

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera

Správa, údržba a financování silnic I. třídy v Královéhradeckém kraji

Tomáš Vodička

Bakalářská práce

2010

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera  
Akademický rok: 2009/2010

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Tomáš VODIČKA**  
Osobní číslo: **D07192**  
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**  
Studijní obor: **Dopravní management, marketing a logistika**  
Název tématu: **Správa, údržba a financování silnic I. třídy  
v Královéhradeckém kraji**  
Zadávací katedra: **Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky**

### Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Úvod

1. Silniční dopravní infrastruktura v České republice
2. Charakteristika silniční sítě na území Královéhradeckého kraje
3. Analýza současného stavu správy, údržby a financování silnic I. třídy na území Královéhradeckého kraje
4. Návrhy možných zlepšení v oblasti správy, údržby a financování silniční sítě v Královéhradeckém kraji

Závěr

Rozsah grafických prací: dle doporučení vedoucí  
Rozsah pracovní zprávy: 40 - 50 stran  
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná  
Seznam odborné literatury:  
dle pokynů vedoucí práce

Vedoucí bakalářské práce: Ing. Nina Kudláčková, Ph.D.  
Katedra dopravního managementu, marketingu  
a logistiky

Datum zadání bakalářské práce: 30. listopadu 2009

Termín odevzdání bakalářské práce: 31. května 2010

  
prof. Ing. Bohumír Čížek, CSc.  
děkan

L.S.

  
prof. Ing. Vladimír Melichar, CSc.  
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 30. listopadu 2009

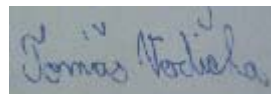
Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 30.5.2010

A rectangular box containing a handwritten signature in blue ink that reads "Tomáš Vodička".

Tomáš Vodička

Na tomto místě bych rád poděkoval vedoucí mé bakalářské práce Ing. Nině Kudláčkové, Ph.D. za odbornou pomoc a rady při vypracování práce.

Obrovské poděkování také patří zástupcům společnosti Správa a údržba silnic v Královéhradeckém kraji a.s. za poskytnutí materiálů a informací, bez kterých by práce nešla dokončit.

## **ANOTACE**

Tato práce je zaměřena na správu, údržbu a financování silnic I. třídy na území Královéhradeckého kraje. V této práci je zmíněn vývoj, modernizace, výstavba, správa a údržba silniční sítě v tomto regionu. Tato práce také zahrnuje návrhy, které by mohly vést ke zlepšení stávající situace v této problematice.

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

Správa a údržba, financování, silniční dopravní infrastruktura, silniční síť, fondy Evropské unie, Královéhradecký kraj

## **TITLE**

The Administration, Maintenance and Financing of the 1st Class Roads in the Hradec Králové region.

## **ANNOTATION**

This work is focused on administration, maintenance and financing of the 1st class roads in the Hradec Králové region. This work contains development, modernization, construction, administration and maintenance of road network in this region. It also includes proposals, which would lead to improving the current situation in this problematic area.

## **KEYWORDS**

Administration and maintenance, financing, infrastructure, road network, European union funds, Hradec Králové region.

# Obsah

Úvod .....	9
1 Silniční dopravní infrastruktura v České republice .....	10
1.2 Vývoj silniční dopravní infrastruktury v České republice .....	10
1.3 Základní pojmy .....	12
1.3.1 Infrastruktura .....	12
1.3.1 Pozemní komunikace .....	13
1.3.2 Rozdělení pozemních komunikací .....	13
1.3.3 Vlastnictví pozemních komunikací .....	14
1.3.4 Součásti a příslušenství .....	15
1.2.5 Státní správa a státní dozor .....	16
1.3 Ředitelství silnic a dálnic ČR .....	17
1.3.1 Struktura organizace ŘSD ČR a její činnosti .....	17
1.4 Správa a údržba .....	19
1.4.1 Běžná údržba .....	20
1.4.2 Souvislá údržba .....	21
1.4.3 Vozovka .....	21
1.4.4 Dopravní značení .....	21
1.4.5 Odvodnění .....	22
1.4.6 Mosty .....	22
1.4.7 Ostatní silniční objekty .....	22
1.4.6 Doprovodná zeleň .....	22
1.5 Financování silnic .....	23
1.5.1 Státní fond dopravní infrastruktury .....	24
1.6 Financování z Fondů Evropské unie .....	25
1.6.1 Evropská investiční banka .....	26
1.6.2 Operační program Infrastruktura .....	26
1.6.3 Operační program Doprava .....	27
1.6.4 Operační program Přeshraniční spolupráce Česká republika - Polsko .....	28
1.7 Public - Private Partnership .....	29
2 Silniční síť na území Královéhradeckého kraje .....	30
2.1 Současná silniční síť .....	31
2.1.1 Dálnice .....	31
2.1.2 Rychlostní komunikace .....	32
2.1.3 Silnice I. třídy .....	32
2.1.4 Silnice II. třídy .....	34

2.1.5 Silnice III. třídy .....	35
2.2 Plány a předpoklady rozvoje silniční sítě v Královéhradeckém kraji.....	35
2.2.1 Koncepce rozvoje silniční sítě v Královéhradeckém kraji .....	36
2.2.2 Hlavní cíle výstavby a rekonstrukce silničních komunikací .....	36
2.2.3 Vedlejší cíle výstavby a rekonstrukce silničních komunikací v letech 2008 - 2010 .....	38
3 Analýza současného stavu správy, údržby a financování silnic I. třídy na území Královéhradeckého kraje .....	40
3.1 Správa a Údržba silnic Královéhradeckého kraje a.s.....	40
3.1.1 Předmět činnosti SÚS Královéhradeckého kraje a.s. ....	41
3.1.2 Organizační struktura SÚS Královéhradeckého kraje a.s.....	42
3.1.3 Smluvní závazky společnosti a tržby.....	42
3.1.4 Výdaje na jednotlivé činnosti správy a údržby silnic za rok 2009 .....	45
3.1.5 Hospodářské výsledky společnosti za léta 2007 - 2009 .....	45
3.2 Ředitelství silnic a dálnic ČR Správa Hradec Králové .....	46
3.3 Financování silnic I. třídy v Královéhradeckém kraji.....	47
3.3.1 Financování silnic I. třídy v Královéhradeckém kraji prostřednictvím ŘSD ČR.....	47
3.3.2 Projekty v rámci OPD 2007-2013 .....	47
3.3.3 Financování silnic v Královéhradeckém kraji prostřednictvím Operačního programu Přeshraniční spolupráce Česká republika - Polsko.....	49
4 Návrhy možných zlepšení v oblasti správy, údržby a financování silniční sítě v Královéhradeckém kraji .....	50
4.1 Možná zlepšení ve výkonu správy a údržby silnic .....	50
4.1.1 Činnosti správy a údržby silnic v rámci jedné společnosti.....	50
4.2 Možná zlepšení ve financování silniční sítě na území Královéhradeckého kraje.....	51
4.2.1 Větší vyváženost investičních a neinvestičních finančních prostředků.....	52
4.2.2 Zpoplatnění průjezdů vytěžovanými úseky .....	53
4.2.3 Partnerství veřejného a soukromého sektoru.....	55
Závěr .....	57
Seznam obrázků .....	61
Seznam tabulek .....	62
Seznam grafů.....	63
Seznam zkratk .....	64
Seznam příloh.....	65



# Úvod

Dá se říci, že každý s nás už někdy potřeboval využít silniční dopravní infrastrukturu. Denně je využívána lidmi, kteří dojíždí za prací, studenty, kteří dojíždí do škol, speditérskými firmami, které doručují zboží ke koncovým zákazníkům atd. Už jen z výše zmíněné věty vyplývá, že silniční síť je denně vystavována obrovské zátěži ať už z řad osobních automobilů nebo nákladních automobilů. Ovšem málokdo si uvědomuje, že je tato silniční síť denně kontrolována, opravována, udržována a modernizována subjekty, které zde vykonávají správu a údržbu této silniční sítě, na kterou jsou ročně vynakládány obrovské finanční prostředky. Právě silniční sítí, její správou, údržbou a financováním, týkajícím se silnic I. třídy v Královéhradeckém kraji, se tato práce zabývá.

Pro mou práci jsem si zvolil téma vztahující se k regionu, ve kterém žiji. Téma „Správa, údržba a financování silnic I. třídy v Královéhradeckém kraji“ považuji za velmi zajímavé a hlavně za dosti aktuální, toto rozhodnutí také podpořil fakt, že bych chtěl v budoucnu vykonávat povolání související s problematikou silniční dopravy.

Hlavním cílem této práce je zhodnocení současného stavu silniční dopravní infrastruktury nacházející se v Královéhradeckém kraji a zhodnocení stavu správy a údržby silnic I. třídy v tomto kraji. Jedním z dalších cílů je objasnění toho, odkud jsou finanční prostředky na správu, údržbu a výstavbu silnic čerpány a zhodnocení možnosti jejich čerpání. Posledním cílem je poukázat na jednotlivé nedostatky v této problematice a poté navrhnout jejich možná zlepšení.

V první části práce vysvětlím pojmy týkající se silniční dopravní infrastruktury a dále se budu věnovat silniční dopravní infrastruktuře v České republice, která má velký význam pro rozvoj ekonomiky a rychlou a kvalitní dostupnost jednotlivých regionů.

Ve druhé části práce se budu zabývat silniční sítí na území Královéhradeckého kraje, uvedu zde jednotlivé silniční komunikace a plány výstavby této silniční sítě do budoucna.

Ve třetí části zanalyzuji současné zajištění technické údržby a správy silnic I. třídy a dále popíši způsob jejího financování. Na základě této třetí části ověřím svoji hypotézu, že zajišťování údržby silnic I. třídy je závislé na přidělených finančních prostředcích, kterou tak v závěru potvrdím nebo vyvrátím.

V poslední části navrhnu možná zlepšení týkající se této problematiky.

Musím ovšem brát v zřetel, že úspěšné zpracování této práce bude podmíněno také spoluprací ze strany Ředitelství silnic a dálnic České republiky p.o. a Správy a údržby silnic v Královéhradeckém kraji a.s. Důležitou roli zde bude hrát dostupnost a zveřejňování nejrůznějších informací od těchto dvou subjektů.

## 1 Silniční dopravní infrastruktura v České republice

Silniční dopravní infrastruktura patří k nejdůležitějším aspektům, které ovlivňují rozvoj jednotlivých zemí a tudíž i rozvoj České republiky. Význam silniční dopravní infrastruktury v České republice je oproti jiným zemím určitě o něco větší, tento fakt je dán díky její geografické poloze, čímž se stává tranzitní zemí.

### 1.2 Vývoj silniční dopravní infrastruktury v České republice

Na začátku 20. století, v době velkého ekonomického rozvoje začalo být nutné investovat do silniční dopravní infrastruktury, jelikož intenzita silniční dopravy začala růst obrovským tempem. V druhé polovině 30. let byly vypracovány první plány a návrhy na vedení hlavní silniční sítě přes území ještě tehdejšího Československa. Roku 1939 začala výstavba průjezdní dálnice Vratislav (Polsko) – Brno – Vídeň, kterou však 2. světová válka zastavila. Po konci této války se hlavní pozornost věnovala napravení škod, které válka zapříčinila.

V 50. letech 20. století schválila vláda koncepci dlouhodobého rozvoje silniční sítě a také jednoznačně stanovila výstavbu čtyřpruhové silnice Praha – Humpolec. Tato koncepce určila funkční členění silniční sítě podle dopravního významu, vymezila rozsah dálniční sítě a přinesla potřebu investovat peněžní prostředky do důležitých tahů.

Do roku 1990 byla tedy výstavba silnic převážně orientována na vybrané silniční tahy, jak už bylo řečeno výše, které byly směřovány po mezinárodních silnicích dle Evropské dohody o hlavních silnicích s mezinárodním provozem AGR. Po revoluci v roce 1989 došlo v důsledku změny tržních podmínek k obrovskému nárůstu silniční dopravy, což jí velmi vyzvedlo do popředí. Toto si vyžádalo celkové urychlování výstavby silniční sítě na území České republiky. Po roce 1992 byla hlavní pozornost věnována výstavbě dálnic a rychlostních komunikací a výstavbě obchvatů obcí, což mělo přinést zlepšení situace ve vytížených úsecích, rychlejší a kvalitnější dopravu a v neposlední řadě zlepšení životních podmínek v městech a obcích.

Díky revoluci v roce 1989 a následnému nárůstu silniční dopravní intenzity se ve druhé polovině 90.let značně změnil způsob dopravy - došlo k nárůstu individuální automobilové dopravy, čímž se znatelně zvýšila dopravní zátěž na silnicích. Na výrazném růstu intenzity dopravy se rovněž podílel i fakt, že Česká republika díky své poloze a rozloze se stala tranzitní zemí, jak už bylo uvedeno výše.

Po vstupu České republiky do Evropské unie v roce 2004 vzrostly investice do infrastruktury, a to zejména díky dalším možnostem čerpání finančních prostředků ze strukturálních fondů Evropské unie. Díky tomu se zkvalitnila a zrychlila výstavba dalších částí silničních dopravních cest. Tyto možnosti už byly i před vstupem do Evropské unie díky třem finančním programům.

Prvním z nich byl finanční program PHARE, který sloužil na podporu ekonomické restrukturalizace a měl podporovat demokratizační reformy v Polsku a Maďarsku. Později se rozšířil i na ostatní státy. Dalším byl program ISPA, též nazýván nástrojem předvstupních strukturálních politik, který byl zaměřen na oblast životního prostředí a dopravy. Třetím programem byl SAPARD, který byl určen na pomoc zemědělcům. Třetí program byl určen pro rozvoj venkovské infrastruktury. Všechny tyto programy měly také jeden velký společný cíl, kterým bylo připravení příjemců podpory na budoucí čerpání dotací z fondů EU.<sup>1</sup>

Česká republika má jednu z nejhustších silničních sítí v Evropě. Největší část této silniční sítě zaujímají silnice III. třídy, které tvoří 34 161,1 km, zatímco důležité rychlostní silnice a dálnice zaujímají 1050,2 km z celkového počtu 55 654 km (stav k 1.1.2009). Ovšem tato síť není stále v takovém technickém stavu, jak by si její uživatelé přáli.<sup>2</sup>

V současnosti je stav našich silnic denně probíraným problémem jak veřejností, tak i v odborných kruzích. Ke zlepšení funkčnosti a technického stavu naší silniční komunikační sítě je zapotřebí několik změn. Tyto změny by měly zahrnovat výstavbu a modernizaci silničních dopravních komunikací, dále odborné a operativní řízení jejich správy a údržby atd.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> *Evropské fondy* [online]. 2010 [cit. 2010-05-22]. Předvstupní fondy do Evropské unie. Dostupné z WWW: <<http://ec.europa.eu>>.

<sup>2</sup> *Ředitelství silnic a dálnic ČR* [online]. 2010 [cit. 2010-03-27]. Silniční a dálniční síť. Dostupné z: WWW:<<http://www.rsd.cz>>.

<sup>3</sup> *Dopravní noviny* [online]. 2009 [cit. 2010-04-10]. Stav silnic. Dostupné z WWW: <<http://www.dnoviny.cz>>.

V tabulce č. 1 jsou uvedeny veškeré délky dálnic a silnic v jednotlivých krajích České republiky.

**Tabulka 1 Přehled délek dálnic a silnic v ČR (k 1.1.2009)**

	Dálnice	Rychlostní silnice	I. třída (bez rychlostních)	II. třída	III. třída	Celkem
název	délka [km]	délka [km]	délka [km]	délka [km]	délka [km]	délka [km]
HLAVNÍ MĚSTO PRAHA	10,600	20,962	10,915	30,376		<b>72,853</b>
KRAJ STŘEDOČESKÝ	194,241	140,520	655,468	2 368,037	6 254,924	<b>9 613,190</b>
KRAJ JIHOČESKÝ	15,481		661,177	1 635,687	3 819,197	<b>6 131,542</b>
KRAJ PLZEŇSKÝ	109,238		420,140	1 512,221	3 088,078	<b>5 129,677</b>
KRAJ KARLOVARSKÝ		14,828	211,670	486,610	1 330,816	<b>2 043,924</b>
KRAJ ÚSTECKÝ	52,568	7,043	484,187	901,318	2 753,794	<b>4 198,910</b>
KRAJ LIBERECKÝ		22,243	310,369	486,680	1 608,437	<b>2 427,729</b>
KRAJ KRÁLOVÉHRADECKÝ	16,077		437,277	894,235	2 418,252	<b>3 765,841</b>
KRAJ PARDUBICKÝ	8,152		457,821	909,253	2 221,453	<b>3 596,679</b>
KRAJ VYSOČINA	92,625		424,617	1 629,987	2 946,103	<b>5 093,332</b>
KRAJ JIHMORAVSKÝ	134,349	28,426	417,947	1 474,724	2 437,465	<b>4 492,911</b>
KRAJ OLOMOUCKÝ	22,240	90,925	350,099	923,556	2 185,935	<b>3 572,755</b>
KRAJ ZLÍNSKÝ	7,240	2,742	336,630	573,935	1 199,970	<b>2 120,517</b>
KRAJ MORAVSKOSLEZSKÝ	27,721	32,001	671,724	765,641	1 896,679	<b>3 393,766</b>
<b>Celkem</b>	<b>690,532</b>	<b>359,690</b>	<b>5 850,041</b>	<b>14 592,260</b>	<b>34 161,103</b>	<b>55 653,626</b>

Zdroj:[3]

## 1.3 Základní pojmy

V této kapitole vymezují jednotlivé nejdůležitější pojmy týkající se silniční dopravní infrastruktury. Objevují se zde pojmy jako pozemní komunikace, správa komunikací, infrastruktura, součásti silničních komunikací., rozdělení údržby silnic atd.

### 1.3.1 Infrastruktura

Infrastruktura je soubor podmínek, které zabezpečují fungování ekonomiky.<sup>4</sup> Infrastruktura zahrnuje i nezbytné investice do odvětví, které podporují ekonomický rozvoj. Tyto investice jsou z velké části nedělitelné a nelze je bez účasti veřejných prostředků účinně realizovat. Infrastruktura zahrnuje technickou, ekonomickou a sociální oblast. Sem můžeme také zahrnout podstatnou část veřejného sektoru, který vyžaduje částečnou nebo úplnou kontrolu samosprávných a správních orgánů.<sup>5</sup>

<sup>4</sup> REKTOŘÍK, J. a kolektiv. *Ekonomika a řízení odvětví veřejného sektoru*. 2. vydání. Praha: Ekopress, s.r.o., 2007. s. 227.

<sup>5</sup> *Infrastruktura* [online]. 2009 [cit. 2010-04-10]. Česká republika. Dostupné z WWW: <<http://is.muni.cz>>.

### 1.3.1 Pozemní komunikace

Pozemní komunikace tvoří nejrozsáhlejší a jednu z nejdůležitějších součástí infrastruktury České republiky.

Pozemní komunikace je dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti.<sup>6</sup> Podle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích dělíme tyto komunikace na dálnice, silnice, místní komunikace a účelové komunikace.

Zařazení pozemních komunikací do kategorie dálnice, rychlostní komunikace, silnice nebo místní komunikace je v kompetenci příslušného silničního správního úřadu na základě jejich určení, dopravního významu a stavebně technického vybavení.<sup>7</sup>

Zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích v platném znění upravuje podmínky užívání pozemních komunikací, ochranu pozemních komunikací, práva a povinnosti vlastníků pozemních komunikací a jejich uživatelů.

### 1.3.2 Rozdělení pozemních komunikací

**Dálnice** je pozemní komunikace určená pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly, která je budována bez úrovnových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a která má směrově oddělené jízdní pásy.<sup>8</sup> Dálnice je přístupná pouze silničním motorovým vozidlům, jejichž nejvyšší povolená rychlost není nižší, než stanoví zvláštní předpis, tedy 80 km/hod.

**Rychlostní silnice** jsou speciální pozemní komunikace budované pro motorová vozidla. Zpravidla jsou projektovány jako vícepruhové a směrově oddělené a zpravidla se dělí na dálnice a ostatní rychlostní silnice. Označování, parametry a rychlostní limity se v různých zemích liší.<sup>9</sup>

---

<sup>6</sup> FASTR, Pavel; ČECH, Jan. *Zákon o pozemních komunikacích s komentářem a prováděcími předpisy*. 8. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Nakladatelství Linde Praha, 2007. s. 12.

<sup>7</sup> *Pozemní komunikace* [online]. 2010 [cit. 2010-05-22]. Platné předpisy. Dostupné z WWW: <<http://fast10.vsb.cz>>.

<sup>8</sup> FASTR, Pavel; ČECH, Jan. *Zákon o pozemních komunikacích s komentářem a prováděcími předpisy*. 8. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Nakladatelství Linde Praha, 2007. s. 15.

<sup>9</sup> *Wikipedia* [online]. 2010 [cit. 2010-05-22]. Rychlostní silnice. Dostupné z WWW: <<http://cs.wikipedia.org>>.

**Místní komunikace** je veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně místní dopravě na území obce.<sup>10</sup> Místní komunikace se pak dále rozdělují do čtyř tříd podle dopravního významu, určení a stavebně technického vybavení.

**Silnice** je veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci. Silnice tvoří silniční síť. Silnice se podle svého určení a dopravního významu rozdělují do těchto tříd:

- silnice I. třídy, která je určena zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu. Silnice I. třídy vystavěná jako rychlostní silnice je určena pro rychlou dopravu a je přístupná pouze silničním motorovým vozidlům, jejichž nejvyšší povolená rychlost není nižší, než stanoví zvláštní předpis. Rychlostní silnice má obdobné stavebně technické vybavení jako dálnice.
- silnice II. třídy, která je určena pro dopravu mezi okresy
- silnice III. třídy, která je určena k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace<sup>11</sup>

**Účelová komunikace** je pozemní komunikace, která slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí nebo ke spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků.<sup>12</sup> Tato komunikace se dále dělí na veřejně přístupnou a veřejně nepřístupnou.

### 1.3.3 Vlastnictví pozemních komunikací

Ze zákona vykonává vlastnické právo státu k dálnicím a silnicím I. třídy Ministerstvo dopravy, jenž výkonem vlastnických práv pověřilo státní příspěvkovou organizaci Ředitelství silnic a dálnic ČR.

Vlastníkem dálnic a silnic I. tříd je stát, vlastníkem silnic II. a III. tříd je kraj, na jehož území se silnice nacházejí, a vlastníkem místních komunikací je obec, na jejímž území se

---

<sup>10</sup> FASTR, Pavel; ČECH, Jan. *Zákon o pozemních komunikacích s komentářem a prováděcími předpisy*. 8. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Nakladatelství Linde Praha, 2007. s. 16.

<sup>11</sup> FASTR, Pavel; ČECH, Jan. *Zákon o pozemních komunikacích s komentářem a prováděcími předpisy*. 8. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Nakladatelství Linde Praha, 2007. s. 16.

<sup>12</sup> FASTR, Pavel; ČECH, Jan. *Zákon o pozemních komunikacích s komentářem a prováděcími předpisy*. 8. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Nakladatelství Linde Praha, 2007. s. 19.

místní komunikace nacházejí. Vlastníkem účelových komunikací je právnická nebo fyzická osoba.<sup>13</sup>

### 1.3.4 Součásti a příslušenství

Součástí dálnic, silnic a místních komunikací jsou všechny objekty, které jsou pevně spojeny se silničním pozemkem a zajišťují jejich funkčnost, bezpečnost a plynulý provoz na silničních komunikacích. Můžeme sem zahrnout veškeré mosty, tunely, podjezdy, železniční přejezdy, svodidla, semaforey atd. Přehled vybraných objektů a jejich počet nám udává tabulka č. 2.

Silničním pozemkem se rozumí pozemky, na nichž je umístěno těleso dálnice, silnice a místní komunikace a silniční pomocný pozemek.<sup>14</sup>

Silniční pomocný pozemek je pruh pozemku přilehlého po obou stranách k tělesu dálnice, silnice nebo místní komunikace mimo souvisle zastavěné území obcí, který slouží účelům ochrany a údržby dálnice, silnice nebo místní komunikace, pokud tyto pozemky jsou ve vlastnictví vlastníka dálnice, silnice nebo místní komunikace.<sup>15</sup>

**Tabulka 2 Přehled vybraných objektů na silnicích ČR podle druhu k 1.1.2009**

Třída komunikací	Celkem		Mosty		Podjezdy		Žel. přejezdy		Tunely	
	počet	délka [m]	počet	délka [m]	počet	délka [m]	počet	délka [m]	počet	délka [m]
Dálnice	1 381	61 610	843	59 437	530	2 173	0	0	8	8 409
Rychlostní silnice	782	29 646	448	26 669	332	2 790	0	0	2	187
I. třída bez rychlost. silnic	4 178	111 884	3 100	95 802	849	10 141	220	2 253	9	3 688
II. třída	5 689	80 906	4 467	67 146	536	7 057	685	6 662	1	41
III. třída	10 564	109 737	8 042	83 473	842	12 144	1 678	14 092	2	28
<b>CELKEM</b>	<b>22 594</b>	<b>393 782</b>	<b>16 900</b>	<b>332 527</b>	<b>3 089</b>	<b>34 305</b>	<b>2 583</b>	<b>23 007</b>	<b>22</b>	<b>12 353</b>

Zdroj: [3]

Veškeré tyto objekty se kvůli bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích známkují dle stavu nosné konstrukce čísly 1 až 7, jak je uvedeno na příkladu mosty v grafu č. 1.

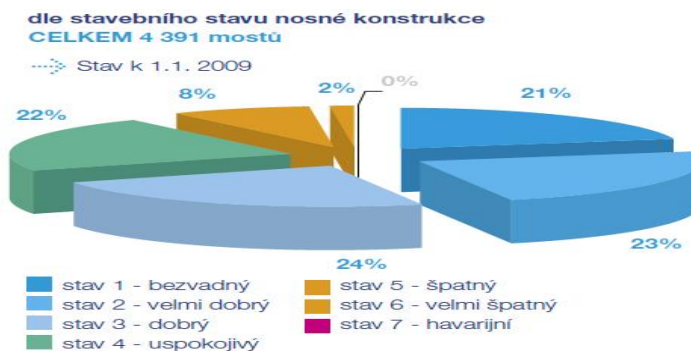
<sup>13</sup> FASTR, Pavel; ČECH, Jan. *Zákon o pozemních komunikacích s komentářem a prováděcími předpisy*. 8. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Nakladatelství Linde Praha, 2007. s. 23.

<sup>14</sup> FASTR, Pavel; ČECH, Jan. *Zákon o pozemních komunikacích s komentářem a prováděcími předpisy*. 8. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Nakladatelství Linde Praha, 2007. s. 29.

<sup>15</sup> FASTR, Pavel; ČECH, Jan. *Zákon o pozemních komunikacích s komentářem a prováděcími předpisy*. 8. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Nakladatelství Linde Praha, 2007. s. 30.

Na grafu č.1 můžeme vidět, že jen dvě procenta veškerých mostů v České republice jsou ve špatném stavu, což je velmi uspokojivé. Ale jak je vidět stále je potřeba dost práce a finančních prostředků na to, aby se tyto objekty mohly být renovovány a jejich stav se zlepšil.

**Graf 1 Mosty na dálnicích a silnicích I. třídy v ČR k 1.1.2009**



Zdroj:[3]

Příslušenstvím mohou být i věci, které patří vlastníkovu silničního pozemku, ale nejsou s ním pevně spojeny. Patří sem například: přenosné značky, přenosné semaforey, dopravní kužely, přenosné světelné signalizační zařízení sloužící k řízení provozu atd. Veškeré tyto součásti a příslušenství jsou přesně vyjmenovány v § 12 až § 14 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

### 1.2.5 Státní správa a státní dozor

Státní správu ve věcech dálnice, silnice, místní komunikace a veřejné účelové komunikace vykonávají silniční správní úřady, kterými jsou Ministerstvo dopravy, krajský úřad, obecní úřad obce s rozšířenou působností a celní úřad. Působnost silničního správního úřadu vykonávají v rozsahu stanoveném tímto zákonem též obce v přenesené působnosti<sup>16</sup>.

Státní dozory na dálnicích, silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích mají na starosti silniční správní úřady a také obce pod jejichž působnost příslušné komunikace spadají. Veškeré tyto správní úřady a obce s rozšířenou působností spadají pod Ministerstvo dopravy, které zde vykonává vrchní státní dozor nad jejich výkony.

<sup>16</sup> FASTR, Pavel; ČECH, Jan. *Zákon o pozemních komunikacích s komentářem a prováděcími předpisy*. 8. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Nakladatelství Linde Praha, 2007. s. 113.



## 1.3 Ředitelství silnic a dálnic ČR

Ředitelství silnic a dálnic ČR, dále jen zkratkou ŘSD ČR, je státní příspěvkovou organizací zřízenou Ministerstvem dopravy České republiky. ŘSD ČR vzniklo 1. ledna 1997 sloučením tehdejšího Ředitelství dálnic Praha, Ředitelství silnic ČR a jednotlivých silničních investorských útvarů, sídlících ve městech tehdejších krajů, tj. v Praze, Českých Budějovicích, Plzni, Liberci, Pardubicích, Brně a Ostravě.<sup>17</sup>

Tuto organizaci řídí generální ředitel, který je jmenován ministrem dopravy České republiky. Generální ředitel zastupuje tuto organizaci v pracovním styku, v komunikaci s veřejností, při jednání před soudy atd. Zástupcem generálního ředitele je výkonný ředitel, který je oprávněn jednat jménem generálního ředitele v plném rozsahu jeho práv.

Základním předmětem činnosti organizace ŘSD ČR je výkon vlastnických práv státu k nemovitostem tvořícím dálnice a silnice I. třídy, zabezpečení správy, údržby a oprav dálnic a silnic I. třídy a zabezpečení výstavby a modernizace dálnic a silnic I. třídy<sup>18</sup>.

Při svém hospodaření se ŘSD ČR řídí právním řádem České republiky a těmito právními předpisy:

- Zákonem č. 218/2000 Sb. o rozpočtových pravidlech a o změně některých souvisejících zákonů (rozpočtová pravidla) v platném znění,
- Zákonem č. 219/2000 Sb. o majetku České republiky a jejím vystupování v právních vztazích, v platném znění,
- Zákonem č. 137/2006 Sb. o veřejných zakázkách, v platném znění,
- Zákonem č. 320/2001 Sb. o finanční kontrole ve veřejné správě a o změně některých zákonů (zákon o finanční kontrole), v platném znění.

### 1.3.1 Struktura organizace ŘSD ČR a její činnosti

Jak už bylo řečeno výše, hlavní náplní této organizace je hospodaření s příslušnými dálnicemi a silnicemi I. třídy doplněnými součástmi a příslušenstvím, která vychází ze zákona § 12 a násl. zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

---

<sup>17</sup> *Wikipedia* [online]. 2010 [cit. 2010-05-08]. Vznik Ředitelství silnic a dálnic ČR. Dostupné z WWW: <<http://www.wikipedia.org>>.

<sup>18</sup> *Ředitelství silnic a dálnic ČR* [online]. 2010 [cit. 2010-05-08]. Předmět činnosti. Dostupné z WWW: <<http://www.rsd.cz/Organizace-RSD-CR/>>.

Do činnosti ŘSD ČR spadá především:

- zabezpečení údržby a opravy dálnic a silnic I. třídy
- zabezpečení výstavby a modernizace silnic a dálnic a jejich součástí a příslušenstvím a dalších staveb nutných pro provoz na dálnicích a silnicích a pro jejich údržbu a opravy a pořizování dalšího majetku nutného pro hospodaření s tímto majetkem
- zabezpečování činností souvisejících se zakrýváním, odstraňováním a likvidací nepovolených reklamních zařízení na dálnicích a silnicích I. třídy (včetně rychlostních komunikací) a v jejich ochranných pásmech, a plní funkci správce komunikace dle zákona č.13/1997 Sb.
- sledování a vyhodnocování důsledků rozložení rizik mezi státem koncesionáři po dobu výstavby, provozování a údržby dálnic
- zabezpečování podkladů pro stanovení koncepcí v oblasti silnic a dálnic
- zajištění provozování systému výkonového zpoplatnění na vybraných pozemních komunikacích v České republice<sup>19</sup>

Dále tato organizace plní základní úkoly:

- spolupracuje s příslušnými orgány státní správy, poskytuje jim podklady a zpracovává stanoviska
- zpracovává podklady, návrhy a zdůvodnění pro získání a účelné rozdělení prostředků pro silnice I. třídy a dálnice a dohlíží na jejich hospodárné využití
- zajišťuje veškeré činnosti pro přípravu a realizaci výstavby, modernizace a oprav, včetně řádného předání díla následným správcům
- zajišťuje jednotnou technickou politiku oboru, podílí se na zpracování technických předpisů a zpracovává podklady pro ně
- zajišťuje stanovené úkoly v evidenci a statistice silnic I. třídy a dálnic, zajišťuje vydávání silničních map

---

<sup>19</sup> *Ředitelství silnic a dálnic ČR* [online]. 2010 [cit. 2010-05-08]. Zřizovací listina . Dostupné z WWW: <<http://www.rsd.cz/Organizace-RSD-CR/Zrizovaci-listina>>.

Na obrázku č. 1 jsou také zobrazeny jednotlivé správy ŘSD ČR, které mají sídla ve všech krajích České republiky.

**Obrázek 1 Organizační struktura ŘSD ČR**



Zdroj:[3]

## 1.4 Správa a údržba

V období prudkého rozvoje silniční dopravy se neustále zvyšují požadavky na kvalitní stav silnic, dálnic a jejich příslušenství pro zajištění bezpečné, plynulé i dostatečně rychlé jízdy silničních vozidel.

Dálnice a rychlostní silnice spadají, jak už bylo řečeno, pod ŘSD ČR, které je rozděleno do šestnácti středisek. Rozmístění těchto středisek je uvedeno v příloze č.1. Tato silniční správní střediska vykonávají správu a údržbu svěřeného úseku komunikace a jeho součástí a udržují ji ve stavu, který je předepsaný Ministerstvem dopravy. Na těchto svěřených úsecích zajišťují také letní údržbu, která trvá od dubna do října, a zimní, která je od listopadu do března. Letními pracemi jsou především opravy vozovek, mostů, dopravních značek, nátěry ocelových konstrukcí, odvodnění, sekání trávy atd. Zimní období je charakteristické nepřetržitým pracovním provozem, který zajišťuje odklízení sněhu, náledí a námraz z vozovek, které jsou pro dopravu velmi nebezpečné. Mimo jiné tyto správy i zabezpečují informace o sjízdnosti svěřeného úseku, předkládají návrhy na jejich zlepšení atd.

Je zřetelné, že tyto údržby a opravy jsou velmi náročné na peněžní prostředky. V tabulce č.3 můžeme vidět kolik těchto finančních prostředků bylo vynaloženo na opravy a údržbu v jednotlivých letech na dálnice a silnice I. třídy.

**Tabulka 3 Prostředky vynaložené na opravy a údržbu silnic I. třídy a dálnic (v mil. Kč)**

	<b>Prostředky na silnice</b>	<b>Přepočet na CÚ 1990</b>		<b>Prostředky na dálnice</b>	<b>Přepočet na CÚ 1990</b>
<b>2000</b>	6 851	1 794	<b>2000</b>	358	94
<b>2001</b>	6 094	1 536	<b>2001</b>	378	95
<b>2002</b>	7 396	1 817	<b>2002</b>	514	126
<b>2003</b>	7 814	1 885	<b>2003</b>	504	121
<b>2004</b>	8 292	1 929	<b>2004</b>	672	156
<b>2005</b>	2 026	459	<b>2005</b>	784	177
<b>2006</b>	3 745	821	<b>2006</b>	942	206
<b>2007</b>	6 329	1 331	<b>2007</b>	1279	269
<b>2008</b>	4 325	869	<b>2008</b>	1292	259

Zdroj:[3]

Pro účely plánování zimní údržby se silnice rozdělují podle pořadí důležitosti do několika kategorií. Díky těmto kategoriím se určují lhůty pro zmírnění závad ve sjízdnosti silnic. U rychlostních silnic je tato lhůta do 2 hodin od výjezdu sypačů vozovek, u silnic I. třídy je to do 3 hodin.

Jednotlivým druhům údržby se věnují podrobněji v dalších kapitolách.

Podle rozsahu a povahy prací se výše uvedené činnosti rozdělují na běžnou a souvislou údržbu.

#### 1.4.1 Běžná údržba

Běžná údržba zahrnuje drobné, místně vymezené práce, jejichž potřeba byla zjištěna v rámci prohlídek komunikací.<sup>20</sup>

Jedná se převážně o údržbu vozovky a krajnic, dopravního značení, odvodňovacích zařízení, údržbu svahů a násypů zemního tělesa komunikace a ostatních silničních objektů, ošetřování silniční vegetace atd.

<sup>20</sup> FASTR, Pavel; ČECH, Jan. *Zákon o pozemních komunikacích s komentářem a prováděcími předpisy*. 8. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Nakladatelství Linde Praha, 2007. s. 151.

## 1.4.2 Souvislá údržba

Souvislá údržba zahrnuje rozsáhlejší práce v souvislých úsecích, sloužící k zachování a obnově původních vlastností. Podkladem pro rozhodnutí o jejím provedení jsou výsledky systémů hospodaření s vozovkou, případně vyhodnocené údaje z prohlídek komunikací.<sup>21</sup>

Jedná se jak o údržbu vlastní komunikace, tak údržbu součástí a příslušenství silnic. Jde především o práce jako je obnova opotřebované obrusné vrstvy, zpevnění a úprava krajnic, úprava zemního tělesa, odstranění výmrazků a obnova silniční vegetace.

## 1.4.3 Vozovka

Údržba vozovky patří mezi činnosti spadající do letní údržby silnic. U běžné údržby se jedná převážně o vysrávku menších ploch krytů, seřiznutí, doplnění, zpevnění a čištění krajnic.

U souvislé údržby jde o zachování a obnovu původních vlastností vozovky. Jedná se zde o obnovu obrusné vrstvy, její rovnosti a protismykových vlastností, zpevnění a úpravu krajnic.

## 1.4.4 Dopravní značení

Údržba dopravního značení je důležitá z hlediska bezpečnosti silničního provozu. Dopravní značení se rozdělujeme do dvou kategorií: na svislé dopravní značky a vodorovné dopravní značky.

Svislé dopravní značky jsou zobrazeny na tabulích a panelech, jsou umístěny nad úrovní silnice. Svislé dopravní značky se dělí do kategorií podle významu na výstražné, které tvoří skupina A, upravující přednost, tvořené skupinou P, zákazové, což je skupina B, příkazové, skupina C, informativní provozní, skupina IP, směrové, skupina IS, jiné, což je skupina IJ a dodatkové tabulky, skupina E.

Vodorovné dopravní značky se nachází na povrchu vozovky, užívají se samostatně nebo ve spojení se svislými dopravními značkami, zdůrazňují nebo zpřesňují jejich význam.

Při běžné údržbě se provádí čištění, oprava a obnova dopravního značení na základě běžných prohlídek. Do souvislé údržby pak patří obnova nebo nové osazení úseků silnice.

---

<sup>21</sup> FASTR, Pavel; ČECH, Jan. *Zákon o pozemních komunikacích s komentářem a prováděcími předpisy*. 8. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Nakladatelství Linde Praha, 2007. s. 197.

### 1.4.5 Odvodnění

Odvodnění je důležité zejména kvůli zabránění podmáčení a následnému sesuvu silničního tělesa. U odvodňovacích zařízení je nejdůležitější činností běžné údržby zejména jejich čištění. Jedná se zejména o silniční kanalizace, skluzy, příkopy atd.

### 1.4.6 Mosty

Údržba mostů se provádí na základě výsledků prohlídek a diagnostiky či technické dokumentace. Údržbu mostů, včetně násypových a zářezových svahů pod nimi, zabezpečuje správce mostu, tedy příslušná Správa ŘSD ČR.<sup>22</sup>

Součástí běžné údržby mostů jsou převážně činnosti v podobě údržby zádržných systémů, jako jsou zábradlí či svodidla a jejich drobné opravy, nátěry atd.

Mezi činnosti souvislé údržby patří výměna zádržných systémů a výměna dilatačních závěrů.

### 1.4.7 Ostatní silniční objekty

Jsou objekty a příslušenství, které nespádají do žádné z ostatních kategorií, jedná se o protihlukové stěny a valy, přilehlé chodníky, podchody, odpočívky, veřejná parkoviště, jízdní pruhy pro cyklisty atd.

### 1.4.6 Doprovodná zeleň

Údržba silniční doprovodné zeleně je důležitá jak z hlediska pasivní bezpečnosti silničního provozu, tak z hlediska stavebně technického stavu. Činnosti běžné a souvislé údržby jsou takřka stejné. Provádí se činnosti typu:

- péče o silniční doprovodnou zeleň,
- sekání trávy,
- ořezávání větví stromů a keřů,
- kácení stromů, atd.

---

<sup>22</sup> SÚS Královéhradeckého kraje a.s. [online]. 2009 [cit. 2010-04-01]. Postup. Dostupné z WWW: <<http://www.sushk.cz>>.

## 1.5 Financování silnic

Finanční prostředky na správu silnic čerpá Ředitelství silnic a dálnic ČR především z těchto zdrojů:

- státního fondu dopravní infrastruktury (dále SFDI)
- státního rozpočtu
- z fondů Evropské unie
- vlastních a mimorozpočtových zdrojů

System čerpání těchto finančních prostředků uvádím v následujících kapitolách.

Dle schváleného státního rozpočtu ČR, je Státnímu fondu dopravní infrastruktury, přidělena dotace, po schválení Ministerstvem dopravy ČR SFDI tyto prostředky dále rozděluje organizacím, které vykonávají správu jednotlivých silnic v České republice.

Tyto prostředky jsou dvojího druhu – investiční a neinvestiční. Investiční prostředky jsou určeny na opravy stávající dopravní infrastruktury a na její další novou výstavbu. Neinvestiční jsou určeny na běžnou a souvislou údržbu silniční sítě.

Prerozdělené neinvestiční prostředky obdrží jednotlivé Správy ŘSD ČR, které poté na jednotlivé projekty vyhláší dle zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách výběrová řízení.

Neustále se zvyšující tlak na bezpečnost, rychlost, komfort přepravy a v neposlední řadě i na šetrný vztah dopravních cest k životnímu prostředí zapříčiňuje to, že stávající síť dálnic a silnic vzhledem k neustále rostoucí mobilitě obyvatelstva a přepravní zátěže, je v mnoha ohledech nedostatečná.<sup>23</sup>

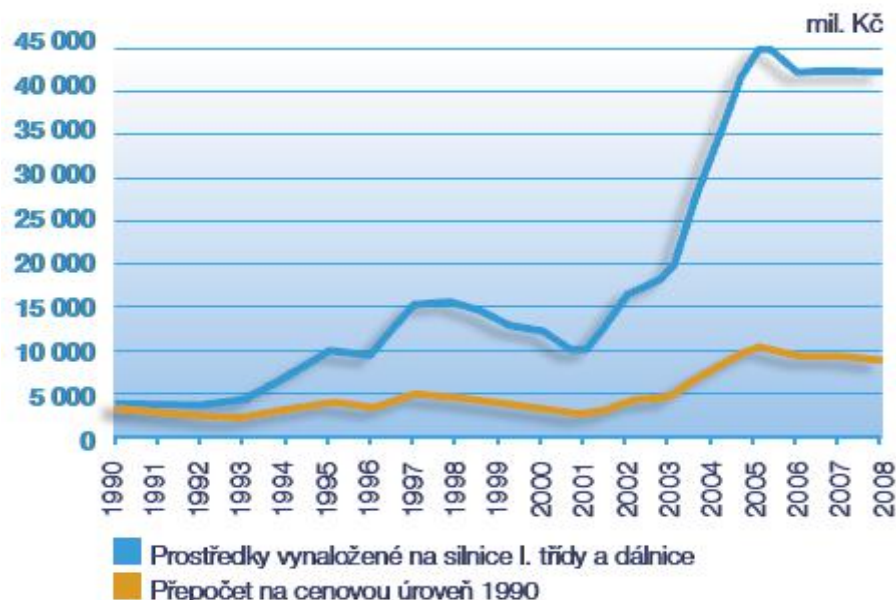
Jak už bylo řečeno výše, neustálý tlak na rychlost, bezpečnost, komfort, šetrnost k životnímu prostředí na silničních dopravních cestách zapříčiňuje to, že je potřeba stále více a více peněžních prostředků na jejich výstavbu a udržování v odpovídajícím stavu. Na Grafu č. 2 můžeme vidět vynaložené peněžní prostředky do silničních dopravních cest s označením dálnice a silnice I. třídy, za posledních dvacet let. Zde jsou zahrnuty i finanční prostředky poskytnuté z fondů Evropské unie.

---

<sup>23</sup> Ředitelství silnic a dálnic ČR [online]. 2010 [cit. 2010-04-01]. Prostředky vynaložené na opravy a údržbu. Dostupné z WWW: <<http://www.rsd.cz>>.

Na grafu č.2 jsou vidět finanční prostředky vložené do výstavby dálnic a silnic I. třídy za posledních 20 let. Je zde také vidět, že jejich nárůst oproti letům 2000 – 2004 je dvojnásobný.

**Graf 2 Prostředky vložené do výstavby silnic I. třídy a dálnic (v mil. Kč)**



Zdroj: [3]

### 1.5.1 Státní fond dopravní infrastruktury

Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI) je zřízen zákonem č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury. Ze dne 4. dubna 2000 s účinností k 1. 7. 2000. SFDI je právnickou osobou a je podřízen Ministerstvu dopravy ČR.<sup>24</sup>

Účelem SFDI je výstavba, údržba a modernizace silnic a dálnic, železničních dopravních cest a vnitrozemských vodních cest. Kromě financování výstavby a údržby SFDI dále poskytuje příspěvky na projektové práce, studijní a expertní činnosti zaměřené na dopravní infrastrukturu.

Mezi příjmy Fondu patří i převody výnosů silniční daně, převody podílu z výnosu spotřební daně z uhlovodíkových paliv a maziv a převody výnosů z poplatků za použití vybraných druhů dálnic.<sup>25</sup>

<sup>24</sup> Státní fond dopravní infrastruktury [online]. 2009 [cit. 2010-04-16]. Základní informace. Dostupné z WWW: <<http://www.sfdi.cz/CZ>>.

<sup>25</sup> Státní fond dopravní infrastruktury [online]. 2009 [cit. 2010-04-16]. Základní informace. Dostupné z WWW: <<http://www.sfdi.cz/CZ>>.



Takto je zajištěno, že část výnosů, které v dopravě vznikají, se do dopravy vrací. Příspěvky Evropské komise, poskytované prostřednictvím příslušných Evropských fondů, poplynou rovněž do SFDI. Zůstatky příjmů Fondu se na konci každého kalendářního roku převádějí do kalendářního roku následujícího.<sup>26</sup>

Orgány Fondu tvoří výbor, dozorčí rada a ředitel. Ředitel je do své funkce jmenován výborem. Je pověřen řízením činnosti Fondu a provádí rozhodnutí výboru o uvolnění prostředků Fondu. Výbor Fondu se skládá z devíti členů, předsedou Fondu je ministr. Ostatní členové jsou jmenováni vládou vždy na funkční období čtyř let. V pravomoci výboru je dále schvalování návrhu rozpočtu Fondu, návrhu střednědobého výhledu Fondu, časový plán příjmů a výdajů Fondu, roční program vyhlašovaných výběrových řízení na realizaci investičních akcí podle zvláštního právního předpisu a uvolňování prostředků na investiční akce podle schváleného plánu Fondu. Kontrolním orgánem je zde dozorčí rada. Tato rada je volena Poslaneckou sněmovnou na funkční období pět let a jako kontrolní orgán dohlíží na činnost a hospodaření fondu.

Vzhledem k tomu, že mnoho projektů financovaných z prostředků Fondu je realizovatelných za dobu delší než jeden rok, vypracovává Fond střednědobý výhled, který obsahuje očekávané příjmy a výdaje Fondu na jednotlivá léta, na která je sestavován, a předpoklady a záměry, na základě nichž se tyto příjmy a výdaje očekávají a plánují. Střednědobý výhled se sestavuje na období 2 let bezprostředně následujících po roce, na který je předkládán rozpočet Fondu.<sup>27</sup>

Po skončení rozpočtového roku sestavuje Fond návrh roční účetní závěrky a výroční zprávy o činnosti Fondu a předkládá ji prostřednictvím ministra k projednání vládě a ke schválení Poslanecké sněmovně do tří měsíců po skončení rozpočtového roku.<sup>28</sup>

## 1.6 Financování z Fondů Evropské unie

Na podporu a realizaci výstavby značné části silniční infrastruktury využívá Česká

---

<sup>26</sup> *Státní fond dopravní infrastruktury* [online]. 2009 [cit. 2010-04-16]. Základní informace. Dostupné z WWW: <<http://www.sfdi.cz/CZ>>.

<sup>27</sup> *Státní fond dopravní infrastruktury* [online]. 2009 [cit. 2010-04-16]. Základní informace. Dostupné z WWW: <<http://www.sfdi.cz/CZ>>.

<sup>28</sup> *Státní fond dopravní infrastruktury* [online]. 2009 [cit. 2010-04-16]. Základní informace. Dostupné z WWW: <<http://www.sfdi.cz/CZ>>.

republika i půjček od Evropské investiční banky a prostředků, které čerpá z fondů EU prostřednictvím Operačních programů.

Celkově v letech 2007-2013 by mělo do České republiky přijít touto cestou téměř 26,7 mld. eur. Tyto finanční prostředky jsou čerpány ze tří fondů Evropské unie. První dva fondy patří do strukturálních fondů, jsou jimi Evropský fond pro regionální rozvoj a Evropský sociální fond. Třetím fondem je Fond soudržnosti.

### 1.6.1 Evropská investiční banka

Evropská investiční banka (dále EIB) byla založena Římskými smlouvami v roce 1958 za účelem střednědobého a dlouhodobého spolufinancování kapitálových investic, které by napomáhaly vyváženému rozvoji Evropských společenství. Je autonomním orgánem v rámci struktury Evropské unie, který na neziskové bázi poskytuje nebo garantuje úvěry především v oblasti průmyslu, infrastruktury, telekomunikací, ochrany životního prostředí a energetiky.<sup>29</sup>

Na rozdíl od komerčních bank nespravuje osobní účty, neobsluhuje klienty za přepážkou ani neposkytuje investiční poradenství soukromým osobám.<sup>30</sup>

EIB podporuje také udržitelný rozvoj v kandidátských zemích, v zemích sousedících s Evropskou unií na jihu, východě a v dalších partnerských zemích.

### 1.6.2 Operační program Infrastruktura

Operační program Infrastruktura byl vyhlášen pro roky 2004 - 2006 a projekty z něj financované musely být dokončeny do konce roku 2008. Pro řízení programu byl stanoven řídicí orgán, kterým se pro Operační program Infrastruktura stalo Ministerstvo životního prostředí České republiky.

Globálním cílem OP Infrastruktura byla ochrana a zlepšování stavu životního prostředí a rozvoj a zkvalitňování dopravní infrastruktury při respektování principů udržitelného rozvoje s důrazem na naplňování standardů Evropské unie.<sup>31</sup>

---

<sup>29</sup> *Evropská investiční banka* [online]. 2009 [cit. 2010-05-24]. Obecné informace. Dostupné z WWW: < <http://www.euroskop.cz> >.

<sup>30</sup> *Evropská investiční banka* [online]. 2009 [cit. 2010-05-24]. Úkoly banky. Dostupné z WWW: < <http://europa.eu> >.

<sup>31</sup> *OP Infrastruktura* [online]. 2009 [cit. 2010-05-21]. Obecně. Dostupné z WWW: < <http://www.sfzp.cz> >.

Priority programu v oblasti životního prostředí vycházely ze Státní politiky životního prostředí, schválené usnesením vlády České republiky č.38/2001 a respektovaly cíle ochrany životního prostředí formulované v Národním rozvojovém plánu.<sup>32</sup>

Celkem bylo v tomto OP alokováno 246 milionů Eur, v současné době probíhá již několikrát odložená revize a doložení uznatelných výdajů na infrastrukturu i životní prostředí.

### 1.6.3 Operační program Doprava

Co se týče finanční podpory z fondů Evropské unie pro dopravu v České republice, je pro období 2007 - 2013 realizována prostřednictvím šestadvaceti Operačních programů, které Česká republika musela s Evropskou komisí pečlivě projednat. Nejvýznamnějším programem je **Operační program Doprava** (dále jen OPD). OPD, je vlastně největší operační program v České republice, na který připadá 5,774 mld. eur, což je zhruba 22 % ze všech prostředků pro Českou republiku z fondů EU pro období 2007 - 2013. OPD je investován ze zdrojů Fondu soudržnosti a z Evropského fondu pro regionální rozvoj.

V rámci OP Doprava jsou realizovány zejména dopravní aspekty hlavních strategických cílů Národního rozvojového plánu. OPD je zaměřen na sledování priorit evropského a nadregionálního významu, přičemž je v jejich plnění komplementární s dopravními intervencemi v rámci Regionálních operačních programů.

OPD je zároveň zaměřen na realizaci priorit a cílů daných Dopravní politikou České republiky na léta 2005 - 2013 a dalšími strategickými dokumenty, jako například Harmonogramem výstavby dopravní infrastruktury na období 2007 - 2013. Naplňování všech zmíněných priorit a cílů bude samozřejmě provázeno i respektováním cílů udržitelného rozvoje.<sup>33</sup>

Především díky OPD nebude zatížení českého státního rozpočtu, který se pojí s výstavbou nových dálnic a silnic, tak obrovské. Z toho vyplývá, že prostředky z fondů Evropské unie jsou při financování dopravních staveb obrovským přínosem. V mnoha případech totiž dosahují 85 % celkové částky za výstavbu, což je více než uspokojivé. Finanční prostředky, které jsou z těchto OP čerpány, plynou zejména na dopravní

---

<sup>32</sup> *Strukturální fondy* [online]. 2009 [cit. 2010-05-21]. OP Infrastruktura. Dostupné z WWW: <<http://www.strukturalni-fondy.cz>>.

<sup>33</sup> *Ředitelství silnic a dálnic ČR* [online]. 2010 [cit. 2010-04-16]. Operační programy. Dostupné z WWW: <<http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf>>.

infrastrukturu, ochranu životního prostředí, rozvoj měst a obcí, rozvoj cestovního ruchu, rozvoj lidských zdrojů, podporu podnikání atd.

Žadatel těchto podpor musí splnit určité podmínky, díky kterým může mít nárok na podporu. Nejdříve žadatel musí vyplnit formulář, který je dostupný na webových stránkách OPD, kde je uveden i jeho podrobný popis. Žadatel tento vyplněný formulář zasílá prostřednictvím speciální aplikace Benefit7<sup>34</sup>. Pokyny pro vyplnění projektové žádosti OPD v aplikaci Benefit7 jsou dostupné rovněž z internetových stránek Ministerstva Dopravy České republiky nebo na webových stránkách OPD. Kromě této elektronické žádosti musí to samé také zpracovat a vyplnit v písemné podobě, u které musí být přiloženy veškeré povinné přílohy, které jsou důležité pro daný projekt. Každá taková písemná žádost musí splňovat další kritéria, které jsou blíže popsána na webu OPD. Každý projekt je pečlivě kontrolován po formální stránce. Žádosti splňující formální kritéria se stávají následně předmětem odborného posouzení a ekonomického hodnocení. Roli řídicího orgánu zde vykonává Ministerstvo dopravy, které pak následně vydává stanoviska, na jejichž základě vznikají rámcové smlouvy. Příjemce podpory pak musí plnit podmínky dané touto smlouvou. Příjemce musí také spolupracovat s kontrolami, které jednotlivé instituce vykonávají.

#### 1.6.4 Operační program Přeshraniční spolupráce Česká republika - Polsko

Operační program Přeshraniční spolupráce Česká republika - Polsko, je vyčleněn na období 2007 - 2013. Tento program je financován z Evropského fondu pro regionální rozvoj. Program je určen pro české kraje Liberecký, Královéhradecký, Pardubický, Olomoucký a Moravskoslezský a pochopitelně i pro regiony na Polském území. Řídicím orgánem je u nás Ministerstvo pro místní rozvoj ČR. Tento program spadá mezi regionální operační programy v cíli Evropská územní spolupráce.

Z fondů Evropské unie je pro něj vyčleněno 219,46 mil. eur. Pro českou stranu je z tohoto fondu plánováno přibližně 103,68 mil. eur. Program je zaměřen převážně na území kolem hranic s Polskem. Program obsahuje 4 prioritní osy, na které je vždy vyčleněna část z celkové sumy.

Na prioritní osu týkající se silniční dopravní infrastruktury je vyčleněno z fondů evropské unie 70,2 mil. Eur, což je 32 % z celkové sumy vyčleněné na jednotlivé projekty pro Českou republiku a Polsko.

---

<sup>34</sup> Tato aplikace je dostupná z: <<https://www.eu-zadost.cz/uvod.aspx>>

## 1.7 Public - Private Partnership

Partnerství veřejného a soukromého sektoru je též označováno zkratkou PPP, neboli Public - Private Partnership. Tato zkratka pochází z angličtiny.

Tento termín označuje soubor metod spolupráce a projektů, jejichž cílem je uspokojování veřejných potřeb.<sup>35</sup>

PPP je obecně uznávaným způsobem zajištění veřejných služeb nebo veřejné infrastruktury na základě dlouhodobého smluvního vztahu, kde veřejný a soukromý sektor vzájemně sdílejí užitky a rizika vyplývající ze zajištění veřejné infrastruktury nebo veřejných služeb.

Pro podporu systematické a cílené implementace v oblasti PPP bylo v České republice založeno PPP Centrum.<sup>36</sup>

Během minulého desetiletí se metoda PPP rozvinula v mnoha oblastech veřejného sektoru. Vzorem PPP projektů je Velká Británie, kde se metoda úspěšně používá od roku 1992. Princip PPP se osvědčil i v dalších zemích jako jsou: Irsko, Nizozemí, Portugalsko, Španělsko, Francie, USA, Kanada, Japonsko a Austrálie.

Rostoucí využívání principu PPP může být vysvětleno různými faktory. Jsou jimi třeba rozpočtové omezení, jimž jsou státy vystaveny. Princip PPP přináší totiž potřebné financování veřejného sektoru ze soukromých zdrojů. Dalším důvodem je požadavek, aby veřejná sféra získala větší prospěch z know - how a pracovních postupů, které se uplatňují v soukromém sektoru. Rozvoj PPP je také součástí obecnější změny role státu v ekonomice z přímého provozovatele na organizátora, regulátora a vykonavatele kontroly.<sup>37</sup>

---

<sup>35</sup> *PPP centrum* [online]. 2009 [cit. 2010-05-21]. Obecné informace o PPP. Dostupné z WWW: <<http://www.pppcentrum.cz>>.

<sup>36</sup> *PPP centrum* [online]. 2009 [cit. 2010-05-23]. Obecné informace o PPP. Dostupné z WWW: <<http://www.pppcentrum.cz>>.

<sup>37</sup> *Asociace PPP* [online]. 2009 [cit. 2010-05-23]. Obecné informace o PPP. Dostupné z WWW: <<http://www.asociaceppp.cz>>.

## 2 Silniční síť na území Královéhradeckého kraje

Královéhradecký kraj se nachází v severovýchodní části Čech. Hranici kraje tvoří z více jak jedné třetiny státní hranice s Polskem v délce 208 km. Se sousedními Libereckým a Pardubickým krajem tvoří oblast Severovýchod, která patří mezi tři největší oblasti v České republice jak rozlohou, tak počtem obyvatel. Posledním sousedem je kraj Středočeský. Krajská metropole Hradec Králové je od hlavního města Prahy vzdálená 112 km.

Na severu a severovýchodě se rozkládají pohoří Krkonoše a Orlické hory, které na jihu a jihozápadě přecházejí do úrodné Polabské nížiny. Obě pohoří od sebe odděluje Broumovský výběžek. Významnou část území tvoří krkonošské a orlické podhůří. Hlavními vodními toky jsou Labe a jeho přítoky Orlice a Metuje.

Území kraje je po provedené reformě státní správy od 1. 1. 2000 tvořeno pěti okresy, kterými jsou Hradec Králové, Jičín, Náchod, Rychnov nad Kněžnou a Trutnov.

K 1. lednu 2003 zanikly okresní úřady a kraje se od té doby pro účely státní správy dělí na správní obvody obcí s rozšířenou působností. Kromě pěti okresních měst mají rozšířenou působnost státní správy také Broumov, Dobruška, Dvůr Králové nad Labem, Hořice, Jaroměř, Kostelec nad Orlicí, Nová Paka, Nové Město nad Metují, Nový Bydžov a Vrchlabí.

Rozlohou 4 758 km<sup>2</sup> zaujímá Královéhradecký kraj šest procent rozlohy České republiky a řadí se na 9. místo v pořadí krajů. Je pátým krajem s nejvyšším podílem zemědělské půdy i lesních pozemků.

K 31. 12. 2007 představovala zemědělská půda 58,7 % celkové rozlohy kraje, podíl orné půdy činil 40,6 % a lesy pokrývaly území z 31,0 %. Rozlohou je největší okres Trutnov, který tvoří téměř čtvrtinu rozlohy kraje, za ním následuje okres Rychnov nad Kněžnou s 21,0 % a zbytek území se rovnoměrně zhruba po 18 % dělí mezi tři zbývající okresy.

Ke konci roku 2008 měl Královéhradecký kraj celkem 554 181 obyvatel, což je 5,3 % z celkového počtu obyvatel České republiky. Nejlidnatějším okresem je okres Hradec Králové s více než 162 tisíci osobami. Hustotou 116 obyvatel na km<sup>2</sup> nedosahuje kraj celorepublikového průměru, který je 132 osob na km<sup>2</sup>.

Na obrázku č. 2 je zobrazena mapa Královéhradeckého kraje. Je zde vidět také rozmístění jednotlivých okresních měst, které tvoří celý Královéhradecký kraj.

**Obrázek 2 Mapa královéhradeckého kraje**



Zdroj:[8]

## 2.1 Současná silniční síť

V Královéhradeckém kraji se nachází 3 773,1 km silnic. Do této statistiky jsou započítány dálnice, které mají 16,077 km, silnice I. třídy s 443,20 km, silnice II. třídy s počtem 892,9 km a největší zastoupení zde mají silnice III. třídy s celkovým počtem 2 420,252 km. Královéhradecký kraj není ovšem žádnou výjimkou, největší počet silnic III. třídy převládá ve všech krajích na území ČR.

Pro jednodušší přehlednost je k této problematice přiložena mapa silniční sítě Královéhradeckého kraje, která se nachází v příloze č.4. Na této mapě jsou veškeré silnice, které leží v Královéhradeckém kraji nebo jím jen procházejí, jejich čísla, značení a veškerá jejich napojení na další silnice v sousedních krajích.

### 2.1.1 Dálnice

Hlavní dopravní osu Královéhradeckého kraje tvoří dálnice D11, končící pro nákladní dopravu u Nového Města nad Cidlinou a pro osobní dopravu u obce Sedlice, několik km

před Hradcem Králové a na ni navazující silnice I. třídy I/11, která je součástí mezinárodního tahu E67 Praha - Hradce Králové - Wrocław.

### 2.1.2 Rychlostní komunikace

V Královéhradeckém kraji se v současnosti vyskytuje část rychlostní komunikace, která je označovaná zkratkou R35 s plánovaným silničním tahem Liberec - Jičín - Hradec Králové - Olomouc - Lipník nad Bečvou. Tato rychlostní komunikace má podle plánů propojovat čtyři krajská města a má křížit šest tahů dálniční sítě, kterými jsou R10 u Turnova, D11 u Hradce Králové, se kterou má společný úsek, plánovanou R43 u Moravské Třebové, R55 a R46 u Olomouce a nakonec bude napojena na již vybudovaný úsek dálnice D1 u Lipníku nad Bečvou. S její celkovou délkou přes 260 km, o ní budeme hovořit jako o nejdelší českou rychlostní silnici. R35 je v celé své délce součástí doplňkového tahu E442 evropské sítě E silnic.

Ředitelství silnic a dálnic ČR zprovoznilo ke konci roku 2009 tři kilometry rychlostní silnice R35 Sedlice - Opatovice a také čtyři kilometry navazujícího úseku silnice I/37 Opatovice - Hrobice, které tak napojují silnici mezi Pardubicemi a Hradcem Králové na dálnici D11. Ta byla v roce 2006 provizorně ukončena v blízkosti Hradce Králové.

Výstavba úseku R35 Sedlice - Opatovice je spolufinancována Evropskou unií z prostředků Fondu soudržnosti, pomocí Operačního programu Doprava, který je probírán v první části této práce. Jde o příspěvek v rámci Priority 2 v oblasti podpory „Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě v rámci Transevropské dopravní sítě (dále jen TEN-T)“, až do 85 procent způsobilých výdajů.<sup>38</sup>

### 2.1.3 Silnice I. třídy

Královéhradecký kraj je protínán devíti silnicemi I. třídy, tyto silnice tvoří základní komunikační systém území. Jak už bylo řečeno výše, patří sem silnice I/11, která je součástí mezinárodního tahu E67, tvořena silničním tahem Třebechovice - Týniště nad Orlicí - Kostelec nad Orlicí - Vamberk - Žamberk. Silnice je v současné době vedena ve směru východ - západ po jižním okraji Královéhradeckého kraje.

Silnice I/11 je v tomto kraji jednou z nejvíce zatížených silnic, a to hlavně v úseku mezi Poděbrady a Hradcem Králové.

---

<sup>38</sup> *Rychlostní silnice* [online]. 2009 [cit. 2010-04-18]. R35. Dostupné z WWW: <<http://www.r35.eu>>.



„Tento zásadní problém je částečně řešen výstavbou dálnice D11. V prostoru Hradce Králové je dlouhodobě uvažováno s přeložením její současné trasy do polohy severního obchvatu s napojením na svou dnešní trasu před Třebechovicemi pod Orebem.“<sup>39</sup> Tato silnice pak z Hradce Králové pokračuje dále východním směrem na Ostravu.

Další důležitou páteřní komunikací v kraji je silnice I/33 směřující od Pardubic přes Hradec Králové a Náchod, na již zmiňovanou Wroclaw. Silnice patří k nejvýznamnějším v tomto kraji. „Úsek mezi Hradcem Králové a Jaroměří je ponechán zcela ve stávající trase a řešení dopravní problematiky tohoto úseku se předpokládá realizací výstavby dálnice D11. Navazující úsek od Jaroměře po hraniční přechod je řešen řadou přeložek současné trasy mimo zastavěné území jednotlivých obcí.“<sup>40</sup>

Také nemůžeme opomenout silnici I/35, tvořenou trasou Hrádek nad Nisou - Liberec - Turnov - Hradec Králové - Vysoké Mýto – Olomouc a silnici I/14 s trasou Liberec - Trutnov - Náchod - Ústí nad Orlicí - Třebovice. Tato silnice prochází přibližně středem okresu Rychnov nad Kněžnou ve směru severozápad - jihovýchod a poté u Vamberka se křížuje s výše popsanou silnicí I/11. Silnice představuje hlavní regionální spojnici v Poorličí. Tyto dvě silnice propojují Královéhradecký kraj s Libereckým a Pardubickým.

Další silnice I. třídy v Královéhradeckém kraji:

- Silnice I/16, Mladá Boleslav - Jičín - Trutnov - Královec
- Silnice I/31, okruh Hradec Králové
- Silnice I/32, Poděbrady - Jičín
- Silnice I/36, Chlumeck nad Cidlinou - Pardubice – Holice
- Silnice I/37, Ždírec nad Doubravou - Chrudim - Pardubice - Hradec Králové - Trutnov

Ovšem současný stav těchto silnic není uspokojivý jak pro zajištění přepravních potřeb, tak ani k požadavkům na ochranu životního prostředí, jelikož neodpovídá běžným evropským standardům.

---

<sup>39</sup> *Královéhradecký kraj* [online]. 2009 [cit. 2010-04-18]. Doprava. Dostupné z WWW: <<http://up.kr-kralovehradecky.cz>>.

<sup>40</sup> *Královéhradecký kraj* [online]. 2009 [cit. 2010-04-18]. Silniční síť. Dostupné z WWW: <<http://up.kr-kralovehradecky.cz>>.

Rozvoj dopravního systému zaostává za celkovým rozvojem území nedostatečnou nabídkou po stránce kapacity, technické kvality, pohodlí a rychlosti.<sup>41</sup>

Intenzita dopravy a následné zatížení silniční sítě na území Královéhradeckého kraje je obrovská. „Ze sčítání dopravy vyplývá, že hlavní dopravní zatížení je realizováno prostřednictvím hlavních silničních tahů, tedy současných silnic I.třídy. Z vyhodnocení vyplývá, že nejproblematictější úseky se vyskytují u silnic I.třídy zejména na průtazích většími městy, kde je do těchto koridorů soustředěna i vnitroměstská doprava. Na průjezdných úsecích těchto silnic jsou tyto hodnoty až dvojnásobné oproti vnějším úsekům.“<sup>42</sup>

#### 2.1.4 Silnice II. třídy

Již zmiňovaný základní komunikační systém Královéhradeckého kraje je dále doplněn rozsáhlou sítí silnic II. třídy. Tyto silnice zde mají především význam jako zpřístupnění ostatních měst, obcí a území, které neleží na hlavních trasách a jejich propojení na vyšší komunikační systém.

Tyto silnice zabezpečují potřeby dopravy regionálního charakteru. Z toho plynou jejich současné dopravní závady a omezení.

Ze všech silnic II. třídy na území Královéhradeckého kraje je nejdůležitější silnice II/298, se silničním tahem Sezemice - Třebechovice - Opočno - Dobruška - II/285, tato silnice představuje hlavní spojnicí Hradce Králové se severní částí Orlických hor. Proto patří také k nejvíce využívaným silničním tahům. Intenzita dopravního zatížení zde v některých místech dosahuje až trojnásobku.

Další důležité silnice II. třídy na území Královéhradeckého kraje:

- Silnice II/308, Hradec Králové - Černilov - Bohuslavice - Nové Město n.M.
- Silnice II/304, Týniště nad Orlicí - Opočno - Bohuslavice - Česká Skalice - Úpice
- Silnice II/317, Borohrádek - Choceň - Litomyšl
- Silnice II/295, Špindlerův Mlýn - Vrchlabí - Studenec

---

<sup>41</sup> *Silniční síť* [online]. 2008 [cit. 2010-04-19]. Královéhradecký kraj. Dostupné z WWW: <<http://up.kr-kralovehradecky.cz>>.

<sup>42</sup> *Zatížení dopravy* [online]. 2008 [cit. 2010-04-19]. Královéhradecký kraj. Dostupné z WWW: <<http://up.kr-kralovehradecky.cz>>.

Ostatní vybrané silnice II. třídy v Královéhradeckém kraji:

- Silnice II/318, respektivě I/36 Holice - Borohrádek - Čestice - pokračování Častolovice - Rychnov - II/310
- Silnice II/285, Nové Město nad Metují - Rokole - Olešnice
- Silnice II/305, Týniště - Borohrádek - Luže - Skuteč
- Silnice II/310, Hranice s Polskem - Olešnice - Deštné - Zdobnice - Rokytnice - Pěčín - Žamberk - Letohrad
- Silnice II/316, Kostelec nad Orlicí – Choceň
- Silnice II/319, Rychnov nad Kněžnou - Pěčín - Rokytnice - Bartošovice
- Silnice II/321, Častolovice - Solnice - Skuhrov - Deštné
- Silnice II/328, Jičíněves - Městec Králové
- Silnice II/333, Hradec Králové - Lázně Bohdaneč
- Silnice II/317, Choceň - Borohrádek

### 2.1.5 Silnice III. třídy

Silnice III. třídy na území Královéhradeckého kraje jsou určeny k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace. Silnicí III. třídy je na území Královéhradeckého kraje velký počet. Veškeré tyto silnice tu ovšem mají své opodstatnění. Tyto silnice nebývají v tak kvalitním stavu, jako jsou silnice vyšších tříd.

Poměrně významnou roli zde plní silnice III/308 15, se silničním tahem Opočno - České Meziříčí - Králova Lhota. Tato silnice propojuje Opočno s Jaroměří a také Hradec Králové s Dobruškou a následně s Orlickými horami.

## 2.2 Plány a předpoklady rozvoje silniční sítě v Královéhradeckém kraji

Plánovaný rozvoj silniční sítě Královéhradeckého kraje vychází z celkové schválené koncepce silniční sítě ČR, která je stanovena s ohledem na ostatní záměry vedení silniční sítě a navrhované řešení zpracované v jednotlivých územních plánech měst a obcí.

Vedení dálnic a rychlostních silnic vytváří podmínky pro kvalitativně vyšší úroveň napojení tohoto území nejen na velké sídelní aglomerace ČR, ale i propojení tohoto území s okolními státy. Na tento systém navazuje síť silnic I.třídy. Jejich trasy je z větší části možno považovat za stabilizované a v návrzích je sledováno především zkvalitnění jejich vedení tak, aby odpovídalo návrhovým parametrům, zejména rychlostním a výhledovým potřebám. Z toho, a dále s ohledem na jejich dopravní význam a jejich současné dopravní zatížení, vyplývají navrhované přeložení jejich současných tras mimo zastavěné území jednotlivých sídel.<sup>43</sup>

### 2.2.1 Koncepce rozvoje silniční sítě v Královéhradeckém kraji

Koncepce rozvoje silniční sítě Královéhradeckého kraje je postavena na realizaci výstavby dálnice D11, která zahrnuje, jak už bylo řečeno v kapitole, 2.1.1 trasu Praha - Hradec Králové - Jaroměř - Trutnov - Královec - Polsko (dle usnesení vlády ČR č. 741/1999) a také na pokračování výstavby další části rychlostní silnice R35. Z celkové koncepce evropských dálničních tahů vyplývá, že by měl být i úsek Jaroměř - Královec dále označován jako dálnice D11, i přesto, že bude, vzhledem ke špatným územním podmínkám, realizován v jiných technických parametrech, odlišujících se od výstavby dálnic.

### 2.2.2 Hlavní cíle výstavby a rekonstrukce silničních komunikací

Mezi největší prioritní výstavby silniční dopravní infrastruktury v Královéhradeckém kraji patří výstavba dálnice D11 v úseku Hradec Králové - Smiřice a poté v úseku Smiřice - Jaroměř a její další pokračování výstavby v úseku Jaroměř – Královec. Podobně důležitá je i výstavba rychlostní silnice R35 v úseku od dálnice D11 po Vysoké Mýto a její další výstavba v úseku Hradec Králové po Jičín s dalším pokračováním ve směru na Turnov v samostatné etapě.

Dalšími cíly ve výstavbě a úpravě silnic jsou:

- realizace obchvatu silnice I/33 okolo České Skalice, Jaroměře a Náchoda
- rozšíření silnice I/16 v úseku Úlibice - Jičín na čtyřpruhovou kategorii
- rozšíření silnice I/37 v úseku Hradec Králové - Pardubice na čtyřpruhovou

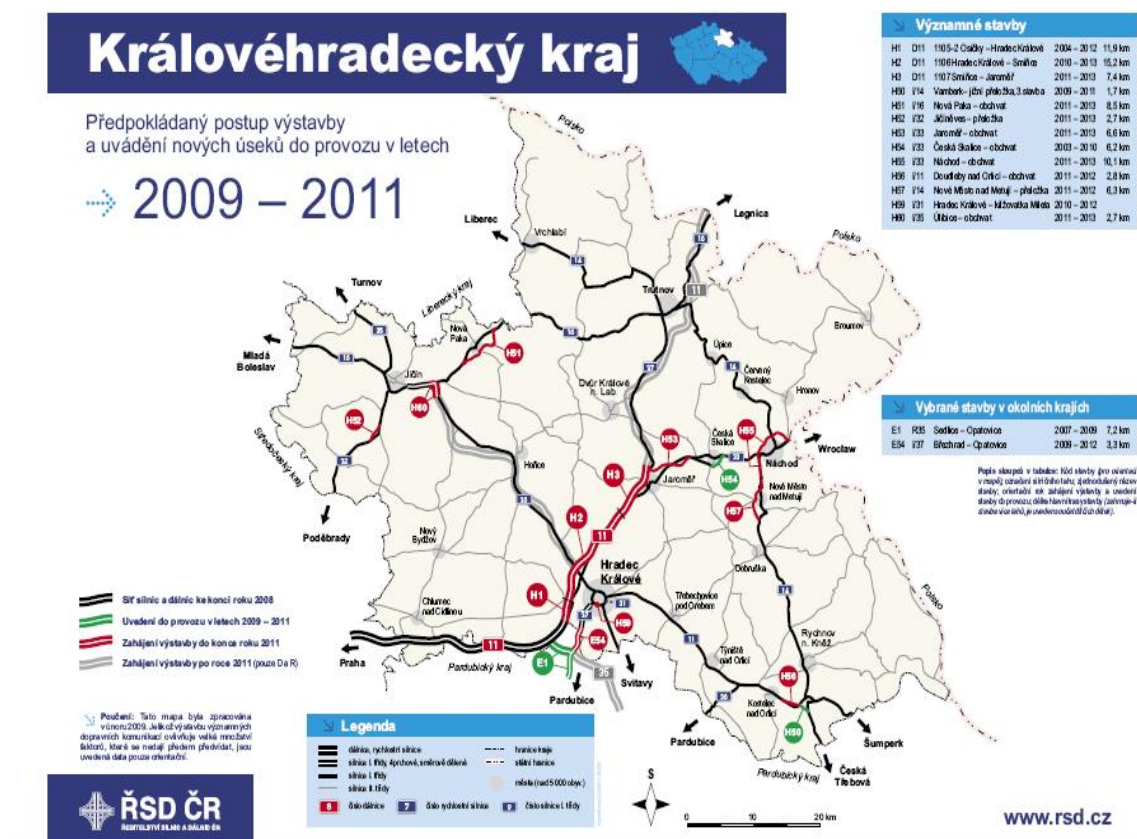
---

<sup>43</sup> *Silniční síť* [online]. 2008 [cit. 2010-04-19]. Královéhradecký kraj. Dostupné z WWW: <<http://up.kr-kralovehradecky.cz>>.

Naplánované přeložky:

- přeložky na silnici I/32 - Kopidlno, Jičíněves a Staré Místo
- přeložky na silnici I/11 - Častolovice, Kostelec nad Orlicí, Doudleby nad Orlicí,
- přeložky na silnici I/16 - Nová Paka, Vestřev a Pilníkov
- přeložky na silnici I/14 - Vrchlabí, nová trasa v úseku Červený Kostelec - Vysokov a dále ve směru na Nové Město nad Metují, Vrchoviny - Nové Město nad Metují, Solnice, Rychnov nad Kněžnou, Vamberk, Potštejn

Obrázek 3 Výstavby a jejich uvádění do provozu v letech 2009 - 2011



Zdroj:[3]

Na obrázku č. 3 můžeme vidět jednotlivá místa staveb, která jsou naplánována na jednotlivá období v letech 2009 - 2011. O těchto stavbách se zmiňují výše.

V některých těchto úsecích momentálně práce probíhají, jinde teprve započnou. Konkrétní harmonogram těchto prací je uveden na obrázku č. 3, vpravo nahoře.

### 2.2.3 Vedlejší cíle výstavby a rekonstrukce silničních komunikací v letech 2008 - 2010

Do vedlejších cílů spadají převážně opravy a rekonstrukce silnic II. a III. tříd a mostů na území Královéhradeckého kraje. Jedná se zde o silnice, které doplňují základní silniční síť. Většina těchto rekonstrukcí je už v provozu, některé jsou už ukončené a některé budou ukončeny ke konci roku 2010.

Je zde především sledováno odstranění jednotlivých dopravních závad zejména směrových parametrů, úpravy šířkového uspořádání stávajícího vedení, rekonstrukce mostů, případné přeložky související se změnami vedení silnic vyšších tříd a s řešením komunikačního systému jednotlivých sídel atd. Z koncepčního hlediska se tedy jedná především o zlepšení jejich současných parametrů.<sup>44</sup>

Regionální operační program NUTS II Severovýchod (dále jen ROP NUTS II) je určen pro region soudržnosti Severovýchod sestávající z Libereckého, Královéhradeckého a Pardubického kraje. Zaměřuje se na zlepšení dopravní dostupnosti a propojení regionu včetně modernizace prostředků veřejné dopravy, podporu rozvoje infrastruktury i služeb cestovního ruchu, přípravu menších podnikatelských ploch a objektů a zlepšování podmínek k životu v obcích a na venkově především prostřednictvím zkvalitnění vzdělávací, sociální a zdravotnické infrastruktury.<sup>45</sup>

ROP NUTS II Severovýchod poskytne celkově na léta 2008 - 2010 Královéhradeckému kraji dotaci ve výši 2 268 411 036 Kč pro rekonstrukci silničních komunikací.

Tabulka č. 4 dává přehled o vybraných rekonstrukcích silničních komunikací, a jejich financování. Celkově tento plán obsahuje 65 různých projektů. Veškeré tyto projekty jsou z malé části financovány Královéhradeckým krajem a z velké části z Regionálního operačního programu regionu soudržnosti Severovýchod, který je označován zkratkou NUTS II Severovýchod.

---

<sup>44</sup> *Silniční síť* [online]. 2008 [cit. 2010-04-19]. Královéhradecký kraj. Dostupné z WWW: <<http://up.kr-kralovehradecky.cz>>.

<sup>45</sup> *Strukturální fondy* [online]. 2009 [cit. 2010-04-20]. ROP NUTS II. Dostupné z WWW: <<http://www.strukturalni-fondy.cz>>.

V tabulce č. 4 je také vidět, že dotace z ROP NUTS II Severovýchod na jednotlivé projekty jsou značně vysoké, ve všech případech je celkový podíl těchto programů na financování projektů přes 90 %, což je více než uspokojivé.

**Tabulka 4 Seznam projektů Královéhradeckého kraje na léta 2008 až 2010**

Pořadové číslo	Stručný název projektu / záměru	Obsah (záměr) projektu	Rozpočet v tis. Kč		
				Poměr dotace v tis. Kč	Poměr dotace v %
1	II/284 most ev.č. 284-020 Stará Paka	rekonstrukce mostu	6 908	6 390	92,5
3	II/324 Dolní Přím - průtah		56 749	49 599	87,4
6	II/316 Kostelec n/O. - hranice okresu Rychnov nad Kněžnou přeložka	rekonstrukce silnice	66 766	61 759	92,5
9	III/2956 Vrchlabí - Strážné, II., III. Etapa + opěrné zdi Horní Lánov	rekonstrukce silnice a opěrné zdi	103 950	96 154	92,5
13	III/32419 rekonstrukce	rekonstrukce silnice	35 972	33 274	92,5
14	III/3012 - Úpice přeložka	přeložka silnice	26 738	24 733	92,5
20	II/304 Česká Skalice - hranice okresu s Trutnovem	rekonstrukce silnice	65 000	60 125	92,5
22	II/285 Jaromeř - Nové Město nad Metují	rekonstrukce silnice	55 000	50 875	92,5
25	II/317 Borohrádek - Černná	rekonstrukce silnice	65 000	60 125	92,5
28	III/3211 Rychnov - Lokot	rekonstrukce silnice	25 500	23 588	92,5
32	III/2998 most ev.č. 2998 - 4 Černožice	rekonstrukce mostu	18 000	16 650	92,5

Zdroj:[4]

### 3 Analýza současného stavu správy, údržby a financování silnic I. třídy na území Královéhradeckého kraje

Jak už bylo řečeno v předchozích kapitolách č 1.3.3 a č 1.2.5, vlastníkem silnic I. třídy je stát zastoupený Ministerstvem dopravy, výkonem vlastních práv k státu pak pověřilo Ministerstvo dopravy státní příspěvkovou organizaci ŘSD ČR.

V Královéhradeckém kraji spadají dálnice a silnice I. třídy pod správu ŘSD ČR Správa Hradec Králové. Údržbu a opravy silnic zde zajišťuje Správa a Údržba silnic Královéhradeckého kraje akciová společnost (dále SÚS KK), která vyhrála výběrové řízení a na jeho základě uzavřela dlouhodobou smlouvu s ŘSD ČR, která ji zavazuje vykonávat zimní a běžné letní údržby silnic I. třídy na území Královéhradeckého kraje.

#### 3.1 Správa a Údržba silnic Královéhradeckého kraje a.s.

SÚS KK byla založena 22. června 2006, vznikla zápisem do Obchodního rejstříku vedeného Krajským soudem v Hradci Králové dne 23.října 2006. V roce 2006 ovšem tato organizace nevykazovala žádnou činnost.

Společnost zahájila svoji činnost ke dni 1. dubna 2007. „Společnost vznikla na základě rozhodnutí Zastupitelstva Královéhradeckého kraje ze Správy a údržby silnic Královéhradeckého kraje příspěvkové organizace.“<sup>46</sup> Jediným akcionářem této organizace je Královéhradecký kraj.

„Společnost hospodaří s ročním obratem vyšším než 500 mil. Kč a zaměstnává více než 450 zaměstnanců, z toho cca 350 zaměstnanců v dělnické profesi.“<sup>47</sup>

Dne 2. prosince 2009 byl Zastupitelstvem Královéhradeckého kraje schválen Sazebník úhrad, které musí společnost uplatňovat v souvislosti se zvláštním užíváním pozemních komunikací II. a III. třídy v majetku Kraje.<sup>48</sup>

---

<sup>46</sup> *Správa a Údržba silnic Královéhradeckého kraje* [online]. 2009 [cit. 2010-05-07]. Postup. Dostupné z WWW: <<http://www.sushk.cz/hlavni-strana/>>.

<sup>47</sup> *Správa a Údržba silnic Královéhradeckého kraje* [online]. 2009 [cit. 2010-05-07]. Postup. Dostupné z WWW: <<http://www.sushk.cz/hlavni-strana/>>.

<sup>48</sup> *Správa a Údržba silnic Královéhradeckého kraje* [online]. 2009 [cit. 2010-05-07]. Postup. Dostupné z WWW: <<http://www.sushk.cz/>>.



### 3.1.1 Předmět činnosti SÚS Královéhradeckého kraje a.s.

Činnosti této společnosti jsou rozděleny na hlavní a ostatní. Mezi hlavní činnosti můžeme zařadit:

- provádění zimní údržby, běžné letní údržby a oprav silnic, jejich součástí a příslušenství
- provádění opatření k zajišťování bezpečnosti silničního provozu
- odstraňování spadlých větví stromů, kamenů apod. z vozovky,
- usměrňování dopravy na závadných úsecích,
- vyznačování uzavírek nesjízdných úseků a jejich objížděk,
- umístřování přenosných dopravních značek a zařízení a výměna poškozených či zcizených
- zajišťování přípravy a realizace staveb
- zajišťování zadávacích řízení podle zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, v platném znění<sup>49</sup>

Do ostatních činností, které společnost vykonává patří:

- údržba motorových vozidel a jejich příslušenství
- specializovaný maloobchod a maloobchod se smíšeným zbožím
- pronájem a půjčování věcí movitých
- zprostředkování obchodu a služeb
- technické činnosti v dopravě
- poskytování technických služeb<sup>50</sup>

Jsou to činnosti, které se přímo nepojí s údržbami a opravami silnic a bývají obvykle kratšího rázu.

---

<sup>49</sup> *Správa a Údržba silnic Královéhradeckého kraje* [online]. 2009 [cit. 2010-05-07]. Předmět práce. Dostupné z WWW: <<http://www.sushk.cz/hlavni-strana/>>.

<sup>50</sup> *Správa a Údržba silnic Královéhradeckého kraje* [online]. 2009 [cit. 2010-05-07]. Předmět práce. Dostupné z WWW: <<http://www.sushk.cz/hlavni-strana/>>.

SÚS KK se také zabývá činností obchodní, která přímo souvisí s těmito pracemi. V první řadě jde například o prodej materiálů, které používá ke své práci, které nakoupila od různých dodavatelů, jsou jimi posypová sůl, dopravní značky atd. Druhou skupinu tvoří materiály typu dřevní štěpka zlikvidovaných větví a stromů, frézovaná balená dřev, silniční kostky, panely atd., které vznikají při opravách a údržbě silnic.

### 3.1.2 Organizační struktura SÚS Královéhradeckého kraje a.s.

SÚS KK působí po celém Královéhradeckém kraji. Její hlavní sídlo je v Hradci Králové. Společnost je dále členěna na 5 středisek, která jsou rozmístěna v pěti okresech a na 11 cestmistrovství, která tato střediska doplňují a vykonávají příslušnou práci v ostatních částech jednotlivých okresů.

Rozdělení středisek:

- Středisko Hradec Králové, které doplňuje cestmistrovství Nové Město u Chlumce nad Cidlinou, Nový Bydžov,
- Středisko Jičín, které doplňuje cestmistrovství Hořice v Podkrkonoší, Kopidlno, Nová Paka,
- Středisko Náchod, které doplňuje cestmistrovství Broumov, Jaroměř,
- Středisko Rychnov nad Kněžno, které doplňuje cestmistrovství Dobruška, Rokytnici v Orlických horách a
- Středisko Trutnov, které doplňuje cestmistrovství Dvůr Králové nad Labem, Vrchlabí.

### 3.1.3 Smluvní závazky společnosti a tržby

Jak už bylo řečeno výše, SÚS KK má podepsanou smlouvu s ŘSD ČR, na vykonávání činností spojených s údržbou a opravou silnic I. třídy v Královéhradeckém kraji. Smlouva s ŘSD ČR na údržbu a opravy silnic I. třídy byla uzavřena na dobu šesti let. Po tuto dobu je SÚS KK zavázána plnit požadavky ŘSD ČR, ohledně údržby a opravy silnic. V této smlouvě je také jednoznačně určeno, kolik peněžních prostředků je na jeden celý rok vyhrazeno. ŘSD ČR můžeme tedy nazvat objednavatelem pracovních činností u SÚS KK, která podle pevně stanovených ceníků průběžně fakturuje tyto činnosti ŘSD ČR. Toto fakturování probíhá každý měsíc. Na konci roku jsou všechny tyto faktury přepočítány a sečteny do jedné konečné

sumy, jejíž výše by se měla pohybovat právě kolem té stanovené částky, která je vyhrazena podle smlouvy s ŘSD ČR na jednotlivý rok. Jelikož ŘSD ČR pracuje s rozpočty, které tvoří veškeré dotace, příspěvky atd., může nastat problém, že se tato suma mírně překročí. Stává se to zřídka a bývá to řešeno pak zpětnou fakturací například příští rok, kdy se tato částka nepodařila celá vyčerpat.

Další velkou smlouvou je smlouva uzavřená s Královéhradeckým krajem, pro který SÚS KK zajišťuje provádění zimní a běžné letní údržby silnic II. a III. třídy a služeb, spojených se správou a údržbou nemovitého majetku ve vlastnictví kraje. Tato smlouva má trvání 10 let a byla uzavřena dne 15. 3. 2007 na základě úspěšného vítězství ve výběrovém řízení na tuto činnost, které pořádal Královéhradecký kraj. Plnění této smlouvy započalo k 1. 11. 2007 a ukončení je datováno k 31. 10. 2017. Výše peněžních prostředků, které jsou poskytnuty na každý rok, je závislá na sestaveném rozpočtu Královéhradeckého kraje pro příslušný rok. Tyto dvě základní smlouvy tvoří společností 92 % všech výnosů. Tento fakt dokládá graf č. 3.

Do třetí skupiny patří smlouvy, které jsou uzavírány s obcemi ležícími v Královéhradeckém kraji. Tyto smlouvy jsou uzavírány na kratší časový úsek. V obcích se totiž vyskytují silnice a cesty, které nespadají pod správu a údržbu státu či kraje a tudíž si je obce musí udržovat samy. Obce mají možnost si na tyto pracovní činnosti objednat poskytovatele těchto služeb, podepsat s nimi smlouvu a společnost pak podle pevně stanoveného ceníku provádí objednané služby. Tyto smlouvy bývají dosti různé a proměnlivé. Objednavatelé si totiž mohou objednat celkovou údržbu silničních komunikací, které se nachází v obci nebo si mohou dojednat jen část prací a o zbytek se starají samy. Zde už jen záleží na dojednání všech smluvních podmínek.

Do této skupiny patří i veškeré smlouvy, které vznikají z obchodních vztahů s různými subjekty, kterými jsou jednotlivé firmy, různí soukromníci atd., kteří mají zájem o služby a činnosti, které SÚS KK poskytuje.

Ovšem jelikož žijeme v době, kdy je peněžních prostředků spíše méně než více, tak se může stát, že Královéhradecký kraj bude muset v následujících letech hospodařit s rozpočty nižšími než doposud, což se může znatelně odrazit na výši poskytnutých peněžních prostředcích pro SÚS KK. Proto se SÚS KK neustále snaží zvyšovat procento tržeb, které neplynou z výše uvedených dvou základních smluv.

Na grafu č.3 jsou zobrazeny jednotlivé podíly tržeb společnosti dle odběratelů, kterým jsou služby smluvně poskytovány. Jak můžeme dále vidět na grafu č. 3, 77 % veškerých výnosů společnosti SÚS KK, tvoří smlouva s Královéhradeckým krajem.

**Graf 3 Tržby společnosti za rok 2009 (v %)**



Zdroj:[6]

V tabulce č. 3 jsou pro přehled uvedeny jednotlivé tržby společnosti v peněžních prostředcích podle odběratelů za léta 2007 - 2009.

**Tabulka 5 Tržby společnosti dle odběratelů (v Kč)**

	2007	2008	2009
tržby ostatní	32 582 000	44 776 000	41 779 000
smlouva s ŘSD	37 444 000	72 984 000	80 516 000
smlouva s KHK	255 537 000	382 743 000	402 456 000
opravy škody - ŘSD	1 103 000	2 099 000	1 401 000

Zdroj:[6]

V tabulce č. 5 je také vidět, že tržby z činností, které nevznikají ze smluv, které má SÚS KK uzavřené s ŘSD ČR a s Královéhradeckým krajem, jsou značné a určitě by společnost bez nich nemohla existovat.

### 3.1.4 Výdaje na jednotlivé činnosti správy a údržby silnic za rok 2009

Služby a činnosti, které SÚS KK provozuje, stojí ročně nemalé množství peněžních prostředků. Pro přehlednost přikládám tabulku č. 6, ve které je pár vybraných služeb a činností, které společnost za minulý rok vykonávala a jejich náklady.

**Tabulka 6 Činnosti vykonané za rok 2009 a jejich náklady (v Kč)**

činnost	náklady
Zajištění sjízdnosti vozovek v zimním období	211 137 000,00
Údržba vozovek (údržby, opravy)	95 726 000,00
Mosty (údržby, opravy)	95 726 000,00
Dopravní značení	19 291 000,00
Bezpečnostní zařízení a vybavení	8 581 000,00
Silniční těleso a odvodnění (údržby, opravy)	33 536 000,00

Zdroj:[6]

### 3.1.5 Hospodářské výsledky společnosti za léta 2007 - 2009

SÚS KK měla při vzniku k dispozici základní kapitál ve výši 2 000 000 Kč, který musela splatit do čtyřech měsíců od založení.

**Tabulka 7 Výsledek hospodaření za účetní období (v Kč)**

	2007	2008	2009
Celkové náklady	332 068 019	504 115 945	521 813 422
Celkové výnosy	339 182 040	517 181 253	539 652 044
Celkový nerozdělený zisk	7 114 020	13 056 308	17 838 622
Převod zisku do fondů	2 200 000	2 500 000	2 500 000
Zbývající nerozdělený zisk	4 914 020	10 565 308	15 338 622

Zdroj:[5]

Podle výše uvedené tabulky č. 7 lze říci, že společnost poměrně dobře hospodaří, což dokazuje fakt, že společnost každým rokem vykazuje větší a větší zisky.

## 3.2 Ředitelství silnic a dálnic ČR Správa Hradec Králové

ŘSD ČR Správa Hradec králové (dále Správa Hradec Králové), vykonává jednotlivé prohlídky silnic I. třídy na území Královéhradeckého kraje. Při těchto prohlídkách je zjišťován technický stav silničních komunikací a jejich příslušenství a součástí. Kontroly probíhají tak, že zaměstnanci Správy Hradec Králové musí měsíčně najezdit určitý počet kilometrů po silnicích I. třídy v Královéhradeckém kraji, během těchto jízd musí překontrolovat veškerý technický stav těchto komunikací a zkontrolovat, zdali je všechno tak jak má být. Kontrolují se různé nedostatky, kterými mohou být: špatný technický stav vozovky, výmoly, naprasklé stromy u vozovky, špatné značení, nevyhovující technický stav svodidel, ucpané odvodňovací kanály atd. Na základě těchto kontrol a prohlídek jsou vypracovány zprávy, které se předkládají vedení ŘSD ČR, které pak podle důležitosti musí tyto nedostatky a špatný technický stav komunikací odstranit. Na základě smlouvy o správě a údržbě silnic I. třídy zadává tuto práci SÚS KK, která je povinna tyto nedostatky odstranit v rámci peněžních prostředků, které byly na příslušný rok od ŘSD ČR poskytnuty.

Při poruše vozovek je posuzována jejich délka a plocha, u odvodňovacích zařízení a ostatních příslušenství a součástí je sledován především výskyt závad, jejich umístění a dále jejich délka a plocha. Úseky se pak podle závad rozdělí do 5 kategorií, podle nichž se rozhodne o způsobu odstranění této závady. Tyto kategorie i s jednotlivým členěním jsou uvedeny v tabulce č. 8.

**Tabulka 8 Stavebně technický stav úseků silnic**

	Technický stav	Zjištěné vady	Opatření
I.	Výborný	Bez závad	Žádná opatření
II.	Dobrý	Drobnější vady neovlivňující funkčnost ani životnost	Běžná údržba
III.	Vyhovující	Závažnější poruchy mající vliv na funkčnost a životnost	Běžná, souvislá údržba, zařazení do plánu oprav
IV.	Nevyhovující	Závažné poruchy, téměř znemožňující funkčnost, minimální životnost	Okamžité provedení opravy nebo souvislé údržby
V.	Havarijní	Prvek je nefunkční, životnost nulová	Okamžité provedení opravy, souvislé údržby nebo rekonstrukce

Zdroj:[3]

Na měření stavu daného úseku může ŘSD ČR najmout i odbornou firmu, která mimo jiné, provádí i diagnostické měření. Tato firma pak odevzdá znalecký posudek o provedené

kontrole a měření, který je doplněn o návrh způsobu opravy.

### 3.3 Financování silnic I. třídy v Královéhradeckém kraji

Česká republika není schopna výstavbu a rekonstrukci silniční infrastruktury financovat jenom z vlastních zdrojů. Proto využívá, jak už bylo řečeno v kapitole 1.5 a 1.6, evropské fondy a jejich operační programy, zejména tak využívá v současnosti Fond evropské soudržnosti a také Evropský fond pro regionální rozvoj a ovšem i Evropský sociální fond. Jelikož silnice I. třídy jsou ve správě ŘSD ČR, tak veškeré financování silnic I. třídy na území Královéhradeckého kraje spadá do režie právě této příspěvkové organizace.

#### 3.3.1 Financování silnic I. třídy v Královéhradeckém kraji prostřednictvím ŘSD ČR

Finanční prostředky na správu silnic I. třídy čerpá ŘSD ČR ze Státního fondu dopravní infrastruktury, z fondů Evropské unie, vlastních a mimorozpočtových zdrojů a státního rozpočtu, jak už bylo řečeno v kapitole 1.5. Systém financování je založen na přidělených dotacích od SFDI. Na rok 2010 je pro ŘSD ČR na výstavby, modernizace, opravy a údržbu dálnic a silnic vymezeno 17,949 mld. Kč. Z této sumy je 7,344 mld. Kč vyhrazeno jen na opravy a údržbu dálnic a silnic I. třídy.

#### 3.3.2 Projekty v rámci OPD 2007-2013

OPD je další možností jak financovat silnice I. třídy v Královéhradeckém kraji. Tento program je blíže probírán v kapitole 1.5.2. V této kapitole představuji projekty, které jsou díky němu financovány v Královéhradeckém kraji. Celkově je pro Královéhradecký kraj v tomto operačním programu v plánu financování tří projektů.

Prvním projektem financovaným pomocí OPD je **Silnice I/14 Vamberk - jižní přeložka, 3. stavba**, jedná se zde o výstavbu jižního obchvatu města Vamberk. Délka přeložky silnice I/14 je 1,700 km v kategorii S 11,5/80. Součástí projektu je rovněž výstavba mostu přes údolní nivu Zdobnice délky 526,6 m, drážního propustku pro převedení srážkové vody z komunikace pod železniční tratí ČD délky 18 m, rekonstrukce mostu ve Vamberku na stávající silnici I/14 a úpravy inženýrských sítí.

Datum zahájení projektu je 1. 1. 2009 a ukončení je datováno 31. 3. 2011. Schválení Řídícím orgánem toho projektu proběhlo 26. 5. 2009 v rámci prioritní osy 4 - Modernizace silnic I. třídy TEN-T. Celkové finanční prostředky vynaložené na tuto výstavbu a modernizaci

se odhadují na 414 762 900 Kč. Z Evropské Unie v rámci OPD bude na tento projekt poskytnuto 406 943 900 Kč. Doposud bylo z fondů EU proplaceno 195 708 604 Kč (stav k 30. 3. 2010).

Druhým projektem financovaným pomocí OPD je Rychlostní **silnice R35 Hradec Králové (Sedlice) - Opatovice**, jedná se zde o čtyřpruhovou, směrově rozdělenou komunikaci kategorie R24,5/120, budovanou v celkové délce 4 270 metrů. Projekt je rozdělen na 2 stavby. Jsou jimi rychlostní silnice R35 v úseku od křižovatky s dálnicí D11 (MÚK Sedlice), přes křižovatku se silnicí I/37 (MÚK Opatovice) až po km 4,190, kde bude navazovat další úsek R35 východním směrem. A Mimoúrovňová křižovatka silnic R35 a I/37 MÚK Opatovice s napojením přilehlých komunikací.

Datum zahájení projektu je 1. 11. 2006 a ukončení je datováno 31. 7. 2012. Schválení Řídícím orgánem toho projektu proběhlo 18.11.2008 v rámci prioritní osy 2 - Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T. Celkové finanční prostředky vynaložené na tuto výstavbu a modernizaci se odhadují na 3 610 488 810 Kč. Z Evropské Unie v rámci OPD bude na tento projekt poskytnuto 3 186 356 288 Kč. Doposud bylo proplaceno z fondů EU 788 722 870 Kč (stav k 30. 3. 2010).

Posledním projektem je **Silnice I/16 hr. okres JC a MB - obchvat Sobotky - Samšina - Ohařice - křižovatka Dochov**, jde o rekonstrukci silnice I/16 kategorie S11,5 v celkové délce 14,18 km od hranice Královéhradeckého kraje ke křižovatce se silnicí III/28016. Jedná se zde především o obnovu živičného krytu vozovky.

Tento projekt je již úspěšně ukončen. Celkové finanční prostředky vynaložené na tuto výstavbu a modernizaci jsou ve výši 150 640 514 Kč. Z Evropské Unie v rámci OPD bude na tento projekt poskytnuto 150 640 514 Kč. Doposud bylo z fondů EU proplaceno 128 044 437 Kč (stav k 30. 3. 2010).

Jak je vidět z těchto tří projektů, dotace z fondů EU jsou opět vysoké a ve všech případech dosahují více než 90 %.

Pro přehlednost je zde přiložena tabulka č. 9, která nám podává přehled o celkové částce poskytované OPD pro Královéhradecký kraj v tomto období. Příjemcem těchto dotací je pochopitelně ŘSD ČR, které tyto projekty realizuje a financuje.

Tabulka č. 9 potvrzuje slova, že OPD je jeden z nejvýznamnějších programů sloužících na financování silniční dopravní infrastruktury v ČR ze zdrojů EU. Jenom



pro Královéhradecký kraj z něj má být poskytnuto na projekty týkající se silničních komunikací 3,743 mld. Kč.

**Tabulka 9 Projekty financované OPD v Královéhradeckém kraji (v Kč)**

Projekt	Prozatím poskytnuto (k 30.3.2010)	Celková dotace	Zdroj financování
Silnice I/14	195 708 604,00	406 943 900,00	Evropský fond pro regionální rozvoj
Rychlostní silnice R35	788 722 870,00	3 186 356 288,00	Fond soudržnosti
Silnice I/16	128 044 437,00	150 640 514,00	Evropský fond pro regionální rozvoj
<b>Celkem</b>		<b>3 743 940 702,00</b>	

Zdroj:[7]

### 3.3.3 Financování silnic v Královéhradeckém kraji prostřednictvím Operačního programu Přeshraniční spolupráce Česká republika - Polsko

Další možností jak financovat silnice I. třídy v Královéhradeckém kraji, je Operační program Přeshraniční spolupráce Česká republika - Polsko, který je probírán v kapitole 1.5.2. Pro období 2007 - 2010 není prozatím žádný projekt, financovaný z tohoto programu, který by se týkal silnic I. třídy na území Královéhradeckého kraje. Prozatím Královéhradecký kraj obdržel přibližně 700 mil. Kč, které budou použity převážně na rekonstrukce silnic II. tříd, sloužící pro přechod hranic České republiky do Polska.

V této kapitole byla shrnuta současná situace v oblasti správy a údržby silnic I. třídy na území Královéhradeckého kraje a její finanční analýza. Byly zde představeny subjekty, které na tomto území správu a údržbu silnic I. třídy vykonávají, a také zde byly uvedeny způsoby jejich financování, díky kterým mohou tyto činnosti vykonávat. Byl zde také nastíněn základní přehled objemu finančních prostředků, které jsou ročně na tyto činnosti vynakládány na tyto činnosti vynaloženo a odkud tyto finanční prostředky plynou. V další části bylo shrnuto celkové financování silnic I. třídy na území Královéhradeckého kraje, kde byly představeny jednotlivé projekty, které jsou nebo budou v současné době realizovány a způsoby jejich financování. Právě stav současné správy a údržby silniční sítě na území Královéhradeckého kraje bude hlavním podnětem pro zpracování následující kapitoly.

## 4 Návrhy možných zlepšení v oblasti správy, údržby a financování silniční sítě v Královéhradeckém kraji

Z předchozích kapitol už je zřejmé, že majetkovou správu silnic I. třídy vykonává ŘSD ČR Správa Hradec Králové. Údržba těchto silnic je zajišťována akciovou společností Správa a údržba silnic Královéhradeckého kraje. Tyto dva subjekty spolu spolupracují. SÚS KK dostává na tuto údržbu peněžní prostředky od ŘSD ČR, s kterým má uzavřenou dlouholetou smlouvu ohledně vykonávání údržby a oprav silnic I. třídy v Královéhradeckém kraji. Financování ŘSD ČR je zajištěno převážně ze státního rozpočtu a z fondů EU. Údržba je s ohledem na přidělované finanční prostředky orientována přednostně na vysprávký a odstraňování lokálních poruch na vozovkách, na péči o stav dopravního značení a směrových sloupků, svodidel a zábradlí na mostech. Výše finančních prostředků použitelných na údržbu a opravy silnic I. třídy v letním období je závislá na výši vynaložených finančních prostředků v zimním období. ŘSD ČR Správa Hradec Králové provádí kontroly technického stavu silnic I. třídy a následně při zjištění závad zadává jejich odstranění společnosti SÚS KK.

Financování silnic I. třídy v Královéhradeckém kraji je zajištěno ze SFDI a prostřednictvím OPD. Příjemcem těchto finančních prostředků je ŘSD ČR, které tyto projekty organizuje. OPD je jeden z nejvýznamnějších a největších zdrojů financování dopravní infrastruktury v České republice v rámci Evropské unie. Tento OP ovšem v roce 2013 končí a může tak nastat obrovský problém s dalším financováním silniční dopravní infrastruktury v České republice. Podle plánů by měla totiž páteřní síť dálnic a silnic v České republice do roku 2020 činit přibližně 2 200 km, současně tak chybí přibližně polovina v odhadované ceně 500 mld. Kč.

### 4.1 Možná zlepšení ve výkonu správy a údržby silnic

V této kapitole budou navržena možná zlepšení týkající se správy a údržby silnic v Královéhradeckém kraji.

#### 4.1.1 Činnosti správy a údržby silnic v rámci jedné společnosti

Můj návrh v oblasti správy a údržby silnic v Královéhradeckém kraji je, aby některé činnosti, které jsou spojené s kontrolou technického stavu silničních komunikací v Královéhradeckém kraji, vykonával jen jeden subjekt. Tímto subjektem by měla být akciová

společnost SÚS KK. ŘSD ČR by tyto činnosti, které současně vykonává Správa Hradec Králové, přenesla na SÚS KK. Podepsala by s nimi dlouholetou smlouvu, jako je tomu ohledně vykonávání oprav a údržby silnic I. třídy, nebo by jen rozšířila tu stávající a poté by jen prováděla kontrolní činnosti.

SÚS KK by tak na veškeré kontroly technického stavu posílala své pracovníky a měla by o stavu těchto silnic stále čerstvé informace a v případě nedostatků, by mohla hned začít jednat. Došlo by tak k omezení určité časové prodlevy mezi zjištěním špatného technického stavu silničních komunikací a nápravou tohoto nedostatku. V současné době činnosti spojené s kontrolami technického stavu vykonává Správa Hradec Králové, která případné odhalené nedostatky musí zdokumentovat, zpracovat, schválit jejich odstranění a následně objednat služby u SÚS KK, které vedou k jejich odstranění. SÚS KK by takto mohla lépe plánovat a organizovat své výrobní plány a tyto nedostatky mezi ně podle důležitosti zařazovat. Tento systém by přinesl operativnější řízení údržby a oprav silnic.

SÚS KK by musela zaměstnat nové pracovníky, kteří by tyto kontroly prováděli a také by potřebovala větší příjem peněžních prostředků, které by se pojily s těmito činnostmi. Tento problém by byl vyřešen tím, že by ŘSD ČR poskytla větší objem finančních prostředků na jednotlivé roky společnosti SÚS KK. Tyto prostředky by se například mohly poskytnout z nevyužitých finančních prostředků, které byly doposud vyhrazené na tyto kontrolní činnosti pro Správu Hradec Králové. SÚS KK by tyto činnosti přenesla buďto na své stávající pracovníky, nebo by zaměstnala nové.

Správa a údržba silnic v rámci II. a III. tříd v Královéhradeckém kraji je také provozována na základě dvou subjektů. Opět zde jeden subjekt vykonává správní činnosti spojené s kontrolami technického stavu silničních komunikací a její případné nedostatky odstraňuje SÚS KK. Zde by se také můj návrh uplatnil. SÚS KK by do celkového výrobního plánu mohla zahrnout údržbu a opravy silničních komunikací I., II. a III. tříd. Opět by takto mohla lépe začleňovat tyto práce do svých plánů a veškerou údržbu operativněji řídit.

## 4.2 Možná zlepšení ve financování silniční sítě na území Královéhradeckého kraje

Hlavní prioritou ve výstavbě silniční sítě v Královéhradeckém kraji, je dostavění úseku dálnice D11, která zahrnuje jak už bylo řečeno trasu Praha - Hradec Králové - Jaroměř

- Trutnov - Královec - Polsko a také výstavba rychlostní komunikace R35, s plánovaným silničním tahem Liberec - Jičín - Hradec Králové - Olomouc - Lipník nad Bečvou.

#### 4.2.1 Větší vyváženost investičních a neinvestičních finančních prostředků

Nedostatek finančních prostředků na plošnou údržbu je přetrvávajícím problémem. Mezi prostředky přidělovanými Státním fondem dopravní infrastruktury je vysoký nepoměr mezi neinvestičními prostředky, které jsou určeny na běžnou a souvislou údržbu a investičními prostředky určenými na investice a opravy.

Neustále se zvyšující intenzita dopravy a počet nákladních vozidel má na technický stav silničních komunikací velký negativní vliv. Počet komunikací, které se tak dostávají do havarijního stavu roste. Je potřeba a nutnost posílit finanční prostředky vyhrazených na rekonstrukce a opravy silniční sítě.

V současné době, kdy se hojně využívají peněžní prostředky z fondů Evropské unie, které jsou jednoznačně určené na investiční výstavbu, by mělo určitě dojít k posílení finančních prostředků plynoucích na rekonstrukce a opravy silničních komunikací z vlastních zdrojů České republiky. Příděl peněžních prostředků ze státního rozpočtu, který je vyhrazený na opravy a údržby silničních komunikací by se tak měl zvýšit. Jednoduše by to mohlo být provedeno tak, že by se z investičních finančních prostředků, určených na výstavbu, část převedla do prostředků určených na údržby a opravy. Při sestavování státního rozpočtu by se navýšily neinvestiční prostředky a snížily investiční prostředky. Je sice nutné, aby silniční páteří síť v ČR byla dostavěna co nejdříve, ale určitě ne na úkor ostatních chátrajících silničních komunikací.

Tento systém by šel například aplikovat na současné výstavbě dálnice D11 na území Královéhradeckého kraje. Část investičních finančních prostředků by mohlo být využito na rozvoj či modernizaci ostatních komunikací v kraji. Nejednalo by se o nějakou obrovskou část. Například 0,5 - 1 % z celkové sumy poskytnuté na financování výstavby celého projektu na území Královéhradeckého kraje, by znamenalo přísun peněžních prostředků použitelných na modernizaci a opravy ostatních důležitých silničních komunikací v Královéhradeckém kraji, řádově v miliardách Kč. Opravy a údržby silniční sítě pomocí těchto finančních prostředků by se týkaly převážně silničních komunikací, které jsou v současné době využívány jako alternativa dostupnosti území, které D11 v budoucnu propojí.

Ovšem i 0,1 % finančních prostředků z celkové sumy může v budoucnu narušit harmonogram této výstavby, což může vést k celkovému časovému posunu dokončení této stavby. Osobně si myslím, že by se dokončení výstavby protáhlo maximálně o jeden až dva roky. Z původních plánů pro výstavbu dané dálnice v Královéhradeckém kraji vyplývá, že její výstavba bude trvat ještě minimálně 4 až 5 let, což je v současné době dosti nereálné a určitě se protáhne na ještě delší dobu. Tyto prvotní odhady bývají jen přibližné.

Za tuto dobu se mohou naskytnout nové možnosti financování výstavby, ať už z fondů Evropské unie, jenž by měly být lépe využívány, či ze zdrojů soukromého sektoru ve formě PPP, které Česká republika určitě bude a musí vyhledávat, jelikož tyto stavby není schopna financovat z vlastních zdrojů. Dalším obdobím vyhrazeným pro čerpání fondů z Evropské unie jsou roky 2014 - 2020. V tomto období bude mít Česká republika další možnost čerpat finanční prostředky pro silniční dopravní infrastrukturu.

Díky tomuto návrhu by se určitě zlepšil veškerý technický stav silničních komunikací nejen v Královéhradeckém kraji, ale i v celé České republice. SÚS KK by tak mohla do svých výrobních plánů zahrnovat větší počet oprav a údržbových činností na těchto komunikacích, což by vedlo ke zkvalitnění silniční sítě na území Královéhradeckého kraje.

Jelikož má SÚS KK s ŘSD ČR smlouvu ohledně údržby a oprav silnic I. třídy v Královéhradeckém kraji, ve které je vždy na aktuální rok vyhrazena poskytnutá částka na tyto činnosti, mohlo by se také stát, že na údržbu silničních komunikací přes zimní období, od kterého se pak odvíjí opravy a údržby v letním období, bude vynaložené velké množství těchto finančních prostředků a na letní opravy a údržbu zbude jen malé množství. Tento fakt by zapříčinil to, že SÚS KK by nebyla schopna vykonat všechny nutné opravy silničních komunikací v Královéhradeckém kraji v tomto roce a jejich stav by se tak nadále zhoršoval.

#### 4.2.2 Zpoplatnění průjezdů vytěžovanými úseky

Nastává zde také problém obrovského růstu intenzity silniční dopravy. V současné době jsou některé hlavní úseky na území Královéhradeckého kraje podle ŘSD ČR, vytížené až trojnásobně oproti původním plánům. Na některých úsecích v Královéhradeckém kraji projede denně přes třicet tisíc dopravních prostředků. Tato situace by se mohla ještě více zhoršit při dalším případném časovém oddálení dokončení výstavby dálnice D11, které je probíráno v kapitole 4.1.1. Silnice, které jsou používány současně jako varianta dostupnosti území, které má D11 v budoucnu propojit, jsou denně vystavovány obrovskému zatížení ze strany nákladních, ale i osobních automobilů a jejich technický stav se rapidně zhoršuje.

Nehledě na to, že tyto úseky vedou různými městy a vesnicemi, ve kterých se tak stále zhoršují životní podmínky. Největším problémem jsou v současné době nákladní automobily. Jejich počet se za poslední roky mnohonásobně zvýšil. Právě tyto dopravní prostředky nejvíce zhoršují stav silničních komunikací nejen v Královéhradeckém kraji, ale i v celé České republice.

Můj návrh na řešení tohoto problému spočívá v tom, že by se měly tyto silnice, které jsou v současné době využívány jako varianta dostupnosti území, které má dálnice D11 v budoucnu propojit, zpoplatnit. Toto zpoplatnění by se týkalo minimálně nákladních automobilů. Zpoplatnění by probíhalo pomocí mýtných bran. Jejichž systém spolehlivě pracuje po celé české republice. Aby nedocházelo k tomu, že by tyto úseky byly objížďeny po silnicích nižších tříd, bylo by nutné navrhnout a schválit zákon, který by jasně zakazoval nákladním automobilům vjezd na silnice nižších tříd a ve kterém by byla stanovena přesná pravidla a podmínky za jakých by nákladní automobily tyto silnice mohly využít. Jednalo by se například o objížďné trasy při opravách či nehodách na těchto komunikacích atd., kdy by nebyla možnost tyto placené úseky projet. Tento zákon by spadal pod legislativu Ministerstva dopravy ČR a byl by zahrnut do zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích. Zde už by byla stanovena veškerá pravidla a nařízení, týkající se tohoto problému.

Z výše zmíněného návrhu by provozovatelům nákladní dopravy vznikly dvě možnosti. První možnost by se týkala toho, že by nadále využívali silnic I. tříd, ale za toto využívání by platili mýtné, kterým by vlastně přispívali na údržbu a opravy silničních komunikací, které svými dopravními prostředky denně zatěžují v Královéhradeckém kraji. Systém výběru mýtného by byl stejný, jako je po celé české republice. Tato možnost by sice nesnížila zatížení silniční sítě, ale velká část těchto finančních prostředků, které by byly vybrány pomocí mýtného, by se poskytly například společnosti SÚS KK, která by pomocí nich zajišťovala opravy a údržbu na těchto zpoplatněných silničních komunikacích. Část peněžních prostředků, které by nebyly použity na údržbu a opravy, by plynula na splátky půjček poskytnutých na vybudování mýtných bran, dále na provoz mýtných bran a na projekty vedoucí ke zlepšení životních podmínek ve městech, kterými výše zmiňované silniční komunikace procházejí. Příjemcem veškerých vybraných peněžních prostředků by bylo ŘSD ČR, které by tyto peněžní prostředky přímo přerozdělovalo subjektům, které by na ně dle uzavřené smlouvy měly nárok.

Druhá možnost by se týkala toho, že by provozovatelé nákladní dopravy začali využívat železniční dopravu a své dopravní prostředky by tak do cílových míst přepravovali

po železniční síti. Tato možnost by snížila zatížení silničních komunikací a zlepšila životní podmínky ve městech na území Královéhradeckého kraje.

### 4.2.3 Partnerství veřejného a soukromého sektoru

Princip PPP, který je probírán v kapitole 1.7 je další možností, jak by mohla být financována silniční síť v Královéhradeckém kraji. Nejvýznamnější organizace, která se tímto principem zabývá je PPP Centrum a.s., jediným akcionářem této společnosti je Ministerstvo financí ČR. Oproti cizině, kde se tento princip využívá hojně, v České republice s ním u nás teprve pomalým tempem začíná. Ovšem většina projektů, které byly prozatím navrženy, vždy zkrachovaly na špatném naplánování. Například PPP PROJEKT D3/R3 - Stavba a financování úseku dálnice D3 a rychlostní komunikace silnice R3 z let 2001 a 2002. Na některé jeho úseky, jako je například dostavba dálnice D3 z Veselí nad Lužnicí do Českých Budějovic, byl už vypracovaný i přesný finanční plán tohoto projektu. Tento projekt ovšem skončil krachem. Problém byl v tom, že Česká republika nepostupovala při výběru investora správně. Tenkrát se nejdříve našel za pochybných okolností partner a teprve poté se veškerá kritéria a parametry doplňovaly do tohoto projektu. Ve výsledku to vypadalo tak, že realizace tohoto projektu by vyšla skoro na 200 mld. Kč. Česká republika tenkrát nepostupovala podle zákona o veřejných zakázkách, což byla obrovská chyba.

Pro Královéhradecký kraj v současné době není zpracován žádný projekt týkající se silniční dopravní infrastruktury. V této době se ale začíná mluvit o budoucí spolupráci s PPP v rámci dostavění dálnice D11, nebo rychlostní silnice R35, ale jsou to spíše jen návrhy, které doposud nebyly podloženy žádnou případnou studií, či podpořeny projektovými plány. Takový projektový plán se ovšem svojí cenou pohybuje v řádech sta tisíců korun a navíc ve finále na něj nemusí být brán žádný zřetel. Tohoto principu by se určitě v budoucnu dalo a mělo využít na dostavbu dálnice D11, nebo rychlostní silnice R35. Pakliže chce stát princip PPP začít využívat v takové míře v jaké je využíván v zahraničí, nesmí se těchto investic do takových plánů bát. Tyto možné návrhy, týkající se výstavby D11 nebo R35, by mohly při dobrém naplánování projektů prolomit dosavadní neúspěchy PPP v České republice.

Při hledání nejvhodnějšího investora musí stát ovšem postupovat podle zákona o veřejných zakázkách. Musí vyhlásit veřejnou soutěž, do které se přihlásí potencionální investoři, kteří předloží své vypracované plány a návrhy potřebné pro realizaci tohoto projektu. Nejvýhodnější projekt, který bude splňovat veškeré požadavky státu na tuto výstavbu, bude vybrán a stát s ním uzavře smlouvu. Investor tak získá možnost vybudovat

část silniční sítě, tedy v tomto případě dálnici D11, nebo rychlostní silnici R35 a po jejím dostavění ji po stanovenou dobu bude moci provozovat a vykonávat zde její správu a údržbu. Za její provoz bude vybírat mýtné. Při její výstavbě bude ročně náklady vynaložené na tuto výstavbu fakturovat státu, který tyto faktury bude proplácet. Takové fungování bude ošetřeno zákonem č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích §18a a §18b.

Využívání tohoto principu v budoucnu má velkou výhodu v tom, že veškerá rizika spojená s výstavbou, modernizací a provozováním silniční dopravní infrastruktury jsou převedena z veřejného sektoru na soukromý, s čím se také pojí hospodárnější nakládání s veřejnými finančními prostředky.

V této kapitole byly uvedeny různé možné návrhy na zlepšení, které se týkají správy, údržby a financování silnic v Královéhradeckém kraji. Tyto návrhy mají sloužit ke zlepšení současného stavu této problematiky. Realizace vybraných návrhů by byla poměrně jednoduchá a zavedení těchto opatření by bylo možné v poměrně krátkém časovém období. Příkladem tohoto návrhu, který by šel zavést v poměrně krátkém období, je návrh z kapitoly č. 4.1.1, který se týká přesunutí některých činností ze Správy Hradec Králové na společnost SÚS KK.

Ovšem realizace jiných návrhů by byla složitější. Příkladem je návrh, který se týká zpoplatnění silnic I. tříd, který je představen v kapitole č. 4.2.2. Při tomto návrhu by bylo třeba nejdříve předložit vypracovaný plán, podle kterého by tento návrh byl realizován. Dále by bylo třeba tento návrh projednat a po jeho případném schválení by se musely vybudovat mýtné brány, bez kterých by tento návrh nemohl být uveden v provoz. Velikou roli by zde hrálo také to, zdali by zákon, potřebný k tomuto návrhu, byl schválen vládou České republiky. Bez tohoto zákona by celý návrh neměl smysl, protože by tyto silnice byly objížďeny po silnicích nižších tříd.



## Závěr

V této bakalářské práci jsem se snažil navrhnout možná zlepšení a opatření, která by vedla ke zlepšení současného stavu výstavby, správy, údržby a modernizace silniční sítě v Královéhradeckém kraji. Současný stav správy, údržby, modernizace a výstavby silniční sítě je ovlivňován celou řadou různých faktorů. Patří sem jejich financování, strategické plánování, zákony, subjekty vykonávající tyto činnosti, ekologické požadavky na životní prostředí atd. Velkou část práce jsem věnoval finanční analýze.

V úvodu práce jsem stanovil hypotézu, že zajišťování údržby silnic I. třídy je závislé na přidělených finančních prostředcích. Tato hypotéza se mi potvrdila. K tomuto faktu jsem došel díky řízenému rozhovoru se zaměstnanci akciové společnosti Správa a údržba silnic Královéhradeckého kraje a díky mému výzkumu při zpracovávání této práce. V práci jsem také došel k závěru, že neinvestičních prostředků, které slouží právě na údržbu a opravy silnic, je poskytováno málo a v důsledku toho je stav našich silnic stále špatný. Ovšem větší objem finančních prostředků na údržbu a opravy silniční sítě nemusí znamenat nutně její zkvalitnění. Velkou roli zde hraje schopnost správce této silniční sítě a jeho umění dlouhodobého a strategického plánování. Jednotlivé plánování a rozpočty na jeden nebo dva roky dopředu jsou nedostatečné.

Příděl finančních prostředků z veřejných domácích zdrojů je dosti omezený. Je zde ovšem možnost čerpání finančních prostředků z veřejných zahraničních zdrojů, kterými jsou fondy Evropské unie a jejich operační programy. I přes tyto možnosti je třeba co nejvíce využívat i jiné zdroje financování, kterými jsou půjčky od Evropské investiční banky, financování pomocí soukromého sektoru, tedy PPP projekty, nebo financování silniční infrastruktury výběrem poplatků za její využívání ve formě mýtného nebo nepřímo pomocí spotřebních daní.

Cílem práce bylo zhodnocení současného stavu silniční dopravní infrastruktury v České republice, zhodnocení stavu současné správy a údržby silnic I. třídy v Královéhradeckém kraji, a také objasnění toho, odkud finanční prostředky pro správu a údržbu silnic I. třídy plynou. Na základě výše uvedených informací lze říci, že tento stanovený cíl, byl naplněn.

Právě při zpracování práce vyšly také najevo i jiné skutečnosti, na které jsem se snažil poukázat a hlavně reagovat. Šlo například o výstavbu dálnice D11. V Královéhradeckém kraji je hlavní snaha o dobudování dálnice D11. Ovšem při této snaze není myšleno na ostatní

silniční komunikace, které zde slouží jako varianta dostupnosti území, které má D11 v budoucnu propojit. Tyto silniční komunikace jsou denně zatěžovány a jejich stav se rapidně zhoršuje. Na základě výše uvedeného lze říci, že mnou navržená řešení by mohla určitě vést ke zlepšení současné situace v této problematice.

## Použitá literatura

- [1] REKTOŘÍK, J. a kolektiv. *Ekonomika a řízení odvětví veřejného sektoru*. 2. vydání. Praha: Ekopress, s.r.o., 2007.
- [2] FASTR, Pavel; ČECH, Jan. *Zákon o pozemních komunikacích s komentářem a prováděcími předpisy*. 8. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Nakladatelství Linde Praha, 2007.

## Elektronické dokumenty

- [3] *Ředitelství silnic a dálnic ČR* [online]. 2010. Dostupné z WWW: <<http://www.rsd.cz>>.
- [4] *Strukturální fondy* [online]. 2009 [cit. 2010-04-20]. Dostupné z WWW: <<http://www.strukturalni-fondy.cz>>.
- [5] *Obchodní rejstřík* [online]. 2009 [cit. 2010-05-07]. Dostupné z WWW: <[www.justice.cz](http://www.justice.cz)>.
- [6] *Interní dokumenty akciové společnosti Správa a údržba silnic Královéhradeckého kraje*.
- [7] *Operační programy* [online]. 2010 [cit. 2010-05-07]. Dostupné z WWW: <[www.opd.cz](http://www.opd.cz)>.
- [8] *Královéhradecký kraj* [online]. 2010 [cit. 2010-04-07]. Mapy. Dostupné z: WWW: <<http://www.kr-kralovehradecky.cz/>>.
- [9] *Ministerstvo dopravy ČR* [online]. 2010. Dostupné z WWW: <<http://www.mdcz.cz>>.
- [10] *Infrastruktura* [online]. 2009 [cit. 2010-04-10]. Dostupné z WWW: <<http://is.muni.cz>>.
- [11] *Dopravní noviny* [online]. 2009 [cit. 2010-04-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.dnoviny.cz>>.
- [12] *Správa a údržba silnic Královéhradeckého kraje a.s.* [online]. 2009 [cit. 2010-04-01]. Dostupné z WWW: <<http://www.sushk.cz>>.
- [13] *Evropské fondy* [online]. 2010 [cit. 2010-05-22]. Dostupné z WWW: <<http://ec.europa.eu>>.

- [14] *Evropská investiční banka* [online]. 2009 [cit. 2010-05-24]. Dostupné z WWW: <<http://www.euroskop.cz>>.
- [15] *Pozemní komunikace* [online]. 2010 [cit. 2010-05-22]. Dostupné z WWW: <<http://fast10.vsb.cz>>.
- [16] *Wikipedia* [online]. 2010 [cit. 2010-05-22]. Dostupné z WWW: <<http://cs.wikipedia.org>>.
- [17] *Asociace PPP* [online]. 2009 [cit. 2010-05-23]. Dostupné z WWW: <<http://www.asociaceppp.cz>>.
- [18] *PPP centrum* [online]. 2009 [cit. 2010-05-20]. Dostupné z WWW: <<http://www.pppcentrum.cz>>.
- [20] *Rychlostní silnice R35* [online]. 2009 [cit. 2010-04-18]. Dostupné z WWW: <<http://www.r35.eu>>.
- [21] *Silniční síť* [online]. 2008 [cit. 2010-04-19]. Dostupné z WWW: <<http://up.kr-kralovehradecky.cz>>.
- [22] *Královéhradecký kraj* [online]. 2009 [cit. 2010-04-18]. Dostupné z WWW: <<http://up.kr-kralovehradecky.cz>>.

## Seznam obrázků

Obrázek 1 Organizační struktura ŘSD ČR.....	19
Obrázek 2 Mapa královéhradeckého kraje .....	31
Obrázek 3 Výstavby a jejich uvádění do provozu v letech 2009 - 2011 .....	37

## Seznam tabulek

Tabulka 1 Přehled délek dálnic a silnic v ČR (k 1.1.2009).....	12
Tabulka 2 Přehled vybraných objektů na silnicích ČR podle druhu k 1.1.2009 .....	15
Tabulka 3 Prostředky vynaložené na opravy a údržbu silnic I. třídy a dálnic (v mil. Kč).....	20
Tabulka 4 Seznam projektů Královéhradeckého kraje na léta 2008 až 2010.....	39
Tabulka 5 Tržby společnosti dle odběratelů (v Kč) .....	44
Tabulka 6 Činnosti vykonané za rok 2009 a jejich náklady (v Kč) .....	45
Tabulka 7 Výsledek hospodaření za účetní období (v Kč).....	45
Tabulka 8 Stavebně technický stav úseků silnic .....	46
Tabulka 9 Projekty financované OPD v Královéhradeckém kraji (v Kč).....	49

## Seznam grafů

Graf 1 Mosty na dálnicích a silnicích I. třídy v ČR k 1.1.2009.....	16
Graf 2 Prostředky vložené do výstavby silnic I. třídy a dálnic (v mil. Kč).....	24
Graf 3 Tržby společnosti za rok 2009 (v %) .....	44

## Seznam zkratek

AGR	-	Evropská dohoda o hlavních silnicích s mezinárodním provozem
a.s.	-	Akciová společnost
ČR	-	Česká republika
EIB	-	Evropská investiční banka
ISPA	-	Instrument for Structural Policies Pre-Accession - Nástroj předstupních strukturálních politik
NUTS	-	Nomenclature of Units for Territorial Statistics - Nomenklatura územních statistických jednotek
Kč	-	Koruna česká (měna)
km	-	kilometr
MD ČR	-	Ministerstvo dopravy České republiky
mil.	-	milion
mld.	-	miliarda
OP	-	Operační program
OPI	-	Operační program infrastruktura
OPD	-	Operační program doprava
p.o.	-	Příspěvková organizace
PHARE	-	Poland and Hungary Aid for Reconstruction of the Economy - Program na podporu ekonomické restrukturalizace a politických změn v Polsku a Maďarsku
PPP	-	Public Private Partnership - partnerství veřejného a soukromého sektoru
ROP	-	Regionální operační program
ŘSD ČR	-	Ředitelství silnic a dálnic České republiky p.o.
SAPARD	-	Special accession programme for agriculture and rural development - Speciální předvstupní program pro zemědělství a rozvoj venkova
SFDI	-	Státní fond dopravní infrastruktury
SÚS KK	-	Správa a údržba silnic Královéhradeckého kraje a.s.
TEN-T	-	Trans-European Transport Network - Transevropská dopravní síť



## Seznam příloh

Příloha 1 Rozmístění středisek správy a údržby dálnic a rychlostních silnic

Příloha 2 Prostředky vynaložené na údržbu a opravy silnic I. třídy (v mil. Kč)

Příloha 3 Prostředky vynaložené na údržbu a opravy dálnic (v mil. Kč)

Příloha 4 Silniční síť – Královéhradecký kraj



## Příloha č. 1

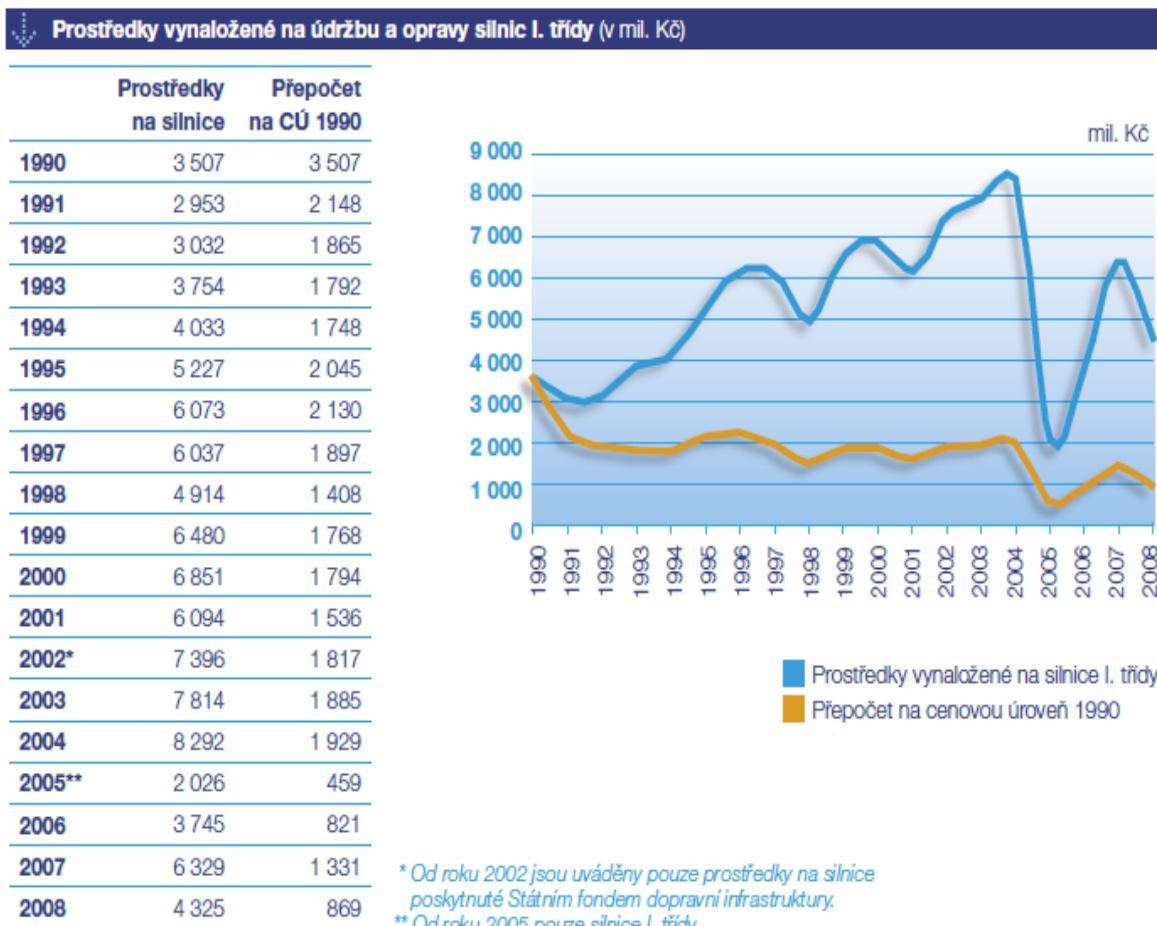
### Rozmístění středisek správy a údržby dálnic a rychlostních silnic

*Rozmístění středisek správy a údržby dálnice (SSÚD), respektive rychlostní silnice (SSÚRS)*

<b>označení komunikace</b>	<b>spravovaný úsek</b>
<b>Dálnice D1</b>	
SSÚD Mirošovice	0,0 - 44,8 km
SSÚD Bernartice	44,8 - 93,9 km
SSÚD Velký Beranov	93,9 - 141,5 km
SSÚD Domašov	141,5 - 188,7 km
SSÚD Brno – Chrlice	188,7 - 218,8 km
SSÚD Ivanovice	218,8 - 260,4 km
SSÚRS Kocourovec	296,3 - 311,7 km
SSÚD Ostrava	341,5 - 370,4 km
<b>Dálnice D2</b>	
SSÚD Brno – Chrlice	-0,4 - 11,3 km
SSÚD Podivín	11,3 - 60,8 km
<b>Dálnice D5</b>	
SSÚD Rudná	0,0 - 28,5 km
SSÚD Svojkovice	28,5 - 80,0 km
SSÚD Ostrov u Stříbra	80,0 - 131,4 km
SSÚD Rozvadov	131,4 - 151,0 km
<b>Dálnice D8</b>	
SSÚD Nová Ves	-2,2 - 48,3 km
SSÚD Řehlovice	64,7 - 92,3 km
<b>Dálnice D11</b>	
SSÚD Poříčany	0,0 - 49,0 km
SSÚD Pravy	49,0 - 84,0 km
<b>Rychlostní silnice R1</b>	
SSÚD Poříčany	-0,2 - 3,8 km
SSÚD Rudná	15,6 - 28,9 km
<b>Rychlostní silnice R35</b>	
SSÚRS Kocourovec	266,4 - 298,6 km
<b>Rychlostní silnice R46</b>	
SSÚD Ivanovice	9,0 - 34,0 km
SSÚRS Kocourovec	34,0 - 39,0 km

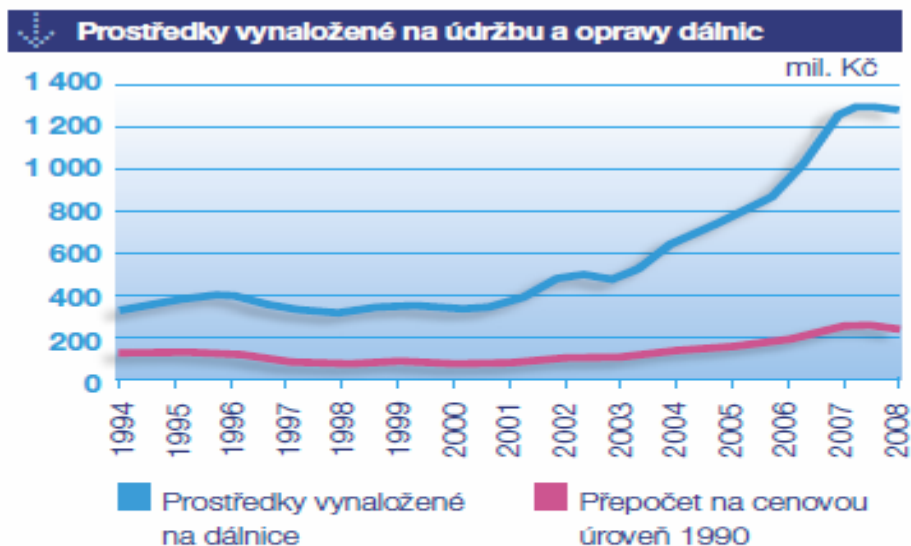
Zdroj:[3]

## Prostředky vynaložené na údržbu a opravy silnic I. třídy (v mil. Kč)



Zdroj:[3]

## Prostředky vynaložené na údržbu a opravy dálnic (v mil. Kč)



**Prostředky vynaložené na údržbu a opravy dálnic (v mil. Kč)**

	Prostředky na dálnice	Průměrné km	Přepočet na CÚ 1990	Přepočet na 1 km CÚ 1990
1990	107	338,9	107	0,316
1991	111	356,8	81	0,227
1992	247	363,9	152	0,418
1993	341	372,3	163	0,438
1994	354	390,6	153	0,392
1995	398	407,2	156	0,383
1996	418	427,5	147	0,344
1997	362	446,1	114	0,256
1998	342	508,4	98	0,193
1999	375	524,8	102	0,194
2000	358	531,3	94	0,177
2001	378	542,7	95	0,175
2002	514	551,8	126	0,228
2003	504	556,1	121	0,218
2004	672	584,8	156	0,267
2005	784	588,3	177	0,301
2006	942	620,6	206	0,332
2007	1279	704,9	269	0,382
2008	1292	761,4	259	0,340

Zdroj:[3]

Silniční síť – Královéhradecký kraj



Zdroj:[3]