

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera

Vývoj a správa silniční sítě na území Karlovarského kraje  
Jan Boháč

Bakalářská práce

2010

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

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Jan BOHÁČ**  
Osobní číslo: **D07093**  
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**  
Studijní obor: **Dopravní management, marketing a logistika**  
Název tématu: **Vývoj a správa silniční sítě na území Karlovarského kraje**  
Zadávací katedra: **Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky**

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

Úvod

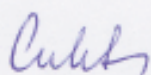
1. Specifikace silniční dopravní infrastruktury v ČR
  2. Charakteristika silniční sítě na území Karlovarského kraje
  3. Analýza současného stavu správy a údržby silniční sítě na území Karlovarského kraje
  4. Návrhy možných zlepšení v oblasti správy a údržby silniční sítě v Karlovarském kraji
- Závěr

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

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

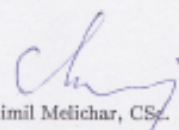
Datum zadání bakalářské práce: **30. listopadu 2009**

Termín odevzdání bakalářské práce: **31. května 2010**



prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.  
děkan

L.S.



prof. Ing. Vlastimil Melichar, CSc.  
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 30. listopadu 2009

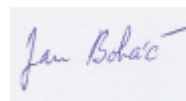
Prohlašuji:

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

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

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 29.5.2010

A rectangular stamp containing a handwritten signature in blue ink that reads "Jan Boháč".

Jan Boháč

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

Velké poděkování také patří zástupcům společnosti Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje, p.o., zejména paní Vlastě Kupské, za poskytnutí materiálů, které byly nezbytné pro dokončení této práce.

## **ANOTACE**

Tato práce je zaměřena na problematiku správy a údržby silniční dopravní infrastruktury na území Karlovarského kraje. V práci je zmíněn rozvoj, modernizace, správa a údržba silniční sítě a návrhy opatření, které by vedly ke zlepšení současné situace v této problematice. Jedná se zejména o efektivnější využívání finančních prostředků a stanovení priorit v rozvoji silniční sítě.

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

Správa a údržba, silniční síť, silniční dopravní infrastruktura, Karlovarský kraj, financování, fondy evropské unie

## **TITLE**

Development and maintenance of road network in the Karlovy Vary Region

## **ANNOTATION**

This work is focused on management and maintenance of road transport infrastructure in the Karlovy Vary Region. This work contains development, modernization, management and maintenance of road infrastructure in a designated area. Also includes proposals of measure, which would lead to improve the current situation in this issue. The proposals especially include efficient use of funds and setting priorities in developing the road network.

## **KEYWORDS**

Management and maintenance, road network, infrastructure, Karlovy Vary region, funding, European Union funds

# Obsah

Úvod.....	9
<b>1 Specifikace silniční dopravní infrastruktury v České republice.....</b>	<b>11</b>
1.1 Vývoj silniční dopravní infrastruktury České republiky.....	11
1.1.1 Pohled do historie koncepce silniční dopravní infrastruktury.....	11
1.1.2 Současný stav dopravní infrastruktury.....	12
1.2 Vlastnictví a správa dopravní infrastruktury.....	16
1.2.1 Vlastnictví dopravní infrastruktury.....	16
1.2.2 Správa dopravní infrastruktury.....	17
1.3 Způsoby financování dopravní infrastruktury.....	18
1.4 Financování dopravní infrastruktury z fondů Evropské unie.....	20
1.4.1 Operační program Infrastruktura.....	22
1.4.2 Operační program Doprava.....	23
1.4.3 Regionální operační program.....	24
1.4.4 Operační program přeshraniční spolupráce.....	24
<b>2 Charakteristika silniční sítě na území Karlovarského kraje.....</b>	<b>26</b>
2.1 Charakteristika současného stavu silniční sítě v Karlovarském kraji.....	26
2.1.1 Silnice R6 (I/6).....	27
2.1.2 Silnice I/13 a I/25.....	28
2.1.3 Silnice I/20 a I/21.....	28
2.1.4 Hraniční přechody.....	29
2.2 Plánovaný rozvoj silniční sítě v rámci Karlovarského kraje.....	29
2.2.1 Krátkodobé cíle.....	29
2.2.2 Střednědobé a dlouhodobé cíle.....	30
2.3 Využití financování evropských fondů v rámci Karlovarského kraje.....	33
2.3.1 Čerpání finančních prostředků v rámci OPI 2004-2006.....	33
2.3.2 Čerpání finančních prostředků a jejich využití v rámci OPD 2007-2013.....	33
2.3.3 Využití finančních prostředků z ROP 2007-2013.....	35
2.3.4 Využití finančních prostředků z OP přeshraniční spolupráce 2007-2013.....	36
<b>3 Analýza současného stavu správy silniční sítě na území Karlovarského kraje....</b>	<b>37</b>
3.1 Historie a současnost správy silniční sítě v Karlovarském kraji.....	37
3.1.1 Údržba silnic Karlovarského kraje, a.s.....	37

3.1.2	Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje, p.o. ....	39
3.1.3	Vztahy mezi subjekty zabezpečujícími správu a údržbu silnic v kraji.....	40
3.2	Analýza finanční situace společnosti Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje, příspěvková organizace .....	41
3.2.1	Charakteristika hospodaření .....	41
3.2.2	Finanční zdroje a jejich využití, hospodářský výsledek KSÚS KK, p.o. ....	42
3.2.3	Tvorba a čerpání fondů.....	44
3.2.4	Problematika úvěrů.....	47
<b>4</b>	<b>Návrhy možných zlepšení v oblasti správy a údržby silniční sítě v Karlovarském kraji .....</b>	<b>51</b>
4.1	Návrhy vylepšení finanční situace Krajské správy a údržby silnic, p.o. ....	51
4.1.1	Stabilní bankovní instituce na dlouhodobou spolupráci.....	51
4.1.2	Zainteresanost Karlovarského kraje .....	53
4.2	Návrh priorit rozvoje silniční sítě v Karlovarském kraji.....	54
4.2.1	Nejrychlejší dokončení výstavby a modernizace silnice R6 .....	54
4.2.2	Zvyšování úrovně ostatních úseků silnic.....	55
4.3	Nové principy napomáhající rozvoji silniční sítě.....	56
4.3.1	Projekty na principu partnerství veřejného a soukromého sektoru .....	56
	<b>Závěr .....</b>	<b>58</b>
	<b>Použitá literatura .....</b>	<b>60</b>
	<b>Seznam obrázků.....</b>	<b>62</b>
	<b>Seznam tabulek .....</b>	<b>63</b>
	<b>Seznam zkratk.....</b>	<b>64</b>
	<b>Seznam příloh .....</b>	<b>66</b>



## Úvod

V dnešní době prakticky každý člověk potřebuje využívat silniční dopravní infrastrukturu. Buď přímo při jízdě v dopravním prostředku nebo nepřímo, když například nakupuje výrobek v místě svého bydliště, který tam nelze vyrobit a musí se dovézt. To samozřejmě lze učinit všemi druhy dopravy, ale počáteční a koncová část cesty je zpravidla řešena právě přes silniční dopravu. Právě silniční sítí, jejím vývojem, správou a údržbou se zabývá tato práce. Ne však v celkovém pohledu na Českou republiku (ČR) jako celek, ale zejména s přihlédnutím k této problematice v Karlovarském kraji.

Poloha Karlovarského kraje v rámci ČR a jeho silniční síť umožňuje demonstrovat většinu aspektů, které silniční dopravní infrastrukturu ovlivňují. Mám na mysli zejména přímé sousedství s Německou spolkovou republikou, kraj sestávající se ze tří bývalých okresů, přítomnost silnice I.třídy nadregionálního významu či hustou síť silnic II. a III. třídy. Můžeme si tedy udělat přehled o tom, jak funguje regionální politika v této oblasti, jaké organizace se podílejí na modernizaci, správě a údržbě a dalších úkonech, které je nutné ve spojení se silniční sítí učinit. Nutno však podotknout, že se koncepce v ostatních krajích může výrazně lišit, a to zejména v tom případě, že krajem prochází významná dopravní tepna evropského významu.

Proces rozšiřování a modernizace silniční sítě v rámci České republiky je velmi problematický. Pokud mluvíme o koncepci rozvoje silniční sítě, je nutné podotknout, že se jedná o dlouhodobý proces. Právě dlouhodobé uvažování musí být bráno v potaz při stanovování jednotlivých cílů a strategiích, které k těmto cílům směřují.

Také financování jednotlivých úkonů, které s modernizací, správou a údržbou silniční sítě jednoznačně souvisí, není jednoduché. Zejména v dnešní ekonomicky turbulentní době, kdy předvídat ekonomické hrozby či příležitosti je velmi složité. Doba, kdy veškeré finanční prostředky s tím spojené poskytoval na tyto úkony výhradně stát, je již pryč a proto je nutné hledat jiné, dá se říci alternativní, způsoby financování.

Již při prvním zjišťování informací k problematice správy a údržby silniční sítě v Karlovarském kraji byly zarážející velké objemy úvěrů, které si společnost Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje sjednala s bankovními institucemi na investiční akce či svoje fungování. Proto jsem se tímto nechal inspirovat a pojal celé téma z ekonomického

hlediska. Nelze tím však říci, že není potřebné brát v potaz například technické či právní aspekty, které samozřejmě také vše, co je se silniční sítí spojeno, ovlivňují.

Chtěl bych tedy nejprve popsat z mého pohledu nejdůležitější jednotlivosti, které ovlivňuje silniční síť. To však nelze ihned specifikovat pro Karlovarský kraj, ale je nutno brát v potaz principy, které platí v České republice. Ta je navíc součástí Evropské unie, což může být dalším faktorem, který uvedenou problematiku ovlivňuje. Proto nejprve charakterizují celkový pohled na silniční síť v rámci České republiky.

Následně se budu snažit podobným způsobem jako v rámci celé České republiky zúžit pohled pouze na Karlovarský kraj, se všemi jeho specifiky. Chtěl bych se zejména opřít o materiály z Krajského úřadu Karlovarského kraje a o interní materiály příspěvkové organizace Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje. Domnívám se, že se celkově jedná o problematiku velmi rozsáhlou. Avšak má-li mít práce určitý směr, ucelenou formu a určitý rozsah, je nutné vybrat pouze ty části, byť méně podstatné v celkovém měřítku, které s cílem práce souvisí.

Cílem práce je vytvořit návrhy opatření, které mohou vést ke zlepšení stavu údržby a správy silniční sítě v Karlovarském kraji, zejména z finančního pohledu. Hlavním cílem této práce je tedy nalezení možností, jak zlepšit současnou úvěrovou politiku příspěvkové organizace Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje. Vedlejšími cíli jsou pak návrhy na zvýšení přísunu finančních prostředků do této společnosti, stanovení priorit rozvoje, správy a údržby silniční sítě v rámci Karlovarského kraje a další možné návrhy na zlepšení problémů, které vyplývají při zpracování této bakalářské práce.

# 1 Specifikace silniční dopravní infrastruktury v České republice

Doprava je jedním z nejdůležitějších aspektů, které ovlivňují chod a rozvoj jednotlivých států. V České republice (ČR) tomu není jinak, zejména kvůli její tranzitní poloze lze říci, že význam dopravy je zde ještě silnější než v některých jiných státech. Proto je dopravní infrastruktura právem přiručena velký význam a je do ní investován velký objem finančních prostředků. Právě problematikou vývoje a financování silniční infrastruktury v České republice se bude zabývat následující kapitola.

## 1.1 Vývoj silniční dopravní infrastruktury České republiky

Obecně lze říci, že tak jak se vyvíjela ekonomika dané země, tak se vyvíjela i potřeba dopravní infrastruktury, resp. její modernizace či nová výstavba. Počátek zvyšování požadavků na dopravní výkony a tudíž i infrastrukturu lze hledat historicky již ve starověku.

Dopravní infrastruktura se neskládá jen ze samotných vozovek, ale i z dalších objektů. Mezi ně lze zařadit podjezdy, železniční přejezdy, tunely, mosty atd. Již ze specifikace zákona č. 13/1997 Sb. O pozemních komunikacích v platném znění je dáno, jaké tyto stavby musí mít parametry, zda je lze na některých kategoriích silnic vůbec použít (například u dálnice nesmí docházet k úrovněmu křížení apod.).

### 1.1.1 Pohled do historie koncepce silniční dopravní infrastruktury

Pokud chceme hovořit o historii a pochopit koncepcí a rozhodování o dopravní infrastruktura, je nutné začít již na začátku 20. století v tehdejší nově vzniklém Československu. Právě v této době velkého ekonomického rozvoje bylo nutné začít investovat do silniční dopravní infrastruktury. V letech 1935 - 1938 byly vypracovány první návrhy na vedení páteřní silniční sítě na území tehdejšího Československa. V roce 1938 dokonce vzniklo první nařízení vlády, ve kterém bylo poprvé definováno slovo *dálnice*. Těsně před druhou světovou válkou bylo rozhodnuto i o výstavbě průjezdní německé dálnice Breslau - Brno - Wien, jejíž výstavba skutečně v roce 1939 začala. Okupace Německem však tuto výstavbu zastavila a po skončení 2. světové byly hlavní úkoly jiné: napravit škody, které válka způsobila, zakonzervovat objekty na rozestavených dálnicích a odstranit prašnost silnic.

Následující období a koncepcí v nich jsou brány dle Kyncl [1], Brunclíka a Vorla [2]. V roce 1952 schválila tehdejší vláda koncepcí dlouhodobého rozvoje silniční sítě a místních komunikací. Tímto usnesením vláda schválila vybranou silniční síť, na kterou je třeba

soustředit modernizační úsilí a stanovila novostavbu 4-pruhové silnice „*dálnicového typu*“ Praha - Humpolec. Koncepce také určila funkční členění silniční sítě podle dopravního významu, vymezila celkový rozsah dálniční sítě a zdůvodnila potřebu koncentrovat investice na důležité tahy s přihlédnutím ke zjištěné ekonomické efektivnosti. Významným počinem k modernizaci silniční sítě bylo zavedení kategorie tzv. *velkých oprav*, které umožnilo v rámci této kategorie budovat i přeložky silnic mimo města a obce.

Do roku 1990 byla výstavba silnic přednostně orientována na vybrané tahy zejména silnic mezinárodního významu dle dohody AGR<sup>1)</sup>. Na vymezených tazích byly prováděny souvislé přestavby silnic včetně stavebně náročných přeložek mimo města a obce. U ostatních silnic I. třídy byly budovány zejména obchvaty měst a obcí, odstraňovány dopravní závady na těchto silnicích a zabezpečováno zlepšení přístupu do významných rekreačních oblastí. V průtazích silnic velkými městy byla prováděna jejich úprava za účelem řešení kapacitních problémů i ochrany životního prostředí.

Po revoluci v roce 1989 došlo v důsledku změny tržních podmínek k prudkému nárůstu silniční dopravy a k výrazným změnám ve směrování dopravy, kdy na hranicích se Spolkovou republikou Německo (SRN) a Rakouskem několikanásobně narostla intenzita dopravy. Tento vývoj si vyžádal urychlení výstavby dálnic a rychlostních silnic a urychlenou výstavbu a přestavbu silnic na přístupech k hraničním přechodům na západní hranici. V důsledku nedostatku finančních prostředků a podstatného zkomplikování přípravy výstavby silnic po přijetí nových právních předpisů došlo ke zpomalení tempa výstavby. Značná pozornost byla věnována zlepšení stavu mezinárodních silnic a rychlému odstranění značných škod na silnicích po povodních v letech 1997 a 2002.

### **1.1.2 Současný stav dopravní infrastruktury**

Pro zhodnocení současného stavu dopravní infrastruktury není zcela vypovídající sledovat jen jednotlivá holá fakta o dopravní infrastruktuře, ale je nutná hlubší analýza, ve které je brána v potaz ekonomika státu, přírodní podmínky a další aspekty, které vývoj infrastruktury ovlivňují. Důležitost komplexního pohledu ještě roste, máme-li si vytvořit přehled a srovnání s jinými státy. Nelze tedy jednoznačně říci, zda je dopravní infrastruktura více rozvinutá v daném státě či jinde, neboť se podmínky pro její rozvoj velmi liší. Abychom tedy měli celkový přehled je důležité vzít v potaz například informace o rozloze

---

<sup>1</sup> Dohoda AGR - Evropská dohoda o hlavních silnicích s mezinárodním provozem uzavřená v Ženevě (1975)

České republiky (ČR), která činí 78 866 km<sup>2</sup> (stav k 31.1.2009), o počtu obyvatel, který dle Českého statistického úřadu (ČSÚ) [3] stoupl během roku 2009 na 10 506 813 a například o hrubém domácím produktu, který dle [3] v roce 2009 činil 3 627,2 mld. Kč. Tyto informace jsou zde uvedeny proto, aby při případném srovnávání a hodnocení silniční sítě České republiky s jinou vybranou zemí byly brány v potaz.

Existují však ukazatele, které základní přehled o dopravní infrastruktuře a jejím stavu dají. Lze říci, že v současné době se střetávají dva problémy, které jsou nastíněny v úvodu kapitoly. Dopravní infrastruktura, ač velmi rozvinutá, může být negativně hodnocena jen proto, že její stav neodpovídá potřebám lidské společnosti, která ji využívá. V ČR je silniční síť poměrně hustá, chybí jí však kvalitní páteřní síť dálnic a rychlostních silnic, která by byla navázána na mezistátní tahy. Silnice nižších tříd se potýkají s nedostatečnou kvalitou, která je každým rokem ještě zhoršována vlivy počasí. Financování těchto oprav a staveb dopravní infrastruktury vůbec je řešeno v kapitole Způsoby financování dopravní infrastruktury.

Jak bylo zmíněno v části 1.1.1, stejně jako se vyvíjela ekonomika daného státu, tak rostly i potřeby a nároky na dopravní infrastrukturu. Nejdůležitější částí silniční dopravní infrastruktury se v posledních letech staly mezinárodní tahy, které tvoří napojení ČR do evropského systému dálnic a rychlostních silnic. Vývoj této části dopravní infrastruktury nám udává přehled, který porovnává stav v roce 1990 a 2009 viz Příloha 1 a výhledový stav viz. Příloha 2. Pro úplnost je v Příloze 3 uvedena mapa silniční sítě ČR (stav k 1.1.2010).

Pro další charakteristiky je nutné uvést základní klasifikaci pozemních komunikací v České republice. Ta je řešena zákonem č. 13/1997 Sb. O pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů [4], který rozděluje pozemní komunikace na dálnice, silnice, místní komunikace a účelové komunikace.

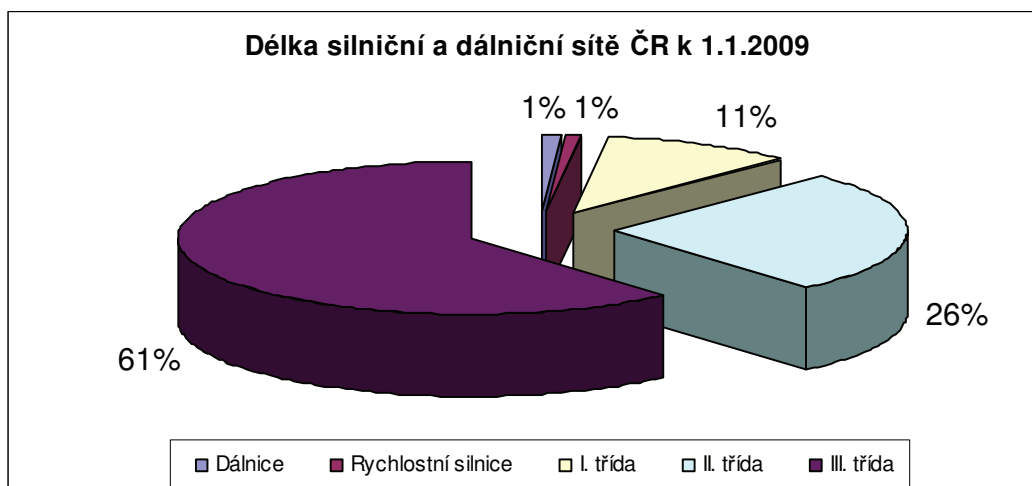
Nutno také doplnit, že silnice se dále dle výše uvedeného zákona [4] člení na:

- silnice I. třídy, které jsou určeny zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu
- silnice II. třídy, které jsou určeny pro dopravu mezi okresy a
- silnice III. třídy, které jsou určeny k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace

I když jsou dálnice, rychlostní silnice a silnice I. třídy velmi důležité (uskuteční se po nich cca 44 % všech dopravních výkonů v celé síti), z celkové délky silniční sítě zaujímají poměrně malou část. Většina silnic byla, je a bude třetích tříd. Ty sice nejsou

využívány v takové intenzitě jako silnice I. třídy, ale i tak je jejich důležitost pro obsluhu jednotlivých lidských sídel vysoká. Délku silniční a dálniční sítě v ČR udává Obrázek 1.

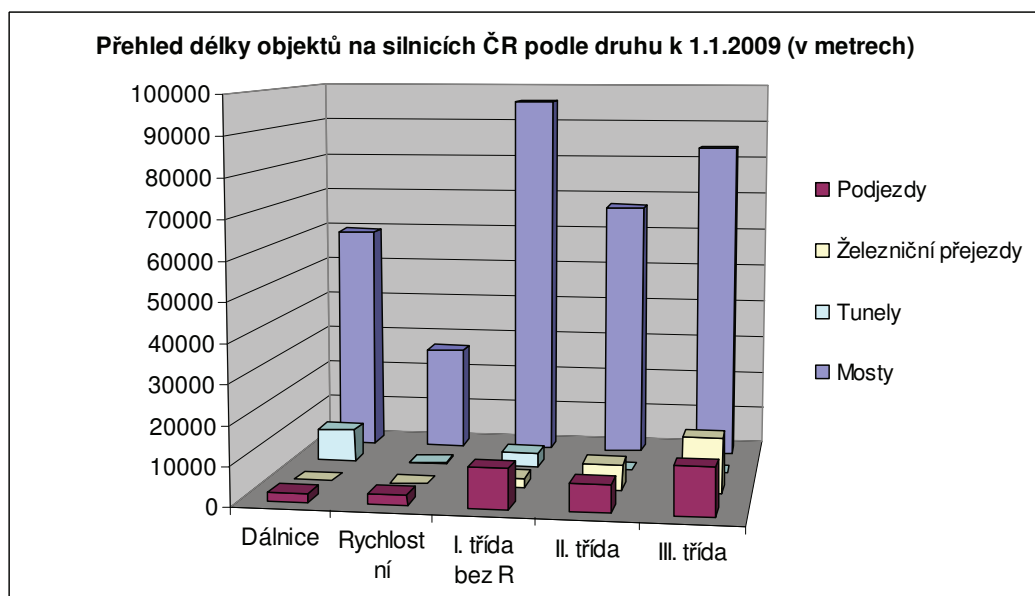
**Obrázek 1 - Délka silniční a dálniční sítě ČR k 1.1.2009**



Zdroj: [2]

Dle [2] největší část silniční sítě zaujímají silnice III. třídy, zatímco důležité rychlostní silnice a dálnice zajímají pouze 2 % z celkového počtu 55 654 km (stav k 1.1.2009).

**Obrázek 2 - Délka objektů na silnicích ČR k 1.1.2009**



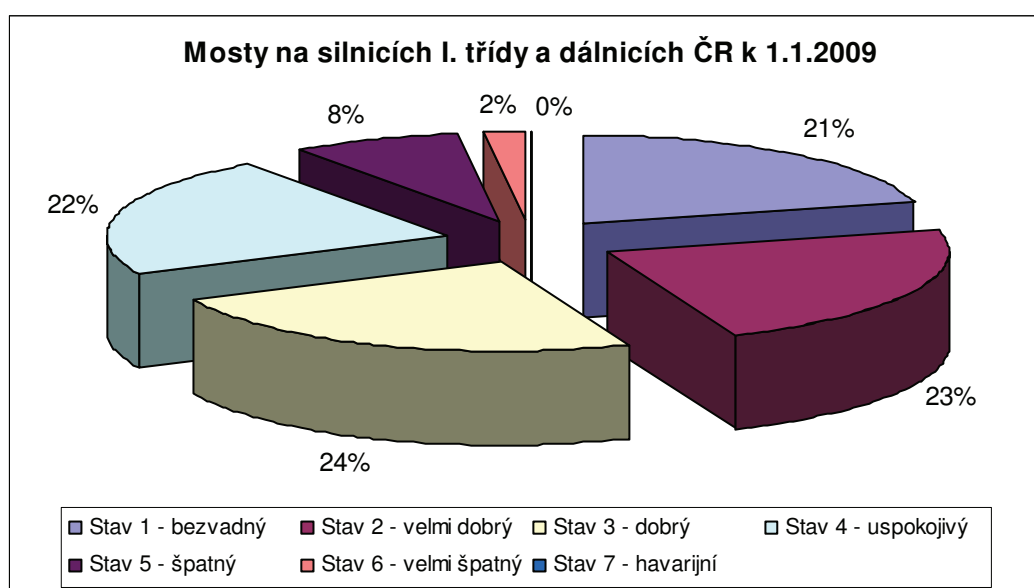
Zdroj: [6]

Přehled o délce objektů na silnicích ČR dává výše uvedený Obrázek 2. Celkový vypovídající efekt tohoto grafu může být poměrně zkreslený, neboť zastoupení rychlostních silnic a dálnic na území ČR je velmi malé, v porovnání k celkové délce silniční infrastruktury. I přes tento fakt si ale můžeme povšimnout, že pro splnění parametrů na rychlostní komunikaci je často nutné terénní nerovnosti překlenout mostní konstrukcí či tunelem. A tak

je například z celkového počtu 16 900 mostů (o celkové délce 332 527 m), právě 1 291 mostů (o celkové délce 86 096 m) na úsecích rychlostních silnic a dálnic.

U takových objektů je kladen největší důraz na jejich technický stav. Ten se klasifikuje na stupnici 1 - 7, kde 1 znamená bezvadný stav objektu a 7 havarijní stav. Jako příklad si můžeme uvést přehled 3 100 mostních konstrukcí na silnicích I. třídy, které mají celkovou délku 95 802 m (stav k 1.1. 2009, viz Obrázek 3).

**Obrázek 3 – Stav mostů na silnicích I. třídy k 1.1.2009**



Zdroj: [2]

Jak můžeme vidět na Obrázku 3, jsou v současnosti pouhá 2 % těchto objektů ve velmi špatném stavu a žádný není ve stavu havarijním. Na silnicích II. a III. třídy je dle [2] stav mostních konstrukcí ještě v horším stavu, kdy je pouze 54,3 % ve stavu „bezvadný“ až „dobrý“. Ve stavu „špatný“ až „havarijní“ je pak necelých 16 % z celkových 13 702 mostních konstrukcí na těchto komunikacích.

Obdobně jako hodnocení mostů se provádí také hodnocení povrchu vozovek. Zde jsou povrchy rozděleny do pěti kategorií, z nichž 1 - 3 odpovídají stavu velmi dobrý až vyhovující a kategorie 4 - 5 stav nevyhovující až havarijní. Nutno podotknout, že se zde stav za posledních několik let poměrně zlepšil, neboť je nyní v průměru 80 % povrchů vozovek zařazeno do kategorie 1 - 3, tedy celkem vyhovujícího stavu. Kazí to například fakt, že 48 % vozovek nemá potřebnou únosnost pro těžkou nákladní dopravu. Tento problém je v současnosti řešen novými i souběžnými stavbami rychlostních silnic či dálnic, které by měly zejména silnicím I. třídy ulehčit právě od těžkých nákladních vozidel.

S přihlédnutím k výše zmíněným statistikám a přílohám lze říci, že dopravní infrastruktura na území ČR je poměrně hustá a některé tahy jsou i ve velmi dobrém stavu. Budeme-li brát silniční síť ČR jako celek, nesplní některé parametry, jejichž význam pro společnost, ekonomiku a rozvoj silniční přepravy v současné době stoupá. Jedná se zejména o dokončení a zkvalitnění hlavních tranzitních tahů napříč územím ČR a zkvalitnění silnic nižších tříd. To samozřejmě nelze bez zlepšení stavu silničních objektů.

Tímto byl nastíněn základní přehled o současném stavu dopravní infrastruktury. Ovšem pro její správný rozvoj, výstavbu a správu je nutné stanovit také základní pravidla a povinnosti jednotlivých subjektů, které mají na tuto problematiku vliv.

## **1.2 Vlastnictví a správa dopravní infrastruktury**

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, jak již bylo řečeno, upravuje zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích v platném znění<sup>2)</sup>. Vlastnictví pozemních komunikací a jejich správa spolu úzce souvisí.

### **1.2.1 Vlastnictví dopravní infrastruktury**

„Vlastníkem dálnic a silnic I. třídy je stát. Vlastníkem silnic II. a III. třídy je kraj, na jehož území se silnice nacházejí, a vlastníkem místních komunikací je obec, na jejímž území se místní komunikace nacházejí. Vlastníkem účelových komunikací je právnická nebo fyzická osoba.“<sup>3)</sup>

Vlastnické právo státu k dálnicím a silnicím I. třídy vykonává ze zákona Ministerstvo dopravy a spojů České republiky. Výkonem vlastnických práv státu k dálnicím a silnicím I. třídy pověřilo Ministerstvo dopravy státní příspěvkovou organizaci Ředitelství silnic a dálnic ČR (dále jen ŘSD). Vnitřní organizační struktura této společnosti je určena organizačním řádem. Vzhledem k celostátní působnosti ŘSD jsou její útvary rozmístěny na území celé ČR. Organizační struktura společnosti ŘSD je uvedena v Příloze 4.

---

<sup>2)</sup> Zákon zpracovává směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES, 2004/52/ES, 2004/54/ES a 2006/38/ES.

<sup>3)</sup> Zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, §9, odstavec 1



Výše uvedený zákon stanovuje také práva a povinnosti vlastníka v péči o pozemní komunikace. Prováděcí vyhláška Ministerstva dopravy ČR č. 104/1997, ve znění pozdějších úprav, k výše uvedenému zákonu č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích pak vymezuje podrobnosti k péči vlastníka o dálnici, silnici a místní komunikaci a způsob evidence těchto pozemních komunikací. V rámci tzv. majetkové správy pozemních komunikací je jejich vlastník povinen zajišťovat evidenci komunikací, pravidelné a mimořádné prohlídky komunikací, mostů a tunelů, údržbu a opravy komunikací i zajišťovat jejich výstavbu, modernizaci a rekonstrukce.

### **1.2.2 Správa dopravní infrastruktury**

Správa silniční dopravní infrastruktury je v ČR rozdělena do dvou zásadních částí. Úseky silnic I. třídy a dálnic jsou přímo pod správou ŘSD, které vytvořilo síť celkem šestnácti Středisek správy a údržby dálnic (SSÚD) či rychlostních silnic (SSÚRS). Tato střediska vykonávají správu a údržbu svěřeného úseku komunikace a jeho součástí, udržují ji ve stavu odpovídajícím určenému účelu dle zákona [4] a zajišťují výkon letní a zimní údržby svěřeného úseku komunikace. Dále zabezpečují informační službu o sjízdnosti svěřeného úseku, dbají na bezpečnost provozu a dopravy, předkládají návrhy na jejich zlepšení a účastní se jejich projednávání s policií ČR. Vlastní výkony údržby a oprav jsou zajišťovány dodavatelsky, na základě výběrových řízení. Majetkovou správu a opravy silnic I. třídy zajišťuje 13 krajských Správ ŘSD.

Správa, údržba a opravy silnic II. a III. tříd je zajišťována jednotlivými kraji. Ve většině krajů je Krajským úřadem zřízena Krajská správa a údržba silnic (dále jen KSÚS). Jen v Plzeňském kraji dojde k transformaci šesti středisek správy a údržby silnic v jednu společnost až v roce 2010. V ostatních krajích se začaly v posledních letech činnosti správy a údržby od sebe oddělovat, a v některých případech již došlo k transformaci na dva samostatné subjekty.

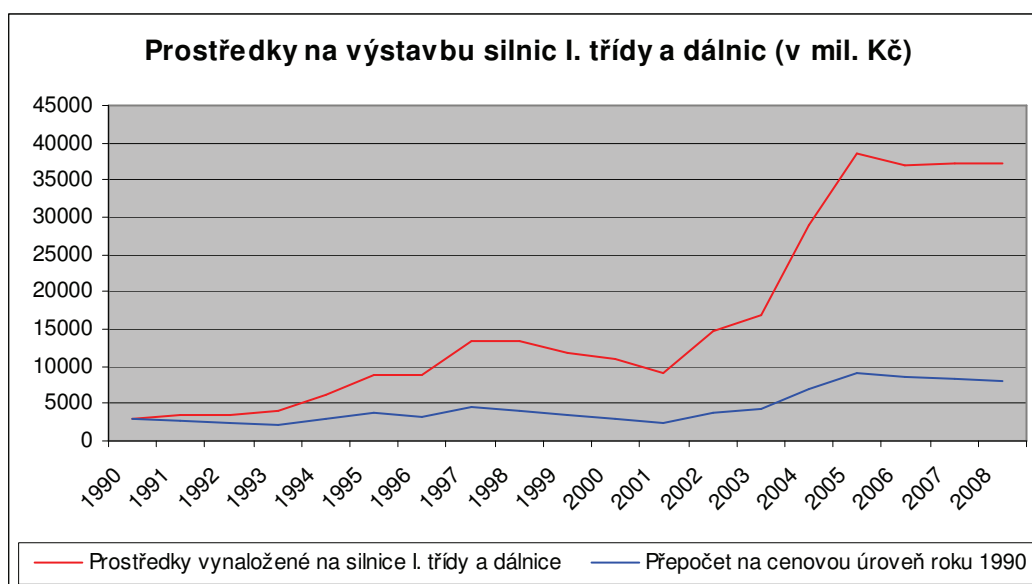
*Středisko správy* má v takovém případě v náplni své činnosti zajištění finančních prostředků, jejich přerozdělení, správu odběratelsko-dodavatelských vztahů, dále vydává stanoviska z pozice správce komunikací v jednotlivých rozhodovacích situacích, atp. Samo si prakticky „objednává“ samotnou údržbu silnic od *střediska údržby*, které vlastní potřebnou techniku a technologii. To se pak stará přímo o svěřené úseky a zabezpečuje tak jejich stav, který musí odpovídat jejich účelu.

### 1.3 Způsoby financování dopravní infrastruktury

Pro přehled je velmi důležité vysledovat velké objemy veškerých finančních prostředků, které jsou vynakládány na budování, modernizaci, správu a údržbu dopravní infrastruktury.

Dle ŘSD [6] bude při současné koncepci budování sítě rychlostních komunikací a dálnic, která by měla dosáhnout délky až 2 172 km, nutné ještě vynaložit částku zhruba 460 miliard korun českých (mld. Kč). A to se jedná pouze o výstavbu nových úseků. Vždyť jeden km dálnic v současné době stojí cca 616 milionů (mil.) Kč. Celkové prostředky na výstavbu silniční infrastruktury v letech 2001-2004 zaznamenaly ohromný nárůst, který v posledních letech již stagnuje, přehled o tom dává

**Obrázek 4 - Prostředky na výstavbu silnic I. třídy a dálnic**



Zdroj: [6]

Co se týče finančních prostředků pro správu a údržbu dopravní infrastruktury, jedná se opět o částky v řádech miliard korun ročně. Například v posledních třech letech se částka vynaložená na opravy a údržbu silniční dopravní infrastruktury pohybuje v rozmezí 15,5 - 16,3 mld. Kč ročně. V celkovém kontextu je tedy nutné pro dalších přibližně 20 let zajistit finanční prostředky ve výši zhruba 593 mld. Kč, což představuje průměrný roční objem prostředků cca 30 mld. Kč. Je tedy jasné, že není možné financovat všechny tyto výdaje z vlastních zdrojů ČR. Musí být nastaven určitý systém, ve kterém bude zřejmé jaké částky a z jakých zdrojů lze očekávat i pro roky následující.

V současnosti je jako hlavní subjekt financování využíván Státní fond dopravní infrastruktury (dále jen SFDI), který byl zřízen zákonem č. 104/2000 Sb. a jeho účelem je financování rozvoje, výstavby, údržby a modernizace silnic a dálnic, železničních dopravních cest a vnitrozemských vodních cest. Právě do SFDI přitékají finanční prostředky z nejrůznějších stran, nejedná se tedy jen o dotace ze státního rozpočtu, ale i o další příjmy, které jsou popsány v následujících odstavcích. Jejich objem a stabilita v jednotlivých letech velmi kolísá. Je nutné také počítat s určitým vývojem a změnami na příjmové straně rozpočtu SFDI. Do popředí co do významnosti i objemu finančních prostředků se například dostaly příspěvky evropské komise, zatímco výnosy z privatizovaného majetku postupem času budou s ubývajícím majetkem stále více omezené. Mezi příjmy tak lze zařadit:

*Výnosy z privatizovaného majetku* - dle [2] jsou v současnosti poměrně významné, ale s ubývajícím státním majetkem, který je ještě možné privatizovat budou v budoucnu tyto zdroje velmi omezené.

*Výnosy ze silniční daně* - lze považovat za dlouhodobě stabilní zdroj. V souvislosti s dalším rozvojem infrastruktury by se mohly tyto zdroje ještě rozšířit.

*Výnosy ze spotřební daně z minerálních olejů* - opět se jedná o poměrně stabilní zdroj, který je zejména kvůli neustálým nárůstům sazeb spotřební daně z minerálních olejů, rok od roku významnější.

*Výnosy z časového poplatku a mýtného* - v prvním případě se jedná o výnosy získané z prodeje dálničních kuponů pro osobní vozidla a nákladní vozidla do 3,5 tuny. V druhém případě se jedná o poplatky za použití dálnic a rychlostních silnic vozidly nad 3,5 tuny. Jedná se o velmi stabilní zdroj, který je v případě mýtného navíc určitým způsobem progresivní, tedy při vyšší intenzitě provozu na zpoplatněných úsecích se výnosy zvyšují.

*Úvěry* jsou opět jednou z významných položek na straně příjmů SFDI. Pro rok 2010 je využíván úvěr od Evropské investiční banky v celkové výši 25 mld. Kč. Jeho příjemcem je ministerstvo financí a SFDI zde plní roli manažera úvěrových prostředků. Pro roky následující (2011 a 2012) je nutné zajistit nový úvěr od Evropské investiční banky v předpokládané výši opět 25 mld. Kč.

*Dotace ze státního rozpočtu* – ty jsou také nedílnou součástí rozpočtu SFDI, zejména při výpadech některého z uvedených zdrojů.

*Příspěvky evropské komise* - jsou poskytovány prostřednictvím příslušných evropských fondů. Jedná se zejména o Evropský fond pro regionální rozvoj, Evropský sociální fond a Fond soudržnosti. Jejich fungování a nakládání s finančními prostředky je popsáno v následující kapitole 1.4.

Jako určitou alternativní formu zdrojů financování je nutné také uvést *princip PPP* <sup>4</sup>. Nejrozvinutější formou partnerství veřejného a soukromého sektoru je princip, kdy držitel koncese zodpovídá za výstavbu a dlouhodobý provoz příslušného úseku infrastruktury, která ale zůstává ve vlastnictví veřejného sektoru. Systémů je však celá řada a většina z nich již dlouhou dobu funguje například v USA či v západní Evropě. V České republice je však tento princip teprve v začátcích a to zejména proto, že není jasně definován právní rámec a pravomoci jednotlivých stran. V současné době je také snaha sestavit základní metodické postupy, jak projekty PPP vhodně nastavit. Důvodem menšího rozšíření tohoto principu může být také fakt, že české subjekty i zástupci státu nemají důvěru do takového projektu jít. Hlavním důvodem obav je pak rozdíl při užití koncesních a tradičních dodavatelských smluv. U klasických dodavatelských smluv je většinou jasně definován předmět a rizika trvají poměrně krátkou dobu, zatímco u koncesního řešení jsou rizika větší a trvají dlouhou dobu.

## **1.4 Financování dopravní infrastruktury z fondů Evropské unie**

Financování z fondů Evropské unie prostřednictvím Operačních programů (dále jen OP) je jeden z nástrojů, které slouží evropské politice hospodářské a sociální soudržnosti (HSS). V celkovém souhrnu v letech 2007 - 2013 by mělo do České republiky přitéci touto cestou až 26,7 miliard EUR, které jsou čerpány ze tří fondů Evropské unie. Jedná se o:

- Evropský fond pro regionální rozvoj (ERDF),
- Evropský sociální fond (ESF),
- Fond soudržnosti (FS).

Každá členská země si dojednává s Evropskou komisí operační programy, které jsou strategickými dokumenty představujícími propojení výše uvedených fondů s individuálními zájmy jednotlivých členských států. Česká republika v současnosti pro období 2007 - 2013 vyjednala celkem 26 OP, které jsou zaměřeny buď tématicky nebo zeměpisně. Část OP

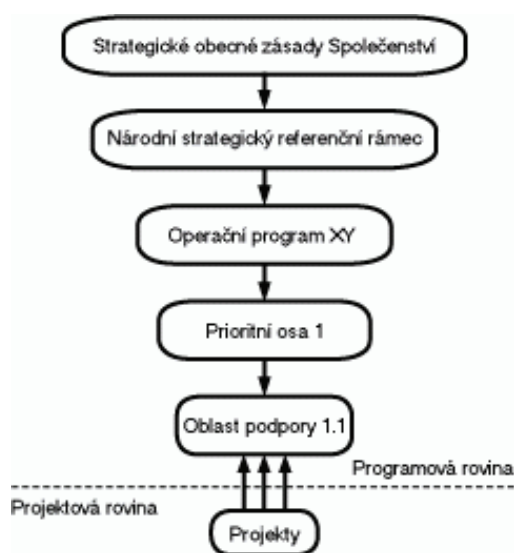
---

<sup>4</sup> Public Private Partnership - princip založený na vzájemném zapojení soukromého a veřejného sektoru.

umožňuje také přeshraniční, meziregionální a nadregionální spolupráci či zajišťuje technické, administrativní a výzkumné zázemí realizace politiky soudržnosti.

Projekty, které jsou z těchto zdrojů financovány nejsou vybírány náhodně, ale dle programového prohlášení, které musí Česká republika s Evropskou komisí vždy pro dané období vyjednat a kontrolovat průchod finančních prostředků až k uspokojení potřeb ve vybraných odvětvích. Každý OP se dělí na prioritní osy, které konkrétně specifikují na co mohou být finanční prostředky přesně vynaloženy. Tyto osy se pak dále skládají z oblastí podpory, případně i z podoblastí podpory (viz. Obrázek 5).

**Obrázek 5 – Schéma struktury Operačních programů EU**



Zdroj: [12]

Finanční prostředky, které jsou prostřednictvím těchto OP čerpány, plynou zejména na dopravu a dopravní infrastrukturu, ochranu životního prostředí, rozvoj měst a obcí, přeshraniční spolupráci, rozvoj cestovního ruchu, rozvoj lidských zdrojů, podporu podnikání, vědy a výzkumu apod.

Pro potřeby této práce jsou nejdůležitější operační programy Infrastruktura a Doprava, které zprostředkovávaly a zprostředkovávají finanční zdroje na výstavbu a opravu silnic, železnic, dálnic, obchvatů, říční infrastruktury, budování přestupních terminálů integrované veřejné dopravy, nákupů dopravních prostředků pro MHD apod.

Mezi další pro ČR důležité OP patří Regionální operační program a Operační program přeshraniční spolupráce. Ty sice nemají jako hlavní a jediný cíl zaměřený na dopravu či dopravní infrastrukturu, ale lze tyto operační fondy využít i v této oblasti, zejména u projektů zaměřených na zvyšování kvality silnic II. a III. třídy.

### 1.4.1 Operační program Infrastruktura

Operační program Infrastruktura (dále jen OPI) byl projektován pro léta 2004 - 2006 jako reakce na Nařízení Rady ES o obecných ustanoveních o strukturálních fondech a na Nařízení Evropského parlamentu a Rady ES o ERDF. Hlavním úkolem OPI byl rozvoj dvou tzv. „prioritních os“ a to prioritní osy č. 2 *Rozvoj dopravní infrastruktury* a prioritní osy č. 4 *Ochrana a zkvalitňování životního prostředí*.

Mezi nejvýznamnější cíle týkající se dopravní infrastruktury byly zařazeny v silniční dopravě investice na výstavbu a modernizaci silnic I. třídy. Ty měly mít za následek odliv intenzivní dopravy z obydlených lokalit, minimalizaci problémů plynoucích z nedostatečné kapacity, vytvoření podmínek pro zajištění bezpečnosti silničního provozu. V železniční dopravě se jednalo o investice na modernizaci tratí celostátního významu a důležitých železničních uzlů, v letecké dopravě na modernizaci civilních letišť nadregionálního významu a v rámci vodní vnitrostátní dopravy na výstavbu přístavní infrastruktury a modernizaci vodních cest. U všech projektů byl velmi sledován jejich vliv na životní prostředí.

Pro řízení programu byl stanoven *řídící orgán*, kterým se pro OPI stalo Ministerstvo životního prostředí - Odbor integrovaného financování. V rámci hierarchie subjektů zapojených do tohoto operačního programu byly ustaveny také krajské pracovní skupiny, které byly založeny na bázi partnerství mezi jednotlivými regiony NUTS III v ČR. Tyto skupiny pomáhaly k lepší implementaci operačního programu, protože znaly detailně priority a potřeby na regionální úrovni. Zástupce v těchto skupinách měla jak regionální správa, tak zde byl zástupce Ministerstva životního prostředí a Státního fondu životního prostředí.

Celkem bylo v tomto OP alokováno 246 milionů EUR a v současné době probíhá již několikrát odložená revize a doložení uznatelných výdajů na infrastrukturu i životní prostředí. Tato revize a doložení uznatelných výdajů je závěrečným krokem tohoto OP, který byl zaměřen na dopravní infrastrukturu, ale spíše z pohledu vylepšení životního prostředí. Na něj v současnosti navazuje OP Doprava, který je již plně zaměřen na modernizaci dopravní infrastruktury.

### 1.4.2 Operační program Doprava

Operační program doprava (dále jen OPD) je připraven pro období 2007 - 2013 a je největším operačním programem v rámci ČR. Celkový objem použitelných finančních prostředků je 5,774 miliard EUR, což je 22 % ze všech prostředků pro ČR z fondů Evropské unie pro uvedené období. Finanční prostředky pro čerpání prostřednictvím OPD pochází ze dvou zdrojů, z Fondu soudržnosti a z Evropského fondu pro regionální rozvoj.

Ministerstvo dopravy vykonává pro OPD roli tzv. řídicího orgánu. V rámci Ministerstva dopravy byl výkonem činností *řídicího orgánu* pověřen Odbor fondů EU. V roli tzv. *zprostředkujícího subjektu* je zapojen i Státní fond dopravní infrastruktury.

**Tabulka 1 – Prioritní osy OPD a jejich alokace**

Název prioritní osy OPD	Alokace mld. €
Modernizace a rozvoj železniční sítě TEN-T	2,190
Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T	1,607
Modernizace železniční sítě mimo síť TEN-T	0,393
Modernizace silnic I. třídy mimo TEN-T	1,051
Modernizace a rozvoj pražského metra a systémů řízení silniční dopravy v hl. m. Praze	0,330
Podpora multimodální nákladní přepravy a rozvoj vnitrozemské vodní dopravy	0,119
Technická pomoc k OPD	0,081
<b>Celková alokace OPD</b>	<b>5,774</b>

Zdroj: [6]

OPD je rozčleněn do tzv. 7 prioritních os, které věcně vymezují podporované oblasti. Prostředky jsou směřovány zejména na rozvoj silniční a železniční dopravní infrastruktury, která má celostátní i mezinárodní význam. Jedná se především o tzv. Trans-evropské dopravní sítě (TEN-T). Další cíle OPD jsou MHD v Praze, multimodální doprava a inteligentní dopravní systémy a rozvoj vodní dopravy. Přehled součástí OPD a jejich finanční objemy nám udává Tabulka 1.

### **1.4.3 Regionální operační program**

Regionální operační program (dále jen ROP) se již přímo nespécializuje na rozvoj dopravní infrastruktury, ale přesto je jeden z jeho cílů zaměřen na dostupnost a dopravní obslužnost. ROP je určen pro regiony NUTS II, v ČR tedy pro všechny kraje s výjimkou Prahy. Pro Prahu je zřízen operační program samostatně. ROP pokrývá několik tématických oblastí a jeho hlavním cílem je zvýšení konkurenceschopnosti regionů, urychlení jejich rozvoje a zvýšení atraktivity regionů pro investory.

Každý regionální operační program je řízen Regionální radou (RR) příslušného regionu soudržnosti.<sup>5)</sup> Na ROP je z fondů EU vyčleněno pro období 2007 - 2013 celkem 4,6 mld. €.

### **1.4.4 Operační program přeshraniční spolupráce**

Operační programy přeshraniční spolupráce se týkají vždy hraničních regionů NUTS III sousedících s regiony v jiném členském státu. Pro Českou republiku tak existuje OP pro přeshraniční spolupráci s Polskou republikou, Slovenskou republikou, Republikou Rakousko a Svobodnými státy Saskem a Bavorskem.

„OP přeshraniční spolupráce se zaměřuje zejména na následující témata:

- společný rozvoj a zlepšení přístupu k informačním a komunikačním technologiím,
- výstavba a rozvoj hraniční infrastruktury a napojení pohraničí na důležité přeshraniční dopravní osy,
- spolupráce v oblasti výzkumu a vývoje, vzdělávání, inovací,
- kooperace při integraci postižených osob do společnosti,
- podpora efektivního systému přeshraniční protipožární a protipovodňové ochrany a ochrany před katastrofami,
- budování čistíren odpadních vod, posílení vzdělávání o ochraně přírody,

---

<sup>5</sup> Pro srovnatelnost statistických celků v rámci Evropské unie region soudržnosti odpovídá úrovni správního členění NUTS II. Regiony soudržnosti jsou v programovém období 2007 - 2013 způsobilé čerpat finanční prostředky z fondů EU.



- ochrana a obnova památek, rozvoj cyklistických tras a stezek, turistických a lyžařských stezek a tras,
- zřizování a činnost turistických informačních center a
- podpora přeshraniční spolupráce v oblasti rozvoje mezilidských vztahů, společenských, kulturních a volnočasových aktivit apod.“<sup>6)</sup>

Všechny projekty podporované v rámci OP přeshraniční spolupráce jsou financovány především z ERDF. Z fondů EU celkem je na projekty přeshraniční spolupráce vyčleněno 389 mil. €. Nejsou zde rozděleny alokace fondů do jednotlivých států, ale do jednotlivých projektů, které jsou vždy pro dva sousední státy.

---

<sup>6</sup> *Fondy Evropské unie - Evropská územní spolupráce* [on-line]. [cit. 2010-04-24]. Dostupné z WWW: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/Programy-2007-2013/Evropska-uzemni-spoluprace>>.

## **2 Charakteristika silniční sítě na území Karlovarského kraje**

V úvodní kapitole byl rozebrán stav silniční sítě a vše co s ní souvisí pro Českou republiku, nyní se práce konkrétněji zaměří na Karlovarský kraj. Nejprve je nutné si pro přehled alespoň nastínit základní informace o kraji.

Karlovarský kraj se nachází na západě ČR, sousedí s Plzeňským a Ústeckým krajem. Na severu a západě uzavírá území republiky státní hranicí s Německem. Spolu s Ústeckým krajem tvoří větší oblast NUTS II Severozápad. Dle [3] jeho celková rozloha je 3314 km<sup>2</sup>, což je pro orientaci 4,25 % rozlohy ČR. Kraj je rozdělen na tři okresy: Sokolov, Karlovy Vary a Cheb. Celkem v nich žije 304 602 obyvatel (stav k 31.12.2006), což představuje 3,0 % obyvatel ČR. Důležité je zmínit také fakt, že se jedná o kraj, který proslul lázeňstvím a cestovním ruchem, takže se počet obyvatel dočasně zvyšuje až na půl milionu. Předchozí výčet základních informací dal základní přehled a představu o kraji jako takovém, teď bude následovat podstatnější část o dopravní infrastruktuře s přihlédnutím zejména k silniční síti.

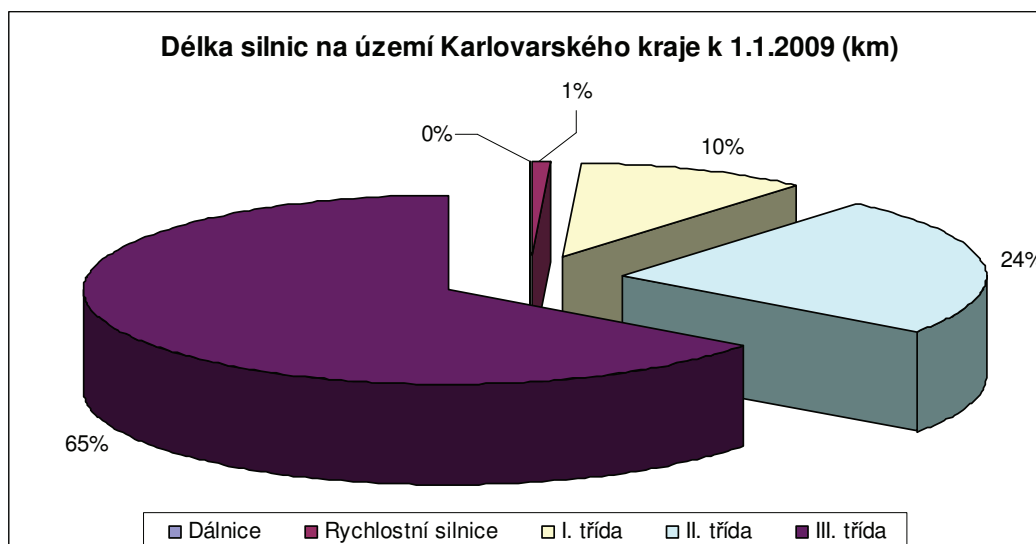
### **2.1 Charakteristika současného stavu silniční sítě v Karlovarském kraji**

Silniční síť v Karlovarském kraji musí naplnit hned několik požadavků, které vyvstávají zejména v souvislosti s polohou kraje v rámci ČR. Jednak se jedná o důležité silniční spojení Praha - Karlovy Vary - státní hranice ČR - Německo. Dále je důležité propojení páteřních tahů Podkrušnohoří, tedy propojení Karlovarského a Ústeckého kraje. Z páteřních tahů je také důležité propojení s Plzeňským krajem na jihovýchodě regionu. V neposlední řadě je také nutné zajistit hustou silniční síť silnic II. a III. třídy v rámci kraje pro obsluhu jednotlivých významných lidských sídel. V této souvislosti je také nutné se zaměřit na odstranění velké intenzity provozu ve městech na hlavních silničních tazích v regionu. Nejčastěji se jedná o řešení v podobě obchvatů (nejčastěji u menších obcí) či průtahů skrz méně obydlené části měst.

Z pohledu celé práce, tedy otázky správy silniční sítě v Karlovarském kraji, jsou pro nás nejdůležitější úseky silnic II. a III. třídy, neboť právě ty spravuje Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje (dále jen KSÚS KK). Ovšem pro potřeby regionu jsou velmi důležité úseky silnic I. třídy, s přihlédnutím zejména k budovaným rychlostním komunikacím napříč regionem. Přehled o poměru silnic v Karlovarském kraji v jednotlivých kategoriích komunikací dává Obrázek 6.

Na území Karlovarského kraje tedy neleží ani jediný úsek dálnice. Dle [6] pouze 10 % všech komunikací v kraji je na úrovni I. třídy, největší zastoupení mají silnice III. třídy, jejichž délka tvoří cca 65 % z celkových 2044 km silničních komunikací (stav k 1.1.2009).

**Obrázek 6 – Délka silnic na území Karlovarského kraje**



Zdroj: [6]

Co se týká silniční sítě a její hustoty lze říci, že je poměrně hustá ve srovnání s ostatními příhraničními kraji s podobným kopcovitým terénem (viz. Příloha 3). Páteř silniční sítě tvoří komunikace R6 a na ní na sever navazující I/13. Dalšími důležitými komunikacemi jsou silnice I. a II. třídy, které vycházejí nebo se napojují na páteřní komunikace I/6 a I/13. Celou silniční síť Karlovarského kraje pak dotvářejí silnice III. třídy.

Jelikož dle koncepce ŘSD [6] se neplánuje na území Karlovarského kraje výstavba žádného dálničního úseku, zůstává nejzásadnější stavbou rychlostní komunikace R6 (I/6), která je z celorepublikového pohledu jednoznačně nejvýznamnější komunikací v regionu.

### 2.1.1 Silnice R6 (I/6)

Zajišťuje dopravní spojení hlavního města Prahy, středních Čech a Moravy se západočeskou aglomerací Karlovy Vary - Sokolov - Cheb. Tato dopravní tepna je součástí mezinárodní silniční sítě TEN-T a je po ní veden mezinárodní evropský tah SRN - Pomezí nad Ohří - Cheb - Karlovy Vary - Praha s označením E 48 a v úseku Cheb - Karlovy Vary po ní prochází také další evropský tah SRN - Vojtanov - Plzeň - České Budějovice - Třeboň - Halámky - Rakousko s označením E 49. Silnice R6 přivádí mezinárodní automobilovou dopravu směřující do Spolkové republiky Německo na hraniční přechod Pomezí nad Ohří

a prostřednictvím návazných úseků silnic I/21, I/25 a I/64 i k dalším významným hraničním přechodům ve Vojtanově, na Božím Daru a v Aši.

### **2.1.2 Silnice I/13 a I/25**

Na výše popsanou komunikaci R6 se v Karlových Varech napojuje silnice I/13, která dále míří na severovýchod. Dotváří tak silniční osu regionu a spojuje Karlovarský kraj s Ústeckým a Libereckým. Jedná se tedy z části i o mezinárodní silnici E442 Karlovy Vary - Chomutov - Ústí nad Labem - Liberec a pokračuje až na státní hranici ČR - Polsko. Část (82 km) z celkového počtu necelých 222 km je v provedení čtyřpruhové vozovky.

Pro úplnost je nutné doplnit i silnici I/25, která je napojena na silnici I/13 v severní části regionu Karlovarska. Silnice I/25 je významná zejména z pohledu napojení páteřní komunikace na hraniční přechod Boží Dar - Oberwiesenthal. Z faktu, že Karlovarský kraj leží na hranicích s Německem, vyplývá i problematika hraničních přechodů, která je popsána níže.

### **2.1.3 Silnice I/20 a I/21**

Z páteřních tahů, za které lze označit silnice R6 a I/13 vycházejí také dvě důležité komunikace, které na jihovýchodě spojují Karlovarský kraj s Plzeňským a také jsou zaústěny do sítě mezinárodních tahů. Jedná se o silnice I/20 a I/21.

Silnice I/20 je součástí mezinárodního tahu E49 Wien - České Budějovice - Plzeň - Karlovy Vary - Magdeburg. Opět je zde část (39 km) z celkových cca 212 km řešena jako čtyřpruhová vozovka. Na této komunikaci se chystá v dlouhodobém výhledu přetrasování z původní trasy Karlovy Vary - Jenišov - Toužim na Karlovy Vary - Bochoř - Toužim. Úsek Karlovy Vary - Bochoř by pak byl veden po výše uvedené komunikaci R6. Ovšem zatím je toto přetrasování pouze v rámci návrhu dlouhodobé koncepce ve výhledu cca 20 let.

Silnice I/21 je spíše sběrná komunikace, která slouží zejména jako přivaděč na jedné straně k rychlostní silnici R6 v úseku Velká Hleďsebe - Cheb - Františkovy Lázně - Vojtanov, na straně druhé jako přivaděč k dálnici D5 u obce Bor. Nejzásadnější stavbou uplynulých let byl obchvat Chebu. Ten byl naplánován zejména kvůli rozšíření komunikace I/6 a vytěsnil tak tuto komunikaci mimo město.

### **2.1.4 Hraniční přechody**

Jak již bylo napsáno výše, silnice R6 a I/25 přivádějí přes další navazující úseky silnic I. třídy automobilovou dopravu až na hranice ČR - Německo, pro přehled je tedy důležité vědět, na kterých místech státní hranice je možné ji překročit. I když význam hraničních přechodů se vstupem ČR do Schengenského prostoru klesl, jsou velmi důležité z pohledu napojení české silniční dopravní infrastruktury na infrastrukturu příhraničních částí Německa. Mezi nejvýznamnější silniční hraniční přechody v Karlovarském kraji patří:

- Pomezí - Schirding,
- Vojtanov - Bad Brambach,
- Svatý Kříž - Waldsassen,
- Aš - Selb,
- Kraslice - Klingenthal,
- Boží Dar - Oberwiesenthal a
- Doubrava - Bad Ester.

V současné době fungují všechny uvedené přechody nonstop. V určitých časových intervalech probíhají pouze namátkové kontroly policií ČR. Na všech uvedených hraničních přechodech je také pobočka Celní správy, která kontroluje zejména nákladní kamionovou dopravu oběma směry.

## **2.2 Plánovaný rozvoj silniční sítě v rámci Karlovarského kraje**

Plánovaný rozvoj dopravy a dopravní infrastruktury v Karlovarském kraji je zpracován odborem dopravy a silničního hospodářství na základě programového prohlášení Rady kraje a Programu rozvoje Karlovarského kraje. Jednotlivé cíle jsou rozděleny podle časové náročnosti příprav, realizace a významu na cíle krátkodobé a na cíle střednědobé a dlouhodobé.

### **2.2.1 Krátkodobé cíle**

Kladou důraz na vytvoření plně funkční struktury v oblasti dopravy a silničního hospodářství, na prohloubení pracovních kontaktů s Ministerstvem dopravy České republiky (dále jen MD ČR), SFDI, ŘSD a sousedními kraji. Dalším důležitým úkolem je také zefektivnění činnosti u příspěvkové organizace Krajské správy a údržby silnic Karlovarského

kraje (dále jen KSÚS KK). „Jedná se zejména o:

- vytvoření funkční struktury v oblasti dopravy a silničního hospodářství v rámci přenesené i samostatné působnosti s ohledem na rušení okresních úřadů a přenosu kompetencí na kraj a na obce s přenesenou působností,
- prohloubení kontaktů a vzájemné spolupráce s institucemi zabývajícími se problematikou dopravy a dopravní infrastruktury (MD ČR, ŘSD ČR, SFDI atd.),
- aktivní součinnost s ŘSD ČR, MD ČR a SFDI z důvodu zkracování termínů příprav a realizací důležitých segmentů dopravní infrastruktury,
- zmapování potřeb obyvatel kraje v oblasti základní a ostatní dopravní obslužnosti, rozdělení finančních podílů jednotlivých subjektů a optimalizace jejich vynakládání při financování veřejné dopravy osob,
- využívání nabídek spolupráce s odbornými agenturami při zpracovávání odborných studií v oblastech týkajících se dopravy se zřetelem na vzájemné poskytování nových informací využitelných v procesu zkvalitňování dopravní obslužnosti,
- zajištění přístupu odboru dopravy a silničního hospodářství do geografického informačního systému (dále jen GIS) Karlovarského kraje
- aktivně působit na příspěvkovou organizaci Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje s cílem maximalizovat efektivnost při správě, údržbě a nakládání se svěřeným majetkem kraje,
- koordinace rozvoje regionální dopravní infrastruktury v součinnosti s německou stranou a v návaznosti na plánované členství ČR v EU.“<sup>7)</sup>

### **2.2.2 Střednědobé a dlouhodobé cíle**

Střednědobé a dlouhodobé cíle shrnují zásady vedoucí ke zkvalitnění dopravy a dopravní infrastruktury v souladu s potřebami Karlovarského kraje. V oblasti dopravy jde především o zabezpečení optimální základní dopravní obslužnosti a vybudování integrovaného dopravního systému. V oblasti dopravní infrastruktury navrhuje zajištění programu modernizace dopravní infrastruktury, přípravu a realizaci staveb dopravní sítě tak, aby bylo zajištěno kvalitní propojení významných sídel Karlovarského kraje, ale také propojení se sousedními kraji, hlavním městem ČR a dálniční sítí EU.

---

<sup>7</sup> *Koncepce rozvoje dopravy a dopravní infrastruktury KK* [on-line]. [cit. 2010-04-12]. Dostupné z WWW: <[http://www.kr-karlovarsky.cz/NR/rdonlyres/F1E2995C-3714-41BF-B5B3-80E522D94F7C/0/dopr\\_konc.doc](http://www.kr-karlovarsky.cz/NR/rdonlyres/F1E2995C-3714-41BF-B5B3-80E522D94F7C/0/dopr_konc.doc)>.

„V oblasti dopravy se tedy jedná o tato témata:

- podpora vytvoření integrovaného dopravního systému Karlovarského kraje,
- podpora úprav přednádražích prostor a parkovišť k zajištění návazností individuálních druhů dopravy (automobily, jízdní kola apod.) na veřejnou dopravu,
- zřízení příspěvkové organizace kraje jako koordinátora integrovaného dopravního systému,
- podpora procesu zkvalitňování služeb ve veřejné dopravě osob a efektivního vynakládání veřejných prostředků na financování dopravní obslužnosti při zachování výše jízdného odrážejícího reálnou kupní sílu obyvatel,
- podpora konkurenčního prostředí ve veřejné dopravě osob,
- podpora veřejně přístupných informačních systémů o dopravní obslužnosti kraje a spolupráce s ostatními kraji v oblasti informačních zdrojů o hromadné dopravě osob v rámci mezikrajové dopravy,
- podpora inteligentních dopravních systémů.“<sup>8)</sup>

„V oblasti dopravní infrastruktury se jedná o:

- výstavbu rychlostní komunikace R6 Praha - Karlovy Vary - Cheb - st.hr. ČR/SRN,
- prosazení realizace akcí na silnici I/21, zejména obchvatů obcí Velká Hleďsebe, Trstěnice a Drmoul, akce Jesenická přehrada - hráz a stavba mimoúrovňové křižovatky Lomany,
- prosazení realizace přeložky na silnici I/13 Ostrov - hranice Karlovarského kraje,
- zkvalitnění údržby silnic II. a III. tříd, jejich postupnou rekonstrukci a modernizaci, hrazenou ze zdrojů kraje a jiných dosažitelných zdrojů,
- zvýšení počtu komunikačních propojení se Spolkovou republikou Německo,
- podpora vstupu soukromého kapitálu do financování dopravní infrastruktury,
- prosazování využití prostředků ze strukturálních fondů EU k modernizaci dopravní infrastruktury.“<sup>8)</sup>

Jednotlivé cíle jsou stanoveny také pro ostatní druhy dopravy v kraji. Vesměs jsou podobné, je zde tedy kladen velký důraz na modernizaci infrastruktury, sjednocení veřejné osobní dopravy do podoby Integrovaného dopravního systému (IDS) a zejména příliv finančních

---

<sup>8)</sup> *Koncepce rozvoje dopravy a dopravní infrastruktury KK* [on-line]. [cit. 2010-04-12]. Dostupné z WWW: <[http://www.kr-karlovarsky.cz/NR/rdonlyres/F1E2995C-3714-41BF-B5B3-80E522D94F7C/0/dopr\\_konc.doc](http://www.kr-karlovarsky.cz/NR/rdonlyres/F1E2995C-3714-41BF-B5B3-80E522D94F7C/0/dopr_konc.doc)>.

prostředků z EU. Z těchto cílů poté vychází jednotlivé dokumenty rozvoje pro daný rok nebo několik let. Ty jsou pak schvalovány jak Radou kraje, tak ŘSD a státními organizacemi, zejména MD ČR. Například pro rok 2010 v části rozvoje a modernizace silniční dopravní infrastruktury jsou v plánu akce, o kterých dává přehled Tabulka 2.

Z uvedené tabulky je také patrné, že veškeré úpravy se shodují s vytyčenými dlouhodobými cíli uvedenými v bodě 2.2.2. Je to samozřejmě pomalá cesta po úsecích několika kilometrů, ale každá další úprava, modernizace či nový úsek komunikace přibližuje všechny zainteresované instituce i veřejnost k tolik očekávanému cíli, kterým bezesporu je hustá a kvalitní silniční síť.

**Tabulka 2 – Plánované stavební úpravy v KK pro rok 2010**

Označení	Komunikace	Úsek	Délka
K1	R6	Bošov – Knínice	7,9 km
K2	R6	Knínice – Žalmanov	7,0 km
K3	R6	Žalmanov – Olšová Vrata	7,3 km
K4	R6	Olšová Vrata – Karlovy Vary	8,0 km
K6	R6	Jenišov – Nové Sedlo	5,1 km
K7	R6	Nové Sedlo – Sokolov	7,5 km
K8	R6	Sokolov – Tisová	5,4 km
K50	I/21	Trstěnice – Drmoul	5,0 km
K51	I/21	Velká Hleďsebe	2,6 km
K52	I/21	MÚK Střížkov – Horní Ves	2,9 km
K53	I/21 a I/64	MÚK Horní Lomany	4,1 km
K54	I/21	MÚK Horní Lomany – Vojtanov	2,6 km
K55	I/64	Antonínova Výšina – Házlov	2,8 km

Zdroj: [6]

Samozřejmě se zde nelze obejít bez vysokých finančních toků, ty jsou zajišťovány nejen státními organizacemi (ŘSD, MD ČR), ale již v blízké době by se měly ke slovu dostat i první projekty založené na principu PPP, který byl popsán v části 1.3. Karlovarský kraj [14] se v současné době snaží připravit prostředí pro projekty na tomto principu a hledá vhodné partnery i projekt, který by byl tímto způsobem řešit. Důležitější je však v současnosti čerpání financí ze strukturálních fondů EU a právě užití těchto fondů je náplní následující části.



## 2.3 Využití financování evropských fondů v rámci Karlovarského kraje

Jak již bylo řečeno v úvodní kapitole, ČR není schopna výstavbu nové infrastruktury a inovaci staré financovat jen z vlastních zdrojů. Jedním z možných zdrojů financování jsou evropské fondy, v současnosti zejména Fond evropské soudržnosti a Evropský fond pro regionální rozvoj.

### 2.3.1 Čerpání finančních prostředků v rámci OPI 2004-2006

Prvním větším projektem byl Operační program Infrastruktura (OPI, více viz 1.4.1), který byl nastaven pro programové období 2004-2006. V Karlovarském kraji v jeho rámci byla financována pouze jedna modernizace silniční dopravní infrastruktury.

**Silnice I/25 Boží Dar, obchvat** - silnice I/25 je důležitou součástí napojení silniční sítě na silniční síť Německé spolkové republiky, vede z Ostrova přes Boží Dar na hranici s Německem. Na německé straně pak pokračuje do nejbližšího města Oberwiesenthal.

Projekt byl schválen jako naplnění prioritní osy OPI „*Modernizace a rozvoj dopravní infrastruktury celostátního významu*“. Veškeré finanční prostředky z EU jsou zde poskytovány přes Evropský fond pro regionální rozvoj. Celkové náklady dosáhly částky blížící se k 160,4 mil. Kč, z toho pouze 38,71 mil. Kč bylo hrazeno z fondů EU (stav k ukončení OPI 31.12.2006).

Další projekty spolufinancovaných OPI byly z ostatní oborů dopravy. Finanční prostředky byly vynaloženy například na zvýšení rychlosti na železniční trati v úseku Cheb - Františkovy Lázně, na první etapu modernizace mezinárodního letiště Karlovy Vary či na zařízení depa vozů na alternativní paliva karlovarské MHD.

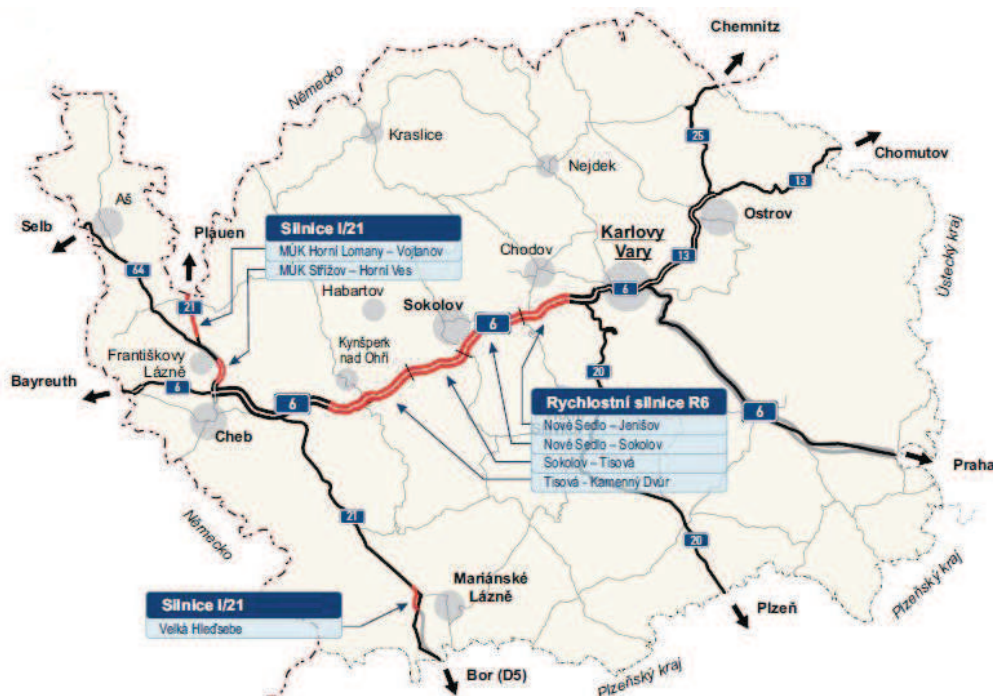
### 2.3.2 Čerpání finančních prostředků a jejich využití v rámci OPD 2007-2013

Na OPI navázal Operační program Doprava (OPD, více viz 1.4.2), který je stanoven pro období 2007 - 2013. V současné době (pro rok 2010) jsou ve výstavbě a z OPD financovány tři projekty týkající se silniční dopravní infrastruktury v Karlovarském kraji viz. Obrázek 7.

**Rychlostní silnice R6 - úsek Jenišov - Kamenný Dvůr** - popis rychlostní silnice R6 a její rozvoj je uveden výše v bodě 2.1.1. Daný projekt obsahuje na této významné komunikaci čtyři stavební úseky: Jenišov - Nové Sedlo, Nové Sedlo - Sokolov,

Sokolov - Tisová a Tisová - Kamenný Dvůr. Jedná se o čtyřpruhovou, směrově rozdělenou komunikaci kategorie R 24,5/100, budovanou v celkové délce 24,853 km.

**Obrázek 7 - Stavby financované z OPD 2007-2013**



Zdroj: [6]

Zahájení projektové přípravy uvedené výstavbě je datováno k 1.8.2006, předpokládané datum ukončení je k 31.12.2011. Schválení projektu řídicím orgánem OPD proběhlo 23.7.2008 jako naplnění prioritní osy OPD „Výstavby a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T“. Veškeré finanční prostředky z EU jsou zde poskytovány pomocí Fondu soudržnosti.

Celkové finanční prostředky vynaložené na tuto novou výstavbu a modernizaci se odhadují na 9,9 mld. Kč, z čehož z EU v rámci OPD bude na tento projekt vyčleněno cca 6,3 mld. Kč. Dosud bylo z fondů EU proplaceno 3,585 mld. Kč (stav k 30.3.2010).

**Silnice I/21 Velká Hleďsebe, obchvat** - předmětem projektu je výstavba přeložky silnice I/21 v délce 2,589 km v kategorii S 11,5/80. Součástí stavby jsou i čtyři silniční mostní objekty v celkové délce 142 m, okružní křižovatka, úpravy místních komunikací, protihluková stěna v délce 353m, vegetační úpravy a vyvolané přeložky inženýrských sítí. Součástí hlavní trasy jsou přípojovací a odbočovací pruhy větví mimoúrovňové křižovatky. Začátek stavby je v napojení plánované přeložky silnice I/21 úsek Trstěnice - Drmoul mezi obcí Drmoul a Velkou Hleďsebou a konec stavby navazuje na stávající trasu za obcí ve směru na Cheb.

Zahájení projektové přípravy proběhlo k 3.12.2008 a předpokládané ukončení činností se datuje k 30.6.2011. Schválení projektu řídicím orgánem OPD proběhlo 26.5.2009 jako naplnění prioritní osy OPD „*Modernizace silnic I. třídy mimo TEN-T*“. Veškeré finanční prostředky z EU jsou zde poskytovány pomocí Evropského fondu pro regionální rozvoj.

Celkové finanční prostředky vynaložené na tuto modernizaci se odhadují na 558 mil. Kč, z čehož z EU v rámci OPD bude na tento projekt vyčleněno cca 432 mil. Kč. Dosud bylo z fondů EU proplaceno 153,888 mil. Kč (stav k 30.3.2010).

Třetím projektem spolufinancovaným z OPD je **modernizace místních komunikací v obcích Horní Lomany a Střížkov ležících na silnici I/21**. V současné době na tomto úseku zatím probíhají vyměřovací práce a připravuje se technická a projektová dokumentace. V plánu ŘSD pro Karlovarský kraj na rok 2010 (viz. Tabulka 2) je uvedena pouze částečná modernizace a oprava silnice I/21 ve výše zmíněném úseku a to v délce 6 km. Hlavní oprava místních komunikací by měla proběhnout v letech následujících.

### **2.3.3 Využití finančních prostředků z ROP 2007-2013**

ROP NUTS II Severozápad (SZ) obsahuje 5 prioritních os a z titulu této práce je nejvíce zajímavá prioritní osa 3: *Dostupnost a dopravní obslužnost*. Na tuto prioritní osu je vyčleněno celkem 262 mil. €, což je cca 35 % všech finančních prostředků pro ROP SZ.

V Karlovarském kraji je prostřednictvím tohoto operačního programu financována především rekonstrukce vozovek II. a III. třídy a jejich součástí. Pro příklad v roce 2009 byly dle [16] z tohoto projektu hrazeny následující investiční akce:

- modernizace silnice II/219 - ulice Osvětimská Nejdek,
- modernizace silnice II/217 - průtah Aš, 6. a 7. etapa,
- modernizace silnice II/221 Merklín - Pstruží,
- modernizace silnice II/221 Hroznětín - Merklín, 2. etapa,
- rekonstrukce silnice II/213 - průtah Skalná,
- modernizace silnice III/21036 Oloví - Boučí, modernizace opěrné zdi,
- modernizace mostu evidenční číslo 210-012 Poutnov,
- modernizace mostu evidenční číslo 215-001 Velká Hleďsebe či
- modernizace mostu evidenční číslo 21043-1 Dolní Rotava.

Jedná se tedy zejména o rekonstrukce mostů, zajištění skalních masivů před zřícením v blízkosti vozovek i samotnou výstavbu a rekonstrukci vozovek. Dle [12] bylo v období 2007 - 2009 poskytnuto tímto způsobem celkově cca 803,8 mil. Kč pro projekt „*Rozvoj dopravní infrastruktury silnic II. a III. třídy v Karlovarském kraji - I. a II. etapa*“. Žadatelem těchto prostředků je Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje, příspěvková organizace a předfinancování akcí zajišťuje SFDI.

Mimo dopravní silniční infrastrukturu byla z tohoto OP z velké části hrazena také rekonstrukce Mezinárodního letiště Karlovy Vary, kde za tyto prostředky byla vystavena nová letištní hala. Tento projekt byl zahájen v únoru roku 2002 a ukončen ke dni 30.4.2009. Dle [12] se celkový rozpočet výstavby nové haly vyšplhal na cca 98,1 mil. Kč a z fondů EU bylo hrazeno cca 87,1 mil Kč, což je téměř 89 % z celkové částky.

#### **2.3.4 Využití finančních prostředků z OP přeshraniční spolupráce 2007-2013**

V regionu Karlovarského kraje se v rámci OP přeshraniční spolupráce jedná zejména o OP: *Cíl 3 Česká republika - Svobodný stát Bavorsko 2007-2013* a *Cíl 3 na podporu přeshraniční spolupráce 2007-2013 mezi Svobodným státem Sasko a Českou republikou*.

Většina projektů v Karlovarském kraji, které se týkají silniční dopravní infrastruktury a jsou hrazeny alespoň částečně z tohoto OP, je teprve ve fázích příprav. Dle [14] je prvním úspěšně započatým projektem obchvat na silnici II/217 Hranice - Ebmath. Stavební práce na tomto projektu začaly v říjnu roku 2009 a potrvají do konce listopadu 2010. Jedná se o úsek dlouhý 4,5 kilometru, celkové náklady činí 240 milionů korun, z toho 85 % nákladů uhradí právě Fond pro regionální rozvoj přes OP přeshraniční spolupráce Cíl 3. Další část nákladů (5 %) půjde ze státního rozpočtu a zbylých 10 % (což je 24 mil. Kč) vloží Karlovarský kraj.

U dalších projektů se zatím jedná o přípravu investičních akcí a výkup pozemků. Činnosti spojené s přípravou investičních akcí jsou financovány buď z investičních úvěrů od bankovních institucí, které si sjednává příspěvková organizace Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje nebo jsou hrazeny bezúročnou půjčkou od SFDI. Problematika těchto úvěrů a způsobů překlenutí časového nesouladu při přísunu finančních prostředků z fondů EU je řešena v následující kapitole (konkrétně v bodě 3.2.4).

### **3 Analýza současného stavu správy silniční sítě na území Karlovarského kraje**

V předchozí části práce byla řečena základní charakteristika a principy, které se uplatňují při výstavbě, financování, správě a údržbě silniční dopravní infrastruktury v ČR, blíže pak v Karlovarském kraji. Následující část práce se bude zabývat správou silniční sítě Karlovarského kraje, zejména pak příspěvkovou organizací (dále jen p.o.) Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje, která je pro tuto činnost zřízena.

#### **3.1 Historie a současnost správy silniční sítě v Karlovarském kraji**

Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje, příspěvková organizace vznikla ke dni 1.1.2002 usnesením č. 59/01 Zastupitelstva Karlovarského kraje ze dne 13.12.2001. Je právní nástupkyní SÚS Otovice, SÚS Sokolov a SÚS Cheb sloučením do jedné organizace.

Dne 1.1.2006 došlo k zásadní reorganizaci příspěvkové organizace v tom smyslu, že byla oddělena provozní část organizace, ze které vznikla akciová společnost Údržba silnic Karlovarského kraje, se sídlem v Otovicích u Karlových Varů. Vznikly tak dva nezávislé subjekty: Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje, o.p. a Údržba silnic Karlovarského kraje, akciová společnost (dále jen a.s.), které jsou popsány níže. [16]

##### **3.1.1 Údržba silnic Karlovarského kraje, a.s.**

Akciová společnost Údržba silnic Karlovarského kraje (dále jen ÚS KK) vznikla po reorganizaci k 1.1.2006, zapsáním do obchodního rejstříku, vedeného Krajským soudem v Plzni. Nutné je vyzdvihnout fakt, že se tedy jedná o akciovou společnost, byť je jediným akcionářem Karlovarský kraj. Společnost tedy nabízí své služby společně napojeným na veřejný sektor i soukromým společnostem.

Služby mají široké spektrum, dle internetových stránek společnosti [17] se nejedná o zaměření pouze na hlavní pracovní náplň, což jsou opravy a údržba silnic na území Karlovarského kraje, ale zabývá se též obchodní činností, která s těmito pracemi souvisí. Jedná se především o prodej či zprostředkování prodeje materiálů, které používá ke své činnosti, nakoupené od různých dodavatelů (např. posypová sůl, dopravní značky, části svodidel apod.), ale i materiály, které vznikají při opravách a údržbě silnic (např. frézovaná balená drť, různé betonové prvky atd.).

Pro úplnost je zde uveden přehled základních služeb, které tato společnost dle svých internetových stránek [17] zejména pro Karlovarský kraj vykonává, jedná se o:

- práce zimní údržby,
- vysprávky asfaltovou směsí za studena do neupravených výtluků,
- vysprávky výtluků asfaltovými směsmi, včetně použití tryskové metody,
- sanace spár a trhlin, čištění a nátěry vozovky,
- opravy a zřizování svislého dopravního značení,
- péči o ocelová svodidla, údržbu a opravu mostů,
- seřezávání krajnic, kosení travních porostů podél silnic,
- v neposlední řadě se jedná i o zhotovení nové povrchové vrstvy místní komunikace.

Pro představu o tom, s jakými finančními prostředky tato společnost přibližně pracuje, je nutné vzít v potaz, že Údržba silnic Karlovarského kraje, a.s. disponuje dle [18] základním kapitálem ve výši 274 mil. Kč (stav po 3. emisi akcií 7.2.2007). Dalším ukazatelem může být hospodářský výsledek společnosti, jehož průběh udává Tabulka 3. Bohužel v době zpracování této práce ještě nebyla zveřejněna účetní závěrka roku 2009, takže se u hodnot pro rok 2009 a 2010 jedná pouze o nepřesné odhady z roku 2008.

**Tabulka 3 – Hospodářské výsledky společnosti Údržba silnic KK, a.s (tis. Kč)**

	2006	2007	2008	odhad 2009	odhad 2010
Výnosy	263 397	288 382	321 820	325 000	330 000
Náklady	264 503	287 747	307 762	310 000	315 000
Hospodářský výsledek	- 1 105	635	14 068	15 000	15 000

Zdroj: [17]

Z výše uvedené tabulky lze říci, že po transformaci se společnost stabilizovala a poslední tři roky hospodář s vyšším ziskem. Nejvýznamnější položkou výnosové stránky společnosti jsou bezesporu tržby za opravy a údržbu silnic II. a III. třídy, které společnosti přináší zhruba 75 % všech příjmů. Mezi nejvýznamnější nákladové položky společnosti lze zařadit nákup a spotřebu materiálu a energie, náklady na služby a mzdové náklady.

### 3.1.2 Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje, p.o.

Druhou společností, která vznikla při výše zmíněné reorganizaci subjektů starajících se o správu a údržbu silnic v Karlovarském kraji, je příspěvková organizace Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje (dále jen KSÚS KK), také zapsaná v obchodním rejstříku vedeného Krajským soudem v Plzni. Zřizovatelem této příspěvkové organizace je Karlovarský kraj.

Základní problematika vlastnictví a správy silniční dopravní infrastruktury byla uvedena v bodě 1.2. Ze zákona a z výše uvedeného je tedy patrné, že za hlavní účel a předmět činnosti KSÚS KK lze označit:

- „výkon zřizovací listinou vymezených vlastnických práv zřizovatele k pozemním komunikacím včetně jejich součástí a příslušenství, zejména pak silnic II. a III. třídy ve vlastnictví zřizovatele, včetně majetku získaného vlastní činností,
- správa a údržba pozemních komunikací, jejich součástí a příslušenství a ostatních dopravních ploch, v rámci své územní působnosti,
- činnosti vyplývající z práv a povinností stanovených zákonem č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů a jeho prováděcí vyhláškou č. 104/1997 Sb. ve znění pozdějších předpisů a ostatních obecně závazných předpisů.“<sup>9)</sup>

Což se objevuje zejména v jednotlivých činnostech, mezi které dle [16] patří:

- vedení evidence silnic,
- investiční činnost na spravovaném majetku po předchozím souhlasu zřizovatele,
- další činnosti vyplývající z práv a povinností stanovených zákonem č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích a prováděcí vyhláškou č. 104/1997 Sb.,
- zajišťuje: prohlídky silnic, údržbu a opravy silnic, odstraňování závad ve sjízdnosti opotřebením, nebo poškozením silnic, nebo jejich součástí a příslušenství, prohlídky mostních objektů na silnicích II. a III. třídy, údržbu a opravy mostů na silnicích II. a III. třídy.

---

<sup>9)</sup> *Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje, příspěvková organizace* [on-line]. [cit. 2010-04-24]. Dostupné z WWW: <<http://www.ksusk.cz/>>.

Tímto byla nastíněno pro co je příspěvková organizace KSÚS KK zřízena, jaké má kompetence a pravomoci. Nyní je ještě nutné dořešit otázku právní formy této společnosti. Jak již víme, jedná se o příspěvkovou organizaci zřízenou Karlovarským krajem a to na dobu neurčitou. Statutárním orgánem je ředitel, který je jmenován a odvoláván radou kraje. Ze zakladatelské listiny této společnosti, která je dostupná v dokumentech k zápisu v obchodním rejstříku [18], vyplývá, že společnost hospodaří s veškerým majetkem, který jí byl svěřen a má právo nakládat s výsledky hospodaření z běžné činnosti takovým způsobem, aby byla schopna pokrýt případné hospodářské výkyvy v letech následujících. Často se tak děje ukládáním finančních prostředků do nejrůznějších fondů. Finanční stránka KSÚS KK bude probrána podrobně v další části práce.

Posledním bodem, který by bylo záhodno zde osvětlit je jednoznačně plochá organizační struktura celé společnosti. Společnost se skládá z pěti útvarů - úseků. Jedná se o:

- úsek ředitele organizace,
- úsek správní,
- úsek technický,
- úsek ekonomický a
- úsek organizační s celkem 37 systematizovanými místy.

### **3.1.3 Vztahy mezi subjekty zabezpečujícími správu a údržbu silnic v kraji**

Nyní je ještě nutné uvést na pravou míru resp. vysvětlit propojení jednotlivých společností, které byly uvedeny výše a stanovit tím jakým způsobem vůbec správa a údržba sítě silnic v Karlovarském kraji prakticky funguje.

Neopomenutelnou roli zde hraje také právnická osoba Karlovarský kraj, která je zřizovatelem KSÚS KK a jediným akcionářem ÚS KK. V další činnosti však již jen přerozděluje část finančních prostředků ze státního rozpočtu na rozvoj silniční sítě, ale v samotné správě a údržbě se více neangažuje.

KSÚS KK je příspěvková organizace, která zastřešuje celou správu a údržbu silniční sítě Karlovarského kraje. Sama zajišťuje správní část celé problematiky, ale sama přímo nevykonává technickou údržbu na jednotlivých svěřených komunikacích. Tyto výkony si objednává klasickým dodavatelským způsobem (objednávka - výkon - faktura) od akciové společnosti Údržba silnic Karlovarského kraje.



## **3.2 Analýza finanční situace společnosti Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje, příspěvková organizace**

V úvodní části o současném stavu správy a silniční sítě bylo nastíněno, které společnosti se podílejí na správě a údržbě silnic v Karlovarském kraji, jaké jsou mezi nimi vztahy a jakým způsobem mezi sebou komunikují a spolupracují. Nyní bude následovat přehled o finančních tocích, které jsou se správou silniční sítě v Karlovarském kraji spojeny. Z toho důvodu, že ÚS KK, a.s. je již samostatný subjekt a veškeré činnosti této společnosti na údržbě silnic KK jsou řešeny dodavatelsky pro KSÚS KK, p.o., bude nás velmi zajímat finanční situace právě příspěvkové organizace KSÚS KK. Také proto, že se jedná o zastřešující organizaci celé správy a údržby silniční sítě Karlovarského kraje.

### **3.2.1 Charakteristika hospodaření**

Při přihlédnutí k ekonomické stránce a fungování této společnosti je nutné zmínit fakt, že toto má ve svém popisu práce ekonomický úsek společnosti. Na úvod je také nutné podotknout, že veškeré uvedené ekonomické ukazatele či samostatná ekonomická čísla jsou brána z interních materiálů KSÚS KK, p.o. [19].

Krajská správa a údržba silnic, p.o. hospodaří vždy podle stanovení určitých plánů hospodaření na jeden kalendářní rok. Proto se často v jejich dokumentech setkáme se srovnáním skutečnosti a plánu. Protože nikdy nelze přesně prognózovat, jak se bude hospodaření v daném roce vyvíjet, jsou z tohoto důvodu zřízeny peněžní fondy. Ty slouží jednak k ukládání finančních prostředků, které na konci účetního období zůstanou ve společnosti jako zisk, ale také k vykrytí možných ztrát z hospodaření. Problematika a charakteristika jednotlivých fondů je řešena níže v bodě 3.2.3.

Důležitým mezníkem v zajištění správy a údržby silnic Karlovarského kraje byl přelom let 2005 a 2006 a již zmíněná transformace původní Krajské správy a údržby silnic Karlovarského kraje na dvě samostatně fungující organizace. Financování a chod společnosti před touto transformací a po ní byl diametrálně odlišný. Proto ani z ekonomického hlediska nelze některé ekonomické ukazatele srovnávat, resp. srovnávat je lze, ale je nutné si uvědomit, že k této transformaci došlo. Přípravy na přechod majetku na konci roku 2005, aby od začátku roku 2006 již mohly obě nově vzniklé společnosti fungovat, byly prováděny nad rámec pravomocí, které měla původní společnost v plánu, avšak na zadání zřizovatele.

Všechny potřebné úkony byly včas zvládnuty a k 1.1.2006 se provozní část oddělila do nové vzniklé akciové společnosti ÚS KK.

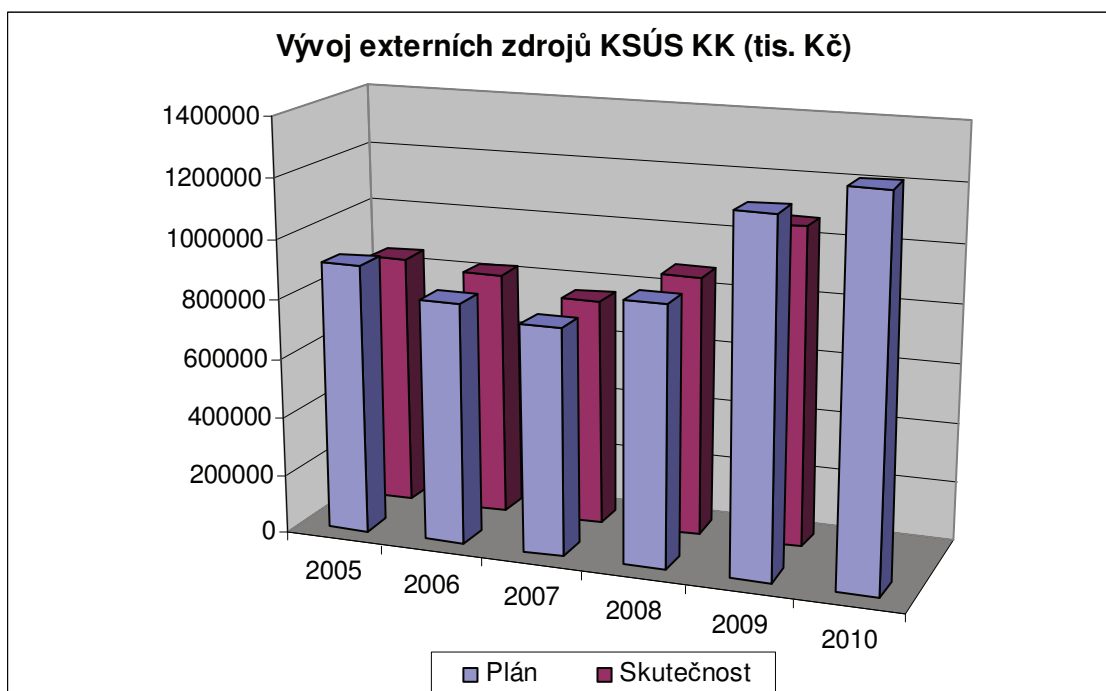
### 3.2.2 Finanční zdroje a jejich využití, hospodářský výsledek KSÚS KK, p.o.

Zprvu je nutné udělat si pořádek ve finančních zdrojích, se kterými společnost disponuje. Z obecného pohledu tedy lze vymezit zajištění finančních zdrojů a jejich užití. U společnosti KSÚS KK [19] jsou zdroje rozděleny na externí, vlastní a druhotné. Jako *externí zdroje* jsou zde označeny:

- neinvestiční dotace a příspěvky (od SFDI, ŘSD, Karlovarského kraje),
- investiční dotace a příspěvky (z Karlovarského kraje, EU, OP) a
- návratné cizí zdroje (krátkodobé úvěry SFDI, investiční úvěry na OP).

Jejich vývoj v jednotlivých letech přibližuje Obrázek 8. Dobré je si také povšimnout, jakým způsobem se vzájemně odlišuje plán a skutečnost v jednotlivých letech.

Obrázek 8 - Vývoj externích zdrojů KSÚS KK



Zdroj: [19]

Lze říci, že je snazší předvídat zajištění finančních zdrojů, než jejich využití. Tento fakt je způsoben zejména vznikem nenadálých situací (živelné pohromy, dlouhé zimní období atd.), které mohou během roku na silniční dopravní infrastrukturu negativně působit.

Takže i při dobré a odborně provedené prognóze se může udát nenadálá situace, která může zapříčinit výpadek finančních zdrojů. Lze tedy říci, že u finančních zdrojů KSÚS KK, byť jsou zde velmi velké objemy finančních prostředků, se vždy jedná o situaci prognóza - skutečnost. Nejsou tedy na časový úsek (například jeden rok) přesně propočteny a stanoveny výdaje společnosti, ale je vytvořen pouze určitý přehled a odhad výdajů. Odchyly od plánu jsou poté přesně vyčísleny a je navrženo, jakým způsobem s nimi bude naloženo.

Jako *vlastní zdroje* lze označit čistý hospodářský výsledek z hlavní činnosti, čistý hospodářský výsledek z vedlejší činnosti a zůstatky peněžních fondů, které jsou popsány v části 3.2.3. *Druhotnými zdroji* jsou odpisy hmotného majetku (mimo silniční síť).

Podle [19] lze užití zdrojů rozdělit na:

- provozní náklady správy KSÚS KK (spotřeba materiálu, energie, platy zaměstnanců, odpisy hmotného majetku, ostatní náklady a služby...),
- opravy a údržby silnic provedené zhotovitelky,
- investice (strojní, stavební, do silniční sítě, splátky investičních úvěrů) a
- ostatní (finanční krytí fondů, činnosti pro ŘSD, úroky a ostatní náklady).

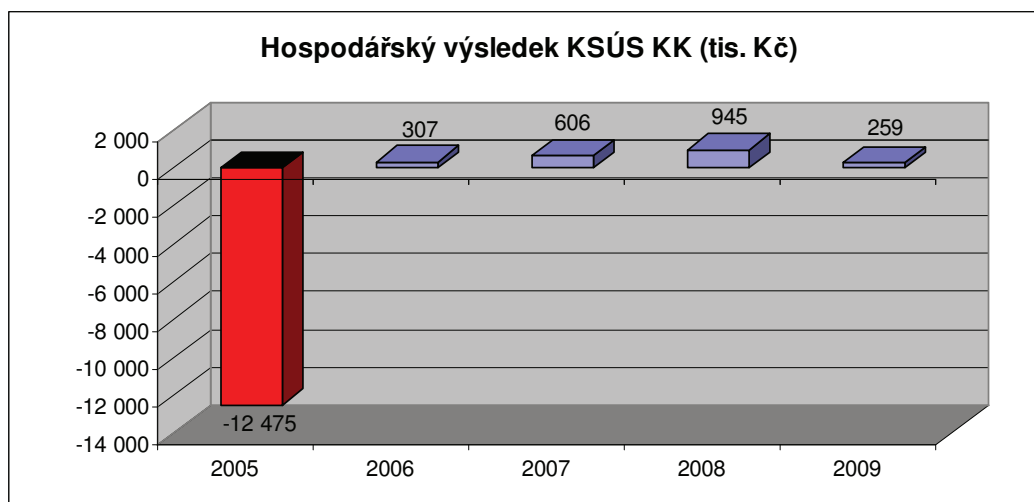
Každý rok se sestavuje jakýsi základní přehled „Souhrnná tabulka“, ve které jsou jednotlivé položky rozepsány. Jsou zde uvedeny jak očekávané hodnoty pro jednotlivé položky, tak jejich skutečné hodnoty a procentuální vyjádření plnění plánu. Tyto tabulky z let 2005 - 2009 jsou dostupné v Příloze 5.

Posledním bodem této části bude srovnání hospodářských výsledků (HV) v jednotlivých letech. Pro úplnost je nutné dodat, že se jedná o hospodářský výsledek z hlavní i vedlejší činnosti a že se hospodářský výsledek vždy rozpustí do fondů nebo je ztráta z těchto fondů hrazena.

Na uvedeném grafu (viz Obrázek 9) je patrná velká ztráta z roku 2005, která dosahuje cca 12,5 mil Kč. Dle KSÚS KK [19] je tato ztráta způsobena zejména nečekaným nárůstem spotřeby technologického materiálu a pohonných hmot. Tato položka byla oproti roku 2004, ze kterého vyšla prognóza pro rok 2005, o 22 mil. Kč vyšší, než se předpokládalo. Rozhodujícím faktorem, který toto způsobil, byly jednoznačně sněhové kalamitní situace v listopadu a prosinci roku 2005. Tím i samotné náklady na zimní údržbu stouply o dalších cca 30 mil. Kč oproti předpokladům. Nutno podotknout, že rezervy, které byly připraveny

na neplánované události byly použity již během roku 2005 na krytí výdajů souvisejících s havárií mostu ve Vintířově. Tímto vznikly neplánované náklady ve výši 46 mil. Kč a z krajského rozpočtu bylo poskytnuto pro tento účel pouze 30 mil. Kč.

**Obrázek 9 - Hospodářský výsledek KSÚS KK 2005-2009**



Zdroj: [19]

V té době také probíhala již zmíněná transformace společnosti a veškerý personál části údržba (cca 250 zaměstnanců) dostal výpověď z dřívější společnosti KSÚS KK a musela mu být vyplacena nevyčerpaná dovolená a přesčasové hodiny. To způsobilo vyčerpání fondu odměn a celkové vícenáklady ve výši cca 1,9 mil. Kč. Nutno podotknout, že pokud by právě nedocházelo k transformaci společnosti, mohlo dojít k řádnému čerpání dovolené či převodu nevyčerpané dovolené do let následujících a také k vykázání náhradního volna za vzniklé přesčasy. V letech následujících, tedy v období 2006 - 2009, již společnost vykazovala zisk, který byl rozdělen do fondů.

### **3.2.3 Tvorba a čerpání fondů**

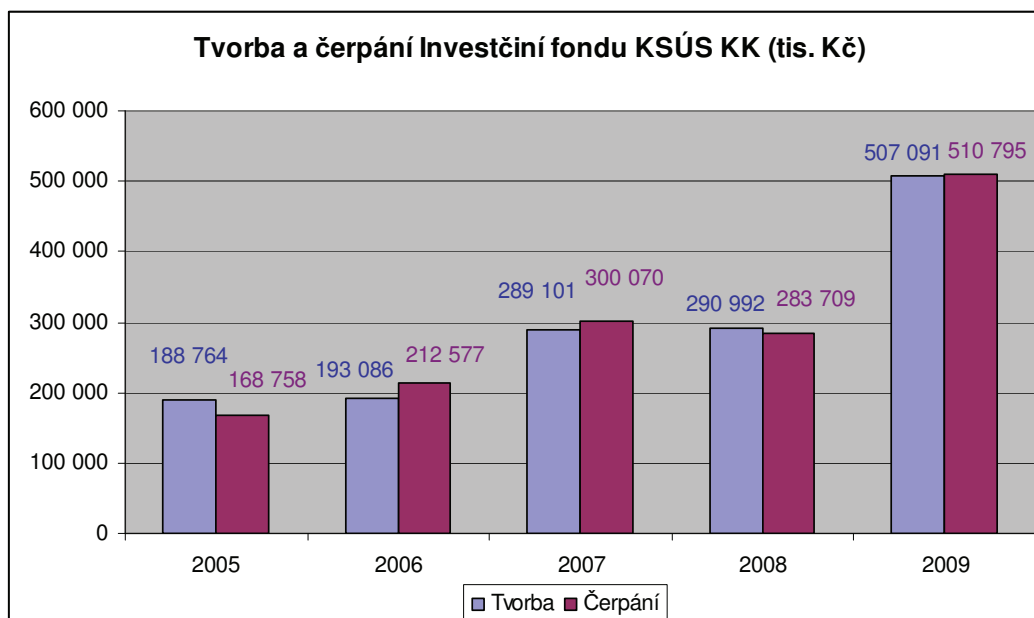
KSÚS KK vede celkem čtyři fondy, ve kterých se shromažďují finanční prostředky pro jednotlivé úkony, které činností KSÚS KK vznikají. Jedná se o Fond odměn (FO), Fond kulturních a sociálních potřeb (FKSP), Investiční fond, označovaný též Fond reprodukce majetku (FRM) a Rezervní fond (RF). Jednotlivé finanční prostředky z těchto fondů jsou uloženy v bankách, ve kterých má KSÚS KK vytvořené účty. Jedná se o Českou národní banku (ČNB), Českou spořitelnu, a.s. (ČS) a Komerční banku, a.s. (KB).

*Investiční fond* je díky objemu finančních prostředků vůbec největší. Je také velmi důležitý z toho pohledu, že jsou z něho hrazeny veškeré investiční akce, které společnost KSÚS KK provádí. Zdroje, ze kterých plynou finanční prostředky do tohoto fondu jsou poměrně různorodé, jedná se zejména o odpisy majetku, dotace z rozpočtu Karlovarského kraje, krátkodobé úvěry SFDI, příspěvky SFDI, úvěry u KB a ČS, dotace EU či ostatní zdroje, mezi které patří zejména spolufinancování obcí.

Finanční prostředky z investičního fondu jsou používány na investice do silniční sítě, do strojních a stavebních investic, finanční prostředky se také částečně převedou do zdrojů na údržbu silniční sítě a velká část prostředků plyne na splátky investičních úvěrů. Pro úplnost je v Příloze 6 uveden přehled zdrojů a jejich použití v Investičním fondu z roku 2009.

Z níže uvedeného grafu (viz Obrázek 10) je patrné, že prakticky každý rok probíhá tvorba i čerpání investičního fondu téměř ve stejné výši. To lze i z laického pohledu hodnotit dobře, neboť finanční prostředky zbytečně neleží na účtech a jsou v témže roce „spotřebovány“. Můžeme si také povšimnout vzrůstající tendence finančních prostředků, kterými FRM disponuje a jejichž objem se za poslední dva roky téměř zdvojnásobil.

**Obrázek 10 - Tvorba a čerpání FRM KSÚS KK**



Zdroj: [19]

*Rezervní fond (RF)* je z principu fungování společnosti důležitý zejména z toho pohledu, že pokud dojde k nenadálé události a skutečné náklady vzrostou více, než bylo plánováno, je možné tyto náklady „vykryt“ právě z tohoto fondu. Hlavním zdrojem RF je

hospodářský výsledek, který se do tohoto fondu z velké části převádí. Dalším zdrojem může být vklad zřizovatele KSÚS KK, tedy Karlovarského kraje. Pro přehled můžeme uvést objemy finančních prostředků, se kterými RF disponuje (viz Tabulka 4).

**Tabulka 4 – Tvorba, čerpání a zůstatky RF KSÚS KK 2005-2009 (v Kč)**

	2005	2006	2007	2008	2009
Počáteční stav	76 994	357 953	6 302 879	1 002 879	1 487 652
Tvorba	298 959	28 402 275	200 000	484 773	631 085
Čerpání	0	22 475 349	5 500 000	0	1 500 000
Zůstatek	357 953	6 302 879	1 002 879	1 487 652	618 737

Zdroj: [19]

Dalším fondem je *Fond odměn (FO)*, který již hospodaří s menšími finančními objemy než fondy výše uvedené. Jeho zůstatky velmi záleží na hospodářském výsledku společnosti a jeho tvorba závisí také na finančních částkách, které jsou v rezervním fondu. Pokud je v RF dostatek finančních prostředků, je možné odvést větší část těchto prostředků i do fondu odměn, které jsou následně vyplaceny zaměstnancům. Samozřejmě se nejedná o kompletní rozdělení celého fondu na konci roku, jak tomu bývá u některých společností, kdy si vedení rozdělí tučné odměny. Zde se spíše jedná o uspořené finančních prostředků pro nenadálé výkyvy počtu zaměstnanců způsobené například kalamitou, proplácení přesčasů a dalších výdajů spojených se zaměstnáváním pracovníků.

Po propadu v roce 2005, který byl zdůvodněn v části 3.2.2 a kdy byl tento fond kompletně využit pro úhradu vzniklých vícenákladů spojených s personálním obsazením střediska údržby, se každým rokem FO zvyšuje. Pro přehled lze uvést, že na konci roku 2007 byl zůstatek tohoto fondu cca 107 tis. Kč, tyto prostředky byly vloženy na začátku roku 2007 jako rozdělení HV z roku 2006. Během roku 2007 nedošlo k žádnému čerpání a na konci tohoto roku bylo vloženo dalších cca 206 tis. Kč opět z rozdělení HV za rok 2007. V roce 2008 došlo k čerpání ve výši 204,5 tis. Kč a na konci tohoto roku bylo do tohoto fondu z rozdělení HV opět přiděleno cca 315 tis. Kč. Aktuální stav k 1.1.2010 je 330 775,- Kč. [19]

V neposlední řadě je také nutno zmínit *Fond kulturních a sociálních potřeb (FKSP)*. FKSP disponuje s nižšími částkami než první dva fondy, ale rozhodně se nejedná o částky zanedbatelné. Opět se jedná o prostředky sloužící zaměstnancům společnosti a opět je přísun finančních prostředků do tohoto fondu závislý na hospodářském výsledku. Průměrná výše

peněžního zůstatku v tomto fondu se pohybuje kolem 110 tis. Kč s drobnými výkyvy. Aktuální zůstatek k 1.1.2010 činí 102 832 Kč. [19]

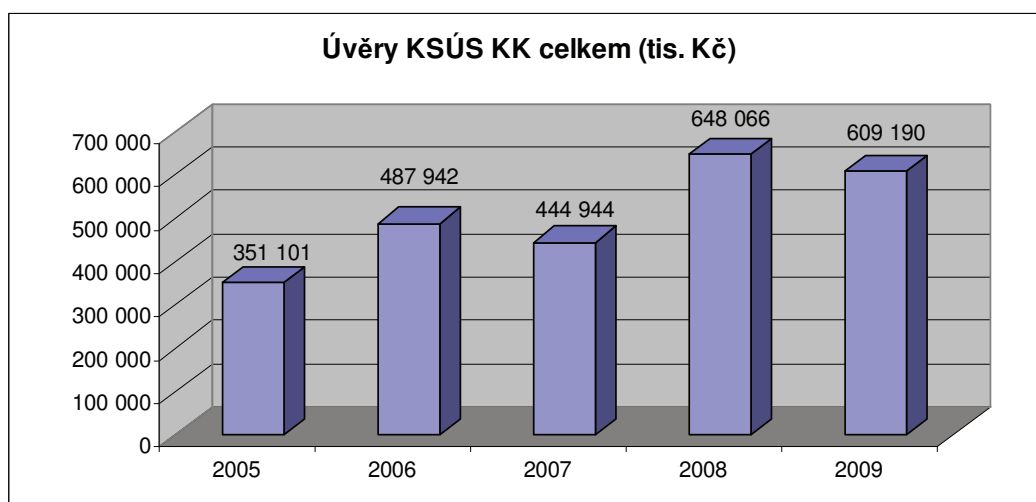
### 3.2.4 Problematika úvěrů

Poslední otázkou, na kterou je nutno odpovědět v této části, je bezpochyby problematika čerpání a splácení úvěrů. Nejprve je nutné udělat si přehled o tom, k čemu se tyto finanční prostředky využívají a proč vůbec si KSÚS KK půjčuje u bankovních institucí.

Nejdůležitějším faktorem, který toto ovlivňuje je problém časového překlenutí dostupnosti finančních prostředků z EU. Lze totiž říci, že každý projekt, který je alespoň částečně financován z EU je nutné nejprve finančně zajistit vlastními zdroji a až poté, co je přísun finančních prostředků z EU schválen, dochází k postupnému plnění. Toto pravidlo platí i u velmi velkých objemů finančních prostředků, které souvisí s budováním a modernizací silniční dopravní infrastruktury. Nyní bude nastíněno o jak velké objemy finančních prostředků se v rámci správy a údržby silniční sítě v Karlovarském kraji jedná a jak jsou tyto finanční prostředky formou investiční úvěrů zajištěny.

Pro přehled je zde uveden graf (viz Obrázek 11) čerpání úvěrů v jednotlivých letech. Nutno podotknout, že se jedná o celková čísla, která jsou souhrnem všech úvěrů, které vždy k 31.12. příslušného roku společnost čerpala.

Obrázek 11 - Úvěry KSÚS KK celkem



Zdroj: [19]

Společnost KSÚS KK čerpá úvěry u třech subjektů. Jedná se o úvěry u bankovních institucí: u České spořitelny, a.s. a Komerční banky, a.s., a také o krátkodobý úvěr u SFDI. Tyto úvěry jsou vždy sjednávány na jasně definované investiční akce, které jsou přílohou

daného úvěru. Prakticky to dle KSÚS KK [19] funguje tak, že jsou vždy přesně stanoveny investiční akce, na které je úvěr čerpán a teprve pak je vyhlášeno výběrové řízení (VŘ). Dle vyjádření ekonomického úseku společnosti KSÚS KK je ve výběrovém řízení jediným kritériem co možná nejnižší celková cena, tedy není zde řešena například úroková sazba. Celková cena se často skládá z částky úvěru, přiměřeného navýšení bankovním subjektem a poplatků spojených s vedením úvěru. Banky často nabízí i další zpoplatněné služby, které jsou s investičním úvěrem spojeny, jedná se například o zajištění odborné asistence či poradenství při čerpání investičního úvěru. S vítězem výběrového řízení je podepsána smlouva.

Jak již bylo uvedeno, jsou touto formou hrazeny zejména investiční akce spolufinancované z fondů EU, kde sice je uhrazeno většinou 75 - 92 % celé investiční akce, ale náklady se musí hradit průběžně nebo dokonce s předstihem. Zbylá částka do 100 % je hrazena investičním příspěvkem Karlovarského kraje. Karlovarský kraj také vystupuje jako ručitel při sepsání velmi vysokých úvěrů, které společnost KSÚS KK potřebuje ke své činnosti. Jiným způsobem společnosti v tomto ohledu nepomáhá. Zato u SFDI je možnost sjednání bezúročného krátkodobého investičního úvěru, který ovšem musí být sjednán na akci, na kterou jsou poskytnuty finanční prostředky právě ze SFDI. Nyní bude následovat přehled jednotlivých úvěrů, které společnost KSÚS KK využívá.

*Investiční úvěr u České spořitelny* - v současné době (stav k 1.1.2010) má společnost KSÚS KK sjednány dva investiční úvěry u tohoto bankovního domu. Oba úvěry jsou sjednány pro investiční akce týkající se již zmíněného OP přeshraniční spolupráce Cíl III a Společného regionálního operačního programu (SROP), což je předchůdce pozdějšího ROP. Úvěr týkající se SROP sloužil pro investiční akce v podobě modernizaci a úpravám silnici II. a III. třídy. Tento operační program v současnosti dobíhá, takže v roce 2009 nebyly z tohoto úvěru hrazeny žádné investiční akce a úvěr se pouze splácí. Druhý úvěr slouží pro předfinancování investičních akcí v rámci OP přeshraniční spolupráce Cíl III, v současné době spíše příprav těchto investičních akcí, tedy výkupu pozemků, projektové činnosti apod. V roce 2009 z tohoto úvěru byla hrazena modernizace silnice a obchvat na česko - německé hranici u obcí Hranice - Ebmath (zmíněná v bodě 2.3.4). Ač se může zdát, že se zatím jedná „pouze o menší“ investiční akce již v roce 2009 došlo k čerpání cca 34,8 mil. Kč.

*Investiční úvěr u Komerční banky* - i zde jsou v současné době (stav k 1.1.2010) vedeny dva úvěry pro společnost KSÚS KK. Z těch jsou hrazeny investiční akce ROP, který



byl popsán výše v části 2.3.3. Jedná se zejména o rekonstrukce silniční dopravní infrastruktury silnic II. a III. třídy.

Pro příklad si můžeme uvést několik akcí, které proběhly v roce 2009, kdy se jednalo např. o:

- rekonstrukci silnice Nové Sedlo - Chranišov v částce 33,289 mil. Kč čerpané z úvěru,
- rekonstrukci průtahu ve Skalné v hodnotě cca 23,2 mil. Kč čerpané z úvěru,
- rekonstrukci průtahu v Nejdu v celkové hodnotě cca 16,5 mil. Kč čerpané z úvěru a
- mnoho dalších, které jsou uvedeny v Příloze 7.

Celkové čerpání v roce 2009 dosáhlo částky lehce přesahující 161,4 mil. Kč. Nutno však podotknout, že bylo v tomto roce také splaceno necelých 104 mil. Kč z výše uvedených dvou úvěrů u KB.

*Krátkodobý investiční úvěr SFDI* - tento úvěr je ojedinělý tím, že se jedná o bezúročný investiční úvěr, pokud jsou splněny následující podmínky:

- jedná se o investiční akci částečně hrazenou ze SFDI a
- finanční prostředky čerpané z tohoto úvěru slouží k předfinancování této investiční akce.

Akce, které jsou z tohoto úvěru hrazeny, jsou spolufinancovány ze SFDI a tak dochází k tomu, že společnost KSÚS KK vždy v roce uskutečnění akce či v roce následujícím akci vyúčtuje a dojde i ke splacení tohoto úvěru. Tím však nelze říci, že je zůstatek na konci roku vždy nulový, ba naopak, často jsou zde finanční prostředky, které překlenují časový nesoulad potvrzení dotace a uskutečnění plnění.

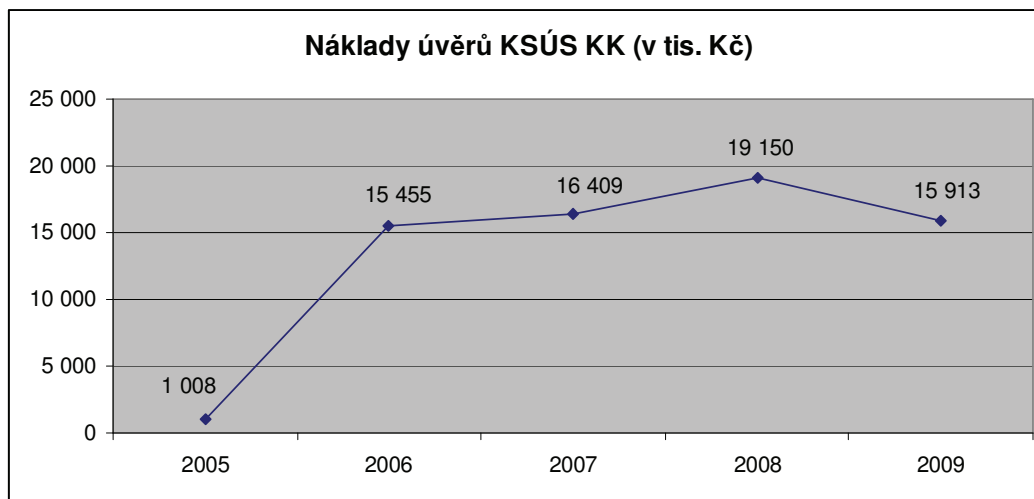
V roce 2009 byly z tohoto úvěru hrazeny akce z ROP, mezi které patří například: rekonstrukce silnice Merklín - Pstruží, Hroznětín - Merklín či rekonstrukce mostů v Rotavě, Poutnově či Velké Hleděsebi. Kompletní seznam investičních akcí hrazených z tohoto úvěru v roce 2009 je také uveden v Příloze 7. V roce 2009 došlo k čerpání v celkové výši necelých 73 mil. Kč a bylo splaceno necelých 143 mil. Kč.

Ještě je nutno podotknout, že úroky z výše zmíněných úvěrů se pohybují opět v milionových částkách a jedná se o jednu z vysokých částek, které ovlivňují hospodářský výsledek společnosti. Po opravách a údržbě silniční sítě a odpisech silničního majetku, což

jsou náklady, které vyplývají z hlavní činnosti společnosti KSÚS KK, se jedná o třetí nejvyšší nákladovou položku, jejíž vývoj v posledních letech ukazuje Obrázek 12.

Jak si lze povšimnout údaj z roku 2005 není příliš vypovídající, neboť společnost před transformací (viz 3.1) fungovala na zcela jiných principech a úvěrový systém byl pojat také jiným způsobem.

**Obrázek 12 - Vývoj nákladů úvěru KSÚS KK**



Zdroj: [19]

Celkový přehled o jednotlivých úvěrech, jejich čerpání a splácení v jednotlivých letech dává Příloha 8. V ní je možné sledovat vývoj jednotlivých úvěrů, u jaké instituce a pro jaký účel jsou zřízeny a jakým způsobem dochází k čerpání a splácení.

V této kapitole byla shrnuta finanční situace společnosti Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje, p.o. Lze si tedy z výše uvedeného sestavit ucelený obrázek o finančních prostředcích, které tato společnost využívá k naplnění účelu, ke kterému je zřízena. Byl zde nastíněn i základní přehled o tom, jak společnost hospodaří, z jakých zdrojů jsou velké objemy finančních prostředků kryty a na jaké akce a v jaké výši jsou vynakládány. Za problematický bod lze označit čerpání investičních úvěrů, které slouží k překlenutí časového nesouladu v přísunu a upotřebení finančních prostředků z fondů Evropské unie. Právě způsob sjednávání těchto investičních úvěrů bude hlavním námětem následující kapitoly.

## **4 Návrhy možných zlepšení v oblasti správy a údržby silniční sítě v Karlovarském kraji**

V předchozích částech práce byl uveden základní přehled o silniční dopravní infrastruktuře v České republice. Byla specifikována silniční síť Karlovarského kraje a správa a údržba této sítě. Byly též uvedeny informace o příspěvkové organizaci Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje, která doznala za posledních pět let několika radikálních změn, a která se v současné době stará o správu a údržbu silniční sítě v Karlovarském kraji.

Tedy tedy bude následovat několik návrhů opatření, jak napomoci ke zlepšení současné situace v oblasti správy a údržby silniční sítě v Karlovarském kraji. U každého návrhu budou nejprve uvedeny předpoklady, které vycházejí z předchozích částí práce, nastíněna současná situace a návrhy s důsledky, které by jejich zavedení do praxe mělo.

### **4.1 Návrhy vylepšení finanční situace Krajské správy a údržby silnic, p.o.**

V tomto ohledu je brána v potaz analýza finanční situace KSÚS KK, p.o., která byla náplní kapitoly 3.2. První návrh se týká investičních úvěrů, které byly popsány zejména v bodě 3.2.4. Při čerpání finančních prostředků z EU vzniká časový nesoulad mezi přípravou a provedením investiční akce a přísunem finančních prostředků z fondů EU, které jsou přidělovány prostřednictvím určitých operačních programů. Tento časový nesoulad je nutné překlenout investičním úvěrem. Investiční úvěry KSÚS KK, p.o. jsou v současnosti sjednány u dvou bankovních institucí: u Komerční banky, a.s. a České spořitelny, a.s. Z principů a okolností za kterých si společnost KSÚS KK, p.o. vybírá bankovní subjekty (viz 3.2.4), vyplývá několik úvah, zda by se toto nedalo řešit lépe.

#### **4.1.1 Stabilní bankovní instituce na dlouhodobou spolupráci**

První z nich je fakt, že společnost KSÚS KK, p.o. vždy vypíše výběrové řízení na investiční úvěr pro dané investiční akce. Jak již bylo uvedeno v části 3.2.4, jediným zohledněným kritériem při rozhodování o nabídkách bankovních subjektů je v tomto výběrovém řízení celková částka (dále jen celková cena úvěru), kterou společnost KSÚS KK za úvěr zaplatí. Bankovní subjekt, který nabídne nejnižší celkovou cenu úvěru, vyhrává výběrové řízení. Dle ekonomické náměstkyně společnosti KSÚS KK není řešena výše úroku. To přináší určitá rizika. Jedním z nich může být případný úpadek či nestabilita bankovního domu. Lze říci, že bankovní subjekt neprochází žádnou „kontrolou spolehlivosti“. Za tu by se

dalo považovat například zhodnocení předchozí spolupráce bankovní instituce a veřejného sektoru, zhodnocení výsledků hospodaření bankovního domu za několik posledních let či předchozí zkušenosti s bankovním subjektem.

V současnosti je na každý investiční úvěr vypsáno výběrové řízení (viz 3.2.4). Rozhodně lze navrhnout přijatelnější situaci, kdy společnost KSÚS KK, p.o. naváže dlouhodobou (5 - 10 let) spolupráci s jedním či dvěma bankovními subjekty. Jednalo by se o prověřené a stabilní banky. Byl by sestaven vyjednávací tým, ve kterém by zasedli zástupci Karlovarského kraje, společnosti KSÚS KK, p.o. a bankovního subjektu. Při jednáních o jednotlivých investičních úvěrech v průběhu let by pak nebyla brána v potaz pouze nízká celková cena úvěru, jak je tomu v současnosti, ale i další služby, které banky společně s úvěry nabízejí, a které byly zmíněny v části 3.2.4. Veškeré vztahy mezi jednotlivými zainteresovanými subjekty a závěry z jednání by byly ošetřeny smluvně.

Nelze však říci, že forma výběrového řízení je jednoznačně neefektivní. Velké množství zakázek v ČR, které jsou zadány veřejným sektorem, je řešeno právě touto formou. Formu veřejné zakázky by bylo vhodné zachovat právě pro výběr dlouhodobého partnera.

Jednoznačným cílem tohoto řešení by byl fakt, že by banka mohla nabídnout celkovou cenu úvěru nižší než v současnost. Důvodem by byl fakt, že by se jednalo o delší spolupráci a banka by tak měla i smluvní jistotu, že i na další investiční akce bude společnost KSÚS KK, p.o. čerpat investiční úvěry právě u ní.

Negativním důsledkem výše uvedených jednání je fakt, že by musel být sestaven onen vyjednávací tým lidí ze společnosti KSÚS KK, p.o., který by se v dané problematice skvěle orientoval a byl by schopen lepší podmínky vyjednat. Dalším rizikem tohoto řešení by mohl být i případ, kdy by se hlavním kritériem při výběru bankovního subjektu stala právě úroková sazba. Zde by hrozila možnost, že by banky nabízely nízká úroková procenta, ale částku, kterou by tímto „ztratily“, by nahradily například zvýšením některých poplatků, jak je tomu v současné době při běžné praxi v ČR. Nápravou tohoto faktu by byla jediná změna sledovaného parametru z úrokové sazby na sazbu RPSN<sup>10</sup>). Při sledování této sazby by společnost KSÚS KK, p.o. měla jasný přehled o tom, kolik celkově za úvěr zaplatí. Toto lze označit za drobné pomocné řešení.

---

<sup>10</sup> RPSN - roční procentní sazba nákladů udává procentuální podíl z dlužné částky, který musí spotřebitel zaplatit za období jednoho roku v souvislosti se splátkami, správou a dalšími výdaji spojenými s čerpáním úvěru.

#### **4.1.2 Zainteresovanost Karlovarského kraje**

Jak již bylo zmíněno v části 3.1.3, právnická osoba Karlovarský kraj vystupuje v souvislosti s poskytováním úvěrů společnosti KSÚS KK, p.o. pouze jako ručitel. Jiným způsobem se v této souvislosti neangažuje. Nelze však říci, že se jedná o malou podporu, protože ručení je při tak velkých finančních objemech, jaké KSÚS KK, p.o. formou investičních úvěrů čerpá, velmi důležité. Další možností, jak se zapojit do problematiky úvěrů KSÚS KK, by pro zástupce Karlovarského kraje byla možnost pomoci s vyjednáváním o úvěrech, které bylo navrženo v bodě 4.1.1. Ze své pozice zřizovatele příspěvkové organizace KSÚS KK a jediného akcionáře ÚS KK, a.s. by k tomu měl Karlovarský kraj ideální příležitost.

Druhým návrhem v souvislosti s působením Karlovarského kraje na správu a údržbu silniční sítě Karlovarského kraje by bylo ponechávání finančních prostředků v příspěvkové organizaci KSÚS KK. Je jasné, že zmíněnou transformací původní společnosti Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje (viz 3.1) se měla oddělit část údržby od hlavní společnosti. To mělo vliv i na finanční stránku celé věci i na čerpání investičních úvěrů. Dnes samostatná a prosperující akciová společnost ÚS KK funguje bez větších finančních obtíží, zatímco KSÚS KK, p.o. si musí sjednávat investiční úvěry na pokrytí investičních akcí. Tím, že je Karlovarský kraj jediným akcionářem akciové společnosti ÚS KK a zároveň zřizovatelem příspěvkové organizace KSÚS KK, dostává se do situace, kdy finanční prostředky, které přerozděluje ze státního rozpočtu na správu a údržbu silniční sítě, jsou nejdříve přesunuty z Karlovarského kraje do KSÚS KK, pak do ÚS KK a v případě rozdělení zisku zpět do Karlovarského kraje. Toto „kolečko“ by bylo vhodné eliminovat do té míry, že by prostředky, které by se vracely zpět Karlovarskému kraji, přešly přímo do KSÚS KK, p.o., která správu a údržbu zastřešuje a byly by uloženy do některého z fondů, které jsou popsány v části 3.2.3. Uvedená změna by měla za následek fakt, že by se odbourala byrokracie spojená s převody prostředků. Prostředky by se jednoduše ponechaly v zastřešující organizaci KSÚS KK, která by je stejně v následném účetním období využila jak jinak, než na investiční akce hrazené z investičního fondu, které jsou popsány v části 3.2.3. Krátkodobý negativní dopad by to mělo pro Karlovarský kraj, protože by se mu nevrátila ona část z rozdělení zisku KSÚS KK, p.o. či ÚS KK, a.s. Krátkodobost tohoto negativa je způsobena tím, že v následujícím období by stejně tyto finanční prostředky byly vloženy zpět do KSÚS KK, p.o., což vyplývá ze vztahů, které jednotlivé subjekty mezi sebou mají (viz 3.1.3).

## 4.2 Návrh priorit rozvoje silniční sítě v Karlovarském kraji

V Karlovarském kraji je největší důraz kladen na silnici R6 (viz 2.1.1), která by v budoucnu měla být hlavním tahem, který by spojoval Prahu, Karlovy Vary a Cheb a dále by pokračovala na hranice s Německem, kde by byla napojena na plánovanou dálnici A70 do Bayreuthu. Zdroje financování výstavby nových úseků i modernizace stávajících stagnují a pro roky 2011 a 2012 je dle SFDI [7] očekáván jejich pokles. Národní zdroje zůstávají přibližně ve stejné úrovni, avšak dle výhledu SFDI [7] klesá přísun finančních prostředků z EU. Pokud by tento pokles přísunu finančních prostředků měl vliv i na výstavbu a modernizaci silnice R6, by bylo vhodné uvést charakteristiku dvou krajních případů, které by mohly nastat a měly by velký vliv na vývoj silniční dopravní infrastruktury v Karlovarském kraji.

### 4.2.1 Nejrychlejší dokončení výstavby a modernizace silnice R6

Nyní bude nastíněna návrh varianty, kdy veškeré dostupné finanční budou použity na urychlenou dostavbu a modernizaci silnice R6. Těmito finančními prostředky jsou myšleny takové finanční prostředky, které Karlovarský kraj může vynaložit nad rámec minima, které musí poskytnout na správu a údržbu silniční sítě na jeho území. Fakt, že by se podařilo sehnat z popsaného zdroje prakticky ihned obrovský objem finančních prostředků na dostavbu rozestavěných úseků i výstavbu plánovaných úseků na území Karlovarského kraje, který dle ŘSD [6] v současnosti činí cca 20 mld. Kč<sup>11)</sup>, je velmi nereálný. Pokud by došlo k tomu, že by část prostředků na rozvoj okolní silniční dopravní infrastruktury byla přesunuta na urychlenou dostavbu této komunikace, nutně by se toto muselo projevit technickém stavu ostatních komunikací v kraji. Urychlení výstavby by se týkalo zejména úseku Karlovy Vary - Lubenec. Zde je totiž příznivá dlouhodobější časová rezerva, neboť uvolněné prostředky nebude možné zajistit ihned. Právě časové hledisko zde hraje velkou roli z toho pohledu, že rychlostní komunikace R6 má být v úseku mezi Karlovými Vary a Chebem zprovozněna již v roce 2012.

Mezi *výhody* urychlujícího postupu lze jednoznačně zařadit dokončení rychlostí komunikace nadregionálního významu a snížení intenzity provozu na souběžných silnicích. Dále by došlo ke zvýšení cestovní rychlosti na trase Lubenec - Karlovy Vary - Cheb, doprava

---

<sup>11</sup> Částka 20 mld. Kč je součet nákladů na modernizaci a výstavbu jednotlivých úseků R6, které jsou v současnosti ve výstavbě či je zahájení výstavby v plánu do konce roku 2012 dle ŘSD [6].

zde by byla plynulejší, zejména při průjezdech městy. Při vlivu rychlého dokončení R6 na životní prostředí je nutné brát v úvahu jako pozitivní fakt, že dokončení rychlostní komunikace by díky plynulosti provozu na ní zapříčinilo snížení škodlivých zplodin produkovaných automobily v ovzduší. Dalším nepřímým přínosem rychlého dokončení silnice R6 by mohl být příliv investorů z ostatních oblastí podnikatelské sféry, kteří by ve svých podnikatelských záměrech mohli postupem času zohlednit využití nově vzniklých napojení na rychlostní komunikaci mezinárodního významu.

*Nevýhodou* je pozastavení rozvoje silniční sítě, s výjimkou R6, která by byla přednostně dokončena. Zaměření pouze na jednu komunikaci je určitým způsobem krátkozraké. Tato komunikace sice je v současné době zatížena nejvyšší intenzitou provozu, ale není z pohledu obslužnosti Karlovarského kraje jedinou komunikací, která stojí za rozvoj a modernizaci. Důležité jsou také silnice I/13, I/20, I/21 či I/25, které spojují Karlovy Vary s dalšími velkými městy v regionu či mimo něj. Možným rizikem této varianty by mohla být i určitá nepřipravenost jednotlivých projektů a participace společností, které se na výstavbě a modernizaci podílejí. Řada těchto společností by nemusela mít potřebné kapacity k naplnění požadavků, které by s přísunem finančních prostředků ŘSD souvisely. Dalším negativním faktem by mohl být vliv stavebních prací na životní prostředí. Zde je zřejmý vyšší výskyt škodlivých zplodin ze stavebních strojů, stejně tak i z vozidel v běžném provozu, protože by tento provoz byl samozřejmě méně plynulý a často by byl veden po objízdných trasách.

#### **4.2.2 Zvyšování úrovně ostatních úseků silnic**

Opačným případem by mohl být stav, kdy se menší část finančních prostředků, které jsou plánované pro výstavbu a modernizaci R6 zejména v úseku Karlovy Vary - Lubenec, využije pro zkvalitnění a rozvoj ostatních komunikací v Karlovarském kraji. Byť by se jednalo například o jednu desetinu celkové částky, která má být na tomto úseku využita, znamenalo by to dle [6] přísun finančních prostředků ve výši cca 1,5 mld. Kč. Tyto finanční prostředky by mohly být použity například na modernizaci komunikací I/13 ve směru Karlovy Vary - Chomutov či komunikaci I/20 ve směru Karlovy Vary - Plzeň. Tyto komunikace jsou také velmi intenzivně využívány a zaslouží si zkvalitnění či modernizaci.

Pokud bude brána v potaz problematika nižšího přísunu finančních prostředků z EU, což je popsáno v úvodu části 4.2, byla by tato varianta určitým řešením, jak udržet silniční síť v Karlovarském kraji delší dobu na dobré úrovni nebo její stav ještě zlepšit.

*Výhodou* této varianty by bylo dlouhodobé pokrytí nákladů na opravy a modernizaci jiných úseků silnic, například navržených I/13 a I/20. Další výhodou by mohl být přesun finančních prostředků do jednoho z fondů KSÚS KK, p.o., která by tyto finanční prostředky použila pro potřeby, ke kterým je zřízena (viz 3.1.2).

*Nevýhodou* je jednoznačně zpomalení výstavby silnice R6 se všemi důsledky, které z toho vyplývají. Jedná se zejména o zatížení lidských sídel, kterými tato komunikace v současnosti prochází, rychlostní omezení, vyšší nehodovost apod. Některé takové důsledky má však i výstavba a modernizace silnice R6 z toho pohledu, že je nutné stanovit objízdné trasy. Neopomenutelné je i zatížení životního prostředí z titulu výrazně vyššího podílu škodlivých zplodin na starších komunikacích, což je způsobeno zejména plynulostí a rovnoměrností dopravy. Jako negativní by mohlo být vnímáno samotné oddálení dokončení výstavby a modernizace rychlostní komunikace R6. Toto oddálení by bylo dle uvedených finančních požadavků ŘSD [6] a stanovené částky 1,5 mld. Kč, která by byla zaměřena na jiné uvedené úseky silnic I/13 a I/20, v horizontu 3 - 5 let.

### **4.3 Nové principy napomáhající rozvoji silniční sítě**

Nelze se stále snažit jen o opravy a úpravy stávajících problémů, které s údržbou a správou silniční sítě souvisí. Je nutné vyhledávat nové příležitosti jak zlepšit současnou situaci v této problematice.

#### **4.3.1 Projekty na principu partnerství veřejného a soukromého sektoru**

Jednou z takových možností by bylo vzájemné partnerství veřejného a soukromého sektoru tzv. princip PPP, který byl popsán v části 1.3. Dle PPP Centra, a.s. [20] by již měly padnout právní překážky, které rozšíření využívání tohoto principu zpomalují, což již bylo zmíněno v části 1.3 Nejvýznamnější organizací, která se v tomto ohledu angažuje, je jednoznačně PPP Centrum, a.s., jehož jediným akcionářem je Ministerstvo financí České republiky. Ve světě je princip PPP již zaběhnutý, v České republice jsou v současné době připraveny první projekty, které ho využívají. Jejich seznam a drobný popis je uveden v Příloze 9. Proto i při výstavbě, modernizaci, správě a údržbě silniční sítě Karlovarského kraje lze tento princip do budoucna využít.

Stejně jako je v současnosti snaha využít tohoto principu na stavbu a následné provozování úseku dálnice D3 v jižních Čechách, dalo by se tohoto principu v budoucnu využít i v Karlovarském kraji například při dostavbě a modernizaci silnice R6 (I/6), která byla



popsána v části 2.1.1. Lze u tohoto návrhu vycházet z právní analýzy, kterou provedlo PPP Centrum, a.s. [20], kdy ve svých dokumentech uvádí předpoklady v sektoru silniční dopravy. Jako „typický PPP projekt“ v tomto sektoru je označen projekt, definovaný takto:

„Soukromý partner vybuduje nebo opraví silnici a po stanovenou dobu ji provozuje. Za provoz vybírá skutečné nebo stínové mýtné.“<sup>12)</sup>

Do střetu se zákonem se nedostává ani řešení pomocí koncesních smluv, neboť dle zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích [4] může být takto zajišťována výstavba, provozování a údržba dálnic nebo silnic I. třídy (§18a uvedeného zákona).

Tedy jediným problémem, který by zde dle zjištěných informací mohl nastat, je problém s výběrem mýtného. Avšak na již zprovozněném několikakilometrovém úseku silnice R6 v okolí Chebu je již v současné době vystavěno několik mýtných bran pro vozidla s povolenou hmotností nad 3,5 tuny. Pro splnění tohoto předpokladu by bylo nutné vybudovat mýtné brány i na dalších částech dokončované komunikace.

Využití tohoto principu v budoucnu v praxi by mělo za efekt přenos rizik spojených s výstavbou, modernizací a provozováním silniční dopravní infrastruktury z veřejného na soukromý sektor a hospodárnější nakládání s veřejnými finančními prostředky

---

<sup>12</sup> *Partnerství veřejného a soukromého sektoru: Právní analýza proveditelnosti v ČR* [on-line]. [cit. 2010-05-20]. Dostupné z WWW: <<http://www.pppcentrum.cz/res/data/000043.pdf>>.

## Závěr

V bakalářské práci jsem se pokusil navrhnout opatření, která by vedla ke zlepšení současné situace výstavby, modernizace, správy a údržby silniční sítě v Karlovarském kraji. V problematice budování a správy silniční dopravní infrastruktury se střetává několik faktorů, které celý její vývoj ovlivňují. A to jak na celorepublikové, tak regionální úrovni. Jedná se zejména o dlouhodobé strategie rozvoje silniční sítě, způsoby financování tohoto rozvoje, právní vymezení jednotlivých zainteresovaných subjektů a nelze opomenout ani bezpečnostní či ekologické požadavky. V práci jsem se zabýval zejména finanční stránkou této problematiky.

Z analytické části práce vyplynulo několik specifických problémů, se kterými se lze v současnosti v této problematice setkat. Jednalo se zejména o rozvoj hlavního dopravního tahu, kterým je v Karlovarském kraji bezesporu rychlostní komunikace R6, rozvoj silniční sítě v kraji jako celku, financování rozvoje silniční dopravní infrastruktury z fondů Evropské unie či využívání nových principů, jako je například Princip partnerství soukromého a veřejného sektoru (PPP).

Nejzásadnějším tématem, který vyplynulo z analýzy současného stavu silniční dopravní infrastruktury v Karlovarském kraji, bylo financování správy a údržby silniční sítě. Příspěvková organizace Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje, která je v tomto ohledu zastřešující organizací, čerpá z fondů Evropské unie finanční prostředky na jednotlivé investiční akce. Tyto investiční akce je však nutné předfinancovat. K tomuto se využívají investiční úvěry, které se v posledních letech pohybují v řádech 440 - 650 mil. Kč. Právě problematikou těchto úvěrů, jejich sjednáváním a užitím jsem se zabýval především. Při jednání o těchto úvěrech, by dle mého názoru, měl být sestaven vyjednávací tým, ve kterém by zasedli zástupci všech institucí, které jsou na tuto problematiku napojeny, včetně zástupců Karlovarského kraje.

Tím byl cíl práce, který jsem si stanovil v úvodu, naplněn a mnou navržená opatření by reálně mohla vést ke zlepšení stávající situace v této oblasti. Pro mne samotného mělo zpracovávání této problematiky také přidanou hodnotu. Ač jsem měl určité povědomí o výstavbě, modernizaci, správě a údržbě silniční sítě v Karlovarském kraji ještě před vypracováním této bakalářské práce, nutno podotknout, že jsem si jej při zpracovávání jednotlivých částí práce velmi rozšířil.

Právě při zpracování jednotlivých částí práce vyšly najevo i další skutečnosti, na které jsem se snažil reagovat. Jednalo se například o problematiku stanovení priorit v rozvoji silniční dopravní infrastruktury na území Karlovarského kraje, zejména s ohledem na výstavbu a modernizaci rychlostní komunikace R6. Zde jsem navrhl dva scénáře, které by mohly nastat v případě, kdy bude zajištěn zvláštní přísun finančních prostředků z Karlovarského kraje nebo naopak budou prostředky, které by mohly být využity pro stavbu a modernizaci R6, částečně využity na zkvalitnění ostatní silniční dopravní infrastruktury v kraji. I tento dílčí cíl práce byl naplněn.

Nelze však myslet jen na zlepšení současného stavu, proto jsem v samotném závěru práce (viz část 4.3.1) navrhl využití relativně nového principu PPP, tedy principu partnerství veřejného a soukromého sektoru. Zde jsem z dostupných materiálů stanovil a odůvodnil předpoklady, za kterých by bylo možné tento princip využít při stavbě, modernizaci, správě a údržbě již zmíněné silnice R6. Toto lze považovat také za naplnění vedlejšího cíle této bakalářské práce.

## Použitá literatura

- [1] KYNCL, Jan a kol. *Historie dopravy na území České republiky*. Institut J. Pernera. Praha: Vladimír Kořínek, 2006. 146s. ISBN 80-903184-9-5.
- [2] BRUNCLÍK, Alfred; VOREL, Vladimír a kol. *Páteřní síť dálnic a rychlostních silnic v ČR*. Praha: Agentura Lucie, 2009. 81s.
- [3] *Český statistický úřad* [online]. [cit. 2010-03-12]. Dostupné z WWW: <<http://www.czso.cz/>>.
- [4] *Zákon č. 13/1997 Sb. O pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů* [online]. [cit. 2010-03-12]. Dostupné z WWW: <[http://www.mujiProjekt.cz/cz/zakony/z\\_13-97.asp](http://www.mujiProjekt.cz/cz/zakony/z_13-97.asp)>.
- [5] *Ministerstvo dopravy a spojů* [on-line]. [cit. 2010-03-12]. Dostupné z WWW: <<http://www.mdcz.cz>>.
- [6] *Ředitelství silnic a dálnic* [on-line]. [cit. 2010-03-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.mdcz.cz>>.
- [7] *Státní fond dopravní infrastruktury* [on-line]. [cit. 2010-04-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.sfdi.cz/CZ/>>.
- [8] *Informace o dopravní infrastruktuře* [on-line]. [cit. 2010-03-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.silnice.info>>.
- [9] *Statistika dopravy České republiky* [on-line]. [cit. 2010-03-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.sydos.cz>>.
- [10] *Operační program Doprava* [on-line]. [cit. 2010-03-12]. Dostupné z WWW: <<http://www.opd.cz/>>.
- [11] *Operační program Infrastruktura* [on-line]. [cit. 2010-03-12]. Dostupné z WWW: <<http://www.opinfrastruktura.cz>>.
- [12] *Strukturální fondy EU* [on-line]. [cit. 2010-03-12]. Dostupné z WWW: <<http://www.strukturalni-fondy.cz>>.
- [13] *Časopis SILNICE ŽELEZNICE* [on-line]. [cit. 2010-03-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.silnice-zeleznice.cz/>>.

- [14] *Informační portál Karlovarského kraje* [on-line]. [cit. 2010-04-01]. Dostupné z WWW: <<http://www.kr-karlovarsky.cz/>>.
- [15] *Dálnice - silnice* [on-line]. [cit. 2010-04-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.dalnice-silnice.cz/>>.
- [16] *Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje, příspěvková organizace* [on-line]. [cit. 2010-04-24]. Dostupné z WWW: <<http://www.ksusk.cz/>>.
- [17] *Intranet USKK a.s.* [on-line]. [cit. 2010-04-24]. Dostupné z WWW: <<http://www.uskk.cz/>>.
- [18] *Obchodní rejstřík a Sbírka listin, Ministerstvo spravedlnosti České republiky* [on-line]. [cit. 2010-04-25]. Dostupné z WWW: <<http://www.justice.cz/>>.
- [19] *Interní dokumenty společnosti Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje, příspěvková organizace.*
- [20] *PPP Centrum: Partnerství veřejného a soukromého sektoru* [on-line]. [cit. 2010-05-19]. Dostupné z WWW: <<http://www.pppcentrum.cz/>>.

## Seznam obrázků

Obrázek 1 - Délka silniční a dálniční sítě ČR k 1.1.2009 .....	14
Obrázek 2 - Délka objektů na silnicích ČR k 1.1.2009 .....	14
Obrázek 3 – Stav mostů na silnicích I. třídy k 1.1.2009.....	15
Obrázek 4 - Prostředky na výstavbu silnic I. třídy a dálnic.....	18
Obrázek 5 – Schéma struktury Operačních programů EU .....	21
Obrázek 6 – Délka silnic na území Karlovarského kraje .....	27
Obrázek 7 - Stavby financované z OPD 2007-2013.....	34
Obrázek 8 - Vývoj externích zdrojů KSÚS KK .....	42
Obrázek 9 - Hospodářský výsledek KSÚS KK 2005-2009.....	44
Obrázek 10 - Tvorba a čerpání FRM KSÚS KK.....	45
Obrázek 11 - Úvěry KSÚS KK celkem.....	47
Obrázek 12 - Vývoj nákladů úvěru KSÚS KK.....	50

## **Seznam tabulek**

Tabulka 1 – Prioritní osy OPD a jejich alokace .....	23
Tabulka 2 – Plánované stavební úpravy v KK pro rok 2010.....	32
Tabulka 3 – Hospodářské výsledky společnosti Údržba silnic KK, a.s (tis. Kč) .....	38
Tabulka 4 – Tvorba, čerpání a zůstatky RF KSÚS KK 2005-2009 (v Kč) .....	46

## **Seznam zkratek**

*a.s.* – Akciová společnost

*ČNB* – Česká národní banka

*ČS* – Česká spořitelna

*ČSÚ* – Český statistický úřad

*ČR* – Česká republika

*ERDF* – European Regional Development Fund (Evropský fond pro regionální rozvoj)

*ESF* – Evropský sociální fond

*EU* – Evropská unie

*FKSP* – Fond kulturních a sociálních potřeb

*FO* – Fond odměn

*FRM* – Fond reprodukce majetku (Investiční fond)

*FS* – Fond soudržnosti

*GIS* – Geografický informační systém

*HV* – Hospodářský výsledek

*IDS* – Integrovaný dopravní systém

*KB* – Komerční banka

*KČ* – Koruna česká (měna)

*KK* – Karlovarský kraj

*KSÚS* – Krajská správa a údržba silnic

*KSÚS KK* – Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje

*MD ČR* – Ministerstvo dopravy České republiky

*MHD* – Městská hromadná doprava

*mil.* – milion

*mld.* – miliarda



*NUTS* – Nomenclature of Units for Territorial Statistics (Nomenklatura územních statistických jednotek)

*OP* – Operační program

*OPI* – Operační program infrastruktura

*OPD* – Operační program doprava

*p.o.* – Příspěvková organizace

*PPP* – Public Private Partnership (Propojení veřejného a soukromého sektoru)

*RF* – Rezervní fond

*ROP* – Regionální operační program

*RR* – Regionální rada

*ŘSD* – Ředitelství silnic a dálnic ČR

*SFDI* – Státní fond dopravní infrastruktury

*SROP* – Společný regionální operační program

*SRN* – Spolková republika Německo

*SSÚD* – Středisko správy a údržby dálnic

*SSÚRS* – Středisko správy a údržby rychlostních silnic

*SZ* - Severozápad

*TEN-T* – Trans-European Transport Network (Trans-evropská dopravní síť)

*ÚS KK* – Údržba silnic Karlovarského kraje, a.s.

*VŘ* – Výběrové řízení

## **Seznam příloh**

Příloha 1 - Porovnání sítě dálnic a rychlostních silnic ČR 1990, 2009

Příloha 2 - Síť dálnic a rychlostních silnic - výhledový stav

Příloha 3 - Mapa silniční sítě ČR k 1.1.2010

Příloha 4 - Organizační struktura Ředitelství silnic a dálnic

Příloha 5 - „Souhrnné tabulky“ KSÚS KK 2005-2009

Příloha 6 - Tvorba a použití investičního fondu KSÚS KK v roce 2009

Příloha 7 - Investiční akce KSÚS KK hrazené úvěrem v roce 2009

Příloha 8 - Čerpání a splácení úvěrů KSÚS KK 2005-2009

Příloha 9 - Projekty PPP v České republice k 1.5.2010





## Sít' dálnic a rychlostních silnic

stav k 1.1.1990



## Sít' dálnic a rychlostních silnic

Stav k 1.1.2009

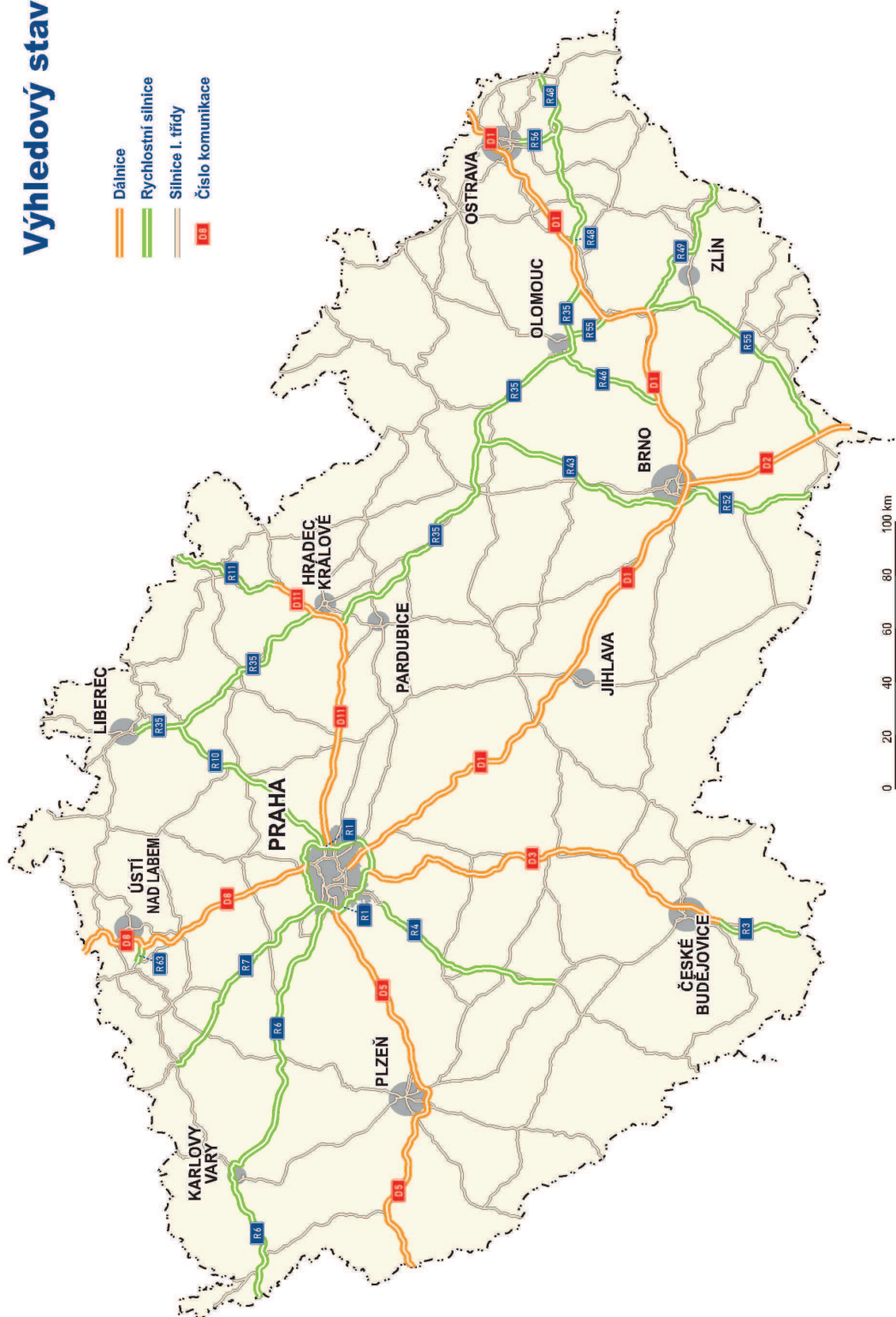




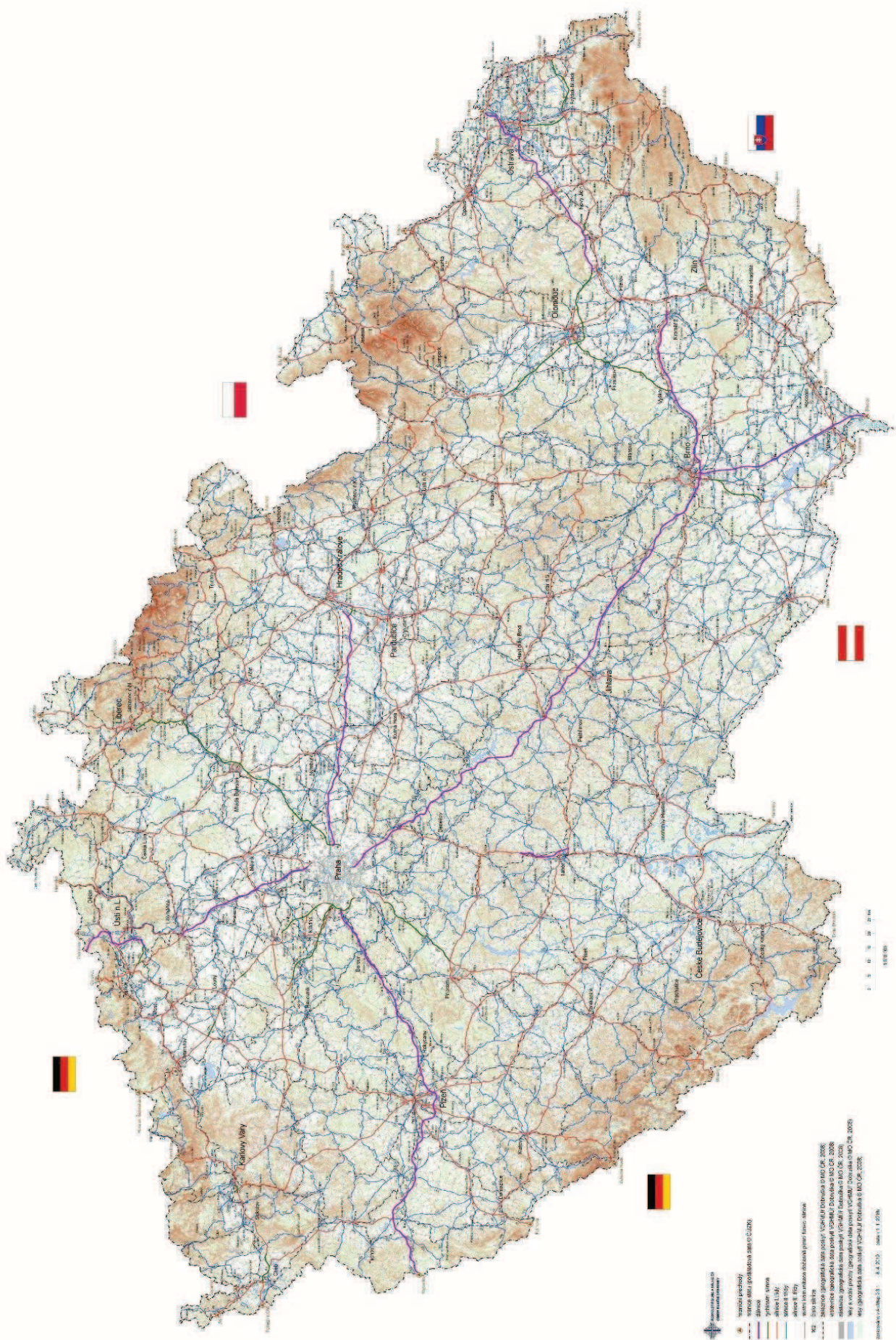
# Sít' dálnic a rychlostních silnic

## Výhledový stav

-  Dálnice
-  Rychlostní silnice
-  Silnice I. třídy
-  Číslo komunikace



# SILNIČNÍ A DÁLNIČNÍ SÍŤ ČR



# Organizační struktura

## Generální ředitel



SOUHRNNÁ TABULKA - ROK 2006

v tis. Kč

Externí zdroje	Plán rok 2006	Skutečnost rok 2006	% plnění
<b>Neinvestiční dotace a příspěvky celkem</b>	<b>427 880</b>	<b>427 563</b>	<b>104,60%</b>
v tom: SFDI (slinice I. třídy)	46 000	42 630	92,67%
Karlovarský kraj (slinice II.a III. třídy)	381 880	381 568	99,92%
z toho: odpisy silniční sítě	60 000	62 005	103,34%
odpisy majetku	3 000	3 409	113,63%
Ostatní (věcná břemena, zvl. užívání, prodej, pronájem atd.)	0	23 365	
<b>Investiční dotace a příspěvky celkem</b>	<b>116 615</b>	<b>127 672</b>	<b>109,48%</b>
v tom: Karlovarský kraj (slinice II., III. třídy)	44 000	43 879	99,73%
EU, SHOP	59 614	71 460	119,87%
Ostatní	13 001	12 333	94,86%
<b>Návratné cizí zdroje celkem</b>	<b>270 659</b>	<b>249 425</b>	<b>92,15%</b>
CS - investiční úvěr na SRP	102 056	93 729	91,84%
SFDI- krátkodobý investiční úvěr	168 603	155 696	92,34%
<b>Externí zdroje celkem</b>	<b>815 154</b>	<b>824 660</b>	<b>101,17%</b>
<b>Vlastní zdroje</b>	<b>Plán rok 2006</b>	<b>Skutečnost rok 2006</b>	<b>% plnění</b>
Čistý hospodářský výsledek z hlavní činnosti (po zdanění)	0	297	x
Čistý hospodářský výsledek z doplňkové činnosti (po zdanění)	0	10	x
Zůstatky peněžních fondů (RF, IF, FKSP)	37 245	37 245	x
<b>Vlastní zdroje celkem</b>	<b>37 245</b>	<b>37 552</b>	<b>100,82%</b>
<b>Druhotné zdroje</b>	<b>Plán rok 2006</b>	<b>Skutečnost rok 2006</b>	<b>% plnění</b>
Opisys hmotného majetku (mimo silniční síť)	3 000	3 409	113,63%
Použití RF,FOA)	28 402	22 475	79,13%
<b>Druhotné zdroje celkem</b>	<b>31 402</b>	<b>25 884</b>	<b>82,43%</b>
<b>Zdroje celkem</b>	<b>883 801</b>	<b>888 096</b>	<b>100,49%</b>
<b>Použití zdrojů</b>	<b>Plán rok 2006</b>	<b>Skutečnost rok 2006</b>	<b>% plnění</b>
<b>Provozní náklady správy KSUS KK</b>	<b>21 780</b>	<b>18 694</b>	<b>85,83%</b>
z toho: - spotřeba materiálu	2 000	1 526	76,30%
platy zaměstnanců správy	9 500	9 499	99,99%
OCN	500	532	106,40%
soc.- zdr. pojištění zaměstnanců, soc. náklady	3 500	3 757	107,34%
odpisy hmotného majetku	3 000	3 409	113,63%
energie	1 000	954	95,40%
opravy a udržování	300	802	267,33%
ostatní služby	1 360	678	49,85%
ostatní náklady	620	660	106,68%
aktivace investic	0	-3 143	
<b>Opravy a údržba silnic provedená zhotovitelky</b>	<b>305 800</b>	<b>303 706</b>	<b>99,32%</b>
<b>Investice celkem</b>	<b>481 007</b>	<b>458 969</b>	<b>95,42%</b>
z toho: strojn. investice	6 985	7 080	101,36%
stavební investice	7 022	5 244	74,68%
ostatní investice	953	1 594	167,26%
investice do silniční sítě	355 622	324 466	91,24%
odvod do rozpočtu kraje (dostavba střediska Bochov)	8 000	100,00%	
spátky investičních úvěrů	102 425	112 585	109,92%
<b>Ostatní celkem</b>	<b>75 214</b>	<b>106 727</b>	<b>141,90%</b>
z toho: finanční krytí fondů	12 580	36 501	x
činnost pro ŘSD a HOČ	46 000	42 712	92,85%
prodané materiálové zásoby	0	12 104	x
úroky a ostatní náklady	16 634	15 410	x
<b>Použití zdrojů celkem</b>	<b>883 801</b>	<b>888 096</b>	<b>100,49%</b>

SOUHRNNÁ TABULKA - ROK 2005

v tis. Kč

Externí zdroje	Plán rok 2005	Skutečnost rok 2005	% plnění
<b>Neinvestiční dotace a příspěvky celkem</b>	<b>434 750</b>	<b>419 090</b>	<b>96,40%</b>
v tom: SFDI	48 902	35 102	71,78%
Karlovarský kraj (slinice II.a III. třídy)	373 240	373 240	100,00%
z toho: odpisy silniční sítě	54 000	56 261	104,19%
odpisy majetku	33 000	32 201	97,58%
Ostatní	12 608	10 748	85,24%
z toho: ostatní - Město Chodov	500	500	x
Město Slavkov	600	600	x
Město Ostrov	714	714	x
Město Kraslice	376	376	x
Město Chodov	9 158	9 158	x
Město AS			
<b>Investiční dotace a příspěvky celkem</b>	<b>99 720</b>	<b>99 941</b>	<b>100,22%</b>
v tom: Karlovarský kraj (slinice II., III. třídy)	61 920	61 920	100,00%
SFDI	37 800	30 800	81,48%
Ostatní	0	7 221	x
z toho: ostatní - Město Chodov	7 033	7 033	x
Obec Plesná	103	103	x
Obec Nová Hrábná	85	85	x
<b>Návratné cizí zdroje celkem</b>	<b>375 805</b>	<b>334 937</b>	<b>89,13%</b>
v tom: KB - investiční úvěr na souvislé opravy	290 335	283 835	97,76%
CS - investiční úvěr na SRP	85 470	6 997	8,19%
SFDI- krátkodobý investiční úvěr	0	44 105	x
<b>Externí zdroje celkem</b>	<b>910 275</b>	<b>853 968</b>	<b>93,81%</b>
<b>Vlastní zdroje</b>	<b>Plán rok 2005</b>	<b>Skutečnost rok 2005</b>	<b>% plnění</b>
Čistý hospodářský výsledek z hlavní činnosti (po zdanění)	0	123	x
Čistý hospodářský výsledek z doplňkové činnosti (po zdanění)	0	250	x
Zůstatky peněžních fondů (RF, IF, FKSP)	19 272	19 272	x
<b>Vlastní zdroje celkem</b>	<b>19 272</b>	<b>19 645</b>	<b>101,94%</b>
<b>Druhotné zdroje</b>	<b>Plán rok 2005</b>	<b>Skutečnost rok 2005</b>	<b>% plnění</b>
Opisys hmotného majetku (mimo silniční síť)	33 000	32 201	97,58%
<b>Druhotné zdroje celkem</b>	<b>962 547</b>	<b>905 814</b>	<b>94,11%</b>
<b>Zdroje celkem</b>	<b>1 152 817</b>	<b>1 079 817</b>	<b>93,68%</b>
<b>Použití zdrojů</b>	<b>Plán rok 2005</b>	<b>Skutečnost rok 2005</b>	<b>% plnění</b>
<b>Náklady na opravy a údržbu silnic prov. vl. prac.</b>	<b>250 192</b>	<b>249 159</b>	<b>99,59%</b>
<b>Opravy a údržba silnic provedená zhotovitelky</b>	<b>160 415</b>	<b>161 054</b>	<b>100,40%</b>
<b>Investice celkem</b>	<b>528 360</b>	<b>473 838</b>	<b>89,68%</b>
z toho: strojn. investice	25 000	20 324	81,30%
stavební investice	21 000	9 797	46,65%
ostatní investice	3 500	3 730	106,57%
investice do silniční sítě	451 270	439 987	97,50%
spátky investičních úvěrů	6 500	0	x
<b>Ostatní celkem</b>	<b>2 670</b>	<b>23 624</b>	<b>x</b>
z toho: změna stavu prostředků v peněžních fondech	1 734	17 973	x
ostatní nespecifikované	936	3 790	x
<b>Použití zdrojů celkem</b>	<b>962 547</b>	<b>905 814</b>	<b>94,11%</b>



## SOUHRNNÁ TABULKA - ROK 2007

v tis. Kč

Externí zdroje	Plán rok 2007	Skutečnost rok 2007	% plnění
<b>Neinvestiční dotace a příspěvky celkem</b>	<b>411 685</b>	<b>414 158</b>	<b>100,60%</b>
v tom: SFDI a ŘSD (silnice I, třídy)	25 111	25 111	100,00%
Karlovarský kraj (silnice II, a III, třídy)	380 700	380 700	100,00%
z toho: odpisy silniční sítě	62 100	68 474	110,26%
odpisy majetku	1 700	7 883	110,76%
Ostatní (věcná břemena, zvl. užívání, prodej, pronájem atd.)	5 874	8 347	142,10%
<b>Investiční dotace a příspěvky celkem</b>	<b>218 942</b>	<b>218 745</b>	<b>99,91%</b>
v tom: Karlovarský kraj (silnice II., III., třídy)	63 080	63 080	100,00%
EU, SFOP	154 141	154 141	100,00%
Ostatní	1 721	1 524	88,55%
<b>Návratné cizí zdroje celkem</b>	<b>135 582</b>	<b>132 585</b>	<b>97,79%</b>
ČS - investiční úvěr na SFOP	125 064	122 067	97,60%
SFDI- krátkodobý investiční úvěr	10 518	10 518	100,00%
<b>Externí zdroje celkem</b>	<b>766 209</b>	<b>765 488</b>	<b>99,91%</b>
<b>Vlastní zdroje</b>	<b>Plán rok 2007</b>	<b>Skutečnost rok 2007</b>	<b>% plnění</b>
Čistý hospodářský výsledek z hlavní činnosti (po zdanění)	0	297	x
Čistý hospodářský výsledek z doplňkové činnosti (po zdanění)	0	10	x
Zůstatky peněžních fondů (RF, IF, FO, FKSP)	23 719	23 719	x
<b>Vlastní zdroje celkem</b>	<b>23 719</b>	<b>24 026</b>	<b>101,29%</b>
<b>Druhotné zdroje</b>	<b>Plán rok 2007</b>	<b>Skutečnost rok 2007</b>	<b>% plnění</b>
Odpisy hmotného majetku (mimo silniční síť)	1 700	1 883	110,76%
<b>Druhotné zdroje celkem</b>	<b>1 700</b>	<b>1 883</b>	<b>110,76%</b>
<b>Zdroje celkem</b>	<b>791 628</b>	<b>791 397</b>	<b>99,97%</b>
<b>Použití zdrojů</b>	<b>Plán rok 2007</b>	<b>Skutečnost rok 2007</b>	<b>% plnění</b>
<b>Provozní náklady správy KSÚS KK</b>	<b>20 800</b>	<b>20 296</b>	<b>97,58%</b>
z toho: spotřeba materiálu	2 000	1 448	72,40%
platy zaměstnanců správy	10 300	10 298	99,98%
Odpis nedobytných pohledávek	0	1 003	0,00%
soc.+ zdr.pojistění zaměstnanců, soc.náklady	3 600	3 609	100,25%
odpisy hmotného majetku	1 700	1 883	110,76%
energie	800	892	111,50%
opravy a udržování	400	477	119,25%
ostatní služby	1 300	2 516	193,54%
ostatní náklady	700	679	97,00%
aktivace investic	0	-2 509	
<b>Opravy a údržba silnic provedená zhotovitelky</b>	<b>337 700</b>	<b>332 963</b>	<b>98,60%</b>
<b>Investice celkem</b>	<b>389 370</b>	<b>385 137</b>	<b>98,91%</b>
z toho: strojní investice	1 519	1 506	99,14%
stavební investice	337	200	59,35%
ostatní investice	160	148	92,50%
investice do silniční sítě	210 161	207 701	98,83%
rezerva	755	0	0,00%
splátky investičních úvěrů	176 438	175 582	99,51%
<b>Ostatní celkem</b>	<b>43 758</b>	<b>53 001</b>	<b>121,12%</b>
z toho: finanční krytí fondů	944	8 090	x
činnost pro ŘSD	25 111	25 111	100,00%
činnost pro ŘSD a HOČ	0	127	
úroky a ostatní náklady	17 703	19 673	x
<b>Použití zdrojů celkem</b>	<b>791 628</b>	<b>791 397</b>	<b>99,97%</b>

## SOUHRNNÁ TABULKA - ROK 2008

v tis. Kč

Externí zdroje	Plán rok 2008	Skutečnost rok 2008	% plnění
<b>Neinvestiční dotace a příspěvky celkem</b>	<b>387 450</b>	<b>389 154</b>	<b>100,44%</b>
v tom: Karlovarský kraj (silnice II, a III, třídy)	380 700	380 700	100,00%
z toho: odpisy silniční sítě	2 000	2 218	110,90%
odpisy majetku	74 330	75 188	101,15%
Ostatní (věcná břemena, zvl. užívání, prodej, pronájem atd.)	6 750	8 454	125,24%
<b>Investiční dotace a příspěvky celkem</b>	<b>212 496</b>	<b>213 469</b>	<b>100,46%</b>
v tom: Karlovarský kraj (silnice II., III., třídy)	112 011	112 011	100,00%
Příspěvek SFDI	97 705	97 636	99,93%
Ostatní	2 780	3 822	137,48%
<b>Návratné cizí zdroje celkem</b>	<b>275 450</b>	<b>276 191</b>	<b>100,27%</b>
ČS - investiční úvěr ČL III	25 100	23 895	95,20%
KB - investiční úvěr ROP	116 380	109 680	94,25%
SFDI- krátkodobý investiční úvěr	133 970	142 610	106,45%
<b>Externí zdroje celkem</b>	<b>875 396</b>	<b>878 814</b>	<b>100,39%</b>
<b>Vlastní zdroje</b>	<b>Skutečnost roku 2007</b>	<b>Skutečnost rok 2008</b>	<b>% plnění</b>
Čistý hospodářský výsledek z hlavní činnosti (po zdanění)	606	875	x
Čistý hospodářský výsledek z doplňkové činnosti (po zdanění)	0	70	x
Zůstatky peněžních fondů (RF, IF, FO, FKSP)	7 591	7 591	x
<b>Vlastní zdroje celkem</b>	<b>8 197</b>	<b>8 536</b>	<b>104,14%</b>
<b>Druhotné zdroje</b>	<b>Plán rok 2008</b>	<b>Skutečnost rok 2008</b>	<b>% plnění</b>
Odpisy hmotného majetku (mimo silniční síť)	2 000	2 218	110,90%
<b>Druhotné zdroje celkem</b>	<b>2 000</b>	<b>2 218</b>	<b>110,90%</b>
<b>Zdroje celkem</b>	<b>885 593</b>	<b>889 568</b>	<b>100,45%</b>
<b>Použití zdrojů</b>	<b>Plán rok 2008</b>	<b>Skutečnost rok 2008</b>	<b>% plnění</b>
<b>Provozní náklady správy KSÚS KK</b>	<b>20 800</b>	<b>19 925</b>	<b>95,79%</b>
z toho: spotřeba materiálu	1 700	1 600	94,12%
platy zaměstnanců správy	10 500	10 891	103,72%
soc.+ zdr.pojistění zaměstnanců, soc.náklady	3 700	3 798	102,65%
odpisy hmotného majetku	2 000	2 218	110,90%
energie	800	684	85,50%
opravy a udržování	500	540	108,00%
ostatní služby	2 500	2 095	83,80%
ostatní náklady	1 600	1 058	66,13%
aktivace investic	-2 500	-2 959	118,36%
<b>Opravy a údržba silnic provedená zhotovitelky</b>	<b>340 800</b>	<b>338 946</b>	<b>99,46%</b>
<b>Investice celkem</b>	<b>498 352</b>	<b>492 276</b>	<b>98,78%</b>
z toho: strojní investice	700	664	94,86%
stavební investice	2 000	2 011	100,55%
ostatní investice	430	289	67,21%
investice do silniční sítě	421 061	416 242	98,86%
rezerva	1 864	0	0
splátky investičních úvěrů	72 297	73 070	101,07%
<b>Ostatní celkem</b>	<b>25 641</b>	<b>38 421</b>	<b>149,84%</b>
z toho: finanční krytí fondů, hospodářského výsledku	1 891	16 372	x
úroky a ostatní náklady	23 750	22 049	x
<b>Použití zdrojů celkem</b>	<b>885 593</b>	<b>889 568</b>	<b>100,45%</b>

## SOUHRNNÁ TABULKA - ROK 2009

v tis. Kč

	Plán rok 2009	Skutečnost rok 2009	% plnění
<b>Externí zdroje</b>			
<b>Neinvestiční dotace a příspěvky celkem</b>	<b>380 601</b>	<b>381 705</b>	<b>100,29%</b>
v tom: Karlovarský kraj (silnice II a III. třídy)	375 101	375 101	100,00%
z toho: odpisy silniční sítě	2 000	1 963	98,15%
odpisy majetku	84 063	82 468	98,10%
Ostatní (věcná břemena, z. užívaní, prodej pronájem atd.)	5 500	6 604	120,07%
<b>Investiční dotace a příspěvky celkem</b>	<b>520 846</b>	<b>421 140</b>	<b>80,86%</b>
v tom: Karlovarský kraj (silnice II., III. třídy)	87 000	87 000	100,00%
Dotace EU	233 846	233 846	100,00%
Příspěvek SFDI	200 000	99 161	49,58%
Ostatní	0	1 133	x
<b>Návratné cizí zdroje celkem</b>	<b>282 250</b>	<b>269 138</b>	<b>95,35%</b>
ČS - investiční úvěr ČL III	29 500	34 825	118,05%
KB - investiční úvěr ROP	142 750	161 408	113,07%
SFDI - krátkodobý investiční úvěr	110 000	72 905	66,28%
<b>Externí zdroje celkem</b>	<b>1 183 697</b>	<b>1 071 983</b>	<b>90,56%</b>
	Skutečnost rok 2008	Skutečnost rok 2009	% plnění
<b>Vlastní zdroje</b>	<b>16 169</b>	<b>16 169</b>	<b>x</b>
Zásadový peněžních fondů (RE, I.F., FO, FKSP)			
<b>Vlastní zdroje celkem</b>	<b>16 169</b>	<b>16 169</b>	<b>100,00%</b>
	Plán rok 2009	Skutečnost rok 2009	% plnění
<b>Druhotné zdroje</b>			
Odpisy hmotného majetku (mimo silniční sítě)	2 000	1 944	97,20%
<b>Druhotné zdroje celkem</b>	<b>2 000</b>	<b>1 944</b>	<b>97,20%</b>
<b>Zdroje celkem</b>	<b>1 201 866</b>	<b>1 090 096</b>	<b>90,70%</b>
	Plán rok 2009	Skutečnost rok 2009	% plnění
<b>Použití zdrojů</b>			
<b>Provozní náklady správy KSÚS KK</b>	<b>22 600</b>	<b>21 506</b>	<b>95,16%</b>
z toho: spotřeba materiálu	1 800	1 253	69,61%
platy zaměstnanců správy	12 400	12 392	99,94%
soc.+ zdravotní zaměstnaneč.soc.náklady	4 200	4 147	98,74%
odpisy hmotného majetku	2 000	1 944	97,20%
energie	800	766	95,75%
opravy a udržování	500	540	108,00%
ostatní služby	2 650	2 594	97,89%
ostatní náklady	750	843	112,40%
aktivační investic	-2 500	-2 973	118,92%
<b>Opravy a údržba silnic provedená zhotovitelky</b>	<b>331 000</b>	<b>326 029</b>	<b>98,50%</b>
<b>Investice celkem</b>	<b>825 498</b>	<b>712 194</b>	<b>86,27%</b>
z toho: strojí investice	550	507	92,18%
stavební investice	3 010	3 006	99,87%
ostatní investice	390	200	51,28%
investice do silniční sítě	512 500	400 467	78,14%
rezerva	698	0	0
spálky investičních úvěrů	308 350	308 014	99,89%
<b>Ostatní celkem</b>	<b>25 213</b>	<b>30 367</b>	<b>120,44%</b>
z toho: finanční krytí fondů, hospodářského výsledku	3 524	11 115	x
úroky a ostatní náklady	21 689	19 252	x
<b>Použití zdrojů celkem</b>	<b>1 204 311</b>	<b>1 090 096</b>	<b>90,52%</b>

# Příloha 6

## Tvorba a použití investičního fondu v roce 2009

tis.Kč

T v o r b a		Plán	Skutečnost	Rozdíl
	Stav k 1.1.2008	13 590	13 590	0
	Tvorba z odpisů majetku	86 053	84 451	1 602
	Dotace z rozpočtu kraje	87 000	87 000	0
	Krátkodobý úvěr SFDI (ROP+CÍL III)	110 000	72 904	37 096
	Příspěvek SFDI	200 000	99 161	100 839
	Úvěr KB	142 750	161 409	-18 659
	Úvěr ČS	29 500	34 825	-5 325
	ostatní zdroje (spolufinancování obcí)	1 500	2 633	-1 133
	Dotace EU	233 846	233 846	0
<b>Zdroje celkem</b>	<b>904 239</b>	<b>789 819</b>	<b>114 420</b>	

tis.Kč

P o u ž í t í		Plán	Skutečnost	Rozdíl
	Strojní investice	550	507	43
	Stavební investice	3 010	3 006	4
	Ostatní investice	390	200	190
	Převod do zdrojů na údržbu silniční sítě	78 741	67 740	11 001
	Splátky investičních úvěrů	308 350	308 014	336
	Rezerva	698	0	698
	Investice do silniční sítě	512 500	400 467	112 033
	<b>Použití celkem</b>	<b>904 239</b>	<b>779 934</b>	<b>124 305</b>

tis.Kč

P ř e v o d		Plán	Skutečnost
	Tvorba celkem	904 239	789 819
	Použití celkem	904 239	779 934
	<b>Převod do roku 2010</b>		<b>9 885</b>

Zdroj: Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje [16]

## Příloha 7

**Přehled akcí hrazených z úvěru v roce 2009**

tis. Kč

<b>Investiční výstavba silniční sítě financovaná prostřednictvím úvěru:</b>			
<b>čerpání úvěru u ČS na investiční akce:</b>	plán	skutečnost	rozdíl proti upr. plánu
<i>Obchvat Hranice - Ebmath</i>	20 000	32 795	<b>-12 795</b>
<i>Investiční příprava staveb - CÍL III</i>	4 500	2 030	<b>2 470</b>
<i>Cíl III - příprava investičních akcí</i>	5 000	0	<b>5 000</b>
<b>Celkem úvěr České spořitelny</b>	<b>29 500</b>	<b>34 825</b>	<b>-5 325</b>

tis. Kč

<b>Investiční výstavba silniční sítě financovaná prostřednictvím úvěru:</b>			
<b>čerpání úvěru u KB na investiční akce:</b>	plán	skutečnost	rozdíl proti upr. plánu
<i>ROP 1 - rekonstrukce průtahu Kraslice</i>	8 000	7 459	<b>541</b>
<i>ROP 1 - opěrné zdi Oloví - Boučí</i>	13 500	13 205	<b>295</b>
<i>ROP 1 - rekonstrukce mostů Nancy</i>	8 300	8 273	<b>27</b>
<i>ROP 1 - rekonstrukce mostů Dolní Rotava</i>	8 000	7 982	<b>18</b>
<i>ROP 1 - rekonstrukce silnice N.Sedlo - Chranišov</i>	30 000	33 289	<b>-3 289</b>
<i>ROP 1 - rekonstrukce průtahu Skalná</i>	20 000	23 199	<b>-3 199</b>
<i>ROP 2 - Rekonstrukce silnice Merklín - Pstruží</i>	3 000	2 287	<b>713</b>
<i>ROP 2 - rekonstrukce silnice Hroznětín - Merklín</i>	4 000	4 144	<b>-144</b>
<i>ROP 2 - Sil.spojení Sokolov, Těšovice - Kr.Poříčí</i>	0	4	<b>-4</b>
<i>ROP 2 - Rekonstrukce mostu depo Rotava</i>	7 500	7 043	<b>457</b>
<i>ROP 2 - Rekonstrukce mostu Poutnov</i>	15 050	15 036	<b>14</b>
<i>ROP 2 - rekonstrukce mostu Velká Hleďsebe</i>	5 000	6 302	<b>-1 302</b>
<i>ROP 2 - rekonstrukce průtahu Aš 6. a 7. etapa</i>	10 000	13 551	<b>-3 551</b>
<i>ROP 2 - rekonstrukce průtahu Nejdek</i>	10 000	16 463	<b>-6 463</b>
<i>ROP 2 - příprava staveb ROP</i>	400	3 172	<b>-2 772</b>
<b>Celkem úvěr Komerční banky</b>	<b>142 750</b>	<b>161 409</b>	<b>-18 659</b>

tis. Kč

<b>Investiční opravy a výstavba silniční sítě financovaná prostřednictvím úvěru:</b>			
<b>Čerpání krátkodobého úvěru SFDI na investiční akce:</b>	plán	skutečnost	rozdíl proti upr. plánu
<i>ROP 2 - Rekonstrukce silnice Merklín - Pstruží</i>	23 000	27 618	<b>-4 618</b>
<i>ROP 2 - rekonstrukce silnice Hroznětín - Merklín</i>	4 000	3 818	<b>182</b>
<i>ROP 2 - Sil.spojení Sokolov, Těšovice - Kr.Poříčí</i>	20 000	0	<b>20 000</b>
<i>ROP 2 - Rekonstrukce mostu depo Rotava</i>	10 900	11 184	<b>-284</b>
<i>ROP 2 - Rekonstrukce mostu Poutnov</i>	0	0	<b>0</b>
<i>ROP 2 - rekonstrukce mostu Velká Hleďsebe</i>	10 000	6 477	<b>3 523</b>
<i>ROP 2 - rekonstrukce průtahu Aš 6. a 7. etapa</i>	15 000	9 979	<b>5 021</b>
<i>ROP 2 - rekonstrukce průtahu Nejdek</i>	25 000	13 829	<b>11 171</b>
<i>ROP 2 - příprava staveb ROP</i>	2 100		<b>2 100</b>
<b>Celkem krátkodobý úvěr SFDI</b>	<b>110 000</b>	<b>72 905</b>	<b>37 095</b>

## Příloha 8

### Čerpání a splácení úvěrů v roce 2005

(v Kč, hal)

	Stav k 1.1.2005	Čerpání v r. 2005	Splátky v r. 2005	Stav k 31.12.2005
Investiční úvěr (KB)	16 165 000,00	283 835 000,00	0,00	300 000 000,00
Investiční úvěr (ČS)	0,00	6 996 524,56	0,00	6 996 524,56
Krátkod.úvěr-SFDI	0,00	44 104 621,43	0,00	44 104 621,43
<b>celkem</b>	<b>16 165 000,00</b>	<b>334 936 145,96</b>	<b>0,00</b>	<b>351 101 145,99</b>

### Čerpání a splácení úvěrů v roce 2006

(v Kč, hal)

	Stav k 1.1.2006	Čerpání v r. 2006	Splátky v r. 2006	Stav k 31.12.2006
Investiční úvěr (KB)	300 000 000,00	0,00	19 179 659,79	280 820 340,21
Investiční úvěr (ČS)	6 996 524,56	93 729 444,24	26 656 571,68	74 069 397,12
Krátkod.úvěr-SFDI	44 104 621,43	155 696 048,45	66 748 473,85	133 052 196,03
<b>celkem</b>	<b>351 101 145,99</b>	<b>249 425 492,69</b>	<b>112 584 705,32</b>	<b>487 941 933,36</b>

### Čerpání a splácení úvěrů v roce 2007

(v Kč, hal)

	Stav k 1.1.2007	Čerpání v r. 2007	Splátky v r. 2007	Stav k 31.12.2007
Investiční úvěr (KB)	280 820 340,21	0,00	21 938 419,11	258 881 921,10
Investiční úvěr (ČS)	74 069 397,12	122 066 867,24	10 073 894,60	186 062 369,76
Krátkod.úvěr-SFDI	133 052 196,03	10 518 000,00	143 570 196,03	0,00
<b>celkem</b>	<b>487 941 933,36</b>	<b>132 584 867,24</b>	<b>175 582 509,74</b>	<b>444 944 290,86</b>

### Čerpání a splácení úvěrů v roce 2008

(v Kč, hal)

	Stav k 1.1.2008	Čerpání v r. 2008	Splátky v r. 2008	Stav k 31.12.2008
Investiční úvěr (KB) - I.etapa	258 881 921,10	0,00	23 069 678,68	235 812 242,42
Investiční úvěr (ČS) - SROP	186 062 369,76	0,00	50 000 000,00	136 062 369,76
Investiční úvěr (KB) - ROP	0,00	109 685 813,75	0,00	109 685 813,75
Investiční úvěr (ČS) - CÍL III	0,00	23 894 927,50	0,00	23 894 927,50
Krátkod.úvěr-SFDI	0,00	142 610 613,44	0,00	142 610 613,44
<b>celkem</b>	<b>444 944 290,86</b>	<b>276 191 354,69</b>	<b>73 069 678,68</b>	<b>648 065 966,87</b>

### Čerpání a splácení úvěrů v roce 2009

(v Kč, hal)

	Stav k 1.1.2009	Čerpání v r. 2009	Splátky v r. 2009	Stav k 31.12.2009
Investiční úvěr (KB) - I.etapa	235 812 242,42	0,00	24 166 308,12	211 645 934,30
Investiční úvěr (ČS) - SROP	136 062 369,76	0,00	50 000 000,00	86 062 369,76
Investiční úvěr (KB) - ROP	109 685 813,75	161 408 846,43	79 645 154,60	191 449 505,58
Investiční úvěr (ČS) - CÍL III	23 894 927,50	34 824 665,26	11 591 580,00	47 128 012,76
Krátkod.úvěr-SFDI	142 610 613,44	72 904 575,91	142 610 613,44	72 904 575,91
<b>Celkem</b>	<b>648 065 966,87</b>	<b>269 138 087,60</b>	<b>308 013 656,16</b>	<b>609 190 398,31</b>

## Projekty PPP v ČR k 1.1.2010

Název a popis projektu	Zadavatel	Sektor
AirCon – spojení letiště Ruzyně s centrem Prahy včetně provozu a údržby	Ministerstvo dopravy	Doprava-železnice
PPP Projekt D3/ R3 - stavba a financování úseků dálnice D3 a rychlostní silnice R3	Ministerstvo dopravy	Doprava-silnice
ÚVN Praha - ubytovna personálu ÚVN, ubytovna hotelového typu a parkoviště	Ústřední vojenská nemocnice Praha	Ubytovací kapacity
Výstavba a provoz věznice typu s ostrahou	Ministerstvo spravedlnosti, Vězeňská služba	Ubytovací kapacity
Optimalizace provozu nemovitostí vlastních ČR – projekt „Kulový blesk“	Ministerstvo průmyslu	Ubytovací kapacity
Výstavba Justičního areálu v Ústí nad Labem	Ministerstvo spravedlnosti	Ubytovací kapacity
Revitalizace autobusového nádraží Třebíč	Město Třebíč	Doprava
Centrální zásobování teplem v Kopřivnici	Město Kopřivnice	Energetika – teplárenství
Rekonstrukce a zajištění provozu sportovně-rekreačního areálu „Pod Červeným kamenem“	Město Kopřivnice	Sportovně-rekreační zařízení