

**UNIVERZITA PARDUBICE
FAKULTA EKONOMICKO-SPRÁVNÍ**

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

2006

Dan KODERA

**UNIVERZITA PARDUBICE
FAKULTA EKONOMICKO-SPRÁVNÍ
ÚSTAV VEŘEJNÉ SPRÁVY A PRÁVA**

**VÝKON VEŘEJNÉ SPRÁVY NA ÚSEKU
DOPRAVY V PARDUBICKÉM KRAJI**

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

AUTOR PRÁCE: Dan Kodera

VEDOUCÍ PRÁCE: PhDr. Miloš Charbuský, CSc.

2006

**UNIVERSITY OF PARDUBICE
FACULTY OF ECONOMICS AND ADMINISTRATION
INSTITUTE OF PUBLIC ADMINISTRATION AND LAW**

**THE ENFORCEMENT OF THE PUBLIC
ADMINISTRATION IN THE SECTOR OF
TRANSPORTATION IN THE REGION OF
PARDUBICE**

BACHELOR WORK

AUTHOR: Dan Kodera

SUPERVISOR: PhDr. Miloš Charbuský, CSc.

2006

Prohlašuji:

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

Byl jsem seznámena 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 Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 20.08.2006

Dan Kodera

Poděkování:

Na tomto místě bych rád poděkoval vedoucímu mé bakalářské práce PhDr. Miloši Charbuskému, CSc. a Ing. Bohumilu Burdychovi vedoucímu Oddělení územního plánování Pardubického krajského úřadu za poskytnuté rady, konzultace a odborné vedení, které mi pomohly k jejímu vypracování.

Dan Kodera

Anotace

Tato práce pojednává o výkonu veřejné správy v oblasti dopravní infrastruktury. Zabývá se dopravní infrastrukturou z hlediska financování, legislativy. Pojednává o schvalování budoucí trasy R35 v Pardubickém kraji.

Obsah

<u>OBSAH</u>	8
ÚVOD	10
<u>1. CHARAKTERISTIKA SILNIČNÍ DOPRAVY</u>	12
1.1. KĻADNÉ A ZÁPORNÉ STRÁNKY SILNIČNÍ DOPRAVY	12
1.2. DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA	13
1.2.1 DEFINICE DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY	13
1.3. SILNIČNÍ INFRASTRUKTURA	14
1.4. SILNIČNÍ INFRASTRUKTURA V ČR	14
1.5. SOUČASNÝ STAV SILNIČNÍ INFRASTRUKTURY	15
1.6. DOPRAVNÍ POLITIKA V ČR	15
1.7. DOPRAVNÍ POLITIKA EU	16
1.8. SHRNUŤÍ	17
<u>2. SOCIOEKONOMICKÝ PROFIL PARDUBICKÉHO KRAJE</u>	18
2.1. GEOGRAFICKÁ POLOHA	18
2.2. DEMOGRAFICKÝ VÝVOJ	19
2.2.1 VZDĚLÁNÍ	20
2.3. VNĚJŠÍ VZTAHY KRAJE	21
2.4. EKONOMICKÁ SITUACE	22
2.4.1 HOSPODÁŘSKÁ SITUACE KRAJE	22
2.5. SHRNUŤÍ	25
<u>3. LEGISLATIVNÍ RÁMEC PRO OBLAST SILNIČNÍ DOPRAVY</u>	26
3.1. STÁTNÍ FOND DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY	26
3.1.1 ORGÁNY FONDU	27
3.2. ZÁKON O ÚZEMNÍM PLÁNOVÁNÍ A STAVEBNÍM ŘÁDU	27
3.2.1 ČINNOSTI PŘI POŘIZOVÁNÍ ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE	28
3.2.2 NOVÝ ZÁKON O ÚZEMNÍM PLÁNOVÁNÍ	29
3.3. ZÁKON O POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH	30
3.4. OSTATNÍ LEGISLATIVA PRO OBLAST DOPRAVY	30
3.5. SHRNUŤÍ	31
<u>4. FINANCOVÁNÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY</u>	32
4.1. ZDROJE FINANCOVÁNÍ	32
4.2. STÁTNÍ FOND DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY	33
4.2.1 PŘÍJMY FONDU	33
4.2.2 VÝDAJE FONDU	35
4.3. FINANCOVÁNÍ Z FONDŮ EU	36
4.3.1 SROP	36
4.4. SHRNUŤÍ	37

5. ANALÝZA PŘÍPRAVY PROJEKTU RYCHLOSTNÍ SILNICE R 35 PARDUBICKÝM KRAJEM	38
5.1. RYCHLOSTNÍ SILNICE	38
5.1.1 VÝHODY	38
5.1.2 NEVÝHODY	38
5.2. DŮVODY VÝSTAVBY R 35.....	39
5.2.1 HISTORIE.....	39
5.2.2 VELKÁ HUSTOTA PROVOZU NA SILNICÍCH I. TŘÍDY V PARDUBICKÉM KRAJI.....	39
5.2.3 CÍLE ZADÁNÍ ÚZEMNÍHO PLÁNU VELKÉHO ÚZEMNÍHO CELKU.....	40
5.3. KONCEPT ŘEŠENÍ ÚP VÚC.....	41
5.4. ZMĚNA POŽADAVKŮ MINISTERSTVA DOPRAVY.....	42
5.4.2 SOUČASNÁ SITUACE OKOLO R35 V PARDUBICKÉM KRAJI	44
ZÁVĚR.....	46
SEZNAM LITERATURY.....	48
SEZNAM OBRÁZKŮ.....	49
SEZNAM TABULEK.....	49
SEZNAM GRAFŮ.....	49
SEZNAM PŘÍLOH.....	49
SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK.....	50

Úvod

Doprava a dopravní infrastruktura, jsou jedním ze základních kamenů fungování moderní společnosti. Doprava nabývá v současné době na významu, jako nikdy v historii, protože jakákoliv společnost, která chce v dnešní době zabezpečit trvale udržitelný rozvoj musí mít vyspělou dopravní infrastrukturu.

V mé práci se chystám zhodnotit postup při schvalování návrhu budoucí výstavby dopravní infrastruktury v Pardubickém kraji. Zaměřím se zejména na rychlostní silnici R 35, u které se schvalování její budoucí trasy neustále protahuje.

V první kapitole mojí bakalářské práce se zaměřím na vysvětlení základních pojmů z oblasti silniční dopravy a dopravní infrastruktury. Chtěl bych také osvětlit, jak to v současné době vypadá se silniční infrastrukturou v České republice a jakým způsobem je v ČR koordinována dopravní politika.

Druhá kapitola má za cíl charakterizovat Pardubický kraj z hlediska geografického a demografického, ve kterém jsem se zaměřil na sídelní strukturu pardubického kraje a vzdělanost obyvatel. Dalším pohledem na Pardubický kraj je pohled ekonomický. Ten zahrnuje pohled na ekonomické postavení kraje v rámci celé ČR, na nezaměstnanost v kraji a na ekonomickou situaci domácností v kraji.

Dopravní infrastruktura se neobejde bez legislativy, která by jí na všech úrovních veřejné správy určovala. V kapitole tři jsem se pokusil vypíchnout nejdůležitější zákony zabývající se oblastí dopravní infrastruktury. Jsou to zákon o Státním fondu dopravní infrastruktury, o pozemních komunikacích a o územním plánování a stavebním řádu, který prošel v roce 2006 novelizací a který se od 1.1.2007 podstatně změnil.

Čtvrtá kapitola je zaměřená na financování dopravní infrastruktury v České republice. V její první části jsem popsal strukturu příjmů a výdajů Státního fondu dopravní infrastruktury na datech z roku 2004. V druhé části jsem se zaměřil na financování infrastruktury pomocí fondů Evropské unie a Společného operačního regionálního plánu.

Poslední kapitola je zaměřena přímo na analýzu schvalování projektu výstavby rychlostní silnice R35 na území Pardubického kraje. Nejdříve jsem se rozhodl popsat důvody k její výstavbě. Začal jsem v roce 2004, kdy Zastupitelstvo Pardubického kraje schválilo Zadání územního plánu velkého územního celku. Pokračoval jsem chronologicky až do současnosti s cílem zjistit, proč v roce 2006 stále ještě není schválen projekt její výstavby v rámci územního plánu velkého územního celku.

1. Charakteristika silniční dopravy

V každém hospodářsky i kulturně vyspělém státě tvoří doprava významnou součást základny národního hospodářství a plní důležité úkoly v řadě oblastí, zejména v oblasti ekonomické a sociální. Vzhledem ke strategickému postavení a vysoké investiční náročnosti dopravy se v této oblasti vždy uplatňovala vyšší míra ingerence státu.

Silniční, resp. automobilová doprava patří k nejmladším a k nejrychleji se rozvíjejícím druhům dopravy. Díky své rychlosti a operativnosti velice úspěšně může konkurovat tzv. tradičním druhům dopravy a uplatňuje se jak v dopravě vnitrostátní, tak i mezinárodní. Jelikož však její výkony rostou rychleji než v ostatních oborech je její kapacita na mnoha místech na hranici vyřízení.

1.1. **Kladné a záporné stránky silniční dopravy**

S růstem silniční dopravy je spojeno rostoucí ekologické zatížení prostředí a rizikovost provozu. Hlavní příčina je spatřována v nadměrné uměle zvyšované poptávce a v suboptimálních rozhodnutích uživatelů silniční infrastruktury. Uživatelé totiž neplatí úplné náklady silniční dopravy, těží ze silniční sítě jako z veřejného statku, čímž je vyvoláno trvalé napětí mezi potřebou kapacit, úhradou jejich nákladů a vyvolaným růstem poptávky.¹

Uživatelé raději využívají silniční dopravy, vzhledem k jejím kladným stránkám i v situacích kdy pro ně není ekonomicky výhodná.

Ke kladným stránkám silniční dopravy pro uživatele patří:²

- rychlost
- pohodlí
- nezávislost na čase a trase (zvyšování mobility)

¹ Zdroj: Zdroj: Freiman, F. Řízení, ekonomika a financování dopravní infrastruktury. Univerzita Pardubice. 2002. s. 7.

² Zdroj: Hollarek, T., Kušnierová, J. Doprava v územnom plánovaní. Vysoká škola dopravy a spojov v Žilině. 2006. s. 15

Naopak největší nevýhody silniční dopravy jsou:³

- exhaláty
- hluk, vibrace
- velká nehodovost
- velké nároky na území

1.2. Dopravní infrastruktura

Prakticky každý projekt nebo cíl, který se má realizovat ve společnosti, je spojen s problematikou dopravy a dopravním řešením. Přitom veškeré dopravní služby jsou závislé na dopravní infrastruktuře. Z toho vyplývá, že fungování a rozvoj společnosti je závislý na úrovni dopravní infrastruktury. Tomu by měl odpovídat i zájem a péče státu o otázky dopravy a infrastruktury.

1.2.1 Definice dopravní infrastruktury

Dopravní infrastruktura je definována:⁴

- 1) z hlediska ekonomické analýzy jako soubor dopravních sítí, jejich vybavení nejrůznějšími stavbami a zařízeními a dopravních prostředků, jež se na sítích pohybují
- 2) v souvislosti s problematikou výstavby jako soubor dopravních sítí a jejich vybavení

Je však nutné rozlišovat pojem „dopravní infrastruktura“ a „dopravní cesta“. Dopravní infrastruktura je širší a nadřazený pojem a lze ji rozdělit do dvou částí:

- 1) **vlastní dopravní cesta** – do níž patří komunikace, které slouží k pohybu dopravního prostředku, uzly, ve kterých se dopravní komunikace spojují, rozdělují a křížují a veškerá zařízení, která slouží k napájení dopravních prostředků energií, k zabezpečení pohybu dopravních jednotek po dopravní cestě a zařízení k jejich sledování
- 2) **komerční vybavení** – patří sem pevná zařízení sloužící k obchodním účelům včetně ošetření dopravních prostředků (nakladiště, rampy, garáže, depa aj.)

³ Zdroj:Hollarek, T., Kušnierová, J. Doprava v územnom plánovaní. Vysoká škola dopravy a spojov v Žilině. 2006.s. 15

1.3. Silniční infrastruktura

Silniční infrastrukturu tvoří:

- pozemky
- těleso komunikace (dálnice, silnice a místní komunikace)
- příjezdové komunikace a plochy pro dopravu v klidu
- úroňové křížení
- zařízení pro signalizační a telekomunikační techniku
- umělé stavby k ochraně provozu
- budovy a zařízení související s výstavbou a údržbou dopravní cesty

1.4. Silniční infrastruktura v ČR

Rozdělení pozemních komunikací do kategorií upravuje zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Tento zákon také upravuje kategorizaci pozemních komunikací, jejich stavbu, podmínky užívání a jejich ochranu, práva a povinnosti vlastníka a uživatelů a výkon státní správy příslušnými silničními správními úřady.

Pozemní komunikace je dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto využití a jeho bezpečnost.

Pozemní komunikace se dělí na tyto kategorie:

- **dálnice**, jejichž vlastníkem je stát, vlastnická práva vykonává prostřednictvím Ministerstva dopravy a spojů
- **silnice**:
 - *silnice I. třídy*, jsou také majetkem státu.
 - vlastníkem *silnic II. a III. třídy* jsou kraje
- **místní komunikace**, jejichž vlastníkem je obec
- **účelové komunikace**, to jsou pozemní komunikace pro potřebu vlastníka nemovitosti, jejichž vlastníkem je fyzická nebo právnická osoba.

⁴ Zdroj: Freiman, F. Řízení, ekonomika a financování dopravní infrastruktury. Univerzita Pardubice. 2002. s. 44

1.5. Současný stav silniční infrastruktury

V současnosti je v ČR 55 500 km silnic, z toho 546 km dálnic, 336 km rychlostních silnic, 6 156 km silnic I.třídy, 14 669 km silnic II.třídy a 34 128 km III.třídy. 2 637 km z celkového počtu tvoří evropská silniční síť typu E.

Česká republika patří hustotou silniční sítě k vyspělejšími zemím, avšak kvalitou patří k podprůměru.

Současná hustota silniční sítě na území ČR je 0,7 km/km². V případě započtení místních komunikací pak tato hustota činí 1,44 km/km². Rozhodující význam pak mají dálnice a silnice I.tříd.

tabulka 1 Délky jednotlivých typů pozemních komunikací v ČR k 31.12.2005

ČR, kraje <i>CR, regions</i>	Délka silnic a dálnic (v km) <i>Length of roads and motorways</i>	v tom (v km)				
		dálnice	I. třída	z toho rychlostní silnice	II. třída	III. třída
		<i>Motorways</i>	<i>Class I</i>	<i>incl.: Expressways</i>	<i>Class II</i>	<i>Class III</i>
Česká republika Czech Republic	55 500	546	6 156	336	14 669	34 128
Hl. m. Praha	72	11	31	23	30	-
Středočeský	9 574	174	780	132	2 369	6 251
Jihočeský	6 131	9	664	-	1 639	3 819
Plzeňský	5 122	106	411	-	1 510	3 095
Karlovarský	2 049	-	227	12	563	1 259
Ústecký	4 171	29	490	7	902	2 750
Liberecký	2 437	-	329	18	487	1 621
Královéhradecký	3 754	-	430	-	901	2 422
Pardubický	3 581	-	445	-	913	2 222
Vysočina	5 094	93	421	-	1 636	2 944
Jihomoravský	4 493	124	449	45	1 479	2 441
Olomoucký	3 556	-	427	83	921	2 208
Zlínský	2 121	-	337	-	574	1 210
Moravskoslezský	3 344	-	713	17	744	1 886

Pramen: ČSÚ

1.6. Dopravní politika v ČR

V souladu s cíli Dopravní politiky ČR z roku 1998 schválila vláda České republiky v roce 1999 dokument „Návrh rozvoje dopravních sítí v ČR do roku 2010“. V tomto dokumentu jsou obsaženy hlavní cíle budoucího rozvoje silniční dopravní infrastruktury. V návaznosti na tento dokument přijala vláda ČR i usnesení č. 1087/05 z 13.7.2005, které ukládá členům vlády a vedoucím ostatních ústředních

orgánů státní správy zabezpečovat cíle a principy Dopravní politiky. Hlavní cíle dopravní politiky v ČR na úseku silniční infrastruktury jsou:

- 1) výstavba dálnic a rychlostních komunikací
- 2) rozvoj silnic I., II. a III. třídy.- řešení kapacitních problémů na stávajících silnicích, řešení dopravně významných silnic obcemi či obchvatů měst.

Kritéria obsažená v Dopravní politice ČR pro léta 2005-2013, která by měl rozvoj dopravní infrastruktury splňovat v budoucnosti jsou:⁵

- účelné využití zdrojů a území
- využití komparativní výhody geografické polohy státu
- odpovídající kvalitní propojení s evropskou dopravní sítí
- funkčnost dopravní obsluhy území
- ochrana životního prostředí
- zvyšování bezpečnosti a spolehlivosti dopravy
- technická úroveň odpovídající parametrům v dopravně vyspělých státech
- dlouhodobost a stabilita programových záměrů

1.7. Dopravní politika EU

Vzhledem k tomu, že Česká republika je členským státem Evropské unie, musí být také její dopravní politika v souladu s dopravní politikou Evropské unie. Ta je obsažená v dokumentu Bílá kniha „Evropská dopravní politika pro rok 2010:čas rozhodnout“.⁶

Bílá kniha charakterizuje současný stav dopravní infrastruktury v EU, konstatování současných problémů a jejich příčin, na které reaguje návrhy specifických opatření. Dopravní politika ČR vychází z doporučení, jež jsou v Bílé knize obsaženy.

⁵ Vláda ČR schválila Dopravní politiku České republiky pro léta 2005 – 2013, obsaženou v části III materiálu č.j. 1087/05 jako výchozí strategický dokument resortu dopravy pro další období s tím, že tento dokument bude průběžně upřesňován v závislosti na vyhodnoceních účinnosti Dopravní politiky a na možnostech veřejných rozpočtů

⁶ Nařízení evropské komise - EK COM(2001)370 ze dne 19.9.2001

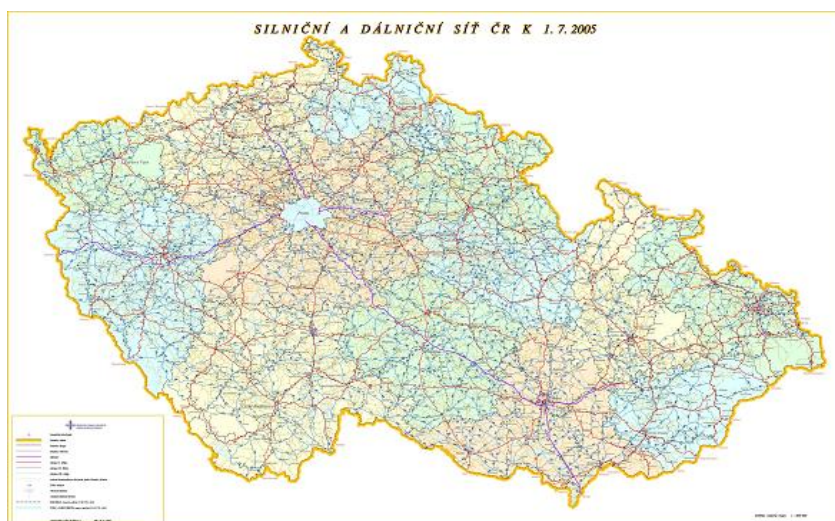
V roce 2002 vydala Evropská konference ministrů dopravy zprávu,⁷ ve které jsou zemím střední Evropy vytýkány tyto základní nedostatky v naplňování cílů dopravní politiky Evropské unie:

- Nedokončená centralizace, kdy rozhodovací právo o výstavbě dopravní infrastruktury je přesunuto na vyšší územně správní celky, ale spolu s ním nejsou přesunuty i zdroje financování budoucí výstavby.
- Scházející koordinace z ministerstev – na národní úrovni vážnou komunikace mezi jednotlivými ministerstvy (životního prostředí, dopravy a spojů, financí, pro místní rozvoj) a orgány vyšších územně správních celků

1.8. Shrnutí

Doprava patří mezi nejvýznamnější odvětví národního hospodářství. Automobilová doprava je pak druhem, který je sice nejmladší, ale zároveň nejrychleji se rozvíjejícím. Rozvoj silniční dopravy s sebou přináší vzrůst dopadů na životní prostředí (negativní externality) a potřebu rozvoje silniční infrastruktury. V ČR je v současné době hustota silniční sítě na srovnatelné úrovni s ostatními státy Evropské unie. Naopak kvalitou dopravní infrastruktury za EU zaostáváme. Dopravní politika ČR je základní dokument, při jehož dodržení by se v budoucnu měla dopravní infrastruktura v ČR dostat na srovnatelnou úroveň s úrovní dopravní infrastruktury v EU.

obrázek 1 Silniční a dálniční síť v ČR



Pramen: Ředitelství silnic a dálnic

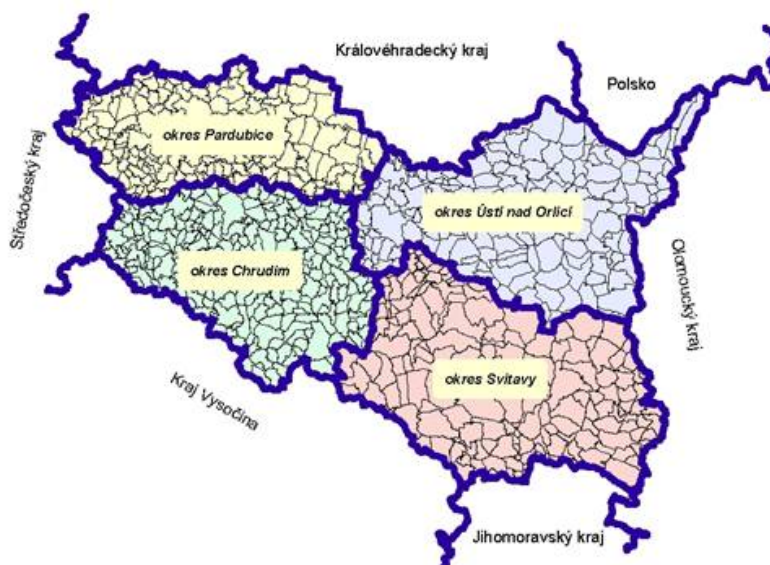
⁷ ¹European Conference of Ministers of Transport (ECMT), Implementing Sustainable Urban Travel Policies – Final Report, OECD Publications Service Paris. 2002.

2. Socioekonomický profil Pardubického kraje

2.1. Geografická poloha

Pardubický kraj má rozlohou 4519 km². Byl vytvořen z bývalých 4 okresů: okresu Pardubice, okresu Ústí nad Orlicí, okresu Chrudim a okresu Svitavy. Pardubický kraj (dále jen Pk) sousedí s pěti kraji. Na severu sousedí s krajem Královéhradeckým, na západě s krajem Středočeským, na jihozápadě s krajem Vysočina a na východě s Olomouckým krajem. Území kraje se rozkládá na východě České kotliny. Část severovýchodní hranice kraje je zároveň i státní česko-polskou hranicí, východ je ohraničen jižní částí Orlických hor, horským masívem Králického Sněžníku a nejzápadnějšími svahy Hrubého Jeseníku, jih a jihovýchod je lemován vrchovinnými oblastmi Žďárských vrchů a Železných hor, střed a západ kraje je tvořen řekou Labe a úrodnou Polabskou nížinou.

obrázek 2 Bývalé okresy Pardubického kraje



Pramen: Pardubický kraj

Svou rozlohou 4 519 km² (5,73 % plochy ČR) je Pardubický kraj čtvrtým nejmenším krajem ČR (bez hlavního města Prahy). Z celkové výměry kraje připadá 60,6 % na zemědělskou půdu a lesní pozemky pokrývají 29,4 % kraje. Ze zemědělské půdy připadá na půdu ornou 73,4%, což je zhruba 2010 km².

2.2. Demografický vývoj

Počet obyvatel kraje k 31. 12. 2004 byl 505 285. Hustota obyvatel v kraji k 31.12.2004 dosáhla 112 obyvatel/km² a ve srovnání s hustotou 130 obyvatel/km² v ČR je pod celorepublikovým průměrem. 505 tisíc obyvatel představuje přibližně 5 % celkového počtu obyvatel ČR. Nejlidnatější částí Pardubického kraje je Pardubicko, následují Ústeckoorlicko, Chrudimsko a Svitavsko.

Podíl osob s českou národností na všech obyvatelích v kraji (96,2 %) převyšuje republikový průměr a je zároveň nejvyšší ze všech krajů v ČR. Z ostatních národností je nejvíce zastoupena slovenská (1,2 % a zároveň druhý nejnižší podíl mezi kraji po Kraji Vysočina)

Pardubický kraj měl v roce 2004 negativní přírůstek obyvatelstva, ale tento úbytek byl 4. nejmenší vzhledem k ostatním krajům. Vzhledem k pozitivnímu přírůstku přistěhováním byl jeho celkový úbytek jen 201 obyvatel.

tabulka 2 Základní demografické ukazatele za rok 2004

ČR, kraje	Střední stav obyvatel	Sňatky	Rozvody	Živě narození	Potraty	Zemřelí	Přirozený přírůstek	Přírůstek stěho-váním	Celkový přírůstek
Česká republika	10 206 923	51 447	33 060	97 664	41 324	107 177	-9 513	18 635	9 122
Hl. m. Praha	1 165 617	6 761	3 969	11 131	4 506	12 849	-1 718	6 708	4 990
Středočeský	1 137 748	5 847	3 819	11 289	4 717	12 597	-1 308	9 584	8 276
Jihočeský	625 421	3 028	1 827	5 941	2 435	6 440	-499	670	171
Plzeňský	549 216	2 799	1 812	5 046	2 695	5 999	-953	458	-495
Karlovarský	303 722	1 716	1 145	2 903	1 623	3 020	-117	456	339
Ústecký	820 619	4 398	3 363	8 601	4 671	8 926	-325	1 590	1 265
Liberecký	427 395	2 254	1 468	4 312	2 090	4 349	-37	-122	-159
Královéhradecký	546 995	2 650	1 779	5 190	2 300	5 747	-557	290	-267
Pardubický	505 193	2 343	1 463	4 821	1 710	5 208	-387	186	-201
Vysočina	517 282	2 435	1 216	4 819	1 710	5 074	-255	-103	-358
Jihomoravský	1 122 391	5 647	3 294	10 660	3 936	11 592	-932	1 563	631
Olomoucký	635 449	2 936	1 969	5 913	2 111	6 357	-444	-743	-1 187
Zlínský	591 287	2 731	1 532	5 217	1 938	5 978	-761	-399	-1 160
Moravskoslezský	1 258 588	5 902	4 404	11 821	4 882	13 041	-1 220	-1 503	-2 723

Pramen: ČSÚ

V kraji je 452 obcí, z toho 15 obcí s rozšířenou působností a 26 obcí s pověřeným obecním úřadem. Z celkového počtu obcí je 32 měst. Sídlním městem kraje je statutární město Pardubice

Počet 452 obcí je 6. nejvyšší počet obcí mezi 14 kraji ČR a s průměrným středním počtem 1 118 obyvatel zaujímá 10. pořadí mezi kraji. Podíl počtu obcí s méně než 500 obyvateli na celkovém počtu obcí v Pardubickém kraji činí 63,94 %.

V obcích s méně než 500 obyvateli (stav k 31.12. 2004) žilo 13,83 % obyvatelstva kraje (viz tabulka 2), na celorepublikové úrovni činí tento podíl 8,36 %. Postupně narůstá podíl obcí od 500 do 1 999 obyvatel, který dosahuje 24,13 % (v ČR 17,96 %). Podíl obyvatel v obcích od 2 000 do 9 999 obyvatel představuje 21,52 % obyvatel kraje a 20,11 % v rámci ČR. Podíl obyvatel v obcích nad 10 000 obyvatel dosahuje 40,52 % (53,58 % v ČR). Krajskou metropoli obývá 17,45 % obyvatel kraje, to je bez Prahy a Středočeského kraje 5. nejvyšší podíl (viz. tabulka č. 3).

tabulka 3 Počet obcí podle obyvatel v Pardubickém kraji k 31.12.2004

Velikostní skupina	Počet		% obyv.
	obcí	obyvatel	
Do 199	118	15 499	3,07
200-499	171	54 354	10,76
500-999	89	63 834	12,63
1000-1999	42	58 128	11,50
2000-4999	15	48 365	9,57
5000-9999	8	60 359	11,95
10000-19999	7	93 067	18,42
20000-49999	1	23 498	4,65
50000-99999	1	88 181	17,45
nad 100000	-	-	0
Pardubický kraj	452	505 285	100
Česká republika	6 249	10 220 577	
Kraj v rámci ČR	7,23%	4,94%	

Pramen: ČSÚ

2.2.1 Vzdělání

V populaci Pardubického kraje se dlouhodobě projevuje rostoucí úroveň vzdělanosti. Podíl vysokoškoláků na všech obyvatelích ve věku 15 a více let byl v roce 2001 7,0 % (to je pod celorepublikovým průměrem). V Pardubickém kraji je ve struktuře obyvatel podle nejvyššího ukončeného vzdělání patrná značná diferenciacce. Lidé s vyšší úrovní vzdělanosti se koncentrují především do měst, naopak lidé s nižším vzděláním bydlí většinou v menších obcích. Nejvíce vysokoškoláků žije na Pardubicku. Ve srovnání s průměrem ČR byl v Pardubickém kraji nižší podíl osob bez vzdělání (1,4 %), se základním vzděláním včetně neukončeného (22,7 %) a se středním vzděláním s maturitou.

tabulka 4 Vzdělání podle věku v Pardubickém kraji

Vzdělání	Obyvatelstvo ve věku 15 let a více	z toho ve věkové skupině					
		15 - 24	25 - 34	35 - 44	45 - 54	55 - 64	65 a více
Celkem	422 722	77 479	76 441	66 186	78 289	53 212	71 045
základním vč. neukončeného	22,7	39,6	5,2	9,1	15,6	24,5	42,4
učňovským a stř. bez maturity	40,8	24,2	46,8	46,2	48,8	42,1	37,5
středním s maturitou vč. vyššího	28,1	32,7	36,0	31,7	26,7	25,7	14,4
vysokoškolským	7,0	2,1	10,4	11,5	7,7	6,7	4,0

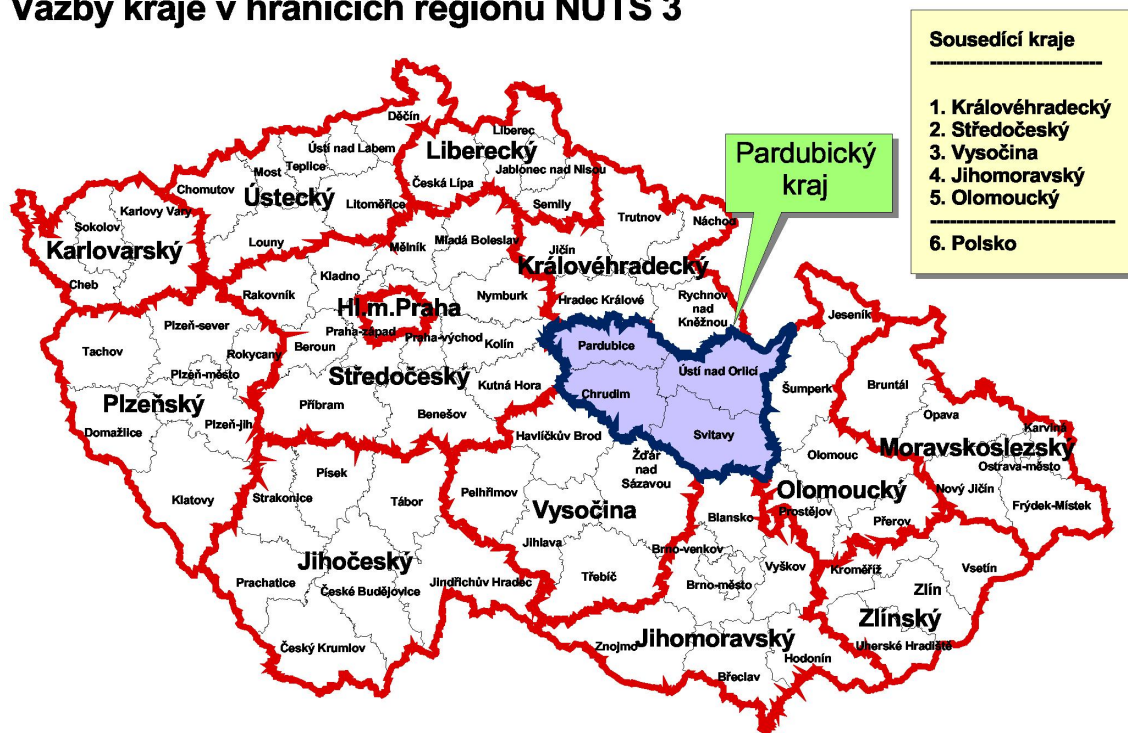
Pramen: ČSÚ SLBD 2001

2.3. Vnější vztahy kraje

Zejména v období po vstupu ČR do EU v květnu 2004 vzrostl význam vnějších vztahů Pardubického kraje. Pardubický kraj využívá příležitosti členství ČR v EU a aktivně se zapojuje do bilaterálních a multilaterálních vztahů v rámci svých kompetencí a možností.

obrázek 3 Pardubický kraj - NUTS 3

Vazby kraje v hranicích regionů NUTS 3



Pramen: Regionální rozvojová agentura Pardubického kraje

Pardubický kraj je zahrnut v regionu soudržnosti NUTS 1 a NUTS 2. Regiony soudržnosti jsou deklarovány v zákoně č. 248/2000 Sb. o podpoře regionálního rozvoje, kde se pro potřeby spojené s koordinací a realizací hospodářské a sociální soudržnosti, spočívající zejména ve využívání finančních prostředků z předvstupních a strukturálních fondů Evropských společenství, zřizují regiony, jejichž územní vymezení je totožné s územními statistickými jednotkami NUTS 1 a NUTS 2.⁸

Podle klasifikace NUTS je Pardubický kraj v rámci NUTS 1 samostatnou statistickou jednotkou a na úrovni regionu soudržnosti NUTS 2 – Severovýchod spolupracuje s Královéhradeckým a Libereckým krajem.

2.4. Ekonomická situace

2.4.1 Hospodářská situace kraje

Hodnota ukazatele HDP na 1 obyvatele v paritě kupní síly (PPS) průměru EU 25 (EU 25 = 100 %) od roku 2001 roste. V Pardubickém kraji činil v roce 2004 HDP na 1 obyvatele v PPS 60,4 % průměru EU 25. Podíl Pardubického kraje na HDP České republiky se v letech 2000 – 2004 zásadně neměnil a pohyboval se v hodnotách 4,1 % (rok 2001) a 4,2 % v ostatním sledovaném období.

Hrubá přidaná hodnota (dále HPH) se reálně každým rokem zvyšuje, což je celorepublikový trend (zavádění inovací do výroby a modernějších technologických postupů, orientace na výrobu a prodej zboží s vyšší přidanou hodnotou). Ukazatel hrubé přidané hodnoty v Pardubickém kraji vyjadřuje celkový objem vyrobené produkce v Pardubickém kraji po úhradě vstupů, které přešly do výrobků.

Největší podíl na HPH měl v roce 2004 zpracovatelský průmysl, jehož podíl byl 33,3 %. Druhým nejvýznamnějším odvětvím v kraji, co do objemu vyrobené produkce byl obchod a opravy motorových vozidel a výrobků pro osobní

⁸ Územní statistické jednotky publikovány v opatření ČSÚ z 27.4.1999 k zavedení klasifikace územních statistických jednotek - jednotky NUTS ("La Nomenclature des Unités Territoriales Statistiques"); uveřejněno ve Sbírce zákonů 1999, částka 33.

Jedná se o tyto regiony soudržnosti na úrovni NUTS 2:

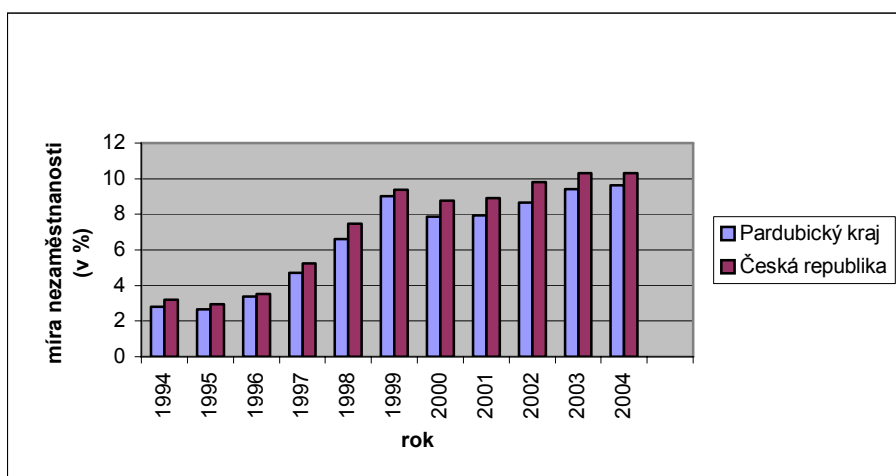
- a) Praha, vymezený územím hlavního města Prahy,
- b) Střední Čechy, vymezený územím Středočeského kraje,
- c) Jihozápad vymezený územím Českobudějovického a Plzeňského kraje,
- d) Severozápad vymezený územím Karlovarského a Ústeckého kraje,
- e) Severovýchod vymezený územím Libereckého, Královéhradeckého a Pardubického kraje,
- f) Jihovýchod vymezený územím Jihomoravského kraje a kraje Vysočina,
- g) Střední Morava, vymezený územím Olomouckého a Zlínského kraje,
- h) Moravskoslezsko vymezený územím Moravskoslezského kraje.

potřebu (11,8 %). Pokles podílu na celkové HPH kraje oproti roku 2000 zaznamenalo zejména odvětví činnosti v oblasti pronájmu nemovitostí a podnikatelské činnosti (pokles z 12,5% na 9,2% ve sledovaném období). Mírný nárůst zaznamenaly v letech 2000 – 2004 ostatní veřejné, sociální a osobní služby (z 1,7 % na 2,1 % ve sledovaném období).⁹

2.4.1.1. Nezaměstnanost

Míra registrované nezaměstnanosti má v Pardubickém kraji od roku 1994 rostoucí tendenci, s výjimkou okresu Svitavy (viz tabulka č. 5). Pardubický kraj je dlouhodobě hodnotou míry nezaměstnanosti 9,62 % (viz. graf č. 1) pod celorepublikovým průměrem (10,30 %). Oproti tomu okres Chrudim se pohybuje stabilně nad celorepublikovým průměrem od roku 1999 a okres Svitavy, který dosáhl v roce 2004 hodnoty míry nezaměstnanosti 13,02 %, se nad průměrnou hodnotou míry nezaměstnanosti drží již od vzniku samostatné České republiky.

graf 1 Vývoj míry nezaměstnanosti Pardubického kraje a ČR



Pramen: ČSÚ, Krajská reprezentace Pardubice

Nejnižší míru nezaměstnanosti měl okres Pardubice (7,43 %). Rozptyl míry nezaměstnanosti v roce 2004 v okresech Pardubického kraje mezi 7,43 % v okrese Pardubice až 13,02 % v okrese Svitavy signalizuje velmi rozdílnou situaci mezi jednotlivými okresy

⁹ Program rozvoje Pardubického kraje – aktualizace, s.21

tabulka 5 Míra registrované nezaměstnanosti v Pardubickém kraji a v ČR (1994 – 2004)

nezaměstnanost v %	Roky										
	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Chrudim	3,20	2,79	3,76	5,35	7,38	10,60	9,44	8,78	10,01	10,39	10,60
Pardubice	1,60	1,51	1,81	2,88	4,89	6,56	5,52	5,60	6,25	7,17	7,43
Svitavy	4,31	4,83	5,45	7,20	8,91	11,56	10,79	11,34	12,41	13,39	13,02
Ústí nad Orlicí	2,91	2,52	3,49	4,63	6,40	8,90	7,34	7,60	7,74	8,44	8,90
Pardubický kraj	2,80	2,66	3,38	4,71	6,62	9,03	7,87	7,93	8,66	9,42	9,62
Česká republika	3,19	2,93	3,52	5,23	7,48	9,37	8,78	8,90	9,81	10,31	10,30

Pramen: ČSÚ, krajská reprezentace Pardubice

Počet neumístěných uchazečů o zaměstnání evidovaných na úřadech práce činil v kraji k 31.12.2004 celkem 24 399 osob, z toho bylo 50,9 % žen. V porovnání s předchozím rokem stoupl počet evidovaných uchazečů v roce 2004 o 234 osob, tj. o 1,0 %. Počet uchazečů o zaměstnání se zvýšil nejvíce na Pardubicku (o 3,4 %) a Ústeckoorlicku (o 2,8 %), na Chrudimsku zůstal zhruba na úrovni předchozího roku (nárůst o 0,2 %) a ke snížení došlo pouze v okrese Svítavy (o 2,1 %, tj. o 140 uchazečů).

2.4.1.2. Ekonomická situace domácností v kraji

Podle průzkumů, které uskutečnil ČSÚ, činily hrubé peněžní příjmy na osobu za rok 2002 v Pardubickém kraji 98 498 Kč, což představuje třetí nejnižší hodnotu po Moravskoslezském a Olomouckém kraji a 88,9 % republikové hodnoty. Čisté peněžní příjmy na osobu za rok (tj. po odečtu srážky na povinné pojištění a daně z příjmů fyzických osob) v kraji představovaly 83 994 Kč (90,3 % průměru ČR). Celkové čisté příjmy na osobu za rok (tj. čisté peněžní příjmy včetně naturálních příjmů) činily v kraji 84 924 Kč.

Nejvyšší podíl domácností v kraji (36,1 %) leží v pásmu s čistým měsíčním příjmem na osobu v rozmezí 6 - 8 tisíce Kč. Domácnosti Pardubického kraje jsou oproti průměru ČR relativně více zastoupeny v nízkopříjmových pásmech.

Průměrné životní minimum na domácnost v kraji za měsíc činilo 8 451 Kč (v ČR to bylo 8 117 Kč). Domácnosti s čistým peněžním příjmem menším než životní minimum se na všech domácnostech kraje podílely v roce 2002 celkem 3,4 %. Čisté měsíční příjmy rovné nebo vyšší než trojnásobek životního minima zaznamenalo 14,7 % domácností v kraji (19,7 % v ČR).

2.5. Shrnutí

Pardubický kraj je svoji velikostí čtvrtým krajem v České republice. Celkem v něm žije 505 000 obyvatel, což jest 5% celkového obyvatelstva státu. Ve vzdělanosti obyvatel je Pardubický kraj lehce pod celorepublikovým průměrem, to samé platí i pro ekonomické příjmy domácností v Pardubickém kraji. Ekonomická situace kraje je se blíží celorepublikovému průměru. Kraj sice lehce zaostává v tvorbě hrubého domácího produktu, jelikož je 6. největším krajem a má 5 % celkové populace ČR, ale vyrábí pouze 4,1 % HDP, na druhou stranu však je lehce pod průměrem celorepublikové míry nezaměstnanosti.

3. Legislativní rámec pro oblast silniční dopravy

Oblast dopravy se musí, stejně jako jakékoliv jiné činnosti veřejné správy a samosprávy řídit legislativou České republiky. Základní legislativou pro oblast dopravy a dopravní infrastruktury jsou:

- Zákon č. 104/2000 Sb., o státním fondu dopravní infrastruktury (SFDI)
- Zákon č. 50/1976 Sb. o územním plánování a stavebním řádu ve znění pozdějších předpisů
- Zákon 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích
- vyhlášky Ministerstva pro místní rozvoj ČR
- další zákony

3.1. Státní fond dopravní infrastruktury

Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI) byl zřízen zákonem č. 104/2000 Sb. o státním fondu dopravní infrastruktury s účinností od 1. července 2000. Hlavním účelem fondu je :

- financování výstavby, modernizace, oprav a údržby silnic a dálnic,
- poskytování příspěvků na výstavbu a modernizaci průjezdných úseků silnic a dálnic,
- financování výstavby, modernizace, oprav a údržby celostátních a regionálních drah,
- financování výstavby a modernizace dopravně významných vnitrozemských vodních cest,
- úhrada splátek úvěrů a úroků z úvěrů a dalších výdajů spojených se zajištěním dluhové služby,
- poskytování příspěvků na průzkumné a projektové práce, studijní a expertní činnosti zaměřené na výstavbu, modernizaci a opravy silnic a dálnic, dopravně významných vodních cest a staveb celostátních a regionálních drah,

- poskytování příspěvků pro naplňování programů zaměřených ke zvýšení bezpečnosti dopravy a jejího zpřístupňování osobám s omezenou schopností pohybu a orientace,
- poskytování příspěvků na výstavbu a údržbu cyklistických stezek,
- náklady na činnost fondu.

Tyto peněžní prostředky převádí SFDI organizačním složkám státu, státním příspěvkovým organizacím, krajům, osobám, na které stát převedl výkon některých svých práv jako vlastníka tohoto majetku podle zvláštního právního předpisu, a dalším osobám provádějícím výstavbu, modernizaci, opravy a údržbu.

SFDI je odpovědný za efektivní využití těchto prostředků podle schváleného rozpočtu. Efektivní hospodaření s peněžními prostředky dle uzavřených smluv může fond kontrolovat. Při zjištění závažných nesrovnalostí je oprávněn žádat jejich vrácení, pozastavit jejich čerpání a činit další nezbytná opatření k zabezpečení předpokládané efektivnosti a souladu financovaných činností s platnými předpisy a mezinárodními závazky

3.1.1 Orgány fondu

Orgány fondu tvoří výbor fondu, který má 9 členů (jsou voleni vládou na návrh ministra na 4 roky, maximálně na dvě po sobě jdoucí období) a jehož předsedou je ministr dopravy. Jednání výboru se řídí jednacím řádem, který schvaluje výbor usnesením. Dalším orgánem fondu je dozorčí rada a ředitel fondu.

3.2. Zákon o územním plánování a stavebním řádu

Územní plánování soustavně a komplexně řeší funkční využití území, stanoví zásady jeho organizace, věcně a časově koordinuje výstavbu a jiné činnosti ovlivňující rozvoj území. Vytváří předpoklady k zabezpečení trvalého souladu všech přírodních, civilizačních a kulturních hodnot v území, zejména se zřetelem na péči o životní prostředí a ochranu jeho hlavních složek - půdy, vody a ovzduší.

Územní plánování zahrnuje tyto úkoly a činnosti:

- stanoví limity využití území a reguluje funkční a prostorové uspořádání území,
- určuje nutné asanační, rekonstrukční nebo rekultivační zásahy do území
- vymezuje chráněná území, chráněné objekty, oblasti klidu a ochranná pásma

- určuje zásady a podmínky pro věcnou a časovou koordinaci místně soustředěné výstavby
- posuzuje a hodnotí územně technické důsledky připravovaných staveb a jiných opatření v území
- navrhuje využití zdrojů a rezerv území pro jeho společensky nejefektivnější urbanistický rozvoj
- vytváří podklady pro tvorbu koncepcí výstavby a technického vybavení území

Územní plánování probíhá na různých úrovních samosprávy., proto také existují různé úrovně územně plánovací dokumentace:

- 1) územní plán velkého územního celku,
- 2) územní plán obce,
- 3) regulační plán

Tyto plány musí navzájem v souladu. Jednou z podmínek plánování územních celků je proto sledování aktuálnosti územně plánovací dokumentace ve spolupráci s ostatními orgány územního plánování a stavebními úřady a v případě potřeby předložení návrhu na zpracování změny schvalujícímu orgánu.

3.2.1 Činnosti při pořizování územně plánovací dokumentace

V zákoně 50/1976 jsou popsány základní kroky, které mají být splněny při pořizování územních plánů. Základní činnosti při územním plánování jsou:

- 1) přípravné práce, které obsahují zpracované průzkumy a rozbory
- 2) přípravu, projednání a schválení zadání
- 3) zpracování konceptu řešení územně plánovací dokumentace a jeho projednání
- 4) zpracování souborného stanoviska včetně návrhu rozhodnutí o podaných námitkách
- 5) vyjádření příslušného nadřízeného orgánu územního plánování, pokud se jedná o územní plán obce, regulační plán nebo o územní plán velkého územního celku pořizovaný orgánem kraje
- 6) projednání a schválení souborného stanoviska
- 7) oznámení rozhodnutí o námitkách ke konceptu řešení

- 8) zpracování návrhu územně plánovací dokumentace
- 9) převzetí a projednání návrhu územně plánovací dokumentace,
- 10) předložení návrhu územního plánu obce, regulačního plánu nebo územního plánu velkého územního celku pořizovaného orgánem kraje, včetně návrhu vymezení závazné části, k posouzení nadřízenému orgánu územního plánování,
- 11) zpracování návrhu usnesení o schválení územně plánovací dokumentace spolu se zprávou o jejím projednání, vyhodnocením všech stanovisek, námitek a připomínek a s návrhem rozhodnutí o námitkách a předložení návrhu schvalujícímu orgánu, její schválení a případnou úpravu podle rozhodnutí o jejím schválení
- 12) zpracování návrhu právního předpisu o vyhlášení závazné části územně plánovací dokumentace.

3.2.2 Nový zákon o územním plánování

Dne 14.3.2006 se usnesl Parlament ČR na novém zákoně o územním plánování a stavebním řádu, jehož účinnost je od 1.1.2007. Tento zákon nemění základní cíle a úkoly územního plánování.

Největšími změnami jsou, že ministerstvo v souladu s ostatními orgány územního plánování pořídí politiku územního rozvoje, kterou schvaluje vláda. Politika územního rozvoje je pak závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů a regulačních plánů pro rozhodování v území. Politika územního rozvoje určuje ve stanoveném období požadavky na konkretizaci úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech, zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území. Určuje strategii a základní podmínky pro naplňování těchto úkolů

Územní plán velkého územního celku je v novém zákoně označován pojmem „Zásady územního rozvoje“. Jeho příprava schvalování je také odlišné od současného postupu. Jednou z největších změn je zařazení orgánů samosprávy, obcí a vyšších územně správních celků okolních států mezi dotčené orgány. Kraj jim pak musí ve spolupráci s Ministerstvem zahraničí zaslat návrh zásad územního rozvoje a také je musí přizvat k podání námitek proti návrhu řešení zásad územního rozvoje.

Kvůli změně zákona o územním plánování budou nuceny kraje, které v současné době schvalují územní plán velkého územního celku, buď schválit plán do konce roku 2006, nebo v roce 2007 plán přepracovat na zásady územního rozvoje, podle legislativy účinné od 1.1.2007.

3.3. Zákon o pozemních komunikacích

Zákon č. 13/1997 o pozemních komunikacích obsahuje metodiku zařazení pozemní komunikace do kategorie dálnice, silnice nebo místní komunikace. O tomto zařazení rozhoduje příslušný silniční správní úřad na základě jejího určení, dopravního významu a stavebně technického vybavení. Dále také příslušný silniční správní úřad rozhoduje o změně zařazení pozemní komunikace a změně vlastnických práv ke komunikaci. (Rozdělení pozemních komunikací je popsáno v kapitole 1.4. Silniční infrastruktura).

3.4. Ostatní legislativa pro oblast dopravy

K dalším pramenům legislativy pro oblast dopravy a dopravní infrastruktury patří:

- Vyhlášky ministerstva pro místní rozvoj – (č. 131/1998 Sb., o územně plánovacích podkladech a územně plánovací dokumentaci, č. 132/1998 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení stavebního zákona)
- Zákon č. 199/1994 Sb., o zadávání veřejných zakázek ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 17/1992 Sb., o životním prostředí ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 71/1967 Sb., o správním řízení (správní řád)
- Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivu na životní prostředí ve znění pozdějších předpisů

3.5. Shrnutí

Legislativa pro oblast dopravy a dopravní infrastruktury je velmi rozsáhlá. K hlavním pramenům práva pro tuto oblast řadíme zákon o pozemních komunikacích, zákon o SFDI a zákon o územním plánování, který řeší cíle a postupy při schvalování územních plánů krajů, a obcí. Tento zákon však bude platit pouze do konce roku 2006, jelikož 1.1.2007 nabude účinnosti nový zákon o územním plánování a stavebním řádu..

Zákon o pozemních komunikacích řeší kategorizaci jednotlivých druhů pozemních komunikací a vymezuje jejich vlastnická práva. Zákon o SFDI určuje jaké projekty budou financovány z ministerstva dopravy prostřednictvím tohoto fondu.

4. Financování dopravní infrastruktury

Dopravní infrastruktura v ČR není zatím nedosahuje kvality srovnatelné s většinou států EU. Zkvalitnění současné sítě dálnic a silnic může zajistit pouze modernizace a výstavba. Po té, co vláda v roce 1999 schválila „Návrh rozvoje dopravních sítí v ČR do roku 2010“ a v roce 2005 „Dopravní politiku pro léta 2005 – 2013“ je nutné investovat do dálnic a silnic, tak aby se dopravní infrastruktura dostala na úroveň obvyklou v západoevropských zemích.

4.1. Zdroje financování

Zdroje financování dopravní infrastruktury můžeme rozdělit:

- **veřejné zdroje**, které dále můžeme členit na dvě podskupiny podle místa původu na:
 - domácí (rozpočtové zdroje , Státní fond dopravní infrastruktury)
 - zahraniční (podpůrné programy a strukturální fondy)
- **alternativní zdroje**, které mohou mít formu:
 - úvěrů od domácích a zahraničních bank, od nadnárodních finančních institucí
 - vstupů na kapitálové trhy
 - přímých zpoplatnění používání dopravní infrastruktury
 - financování za účasti soukromého kapitálu

Celkem by se mělo v příštích deseti letech vynaložit okolo 1 200 mld. Kč. Tato částka však je výrazně nad příjmovými možnostmi SFDI. Z toho vyplývá, že se budou muset finanční zdroje hledat v zahraničních veřejných zdrojích a v alternativních zdrojích.

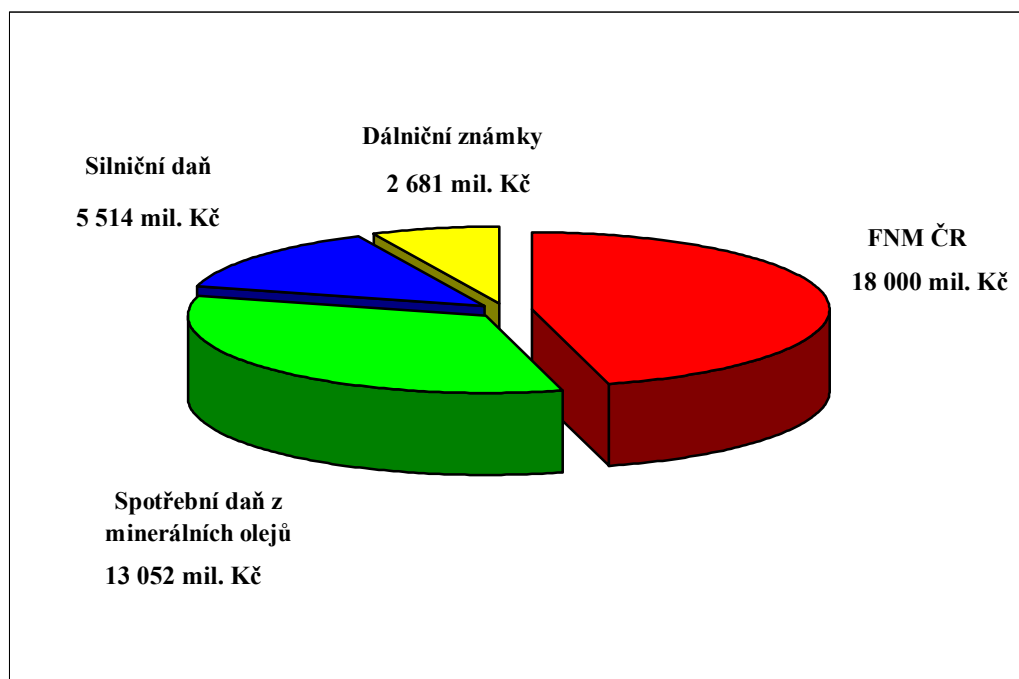
4.2. Státní fond dopravní infrastruktury

4.2.1 Příjmy fondu

Příjmy fondu tvoří:

- převody výnosů z privatizovaného majetku, které jsou příjmem České republiky a s nimiž přísluší hospodařit Ministerstvu financí,
- převody výnosů silniční daně,
- převody podílu z výnosů spotřební daně z minerálních olejů,
- výnosy z poplatků za použití vybraných druhů dálnic a rychlostních silnic,
- výnosy z cenných papírů nebo veřejných sbírek organizovaných SFDI,
- úvěry, úroky z vkladů, penále, pojistná plnění a jiné platby od fyzických a právnických osob,
- příspěvky z Evropské komise poskytované prostřednictvím příslušných Evropských fondů,
- dary a dědictví,
- dotace ze státního rozpočtu.

graf 2 Struktura příjmů SFDI v roce 2004



Pramen: SFDI

Prvním okruhem příjmů Státního fondu dopravní infrastruktury jsou příjmy z vybraných daní. Daňové příjmy SFDI jsou tvořeny:

- převodem 20 % celostátního hrubého výnosu spotřební daně z minerálních olejů, který byl v roce 2004 ve výši 13 051 865 tis. Kč.
- převodem celostátního hrubého výnosu silniční daně. Hrubý výnos silniční daně byl 5 513 532 tis. Kč.
- převodem výnosů z poplatků za použití vybraných druhů dálnic a rychlostních silnic – 2 681 247 tis. Kč.

Celkem tvořily daňové příjmy SFDI v roce 2004 částku 21 246 644 000 Kč.

Druhým okruhem příjmů je dotace z Fondu národního majetku ČR, která byla v roce 2004 převedena v úhrnné výši 18 mld. Kč.

SFDI také dostává přímé dotace ze státního rozpočtu, v roce 2004 dosáhly 2,8 mld. Kč.

Vzhledem k tomu, že v souladu se zákonem č.104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury se zůstatky příjmů fondu na konci každého kalendářního roku převádí do kalendářního roku následujícího, činily celkové disponibilní zdroje SFDI pro rok 2004 částku ve výši 57 412 705 tis. Kč (viz. tabulka č. 6)

tabulka 6 Struktura příjmů SFDI v roce 2004

Druh příjmu	v tis. Kč
převody výnosů ze spotřební daně z minerálních olejů	13 051 865
převody výnosů ze silniční daně	5 513 532
převody výnosů za použití vybraných druhů dálnic a silnic	2 681 247
Daňové příjmy celkem	21 246 644
Dotace z FNM ČR	18 000 000
Dotace ze státního rozpočtu	2 800 000
Rozpočtované příjmy celkem	42 046 644
vrácené finanční prostředky za rok 2003 v rámci finančního zúčtování	50000
Ostatní nedaňové příjmy celkem	343 015
Zůstatek na účtu k 31.12.2003	14 973 046
Ostatní příjmy celkem	15 366 061
Příjmy (disponibilní zdroje) úhrn	57 412 705

Pramen: SFDI

4.2.2 Výdaje fondu

Výdajová stránka rozpočtu SFDI je členěna podle jednotlivých investičních akcí. Jmenovitý seznam akcí financovaných ze SFDI je rozpracován v Informačním systému programového financování (ISPROFIN), jehož správcem je i za oblast dopravní infrastruktury Ministerstvo dopravy a ISPROFOND, jehož správcem je SFDI.

ISPROFOND poskytuje finance:

- silnicím ve vlastnictví krajů,
- regionálním drahám,
- na program průzkumných a projektových prací, studijních a expertních činností zaměřených na výstavbu, modernizaci a opravy silnic a dálnic, dopravně významných vodních cest a staveb celostátních a regionálních drah
- na program ke zvýšení bezpečnosti dopravy a jejího zpřístupňování osobám s omezenou schopností pohybu a orientace
- na program výstavby a údržby cyklistických stezek

Výdaje fondu jsou zpracovány v tabulce č. 7.

Výdaje SFDI jsou členěny do dvou okruhů. Prvním okruhem je financování výstavby modernizace a rozvoje pozemních komunikací, železniční dopravy a vnitrozemských vodních cest. Druhý okruh se zaměřuje na financování činnosti aparátu SFDI.

tabulka 7 Celkové výdaje SFDI v roce 2004

Oblast dopravní infrastruktury	v mil. Kč
Dálnice a rychlostní komunikace	13 945,6
Silnice I. třídy	11 920,6
Silnice II. a III. třídy	9 310,8
Dráhy	16 123,8
Provozovatelé regionálních drah	70,4
Vnitrozemské vodní cesty	312
Projektové práce	39,9
Bezpečnost dopravy	76,7
Cyklostezky	69,7
Aparát SFDI	167,8
Celkem	52 037,3

Pramen: SFDI

4.3. Financování z fondů EU

Další možností, jak financovat rozvoj dopravní infrastruktury v ČR, je čerpání prostředků z fondů Evropské unie.

4.3.1 SROP

Česká republika je v rámci regionů soudržnosti EU rozdělena do jednotek NUTS 2, které pak v souladu se Společným regionálním operačním programem (SROP) vydávají výzvy k předkládání projektů, které čerpají finance z fondů EU.

SROP podporuje aktivity v následujících oblastech:

- 1) Priorita 1: Regionální podpora podnikání
- 2) Priorita 2: Regionální rozvoj infrastruktury
- 3) Priorita 3: Rozvoj lidských zdrojů v regionech
- 4) Priorita 4: Rozvoj cestovního ruchu

Financování projektů v rámci dopravní infrastruktury je zahrnuto v Prioritě 2, která je dále rozdělena na:

- Opatření 2.1 : Rozvoj dopravy v regionech
- Podopatření 2.1.1 : Rozvoj regionální dopravní infrastruktury

Cílem programu „Regionální rozvoj infrastruktury“ je zkvalitnění propojení jednotlivých měst a obcí regionů dopravní sítě, odpovídající současným a budoucím potřebám. Zlepšení životního prostředí ve městech. Zkrácení jízdních dob a úspora paliva. Zvýšení mobility pracovních sil. Zvýšení bezpečnosti provozu a snížení nehodovosti. Zlepšení kapacity přístupových komunikací k hraničním přechodům.¹⁰

Poslední výzvou, která zatím byla v rámci Priority 2 vyhlášena je výzva číslo 8. V rámci podopatření 2.1.1 v ní bude kladen důraz na realizaci a podporu větších silničních projektů, realizovaných v centrech osídlení nebo spojujících tato centra se silniční sítí vyšší třídy ,silničních úseků, napojujících průmyslové či obchodní zóny na dopravní síť, projektů, které budou doplňovat výstavbu silnic I. třídy, rychlostních komunikací a dálnic. Dále bude podporováno zvýšení kapacity přístupových komunikací k hraničním přechodům, odstraňování bodových závad (mosty)

¹⁰ Regionální rada NUTS 2 Severovýchod, Výzva k předkládání projektů v souladu se SROP – Priorita 2 - Regionální rozvoj infrastruktury

a nepříznivých dopadů na obyvatelstvo (např. budování obchvatů apod.). Podpora zahrne investice vkládané do rekonstrukce a modernizace silnic II. a III. třídy a v nezbytné míře i do jejich výstavby.

U projektů dopravní infrastruktury zařazených do programů spolufinancovaných z prostředků fondů Evropské unie zajišťuje financování národního podílu v souladu se svým rozpočtem Státní fond dopravní infrastruktury. Poskytuje příjemcům finanční prostředky pro úhradu požadovaného zálohového předfinancování podílu z dotací Evropské unie na financované akce a vytváří tak reálnou možnost k čerpání finančních prostředků z Evropské unie pro projekty dopravní infrastruktury.

Finanční prostředky pro zabezpečení Priority 2 Infrastruktura budou čerpány z ERDF (Evropského fondu regionálního rozvoje). Doporučená struktura financování projektů infrastruktury je 75% z ERDF a 25% ze SFDI.

Velké investiční projekty a sdružené projekty (nebo skupiny projektů) celostátního významu s náklady, které v zásadě nejsou nižší než 10 mil. Euro, budou realizovány v rámci Fondu soudržnosti.

4.4. Shrnutí

Financování dopravní infrastruktury je v dnešní době zajišťováno buď z prostředků domácích rozpočtů, nebo z fondů Evropské unie. Rozvoj, modernizace a výstavba dopravních infrastruktury z domácích zdrojů je zajišťována prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury. Příjmy fondu jsou daňové, z výnosu Fondu národního majetku a přímé dotace ze státního rozpočtu. Ty jsou pak rozdělovány v rámci rozpočtu SFDI na financování jednotlivých projektů a na provoz aparátu SFDI.

Prostředky z EU na rozvoj infrastruktury, zejména z fondu ERDF čerpá ČR pomocí Společných regionálních operačních programů, v jejichž rámci jsou předkládány projekty na rozvoj dopravní infrastruktury.

5. Analýza přípravy projektu rychlostní silnice R 35 Pardubickým krajem

5.1. Rychlostní silnice

Rychlostní silnice (R) je speciálním pojmem, který zákon nezná. Rychlostní silnice jsou dle zákona zařazeny v kategorii silnic I. třídy. Jsou to komunikace, které jsou přístupné pouze motorovým vozidlům.

Rozdíl oproti dálnicím (D) tvoří zejména zkrácené nebo zcela chybějící odbočovací a připojovací pruhy, chybějící stoupací pruhy pro nákladní vozidla, i tam kde je to díky podélnému sklonu potřeba, nedostatečné poloměry směrových i výškových oblouků a autobusové zastávky přímo na hlavní trase rychlostní komunikace.

Rychlostní silnice, stejně jako dálnice a silnice I. třídy patří do správy Ředitelství silnic a dálnic, které financuje jejich výstavbu, modernizaci a rozvoj.

5.1.1 Výhody

Jelikož jsou rychlostní silnice oproti dálnicím užší (rychlostní silnice 24,5 m dálnice 27,5 m) je jejich největší výhodou v tom, že jsou levnější, jelikož se kvůli jejich stavbě ušetří na výkupu pozemků a na spotřebě materiálu. Můžou mít větší podélný sklon, tj. větší stoupání a klesání a mají nižší nároky na poloměry křižovatkových větví.

5.1.2 Nevýhody

Nevýhodou úspornějšího uspořádání je obecně nižší míra bezpečnosti provozu. Užší krajnice poskytuje osádkám odstavených vozidel menší ochranu, střední dělicí pás je snáze překonatelný při haváriích do středních svodidel, oboje platí zejména pro nákladní automobily. R jsou v mapách značeny oproti D rozdílně, jiné pojetí R v mezinárodním měřítku tak může vyvolat zmatky. Větší podélný sklon zvyšuje spotřebu pohonných hmot (oproti D) a tím způsobuje větší zátěž na životního prostředí z hlediska zplodin.

5.2. Důvody výstavby R 35

5.2.1 Historie

Prvotní plány na výstavbu R 35 pocházejí už z roku 1963, v té době se o této komunikaci uvažovalo jako o klasické dálnici. D 35 měla vést z Hradce Králové přes Olomouc do Lipníku nad Bečvou na D47. V roce 1987 bylo navrženo prodloužení trasy z Hradce Králové přes Turnov až do Liberce a došlo i ke změně typu komunikace z D 35 na R 35. O R 35 se již v té době uvažovalo jako o alternativní trase k dálnici D 1, tedy jako o trase spojující Čechy se severem Moravy.

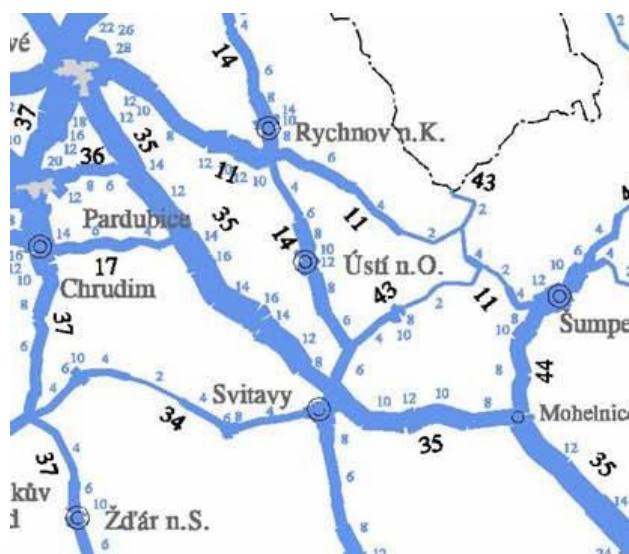
5.2.2 Velká hustota provozu na silnicích I. třídy v Pardubickém kraji

V roce 2000 si nechalo Ředitelství silnic a dálnic vypracovat studii, která se zabývala hustotou silničního provozu v Pardubickém kraji.

Z tohoto průzkumu je celkem jasně viditelné, s jakými problémy s hustotou provozu se Pardubický kraj potýká. Z tohoto výzkumu jsem vytvořil tabulku v příloze č. 3, ve které jsem se zaměřil na hlavní silniční tahy v Pardubickém kraji.

Je zcela evidentní, že zejména silnice I. třídy číslo 35 (z Hradce Králové do Svitav), nebyla projektována na současnou intenzitu dopravy. Silnice I/35, vedoucí skrz Litomyšl a Vysoké Mýto, v roce 2000 každý den přivedla do těchto dvou měst okolo 13 000 automobilů. Tento počet však rok od roku narůstá, takže při dalším sčítání hustoty silničního provozu byl tento počet mezi 16 a 18 tisíci vozy za den.

obrázek 4 Intenzita dopravy na silnici I/35 v roce 2000 (v tis. automobilů/den)



Pramen: ŘSD

Další komunikací, jež skoro nestačí svému provozu je silnice I/37 vedoucí z Hradce Králové (HK) na jih (přes Pardubice a Chrudim do Žďáru nad Sázavou). Tuto trasu využívají motoristé, kteří se chtějí dostat z HK na D a následně do Brna. Průměrná intenzita dopravy se na ní zvedla z 10 760 vozů/den na hodnotu mezi 12 a 14 tisíci.

Velice vytíženou trasou je i silnice I/43 ze Svitav do Brna a I/14 (Jaroměř – Rychnov nad Kněžnou- Svitavy), která pro svoji horskou polohu má problémy i s počty automobilů mezi 6 a 8 tisíci denně.

5.2.3 Cíle Zadání územního plánu velkého územního celku

V návaznosti na předešlé důvody schválilo zastupitelstvo Pardubického kraje na svém jednání dne 26. 4. 2001 schválilo v souladu s § 17 platného stavebního zákona zahájení procesu pořízení územního plánu velkého územního celku (ÚP VÚC).

Hlavní cíle obsažené v zadání ÚP VÚC byly:

- 1) vybudování infrastruktury, která zajistí územní hospodářskou integritu, zvýší konkurenční schopnost, posílí mezinárodní význam a postavení hospodářství v kraji,
- 2) rozvoj podnikatelského prostředí a cílená podpora rozvoje malého a středního podnikání. Toto zahrnuje i zajištění dopravní obslužnosti a mobility pracovních sil k pracovním příležitostem,
- 3) rozvoj lidských zdrojů, který zajistí kvalifikační přípravu a vzdělání obyvatel ve vazbě na potřeby trhu práce, dostupnost přiměřeného bydlení, kvalitní zdravotní a sociální péči, dostupnost příležitostí pro rozvoj zájmové, kulturní a sportovní činnosti,
- 4) ochrana životního prostředí a trvale udržitelný zdrojů

V rámci projektu R 35 jsou důležité zejména cíl 1 a 2. Tyto cíle mají v první řadě řešit problematiku ekonomického a sociálního rozvoje, zlepšení životního prostředí a hygienických podmínek v sídlech zatížených tranzitní dopravou.

Zadání ÚP VÚC bylo s těmito cíly schváleno v zastupitelstvu pardubického kraje dne 27.6.2002 usnesením Z/91/02.

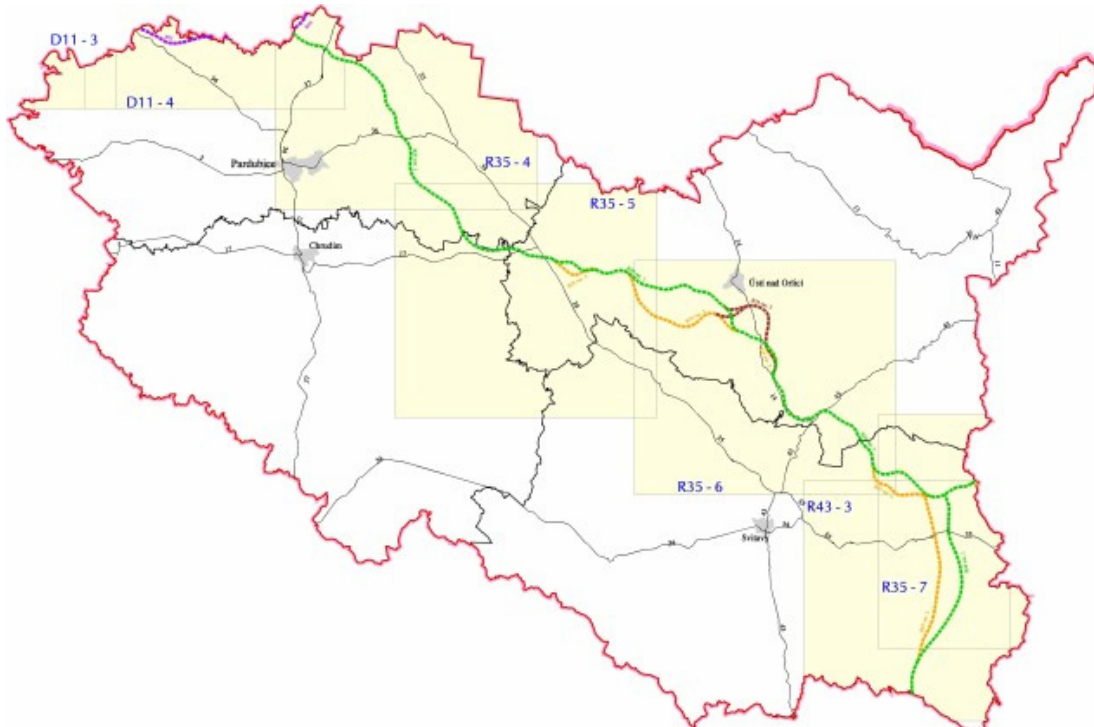
5.3. Koncept řešení ÚP VÚC

Koncept řešení ÚP VÚC Pardubického kraje byl zpracován na základě zadání, které bylo schváleno Zastupitelstvem Pardubického kraje dne 27. června 2002 usnesením Z/91/02.

Koncept ÚP VÚC Pk byl projektantem, kterým byla firma SURPMO a.s., vypracován 31.10.2002. Do konce roku 2002 bylo dopracováno Posouzení vlivů rozvojové koncepce na životní prostředí postupem dle zákona č. 244/1992 Sb. Pořizovatel (Pardubický kraj) pak oznámil formou veřejné vyhlášky zahájení projednávání konceptu ÚP VÚC. Veřejné jednání se konalo dne 25.2.2003 v Pardubicích.

Koncept řešení byl schválen v podobě, ve které se projekt silnice R 35 má řešit dle varianty A – severní (úplně přesně dle vyjádření Ministerstva dopravy ČR z 27.3.2003) s tím, že povede severněji od Sloupnice, údolím Zacharovce a Lhotky u České Třebové, severně od Radišova a nejvíce na jih od Petrušova. V oblasti Komárova bude silnice R35 vedena po západní hranici ptačí oblasti Komárov.

obrázek 5 Koncept řešení severní varianty R 35



Pramen: ŘSD

Ministerstvo dopravy (MD) v této době schvaluje severní variantu R 35, stejný názor má i Zastupitelstvo Pardubického kraje. Připomínkovému řízení je v přiměřené

míře vyhověno. Jsou uspokojeny i připomínky nadřízeného orgánu, kterým je Ministerstvo pro místní rozvoj., které následně vydává vyjádření:

Ministerstvo pro místní rozvoj jako nadřízený orgán územního plánování na základě učiněného posouzení návrhu souborného stanoviska a ostatních předložených podkladů konstatuje, že projednání konceptu ÚP VÚC Pardubického kraje proběhlo v souladu s příslušnými ustanoveními zákona č. 50/1976 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 135/2001 Sb., ve znění vyhlášky č. 570/2002 Sb.

Na základě výše uvedeného posouzení a při zohlednění připomínek uvedených v tomto vyjádření doporučujeme předložení návrhu souborného stanoviska do Zastupitelstva Pardubického kraje podle § 21 odst. 5 stavebního zákona.¹¹

Zastupitelstvo díky dodržení všech podmínek může dne 16.6.2005 přijmout usnesení Z/69/05 „Souborné stanovisko s pokyny pro dokončení návrhu Územního plánu velkého územního celku Pardubického kraje“. Byla tak završena etapa projednávání Konceptu ÚP VÚC Pk a byl tím dán zákonný pokyn k vypracování závěrečné etapy Návrhu ÚP VÚC Pk.

5.4. Změna požadavků Ministerstva dopravy

Rozhodnutí Zastupitelstva Pk dle usnesení Z/69/05 bylo provedeno ve prospěch severní varianty R 35, ačkoliv rozsáhlá zpráva i alternativní návrh usnesení byly již připraveny v podmínkách, kdy Ministerstvo dopravy ČR písemně i výroky ministra a dalších zástupců ministerstva se zcela jasně vyjadřovali, že změnili svůj původní náhled na věc doložený však písemnou dohodou (viz. příloha č. 1) a požadují schválení jižní varianty R 35.

Rozhodnutím ministra dopravy změnilo Ministerstvo dopravy zásadně své stanovisko ke konceptu ÚP VÚC Pardubického kraje. Stalo se tak dalece po termínu, stanoveném stavebním zákonem č. 50/1976 Sb, pro připomínkové řízení ke Konceptu ÚP VÚC.

Změna stanoviska Ministerstva dopravy byla celkem překvapivá, zvláště v termínu, kdy podepsalo smlouvu, na které souhlasí se souborným stanoviskem

¹¹ Vyjádření nadřízeného orgánu územního plánování (Ministerstva pro místní rozvoj) k návrhu souborného stanoviska s pokyny pro dokončení návrhu územního plánu velkého územního celku Pardubického kraje

Zastupitelstva Pk k Návrhu ÚP VÚC. Mimořádné je také to, že podává nesouhlas, ne standardní cestou přes připomínkové řízení, ale nestandardní cestou přes výroky ministra dopravy.

Ministerstvo dopravy mělo podat připomínku buď při připomínkovém řízení ke Konceptu ÚP VÚC do 27.3.2004. Jelikož však tato lhůta již vypršela, muselo MD čekat až na lhůtu k předložení připomínek k Návrhu ÚP VÚC do 30.1.2006. Následně 6.2.2006 se do připomínkového řízení zapojilo i Ministerstvo pro životní prostředí, které taktéž požadovalo prosazení jižní varianty R 35.

Tím, že Ministerstvo dopravy podalo připomínky až při projednávání Návrhu ÚP VÚC, způsobilo skoro dvouletou prodlevu ve schvalování územního plánu.

5.4.1.1. Důvod

Důvodem je odlišné nahlížení na celou problematiku schvalování projektu R 35 ze strany Ředitelství silnic a dálnic a Ministerstva dopravy. Pořizovatelem stavby rychlostní komunikace má být ŘSD, které ze zákona spravuje silnice I. třídy, do nichž patří i rychlostní komunikace.

ŘSD vidělo ve výstavbě severní varianty větší přidanou hodnotu, protože projekt severní varianty počítá s výstavbou zcela nové komunikace v úseku Zámorsk – Řetová. Jelikož by to byl majetek, který by pak spravovalo, snažilo se prosadit tuto variantu. Kromě R 35, by měli ve správě ještě dosavadní silnici I/35, ŘSD by tedy mělo ve správě 2 komunikace.

Ministerstvo dopravy, oproti tomu v návrhu jižní varianty vidělo rychlejší možnost, jak odlehčit přetížené dálnici D1. Jižní varianta totiž nepočítá s výstavbou nové komunikace v takové délce, jako varianta severní. Trasa R 35 okolo Litomyšle a Vysokého Mýta, by byla z velké části tvořena dnes již existující silnicí I/35 a jednalo by se tak ve značné míře jenom o její rozšíření do podoby rychlostní komunikace. Výstavba by tak mohla pokračovat i za omezeného provozu dopravy na tomto tahu na Svitavy. Při výstavbě větších nových úseků (obchvat Vysokého Mýta a Litomyšle) by mohla být doprava vedena po staré komunikaci skrze tyto města. Severní varianta má velkou nevýhodu a tou je, že celý úsek by musel být zprovozněn

najednou, jelikož okolní komunikace nejsou dostatečně vybaveny na velkou intenzitu dopravy, jedná se ve velké míře o silnice III. třídy.¹²

5.4.1.2. Načasování změny postoje Ministerstva dopravy

Tento krok Ministerstva dopravy byl celkem překvapivý, jelikož Ministerstvo dopravy mělo možnost zasáhnout už do projednávání Konceptu ÚP VÚC, ale neučinilo tak.

Nabízí se tedy otázka, proč tak neučinilo již v první lhůtě. Odpověď dle mého názoru, který mi potvrdil i vedoucí Oddělení územního plánování Pardubického kraje, Ing. Bohumil Burdych, je ta, že 25.6.2005 odstoupila vláda Stanislava Grosse a nastoupila vláda vedená Jiřím Paroubkem. Změna na postu ministra dopravy se sice nekonala, ale mediální tlak, který byl na Ministerstvo dopravy veden v důsledku špatného stavu dálnice D 1, nutil novou vládu k rychlejším krokům. Proto se pak Ministerstvo dopravy rozhodlo zasáhnout do projednávaných variant, ačkoli se před tím souhlasně vyjádřilo s prvním souborným stanoviskem.

5.4.2 Současná situace okolo R35 v Pardubickém kraji

V současnosti je však z celkové délky v provozu jen velmi malá část, zhruba 70 km z téměř 260 km. R 35 má dnes v provozu sice hned několik úseků, ale ty na sebe většinou nenavazují. Nejdříve se totiž staví na nejzatíženějších místech a tak má dnes R 35 dvě části. Jednu v Severních Čechách na Liberecku a druhou až na Severní Moravě na Olomoucku. Mezi nimi je téměř 180 km prázdné.

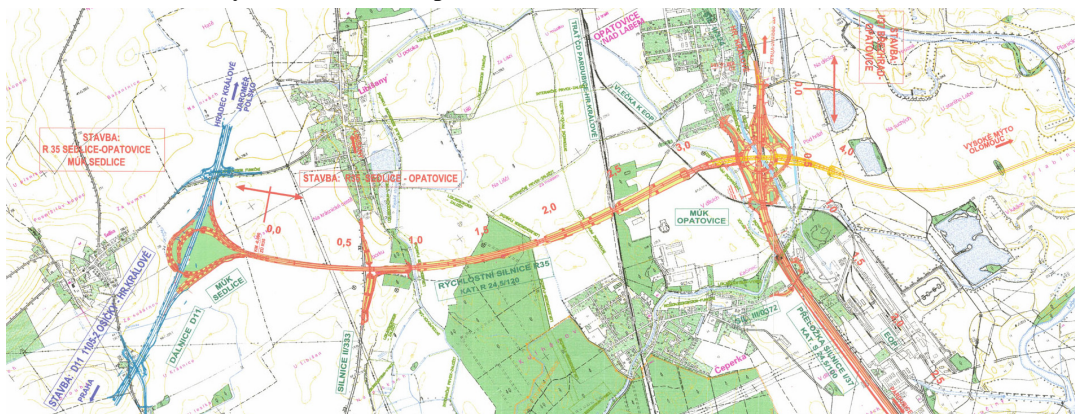
5.4.2.1. Úsek Sedlice – Úlibice

Jedná se o úsek od dálnice D 11 u Sedlic k silnici I/37 u Opatovic nad Labem. Tento úsek lépe napojí především krajské město Pardubice na dálnici na Prahu. Stavba je projektována v délce 4,2 km. V plánované ceně cca 2,6 mld. korun jsou zahrnuty vyvolané úpravy silnice I/37 a dalších přilehlých komunikací. Probíhá majetkoprávní příprava, výkupy pozemků dokončeny v rozsahu 65 %, příprava návrhu na vyvlastnění v deseti případech. Zpracován návrh zadávacích podmínek pro výběr zhotovitele. Začátek výstavby je naplánován na listopad 2006.

Na tento úsek bylo na rok 2006 zesmluvněno 44 380 000 Kč ze SFDI. Do 30.6.2006 však bylo čerpáno 5 034 337 Kč.

¹² Pohovor s Ing. Bohumilem Burdychem vedoucím Oddělení územního plánování Pk dne 23.8.2006

obrázek 6 Plánovaný úsek Sedlice - Opatovice



Pramen: ŘSD

5.4.2.2. Opatovice – Časy, Časy – Ostrov, Ostrov – Zámrsk

Na trasu, schválenou v rámci 2. změn a doplňků ÚP VÚC Hradecko-pardubické aglomerace, byla zpracována dokumentace EIA (Posouzení vlivů rozvojové koncepce na životní prostředí). Trasa se následně dostala do střetu s navrženou oblastí Natura 2000 "Komárov". Byly proto zpracovány další tři varianty a o ty bylo rozšířeno hodnocení v dokumentaci EIA. Dokumentace s doporučenou variantou A 2, která mívá schválenou ptačí oblast, byla předána na Ministerstvo životního prostředí k rozeslání. Připomínkové řízení k dokumentaci proběhlo, Ministerstvo životního prostředí shromáždilo připomínky a určilo zpracovatele posudku.. Zpracovatel posudku upozornil ŘSD na nesoulad trasy R 35 v ÚP VÚC Hradecko-pardubické aglomerace a ÚPO obce Rokytno.

5.4.2.3. Zámrsk – Vysoké Mýto- Litomyšl – Svitavy

Dne 20. 4. 2006 projednalo Zastupitelstvo Pardubického kraje zprávu, která velmi podrobně doložila všechny aktuální informace k procesu pořizování ÚP VÚC Pk. Výsledkem bylo usnesení, které doporučilo pořizovateli postupovat nadále tak, aby návrh ÚP VÚC Pk obsahoval řešení rychlostní silnice R35 v jižním koridoru. 2. souborné stanovisko s pokyny pro dokončení návrhu Územního plánu velkého územního celku Pardubického kraje bylo schváleno v Zastupitelstvu Pardubického kraje dne 22. 6. 2006 usnesením č. Z/157/06.

Dalším postupem by mělo být schválení Návrhu ÚP VÚC s jižním koridorem R 35 a následné schválení územního plánu velkého územního celku.

Tyto kroky by měly být hotovy do konce prosince roku 2006, jelikož od 1.1.2007 nabývá účinnosti nový zákon o územním plánování. Pokud by se to do konce roku nestihlo, znamenalo by to, že by se musel ÚP VÚC přepracovat podle nového zákona na „Zásady územního rozvoje“, což by znamenalo další zdržení.

Závěr

Česká republika se, stejně jako většina postkomunistických zemí ze střední a východní Evropy, stále ještě nedokázala v mnoha oblastech vyrovnat státům s demokratickou tradicí. Jednou z těchto oblastí je i oblast dopravní infrastruktury.

Vláda České republiky proto pravidelně aktualizuje Dopravní politiku ČR, která má koordinovat výstavbu, rozvoj a modernizaci stávajících dopravních sítí. Tato politika vychází doporučení obsažených v nařízení Evropské komise tzv. Bílé knize: Evropské politice pro rok 2010 – čas rozhodnout. Vláda ve své politice určuje hlavní priority dopravní politiky, kterými jsou:

- 1) výstavba dálnic a rychlostních komunikací
- 2) rozvoj silnic I., II. a III. třídy

Výstavba rychlostních silnic se přímo týká Pardubického kraje, na jehož území se již dlouhou dobu s rychlostní komunikací počítá. Pardubický kraj, který se pohybuje ve většině ukazatelů, ať už ekonomických, nebo demografických, okolo průměrných hodnot, by takovou rychlostní komunikaci potřeboval. V současné době totiž Pardubický kraj na svém území ani kilometr dálnice, ani rychlostní silnice.

Zastupitelstvo Pardubického kraje začalo již roku 2001 tvořit územní plán velkého územního celku, ve kterém počítá s rychlostní silnicí R 35. Zastupitelstvo vypracovalo Zadání ÚP VÚC. Na jaře roku 2002 Zastupitelstvo toto zadání schválilo. Po té vypracovalo v souladu se zákonem Koncept řešení ÚP VÚC, kde počítalo, že problematika rychlostní komunikace od Hradce Králové ke Svitavám bude řešena tzv. severní variantou. Dne 16.6.2005 bylo přijato Souborné stanovisko ÚP VÚC, kde byla k dalšímu projednání předložena severní varianta plánované trasy R 35, jehož součástí bylo souhlasné stanovisko dotčených orgánů státní správy, včetně Ministerstva dopravy. Souhlasné stanovisko s projednáváním Návrhu ÚP VÚC vyslovilo i Ministerstvo pro místní rozvoj – nadřízený orgán územního plánování.

Avšak ihned po schválení Konceptu, se Ministerstvo dopravy od severní trasy distancuje a navrhuje trasu jižní. Podle mého názoru je toto zapříčiněno změnou vlády, která proběhla na konci června roku 2005 a současně velice špatnou situací na dálnici D1, která je ve velice nevyhovujícím stavu vzhledem k intenzitě dopravy. Ministerstvo dopravy vidí v jižní variantě možnost, jak rychleji a za postupného uvádění do provozu jednotlivých úseků nové R 35, ulevit dálnici D 1 od části automobilů.

Mým názorem je, že pokud Ministerstvo dopravy chtělo změnou trasy R 35 urychlit odklonění části dopravy z dálnice D 1, mělo tak učinit již o dva roky dříve. MD mělo předložit své připomínky v připomínkovém řízení ke Konceptu ÚP VÚC. Zastupitelstvo kraje by se tak mohlo dříve rozhodnout pro jižní variantu požadovanou MD, vypracovat nový koncept řešení územního plánu se zpracovanou jižní variantou rychlostní komunikace R 35 a v současné době mohl být celý územní plán velkého územního celku Pardubického kraje schválen.

Pokud by se v celém procesu schvalování postupovalo takovou rychlostí, jako v současné době (pod hrozbou, že se ÚP VÚC nestihne schválit do konce roku 2006 a bude muset být celý přepracován podle nové legislativy) mohl být územní plán schválen již v roce 2004. Od 30.1.2006 do 22.6.2006 dokázalo Zastupitelstvo projednat Koncept i Souborné stanovisko k návrhu ÚP VÚC.

Celkový postup při schvalování ÚP VÚC podle mého názoru úplně přesně odpovídá výtkám Evropské konference ministrů dopravy, že v České republice jsou největšími problémy v oblasti dopravní infrastruktury nedostatečná decentralizace a scházející koordinace z ministerstev. Průběh územního plánování v Pk ukázal, že koordinace zejména z Ministerstva dopravy by měla být o hodně lepší.

Závěrem bych snad ještě podotkl, že v České republice nebyl za dobu platnosti zákona o krajích a stávajícího zákona o územním plánování schvalován tak velký územní celek, jakým je územní plán Pardubického kraje. Pokud se nepovede do konce tohoto roku tento ÚP VÚC schválit, tak se vlastně podle tohoto zákona ani jiný neschválí.

Seznam literatury

Freimann, František. *Řízení, ekonomika a financování dopravní infrastruktury*. 1. vydání. Univerzita Pardubice, 2002, 132 s. ISBN 80-7194-507-2

Hollarek, František; Kušnierová, Jela. *Řízení, ekonomika a financování dopravní infrastruktury*. 1. vydání. Vysoká škola spojov v Žiline, 1996, 193 s. ISBN 80-7100-21-2

Short, J., Crass, M. *Implementing Sustainable Urban Travel Policies- Final Report*. 1. vydání OECD Publications Paris, 2002, 67s. ISBN 92-821-1368-X

Žemlička, Z., Lukšů, V. *Dopravní politika*. 1. vydání. VŠE Praha, 1999, 229s. ISBN 80-7079-659-6

Internetové stránky České dálnice.cz. [Online] Dostupné na <<http://www.ceskedalnice.cz>>

Internetové stránky Fondy Evropské unie. [Online] Dostupné na <<http://www.strukturalni-fondy.cz>>

Internetové stránky Krajského úřadu Pardubického kraje. [Online] Dostupné na <<http://www.pardubickykraj.cz>>

Internetové stránky Ministerstva dopravy ČR. [Online] Dostupné na <<http://www.mdcr.cz>>

Internetové stránky NUTS II Severovýchod. [Online] Dostupné na <<http://www.nuts2severovýchod.cz/hlmenu/infooeu/m42.html>>

Internetové stránky Ředitelství silnic a dálnic. [Online] Dostupné na <<http://www.rsd.cz>>

Internetové stránky Státního fondu dopravní infrastruktury. [Online] Dostupné na <<http://www.sfdi.cz>>

Seznam obrázků

obrázek 1 Silniční a dálniční síť v ČR	17
obrázek 2 Bývalé okresy Pardubického kraje	18
obrázek 3 Pardubický kraj - NUTS 3	21
obrázek 4 Intenzita dopravy na silnici I/35 v roce 2000 (v tis. automobilů/den)	39
obrázek 5 Koncept řešení severní varianty R 35	41
obrázek 6 Plánovaný úsek Sedlice - Opatovice	45

Seznam tabulek

tabulka 1 Délky jednotlivých typů pozemních komunikací v ČR k 31.12.2005	15
tabulka 2 Základní demografické ukazatele za rok 2004	19
tabulka 3 Počet obcí podle obyvatel v Pardubickém kraji k 31.12.2004	20
tabulka 4 Vzdělání podle věku v Pardubickém kraji	21
tabulka 5 Míra registrované nezaměstnanosti v Pardubickém kraji a v ČR (1994 – 2004)	24
tabulka 6 Struktura příjmů SFDI v roce 2004	34
tabulka 7 Celkové výdaje SFDI v roce 2004	35

Seznam grafů

graf 1 Vývoj míry nezaměstnanosti Pardubického kraje a ČR	23
graf 2 Struktura příjmů SFDI v roce 2004	33

Seznam příloh

Příloha 1 Souhlas Ministerstva dopravy s 1. Souborným stanoviskem	51
Příloha 2 Intenzita dopravy v ČR v roce 2000	52
Příloha 3 Intenzita dopravy v Pardubickém kraji v roce 2000	53
Příloha 4 intenzita dopravy v ČR v roce 2005	54
Příloha 5 severní a jižní varianta R 35	55

Seznam použitých zkratek

Dálnice	D
Evropský fond regionálního rozvoje	ERDF
Hradec Králové	HK
Hrubá přidaná hodnota	HPH
Ministerstvo dopravy	MD
Pardubický kraj	Pk
Parita kupní síly	PPS
Rychlostní silnice	R
Ředitelství silnic a dálnic	ŘSD
Společný regionální operační program	SROP
Státní fond dopravní infrastruktury	SFDI
Územní plán velkého územního celku	ÚP VÚC

Příloha 1 Souhlas Ministerstva dopravy s 1. Souborným stanoviskem

Územní plán velkého územního celku Pardubického kraje – etapa KONCEPT

Věc:

DOHODA

o obsahu Souborného stanoviska s pokyny pro dokončení Územního plánu velkého územního celku Pardubického kraje – vyjádření dotčeného orgánu státní správy

Seznámili jsme se s obsahem vámi zasláného souborného stanoviska. V souladu s § 21 odstavcem (5) zákona č. 50/1976 Sb. ve znění pozdějších předpisů (stavební zákon) souhlasíme s vyhodnocením našich připomínek, uplatněných při projednávání konceptu Územního plánu velkého územního celku Pardubického kraje, i s textem souborného stanoviska.

Dne:

ing. Miroslav Kolář
ředitel odboru strategie

Ministerstvo dopravy
odbor strategie

-2-

.....
(Jméno, podpis, razítko)

Název a adresa dotčeného orgánu státní správy:

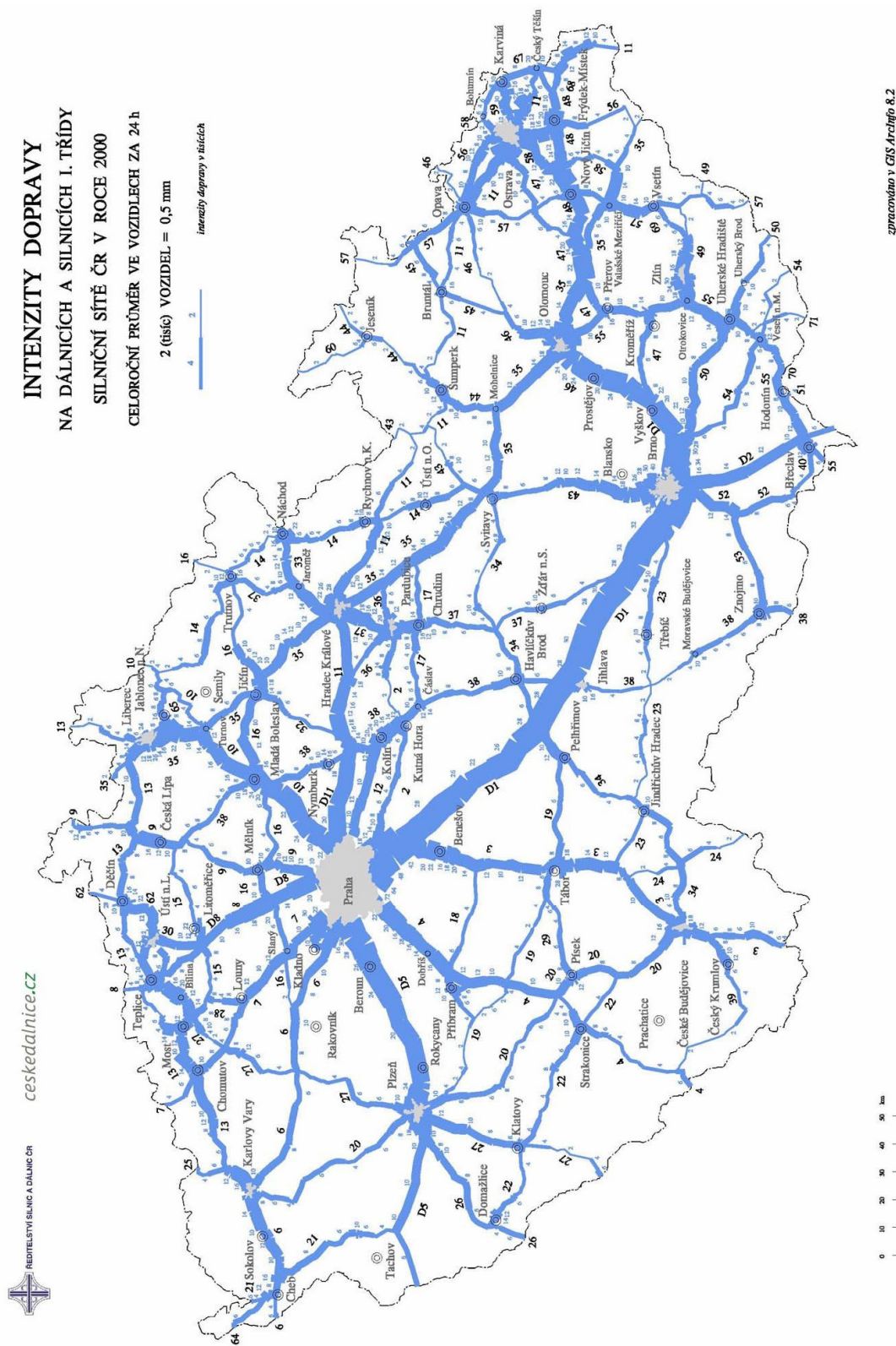
Ministerstvo dopravy ČR
Odbor strategie (S20)
P.O.Box 9
Nábřeží L. Svobody 12
110 15 PRAHA 1

Příloha 2 Intenzita dopravy v ČR v roce 2000

**INTENZITY DOPRAVY
NA DÁLNICÍCH A SILNICÍCH I. TŘÍDY
SILNIČNÍ SÍŤ ČR V ROCE 2000
CELOROČNÍ PRŮMĚR VE VOZIDLECH ZA 24 h**

2 (tisíc) VOZIDEL = 0,5 mm

Intenzity dopravy v tisících



Zpracováno v GIS ArcInfo 8.2

Pramen: ŘSD

Příloha 3 Intenzita dopravy v Pardubickém kraji v roce 2000

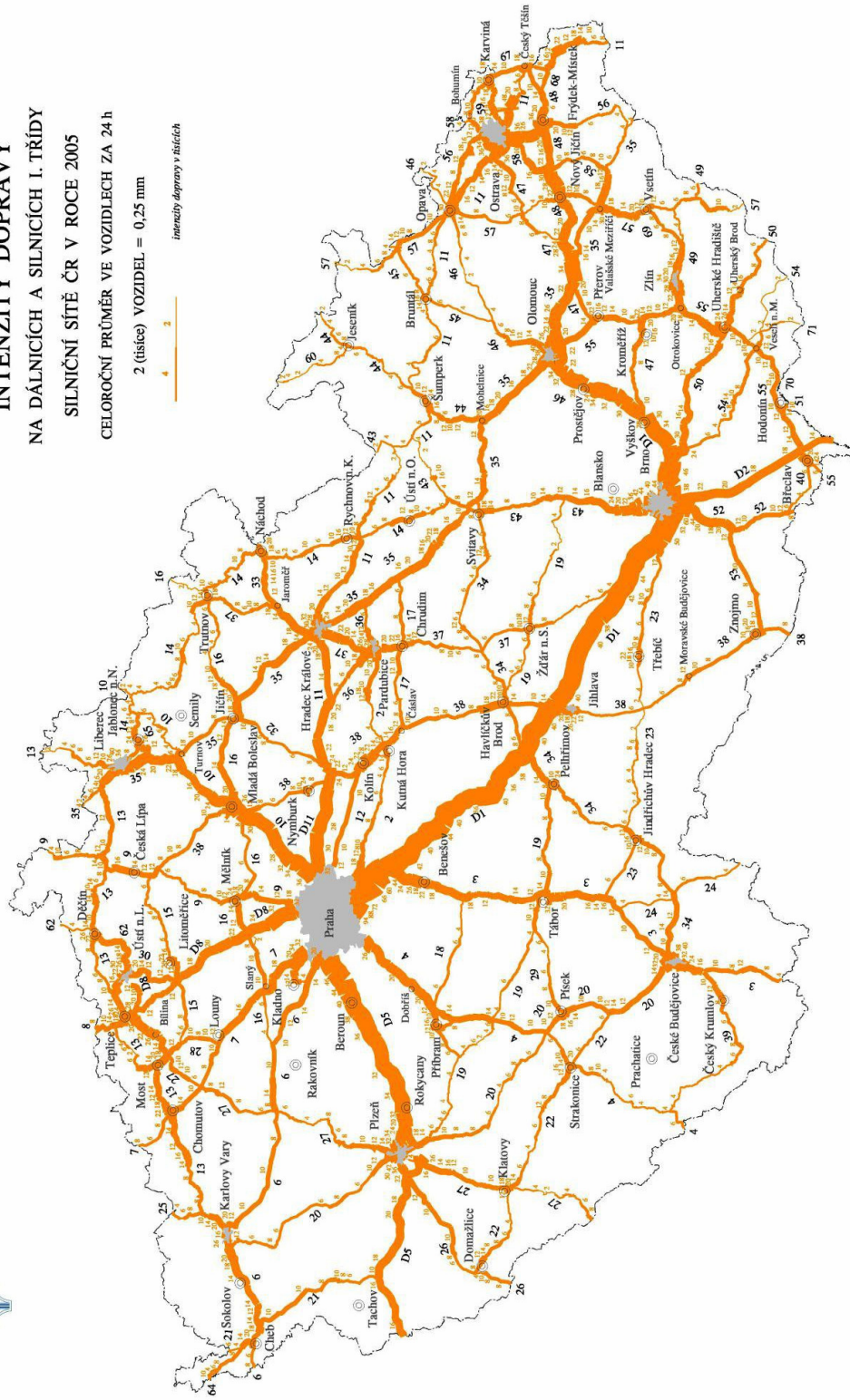
číslo komunikace	číslo sčítacího úseku	celoroční průměrná intenzita [počet vozidel / 24hod]	číslo komunikace	číslo sčítacího úseku	celoroční průměrná intenzita [počet vozidel / 24hod]
11	5-0730	2220	37	V.78	5256
11	5-1479	5255	37	V.80	6119
11	V.90	2773	37	V.86	6762
11	V.96	5427	37	V.90	6309
11	V.00	3275	37	V.00	6778
11	V.10	6080	37	V.10	10954
11	V.50	1582	37	V.28	13658
Průměr 11		3802	37	V.29	13718
14	5-0750	4649	37	V.46	16855
14	5-0760	6900	37	V.47	16187
14	5-0780	7787	37	V.07	15925
14	5-0790	5909	37	V.10	11690
14	5-0800	4297	37	V.20	9663
Průměr 14		5908	Průměr 37		10760
35	5-0459	10765	43	5-0640	6722
35	5-0480	12145	43	5-0641	9904
35	5-0486	10838	43	5-0650	5646
35	5-0490	11161	43	5-0660	5646
35	5-0500	11410	43	5-0677	4912
35	5-0528	10920	43	5-0688	5159
35	5-0529	10920	43	5-0689	5159
35	5-0530	14322	43	5-0700	3291
35	5-0548	13105	43	5-0720	1219
35	5-0558	13105	43	5-0740	2249
35	5-0560	13656	43	5-1496	2286
35	5-0570	11424	43	5-1797	799
35	5-0580	6782	Průměr 43		4416
35	5-0610	10397			
35	5-0615	9110			
35	5-0616	9926			
35	5-0617	9436			
35	5-0620	9580			
35	5-0621	11718			
35	5-0630	9119			
Průměr 35		9819			

Pramen: ŘSD

Příloha 4 intenzita dopravy v ČR v roce 2005

INTENZITY DOPRAVY
 NA DÁLNICÍCH A SILNICÍCH I. TŘÍDY
 SILNIČNÍ SÍŤ ČR V ROCE 2005
 CELOROČNÍ PRŮMĚR VE VOZIDLECH ZA 24 h
 2 (tisíce) VOZIDEL = 0,25 mm

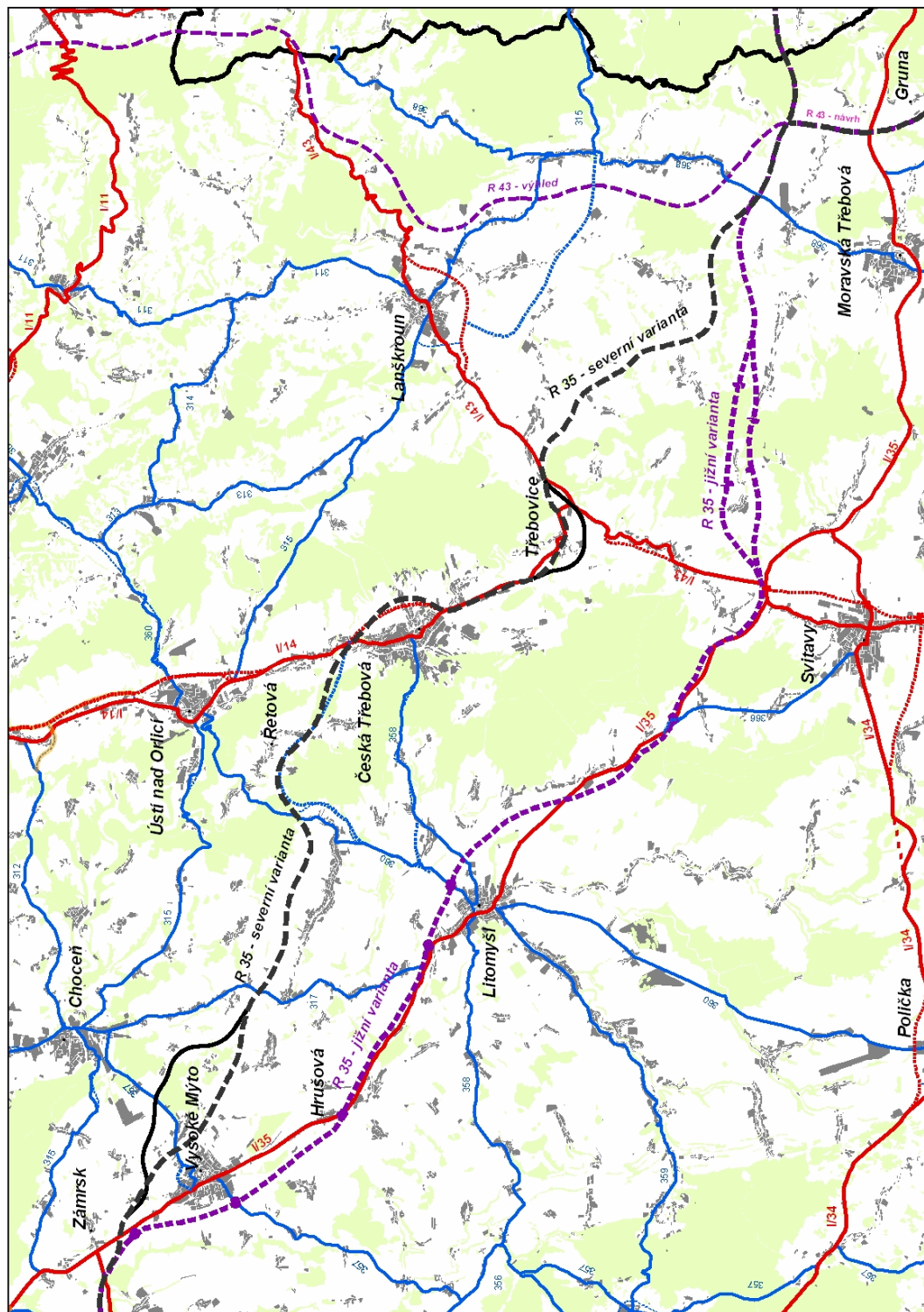
ceskedalnice.cz



Zpracováno v GIS ArcInfo 9.1

Pramen: ŘSD

Příloha 5 severní a jižní varianta R 35



Pramen: Pardubický kraj Odbor strategického rozvoje kraje

ÚDAJE PRO KNIHOVNICKOU DATABÁZI

Název práce	Výkon veřejné správy na úseku dopravy v Pardubickém kraji
Autor práce	Dan Kodera
Obor	Veřejná ekonomika a správa
Rok obhajoby	2006
Vedoucí práce	PhDr. Miloš Charbuský, CSc.
Anotace	Tato práce pojednává o výkonu veřejné správy v oblasti dopravní infrastruktury. Zabývá se dopravní infrastrukturou z hlediska financování, legislativy. Pojednává o schvalování budoucí trasy R35 v Pardubickém kraji
Klíčová slova	Doprava, dopravní infrastruktura, dopravní politika, financování, legislativa, Pardubický kraj.