Evropský polytechnický institut, s.r.o. v Kunovicích

Studijní obor: Finance a daně

Komparace financování správy pozemních komunikací ve vybraných krajích

(Bakalářská práce)

Autor: Daniela Dušáková, DiS.

Vedoucí práce: Mgr. Dagmar Malinová

Kunovice, leden 2011

1. soukromá vysoká škola na Moravě
Evropský polytechnický institut, s.r.o.
akademický rok 2009/2010

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno a příjmení: **Daniela DUŠÁKOVÁ, DiS.**
Studijní obor: Finance a daně

Téma práce:

Komparace financování správy pozemních komunikací ve vybraných krajích

Cíl bakalářské práce:
Cílem bakalářské práce bude analýza financování správ pozemních komunikací ve vybraných krajích, analýza techniky sběru a zpracování dat. Objasněte základní terminologii a právní úpravu pojmů pozemní komunikace. Proveďte výzkum financování správ krajů v ČR. Navrhněte možnosti zefektivnění systému financování správy pozemních komunikací. Návrh obhajte před vedením Městského úřadu, odboru dopravy, Rožnov pod Radhoštěm. Hodnocení bude součástí bakalářské práce.

Osnova:
1. Úvod
2. Teoretická část
    - 2.1 Vymezení pojmu doprava
    - 2.2 Právní úprava pojmů pozemní komunikace
    - 2.3 Charakteristika pozemní komunikace
    - 2.4 Postavení vlastníka k pozemní komunikaci
    - 2.5 Systematizace financování krajů v ČR
    - 2.6 Pozemní komunikace ve faktech a číslech ve vybraných krajích ČR
3. Praktická část
    - 3.1 Výzkumné šetření
    - 3.2 Výzkumný soubor
    - 3.3 Technika sběru a zpracování dat
    - 3.4 Výsledky výzkumného šetření
    - 3.5 Interpretace zjištěných údajů
4. Závěr

Podle zákona č. 111/1998 Sb., § 47b, odst.3 platí, že odevzdáním práce autor souhlasí se zveřejněním své práce podle tohoto zákona, bez ohledu na výsledek obhajoby.

Vedoucí bakalářské práce: Mgr. Dagmar Malinová
Datum zadání bakalářské práce: Kunovice, 30. dubna 2010

Evropský polytechnický institut, s. r. o.
Osvobození 699
686 04 KUNOVICE

Ing. Vladimíra Hlaváčková
ředitelka Ústavu ekonomiky a řízení

Oldřich Kratochvíl
h. prof., Ing., Ph.D., Dr.h.c., MBA
rektor

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracovala samostatně pod vedením Mgr. Dagmar Malinové, a uvedla v seznamu literatury všechny použité literární a odborné zdroje.

Kunovice, leden 2011

/*vlastnoruční podpis autora*/

Děkuji paní Mgr. Dagmar Malinové za velmi užitečnou metodickou pomoc, kterou mi poskytla při zpracování mé bakalářské práce. Mé poděkování patří také ekonomickému úseku organizace Správa silnic Moravskoslezskému kraji, především panu Ing. Schenk a paní Ing. Márie Kunčíkové z Ředitelství silnic Zlínského kraje, za poskytnuté materiály a vstřícnost při konzultacích týkajících se problematiky této práce.

Kunovice, leden 2011

Daniela Dušáková, DiS.

Obsah

ÚVOD 6
1 VYMEZENÍ PŘEDMĚTU ZKOUMÁNÍ 7
1. 1. Charakteristika pozemní komunikace 7
1.2 Základní klasifikace pozemní komunikace 8
1.3 Právní úprava 11
1.3.1 Státní správa 12
1.3.2 Státní dozor 13
1.4 Orgány správy pozemních komunikací 14
1.4.1 Ministerstvo dopravy 14
1.4.2 Krajský úřad 14
1.4.3 Obecní úřady s rozšířenou působností 15
1.4.4 Obce 16
2 Financování správy pozemních komunikací 17
2.1 Dopravní politika 17
2. 2 Postavení vlastníka pozemních komunikací 18
2.3 Zdroje financování správy pozemních komunikací v České republice 19
2.4 Využití finančních zdrojů ve Zlínském a Moravskoslezském 22
3. METODOLOGIE VÝZKUMU 35
3.1 Výzkumné šetření 35
3.2 Výzkumný soubor 35
3.3 Technika sběru a zpracování dat 36
3.4 Výsledky výzkumu šetření 37
3.5 Interpretace zjištěných údajů 38
ZÁVĚR 40
HODNOCENÍ PODNIKU 42
ABSTRAKT 43
ABSTRAKT 44
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY 45
SEZNAM TABULEK 48
SEZNAM GRAFŮ 48
SEZNAM DIAGRAMŮ 48
SEZNAM PŘÍLOH 49
PŘÍLOHY: 50

ÚVOD

Pro zpracování bakalářské práce jsem si vybrala téma, které se svým významem ať už přímo či nepřímo dotýká každého z nás. Je jím doprava, zejména silniční, uskutečňovaná po pozemních komunikacích. Se silniční dopravou, jako nejflexibilnějším prostředkem přepravy osob nebo nákladů, souvisejí mnohé veřejně diskutované problémové oblasti. Ve své práci se zaměřuji na oblast financování správy pozemních komunikací, jelikož je mi svým charakterem blízká, vzhledem k mému profesnímu zaměření referenta odboru silničního hospodářství na Městském úřadě v Rožnově pod Radhoštěm.

Samotná práce je koncipována tak, aby poskytla objektivní náhled do problematiky financování správy na pozemních komunikacích ve vybraných krajích České republiky. Proto je nezbytné vycházet nejprve z teoretických poznatků, kterým věnuji první kapitolu. Tato pojednává o charakteristice pozemní komunikace a její základní klasifikaci. V rámci první kapitoly se dále zabývám legislativní úpravou, která obsahuje výčet páteřních právních předpisů spojených s pozemními komunikacemi. Mimo jiné jsem kapitolu rozšířila i o rozlišení pojmů státní dozor a státní správa, což přispívá k objasnění základní terminologie. V souvislosti s tímto popisuji činnost jednotlivých orgánů dotčených správou pozemní komunikace na všech úrovních.

Druhá kapitola je již zaměřena na oblast dopravní ekonomiky, v niž hlavní úlohu hraje dopravní politika, jakožto nástroj státu pro efektivní financování správy pozemních komunikací. Podrobněji se zabývám jednotlivými příjmy finančních prostředků nejen ze zdrojů České republiky převážně koncentrované ve Státním fondu dopravní infrastruktury, nýbrž i čerpání z fondů Evropské unie. Analýza a komparace skutečně vynaložených nákladů na správu pozemích komunikací ve vybraných krajích, se stává výchozím bodem pro samotné výzkumné šetření.

Ve třetí kapitole bakalářské práce se věnuji realizaci výzkumného šetření metodou kvalitativní analýzy za účelem komparace procesu získávání, rozdělení a využití finančních prostředků určených ke správě a údržbě pozemních komunikací ve vybraných krajích. Primárním zdrojem dat byla nejen analýza statistických údajů vedených příslušnými státními orgány, nýbrž i informace získané od odborné veřejnosti technikou rozhovoru – interview. Z provedených rozhovorů byly učiněny závěry pro následnou interpretaci.

1 VYMEZENÍ PŘEDMĚTU ZKOUMÁNÍ

1. 1. Charakteristika pozemní komunikace

Dopravu můžeme definovat jako neodmyslitelnou součást dnešního života, která má neustále vzrůstající význam. Funkčnost, stav a kvalita dopravy jsou odrazem celkové hospodářské situace. Můžeme ji rozdělit na tři základní složky - pevninská (železniční, silniční, vnitrozemská vodní a potrubní), mořská (námořní) a letecká. V posledních letech zažívá doprava obrovský rozvoj. Kromě pozitivních jevů, které jsou spojené například se zvýšenou mobilitou a rostoucím počtem pracovních míst, dochází rovněž k jevům negativním, které s sebou přináší odvětví škodlivých emisí, hluku, vibrací, znečištění ovzduší, vody, půdy, což značně znečišťuje životní prostředí a také narušuje ekologickou stabilitu krajiny. Nejrozšířenější je silniční doprava, která má největší negativní důsledky na stav životního prostředí, neboť neustále vzrůstá její objem.

Na dopravním trhu má každý druh dopravy své místo. Nejčastěji je používáno rozdělení dopravy dle prostoru, v jakém se nachází její dopravní cesta, jestli pozemní, letecká nebo vodní doprava.

Dopravní systém	Dopravní prostředky	Druhy
Silniční doprava	Silniční vozidla	Motorová, přípojná
Železniční doprava	Železniční kolejová vozidla	Hnací, tažená, speciální
Letecká doprava	Letadla	Rakety, Aerostaty
Vodní doprava	Plavidla	Lodě, čluny, remorkéry
Městská hromadná doprava	Vozidla MHD	Autobusy, trolejbusy, tramvaje, metro
Ostatní	Nekonvekční prostředky	Výtah, schody, lanové dráhy

Tab. 1: Používané dopravní prostředky pro jednotlivé dopravní systémy
Zdroj: [1]

Silniční doprava uskutečňována po pozemních komunikacích tvoří nejrozsáhlejší a jednu z nejdůležitějších součástí infrastruktury České republiky. Pozemní komunikace, jako elementární pojem předkládané práce, je dopravní cesta určená k užití silničními

a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti.[20] Může mít charakter stavby, která je podle současné české právní úpravy samostatnou nemovitou věcí, která není zapsaná v katastru nemovitostí, nebo se může jednat o pozemek či jeho část (typické u účelových komunikací). Pozemní komunikace se dále člení na dálnice, silnice, místní komunikace a účelové komunikace. Uvedené členění nemá objektivní charakter, neboť slouží jako vodítko pro rozhodnutí silničního správního úřadu o zařazení pozemní komunikace do některé z kategorií, ale také o tom co pozemní komunikace je. V posledních letech stále pokračuje silný růst dopravy na pozemních komunikacích a přibývají problémy s dalším rozšiřováním silniční a dálniční sítě. Taktéž stoupají náklady na provoz, správu i na údržbu komunikací.

1.2 Základní klasifikace pozemní komunikace

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích upravuje kategorizaci pozemních komunikací, jejich stavbu podmínky užívání a jejich ochranu, dále upravuje práva a povinnosti vlastníků pozemních komunikací a jejich uživatelů a výkon státní správy ve věcech pozemní komunikace příslušnými silničními správními úřady. Základní evidencí komunikací je pasport, který vedou jejich vlastníci. Rozsah a způsob vedení pasportu silnic stanoví vlastník. [17]

Pozemní komunikace se do jednotlivých kategorií zařazují rozhodnutím silničního správního úřadu a to na základě jejího určení, dopravního významu a stavebně technického vybavení. Vše, co není zařazeno do kategorie podle tohoto zákona nebo podle zákona č. 135/1961 Sb., a je podle posouzení silničního správního úřadu pozemní komunikací, spadá do kategorie účelových komunikací bez zařazení. Při určení pozemní komunikace nebo změně dopravního významu lze rozhodnutím silničního úřadu měnit kategorie pozemních komunikací, nebo pozemní komunikaci úplně z kategorií vyřadit, čímž se stane komunikace účelovou nebo pozemkem pro jiné určení. Při zařazování a přeřazování jsou velmi důležité také vlastnické vztahy, protože zařazením vznikají vlastníkovi specifická práva a povinnosti.

V České republice se dle svého určení, dopravního významu a technického vybavení dělí na kategorie:

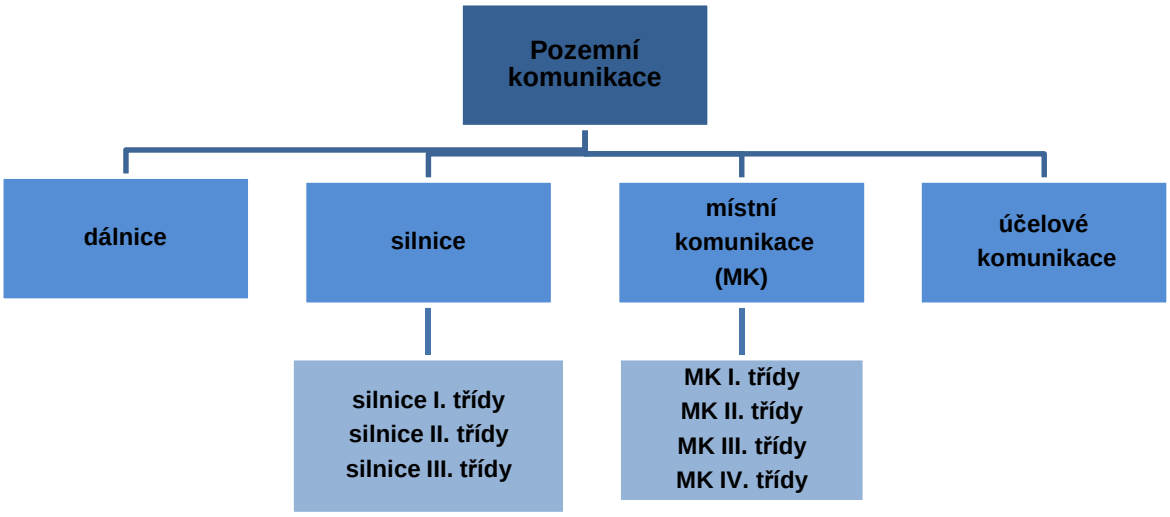


Diagram č. 1: Rozdělení pozemních komunikací
Zdroj: Vlastní zpracování

Dálnice

Dálnice je pozemní komunikace určená pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly, která je budována bez úrovňových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a která má směrově oddělené jízdní pásy. Dálnice je přístupná pouze silničním motorovým vozidlům. [17]

Dálnici můžeme definovat jako nejvyšší typ pozemní komunikace, která je stavěna na nejzatíženějších dálkových vnitrostátních a mezinárodních tazích. České dálnice spravuje Ředitelství silnic a dálnic.

Silnice

Silnice je veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci.

Silnice se podle svého určení a dopravního významu rozdělují do těchto tříd:

a) silnice I. třídy, která je určena zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu.

b) silnice II. třídy, je určena pro dopravu mezi okresy, nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace.

c) silnice III. třídy, která je určena k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace. [17]

Místní komunikace

Místní komunikace je veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně místní dopravě na území obce. Tyto komunikace mají často povahu ulice, nábřeží, náměstí, parkoviště, apod.

Místní komunikace se rozdělují podle dopravního významu, určení a stavebně technického vybavení do tříd:

a) místní komunikace I. třídy, kterou je zejména rychlostní místní komunikace

b) místní komunikace II. třídy, které jsou dopravně významné sběrné komunikace s omezením přímého připojení sousedních nemovitostí

c) místní komunikace III. třídy, kterou je obslužná komunikace

d) místní komunikace IV. třídy, kterou je komunikace nepřístupná provozu silničních motorových vozidel. [17]

Účelové komunikace

Účelová komunikace je pozemní komunikací, 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. Účelovou komunikací je také pozemní komunikace, která je v uzavřeném prostoru a slouží k potřebě vlastníka nebo provozovatele objektu. Účelová komunikace se děli na veřejně přístupné, které mají v některých ohledech obdobný režim jako místní komunikace nebo silnice, a veřejně nepřístupné. Uzavření účelové komunikace může být například zeď, plot, typicky tabule, která poskytuje informaci. Zda se jedná o uzavřený prostor, rozhoduje příslušný silniční správní úřad. [17]

Vlastník účelové komunikace nemůže sám zamezit její veřejné užívání, na jeho návrh může obecní úřad, veřejný přístup na této komunikace upravit nebo omezit. Účelovou komunikací je tedy taková komunikace, kterou žádný silniční správní úřad nezařadil do vyšší kategorie, jako je místní komunikace, silnice nebo dálnice. Její neoprávněné uzavření, nebo umístění pevné ukážky je řešeno jako správní delikt, za který je udělována sankce.

Chodník

Co je to chodník, zákon bohužel nedefinuje. Obecně však můžeme říct, že chodník je část pozemní komunikace, která slouží chodcům. Chodníkem zpravidla bývají místní komunikace, případně průjezdní úseky silnic, v zastavěných částech obcí, a to buď po jedné, nebo po obou stranách. Někdy se jako chodníky nazývají i stezky v nezastavěné krajině. Chodník je velmi často označován jako místní komunikace IV. třídy, která je určena nemotorovým vozidlům.

1.3 Právní úprava

Právo na úseku správy pozemních komunikací je právem, které je řazeno mezi právo veřejné, s určitými dopady na soukromé právo. Z hlediska tvorby odvozených právních předpisů, jako jsou např. územní samosprávní celky, je důležitým ustanovením čl. 2 odst. 3 Listiny základních práv a svobod. Podle tohoto ustanovení může každý činit, to co není zákonem stanoveno, zakázáno a nikdo nesmí být nucen činit, to co zákon neukládá.

Kategorizaci pozemních komunikací, jejich stavbu, podmínky užívání a jejich ochranu, práva a povinnosti vlastníků pozemních komunikací a jejich uživatelů a výkon státní správy ve věcech pozemních komunikací příslušnými silničními správními úřady upravuje zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích v platném znění. Základní úpravu pozemních komunikací je také obsažena ve vyhlášce Ministerstva dopravy České republiky č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích v platném

znění. Na zákon o pozemních komunikacích navazují další zákony a právní předpisy, které upravují technické podmínky provozu silničních vozidel, orientaci, bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích. V prvé řadě jde to zákon 500/2004 Sb., Správní řád v platném znění, který upravuje správní řízení, které není podpůrně upraveno zákonem o pozemních komunikacích. Tento zákon řeší postup správních deliktů podle zákona o pozemních komunikacích. Dalším zákonem, je zákon 361/2000Sb., o provozu na pozemních komunikacích v platném znění. [17]

1.3.1 Státní správa

Státní správa je druh činnosti státu realizovaný především státními orgány a orgány, na které stát výkon státní správy přenesl. Na jednotlivých úsecích výkonu státní správy působí tzv. ústřední orgány státní správy, a to jednak ministerstva, v jejichž čele stojí člen vlády, a další ústřední orgány státní správy. Nejnižším stupněm státní správy je obec. Ve státní správě platí vztahy podřízenosti a nadřízenosti - hierarchické uspořádání. [9, s. 25] Česká veřejnost stále pozorněji sleduje výkonnost a kvalitu státní správy.

Státní správu můžeme definovat jako veřejnou správu, která je uskutečňována státem (vládou, ministerstvem, ústředními orgány) přičemž v každé společnosti, která je zorganizovaná ve státě, je státní správa nezastupitelnou součástí veřejné správy. V tomto smyslu je státní správa jádrem veřejné správy. Je odvozována od samotné podstaty, postavení a poslání státu, od podstaty a způsobů realizace státní moci. Pojem státní správa je užíván jak v tzv. organizačním pojetí, kde jim rozumí orgány státní správy, tak v tzv. funkčním pojetí, kdy jde prakticky o výkon státní správy jakožto výkon podzákonné nařizovací činnosti těchto orgánů. [12, s. 31]

Jak již bylo výše uvedeno Státní správu ve věcech dálnice, silnice, místní komunikace a veřejné účelové komunikace vykonávají silniční správní úřady, kterými jsou Ministerstvo dopravy a spojů ve věcech dálnice, krajský úřad na silnicích I. třídy a obecní úřad obce s rozšířenou působnosti na silnicích II. a III. třídy a obec na místních komunikacích je uvedeno v § 40 zákona o pozemních komunikacích.

1.3.2 Státní dozor

Státní dozor je zákonem povolená činnost správy, při které dozorčí orgán sleduje chování nepodřízených subjektů ve věcech své specializované působnosti, např. zda je jejich činnost v souladu s právními předpisy, případně s dalšími akty vydanými na základě zákona.

Právo užívá celou řadu pojmů pro dozor (dohled, inspekce, kontrola a dozor jako takový). Z časového hlediska je rozeznán dozor průběžný, následný a předběžný.
Jaroslav Pošvář ve své učebnici Obecné pojmy správního práva z roku 1946 chápe dozor v nejužším slova smyslu jako „soubor funkcí, jejichž jádro záleží v tom, že dozírající pozoruje činnost jiného pod dozor postaveného kritickým způsobem podle směrnic činnost tuto určujících a má při tom na pozorovaného následkem subordinace vliv směřující k tomu, aby činnost pozorovaná byla udržena ve shodě se směrnicemi pro ni danými.“ Pojmově jsou tedy v dozoru obsaženy dva znaky: pozorovací a nápravný. [12, s. 68]

Státní dozor na dálnicích, silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích vykonávají silniční správní úřady a obce v rozsahu své působnosti. Ministerstvo dopravy vykonává vrchní státní dozor nad výkonem státního dozoru prováděného příslušnými silničními správními úřady. [17]

Osoba pověřená výkonem státního dozoru dozírá, zda vlastníci (správci) a uživatelé pozemních komunikací plní povinnosti stanovené zákonem 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Zjistí-li pověřená osoba při výkonu státního dozoru porušení povinností stanovených tímto zákonem, podle potřeby a povahy zjištěných nedostatků písemně uloží způsob a lhůtu k odstranění těchto nedostatků a jejich příčin. [17]

V případě závažných závad, které bezprostředně ohrožují uživatele nebo pozemní komunikaci ve stavebním nebo v dopravně technickém stavu pozemní komunikace, je oprávněna písemně nařídit vlastníku této pozemní komunikaci okamžité zastavení nebo omezení jejího užívání a vyrozumí o tom příslušný silniční správní úřad, který je povinen ve lhůtě dvou dnů zahájit příslušné správní řízení. s

Vlastníku nebo uživateli pozemní komunikace, který nesplní písemný příkaz, který mu je při výkonu státního dozoru uložen může silniční správní úřad uložit pořádkovou pokutu do 100 000 Kč. Jestli-že nebyl splněn písemný příkaz ani v nově stanovené lhůtě, může silniční správní úřad uložit pokutu opakovaně. Úhrn takto uložených pořádkových pokut však nesmí přesáhnout částku 300 000Kč. [10, s. 45]

1.4 Orgány správy pozemních komunikací

1.4.1 Ministerstvo dopravy

Ministerstvo dopravy je ústředním orgánem státní správy ve věcech dopravy. Odpovídá za tvorbu státní dopravní politiky. Mezi její další kompetence patří schvalování a dohlížení na vydávání řidičských průkazů a vydává také obecně závazné vyhlášky týkající se dopravy a provozu na silničních komunikacích. [23] Ministerstvo dopravy bylo zřízeno Kompetenčním zákonem č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České republiky. Mimo jiné rozhoduje o opravných prostředcích proti rozhodnutí orgánu kraje v přenesené působnosti. Do kompetencí ministerstva patří i vyhlášky o provozování dopravy a taxislužeb a rovněž je mu podřízeno vybírání mýtného na dálnicích v České republice.

Své hlavní činnosti a cíle, které jako ústřední orgán ministerstvo dopravy má, stanovuje ve své strategii. Mezi tyto činnosti patří například:

- rozhoduje o zařazení pozemní komunikace do kategorie dálnice nebo silnice a o změnách těchto kategorií
- rozhoduje o zrušení dálnice nebo silnice po dohodě s Ministerstvem obrany
- vykonává působnost silničního správního úřadu a speciálního stavebního úřadu ve věcech dálnic a rychlostních silnic
- rozhoduje o opravných prostředcích proti rozhodnutím orgánu kraje v přenesené působnosti.
- má za úkol i péči o náležitou právní úpravu, tedy i přípravu zákonů a jiných právních předpisů týkajících se dané problematiky, samozřejmostí jsou úkoly spojené se sjednocováním se s Evropským právem

1.4.2 Krajský úřad

Krajský úřad je jedním z orgánů kraje. Orgán kraje plnící úkoly v samostatné i přenesené působnosti, regionální správní úřad, v jeho čele stojí ředitel odpovědný hejtmanovi. Orgán územního samosprávného celku zabezpečující každodenní úkoly jak

v oblasti samostatné, tak přenesené působnosti. Dle zákona v oblasti samostatné působnosti plní úkoly, které mu uložilo zastupitelstvo kraje nebo rada kraje a pomáhá výborům a komisím v jejich činnosti.

Krajský úřad vykonává přenesenou působnost s výjimkou věci, které jsou svěřeny zastupitelstvu, radě nebo zvláštnímu orgánu kraje. V silniční dopravě krajský úřad vykonává:

- rozhoduje o zařazení pozemní komunikace do kategorií silnic II. a III. třídy a o změnách těchto kategorií,
- rozhoduje o zrušení silnic II. a III. třídy po udělení souhlasu Ministerstvem obrany a Ministerstvem dopravy,
- vykonává působnost silničního správního úřadu a speciálního stavebního úřadu ve věcech silnic I. třídy s výjimkou věcí, ve kterých rozhoduje Ministerstvo dopravy,
- rozhoduje o opravných prostředcích proti rozhodnutím obecního úřadu obce s rozšířenou působností a proti rozhodnutím obcí.

1.4.3 Obecní úřady s rozšířenou působností

Obecní úřady s rozšířenou působnosti jsou tzv. mezičlánkem přenesené působnosti státní správy mezi krajskými úřady a obecními úřady. Obecní úřady obcí s rozšířenou působnosti mají namísto ostatních obecních úřadů některé oblasti působnosti navíc, a to nejen pro svůj vlastní, základní správní obvod, ale zpravidla i pro další obce v okolí.
Obecní úřady obce s rozšířenou působnosti vykonávají státní správu na úseku dopravě správních agend, např.:

- vykonávají působnost speciálního stavebního úřadu ve věcech silnic II. a III. třídy a působnost silničního správního úřadu ve věcech silnic s výjimkou věcí, o kterých rozhoduje Ministerstvo dopravy nebo orgán kraje v přenesené působnosti,
- projednávají přestupky na dálnicích a silnicích podle zvláštního předpisu,
- vykonávají působnost speciálního stavebního úřadu ve věcech místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikací v obcích, které nejsou podle zvláštních předpisů pověřeny výkonem působnosti obecného stavebního úřadu.

1.4.4 Obce

Obec je základní jednotkou veřejné správy a samosprávy a zpravidla, v různé míře podle typu obce, i stání správy. Obec vystupuje v právních vztazích svým jménem a nese odpovědnost vyplývající z těchto vztahů. S vlastním majetkem a vlastními finančními zdroji hospodaří obec samostatně, musí však dodržovat podmínky stanovené zákonem. Mezi hlavní činnosti obcí patří:

- rozhodují o zařazení pozemní komunikace do kategorie místních komunikací a o vyřazení místní komunikace z této kategorie,
- projednávají přestupky ve věcech místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikací podle tohoto zákona a podle zvláštního předpisu,
- vykonávají působnost silničního správního úřadu ve věcech místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikací,
- vykonávají působnost speciálního stavebního úřadu ve věcech místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikací, pokud jsou podle zvláštního předpisu pověřeny výkonem funkce obecného stavebního úřadu.

2 Financování správy pozemních komunikací

2.1 Dopravní politika

Základním strategickým dokumentem pro sektor dopravy je dopravní politika, která deklaruje, co stát v oblasti dopravy musí učinit na základě mezinárodních závazků, co může učinit s ohledem na finanční možnosti a co chce učinit z pohledu společenských potřeb.

Dopravní politika deklaruje, co stát a jeho exekutiva v oblasti dopravy musí učinit např. mezinárodní vazby, smlouvy, co učinit chce jako je bezpečnost, udržitelný rozvoj, ekologie a dále co učinit může – finanční aspekty.

Globálním cílem dopravní politiky je vytvořit podmínky pro zajištění kvalitní dopravy, které jsou zaměřené na její ekonomické, sociální a ekologické dopady v rámci principů udržitelného rozvoje a položit reálné základy pro nastartování změn proporcí mezi jednotlivými druhy dopravy.

Mezi hlavní priority dopravní politiky patří:

- rovné podmínky v přístupu na dopravní trh
- kvalitní dopravní infrastruktury umožňující hospodářský růst
- financování v sektoru dopravy
- zvýšení bezpečnosti dopravy
- podpory rozvoje dopravy v regionech. [22]

Dopravní politika byla kladně vyhodnocena jako první strategický dokument na národní úrovni v České republice v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí dle novelizovaného zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, tzv. procesem SEA včetně prvního vyhodnocení vlivu překládané koncepce na lokality soustavy NATURA 2000. [21]

2. 2 Postavení vlastníka pozemních komunikací

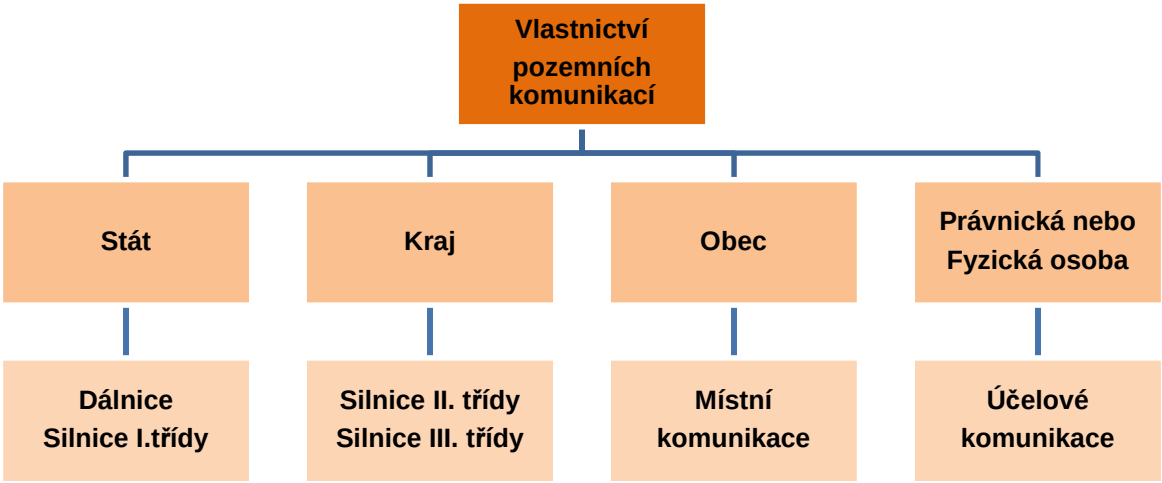


Diagram č. 2: Vlastnictví pozemních komunikací
Zdroj: Vlastní zpracování

Ze zákona o pozemních komunikacích vyplývá, že postavení vlastníka je specifické, protože vlastník má řadu práv a povinnosti, které mu z tohoto zákona vyplývají. Vlastníci dálnice, silnice a místní komunikace jsou ze zákona povinni pečovat o sjízdnost a schůdnost těchto komunikací avšak vlastník účelové komunikace tyto povinnosti nemá. Zákon o pozemních komunikacích vlastníkovi účelové komunikace nestanoví, že musí pečovat o sjízdnost a schůdnost komunikace. [17]

Vlastníkem dálnic a silnic I. třídy je stát. Tyto komunikace spravuje Ředitelství silnic a dálnic České Republiky. Hlavním předmětem Ředitelství silnic a dálnic ČR je zabezpečení správy, údržby a opravy a údržby silnic I. třídy. Dále zabezpečuje výstavbu a modernizaci dálnic a silnic I. třídy.

Vlastníkem silnic II. a III. třídy je kraj, na jehož území se silnice nacházejí. Jednotlivé kraje zřizují Správu údržby silnic, příspěvkové organizace. Tyto správy zajišťují pro „svůj“ kraj správu a údržbu silnic II. a III. třídy, a to z prostředků kraje. Pro stát zajišťují údržbu silnic I. třídy na základě výběrových řízení a smluv a pro obce mohou na základě smlouvy provádět na místních komunikacích objednané práce, které si obce hradí ze svých prostředků. [10 s. 24]

Vlastníkem místních komunikací je obec, na jejímž území se místní komunikace nacházejí. Pokud je komunikace vedena v pasportu místních komunikací, je tato komunikace považována za místní komunikaci a vlastníkem je obec. Vlastník místní komunikace je povinen vést pasport místních komunikací, jeho způsob a rozsah je záležitosti vlastníka těchto komunikací.

Vlastníkem účelových komunikací je právnická nebo fyzická osoba. Může jím být také i obec, kraj nebo i stát. Povinnosti, které vlastníkovi vyplývají ze zákona o pozemních komunikacích se zpravidla nevztahují na účelové komunikace.

2.3 Zdroje financování správy pozemních komunikací v České republice

Začátek bouřivého rozvoje automobilové dopravy v České republice je spojován s obdobím po 1990. Díky své strategické poloze má Česká republika významné postavení v evropském dopravním systému. Od roku 2000 je financování rozvoje dopravní infrastruktury České republiky zajišťováno prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI). Tento mimorozpočtový fond koncentruje zákonem vymezené příjmy, které účelově alokuje ve prospěch údržby, modernizace a výstavby příslušné dopravní infrastruktury. Tento fond sestavuje každoročně návrh rozpočtů, který pak předkládá vládě k projednání a dále pak ke schválení Poslanecké sněmovně Parlamentu ČR. [22]

Příjmy Státního fondu dopravní infrastruktury tvoří převody výnosů silniční daně, převody podílů z výnosů spotřební daně z minerálních olejů, převody výnosů z poplatků za použití vybraných dálnic a rychlostních silnic, převody prostředků z Fondů národního majetku České republiky, výnosy s cenných papírů nebo veřejných sbírek, organizovaných SFDI, úvěry, úroky z vkladů, penále, pojistná plnění a jiné platby od fyzických a právnických osob. Dále jde o příspěvky z Evropské komise, poskytované prostřednictvím příslušných Evropských fondů, dary a dědictví a dotace ze státního rozpočtu. Tímto způsobem je zajištěno, že část výnosů, které doprava produkuje, 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. [15, s. 32]

Není to pouze Státní fond dopravní infrastruktury, který přispívá na rozvoj dopravní infrastruktury, ale jsou to i další. Dalším zdrojem financování je Fond evropské unie. Tento fond je hlavní nástroj realizace evropské politiky hospodářské a sociální soudržnosti. Jejich prostřednictvím se rozdělují finanční prostředky, které jsou určené ke snižování ekonomických a sociálních rozdílů mezi členskými státy a jejich regiony.

Od roku 2007 do 2013 je finanční podpora z fondů Evropské unie do dopravy v České republice realizována prostřednictvím Operačního programu Doprava. Tento program patří mezi největší operační programy v České republice. Řídícím orgánem operačního programu dopravy je ministerstvo dopravy. Roli Řídícího orgánu v rámci ministerstva vykonává Odbor fondů EU. Operační program dopravy je financován z Evropského fondu pro regionální rozvoj a Fondu soudržnosti. [16, s. 52]

Operační program Doprava je určen pro realizaci dopravních aspektů hlavních strategických cílů Národního rozvojového plánu. Jeho globálním cílem je zlepšení dostupnosti dopravou. [19] Specifické cíle zahrnují:

- výstavba a modernizace sítě TEN-T (Trans-European Transport Networks) a sítí navazujících;
- výstavba a modernizace regionálních sítí drážní dopravy;
- výstavba a rozvoj dálniční sítě a sítě silnic I. třídy mimo TEN-T;
- zlepšení městské hromadné dopravy výstavbou metra a systémů řízení silniční dopravy v hl. m. Praze;

Neustálým rozvojem silniční dopravy se zvyšují požadavky na kvalitní stav silnic. Vysoká pozornost se věnuje systematickému ověřování stavu vozovek silnic a dálnic a operativnímu odstraňování zjištěných závad, které jsou v rámci možnosti daných státním rozpočtem. Pro objektivní ověření stavu povrchu vozovek se ročně provádí měření na cca 6 500 km dopravně nejvýznamnějších komunikacích.

Do roku 2013 sestavila a přijala vláda Harmonogram výstavby dopravní infrastruktury, který nahradil plán rozvoje dopravní infrastruktury. Harmonogram jasně stanoví způsoby financování rozvoje dopravní infrastruktury, obsahuje seznam dopravních staveb s odhadovanou cenou přibližně 800 mld. Kč. Poprvé v historii České republiky je jasné, co a kdy se bude stavět, ale hlavně bude zřejmé, z jakých zdrojů budou tyto výstavby hrazeny.

V roce 2008 vláda České republiky navýšila dotace pro jednotlivé kraje, které by měly vést ke zvýšení bezpečnosti na silnicích II. a III. třídy až o jednu miliardu Kč nad

rámec schváleného státního rozpočtu, který je z původních 4 mld. na 5 mld. Kč. Větší část těchto finančních prostředků je plánováno na obnovu mostů, hlavně na ty, které byly zničené při povodních. Dalšími zdroji, které mohou kraje využívat, jsou rozpočty ze svého kraje a z obcí a měst daného kraje (jako příspěvek na opravu a rekonstrukci silniční sítě II. a III. třídy v intravilánu), dále to je ministerstvo financí České republiky.

Správa, údržba a opravy silnic I. tříd je zajišťováno Správou Ředitelství silnic a dálnic České republiky. Vlastní výkony údržby a opravy jsou na základě výběrového řízení zajišťované dodavatelem. Správa, údržba a opravy na silnicích II. a III. třídy jsou zajišťovány jednotlivými kraji. Nelze také zapomenout na souhrnný dokument zahrnující rozvojové priority sedmi regiónu soudržnosti. Tento program se nazývá Společný regionální operační program. V rámci tohoto programu bylo vymezeno pět priorit. Jednou z těchto priorit je zaměřena na výstavbu na investice, rekonstrukce a modernizace silnic II. a III. třídy, včetně odstraňování závad a nepříznivých vlivů na obyvatelstvo jako je například obchvat.

Během posledních let došlo v rámci procesu přípravy a realizaci staveb k výrazným změnám se snahou zvýšit bezpečnost dopravy na silnicích a komfortu jejich uživatelů. Jedná se o změny v právních a technických předpisech a v přístupu k ochraně životního prostředí. Na nových dálnicích a silnicích jsou vybudovány moderní technologie vybavené tunely a telematická zařízení, jako např. proměnné dopravní značení, hlásiče náledí, kamery, atd.

Neuspokojivý stav státního rozpočtu, respektive rozpočtu SDFI pro financování dopravní infrastruktury vede k nutnosti hledat alternativní zdroje financování výstavby, rekonstrukce a údržby silnic. K tomuto účelu může sloužit využití prostředků soukromého sektoru formou PPP projektů, tzn. Public Private Partnerships. PPP je obecně užívána zkratka pro Partnerství veřejného a soukromého sektoru. Jedná se o spolupráci veřejného a soukromého sektoru, která vznikla za účelem využití zdrojů a schopností soukromého sektoru při zajištění veřejné infrastruktury nebo veřejných služeb. Typickými příklady PPP jsou projekty jako dálnice, tunely, mosty, rychlodráhy. Ale realizace formou PPP se nezabývá jen dopravní infrastrukturou, ale také zdravotnictví, školství, obrana. [14, s. 86]

2.4 Využití finančních zdrojů ve Zlínském a Moravskoslezském

Jelikož je toto téma velmi rozsáhle rozhodla jsem se pro komparaci financování správy pozemních komunikací vybrat silnice II. a III. třídy ve správě Zlínského a Moravskoslezského kraje. Roku 2001 vydalo ministerstvo dopravy a spojů České republiky rozhodnutí, kterým došlo k převodu vymezeného majetku ze státu na kraje. Toto rozhodnutí bylo vydáno pro jednotlivé kraje, které se staly vlastníky silnic II. a III. třídy včetně jejich majetkových správců – státní příspěvková organizace Správy a údržby silnic (SÚS). Rozhodnutí vyplynulo ze zákona č. 157/2000 Sb., o přechodu některých věcí, práv a závazků z majetku ČR do majetku krajů a den nabytí se stanovilo účinnosti 1. říjen 2001.

Profinancování silnic II. a III. třídy kraje využívají zejména tyto typy zdrojů:

Fondy Evropské unie Státní fond dopravní infrastruktury

Poskytování prostředků z fondů EU je věcně vázáno na existenci příslušného rozvojového směru, v rámci plánovacích a programových dokumentů, který podporuje EU. SFDI vypisuje programy, z nichž poskytuje příspěvky na průzkumné a projektové práce, zaměřené na výstavbu, modernizaci a opravy silnic a dálnic, apod., na naplňování programů ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu a jejího zpřístupňování osobám s omezenou schopností pohybu a orientace a na výstavbu.

Rozpočet kraje

Působnost krajů z hlediska financování z krajského rozpočtu je v oblasti dopravy především spojena se zajišťováním dopravní obslužnosti a financováním organizací správy a údržby silnic II. a III. třídy v majetku kraje. Pro použití např. prostředků z EU je nutno předpokládat zajištění nutnosti spolufinancování projektů, podporovaných EU, kdy prostředky na spolufinancování i předfinancování uvažovaných projektů jsou již zahrnuty do rozpočtu. Jednu z možností jak získat další zdroje, je tzv. zápůjční prostředky, které jsou určeny na spolufinancování projektů z rozpočtu EU vč. oblasti dopravy. U těchto zdrojů je nutno zajistit jejich návratnost Tato návratnost pro rozpočet kraje může být

určitým problémem. A to z toho důvodu, že v dalších letech bude nutno tyto prostředky splácet.

Obce a města

Obce nedostávají pravidelné dotace na dopravu, ale mohou se ucházet o dotační prostředky ze státních zdrojů např.: státní rozpočet, Program rozvoje venkova, Státní fond dopravní infrastruktury, fond EU. Obce mohou využívat zápůjční prostředky, přičemž na rozdíl od krajů se zde může zvýšený rozvoj podnikání fyzických osob odrazit i v rozpočtu obce (jelikož obec získává 30 % daně z příjmů fyzických osob ze samostatné výdělečné činnosti vybrané na území obce) a v návaznosti na počet pracovních míst v obci (podíl na daňovém výnosu daně z příjmů fyzických osob ze závislé činnosti).

Soukromé zdroje

Možnosti využívání soukromých zdrojů pro oblast dopravy a dopravní infrastruktury jsou dány možností dosahování zisku. Oblast dopravní infrastruktury spadá do veřejného sektoru, který zajišťuje její financování, přičemž tyto služby svými příjmy nepokrývají náklady a musí být proto dorovnány prostředky z veřejných rozpočtů. Účast na financování dopravní infrastruktury soukromými zdroji, např. v případě investice do budování komunikací, tak představuje z hlediska veřejných rozpočtů pouze odložený závazek soukromého sektoru, který veřejný rozpočet bude muset v budoucnu splatit (nelze např. uvažovat obecně s vybíráním mýtného na běžných komunikacích), jde tedy o jakousi formu půjčky.

Zlínský kraj se nachází ve východní části území České republiky při hranici se Slovenskem. Vzhledem k nedostatečně propustné silniční síti se tento kraj řadí do skupiny nejvíce postižených regionů v oblasti silniční infrastruktury. Teprve v roce 2005 byl otevřen 1. úsek dálnice D1 na území kraje. Z hlediska délky silnic, které se nacházejí na území kraje, zaujímá Zlínský kraj poslední místo s hustotou 0,603 km silnic na km^2, což je cca 25% pod republikovým průměrem.

V září 2001 schválilo Zastupitelstvo Zlínského kraje novou koncepci silničního hospodářství a zřídilo krajskou příspěvkovou organizaci "Ředitelství silnic Zlínského kraje". Tato příspěvková organizace je majetkovým správcem všech silnic II. a III. třídy, jejich součástí a příslušenství na území Zlínského kraje.
Základním účelem a předmětem činnosti krajské příspěvkové organizace Ředitelství silnic Zlínského kraje je:

- Výstavba, oprava, údržba a majetková správa silnic a jejích součástí a příslušenství ve vlastnictví Zlínského kraje
- Účelné a hospodárné využívání veřejných finančních prostředků

Další činnosti příspěvkové organizace Ředitelství silnic Zlínského kraje je zajištění přípravy a financování výstavby a modernizace pozemních komunikací II. a III. třídy, jejich součástí a příslušenství, jakož i zajištění péče o stávající silniční síť včetně oprav a údržby.

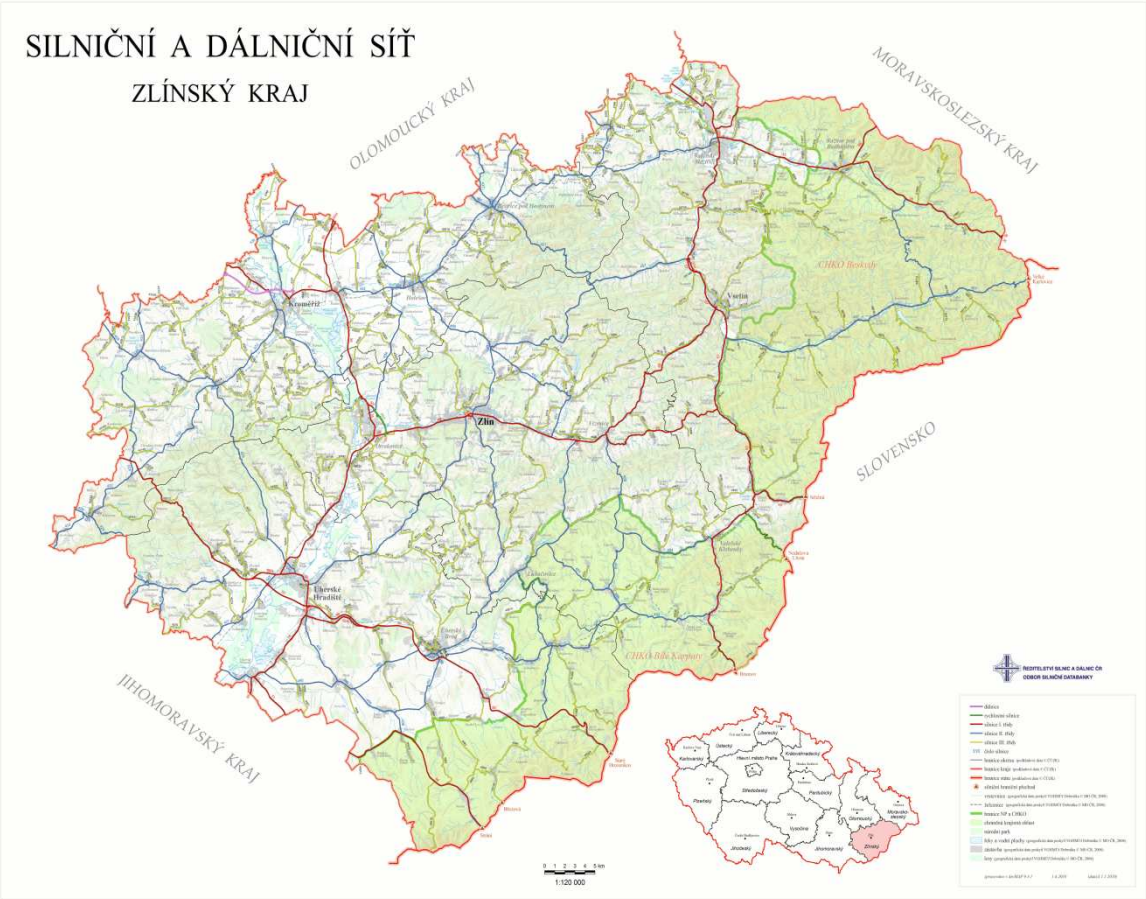
Na Zlínském území se nacházejí silnice I., II., III., třídy. Kraj jako vlastník silnic II. a III. třídy může velkou měrou ovlivnit svůj podíl na rekonstrukci a modernizaci těchto silnic. Na financování a rekonstrukci stávajících dopravně významných silnic II. a III. třídy, přeložky silnic a průjezdní místa v obci i mimo ně bylo v období 2004 – 2006 využito podpory ze strukturálních fondů EU z programu SROP. V rámci tohoto programu byly ve Zlínském kraji realizované projekty s využitím finančních prostředků ze strukturálních fondů EU ve výši 263,19 mil. Kč. V letech 2007 – 2013 v rámci programu SROP počítá Zlínský kraj na rekonstrukce stávajících dopravně významných silnic II. a III. třídy, přeložky silnic a průjezdních místech v obcích i mimo ně s využitím prostředků ze strukturálních fondů EU v celkové výši cca 2 mld. Kč.

Vlastní údržbové práce na silnicích ve Zlínském kraji provádějí jednotlivé Správy a údržby silnic ve Zlíně, Uherském Hradišti, Valašském Meziříčí a na Kroměřížsku. Tyto společnosti zajišťují běžnou a zimní údržbu na silnicích ve vlastnictví Zlínského kraje a na silnicích I. třídy, které jsou ve vlastnictví České republiky.

Dopravní síť ve Zlínském kraji je výrazně ovlivněna kopcovitým charakterem některých oblastí. Handicapem tohoto kraje je velmi omezená síť silnic vyšší kvality, jako je dálnice a rychlostní silnice.

Okres	Silnice II. třídy [km]	Silnice III. třídy [km]	Celkem [km]
Kroměříž	189	315	504
Uherské Hradiště	141	265	406
Vsetín	84	308	392
Zlín	160	310	470
Kraj celkem	574	1 198	1772

Tabulka č. 2: Přehled silnic Zlínského kraje
Zdroj: [25], úprava vlastní zpracování



Mapa č. 1: Přehled silnic ve Zlínském kraji
Zdroj: [25]

Rozpočet Zlínského kraje

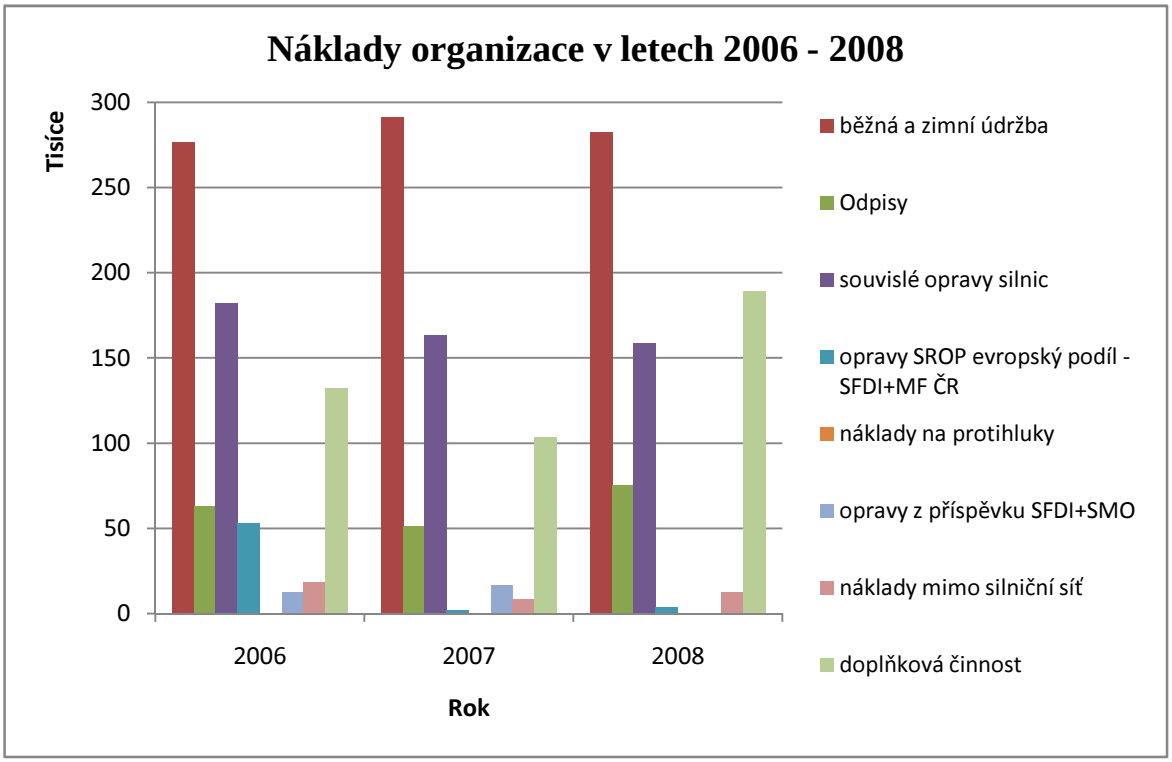
Působnost krajů z hlediska financování z krajského rozpočtu je v oblasti dopravy především spojena se zajišťováním dopravní obslužnosti a financováním organizací správy a údržby silnic II. a III. třídy v majetku kraje.

Diagram č. 3: Toky Zlínského kraje
Zdroj: [25]

Rozpočet ředitelství silnic Zlínského kraje můžeme rozdělit na dvě slupiny. Tak jak nám ukazuje předchozí schéma, jedná se o investiční a neinvestiční prostředky. Jako příklad strojních investic bych uvedla například pořízení meteostanic, informačních technologií. Mezi stavební investice patří velké stavby. Neinvestiční prostředky jsou dále použity na opravy a údržby pozemních komunikací. Část je pak vynaložena na samostatnou činnost organizace a okresních majetkových správ.

Náklady organizace v letech 2006 – 2008			
rok	2006	2007	2008
běžná a zimní údržba	276 659	291 337	282 745
odpisy	63 280	51 274	75 229
souvislé opravy silnic	182 200	163 304	158 681
opravy SROP evropský podíl - SFDI+MF ČR	53 325	2 135	3 815
náklady na protihluky	0	0	0
opravy z příspěvku SFDI+SMO	12 385	16 612	0
náklady mimo silniční síť	18 201	8 450	12 600
doplňková činnost	132 153	103 350	189 000
náklady celkem	**738 203**	**636 462**	**722 070**

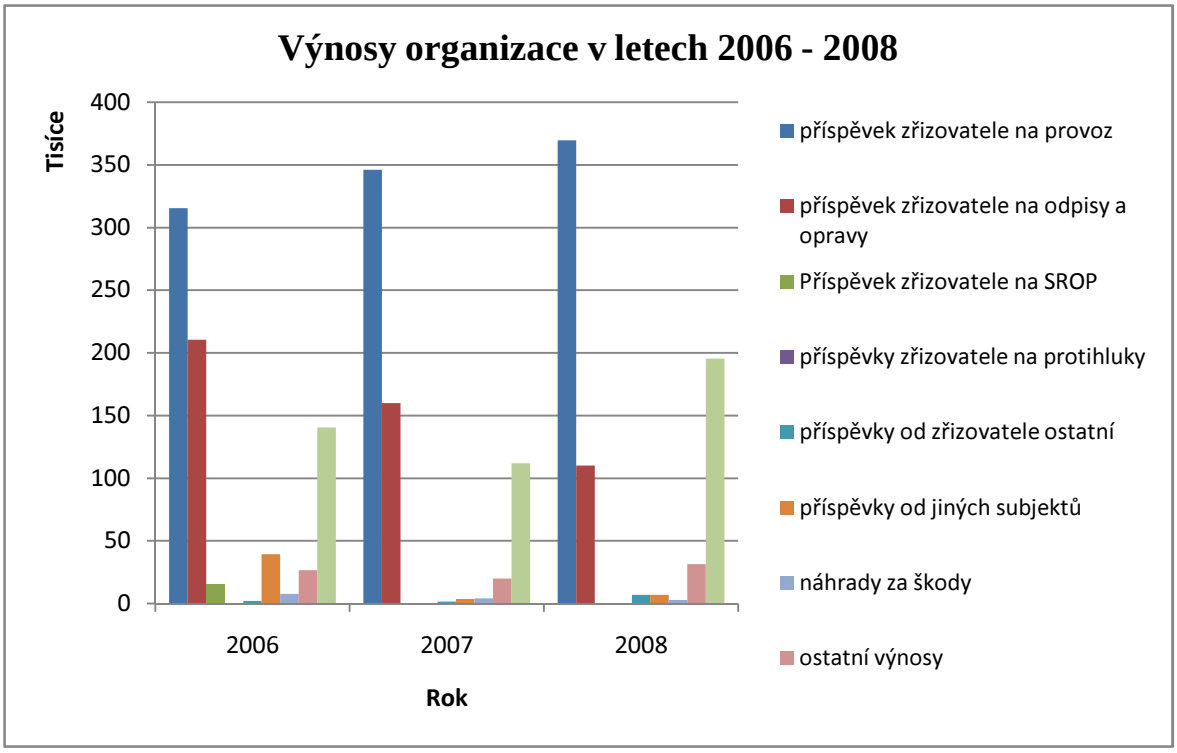
Tabulka č. 3: Náklady Ředitelství silnic Zlínského kraje v letech 2006 – 2008, dne 13.3.2010
Zdroj: [25], úprava vlastní zpracování



Graf č. 1 Náklady Ředitelství silnic Zlínského kraje v letech 2006 – 2008, dne 13.3.2010
Zdroj: Vlastní zpracování

Výnosy organizace v letech 2006 – 2008			
rok	2006	2007	2008
příspěvek zřizovatele na provoz	315 500	346 153	369 600
příspěvek zřizovatele na odpisy a opravy	210 350	160 000	110 215
Příspěvek zřizovatele na SROP	15 523	0	0
příspěvky zřizovatele na protihluky	0	0	0
příspěvky od zřizovatele ostatní	1 948	1 600	6 800
příspěvky od jiných subjektů	39 255	3 500	6 800
náhrady za škody	7 562	4 085	2 874
ostatní výnosy	26 580	19 813	31 300
doplňková činnost	140 383	112 000	195 400
Výnosy celkem	**757 101**	**647 151**	**722 989**

Tabulka č. 4: Výnosy Ředitelství silnic Zlínského kraje v letech 2006 – 2008, dne 13.3.2010
Zdroj: [25], úprava vlastní zpracování



Graf č. 2 Výnosy Ředitelství silnic Zlínského kraje v letech 2006 – 2008, dne 13.3.2010
Zdroj: Vlastní zpracování

Shrnutí ekonomické situace

Na základě poskytnutých ekonomických údajů jsem pro ilustraci zpracovala tabulkové a grafické znázornění základních ekonomických ukazatelů hospodaření příspěvkové organizace, tj. nákladů a výnosů ve Zlínském kraji v letech 2006 – 2008. Jedná se o přehled veškerých nákladů a výnosů vykazovaných organizací. Významnou nákladovou položkou tvoří běžná a zimní údržba, primárně určena k zajištění celoroční sjízdnosti a schůdnosti pozemní komunikace. S tímto je úzce spojena položka souvislých oprav silnic, která také tvoří nezanedbatelnou nákladovou položku. Obecným pojmenováním pro dílčí složky nákladů je označení doplňková činnost, pod kterou lze zahrnout například opravy silničních vozidel a pracovních strojů, či přípravné práce pro stavby a další. Co se týče výnosových složek, lze se zde setkat také s kolonkou doplňková činnost, pod kterou je možno si představit například výnosy z pronájmu technických služeb apod.

Záměrně jsem toto krátké hodnocení provedla za přehledem nákladů a výnosů, aby byla při prvním pohledu zřetelná ekonomická situace organizace, tj. jak hospodaří se svěřenými penězi ze strany zřizovatele. Ze shora uvedeného vyplývá relativně vyrovnaná hospodářská situace, s určitými odchylky v meziročním srovnání řádově v desítkách tisíc, což je zapříčiněno mnoha faktory, na které je nutno v rámci celého roku pružně reagovat (např. okolnosti zimního počasí). Nutno podotknout, že doposud po uzavření účetního roku byla organizace v zisku, ačkoli to není její primární cíl. Tím je zejména zajištění údržby a opravy silniční sítě a realizace dopravních staveb a její počínání při plnění svých úkolů je možno v oblasti nakládání se svěřenými prostředky považovat za odpovědné.

Moravskoslezský kraj se nachází na severovýchodě České republiky. Jedná se o region pestrý a různorodý. Tento kraj je atraktivním místem pro život, práci i volný čas, živý, soběstačný a ctižádostivý, s dynamickou ekonomikou a svébytnou kulturou.

Celým Moravskoslezským krajem vedou silnice I. třídy, které propojuji většinu významných měst. Silnicemi II. a III. třídy jsou zpřístupněny všechny lokality a přináší základní podmínky pro život i podnikání města a obce. Majitelem těchto silnic je Moravskoslezský kraj (Správa silnic Moravskoslezského kraje). Hlavním předmětem činnosti Správy silnic Moravskoslezského kraje, příspěvkové organizace, (dále jen SSMSK) je údržba a opravy silniční sítě a zajištění realizace dopravních staveb.

Stávající komunikace jsou však kapacitně přetížené, navíc jsou vedeny nevyhovujícím způsobem a to přes centra obcí. Velkou zátěž pro životní prostřední v tomto kraji přináší zátěž životního prostředí a to proto, že nejsou dořešeny obchvaty měst a obcí na důležitých trasách.

Ročně je do údržby sítě silnic II. a III. třídy na území regionu investováno cca 500 mil- Kč. Problémem současného nevyhovujícího stavu dopravní infrastruktury je vysoká vnitřní zadluženost silniční sítě ve správě kraje (II. a III. třídy), která je odhadována cca 4 – 4,5 mld. Kč. Pokud by měl být tento vnitřní dluh splacen a stávající silniční síť II. a III. třídy se měla dostat do 10 let na odpovídající úroveň, bylo by nutné investovat do oprav a údržby ročně cca 1 mld. Kč.

Mapa č. 2: Přehled silnic v Moravskoslezském kraji
Zdroj: [26]

Silnice II. a III. třídy v Moravskoslezském kraji			
Okres	Silnice II. třídy [km]	Silnice III. třídy [km]	Celkem [km]
Bruntál	278	420	698
Frýdek - Místek	93	318	411
Karviná	146	146	292
Nový Jičín	85	396	481
Opava	173	473	646
Ostrava	76	142	218
Kraj celkem	851	1895	2746

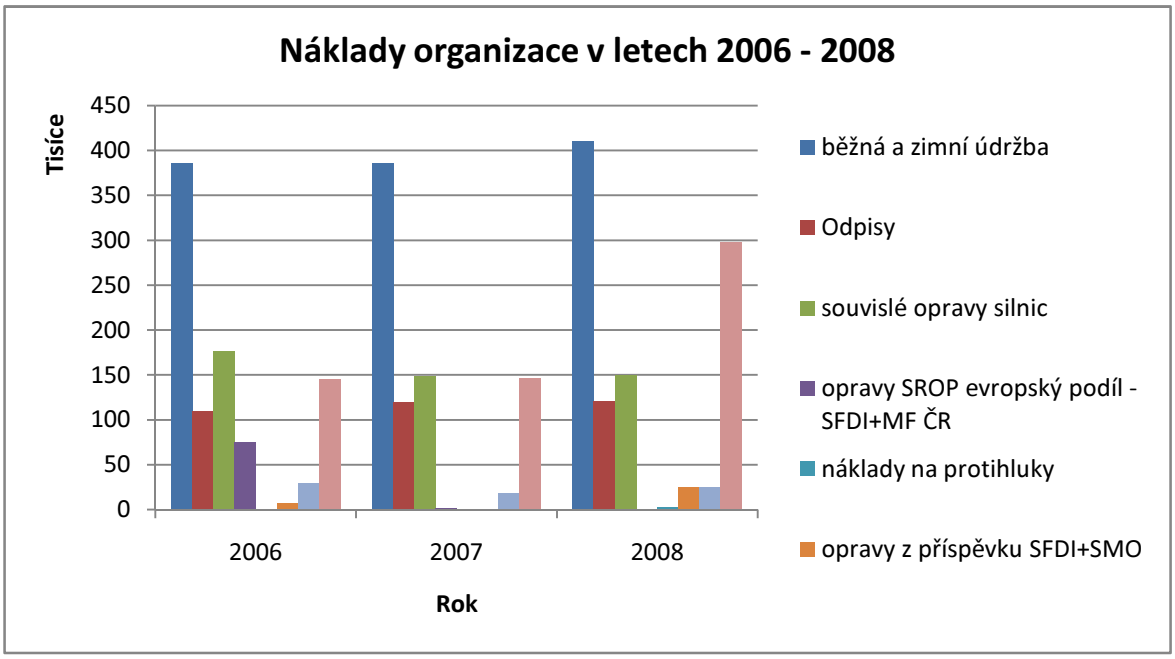
Tabulka č. 5: Přehled silnic Moravskoslezského kraje
Zdroj: [26], úprava vlastní zpracování

Zdroje financování silnic II. a III. třídy v Moravskoslezském kraji

Diagram č. 4: Zdroje financování silnic II. a III. třídy v Moravskoslezském kraji
Zdroj: [26]

Náklady organizace v letech 2006 – 2008			
rok	2006	2007	2008
běžná a zimní údržba	386 516	386 633	410 788
odpisy	109 381	120 000	120 516
souvislé opravy silnic	176 294	148 516	150 247
opravy SROP evropský podíl - SFDI+MF ČR	75 594	2204	0
náklady na protihluky	0	0	3 070
opravy z příspěvku SFDI+SMO	7 608	0	25 436
náklady mimo silniční síť	29 605	18 909	25 006
doplňková činnost	145 366	146 766	297 948
náklady celkem	**930 363**	**823 028**	**1 033 011**

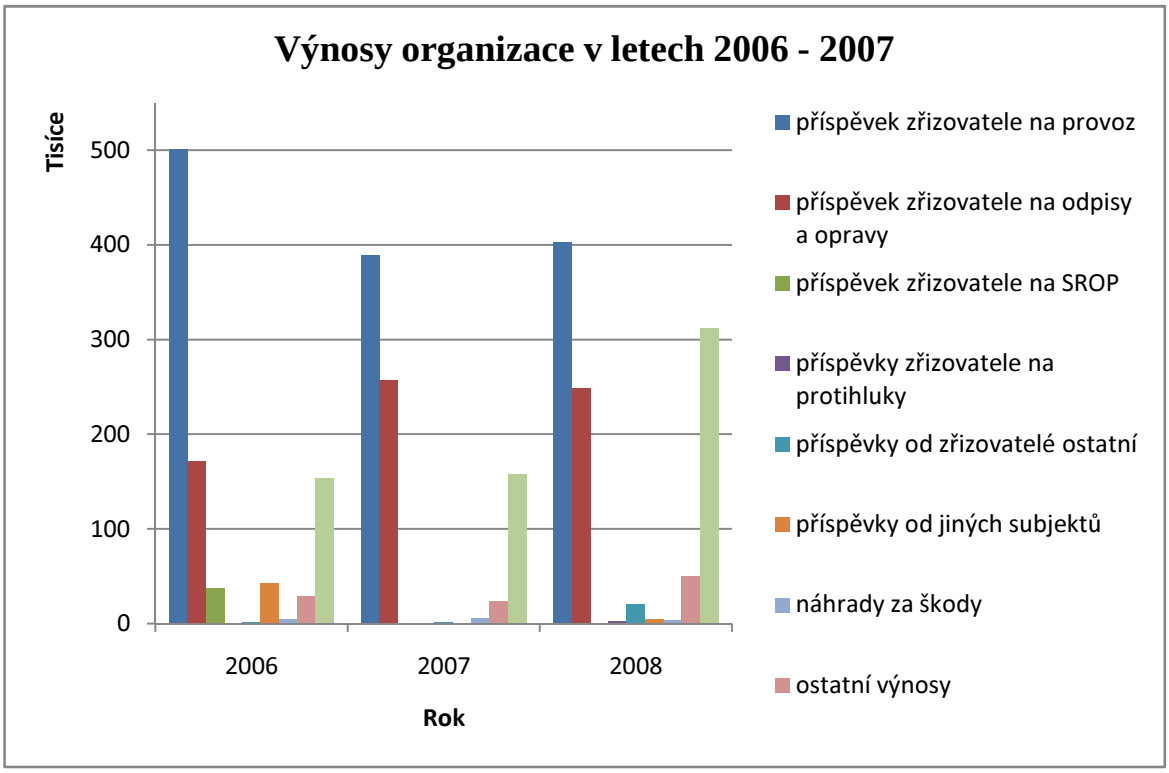
Tab. č. 6: Náklady organizace v letech 2006 – 2008
Zdroj: [26], úprava vlastní zpracování



Graf. č. 3: Náklady organizace v letech 2006 – 2008
Zdroj: Vlastní zpracování

Výnosy organizace v letech 2006 – 2008 v tis. Kč.			
rok	2006	2007	2008
příspěvek zřizovatele na provoz	500 915	389 430	402 889
příspěvek zřizovatele na odpisy a opravy	171 906	257 000	248 540
příspěvek zřizovatele na SROP	37 425	0	0
příspěvky zřizovatele na protihluky	0	0	3 000
příspěvky od zřizovatelé ostatní	1 562	2 100	20 874
příspěvky od jiných subjektů	43 203	0	5 000
náhrady za škody	4 951	5 321	4 158
ostatní výnosy	28 967	23 382	49 803
doplňková činnost	153 579	158 041	311 813
Výnosy celkem	**942 508**	**835 274**	**1 046 077**

Tab. č. 7: Výnosy organizace v letech 2006 – 2008
Zdroj: [26], úprava vlastní zpracování



Graf. č. 4: Výnosy organizace v letech 2006 – 2008
Zdroj: Vlastní zpracování

Shrnutí ekonomické situace

Pro ilustraci hospodaření s finančními prostředky Správy silnic Moravskoslezského kraje za období 2006 – 2008 jsem vytvořila tabulkové a grafické znázornění nákladů a výnosů příspěvkové organizace. Položky zde uvedené jsou významově shodné s položkami uvedených u kraje Zlínského. Toto jsem učinila především z důvodu přesnější orientace v textu, čímž jsem se snažila snížit riziko výkladových nejasností.

Prvotní porovnání nákladových a výnosových položek v konečném součtu signalizuje s ohledem na sledované období rozpočtovou odpovědnost organizace, což je dokumentováno kladnými hospodářskými výsledky. Ačkoli v některých letech je možno sledovat tendence nárůstu nákladů v různých položkách, toto je dostatečně vykompenzováno nárůstem výnosových složek, čímž je v konečném součtu účetního období zachována výnosnost organizace. Takovýto vzájemný poměr je důležitý nejen ke vztahu k plnění cílů určených zřizovatelem, ale i ve vztahu ke svým zaměstnancům.

3. METODOLOGIE VÝZKUMU

3.1 Výzkumné šetření

Cílem předkládané práce je komparace využití finančních prostředků určených ke správě pozemních komunikací v kraji Moravskoslezském a Zlínském. Výzkumné šetření je zaměřeno na silnice II. a III. třídy, jež jsou dotovány z rozpočtové kapitoly příslušného krajského úřadu. Jak jsem již uvedla, právě tyto silnice jsou organizačně zahrnuty pod správu krajských úřadů. Pro splnění stanoveného cíle bylo nejprve nutné zjistit relevantní informace k činnosti odpovědných krajských orgánů podílejících se na přijímání, organizaci a realizaci finančních prostředků směřujících k údržbě a inovací silnic II. a III. třídy. Poté zachytit postoje a názory oslovené odborné veřejnosti ke způsobu financování a využití těchto zdrojů shora uvedeným krajských orgánů.

3.2 Výzkumný soubor

K získání dat z rozhovorů byli osloveni respondenti – Ing. Miroslav Schenk ze Správy silnic Moravskoslezského kraje a Ing. Mária Kunčíková z Ředitelství silnic Zlínského kraje. Obě osoby zastávají ve svých organizacích funkce ekonomických náměstků a navíc disponují dlouholetou praxí v oblasti silniční dopravy. Zejména z těchto důvodů byli osloveni právě tito, jelikož se domnívám, že značnou měrou mohou přispět ke splnění stanoveného cíle.

Nezodpovězenou otázkou zůstává volba výběru krajů, tedy proč zrovna kraj Moravskoslezský a kraj Zlínský? Pro komparaci jsem zvolila dva sousední kraje, což pro účel a rozsah bakalářské práce považuji za dostatečné. Předkládaná práce není jen souhrnem statistických údajů bez jakékoliv vazby na danou lokalitu, ale především odráží můj zájem o regiony, ke kterým mám osobní vazbu. V obou případech mohu říci, že kraje velmi dobře znám, jelikož v Moravskoslezském kraji mám trvalé bydliště a ve Zlínském kraji pracuji a spolupracuji s Ředitelstvím Zlínského kraje.

3.3 Technika sběru a zpracování dat

Pro splnění zadaného cíle bakalářské práce jsem zvolila metodu kvalitativní analýzy dat získaných nejen analýzou stávajících statistických výstupů, ale i údajů – zhodnocení respondenty, kteří se na financování pozemních komunikací – silnic II. a III. třídy přímo podílejí.

Na základě studia výzkumných metod technik pro získávání dat byla zvolena technika rozhovoru - interview. [24]

Ta je založena na interpersonálním kontaktu a umožňuje zachytit nejen fakta, ale i hlouběji proniknout do motivů a postojů respondentů. Interview probíhalo otevřeně, tematicky, plynule a jednorázově. Jednotlivé rozhovory jsem vedla vždy stejným způsobem a přístup k respondentům byl neměnný. Těžiště mého zájmu směřovalo vždy k předem stanovenému tématu – financování pozemní komunikace. Interview jsem prováděla za vhodné situace, kdy byl vytvořen dostatečný časový prostor
a nebyly přítomny žádné další osoby.

Metodu interview jsem vyhodnotila jako nejvýhodnější, neboť spočívá v bezprostřední verbální komunikaci výzkumního pracovníka a respondenta. Výhodou je především to, že se více přibližuje přirozené komunikaci mezi lidmi a umožňuje snadnější navázání kontaktu mezi tazatelem a respondentem, což může znamenat jeho bezprostřední a upřímnější projev. Další pozitivum, které spatřuji v této metodě je průběh šetření tváří v tvář, což umožňuje sledovat reakce respondenta a podle nich usměrňovat jeho další průběh.

Interview jako technika získávání údajů může mít tři různé podoby: strukturovaná, polostrukturovaná a nestrukturovaná. V rámci testování vhodnosti zvolené metody a postupu jsem využila polostrukturovaný rozhovor. Pro tento typ rozhovoru má tazatel předem připravené okruhy otázek nebo témat, které chce s respondentem probrat. Jejich pořadí není pevně dané a tazatel má možnost si je upravovat, stejně jako strategie vedení rozhovoru.

Pro zachycení informací v průběhu interview jsem využila diktafon, ze kterého byl učiněn záznam pro následnou analýzu. Volbou tohoto technického prostředku jsem chtěla snížit riziko zkreslení výsledků vlivem zapomínání, a navíc by zapisování mohlo znamenat obtížnější navazování kontaktů. Samozřejmě s využitím diktafonu respondenti souhlasili. Pro přehlednost a ilustraci jsou podstatné pasáže rozhovoru formulovány v příloze č. 2.

V průběhu interview jsem respondentům kladla doplňující otázky v závislosti na splnění stanoveného cíle.

3.4 Výsledky výzkumu šetření

V následující části textu zaznamenávám formou psaných poznámek názory a postoje respondentů k financování silnic II. a III. třídy prováděné prevenci, ze kterých byl učiněn záznam pro následnou analýzu. Výsledky interview s respondenty interpretuji zvlášť, neboť se domnívám, že tento způsob je přehlednější.

Mária je přesvědčena, že systém financování silnic II. a III. třídy ve Zlínském kraji je nedostačující. Toto opírá o fakt, že ve Zlínském kraji je nedostatek komunikací vyšší kategorie (silnice I. třídy a dálnice). Veškerá doprava je vedena přes tzv. okresky. Vzhledem k tomu, že silnice II. a III. třídy jsou ve vlastnictví krajů, jsou to kraje, kteří určují, do čeho a kolik se bude investovat finančních prostředků. Zatímco dříve přispíval Státní fond dopravní infrastruktury také na opravy komunikací nižší třídy, od roku 2005 je to pouze záležitost krajských rozpočtů. Na co Mária klade důraz a považuje za nutné řešit v souladu se zákonem, je zajištění sjízdnosti na silnicích ve vlastnictví kraje.

Miroslav je také toho názoru, že finanční prostředky na silnice II. a III. třídy jsou vzhledem k všeobecně známému deficitu v potřebách investic nedostačující. Hlavní činnosti organizace je správa a celoroční údržba silnic, jejich příslušenství a mostů na území kraje a zajištění výkonu vlastnických práv Moravskoslezského kraje k silnicím II. a III. třídy. I když je Miroslav názoru, že finanční prostředky vynaloženy do silnic ve vlastnictví kraje jsou nedostačující a silniční síť je opravdu zanedbatelná, finanční prostředky se pomalu zvyšují. Miroslav zastává postoj, že silnice ve vlastnictví kraje ještě nejsou tak dobré, aby je bylo potřeba jen udržovat, ale je optimista a věří ve zlepšení. V roce 2001 kraje ze státu převzaly do svého vlastnictví silnice II. a III. třídy s velkou zanedbatelnosti cca 3 mld. Kč. Kdyby se v té době daly 3 mld. Kč., navíc kromě toho co se dává běžně, dostaly by se silnice ve vlastnictví kraje na stav nula. Kraje dávají nějaké finance navíc, protože tato zanedbatelnost je opravdu veliká, ale nemůže se říct, *„Už je to dobré stačí jen tyto silnice udržovat.“*

3.5 Interpretace zjištěných údajů

Výzkumné šetření v obecné rovině přineslo zjištění, že finanční prostředky poskytované zřizovatelem jsou nedostačující, ovšem s ohledem na stav veřejných financí se jedná o situaci ještě únosnou. Jinými slovy, správa silnic hospodaří s finančními prostředky, které slouží k zajištění primárních úkolů svěřené příspěvkové organizaci, ovšem na další činnost v její gesci již finance schází. Vyhodnocení vyjadřuji slovním popisem a vycházím pouze z dat zjištěných prostřednictvím interview.

V počáteční fázi rozhovoru respondenti nejprve popisují organizační strukturu svých příspěvkových organizací. Z analýzy rozhovoru vyplývá nespokojenost nad rozpočtovou politikou zřizovatele, kdy oba respondenti poukazují na nedostatek finančních prostředků. Shodují se, že silnice vyžadují daleko větší objem financí, ale vše záleží na rozpočtu kraje a kolik finančních prostředků je kraj ochoten investovat do svého majetku. Organizace nastíní problémové oblasti, např. silnice v havarijním stavu, ale konečné rozhodnutí leží na krajském úřadě, který zaujme stanovisko a rozhodne o výši finančních prostředků. V tomto ohledu kraje žádají i o dotace od různých ministerstev, EU, nebo dotace ze SFDI.

V roce 2001 v rámci legislativních změn byly silnice II. a III. třídy svěřeny do vlastnictví jednotlivých krajů. Tímto byly kraje, jako nový vlastník silnic, nuceny vyrovnat se s neuspokojivým technickým stavem. Ještě dnes na řadě míst se lze setkat s nedostatky, které v rámci změny vlastníka silnic nebyly odstraněny. Finanční prostředky na silnice ve vlastnictví kraje jsou rozděleny na údržbu a investice. Finance na údržbu jsou stále stejné, jen s nepatrným každoročním navýšením. Investiční dotace jsou zdroje kraje a jsou rozděleny na investiční a neinvestiční a dále můžou být dotace různým ministerstev např. na ošetření aleji, odstraňování škod po povodních, dotace SFDI, dotace z EU a státní rozpočet. Tyto dotace jsou určeny především na investice, na provoz jsou vyčleněny finance z vlastních zdrojů např. prodej materiálu, pronájem pozemků na překop. Dále nutno vzít v potaz úroveň silniční sítě. Pokud se v kraji nenachází dálnice, nebo silnice I. třídy, veškerý provoz je veden přes silnice II. a III. třídy.

Získá-li organizace vysoké investice, např. na rekonstrukci části silničního úseku, není potřeba v horizontu cca 5 - 6 let dalších nákladů. V opačném případě se neustálé dílčí opravy, např. výtluky, odstraňují, což má krátkodobý efekt. Takovéto vynaložení

finančních prostředků není efektivní, jelikož do budoucna hrozí opětovné poškození. Finanční prostředky na údržbu jsou každoročně stejné jen s nepatrným navýšením. Pokud organizace vynaloží více financí na zimní údržbu, má toto dopad na údržbu letní. Tímto se značně zkomplikuje realizace záměrů na letní údržbu.

Uspořádání (organizace) majetkové správy je v každém kraji jiná. Zlínský kraj byl první tzv. atypický s tím, že v rámci kraje fungovaly čtyři příspěvkové organizace na jednotlivých okresech a to na Vsetíně, Kroměříži, Uherské Hradiště a Zlínsku, kde měly výkonnou činnost, běžnou údržbu, ale také investice drobného charakteru. Zlínský kraj při přechodu majetku ze státu na kraj se rozhodl, že vytvoří pátou příspěvkovou organizaci vedle toho a ta bude mít na starost majetkovou správu a tyto čtyři správy a údržby silnic budou zajišťovat výkon činnosti na silniční síti, co se týká běžné a zimní údržby. Majetkový správce se bude starat o to jako majetkový správce a k tomu bude dále zajišťovat investiční výstavbu ve Zlínském kraji. Zlínský kraj byl jediný v celé české republice, který šel touto cestou. Tyto jednotlivé organizace se dále transformovaly na obchodní společnosti (s.r.o.) Mezi správou a údržbou silnic a obchodními společnostmi je pouze obchodní vztah, kde správa silnic a údržba vypisuje výběrová řízení na údržbu silnic v jednotlivých okresech formou veřejné zakázky, dle zákona o veřejných zakázkách. Co se týká investic ve Zlínském kraji, řídí se organizace zákonem o veřejných zakázkách, a také vnitřními předpisy. Investiční akce se zadávají výběrovým řízením, které podléhají legislativě, metodickým pokynům a nařízením zřizovatele jakým způsobem se ta investice bude, nebo nebude zadávat.

Správa a údržba silnic Moravskoslezského kraje je organizací zřízenou pro zajišťování správy a údržby silnic II. a III. tříd v majetku Moravskoslezského kraje. Na základě smluvního vztahu s Ministerstvem dopravy ČR zajišťuje částečně i údržbu vybraných silnic I. tříd. Správa údržba silnic v Moravskoslezském kraji působí na celém území Moravskoslezského kraje, hlavní sídlo má v Ostravě a dále je organizačně členěna na 6 středisek a 15 cestmistrovství. V Moravskoslezském kraji se investice řídí podle „Bílé knihy“. V této knize se schvaluji plány na rozvoj silniční sítě.

ZÁVĚR

Nejdůležitější součástí dopravní infrastruktury v moderním státě jsou pozemní komunikace. Kvalita silnic nebyla a dosud ještě není příliš vysoká a to z důvodu nedostatků financí. Tato práce se zabývá komparaci financování správy pozemních komunikací ve vybraných krajích. Zapojit do této práce všechny kraje se již od začátku jevil jako nereálný z důvodu velké náročnosti zpracování dat. Předpokládala jsem, že pokud by požadavek na kvantitu dat převážil, mohlo by to ovlivnit kvalitu bakalářské práce. Proto jsem vybrala pouze dva kraje a jejich činnost týkající se silnice II. a III. třídy důkladně prostudovala. Jedná se o Zlínský a Moravskoslezský kraj. V obou případech mohu říci, že kraje velmi dobře znám, jelikož v Moravskoslezském kraji mám trvalé bydliště a ve Zlínském kraji pracuji a spolupracuji s Ředitelstvím Zlínského kraje. Jedním z nejpodstatnějších faktorů, mající vliv na rozšiřování a kvalitu silniční sítě, je objem finančních prostředků, které může kraj vyčlenit na výstavbu silnic ve svém vlastnictví.

V teoretické části jsem vysvětlila dopravu jako celek a dále jsem podrobně popsala pozemní komunikaci – rozdělení, klasifikace, vlastnictví. Teoretickou část jsem rozšířila o deskripci státní správy a státního dozoru, které přispívají k objasnění základní terminologie. V souvislosti s tímto jsem popsala činnost jednotlivých orgánů dotčených správou pozemní komunikace na všech úrovních. A dále jsem se soustředila na financování správy pozemních komunikacích, jejich zdroje a využití.

V praktické části jsem učinila výzkum, jehož cílem byla komparace financování správy silnic II. a III. třídy ve Zlínském a Moravskoslezském kraji. Hlavním zdrojem dat byla nejen analýza dokumentů a zpracování teoretické části, ale i údaje získané technikou rozhovoru – interview. Volba této techniky přinesla potřebné informace z řad odborné veřejnosti – ekonomický náměstek Ředitelství silnic Zlínského kraje a ekonomický náměstek Správy silnic Moravskoslezského kraje. Výzkumné šetření ukázalo, že finanční prostředky na silnice II. a II. třídy ve vlastnictví kraje jsou nedostačující, ale přesto se vybrané příspěvkové organizace ve sledovaném období nedostaly do záporného zůstatku.

Cílem této práce byla komparace financování správy pozemních komunikací v Moravskoslezském a Zlínském kraji, které byly využity na silnice II. a III. třídy. Z výše uvedených tabulek a grafů je zřejmé, že organizace se ve sledovaném období nedostaly do

záporných zůstatků. Nemohu říct, že by se příspěvky rok od roku zvyšovaly, v každém roce se to liší.

V poslední době se často hovoří o zavedení mýta pro osobní automobily podle počtu ujetých kilometrů po silniční síti. Podle mého názoru, by tento systém mohl přinést velké peníze do silniční infrastruktury. Některé silnice v těchto krajích, jsou nevyhovující či dokonce v havarijním stavu. Hlavním důvodem je zanedbatelnost komunikací z minulostí a také houstnoucí dopravy, kdy přibývá hlavně kamionů. Stav silnic v kraji poznamenaly taky povodně v určitých letech.

HODNOCENÍ PODNIKU

Hodnocení zadavatele bakalářské práce

Bakalářskou práci na téma:

Komparace financování správy pozemních komunikací ve vybraných krajích

hodnotím jako velmi zdařilou.

Bakalářská práce na téma Komparace financování správy pozemních komunikací ve vybraných krajích autorka zvládla srozumitelně popsat a vysvětlit jednotlivé pojmy pozemní komunikace. Výhoda pro ni byla, že pracuje v oblasti dopravy. Autorka se hlavně zaměřila na silnice II. a III. třídy což jako správce těchto silnic jsme uvítali, protože se s touto problematikou každoročně zabýváme. Některou část bakalářské práce přesněji řečeno praktickou část využijeme pro další zpracování do dalších let.

Ve Valašském Meziříčí dne 30.11.2010

Ředitelství silnic Zlínského kraje
příspěvková organizace
oddělení majetkové správy
Jiráskova 35, 757 01 VAL. MEZIŘÍČÍ

Bc. Martin Marek
vedoucí oddělení

ABSTRAKT

DUŠÁKOVÁ, D. *Komparace financování správy pozemních komunikací ve vybraných krajích.*

Kunovice 2011: Bakalářská práce. Evropský polytechnický institut, s.r.o.

Vedoucí práce: Mgr. Dagmar Malinová

Klíčové pojmy: doprava, pozemní komunikace, silnice, dopravní politika, státní dozor

Práce se zabývá porovnáním financování správy silnic II. a III. třídy v Moravskoslezském a Zlínském kraji z pohledu vlastníka těchto silnic.

Téma bakalářské práce byla vybrána s ohledem na mé zaměstnání. Pozemní komunikace nebo silnice je každodenní náplní mé práce. Smyslem této práce je přiblížení těchto pojmů laické veřejnosti, která o to projeví zájem.

V teoretické části jsem vysvětlila dopravu jako celek, podrobně jsem popsala pozemní komunikaci její rozdělení, klasifikace, vlastnictví. Dále jsem ji rozšířila o deskripci státní správy a státního dozoru, které přispívají k objasnění základní terminologie.

V praktické části jsem provedla výzkum, jehož cílem byla komparace financování správy silnic II. a III. třídy ve Zlínském a Moravskoslezském kraji. Poté byly zachyceny postoje a názory oslovené odborné veřejnosti ke způsobu financování a využití těchto zdrojů shora uvedeným krajských orgánů.

Bakalářská práce obsahuje souhrn nejdůležitějších zdrojů a využití finančních prostředků tykajících se vlastníků těchto silnic. Tato práce slouží především vlastníkům silnic II. a III. třídy, kteří se s touto problematikou setkávají každoročně.

ABSTRAKT

Dusakova, D. *Comparison Of Financing The Administration Of Road Transport In Particular Regions.*

Kunovice 2011: Bachelor thesis. European Polytechnic Institute, Ltd

Supervisor: Mgr. Dagmar Malinova

Key terms: transport, road, highway, transport policy, state supervision

The thesis deals with comparison of financing the administration of the 2nd and the 3rd class roads in Moravian-Silesian and Zlin regions from the road proprietor's view.

The topic of this thesis was chosen with reference to my occupation. Roads or highways is everyday content of my work. The aim of this paper is to approach the main terms connected with its topic of financing the administration of road transport to public that might be interested in this field.

In theoretic part there I explained the term of transport itself, I described roads in detail and their division, classification and proprietorship. Further I broadened the thesis with description of state administration and state supervision, which contribute to understanding basic terminology.

In practical part I made a survey, whose aim was comparison of financing the road administration in Zlin and Moravian-Silesian Regions, particularly of the 2nd and the 3rd class roads. Then I recorded opinions and attitudes to the way of financing and using of sources of a few professionals dealing with it.

The bachelor thesis contains summary of the most important sources and use of financial sources relating to the owners of particular roads. This paper is aimed mainly to the owners of the 2nd and the 3rd class roads, who deal with this issue every year.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

[1] KUDRNA, J., *Zhodnocení vybraných úseků provedených vyvinutými pojivy*. Olomouc : 2009, Olomouc : 2009. s. 1-30. ISBN: 978-80-970139-0-5.

[2] KUDRNA, J. *Výhled stavebních aktivit na pozemních komunikacích - zhodnocení Silniční konferece 2008.* Luhačovice : 2008. s. 1-24.

[3] DAŠEK, O.; KUDRNA, J., *Asphalt-rubber Performance Testing, příspěvek na konferenci XII. mezinárodní vědecká konference, XII. international scientific conference*, ISBN 978-80-7204-629-4, Akademické nakladatelství CERM, s.r.o. Brno, Brno : 2009

[4] POŠVÁŘ, J.: *Obecné pojmy správního práva*. Brno: ČSAS Právník v Brně : 1946, 103 s.

[5] KYNCL, J. a kol. *Historie dopravy na území České republiky*. Praha: Institut Jana Pernera : 2006. 148s.

[6] ZELENÝ, L. a PEŘINA, L. *Doprava, dopravní infrastruktura*. Praha: VŠE, 2000. Hein, O., Užívání účelové komunikace, Právní rádce : 2002, 356 s.

[7] EUROPEAN COMMISION. *Panorama of transport*. Lucemburg: Eurostat statistical books, 2007.

[8] KYNCL J.,SELLER K., KUBEC J. *Mezinárodní doprava I. Pardubice*: Univerzita Pardubice : 1996, 99 s., ISBN 80-7194-043-7

[9] SKULOVÁ, S. *Správní právo*. Brno: MU v Brně : 2003. 262 s. ISBN 80-210-2294-9.

[10] PRÚCHOVÁ, I., CHYBA, J., *Omezení vlastnického práva k pozemku z důvodu obecného zájmu*, Brno: Masarykova univerzita : 1998, str. 30-31

[11] BOUKAL, P., VÁVROVÁ, H., NOVOTNÝ, J. *Ekonomika a řízení neziskových organizací.* Praha: VŠE : 2003. 105 s. ISBN 80-245-0604-1

[12] KOČÍ**,** R**;** KUČEROVÁ**,** H**.** *Silniční právo***.** Praha**:** Leges : 2009, Praktik, 1. vyd., 416 s.

[13] BARNES, A.J., *Law for business*, Published 2008 by McGraw Hill Higher Education, 1040 s., ISBN: 9780071284004

[14] ZELENÝ**,** L**.** *Doprava***: (**ekonomické souvislosti rozvoje**).** 1. vyd. Praha, Vysoká škola ekonomická **:** 1995. 111 s. ISBN 80-7079-402-X.

[15] ZELENÝ, L. PEŘINA, L. *Doprava: dopravní infrastruktura*. Vyd. 1. Praha: Vysoká škola ekonomická v Praze : 2000. 106 s. ISBN 80-245-0110-4.

[16] Operační program Doprava na léta 2007-2013. Ministerstvo Dopravy, listopad 2009, s. 65,

[17] Česko. Zákon č. 13/1997 ze dne 1. února 2010 o pozemních komunikacích In Sbírka zákonů České republiky, 1997, částka 3, s. 224
Dostupná také na WWW. <http://Legislativa-ostatni_uplna-zneni_zakon-1997-13-pozemni-komunikace.html

[18] Česko. Zákon č. 361/2000 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, (zákon o silničním provozu). In Sbírka zákonů České republiky, 2000, částka 117, s.
Dostupný také z *WWW:* http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/sbirka/2007/sb069-07.pdf

[19] Vyhláška MDS č. 104/1997 ze dne 23. dubna 1997, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích.Dostupný také *WWW:*
<http:www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/B654B519-9934-4E51.../v10497.rtf.

[20] *Obecné nařízení ke strukturálním fondům a Fondu soudržnosti pro období 2007-2013.* [online]. 2009 [cit. 2010-20-02], Dostupný také z *WWW:* http://www.strukturalni-fondy.cz/getdoc/6223bacc-da02-4f67-9575-a489bdb382d8/Narizeni-ke-strukturalnim-fondum-a-Fondu-soudrznos

[21] Dopravní politika na léta 2005 – 2013. [online]. [cit.2010-02-20] Ministerstvo dopravy, Dostupný také z *WWW:* http://www.mdcr.cz/cs/Strategie/Dopravni_politika/Dopravni_politika.htm (8.12.2009).

[22] Alokace financí v ČR pro SF a FS za období *2007-2013*. [online]. [cit.2010-02-20] Ministerstvo pro místní rozvoj. Dostupný také z *WWW: http://*www.cpkp.cz/regiony/file_download/204 (20.2.2010).

[23] Dopravní politika na léta 2005-2013. [online]. [cit.2010-02-20] Ministerstvo dopravy, [cit. 2010-02-20] Dostupný také z *WWW:* http://www.mdcr.cz/cs/Strategie/Dopravni_politika/Dopravni_politika.htm

[24] HENDL, J. *Úvod do kvalitativního výzkumu*. 1. vyd. Praha: Karolinum : 1997. 243 s. ISBN 80-7184-549-3.

[25] Ředitelství silnic Zlínského kraje [online]. [cit. 2010-02-20]. Dostupné z http:// www.krajzlinsky.cz/docDetail.aspx?pm=1&nid7929...1:

[26] Správa silnic Moravskoslezského kraje [online]. [cit. 2010-02-20]. Dostupné z http://www.verejna-sprava.kr-moravskoslezský.cz/usneseni.html?s=4&t

SEZNAM TABULEK

Tabulka č. 1: Používané dopravní prostředky pro jednotlivé dopravní systémy
Tabulka č. 2: Přehled silnic Zlínského kraje
Tabulka č. 3: Náklady Ředitelství silnic Zlínského kraje v letech 2006 – 2008
Tabulka č. 4: Výnosy Ředitelství silnic Zlínského kraje v letech 2006 – 2008
Tabulka č. 5: Přehled silnic Moravskoslezského kraje
Tabulka č. 6: Náklady Ředitelství silnic Moravskoslezského kraje v letech 2006 – 2008
Tabulka č. 7: Výnosy Ředitelství silnic Moravskoslezského kraje v letech 2006 – 2008

SEZNAM GRAFŮ

Graf č. 1: Náklady Ředitelství silnic Zlínského kraje v letech 2006 – 2008
Graf č. 2: Výnosy Ředitelství silnic Zlínského kraje v letech 2006 – 2008
Graf. č. 3: Náklady organizace v letech 2006 – 2008
Graf. č. 4: Výnosy organizace v letech 2006 – 2008
Graf č. 5: Zlepšený výsledek hospodaření organizace v letech 2006 – 2009

SEZNAM DIAGRAMŮ

Diagram č. 1: Rozdělení pozemních komunikací
Diagram č. 2: Vlastnictví pozemních komunikací
Diagram č. 3: Toky Zlínského kraje
Diagram č. 4: Zdroje financování silnic II. a III. třídy v Moravskoslezském kraji

SEZNAM PŘÍLOH

Respondent 1

Respondent 2

PŘÍLOHY:

Respondent 1

Jméno: Mária Kunčíková
Věk: 39
Dosažené vzdělání: vysokoškolské, titul Ing.
Povolání: ekonomický náměstek Ředitelství silnic Zlínského kraje
Délka praxe: 12 let

Na téma své bakalářské práce „Komparace financování správy pozemních komunikací ve vybraných krajích“ jsem se bavila s Ing. Márii Kunčíkovou, která je ekonomickým náměstkem Ředitelství silnic Zlínského kraje. Na systém financování pozemních komunikací Maria uvádí, že základním předpokladem pro rozdělování finančních prostředků do jednotlivých oblastí je dostatek: *„Základním kritériem, dle mého názoru, je dostatek finančních prostředků na zajištění sjízdnosti zejména v zimním období a na opravu a údržbu silniční sítě tak, aby se minimalizovalo zhoršení kvality této sítě.“* Co se rozvoje– technického zhodnocení, modernizace a investiční výstavby týká, Mária dodává: *„Vychází se z dlouhodobého výhledu a střednědobého plánu reprodukce majetku ve vlastnictví Zlínského kraje.“* Výhodou ve financování pozemních komunikací (silnice II. a III. třídy) Mária nazývá skutečnost, že doposud byla silniční síť financovaná v takovém rozsahu, který nepřispíval ke zhoršování stavu silniční sítě, za to nevýhodou je to: *„že poskytnuté prostředky nejsou v takové výši, aby bylo možné zajistit zvýšení kvality svěřené silniční sítě.“* Nemohla jsem se nezeptat, odkud získávají finance na opravu, údržbu a rozvoj silnic II. a III. třídy: *„základním zdrojem je rozpočet zřizovatele (Zlínský kraj), který je vlastníkem těchto silnic, dalším zdrojem je Státní fond dopravní infrastruktury, státní rozpočet a nyní také strukturální fondy Evropské unie.“* Mária si trochu posteskla nad tím, že vzhledem k dopravní zatížitelnosti silniční sítě také z titulu nedostatku komunikací vyšší třídy, kterými jsou silnice I. třídy a dálnice na území Zlínského kraje jsou tyto prostředky nedostatečné. Pro získání financí na silnici II. a III. třídy musí Ředitelství silnic Zlínského kraje zpracovat požadavek na rozpočet následujícího roku. Co se týká investičních dotací. Tyto dotace jsou zdroje kraje, což je zřizovatel. Zřizovatel jako kraj si zřídil příspěvkovou

organizaci jednak pro výkon činnosti zajištění běžné opravy a údržby silnic a jednak pro investiční výstavbu. Ze Zlínského kraje jdou finanční prostředky jak na investice – investiční dotace zřizovatele, tak i na neinvestice – provozní prostředky, které souvisí s běžnou údržbou a zimní údržbou. Mária dodává, že: *„Můžou být dotace i z různých ministerstev, např. na ošetření aleje to jsou dotace od ministerstva životního prostředí, kde v roce 2007 Zlínský kraj dostal dotaci na kácení aleje. V roce 2008 jsme dostali dotaci od ministerstva pro místní rozvoj na odstranění škod po povodních.“* Můžeme tedy říct, že každým rokem dostáváte finanční prostředky stejné *„ano, nějaké procento navýšení tam je“* dodává Mária. Při žádosti o finance se zpracovává návrh, kde se uvádí co je vše zapotřebí. K tomuto Mária dodává, že *„celý tento návrh je o komunikaci, např. stalo se nám, že jsme 11x návrh upravovali. „ Nemůžu říct, že by nám ubírali, je v tom každý rok malý nárůst.“* Zda se zvyšují finanční prostředky na údržbu nelze jednoznačně odpovědět, např.: *„v roce 2008 jsme měli méně než letos v roce 2009, ale bylo to způsobeno tím, že v roce 2008 jsme mimořádně dostali na povodňové škody způsobené přívalovými dešti. Obecně se rozpočet navyšuje oproti předcházejícímu o cca 1,5 – 2,0 %“*, A dále dodává, u finančních prostředků na rozvoj záleží z kolika zdrojů v tom kterém roce organizace čerpá finanční prostředky; z rozpočtu Zlínského kraje je po dobu čerpání finančních prostředků z Evropských strukturálních fondů konstantní čísla.

Kraj má také své finanční prostředky, které se skládají z prodeje materiálu, pronájem pozemků na překop, zvláštní užívání silnic, atd. *„Co se týká financí, neměli jsme s krajem problémy“*. Pokud se podaří zajistit vysoké investice, může se například udělat nový koberec, do kterého se nebude investovat tak pět až šest let. Ale pokud není dostatek financí, musí se výtluky lepit a ty dlouho nevydrží a je to pořád dokola.

Na otázku zda je systém financování silnic II. a III. třídy dokonalý či nikoli, Mária je názoru, že nelze jednoznačně říct, zda je systém dokonalý nebo nedokonalý, ale jednoznačně konstatuje, že prostředků není nikdy dostatek. Dále dodává*: „Že vzhledem k tomu, že silnice II. a III. třídy jsou ve vlastnictví krajů, jsou to kraje, kteří určují, do čeho a kolik se bude investovat finančních prostředků.“* Její osobní názor na financování silnic je, že *„bylo by lepší mít více peněz, silnice by si to zasloužily“*, tento její názor koresponduje i s pracovním názorem.

Respondent 2

Jméno: Miroslav Schenk

Věk: 53

Dosažené vzdělání: vysokoškolské, titul Ing.

Povolání: ekonomický náměstek Správa silnic Moravskoslezského kraje

Délka praxe: 25 let

Jelikož, jsou silnice II. a III. třídy v majetku zřizovatele, kterým je od roku 2001 kraj, prostředky na jejich údržbu a výstavbu přiděluje kraj. Zda jsou tyto finance dostačující Ing. Miroslav Schenk dodává, že: *„Vzhledem k všeobecně známému deficitu v potřebách investic do silniční infrastruktury tyto prostředky nejsou dostačující“*. Kraj si zřídil příspěvkovou organizaci, aby se starala o jeho majetek, tedy o silnice ve vlastnictví kraje. Finance na silnice II. a III. třídy jsou rozdělovány dle rozpočtu zřizovatele. Kraj dostává prostředky na silniční infrastrukturu dle daných koeficientů z Rozpočtového určení daní ze státního rozpočtu. *„O skutečné výši, kterou přidělí do rozpočtu nám rozhoduje zastupitelstvo kraje“* dodává Miroslav. Přidělení finančních prostředků můžeme rozdělit na dvě skupiny a to na údržbu a na investice. *„Finanční prostředky na údržbu jsou v podstatě stejné, v každém roce je zima a v každém roce je léto. A sníh se musí každý rok odházet a tráva se musí každý rok posekat.“* Na kraji je odbor dopravy, kterému se nastíní kde a jaký je problém a podle toho co se navrhne, dostane správa silnic Moravskoslezského kraje finanční prostředky. *„Pokud je dlouhá zima, pak mi zůstane méně peněz na letní údržbu, dostaneme peníze a s tím musíme vyjít.“* Smutně dodává Miroslav. Organizace finanční prostředky nežádá, protože majetek je zřizovatele a ten rozhoduje o výši prostředků na údržbu, opravy a výstavbu. Od té doby co byli silnice II. a III. třídy převedeny na kraj, vyplývá, že se do infrastruktury hodně investovalo, *„ale stále to není dost.“* Co se týká investic, je nastavena tzv. Bílá kniha, ve které se schvalují akce – plán rozvoje silniční sítě. *„Bílá kniha je komplexním materiálem Moravskoslezského kraje, který systematicky mapuje stav komunikací II. a III. třídy na území kraje a vyhodnocuje potřebnost investic, rekonstrukcí a modernizací na této silniční síti prostřednictvím škály konkrétních transparentních kriterií“*. Svým pojetím jde o materiál, který podle požadavků Moravskoslezského kraje zpracovává a pravidelně aktualizuje Správa silnic Moravskoslezského kraje, příspěvková organizace, jehož ekonomickým náměstkem je právě Ing. Miroslav Schenk. Na otázku zda, má organizace nějaké rezervy Miroslav

odpověděl bez váhání: *„Musím dělat tak, abych vyšel, jinak tady nemám co dělat.“* Dále Miroslav dodává: *“Krajům nelze na jedné straně ukládat odpovědnost a na druhé straně nevytvořit ekonomické podmínky pro plnění souvisejících povinností“*.

Miroslav je názoru, že peníze by měly získat ze státního rozpočtu přímo kraje a neměl by je již rozdělovat Státní fond dopravní infrastruktury jako je tomu doposud. Na otázku zda je systém financování dokonalý či nikoli, Miroslav říká: *„O systému se hovořit nedá tyto prostředky jsou závislé na rozpočtu zřizovatele.“* Před osmi lety se říkalo, že zanedbatelnost na silniční infrastruktuře je tří miliardy korun. *„Ano to je pravda,“ a kdyby se v té době daly 3 miliardy korun navíc, mimo toho co se dává běžně, tak by se silniční infrastruktura dostala na stav nula.“* Jelikož je zanedbatelnost na silniční síti opravdu veliká, stále je potřeba zvyšovat finance na tuto infrastrukturu. *„Stále nemůžeme říct, už je to dobré, postačí silnice jen udržovat“*. Dodává Miroslav. Deficit na silniční infrastruktuře se pomalu, ale velmi pomalu snižuje, spíše se udržuje. Kde organizace Moravskoslezského kraje spatřuje větší problém, něž jsou silnice II. a III. třídy jsou mosty. Mosty jsou v tomto kraji v havarijním stavu. Máme peníze na jedné hromadě a s tím musíme vyjít, pokud je velká zima, musíme neustále odklízet sníh a ne léto nám zůstane minimum financí. *„Vše záleží na zřizovateli, čím víc financí má tím více může dát.“*