 (2012)

Zpracovatelem je Odbor dopravy a silničního hospodářství a schválena byla zastupitelstvem kraje 17. září 2009. Dokument vymezil základní problémové oblasti, východiska a cíle vedoucí ke zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích kraje. Obsahuje čtyři základní části (Karlovarský kraj, 2009):

- *Důvodová část* obsahuje statistiky nehodovosti.
- *Analytická část* zahrnuje subjekty v oblasti prevence, objekty ovlivňující BESIP a SWOT analýzu.
- *Návrhová část* popisuje role a úkoly klíčových subjektů, revizi a aktualizaci Strategie, úkoly vedoucí ke zkvalitnění.
- *Financování*

➤ Aktualizace Strategie rozvoje cykloturistiky a cyklodopravy v Karlovarském kraji

Dokument přepracoval z původní Strategie Odbor regionálního rozvoje Krajského úřadu Karlovarského kraje v roce 2010 s výhledem do roku 2015. Obsahuje tři základní části (Karlovarský kraj, 2010a):

- *Analytická část* je tvořena vymezením základních pojmů, analýzou stavu cyklistické dopravy kraje, popis sítě cyklotras, možnost napojení na veřejnou dopravu, finanční zdroje, závěr a SWOT analýzu.
- *Strategická část* se skládá z definování priorit, cílů a opatření v rozvoji cyklistiky, finančního záměru a zdrojů financování.
- *Akční plán*.

Mezi další významné dokumenty zadané Krajským úřadem Karlovarského kraje patří studie *Zatížení rychlostní silnice R6 tranzitní dopravou*, zpracovaná v roce 2011 a *Územní studie rozvoje a využitelnosti letiště Karlovy Vary (výhled do roku 2025-2050)* z roku 2008.

### 3.8 Královéhradecký kraj

Region nemá zpracovanou komplexní koncepci pro oblast dopravy. Plánování a realizace projektů vychází ze ZÚR a *Programu rozvoje Královéhradeckého kraje 2011 – 2013*. Program byl schválen zastupitelstvem kraje 4. 11. 2010 a oblast dopravy řeší v rámci Priority IV – Infrastruktura, specifické cíle „Zkvalitnění a rozvoj technické infrastruktury, ochrana osob a majetku“ a „Rozvoj dopravní dostupnosti a obslužnosti území“. Cíle jsou dále členěny na jednotlivá opatření, realizační nástroje, indikátory, financování a zainteresované subjekty (Královéhradecký kraj, 2010). K financování rozsáhlejších projektů pro oblast dopravy slouží *ROP Severovýchod. Plán dopravní obslužnosti*, který měl být odevzdán do konce roku 2011, nebyl dosud předložen v konečné podobě ke schválení.

#### Díličí platné dokumenty:

➤ *Aktualizace koncepce cyklo dopravy v Královéhradeckém kraji*

Dokument byl zpracován společností Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. a byl schválen 10. 9. 2009. Slouží ke zjištění stavu v oblasti cykloturistiky a návrhu řešení jejího rozvoje na území kraje pro období 2009 - 2015. Klade důraz především na bezpečnost dopravy cyklistů, infrastrukturu pro cyklisty a doplnění stávající páteřní sítě. Obsahuje tyto hlavní části (Královéhradecký kraj, 2009):

- *Analytická část* obsahuje východiska pro zpracování dokumentu, přehled aktuální sítě cyklistických tras, návrhy změn, možné propojení s veřejnou dopravou a finanční zdroje. Závěr tvoří SWOT analýza.

- *Návrhová část* je doplněna definováním obecných priorit, cílů a opatření v rozvoji cyklistiky. V závěru jsou uvedeny akční plány.

➤ Generel silniční dopravy

Dokument zpracovala společnost SURPMO a.s., projektové středisko Hradec Králové a k poslední úpravě došlo v roce 2011. Slouží především oddělení silničního hospodářství a správě silnic. Bohužel není veřejný a ke dni zpracování mi nebyl poskytnut.

### 3.9 Plzeňský kraj

Koncepce dopravy Plzeňského kraje je komplexním strategickým dokumentem pro sektor dopravy v kraji. Byla schválena v srpnu 2007 a zpracovala ji skupina čtyř společností – SUDOP PRAHA a.s., Atelier T-plan, spol. s.r.o., BOHEMIAPLAN, spol. s.r.o. a IKP Consulting Engineers, spol. s.r.o. Týká se všech druhů dopravy kraje, stanoví základní strategii rozvoje dopravy a definuje priority pro střednědobý horizont do roku 2020. Skládá se z těchto částí (Plzeňský kraj, 2007):

- *Analytická část*, která zahrnuje základní informace, vymezení problémových okruhů, strategické a koncepční cíle a priority, předpokládaný územní rozvoj a prognózu dopravy.
- *Návrhová část* předkládá návrhy rozvoje dopravy a dopravní infrastruktury, dopravní model, realizační priority a přehled doporučených aktivit a projektů.
- *Závěrečná část* se skládá z vyjádření, vyhodnocení a příloh.

#### Dílčí dokumenty:

➤ Plán dopravní obslužnosti Plzeňského kraje na léta 2012-2016

Dokument byl schválen Radou Plzeňského kraje 8.12. 2012 a zpracovala jej společnost POVED, s.r.o., která je zároveň organizátorem veřejné dopravy v kraji. Lze jej rozdělit na tři základní části (Plzeňský kraj, 2011):

- *Analytická část* podává základní informace, strukturu a metodiku zpracování, priority územního rozvoje a dopravní východiska, dopravní politiku ČR a předpokládaný rozvoj Plzeňského kraje.

- *Návrhová část* obsahuje návrh rozvoje veřejné dopravy a dopravní infrastruktury kraje, jeho vazby na celostátní dopravní obsluhu území, plány rozvoje včetně priorit a plán rozvoje po roce 2012.
- *Závěr* se skládá z doporučení a příloh.

➤ *Návrh koncepce rozvoje cykloturistiky a cyklodopravy v Plzeňském kraji*

Dokument byl zpracován Odborem cestovního ruchu a Odborem regionálního rozvoje v roce 2010 s výhledem do roku 2013. Zaměřuje se na rozvoj cyklistické infrastruktury a dopravy a na rozvoj rekreační cyklistiky včetně navazujících služeb. Člení se tři části (Plzeňský kraj, 2010a):

- *Analytická část*, kde jsou vymezeny základní pojmy, výchozí strategie, stav vybraných cyklotras, stávající síť, analýza možného propojení na veřejnou dopravu, finanční zdroje a zkrácená SWOT analýza.
- *Strategická část* definuje obecné priority, cíle a opatření v rozvoji cyklistiky.
- *Akční plán*

➤ *Rámcová koncepce rozvoje Integrované dopravy Plzeňska (IDP)*

Rozvojový dlouhodobý dokument, který zpracovala společnost POVED, s r.o. na podzim 2010. Řeší problematiku IDP na období 2012 - 2022. Stručná koncepce má tři části (Plzeňský kraj, 2010b):

- *Analytická část* obsahuje popis stavu IDP k roku 2010, výčet dopravců a členění území.
- *Návrhová část* obsahuje samotnou koncepci IDP pro zónové členění, tarifní politiku a standardy systému.
- *Financování a harmonogram činností*.

### 3.10 Jihočeský kraj

Kraj nemá zpracovanou kompletní strategii věnovanou pouze oblasti dopravy. Při plánování rozvoje vychází stejně jako jiné kraje především z aktuálních ZÚR a Programu rozvoje Jihočeského kraje 2007 – 2013. Projekty financované prostřednictvím fondů EU jsou zpracovány v rámci *ROP Jihozápad*. Samotný kraj má zpracované čtyři dílčí koncepce.

**Dílčí dokumenty:**➤ *Plán dopravní obslužnosti území 2012 – 2016*

Dokument byl schválen Radou Jihočeského kraje 6. 12. 2011, zpracovatelem je společnost JIKORD s r.o. (Jihočeský koordinátor dopravy). Obsahuje tři hlavní části (Jihočeský kraj, 2011b):

- *Analytická část*, která poskytuje rozbor současného stavu zajištění veřejné dopravy včetně analýzy dopravní obslužnosti Jihočeského kraje.
- *Návrhová část* se skládá z hlavního cíle, organizace dopravní obslužnosti, požadavky na kvalitu a kontrolní činnosti. Dále je uveden návrh postupu a časového harmonogramu.
- *Financování*, kde je přehled finančních toků pro jednotlivá období.

➤ *Koncepce optimalizace dopravní sítě na území Jihočeského kraje*

Dokument byl zpracován v březnu 2011 společností Mott MacDonald Praha, spol. s r.o. Cílem je výběr a analýza optimální dopravní sítě z hlediska dopravní obslužnosti a progresivního rozvoje. Rozdělen je na dvě části (Jihočeský kraj, 2011a):

- *Analytická část* zahrnuje výsledky dopravně inženýrských průzkumů, analýzu stavebně a dopravně-technického stavu silniční sítě, a také dopravně bezpečnostní analýzu nehodových lokalit.
- *Návrhová část* se skládá z hodnocení silniční sítě Jihočeského kraje včetně multi-kriteriální analýzy, návrh organizačně technických a finančních opatření, závěry a doporučení, přílohy.

➤ *Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Jihočeském kraji 2007 – 2013*

Koncepci z prosince 2006 zpracovala společnost KP projekt s r.o. Zabývá se cyklistikou jako významným prvkem rozvoje cestovního ruchu a jako součásti dopravního systému, která je šetrná k životnímu prostředí. Zahrnuje tyto části (Jihočeský kraj, 2006):

- *Analytická část* obsahuje úvodní informace a základní údaje včetně popisu cílů a obsahu dokumentu, popis stávající infrastruktury a služeb v oblasti cyklistické dopravy, SWOT analýzu a východiska pro zpracování.



- *Strategická část* se skládá z vize dalšího rozvoje a priorit, cílů a opatření pro další rozvoj dopravy na území Jihočeského kraje.
- *Akční plán rozvoje*.
- *Doporučení k implementaci* – subjekty podílející se na strategii, základní kroky implementace a financování.

Koncepci optimalizace dopravní sítě doplňuje *Program investiční výstavby a oprav silnic II. a III. třídy na území Jihočeského kraje*.

➤ *Strategie BESIP Jihočeského kraje pro období 2010 – 2013*

Dokument byl zpracován Odborem dopravy a silničního hospodářství v srpnu 2010. Lze jej rozdělit do tří částí (Jihočeský kraj, 2010):

- *Návrhová část*, kde jsou definována bezpečnostně preventivní opatření stavebně technická, dopravně technická, dopravní výchova a grantová politika.
- *Financování a personální obsazení*, výkon dozoru, mezinárodní spolupráce.
- *SWOT analýza a příloha*.

### 3.11 Olomoucký kraj

Kraj nemá společnou koncepci pro všechny druhy dopravy, nahrazují ji dílčí dokumenty, které vychází ze ZÚR a *Programu rozvoje územního obvodu Olomouckého kraje 2012-2015*. Program byl zpracován v roce 2011 společností DHV CR, spol. s r.o. a dopravu řeší v rámci priority C. Doprava a technická infrastruktura a zahrnuje i Akční plán. Starší dokumenty vycházely při zpracování z předchozí verze (Olomoucký kraj, 2011b). Dopravní projekty financované z fondů EU jsou zpracovány v rámci *ROP Jihozápad*.

#### Dílčí dokumenty:

➤ *Plán dopravní obslužnosti území Olomouckého kraje*

Dokument byl schválen v prosinci 2011 a zpracovatelem byl Odbor dopravy a silničního hospodářství Krajského úřadu Olomouckého kraje. Obsahuje tyto části (Olomoucký kraj, 2011a):

- *Analytická část*, která zahrnuje vymezení přepravních potřeb, analýzu dopravní obslužnosti, SWOT analýzy dopravní nabídky a poptávky, či drážních linek.

- *Návrhová část* obsahuje doporučení a návrhy řešení, předpokládaný rozsah financování, osnovu výběrových řízení pro jednotlivé druhy dopravy a stávající stav integrace, harmonogram dalších kroků a přílohy.

➤ *Koncepce rozvoje silniční sítě na území Olomouckého kraje do roku 2010, s výhledem do roku 2013*

Koncepce vznikla v roce 2006 a zpracovatelem byla společnost Dopravní projektování, spol. s r.o., středisko Olomouc. Jejím cílem je stanovení postupu při rozvoji silniční sítě na území kraje. Obsahuje tři základní části (Olomoucký kraj, 2006):

- *Analytická část* hodnotí současný stav na základě charakteristiky řešeného území a dopravních charakteristik v EU a ČR.
- *Vyhodnocení* silniční sítě Olomouckého kraje včetně základních parametrů, hodnocení stavu silnic II. a III. třídy, stavu mostních objektů a úrovně křížení drah a pozemních komunikací.
- *Návrhová část* vymezuje záměry rozvoje do roku 2010, s výhledem do roku 2013. Je zde vymezení páteřní silniční sítě kraje, program výstavby dálnic a rychlostních silnic, záměry rozvoje silnic II. a III. třídy v souladu s ÚPD – modernizace a rekonstrukce. Na konci je závěr a vyhodnocení.

➤ *Územní studie rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji*

Dokument předložil zpracovatel Dopravní projektování, spol. s r.o., středisko Olomouc v říjnu 2009. Je to koncepce pro cyklistickou dopravu pro období 2009 – 2013, která nahradila původní *Koncepci rozvoje cyklistické dopravy na území Olomouckého kraje*. Má zhodnotit stav realizace jejího plnění a navrhnout nová krátkodobá a dlouhodobá řešení vedoucí k rozvoji cyklodopravy a cykloturistiky na území kraje. Obsahuje čtyři základní části (Olomoucký kraj, 2009):

- *Analytická část* se skládá ze základních údajů, charakteristiky území, stavu cyklistiky a aktivit. Dále je provedena analýza potřeb mikroregionů a definování hlavních kritických oblastí.
- *Strategická část* předkládá navrhované úpravy, mapu a seznam nutných opatření včetně priorit se zodpovědnými subjekty, financování a termínů.
- *Akční plán*
- *Závěr a přílohy*

➤ Generel veřejné osobní dopravy v Olomouckém kraji

Dokument byl zpracován v roce 2009 společností KPM Consult, a.s. Slouží především Koordinátorovi integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje (KIDSOK), pro kterou je Generel zásadním koncepčním materiálem. Bohužel mi ke dni zpracování nebyl poskytnut.

➤ Integrovaný rozvojový plán – využití letecké základny Přerov pro civilní provoz

Zpracovatelem studie je Regionální agentura pro rozvoj střední Moravy, schválena byla Radou kraje 1. 2. 2007. Obsahuje tyto části (Olomoucký kraj, 2007):

- *Analytická část*, která se skládá z analýzy regionu Přerov včetně porovnání s podobnými regiony a SWOT analýzy.
- *Návrhová část* obsahuje marketingovou studii včetně návrhů variant řešení, vyhodnocení dopadů a potřeb, projektů, rozpis aktivit, cílových nákladů a finančních zdrojů. V závěru je uveden harmonogram prací a přílohy.

### 3.12 Moravskoslezský kraj

Kraj má vypracovaný komplexní strategický dokument původně z roku 2004. Nová verze vznikla jako reakce na umístění strategického partnera v Nošovicích a nutné změny, které měly dopad na fungování a rozvoj dopravní infrastruktury. Potřeba vyhodnocení a aktualizace vedla v roce 2008 k vypracování **Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje – vyhodnocení programového dokumentu z r. 2004.** Zpracovatelem byly společnosti UDI Morava s r.o. a Dopravní projektování, spol. s r.o. z Ostravy. Obsahuje tři základní části (Moravskoslezský kraj, 2008):

- *Analytická část* obsahuje inventarizaci nadřazených rozvojových dokumentů, současného stavu dopravní infrastruktury, vyhodnocení její výstavby a modernizace a posouzení vlivu očekávaných změn v dopravě.
- *Návrhová část se soustředí* na návrh koncepce rozvoje pro všechny druhy dopravy včetně věcných, finančních, časových a organizačních opatření pro zajištění udržitelnosti, provozuschopnosti a bezpečnosti dopravní infrastruktury kraje s výhledem minimálně do roku 2018.
- *Shrnutí a závěr.*

**Dílčí dokumenty:**➤ Plán dopravní obslužnosti území Moravskoslezského kraje

Dokument byl dokončen v listopadu 2011 Odborem dopravy a silničního hospodářství. Lze jej rozdělit na dvě základní části (Moravskoslezský kraj, 2011):

- *Analytická část* zahrnuje popis zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících.
- *Návrhová část* obsahuje předpokládaný rozsah poskytované kompenzace, časový harmonogram uzavírání smluv, způsob integrace a závěr.

➤ Koncepce cyklistické dopravy na území Moravskoslezského kraje

Koncepce byla schválena 26. dubna 2007 zastupitelstvem kraje, zpracovatelem je Dopravní projektování, spol. s r.o., středisko Olomouc. Vznikla s cílem vymezit páteřní síť cyklostezek, kde bude kraj metodicky a finanční podporou působit na obce a další zájmové subjekty naplňující cíle mezinárodní, dálkové a nadregionální cyklistické dopravy. Obsahuje tyto části (Moravskoslezský kraj, 2007):

- *Analytická část*, která zahrnuje základní informace o podkladech, řešeném území a dopravní dostupnosti kraje. Následuje analýza současného stavu v cyklistické dopravě.
- *Strategická část* se skládá z definování strategických cílů a opatření, ekonomickou a finanční analýzu, náklady na realizaci rozvoje cyklodopravy a cykloturistiky, analýzu rizik a limitující faktory.

**3.13 Středočeský kraj**

Středočeský kraj nemá zpracován žádný komplexní strategický dokument pro sektor dopravy. Vychází především ze ZÚR a *Programu rozvoje územního obvodu Středočeského kraje*, jehož návrhová část byla aktualizována v roce 2009. Pro oblast dopravy byla stanovena opatření pro zlepšení dopravní obslužnosti kraje, rozvoj silniční sítě, železniční dopravy, vodních cest a letecké dopravy (Středočeský kraj, 2009). Dopravní projekty financované prostřednictvím fondů EU jsou zpracovány v rámci *ROP Střední Čechy*.

**Dílčí dokumenty:**➤ Plán dopravní obslužnosti území Středočeského kraje

Dokument byl zpracován Odborem dopravy a schválen zastupitelstvem v prosinci 2011. Není příliš obsáhlý a má tyto hlavní části (Středočeský kraj, 2011):

- *Analytická část* popisuje zajišťované veřejné služby v přepravě cestujících – drážní osobní doprava a linková doprava.
- *Návrhová část* obsahuje předpokládaný rozsah poskytované kompenzace, časový harmonogram uzavírání smluv o veřejných službách a způsob a časové určení integrace.

➤ Aktualizace Generelu cyklistických tras a cyklostezek na území Středočeského kraje

Dokument byl zpracován v roce 2008 a na jeho vzniku se podílelo ČVUT v Praze – Fakulta dopravní a společnost CityPlan spol. s r.o. Analyzuje současný stav sítě cyklistických tras a cyklostezek a navrhuje řešení vedoucí k rozvoji cyklo dopravy a cykloturistiky na celém území Středočeského kraje s ohledem na programové období EU 2007 - 2013. Skládá se ze tří částí (Středočeský kraj, 2008):

- *Analytická část* obsahuje podmínky a požadavky na cyklistickou dopravu, definování současných potřeb, předpoklady a přehled spolu s tříděním cyklistických tras a plány rozvoje. Na závěr jsou zveřejněny výsledky vyhodnocení průzkumů, SWOT analýza rozvoje cyklistiky v kraji, závěry a shrnutí včetně příloh.
- *Návrhová část* prezentuje hlavní cíle, strategii, specifické cíle a priority kraje. Dále je uvedeno financování, návrhy změn cyklotras a zlepšení, metodický návod plánování a výstavby cyklistických komunikací spolu s modelovými příklady, závěr a přílohy.
- *Mapová část*.

**3.14 Hl. město Praha**

Praha nemá zpracovaný samostatný strategický dokument pro oblast dopravy. O to více je tato problematika rozpracována v rámci ZÚR a Strategického plánu hlavního města Prahy. V prosinci 2008 byla zastupitelstvem schválena *Aktualizace Strategického plánu hlavního města Prahy*, kterou zpracoval Útvar rozvoje hl. města Prahy. Rozvoji dopravy a dopravní infrastruktury je věnována samostatná kapitola, která obsahuje hlavní vizi, pět strategických cílů a jejich priority (Hl. město Praha, 2008). Konkrétní úkoly a projekty

jsou rozpracovány v návazném dokumentu *Program realizace Strategického plánu hl. města Prahy na období 2009-2015*. Detailně je oblast dopravy rozpracována také v územně analytických podkladech v samostatné části, která obsahuje i SWOT analýzu.

**Dílčí dokumenty:**

- *Koncepce rozvoje cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky v hl. městě Praze do roku 2020*

Dokument byl zpracován v roce 2010 Útvarem rozvoje hl. města Prahy. Jedná se o základní materiál pro další rozvoj městské cyklistiky. Obsahuje základní síť páteřních a hlavních cyklotras a definuje cíle, kterých by mělo být dosaženo, a nástroje k tomu určené.

#### 4 SHRNUÍ A KOMPARACE DOPRAVNÍCH KONCEPCÍ

Všechny krajské dopravní koncepce shodně vychází z Programů rozvoje, ZÚR, ROP a dalších všeobecných strategií, které jsou pravidelně aktualizovány podle potřeb regionu. Z provedené analýzy dokumentů vyplývá rozdílnost v přístupu jednotlivých krajů ke zpracování koncepcí v oblasti dopravy. Celkový přehled zobrazuje tabulka 4. Největší množství zpracovaných dokumentů má Jihomoravský kraj, Karlovarský kraj a Zlínský kraj, naopak nejmenší počet koncepcí má Pardubický, Královéhradecký, Ústecký a Středočeský kraj. Do celkového porovnání jsem nezahrnula hlavní město Prahu, vzhledem k jeho specifčnosti a úzké provázanosti se Středočeským krajem. Některé kraje upřednostňují detailně vypracovaný komplexní dokument pro všechny druhy dopravy, kdy nemusí dále zpracovávat dílčí koncepce. Ostatní upřednostňují více dílčích strategií namísto jednoho celkového dokumentu.

Vzhledem k tomu, že doposud nebyla legislativně vymezena obecná struktura a pojetí sektorově zaměřených koncepčních dokumentů, liší se i přístup krajů k jejich zpracování. Lze také odvodit, jak významnou roli hraje rozvoj dopravy a dopravní infrastruktury v jednotlivých regionech. Úroveň dopravní infrastruktury a dopravní obslužnosti území je závislá na možnostech financování v rámci krajských rozpočtů a dalších zdrojů. S ohledem na finanční náročnost rozvoje dopravy, jsou možnosti regionálního managementu značně limitovány, přesto je zřejmé, že některé kraje se prostřednictvím vypracování dlouhodobějších strategických dokumentů snaží podpořit a plánovat rozvoj dopravy v delším časovém horizontu, než je čtyřleté volební období.

Tabulka 4: Vypracované dopravní koncepce na krajské úrovni

	Komplexní dokument	Plán dopravní obslužnosti	Cyklokoncepce	Koncepce BESIP	Koncepce silniční sítě	Ostatní
Pardubický kraj	-	-	X	-	-	-
Liberecký kraj	X	-	X	X	-	X
Zlínský kraj	X	X	X	-	-	X
Jihomoravský kraj	X	X	X	X	X	X
Ústecký kraj	-	X	X	-	-	-
Kraj Vysočina	X	X	-	X	-	-
Karlovarský kraj	-	X	X	X	X	X
Královéhradecký kraj	-	-	X	-	X	-
Plzeňský kraj	X	X	X	-	-	X
Jihočeský kraj	-	X	X	X	X	-
Olomoucký kraj	-	X	X	-	X	X
Moravskoslezský kraj	X	X	X	-	-	-
Středočeský kraj	-	X	X	-	-	-

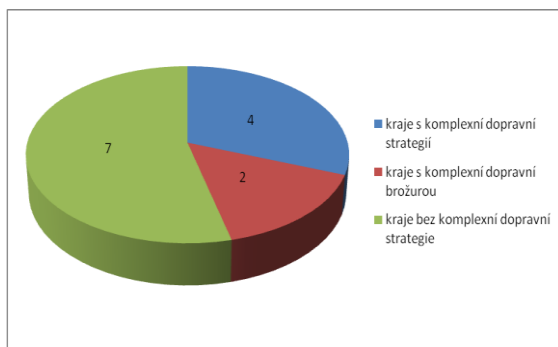
Zdroj: vlastní zpracování

Mezi dokumenty v oblasti dopravy patří také *Akční plány silnic II. a III. třídy*. Ty povinně vypracovaly podle zákona č. 258/2000 Sb., v platném znění, všechny kraje v roce 2008. Týkají se měření a snižování hluku u vybraných úseků silnic II. a III. tříd, jejichž roční intenzita provozu přesahuje stanovenou mez 6 mil. vozů/rok. Odevzdávají se ministerstvu zdravotnictví. Protože slouží jako podklad či doplnění koncepčních dokumentů a často se týkají jen úseků krajských a větších měst, nezařadila jsem je do porovnání.

#### 4.1 Porovnání komplexních dokumentů

Dokumenty zaměřené na všechny druhy dopravy a dopravní infrastrukturu má zpracováno jen 6 krajů.

Obrázek 3: Graf krajů s komplexním dokumentem



Obrázek 4: Zpracovatelé komplexního dokumentu



Dva dokumenty lze považovat spíše za informační analyticky zaměřené materiály. *Vysočina v dopravě*, slouží spíše jako informační brožura, která především mapuje stav dopravy Kraje Vysočina k roku 2007. Zcela chybí SWOT analýza a návrhová část, vize a základní cíle jsou vymezeny velmi stručně hned v úvodu. Pro současné potřeby strategického plánování již není aktuální. Novějším dokumentem je *Doprava v Libereckém kraji 2010*. Obsahuje rozbor všech druhů dopravy kraje, dopravní obslužnosti, bezpečnosti a dalších aspektů, které mají vliv na dopravu. Je shrnutím předchozích dílčích koncepcí včetně stanovení hlavních cílů a SWOT analýzy pro jednotlivé druhy dopravy. Chybí návrhová část, strategické cíle a opatření jsou uvedeny pouze u některých druhů dopravy. Dokument byl zpracován jako tištěná publikace, která má sloužit také k větší informovanosti veřejnosti. Oba dokumenty zpracovávaly odpravy dopravy.



Komplexní dopravní dokument, který obsahuje obecně definované části strategického plánu (analytická a návrhová část), má zpracovaný Zlínský, Moravskoslezský, Jihomoravský a Plzeňský kraj. Nejnovější zpracování má *Generel dopravy Zlínského kraje*, k jehož aktualizaci došlo v roce 2010. *Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje* a *Generel dopravy Jihomoravského kraje* byly zpracovány v roce 2008, *Koncepce dopravy Plzeňského kraje* pochází z roku 2007. Pouze v Jihomoravském kraji se na zpracování podílel odbor dopravy spolu s odborem územního plánování a stavebního řádu, ostatní koncepce zpracovaly externí společnosti.

V analytické části se všechny čtyři dokumenty zaměřují na komplexní hodnocení stavu dopravy. V *Koncepci dopravy Plzeňského kraje* je analýze věnován menší prostor, úvod se soustředí na problémové okruhy, výčet strategických a oborových cílů včetně priorit, a prognózu. Žádný z dokumentů neobsahuje SWOT analýzu zaměřenou na dopravu. *Generel dopravy Jihomoravského kraje* byl zpracován ve třech fázích, po analytické části následovala prognostická, která zhodnotila dostupné údaje a nabídla různé varianty řešení dopravy. *Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje* se také zaměřila na hodnocení předchozího plánovacího období 2004-2008.

V návrhové části se všechny dokumenty soustředí na návrhy a opatření rozvoje u železniční, silniční, vodní, letecké i cyklistické dopravy, hraničních přechodů, veřejné osobní hromadné dopravy. Moravskoslezský kraj se zaměřuje navíc na průmyslové zóny a logistická centra, Plzeňský kraj na statickou a kombinovanou dopravu. Vizi, strategické cíle a priority pro jednotlivé druhy dopravy a možné způsoby financování zařadil do návrhové části Zlínský, Jihomoravský a Plzeňský kraj. Ve zbylých dvou koncepcích možnosti financování chybí. Plzeňský a Jihomoravský kraj stanoví výhledové střednědobé koncepce do konce roku 2013 a dlouhodobé koncepce do roku 2030, Zlínský kraj do konce roku 2015 a 2030 a Moravskoslezský kraj na období 2009-2013 a 2014-2018.

Dá se říci, že všechny strategie jsou obsáhlé a poměrně detailně rozpracované. Zaměřují se na střednědobé a dlouhodobé cíle a priority. Aktualizace koncepce dopravy je v současnosti ve fázi zpracování u Plzeňského kraje.

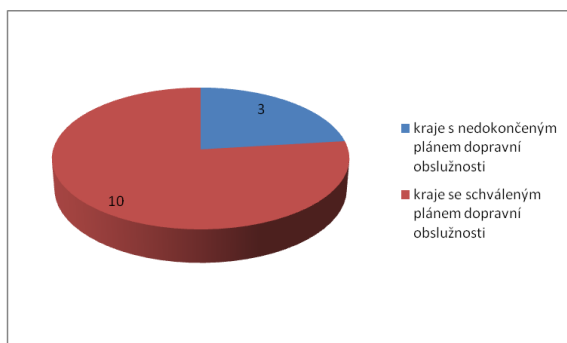
## 4.2 Porovnání plánů dopravní obslužnosti

Definice pojmu dopravní obslužnost je vyjádřena v zákoně č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a změně dalších zákonů: „Dopravní obslužností se rozumí

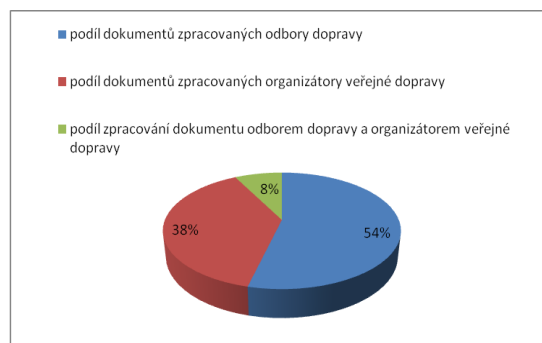
*zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu.“ (Česko, zákon č. 194/2010 Sb.). Kraje tak prostřednictvím organizované silniční a železniční dopravy plánují přepravu osob, k zajištění odpovídající dojížděky do významných obslužných center.*

Od roku 2011 je vypracování plánů dopravní obslužnosti krajů povinné a každý region měl schválené verze zaslat MD ČR do konce roku. Plány mají být zpracované na období minimálně 5 let a obsahová stránka je rovněž legislativně specifikována. Existuje také metodika zpracování plánu dopravní obslužnosti území, kterou vytvořila společnost CZECH Consult, spol. s r. o., Praha, v rámci Národního programu výzkumu a jeho dílčího programu „Podpora realizace udržitelného rozvoje dopravy“. Byla vyhotovena jako finální výstup projektu č. CG921-059-190 „Metodická a legislativní harmonizace tvorby střednědobých plánů dopravní obsluhy území“. Uvedená metodika je uznána jako certifikovaná metoda na základě osvědčení vydaného Ministerstvem dopravy ČR v červnu 2011. (Zlínský kraj, 2012). Podle této certifikované metodiky byl zpracován např. Plán dopravní obslužnosti Zlínského kraje.

**Obrázek 5:** Graf krajů se schváleným plánem dopravní obslužnosti



**Obrázek 6:** Podíl zpracovatelů plánů dopravní obslužnosti



Plány dopravní obslužnosti mají zpracované všechny kraje. Pouze kraje Pardubický, Královohradecký a Liberecký nestihly dokumenty včas odevzdat a doposud nedošlo ke schválení jejich konečné podoby. Momentálně se k návrhům vyjadřují dotčené obce. Nejobsáhlejší jsou plány Zlínského, Ústeckého a Plzeňského kraje, naopak nejstručnější verze mají

zpracované kraje Jihočeský, Moravskoslezský a Středočeský. Dokumenty zpracovaly odbory dopravy nebo přímo organizace zajišťující veřejnou dopravu kraje.

Zákon č. 194/2010 Sb. stanoví hlavní požadavky na obsah. Kromě popisu zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících, by měl plán zahrnovat také předpokládaný rozsah poskytované kompenzace, harmonogram uzavírání smluv o veřejných službách a postup při jejich uzavírání, harmonogram a integraci při spolupráci se státem či jinými kraji. Většina dokumentů tyto požadavky splňuje, pouze v Plánu dopravní obslužnosti Zlínského a Olomouckého kraje chybí harmonogram uzavírání smluv. *Zlínský plán* také neobsahuje předpokládaný rozsah kompenzace. Na druhou stranu je detailnější (179 s.), zahrnuje navíc kritickou analýzu a dopravně-provozní analýzu, očekávané dopady vývoje ostatních oblastí na veřejnou dopravu. U integrovaného dopravního systému (IDS) uvádí seznam dopravců a jejich vozový park, seznam linek včetně četnosti a přehled obcí s nedostatečnou víkendovou nabídkou spojů.

*Plán Plzeňského kraje* je obsáhlý (157 s.), analytická část se však z velké části zabývá kromě dopravní obslužnosti také obecnými prioritami kraje, dopravní politikou ČR a strategií rozvoje Plzeňského kraje. Pozitivně hodnotím detailní rozpis linek, železničních tratí a přestupní vazby veřejné linkové dopravy na železniční tratě. V návaznosti na Koncepti dopravy Plzeňského kraje navíc návrh rozšiřuje o horizonty do roku 2020 a 2030. *Plán Ústeckého kraje* je nejobsáhlejší (189 s. plus přílohy). Je přehledně členěný a obsahuje i výčet obecných cílů. Analytická část není tak obsáhlá, větší důraz je kladen na samotné řešení dopravní obslužnosti kraje. *Plán Olomouckého kraje* (63 s.) se liší pouze zahrnutím SWOT analýzy do analytické části. *Plány Karlovarského kraje a Kraje Vysočina* mají podobný rozsah (90 s.) a obsahují všechny zákonem určené části. Kraj Vysočina navíc uvádí standardy kvality. *Plán Jihomoravského kraje* (49 s.) oproti ostatním dokumentům obsahuje standardy dopravní obslužnosti, technické a provozní standardy. Plány Jihočeského, Moravskoslezského a Středočeského kraje se zaměřily pouze na obsahové části dané zákonem. *Plán Středočeského kraje* je nejstručnější (6 s.) a velmi obecný. Nicméně zákonná povinnost byla splněna.

### 4.3 Porovnání cyklistických koncepcí

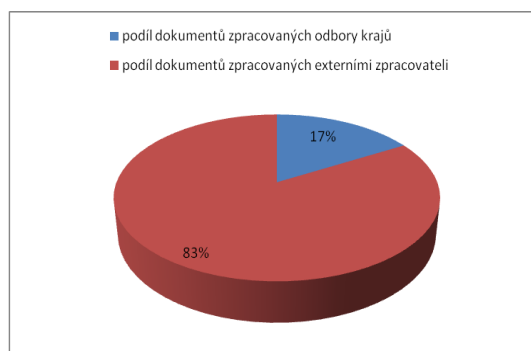
Zpracování krajských koncepcí pro cyklistickou dopravu a cykloturistiku není povinné, a záleží na krajském managementu, zda se na tuto oblast zaměří. Cyklistika jako forma dopravy je alternativou k dalším druhům dopravy. Nabízí flexibilní pohyb v městském

prostředí a částečně slouží také k řešení dopravní obsluhy v regionech. Propojení cyklistické infrastruktury formou městských sítí cyklostezek a regionálních sítí cyklotras umožňuje bezpečnější pohyb cyklistů i cykloturistů. O rostoucím zájmu o tuto problematiku svědčí to, že všechny regiony, kromě Kraje Vysočina, mají zpracovanou cyklokonceptci. V Kraji Vysočina právě probíhá jednání o vzniku nového strategického dokumentu. Pardubický kraj má sice zpracovaný *Generel cyklodopravy*, ale pochází z roku 2004 a v dnešní době již není aktuální. Jediný způsob aktualizace proběhl v rámci zpracování Programu rozvoje kraje. *Návrh koncepce rozvoje cykloturistiky a cyklodopravy Plzeňského kraje* zpracovaly Odbor cestovního ruchu spolu s Odborem regionálního rozvoje Krajského úřadu Plzeňského kraje. *Aktualizaci Strategie rozvoje cykloturistiky a cyklodopravy v Karlovarském kraji* zpracoval Odbor regionálního rozvoje Krajského úřadu Karlovarského kraje. Všechny ostatní kraje zadaly zpracování externím společnostem, které působí přímo v zadávajícím nebo sousedním kraji. Na zpracování cyklokonceptce Středočeského kraje se podílelo ČVUT – Fakulta dopravní, což považují za dobrým příklad spolupráce mezi kraji a vysokými školami.

Obrázek 7: Graf krajů s cyklokonceptcí



Obrázek 8: Podíl zpracovatelů



Nejobsáhlejší dokumenty mají zpracovány Středočeský kraj (166 s. + přílohy), Zlínský kraj (168 s.), Jihomoravský kraj (149 s.) a Ústecký kraj (136 s. + přílohy). Všechny strategie se člení minimálně na dvě části – analytickou a návrhovou (strategickou). Dokumenty Karlovarského, Plzeňského, Olomouckého, Jihočeského, Královohradeckého a Libereckého kraje obsahují navíc akční plán. *Program rozvoje sítě cyklistických komunikací v Jihomoravském kraji* se člení na čtyři základní části – analytickou, návrhovou, projektovou a procesní.

V analytické části se koncepce zaměřují na východiska cyklistické dopravy, popis stávající situace sítě cyklotras a cyklostezek, vymezení základních pojmů a značení, možné propojení s integrovanou dopravou. SWOT analýzu obsahují dokumenty Středočeského,

Karlovarského, Jihočeského, Plzeňského, Olomouckého, Královehradeckého a Libereckého kraje. Finanční zdroje uvádí v rámci analytické části cyklokoncepce Karlovarského, Královehradeckého a Plzeňského kraje.

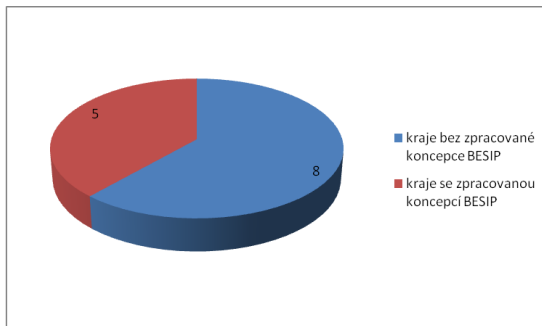
V návrhové (strategické) části jsou uváděny návrhy změn v plánování cyklistické dopravy, hlavní cíle, priority a opatření, financování, závěr a přílohy. Priority krajů většinou korespondují a týkají se především rozvoje cyklistické infrastruktury a rozvoji cyklistiky, rozvoje rekreační cyklistiky a navazujících služeb, koordinace a partnerství. Pouze koncepce Zlínského kraje své priority více konkretizuje v pěti bodech.

Všechny cyklokoncepce byly navrženy a podle potřeb aktualizovány v rámci programového období do roku 2013, u Karlovarského kraje do roku 2015. Hlavní část realizace konkrétních plánů a projektů pak závisí na spolupráci s městy a obcemi. Významnost cyklistické dopravy pro Zlínský kraj podtrhuje fakt, že zde bylo v roce 2009 vybudováno nejvíce nových kilometrů cyklostezek v celé České republice. Celkovou délkou cyklostezek se tak Zlínský kraj zařadil na druhé místo v tuzemsku, těsně za hlavní město Praha (Cyklostrategie, 2010).

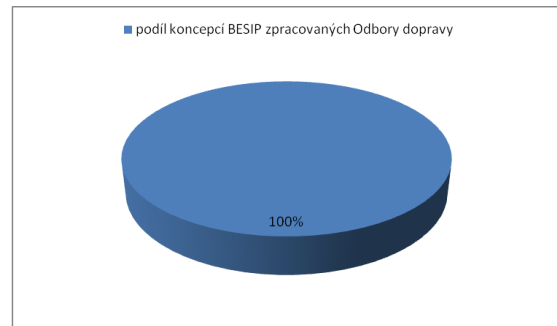
#### **4.4 Porovnání strategií BESIP**

Prevence v oblasti BESIP, jako zákonná povinnost, je uložena krajským úřadům podle ustanovení § 124 odst. 4, písm. c) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, v platném znění. Přestože je daná povinnost pro krajské úřady a úřady obcí s rozšířenou působností provádět prevenci v oblasti BESIP ustanovením shora citovaného zákona, tato povinnost není dále nijak specifikována. V podstatě se jedná o samosprávnou činnost spadající do všeobecné povinnosti krajů a obcí pečovat o všestranný rozvoj svého území a o potřeby svých občanů. Kraje i obce si uvědomují nezbytnost podpory pro zlepšení bezpečnosti a snížení nehodovosti na silnicích, zvláště pak ve svém okolí. Záleží na rozhodnutí krajských představitelů, do jaké míry budou samosprávy vyvíjet činnost v oblasti BESIP na svém území a finančně podporovat aktivity prevence bezpečnosti silničního provozu a dopravní výchovy realizované nestátními neziskovými organizacemi i podnikatelskými subjekty. Všechny regiony vychází při plánování prevence v oblasti BESIP z celonárodního dokumentu, některé pak jeho zásady přenesly do svých samostatných koncepcí. Doposud bylo zpracování koncepce BESIP dobrovolné, pro nové programové období 2014–2020 bude novou povinností krajů mít samostatný dokument.

Obrázek 9: Kraje se zpracovanou koncepcí BESIP



Obrázek 10: Podíl zpracovatelů koncepce BESIP



Strategické dokumenty pro oblast BESIP má zpracováno 5 krajů – Jihomoravský, Jihočeský, Karlovarský, Liberecký kraj a Kraj Vysočina. Slouží především ke stanovení cílů, které povedou k zajištění bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Jako výchozí dokument slouží Národní strategie bezpečnosti silničního provozu. Rozsah všech krajských dokumentů je podobný, obsah lze rozdělit na analytickou a návrhovou část. Pouze Jihočeský kraj má tyto části propojené a Jihomoravský kraj se zaměřil především na návrhovou část. Členění a zaměření koncepcí Libereckého a Karlovarského kraje je téměř shodné. Všech pět koncepcí bylo zpracováno Odbory dopravy a silničního hospodářství v rozmezí let 2009 a 2010.

V analytické části se *Aktualizace koncepce BESIP v kraji Vysočina* (31 s.) zaměřuje pouze na statistiku dopravní nehodovosti, která je také v úvodu *Koncepce BESIP v Libereckém kraji* (25 s.) a *Koncepce BESIP v Karlovarském kraji* (39s.). *Koncepce BESIP v Jihomoravském kraji* (30 s.) ji uvádí až v závěru. *Strategie BESIP Jihočeského kraje* (21 s.) statistiku dopravních nehod neobsahuje. Analýza Libereckého a Karlovarského kraje dále identifikuje subjekty v oblasti prevence BESIP a objekty – lidský činitel, vozidla a pozemní komunikace. Karlovarský kraj navíc zahrnul do analytické části SWOT analýzu.

V návrhové části se kraje zaměřily na problémové oblasti a návrhy na zlepšení BESIP. Liberecký kraj stanovil globální cíl a specifické cíle, kterým přiřadil rozsah, termín vyhodnocení a zodpovědný subjekt. Jihomoravský kraj stanovil globální cíl a hlavní cíl, akční plán a hlavní zaměření kraje v oblasti BESIP. Dále aplikuje Národní strategii BESIP na potřeby kraje a zaměřuje se na problémovou část – lidský faktor (řidiči, chodci a dopravní výchova) spolu s opatřeními, nástroji a zodpovědnými subjekty. Kraj Vysočina se zaměřil na prevenci BESIP, její oblasti a organizaci včetně vymezení problémových oblastí

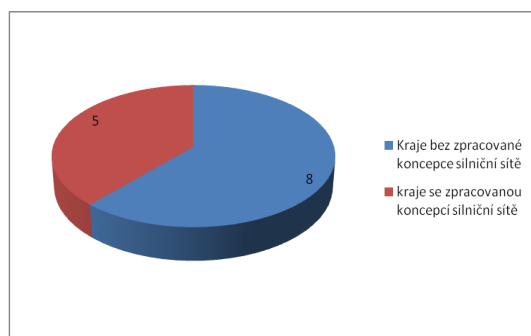
a východisek. V závěru uvádí specifická a nová opatření a nástroje k jejich plnění. Karlovarský kraj také vymezil globální cíl a hlavní cíle, u kterých aktualizuje jednotlivá opatření a financování. Jihočeský kraj se zaměřil na stavebně technická a dopravně technická opatření, a dopravní výchovu. Stanoví obecné cíle a termíny jejich plnění, způsob financování, časový harmonogram. V závěrečné části uvádí Liberecký a Jihočeský kraj SWOT analýzu.

V samotném zaměření v oblasti prevence BESIP se krajské koncepce moc neliší. V současné době zpracovává novou koncepci Zlínský kraj a Kraj Vysočina. Liberecký kraj každoročně předkládá vyhodnocení strategie BESIP.

#### 4.5 Porovnání koncepcí rozvoje silniční sítě

Kraje sestavují koncepce za účelem stanovení postupu při rozvoji silniční sítě na svém území. Dokumenty mají na základě analýzy vyhodnotit současný a výhledový stav, navrhnout investiční opatření a systém oprav. Měly by sloužit k uplatňování zájmů kraje při vlastní rozhodovací činnosti, při správě a rozvoji silniční sítě ve svém vlastnictví a koordinaci s cíly silničních správních orgánů státu. Současně by měly sloužit také jako podkladový materiál pro aktivní získávání podpory na správu a údržbu krajských silnic.

Obrázek 11: Kraje se zpracovanou koncepcí silniční sítě



Obrázek 12: Podíl zpracovatelů koncepcí rozvoje silniční sítě



Koncepce rozvoje silniční sítě má zpracováno pět krajů – Olomoucký, Jihočeský, Karlovarský, Jihomoravský a Královéhradecký. Nejnovější koncepci z roku 2012 má Karlovarský kraj, koncepce Olomouckého kraje je z roku 2006, ale je koncipována s výhledem do roku 2013. Královéhradecký a Jihočeský kraj nechal dokumenty zpracovat či aktualizovat v roce 2011. Nejobsáhlejší *Generel krajských silnic Jihomoravského kraje* (112 s.) vznikl v roce 2006 a aktualizace návrhové části proběhla v roce 2008. Nemožu porovnat obsah *Generelu silniční dopravy Královéhradeckého kraje*, protože se mi nepodařilo získat jeho aktuální verzi.

Všechny dokumenty lze rozdělit na analytickou a návrhovou část. V analytické části je uveden aktuální stav silniční sítě krajů, Karlovarský a Jihočeský kraj využívá k hodnocení stavu multi-kriteriální analýzu týkající se stavebního a dopravně technického stavu komunikací, dopravního zatížení a předpokladu budoucího dopravního zatížení. Jihomoravský a Olomoucký kraj navíc zahrnul základní informace o kraji, dopravě a nehodovosti. Olomoucký kraj se detailněji věnuje vyhodnocení stavu silnic II. a III. třídy, mostních objektů a křížení drah pozemních komunikací.

V návrhové části se kraje zaměřují na návrhy rekonstrukcí a oprav stávající silniční sítě i plány nových úseků, členění silnic a ocenění jednotlivých finančních opatření. Olomoucký a Karlovarský kraj prezentují záměry rozvoje silniční sítě, program výstavby dálnic a rychlostních silnic v rámci regionu a projekty modernizace a rekonstrukce silnic a mostů II. a III. třídy. *Koncepce optimalizace dopravní sítě na území Jihočeského kraje* člení plán rozvoje silnic na krátkodobý časový horizont do 7 let včetně nákladů, střednědobý časový horizont do 15 let a dlouhodobý časový horizont do 20 let.



## 5 NÁVRH ZLEPŠENÍ PŘI ZPRACOVÁNÍ KRAJSKÝCH DOPRAVNÍCH KONCEPCÍ

V rámci analýzy krajských strategických dokumentů v sektoru dopravy jsem zjistila, že přístup jednotlivých krajů k této problematice je rozdílný. Pokud zohledním množství a rozsah zpracovaných koncepcí, tak největší pozornost rozvoji dopravy a dopravní infrastruktury věnují v Jihomoravském, Zlínském, Karlovarském a Jihočeském kraji. Negativně musím zhodnotit přístup Pardubického kraje, ze kterého pocházím. V současné době nemá zpracovaný žádný aktuální samostatný dokument, který by se věnoval budoucímu rozvoji dopravy na svém území. Vzhledem k tomu, že v Pardubicích působí v rámci Univerzity Pardubice Dopravní fakulta Jana Pernera, očekávala bych, že bude kraj věnovat problematice dopravy větší pozornost. Střednědobé a dlouhodobé koncepční dokumenty mají sloužit k podpoře udržitelného rozvoje a prosazování regionálních zájmů v oblasti dopravy. Právě Pardubický kraj by mohl jejich prostřednictvím jasně prezentovat své cíle především v silniční dopravě (např. v dostavbě rychlostních komunikací) a železniční dopravě (osobní i nákladní přeprava s využitím významných železničních uzlů).

Vhodná spolupráce krajů a vysokých škol, které se oborově zaměřují na studium v oblasti dopravy, regionálního rozvoje či veřejné správy by mohla přispět ke zvýšení počtu zpracovaných strategických dokumentů pro oblast dopravy, hlavně v regionech, které mají oborových koncepcí minimum. Vzorovým příkladem by tak mohla být spoluúčast ČVUT – Fakulty dopravní při vypracování cyklokoncepce Středočeského kraje. Z výsledků analýzy vyplývá, že přibližně 50% dopravních koncepcí zpracovaly odbory zodpovědné za oblast dopravy, regionální rozvoj, cestovní ruch nebo kraji založené specializované společnosti. Sestavení strategického dokumentu je časově i finančně náročné, obzvláště při zadání externímu zpracovateli. Je určitě pozitivní, že většina externích zpracovatelů sídlí v kraji, pro který daný dokument vypracovává, a může tak určitým způsobem garantovat znalost místních podmínek. Na druhou stranu zapojení vysokých škol, jejich odborných pracovníků i studentských skupin, by mohlo krajům přinést snížení nákladů na zpracování a zároveň umožnit praktickou přípravu studentů pod odborným vedením. Významným předpokladem je oboustranný zájem a spojení zkušeností a znalostí krajského strategického managementu, zaměstnanců kraje a odpovědných představitelů vysokých škol.

S ohledem na sedmileté programové období EU by bylo vhodné zpracování strategických dokumentů (nejen pro oblast dopravy), které budou časově korespondovat s aktuálním rozpočtovým plánem. Řada projektů, které se týkají dopravy a dopravní infrastruktury je financována ze strukturálních fondů a Fondu soudržnosti. Jejich zpracování a harmonogram jsou součástí strategického plánování regionu a časová souběžnost s koncepčními dokumenty a jejich opatřeními může přispět k lepší přehlednosti a návaznosti. Tomu odpovídá i současný přístup krajů, které vypracovaly nové koncepce nebo aktualizovaly stávající s ohledem na končící plánovací období 2007 – 2013. Vzhledem k tomu, že v této době vznikají nové celostátní střednědobé plány rozvoje dopravní infrastruktury pro období 2014 – 2020, většina krajů počítá se zpracováním nových dopravních koncepcí, které budou na tyto plány navazovat a budou odrážet jejich konkrétní potřeby. Není nezbytné, aby kraje disponovaly příliš velkým množstvím dlouhodobých či střednědobých koncepcí. Kvalitně zpracovaný komplexní dokument pro oblast dopravy může sloužit jako podpora jednotlivých konkrétních oblastí rozvoje lépe, než nepřehledné množství dílčích koncepcí. Jednotlivé odbory a oddělení krajských úřadů se pak mohou rozhodnout, zda v rámci svých kompetencí rozpracují dílčí dokument, který bude navazovat na komplexní koncepci a více se zaměří na strategickou část.

Důležitým krokem, který se týká zpracování regionálních strategických dokumentů, je snaha o větší jednotnost, spolupráci a stanovení společných pravidel. Asociace krajů České republiky v rámci výzvy OP LZZ Optimalizace chodů úřadů a územních samosprávních celků v roce 2010 předložila individuální projekt „Podpora v oblasti strategického řízení a plánování na úrovni krajů a krajských úřadů“ a žádost o finanční podporu. Ministerstvo vnitra pak 1. března 2011 rozhodlo o poskytnutí dotace z Operačního programu Lidské zdroje a zaměstnanost. Cílem projektu je sjednocení struktury strategických dokumentů na úrovni krajů a krajských úřadů. Za účelem dosažení vytyčeného cíle má dojít k vytvoření znalostního centra na úrovni Asociace krajů a vypracování jednotné metodiky pro potřeby tvorby strategických dokumentů a to jak interních, tak externích (AKČR, 2011). Pravděpodobně tak může dojít ke snížení rozdílů mezi jednotlivými kraji, především ve způsobu zpracování jednotlivých koncepcí. Přesto by měla být regionálnímu managementu ponechána volba, jaký počet strategií upřednostní, a na které oblasti rozvoje se kraj více zaměří.

Zákonným ustanovením sestavování plánů dopravní obslužnosti krajů byl položen základ pro postupné sjednocování časového harmonogramu a skladby těchto dokumentů. Jedná se

o poskytnutí určité záruky zajištění dopravní dostupnosti regionálních center i ze zaostávajících a hůře dostupných částí regionu. Plány by měly obyvatelům všech věkových kategorií garantovat dostatečný zájem o řešení v oblasti přepravy do zaměstnání, škol, zdravotnických zařízení, obchodů a za dalšími službami.

Struktura krajských dokumentů se liší, nicméně většina lze rozčlenit na dvě základní části, které by měly být součástí všech strategií. U komplexních dopravních koncepcí by měla být *analytická část* zaměřena na všechny typy dopravy v kraji a měla by obsahovat i SWOT analýzu, která by vymežila přednosti a nedostatky v oblasti dopravy. V případě zpracování nové koncepce či aktualizace, by součástí analytické části mělo být také zhodnocení naplnění cílů a opatření z předchozího dokumentu, aby bylo zřejmé, nakolik se podařilo realizovat původní strategii. Součástí programů rozvoje kraje je i sociálně-ekonomická analýza, která se zaměřuje na aspekty, které ovlivňují rozvoj regionů. Pokud by dopravní koncepce vznikaly v návaznosti na programy rozvoje, není nutné, aby se jejich analytická část opět detailněji zaměřovala na obecný popis kraje a jeho hospodářský a sociální vývoj.

Po popisné části, která se zaměřuje na aktuální stav v oblasti dopravy a dopravní infrastruktury, následuje *návrhová (strategická) část*. V té by měla být promítnuta hlavní vize kraje pro oblast dopravy, strategické cíle a konkrétní opatření, která by se měla realizovat v daném časovém horizontu. Důležitou součástí by mělo být stanovení subjektů, které budou za realizaci a průběh konkrétních opatření a projektů zodpovědní, což jsem u některých koncepcí postrádala. Podstatná je také finanční alokace zdrojů a finanční ohodnocení jednotlivých opatření, která mohou být uvedena v samostatné části nebo přímo u konkrétních typů opatření. Mělo by být zřejmé, které dílčí projekty budou financovány ze strukturálních fondů, ze státního či krajského rozpočtu popřípadě jiných zdrojů.

Při zpracování dílčích dopravních koncepcí, by měla být návrhová část detailněji rozpracována a přizpůsobena konkrétní problematice.

## ZÁVĚR

Cílem práce bylo zjistit, jaké koncepční dokumenty v sektoru dopravy mají jednotlivé kraje zpracovány a jaká je jejich náplň. Kraje přebírají v rámci přenesené i samostatné působnosti zodpovědnost za všechny oblasti, které mají vliv na dlouhodobý rozvoj daného území a jeho obyvatel. Proto je vhodné sestavovat střednědobé a dlouhodobé strategické dokumenty, jako projev zájmu krajských představitelů o budoucí změny v těch oblastech, které pozitivně podpoří zlepšení základních funkcí řešeného území a životní úrovně obyvatel. Prostřednictvím vize o směřování kraje a strategických cílů určují priority a stanoví opatření vedoucí ke zlepšení situace v dané oblasti.

Zlepšování situace v dopravě a dopravní infrastruktury má velký význam pro všechny kraje. Regionální managementy musí zajišťovat dopravní obslužnost, dostupnost celého území v návaznosti na okolní regiony, opravy a údržbu stávající dopravní sítě ve vlastnictví a celou řadu dalších agend, které souvisí s dopravní problematikou. Zajištění kvalitní dopravní infrastruktury je finančně velmi náročné, a proto musí být zajištěno v rámci strategického plánování dostatečné množství finančních zdrojů. Není možné uspokojit všechny potřeby, a proto je důležité, aby kraj stanovil jasné priority a projekty, na které se zaměří a zároveň zajistil základní funkčnost dopravní sítě.

Přístup krajů ke strategickému plánování pro oblast dopravy je rozdílný. Některé kraje mají zpracovaný komplexní dokument, který je zaměřen na všechny druhy dopravy v kraji, a navazují na něj dílčí koncepce, které pak slouží k detailnější specifikaci cílů a opatření. Největší zastoupení mají strategické dokumenty pro oblast cyklodopravy a cykloturistiky, a plány dopravní obslužnosti, které mají zpracované téměř všechny kraje. Některé kraje při plánování budoucího rozvoje dopravy vychází především ze všeobecných koncepcí a územně analytických podkladů. Sestavování strategických dokumentů není jednoduchou záležitostí a celý proces vyžaduje určitý časový prostor. Je totiž nutné propojit politické, institucionální, veřejné i soukromé zájmy, a stanovit takové cíle a priority, které budou reálné. Pro samotné občany nakonec není podstatné, kolik strategických dokumentů je v rámci krajů nebo regionů soudržnosti zpracováno, ale jaký je skutečný stav dopravy a dopravní infrastruktury, a nakolik jsou zástupci krajů schopni vyhovět jejich potřebám.

**SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY**

- AKČR, 2011. *Podpora v oblasti strategického řízení a plánování na úrovni krajů a kraj-  
ských úřadů*. [online]. Praha: Asociace krajů České republiky. Vytvořeno 12. 7. 2011,  
[cit. 2012-04-17]. Dostupné z: [http://www.kr-  
urady.cz/vismo5/dokumenty2.asp?id\\_org=450022&id=152922](http://www.kr-<br/>urady.cz/vismo5/dokumenty2.asp?id_org=450022&id=152922)
- BAKOŠ, E., et al., 2008. *Vybrané přístupy, metody a nástroje managementu regionální a  
místní správy a jejich kontext*. Brno: Masarykova univerzita, Ekonomicko-správní fa-  
kulta. ISBN 978-80-210-4698-6.
- CYKLOSTRATEGIE, 2010. *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy*. ©2008-2012  
[online]. [cit. 2012-04-09] Dostupné z: [http://www.cyklostrategie.cz/strategie/politika-  
kraje/zlinsky/](http://www.cyklostrategie.cz/strategie/politika-<br/>kraje/zlinsky/)
- CZEKAJ, P. et al., 1998. *Systémové a metodické aspekty tvorby strategií rozvoje regionů  
(VÚSC) České republiky*. Metodická příručka [online]. Ostrava: DHV CR, [cit. 2012-  
03-18]. Dostupné z: <http://www.dhv.cz/regstrat/SRRk/MetREG/MetREG.pdf>
- ČESKO. Zákon č. 194 ze dne 16. června 2010 o veřejných službách v přepravě cestujících  
a změně dalších zákonů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2010, částka 65, s. 2210 –  
2222. Dostupné také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/>
- ČESKO. Zákon č. 248 ze dne 24. června 2000 o podpoře regionálního rozvoje. In: *Sbírka  
zákonů České republiky*. 2000, částka 73, s. 3549 – 3554. Dostupný také z:  
<http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/>
- ČESKO. Zákon č. 258 ze dne 11. srpna 2000 o ochraně veřejného zdraví a o změně někte-  
rých souvisejících zákonů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 74, s. 3622  
– 3662. Dostupný také z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/>
- ČESKO. Zákon č. 272 ze dne 11. října 1996. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1996,  
částka 80, s. 3450 – 3453.
- ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD (ČSÚ), ©2012 [online] Aktualizováno dne: 11. 1. 2012.  
[cit 2012-02-25]. Dostupné z: <http://www.czso.cz/>
- DONNELLY, J. H. et al., 1997. *Management*. Přeložil V. Dolanský. Praha: Grada, s. 227-  
247. ISBN 80-716-9422-3.

- EUROSKOP, 2012. *Regionální politika v lednu 2012* [online], © 2005-12 Vláda České republiky [cit 2012-02-24]. Dostupné z:  
<http://www.euroskop.cz/8522/20287/clanek/regionalni-politika-v-lednu-2012/>
- EVROPSKÁ KOMISE (EK), 2011. *Bílá kniha: Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje*. Brusel: Evropská komise, 31 s. Dostupné také z:  
[http://europa.eu/documentation/official-docs/white-papers/index\\_cs.htm](http://europa.eu/documentation/official-docs/white-papers/index_cs.htm)
- HÁJEK, O. a J. NOVOSÁK, 2010. *Kohezní politika v širších souvislostech*. Žilina: Georg. ISBN 978-80-89401-19-2.
- HANZELKOVÁ, A. et al., 2009. *Strategický marketing: Teorie pro praxi*. Praha: C. H. Beck, s. 3-8. ISBN 978-80-7400-12-8.
- HL. MĚSTO PRAHA, 2008. *Aktualizace Strategického plánu hlavního města Prahy*. Praha: Útvar rozvoje hlavního města Prahy. Dostupné také z:  
<http://www.urm.cz/cs/strategie-rozvoje>
- HL. MĚSTO PRAHA, 2010. *Koncepce cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky v hl. městě Praze do roku 2020*. Praha: Útvar rozvoje hlavního města Prahy. Dostupné také z:  
<http://www.urm.cz/cs/clanek/421/koncepce-cyklisticke-infrastruktury>
- HUČKA, M. a A. KUTSCHERAUER, 2006. *Příprava, tvorba a realizace strategických plánů obcí a mikroregionů*. Studijní opora. Ostrava: VŠB-TUO. Dostupné také z:  
[http://alkut.cz/regrozvoj/strat\\_plan\\_obce\\_mikroreg.pdf](http://alkut.cz/regrozvoj/strat_plan_obce_mikroreg.pdf)
- JEŽEK, J., 2008. *Strategické regionální plánování*. In: WOKOUN, R. et al., 2008. *Regionální rozvoj: východiska regionálního rozvoje, regionální politika, teorie, strategie a programování*. Praha: Linde, s. 39-40. ISBN 978-80-7201-699-0.
- JEŽEK, J., 2010. *Regionální management*. Učební texty.[online]. Plzeň: ZČU, [cit. 2012-03-15]. Dostupné z: [http://alkut.cz/regrozvoj/jezek\\_reg\\_man\\_1.pdf](http://alkut.cz/regrozvoj/jezek_reg_man_1.pdf)
- JIHOČESKÝ KRAJ, 2006. *Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Jihočeském kraji 2007 – 2013*. České Budějovice: Jihočeský kraj.
- JIHOČESKÝ KRAJ, 2010. *Strategie BESIP Jihočeského kraje pro období 2010 – 2013*. České Budějovice: Jihočeský kraj. Dostupné také z: [http://www.kraj-jihocesky.cz/index.php?par\[id\\_v\]=1579&par\[lang\]=CS](http://www.kraj-jihocesky.cz/index.php?par[id_v]=1579&par[lang]=CS)

- JIHOČESKÝ KRAJ, 2011a. *Koncepce optimalizace dopravní sítě na území Jihočeského kraje*. České Budějovice: Jihočeský kraj. Dostupné také z: [http://www.kraj-jihocesky.cz/index.php?par\[id\\_v\]=1610&par\[lang\]=CS](http://www.kraj-jihocesky.cz/index.php?par[id_v]=1610&par[lang]=CS)
- JIHOČESKÝ KRAJ, 2011b. *Plán dopravní obslužnosti území 2012 – 2016*. České Budějovice: Jihočeský kraj. Dostupné také z: <http://www.jikord.cz/prezentace/dopravni-plan-obslužnosti-uzemi-2012-2016,122.html>
- JIHOMORAVSKÝ KRAJ, 2007. *Program rozvoje sítě cyklistických komunikací s minimálním kontaktem s motorovou dopravou v Jihomoravském kraji*. Brno: Jihomoravský kraj. Dostupné také z: <http://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=6927&TypeID=2>
- JIHOMORAVSKÝ KRAJ, 2008a. *Generel dopravy Jihomoravského kraje*. Brno: Jihomoravský kraj. Dostupné také z: <http://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=6927&TypeID=2>
- JIHOMORAVSKÝ KRAJ, 2008b. *Souhrn návrhů generelu krajských silnic*. Brno: Jihomoravský kraj. Dostupné také z: <http://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=6927&TypeID=2>
- JIHOMORAVSKÝ KRAJ, 2010 *Koncepce BESIP v Jihomoravském kraji*. Brno: Jihomoravský kraj. Dostupné také z: <http://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=18558&TypeID=2>
- JIHOMORAVSKÝ KRAJ, 2011. *Plán dopravní obslužnosti Jihomoravského kraje pro období let 2012 až 2016*. Brno: Jihomoravský kraj. Dostupné také z: <http://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=5364&TypeID=1>
- KARLOVARSKÝ KRAJ, 2009. *Koncepce BESIP v Karlovarském kraji na období 2009-2010 (2012)*. Karlovy Vary: Karlovarský kraj. Dostupné také z: [http://www.kr-karlovarsky.cz/kraj\\_cz/karlovarsky\\_kraj/dokumenty/koncepce/seznam/besip.htm](http://www.kr-karlovarsky.cz/kraj_cz/karlovarsky_kraj/dokumenty/koncepce/seznam/besip.htm)
- KARLOVARSKÝ KRAJ, 2010a. *Aktualizace Strategie rozvoje cykloturistiky a cyklodopravy v Karlovarském kraji*. Karlovy Vary: Karlovarský kraj. Dostupné také z: <http://www.kr-karlovarsky.cz/Cyklo/rozvoj/rozvoj.htm>
- KARLOVARSKÝ KRAJ, 2010b. *Program rozvoje Karlovarského kraje 2007-2013 – Aktualizace 2010*. Karlovy Vary: Karlovarský kraj. Dostupné také z: [http://www.kr-karlovarsky.cz/kraj\\_cz/krajsky\\_urad/vybrane\\_info.htm](http://www.kr-karlovarsky.cz/kraj_cz/krajsky_urad/vybrane_info.htm)

- KARLOVARSKÝ KRAJ, 2011. *Plán dopravní obslužnosti území Karlovarského kraje na období let 2012-2018*. Karlovy Vary: Karlovarský kraj. Dostupné také z: [http://www.kr-karlovarsky.cz/kraj\\_cz/cinnosti/Doprava/seznam/odd\\_ver\\_dopravy.htm](http://www.kr-karlovarsky.cz/kraj_cz/cinnosti/Doprava/seznam/odd_ver_dopravy.htm)
- KARLOVARSKÝ KRAJ, 2012. *Koncepce rozvoje silniční sítě v Karlovarském kraji*. Karlovy Vary: Karlovarský kraj. Dostupné také z: [http://www.kr-karlovarsky.cz/kraj\\_cz/cinnosti/Doprava/seznam/krsskk.htm](http://www.kr-karlovarsky.cz/kraj_cz/cinnosti/Doprava/seznam/krsskk.htm)
- KRAJ VYSOČINA, 2007. *Vysočina v dopravě*. Jihlava: Kraj Vysočina. Dostupné také z: <http://www.vysocina.eu/ostatni-dokumenty-odboru-dopravy-a-silnicniho-hospodarstvi/ds-300573/p1=9027>
- KRAJ VYSOČINA, 2009. *Aktualizace koncepce BESIP v kraji Vysočina na období 2009-2011*. Jihlava: Kraj Vysočina. Dostupné také z: <http://www.vysocina.eu/besip/ds-300440/p1=8595>
- KRAJ VYSOČINA, 2011a. *Dopravní plán Kraje Vysočina*. Jihlava: Kraj Vysočina. Dostupné také z: <http://www.vysocina.eu/dopravni-obslužnost/ds-301266/p1=34030>
- KRAJ VYSOČINA, 2011b. *Program rozvoje Kraje Vysočina*. Jihlava: Kraj Vysočina. Dostupné také z: <http://www.kr-vysocina.cz/program-rozvoje-kraje-vysocina/ds-300352/p1=4786>
- KRÁLOVÉHRADECKÝ KRAJ, 2009. *Aktualizace koncepce cyklodopravy v Královéhradeckém kraji*. Hradec Králové: Královéhradecký kraj. Dostupné také z: <http://www.kr-kralovehradecky.cz/cz/rozvoj-kraje/koncepce-cyklodopravy-kralovehradeckeho-kraje-31629/>
- KRÁLOVÉHRADECKÝ KRAJ, 2010. *Program rozvoje Královéhradeckého kraje 2011 – 2013*. Hradec Králové: Královéhradecký kraj. Dostupné také z: <http://www.kr-kralovehradecky.cz/scripts/detail.php?pgid=497>
- KUTSCHERAUER, A. et al., 2006: *Regionální a municipální management* (Souhrnná výzkumná zpráva) [online]. Ostrava: DHV CR a VŠB – TU. [cit. 2012-03-15]. Dostupné z: [http://alkut.cz/regrozvoj/reg\\_mun\\_management.pdf](http://alkut.cz/regrozvoj/reg_mun_management.pdf)
- KUTSCHERAUER, A., 2011. *Management regionů a obcí*. Studijní opora. Ostrava: VŠB-TUO, Dostupné také z: [http://alkut.cz/mro\\_htm/MRO\\_st\\_opora.pdf](http://alkut.cz/mro_htm/MRO_st_opora.pdf)



- LABOUNKOVÁ, V., PŮČEK, M., ROHREROVÁ L. et al., 2009. *Metodická příručka pro zpracování strategických rozvojových dokumentů mikroregionů*. Brno: Ústav územního rozvoje. ISBN 978-80-87318-02-7.
- LIBERECKÝ KRAJ, 2008. *Program rozvoje cyklistické dopravy v Libereckém kraji pro období 2008-2013*. Liberec: Odbor dopravy Krajského úřadu Libereckého kraje. Dostupné také z: <http://doprava.kraj-lbc.cz/page4441>
- LIBERECKÝ KRAJ, 2010a. *Doprava v Libereckém kraji 2010*. Liberec: Odbor dopravy Krajského úřadu Libereckého kraje.
- LIBERECKÝ KRAJ, 2010b. *Koncepce BESIP v Libereckém kraji*. Aktualizace 2010. Liberec: Odbor dopravy Krajského úřadu Libereckého kraje. Dostupné také z: <http://doprava.kraj-lbc.cz/BESIP>
- LIBERECKÝ KRAJ, 2011. *Analýza stavu dopravy na území Libereckého kraje*. Liberec: Odbor dopravy Krajského úřadu Libereckého kraje. Dostupné také z: <http://www.kraj-lbc.cz/public/doprava/analyzaLK11/>
- MD ČR, 2007. *Operační program Doprava na léta 2007-2013*. Praha: Ministerstvo dopravy České republiky. Dostupný také z: <http://www.opd.cz/cz/Programove-dokumenty>
- MD ČR, 2009. *Dopravní sektorové strategie, 1. fáze*. Praha: Ministerstvo dopravy České republiky. Dostupné také z: <http://www.opd.cz/cz/ostatni-dokumenty>
- MD ČR, 2011. *Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013*. Praha: Ministerstvo dopravy. Dostupné také z: [http://www.mdcz.cz/cs/Strategie/Dopravni\\_politika/Dopravni\\_politika.htm](http://www.mdcz.cz/cs/Strategie/Dopravni_politika/Dopravni_politika.htm)
- MD ČR, 2011. *Portál Ministerstva dopravy České republiky* [online]. ©2006. [cit. 2012-03-10] Dostupný z: <http://www.mdcz.cz/cs/>
- MD ČR, 2012. *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR pro léta 2012 – 2015, s výhledem do roku 2020*. Praha: Ministerstvo dopravy. Dostupné také z: <http://www.cyklostrategie.cz/strategie/politika-cr/>
- MMR a ÚÚR, 2009. *Politika územního rozvoje České republiky 2008*. Brno: Ústav územního rozvoje. ISBN 978-80-87318-04-1.
- MMR, 2006a. *Národní rozvojový plán České republiky 2007 – 2013*, Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj.

- MMR, 2006b. *Strategie regionálního rozvoje České republiky*. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj.
- MMR, 2007. *Národní strategický referenční rámec ČR 2007-2013*. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj.
- MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ, 2007. *Koncepce cyklistické dopravy na území Moravskoslezského kraje*. Ostrava: Moravskoslezský kraj. Dostupné také z: [http://verejna-sprava.kr-moravskoslezsky.cz/dop\\_02.html](http://verejna-sprava.kr-moravskoslezsky.cz/dop_02.html)
- MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ, 2008. *Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje – vyhodnocení programového dokumentu z r. 2004*. Ostrava: Moravskoslezský kraj. Dostupné také z: [http://verejna-sprava.kr-moravskoslezsky.cz/dop\\_01.html](http://verejna-sprava.kr-moravskoslezsky.cz/dop_01.html)
- MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ, 2011. *Plán dopravní obslužnosti území Moravskoslezského kraje*. Ostrava: Moravskoslezský kraj. Dostupné také z: <http://verejna-sprava.kr-moravskoslezsky.cz/dop.html>
- OLOMOUCKÝ KRAJ, 2006. *Koncepce rozvoje silniční sítě na území Olomouckého kraje do roku 2010, s výhledem do roku 2013*. Olomouc: Olomoucký kraj. Dostupné také z: <http://www.kr-olomoucky.cz/clanek.asp?idc=255>
- OLOMOUCKÝ KRAJ, 2007. *Integrovaný rozvojový plán – využití letecké základny Přerov pro civilní provoz*. Olomouc: Olomoucký kraj. Dostupné také z: <http://www.kr-olomoucky.cz/integrovaný-rozvojový-plan-vyuziti-letecke-zakladny-prerov-pro-civilni-provoz-cl-541.html>
- OLOMOUCKÝ KRAJ, 2009. *Územní studie rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji*. Olomouc: Olomoucký kraj. Dostupné také z: <http://www.kr-olomoucky.cz/uzemni-studie-rozvoje-cyklisticke-dopravy-olomouckeho-kraje-cl-258.html>
- OLOMOUCKÝ KRAJ, 2011a. *Plán dopravní obslužnosti území Olomouckého kraje*. Olomouc: Olomoucký kraj. Dostupné také z: <http://www.kr-olomoucky.cz/13-seznam-hlavnich-dokumentu-olomouckeho-kraje-cl-312.html>
- OLOMOUCKÝ KRAJ, 2011b. *Program rozvoje územního obvodu Olomouckého kraje 2012-2015*. Olomouc: Olomoucký kraj. Dostupné také z: <http://www.kr-olomoucky.cz/program-rozvoje-uzemniho-obvodu-olomouckeho-kraje-cl-537.html>

- PARDUBICKÝ KRAJ, 2004. *Generel cyklodopravy Pardubického kraje*. Pardubice: Pardubický kraj. Dostupné také z: <http://www.pardubickykraj.cz/uzemni-studie/31496/generel-cyklodopravy-pardubickeho-kraje>
- PARDUBICKÝ KRAJ, 2011. *Program rozvoje Pardubického kraje*. Pardubice: Pardubický kraj. Dostupné také z: <http://www.pardubickykraj.cz/rozvoj-kraje>
- PERLÍN, R., 2002. *Strategický plán mikroregionu*. Vyd. 1. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR. ISBN 80-903-0930-5.
- PLZEŇSKÝ KRAJ, 2007. *Koncepce dopravy Plzeňského kraje*. Plzeň: Plzeňský kraj. Dostupné také z: <http://www.kr-plzensky.cz/cs/kategorie/doprava?sekce=all>
- PLZEŇSKÝ KRAJ, 2010a. *Koncepce rozvoje cykloturistiky a cyklodopravy v Plzeňském kraji*. Plzeň: Plzeňský kraj. Dostupné také z: <http://www.cyklostrategie.cz/strategie/politika-kraje/plzensky/>
- PLZEŇSKÝ KRAJ, 2010b. *Rámcová koncepce rozvoje Integrované dopravy Plzeňska (IDP)*. Plzeň: Plzeňský kraj a POVED, s r.o.
- PLZEŇSKÝ KRAJ, 2011. *Plán dopravní obslužnosti Plzeňského kraje na léta 2012-2016*. Plzeň: Plzeňský kraj. Dostupné také z: <http://www.kr-plzensky.cz/cs/clanek/plan-dopravni-obslužnosti-plzenskeho-kraje-na-leta-2012-2016?sekce=all>
- POTŮČEK, M. et al., 2007. *Strategické vládnutí a Česká republika*. Vyd. 1. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-2126-2.
- ŘSD ČR, 2011. *Silnice a dálnice v České republice 2011*. Praha: Ředitelství silnic a dálnic ČR. Dostupné také z: <http://www.rsd.cz/Silnicni-a-dalnicni-sit>
- STIMSON, R. J., STOUGH, R. a B. H. ROBERTS, 2006. *Regional Economic Development: Analysis and Planning Strategy*. 2nd ed. Berlin: Springer. ISBN 978-3-540-34826-9.
- STŘEDOČESKÝ KRAJ, 2008. *Aktualizace Generelu cyklistických tras a cyklostezek na území Středočeského kraje*. Praha: Středočeský kraj. Dostupné také z: <http://www.kr-stredocesky.cz/portal/odbory/regionalni-rozvoj/cyklogenerel/>
- STŘEDOČESKÝ KRAJ, 2009. *Program rozvoje územního obvodu Středočeského kraje*. Praha: Středočeský kraj. Dostupné také z: <http://www.kr-stredocesky.cz/portal/odbory/regionalni-rozvoj/program-rozvoje-kraje/>

STŘEDOČESKÝ KRAJ, 2011. *Plán dopravní obslužnosti území Středočeského kraje*.

Praha: Středočeský kraj. Dostupné také z: <http://www.kr-stredocesky.cz/portal/odbory/doprava/verejna-doprava/dopravni-plan.htm?pg=1>

SŽDC, 2012. Správa železničních dopravních cest. [online]. Praha. ©2009-2012 [cit. 2012-04-19] Dostupné z: <http://www.szdc.cz/index.html>

ÚSTECKÝ KRAJ, 2007. *Marketingová studie cykloturistiky v Ústeckém kraji*. Ústí nad Labem: Ústecký kraj.

ÚSTECKÝ KRAJ, 2010. *Program rozvoje Ústeckého kraje 2008-2013*. Aktualizace 2010. Ústí nad Labem: Ústecký kraj. Dostupné také z: [http://www.kr-ustecky.cz/vismo/dokumenty2.asp?id\\_org=450018&id=1643881&p1=117147](http://www.kr-ustecky.cz/vismo/dokumenty2.asp?id_org=450018&id=1643881&p1=117147)

ÚSTECKÝ KRAJ, 2011. *Plán dopravní obslužnosti 2012 – 2016*. Ústí nad Labem: Ústecký kraj. Dostupné také z: [http://www.kr-ustecky.cz/vismo/dokumenty2.asp?id\\_org=450018&id=1663417&p1=190205](http://www.kr-ustecky.cz/vismo/dokumenty2.asp?id_org=450018&id=1663417&p1=190205)

VANHOVE, N. a L. H. KLAASSEN, 1987. *Regional policy: A European Approach*. 2nd ed. Brookfield, Vt., USA: Gower Pub. Co. ISBN 05-660-5413-2.

WOKOUN, R. et al., 2008a. *Regionální rozvoj: východiska regionálního rozvoje, regionální politika, teorie, strategie a programování*. Praha: Linde. ISBN 978-80-7201-699-0.

WOKOUN, R. et al., 2008b. *Úvod do regionálních věd a veřejné správy*. 5. rozš. vyd. (ve Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk 2. rozš. vyd.). Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk. ISBN 978-807-3800-864.

WOKOUN, R., 2003. *Česká regionální politika v období vstupu do Evropské unie*. Vyd. 1. Praha: Oeconomica. ISBN 80-245-0517-7.

WOKOUN, R., MATES, P. a R. COGAN, 2006. *Management regionální politiky a reforma veřejné správy*. Praha: Linde. ISBN 80-7201-608-3.

ZLÍNSKÝ KRAJ, 2006a. *Koncepce rozvoje cyklodopravy na území Zlínského kraje*. Zlín: Zlínský kraj. Dostupné také z: <http://www.kr-zlinsky.cz/docDetail.aspx?docid=30463&doctype=ART&nid=2656&cpi=1>

ZLÍNSKÝ KRAJ, 2006b. *Rozvoj kolejové dopravy ve Zlínském kraji*. Zlín: Zlínský kraj.

Dostupné také z: <http://www.kr->

[zlinsky.cz/docDetail.aspx?docid=30463&doctype=ART&nid=2656&cpi=1](http://www.kr-zlinsky.cz/docDetail.aspx?docid=30463&doctype=ART&nid=2656&cpi=1)

ZLÍNSKÝ KRAJ, 2010. *Aktualizace Generelu dopravy Zlínského kraje*. Zlín: Zlínský kraj.

Dostupné také z: <http://www.kr-zlinsky.cz/lstDoc.aspx?nid=2656>

ZLÍNSKÝ KRAJ, 2011. *Plán dopravní obslužnosti území – Zlínský kraj na léta 2012 –*

*2016*. Zlín: Zlínský kraj. Dostupné také z: <http://www.kr->

[zlinsky.cz/lstDoc.aspx?nid=9591](http://www.kr-zlinsky.cz/lstDoc.aspx?nid=9591)

**SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK**

ČSÚ	Český statistický úřad
BESIP	Bezpečnost silničního provozu
EK	Evropská komise
ERDF	Evropský fond regionálního rozvoje
ESF	Evropský sociální fond
EU	Evropská unie
FS	Fond soudržnosti
HDP	Hrubý domácí produkt
HSS	Hospodářská a sociální soudržnost
IDP	Integrovaná doprava Plzeňska
IDS	Integrovaný dopravní systém
LAU	Local Administrative Units (místní administrativní jednotky)
MD ČR	Ministerstvo dopravy České republiky
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj
NRP	Národní rozvojový plán
NSRR	Národní strategický referenční rámec
NUTS	Nomenklatura územních statistických jednotek
OP	Operační program
PÚR ČR	Politika územního rozvoje České republiky
ROP	Regionální operační program
ŘSD ČR	Ředitelství silnic a dálnic České republiky
SOZS	Strategické obecné zásady společenství
TEN-T	Transevropské dopravní síť
TOP	Tematický operační program
ÚÚR	Ústav územního rozvoje
V&V	Věda a výzkum
ZÚR	Zásady územního rozvoje

**SEZNAM OBRÁZKŮ**

<i>Obrázek 1:</i> Vymezení regionů soudržnosti (NUTS 2) v České republice.....	22
<i>Obrázek 2:</i> Nepřetržitý proces regionálního strategického řízení .....	43
<i>Obrázek 3:</i> Graf krajů s komplexním dokumentem .....	72
<i>Obrázek 4:</i> Zpracovatelé komplexního dokumentu.....	72
<i>Obrázek 5:</i> Graf krajů se schváleným plánem dopravní obslužnosti .....	74
<i>Obrázek 6:</i> Podíl zpracovatelů plánů dopravní obslužnosti .....	74
<i>Obrázek 7:</i> Graf krajů s cyklokonceptí.....	74
<i>Obrázek 8:</i> Podíl zpracovatelů.....	76
<i>Obrázek 9:</i> Kraje se zpracovanou koncepcí BESIP .....	76
<i>Obrázek 10:</i> Podíl zpracovatelů koncepce BESIP .....	78
<i>Obrázek 11:</i> Kraje se zpracovanou koncepcí silniční sítě .....	79
<i>Obrázek 12:</i> Podíl zpracovatelů koncepcí rozvoje silniční sítě.....	79

**SEZNAM TABULEK**

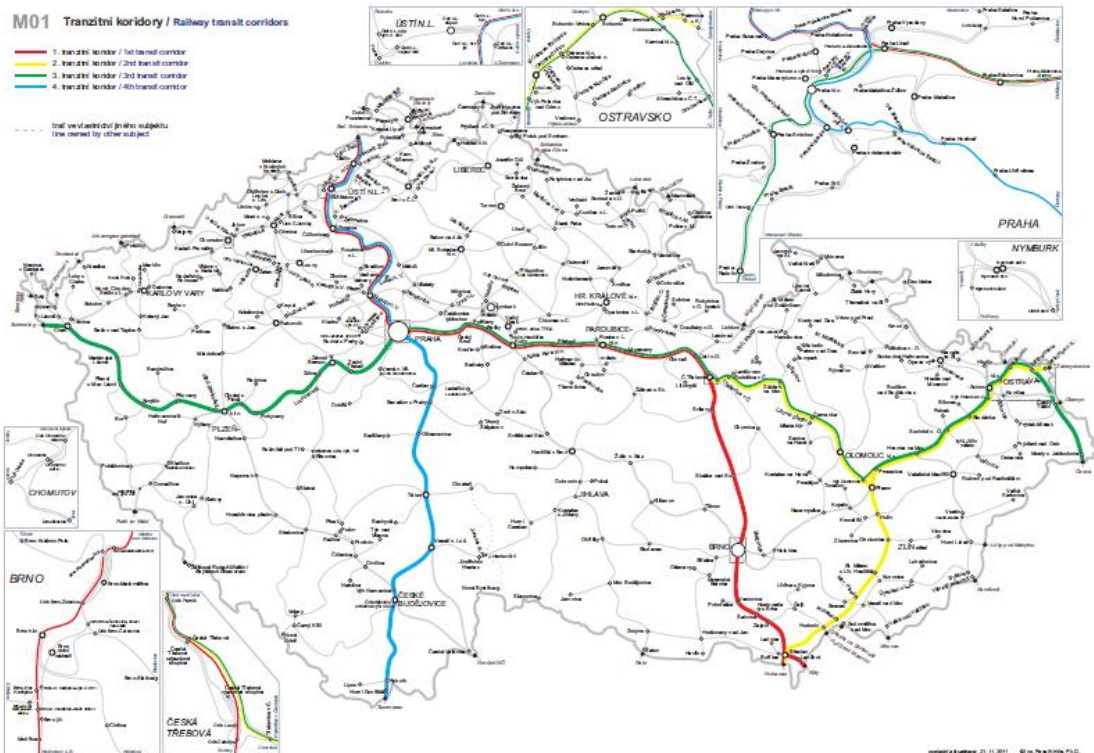
<i>Tabulka 1: Vztah mezi cíly kohezní politiky a jejím financováním v období 2007 - 2013.....</i>	<i>21</i>
<i>Tabulka 2: Úrovně územních jednotek CZ-NUTS a CZ-LAU.....</i>	<i>21</i>
<i>Tabulka 3: Základní údaje o krajích .....</i>	<i>49</i>
<i>Tabulka 4: Vypracované dopravní koncepce na krajské úrovni.....</i>	<i>71</i>



## SEZNAM PŘÍLOH

- P I Výhledová síť dálnic a rychlostních silnic, současná železniční síť
- P II Ukázka struktury návrhové části Generelu dopravy Zlínského kraje
- P III Ukázka Koncepce rozvoje cyklistické dopravy Jihočeského kraje

# PŘÍLOHA P I: VÝHLEDOVÁ SÍŤ DÁLNIC A RYCHLOSTNÍCH SILNIC, SOUČASNÁ ŽELEZNIČNÍ SÍŤ



Zdroj: ŘSD ČR a SŽDC

# PŘÍLOHA P II: UKÁZKA STRUKTURY NÁVRHOVÉ ČÁSTI GENERELU DOPRAVY ZLÍNSKÉHO KRAJE

## Struktura a cíle Generelu dopravy

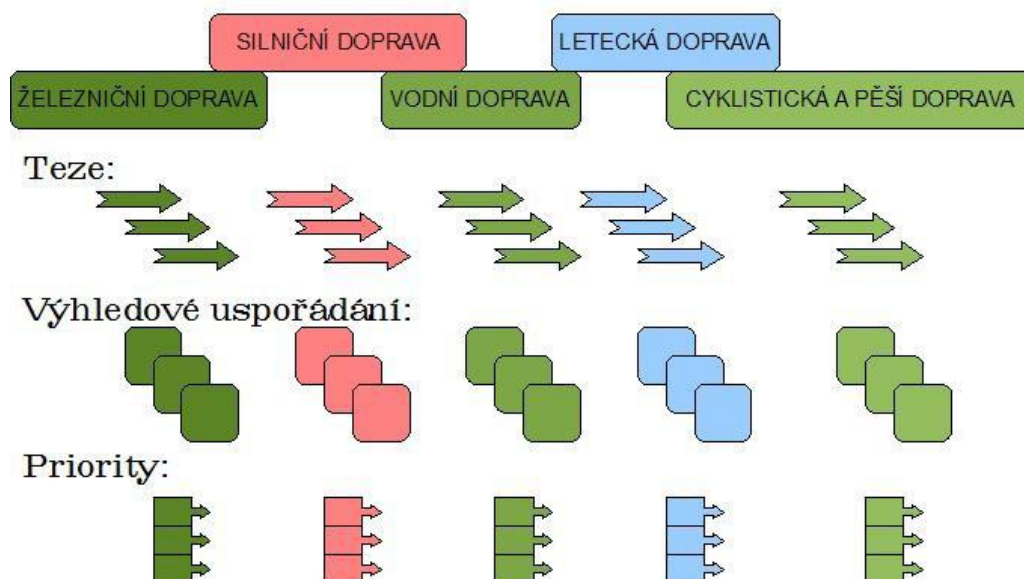
### Vize rozvoje oblasti:

Vytvoření podmínek pro zajištění kvalitní a bezpečné dopravy zaměřené na její ekonomické, sociální a ekologické dopady v rámci principů udržitelného rozvoje ve Zlínském kraji.

### Strategické cíle:

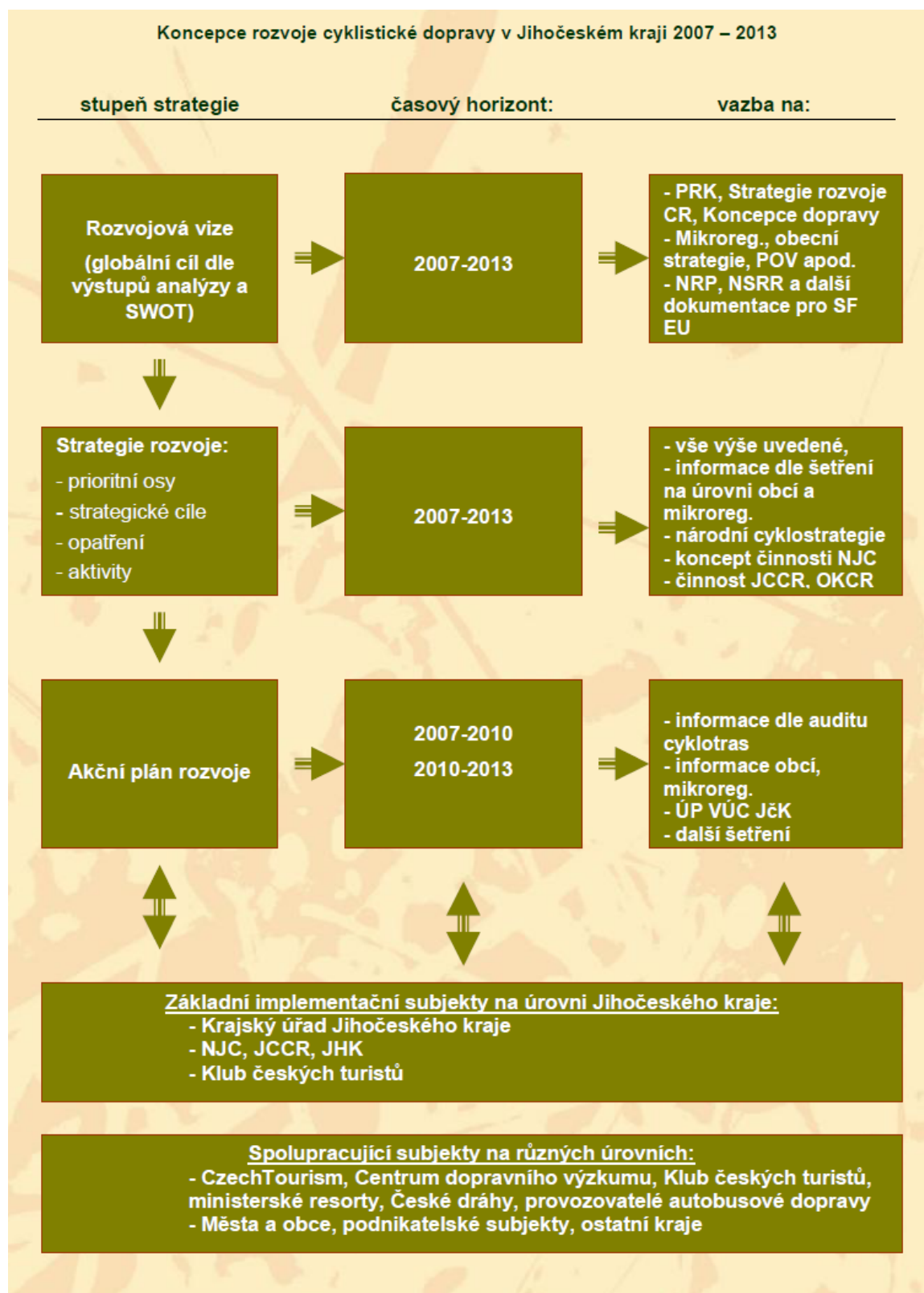


### Opatření k realizaci:



Zdroj: Zlínský kraj (2010)

## PŘÍLOHA P III: UKÁZKA KONCEPCE ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY JIHOČESKÉHO KRAJE



Zdroj: Jihočeský kraj (2006)