

**Univerzita Karlova v Praze**  
Přírodovědecká fakulta  
katedra sociální geografie a regionálního rozvoje

Roman Sagač

**ROLE DOPRAVY VE STRATEGICKÉM  
PLÁNOVÁNÍ**

*Bakalářská práce*

Praha 2008

Vedoucí bakalářské práce: RNDr. Radim Perlín

Chtěl bych tímto poděkovat mému školiteli, RNDr. Radimu Perlínovi za jeho připomínky, nápady k této práci a ochotu při konzultacích.

Prohlašuji, že jsem tuto práci vypracoval samostatně a uvedl všechnu použitou literaturu.

Roman Sagač

8. 8. 2008

## Obsah:

Seznam tabulek . . . . .	4
Seznam příloh . . . . .	4
Abstrakt . . . . .	5
1. Úvod . . . . .	7
2. Metodika . . . . .	9
2.1. Hypotéza . . . . .	9
2.2. Klasifikace intenzity významu dopravy ve strategických plánech . . . . .	9
2.3. Výběr strategických plánů . . . . .	11
3. Teoretické pojetí . . . . .	12
3.1. Strategické plánování a strategický plán . . . . .	12
3.2. Doprava a regionální rozvoj . . . . .	13
3.3. Řádovostní diferenciacce dopravních problémů . . . . .	14
3.4. Doprava a strategický plán . . . . .	17
3.4.1. Poloha . . . . .	19
3.4.2. Význam strategického plánu . . . . .	19
3.4.3. Nástroje . . . . .	20
4. Hodnocení strategických plánů . . . . .	22
4.1.1. Národní strategický referenční rámec . . . . .	22
4.2.1. Program rozvoje Pardubického kraje . . . . .	23
4.2.2. Program rozvoje územního obvodu Zlínského kraje . . . . .	24
4.3.1. Strategický plán rozvoje města Hradce Králové do roku . . . . .	26
4.3.2. Strategický plán rozvoje města Litoměřice . . . . .	27
4.4.1. Strategický plán rozvoje pro mikroregion Svitavsko . . . . .	28
4.4.2. Strategický plán rozvoje Podoubraví . . . . .	30
4.5.1. Rozvojová strategie komunitní obce Bory . . . . .	31
4.5.2. Strategický plán rozvoje: obec Kosořice . . . . .	32
5. Závěr . . . . .	34
6. Seznam použitých pramenů a literatury . . . . .	37
6.1. Prameny . . . . .	37
6.2. Literatura . . . . .	37
7. Příloha . . . . .	40

## Seznam tabulek:

Tab. 2.2.: Klasifikace významu dopravy ve strategických plánech. ....	10
Tab. 4.1.1.: Klasifikace významu dopravy v NSRR 2007 – 2013. ....	23
Tab. 4.2.1.: Klasifikace významu dopravy v Programu rozvoje Pardubického kraje pro období 2007 – 2010 . ....	24
Tab. 4.2.2.: Klasifikace významu dopravy v PRÚOZK z roku 2001 . ....	25
Tab. 4.3.1.: Klasifikace významu dopravy ve Strategickém plánu rozvoje města Hradce Králové do roku 2020 . ....	26
Tab. 4.3.2.: Klasifikace významu dopravy ve Strategickém plánu rozvoje města Litoměřice . . . . .	28
Tab. 4.4.1.: Klasifikace významu dopravy ve Strategickém plánu rozvoje pro mikroregion Svitavsko . ....	29
Tab. 4.4.2.: Klasifikace významu dopravy ve Strategickém plánu rozvoje Podoubraví z roku 2004 . ....	31
Tab. 4.5.1.: Klasifikace významu dopravy v Rozvojové strategii komunitní obce Bory na léta 2005 – 2015 . ....	32
Tab. 4.5.2.: Klasifikace významu dopravy ve Strategickém plánu rozvoje pro období 2007 – 2013: obce Kosovice. ....	33
Tab. 5.1.: Výsledky klasifikace významu dopravy v hodnocených dokumentech. ....	34
Tab. 5.2.: Shrnutí hodnocení strategických dokumentů z kapitoly 4 . ....	35

## Seznam příloh

Mapa: Poloha a vymezení vybraných územně-samosprávných celků v Česku. ....	41
--	----

## **Abstrakt**

### Role dopravy ve strategickém plánování

Práce hledá odpověď na otázku, zda je role dopravy ve strategickém plánování odpovídající, přičemž musí nutně definovat, co lze v tomto případě označit za „odpovídající“. Na základě legislativy a teorie geografie dopravy stanovuje typy dopravních problémů, které mohou strategické plány patřičných řádovostních úrovní řešit. Tato typologie je východiskem pro hodnocení skutečných strategických dokumentů pěti řádovostních úrovní a jejich vzájemnému srovnání. Každou z pěti úrovní dokumentů reprezentují dva strategické plány, výjimku tvoří národní úroveň, zastoupená pouze jedním dokumentem. Závěr práce shrnuje hodnocení strategických plánů za jednotlivé úrovně a z těchto výsledků pak vychází odpověď, zda a popř. na kterých úrovních je role dopravy ve strategickém plánování odpovídající a proč tomu tak je. Z faktorů, uvažovaných v úvodu práce, tj. poloha a specifika řešeného území, chybné vnímání významu dokumentu nebo spektrum použitelných nástrojů, bylo jako nejpodstatnější vyhodnoceno chybné vnímání významu dokumentu veřejnou správou. Bylo zjištěno, že dokumenty na úrovni krajů kromě jiného řeší i typy problémů, které náleží úrovni národní, což lze interpretovat jako snahu působit na vyřešení problémů všemi prostředky, tedy i prostřednictvím strategického plánu. To ovšem nemá být jeho účelem, neboť smyslem strategického dokumentu je koordinace regionálního rozvoje.

Klíčová slova: regionální rozvoj – strategický plán – problémy v dopravě – řádovostní úrovně

## **Abstract**

### The role of public traffic in strategic planning

The bachelor thesis answers the question, whether is the role of public traffic in strategic planning adequate or not. There is one more question related – what does influence the role of traffic in strategic plans at most, if it is inadequate? Three possible factors are considered: location of the area, which should be developed; incorrect apprehension of the role of strategic plans; the spectrum of the useable implements and resources (e. g. the useable amount of money). The bachelor thesis focuses on different geographical levels (national – regional – local etc.) of strategic plans. Two real strategic plans are chosen as representatives of each level, the only exception is the national level with only one strategic document. Important part of the text is the typology of traffic problems, which is based on theory of transport geography and Czech laws. That typology is used to comprehend the theoretical traffic problems with the problems in those nine real strategic plans – this is the way, how to find out the adequacy of the role of public traffic. If the strategic plan includes just the problems, which are in the typology, is the role adequate. Conclusion is, that mostly is the role of public traffic in strategic plans adequate, but there are a few exceptions, which show

that the strategic plan is sometimes used in a bad way. This could be explained with the factor “incorrect apprehension of the role of strategic plan”.

Key words: regional development – strategic plan – traffic problems – geographical levels

## 1. Úvod

Práce studuje význam dopravy ve strategickém plánování na jednotlivých úrovních veřejné správy. Hlavním záměrem práce je prověřit, zda se strategické plánování zabývá v oblasti dopravy problémy odpovídajícími řádovostní úrovni - nemá tudíž ambice s konečnou platností stanovit jaká by role dopravy ve strategickém plánování na té které řádovostní úrovni měla být. Předmětem zájmu práce jsou strategické plány různých řádovostních úrovní a role dopravy v těchto dokumentech. Práce má dva hlavní cíle:

- 1.) Provéřit hypotézu, že strategické plány jednotlivých řádů řeší kromě příslušných problémů i záležitosti, které jim řešit nepřísluší.
- 2.) Klasifikovat význam dopravy ve strategických plánech a odpovědět na otázku, zda vůbec existují pravidelnosti v roli dopravy v dokumentech podle řádovostech úrovní.

Druhý z nich je pouze doplňující – může potvrdit nebo vyvrátit, zda je triviální diferenciací významu dopravy na jednotlivých řádech patrná i ve strategických plánech. Podstatnější je tedy cíl první - hlavní hypotéza vychází z pochybností o kvalitě fungování veřejného sektoru. Role dopravy ve strategickém plánu může být výrazně zkreslena mnoha faktory, především chybným vnímáním významu dopravy (zejména pak velkých infrastrukturních staveb) pro regionální rozvoj, popř. subjektivním chápáním významu dokumentu nebo i nesprávným pojetím a využíváním lidských a finančních zdrojů. Výsledkem pak mohou být strategické plány nabízející řešení, která nejsou na dané řádovostní úrovni realistická nebo naopak strategické plány zaměřené pouze na vybrané segmenty dopravy (cyklo doprava). Kritický pohled na kvalitu a využívání strategických plánů vychází z práce Charbuského, Stejskala a Vlasáka (2003), kteří upozorňují na nedostatek a nízkou kvalitu rozvojových dokumentů. Chybnému vnímání přínosu dopravy pro regionální rozvoj se věnují Black (2001) a Banister a Berechman (2001), jejichž text poskytuje i východiska pro formulaci typů dopravních problémů na jednotlivých řádovostních úrovních. Tato problematika je pak i náplní Rölcovy práce (2004), který kromě jiného shrnuje povinnosti a kompetence orgánu veřejné správy v Česku v oblasti dopravy a jejího rozvoje.

Pro potřeby této práce je doprava chápána v užším pojetí bez spojů a rozvodů. Do dopravy v užším slova smyslu není dále zahrnuta ani potrubní doprava z důvodu malého významu pro regionální rozvoj. V opačném případě by navíc bylo nutné zahrnout i rozvody vody, plynu, elektřiny na úrovni obcí, které mají podobný charakter – což ovšem není žádoucí. Dopravou se tedy rozumí tato odvětví: silniční (automobilová, cyklistická, pěší), kolejová (železniční, tramvajová, metro), vnitrozemská vodní, letecká a ostatní popř. kombinovaná. Jiným způsobem členění je dělení na osobní a nákladní anebo na soukromou a veřejnou. Právě veřejná doprava bývá často ve strategických plánech vyčleňována samostatně vedle ostatních dopravních odvětví, ačkoliv je zřejmé, že se nejedná o souřadné pojmy. Důležité je též rozlišení důvodů podpory dopravy. Z tohoto hlediska nebyla do práce zahrnuta dopravní opatření odůvodněná rozvojem cestovního ruchu ale mající pouze malý význam pro zvýšení mobility místních obyvatel (vypravování parních vlaků apod.).

V práci jsou používány výrazy strategický plán a (rozvojový) dokument jako synonyma. Vhodnější je výraz dokument – protože ne všechny rozvojové dokumenty se jmenují strategický plán, ale také program rozvoje územního obvodu obce atd. Definování řádovostních úrovní je převzato z práce Perlína (2006, s. 2), který rozlišuje těchto pět úrovní strategických plánů:

- dokumenty pro národní úroveň,
- dokumenty pro regionální úroveň,
- dokumenty pro rozvoj měst,
- dokumenty rozvoje venkovských mikroregionů,
- dokumenty pro rozvoj venkovských obcí.

Práce se skládá z teoretické a praktické části. Teoretická část objasňuje vztahy mezi dopravou, regionálním rozvojem a strategickým plánováním a stanovuje typy problémů pro řádovostní úrovně. Praktická část klasifikuje intenzitu, s níž je doprava v dokumentech řešena a zkoumá nakolik se strategické plány devíti územních celků odlišují v typech řešených problémů od teorie. Jedinou obrazovou přílohou práce je mapa s vyznačením polohy osmi zmíněných územních celků v rámci Česka.



## 2. Metodika

### 2.1. Hypotéza

Cíl práce je naplněn konfrontací odborné literatury s obsahem strategických plánů. Teoretická část (viz zejména 3.3.) na základě literatury rozděluje nejčastější dopravní otázky podle řádovostních úrovní, praktická pak, zda jsou tyto typy problémů v praxi skutečně řešeny na příslušné úrovni. Důraz je přitom kladen na:

- specifika řešeného území,
- význam dokumentu,
- použitelné nástroje.

Tyto tři oblasti budou akcentovány při prověřování hlavní hypotézy práce, že strategické plánování v praxi na dané řádovostní úrovni chce řešit i ty problémy, které mu nepřísluší a tudíž na jejich řešení nemá k dispozici odpovídající nástroje. Výstupy z hodnocení dokumentů, při němž se prověřuje hypotéza mají formu souvislého textu, tedy podobu kvalitativní a nikoliv kvantitativní v podobě součtu opatření apod.

Prověřovat budu roli dopravy především v syntetické, návrhové a monitorovací části (viz 3.4.) dokumentu. V syntetické budu zkoumat, zda je doprava zmíněna mezi klíčovými problémy a zda je zpracovatelem vnímána jako činitel generující další významné problémy či nikoliv. V návrhové části se zaměřím na to, zda doprava v případě všech plánovaných variant tvoří samostatný cíl nebo je jen součástí komplexního řešení, což by mělo vycházet z její role v syntetické části. Budu sledovat, zda je v dokumentu zpracována též část věnovaná monitoringu a jestli jsou v ní jasně definovány statistické ukazatele pro hodnocení rozvoje dopravy.

Při hodnocení budu zkoumat to, zda a jak je doprava v jednotlivých částech dokumentu zmíněna, ale také na adekvátnost závěrů v syntetické části, cílů v návrhové části a použitelnosti ukazatelů v monitorovací části z hlediska role dopravy na různých řádovostních úrovních a to právě v rovině specifik území a jeho polohy, významu dokumentu a dostupných nástrojů. Konkrétně tedy budu hodnotit míru toho, jestli dokument na dané řádovostní úrovni řeší problémy, které by dle odborné literatury a legislativy řešit měl s ohledem na ony tři zdůrazněné oblasti. Souhlasnost typů řešených problémů pro jednotlivé měřítkové úrovně bude posuzována podle závěrů z kap. 3.3., která hledá optimální náplň typů problémů pro jednotlivé řády. Za dostatečně průkazné výsledky budu považovat, pokud zjistím, že dokument neřeší všechny problémy, které spadají do kompetence této úrovně samosprávy, popř. je řeší nedostatečně (např. jen vytvořením koncepce, ačkoliv je možné a žádoucí ráznější opatření) anebo – což je pravděpodobnější – to, že se dokument zabývá i záležitostmi mimo kompetence příslušné úrovně samosprávy, popř. při řešení problémů chce postupovat příliš velkoryse.

### 2.2. Klasifikace významu dopravy ve strategických plánech

Hodnocení celkového významu dopravy v dokumentech bude naopak kvantitativní a má formu standardizované klasifikace. Při jejím vyplňování budu na základě jednotlivých dokumentů odpovídat na zadané otázky pouze ano-ne.

Tab. 2.2.: Klasifikace významu dopravy ve strategických plánech

č.	otázka	odpověď	
		ano	ne
1	Doprava jako samostatná oblast rozvoje v syntetické části dokumentu	ano	ne
2	Počet cílů (opatření) přímo souvisejících s dopravou je nejvyšší ze všech funkčních složek	ano	ne
3	Rozvoj se týká více než jednoho dopravního odvětví	ano	ne
4	Role soukromého sektoru při rozvoji dopravy je významná	ano	ne
5	Doprava je podstatná pro min. poloviční počet vizí rozvoje	ano	ne
6	Přesný plán organizačního/finančního zajištění opatření souvisejících s dopravou	ano	ne
7	Reálnost opatření a jejich provázanost s dokumenty celků vyšší řádovostní úrovně	ano	ne
<i>celkem</i>			

Zdroj: vlastní

Klasifikace významu dopravy v dokumentu se zakládá na podílu kladných odpovědí na položené otázky. Otázky jsou formulovány tak, aby v případě, že je na dopravu kladen v dokumentu velký důraz, byly všechny odpovědi kladné. Jedná se o dotazy obecného charakteru, aby mohly být použity pro všechny řádovostní úrovně. Na základě podílu kladných odpovědí stanovují tři stupně intenzity s níž, je doprava v dokumentu řešena, resp. intenzity významu dopravy v dokumentu:

- 0 – 3 kladné odpovědi: role dopravy je nevýznamná. Důvodem je to, že se v minimálním rozsahu předpokládají kladné odpovědi na otázky č. 3, 6 a 7, které však samy o sobě nezaručují velký význam dopravy v dokumentu.
- 4 – 5 kladných odpovědí: středně významná role dopravy. Zde se očekávají kladné odpovědi ještě na otázky 1 a 5.
- 6 – 7 kladných odpovědí: role dopravy je významná. V případě nejvyšší intenzity významu dopravy lze očekávat kladné odpovědi na všechny nebo téměř všechny otázky, dokonce i na otázku č. 2.

Je nutné zdůraznit, že se jedná pouze o hrubou klasifikaci, což lze dokumentovat příkladem, že i pokud bude role dopravy ve strategickém plánu objektivně velká, ale bude chybět např. větší zapojení soukromého sektoru, značný počet konkrétních opatření a přesný plán organizačního zajištění, což lze v určitých případech pochopit a zdůvodnit, spadá dokument do třídy „střední.“ Přestože jsem si všech nedostatků klasifikace vědom, očekávám, že bude

mít přínos v označení velikosti rozdílů významu dopravy pro jednotlivé řády. Smyslem není dojít ke zjištění, že doprava má na různých úrovních různý význam, ale prošetřit jak velké tyto rozdíly jsou, resp. jestli vůbec pravidelnosti v rozdílech významu dopravy podle řádu existují.

U otázky 1 je doprava považována za samostatnou složku pouze pokud není v dokumentu spojena s technickou infrastrukturou. Dopravní odvětví v otázce 3 nejsou dělena tak jako v úvodu práce, ale za samostatná odvětví jsou považována automobilová, cyklistická i pěší doprava, a to z toho důvodu, aby nebyly diskriminovány malé obce, které nemohou rozvíjet vodní, leteckou a železniční dopravu, neboť se v jejich katastru nevyskytuje. Kladná odpověď u otázky 4 bude přiznána, pokud se má soukromý sektor investičně významně podílet na rozvoji dopravy, např. na výstavbě dálnic formou PPP (Public Private Partnership). Otázky 5 je zohledňuje, že dokument může mít více než jednu vizi. U otázky 6 je pro kladnou odpověď potřeba alespoň jeden z obou plánů (finanční nebo organizační), v případě otázky 7 je hodnocena především reálnost opatření, provázanost s dokumenty vyšší úrovně je podřadná a může celkově kladnou odpověď zvrátit pouze, že je dokumentu uvedená neshoda s vyšší řádovostní úrovní.

### 2.3. Výběr strategických plánů

Dokumenty byly vybrány tak, aby zpracovávaná území z hlediska dopravní infrastruktury a dostupnosti měla podobný charakter dopravních sítí a v území se nevyskytovaly z hlediska dopravy nepravidelnosti ovlivněné např. státní hranicí, blízkostí metropole apod. Šlo o to, zajistit alespoň podobný, obecný, profil funkční složky doprava ve všech hodnocených územích – vybrána proto byla území s kvalitní, ale nikoliv výtečnou, polohou v rámci hlavní dopravní infrastruktury Česka a také s podobnými fyzickogeografickými charakteristikami (aby nedošlo ke srovnávání např. horských oblastí a nížin). Všechny tak v sobě již určitým způsobem reflektují členství Česka v EU. Posledním kritériem výběru byla dostupnost dokumentů. Dokumenty pro jednotlivé řádovostní úrovně byly vybrány vždy dva z důvodu větší – byť stále omezené – reprezentativnosti. Pouze na národní úrovni je prověřován logicky pouze jeden dokument.

Národní úroveň reprezentuje Národní referenční strategický rámec (NSRR). Regionální úroveň reprezentují dokumenty Pardubického a Zlínského kraje, řádovostní úroveň měst dokumenty Litoměřic a Hradce Králové, mikroregionální úroveň dokumenty mikroregionů Svitavsko a Podoubraví. Řádovostně nejnižší úroveň venkovských obcí pak reprezentují Kosořice (okres Mladá Boleslav) a Bory (okres Velké Meziříčí). Dokumenty byly získány na webových stránkách jednotlivých územních celků v průběhu května a června tohoto roku, čemuž odpovídá jejich aktuálnost. Pro případné srovnání jsou k dispozici na CD mezi přílohami v elektronické podobě této práce.

### 3. Teoretické pojetí

Na to, abychom mohli odpovědět na otázku, zda je role dopravy ve strategickém plánování odpovídající, je nutné zabývat se obecnějším vztahem mezi dopravou a regionálním rozvojem, diferenciací typů dopravních problémů podle řádu a definovat pojem strategické plánování. Definici toho pojmu je vhodné připomenout především proto, že si ji téměř každý autor píšící na toto téma vytváří sám a v jejím chápání akcentuje jiné významnosti.

Pokud bychom se obrátili na sbírku zákonů, zjistíme, že v zákoně tento pojem přímo definovaný není, ostatně stejně jako celý proces zpracování a projednání strategického plánu (Perlín 2002). Definici strategického plánování nenajdeme ani v Dictionary of Human Geography (vydání z roku 2000), kde bohužel chybí i definice obecnějších hesel jako např. „regionální plánování“ a „plánování.“ Zajímavou diskuzi pojmu plánování –z geografického pohledu- ovšem nabízí třeba v úvodu své publikace Hall (1992), který upozorňuje na trojí význam podstatného jména „plán“, ale už poněkud jednostranné chápání pojmu „plánovat“ či „plánování“. Konkrétnější definici plánování (ve smyslu strategického plánování) lze ze zahraničních autorů pak najít např. u Blakelyho, který pojem definuje takto: „Plánování zahrnuje široký způsob formulace směrů a postupů, které mají podnítit socioekonomické změny.“ (Blakely 1994, s. xvi). Z českých autorů lze uvést např. Rektoříka a Šelešovského (1999, s. 7): „Strategické plánování je proces, během něhož vzniká představa o tom, čím by se obec či organizace především chtěla zabývat, co by chtěla rozvíjet, jaké programy a služby by měly být především nabízeny a jakou cestou by musela obec či organizace projít, aby mohla své záměry uskutečnit.“; Charbuského, Stejskala a Vlasáka (2003, s. 1): „Strategické plánování je systematický způsob, jak organizovat změny a vytvářet v celé místní společnosti široký konsensus na společné vizi pro lepší, a to nejen ekonomickou budoucnost. Je to také soubor postupných a zcela konkrétních kroků, které povedou ke zlepšení sociálně ekonomického prostředí v řešeném území“ nebo definici agentury Berman Group ([www.bermangroup.cz](http://www.bermangroup.cz), staženo 20. 6. 2008): „Strategické plánování je systémový způsob řízení změn a vytváření všeobecného souhlasu a sdílené vize lepší ekonomické budoucnosti v komunitě. Jde o tvůrčí proces nalézání kritických oblastí a dosažení dohody o důvěryhodných záměrech, cílech a strategiích, které budou po realizaci řešit problémy v kritických oblastech.“

#### 3.1. Strategické plánování a strategický plán

Vedle definic strategického plánování je možné uvést i myšlenky týkající se vztahu strategického plánování a strategického plánu, které mohou přispět k ozřejmění tohoto pojmu resp. smyslu celé této práce. Týká se to např. samotného procesu pořizování dokumentu, který je, jak uvádí Blažek (2000), důležitější než samotná podoba dokumentu, a to v tom smyslu, že i sebelepší strategický plán je k ničemu, pokud jej lidé už od začátku jeho tvorby nepřijmou za vlastní. Vozáb (1999) se s ním shoduje v tom, že kvalita přípravy dokumentu není pro úspěšnost rozhodující, podstatné je podle něj především to, aby se plánovaná opatření začala realizovat. S tím souvisí i Perlínova připomínka, že „strategický dokument je úplný pouze

tehdy, pokud se připravovaný text začne skutečně v konkrétním území naplňovat.“ (Perlín 2006, s. 1)

Myšlenky Blažka a Vozába je nutné chápat jako upozornění, že tvorba strategického plánu je jen jednou z fází procesu strategického plánování, a to rozhodně nikoliv fází poslední, než jako souhlas k přípravě méně kvalitních strategických plánů s vědomím toho, že nedostatky v dokumentu se napraví až při realizaci opatření, jejíž kvalita je přece důležitější než kvalita strategického plánu. Špatná interpretace by mohla vést k přípravě nekvalitních dokumentů, jejichž obsah by neodpovídal realizovaným opatřením. V tom případě by ztratilo význam zabývat se hodnocením strategických plánů a posuzovat podle nich např. roli dopravy ve strategickém plánování, neboť samotný dokument by o ní dostatečně nevypovídal. Tolik k rozdílu mezi pojmy strategický plán a strategické plánování (obě definice lze nalézt u Rektoříka a Šelešovského, 1999) a smyslu zpracování skutečně kvalitních dokumentů; smysl samotného strategického plánování objasňuje např. Perlín (2002) a není tedy nutné se jím dále zabývat.

### 3.2. Doprava a regionální rozvoj

Pokud zjednodušíme definice strategického plánování a řekneme o něm, že usměrňuje regionální rozvoj, vyplyne z toho další otázka, a to: Jaký vztah je mezi dopravou a regionálním rozvojem, resp. jak může doprava ovlivnit regionální rozvoj? Právě odpověď na tuto otázku v této kapitole poskytuje určitá východiska, na něž by měly navazovat strategické plány.

Shrnutí nejen současného pohledu na toto téma ve zhuštěné podobě nabízejí např. Marada, Květoň a Vondráčková (2006), kteří sice – jak název článku napovídá – se zkoumají železniční dopravu, ovšem kapitola 1.2. podává širší pohled na celou problematiku a týká se tak dopravní infrastruktury obecně. Jejich tvrzení, která se opírají i o práce zahraničních autorů, jsou v podstatě ve shodě i s názory dalších odborníků jako jsou např. Black (2001), Wilson (1966, cit. v Black 2001), kteří si také všímají, že doba, kdy investice do dopravní infrastruktury byly pro rozvoj regionu zásadní a v podstatě samy o sobě zajišťovaly ekonomický růst, se týkala především období industrializace a dnes je jen historií. Banister a Berechman doslova píše (2001, s. 215): „Ačkoliv v minulosti existovala přímá úměrnost mezi používáním dopravy a ekonomickým růstem, není důvodu, proč by tento vztah měl nadále přetrvávat. Toto tvrzení vychází jak z principu ekonomičnosti, tak z principu udržitelnosti.“ Neoprávněnost vztahu mezi nárůstem dopravy a ekonomickým růstem regionu je pak i podstatou názoru zvaného „*decoupling argument*“, o němž se tito autoři dále zmiňují. Politika o z něj vycházející by se dokonce měla snažit objem dopravy snižovat. Jako příklad Banister a Berechman uvádějí tzv. *glokalizaci* výroby (lokální produkce pro lokální trhy, řízená a kontrolovaná ovšem nadnárodními společnostmi) automobilů v Bavorsku.

Pro velkou část veřejnosti a zřejmě i samosprávy však doprava stále představuje motor regionálního rozvoje. Tyto předpoklady, založené na této historické zkušenosti, jsou v současnosti oprávněné jen v oblastech s velmi špatnou dopravní infrastrukturou. I v takovém případě ovšem samy o sobě stačit nemusí. Investice do dopravní infrastruktury

v zaostalých oblastech Evropské unie kritizuje např. Black (2001). Už logika podpory těchto staveb je podle něj podivná, protože napojením na kvalitní dopravní infrastrukturu se ze zaostalých oblastí nestane nic jiného než zaostalé oblasti s dobrým dopravním napojením. Black také dále uvádí příklady velkých dopravních staveb, které i přes svoji nákladnost nepřinesly významný efekt a varuje před představou zaručené návratnosti investic do dopravy v dnešní době. To je jistě dáno i tím, že každé území má v určité historické epoše jistou optimální hustotu (a kvalitu) dopravních sítí a pokud je tato mez překročena, přinesou nové (popř. kvalitnější) komunikace jen malý efekt. V podobném duchu se nese i názor Alberta Hirschmana, který byl přesvědčen, že investice do infrastruktury (pozn. zde ovšem nikoliv jen dopravní) by měl rozvoj následovat a nikoliv předcházet (Blažek, Uhlíř 2002). Takovýto přístup by vedl k tomu, že se spontánně projeví potřeba nových nebo kvalitnějších komunikací, tudíž předimenzování a následné ztrátové stavby nehrozí. Naopak podle Vanhoveho (1999, s. 350) je dobrá dopravní infrastruktura „nutnou podmínkou pro regionální rozvoj.“

Všechny tyto názory ovšem v kontextu celých publikací nenabývají tak radikální povahy. Tito autoři by se tak dost možná shodli na tom, že ačkoliv dopravní infrastruktura již není tím motorem ekonomického rozvoje jako bývala, její přítomnost alespoň v omezené podobě je pro regionální rozvoj rozhodně žádoucí.

To není žádná novinka, neboť již Wilson (1966, cit. v Black 2001) si povšiml, že investice do dopravy nemusí vést k žádnému efektu anebo mohou mít efekty pozitivní či negativní. Ve stejném smyslu se o více než třicet let později vyjadřují i Bruinsma a Rietveld (1998, cit. v Marada, Květoň, Vondráčková 2006). Vztah dopravy a regionálního rozvoje tak asi nejlépe vystihují Banister a Berechman (2001) podle nichž může doprava působit jako podpůrný faktor rozvoje, jestliže dobře fungují další, nutné, faktory rozvoje.

Je nutné dodat, že zmíněné názory se týkají dopravy obecně a možnost podpory regionálního růstu pak hlavně komerčně výdělečných dopravních odvětví. Poněkud jiný pohled poskytuje např. Pirochta (2000), který se věnuje pouze veřejné dopravě. Zde nelze hovořit jen o tom, zda má smysl investovat do dopravy z důvodu ekonomického rozvoje, ale objeví se další, méně zpochybnitelné argumenty podpory jako např. důvody sociální či ekologické.

### 3.3. Řádovostní diferenciaci dopravních problémů

Na základě odborné literatury (Banister a Berechman 2001, Rölc 2004, Rektořík a Šelešovský 1999, Růžička 1993) doplněné zákony (stručné shrnutí viz příloha Rölcovy práce) je možné vymezit nejčastější, obvyklé typy problémů v dopravě podle jednotlivých řádů, které by měly samosprávné orgány na jednotlivých úrovních řešit. Řádovostní úrovně jsou zde, stejně jako v celé práci, určeny podle pěti základních typů strategických plánů (viz kap. 1. úvod), typologie dopravních problémů by však měla zohlednit i – pouze – třístupňový (trojúrovňový) model veřejné správy. Tak tomu je i v práci Banistera a Berechmana (2001), kteří typy dopravních investic rozdělují jen do tří úrovní.

V typologii jsou proto přehledně zpracovány pouze tři úrovně – národní, regionální a lokální. Pro specifické pojetí typologie (pouze zdůraznění odlišností) u zbývajících dvou úrovní, měst a mikroregionů, svědčí to, že v trojúrovňovém modelu veřejné správy (národní – regionální – lokální) tvoří vlastně jen specifické případy lokální úrovně (tj. úrovně obcí). Pro úroveň měst a mikroregionů z tohoto důvodu nebyly konstruovány samostatné hierarchické typologie. Ty by totiž do značné míry byly shodné s úrovní obcí, neboť hlavní rozdíl mezi těmito třemi úrovněmi (město – mikroregion – obec) z kvalitativního hlediska spočívá v tom, který z problémů typologie je pro danou úroveň důležitější. Lze očekávat, že zatímco pro úroveň měst budou z dopravních problémů podstatné především veřejná doprava a parkování, pro úroveň mikroregionů to bude cyklo doprava a optimalizace dopravní obslužnosti a pro úroveň jednotlivých obcí zřejmě údržba místních komunikací. Druhým významným rozdílem mezi úrovní měst, mikroregionů a obcí je pak v objemu použitelných prostředků, což se však částečně zpětně promítá do toho, který problém je na které úrovni vnímán jako nejpodstatnější.

Pod často používanými pojmy rozvoj, rekonstrukce a údržba (komunikací) se v následující typologii skrývá kompletní péče o komunikaci. Rozvojem je zde míněna výstavba, rozšíření a zkvalitnění komunikace i jejího dopravního značení a zabezpečení. Rozdíl mezi rekonstrukcí a údržbou spočívá v tom, že rekonstrukce je chápána jako obnova celé komunikace, zatímco údržba se týká drobnějších oprav a prací, zachovávajících komunikaci v provozuschopném stavu.

Jsem si vědom, že ne všechny problémy jsou definovány do stejné hloubky (např. vágní pojem bezpečnosti ve srovnání s přesně stanovanou výstavbou parkovacích ploch), vzhledem k nedostatku literatury na toto téma, o níž bych se mohl opřít, se však domnívám, že snaha o podrobnější vymezení by byla na škodu.

Na národní úrovni by měly být řešeny tyto problémy:

## 1.) páteřní síť

### 1.1.) infrastruktura

1.1.1) rozvoj, rekonstrukce a údržba silničních komunikací celostátního a nadnárodního významu (dálnice a silnice I. třídy včetně obchvatů měst a obcí) včetně informačních systémů

1.1.2.) rozvoj, rekonstrukce a údržba železniční sítě (s výjimkou vleček a speciálních drah) včetně informačních systémů

1.1.3) rozvoj, rekonstrukce a údržba (přestupních) terminálů a křížení na těchto komunikacích

### 1.2.) spoje

1.2.1.) zajištění rovnocenných podmínek pro provozovatele dopravy na linkách celostátního významu

1.2.2.) udržení zdravého konkurenčního prostředí mezi provozovateli dopravy na linkách celostátního významu

## 2.) usměrnění tranzitní dopravy

3.) koncepční a bezpečnostní otázky a normy celostátního rozsahu týkající se dopravy (vč. výběru mýtného)

Regionální (tj. krajská) úroveň by se měla zabývat těmito záležitostmi:

1.) regionální síť

1.1.) infrastruktura

1.1.1.) rozvoj, rekonstrukce a údržba silničních komunikací regionálního významu (silnice II. a III. třídy) včetně dopravního značení

1.1.2.) rozvoj, rekonstrukce a údržba regionálně významných autobusových a vlakových nádraží

1.1.3.) rozvoj, rekonstrukce a údržba přístavů, vodních cest (někdy uváděny k národní úrovni), potrubní dopravy

1.2.) spoje - zajišťování dopravní obslužnosti veřejnou dopravou na území kraje

Na lokální úrovni (zde jen jako obce, ačkoliv by do této kategorie jinak spadaly i mikroregiony a města) by měly být řešeny tyto problémy:

1.) lokální síť

1.1.) infrastruktura

1.1.1.) rozvoj, rekonstrukce a údržba silničních komunikací lokálního významu včetně dopravního značení a bezpečnostních prvků (podchody, retardéry, kruhové objezdy)

1.1.2.) rozvoj, rekonstrukce a údržba cyklostezek a chodníků

1.1.3.) rozvoj, rekonstrukce a údržba infrastruktury linek veřejné dopravy (zastávek a přístřešků čekáren)

1.2.) spoje – doplácení na dopravní obslužnost nad rámec zajišťovaný krajem

2.) doprava v klidu

2.1.) rozvoj, rekonstrukce a údržba parkovacích ploch

2.2.) zpoplatnění parkování

3.) koncepce udržitelné dopravy (viz např. [www.werfenweng-austria.com](http://www.werfenweng-austria.com))

Mikroregionální úroveň by se měla zabývat záležitostmi lokálního typu u nichž je pro obce výhodné postupovat společně. Potvrzují to i Rektořík a Šelešovský (1999, s. 26 – 27), kteří mezi nejčastějšími aktivitami sdružení obcí uvádějí „podávání integrovaných projektů pro řešení infrastruktury obcí“ (zde především technické infrastruktury obcí jako kanalizace a vodovody, avšak v menší míře se může týkat i infrastruktury dopravní) a „společnou ochranu práv a zájmů při jednání s orgány státní správy, podnikateli, neziskovými organizacemi, správci infrastruktury, občanskými iniciativami a podobně“. Podstatný je přitom právě společný postup – ať už se jedná o aktivity stavebního charakteru, jednání a lobbying nebo cokoliv jiného – a musí platit, že společný rovná se výhodný. Pokud si tedy obce stanoví společný cíl avšak jeho realizace má být provedena individuálně, pozbývá celý postup



částečně smysl. Konkrétními příkladovými aktivitami jsou např. jednání s dopravcem ohledně optimalizace spojů, společně zadaná zakázka na opravu chodníků, autobusových zastávek nebo zpracovaná projektů k iniciaci cestovního ruchu s významnou rolí dopravy (navržení sítě cyklostezek, objednání cyklobusů atd.).

Na úrovni měst by měly být řešeny tytéž problémy jako na úrovni lokální a dále pak tyto:

- výstavba a údržba zařízení a komunikací specifických pro městské prostředí (metro, přestupní terminály),
- městská hromadná doprava,
- rozvoj letišť.

Na závěr ještě jedna poznámka: Typologie problémů nerozlišuje mezi těmi záležitostmi, které územní celky vykonávat musí (oprava místních komunikací), a těmi, které vykonávat mohou (např. instalace informačních měřičů rychlostí v obcích), což je však podstatný rozdíl.

### 3.4. Doprava a strategický plán

Přestože strategický plán nemá zákonem přesně stanovenou podobu, odborníci na tuto problematiku mají poměrně jasnou představu minimálně o jeho základní struktuře. Odkázat lze opět na Perlína (2002), který nabízí strukturu dokumentu jak pro expertní, tak pro komunitní způsob zpracování. Zásadní je, že každý strategický plán by měl obsahovat:

- analýzu,
- syntézu,
- prognózu (tj. návrhová část),
- monitoring.

Z těchto čtyř částí by se měla dopravou rozhodně zabývat část analytická. V tom se shodují v podstatě všichni čeští i zahraniční odborníci. Perlín (2002) uvádí, že při expertním způsobu zpracování dokumentu, by analýza měla obsahovat části „komunikace a sítě veřejné dopravy“ a „technická infrastruktura.“ Rektořík a Šelešovský (1999) zase nabízejí osnovu strategického plánu, v níž doporučují neopomenout body „doprava a komunikace“ a „technická infrastruktura“. Dále ve své práci tyto autoři vytvářejí podobnou osnovu dokumentu pro malé obce, tzv. minimální program rozvoje, jehož jedním bodem je „doprava“, která by podle nich měla analyzovat a případně řešit otázky dopravní obslužnosti, napojení na dopravní síť a stavu komunikací (Rektořík a Šelešovský 1999, s. 16).

Ze zahraničních autorů lze zmínit např. Blakelyho a Vanhoveho. Blakely (1994) ve své práci na str. 84 vyjmenovává pět bodů, které by podle něj měla mít každá socioekonomická základna řešeného území a mezi nimi i „fyzické/lokalizační podmínky“, kam řadí právě o dopravu a dopravní síť. Vanhove (1999) zase na str. 304 uvádí, že strategie rozvoje by měla vycházet ze SWOT analýzy, a pro analýzu navrhuje i osnovu. V ní sice není

doprava zmíněna přímo, nicméně je možné ji zařadit k bodu „vybavení infrastrukturou“, neboť v další části publikace autor podává přehledným tabulkovým způsobem typologii regionální infrastruktury, kde je doprava – nikoliv náhodou – uvedena hned na prvním místě.

Je zajímavé, že zatímco obě české publikace uvádějí v doporučených osnovách analytické části dokumentu funkční složku doprava samostatně nebo ji dokonce strukturují, v zahraničních publikacích je doprava uvedena pouze jako součást obecnějších oddílů. Příčinou je zřejmě zaměření publikací – obě zahraniční jsou zaměřeny více teoreticky, zatímco ty české mají charakter praktických příruček. Důležitější je však v tomto případě následek, a to, že doprava díky tomu nejspíš nebude opomínuta v žádné analytické části dokumentu a v jeho struktuře bude zaujímat poměrně významnou pozici.

Všichni autoři se tedy víceméně shodují na tom, že v analytické části dokumentu by doprava zmíněna být měla. Perlín ovšem připouští, že „v některých oblastech je možné celé dílčí kapitoly vůbec neřešit.“ (Perlín 2002, s. 19) Toto by však stejně jako výše uvedené názor další odborníků nemělo být záminkou pro cílevědomé zpracování povrchních a nekvalitních dokumentů, kde by třeba právě doprava byla opomíjena jen za účelem snížení nákladů na pořízení strategického plánu. Perlínova úvaha přesto připouští, že teoreticky je možné vytvořit i (kvalitní) dokument, v němž nebude o dopravě ani slovo. Pokud totiž doprava nepředstavuje problém ani potenciál pro rozvoj, nemusí se jí dokument vůbec věnovat a není to přitom chyba. Chybou by bylo, kdyby se dopravě strategický plán nevěnoval, ačkoliv by v území objektivně existovaly dopravní problémy. Za hrubé pochybení lze považovat i to, pokud by byla doprava na základě analytické části označena v syntéze za důležitý (klíčový) problém, ale v návrhové části by jí byl věnován jen nepatrný prostor (výjimku samozřejmě tvoří případ, kdy klíčový problém v dopravě náleží k vyšší řádovostní úrovni veřejné správy).

V praxi si však strategický plán bez části věnované dopravě lze jen stěží představit – snad všechny obce a města a tedy i regiony musí řešit denní dojížděku obyvatel za prací a do škol či za službami. V době, kdy je módní zabývat se ve strategickém plánu také cestovním ruchem na patřičném území, je také nutné nabídnout dobrou dopravní dostupnost po kvalitní dopravní infrastruktuře i turistům. Dokumenty by tedy měly řešit dopravu i např. kvůli cestovnímu ruchu. Ten sice není nejzásadnější aktivitou, s níž je doprava provázaná, pro ilustraci poslouží jako dobrý příklad dalšího zdůvodnění.

Jestliže přijmeme závěr, že teoreticky není nutné dopravě v dokumentu věnovat žádný prostor – protože pokud nebude doprava zmíněna v analytické části, neměla by být zmíněna ani v syntéze a prognóze – a prakticky jen prostor omezený, nabízí se otázka, jaký je opačný extrém? Pokud pomíneme parciálně zaměřené dokumenty, jakými jsou na např. na národní úrovni Operační program doprava nebo Dopravní politika ČR pro léta 2005-2013, je jasné, že v komplexním strategickém plánu nemůže být dopravě věnována většina prostoru. Doprava je jen jednou z několika nebo i mnoha oblastí, které by měla analytická část dokumentu prověřit, přičemž jejichž výčet lze najít opět v pracích Perlína (2002) či Rektoříka a Šelešovského (1999).

Dosavadní text se zabýval významem dopravy v analytické části dokumentu. Je totiž logické, že význam dopravy v dalších částech strategického plánu se musí odvíjet právě od poznatků z analytické části. Problémy v dopravě, shrnuté v rámci syntetické části dokumentu,

mohou mít rozsah bezvýznamný rozsah v minimálním případě a rozsah celého samostatného jednoho problémového okruhu v případě maximálním. Pouze dílčí zmínky v syntéze mohou být zdůvodněny snad jen nesrovnatelně dobrou situací všech složek dopravy v celém území (což by ale znamenalo, že tato výhoda musí být zohledněna v prognóze, kde by tak doprava významnou roli měla). To je v Česku nereálný případ, tudíž lze za minimální roli dopravy v syntetické části dokumentu považovat dopravu jako jednoho z řady činitelů komplexně podmíněného problémového okruhu. Důležité tedy je, jestli je doprava v dokumentu vnímána jako problém klíčový, anebo naopak jako jeden z mnoha faktorů podmiňujících jiné problémy.

V návrhové části lze opět dopravu uvést pouze jako součást řešení nebo jako samostatný cíl. Jsem si vědom, že vyčlenění dopravy jako samostatného cíle nemusí být způsobeno jen jejím významem v dokumentu, ale též komplexností problémů. Jinými slovy: doprava i přes velkou roli může být v dokumentu součástí řešení, protože řešit ji samostatně bez souladu s ostatními složkami by efekt nepřineslo. Přesto budu hodnotit roli dopravy v dokumentech mimo jiné podle toho, zda je samostatným cílem či nikoliv.

V rámci monitoringu by v dokumentu měly být definovány způsoby nebo lépe přímo statistické ukazatele, jimiž bude sledováno plnění strategického plánu. Ty musí odpovídat řádovostním úrovním (více k tomuto Banister a Berechman 2001).

#### 3.4.1. Poloha

Vliv polohy by se měl v dokumentech projevat v tom, že regiony se špatnou geografickou polohou nebudou na dopravě stavět vize rozvoje. Je zřejmé, že i na první pohled špatná geografická poloha regionu může mít své výhody (např. levnější pracovní síla nebo větší atraktivita pro určité typy cestovního ruchu v periferních územích), popř. může skrývat potenciál pro rozvoj, což ve svém článku názorně demonstruje i Black (2001) na příkladu relativizování – v rámci EU periferní – polohy Portugalska, nicméně často není možné tak snadno nepříznivou polohu zlepšit a využít. Nevhodné charakteristiky území plynoucí z polohy také mohou vést k omezení rozvoje některých druhů dopravy.

Výhodnost nebo nevýhodnost polohy pro dopravní stavby je přitom dána jak fyzickogeograficky (údolí, nížiny), tak sociogeograficky (propojení hlavních center). V těchto podmínkách byla vybudována současná dopravní síť, která atraktivitu nejen dopravní, ale vůbec geografické polohy zohledňuje. V rámci ní je možné mluvit o dopravní poloze horizontální (např. obcí prochází železnice) a vertikální (ale není to hlavní koridor, nýbrž lokální trať). Právě s hierarchií (tedy vertikální polohou) dopravní síť úzce souvisí i kvalita dopravní infrastruktury – hierarchicky nejvýznamnější dopravní tahy by měly být i nejkvalitnější, zatímco u komunikací lokálního významu postačí i nižší kvalita. Pro celou práci je ovšem důležitější řádovost územních celků – pokud nebudou problémy dokumentu odpovídat řádovostní úrovni (tedy vertikální poloze) územního celku (a nikoliv tedy dopravního uzlu), bude horizontální poloha jedním z uvažovaných faktorů této neúměrnosti.

#### 3.4.2. Význam dokumentu

Nesmí dojít k dezinterpretaci významu dokumentu. Význam je tak hodnocen ve dvou úrovních:

1) V první řadě si při hodnocení dokumentu pokládám otázku, zda má dokument ten význam, kvůli němuž byl vytvořen? Strategický plán by totiž neměl být politickým programem stran v zastupitelstvu nebo deklarací, že je tento program plněn. Nesmí také vzniknout jen z důvodů uskutečnění podmínky principu programování pro čerpání dotací z Evropské unie. Pokud by se tak stalo, očekávám, že se to neblaze projeví na kvalitě dokumentu, která tak pro mě je kritériem pro posouzení jeho významu.

2) Druhou rovinnou je význam dokumentu podle řádu. V tomto smyslu považuji za nutné nahlížet na dokumenty nejnižší řádovostní úrovně s určitou mírou tolerance, neboť je jejich obsah vztahován na odlišně územně a populačně rozsáhlou jednotku. Domnívám se, že při komunitním zpracování dokumentu obce je vzhledem k nižší kvalitě lidských zdrojů možné, že mu bude přisouzen větší význam než jaký má. Na vyšších řádovostních úrovních přecenění (nebo naopak snad ještě méně pravděpodobné podcenění) významu dokumentu nepředpokládám. Kritériem budiž opět kvalita dokumentu a schopnost zadavatele/schvalovatele správně zhodnotit jeho význam.

Mezi ambice hodnocení významu dokumentu rozhodně nepatří hodnocení významnosti dokumentu podle hierarchie územních celků ve smyslu nadřazenosti apod. Vzhledem k tomu, že se jedná o samosprávné orgány to není ani možné.

### 3.4.3. Nástroje

Při hodnocení nástrojů jsou podstatné v první řadě jejich možnosti přinést změnu a v druhé řadě jejich adekvátnost. Přestože se tedy práce zaměřuje především na nástroje finanční, nesmí být hodnocení omezené jen na ně, protože jinak by se celé hodnocení zvrhlo na odhadování nákladů. Důvodem, proč jsou sledovány zejména finanční nástroje, je fakt, že finance jsou obvykle považovány za nástroj hlavní a často závisí právě na objemu finančních prostředků, jakou cestou se aktéři regionálního rozvoje rozhodnout vydat.

Příjmy zadavatelů strategických plánů, kteří se většinou na realizaci opatření a aktivit finančně přímo podílí, se objemově i strukturně liší, specifická je situace na úrovni národní, rozdíly jsou ale i mezi kraji a obcemi (popř. jejich uskupeními). Největší podíl co do objemu z nich mají v současné době v případě většiny obcí a krajů daňové příjmy a dotace. Pozornost je v této práci věnována zejména dotacím evropským. Současné programové období regionální politiky Evropské unie, kdy české regiony náleží k těm chudším v rámci celé unie a mohou tak čerpat objemnější a strukturálně pestřejší dotace, než tomu zřejmě bude v budoucnu (současné programové období skončí v roce 2013), přímo vybízí k uskutečnění finančně náročných aktivit, mezi nimi i těch, které se týkají dopravy. Jelikož řada územně-samosprávných celků si nechává zpracovávat nebo aktualizovat strategický plán právě s ohledem na programová období Evropské unie, je pravděpodobné, že role dopravy v aktuálních strategických plánech je kromě jiného ovlivněna i výhodnou situací v regionální

politice v Česku. V budoucnu tak lze v této souvislosti očekávat naopak mírný pokles významu dopravy ve strategických plánech.

Hodnocení významu nástrojů pro celkovou roli dopravy ve strategických plánech lze opřít také o sledování povahy opatření a aktivit, a to v tom smyslu, zda se jedná o aktivity stavební nebo nestavební povahy (zpracování koncepcí apod.). Je samozřejmě diskutabilní jednoznačně velebit opatření stavební povahy na úkor těch nestavebních, nicméně pokud se v oblasti dopravy ve strategickém plánu vyskytují v drtivě většině opatření nestavební povahy, zavání to alibismem. V dopravě totiž na rozdíl např. od cestovního ruchu často nestačí přijít s koncepcí, informačními a reklamními akcemi, ale je třeba nevyhovující stav upravit stavebními zásahy.

## 4. Hodnocení strategických plánů

### 4.1.1. Národní strategický referenční rámec (dále jen NSRR)

Dle analytické části není s výjimkou dálnic a rychlostních silnic problém v kvantitě (hustota silniční a železniční sítě, počet letišť), ale kvalitě, nedostatku moderních vozidel, zabezpečovacích zařízení a inovujících přístupů. To potvrzuje i pohled na SWOT analýzu, která je rozdělena podle čtyř hlavních témat rozvoje, přičemž doprava tvoří jedno z nich společně s konkurenceschopností a životním prostředím. Z celkových patnácti silných stránek SWOT analýzy se doprava týká dvě (hustota dopravních sítí, vysoký podíl veřejné dopravy na přepravě), pět z pětácti slabých stránek (sít' dálnic, rychlostních silnic a transevropských dopravních sítí, nedostatečná kapacita a kvalita komunikací v regionech, pomalý rozvoj kombinované dopravy a logistických center, zhoršující se situace v údržbě dopravních sítí, nedostatečná dopravní obslužnost, v některých regionech – ta je však chybně zmíněna dvakrát, takže spíše čtyři ze čtyřiatřiceti slabých stránek), čtyři z pětácti příležitostí (urychlené dobudování sítě dálnic a rychlostních silnic, inteligentní dopravní systémy, odbavovací systémy, přestupní terminály, rozvoj kombinované dopravy, posílení významu železnice, rozvoj podmínek pro soukromé investice do veřejných infrastruktur) a čtyři z devětatřiceti hrozeb (opoždění výstavby klíčových dálničních koridorů, další nárůst tranzitní dopravy a přetížení komunikací, snížení mobility v regionech s nízkou úrovní dopravní infrastruktury a dopravní obslužností, pokles podílu osobní železniční dopravy z důvodu morálního a technického zaostávání).

Ve vizi Česka po roce 2013 je vzhledem k jejímu rozsahu (více než půl stránky) doprava zmíněna. Vylepšit by se do té doby měla dopravní dostupnost, dobudovány by měly být hlavní dopravní spojnice. Vize celkově akcentuje konkurenceschopnost a zlepšení postavení Česka ve světě a Evropě a k tomu by měl dopomoci rozvoj všech funkčních složek socioekonomického prostředí, dopravě tedy není přisouzen větší nebo menší význam než ostatním složkám. Rozvoj dopravy zde však není spojován s rozvojem jiných konkrétních složek, takže lze těžko říci, jakou roli by v něm měl sehrát.

Doprava je součástí třetího ze čtyř strategických cílů dokumentu „Atraktivní prostředí“, a to jako priorita „zlepšení dostupnosti dopravou“. Oblast dopravy je v rámci dokumentu řešena v Operačním programu doprava (OPD) a Regionálních operačních programech (ROP), avšak ROP jsou již programy jiné řádovostní úrovně, což také dokument zohledňuje. Na národní úrovni jsou hlavními záměry dokumentu dostavba a modernizace sítí klíčových dopravních spojnic (dálnice, rychlostní silnice, silnice I. třídy, žel. koridory aj.) a to jak národního, tak nadnárodního významu (transevropské dopravní sítě), rozvoj vodní a kombinované dopravy a zavádění moderních způsobů řízení dopravy a dopravních strategií. Mezi 7 prioritními osami OPD, které pokrývají tyto záměry, je dále ještě modernizace a rozvoj pražského metra a systémů řízení silniční dopravy v hl. m. Praze. Dokument popisuje organizaci monitoringu, definice ukazatelů je vyřešena v OPD.

Shrnutí: Dokument se s výjimkou výstavby metra a systému řízení silniční dopravy v Praze, jenž by měly být i přes svůj nesporný význam pro celý stát záležitostí města, zabývá problémy odpovídajícími řádu, vytyčené priority bude třeba naplňovat většinou aktivitami stavebního charakteru. Role dopravy v dokumentu je nevýznamná, doprava je jednou ze složek socioekonomického prostředí, jehož přeměna směrem k větší konkurenceschopnosti je hlavním cílem dokumentu.

- doprava není klíčovým problémem, podmiňuje atraktivitu prostředí
- doprava není samostatným cílem (ty jsou 4), ale jen jednou z priorit třetího cíle

Tab. 4.1.1.: Klasifikace významu dopravy v NSRR 2007 – 2013

č.	otázka	odpověď	
1	Doprava jako samostatná oblast rozvoje v syntetické části dokumentu	ano	ne
2	Počet cílů (opatření) přímo souvisejících s dopravou je nejvyšší ze všech funkčních složek	ano	ne
3	Rozvoj se týká více než jednoho dopravního odvětví	ano	ne
4	Role soukromého sektoru při rozvoji dopravy je významná	ano	ne
5	Doprava je podstatná pro min. poloviční počet vizí rozvoje	ano	ne
6	Přesný plán organizačního/finančního zajištění opatření souvisejících s dopravou	ano	ne
7	Reálnost opatření a jejich provázanost s dokumenty celků vyšší řádovostní úrovně	ano	ne
<i>celkem</i>		3	4

Zdroj: NSRR 2007 – 2013

#### 4.2.1. Program rozvoje Pardubického kraje

V analytické části dokumentu jsou až na výjimky (železniční koridor) funkční složky všech druhů dopravy hodnoceny negativně – u všech je velký prostor ke zlepšení současného stavu. Akutní je podle dokumentu zejména absence dálnic a rychlostních silnic (pozn. od zpracování, resp. poslední aktualizace dokumentu se toto změnilo dobudováním dálnice D 11), nižších silničních komunikací je sice dostatek, ale jsou ve špatném stavu. Podobně jsou hodnoceny i železniční, vodní a letecká doprava, žádoucí není ani situace ve veřejné dopravě.

Ve SWOT analýze se dopravy týkají dvě z devatenácti silných stránek (letišť, žel. koridor), tři ze dvaceti slabých (absence dálnic a rychlostních silnic, špatný stav silnice II. a III. třídy, nekvalitní – nejen dopravní - infrastruktura na venkově), tři z patnácti příležitostí (IDS, splavnění Labe a nový přístav, multimodální logistické centrum) a jedna ze sedmi hrozeb (zhoršení dopravní obslužnosti venkova). Ve vizi kraje je dopravní infrastruktura zmíněna jako podpůrný faktor vytvářející kvalitní podmínky pro bydlení i podnikání.

Dopravě a technické infrastruktuře dohromady se věnuje jeden ze sedmi okruhů. Obsahuje 3 cíle, z nichž jeden se týká infrastruktury, jeden růstu kvality dopravní sítě a jeden zvýšení kvality dopravní obslužnosti. Zatímco dopravní obslužnost se plně shoduje

s řádovostní úrovní, problém zkvalitňování dopravních sítí jen v bodech s výjimkou napojení na nadřazenou silniční síť, tedy výstavby dálnic a rychlostních silnic. Ty jsou zde navíc chápány jako generátor ekonomického rozvoje (Program rozvoje Pardubického kraje, s. 88), což je pojetí dosti diskutabilní (viz 3.2). Nástroje jsou v tomto případě sice adekvátní postavení kraje (schvalování územních plánů, stavební příprava aj.), problematika a hlavně její zdůraznění nikoliv. Monitoring je popsán, včetně statistických ukazatelů.

Shrnutí: Dokument se zabývá rozvojovými možnostmi všech druhů dopravy (což je rozhodně pozitivní), dopravě je věnován odpovídající prostor (téměř jeden celý problémový okruh ze 7), bohužel je zde silně akcentován problém dálnic a rychlostních silnic, což neodpovídá řádovostní úrovni typů problémů. Ostatní řešené problémy (silnice II. a III. třídy, multimodální logistické centrum, vodní cesty, letiště, dopravní obslužnost kraje, infrastruktura veřejné dopravy, udržitelná doprava) se shodují s typy problémů pro tuto řádovostní úroveň. I přes některá stavební opatření se řada aktivit pro naplnění cílů omezuje jen na zpracování studií, kampaně, změny územních plánů apod.

- doprava není klíčový problém, podmiňuje však výrazně atraktivitu prostředí a s tím i ekonomický rozvoj (předpoklad zejména v případě dálnic)
- doprava tvoří jeden ze sedmi cílů, ale pouze ve spojení s technickou infrastrukturou

Tab. 4.2.1.: Klasifikace významu dopravy v Programu rozvoje Pardubického kraje pro období 2007 – 2010

č.	otázka	odpověď	
1	Doprava jako samostatná oblast rozvoje v syntetické části dokumentu	ano	ne
2	Počet cílů (opatření) přímo souvisejících s dopravou je nejvyšší ze všech funkčních složek	ano	ne
3	Rozvoj se týká více než jednoho dopravního odvětví	ano	ne
4	Role soukromého sektoru při rozvoji dopravy je významná	ano	ne
5	Doprava je podstatná pro min. poloviční počet vizí rozvoje	ano	ne
6	Přesný plán organizačního/finančního zajištění opatření souvisejících s dopravou	ano	ne
7	Reálnost opatření a jejich provázanost s dokumenty celků vyšší řádovostní úrovně	ano	ne
<i>celkem</i>		4	3

Zdroj: Program rozvoje Pardubického kraje pro období 2007 – 2010

#### 4.2.2. Program rozvoje územního obvodu Zlínského kraje (dále jen PRÚOZK)

Analytická část vyznívá negativně, kraj postrádá nejen napojení na dálniční síť a kvalitu nižších silničních komunikací, ale i jejich kvantitu ve smyslu nedostatečné hustoty (pozn. v dokumentu stav v roce 2000). Kritizována je i nízká hustota železniční sítě,



pozitivem je přítomnost II. železničního koridoru, tři civilní letiště v kraji a vysoký podíl veřejné osobní přepravy na dojížděcí.

V budoucí vizi kraje (syntetická část) je zdůrazněn lidský a duchovní potenciál, ostatní složky by pak měly být rozvíjeny rovnoměrně. Sociální a hospodářský rozvoj je ovšem dle dokumentu současným stavem dopravy v kraji natolik ohrožen (PRÚOZK, s. 32), že obnova dopravní infrastruktury je mezi generálními cíly strategie prioritou číslo jedna. Návrhová část sestává ze šesti funkčních okruhů, v jejichž rámci jsou generální cíle plněny. První generální cíl, týkající se dopravy, je rozpracován v okruhu 2: „Technická vybavenost, dopravní přístupnost a obsluha území“. Z pěti specifických cílů tohoto okruhu dopravu řeší čtyři, konkrétně se zabývají napojením na nadřazenou silniční infrastrukturu, rozvojem a údržbou silnic II. a III. třídy, rozvojem ostatních druhů dopravy včetně zvyšování bezpečnosti a dopravní obslužnosti kraje. Opatření tvoří především nepřímé aktivity jako lobbing, jednání, zpracování koncepcí aj. Žádné statistické ukazatele sloužící pro monitoring úspěšnosti dokumentu definovány nejsou, jejich výběrem je však ve stanovené lhůtě pověřen odbor strategického rozvoje kraje.

Shrnutí: Role dopravy při rozvoji je v tomto kraji klíčová, v dokumentu je to patrně zdůrazněním problematiky, nikoliv ale jejím rozsahem, který je srovnatelný s ostatními funkčními složkami. Rozvoj se týká především silniční infrastruktury, kde je za velký nedostatek považována absence nadřazených silničních komunikací, což chce dokument změnit. Protože se však jedná o problém jiné řádovostní úrovně, jsou nástroje adekvátní nižší úrovni a tedy velmi slabé. Ostatní typy problému řešené dokumentem již odpovídají řádu, absenci podrobnějšího rozvedení rozvoje vodní nebo letecké dopravy lze vysvětlit polohou území.

- doprava je zásadní problém ohrožující budoucí vývoj kraje
- doprava je samostatným strategickým cílem (celkem 4), nejdůležitější prioritou ze všech

Tab. 4.2.2.: Klasifikace významu dopravy v PRÚOZK z roku 2001

č.	otázka	odpověď	
1	Doprava jako samostatná oblast rozvoje v syntetické části dokumentu	ano	<b>ne</b>
2	Počet cílů (opatření) přímo souvisejících s dopravou je nejvyšší ze všech funkčních složek	ano	<b>ne</b>
3	Rozvoj se týká více než jednoho dopravního odvětví	<b>ano</b>	ne
4	Role soukromého sektoru při rozvoji dopravy je významná	ano	<b>ne</b>
5	Doprava je podstatná pro min. poloviční počet vizí rozvoje	<b>ano</b>	ne
6	Přesný plán organizačního/finančního zajištění opatření souvisejících s dopravou	<b>ano</b>	ne
7	Reálnost opatření a jejich provázanost s dokumenty celků vyšší řádovostní úrovně	<b>ano</b>	ne
<i>celkem</i>		<b>4</b>	<b>3</b>

Zdroj: PRÚOZK z roku 2001

#### 4.3.1. Strategický plán rozvoje města Hradce Králové do roku 2020

Dokument nemá analytickou část, jak bývá zvykem, vymezení klíčových oblastí se zakládá na rozvojové vizi města k roku 2020. V její zkrácené verzi je zdůrazněna postavení města v rámci regionu a harmonické urbanistické řešení, širší rozvedení vize (jedna stránka) už dopravu neopomíná a požaduje od ní v první řadě šetrnost k životnímu prostředí. Doprava je jednou z osmi klíčových oblastí rozvoje, technická infrastruktura je také vyčleněna do samostatné oblasti. Oblast má i samostatnou SWOT analýzu, kterou lze shrnout, že město má velmi dobré výchozí podmínky a potenciál pro rozvoj (existence okružního systému silnic, IDS, založená síť cyklostezek, kvalitní MHD), který může být ohrožen dvěma způsoby: výrazným změnami v dopravním systému kraje (zvýšení provozu po napojení na dálnici, splavnění Labe, rozvoj pardubického letiště, dezintegrace IDS), nebo špatným využitím dobrých výchozích podmínek.

Rozvoj je zaměřen na napojení Hradce na nadřazenou silniční a železniční infrastrukturu a to takovým způsobem, aby přitom centrum města nebylo ohroženo zvýšením provozu. Ve vnitřním dopravním systému by měly mít významnou roli MHD (v rámci IDS), pěší a cyklistická doprava. Klíčová oblast doprava čítá šest opatření, která sestávají z dílčích specifických cílů. U nich jsou sice uvedeny statistické ukazatele pro monitoring, ty jsou však stejně obecné jako „specifické“ cíle – problémem je, že v dokumentu není řečeno, jak chce udržet kapacitu, jak chce zvýšit přitažlivost železniční dopravy atd., tedy jakými nástroji toho chce dosáhnout. Popis konkrétních kroků je uveden v jiném dokumentu - akčním plánu, shrnujícím aktivity, které může vykonat samo město. V něm jsou pro období 2007 – 2010 naplánovány projekt a výstavba parkovišť a autobusového terminálu, výstavba cyklostezek a lávky pro pěší, rekonstrukce křižovatek, investice do infrastruktury letiště a zpracování řady analýz a koncepcí. Celkově však převažují opatření stavební povahy.

Celkově: Doprava není klíčovou složkou rozvoje, věnována je jí adekvátní pozornost. Její rozvoj se má týkat napojení na nadřazenou silniční infrastrukturu (při současném zamezení výrazného navýšení tranzitu městem) a koncepce udržitelné dopravy (vytlačování automobilové dopravy z centra města). Řešené problémy jsou adekvátní úrovni města. Rozdělení dokumentu na dlouhodobější a krátkodobou verzi (akční plán) je sice flexibilní a operativní, ale působí nejasně.

- doprava není klíčovým problémem, je vnímána jako faktor tvořící kvalitní životní prostředí
- přesto je samotná doprava (tj. bez ostatní infrastruktury) vyčleněna jako jedna z osmi hlavních oblastí rozvoje

Tab. 4.3.1.: Klasifikace významu dopravy ve Strategickém plánu rozvoje města Hradce Králové do roku 2020

č.	otázka	odpověď	
1	Doprava jako samostatná oblast rozvoje v syntetické části dokumentu	ano	ne

2	Počet cílů (opatření) přímo souvisejících s dopravou je nejvyšší ze všech funkčních složek	ano	<b>ne</b>
3	Rozvoj se týká více než jednoho dopravního odvětví	<b>ano</b>	ne
4	Role soukromého sektoru při rozvoji dopravy je významná	<b>ano</b>	ne
5	Doprava je podstatná pro min. poloviční počet vizí rozvoje	<b>ano</b>	ne
6	Přesný plán organizačního/finančního zajištění opatření souvisejících s dopravou	<b>ano</b>	ne
7	Reálnost opatření a jejich provázanost s dokumenty celků vyšší řádovostní úrovně	<b>ano</b>	ne
<i>celkem</i>		<i>6</i>	<i>1</i>

Zdroj: Strategický plán rozvoje města Hradce Králové do roku 2020

#### 4.3.2. Strategický plán rozvoje města Litoměřice

Analýza není součástí dokumentu, vytyčení šesti kritických oblastí provedl zpracovatel dokumentu na základě situační analýzy města a diskuze v řídicí skupině. Doprava je řešena v kritické oblasti č. 5: Doprava a technická infrastruktura, pro níž stejně jako pro ostatní kritické oblasti byla vypracována samostatná SWOT analýza. Rozvojová vize města dopravu nezmiňuje, protože ale hodně zdůrazňuje zkvalitňování životního prostředí obyvatel i návštěvníků, je vymezení dopravy jako kritické oblasti pochopitelné.

V tématické SWOT analýze jsou negativně hodnoceny otázky dopravy uvnitř města a jeho napojení na okolní dopravní síť, jejichž blízkost je naopak pozitivem. To se odráží v určení tří hlavních strategických cílů kritické oblasti č. 5, kterými jsou optimalizace vnitřního dopravního systému města, rozvoj ekologicky šetrné dopravy a zlepšení dopravního napojení města. Cíle jsou podrobně rozpracovány do třinácti opatření, z nichž se většina zabývá problémy patřící ke střední úrovni. Řešeny jsou: dopravní systém města, parkování, bezpečnost na pozemních komunikacích, MHD. Řádovostní úrovni neodpovídají tyto čtyři problémy: přeložka silnice I. třídy, dobudování silnice II. třídy, rozvoj vodní dopravy, zřízení nové žel. zastávky. Město je sice řeší v rámci svých kompetencí, což znamená, že se omezuje na jejich podporu, zpracování analýz, nicméně – s výjimkou poněkud sporné role města při zřizování železničních zastávek – se jedná o neodpovídající problémy.

Ostatní nástroje jsou také adekvátní, zajímavé je však jistě to, že většina opatření je nestavební povahy (čímž nechci degradovat jejich význam) a ty, které naopak mají převážně stavební charakter město financuje jen zčásti nebo nefinancuje vůbec. Dokument také počítá – nejen v případě dopravy – s mohutnou finanční podporou od Evropské Unie a státních institucí. Monitoring je zajištěn, včetně definice statistický ukazatelů pro jednotlivá opatření.

Shrnutí: Role dopravy v dokumentu není zvlášť významná, neboť je vnímána spíše jako součást kvalitního životního prostředí než jako způsob iniciace ekonomického rozvoje. V dokumentu je jí věnován standardní prostor – spolu s technickou infrastrukturou jednoho problémového okruhu (zde tzv. kritická oblast). V něm jsou zdůrazněny především potřeby vyřešení vnitřního dopravního systému města od koncepce, přes dopravní značení, zvýšení

bezpečnosti (zejména chodců a cyklistů), až po problematiku parkování ve městě. Tyto otázky na rozdíl od napojení a úpravy nadřazených silničních sítí plně odpovídají řádu.

- doprava spolu s technickou infrastrukturou tvoří jednu ze šesti kritických oblastí, přesto ji nelze považovat za problém zásadní
- návrhová část definuje cíle pouze v rámci těchto šesti kritických oblastí (nemá tudíž generální cíle), počet cílů u kritické oblasti „doprava a technická infrastruktura“ je nejmenší ze všech šesti oblastí

Tab. 4.3.2.: Klasifikace významu dopravy ve Strategickém plánu rozvoje města Litoměřice

č.	otázka	odpověď	
1	Doprava jako samostatná oblast rozvoje v syntetické části dokumentu	ano	ne
2	Počet cílů (opatření) přímo souvisejících s dopravou je nejvyšší ze všech funkčních složek	ano	ne
3	Rozvoj se týká více než jednoho dopravního odvětví	ano	ne
4	Role soukromého sektoru při rozvoji dopravy je významná	ano	ne
5	Doprava je podstatná pro min. poloviční počet vizí rozvoje	ano	ne
6	Přesný plán organizačního/finančního zajištění opatření souvisejících s dopravou	ano	ne
7	Reálnost opatření a jejich provázanost s dokumenty celků vyšší řádovostní úrovně	ano	ne
<i>celkem</i>		3	4

Zdroj: Strategický plán rozvoje města Litoměřice (aktualizovaná verze k roku 2008)

#### 4.4.1. Strategický plán rozvoje pro mikroregion Svitavsko

Analytická část kladně hodnotí přítomnost I. železničního koridoru a tří významných silnic I. třídy a rozvíjející se síť cyklostezek. Negativem je stav místních komunikací a horší dopravní dostupnost ve dnech pracovního volna, což znamená omezení pro turisty a kulturní vyžití místních obyvatel. Podle SWOT analýzy je však doprava dosti problematická – týká se jich hned čtvrtina slabých stránek (dopravní obslužnost, napojení na rychlostní silnice, dopravní značení, stav místních komunikací) a pouze jedna ze třinácti silných stránek (síť cyklostezek). Příležitostí je čerpání dotací na dopravní infrastrukturu a hrozbou, že nebude úspěšné. Problémy v dopravě jsou spojovány právě s omezováním rozvoje cestovního ruchu, mobility obyvatel mikroregionu mimo pracovní dny i s hrozbou omezení ekonomického rozvoje (příliv podnikatelských subjektů). Tato interpretace je v rozporu s dobrou dopravní polohou na železničním koridoru a přítomností tří významných silnic I. třídy.

V celkové vizi mikroregionu doprava přímo zmíněna není a nepatří ani mezi šest prioritních rozvojových oblastí (a to ani ve spojení s technickou infrastrukturou). Rozvoj je zaměřen na zkvalitňování životního prostředí obyvatel regionu, takže doprava je chápána jako podpůrný faktor, v některých částech se však zpracovatel nevyhnul předpokladům velkého významu dopravy pro ekonomický rozvoj. Protože doprava není mezi prioritami

rozpracovanými na opatření a typové aktivity až na dvě výjimky (cyklostezky, optimalizace autobusových spojů) zmíněna, musí se jí o to více věnovat jednotlivé obce, což demonstruje poslední část dokumentu (Souhrn projektů a projektových záměrů měst a obcí mikroregionu). Ta by ale neměla být chápána jako součást dokumentu v pravém slova smyslu. Výčet opatření pro jednotlivé obce totiž nesplňuje myšlenku společného postupu obcí mikroregionu, tam, kde je to výhodné. Zbudování chodníku v místní části obce Opatovec – Košíře sice může zvýšit kvalitu životního prostředí zdejších obyvatel, ale určitě ne všech obyvatel mikroregionu a ani jeho výstavba, pokud nebude součástí větší objednávky pro více obcí, efekt pro celý mikroregion nepřinese. Monitoring je definován, použity mají být statistické ukazatele jako v analytické části.

Shrnutí: Role dopravy v dokumentu je malá, i proto jsou negativní interpretace dopravní situace a rozsah kritiky dopravy v analýze velmi nevhodné. Dopravní problémy, které chce dokument řešit jsou dva (cyklostezky, optimalizace autobusových spojů) a oba svým pojetím i nástroji odpovídají řádu. Opatření a aktivity v poslední části dokumentu se týkají především jednotlivých obcí a význam pro celý mikroregion nemají. Naplňují sice podstatu některých mikroregionálních rozvojových cílů, mají ovšem lokální charakter a pokud při jejich realizaci nevznikne plošný efekt (úspory při hromadné objednávce aj.), v dokumentu by zmiňovány být neměly.

- klíčové problémy definovány nejsou, mezi slabými stránkami SWOT analýzy však dopravě věnován největší prostor, významně se spolupodílí na nízké atraktivitě regionu pro obyvatele a podnikatele
- tomu odporuje návrhová část, kde doprava není mezi šesti prioritami ani zmíněna

Tab. 4.4.1.: Klasifikace významu dopravy ve Strategickém plánu rozvoje pro mikroregion Svitavsko

č.	otázka	odpověď	
1	Doprava jako samostatná oblast rozvoje v syntetické části dokumentu	ano	ne
2	Počet cílů (opatření) přímo souvisejících s dopravou je nejvyšší ze všech funkčních složek	ano	ne
3	Rozvoj se týká více než jednoho dopravního odvětví	ano	ne
4	Role soukromého sektoru při rozvoji dopravy je významná	ano	ne
5	Doprava je podstatná pro min. poloviční počet vizí rozvoje	ano	ne
6	Přesný plán organizačního/finančního zajištění opatření souvisejících s dopravou	ano	ne
7	Reálnost opatření a jejich provázanost s dokumenty celků vyšší řádovostní úrovně	ano	ne
<i>celkem</i>		2	5

Zdroj: Strategický plán rozvoje pro mikroregion Svitavsko z roku 2004

#### 4.4.2. Strategický plán rozvoje Podoubraví

Analytická část se skládá z vyhodnocení dotazníkového šetření mezi obyvateli (včetně určení rozvojových priorit) a odborného zhodnocení sociálně-ekonomického vývoje mikroregionu, zaměřeného především na období posledních čtyř let. V obou je z dopravních problémů zmíněna špatná dopravní dostupnost veřejnou dopravou (hl. autobus), obyvatelstvo mikroregionu však dopravu zdůrazňuje více – po nedostatku pracovních míst je to druhý nejpalčivější problém – a kritizuje vedle dopravní dostupnosti také stav silnic I.-III. třídy a hustotu vojenského leteckého provozu nad mikroregionem.

Souhrnným vyhodnocením je SWOT analýza, v níž se dopravy (ne)týká žádná silná stránka, jedna slabá stránka ze čtrnácti (dopravní obslužnost a stav silnic a místních komunikací), jedna ze šesti příležitostí (převod frekventované silnice II. třídy Golčův Jeníkov – Ždírec n. Doubravou na I. třídu a rekonstrukce silnic II. třídy na území mikroregionu) a jedna z deseti hrozeb (zvýšení intenzity nákladní dopravy na zrekonstruované silnici Golčův Jeníkov – Ždírec n. Doubravou). Doprava není dokumentem vnímaná jako bariéra ekonomického rozvoje, ani jako hlavní příčina emigrace mladých obyvatel, zdůrazněno tak je pouze omezování mobility stávajícího obyvatelstva.

Vize k roku 2015 vyznívá dosti pesimisticky, většinu funkčních složek se podle ní zřejmě nepodaří významně zlepšit. Jednou z výjimek je však právě doprava, u níž se počítá s úspěšnou rekonstrukcí hlavních silničních tahů, částečnými opravami místních komunikací a díky větší efektivitě modernizovaného vozového parku i se zlepšením dopravní obslužnosti veřejnou dopravou. Mezi devíti prioritami dokumentu se tak hned dvě týkají dopravy (optimalizace dopravní obslužnosti a obnova silnic II. a III. třídy). V dokumentu je dále vymezeno šest priorit svazku, tedy oblastí rozvoje, v nichž může samotný svazek něco udělat, a zde již – správně – není zmíněn ani jeden z obou problémů. Priority svazku jsou dále rozvedeny do specifických cílů a opatření, mezi nimiž již figurují odpovídající typy problémů a aktivit, jakými jsou rekonstrukce autobusových zastávek, parkovišť, místních komunikací a založení technických služeb – nejen – k tomuto účelu. Poslední aktivitou je naplněn i účel mikroregionů – společný postup tam, kde je to efektivní. Opatření týkající se dopravy jsou tedy odpovídající a mají převážně stavební charakter, tudíž se na jejich financování budou muset podílet i vnější zdroje. Monitoring je zajištěn, statistické ukazatele nebudou využívány.

Shrnutí: Analytická a syntetická část se zabývají zejména problémy mimo kompetence mikroregionu (rekonstrukce silnic II. a III. třídy atd.), při formulaci konkrétních opatření již ovšem bylo pečlivě dbáno na řádovostní adekvátnost. Dokument tedy řeší výhradně odpovídající problémy, a to za použití odpovídajících nástrojů. Role dopravy v dokumentu je standardní.

- doprava jako faktor omezující mobilitu obyvatel, ale není klíčová
- tři hlavní strategické cíle (doprava není ani zmíněna) jsou rozvedeny do devíti obecných priorit, z nichž s dopravou souvisí dvě

- mezi šesti prioritami svazku (záležitosti, ve kterých může svazek působit) není ovšem doprava vůbec

Tab. 4.4.2.: Klasifikace významu dopravy ve Strategickém plánu rozvoje Podoubraví z roku 2004

č.	otázka	odpověď	
1	Doprava jako samostatná oblast rozvoje v syntetické části dokumentu	ano	ne*
2	Počet cílů (opatření) přímo souvisejících s dopravou je nejvyšší ze všech funkčních složek	ano	ne*
3	Rozvoj se týká více než jednoho dopravního odvětví	ano	ne
4	Role soukromého sektoru při rozvoji dopravy je významná	ano	ne
5	Doprava je podstatná pro min. poloviční počet vizí rozvoje	ano	ne
6	Přesný plán organizačního/finančního zajištění opatření souvisejících s dopravou	ano	ne
7	Reálnost opatření a jejich provázanost s dokumenty celků vyšší řádovostní úrovně	ano	ne
<i>celkem</i>		3	4

\*hodnoceny jsou priority svazku nikoliv všeobecné priority

Zdroj: Strategického plánu rozvoje Podoubraví (aktualizovaná verze k roku 2004)

#### 4.5.1. Rozvojová strategie komunitní obce Bory na léta 2005 - 2015

Dokument zpracován komunitní metodou s minimálními zásahy přítomného odborníka. To se projevuje i ve velkém nepoměru mezi silnými a slabými stránkami a hrozbami a příležitostmi ve SWOT analýze, v níž jsou podstatné především konsensuálně vytyčenými body. Ze dvou silných stránek se dopravy netýká žádná, ze sedmi slabých dvě (silnice, údržba cesty k žel. zastávce). Mezi dvanácti příležitostmi je dopravního charakteru pouze jedna (zpomalovací retardér), mezi třemi hrozbami žádná. Z bodů SWOT analýzy, v nichž nebyla nalezena shoda, lze za negativa zmínit špatné autobusové spojení, špatné dopravní značení a relativně vysokou intenzitu provozu nákladních aut. Mezi příležitostmi bylo kromě retardéru zmíněno i další opatření pro zvýšení bezpečnosti provozu (informační měřič rychlosti), hrozbou je především zvýšení intenzity provozu v obci.

Malý význam dopravy v dokumentu je zjevný i z vize obce v roce 2015, v níž není o dopravě ani slovo, ačkoliv další oblasti rozvoje jsou zde přímo zmíněny (fyzické prostředí, služby, pracovní příležitosti, vzdělávání, kultura a rekreace, cestovní ruch). Na základě SWOT analýzy bylo vymezeno 7 priorit, dále rozpracovaných do konkrétních opatření. Doprava není samostatnou prioritou, a to ani společně s technickou infrastrukturou. Její rozvoj je okrajově řešen v rámci dvou různých priorit (renovace obecního majetku včetně infrastruktury, lobování za zlepšení přístupových a průjezdných komunikací). Monitoring v dokumentu definován není.

Shrnutí: Role dopravy v dokumentu je malá, prioritní oblastí rozvoje jsou hlavně lidské zdroje. Dopravě je vnímána jako faktor kvalitního životního prostředí obyvatel, ale omezeně – cílem není zajistit občanům ještě lepší dopravní dostupnost, ale nenarušovat provozem klidné prostředí, dbát na bezpečnost. Význam dopravy pro celkový rozvoj je dle dokumentu malý. Typy řešených dopravních problémů odpovídají řádu (bezpečnost, údržba místních komunikací), nástroje jsou adekvátní.

- hlavní problémové oblasti nejsou definovány, doprava sice podle vyznění analýzy negativně ovlivňuje kvalitu životního prostředí, klíčovým problémem nicméně není
- doprava nepatří mezi sedm priorit obce, řešena je pouze okrajově v rámci dvou obecnějších priorit

Tab. 4.5.1.: Klasifikace významu dopravy v Rozvojové strategii komunitní obce Bory na léta 2005 – 2015

č.	otázka	odpověď	
1	Doprava jako samostatná oblast rozvoje v syntetické části dokumentu	ano	ne
2	Počet cílů (opatření) přímo souvisejících s dopravou je nejvyšší ze všech funkčních složek	ano	ne
3	Rozvoj se týká více než jednoho dopravního odvětví	ano	ne
4	Role soukromého sektoru při rozvoji dopravy je významná	ano	ne
5	Doprava je podstatná pro min. poloviční počet vizí rozvoje	ano	ne
6	Přesný plán organizačního/finančního zajištění opatření souvisejících s dopravou	ano	ne
7	Reálnost opatření a jejich provázanost s dokumenty celků vyšší řádovostní úrovně	ano	ne
<i>celkem</i>		<i>1</i>	<i>6</i>

Zdroj: Rozvojová strategie komunitní obce Bory na léta 2005 – 2015

#### 4.5.2. Strategický plán rozvoje pro období 2007 – 2013: obec Kosořice

Analýza vyznívá kladně díky poloze v rámci dopravních sítí a dobré dopravní obslužnosti, včetně zvyšování bezpečnosti. Negativem nárůst provozu nákladních automobilů v době svozu cukrové řepy do nedalekého cukrovaru, což má za následek zhoršení životního prostředí, které je jednou z předností obce. Dotazníkové šetření mezi obyvateli potvrdilo dobrý stav dopravní infrastruktury, ale také nutnost dále se zabývat bezpečností dopravy v obci. Ve SWOT analýze se dopravy týká jedna silná stránka (blízkost hlavního silničního tahu) ze šesti, dvě slabé stránky (malá bezpečnost pro chodce, omezená dopravní obslužnost) z deseti a žádná z hrozeb a příležitostí.

Vize rozvoje chce vzhledem k venkovskému charakteru zdejší krajiny posílení residenční a především rekreační funkce obce. Při uskutečňování vize lze využít dobré polohy poblíž významných dopravních komunikací (dálnice, silnice, železnice), poloha obce je tedy při rozvoji zhodnocena. Ze čtyř strategických cílů se dopravy týká první, který však chce



dosáhnout celkového zkvalitnění životního prostředí, tedy nejen dopravní infrastruktury. Ze čtyř prioritních oblastí není doprava přímo zmíněna v názvu ani jedné z nich. V rámci oblasti „bydlení a občanská vybavenost“ jsou však jedním ze dvou opatření „chodníky a komunikace“. Rozvojové aktivity spočívají ve výstavbě chodníků a přechodů pro chodce a opravě místních komunikací, čímž se zvýší bezpečnost silničního provozu v obci. Problémy i opatření odpovídají řádovostní úrovni dokumentu, náklady ovšem nabádají k lacinějším způsobům řešení bezpečnosti (snížení maximální povolené rychlosti v obci, informační radary pro řidiče, makety policistů aj.). Obec však počítá, že značnou část prostředků z odhadovaných 10,5 mil. Kč získá z evropských a státních zdrojů. Obě aktivity jsou již i v aktuálním zásobníku projektů obce, který kromě nich čítá dalších pět projektů. Kapitola věnovaná monitoringu statistické ukazatele nedefinuje, jejich výběr má být proveden později.

Shrnutí: Problémy a nástroje jsou adekvátní řádu, řešení bezpečnosti silničního provozu je však spojeno s nákladnou výstavbou chodníků, kterou by obce jen z vlastních zdrojů zřejmě nemohla financovat. Díky regionální politice EU je řešení reálné. Role dopravy není příliš významná, dokumentu jde především o to, aby provoz na komunikacích neohrožoval vizi klidné a bezpečné obce vhodné pro bydlení a rekreaci.

- doprava pojata jako faktor životního prostředí, není tedy klíčovým problémem
- doprava není samostatným strategickým cílem (ty jsou čtyři), spadá pod mnohem obecnější cíl životního prostředí a technické infrastruktury

Tab. 4.5.2.: Klasifikace významu dopravy ve Strategickém plánu rozvoje pro období 2007 – 2013: obce Kosořice

č.	otázka	odpověď	
1	Doprava jako samostatná oblast rozvoje v syntetické části dokumentu	ano	<b>ne</b>
2	Počet cílů (opatření) přímo souvisejících s dopravou je nejvyšší ze všech funkčních složek	ano	<b>ne</b>
3	Rozvoj se týká více než jednoho dopravního odvětví	ano	<b>ne</b>
4	Role soukromého sektoru při rozvoji dopravy je významná	ano	<b>ne</b>
5	Doprava je podstatná pro min. poloviční počet vizí rozvoje	ano	<b>ne</b>
6	Přesný plán organizačního/finančního zajištění opatření souvisejících s dopravou	<b>ano</b>	ne
7	Reálnost opatření a jejich provázanost s dokumenty celků vyšší řádovostní úrovně	ano	<b>ne</b>
<i>celkem</i>		<i>1</i>	<i>6</i>

Zdroj: Strategický plán rozvoje pro období 2007 – 2013: obec Kosořice

## 5. Závěr

Z hodnocení strategických plánů vyplývá, že většina řešila typy problémů v dopravě odpovídající řádovostní úrovni, nicméně ve čtyřech případech dokumenty chtěly řešit i neadekvátní záležitosti. Je nutné dodat, že zadavatelé a zpracovatelé dokumentů na všech úrovních jsou si velmi dobře vědomi svých možností a kompetencí, takže i neodpovídající problémy chtějí řešit nástroji odpovídající řádu. Nástroje jsou to však velmi slabé, tudíž dosažení takových cílů je značně nejisté. Z toho vyplývá, že neadekvátním problémům by měla být přisouzena pouze malá významnost nebo lépe – neměly by být mezi cíli zmíněny vůbec.

I přes drtivou převahu odpovídajících cílů a opatření a mírnou převahu „bezchybných“ dokumentů jsou zjištěné výsledky překvapivé v tom, že se řešení neadekvátních záležitostí týká vyšších řádovostních úrovní (viz tab. 5.2.), které jsou ve srovnání s nižšími úrovněmi samosprávy vybaveny specializovanou, kvalifikovanější pracovní silou. Vzhledem k řešení neadekvátních problémů pouze nástroji adekvátními úrovní lze předpokládat, že důvodem pro jejich zařazení do strategických plánů není nevědomost zpracovatele a schvalovatelů, ale naopak detailní znalost kompetencí a vědomí toho, že pro realizaci problémů mohou vykonat alespoň něco málo (analýzy, lobbying, přípravné práce, změny územních plánů). Zařazení problému a patřičných opatření do strategického plánu může pomoci jeho realizaci kompetentním orgánem a může také sloužit jako alibi, „že my to v plánu máme, něco jsme udělali a víc už nemůžeme“. Příčinou je vnímání problému jako velmi naléhavého. Na nižších řádovostních úrovních je význam dopravy celkově nižší (viz tab. 5.2. nebo i typy dopravních problémů v 3.2.), řešeny jsou prioritně jiné oblasti socioekonomické sféry a především pak problémy, u nichž se předpokládá, že je v silách zdejší samosprávy je úspěšně vyřešit bez ohledu na pomoc zvnějšku.

Tab. 5.1.: Výsledky klasifikace významu dopravy v hodnocených dokumentech

územní celek	počet kladných odpovědí	počet záporných odpovědí	role dopravy v dokumentu dle klasifikace
Česko	3	4	nevýznamná
Pardubický kraj	4	3	středně významná
Zlínský kraj	4	3	středně významná
Hradec Králové	6	1	významná
Litoměřice	3	4	nevýznamná
Svitavsko	2	5	nevýznamná
Podoubraví	3	4	nevýznamná
Bory	1	6	nevýznamná
Kosořice	1	6	nevýznamná

Zdroj: vlastní

Toto hodnocení tedy z uvedených tří faktorů jednoznačně zdůrazňuje význam strategického plánu, a to v tom smyslu, že je používán/zneužíván také jako argument samosprávy pro jednání s jinými orgány veřejné správy, lobbying apod. Toto chápání významu dokumentu je nevhodné, účel strategického plánování je samozřejmě odlišný! Že se řešení neadekvátních záležitostí vyskytuje na vyšších řádovostních úrovních je pak způsobeno i druhým ze zmíněných tří faktorů (viz 3.4.1-3.4.3.), a to sice vertikální polohou a tedy i řádovostním rozrůzněním problémů a kompetencí. Naopak faktor použitelných nástrojů se ve významu dopravy ve strategických plánech neprojevuje výrazně. Jeho jediným následkem může být plošné zvýšení významu dopravy ve strategických plánech v současné době, kdy je možné čerpat na projekty související kromě jiného také s dopravou dotace z Evropské unie – aby však toto bylo možné říci zcela jistě, bylo by nutné provést srovnávací analýzu v čase podle programových období Evropské unie. Očekávané využití evropských peněz k financování zbytečně nákladných opatření (neadekvátních významu problému) se ve větší míře nepotvrdilo.

Tab. 5.2.: Shrnutí hodnocení strategických dokumentů z kapitoly 4

<b>územní celek</b>	<b>neodpovídající problémy v návrhové části dokumentu</b>	<b>role dopravy v dokumentu – subjektivní*</b>	<b>role dopravy v dokumentu - dle klasifikace</b>
Česko	metro a systém řízení dopravy v Praze	střední	nevýznamná
Pardubický kraj	dálnice a rychlostní silnice	střední	středně významná
Zlínský kraj	dálnice a rychlostní silnice	velká	středně významná
Hradec Králové	-	střední	významná
Litoměřice	dostavba silnic I. a II. třídy, vodní doprava	střední	nevýznamná
Svitavsko	-	malá	nevýznamná
Podoubraví	-	malá	nevýznamná
Bory	-	malá	nevýznamná
Kosořice	-	malá	nevýznamná

\*založeno na posouzení jednotlivých slovních hodnocení v kap. 4, zda je doprava součástí vize, jako moc je v dokumentu vůbec řešena atd.

Zdroj: vlastní

Poslední zajímavé zjištění z hodnocení dokumentů je vnímání dopravy na různých řádovostních úrovních. Zatímco na úrovni státu i krajů je doprava vnímána také jako důležitý faktor ekonomického rozvoje, na úrovni mikroregionů a zejména obcí toto pojetí není. Především ze strategických plánů obcí je patrné, že doprava nesmí v první řadě narušovat životní prostředí obyvatel obce a za druhé nesmí výrazně omezovat jejich mobilitu. Ostatní funkce dopravy mají menší význam. Toto zjištění však není nijak zvlášť překvapivé, stejně

jako výsledky klasifikace (viz tab. 5.1.), z nichž je patrné, že nejmenší role dopravy v dokumentech je na úrovni obcí a mikroregionů – jedná se však o potvrzení vcelku očekávaných předpokladů.

## 6. Seznam použitých pramenů a literatury

### 6.1. Prameny

Akční plán 2007 – 2010 ke strategickému plánu rozvoje města Hradce Králové. Magistrát města Hradec Králové, 2006. [www.hradeckralove.org](http://www.hradeckralove.org), staženo 24. 5. 2008

Mapový portál veřejné správy ČR, [geoportal.cenia.cz](http://geoportal.cenia.cz), staženo 30. 6. 2008

Národní strategický referenční rámec ČR 2007-2013. Ministerstvo pro místní rozvoj, 2007. [www.mmr.cz](http://www.mmr.cz), staženo 17. 1. 2008

Operační program doprava na léta 2007-2013. Ministerstvo dopravy, 2007. [www.strukturalni-fondy.cz](http://www.strukturalni-fondy.cz), staženo 2. 3. 2008

Program rozvoje pardubického kraje. Krajský úřad Pardubického kraje, 2006. [www.pardubickykraj.cz](http://www.pardubickykraj.cz), staženo 6. 6. 2008

Program rozvoje územního obvodu Zlínského kraje. Krajský úřad Zlínského kraje, 2002. [www.kr-zlinsky.cz](http://www.kr-zlinsky.cz), staženo 12. 5. 2008

Rozvojová strategie komunitní obce Bory na léta 2005 – 2015. Strategický komunitní tým obce Bory, 2005. [www.bory.cz](http://www.bory.cz), staženo 6. 6. 2008

Strategický plán rozvoje města Hradce Králové do roku 2020. Magistrát města Hradec Králové, 2006. [www.hradeckralove.org](http://www.hradeckralove.org), staženo 12. 5. 2008

Strategický plán rozvoje města Litoměřice – aktualizovaná verze 2008. Regionální rozvojová agentura Ústeckého kraje, 2008. [radnice.litomerice.cz](http://radnice.litomerice.cz), staženo 12. 5. 2008

Strategický plán rozvoje Podoubraví – aktualizace strategického plánu z roku 2000. Svazek obcí Podoubraví, 2004. [www.podoubravi.cz](http://www.podoubravi.cz), staženo 24. 5. 2008

Strategický plán rozvoje pro mikroregion Svitavsko – aktualizovaná verze. Mikroregion Svitavsko, 2004. [www.svitavskoweb.cz](http://www.svitavskoweb.cz), staženo 20.6. 2008

Strategický plán rozvoje pro období 2007 – 2013: obec Kosořice. Obec Kosořice, 2007. [www.kosorice.cz](http://www.kosorice.cz), staženo 6. 6. 2008

### 6.2. Literatura

- BANISTER, D., BERECHMAN, Y. (2001): Transport investment and the promotin of economic growth. *Journal of Transport Geography*, 9, č. 3, s. 209-218. Staženo 23. 3. 2008 z [www.sciencedirect.com](http://www.sciencedirect.com)
- BLACK, W. R. (2001): An unpopular essay on transport. *Journal of Transport Geography*, 9, č. 1, s. 1-11. Staženo 23. 3. 2008 z [www.sciencedirect.com](http://www.sciencedirect.com)
- BLAKELY, E. J. (1994): *Planning local economic development: theory and practice*. Sage, Thousand Oaks, 342 s.
- BLAŽEK, J. (2006): Hodnocení kvality programových dokumentů ve sféře politiky hospodářské a sociální soudržnosti a strategií lokálního a regionálního rozvoje. Učební text - zpracováno pro IREAS. [www.natur.cuni.cz/ksgrrsek/socgeo/people/blazek.html](http://www.natur.cuni.cz/ksgrrsek/socgeo/people/blazek.html), staženo 19. 4. 2008
- BLAŽEK, J., UHLÍŘ, D. (2002): *Teorie regionálního rozvoje: nástin, kritika, klasifikace*. Karolinum, Praha, 211 s.
- BRUINSMA, F.; RIETVELD, P. (1998): *Is Transport Infrastructure Effective? Transport Infrastructure and Accessibility: Impacts on the Space Economy*. Springer-Verlag, Berlin - Heidelberg, 383 s.
- HALL, P. (1992): *Urban and regional planning*. Routledge, London, 259 s.
- CHARBUSKÝ, M., STEJSKAL, J., VLASÁK, T. (2003): Téměř polovina obcí nemá svůj rozvojový dokument. Internetová verze časopisu *Moderní obec*, [moderniobec.ihned.cz](http://moderniobec.ihned.cz), staženo 14. 4. 2008
- MARADA, M. (2003): *Dopravní hierarchie středisek v Česku: vztah k organizaci osídlení*. Disertační práce, Katedra SGRR PŘF UK, Praha, 116 l.
- MARADA, M., KVĚTOŇ, V., VONDRÁČKOVÁ, P. (2006): Železniční doprava jako faktor regionálního rozvoje. *Národohospodářský obzor*, VI, č. 4, Fakulta ekonomicko-správní, Masarykova univerzita v Brně, Brno, s. 51-59. [www.geografiedopravy.cz](http://www.geografiedopravy.cz), staženo 10. 4. 2008
- PERLÍN, R. (2006): Je strategický plán nástroj rozvoje venkovských mikroregionů? In: *Venkov je náš svět - Countryside - our world*. ČZU Praha, Český Krumlov. Internetové stránky projektu na podporu rozvoje venkovských oblastí, [www.rozvojvesnice.cz](http://www.rozvojvesnice.cz), staženo 9. 4. 2008
- PERLÍN, R. (2002): *Strategický plán mikroregionu*. Ministerstvo pro místní rozvoj, Praha, 52 s.

PIROCHTA, P. (2000): Veřejná doprava a mikroregionální rozvoj. Magisterská práce. Katedra SGRR PřF UK, Praha, 109 s.

REKTOŘÍK, J., ŠELEŠOVSKÝ, J. a kol. (1999): Strategie rozvoje měst, obcí, regionů a jejich organizací (ROPO, O.P.S., S.R.O., A.S., Sdružení obcí). Masarykova univerzita, Brno, 140 s.

RÖLC, R. (2004): Hierarchie osídlení a dopravní systémy: specifika měřítkové diferenciaci na příkladu České republiky. Disertační práce, Katedra SGRR PřF UK, Praha, 166, 23 l.

RŮŽIČKA, J. (1993): Cesty k udržitelné dopravě ve městech. Český a Slovenský dopravní klub, Brno, 46 s.

ŠTĚPÁNEK, V., KOPAČKA, L., ŠÍP, J. (2001): Geografie cestovního ruchu. Karolinu, Praha, 228 s.

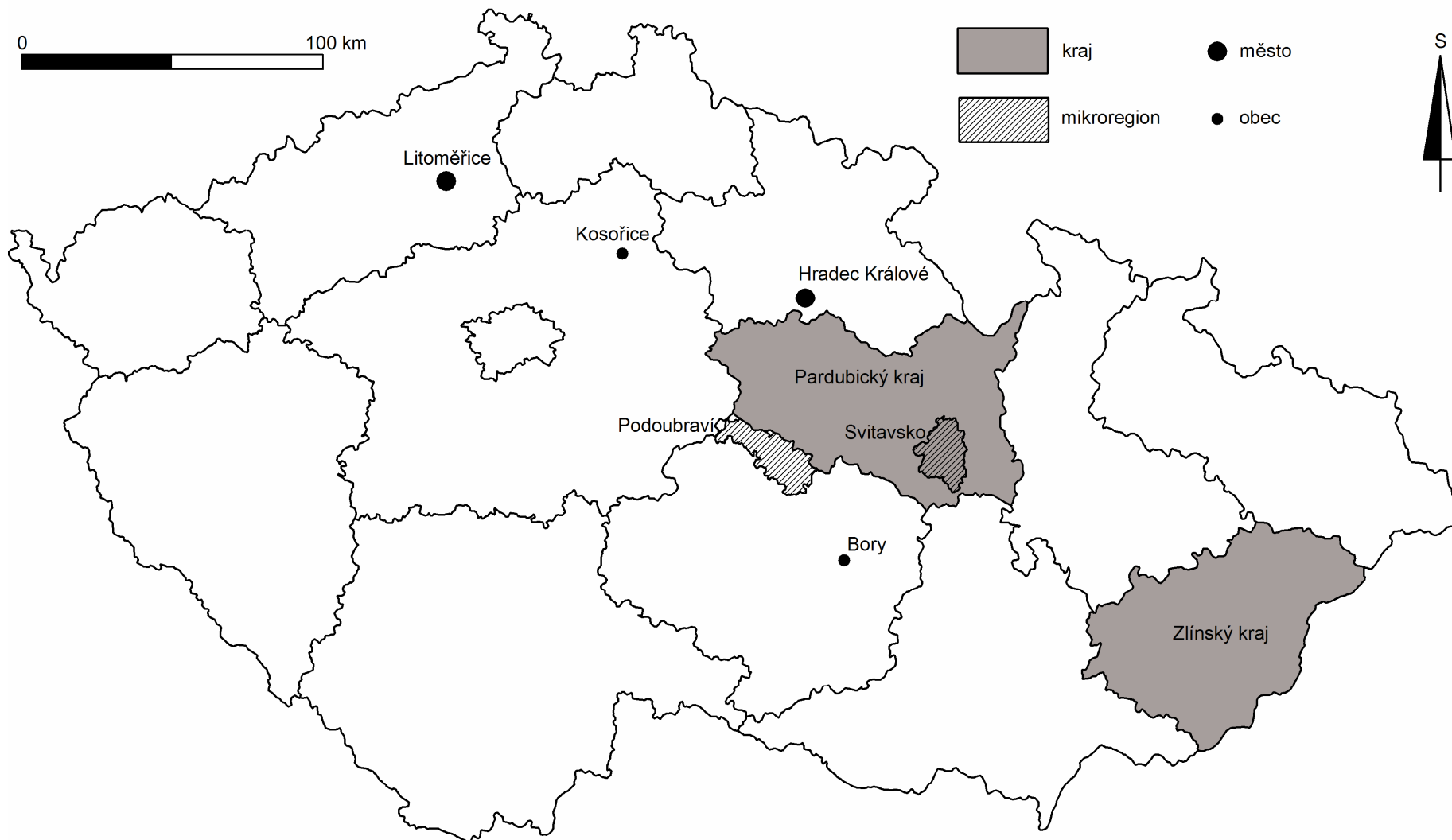
VANHOVE, N. (1999): Regional Policy : A European Approach. Ashgate, Aldershot, 639 s.

Webové stránky společnosti Berman Group, [www.bermangroup.cz](http://www.bermangroup.cz), staženo 20. 5. 2008

## **7. Příloha**



# POLOHA A VYMEZENÍ VYBRANÝCH ÚZEMNĚ-SAMOSPRÁVNÝCH CELKŮ V ČESKU stav k datu zpracování strategického plánu



Zdroje: Portál veřejné správy ČR, geoportal.cenia.cz, staženo 30. 6. 2008; Strategický plán rozvoje pro mikroregion Svitavsko; Strategický plán rozvoje Podoubraví