

**VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH
STUDIÍ, O.P.S., ČESKÉ BUDĚJOVICE**

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**VYUŽITÍ FINANČNÍCH PROSTŘEDKŮ EU V DOPRAVĚ
V LETECH 2007 - 2013 NA SILNICÍCH II. A III. TŘÍDY
V REGIONU JIHOČESKÉHO KRAJE**

Autor práce: Alena Frdlíková
Studijní obor: Regionální studia
Forma studia: Kombinovaná
Vedoucí práce: Ing. Jiří Dušek, Ph.D.
Katedra: Katedra společenských věd

2012

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracovala samostatně, na základě vlastních zjištění a s použitím odborné literatury a materiálů uvedených v této práci.

Souhlasím, aby práce byla uložena v knihovně Vysoké školy evropských a regionálních studií v Českých Budějovicích a zpřístupněna v souladu s § 47b zákona č.111/1998 Sb. v platném znění.

.....

Děkuji vedoucímu bakalářské práce Ing. Jiřímu Duškovi, Ph.D. za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce. Také bych tímto chtěla poděkovat svým kolegům z Krajského úřadu Jihočeského kraje, za jejich vstřícnost a ochotu při spolupráci. Velký dík patří i mé rodině.

ABSTRAKT

FRDLÍKOVÁ, A. *Využití finančních prostředků EU v dopravě v letech 2007 - 2013 na silnicích II. a III. třídy v regionu Jihočeského kraje : bakalářská práce*. České Budějovice : Vysoká škola evropských a regionálních studií, o. p. s., 2012. 99 s. Vedoucí bakalářské práce : Ing. Jiří Dušek, Ph.D.

Klíčová slova: doprava, fondy EU, Jihočeský kraj, komunikace, operační program, projekt, regionální politika, silnice

Práce analyzuje základní informace o využití finančních prostředků z fondů EU v regionu Jihočeského kraje. Řeší jednotlivé operační programy Evropské unie, které využívá Jihočeský kraj při provádění rekonstrukcí, modernizací a výstavby silnic II. a III. třídy, které jsou v jeho vlastnictví. Cílem práce je představit možnosti využití evropských finančních prostředků pro financování dopravních investic a jejich přínos pro dosažení stanovených cílů v oblasti dopravní infrastruktury, nejen pro jednotlivé okresy, ale celý jihočeský region. Jedním z hlavních předpokladů pro získání těchto prostředků, je zajištění kvalitní administrativní přípravy a následné vlastní realizace projektu.

Bakalářská práce je členěna do šesti částí. V prvních čtyřech částech je řešena regionální politika EU z obecného hlediska. Její základní cíle, principy a nástroje. Jsou popsány jednotlivé operační programy EU využívané Jihočeským krajem. Ke konci této části je provedena charakteristika Jihočeského kraje a jeho strategických dlouhodobých dokumentů. Zbývající část se věnuje silniční síti na území Jihočeského kraje, jejímu vlastníkovi, správci a udržovateli. Jsou uvedeny konkrétní zrealizované projekty z využitých operačních programů, jejich průběh realizace a finanční analýza. V závěru je provedeno srovnání vynaložených finančních prostředků z EU a prostředků vynaložených z rozpočtu Jihočeského kraje. Jsou zde nastíněny další možnosti získání finančních prostředků na modernizaci a výstavbu silniční infrastruktury po skončení programového období 2007 - 2013.

ABSTRACT

FRDLÍKOVÁ, A. *The use of EU funds in the years 2007 - 2013 on the road II. and III. classes in the region of South Bohemia : Bachelor thesis.* České Budějovice : The College of European and Regional Studies, o. p. s., 2012. 99 p. Supervisor : Ing. Jiří Dušek, Ph.D.

Key words: communication, EU funds, operational programme, project, regional policy, roads, South Bohemian region, traffic

The thesis analyzes basic information about the use of financial means from EU funds in the South Bohemian region. It deals with individual operational programmes of the European Union that have been used by the South Bohemian region for refurbishment, modernization and development of class II and III roads owned by the region. The purpose of the thesis is to present opportunities to use the European funds to finance traffic projects and benefits of the projects to achieve the objectives set in traffic infrastructure, not only for individual districts but also for the entire South Bohemian region. The bachelor thesis is divided into six sections. The first four sections deal with the EU regional policy from a general point of view and specification of the basic objectives, principles and tools. It contains descriptions of the individual EU operational programmes used by the South Bohemian region. The part is concluded with a characterization of the South Bohemian region and its long-term strategic documents.

The remaining two sections deal with the road network on the territory of the South Bohemian region, its owner, administrator and maintenance provider. It indicates specific completed projects from the used operational programmes, the course of the implementation and financial analysis. In conclusion there is a comparison of expenditures from EU funds and from the budget of the South Bohemian region. The thesis outlines additional possibilities to raise funds for modernization and development of the road infrastructure after the end of the programming period 2007 - 2013.

OBSAH

ÚVOD	9
1 CÍL A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE	10
2 REGIONÁLNÍ A STRUKTURÁLNÍ POLITIKA EU	13
2.1 REGIONÁLNÍ POLITIKA EVROPSKÉ UNIE	13
2.1.1 Cíle regionální politiky pro období 2007 - 2013	13
2.1.2 Klíčové strategické programové dokumenty politiky soudržnosti	16
2.2 NÁSTROJE REGIONÁLNÍ POLITIKY	19
2.2.1 Evropský fond pro regionální rozvoj (ERDF).....	19
2.2.2 Evropský sociální fond (ESF)	19
2.2.3 Fond soudržnosti (FS)	19
3 OPERAČNÍ PROGRAMY VYUŽÍVANÉ JIHOČESKÝM KRAJEM V RÁMCI DOPRAVNÍCH STAVEB - SILNICE II. A III. TŘÍDY	21
3.1 REGIONÁLNÍ OPERAČNÍ PROGRAM REGIONU SOUDRŽNOSTI NUTS II JIHOZÁPAD	21
3.2 CÍL 3 ČESKÁ REPUBLIKA - SVOBODNÝ STÁT BAVORSKO 2007 - 2013 (CÍL 3 ČR - BY 2007 - 2013)	22
3.3 EVROPSKÁ ÚZEMNÍ SPOLUPRÁCE RAKOUSKO - ČESKÁ REPUBLIKA 2007- 2013 (EÚS AT - ČR 2007 - 2013)	22
3.4 PRŮBĚH REALIZACE PROJEKTŮ, PŘEDLOŽENÝCH DO UVEDENÝCH OPERAČNÍCH PROGRAMŮ	24
4 STRATEGIE ROZVOJE JIHOČESKÉHO KRAJE	25
4.1 OBECNÁ CHARAKTERISTIKA JIHOČESKÉHO KRAJE	25
4.1.1 Správní členění Jihočeského kraje.....	25
4.1.2 Vazby na sousední regiony.....	26
4.2 SOCIÁLNĚ - EKONOMICKÝ PROFIL JIHOČESKÉHO KRAJE	26
4.3 PROGRAM ROZVOJE JIHOČESKÉHO KRAJE	27
4.4 SČÍTÁNÍ DOPRAVY	28

4.4.1	Výsledky sčítání dopravy 2010 v jednotlivých okresech Jihočeského kraje	28
4.5	AKČNÍ PLÁN PRO KOMUNIKACE NA ÚZEMÍ JIHOČESKÉHO KRAJE.....	30
5	DOPRAVNÍ POLITIKA V REGIONU JIHOČESKÉHO KRAJE V OBLASTI SILNIČNÍ INFRASTRUKTURY	33
5.1	SILNICE VE VLASTNICTVÍ JIHOČESKÉHO KRAJE	33
5.1.1	Zajištění správy a údržby komunikací II. a III. třídy.....	35
5.2	KONCEPCE OPTIMALIZACE DOPRAVNÍ SÍTĚ NA ÚZEMÍ JIHOČESKÉHO KRAJE.....	36
5.2.1	Páteřní a základní dopravní síť.....	36
5.2.2	Klasifikace silnic, investiční opatření a odhad nákladů	37
5.3	STRATEGIE BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU JIHOČESKÉHO KRAJE PRO OBDOBÍ 2010 - 2013	38
5.3.1	Bezpečnostní a bezpečnostně preventivní opatření dopravně závadných a nehodových míst.....	39
5.4	PROGRAM INVESTIČNÍ VÝSTAVBY A OPRAV NA SILNICÍCH II. A III. TŘÍDY NA ÚZEMÍ JIHOČESKÉHO KRAJE	40
5.4.1	Silnice II. třídy.....	40
5.4.2	Silnice III. třídy	41
5.4.3	Mosty na silnicích II. a III. třídy.....	42
5.5	PROTIHLUKOVÁ OPATŘENÍ SILNIC II. A III. TŘÍDY NA ÚZEMÍ JIHOČESKÉHO KRAJE	42
5.5.1	Studie určení pořadí naléhavosti investic do protihlukových opatření v závislosti na závažnosti hlukové situace a počtu postižených obyvatel... ..	42
5.5.2	Protihluková opatření realizovaná Jihočeským krajem v letech 2007 - 2013	43
6	AKCE NA SILNICÍCH II. A III. TŘÍDY FINANCOVANÉ Z OPERAČNÍCH PROGRAMŮ EU REALIZOVANÉ V REGIONU JIHOČESKÉHO KRAJE.....	45
6.1	PROJEKTY REALIZOVANÉ Z REGIONÁLNÍHO OPERAČNÍHO PROGRAMU REGIONU SOUDRŽNOSTI NUTS II JIHOZÁPAD	45

6.1.1	Projekt „Silnice II/145 Husinec - Běleč“	46
6.1.2	Další projekty realizované Jihočeským krajem z Regionálního operačního programu regionu soudržnosti NUTS II Jihozápad	50
6.1.3	Další projekty realizované Správou a údržbou silnic z Regionálního operačního programu regionu soudržnosti NUTS II Jihozápad na silnicích ve vlastnictví Jihočeského kraje.....	55
6.2	PROJEKTY REALIZOVANÉ Z OPERAČNÍHO PROGRAMU CÍL 3 ČESKÁ REPUBLIKA - SVOBODNÝ STÁT BAVORSKO 2007 - 2013.....	57
6.2.1	Projekt „Zlepšení přístupu k hraničnímu přechodu Strážný / Philippsreut - II/145 Vimperk“	58
6.2.2	Další projekty realizované Jihočeským krajem operačního programu Cíl 3 Česká republika - Svobodný stát Bavorsko 2007 - 2013.....	60
6.3	PROJEKTY REALIZOVANÉ JIHOČESKÝM KRAJEM Z OPERAČNÍHO PROGRAMU EVROPSKÁ ÚZEMNÍ SPOLUPRÁCE RAKOUSKO - ČESKÁ REPUBLIKA 2007 - 2013.....	61
6.3.1	Projekt „Silnice II/103 České Velenice“	62
6.3.2	Další projekty realizované Jihočeským krajem z operačního programu Evropská územní spolupráce Rakousko - Česká republika 2007 - 2013	64
6.4	SROVNÁNÍ UKONČENÝCH PROJEKTŮ REALIZOVANÝCH Z OPERAČNÍCH PROGRAMŮ EU JIHOČESKÝM KRAJEM.....	65
	ZÁVĚR.....	66
	SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ	69
	SEZNAM OBRÁZKŮ A TABULEK.....	72
	SEZNAM ZKRATEK.....	73
	SEZNAM PŘÍLOH.....	75

ÚVOD

Tématem bakalářské práce je využití finančních prostředků z Evropské unie v dopravních investicích na silnicích ve vlastnictví Jihočeského kraje. Proč bylo zvoleno toto téma? Autorka práce chtěla využít vlastních dlouhodobých zkušeností v oblasti veřejné správy a činnosti v investiční výstavbě dopravních staveb.

Péče o poměrně rozsáhlou silniční síť a její modernizaci vyžaduje nemalé finanční prostředky. Jihočeský kraj se snaží využít mimo jiné i finanční prostředky z EU. Díky nim může ve větší míře rozšiřovat, rekonstruovat a modernizovat celkem 5 456,88 km silnic na svém vlastnictví. Dochází tím ke značnému rozvoji dopravní infrastruktury, která je zásadní pro zvyšování konkurenceschopnosti nejen v regionu, ale v celé České republice. Tento rozvoj se poměrně negativně projevuje na životním prostředí a lidech, žijících v blízkosti těchto silnic.¹ Jsou obtěžováni nadměrným hlukem z provozu na těchto komunikacích. Je proto nutné, aby nejen v rámci nově budovaných dopravních staveb, ale i při provádění rekonstrukce a modernizace silniční sítě byla přijata taková opatření, která by tyto negativní vlivy maximálně eliminovala. Mezi taková opatření patří například výstavba silniční sítě mimo zastavěná území, budování ochranných protihlukových stěn, zemních valů apod.

Získání finančních prostředků z EU není zrovna až tak jednoduchou záležitostí. Základem úspěchu je kvalitní administrace projektu, která většinou bývá nedoceněna. Jihočeský kraj realizoval mnoho projektů v rámci fondů předvstupní pomoci (např. PHARE, INTERREG).

Česká republika je od roku 2004 plnoprávním členským státem Evropské unie (EU). Členství v Evropské unii přináší nejen České republice, ale i dalším členským zemím, možnost aktivně se podílet na jejích politikách. Jedna z nejvýznamnějších je politika hospodářské a sociální soudržnosti (HSS), nazývaná též regionální politikou. Usiluje o konvergenci a trvalý rozvoj jednotlivých regionů a členských zemí tak, aby se co nejvíce přiblížily ekonomické úrovni bohatších regionů unie. V oblasti dopravní infrastruktury je potřebné v přijatelném časovém horizontu dosáhnout srovnatelnou úroveň této oblasti s vyspělými evropskými státy. Česká republika je díky své relativně nižší ekonomické vyspělosti příjemcem pomoci a země čerpá v letech 2007 - 2013 nemalé finanční prostředky ze strukturálních fondů EU. Proto je nutné, aby bylo připraveno co nejvíce kvalitních projektů v našich regionech.

¹ WOKOUN, R., et al. *Regionální rozvoj*. Praha, 2008, s. 157.

1 CÍL A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Cílem bakalářské práce je provedení analýzy dopravní politiky v oblasti silniční infrastruktury v regionu Jihočeského kraje a analýzy využití finančních prostředků z operačních programů EU na rozvoj a zkvalitnění silnic II. a III. třídy ve vlastnictví Jihočeského kraje. Analýzy jsou provedeny na konkrétních projektech realizovaných Jihočeským krajem z jednotlivých operačních programů v daném programovém období.

Práce je členěna do 6 kapitol. V teoretické části, tj. v prvních čtyřech kapitolách seznamuje obecně s regionální politikou EU, využívanými operačními programy a s dlouhodobými strategickými dokumenty Jihočeského kraje.

Úvodní kapitola „Cíl a metodika bakalářské práce“ charakterizuje cíl a metodický postup práce.

V druhé kapitole „Regionální a strukturální politika EU“ bakalářská práce popisuje význam regionální politiky. Jsou nastíněny její základní cíle, principy a nástroje.

Třetí kapitola „Operační programy využívané Jihočeským krajem v rámci dopravních staveb - silnice II. a III. třídy“ je podrobněji zaměřena na konkrétní operační programy EU na území Jihočeského kraje využitelné při výstavbě, modernizaci a rekonstrukci komunikací. Jedná se o jeden regionální operační program a dva operační programy Evropské územní spolupráce.

Čtvrtá kapitola „Strategie rozvoje Jihočeského kraje“ blíže charakterizuje rozlohu, osídlení, průmysl a správní členění Jihočeského kraje. Věnuje se střednědobým strategickým dokumentům pro regionální rozvoj na úrovni územně samosprávného celku. Přibližuje problematiku sčítání dopravy na území Jihočeského kraje a jeho význam pro další rozvoj dopravní infrastruktury.

Praktická část bakalářské práce seznamuje ve dvou kapitolách s počtem kilometrů komunikací dané kategorie (včetně mostů) ve vlastnictví Jihočeského kraje a způsob, jakým je prováděna jejich správa a údržba. Dále jsou zde specifikovány jednotlivé zrealizované projekty z využitých operačních programů včetně finančního vyčíslení.

Pátá kapitola „Dopravní politika regionu Jihočeského kraje v oblasti silniční infrastruktury“ řeší právní legislativu, na základě které bylo vlastnictví komunikací II.

a III. tříd převedeno na Jihočeský kraj, celkový počet km silnic a mostních objektů, včetně způsobu, jakým je zajišťována jejich správa a údržba. Konkretizuje aktuální dokumenty pro toho období v oblasti dopravy, na základě kterých jsou jednotlivé projekty v budoucnu realizovány.

V šesté kapitole „Akce na silnicích II. a III. třídy financované z operačních programů EU realizované v regionu Jihočeského kraje“ jsou uvedeny jednotlivé projekty (včetně finančního vyčíslení), provedené z využitých operačních programů. Největší zrealizovaný projekt z každého operačního programu je zde podrobně nastíněn - od podání projektové žádosti, až po fyzické ukončení projektu.

Závěr bakalářské práce hodnotí způsob využití finančních prostředků EU u dopravních staveb na silnicích ve vlastnictví Jihočeského kraje. Dochází ke srovnání využitých finančních prostředků z EU a prostředků vynakládaných z vlastního rozpočtu Jihočeského kraje. Rovněž jsou zde nastíněny další možné způsoby financování dopravních investic po ukončení programového období 2007 - 2013.

Autorka práce chtěla závěrem provést komparaci využití finančních prostředků na dopravní investice z EU Jihočeského a Plzeňského kraje. Bohužel Správa a údržba silnic Plzeňského kraje nedodala do 1. 4. 2012 potřebné podklady. Na základě toho bylo od tohoto úmyslu ustoupeno a závěr práce byl řešen jiným způsobem.

V průběhu zpracování bakalářské práce bylo využito několik základních metod. V teoretické části práce byla využita metoda popisná. Na základě získaných informací jsou nastíněny základní cíle, principy a nástroje regionální politiky EU. Jednoduchým způsobem jsou popsány nejdůležitější programové dokumenty této politiky.

V závěru práce je použito metody analyticko - statistické.² Přináší závěry, jak byly využity finanční prostředky z EU u dopravních investic na silnicích II. a III. třídy ve vlastnictví Jihočeského kraje v jednotlivých okresech. Kolik kilometrů komunikací v daném programovém období bylo zatím vystaveno, zrekonstruováno a zmodernizováno. Je použita i metoda komparativní, která se věnuje především srovnání výše uvedeného mezi jednotlivými okresy Jihočeského kraje a způsobu, jakým tyto prostředky ovlivnily dopravní politiku kraje. Vzhledem k tématu bakalářské práce bylo využito odborných materiálů, statistických údajů, informačních letáků a dalších dokumentů, které byly vydány nebo zpracovány Krajským úřadem Jihočeského kraje pro své potřeby. Pro doplnění aktuálních informací, zvláště v oblasti strukturálních

² PÁNA, L., SOMR, M. *Metodologie a metody výzkumu*. České Budějovice, 2007, s. 42.

fondů EU bylo využito i elektronických zdrojů. Podstatné získané informace jsou v práci prezentovány formou grafického zobrazení (tabulky, grafy, mapy, fotografie).

Některé uvedené poznatky a závěry vycházejí z mnohaleté praxe autorky bakalářské práce ve veřejné správě a orientace v oblasti dopravní infrastruktury v regionu Jihočeského kraje.

2 REGIONÁLNÍ A STRUKTURÁLNÍ POLITIKA EU

2.1 Regionální politika Evropské unie

Jednou ze základních a významných politik Evropské unie je regionální politika. Základním cílem této politiky je odstranění rozdílů mezi úrovní rozvoje různých regionů členských zemí. Propast mezi rozvojem jednotlivých regionů se zmnohonásobila po přistoupení nových členů v roce 2004 a v roce 2007. O významu prosazování těchto principů v EU svědčí fakt, že na regionální politiku jde více než třetina rozpočtu EU. S touto politikou je spojena zejména výstavba a obnova silnic a dálnic, železničních tratí, letišť, spojujících vzdálené regiony s hlavními centry hospodářského růstu. Politika solidarity není jen prázdným slovem. Pomáhá lidem v jednotlivých zemích, regionech, městech a obcích najít práci, lépe a kvalitněji žít.

Regionální politika patří mezi tzv. komunitární neboli koordinované politiky. To znamená, že její těžiště a naplňování spočívá v členských státech, zatímco orgány Evropské unie dbají na její koordinaci a správné provádění. Cíle a priority regionální politiky EU se mění s vývojem Společenství a jsou definovány vždy nově na nadcházející programové období.³

2.1.1 Cíle regionální politiky pro období 2007 - 2013

Pro období 2007 - 2013 byly v oblasti regionální politiky vytyčeny tři základní cíle, které jsou následně realizovány využitím tzv. operačních programů. Tyto cíle jsou společné pro všechny státy EU a ve střednědobém rozpočtovém rámci je na ně vyčleněno 347 miliard eur (v cenách roku 2011) - viz tabulka č. 1 *Rozdělení prostředků fondů EU mezi cíle politiky HSS v období 2007 - 2013*. Jedná se o tyto cíle:⁴

- Konvergence,
- Regionální konkurenceschopnost a zaměstnanost,
- Evropská územní spolupráce.

Cíl Konvergence

Hlavním úkolem tohoto cíle je podpora růstu a tvorby pracovních míst v nejméně rozvinutých členských zemích a oblastech. Jedná se o regiony s HDP na obyvatele nižším než 75 % průměru EU. Tento cíl se týká regionů NUTS II (viz obrázek

³ *Abeceda fondů Evropské unie 2007-2013*. Praha, 2008, s. 1.

⁴ *Abeceda fondů Evropské unie 2007-2013*. Praha, 2008, s. 3.

č. 1). Pod tento cíl spadají všechny regiony ČR vyjma regionu hlavního města Prahy. V programovém období 2007 - 2013 je na tento cíl alokováno 283 mld. EUR, které plynou z Evropského fondu regionálního rozvoje, Evropského sociálního fondu a Fondu soudržnosti.

Cíl Regionální konkurenceschopnost a zaměstnanost

Smyslem cíle je pokračování v posilování konkurenceschopnosti a přitažlivosti regionů pomocí inovačních projektů, zlepšování životního prostředí a posilování zaměstnanosti. Jedná se o oblasti, které nespádají do cíle Konvergence, to znamená, že jejich HDP na obyvatele převyšuje 75 % průměru EU.⁵ V ČR se jedná pouze o region hl. m. Prahy. Vzhledem k tomu, že podpora v těchto regionech není tak žádoucí jako u předchozího cíle, je i celková alokace finančních prostředků nižší a to 54,96 mld. EUR. Tento cíl je naplňován z Evropského fondu pro regionální rozvoj a Evropského sociálního fondu.

Cíl Evropská územní spolupráce

Úkolem tohoto cíle je posilování přeshraniční, meziregionální a nadnárodní spolupráce prostřednictvím společných místních a regionálních iniciativ. Navazuje na iniciativu INTERREG z předchozího programového období. Pod tento cíl spadá celá ČR, včetně Prahy. Prostředky pro naplňování tohoto cíle plynou z Evropského fondu regionálního rozvoje prostřednictvím sedmi operačních programů, servisního programu INTERACT II a programu ESPON 2013.

⁵ CHVOJKOVÁ, A., KVĚTOŇ, V., et al. *Finanční prostředky fondů EU v programovacím období 2007 - 2013*. Praha, 2007, s. 13.

Tabulka č. 1: Rozdělení prostředků fondů EU mezi cíle politiky HSS v období 2007 - 2013⁶

Cíl	Fondy pro EU 27		Fondy pro ČR	
Konvergence	283 mld. €	81,54 %	25,88 mld. €	96,98 %
Regionální konkurenceschopnost a zaměstnanost	54,96 mld. €	15,95 %	419,09 mld. €	1,56 %
Evropská územní spolupráce	8,72 mld. €	2,52 %	389,05 mil. €	1,46 %
Celkem	347 mld. €	100 %	26,69 mld. €	100 %

Evropské fondy jsou hlavním nástrojem pro realizaci cílů evropské politiky hospodářské a sociální soudržnosti. Regionální politika se opírá při alokaci finančních prostředků prostřednictvím evropských fondů o základní principy této politiky. Jsou to tyto principy:⁷

- **Princip koncentrace** - spočívá v tom, aby prostředky byly využívány co nejúčelněji a nebyly rozměňovány na řadu drobných a méně významných akcí. Je zde snaha věnovat největší prostředky do regionů s největšími problémy.
- **Princip partnerství** - vyžaduje, aby se na rozdělení a využití finančních prostředků poskytovaných EU prostřednictvím programů v co nejširší míře podílely jak orgány EU, tak příjemci na národní, regionální a místní úrovni.
- **Princip programování** - klade důraz na komplexní řešení problémových regionů v širších časových a prostorových souvislostech. Prostředky jsou alokovány na základě víceletých a víceoborových programů.
- **Princip monitorování a vyhodnocování** - jde o průběžné sledování a vyhodnocování prováděných změn a celkové efektivnosti vynakládání prostředků. Jde o velmi důslednou kontrolu nejen věcného, ale i finančního plnění projektu. Před schválením projektu je vyžadováno podrobné hodnocení jeho dopadů, potom následuje monitorování realizace projektu a nakonec je provedeno zhodnocení jeho skutečných přínosů. Význam tohoto principu se neustále zvyšuje.

⁶ *Regionální politika EU* [online]. Praha : MMR, 2006 [cit. 2011-10-26]. Dostupné z WWW: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/getdoc/f35b30a8-c37b-44ec-abe4-ba01ec4294b6/Regionalni-politika-EU>>.

⁷ WOKOUN, R., et al. *Úvod do regionálních věd veřejné správy*. Plzeň, 2004, s. 128 - 129.

- **Princip adicionality (doplňkovosti)** - stanovuje, že prostředky vynakládané ze společného rozpočtu EU mají pouze doplňovat ostatní veřejné výdaje a nikoliv je nahrazovat. Příjemce pomoci nemůže tyto prostředky využívat jako náhradu vlastních rozpočtových výdajů. V praxi to znamená, že prostředky poskytnuté ze zdrojů EU musí být doplněny určitým podílem zdrojů ze strany příjemce pomoci, a to ze státního, regionálního nebo místního rozpočtu. Případně i z privátních zdrojů, nebo lze tyto prostředky doplnit i úvěrem.

2.1.2 Klíčové strategické programové dokumenty politiky soudržnosti

V současném programovém období je podstatou cílů EU to, že vždy reagují a jsou zaměřeny na nejzávažnější problémy členských států a přistupujících zemí. Členské země zpracovávají vždy nové programové dokumenty, v kterých je zpracován rozpočet a jsou zde definovány a nastaveny cíle a priority, jichž se členské státy v daném období snaží dosahovat a naplňovat v souladu se základními strategickými dokumenty EU. Délka programového období je v současné době 7 let. Předcházející období v letech 2000 - 2006 bylo pro Českou republiku tzv. „zkráceným obdobím“ z důvodu vstupu ČR do EU až v roce 2004.

Celý programovací mechanismus začíná u Evropské komise (EK), která vytýčí před každým obdobím tzv. **cíle regionální politiky**, které obecně definují, jakým způsobem, jakými prostředky a do kterých regionů budou směřovat finanční prostředky. Definuje výši jednotlivých příspěvků a jejich rozložení v průběhu programového období. Jakmile jsou definovány jednotlivé cíle na úrovni EU, postupuje jednání k nalezení shody mezi EU a jednotlivými členskými státy.⁸ Za tímto účelem zpracovávají členské státy tzv. **Národní rozvojový plán (NRP)**, který je pohledem daného státu na možnosti veřejných podpor, ve kterém byly definovány priority daného státu (v tomto případě České republiky) v oblasti politiky hospodářské a sociální soudržnosti, a který prošel schválením ve vládě. Jedná se o dokument, který Česká republika zpracovává dobrovolně, není ze strany Evropské unie požadován. Evropská komise ve spolupráci se členskými zeměmi navrhne strategické pokyny Společenství soudržnosti, které schvaluje Rada Evropské unie. Na základě Národního rozvojového plánu a cílů EU je zpracován **Národní strategický referenční rámec (NSRR)** jako základní rozvojová strategie ČR. Tento dokument je nový typ nástroje pro systém

⁸ CHVOJKOVÁ, A., KVĚTOŇ, V., et al. *Finanční prostředky fondů EU v programovacím období 2007 - 2013*. Praha, 2007, s. 10 - 11.

programování, který platí pro období 2007 - 2013. Je rozdělen do dvou částí. V první části NSRR je provedena analýza hospodářského vývoje ČR. Klade důraz na vymezení silných stránek země, které jsou důležité pro zlepšení konkurenceschopnosti a definování problémových oblastí, jejichž opomenutí by mohlo být překážkou udržitelného rozvoje.⁹ V další části NSRR jsou definovány jednotlivé programové dokumenty a jejich zajištění. Každý členský stát si s Evropskou komisí projednává strukturu a obsah **operačních programů (OP)**, které tak představují důležitý bod mezi třemi hlavními evropskými fondy (ERDF, ESF, FS) a konkrétními příjemci veřejných finančních podpor v jednotlivých členských státech a regionech.

Operační programy jsou strategickým dokumentem pro konkrétní oblast podpory (např. infrastruktura, životní prostředí apod.). Jsou zde podrobně popsány cíle a priority, jakých chce členská země dosáhnout v dané oblasti v aktuálním programovém období. Rozlišujeme dva druhy operačních programů - **tematické operační programy** nebo **regionální operační programy (ROP)**. Tematické OP (tzv. sektorové) jsou zaměřeny na problematiku dané oblasti (např. vzdělání pro konkurenceschopnost, lidské zdroje a zaměstnanost); regionální jsou zaměřeny na jeden region **NUTS**, tj. klasifikace územně statistických jednotek, které obsahují 6 úrovní a jsou charakterizovány počtem obyvatel a rozlohou (NUTS 0, NUTS I, NUTS II, NUTS III, NUTS IV a NUTS V). Česká republika je rozdělena na osm regionů soudržnosti; které jsou tvořeny jedním nebo více kraji (viz obrázek č. 1).

⁹ CHVOJKOVÁ, A., KVĚTOŇ, V., et al. *Finanční prostředky fondů EU v programovacím období 2007 - 2013*. Praha, 2007, s. 10 - 11.

Obrázek č. 1: Mapa ukazuje skladbu 14 krajů (NUTS III) do 8 regionů soudržnosti (NUTS - II)¹⁰



V programovém období 2007 - 2013 má každý region soudržnosti svůj regionální operační program, který je zaměřen na řešení problematiky daného území. Česká republika může využívat v tomto programovém období 26 operačních programů, které jsou určeny pro všechny tři cíle politiky soudržnosti Evropské unie (viz příloha č. I).

Operační programy se dále dělí na **prioritní osy**, které přesně definují, na co se přidělené prostředky využijí. Prioritní osy jsou detailněji rozpracovány na **oblasti podpory** popřípadě na **podoblasti podpory**. Právě tyto oblasti specifikují hlavní aktivity, konečné příjemce a způsob realizace jednotlivých OP. Protože operační programy nejsou zpracovány tak detailním způsobem, aby zde budoucí možní příjemci našli všechny potřebné informace pro jejich realizaci, vznikly tzv. **prováděcí dokumenty**.

V těchto dokumentech je možno nalézt všechny potřebné podrobnosti pro čerpání, které nejsou uvedeny v OP. Každý subjekt, který chce požádat o finanční prostředky z fondů EU, musí předložit svůj **projekt (projektovou žádost)** řídicímu orgánu daného OP. U tematických operačních programů jsou to resortní ministerstva;

¹⁰ *Regionální politika EU* [online]. Praha : MMR, 2006 [cit. 2011-10-26]. Dostupné z WWW: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/getdoc/f35b30a8-c37b-44ec-abe4-ba01ec4294b6/Regionalni-politika-EU>>.

u územně vymezených OP jsou to regionální rady regionů soudržnosti. Jsou to územní celky odpovídající jednomu nebo více krajům v ČR zřízeným za účelem přijímání žádostí o dotace.

2.2 Nástroje regionální politiky

Fondy EU unie představují hlavní nástroj realizace evropské politiky HSS. Odpovědnost za řízení a správné využití těchto peněz podpory fondů EU je přesunuta do pravomoci každého členského státu. Ten zřizuje další orgány a instituce, které mají na starosti jednotlivé činnosti tak, aby se peníze z fondů dostaly k samotným realizátorům projektů. V ČR jsou fondy EU zpravovány Ministerstvem pro místní rozvoj (MMR), které plní funkci centrálního koordinátora. Pro tuto funkci zřídilo MMR Národní orgán pro koordinaci. V období 2007 - 2013 má Evropská unie oproti předchozímu programovému období k dispozici pouze tři nástroje: Evropský fond pro regionální rozvoj, Evropský sociální fond a třetím nástrojem je Fond soudržnosti.

2.2.1 Evropský fond pro regionální rozvoj (ERDF)

ERDF je objemem peněz největším ze strukturálních fondů. Zaměřuje se na modernizaci a posilování hospodářství, ochranu a zlepšování životního prostředí, podporu malých a středních podniků a důležitou roli představují také investice do dopravní infrastruktury. Prostředky tohoto fondu jsou určeny pro všechny tři cíle programového období 2007 - 2013.

2.2.2 Evropský sociální fond (ESF)

ESF podporuje aktivity v oblastech zaměstnanosti a rozvoje lidských zdrojů. Svých cílů dosahuje například posilováním sociálních programů členských zemí EU, pomáháním rizikovým skupinám obyvatelstva na trhu práce vytvářením nových pracovních míst.

2.2.3 Fond soudržnosti (FS)

Fond soudržnosti, jinak také Kohezní fond byl ustanoven Maastrichtskou smlouvou v roce 1993 a je nejmladším z fondů EU. Oproti strukturálním fondům neposkytuje pomoc jednotlivým regionům, ale členským státům. Nárok na pomoc z tohoto fondu má stát s HDP na obyvatele nižším než 90 % průměru EU a má sestavený program vedoucí ke splnění podmínek hospodářského sblížení. Jde o přímé

financování konkrétních velkých projektů v oblasti životního prostředí, oblasti dopravní infrastruktury. Řídícím orgánem Fondu soudržnosti je v ČR MMR.

3 OPERAČNÍ PROGRAMY VYUŽÍVANÉ JIHOČESKÝM KRAJEM V RÁMCI DOPRAVNÍCH STAVEB - SILNICE II. A III. TŘÍDY

3.1 Regionální operační program regionu soudržnosti NUTS II Jihozápad

Regionální operační program NUTS II Jihozápad (ROP JZ) je určen pro region soudržnosti Jihozápad skládající se z Jihočeského a Plzeňského kraje. Hlavním cílem programu je zlepšení dopravní dostupnosti, podpora rozvoje dopravní infrastruktury a služeb cestovního ruchu, zvýšení životní úrovně a konkurenceschopnosti mezi jednotlivými regiony. ROP JZ spadá mezi regionální operační programy v cíli Konvergence a je pro něj vyčleněno 619,65 mil. €, což činí přibližně 2,32 % veškerých prostředků určených z fondů EU pro Českou republiku. Z českých veřejných zdrojů má být navíc financování programu navýšeno o dalších 109,35 mil. €. ¹¹ Řídícím orgánem je Regionální rada soudržnosti, která má své sídlo pro Jihočeský kraj v Českých Budějovicích.

ROP JZ obsahuje 4 prioritní osy (*Dostupnost center, Stabilizace a rozvoj měst a obcí, Rozvoj cestovního ruchu, Technická pomoc*), které jsou dále specifikovány prostřednictvím tzv. oblastí podpory. Jihočeský kraj pro své dopravní projekty využívá **prioritní osu 1 - Dostupnost center; oblast podpory 1.1 Modernizace regionální silniční sítě**, podporující aktivity v oblasti výstavby, rekonstrukce a modernizace silnic II. a III. třídy; odstraňování bodových závad na silnicích II. a III. třídy - křižovatky, přejezdy, mosty.

Operační program má časově i finančně omezené výzvy, do kterých se podávají projektové žádosti. Financování projektu bylo do srpna roku 2011 rozděleno na podíl Evropské unie 85 %, České republiky státního rozpočtu 7,5 % a podíl příjemce dotace 7,5 %. Od září 2011 je již pouze podíl příjemce dotace 15 % a podíl Evropské unie zůstává stejný.

¹¹ ROP NUTS II Jihozápad [online]. Praha : MMR, 2006 [cit. 2011-10-26]. Dostupné z WWW: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/getdoc/0a684fe1-a4b3-4e94-9ba9-844af71e0636/ROP-NUTS-II-Jihozapad>>.

3.2 Cíl 3 Česká republika - Svobodný stát Bavorsko 2007 - 2013 (Cíl 3 ČR - BY 2007 - 2013)

Operační program přeshraniční spolupráce Česká republika - Svobodný stát Bavorsko vznikl na základě společných aktivit české a bavorské strany za účelem vytvoření dokumentu, který je akceptován a využíván oběma stranami a na základě něhož bude možné v příhraničních oblastech realizovat v letech 2007 - 2013 vzájemnou spolupráci.¹² Každý projekt musí mít partnery z obou států uvedených v názvu OP, jinak by nemohl být realizován. Hlavním cílem programu je posílení potenciálu příhraničních regionů a podpora hospodářské a sociální integrace. Jedním ze specifických cílů programu je zvýšení dopravní dostupnosti a ochrana životního prostředí.¹³ U těchto programů je v konečné fázi velmi důležitý přeshraniční dopad projektu, kdy přínos z realizovaného projektu musí být prokazatelný na obou stranách hranice. Spadá pod Cíl 3 - Evropská územní spolupráce a je spolufinancován z ERDF. Je pro něj z fondů EU vyčleněno 115,51 mil. €, které mají být z českých a německých národních veřejných zdrojů doplněny o 20,38 mil. €. Pro českou stranu je z fondů EU plánováno 55,04 mil. € (cca 1,55 mld. Kč), což činí přibližně 0,21 % veškerých prostředků určených z fondů EU pro Českou republiku.¹⁴ Národním orgánem je v rámci ČR Ministerstvo pro místní rozvoj, kontrolním místem pro oblast Jižní Čechy je Centrum pro regionální rozvoj pobočka Jihozápad se sídlem v Písku.

Cíl 3 ČR - BY 2007 - 2013 obsahuje 2 prioritní osy (*Hospodářský rozvoj, lidské zdroje a sítě, Rozvoj území a životní prostředí*), které jsou dále specifikovány tzv. oblastí podpory. Jihočeský kraj pro své projekty využívá **prioritní osu 2 - Rozvoj území a životního prostředí; oblast podpory - doprava**, podporující aktivity v oblasti výstavby, zlepšení přeshraniční dopravní infrastruktury a dopravních systémů.

3.3 Evropská územní spolupráce Rakousko - Česká republika 2007 - 2013 (EÚS AT - ČR 2007 - 2013)

Obdobně jako v případě česko - bavorské spolupráce vychází i tento operační program z dřívější přeshraniční spolupráce ČR a Rakouska, která probíhala v rámci

¹² MAREK, D., KANTOR, T. *Příprava a řízení projektů strukturálních fondů Evropské unie*. Brno, 2007, s. 56.

¹³ CHVOJKOVÁ, A., KVĚTOŇ, V., et al. *Finanční prostředky fondů EU v programovacím období 2007 - 2013*. Praha, 2007, s. 164.

¹⁴ *Cíl 3 Česká republika - Svobodný stát Bavorsko 2007—2013* [online]. Praha : MMR, 2006 [cit. 2011-10-26]. Dostupné z WWW: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/getdoc/97b063a5-30de-41c9-a9bb-97aa1de5fd3f/Cil-3-Ceska-republika---Svobodny-stat-Bavorsko-200>>.

Iniciativy Společenství INTERREG III A.¹⁵ I zde je jedna z hlavních podmínek projektu - mít minimálně jednoho rakouského partnera, jinak by nemohl být projekt realizován. Partner může i nemusí mít finanční spoluúčast na daném projektu. Pokud rakouský partner nemá finanční spoluúčast, má např. informační roli pro rakouskou stranu; na internetových stránkách může podávat ke konkrétnímu projektu informace; vydávat informační letáky nebo zabezpečovat jiný způsob reklamy. Stejně jako u OP v předchozí kapitole bakalářské práce se program zaměřuje mimo jiné na podporu udržitelného rozvoje českých a rakouských příhraničních regionů odstraňováním existujících bariér, zlepšení dopravní dostupnosti a kvality životního prostředí v daných regionech.¹⁶ I u tohoto programu je důležitý konečný přínos projektu, který musí být prokazatelný na obou stranách hranice. OP patří mezi regionální operační programy Evropské územní spolupráce a je spolufinancován z ERDF. Je pro něj z fondů EU vyčleněno 107,44 mil. €, které mají být z českých a rakouských národních veřejných zdrojů doplněny o 18,96 mil. €. Pro českou stranu je z fondů EU plánováno 69,12 mil. € (cca 1,95 mld. Kč), což činí přibližně 0,26 % veškerých prostředků určených z fondů EU pro Českou republiku.¹⁷ Řídícím orgánem je v rámci ČR Ministerstvo pro místní rozvoj, kontrolním místem pro oblast Jižní Čechy je Centrum pro regionální rozvoj pobočka Jihozápad se sídlem v Písku. Tento OP může využívat na české straně nejen kraj Jihočeský, ale i Jihomoravský kraj a kraj Vysočina.

EÚS AT - ČR 2007 - 2013 obsahuje 2 prioritní osy (*Socioekonomický rozvoj, cestovní ruch a transfer know - how, Regionální dostupnost a udržitelný rozvoj*), které jsou dále specifikovány tzv. oblastí podpory. Jihočeský kraj pro své projekty využívá **prioritní osu 2 - Regionální dostupnost a udržitelný rozvoj; oblast podpory 2.1 Doprava a regionální dostupnost**, podporující aktivity ve zlepšení meziregionální, přeshraniční a regionální dostupnosti v dopravě apod.

Oba výše uvedené operační programy Evropské územní spolupráce nemají časově ani finančně omezené výzvy, projektové žádosti se podávají průběžně. Financování projektu je rozděleno na podíl Evropské unie 85 %, České republiky státního rozpočtu 5 % a podíl příjemce dotace 10 %.

Konkrétní využití finančních prostředků Jihočeským krajem z uvedených operačních programů je rozpracováno v šesté kapitole bakalářské práce.

¹⁵ MAREK, D., KANTOR, T. *Příprava a řízení projektů strukturálních fondů Evropské unie*. 2007, s. 56.

¹⁶ CHVOJKOVÁ, A., KVĚTOŇ, V., et al. *Finanční prostředky fondů EU v programovacím období 2007 - 2013*. Praha, 2007, s. 144.

¹⁷ *Cíl Evropská územní spolupráce Rakousko - Česká republika* [online]. Praha : MMR, 2007 [cit. 2011-10-26]. Dostupné z WWW: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/getdoc/9b7e80b6-edf1-4526-9047-f39f0fa833b6/Cil-Evropska-uzemni-spoluprace-Rakousko---Ceska-re>>.

3.4 Průběh realizace projektů, předložených do uvedených operačních programů

Při čerpání prostředků z těchto operačních programů je nutné již od počátku, tedy od zpracování projektové žádosti, postupovat v souladu s metodickými pokyny a oznámeními, vydanými příslušným řídicím orgánem. V případě jakýchkoliv legislativních změn, týkajících se realizace programu, jsou tyto metodické pokyny a oznámení aktualizovány. Veškeré změny v průběhu realizace projektu musí být průběžně konzultovány a hlášeny dle pravidel daného operačního programu. Tato pravidla jsou vždy uvedena v aktualizované Příručce pro příjemce, která je veřejně přístupná na webových stránkách příslušného operačního programu.

V rámci realizace projektu musí žadatel zajistit předfinancování projektu z vlastních zdrojů. Po jeho dokončení je příjemce dotace povinen dokladovat naplnění všech indikátorů uvedených v projektové žádosti. K proplacení finanční částky dotace dochází u ROP NUTS II Jihozápad zpravidla po ukončení projektu. V případě potřeby finančních prostředků dříve, musí příjemce provést etapizaci projektu. V dalších posuzovaných operačních programech je projekt od počátku nastaven na průběžné financování. **Volba dotačního titulu konkrétního operačního programu může významným způsobem ovlivnit hospodaření žadatele.** Každý projekt má sestaven plán monitorovacích období, ve kterých jsou uvedena data monitorovacích zpráv a možných termínů pro podání žádosti o platbu.

Všechny projekty z těchto operačních programů mají povinnost dodržet pravidla pro udržitelnost projektu v délce trvání pěti let od ukončení projektu.

4 STRATEGIE ROZVOJE JIHOČESKÉHO KRAJE

4.1 Obecná charakteristika Jihočeského kraje

Jihočeský kraj leží při jižní hranici České republiky, kde tvoří část státní hranice s Rakouskem a Spolkovou republikou Německo. (v celkové délce 323 km). Na severu s krajem Středočeským, na východě s krajem Vysočina a Jihomoravským a na západě s krajem Plzeňským. Jeho rozloha je 10 057,3 km², což je 12,8 % rozlohy České republiky. V kraji žije 642 734 obyvatel.¹⁸ Je to nejnižší hustota osídlení v zemi. V minulosti, díky nedostatku nerostného bohatství, geografickým podmínkám a nedostatečně rozvinuté dopravní infrastruktuře, byl vnímán jako kraj zemědělský s rozvinutým rybníkářstvím a lesnictvím. Z průmyslu zde byl dřevařský, papírenský, sklářský a keramický.¹⁹ V současné době jsou nejvýznamnějším odvětvím zpracovatelský průmysl, obchod a podnikatelská činnost.

Region kraje je vymezen okresy České Budějovice, Český Krumlov, Jindřichův Hradec, Písek, Prachatice, Strakonice a Tábor. V současné době mají tyto okresy význam pouze ve smyslu územního členění.

4.1.1 Správní členění Jihočeského kraje

Jihočeský kraj je po provedené reformě veřejné správy rozdělen na 17 správních obvodů obcí s rozšířenou působností (Blatná, České Budějovice, Český Krumlov, Dačice, Jindřichův Hradec, Kaplice, Milevsko, Písek, Prachatice, Soběslav, Strakonice, Tábor, Trhové Sviny, Třeboň, Týn nad Vltavou, Vimperk a Vodňany - viz příloha č. II). Tyto obce s rozšířenou působností jsou v dnešní době druhou nejdůležitější administrativní jednotkou státní správy. V území, které spravují, se nacházejí ale i obce s pověřeným úřadem. Je jich celkem 37 (viz příloha č. III). Jedná se o obce, kde přenesenou působnost (nejen v základním rozsahu svěřeném obci) vykonávají orgány obce ve správním obvodu obce, ale také ve správním obvodu určeném prováděcím předpisem. Doplňují tak činnost obcí s rozšířenou působností.²⁰ Přenesenou působnost na správním území u obcí s rozšířenou působností vykonávají jednotlivé odbory městských úřadů (podle svého zaměření). U obcí s pověřeným úřadem toto vykonávají jednotlivé odbory obecních úřadů.

¹⁸ *Sociálně - ekonomický profil Jihočeského kraje*. České Budějovice : Krajský úřad Jihočeského kraje, 2005, s. 14.

¹⁹ *Česká republika portréty krajů*. Praha, 2005, s. 63.

²⁰ *Sociálně - ekonomický profil Jihočeského kraje*. České Budějovice : Krajský úřad Jihočeského kraje, 2005, s. 24.

V Jihočeském kraji se nachází jeden z pěti funkčních vojenských újezdů v ČR - vojenský újezd Boletice. Jihočeský kraj usiluje o převedení tohoto areálu pod svou samosprávu již několik let.²¹ Území by využil k rekreaci a turistice. V současné době je pohyb v tomto prostoru velice omezený, pouze na povolenky.

4.1.2 Vazby na sousední regiony²²

Jihočeský kraj má vytvořeny vazby a kontakty na sousední regiony, které jsou velice důležité pro rozvoj jak samotných jižních Čech, tak i České republiky jako celku. Bez nich by docházelo k zaostávání a stagnaci regionu. Spolupráci nejen se sousedními kraji vyjadřuje jeho členství v Asociaci krajů České republiky (od 14. 9. 2001). Jedná se o nestraničnou, zájmovou a nevládní organizaci. Jejím cílem je společný zájem o rozvoj daného regionu a života v něm. Spolupráce je založena především na výměně informací a zkušeností v oblasti společného marketingu. Vzhledem k existenci regionu soudržnosti - NUTS II Jihozápad, je spolupráce s Plzeňským krajem nejužší. Dalším pojítkem s tímto krajem je společná problematika ochrany přírody a krajiny (Národní park Šumava a Chráněná krajinná oblast Šumava). Jihočeský kraj se zapojuje i do zahraniční spolupráce a to nejen se sousedními zeměmi, ale i těmi vzdálenějšími (např. švýcarský kanton Bern, francouzská Bretaň, region Yorkshire ve Velké Británii). Působí i v několika mezinárodních organizacích a sdruženích. Na území Jihočeského kraje působí dva euroregiony - Euroregion Silva Nortica a Euroregion Šumava.

4.2 Sociálně - ekonomický profil Jihočeského kraje

Studie Sociálně - ekonomický profil Jihočeského kraje poskytuje základní charakteristiku tohoto regionu. Je rozdělena do deseti kapitol, které prezentují nejnovější vývoj kraje v oblasti demografie, ekonomiky, rozvoje lidských zdrojů, zdravotnictví, infrastruktury, cestovního ruchu, zemědělství, lesnictví a rybářství, životního prostředí a územního rozvoje. Výsledky každé kapitoly jsou shrnuty ve SWOT analýze; v závěru dokumentu je provedena celková SWOT analýza za celý region jižní Čechy. Ve studii se odráží změny a dopady související se vstupem České republiky do Evropské unie. Na základě dostupných dat popisuje možný budoucí vývoj kraje.

²¹ *Sociálně - ekonomický profil Jihočeského kraje*. České Budějovice : Krajský úřad Jihočeského kraje, 2005, s. 25.

²² *Sociálně - ekonomický profil Jihočeského kraje*. České Budějovice : Krajský úřad Jihočeského kraje, 2005, s. 32, 35.

Dokument je zpracován tak, aby mohl být využit pro zpracování dalších střednědobých programových dokumentů kraje. Byl využit i pro zpracování Regionálního operačního programu, který je základním dokumentem Regionu soudržnosti NUTS II Jihozápad pro čerpání finančních prostředků ze strukturálních fondů v programovém období 2007 - 2013. Tato sociálně - ekonomická studie patřila mezi základní podklady pro aktualizaci Programu rozvoje kraje.

4.3 Program rozvoje Jihočeského kraje

Pro období 2007 - 2013 je *Program rozvoje Jihočeského kraje* základním střednědobým dokumentem pro regionální rozvoj na úrovni územně samosprávného celku. Zpracovávání tohoto dokumentu zajišťuje kraj v samostatné působnosti na základě platné legislativy, a to hlavně zákona č. 248/2000 Sb., o podpoře regionálního rozvoje; a zákona 129/2000 Sb., o krajích. Zastupitelstvo kraje tento program schvaluje, zajišťuje jeho realizaci a kontroluje jeho plnění.²³ Mezi základní úkoly krajů vyplývající ze zákona, patří hlavně péče o všestranný rozvoj svého území - rozvojového potenciálu. Ten tvoří mimo jiné:

- flexibilní obyvatelstvo, které je ochotno více prohlubovat znalosti a dovednosti a pružně reagovat na příležitosti generované rozvojem znalostní ekonomiky,
- dostupnost vody, energií, médií a informací nezbytných k realizaci rozvojových aktivit,
- kvalitní dopravní dostupnost,
- rozmanitost krajiny a přírody, kulturního dědictví a specifik kraje zabezpečující možnosti rozvoje cestovního ruchu.

Pokud bude potenciál kraje plně využit, mělo by to vést k dlouhodobému a stabilnímu ekonomickému růstu s respektováním principů udržitelného rozvoje. Toto přispěje ke snižování rozdílů mezi regiony v rámci kraje a zlepší pozici Jihočeského kraje v rámci regionů ČR a Evropské unie.

Nejdůležitější částí programu rozvoje je návrh budoucí rozvojové strategie kraje. Cílem je zvýšení konkurenceschopnosti Jihočeského kraje, založené na zlepšení podmínek pro investice a podnikání, rozvoj cestovního ruchu, zkvalitnění životních podmínek obyvatelstva při respektování zásad udržitelného rozvoje. Program rozvoje Jihočeského kraje reaguje i na nové ekonomické příležitosti a možnosti podpory ze

²³ *Program rozvoje Jihočeského kraje*. České Budějovice : Krajský úřad Jihočeského kraje, 2005, s. 2.

strukturálních fondů EU v tomto programovém období. Program rozvoje Jihočeského kraje byl posouzen podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů. Ministerstvem životního prostředí bylo vydáno souhlasné stanovisko k návrhu koncepce.

Cíl Programu rozvoje kraje je konkretizován osmi prioritními osami (viz příloha č. IV). Detailní specifikace role kraje je uvedena u jednotlivých opatření prioritních os.

4.4 Sčítání dopravy 2010

Pro rozvoj dopravní infrastruktury a plánování v dopravě jsou velice důležité informace o intenzitách automobilové dopravy na dálniční a silniční síti České republiky. Pro tyto potřeby je prováděno každých pět let celostátní sčítání dopravy (CSD). Poslední celostátní sčítání dopravy proběhlo v roce 2010 a zajišťovalo ho Ředitelství silnic a dálnic ČR. Navazovalo na sčítání dopravy z předchozích let (rok 2005 a starší). Na dálnicích jsou intenzity určovány pomocí údajů z automatických detektorů dopravy. Na ostatních silnicích intenzita dopravy vychází z výsledků ručních sčítání na daných stanovištích. Toto je prováděno a dále zpracováváno dle platné metodiky pro celostátní sčítání dopravy. Ve výsledcích intenzity dopravy jsou započítány všechny kategorie vozidel.

4.4.1 Výsledky sčítání dopravy 2010 v jednotlivých okresech Jihočeského kraje²⁴

Největší intenzita dopravy v Jihočeském kraji na silnicích II. a III. třídy je ve městě České Budějovice. Je to dáno jeho velikostí a regionálním významem. V **okrese České Budějovice** je komunikací s největší intenzitou dopravy silnice II. třídy II/105 z Hluboké nad Vltavou do Týna nad Vltavou. Intenzita dopravy v tomto úseku je 5 538 - 6 701 vozidel / 24 hod (viz příloha č. V). Pro srovnání v roce 2005 na tomto úseku byla naměřena intenzita dopravy 5 418 - 6 455 vozidel / 24 hodin. Za pět let na komunikaci došlo k mírnému zvýšení intenzity dopravy. Toto je dáno hlavně tím, že se jedná o jednu z hlavních přístupových komunikací k jaderné elektrárně Temelín. Za městem Týn nad Vltavou se již intenzita na této komunikaci značně snižuje, protože dochází k roztržštění dopravy do různých směrů na Písek, Milevsko, Bechyni apod. Mezi komunikace s intenzitou dopravy 3001 - 5000 vozidel / 24 hodin patří silnice II. třídy II/156 ve směru na Trhové Sviny, silnice II/157 ve směru na Ledenice a Borovany, silnice II/143 ve směru na Křemži (toto je patrné z přílohy č. V).

²⁴ *Mapový podklad. ŘSD ČR odbor silniční databanky, 2011.*

V **okrese Český Krumlov** je komunikací s největší intenzitou dopravy silnice II. třídy II/160 mezi Českým Krumlovem a Větřním s intenzitou 4 674 vozidel / 24 hodin (viz příloha č. IV). V roce 2005 byla v tomto úseku naměřena intenzita 3 833 vozidel / 24 hodin, to je za pět let nárůst cca o 900 vozidel. Ostatní komunikace II. třídy v tomto okrese mají intenzitu dopravy od 1 001 - 3 000 vozidel / 24 hodin. Jsou to např. silnice II/163 ve směru na Vyšší Brod, Frymburk, II/166 ve směru na Chvalšiny, II/154 ve směru na Kaplici a Benešov nad Černou (toto je patrné z přílohy č. VI).

V **okrese Jindřichův Hradec** je komunikací s největší intenzitou dopravy silnice II. třídy II/164 mezi Jindřichovým Hradcem a Kunžakem s intenzitou 4 800 - 3 211 vozidel / 24 hodin (viz příloha č. VII). Intenzita dopravy na tomto úseku je téměř shodná, jako byla zjištěna z výsledků sčítání v roce 2005. Ostatní komunikace II. třídy v tomto okrese mají intenzitu dopravy od 1 001 - 3 000 vozidel / 24 hodin. Jsou to např. silnice II/151 ve směru Kunžak - Dačice, II/152 Nová Bystřice - Slavonice a další (toto je patrné z přílohy č. V).

V **okrese Písek** je komunikací s největší intenzitou dopravy silnice II. třídy II/139 mezi Pískem a Dobešemi s intenzitou 3 664 vozidel / 24 hodin (viz příloha č. VIII). V roce 2005 byla v tomto úseku naměřena intenzita 5 036 vozidel / 24 hodin, což je snížení intenzity vozidel cca o jednu čtvrtinu. Ostatní komunikace II. třídy v tomto okrese mají intenzitu dopravy od 1 001 - 3 000 vozidel / 24 hodin (toto je patrné z přílohy č. VI).

V **okrese Prachatice** jsou komunikace s největší intenzitou dopravy silnice II. třídy II/141 a II/145 mezi Prachaticemi a Husincem s intenzitou 5 749 a 5 297 vozidel / 24 hodin (viz příloha č. IX). Ve srovnání s výsledky sčítání intenzity dopravy v roce 2005 je silnice II/141 využívána stejně, ale na silnici II/145 se zvýšila intenzita dopravy o cca 1600 vozidel / 24 hodin. Ostatní komunikace II. třídy v tomto okrese mají intenzitu dopravy od 1 001 - 3 000 vozidel / 24 hodin (toto je patrné z přílohy č. VII).

V **okrese Strakonice** je na všech komunikacích II. třídy intenzita dopravy od 1 001 - 3 000 vozidel / 24 hodin (toto je patrné z přílohy č. X). Nenachází se tu kategorie komunikace, u které by byla intenzita dopravy výrazně vyšší. Tento stav byl obdobný i podle výsledků sčítání intenzity dopravy v roce 2005.

V **okrese Tábor** je komunikací s největší intenzitou dopravy silnice II. třídy II/137 mezi Táborem a Sudoměřicemi u Tábora s intenzitou 3 468 vozidel / 24 hodin (viz příloha č. XI). Na komunikaci v tomto úseku se oproti výsledkům minulého sčítání intenzity dopravy zvýšil počet vozidel / 24 hodin cca o 1 600. Na téže komunikaci ale v úseku Tábor - Ratibořické Hory se počet vozidel snížil cca o 600. V tomto okrese se intenzita dopravy oproti roku 2005 mírně snížila na všech komunikacích, protože zde bylo zprovozněno 33 km dálnice, která je motoristy maximálně využívána.

Komunikace III. třídy na území Jihočeského kraje mají intenzitu dopravy pouze od 501- 1000 vozidel za 24 hodin. Toto je dáno hlavně jejich šířkovým uspořádáním a stavebně technickým stavem.

Na základě provedeného jednoduchého srovnání nejvytíženějších komunikací II. třídy v jednotlivých okresech s výsledky sčítání intenzity dopravy v roce 2005, dochází k neustálému nárůstu intenzity dopravy. Z tohoto důvodu je nutné, aby strategie rozvoje silniční sítě v jihočeském regionu byla tvořena v součinnosti s ostatními investory v oblasti dopravy - součinnost s plánovaným rozvojem drážní dopravy a rozvojem silnic I. třídy a dálnic, ale i významných místních komunikací s ohledem na logické a systematické uspořádání silniční a dopravní sítě.

4.5 Akční plán pro komunikace na území Jihočeského kraje

Silniční doprava má své pozitivní stránky, ale bohužel také některé negativní. Zvláště negativní vliv má doprava na kvalitu životního prostředí. Jedná se především o města a příměstské oblasti, kde je nutno toto řešit řadou opatření, která jsou cílená a vzájemně koordinovaná.²⁵

Jednou z negativních stránek je hluk, který vzniká provozem na pozemních komunikacích. Toto je problematika nejen silnic II. a III. třídy, ale hlavně dálnic, rychlostních komunikací a komunikací I. třídy, na kterých je provoz největší. Nejvíce je to patrné u komunikací, které procházejí osídlenými oblastmi, městy a obcemi. Je nutné tento problém řešit celorepublikově. Ředitelství silnic a dálnic České republiky a jednotlivé kraje mají zpracovány tzv. *Akční plány*, které vycházejí ze Strategické hlukové mapy. Na základě platné legislativy - zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů jsou vlastníci komunikací povinni zajistit různými technickými nebo jinými opatřeními, aby hluk nepřekračoval hygienické limity dané prováděcím předpisem pro chráněný venkovní prostor, chráněné

²⁵ WOKOUN, R., et al. *Regionální rozvoj a jeho management v České republice*. 2007, s. 88.

vnitřní prostory staveb a chráněné venkovní prostory staveb. Hluk ze silniční dopravy by neměl přesáhnout přes den (od 06:00 hod - 22:00 hod) hodnotu 70 dB a během noci (od 22:00 hod - 06:00 hod) hodnotu 60 dB.²⁶

Akční plán Jihočeského kraje je zpracován v obecné rovině pro vybrané úseky silnic II. a III. třídy, kde roční intenzita dopravy přesahuje hodnotu 6 000 000 vozidel / rok (tj. 16 500 vozidel / 24 hod.). Tento dokument spíše v obecné rovině doplňuje dokumenty zpracované pro Ředitelství silnic a dálnic ČR data ohledně hluku z dopravy na silnicích II. a III. třídy. Výše uvedené kritérium neznamená, že jsou zde zahrnuty všechny silnice, kde jsou překračovány hygienické limity pro hluk z dopravy. Na území kraje je to šest vybraných úseků, kde jsou hygienické limity hluku překračovány asi nejvíce. Toto je bráno k počtu osob, které žijí v objektech pro bydlení sousedícími přímo s danými komunikacemi. Jedná se o těchto šest úseků komunikací:²⁷

- **České Budějovice silnice II/156 v úseku ulice Mánesova** - tato komunikace je jako součást městského dopravního okruhu. Má charakter významné městské třídy s převládající dopravní funkcí pro individuální automobilovou dopravu. Objekty přilehlé ke komunikaci jsou převážně průmyslového charakteru. Dále jsou zde prodejny s potravinářským zbožím ale i bytové domy,
- **České Budějovice silnice II/157 v úseku ulice Nádražní a Rudolfovska** - v ulici Rudolfovska je to pouze úsek cca 200 m, jehož součástí je podjezd pod kolejištěm nádraží Českých drah (viadukt). Tento úsek je však nejfrekventovanějším úsekem ve městě. Nádražní ulice je součástí městského dopravního okruhu. Má charakter významné městské třídy s převládající dopravní funkcí pro individuální automobilovou dopravu. Z jedné strany ke komunikaci přiléhá těleso násypu železniční tratě. Podél těchto komunikací jsou dále většinou bytové domy (rodinné i činžovní),
- **České Budějovice silnice III/14539 v úseku ulice Husova (místní část Čtyři Dvory)** - představuje významnou dopravní tepnu zejména pro osobní hromadnou dopravu, ale i individuální automobilovou dopravu. Z jedné části

²⁶ Akční plán pro komunikace na území Jihočeského kraje. České Budějovice : Krajský úřad Jihočeského kraje, 2008, s. 4.

²⁷ Akční plán pro komunikace na území Jihočeského kraje. České Budějovice : Krajský úřad Jihočeského kraje, 2008, s. 5 - 7.

přiléhá ke komunikaci areál výstaviště, dále jsou podél silnice většinou obytné domy,

- **České Budějovice silnice III/15611 v úseku ulice Mánesova a Nádražní** - tato komunikace je jako součást městského dopravního okruhu. Má charakter významné městské třídy s převládající dopravní funkcí pro individuální automobilovou dopravu. Komunikace prochází průmyslovou zónou,
- **Tábor silnice II/137 v úseku ulice Budějovické** - jedná se o páteřní komunikaci města, která představuje jedinou spojnicí centra města s jeho obytnými a průmyslovými částmi. Podél silnice jsou soustředěny podnikatelské aktivity města, úřady, školy a zdravotnická zařízení,
- **Český Krumlov silnice II/157 v úseku ulice Objížd'ková** - byla vybudována jako jeden z prvních obchvatů v jižních Čechách v roce 1964. Komunikace prochází územím s nízkou hustotou zástavby rodinných domů.

Tyto komunikace procházejí většinou stávající bytovou zástavbou (je zde jasně definována uliční čára). Proto nalézt řešení vedoucí k odstranění hlukové zátěže z provozu na pozemních komunikacích je komplikované a finančně náročné. Ve většině případů je možné pouze opatření spočívající v ochraně pláště budovy tzn. výměna oken.

5 DOPRAVNÍ POLITIKA V REGIONU JIHOČESKÉHO KRAJE V OBLASTI SILNIČNÍ INFRASTRUKTURY

5.1 Silnice ve vlastnictví Jihočeského kraje

Rokem 2000 nastala změna v celém uspořádání českého státu a tím i v oblasti silničního hospodářství.²⁸ Nabyt účinnost ústavní zákon č. 347/1997 Sb., o vytvoření vyšších územně správních celků - krajů. Vznikem Jihočeského kraje a na základě zákona č. 132/2000 Sb., o změně a zrušení některých zákonů souvisejících se zákonem o krajích, zákonem o obcích, zákonem o okresních úřadech a zákonem o hl. městě Praze přešly silnice II. a III. třídy do vlastnictví kraje. Dále na základě zákona č. 157/2000 Sb., o převodu některých věcí, práv a povinností přešly z majetku České republiky do vlastnictví krajů státní příspěvkové organizace správy a údržby silnic. Obě tyto změny se uskutečnily k 1. 10. 2001. Délka silnic II. a III. třídy činí téměř 89 % délky silniční sítě v Jihočeském kraji.²⁹

Jihočeský kraj tím převzal od státu celkem 5 456,88 km komunikací II. a III. třídy včetně 1 052 mostů na těchto komunikacích. Z toho komunikací II. třídy je celkem 1 646,961 km; evidováno na nich je celkem 404 mostních objektů. Komunikací III. třídy je celkem 3 809,919 km a na nich je evidováno celkem 648 mostních objektů. Rozložení silniční sítě v jednotlivých okresech jihočeského regionu podle kategorií silnic je patrné z tabulky č. 2. Jak z níže uvedené tabulky vyplývá, rozsah silniční sítě v jednotlivých okresech je různý. Je to závislé např. na hustotě osídlení daného regionu, geografické poloze okresu, existenci silniční sítě vyšší třídy a dalších parametrech. Tabulka č. 3 nám ukazuje počet mostů na komunikacích dané kategorie v jednotlivých okresech Jihočeského kraje.

²⁸ WOKOUN, R. *Česká regionální politika v období vstupu do Evropské unie*. Praha, 2003, s. 209.

²⁹ LÍDL, V., et al. *Silnice a dálnice v České republice*. Praha, 2009. s. 341.

Tabulka č. 2: Rozdělení silnic podle kategorií v jednotlivých okresech Jihočeského kraje³⁰

okresy Jihočeského kraje	silnice II. třídy	silnice III. třídy	celkem km
České Budějovice	289,172 km	720,611 km	1 009,783 km
Český Krumlov	183,884 km	434,359 km	618,243 km
Jindřichův Hradec	349,904 km	691,993 km	1 041,897 km
Písek	159,653 km	448,153 km	607,806 km
Prachatice	229,234 km	387,080 km	616,314 km
Strakonice	167,209 km	543,363 km	710,572 km
Tábor	267,905 km	584,360 km	852,265 km
Jihočeský kraj celkem km silnic	1 646,961 km	3 809,919 km	5 456,880 km

Tabulka č. 3: Rozdělení mostů na silnicích podle kategorií v jednotlivých okresech Jihočeského kraje³¹

okresy Jihočeského kraje	mosty na silnicích II. třídy	mosty na silnicích III. třídy	mostů celkem
České Budějovice	66	123	189
Český Krumlov	65	68	133
Jindřichův Hradec	68	122	190
Písek	36	73	109
Prachatice	66	78	144
Strakonice	41	92	133
Tábor	62	92	154
Jihočeský kraj celkem mostů	404	648	1 052

³⁰ Správa a údržba silnic Jihočeského kraje [online]. 2008 [cit. 2011-12-12]. Dostupné z WWW: <<http://www.susjk.cz/cz/?clanek=23>>.

³¹ Správa a údržba silnic Jihočeského kraje [online]. 2008 [cit. 2011-12-12]. Dostupné z WWW: <<http://www.susjk.cz/cz/?clanek=23>>.

Dlouhodobý nedostatek finančních prostředků v silniční infrastruktuře se projevil na velice špatném technickém stavu převzatých komunikací. Některé komunikace nesplňují normové hodnoty pro danou kategorii, neodpovídají požadované kvalitní a bezpečné dopravě. Rovněž stavebně - technický stav mostů na těchto komunikacích je alarmující. Ve stavu „špatný“ a „velmi špatný“ (dle normy ČSN 73 6221 Prohlídky mostů na pozemních komunikacích, část 6. 6. 3. - Klasifikační stupně stavu konstrukce mostu je sedmistupňová stupnice určující technický stav mostu - I. bezvadný stav, II. velmi dobrý stav, III. dobrý stav, IV. uspokojivý stav, V. špatný stav, VI. velmi špatný stav, VII. havarijní stav) je zařazeno 4 % mostů. Důvodů, proč je tento stav, je hned několik - od nekvalitního návrhu, špatného provedení, až po nedostatečnou preventivní péči a běžnou údržbu. V příloze č. XII je uveden přehled všech mostů v jednotlivých okresech jihočeského kraje včetně uvedení jejich stavebně technického stavu. Na počátku výstavby každého nového mostu nebo při jeho rekonstrukci musí mít správce mostu (Správa a údržba Jihočeského kraje) jasnou představu o využití, zatížitelnosti, stavebně technickém stavu, apod.³²

Z výše uvedených údajů vyplývá, že hodnota převzatého silničního majetku je značná. Tudíž je potřeba i značné finanční částky na jeho obnovu a údržbu. Jihočeský kraj ovšem takovýmito finančními prostředky nedisponuje. Od roku 2004 však dochází v této oblasti k jistému zlepšení vzhledem k využívání finančních prostředků z fondů Evropské unie.

5.1.1 Zajištění správy a údržby komunikací II. a III. třídy

Správu a údržbu komunikací (včetně jejich součástí a příslušenství) ve vlastnictví Jihočeského kraje zajišťuje krajská příspěvková organizace Správa a údržba Jihočeského kraje (SÚS JčK). Byla zřízena na základě zřizovací listiny Jihočeského kraje dne 1. července 2002. Vznikla jako právní nástupce bývalých Správ a údržeb silnic České Budějovice, Český Krumlov, Jindřichův Hradec, Písek, Prachatice, Strakonice a Tábor - dnešních závodů.

Tato organizace v rámci své činnosti eviduje silnice, jejich součásti a příslušenství, provádí prohlídky silnic a mostních objektů, opravuje závady vzniklé opotřebením nebo poškozením silnice. Celoročně zajišťuje odstraňování závad ve sjízdnosti. Její další činnost vyplývá ze zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v platném znění a jeho prováděcí vyhlášky č. 104/1997 Sb., v platném

³² PECHAL, A. *Mosty*. Brno, 2009, s. 241.

znění. V neposlední řadě provádí v rámci své hlavní činnosti také investiční činnost na silnicích ve vlastnictví Jihočeského kraje v určitém finančním objemu (investiční akce do finančního objemu cca 20 mil Kč). V rámci doplňkové činnosti mimo jiné zajišťuje i inženýrskou činnost v investiční dopravě.

5.2 Koncepce optimalizace dopravní sítě na území Jihočeského kraje³³

V souvislosti se snahou optimalizovat rozvoj a výdaje do silniční infrastruktury kraje nechal Krajský úřad Jihočeského kraje za podpory Státního fondu dopravní infrastruktury zpracovat strategický materiál s názvem *Koncepce optimalizace dopravní sítě na území Jihočeského kraje*. Zpracovatelem je odborná dopravně inženýrská firma MOTT MACDONALD Praha, spol. s r. o. Hlavním cílem projektu bylo optimalizovat vynakládání finančních prostředků do dopravní infrastruktury a plánovaných investic za současné koordinace rozvoje dopravní infrastruktury v souladu s územně plánovací dokumentací a Zásadami územního rozvoje Jihočeského kraje. S ohledem na to, bylo snahou projektu, aby hlavní dopravní koridory byly plánovány s ohledem na širší územní vazby, s ohledem na předpokládaný rozvoj v řešeném území a ochranu životního prostředí, potřebu změn v území za současného respektování nezvratných územních vazeb a daností - hospodářský a sociální vývoj, stav osídlení, předpokládaný rozvoj území apod. Konečným cílem je vytvoření kvalitní dopravní infrastruktury.

Projekt byl realizován od září roku 2009 do listopadu roku 2010. Je rozdělen na analytickou a návrhovou část. V analytické části byly provedeny rozsáhlé dopravně inženýrské průzkumy. Provedla se analýza stavebně a dopravně technického stavu silniční sítě a také dopravně bezpečnostní analýza nehodových lokalit. Byla identifikována stávající a rozvojová území a oblasti se silnou urbanizací.

5.2.1 Páteřní a základní dopravní síť

Nejobsáhlejší a zároveň nejdůležitější oblastí analytické části projektu byl výběr a analýza významné silniční sítě - páteřní a základní dopravní sítě. Ta se rozhodující měrou podílí na úrovni kvality dopravy účastníků silničního provozu. Směřují po ní nejsilnější dopravní proudy, napojuje významná sídla kraje, v jejím okolí existují nebo jsou plánovány důležité rozvojové záměry apod.

³³ *Koncepce optimalizace dopravní sítě na území Jihočeského kraje* [online]. České Budějovice : Jihočeský kraj, 2011 [cit. 2012-01-14]. Dostupné z WWW: <[http://www.kraj-jihocesky.cz/index.php?par\[id_v\]=1611&par\[lang\]=CS](http://www.kraj-jihocesky.cz/index.php?par[id_v]=1611&par[lang]=CS)>.

Páteřní síť - zajišťuje vazby příhraniční, mezikrajské a mezi obcemi s rozšířenou působností. **Základní síť** - zajišťuje vazby uvnitř obcí s rozšířenou působností a doplňuje páteřní síť.

Nejvýznamnějšími kritérii pro zařazení do páteřní a základní sítě byly použity zejména intenzita dopravy, dopravně technické parametry komunikací a rozvojové záměry v okolí komunikací. Na základě předem zvolených kritérií bylo vybráno 1 375 km silnic II. a III. třídy jako páteřní a základní síť Jihočeského kraje. Na těchto silnicích byl proveden přímý průzkum jejich stavebního a dopravně technického stavu. Následně na základě analýzy a průzkumů byla provedena multikriteriální analýza známých nebo projektem navržených investičních opatření.

5.2.2 Klasifikace silnic, investiční opatření a odhad nákladů

Na základě vyhodnocení stavebně technického stavu byly silnice klasifikovány do pětibodové škály, od výborného stavu až po stav havarijní. Na základě multikriteriálního hodnocení byly stanoveny úseky s vysokou prioritou - ohodnoceny vysokými bodovými hodnotami. Na těchto úsecích je větší výskyt dopravních závad (vysoká dopravní zátěž, špatný stavebně a dopravně technický stav, zvýšený výskyt dopravních nehod). Tyto úseky komunikací se nachází většinou v městských aglomeracích nebo v jejich blízkém okolí. Méně závažné úseky byly ohodnoceny jako úseky se střední a nízkou prioritou. Prováděná analýza pak jednotlivé záměry identifikovala jako investiční opatření s vysokou prioritou (realizace investice v časovém období do 7 let), se střední prioritou (realizace investice v časovém období od 7 let do 15 let) a nízkou prioritou (realizace investice v časovém období nad 15 let). Všechny úseky silnic s hodnocením stavebního stavu 3 a horším byly zařazeny mezi opatření s vysokou prioritou. Na základě tohoto projektu bylo zjištěno, že na 38 % páteřní a základní sítě je nutné provést opravy směřující ke zlepšení jejich stavebního stavu.

Investiční náklady na opatření s vysokou prioritou byly odhadnuty na 5,8 miliardy Kč. To znamená vložit do silniční sítě cca 880 milionů Kč za rok po dobu prvních 7 let. Investiční náklady na opatření se střední prioritou byly odhadnuty na 4,9 miliardy Kč. To znamená vložení do silniční sítě cca 612 milionů Kč ročně po dobu dalších 8 let. Odhadnuté investiční náklady na opatření s nízkou prioritou byly odhadnuty na cca 510 milionů ročně. Vlastník silniční sítě by podle výše uvedeného měl prvních několik let vkládat do silniční sítě optimální částku cca 2,002 mld. Kč

ročně, aby udržel její standardní stav. Jihočeský kraj nebude nikdy schopen ani s přispěním EU tyto finanční prostředky na silniční síť zajistit. Z toho vyplývá, že investování nižších finančních prostředků se bezpodmínečně negativně projeví na kvalitě silniční sítě. Lze konstatovat, že Jihočeský kraj již některá investiční opatření zrealizoval (na silnici II/154 železniční podjezd ve Vimperku) nebo je realizuje. V roce 2012 se realizují tyto akce:

- přeložka silnice II/156 a II/157 tzv. Zanádražní komunikace - etapa 2.1.,
- rekonstrukce silnice III/14539 - ul. Rošického v Českých Budějovicích; obě akce v Č. Budějovicích,
- rekonstrukce a homogenizace silnice III/10579 úsek Olešník - Chlumeč v okrese České Budějovice.

5.3 Strategie bezpečnosti silničního provozu Jihočeského kraje pro období 2010 - 2013

Jihočeský kraj si je vědom současného stavu silniční infrastruktury i způsobu jednání účastníků silničního provozu. Toto jednání má vedle materiálních škod často dopad i do oblasti lidského zdraví a života. Proto se rozhodl pokusit se přímo působit na účastníky silničního provozu a zvýšit tak jeho bezpečnost. Vedle prevence přijme i řadu technických opatření přímo na komunikacích. V květnu roku 2010 Zastupitelstvo Jihočeského kraje schválilo první dokument s tímto zaměřením - *Strategii BESIP Jihočeského kraje pro období 2010 - 2013*.³⁴

Strategie dokumentu je postavena na dvou základních pilířích. Prvním pilířem je vylepšení stavu technické infrastruktury odstraněním dopravně nebezpečných míst a situací. Zklidnění dopravy v obcích a městech obecně. Druhým pilířem je pak působení na člověka jako aktivního účastníka silničního provozu. Krajská strategie se zaměřuje na prohlubování základních znalostí v oblasti dopravní výchovy u všech věkových kategorií. Vytvořit ucelený a provázaný systém není možné bez aktivní účasti dalších složek v oblasti veřejné správy - obce, školy, jednotlivé složky Policie ČR apod.³⁵

³⁴ *Strategie bezpečnosti silničního provozu Jihočeského kraje pro období 2010 - 2013*. České Budějovice : Krajský úřad Jihočeského kraje, 2010, s. 3.

³⁵ *Strategie bezpečnosti silničního provozu Jihočeského kraje pro období 2010 - 2013*. České Budějovice : Krajský úřad Jihočeského kraje, 2010, s. 3.

5.3.1 Bezpečnostní a bezpečnostně preventivní opatření dopravně závadných a nehodových míst

Sledování dopravně závadných a nehodových míst v silniční síti je základní předpoklad pro následné řešení tohoto problému. Tato místa jsou monitorována při provádění hlavních prohlídek pozemních komunikací vlastníkem komunikace případně správcem komunikace, ale i na základě nehodových statistik dopravních inženýrů Policie ČR.

Jedním z rizikových míst na komunikaci je úroňové křížení komunikace s železnicí. Na území Jihočeského kraje je celkem 575 železničních přejezdů. Některé jsou označeny světelnou signalizací nebo mechanickým zařízením. Řada dalších je označena pouze výstražným křížem bez dalšího zabezpečení. Z celkového počtu je 164 jich označeno za rizikové. Došlo na nich minimálně jednou k nějaké mimořádné události. V období let 1995 - 2005 došlo ke 254 událostem; v 50 případech bohužel se zraněním neslučujícím se se životem; v 54 případech s těžkým zraněním.³⁶

Kruhová křižovatka v současné době velice často nahrazuje klasickou stykovou křižovatku. Tento typ křižovatky sice má větší nároky na zábor pozemku, ale jinak je bezpečnější a při vhodně zvolených normových parametrech a technickém řešení zajišťuje plynulejší provoz v místě křížení více silnic (zejména při napojení výjezdu z obcí). Navrhováním kruhových křižovatek dochází ke zklidnění dopravy a počet případných dopravních nehod je menší, než počet nehod na klasických stykových křižovatkách.

Jak je známo, tak i chodec je účastníkem silničního provozu, a proto je nutné dbát na jeho bezpečnost zvláště na komunikacích v průtahu obcí a měst. V dnešní době je legislativa nastavena tak, že chodec má na přechodu pro chodce přednost. Této přednosti někteří chodci dá se říci i zneužívají. Vůbec si neuvědomují, že zvláště v zimních měsících je pro řidiče velice problematické v některých případech dát chodci požadovanou přednost. Vlastník komunikace se snaží při navrhování komunikací využívat taková stavební a technická opatření, kterými by snížil šířku komunikace a případně i počet jízdních pruhů.

Bezpečnost účastníků silničního provozu je pro vlastníka komunikace to nejdůležitější. Realizovat co nejvíce opatření, která zajistí bezpečnost provozu je velice finančně náročné. Kromě této stránky je nutno všechna plánovaná budoucí opatření

³⁶ *Strategie bezpečnosti silničního provozu Jihočeského kraje pro období 2010 - 2013*. České Budějovice : Krajský úřad Jihočeského kraje, 2010, s. 6.

konzultovat s dalšími orgány veřejné správy, se samosprávou měst a obcí, kterými komunikace prochází. To vyžaduje určitou dobu pro přípravu akce. Některá opatření s vysokými investičními náklady např. výstavbu kruhových křižovatek, odstranění bodových závad na silniční síti řeší zmiňovaná zpracovaná Koncepce optimalizace dopravní sítě na území Jihočeského kraje. Jihočeský kraj se snaží každoročně realizovat část menších akcí ve výši cca 40,2 mil. Kč ze svého rozpočtu.

5.4 Program investiční výstavby a oprav na silnicích II. a III. třídy na území Jihočeského kraje

Jihočeský kraj každý rok schvaluje v Zastupitelstvu Jihočeského kraje *Program investiční výstavby a oprav na silnicích II. a III. třídy*, tzv. „Bílou knihu“. Jedná se o seznam investičních akcí a oprav v oblasti silniční infrastruktury, které by měly být do budoucna realizovány, případně v jaké fázi připravenosti se nacházejí.

V roce 2011 tento dokument dostal určitých změn, které vycházely z výsledků a doporučení zpracované Koncepce optimalizace dopravy na území Jihočeského kraje. V rámci aktualizace tohoto programu byla vyňata opatření v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Investiční náklady na tato opatření jsou nižší a je nutné je řešit přednostně. Dále bylo rozhodnuto, že v tomto programu budou zařazeny pouze opravy na základní a páteřní silniční síti, které mají při realizaci prioritu vzhledem k jejich dopravnímu významu a výši finančních nákladů. „Bílá kniha“ pro rok 2011 byla schválena v zastupitelstvu Jihočeského kraje dne 28. 6. 2011.

Pro zbývající silniční síť bude vytvořen Správou a údržbou silnic Jihočeského kraje obdobný program.

5.4.1 Silnice II. třídy

Mezi investiční akce na silnici II. třídy jsou zařazeny ty, které vycházejí z priorit Koncepce optimalizace dopravní sítě na území Jihočeského kraje. Jsou rozděleny podle priorit do tří oddílů (vysoká, střední a nízká). V oddíle s vysokou prioritou je uvedeno 36 akcí, z toho se 2 akce v současné době realizují a 23 akcí je uvedeno v pořadí dle stupně připravenosti (zpracovává se projektová dokumentace v různých stupních). Dále je zde 11 akcí bez stanoveného pořadí a zpracované projektové dokumentace. V oddíle se střední prioritou je uvedeno celkem 52 akcí, z toho je 16 uvedeno v pořadí dle stupně připravenosti. Dále tento oddíl obsahuje 36 akcí bez stanoveného pořadí a zpracované projektové dokumentace. V oddíle s nízkou

prioritou je celkem 19 akcí. Z toho jsou 4 akce uvedeny ve stanoveném pořadí podle příslušného stupně zpracované projektové dokumentace. Dalších 15 akcí je uvedeno bez stanoveného pořadí a zpracované projektové dokumentace. **Celkem je v investičních akcích na silnicích II. třídy uvedeno 107 akcí (z toho 2 v realizaci), z toho u 43 je zpracována projektová dokumentace v určitém stupni a u 62 akcí není zpracována žádná projektová dokumentace.**³⁷

Opravy silnic II. třídy páteřní a základní silniční sítě vycházejí z provedené podrobné analýzy stavebně technického stavu silniční sítě. Na základě toho byly zaříděny do 5 stupňové škály hodnocení. Jsou zde zařazeny opravy těch úseků silnic, jejichž hodnocení je ve stupni 3 - 5. Na těchto úsecích silnic byly stanoveny obecné technologie oprav a orientační náklady v celkové výši cca 400 milionů Kč. Z přílohy č. XIII je patrné, kolik kilometrů silnic II. třídy určených k opravě je v jednotlivých okresech, včetně uvedení odhadu finančních nákladů v mil. Kč.

5.4.2 Silnice III. třídy

Stejně jako u investičních akcí na silnicích II. třídy jsou i zde zařazeny akce, které vycházejí z priorit Koncepce optimalizace dopravní sítě na území Jihočeského kraje a jsou rozděleny do tří oddílů. V oddíle s vysokou prioritou je uvedeno 15 akcí s uvedením pořadí podle připravenosti (je zpracována projektová dokumentace v určitém stupni). V oddíle se střední prioritou je uvedeno 6 akcí, z toho u 4 akcí je uvedeno pořadí podle připravenosti (je zpracována projektová dokumentace v určitém stupni). Dále jsou v oddíle 2 akce bez stanoveného pořadí a zpracované projektové dokumentace. V oddíle s nízkou prioritou je celkem 9 akcí. Z toho jsou 3 akce uvedeny ve stanoveném pořadí podle příslušného stupně zpracované projektové dokumentace. Dalších 6 akcí je uvedeno bez stanoveného pořadí a zpracované projektové dokumentace. **Celkem je v investičních akcích a silnicích III. třídy uvedeno 30 akcí, z toho u 22 je zpracována projektová dokumentace v určitém stupni a 8 akcí nemá zpracovanou žádnou projektovou dokumentaci.**³⁸

Opravy silnic III. třídy páteřní a základní silniční sítě jsou na tom obdobně jako opravy silnic II. třídy. Jsou zde zařazeny opravy úseků silnic v celkové finanční

³⁷ *Program investiční výstavby a oprav na silnicích II. a III. třídy na území Jihočeského kraje.* České Budějovice : Krajský úřad Jihočeského kraje, 2011, s. 1 - 10.

³⁸ *Program investiční výstavby a oprav na silnicích II. a III. třídy na území Jihočeského kraje.* České Budějovice : Krajský úřad Jihočeského kraje, 2011, s. 17 - 20.

výši cca 135 milionů Kč. Z přílohy č. XIV je patrné, kolik kilometrů silnic III. třídy určených k opravě je v jednotlivých okresech, včetně uvedení odhadu finančních nákladů v mil. Kč. Stavebně - technický stav komunikací v okresech Český Krumlov, Písek, Strakonice je hodnocen stupněm 1 a 2 a proto zde nejsou zahrnuty.

5.4.3 Mosty na silnicích II. a III. třídy

Na základě provedených hlavních mostních prohlídek, které prováděla Správa a údržba silnic Jihočeského kraje v roce 2010 bylo stanoveno 199 akcí, u kterých se musí naléhavě řešit jejich stavebně technický stav. Všechny tyto opravy mostů jsou řazeny dle priorit podle svého stavu a projektové připravenosti jednotlivých akcí. V příloze č. XV je vidět, kolik mostních objektů je určeno k rekonstrukci v jednotlivých okresech Jihočeského kraje. Je nezbytné, aby při návrhu technologie na budoucí rekonstrukci mostu bylo zohledněno hledisko minimálních ekonomických nákladů, spotřeby materiálu a práce.³⁹

5.5 Protihluková opatření silnic II. a III. třídy na území Jihočeského kraje

5.5.1 Studie určení pořadí naléhavosti investic do protihlukových opatření v závislosti na závažnosti hlukové situace a počtu postižených obyvatel

Jihočeský kraj nechal v roce 2003 zpracovat *Studii určení pořadí naléhavosti investic do protihlukových opatření v závislosti na závažnosti hlukové situace a počtu postižených obyvatel* (dále jen hluková studie). Na kompletní silniční síti II. a III. tříd na území Jihočeského kraje vytipovává úseky silnic, u kterých dochází pravděpodobně k překročení tzv. staré hlukové zátěže v souladu se zákonem číslo 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů a nařízením vlády ČR č. 502 / 2000 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Hluk ze silniční dopravy by neměl přesáhnout přes den (od 06:00 hod - 22:00 hod.) hodnotu 70 dB a během noci (od 22:00 hod - 06:00 hod.) hodnotu 60 dB. Hluková studie obsahuje i návrh na opatření snižující hlukové zatížení takto postižených obyvatel. Ve studii jsou kvantifikovány všechny objekty k bydlení (včetně objektů občanské vybavenosti vyžadující ochranu před nadlimitním hlukem) a to bez ohledu na to zda leží v průtazích těchto silnic sídly (města, obce) nebo osamoceně stojící objekty při silnici. Výpočty bylo zjištěno, že riziko překročení hygienického limitu pro starou hlukovou

³⁹ VAISAR, M., et al. *Silniční mosty a lávky*. Praha, 2008, s. 5.

zátěž se týká celkem 101 průtahových úseků silnic II. a III. třídy a může tím být zasaženo až cca 8 071 obyvatel.⁴⁰ Z přílohy č. XVI je patrné, kolik obyvatel v obcích jednotlivých okresů Jihočeského kraje je postiženo nadlimitním hlukem nad hodnotu hygienického limitu pro starou hlukovou zátěž.

5.5.2 Protihluková opatření realizovaná Jihočeským krajem v letech 2007 - 2013

Krajská hygienická stanice Jihočeského kraje vydala dne 15. 12. 2008 rozhodnutí o časově omezeném povolení provozovat silnice II. a III. třídy ve vlastnictví Jihočeského kraje jako zdroje nadlimitního hluku do 31. 12. 2013 s podmínkou, že Jihočeský kraj bude průběžně realizovat individuální protihluková opatření na těchto komunikacích. Obecně se preferuje aktivní ochrana před nadlimitním hlukem před pasivní ochranou. Aktivní ochranou se rozumí snížení emisí hluku na dané komunikaci převedením dopravy na přeložku, která vede mimo zastavěné území obce nebo změnou povrchu komunikace (např. nahrazení kamenných kostek asfaltovým povrchem). Tento způsob ochrany před nadměrným hlukem je však investičně velice nákladný a časově náročný. Vzhledem k velkému počtu úseků na komunikacích, kde dochází k překračování hlukového limitu, je tento způsob řešení pro Jihočeský kraj ekonomicky nepřijatelný. Jihočeský kraj tuto problematiku řeší formou pasivních opatření. Je prováděna výměna oken u objektů k trvalému bydlení, které se nacházejí v těsné blízkosti komunikace. Vzhledem k jasně dané uliční čáře a sevřené městské zástavbě nelze ve většině případů budovat ani protihlukové stěny.

Jihočeský kraj v letech 2007 - 2011 realizoval protihluková opatření ve finančním objemu 33,73 mil Kč. Jedná se o cca 1 474 obyvatel, u kterých došlo ke snížení zatížení hlukem pod mezní hodnotu. Tato opatření byla prováděna na jednotlivých úsecích komunikací II. a III. třídy zatím pouze v Českých Budějovicích. Ty jsou podle přílohy č. XVI hlukem nejvíce postiženy. Při financování protihlukových opatření z externích zdrojů, může nastat problém s tím, že Jihočeský kraj vkládá finanční prostředky do cizího majetku.

Obecně je vnímána přímá závislost hlukového zatížení na intenzitě dopravy na komunikacích. Tento vliv však není rozhodující (např. vzroste - li intenzita dopravy dvojnásobně, hlukové zatížení se zvýší o „pouze 3 dB“ a opačně). Svůj vliv na

⁴⁰ *Studie určení pořadí naléhavosti investic do protihlukových opatření v závislosti na závažnosti hlukové situace a počtu postižených obyvatel na síti silnic II. a III. třídy na území Jihočeského kraje.* České Budějovice : Krajský úřad Jihočeského kraje, 2003, s. 11.

hlukovou zátěž mají i sklonové poměry, šířkové uspořádání a povrch komunikace. Ovšem daleko výrazněji se na hlukových poměrech projeví skladba dopravního zatížení - podíl těžké dopravy. Pro zkvalitnění života obyvatel žijících v oblastech postižených nadměrným hlukem je nutné, aby problematika byla řešena komplexně. Realizace protihlukových opatření (jak aktivních, tak i pasivních) na komunikacích vyšší třídy a dálnicích vyžaduje mnohem vyšší finanční nároky. Stát není schopen řešit protihluková opatření v takém rozsahu, jako je tato problematika řešena na krajské úrovni.

Jihočeský kraj bude i nadále pokračovat v realizaci protihlukových opatření. V období let 2012 - 2013 předpokládá provést protihluková opatření v celkovém finančním objemu cca 44 mil Kč. Aby se i v budoucnu vycházelo z aktuálních dat, zadá Jihočeský kraj v roce 2012 aktualizaci stávající hlukové studie.

6 AKCE NA SILNICÍCH II. A III. TŘÍDY FINANCOVANÉ Z OPERAČNÍCH PROGRAMŮ EU REALIZOVANÉ V REGIONU JIHOČESKÉHO KRAJE

Jak již bylo zmíněno v kapitole 3 Operační programy využívané Jihočeským krajem v dopravě na silnicích II. a III. třídy této práce, využil Jihočeský kraj v rámci uskutečňování své dopravní politiky ohledně zkvalitnění silniční sítě v regionu tři operační programy:

- Regionální operační program regionu soudržnosti NUTS II Jihozápad,
- Cíl 3 Česká republika - Svobodný stát Bavorsko 2007 - 2013,
- Evropská územní spolupráce Rakousko - Česká republika 2007 - 2013.

Tato část bakalářské práce bude seznamovat s jednotlivými projekty, které byly z daného operačního programu realizovány v jednotlivých okresech Jihočeského kraje. Aby byl projekt v konečné fázi úspěšný, je potřeba značné administrativní úsilí všech zainteresovaných pracovníků Krajského úřadu Jihočeského kraje, tedy žadatele. Už při samotné přípravě projektové žádosti (včetně všech povinných příloh) je nutné dbát pravidel a pokynů poskytovatele dotace. Způsob, jakým je žádost zpracována, může mít vliv na přijetí projektu k financování. Jednotliví poskytovatelé dotací mají většinou odlišné požadavky a to nejen v požadovaných náležitostech co se týká dotace, ale i co je či není uznatelný náklad. Jihočeský kraj ve většině případů zpracovává projektové žádosti vlastními zaměstnanci, pouze v některých případech (u rozsáhlých a složitých projektů) využívá služeb některé specializované firmy.

6.1 Projekty realizované z Regionálního operačního programu regionu soudržnosti NUTS II Jihozápad

Tento operační program obsahuje čtyři prioritní osy, které ho rozdělují na samostatné logické celky. Ty jsou pak dále konkretizovány tzv. oblastí podpory, která vymezuje, jaké projekty dané prioritní osy můžou být podpořeny. Jihočeský kraj realizoval nejvíce projektů v oblasti dopravy z prioritní osy 1 - Dostupnost center. Na

tuto prioritní osu je z fondů EU vyčleněno 286,1 mil. €, tj. 45,15 % ROP JZ.⁴¹ Na výstavbu, modernizaci a rekonstrukci silnic II. a III. třídy má Jihočeský kraj v tomto programovém období 2007 - 2013 zatím schváleno 19 projektů v celkové výši 1,342 mld. Kč.

Projekt s největším finančním objemem ve výši 323,7 mil. Kč byl realizován v okrese Prachatice s názvem „Silnice II/145 Husinec - Běleč“. Blíže se s tímto projektem seznámíme v další podkapitole.

6.1.1 Projekt „Silnice II/145 Husinec - Běleč“⁴²

V tabulce č. 4 jsou pro přehlednost uvedena základní data a informace týkající se náročnosti uvedeného projektu.

Tabulka č. 4: Rozbor dat projektu "Silnice II/145 Husinec - Běleč"⁴³

Název projektu: Silnice II/145 Husinec - Běleč			
Druh operačního programu	ROP NUTS II Jihozápad	Registrační číslo projektu	CZ 1. 14 / 1. 1. 00 / 01. 00002
Číslo prioritní osy	14.1	Název prioritní osy	Dostupnost center
Číslo oblasti podpory	Modernizace regionální silniční sítě	Číslo výzvy	1
Termín podání žádosti na URRRSJ		23. 11. 2007	
Termín podpisu smlouvy		22. 4. 2008	
Termín ukončení projektu		29. 10. 2010	
Termín odevzdání závěrečného vyúčtování		16. 10. 2010	
Termín proplacení dotace		prosinec 2010	
Celkové předpokládané výdaje dle smlouvy s ROP	329 700 000,- Kč vč. DPH	Skutečné celkové výdaje	323 706 379,73 Kč vč. DPH
z toho: 85 % EU	280 244 999,- Kč	z toho: 85 % EU	273 524 139,39 Kč
7,5 % ČR SR	24 727 499,- Kč	7,5 % ČR SR	24 134 482,88 Kč
7,5 % Jihočeský kraj	24 729 502,- Kč	podíl JčK	26 047 757,46 Kč

⁴¹ ROP NUTS II Jihozápad [online]. Praha : MMR, 2006 [cit. 2012-02-18]. Dostupné z WWW: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/getdoc/0a684fe1-a4b3-4e94-9ba9-844af71e0636/ROP-NUTS-II-Jihozapad>>.

⁴² *Veřejně dostupné podkladové materiály*. České Budějovice : Krajský úřad Jihočeského kraje, 2011, vlastní zpracování.

⁴³ *Veřejně dostupné podkladové materiály*. České Budějovice : Krajský úřad Jihočeského kraje, 2011, vlastní zpracování.

Stručný popis projektu:

Stav komunikace před plánovanou výstavbou zapříčiňoval nebezpečí pro veškerý stávající a v posledních letech výrazně narůstající silniční provoz po uvedené silnici druhé třídy. Vybudováním přeložky došlo k odstranění několika bodových závad a k odstranění úrovněového křížení silnice druhé třídy se železniční tratí novým mostním objektem.

Projekt předpokládal vybudování přeložky silnice II/145 navrženou v kategorii S 9,5/70 v úseku od km 0,880 ve směru od Husince do km 3,60 u obce Běleč, s napojením na již dokončený a provozovaný úsek silnice II/145 Běleč - Vitějovice. Celková délka přeložky silnice II/145 činí 2,480 km. Součástí projektu byla výstavba dvou menších rámových mostů a jednoho mostu o celkové délce 172,40 m přes železniční trať a místní potok. Dále projekt řešil vyvolané překládky inženýrských sítí a vodovodů, opravu objízdných tras a úpravu místních komunikací dotčených výstavbou. Projektovou dokumentaci zpracovala odborná projekční firma v 09 / 2007. Stavba měla vydaná platná stavební povolení Městským úřadem v Prachaticích. Předpokládaná doba výstavby dle projektové dokumentace byla navržena na 25 měsíců.

Realizovaná výběrová řízení v rámci projektu:

V rámci tohoto projektu byla realizována čtyři výběrová řízení, která byla provedena podle výše předpokládané hodnoty zakázky v souladu se zákonem č. 137 / 2006 Sb. o veřejných zakázkách v platném znění a v souladu se Zásadami pro zadávání veřejných zakázek Jihočeským krajem a jím zřízenými příspěvkovými organizacemi, což je vnitřní předpis Jihočeského kraje.

Výběr zhotovitele na provedení auditu: Výběrové řízení bylo provedeno v období říjen - prosinec 2007 jako zakázka malého rozsahu v souladu s výše uvedenými předpisy. Bylo osloveno šest firem, z nichž nabídku podali tři uchazeči. Jediným hodnotícím kritériem byla nejnižší nabídková cena. Jako nejvhodnější nabídka byla vybrána nabídka ve výši 95 000,- Kč bez DPH. V té době byla ještě DPH ve výši 19 %. V průběhu realizace projektu došlo ke zvýšení DPH na 20 % (od 1. 1. 2010) a rozdíl 1 % v DPH byl brán poskytovatelem dotace jako neuznatelný výdaj.

Výběr pořadatele zadávacího řízení: Výběrové řízení bylo provedeno v období říjen - listopad 2007 jako zakázka malého rozsahu v souladu s výše uvedenými předpisy. Bylo osloveno pět firem a všechny podaly nabídku. Jediným hodnotícím kritériem byla nejnižší nabídková cena. Jako nejvhodnější nabídka byla vybrána nabídka ve výši 89 964,- Kč bez DPH.

Výběr stavebního dozoru a koordinátora bezpečnosti práce: Výběrové řízení bylo provedeno v období leden - duben 2008 jako zakázka malého rozsahu v souladu s výše uvedenými předpisy. Bylo osloveno šest firem, z nichž nabídku podali tři uchazeči. Jediným hodnotícím kritériem byla nejnižší nabídková cena. Aby byla zajištěna právní jistota tohoto výběrového řízení vzhledem k předpokládané ceně zakázky (předpoklad byl 3,3 mil Kč bez DPH), bylo Radou Jihočeského kraje schváleno jak její zadání (22. 1. 2008), tak i výběr nejvhodnější nabídky (25. 3. 2008). Jako nejvhodnější nabídka byla vybrána nabídka ve výši 1 595 145,- Kč bez DPH.

Výběr zhotovitele stavby: Výběrové řízení bylo vyhlášeno jako otevřené nadlimitní řízení v souladu se zákonem o veřejných zakázkách v prosinci 2007 zveřejněním zadávacích podmínek na Centrální adrese Informačního systému veřejných zakázek a v Ústředním věstníku EU. Ukončeno bylo v měsíci březnu 2008. Výběr nejvhodnější nabídky byl schválen Radou Jihočeského kraje dne 25. 3. 2008 a smlouva o dílo byla uzavřena ve výši 268 888 658,- Kč bez DPH.

Stavební realizace projektu:

Vzhledem k velkému objemu stavebních prací a následné orientaci při jejich provádění, byla stavba rozdělena již při zpracovávání projektové dokumentace na jednotlivé stavební objekty. Třicet pět stavebních objektů souvisí s vlastní přeložkou silnice II/145 (včetně souvisejících stavebních prací na přeložkách inženýrských sítí, nacházejících se v tomto prostoru, dopravně inženýrského opatření apod.) a osm stavebních objektů souvisí s propojením nové přeložky silnice s původní silnicí II/145. Dne 12. 5. 2008 bylo provedeno předání staveniště zhotoviteli stavebních prací a byly zahájeny práce. Současně byl prováděn výkon stavebního dozoru investora a koordinátora bezpečnosti práce. V průběhu stavby se konalo 20 kontrolních dnů, na kterých byly řešeny technické záležitosti stavby a realizační dokumentace, kontrolováno dodržování harmonogramu výstavby a finanční plnění projektu. Dne 20. 7. 2010 bylo zahájeno převídací řízení a po předání všech požadovaných dokladů bylo 30. 7. 2010 ukončeno bez vad a nedodělků. Následně byla stavba zkolaudována. Po dobu realizace byl na stavbě instalován billboard s oznámením základních technických údajů a způsobu investování stavby. Po dokončení stavby byl billboard nahrazen trvalou informační deskou. Tím bylo naplněno pravidlo pro publicitu ROP NUTS II Jihozápad.

Přínosy daného projektu:

Za podpory investičních dotačních prostředků ROP NUTS II Jihozápad byla zmodernizována silnice II/145 v úseku Husinec - Běleč v normových parametrech (viz příloha č. XVII - letecká fotografie dokončeného projektu). Vybudováním nové přeložky došlo k odstranění několika bodových závad a k odstranění úrovněového křížení silnice II. třídy se železniční tratí novým mostním objektem. Realizací projektu došlo k výraznému zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. V tomto úseku se zlepšila i kvalita prováděné běžné a zimní údržby a v neposlední řadě se zabránilo při stále se zvyšujícím nárůstu silniční dopravy dalšímu poškozování komunikace, která je ve vlastnictví Jihočeského kraje.

Z následné tabulky č. 5 vyplývá srovnání předpokládaných výdajů projektu při zpracovávání žádosti a skutečné celkové výdaje po ukončení projektu. V neinvestičních výdajích jsou uvedeny výdaje za publicitu, technický dozor investora, audit apod.

Na projekt „Silnice II/145 Husinec - Běleč“ mělo navazovat vybudování mimoúrovňové křižovatky silnic II/145 a II/141. Vzhledem k neúspěšnému jednání se soukromým vlastníkem pozemku a vysokým finančním nákladům této akce Jihočeský kraj od realizace ustoupil. Vybuďoval zde provizorní průsečnou křižovatku. Od roku 2011 připravuje projekt na vybudování nové kruhové křižovatky, jejíž realizace by měla proběhnout do konce roku 2017. Tento termín je závislý na faktu, že Jihočeský kraj jako příjemce dotace, je povinen dle pravidel operačního programu zajistit 5 let udržitelnost projektu. Z toho důvodu není možné na dokončené komunikaci II/145 Husinec - Běleč provádět žádné nové stavební zásahy.

Tabulka č. 5: Srovnání předpokládaných výdajů projektu Silnice II/145 Husinec - Běleč a skutečných výdajů při ukončení projektu⁴⁴

Položka rozpočtu	Předpokládané výdaje projektu při zpracování žádosti			Skutečné výdaje projektu po jeho ukončení		
	Předpokl. výdaje projektu v tis. Kč	JČK 7,5 % v tis. Kč	EU+ČR SR 85 % + 7,5 % v tis. Kč	Skutečné celkové výdaje v tis. Kč	podíl JČK v tis. Kč	EU+ČR SR 85 % + 7,5 % v tis. Kč
Stavební náklady vč. AD	325 898	24 443	301 455	319 550	23 966	295 584
Neinvestiční výdaje	3802	285	3517	4156	2080	2076
Celkem	329 700	24 728	304 972	323 706	26 046	297 660

6.1.2 Další projekty realizované Jihočeským krajem z Regionálního operačního programu regionu soudržnosti NUTS II Jihozápad⁴⁵

Z tohoto regionálního operačního programu Jihočeský kraj realizoval v období 2008 - 2011 ještě dalších 15 projektů. Jednalo se o tyto projekty:⁴⁶

Silnice II/145 u Kratochvíle: v rámci realizace projektu bylo zrekonstruováno (provedena sanace podloží) 2,1 km silnice II/145 před zámek Kratochvíle ve směru na Netolice. Rovněž byly v rámci projektu opraveny přechody kanalizace pod silnicí a most přes bezpečnostní přeliv.

Most ev. č. 17210 - 4 Střelské Hoštice: jedná se o most přes řeku Otavu. V rámci projektu bylo provedeno odvodnění mostu a byla zrekonstruována nosná mostní konstrukce. Dále byl proveden nový asfaltový povrch v celé délce mostu včetně nezbytné délky na obou předpolích.

⁴⁴ *Veřejně dostupné podkladové materiály.* České Budějovice : Krajský úřad Jihočeského kraje, 2011, vlastní zpracování.

⁴⁵ *Veřejně dostupné podkladové materiály.* České Budějovice : Krajský úřad Jihočeského kraje, 2011, vlastní zpracování.

⁴⁶ *Veřejně dostupné podkladové materiály.* České Budějovice : Krajský úřad Jihočeského kraje, 2011, vlastní zpracování.

Most ev. č. 1406 - 2 u Kestřan: jedná se o most o čtyřech polích, kde v rámci projektu byla provedena rekonstrukce nosné konstrukce mostu, nová izolace mostu, betonové římsy včetně zábradlí. Vzhledem k dobrému stavu spodní stavby mostu byla provedena pouze její sanace.

Most ev. č. 135 - 11 Soběslav: jedná se o most přes řeku Lužnici, který převádí silnici II/135 ve směru na Bechyni. Pro špatný technický stav byla provedena v rámci projektu výměna mostního svršku a došlo k celkovému zesílení mostní konstrukce. U spodní stavby mostu byla provedena pouze sanace.

Silnice II/154 v průtahu obcí Šalmanovice: v rámci projektu bylo zrekonstruováno 1,328 km silnice v průtahu obcí Šalmanovice. Rekonstrukce tohoto úseku je součástí opravy a přestavby celé trasy silnice z Nových Hradů do Třeboně. Rekonstrukcí byla komunikace šířkově upravena a bylo provedeno chybějící odvodnění. Novým povrchem došlo ke snížení hlukové zátěže pro místní obyvatele.

Most ev. č. 12220 - 1 Hněvkovice: jedná se o komunikaci na hrázi Hněvkovické přehrady, kde v místě nad horní výpustí přehrady tato komunikace přechází po mostě. Vzhledem ke stáří konstrukce mostu, byla v rámci projektu provedena reprofilace nosné konstrukce, nová izolace mostu a byl vybudován nový záchytný systém.

Most ev. č. 15532 - 1 Roudné: pro velice špatný technický stav byla provedena celková rekonstrukce mostu. Při rekonstrukci byla zachována silueta původního obloukového mostu. Nosnou konstrukci tvoří dva ocelové nosníky a mostovka z předpjatého betonu. V rámci stavby byly provedeny přeložky inženýrských sítí a byl vybudován nový chodník, který napojuje na most cyklostezku.

Most získal Cenu Ministerstva průmyslu a obchodu ČR v soutěži Stavba roku 2010.

Silnice II/154 Údolí u Nových Hradů - křižovatka silnic II/154 a II/156 a stavba mostu ev. č. 154 - 008: stávající most přes zdejší potok byl odstraněn a ve stávajícím místě byl vybudován zcela nový most. V rámci projektu byla provedena i oprava krytu vozovky v délce cca 160 metrů.

Most ev. č. 135 - 005 Bechyně: most je zařazen mezi technické památky evidované MK ČR pod registračním číslem 5953. V rámci projektu došlo k rozšíření mostu vyloženými konzolami, stávající kamenné klenby mostu však byly zachovány. Byla provedena demolice části zásypu stávající nosné konstrukce a horní části poprsních zdí. Na mostě včetně obou předpolích je v délce cca 127 m proveden nový asfaltový povrch.

Most ev. č. 128 - 021E Jindřichův Hradec: jedná se o silniční nadjezd, který byl postaven v roce 1979 a doposud neprošel větší opravou. Vzhledem k tomu, že převádí silnici II/128 nad frekventovanou silnicí I. třídy, bylo cílem projektu provést rekonstrukci mostu a uvést ho do bezvadného stavu dle platných ČSN. Došlo i ke zvýšení zatížitelnosti mostu.

Most ev. č. 105 - 048 Koloděje: jedná se o most o třech polích, postavený v roce 1964 přes řeku Lužnici. Pod most zasahuje hladina vodního díla Kořensko. Vzhledem k dobrému stavu spodní stavby mostu byla v rámci projektu provedena rekonstrukce nosné konstrukce.

Most ev. č. 146 - 001 Hluboká nad Vltavou - náhon a most ev. č. 146 - 002 Hluboká nad Vltavou: tyto dva mosty se nachází v křižovatkovém rozjezdu na silnici II/146 v městě Hluboká nad Vltavou. Most ev. č. 146 - 002 je přes řeku Vltavu a most ev. č. 146 - 001 je přes mlýnský náhon. Na základě velice špatného technického stavu byla provedena jejich rekonstrukce. Realizací projektu byla odstraněna bodová závada v podobě prudké pravotočivé zatáčky, došlo k rozšíření mostů. Povrch komunikace - stávající kamenné kostky byly nahrazeny asfaltovým krytem. Tím došlo ke snížení hluku z provozu na komunikaci. Tato silnice je zvláště v letních měsících velice frekventovaná.

Přeložka silnic II/156 a II/157 v Českých Budějovicích - 2. etapa, část 2. 1: je to jedna z etap tzv. Zanádražní komunikace. Ta by dle platného územního plánu měla tvořit součást dopravního skeletu města České Budějovice. Její výstavbou dojde ke značnému odlehčení přednádražního prostoru a k plynulému dopravnímu propojení ve směru sever - jih. Tento projekt navazuje na 1. etapu v prostoru Vodní ulice na pravém břehu Dobrovodského potoka, přechází Vrbenskou ulici průsečnou křižovatkou. Součástí stavby byla i úprava Vrbenské ulice v délce 0,142 km včetně výstavby mostu přes Dobrovodský potok. Celková délka přeložky silnice II/156 a II/157 je 0,230 km.

Most ev. č. 159 - 003 Neznašov: jedná se most, jehož jednotlivé části již vykazovaly značné závady a zatížitelnost mostu byla na základě tohoto snížena. Toto vyvolávalo v tomto území dopravní komplikace. Provedenou rekonstrukcí mostu v rámci projektu došlo ke zlepšení napojení na nadřazenou silniční síť.

Most ev. č. 139 - 000A Písek: jednalo se o rekonstrukci mostu z roku 1942, který se nachází v centru města Písku. Je velice dopravně frekventovaný a provedením jeho

rekonstrukce je zajištěna větší bezpečnost silničního provozu a snížena nehodovost v tomto úseku.

Kontroly provedené Úřadem regionální rady v průběhu realizace všech výše uvedených projektů prokázaly, že projekty jsou v souladu s pravidly daného programu. V tabulce č. 6 jsou uvedeny podle jednotlivých vyhlášených výzev všechny zatím realizované projekty, včetně uvedení místa realizace (okres Jihočeského kraje). Pro přehlednost je zde vyčíslena výše finančního rámce projektu dle smlouvy s ROP NUTS II Jihozápad; celková částka vyplacená Regionální radou po ukončení projektu (82,5 % EU + 7,5 % SR ČR) a podíl Jihočeského kraje po ukončení projektu.

Tabulka č. 6: Seznam projektů realizovaných Jihočeským krajem z ROP NUTS II Jihozápad včetně finančního vyčíslení⁴⁷

Název projektu	Okres JĚK	Finanční rámec projektu dle smlouvy s ROP NUTS II JZ v tis. Kč	Celková částka vyplacená RR po skončení projektu v tis. Kč (EU + ČR SR)	Podíl Jihočeského kraje po ukončení projektu v tis. Kč	Skutečné celkové výdaje projektu v tis. Kč (EU + ČR SR + JĚK)
1. výzva ROP NUTS II Jihozápad					
Silnice II/145 u Kratochvíle	PT	53 002	52 672	7 048	59 720
2. výzva ROP NUTS II Jihozápad					
Most ev.č. 17210-4 Střelské Hoštice	ST	19 318	17 895	1 828	19 723
Most ev.č. 1406-2 u Kestřan	PI	22 928	21 928	5 214	27 142
Most ev.č. 135-011 Soběslav	TA	26 474	25 399	2 108	27 507
Silnice II/154 v průtahu obcí Šalmanovice	ČB	62 360	59 246	5 259	64 505
Most ev.č. 12220-1 Hněvkovice	ČB	30 146	29 761	4 809	34 570
Most ev.č. 15532-1 Roudné	ČB	69 493	69 482	27 218	96 700

⁴⁷ Veřejně dostupné podkladové materiály. České Budějovice : Krajský úřad Jihočeského kraje, 2011, vlastní zpracování.

Název projektu	Okres JČK	Finanční rámec projektu dle smlouvy s ROP NUTS II JZ v tis. Kč	Celková částka vyplacená RR po skončení projektu v tis. Kč (EU + ČR SR)	Podíl Jihočeského kraje po ukončení projektu v tis. Kč	Skutečné celkové výdaje projektu v tis. Kč (EU + ČR SR + JČK)
10. výzva ROP NUTS II Jihozápad					
Silnice II/154 Údolí u Nových Hradů - křiž. sil. II/154xII/156 a stavba mostu ev.č. 154-008	ČB	24 554	11 046	952	11 998
Most ev.č. 135-005 Bechyně	TA	19 858	14 788	2 455	17 243
Most ev.č. 128-021E Jindřichův Hradec	JH	21 176	16 330	1 981	18 311
Most ev.č. 105 - 048 Koloděje	ČB	35 753	35 424	2 895	38 319
Most ev.č. 146 - 001 Hluboká nad Vltavou - náhon a most ev.č. 146 - 002 Hluboká nad Vltavou	ČB	82 426	81 707	7 682	89 389
Most ev.č. 139 -000A Písek	PI	33 014	27 155	3 177	30 332
Most ev.č. 159 - 003 Neznašov	ČB	39 853	39 689	4 630	44 319
Přeložka silnic II/156 a II/157 v Českých Budějovicích - 2. etapa, část 2.1	ČB	70 335	67 035	5 881	72 916
Celkem		610 690	569 557	83 137	652 694

Z celkového počtu 19 schválených projektů se doposud ještě nezrealizovaly dva projekty. Jedná se o tyto rozsáhlé projekty na modernizaci komunikací:

- *Program modernizace komunikací II. a III. třídy (P3)* - finanční rámec projektu dle smlouvy s ROP NUTS II JZ je 325 626 132,80 Kč. Jedná se o modernizaci určitých úseků komunikací ve všech okresech jihočeského regionu. Z přílohy č. XVIII je patrné, o jaké komunikace v jednotlivých okresech se jedná. Jsou zde uvedeny délky jednotlivých úseků a jejich plošná výměra i předpokládané finanční náklady,
- *Program modernizace komunikací II. a III. třídy (P4)* - finanční rámec projektu dle smlouvy s ROP NUTS II JZ je 279 717 125,32 Kč. I tento projekt řeší modernizaci dalších úseků komunikací v jihočeském regionu. Z přílohy č. XIX je patrné, o jaké komunikace v jednotlivých okresech se jedná. Jsou zde uvedeny

délky jednotlivých úseků a jejich plošná výměra i předpokládané finanční náklady.

V současné době u obou projektů probíhá výběrové řízení na zhotovitele stavebních prací. Vlastní realizace se předpokládá v letních měsících roku 2012.

6.1.3 Další projekty realizované Správou a údržbou silnic z Regionálního operačního programu regionu soudržnosti NUTS II Jihozápad na silnicích ve vlastnictví Jihočeského kraje

Jak již bylo uvedeno v kapitole 5.1.1 této práce, Správa a údržba silnic Jihočeského kraje pro vlastníka komunikací Jihočeský kraj, zajišťuje jejich správu a údržbu. Ze zřizovací listiny je oprávněna provádět v rámci své hlavní činnosti také investiční činnost na těchto komunikacích.

V letech 2008 - 2010 z tohoto regionálního operačního programu realizovala Správa a údržba silnic Jihočeského kraje dalších 7 projektů. Všechny žádosti o podporu z tohoto operačního programu byly podány 14. 3. 2008. Smlouva s žadatelem u všech projektů byla podepsána 12. 9. 2008. V rámci některých projektů byly realizovány (z důvodu naplnění podmínky výše finančního objemu předkládaného projektu) dvě rekonstrukce menších mostů. V tabulce č. 7 jsou uvedeny všechny realizované projekty (pouze z 2. výzvy), včetně uvedení místa realizace (okres Jihočeského kraje). Pro přehlednost je zde vyčíslena výše finančního rámce projektu dle smlouvy s ROP NUTS II Jihozápad; celková částka vyplacená Regionální radou po skončení projektu (82,5 % EU + 7,5 % SR ČR); podíl Správy a údržby silnic Jihočeského kraje po ukončení projektu.

Tabulka č. 7: Seznam projektů realizovaných Správou a údržbou silnic Jihočeského kraje z ROP NUTS II Jihozápad včetně finančního vyčíslení⁴⁸

Název projektu	Okres JČK	Finanční rámec projektu dle smlouvy s ROP NUTS II JZ v tis. Kč	Celková částka vyplacená RR po skončení projektu v tis. Kč (EU + ČR SR)	Podíl SÚS JČK po ukončení projektu v tis. Kč	Skutečné celkové výdaje projektu v tis. Kč (EU + ČR SR + SÚS JČK)
2. výzva ROP NUTS II Jihozápad					
Most ev.č.160-016 Nahořany před křiž. na Větrnou a Most ev.č. 160- 017 za Nahořany	ČK	11 781	11 731	4177	15 908
Most ev.č. 160-015 Nahořany u Lovčika a Most ev.č. 160-005 Větrní	ČK	8 252	8 221	666	8 887
Most ev.č. 160-010 chatová osada před Zátou a Most ev.č. 1701-2 Radkovice	ČK ST	11 977	11 968	1174	13 142
Most ev. č. 1394 - 2 Čejetice a Most ev. č. 170 - 007 Počátky	ST	19 617	19 302	3085	22 387
Rekonstrukce silnice II/144,III/14410 a III/14415 Vlachovo Březí 3. etapa	PT	11 857	9 369	2156	11 525
Rekonstrukce silnice II/144,III/14410 a III/14415 Vlachovo Březí 2. etapa	PT	17 124	16 977	1741	18 718
Rekonstrukce silnice II/156 průtah obcí Údolí u Nových Hradů	ČB	14 187	7 540	11179	18 719
Celkem		94 795	85 108	24178	109 286

⁴⁸ Veřejně dostupné podkladové materiály. České Budějovice : Správa a údržba silnic Jihočeského kraje, 2011, vlastní zpracování.

Z operačního programu ROP NUTS II Jihozápad bylo v Jihočeském kraji již zrealizováno na silniční síti celkem 23 projektů v celkové finanční výši 1 085,686 mil Kč. Na této částce se Jihočeský kraj ze svého rozpočtu podílel částkou 133,364 mil Kč. V jednotlivých okresech Jihočeského kraje byly tyto finanční prostředky využity následovně:⁴⁹

- **v okrese České Budějovice bylo využito celkem 471,435 mil Kč** (z toho podíl JčK a SÚS JčK byl 70,505 mil. Kč). Bylo zrekonstruováno celkem 6 mostů, 1 náhon a 2,128 km komunikace,
- **v okrese Český Krumlov bylo využito celkem 31,366 mil Kč** (z toho podíl SÚS JčK byl 5,43 mil. Kč). Bylo zrekonstruováno celkem 5 mostů,
- **v okrese Jindřichův Hradec bylo využito celkem 18,311 mil Kč** (z toho podíl JčK byl 1,981 mil. Kč). Byl zrekonstruován 1 most,
- **v okrese Písek bylo využito celkem 57,474 mil Kč** (z toho podíl JčK byl 8,391 mil. Kč). Byly zrekonstruovány celkem 2 mosty,
- **v okrese Prachatice bylo využito celkem 413,669 mil Kč** (z toho podíl JčK a SÚS JčK byl 36,994 mil. Kč). Bylo zrekonstruováno celkem 3,15 km a vybudováno 2,48 km nové přeložky komunikace,
- **v okrese Strakonice bylo využito celkem 48,681 mil Kč** (z toho podíl JčK a SÚS JčK byl 5,5 mil. Kč). Byly zrekonstruovány celkem 4 mosty,
- **v okrese Tábor bylo využito celkem 44,750 mil Kč** (z toho podíl JčK byl 4,563 mil. Kč). Byl zrekonstruován 1 most.

6.2 Projekty realizované z operačního programu Cíl 3 Česká republika - Svobodný stát Bavorsko 2007 - 2013

Tento operační program obsahuje dvě prioritní osy, které ho rozdělují na samostatné logické celky. Ty jsou pak dále konkretizovány tzv. oblastí podpory, která vymezuje, jaké projekty dané prioritní osy mohou být podpořeny. Jihočeský kraj realizoval nejvíce projektů v oblasti dopravy z prioritní osy 2 - Rozvoj území a životního prostředí. Na tuto prioritní osu je z fondů EU vyčleněno 43,3 mil. €, tj. 37,5 %.⁵⁰ Na výstavbu, modernizaci a rekonstrukci silnic II. a III. třídy má Jihočeský

⁴⁹ *Veřejně dostupné podkladové materiály.* České Budějovice : Krajský úřad Jihočeského kraje, 2011, vlastní zpracování.

⁵⁰ *Cíl 3 Česká republika - Svobodný stát Bavorsko 2007-2013* [online]. Praha : MMR, 2006 [cit. 2012-02-28]. Dostupné z WWW: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/getdoc/97b063a5-30de-41c9-a9bb-97aa1de5fd3f/Cil-3-Ceska-republika---Svobodny-stat-Bavorsko-200>>.

kraj v tomto programovém období 2007 - 2013 zatím schváleny 3 projekty v celkové výši 148,941 mil. Kč.

Projekt s největším finančním objemem ve výši 91,901 mil. Kč byl realizován v okrese Prachatice s názvem „Zlepšení přístupu k hraničnímu přechodu Strážný / Philippsreut - II/145 Vimperk“. Blíže se s tímto projektem seznámíme v další podkapitole.

6.2.1 Projekt „Zlepšení přístupu k hraničnímu přechodu Strážný / Philippsreut - II/145 Vimperk“⁵¹

V tabulce č. 8 jsou pro přehlednost uvedena základní data a informace týkající se náročnosti uvedeného projektu.

Tabulka č. 8: Rozbor dat projektu "Zlepšení přístupu k hraničnímu přechodu Strážný / Philippsreut - II/145 Vimperk"⁵²

Název projektu: Zlepšení přístupu k hraničnímu přechodu Strážný / Philippsreut - II/145 Vimperk			
Druh operačního programu	Cíl 3 Česká republika - Svobodný stát Bavorsko 2007 - 2013	Registrační číslo projektu	24
Číslo prioritní osy	2	Název prioritní osy	Rozvoj území a životního prostředí
Partner projektu	Landratsamt Freyung - Grafenau, úřad Svobodného státu Bavorsko		
Termín podání žádosti	21. 3. 2008		
Termín podpisu smlouvy	5. 5. 2009		
Termín ukončení projektu	30. 6. 2011		
Termín odevzdání závěrečného vyúčtování	30. 6. 2011		
Termín proplacení dotace (poslední platba)	prosinec 2011		
Celkové předpokládané výdaje dle smlouvy s ROP	77 622 076,- Kč vč. DPH	Skutečné celkové výdaje	91 901 916,64 Kč vč. DPH
z toho: 85 % EU	65 978 764,- Kč	z toho: 85 % EU	65 978 764,- Kč
5 % ČR SR	3 881 104,- Kč	5 % ČR SR	3 881 104,- Kč
10 % Jihočeský kraj	7 762 208,- Kč	podíl JčK	22 042 048,64 Kč

⁵¹ Veřejně dostupné podkladové materiály. České Budějovice : Krajský úřad Jihočeského kraje, 2011, vlastní zpracování.

⁵² Veřejně dostupné podkladové materiály. České Budějovice : Krajský úřad Jihočeského kraje, 2011, vlastní zpracování.

Stručný popis projektu:

Mezinárodní tranzitní doprava byla ve směru České Budějovice - Vimperk - hraniční přechod Strážný / Philippsreut zásadním způsobem omezena ve Vimperku na křížení silnice II/145 s železniční tratí Strakonice - Volary. Podjezdná výška u tohoto křížení byla pouze 3,68 m. Vzhledem k takto nízké podjezdné výšce nebylo možné provozovat na této komunikaci těžkou kamionovou dopravu, i když tato komunikace je nejkratší a nejlepší spojnici centra Jihočeského kraje a země Dolní Bavorsko.

Realizovaná výběrová řízení v rámci projektu:

V rámci tohoto projektu byla realizována čtyři (jedno výběrové řízení muselo být vypsáno opakovaně) výběrová řízení, která byla provedena podle výše předpokládané hodnoty zakázky v souladu se zákonem č. 137 / 2006 Sb. o veřejných zakázkách v platném znění a v souladu se Zásadami pro zadávání veřejných zakázek Jihočeským krajem a jím zřízenými příspěvkovými organizacemi, což je vnitřní předpis Jihočeského kraje.

Výběr pořadatele zadávacího řízení: Výběrové řízení bylo provedeno v období leden - březen 2009 jako zakázka malého rozsahu v souladu s výše uvedenými předpisy. Bylo osloveno pět firem a nabídku podaly všechny oslovené firmy. Jediným hodnotícím kritériem byla nejnižší nabídková cena. Jako nejvhodnější nabídka byla vybrána nabídka ve výši 120 000,- Kč bez DPH. Toto výběrové řízení nebylo Jihočeským krajem uvedeno v žádosti projektu, a proto byly veškeré náklady brány jako nezpůsobilé výdaje hrazené pouze Jihočeským krajem.

Výběr stavebního dozoru a koordinátora bezpečnosti práce: Výběrové řízení bylo provedeno v období červen - červenec 2009 jako zakázka malého rozsahu v souladu s výše uvedenými předpisy. Bylo osloveno pět firem, z nichž nabídku podali tři uchazeči. Jediným hodnotícím kritériem byla nejnižší nabídková cena. Jako nejvhodnější nabídka byla vybrána nabídka ve výši 1 650 000,- Kč bez DPH.

Výběr zhotovitele stavby: Výběrové řízení bylo vyhlášeno jako otevřené podlimitní řízení v souladu se zákonem o veřejných zakázkách. Vzhledem k tomu, že všechny přijaté nabídky překročily limit stanovený nařízením vlády 146 447 000,- Kč bez DPH pro tento druh řízení, rozhodla Rada Jihočeského kraje o zrušení této veřejné zakázky a vypsání nového výběrového řízení. Toto výběrové řízení již zajišťoval pro Jihočeský kraj samostatně vybraný zástupce zadavatele. Výběrové řízení bylo vyhlášeno jako užší podlimitní řízení v souladu se zákonem o veřejných zakázkách v lednu 2009 zveřejněním zadávacích podmínek na Centrální adrese Informačního systému veřejných

zakázek. Žádost o účast v soutěži podalo 9 uchazečů. Losem byl počet zájemců omezen na pět uchazečů. Výběrové řízení bylo ukončeno v srpnu 2009 a smlouva o dílo byla uzavřena ve výši 74 497 436,- Kč bez DPH.

Stavební realizace projektu:

Na stavbu byla vydána čtyři stavební povolení Městským úřadem ve Vimperku. Dne 31. 7 2009 proběhlo předání staveniště zhotoviteli stavebních prací a byly zahájeny stavební práce. Současně byl prováděn výkon stavebního dozoru investora a koordinátora bezpečnosti práce. V průběhu stavby se konalo 27 kontrolních dnů, na kterých byly řešeny technické záležitosti stavby a realizační dokumentace, kontrolováno dodržování harmonogramu výstavby a finanční plnění projektu. Dne 28. 2. 2011 bylo zahájeno přejímací řízení a po předání všech požadovaných dokladů bylo 30. 3. 2011 ukončeno bez vad a nedodělků. V červnu 2011 proběhla závěrečná kontrolní prohlídka stavby. Po dobu realizace byl na stavbě instalován billboard s oznámením základních technických údajů a způsobu investování stavby. Po dokončení stavby byl billboard nahrazen trvalou informační deskou.

Přínosy daného projektu:

Tímto projektem došlo ke zlepšení příhraniční dopravní infrastruktury a snížení ekonomické náročnosti silniční dopravy ve směru České Budějovice - Pasov (viz příloha č XX - fotodokumentace dokončeného projektu). Na bavorské straně byl snížen počet dopravních nehod a zároveň došlo ke snížení vlivu silniční dopravy na životní prostředí a odstranění dopravní zátěže v prostoru NP Šumava. Jako doprovodný efekt můžeme očekávat zvýšení konkurenceschopnosti podnikatelů, jejichž výroba či výrobky jsou přímo závislé na prostupnosti státní hranice a návazných komunikací ve směru Pasov - státní hranice - Vimperk - České Budějovice a tím možné zvýšení zaměstnanosti v tomto regionu.

6.2.2 Další projekty realizované Jihočeským krajem operačního programu

Cíl 3 Česká republika - Svobodný stát Bavorsko 2007 - 2013

V současné době probíhá realizace dalšího projektu „Zlepšení přístupových komunikací k hraničnímu přechodu Strážný - Philippsreut“. Celkové předpokládané výdaje dle smlouvy s poskytovatelem dotace jsou 36 260 304,- Kč (z toho 85 % EU tj. 30 821 258,- Kč; 5 % ČR SR tj. 1 813 015,- Kč a 10 % JČK tj. 3 626 031,- Kč).

V současné době jsou vlastní stavební práce na projektu pozastaveny z důvodu zimní technologické přestávky.

Dalším projektem je „*Modernizace silničního spojení mezi hraničními přechody Strážný - Nové Údolí*“. Celkové předpokládané výdaje dle smlouvy s poskytovatelem dotace jsou 20 779 000,- Kč (z toho 85 % EU tj. 17 662 150,- Kč; 5 % ČR SR tj. 1 038 950,- Kč a 10 % JČK tj. 2 077 900,-Kč). Tento projekt je téměř na svém začátku, protože se připravuje výběrové řízení na zhotovitele stavebních prací. Doba realizace se předpokládá jeden měsíc. Oba uvedené projekty by měly být ukončeny v červnu 2012.

Z operačního programu Cíl 3 Česká republika - Svobodný stát Bavorsko 2007 - 2013 byl v Jihočeském kraji zrealizován na silniční síti v okrese Prachatice jeden projekt (kap. 6.2.1 práce) v celkové finanční výši 91,901 mil Kč. Na této částce se Jihočeský kraj ze svého rozpočtu podílel částkou 22,041 mil. Kč. Při dokončení dvou výše uvedených rozpracovaných projektů v celkové finanční výši 57,039 mil. Kč, z toho podíl Jihočeského kraje je 5,703 mil. Kč, bude v prachatickém okrese nově zmodernizováno 21,836 km komunikace.

6.3 Projekty realizované Jihočeským krajem z operačního programu Evropská územní spolupráce Rakousko - Česká republika 2007 - 2013

Tento operační program obsahuje tři prioritní osy, které ho rozdělují na samostatné logické celky. Ty jsou pak dále konkretizovány tzv. oblastí činnosti, která vymezuje, jaké projekty dané prioritní osy můžou být podpořeny. Jihočeský kraj realizoval nejvíce projektů v oblasti dopravy z prioritní osy 2 - Regionální dostupnost a udržitelný rozvoj. Na tuto prioritní osu je z fondů EU vyčleněno 49,2 mil. €, tj. 45,8 % OP ČR Rakousko.⁵³ Na výstavbu, modernizaci a rekonstrukci silnic II. a III. třídy má Jihočeský kraj v tomto programovém období 2007 - 2013 zatím schváleny 4 projekty v celkové výši 145,024 mil. Kč.

⁵³ *Cíl Evropská územní spolupráce Rakousko - Česká republika 2007 - 2013* [online]. Praha : MMR, 2007 [cit. 2012-02-28]. Dostupné z WWW: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/getdoc/9b7e80b6-edf1-4526-9047-f39f0fa833b6/Cil-Evropska-uzemni-spoluprace-Rakousko---Ceska-re>>.

Projekt s největším finančním objemem ve výši 105,593 mil. Kč byl realizován v okrese Jindřichův Hradec s názvem „Rekonstrukce přístupové komunikace k hraničnímu přechodu České Velenice / Gmünd“ (zkratka „II/103 České Velenice“). Blíže se s tímto projektem seznámíme v další podkapitole.

6.3.1 Projekt „Silnice II/103 České Velenice“⁵⁴

V tabulce č. 9 jsou pro přehlednost uvedeny základní data a informace týkající se náročnosti uvedeného projektu.

Tabulka č. 9: Rozbor dat projektu "Rekonstrukce přístupové komunikace k hraničnímu přechodu České Velenice / Gmünd"⁵⁵

Název projektu: Rekonstrukce přístupové komunikace k hraničnímu přechodu České Velenice / Gmünd			
Druh operačního programu	Program přeshraniční spolupráce Cíl Evropské územní spolupráce Česká republika - Rakousko 2007 - 2013	Registrační číslo projektu	M00037
Číslo prioritní osy	2	Název prioritní osy	Regionální dostupnost a udržitelný rozvoj
Partner projektu	Městská obec Gmünd, identifikační číslo ATU 16229604		
Termín podání žádosti	24. 4. 2008		
Termín podpisu smlouvy	30. 4. 2009		
Termín ukončení projektu	31. 5. 2010		
Termín odevzdání závěrečného vyúčtování	26. 10. 2010		
Termín proplacení dotace	prosinec 2009, prosinec 2010		
Celkové předpokládané výdaje dle smlouvy s ROP	92 504 895,- Kč vč. DPH	Skutečné celkové výdaje	105 593 104,07 Kč vč. DPH
z toho: 85 % EU	78 629 160,75 Kč	z toho: 85 % EU	78 629 160,75 Kč
5 % ČR SR	4 625 244,75 Kč	5 % ČR SR	4 625 244,75 Kč
10 % Jihočeský kraj	9 250 489,50 Kč	podíl Jihočeského kraje	22 338 698,57 Kč

⁵⁴ *Veřejně dostupné podkladové materiály.* České Budějovice : Krajský úřad Jihočeského kraje, 2011, vlastní zpracování.

⁵⁵ *Veřejně dostupné podkladové materiály.* České Budějovice : Krajský úřad Jihočeského kraje, 2011, vlastní zpracování.

Stručný popis projektu:

Silnice II/103 ve směru z Českých Velenic a hraniční přechod s Rakouskem do Gmündu je významnou spojnici pro veškerou tranzitní dopravu obou regionů. Stav komunikace byl nebezpečný pro veškerý provoz, který v posledních letech značně vzrostl. Z těchto důvodů byla na společném jednání partnerů dohodnuta nutnost rekonstrukce předmětného úseku silnice II/103 do předepsaných normových parametrů. Bylo zrekonstruováno 12,506 km silnice a výrazné úpravě dopravního značení.

Realizovaná výběrová řízení v rámci projektu:

V rámci tohoto projektu byla realizována dvě výběrová řízení, která byla provedena podle výše předpokládané hodnoty zakázky v souladu se zákonem č. 137 / 2006 Sb. o veřejných zakázkách v platném znění a v souladu se Zásadami pro zadávání veřejných zakázek Jihočeským krajem a jím zřízenými příspěvkovými organizacemi, což je vnitřní předpis Jihočeského kraje.

Výběr stavebního dozoru a Koordinátora bezpečnosti práce: Výběrové řízení bylo provedeno v srpnu 2008 jako zakázka malého rozsahu v souladu s výše uvedenými předpisy. Bylo osloveno pět firem, z nichž nabídku podali dva uchazeči. Jediným hodnotícím kritériem byla nejnižší nabídková cena. Jako nejvhodnější nabídka byla vybrána nabídka ve výši 1 790 000,- Kč bez DPH.

Výběr zhotovitele stavby: Výběrové řízení bylo prováděno pracovníky Krajského úřadu Jihočeského kraje v období květen - srpen 2008 jako otevřené podlimitní řízení v souladu se zákonem o veřejných zakázkách. Jediným hodnotícím kritériem byla nabídková cena. Nabídku podali dva uchazeči. Rada Jihočeského kraje dne 3. 6. 2008 schválila nejvhodnější nabídku ve výši 114 971 094,- Kč bez DPH.

Stavební realizace projektu:

Na stavbu byla vydána tři stavební povolení Městským úřadem v Třeboni a Městským úřadem v Českých Velenicích. Dne 9. 9. 2008 proběhlo předání staveniště zhotoviteli stavebních prací a byly zahájeny stavební práce. Současně byl prováděn výkon stavebního dozoru investora a koordinátora bezpečnosti práce. V průběhu stavby se konalo 14 kontrolních dnů, na kterých byly řešeny technické záležitosti stavby a realizační dokumentace, kontrolováno dodržování harmonogramu výstavby a finanční plnění projektu. Dne 9. 12. 2009 proběhlo přejímací řízení a po předání všech požadovaných dokladů bylo ukončeno bez vad a nedodělků. V prosinci 2009 proběhla závěrečná kontrolní prohlídka stavby. Po dobu realizace byl na stavbě instalován

billboard s oznámením základních technických údajů a způsobu investování stavby. Po dokončení stavby byl billboard nahrazen trvalou informační deskou.

Přínosy daného projektu:

Tímto projektem došlo ke zlepšení dopravní situace a dostupnosti v tomto příhraničním regionu (viz příloha č. XXI - fotodokumentace projektu - zahájení stavebních prací a stav železničního podjezdu po dokončení projektu). Pro posílení přeshraničních aktivit přispěla i otevřená hranice a zlepšení mobility pohybu osob. Bylo zkvalitněno propojení obou regionů s napojením na další oblasti s rozvojem turistiky a cestovního ruchu. Rekonstrukcí komunikace došlo ke snížení vlivu silniční dopravy na životní prostředí.

6.3.2 Další projekty realizované Jihočeským krajem z operačního programu Evropská územní spolupráce Rakousko - Česká republika 2007 - 2013

Další tři projekty jsou ve fázi výběrového řízení na zhotovitele stavebních prací. Jsou to tyto projekty:

- *Zlepšení přístupové komunikace k hraničnímu přechodu Nová Bystřice - Grametten, I. etapa* - celkové předpokládané výdaje dle smlouvy s poskytovatelem dotace jsou 7 922 620,- Kč (z toho 85 % EU tj. 6 734 227,- Kč; 5 % ČR SR tj. 396 131,- Kč a 10 % JčK tj. 792 262,- Kč),
- *Zlepšení přístupové komunikace k hraničnímu přechodu Nová Bystřice - Grametten, II. etapa* - celkové předpokládané výdaje dle smlouvy s poskytovatelem dotace jsou 6 993 128,- Kč (z toho 85 % EU tj. 5 944 158,- Kč; 5 % ČR SR tj. 349 656,- Kč a 10 % JčK tj. 699 314,- Kč),
- *Zlepšení přístupové komunikace k hraničnímu přechodu Hluboká - Schaditz* - celkové předpokládané výdaje dle smlouvy s poskytovatelem dotace jsou 24 515 210,- Kč (z toho 85 % EU tj. 20 837 928,- Kč; 5 % ČR SR tj. 1 225 761,- Kč a 10 % JčK tj. 2 451 521,- Kč).

Z operačního programu Evropská územní spolupráce Rakousko - Česká republika 2007 - 2013 byl v Jihočeském kraji zrealizován na silniční síti v okrese Jindřichův Hradec jeden projekt (viz kapitola 6.3.1) v celkové finanční výši 105,593 mil Kč. Na této částce se Jihočeský kraj ze svého rozpočtu podílel částkou 22,338 mil. Kč. Bylo tím zmodernizováno 12,506 km komunikace. Při dokončení tří

výše uvedených rozpracovaných projektů v celkové finanční výši 39,5 mil. Kč, z toho podíl Jihočeského kraje je 3,942 mil. Kč, bude v jindřichohradeckém okrese nově zmodernizováno 16,294 km komunikace.

6.4 Srovnání ukončených projektů realizovaných z operačních programů EU Jihočeským krajem

V tabulce č. 10 je provedeno srovnání využití jednotlivých operačních programů, prostřednictvím kterých Jihočeský kraj čerpal na rekonstrukci, modernizaci a výstavbu silniční sítě. Jak je z tabulky patrné, nejvíce byl Jihočeským krajem využíván ROP NUTS II Jihozápad. Tento operační program je dle názoru autorky práce flexibilnější pro Jihočeský kraj hned z několika důvodů. Nemusí zajišťovat žádného dalšího partnera, lze ho využívat na komunikacích II. a III. tříd v celém regionu Jihočeského kraje, nejen v příhraničních oblastech. Dva využitě operační programy přeshraniční spolupráce jsou pro příjemce dotace limitovány možností jejich použití pouze v příhraniční oblasti, kde je menší hustota silniční sítě a možnost výstavby nových komunikací je v tomto území CHKO Šumava velice problematická.

Tabulka č. 10: Srovnání využití jednotlivých operačních programů Jihočeským krajem⁵⁶

Název operačního programu	Počet ukončených projektů	Skutečné celkové výdaje za projekty v mil. Kč
ROP NUTS II Jihozápad	23	1 085,686
Cíl 3 Česká republika - Svobodný stát Bavorsko 2007 - 2013	1	91,901
Evropská územní spolupráce Rakousko - Česká republika 2007 - 2013	1	105,593
CELKEM	25	1 283,180 Kč

⁵⁶ *Veřejně dostupné podkladové materiály.* České Budějovice : Krajský úřad Jihočeského kraje, 2011, vlastní zpracování.

ZÁVĚR

Jihočeský kraj do konce roku 2011 tohoto programového období vyčerpал z operačních programů, z nichž je možno čerpat finanční prostředky na modernizaci a výstavbu silniční sítě **celkem 1 216,463 mil. Kč**. Na dopravní investice vynakládá ze svého vlastního rozpočtu ještě v průměru **174 mil. Kč ročně**, tj. **870 mil. Kč v letech 2007 - 2011**. Je tato částka dostačující, nebo je potřeba ještě více finančních prostředků, aby byla zajištěna kvalitní a pravidelná údržba komunikací?

Jihočeský kraj je schopen ročně zrealizovat přibližně 18 investičních projektů v dopravě. Podle osobního názoru autorky není schopen uskutečnit větší počet investičních akcí. Důvodů proč, je hned několik. Jeden z hlavních je ten, že pro daný rok disponuje ve svém rozpočtu pouze omezenými finančními prostředky. Příprava a realizace investičních akcí (zvláště jsou li hrazeny z prostředků EU) je z časového i odborného hlediska poměrně náročná. Určité činnosti prováděné v průběhu realizace (výběrové řízení, stavební řízení apod.), jsou dány zákonem nebo platnou legislativou s přesně stanoveným postupem. Jihočeský kraj má pouze omezený počet vlastních zaměstnanců, kteří se problematikou dopravních investic zabývají. Pokud je potřeba, využívá kraj služeb odborných firem, které mají dostatek odborných zkušeností.

Největší dopravní investice v tomto programovém období 2007 - 2013 byly provedeny v okrese Prachatice a Jindřichův Hradec. Tyto projekty byly zajisté přínosem pro tamní oblast regionu, ale dle názoru autorky práce, je potřeba využít další prostředky z EU hlavně na řešení dopravní situace přímo v Českých Budějovicích. Dá se říci, že téměř veškerá doprava prochází krajskou metropolí a v určitou denní hodinu se město stává pravidelně neprůjezdným. Dochází k pravidelnému poklesu průměrné rychlosti městské hromadné dopravy. Na projekty řešící tuto problematiku a jejich následnou realizaci nemá a ani v budoucnu nebude mít Jihočeský kraj ve svém rozpočtu dostatek finančních prostředků. Od roku 2010 se na realizaci velkých dopravních investic ve městě částečně finančně spolupodílí i Statutární město České Budějovice, ale i tak je to vzhledem k rozsahu potřebných investic zanedbatelné.

Jak bude Jihočeský kraj řešit obnovu dopravní sítě po skončení programového období 2007 - 2013? O budoucí podobě kohezní politiky v programovém období 2014 - 2020 se vedou teprve diskuse na úrovni Bruselu, členských států a uvnitř ČR na úrovni ministerstev a samospráv. Dle posledních informací by měly být regionální operační

programy zachovány. Otázkou však zůstává, jaký bude další postup, když jsme Evropskou komisí kritizováni za velkou roztržitost a „nekonceptnost“ mnoha operačních programů. V kuloárech se diskutuje o možnosti nepokračování systému Úřad regionální rady regionu soudržnosti Jihozápad, ale formou čerpání peněz v rámci existujících regionálních struktur - krajských úřadů.

Rýsuje se možnost vzniku nového euroregionu Vltava - Dunaj, zahrnující na české straně Jihočeský a Plzeňský kraj, na straně Rakouska spolkovou zemi Horní Rakousko a na německé straně Dolní Bavorsko a Horní Falcko. U tohoto euroregionu, bude-li založen, by hlavní sídlo mělo být v Linci a byla by možnost i efektivněji čerpat evropské finanční zdroje.

Pokud nebude možné dál využívat finanční prostředky z ROP EU minimálně ve výši jako dosud, bude muset Jihočeský kraj ročně vynakládat větší část ze svého rozpočtu. Nebude tím schopen zabezpečovat obnovu a modernizaci v takovém tempu, jako doposud. Postupem času se bude stav komunikací stále více zhoršovat a do budoucna vyžadovat větší finanční prostředky na údržbu. Aby bylo drženo tempo obnovy jako doposud, bylo by podle názoru autorky potřeba ročně nejméně 520 mil. Kč na dopravní investice.

Autorka práce se domnívá, že pro oblast dopravy v Jihočeském kraji bude mít velký přínos dostavba dálnice D3. Desítky let plánovaná a stále odkládaná dálnice D3 se v roce 2012 poprvé dotkne i Českých Budějovic. Stát vybral příměstský úsek z Borku kolem Úsilného k výpadovcu na Jindřichův Hradec. Délka této části je 3,5 km, předpokládané finanční náklady jsou 1,6 mld. Kč. Stavební práce by měly být zahájeny koncem léta roku 2012. "Dé trojka" se poprvé po 70 letech úvah a 20 letech výstavby objeví u města, kde má končit. Dále na jih povede podle nynějších plánů silnice R3. Termín vlastní realizace této komunikace však zatím není znám, a dle názoru autory v blízké době ani znám nebude.

Po její dostavbě dojde ke snížení dopravní zátěže nejen na silnicích I. třídy, ale i na komunikacích II. a III. třídy, které jsou zatím využívány. Dále dojde k podstatnému snížení negativních vlivů dopravy na životní prostředí v přilehlých obcích a městech (Tábor, Planá nad Lužnicí, Soběslav, Veselí nad Lužnicí i České Budějovice).

V posledních třech letech se zatím pouze na politické úrovni uvažuje o zavedení mýtného na vytipovaných úsecích silnicí II. a III. tříd. Kraje, které spravují tyto komunikace, by peníze mohly využít na opravy, údržbu i stavbu nových úseků. Na

vyhrazených úsecích by platila za provoz nákladní auta. Aby bylo toto řešení přínosné pro vlastníka komunikace, nesmí být výnosy menší než náklady na jeho zavedení. Ovšem, jak již bylo řečeno, je to jedna z možností, jak získat potřebné finanční prostředky na komunikace, ale zatím zůstává pouze u „myšlenky“. K jejímu případnému naplnění je ještě dlouhá cesta, vyžadující politický konsenzus...

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

Literární zdroje

1. *Abeceda fondů Evropské unie 2007-2013*. Praha : Národní orgán pro koordinaci, 2008. 28 s.
2. *Akční plán pro komunikace na území Jihočeského kraje*. České Budějovice : Krajský úřad Jihočeského kraje, 2008. 24 s.
3. *Česká republika portréty krajů*. Praha, Ing. Viktor Hořín - Epava, 2005. 136 s. ISBN 80-239-6305-8.
4. CHVOJKOVÁ, A., KVĚTOŇ, V., et al. *Finanční prostředky fondů EU v programovacím období 2007 - 2013*. Praha : IREAS, Institut pro strukturální politiku, o. p. s., 2007. 181 s. ISBN 987-80-86684-43-7.
5. LÍDL, V., et al. *Silnice a dálnice v České republice*. Praha : Nakladatelství Agentura Lucie spol. s r. o., 2009. 376 s.
6. MAREK, D., KANTOR, T. *Příprava a řízení projektů strukturálních fondů Evropské unie*. Brno : Společnost pro odbornou literaturu - Barrister a Principal, 2007. 210 s. ISBN 978-80-87029-13-8.
7. PÁNA, L., SOMR, M. *Metodologie a metody výzkumu*. České Budějovice : Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2007. 164 s. ISBN 978-80-86708-52-2.
8. PECHAL, A. *Mosty*. Brno : Antonín Pechal, 2009. s. 274. ISBN 978-80-254-5279-0.
9. *Program investiční výstavby a oprav na silnicích II. a III. třídy na území Jihočeského kraje*. České Budějovice : Krajský úřad Jihočeského kraje, 2011. 35 s.
10. *Program rozvoje Jihočeského kraje*. České Budějovice : Krajský úřad Jihočeského kraje, 2005. 305 s.
11. *Sociálně - ekonomický profil Jihočeského kraje*. České Budějovice : Krajský úřad Jihočeského kraje, 2005. 531 s.
12. *Strategie bezpečnosti silničního provozu Jihočeského kraje pro období 2010 - 2013*. České Budějovice : Krajský úřad Jihočeského kraje, 2010. 22 s.
13. *Studie určení pořadí naléhavosti investic do protihlukových opatření v závislosti na závažnosti hlukové situace a počtu postižených obyvatel na síti silnic II. a III.*

- třídy na území Jihočeského kraje*. České Budějovice : Krajský úřad Jihočeského kraje, 2003. 92 s.
14. *Územně analytické podklady Jihočeského kraje*. České Budějovice : Krajský úřad Jihočeského kraje, 2011. 199 s.
 15. VAISAR, M., et al. *Silniční mosty a lávky*. Praha : MJV ProConsult - Milan Vaisar, 2008. 259 s. ISBN 9788-1151-3.
 16. WOKOUN, R. *Česká regionální politika v období vstupu do Evropské unie*. Praha : Nakladatelství Oeconomica, 2003. 326 s. ISBN 80-245-0517-7.
 17. WOKOUN, R., et al. *Regionální rozvoj*. Praha : Právnické a ekonomické nakladatelství a knihkupectví Bohumily Hořínkové a Jana Tuláčka, 2008. 475 s. ISBN 978-80-7201-699-0.
 18. WOKOUN, R., et al. *Regionální rozvoj a jeho management v České republice*. Praha : Nakladatelství Oeconomica, 2007. 244 s. ISBN 978-80-425-1301-0.
 19. WOKOUN, R., et al. *Úvod do regionálních věd veřejné správy*. Plzeň : Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk s. r. o., 2004. 455 s. ISBN 80-86473-80-5.

Elektronické zdroje

1. *Cíl Evropská územní spolupráce Rakousko - Česká republika* [online]. Praha : MMR, 2007 [cit. 2011-10-26]. Dostupné z WWW: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/getdoc/9b7e80b6-edf1-4526-9047-f39f0fa833b6/Cil-Evropska-uzemni-spoluprace-Rakousko---Ceska-re>>.
2. *Cíl 3 Česká republika - Svobodný stát Bavorsko 2007—2013* [online]. Praha : MMR, 2006 [cit. 2011-10-26]. Dostupné z WWW: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/getdoc/97b063a5-30de-41c9-a9bb-97aa1de5fd3f/Cil-3-Ceska-republika--Svobodny-stat-Bavorsko-200>>.
3. *Koncepce optimalizace dopravní sítě na území Jihočeského kraje* [online]. České Budějovice : Jihočeský kraj, 2011 [cit. 2012-01-14]. Dostupné z WWW: <[http://www.kraj-jihocesky.cz/index.php?par\[id_v\]=1611&par\[lang\]=CS](http://www.kraj-jihocesky.cz/index.php?par[id_v]=1611&par[lang]=CS)>.
4. *Regionální politika EU* [online]. Praha : MMR, 2006 [cit. 2011-10-26]. Dostupné z WWW: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/getdoc/f35b30a8-c37b-44ec-abe4-ba01ec4294b6/Regionalni-politika-EU>>.

5. *ROP NUTS II Jihozápad* [online]. Praha : MMR, 2006 [cit. 2011-10-26]. Dostupné z WWW: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/getdoc/0a684fe1-a4b3-4e94-9ba9-844af71e0636/ROP-NUTS-II-Jihozapad>>.
6. *Správa a údržba silnic Jihočeského kraje* [online]. 2008 [cit. 2011-12-12]. Dostupné z WWW: <<http://www.susjk.cz/cz/?clanek=23>>.

Ostatní zdroje

V práci jsou dále využity mapové podklady Ředitelství silnic a dálnic České republiky, odboru silniční databanky a veřejně dostupné podkladové materiály Jihočeského kraje.

SEZNAM OBRÁZKŮ A TABULEK

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek č. 1: <i>Mapa ukazuje skladbu 14 krajů (NUTS III) do 8 regionů soudržnosti (NUTS - II)</i>	18
--	----

SEZNAM TABULEK

Tabulka č. 1: <i>Rozdělení prostředků fondů EU mezi cíle politiky HSS v období 2007 - 2013</i>	15
Tabulka č. 2: <i>Rozdělení silnic podle kategorií v jednotlivých okresech Jihočeského kraje</i>	34
Tabulka č. 3: <i>Rozdělení mostů na silnicích podle kategorií v jednotlivých okresech Jihočeského kraje</i>	34
Tabulka č. 4: <i>Rozbor dat projektu "Silnice II/145 Husinec - Běleč"</i>	46
Tabulka č. 5: <i>Srovnání předpokládaných výdajů projektu Silnice II/145 Husinec - Běleč a skutečných výdajů při ukončení projektu</i>	50
Tabulka č. 6: <i>Seznam projektů realizovaných Jihočeským krajem z ROP NUTS II Jihozápad včetně finančního vyčíslení</i>	53
Tabulka č. 7: <i>Seznam projektů realizovaných Správou a údržbou silnic Jihočeského kraje z ROP NUTS II Jihozápad včetně finančního vyčíslení</i>	56
Tabulka č. 8: <i>Rozbor dat projektu "Zlepšení přístupu k hraničnímu přechodu Strážný / Philippsreut - II/145 Vimperk"</i>	58
Tabulka č. 9: <i>Rozbor dat projektu "Rekonstrukce přístupové komunikace k hraničnímu přechodu České Velenice / Gmünd"</i>	62
Tabulka č. 10: <i>Srovnání využití jednotlivých operačních programů Jihočeským krajem</i>	65

SEZNAM ZKRATEK

AD	Autorský dozor
BESIP	Bezpečnost silničního provozu
Cíl 3 ČRBY	Cíl 3 Česká republika - svobodný stát Bavorsko
CSD	Celostátní sčítání dopravy
ČR SR	Česká republika státní rozpočet
ČSN	Česká státní norma
DPH	Daň z přidané hodnoty
EK	Evropská komise
ERDF	Evropský fond pro regionální rozvoj
ESF	Evropský sociální fond
EÚS ATČR	Evropská územní spolupráce Rakousko - Česká republika
FS	Fond soudržnosti
HDP	Hrubý domácí produkt
Hl. m.	hlavní město
HSS	Hospodářská a sociální soudržnost
CHKO	Chráněná krajinná oblast
JčK	Jihočeský kraj
MK ČR	Ministerstvo kultury České republiky
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj ČR
NP	Národní park
NPR	Národní rozvojový plán
NSRR	Národní strategický referenční rámec
NV	Neuznatelné výdaje

OP	Operační program
ROP	Regionální operační program
ŘSD ČR	Ředitelství silnic a dálnic České republiky
SÚS JČK	Správa a údržba silnic Jihočeského kraje
ÚRRRSJZ	Úřad Regionální rady regionu soudržnosti Jihozápad

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. I: <i>Operační programy v ČR v období 2007 - 2013</i>	77
Příloha č. II: <i>Správní obvody obcí s rozšířenou působností na území Jihočeského kraje</i>	78
Příloha č. III: <i>Obce s pověřeným úřadem na území Jihočeského kraje</i>	78
Příloha č. IV: <i>Konkretizace globálního cíle prostřednictvím prioritních os</i>	79
Příloha č. V: <i>Výsledky sčítání dopravy 2010 v okrese České Budějovice</i>	80
Příloha č. VI: <i>Výsledky sčítání dopravy 2010 v okrese Český Krumlov</i>	81
Příloha č. VII: <i>Výsledky sčítání dopravy 2010 v okrese Jindřichův Hradec</i>	82
Příloha č. VIII: <i>Výsledky sčítání dopravy 2010 v okrese Písek</i>	83
Příloha č. IX: <i>Výsledky sčítání dopravy 2010 v okrese Prachatice</i>	84
Příloha č. X: <i>Výsledky sčítání dopravy 2010 v okrese Strakonice</i>	85
Příloha č. XI: <i>Výsledky sčítání dopravy 2010 v okrese Tábor</i>	86
Příloha č. XII: <i>Přehled mostů v jednotlivých okresech Jihočeského kraje včetně uvedení jejich stavebně technického stavu</i>	87
Příloha č. XIII: <i>Rozdělení komunikací II. třídy určených k opravě po jednotlivých okresech podle počtu opravených kilometrů a podle výše odhadovaných finančních nákladů</i>	89
Příloha č. XIV: <i>Rozdělení komunikací III. třídy určených k opravě po jednotlivých okresech podle počtu opravených kilometrů a podle výše odhadovaných finančních nákladů</i>	89
Příloha č. XV: <i>Rozdělení mostních objektů určených k rekonstrukci po jednotlivých okresech</i>	90
Příloha č. XVI: <i>Obce s pravděpodobně překročenou hodnotou hygienického limitu</i>	91
Příloha č. XVII: <i>Letecká fotografie dokončeného projektu Přeložka silnice II/145 Husinec - Běleč, pamětní plaketa umístěná na této stavbě</i>	93

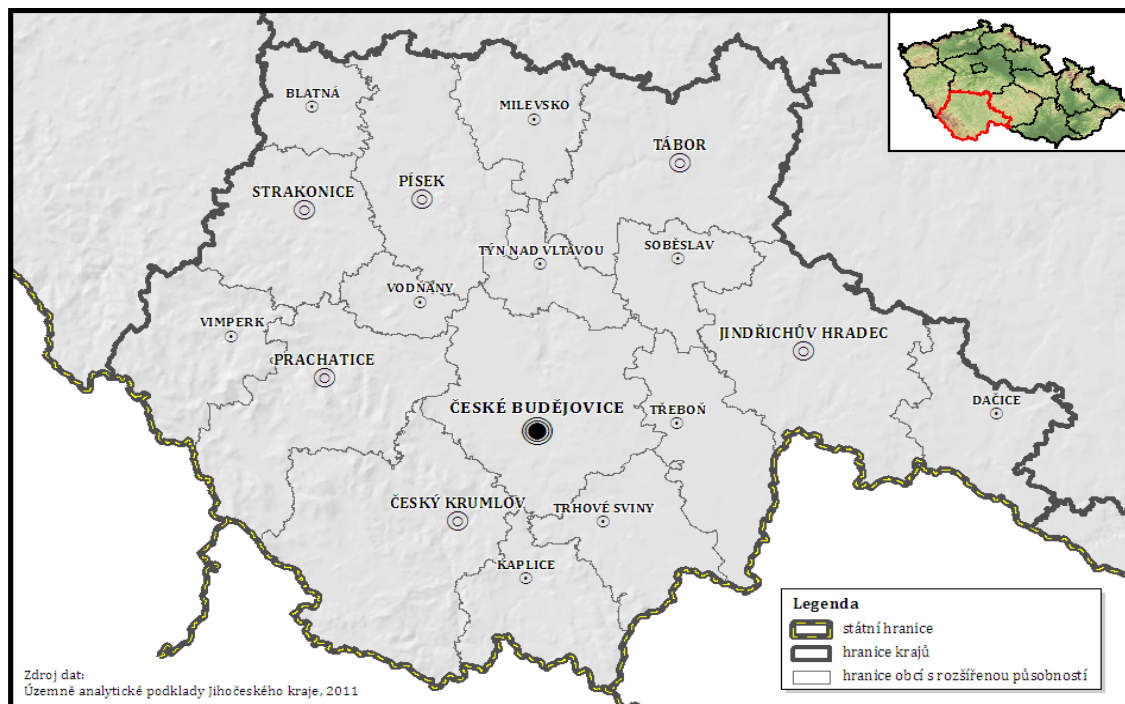
Příloha č. XVIII: <i>Seznam úseků silnic, které budou realizovány v rámci projektu Program modernizace komunikací II. a III. třídy (P3)</i>	94
Příloha č. XIX: <i>Seznam úseků silnic, které budou realizovány v rámci projektu Program modernizace silnic II. a III. třídy (P4)</i>	96
Příloha č. XX: <i>Fotodokumentace dokončeného projektu Rekonstrukce přístupové komunikace k hraničnímu přechodu České Velenice / Gmünd</i>	98
Příloha č. XXI: <i>Fotodokumentace projektu Zlepšení přístupu k hraničnímu přechodu Strážný / Philippsreut - II/145 Vimperk - zahájení stavebních prací a stav železničního podjezdu po ukončení projektu</i>	99

Příloha č. I: *Operační programy v ČR v období 2007 - 2013*⁵⁷

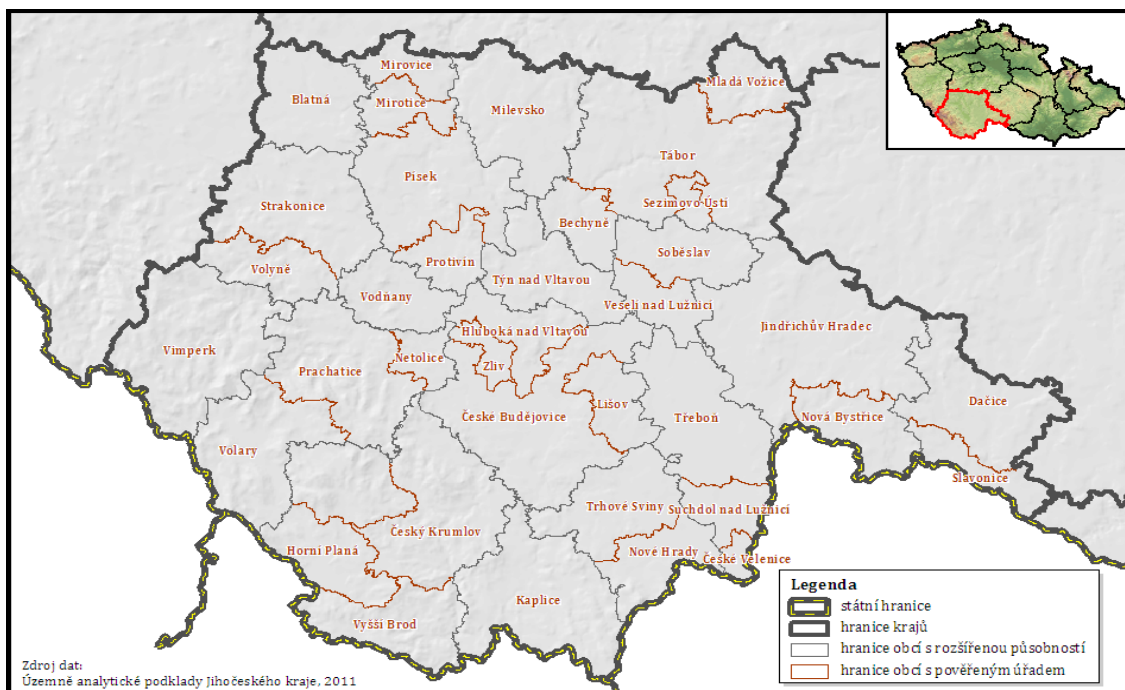
Rozdělení programů	Operační program	Přidělená finanční částka
Cíl KONVERGENCE: podpora růstu a tvorby pracovních míst v nejméně rozvinutých členských zemích		
Tématické OP	OP Podnikání a inovace	21 300,3 mil EUR
	OP Doprava	
	OP Životní prostředí	
	OP Lidské zdroje a zaměstnanost	
	OP Vzdělávání a konkurenceschopnost	
	OP Výzkum a vývoj pro inovace	
	Integrovaný operační program	
Regionální OP	OP Technická pomoc	4 659 mil. EUR
	ROP NUTS II Jihovýchod	
	ROP NUTS II Jihozápad	
	ROP NUTS II Moravskoslezsko	
	ROP NUTS II Severovýchod	
	ROP NUTS II Severozápad	
	ROP NUTS II Střední Čechy	
ROP NUTS II Střední Morava		
Cíl Regionální konkurenceschopnost a zaměstnanost: pro regiony a orgány regionální správy podporující ekonomické změny v průmyslových, městských a venkovských oblastí		
OP Praha	OP Praha Konkurenceschopnost	343,3 mil. EUR
	OP Praha Adaptabilita	
Cíl Evropské územní spolupráce: posilování přeshraniční, meziregionální a nadnárodní spolupráce		
Evropská územní spolupráce	OP Mezuregionální spolupráce	1 442,4 mil. EUR
	OP Nadnárodní spolupráce	
	OP Přeshraniční spolupráce ČR - Bavorsko	
	OP Přeshraniční spolupráce ČR - Polsko	
	OP Přeshraniční spolupráce ČR - Rakousko	
	OP Přeshraniční spolupráce ČR - Sasko	
	OP Přeshraniční spolupráce ČR - Slovensko	

⁵⁷ *Abeceda fondů Evropské unie 2007-2013*. Praha, 2008, s. 9.

Příloha č. II: Správní obvody obcí s rozšířenou působností na území Jihočeského kraje⁵⁸



Příloha č. III: Obce s pověřeným úřadem na území Jihočeského kraje⁵⁹



⁵⁸ Územně analytické podklady Jihočeského kraje. České Budějovice : Krajský úřad Jihočeského kraje, 2011.

⁵⁹ Územně analytické podklady Jihočeského kraje. České Budějovice : Krajský úřad Jihočeského kraje, 2011.

Příloha č. IV: Konkretizace globálního cíle prostřednictvím prioritních os⁶⁰

Návrh prioritní osy	Charakter osy	Převažující role kraje při realizaci*
1. Ekonomický rozvoj a znalostní ekonomika	rozvojový	iniciační
2. Lidské zdroje a sociální soudržnost	rozvojový	přímá podpora kraje
3. Dostupnost a infrastruktura	stabilizační	přímá podpora kraje
4. Rozvoj urbánních prostorů	rozvojový	koordinační
5. Venkovský prostor	stabilizační	přímá podpora kraje
6. Cestovní ruch, kulturní a přírodní dědictví	rozvojový	přímá podpora kraje
7. Efektivní veřejná správa a modernizace institucí	rozvojový	přímá podpora kraje
8. Životní prostředí	rozvojový	přímá podpora kraje

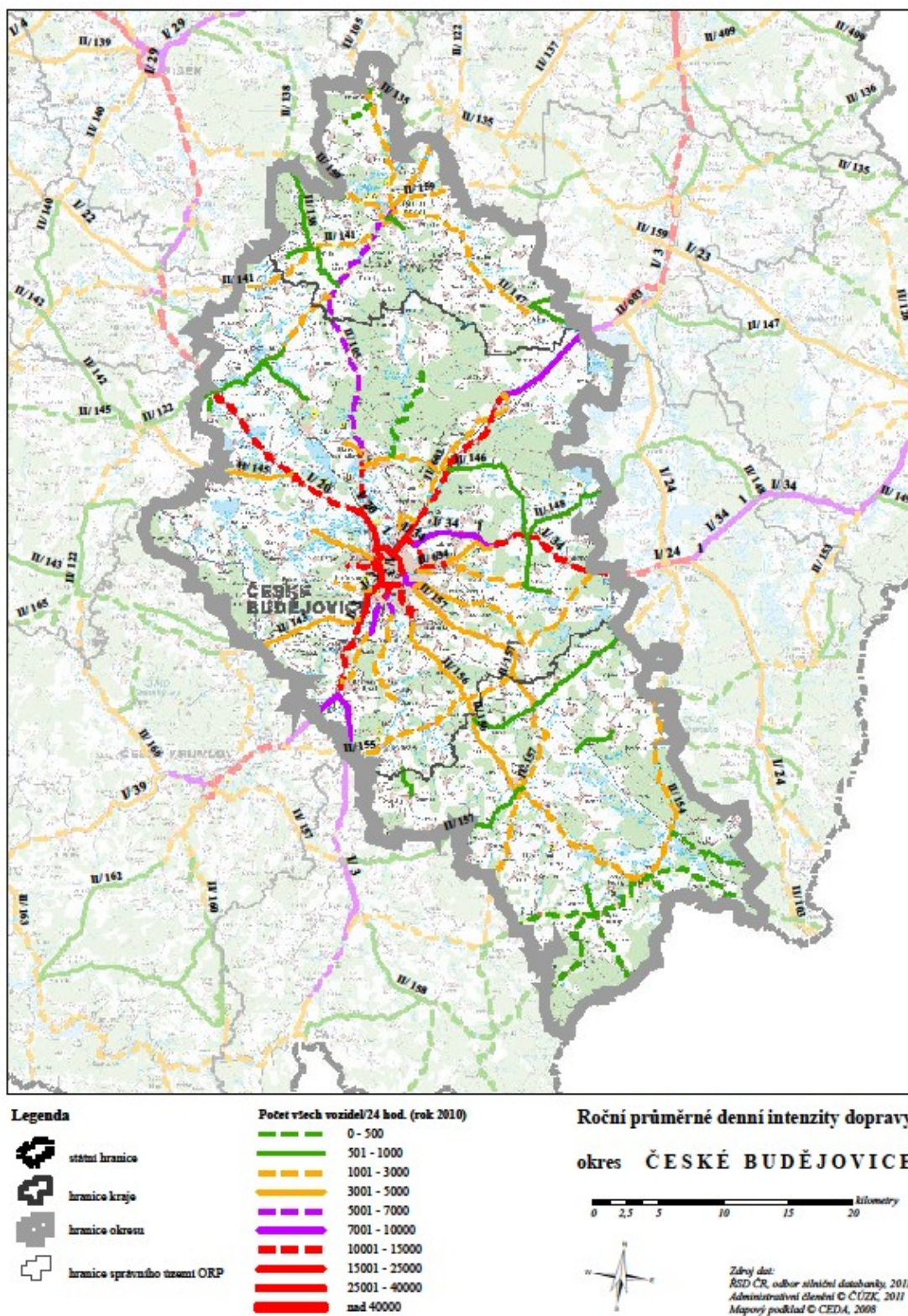
Přímá podpora kraje - přímá podpora kraje prostřednictvím zapojení zdrojů, kterými kraj disponuje - zdroje lidské, finanční, materiální.

Koordinační role - aktivní přístup ke koordinaci aktivit konkrétních regionálních aktérů.

Iniciační role - stimulace aktivit konkrétních regionálních aktérů včetně podpory vytváření absorpční kapacity.

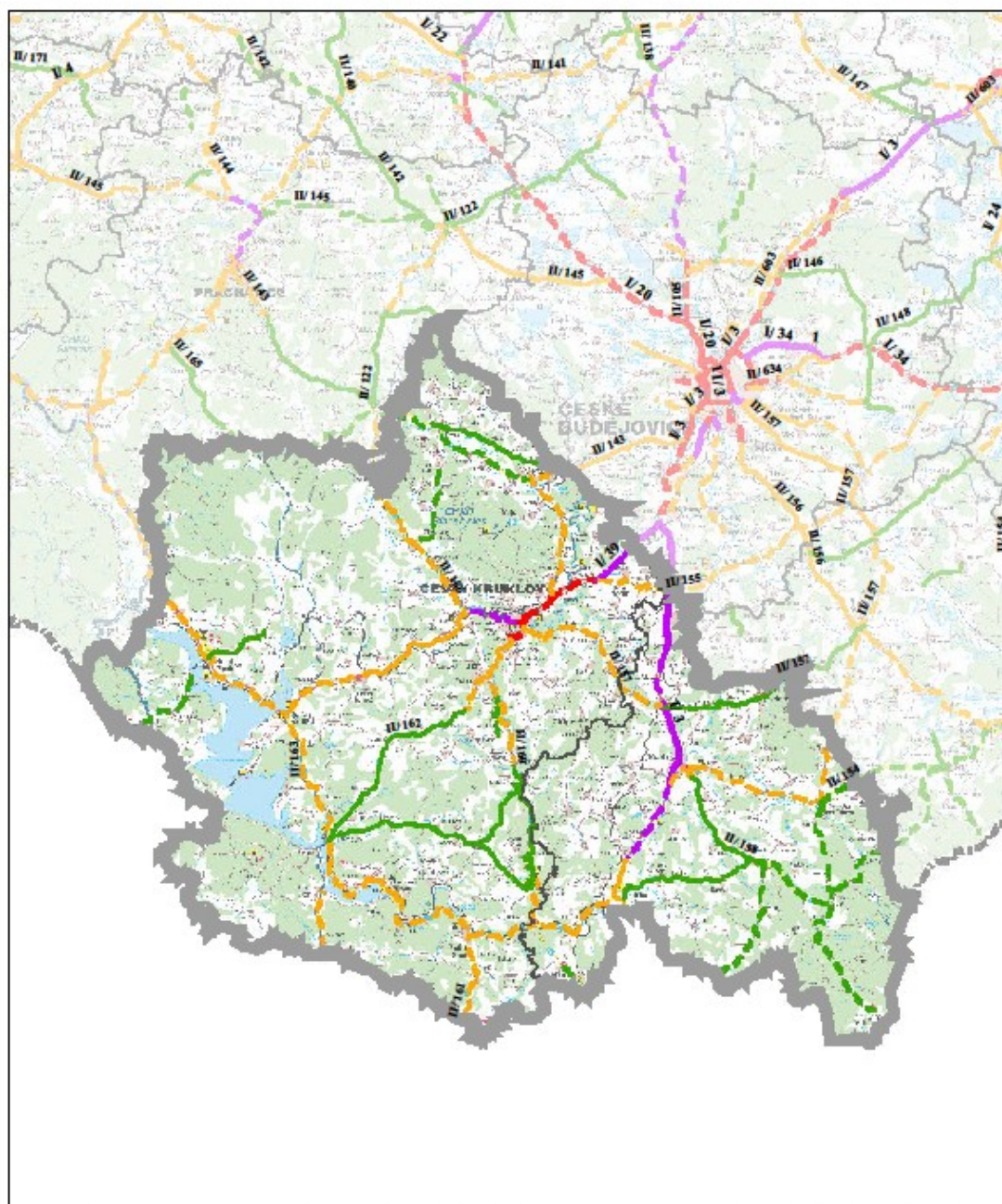
⁶⁰ Program rozvoje Jihočeského kraje. České Budějovice : Krajský úřad Jihočeského kraje, 2005, s. 4 - 5.

Příloha č. V: Výsledky sčítání dopravy 2010 v okrese České Budějovice⁶¹



⁶¹ Mapový podklad. ŘSD ČR odbor silniční databanky, 2011, vlastní zpracování.

Příloha č. VI: Výsledky sčítání dopravy 2010 v okrese Český Krumlov⁶²



Legenda

- státní hranice
- hranice kraje
- hranice okresu
- hranice správního území ORP

Počet všech vozidel/24 hod. (rok 2010)

- 0 - 500
- 501 - 1000
- 1001 - 3000
- 3001 - 5000
- 5001 - 7000
- 7001 - 10000
- 10001 - 15000
- 15001 - 25000
- 25001 - 40000
- nad 40000

Roční průměrné denní intenzity dopravy

okres **ČESKÝ KRUMLOV**

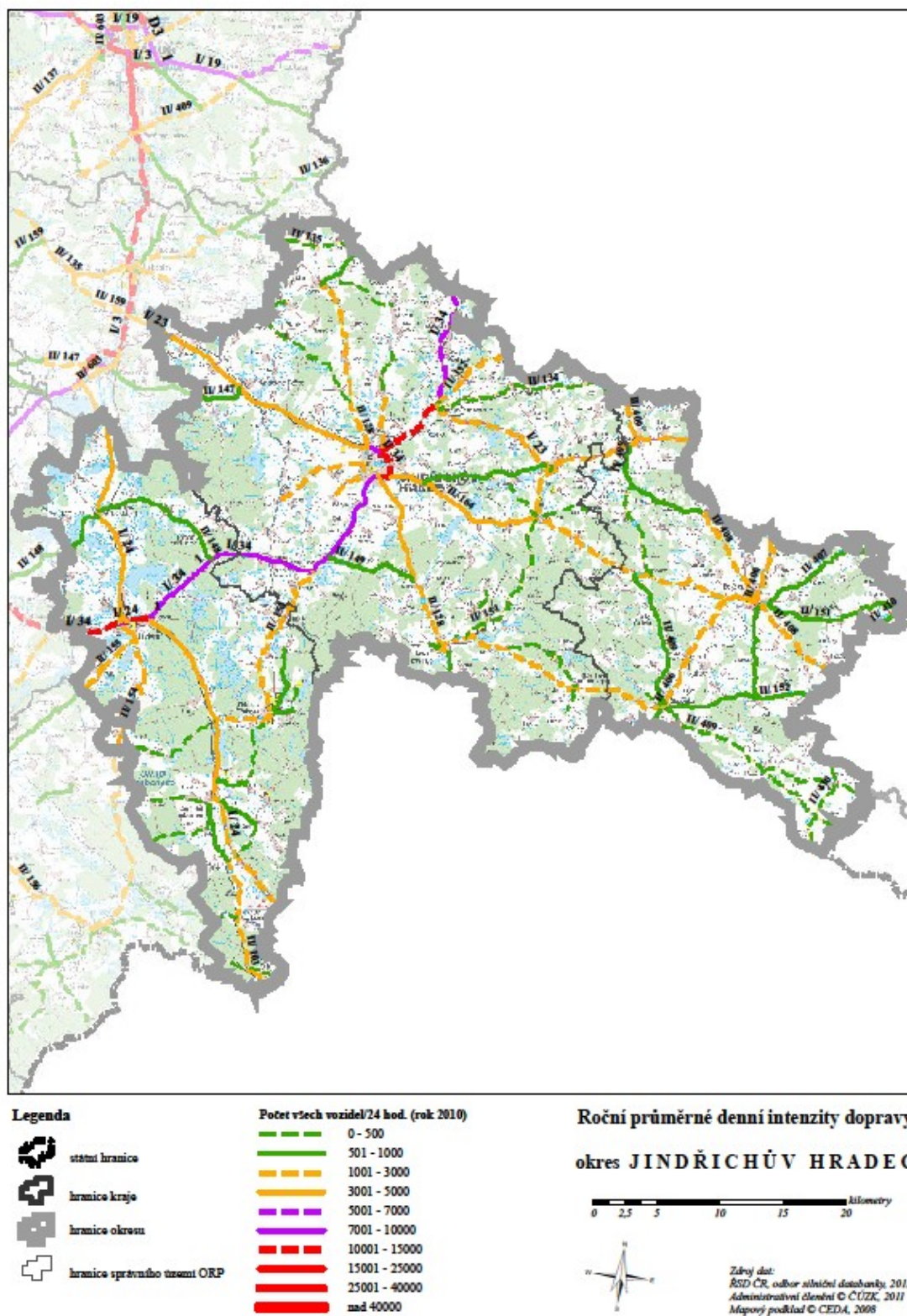
0 2,5 5 10 15 20 kilometry



Zdroj dat:
 ŘSD ČR, odbor silniční databanky, 2011
 Administrativní členění © ČÚZK, 2011
 Mapový podklad © CEDA, 2008

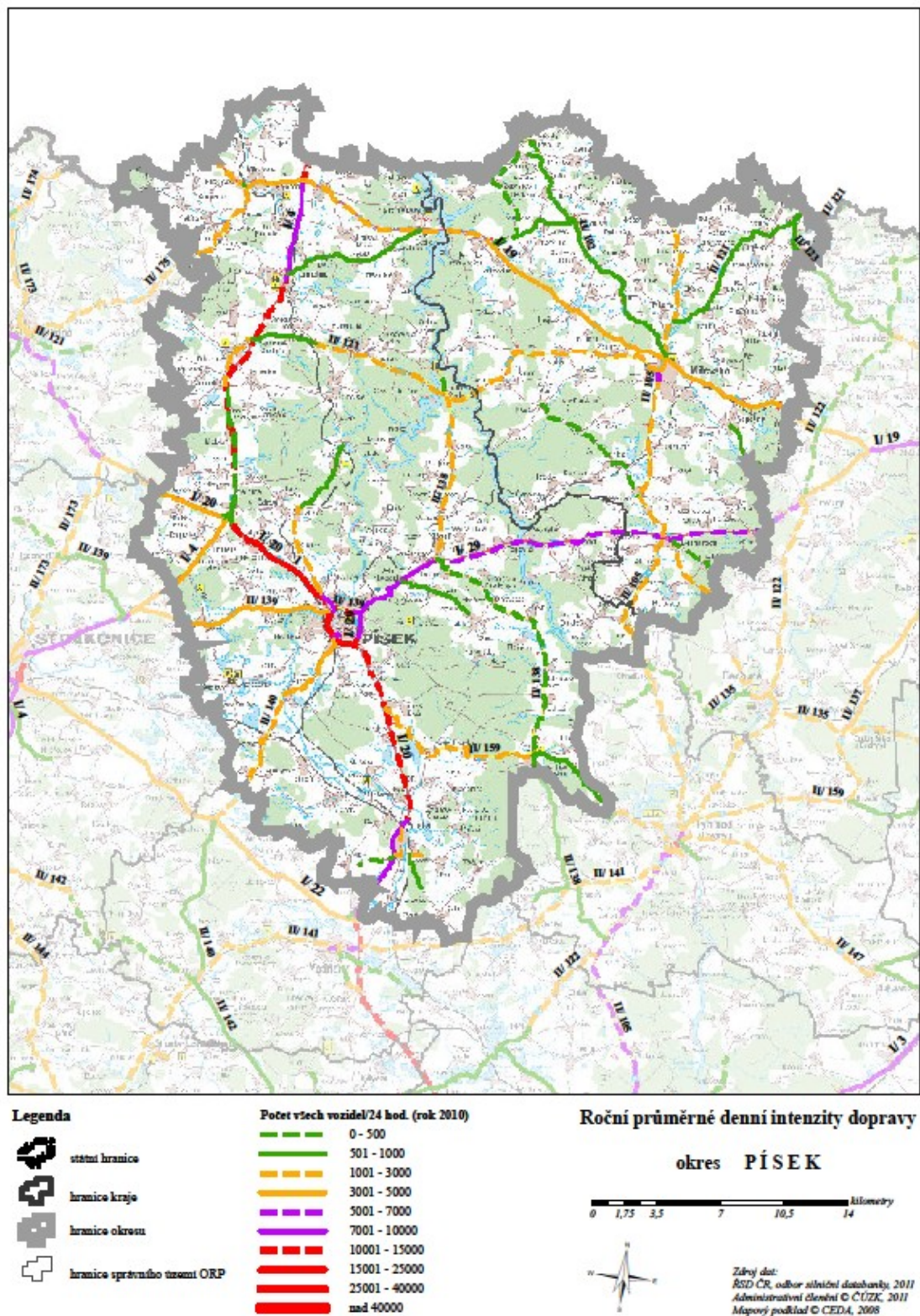
⁶² Mapový podklad. ŘSD ČR odbor silniční databanky, 2011, vlastní zpracování.

Příloha č. VII: *Výsledky sčítání dopravy 2010 v okrese Jindřichův Hradec*⁶³



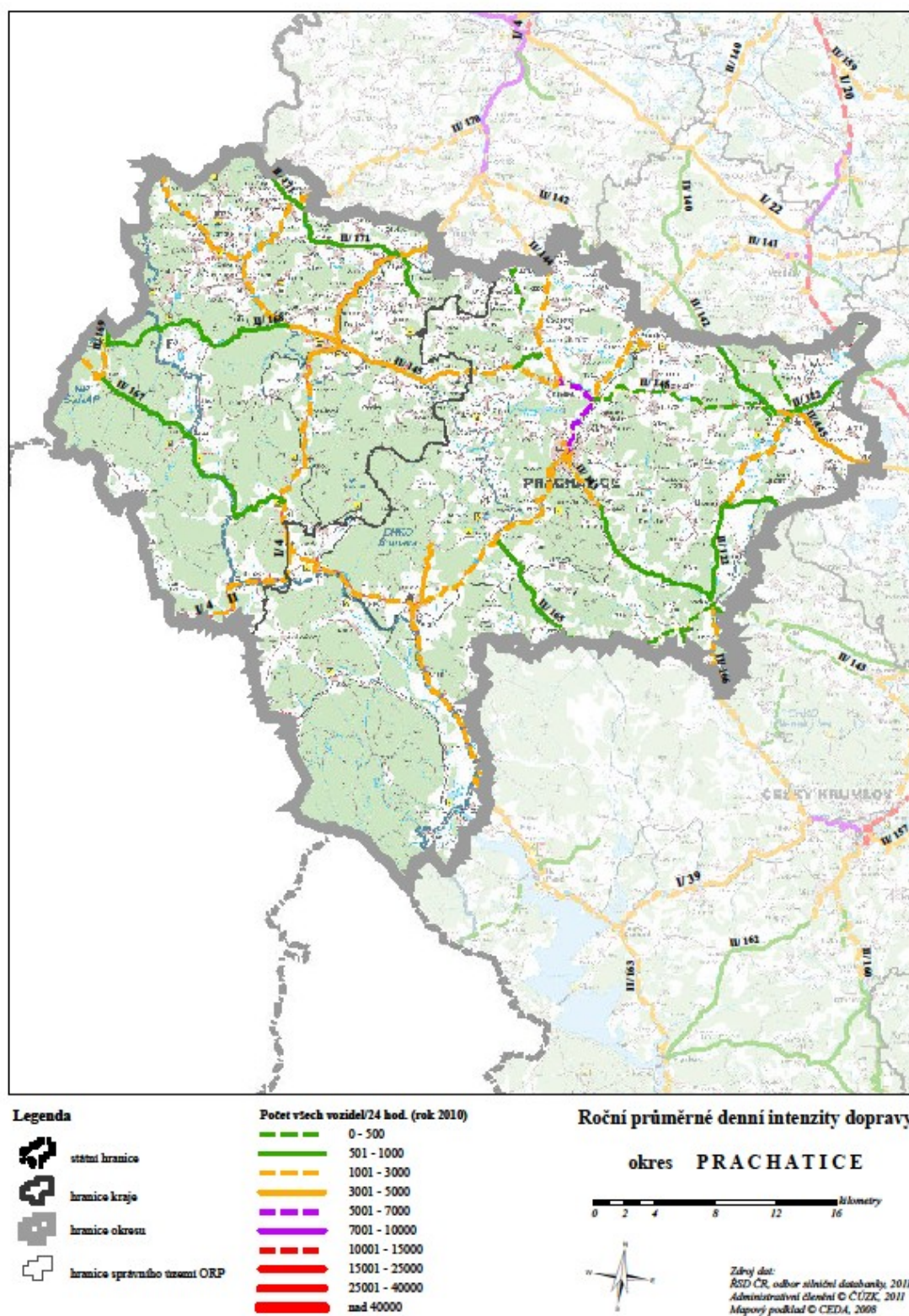
⁶³ *Mapový podklad. ŘSD ČR odbor silniční databanky, 2011, vlastní zpracování.*

Příloha č. VIII: Výsledky sčítání dopravy 2010 v okrese Písek⁶⁴



⁶⁴ Mapový podklad. ŘSD ČR odbor silniční databanky, 2011, vlastní zpracování.

Příloha č. IX: Výsledky sčítání dopravy 2010 v okrese Prachatice⁶⁵



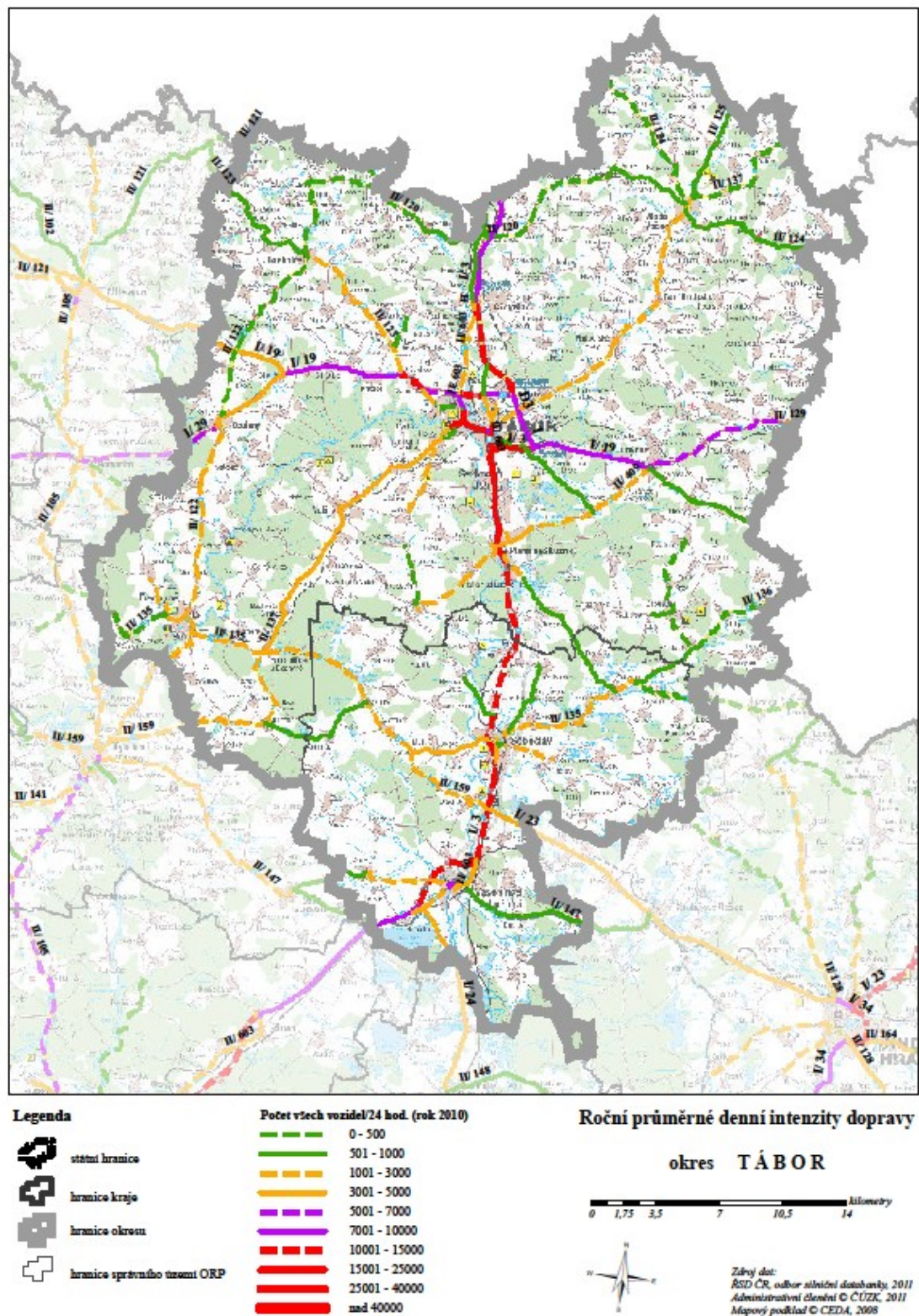
⁶⁵ Mapový podklad. ŘSD ČR odbor silniční databanky, 2011, vlastní zpracování.

Příloha č. X: Výsledky sčítání dopravy 2010 v okrese Strakonice⁶⁶



⁶⁶ Mapový podklad. ŘSD ČR odbor silniční databanky, 2011, vlastní zpracování.

Příloha č. XI: Výsledky sčítání dopravy 2010 v okrese Tábor⁶⁷



⁶⁷ Mapový podklad. ŘSD ČR odbor silniční databanky, 2011, vlastní zpracování.

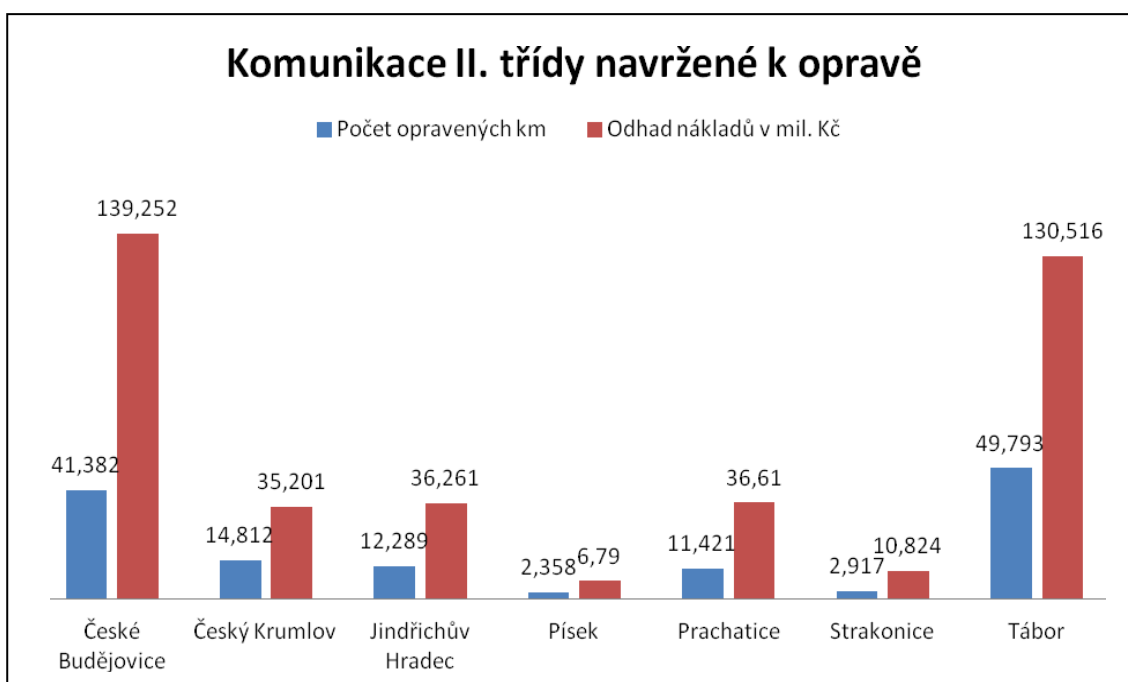
Příloha č. XII: Přehled mostů v jednotlivých okresech Jihočeského kraje včetně uvedení jejich stavebně technického stavu⁶⁸

Okres		Mosty na komunikacích II. třídy	Mosty na komunikacích III. třídy
České Budějovice	Celkem	62	112
Klasifikační stupeň stavu mostu	I-bezvadný stav	4	1
	II-velmi dobrý stav	5	18
	III-dobrá stav	36	52
	IV-uspokojivý stav	6	19
	V-špatný stav	10	16
	VI-velmi špatný stav	1	6
	VII-havarijní stav	0	0
Český Krumlov	Celkem	64	65
Klasifikační stupeň stavu mostu	I-bezvadný stav	9	9
	II-velmi dobrý stav	10	11
	III-dobrá stav	16	15
	IV-uspokojivý stav	25	20
	V-špatný stav	3	10
	VI-velmi špatný stav	1	0
	VII-havarijní stav	0	0
Strakonice	Celkem	42	92
Klasifikační stupeň stavu mostu	I-bezvadný stav	6	5
	II-velmi dobrý stav	11	8
	III-dobrá stav	10	39
	IV-uspokojivý stav	11	35
	V-špatný stav	4	5
	VI-velmi špatný stav	0	0
	VII-havarijní stav	0	0
Písek	Celkem	32	69
Klasifikační stupeň stavu mostu	I-bezvadný stav	3	3
	II-velmi dobrý stav	4	12
	III-dobrá stav	17	43
	IV-uspokojivý stav	8	9
	V-špatný stav	0	0
	VI-velmi špatný stav	0	2
	VII-havarijní stav	0	0

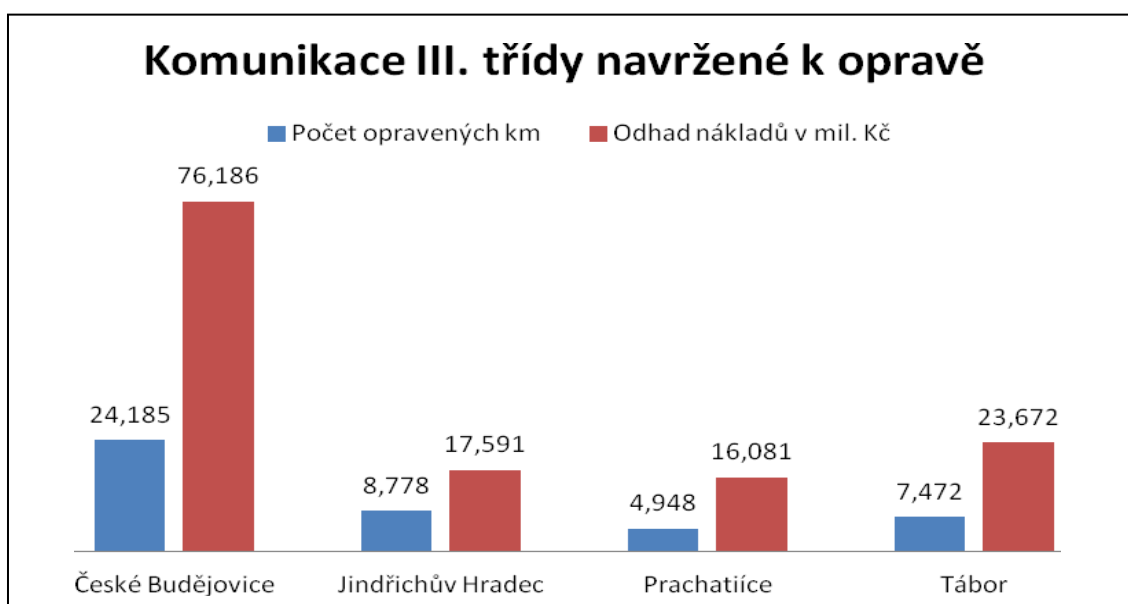
⁶⁸ ŘSD ČR odbor silniční databanky, 2011, vlastní zpracování.

Okres		Mosty na komunikacích II. třídy	Mosty na komunikacích III. třídy
Tábor	Celkem	60	93
Klasifikační stupeň stavu mostu	I-bezvadný stav	1	3
	II-velmi dobrý stav	0	2
	III-dobrá stav	9	20
	IV-uspokojivý stav	27	35
	V-špatný stav	20	26
	VI-velmi špatný stav	3	7
	VII-havarijní stav	0	0
Jindřichův Hradec	Celkem	68	121
Klasifikační stupeň stavu mostu	I-bezvadný stav	4	6
	II-velmi dobrý stav	7	2
	III-dobrá stav	18	40
	IV-uspokojivý stav	28	56
	V-špatný stav	8	15
	VI-velmi špatný stav	2	2
	VII-havarijní stav	1-Staré Město-ve výstavbě	0
Prachatice	Celkem	64	80
Klasifikační stupeň stavu mostu	I-bezvadný stav	6	9
	II-velmi dobrý stav	8	9
	III-dobrá stav	13	16
	IV-uspokojivý stav	24	29
	V-špatný stav	12	14
	VI-velmi špatný stav	1	3
	VII-havarijní stav	0	0

Příloha č. XIII: Rozdělení komunikací II. třídy určených k opravě po jednotlivých okresech podle počtu opravených kilometrů a podle výše odhadovaných finančních nákladů⁶⁹



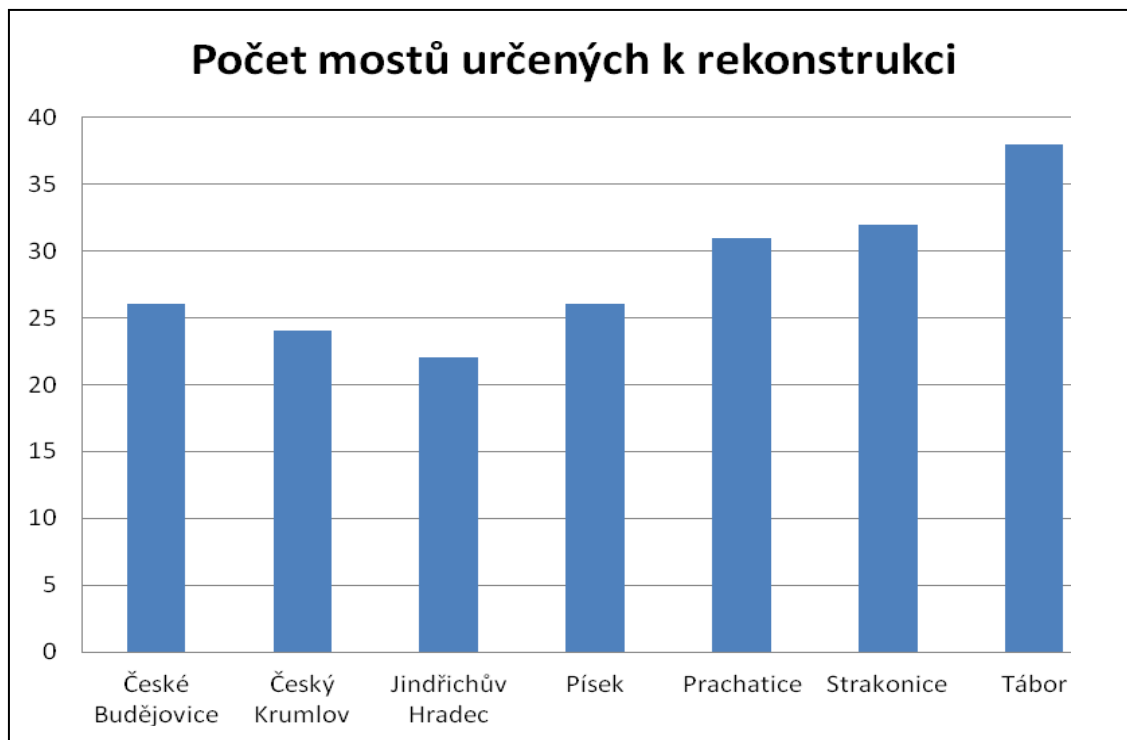
Příloha č. XIV: Rozdělení komunikací III. třídy určených k opravě po jednotlivých okresech podle počtu opravených kilometrů a podle výše odhadovaných finančních nákladů⁷⁰



⁶⁹ Program investiční výstavby a oprav na silnicích II. a III. třídy na území Jihočeského kraje. České Budějovice : Krajský úřad Jihočeského kraje, 2011, vlastní zpracování.

⁷⁰ Program investiční výstavby a oprav na silnicích II. a III. třídy na území Jihočeského kraje. České Budějovice : Krajský úřad Jihočeského kraje, 2011, vlastní zpracování.

Příloha č. XV: Rozdělení mostních objektů určených k rekonstrukci po jednotlivých okresech⁷¹



⁷¹ Program investiční výstavby a oprav na silnicích II. a III. třídy na území Jihočeského kraje. České Budějovice : Krajský úřad Jihočeského kraje, 2011, vlastní zpracování.

Příloha č. XVI: *Obce s pravděpodobně překročenou hodnotou hygienického limitu*⁷²

Obec	Počet postižených obyvatel			
	celkem	z toho		
		do 2 dB	nad 2 dB	nad 4 dB
Okres České Budějovice				
České Budějovice	1712	462	1250	631
Trhové Sviny	625	458	167	
Ledenice	235	129	106	
Borovany	180	180		
Rudolfov	93	38	55	
Vráto	60	0	60	
Srubec	27	27		
Hluboká nad Vltavou	11	11		
Nové Hrady	3	3		
Celkem	2946	1308	1638	631
Okres Český Krumlov				
Kaplice	87	87		
Český Krumlov	71	5	66	
Větřní	55	55		
Vyšší Brod	16	16		
Holubov - Třísov	16	16		
Celkem	246	180	66	0
Okres Jindřichův Hradec				
Dačice	396	325	71	71
Třeboň	14	14		
Celkem	410	339	71	71
Okres Písek				
Písek	1422	1422		
Mílevsko	551	142	410	49
Protivín	221	57	164	22
Veselíčko	79	55	25	
Mirotice	68	0	68	
Dobev	22	0	22	
Křenovice	19	0	19	
Celkem	2383	1675	708	71

⁷² Studie určení pořadí naléhavosti investic do protihlukových opatření v závislosti na závažnosti hlukové situace a počtu postižených obyvatel na síti silnic II. a III. třídy na území Jihočeského kraje. České Budějovice : Krajský úřad Jihočeského kraje, 2003, s. 8 - 9.

Obec	Počet postižených obyvatel			
	Celkem	z toho		
		do 2 dB	nad 2 dB	nad 4 dB
Okres Prachatice				
Husinec	191	191		
Strunkovice n. Blanicí	164	55	190	
Volary	33	33		
Prachatice	30	30		
Stachy	27	27		
Zdítov - Zdítovec	27	27		
Němčice	22	22		
Vimperk	5	5		
Celkem	500	390	190	0
Okres Strakonice				
Vodňany	52	52		
Bavorov	93	93		
Strakonice	90	0	90	
Blatná	41	41		
Celkem	276	186	90	0
Okres Tábor				
Tábor	1171	287	885	808
Mladá Vožice	55	55		
Malšice	30	30		
Veselí nad Lužnicí	27	27		
Soběslav	16	0	16	
Planá nad Lužnicí	11	0	11	
Celkem	1310	399	912	808
CELKEM	8071	4478	3593	1581
počet obcí	41	34	18	5

Příloha č. XVII: *Letecká fotografie dokončeného projektu Přeložka silnice II/145 Husinec - Běleč, pamětní plaketa umístěná na této stavbě*⁷³



⁷³ *Veřejně dostupné podkladové materiály.* České Budějovice : Krajský úřad Jihočeského kraje, 2011, vlastní zpracování.

Příloha č. XVIII: Seznam úseků silnic, které budou realizovány v rámci projektu Program modernizace komunikací II. a III. třídy (P3)⁷⁴

Okres Jihočeského kraje	předpokládané náklady v Kč	délka opravovaného úseku v km	plocha rekonstruovaného úseku v m ²
Komunikace okres České Budějovice			
II/155 Borovany - vodárna	3 234 433,60	1,062	6 372
II/105 JETE - křižovatka II/122 II/105 křižovatka II/122 - Hluboká n/Vlt	27 548 202,35	3,895	132 975
II/148 Slověnice - hr. okresu JH	4 403 071,26	1,610	7 766
III/1411 Temelín - Všemyslice III/1412 průtah Všemyslice III/1413 Všemyslice - II/159	15 215 814,65	3,726	20 493
III/14321 I/20 - Čejkovice III/14321 Čejkovice - III/14539	6 553 176,80	1,986	10 942
III/14544 Břehov - Žabovřesky III/14545 průtah Břehov	9 543 476,90	2,412	12 241
III/15512 hr. okresu JH - Sosní	8 069 243,70	2,640	13 927
Celkem okres Č. Budějovice	74 567 419,20	17,331	204 716
Komunikace okres Český Krumlov			
II/162 Frymburk - Blatná- Bohdalovice	46 329 123,40	14,271	85 626
II/163 Slupečná - Lipno - Loučovice II/160 Rožmberk n/Vlt - Koller	36 829 741,20	10,589	65 921
Celkem okres Č. Krumlov	83 857 677,60	24,860	151 547
Komunikace okres Jindřichův Hradec			
II/128 křižovatka III/12825 Rosička - hranice kraje	8 433 109,90	2,143	12 858
II/164 křižovatka I/34 Otín - Hospřiz	20 296 490,60	4,038	32 000
II/408 Dačice - křižovatka III/15214	18 801 977,14	5,492	31 955
Celkem okres J. Hradec	47 531 577,60	11,673	76 813

⁷⁴ Veřejně dostupné podkladové materiály. České Budějovice : Krajský úřad Jihočeského kraje, 2011, vlastní zpracování.

Okres Jihočeského kraje	předpokládané náklady v Kč	délka opravovaného úseku v km	plocha rekonstruovaného úseku v m²
Komunikace okres Písek			
II/121 v úseku křiž. II/105 - Chyšky - hr. okr. Příbram	33 139 757,20	10,218	61 308
III/02024 Písek - Borečnice III/10552v úseku křiž. II/105 - Křižanov	10 341 057,20	4,595	24 342
Celkem okres Písek	43 480 814,40	14,813	85 650
Komunikace okres Prachatice			
II/145 Netolice - Němčice	24 736 006,08	9,657	88 569
Celkem okres Prachatice	56 755 942,80	9,657	88 569
Komunikace okres Strakonice			
II/177 hranice kraje- Lnáře	10 224 725,00	3,170	19 792
III/1211 Sedlice - Mužetice - LomIII/1731 Mačkov - Lažany - Mečichov	30 530 110,60	13,849	75 427
Celkem okres Strakonice	40 754 835,60	17,019	95 219
Komunikace okres Tábor			
II/123 Paseka - Všechov II/137 Vřesce - Hlinice	21 992 377,40	7,503	46 545
II/122 - Opařany - Sítiny II/147 Drahov - hranice okresu JH	16 863 961,00	6,079	37 258
Celkem okres Tábor	38 856 338,40	13,582	83 803
Celkem JIHOČESKÝ KRAJ	385 804 605,60	108,935	786 317

Příloha č. XIX: Seznam úseků silnic, které budou realizovány v rámci projektu Program modernizace silnic II. a III. třídy (P4)⁷⁵

Okres Jihočeského kraje	předpokládané náklady v Kč vč. DPH	délka opravovaného úseku v km	plocha rekonstruovaného úseku v m ²
Komunikace okres České Budějovice			
Modernizace silnice II/105 Chlumecká - Hluboká nad Vltavou	37 904 158,80	5,365	57 053
Modernizace silnice III/1479 Horní Bukovsko	4 590 448,32	0,580	3 480
Modernizace silnice III/12227 Dívčice - Mydlovary	8 494 982,40	1,100	6 380
Modernizace silnice II/157 Mohuřice - Trhové Sviny	13 059 848,40	3,020	18 120
Celkem okres Č. Budějovice	64 049 437,92	10,065	85 033
Komunikace okres Český Krumlov			
Modernizace silnice II/160 Píškárna - Rožmberk nad Vltavou	34 005 341,04	14,209	84 154
Celkem okres Č. Krumlov	34 005 341,04	14,209	84 154
Komunikace okres Jindřichův Hradec			
Modernizace silnice II/409 Markvarec - Heřmanec	13 277 912,64	5,514	29 249
Modernizace silnice II/151 křižovatka Blato - Kaproun - Kunžak	23 193 115,92	9,544	49 867
Modernizace silnice II/408 Řečice - křižovatka III/40620	11 741 364,72	5,412	28 142
Celkem okres J. Hradec	48 212 393,28	20,47	107 258
Komunikace okres Písek			
Modernizace silnic III/10551 Branice - Okrouhlá, III/10553 Veselíčko - Zběšičky a III/12211 Bernartice - Zběšice	18 015 032,16	9,411	43 612
Modernizace silnic III/10535 Vepice - Vladyčín a III/10540 Přeborov	7 363 621,44	3,948	17 433
Modernizace silnice III/1382 Vlastec - Červený Újezdec	3 052 054,08	1,880	6 956
Celkem okres Písek	28 430 707,68	15,239	68 001

⁷⁵ Veřejně dostupné podkladové materiály. České Budějovice : Krajský úřad Jihočeského kraje, 2011, vlastní zpracování.

Okres Jihočeského kraje	předpokládané náklady v Kč vč. DPH	délka opravovaného úseku v km	plocha rekonstruovaného úseku v m²
Komunikace okres Prachatice			
Modernizace silnic II/122 Lhenice - Vadkov, Smědeč - Ktiš a III/12253 Lhenice - hranice okresu	24 736 006,08	9,127	58 799
Modernizace silnice III/14139 Mlynařovice	4 430 194,68	1,945	10 211
Modernizace silnice III/14530 Lažiště - Žárová	5 210 556,00	2,050	12 300
Celkem okres Prachatice	34 376 756,76	13,122	81 310
Komunikace okres Strakonice			
Modernizace silnice III/1722 Katovice - Kraselov	12 718 609,44	6,012	29 996
Modernizace silnice III/13914 Chrášťovice - Strakonice a III/13912 Klínovice příjezd	21 777 059,76	8,812	46 295
Celkem okres Strakonice	34 495 669,20	14,824	76 291
Komunikace okres Tábor			
Modernizace III/1228 křižovatka MK Hájky - křižovatka I/19	13 597 387,68	6,335	32 869
Modernizace III/12128 hranice okresu PI - most Modlíkov	4 637 122,80	2,256	11 055
Modernizace silnice II/124 Slapsko - Františkov a III/12415 Františkov - Hartvíkov	39 479 262,96	17,976	98 109
Celkem okres Tábor	57 713 773,44	26,567	142 033
Celkem JIHOČESKÝ KRAJ	301 284 079,32	114,496	644 080

Příloha č. XX: Fotodokumentace dokončeného projektu Rekonstrukce přístupové komunikace k hraničnímu přechodu České Velenice / Gmünd⁷⁶



⁷⁶ *Veřejně dostupné podkladové materiály.* České Budějovice : Krajský úřad Jihočeského kraje, 2011, vlastní zpracování.

Příloha č. XXI: Fotodokumentace projektu Zlepšení přístupu k hraničnímu přechodu Strážný / Philippsreut - II/145 Vimperk - zahájení stavebních prací a stav železničního podjezdu po ukončení projektu⁷⁷



⁷⁷ *Veřejně dostupné podkladové materiály.* České Budějovice : Krajský úřad Jihočeského kraje, 2011, vlastní zpracování.