

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

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**PROBLEMATIKA EFEKTIVITY SPRÁVY A
ÚDRŽBY SILNIČNÍ INFRASTRUKTURY
V JIHOČESKÉM KRAJI**

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

2013

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval 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 chtěl tímto poděkovat svým kolegům ze Správy a údržby silnic Jihočeského kraje za jejich vstřícnost a ochotu při spolupráci. Velký dík patří i mé rodině.

ABSTRAKT

ZIKMUND, V. *Problematika efektivity správy a údržby silniční infrastruktury v Jihočeském kraji : bakalářská práce*. České Budějovice : Vysoká škola evropských a regionálních studií, o. p. s., 2013. 80 s. Vedoucí bakalářské práce : Ing. Jiří Dušek, Ph.D.

Klíčová slova: Jihočeský kraj, příspěvková organizace, silnice, správa a údržba silnic, veřejné finance, zimní a letní údržba

Práce se zabývá aktuální problematikou stavu silniční infrastruktury II. a III. třídy v majetku Jihočeského kraje. Cílem bakalářské práce je analýza efektivity správy a údržby silniční infrastruktury v Jihočeském kraji, včetně charakteristiky jednotlivých ovlivňujících aspektů. Dílčím cílem je rozbor technického stavu silnic II. a III. třídy v majetku Jihočeského kraje a analýza systému fungování zimní a letní údržby.

Bakalářská práce je členěna do osmi kapitol. V prvních čtyřech kapitolách se práce rámcově zabývá veřejným sektorem a jeho financováním, Jihočeským krajem a jeho funkcí a charakterizuje příspěvkovou organizaci Správu a údržbu silnic Jihočeského kraje. Zbývající část ve čtyřech kapitolách seznamuje se stavem silnic II. a III. třídy v majetku Jihočeského kraje, popisuje jejich technický stav, zimní a letní údržbu a využívání dotací z EU. Poslední kapitola pak navrhuje způsoby vedoucí ke zvýšení efektivity správy a údržby silnic v kraji. V závěru práce autor hodnotí i organizaci Správu a údržbu silnic Jihočeského kraje jako celek, zamýšlí se nad možným budoucím směřováním organizace a nad optimálním modelem jejího financování.

ABSTRACT

ZIKMUND, V. *The Issue of Efficiency of Administration and Maintenance of Road Infrastructure in the South Bohemia Region : Bachelor thesis*. České Budějovice : The College of European and Regional Studies, o. p. s., 2013. 80 p. Supervisor : Ing. Jiří Dušek, Ph.D.

Key words: allowance organization, public finance, region, road, road administration and maintenance, South Bohemian region, winter and summer maintenance

The thesis deals with the current topic of the condition of road infrastructure in classes II and III owned by the South Bohemian region. The objective of the bachelor thesis is to analyze efficiency of administration and maintenance of road infrastructure in the South Bohemian region, including characteristics of individual aspects that affect the situation. The partial objective of the thesis is to analyze the technical condition of roads in classes II and III owned by the South Bohemian region and to analyze the system of functioning of winter and summer maintenance.

The bachelor thesis is structured into eight chapters. The first four chapters deal with the public sector and its funding in general, the South Bohemian region and its function and also with the characterization of the allowance organization Správa a údržba silnic Jihočeského kraje (Road Administration and Maintenance in the South Bohemian region). The remaining four chapters present the condition of the roads in classes II and III owned by the South Bohemian region, describe their technical condition, winter and summer maintenance and use of subsidies from EU. The last chapter also proposes methods leading to a higher efficiency of the administration and maintenance of roads in the region. In conclusion, the author evaluates the organization Správa a údržba silnic Jihočeského kraje as a whole and considers its potential future orientation and the optimum model of its funding.

OBSAH

Úvod	8
1 Cíl a metodika bakalářské práce	9
2 Veřejný sektor a jeho financování	11
2.1 Veřejné finance a jejich funkce.....	11
2.2 Veřejný sektor	12
2.3 Veřejné statky.....	13
2.4 Fiskální federalismus	14
2.5 Krajská samospráva.....	15
2.5.1 Působnost kraje	16
2.5.2 Orgány kraje	18
2.5.3 Příjmy a rozpočty krajů.....	20
3 Jihočeský kraj a jeho funkce	22
3.1 Charakteristika Jihočeského kraje.....	22
3.2 Samospráva Jihočeského kraje.....	23
3.3 Rozpočet Jihočeského kraje	26
3.4 Správa majetku Jihočeského kraje	28
4 Charakteristika Správy a údržby silnic Jčk	29
4.1 Charakteristika a postavení příspěvkových organizací.....	29
4.2 Organizační struktura Správy a údržby silnic Jčk.....	31
5 Stav silnic II. a III. třídy na území Jčk	34
5.1 Silniční síť Jihočeského kraje.....	34
5.2 Technický stav silnic II. a III. třídy v Jčk	35
5.2.1 Technický stav silnic II. třídy v Jčk.....	37
5.2.2 Technický stav silnic III. třídy v Jčk	38
5.2.3 Technický stav mostů na silnicích II a III. třídy v Jčk	39
5.3 Finance vynakládané na opravy a inv. do silnic II. a III. třídy Jčk....	40
6 Zimní a letní údržba silnic na území Jihočeského kraje ...	43
6.1 Vymezení základních pojmů	43

6.2 Plán zimní údržby.....	44
6.3 Silnice v Jihočeském kraji dle pořadí důležitosti.....	46
6.4 Finance vynakládané na zimní údržbu silnic II. a III. třídy Jčk.....	47
7 Využívání dotací z EU na silnice II. a III. třídy v Jčk	49
7.1 Regionální operační program regionu soudržnosti Jihozápad	49
7.2 Cíl 3 Česká republika – Svobodný stát Bavorsko.....	50
7.3 Evropská územní spolupráce Rakousko – Česká republika	50
7.4 Přehled staveb financovaných z dotačních fondů	51
8 Analýza efektivity správy a údržby silniční infrastruktury v Jčk	56
8.1 Efektivita SÚS Jčk z organizačního hlediska.....	56
8.2 Další návrhy na zvýšení efektivity	59
Závěr.....	61
Seznam použitých zdrojů	63
Seznam grafů, obrázků a tabulek.....	67
Seznam příloh.....	70

Úvod

Alarmující stav českých silnic a dálnic se podepisuje pod stále rostoucí počet dopravních nehod. Zejména silnice nižších tříd připomínají především po zimě často spíše tankodrom, než silnici. Nedostatek financí způsobuje, že se opravy často odkládají, nebo se provádí pouze nejnutnější údržba komunikací. Vedle silnic druhé a třetí třídy se tak špatný stav ve stále větší míře týká i silnic první třídy, rychlostních silnic a dálnic. Na stav silniční a dálniční sítě si pořád častěji stěžují i samotní řidiči.

Jihočeský kraj vlastní jednu z nejhustších a nejrozsáhlejších silničních sítí v České republice. Často však zaznívá kritika na nevyhovující technický stav silnic a jejich příslušenství, na způsob vykonávání zejména zimní údržby, nedynamický rozvoj silniční sítě a na celkové hospodaření s přidělenými finančními prostředky. Kritickými výroky nešetří ani laická, ani odborná veřejnost. Nejčastější odpovědí ze strany „silničářů“ bývá stížnost na nedostatek financí a na problémy související s přípravou staveb, které nedovolují optimální rozvoj silniční sítě. Aktuální nesystémová politika šetření a škrťů v rozpočtech situaci nezlepší a výrazně omezí převážně investice do výstavby. Přitom budování nových silnic a údržba stávající silniční sítě patří mezi základní funkce veřejného sektoru.

1 Cíl a metodika bakalářské práce

Hlavním cílem bakalářské práce je analýza efektivity správy a údržby silniční infrastruktury v Jihočeském kraji, včetně charakteristiky jednotlivých ovlivňujících aspektů. Dílčím cílem je rozbor technického stavu silnic II. a III. třídy v majetku Jihočeského kraje a analýza systému fungování zimní a letní údržby.

Práce je členěna do 8 kapitol. V teoretické části, tj. v prvních čtyřech kapitolách, seznamuje obecně s veřejným sektorem a jeho financováním, Jihočeským krajem a jeho funkcí a charakterizuje Správu a údržbu silnic Jihočeského kraje.

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

Ve druhé kapitole „Veřejný sektor a jeho financování“ bakalářská práce popisuje princip fungování veřejného sektoru a definuje veřejné statky. Dále je nastíněna problematika krajské samosprávy se zaměřením na její působnost, orgány a financování.

Třetí kapitola „Jihočeský kraj a jeho funkce“ je podrobněji zaměřena na Jihočeský kraj. Definuje ho z územního a společenského hlediska, následně se zaměřuje na jeho samosprávu, finanční toky a podává obraz o majetkových poměrech kraje.

Čtvrtá kapitola „Charakteristika Správy a údržby silnic JČK“ blíže charakterizuje příspěvkovou organizaci zřízenou Jihočeským krajem, majoritně za účelem správy silnic II. a III. třídy. v majetku kraje.

Praktická část bakalářské práce seznamuje ve čtyřech kapitolách se stavem silnic II. a III. třídy v majetku Jihočeského kraje, popisuje jejich technický stav, zimní a letní údržbu a využívání dotací z EU. Poslední kapitola navrhuje způsoby na zvýšení efektivity správy a údržby silnic.

Pátá kapitola „Silniční síť Jihočeského kraje“ podává výčet o rozloze silniční sítě, včetně mostů, hodnotí jejich stavebně technický stav a finance, které jsou vynakládány na jejich opravy a investice.

V šesté kapitole „Zimní a letní údržba silnic na území Jihočeského kraje“ je řešena legislativní norma, na základě které je tato údržba vykonávána a Krajský operační plán zimní údržby, kde je rozpracována do konkrétní potřeby Jihočeského kraje. Dále se tato kapitola zabývá financováním zimní a letní údržby.

Sedmá kapitola „Využívání dotací z EU na silnice II. a III. třídy v Jčk“ podává ucelený přehled o dotačních titulech, které jsou k financování silnic využívány. Zároveň podává kompletní výčet staveb, na jejichž realizaci se tyto fondy podílely, včetně vyčíslení úspěšnosti při závěrečném vyúčtování.

V osmé kapitole „Analýza efektivity správy a údržby silniční infrastruktury v Jčk“ jsou navrhovány a nastiňovány změny, které by mohly přispět k úspoře finančních prostředků nebo ke zvýšení příjmů organizace Správy a údržby silnic Jčk.

Závěr práce hodnotí organizaci SÚS JčK jako celek, autor se zamýšlí nad možným dalším směřováním organizace a na hledání způsobů, které by organizaci zajistily dostatek finančních prostředků do budoucích let.

Při řešení bakalářské práce se autor setkal s několika zásadními problémy. Financování silnic v majetku Jihočeského kraje není na první pohled snadno identifikovatelné. Důvodem je financování silnic z různých zdrojů a rozpočtů. Autor proto v práci podává komplexní přehled k jednotlivým způsobům financování, díky kterému je možno získat ucelený pohled na finance, jež jsou ročně na tuto činnost vynakládány. Ten je možno konfrontovat s technickým stavem silnic, kterému se práce také věnuje.

Dále není tomuto tématu věnován dostatek literatury, a proto byly při práci využity interní materiály jednak Jihočeského kraje, zejména však Správy a údržby silnic Jihočeského kraje. Jedná se o uveřejnitelné materiály, které jsou využívány pro vlastní potřeby organizace a z toho důvodu nebyly nikde veřejně prezentovány.

V průběhu zpracování bakalářské práce bylo využito několik základních metod. V teoretické části práce byla využita metoda popisná. Je nastíněna základní charakteristika veřejných financí, veřejného sektoru a krajské samosprávy. Dále pak práce konkrétněji popisuje a analyzuje Jihočeský kraj a Správu a údržbu silnic Jihočeského kraje.

V druhé části práce je použito metody analyticko-statistické. Přináší závěry o stavu silniční sítě, o výkonu zimní a letní údržby a o využívání dotací z EU a přináší závěry směřující ke zvýšení efektivity Správy a údržby silnic Jihočeského kraje.

Je použita i metoda komparativní, která se věnuje především srovnání výše uvedeného mezi jednotlivými okresy Jihočeského kraje a závody Správy a údržby silnic Jihočeského kraje.

2 Veřejný sektor a jeho financování

2.1 Veřejné finance a jejich funkce

Pojem veřejné finance je relativně nový. Užívá se k definování specifických finančních vztahů a operací, které se uskutečňují v ekonomickém systému mezi orgány a institucemi veřejné správy a ostatními subjekty figurujícími v ekonomice (tj. zejména domácnosti, firmy, neziskové organizace, atd.). V minulosti se užíval spíše pojem státní a municipální nebo také místní finance. Změna názvosloví souvisí zejména s přesunem kompetencí ze státní správy na územní správu či samosprávu.

Počátek rozvoje teorie veřejných financí se datuje od konce 19. století a ve století následujícím dochází k jejímu dalšímu rozpracování. Důvodem jsou zejména měnící se úkoly a postavení států a zavádění nových hospodářských mechanismů do společnosti a ekonomiky.

Hlavním smyslem veřejných financí je snaha o nalezení nejefektivnějšího způsobu, kterým by bylo možno alokovat zdroje za účelem dosažení maximálního užitku. V žádném nám známém ekonomickém systému se však takto efektivní alokace zdrojů nepodařilo docílit. Rozlišujeme čtyři základní ekonomické systémy a ty jsou zvykový, příkazový, tržní a smíšený. Nejvíce se osvědčil tržní systém založený na vzájemném působení nabídky a poptávky, které vytváří cenu a tento systém je dále doplněný o regulační prvky ze strany státu. S tímto modelem přerozdělování se můžeme setkat ve většině zemí světa, a tedy i v České republice.¹

Veřejné finance se zabývají získáváním potřebných finančních prostředků a tím, jak je co nejefektivněji přerozdělit při financování státních zájmů a záležitostí. Vychází z principů:

- nenávratnosti,
- neekvivalentnosti – neexistuje přímá vazba mezi příjmy, které jsou do nich přijaty od různých subjektů, nejčastěji formou daní, a výdaji, které jsou těmto subjektům vypláceny,
- nedobrovolnosti – jedná se o zákonnou povinnost platit daně.

¹ HAMERNÍKOVÁ, B., KUBÁTOVÁ, K. *Veřejné finance – učebnice*. Praha, 2004. s. 17 – 24.

Jsou vymezeny tři základní funkce veřejných financí:

- alokační - souvisí s nutností zabezpečovat veřejné statky a řeší externalitu v důsledku selhání trhu. Podstata spočívá v co nejefektivnější alokaci zdrojů,
- redistribuční - cílem je zmírnění nerovnosti mezi subjekty a je výsledkem solidarity. Redistribuce je zajištěna zejména:
 - nepřímo - prostřednictvím progresivních daní,
 - vyšším zdaněním některého zboží, případně dotováním ceny zboží,
 - přímo - prostřednictvím adresných sociálních peněžních transferů,
- stabilizační - tvorba, rozdělení a použití peněžních fondů ke stabilizaci ekonomiky (zejména hospodářský růst, zaměstnanost).

2.2 Veřejný sektor

Veřejný sektor tvoří významnou část národního hospodářství ve smíšené ekonomice. Je součástí neziskového sektoru a je financován z veřejných financí. Veřejný sektor se od soukromého sektoru liší zejména svým posláním: „Veřejný sektor se snaží předcházet důsledkům selhání trhu a v případě, že těmto selháním není možné zabránit, pak se veřejný sektor snaží řešit důsledky selhání trhu.“² Úkolem veřejného sektoru je zajistit potřebné veřejné statky za efektivního alokování finančních prostředků a vytváření podmínek pro fungování soukromého sektoru. Ve smíšené ekonomice se soužití veřejného a soukromého sektoru charakterizuje vzájemně prospěšným soužitím. Oba sektory se vzájemně podmiňují a doplňují. Veřejný sektor bývá zpravidla neziskový, soukromý sektor naopak ziskový. V případě, že jeden ze sektorů selhává při vytváření statků, převezme úlohu druhý. Selhání soukromého sektoru vede k rozvoji veřejného soukromého.³

Jako ukazatel rozsahu veřejného sektoru se nejčastěji využívá ukazatel podílu veřejných výdajů na veřejný sektor k hrubému domácímu produktu v %. Díky tomuto ukazateli je možno učinit i mezinárodní srovnání. U České republiky se jedná přibližně o 46 %. Je obtížné určit, zda je toto číslo vysoké či nikoli. Optimální velikost veřejného sektoru určit nelze, ovlivňuje jej celá řada faktorů. Jedná se o faktory ekonomické, historické a geopolitické, demografické, kulturně náboženské a politické. Dochází-li k růstu objemu veřejného sektoru, je důležité, aby se nesnížila jeho efektivita.⁴

² TOMÁŠKOVÁ, E. *Veřejné finance*. Brno, 2006. s. 15.

³ PEKOVÁ, J. *Veřejné finance, úvod do problematiky*. Praha, 2008. s. 35 – 37.

⁴ TOMÁŠKOVÁ, E. *Veřejné finance*. Brno, 2006. s. 16 – 17.

2.3 Veřejné statky

Pojmem statek označujeme předměty, které slouží k uspokojování lidských potřeb. Základní členění je podle původu na statky volné a ekonomické. Volný statek je všem bez omezení dostupný, patří sem například voda v přírodě nebo vzduch. Za ekonomický statek považujeme předmět, který je třeba nejprve vyrobit a následně se v distribuci stane zbožím. V některých případech se může volný statek stát ekonomickým, například balená pitná voda. Ekonomické statky lze dále třídit podle mnoha hledisek. Můžeme je třídit například z hlediska spotřeby, z institucionálního nebo ekonomického hlediska, z hlediska vzájemných vztahů, atd.

Další možností členění je podle způsobu rozhodování o výrobě nebo spotřebě statků a jejich financování. Zde se statky dělí na soukromé, kde rozhodují soukromé subjekty, a veřejné. U veřejných statků je o výrobě a spotřebě rozhodováno veřejnou volbou prostřednictvím politických hlasů v rámci daného společenství a toto společenství je také dále spotřebovává. K jejich financování slouží finanční prostředky, které se soustředí ve veřejných rozpočtech. Produkce veřejných statků zpravidla zvýhodňuje určitou skupinu obyvatelstva, a proto jsou spjaté s problematikou spravedlnosti přerozdělování. Často je efektivní, jsou-li zabezpečovány veřejnou správou.⁵

Veřejné statky dále můžeme dělit na čisté a smíšené. U smíšeného veřejného statku lze určit podíl jednotlivce na spotřebě, kvalita však není dělitelná a přístup ke smíšenému statku je buď dobrovolný, nebo státem přikázaný.

Pro čisté veřejné statky je naopak charakteristická:

- nedělitelnost - jednotlivci nelze zabránit ve spotřebovávání statku a nevylučitelnost je spjata s nesoutěživostí,
- nekvantifikovatelnost podílu jednotlivce na spotřebě – nelze tuto spotřebu vyčíslit cenou, jde například o využívání veřejných komunikací nebo veřejného osvětlení,
- spotřeba jednoho neubere jinému – při nadměrné spotřebě však hrozí úbytek kvality, například při zvýšeném provozu na komunikaci, se mohou tvořit zácpy a sníží se komfort průjezdnosti.

⁵ PEKOVÁ, J. *Veřejné finance, úvod do problematiky*. Praha, 2008. s. 37 – 39.

Čistým veřejným statkem je veřejná správa. Pojem veřejný statek je také často označován jako veřejná služba.⁶

Poskytovatelem veřejné služby může být stát, kraj, obec nebo právnická či fyzická osoba, která splní podmínky stanovené zákonem. V souvislosti s reformou veřejné správy se významným poskytovatelem řady veřejných služeb staly kraje. Na krajskou samosprávu byly převedeny kompetence v oblasti zdravotnictví, školství, kultury a sociálních služeb nebo dopravy na silnicích II. a II. třídy. Poskytovatelem veřejných služeb mohou být také organizace, agentury nebo organizační složky státu, krajů, měst nebo obcí. Poskytovateli služeb jsou dále organizace nebo obchodní společnosti, které jsou zcela nebo zčásti v majetku ministerstva, kraje, města nebo obce. Hlavním úkolem veřejných služeb poskytovaných státní správou a samosprávou je sloužit občanům a veřejnému zájmu, jakož i trvale zajistit ekonomický a sociální rozvoj celé společnosti. Poskyvatelé musejí přizpůsobovat své služby specifikům místní veřejné politiky. Zde se jedná o míru solidarity, způsob přerozdělování finančních prostředků a změny v přístupech a poskytování služeb.⁷

2.4 Fiskální federalismus⁸

V každé zemi existuje systém správních stupňů. V současné době je v ČR nastaven model unitárního seskupení státu a obecní a krajské úrovně územní samosprávy. Tomuto politickému a správnímu uspořádání odpovídá i uspořádání rozpočtové. Teorie fiskálního federalismu se zabývá otázkami optimálního přiřazení příjmů, rozdělení odpovědnosti za zabezpečování a financování veřejných statků a optimalizací vztahů v rozpočtové soustavě. Tato teorie vychází právě z víceúrovňové vlády v ekonomickém slova smyslu a zkoumá, jaké druhy veřejných statků by měl stát a jednotlivé druhy územní správy zabezpečovat a financovat, za účelem co nejefektivnější alokace rozpočtových zdrojů.

V širších souvislostech zkoumá rozdílné využití funkcí veřejných financí jednotlivými vládními úrovněmi. Cílem je zvýšit efektivnost využití veřejných financí a efektivnost finančních zdrojů rozpočtové soustavy. Zabývá se finančními vazbami a mírou optimální fiskální decentralizace veřejných příjmů. Financím územních

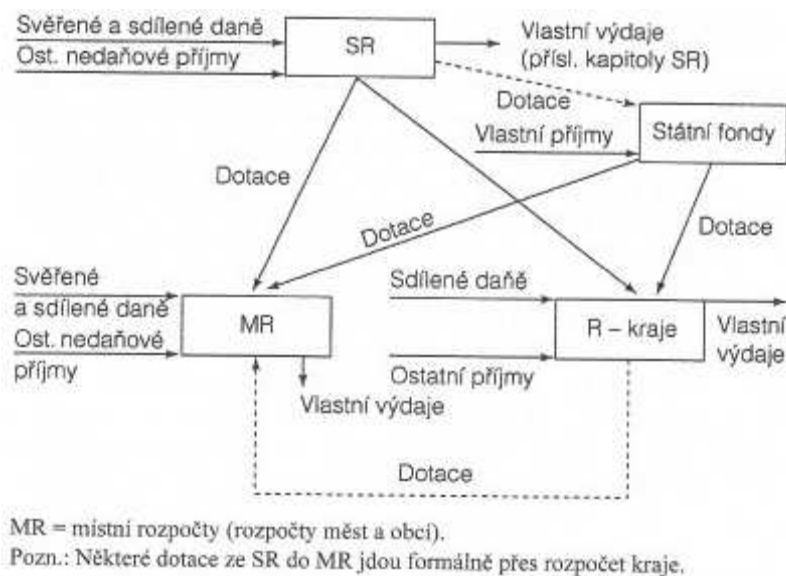
⁶ PEKOVÁ, J., PILNÝ, J., JETMAR, M. *Veřejná správa a finance veřejného sektoru*. Praha, 2008. s. 51 – 53.

⁷ *Analýza veřejných služeb* [online]. Praha : Ministerstvo vnitra ČR, 2003 [cit. 2012-11-8]. Dostupné z WWW: <http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/odbor/moderniz/koncepce/v_sluzby/analy_vs.html>.

⁸ PEKOVÁ, J. *Veřejné finance, úvod do problematiky*. Praha, 2008. s. 383 – 384.

samospráv financí věnuje stále větší pozornost teorie veřejných financí. Vzhledem k zaměření této práce se bude autor zaměřovat převážně na úroveň krajské samosprávy.

Obrázek č. 1: Kombinovaný model fiskálního federalismu v ČR v současnosti⁹



2.5 Krajská samospráva

Vznik krajů v České republice byl uzákoněn ústavním zákonem č. 347/1997 Sb., o vytvoření vyšších územně samosprávních celků a dále je vymezen zákonem č. 129/2000 Sb., o krajích. Kraje disponují vlastním majetkem a vlastními příjmy, které jsou vymezené zákonem, a také s nimi hospodaří. V právních vztazích jedná svým jménem a nese odpovědnost a závazky, které z těchto vztahů vyplývají. Kraj je územní společenství občanů, které má právo na samosprávu. Pečuje o všestranný rozvoj území a o potřeby svých občanů.¹⁰ K datu 1. 1. 2000 tedy vzniklo celkem 14 krajů a dne 12. 11. 2012 se konaly první volby do krajských zastupitelstev.¹¹ Vznikly kraje Praha, Středočeský, Jihočeský, Plzeňský, Karlovarský, Ústecký, Liberecký, Královéhradecký, Pardubický, Olomoucký, Moravskoslezský, Jihomoravský, Zlínský a Vysočina.

⁹ PEKOVÁ, J. *Veřejné finance, úvod do problematiky*. Praha, 2008. s. 424.

¹⁰ PROVAZNÍKOVÁ, R., SEDLÁČKOVÁ, O. *Financování měst, obcí a regionů, teorie a praxe*. Praha, 2009, s. 32.

¹¹ *Zákon č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení)*, § 99, odst. 1.

Obrázek č. 2: Územní rozdělení krajů ČR¹²



2.5.1 Působnost kraje¹³

Do samostatné působnosti podle zákona o krajích patří:

- hospodaření kraje,
- rozpočet a závěrečný účet kraje,
- peněžní fondy kraje,
- právnické osoby kraje a organizační složky kraje a účast kraje v právnických osobách,
- osobní a věcné výdaje na činnost krajského úřadu a zvláštních orgánů kraje, organizace, řízení, personální a materiální zabezpečení krajského úřadu,
- vydávání obecně závazných vyhlášek,
- zákonodárná iniciativa vůči Poslanecké sněmovně,
- aktivní legitimace k podání ústavní samosprávné stížnosti a návrhu na zrušení podzákonného právního předpisu Ústavním soudem z důvodu nezákonnosti či neústavnosti,
- program rozvoje kraje,
- územně plánovací dokumentace pro území kraje a vyhlášení její závazné části obecně závaznou vyhláškou,
- spolupráce s jinými kraji, účast v regionech soudržnosti,

¹² Administrativní členění ČR [online]. Praha : Geografický web, 2010 [cit. 2012-11-20]. Dostupné z WWW: <<http://www.hajduch.net/cesko/administrativni-cleneni>>.

¹³ PROVAZNÍKOVÁ, R., SEDLÁČKOVÁ, O. *Financování měst, obcí a regionů, teorie a praxe*. Praha, 2009. s. 32 – 33.

- dopravní obslužnost na území kraje,
- koncepce rozvoje cestovního ruchu,
- ukládání pokut v samostatné působnosti atd.

Kraj v oblasti samostatné působnosti není podřízen vládním orgánům. Při výkonu samosprávy se kraj řídí jen právním řádem, nikoli interními akty státu. Zásah státu do samosprávy je možný jen při porušení ústavnosti a zákonnosti.

Na základě zvláštních zákonů patří dále do samostatné působnosti kraje:

- koncepce rozvoje památkové péče, prováděcí plány zachování a obnovy kulturních památek,
- zajišťování přípravy na mimořádné události, provádění záchranných a likvidačních prací a podílení se na ochraně obyvatelstva,
- střední školství, odborná učiliště, speciální základní školy, konzervatoře,
- krajská zařízení a ústavy sociální péče, zařízení sociálně výchovné činnosti,
- zařízení odborného poradenství pro děti, zařízení pro výkon pěstounské péče,
- zřizování zařízení zdravotnické péče, záchranné služby, protialkoholního zařízení,
- ochrana před alkoholismem a jinými toxikomaniemi,
- koncepce odpadového hospodářství kraje,
- účastnictví při řízení o posuzování vlivů na životní prostředí, zpracovávání strategie ochrany přírody, koncepce ochrany ovzduší atd.

V rámci reformy veřejné správy byly postupně na krajské úřady na kraje převáděny tyto činnosti v rámci přenesené působnosti:

- povolování zvláštního užívání silnic II. a III. třídy,
- výkon státní památkové péče v oblasti přírodních kulturních památek,
- zprostředkování osvojení a pěstounské péče,
- rozhodování o zařazení lesů do kategorie lesů,
- rozhodování na úseku myslivosti, např. povolování honiteb,
- rozhodování na úseku rybářství, např. vyhlašování rybářských revírů,
- vedení a zpracování evidence odpadů, schvalování nakládání s nebezpečnými látkami,
- řízení prevence závažných havárií,

- výkon na úseku ochrany přírody, ovzduší a zemědělského půdního fondu,
- výkon agendy krajských živnostenských úřadů atd.

Kompetence, které přešly na kraje po zrušení okresních úřadů (ve druhé fázi reformy):

- odvolací řízení proti rozhodnutím obcí ve správním řízení v první instanci,
- kontrola výkonu státní správy orgány obcí a metodická pomoc obcím,
- přezkoumávání hospodaření obce v případě, že si obec zvolí krajský úřad,
- výkon dozoru nad zákonností ve státní správě a samosprávě obcí (Ministerstvo vnitra pozastaví výkon právních předpisů obcí nebo opatření v samostatné působnosti obce),
- rozhodování o oddělení části obce,
- oprávnění rozhodnout v případech nečinnosti obecních úřadů v přenesené působnosti o jejím výkonu jiným obecním úřadem (MV rozhodne u obecních úřadů s rozšířenou působností).

Na jejich výkon bylo z okresních úřadů do krajů převáděno 2061 funkčních míst.

2.5.2 Orgány kraje

Kraj ke svému fungování vytváří orgány. Jedná se o zastupitelstvo kraje, radu kraje, hejtmana, krajský úřad a zvláštní orgány kraje. Tyto orgány jsou stanoveny zákonem č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení), který dále upravuje a vymezuje jejich práva a povinnosti.

Zastupitelstvo kraje: jedná se o orgán, který samostatně spravuje kraj. Pravidla pro volby do krajských zastupitelstev jsou stanovena zákonem č. 130/2000 Sb., o volbách do zastupitelstev krajů. Zastupitelstvo je voleno na období čtyř let občany kraje. Volit může každý občan kraje starší 18 let. Minimální počet získaných hlasů pro vstup do zastupitelstva musí být 5 %. Volby vyhlašuje prezident České republiky. Kandidovat mohou jen politické strany, hnutí nebo koalice. Počet členů zastupitelstva je stanoven v závislosti na počtu obyvatel kraje v rozmezí 45 až 65.¹⁴

Zastupitelstvo kraje rozhoduje o klíčových otázkách krajské samosprávy, zvláště v otázkách hospodaření. K nejzásadnějším úkolům patří schvalování rozpočtu a jeho úprav a závěrečného účtu kraje.¹⁵ Zastupitelstvo má mimo jiné možnost zřizovat a rušit

¹⁴ Zákon č. 130/2000 Sb., o volbách do krajských zastupitelstev, § 1, odst. 2, § 4, odst. 1, § 3, odst. 1, § 43, odst. 1, § 69, odst. 1.

¹⁵ PEKOVÁ, J. *Hospodaření a finance územní samosprávy*, Praha, 2004. s. 100.

příspěvkové organizace a organizační složky kraje a k tomu schvalovat jejich zřizovací listiny, stanovit rozsah základní dopravní obslužnosti pro území kraje a nabytí a převod nemovitých věcí.¹⁶ Tyto body jsou zde záměrně uváděny, jelikož mají zásadní vliv na fungování příspěvkové organizace Správy a údržby silnic Jihočeského kraje.

Rada kraje výkonným orgánem kraje v oblasti samostatné působnosti a při výkonu své působnosti je odpovědná zastupitelstvu kraje. Radu tvoří hejtman, náměstek hejtmana a další členové rady volení z řad zastupitelů. Počet členů rady činí 9 nebo 11, v závislosti na počtu obyvatel kraje. Stejně jako zastupitelstvo, i rada může zakládat své poradní orgány, které se v tomto případě nazývají komise. Kromě jiných povinností připravuje rada návrhy a podklady pro jednání zastupitelstva, zabezpečuje hospodaření podle schváleného rozpočtu a provádí rozpočtová opatření v rozsahu svěřeném zastupitelstvem. Dále je důležitá povinnost rady vykonávat zakladatelské a zřizovatelské funkce ve vztahu k právnickým osobám, organizačním složkám, které byly zřízeny nebo založeny krajem nebo které byly na kraj převedeny zvláštním zákonem, včetně jmenování a odvolávání jejich ředitelů a stanovení jejich platu a odměn; k tomu pravidelně jedenkrát ročně projednávat zprávu o jejich činnosti, o plnění jejich úkolů, pro které byly založeny nebo zřízeny, a přijímat příslušná opatření k nápravě.¹⁷

Hejtman kraje je osoba zastupující kraj navenek. Je volen zastupitelstvem a je mu odpovědný. Na rozdíl od rady či zastupitelstva nemá větší rozhodovací pravomoci. Hejtman svolává schůze rady a jednání zastupitelstva, odpovídá za včasnou objednávku přezkoumání hospodaření kraje za uplynulý kalendářní rok. Spolu s hejtmanem je volen i náměstek hejtmana, který ho zastupuje v případě nepřítomnosti.¹⁸

Krajský úřad je výkonným orgánem kraje. Plní nařízení a úkoly dané mu zastupitelstvem či radou kraje. Krajský úřad tvoří ředitel a zaměstnanci krajského úřadu. Dále se člení na odbory a oddělení. Pro oblast hospodaření je významný ekonomický (finanční) odbor, který je zodpovědný za sestavování rozpočtu kraje.¹⁹ Pro Správu a údržbu silnic Jihočeského kraje a její fungování jsou podstatné odbor dopravy a silničního hospodářství a odbor regionálního rozvoje, stavebního řádu a investic.

¹⁶ Zákon č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení), § 36, odst. 2.

¹⁷ Zákon č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení), § 59, odst. 1.

¹⁸ Zákon č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení), § 61, odst. 1, 2, 3, § 64.

¹⁹ PEKOVÁ, J. *Hospodaření a finance územní samosprávy*. Praha, 2004. s. 102.

2.5.3 Příjmy a rozpočty krajů

Rozpočtový proces krajů je upraven zákonem č. 250/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů. Rozpočet je sestavován každoročně, sestavuje se na jeden kalendářní rok s tím, že rozpočtový rok je shodný s rokem kalendářním. Rozpočtový výhled je pomocným nástrojem sloužícím pro střednědobé finanční plánování rozvoje hospodářství. Sestavuje se na základě uzavřených smluvních vztahů a přijatých závazků zpravidla na 2 až 5 let následujících po roce, na který je sestavován.²⁰

Příjmy rozpočtu kraje²¹

- příjmy z vlastního majetku a vlastní hospodářské činnosti,
- příjmy z hospodářské činnosti organizačních složek kraje, příp. příspěvkových organizací,
- příjmy ze správní činnosti včetně příjmů z výkonů státní správy a z vybraných pokut,
- výnosy daní nebo podíly na nich,
- dotace ze státního rozpočtu a ze státních fondů,
- přijaté peněžité dary a příspěvky,
- jiné příjmy.

Jako další zdroj příjmů může kraj použít:

- bezúročnou návratnou finanční výpomoc ze státního rozpočtu či z rozpočtu jiného kraje,
- ze smluvně zabezpečených půjček či úvěrů,
- z prostředků získaných emitací vlastních dluhopisů.

Výdaje rozpočtu kraje²²

- závazky vyplývající z povinností kraje a výdaje na činnost orgánů kraje,
- závazky vyplývající z uzavřených smluvních vztahů,
- dotace do rozpočtů obcí v kraji,
- závazky přijaté v rámci spolupráce s jinými územními celky nebo s dalšími subjekty,
- úhrada úroků z přijatých půjček a úvěrů,

²⁰ Zákon č. 250/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů, § 3, § 4.

²¹ TOMÁŠKOVÁ, E. *Veřejné finance*. Brno, 2006. s. 54.

²² Zákon č. 250/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů, § 10, odst. 1.

- výdaje na emise vlastních dluhopisů a na úhradu výnosů z nich náležejících, jejich vlastníkům,
- výdaje na podporu subjektů provádějících veřejně prospěšné činnosti,
- dotace Regionální radě regionu soudržnosti,
- jiné výdaje.

Tabulka č. 1: *Bilance příjmů a výdajů krajů ČR ke dni 31. 12. 2010 (po konsolidaci, v mil. Kč)*²³

Příjmy celkem		140 621,0 Kč
z toho	Daňové příjmy	45 098,6 Kč
	Nedaňové příjmy	4 902,7 Kč
	Kapitálové příjmy	1 110,3 Kč
	Přijaté transfery	89 509,4 Kč
Výdaje celkem		138 728,3 Kč
z toho	Běžné výdaje	118 683,6 Kč
	Kapitálové výdaje	20 044,7 Kč
Saldo příjmů a výdajů		1 892,7 Kč

Přestože mají kraje možnost získávat příjmy z mnoha zdrojů, jsou stále z velké části závislé na dotacích ze státního rozpočtu. Celkové finance, se kterými kraje pracují, mohou na první pohled působit jako dostatečné, ovšem běžné výdaje tvoří téměř 86 %. Patří sem účelové neinvestiční dotace příspěvkovým a neziskovým organizacím. Mezi další běžné výdaje se řadí provozní náklady, prostředky na platy zaměstnanců, výdaje na zajištění dopravní obslužnosti a další běžné činnosti. Kapitálové výdaje představují pro krajské samosprávy prostředky na rozvoj a tvoří je zejména investiční nákupy a investiční transfery krajským příspěvkovým organizacím.²⁴

Jakékoli fiskální restrikce ze strany státu vůči krajům České republiky dopadají v prvé řadě zejména do oblasti investic. Díky nízkým kapitálovým výdajům dochází k soustavnému podfinancování majetku. To s sebou přináší stále větší opotřebovávání majetku a klade na něj větší finanční nároky do budoucna.

²³ *Podrobněji k hospodaření územní samosprávy v loňském roce* [online]. Praha : Veřejná správa online, 2011 [cit. 2012-11-6]. Dostupné z WWW:

<<http://denik.obce.cz/clanek.asp?id=6502786&ht=hospoda%F8en%ED+%FAzemn%ED+samospr%E1>>. ²⁴ PROVAZNÍKOVÁ, R., SEDLÁČKOVÁ, O. *Financování měst, obcí a regionů, teorie a praxe*. Praha, 2009. s. 222.

3 Jihočeský kraj a jeho funkce

3.1 Charakteristika Jihočeského kraje²⁵

Jihočeský kraj je svou rozlohou 10 057,3 km², což je 12,8 % rozlohy ČR, druhým největším krajem po kraji Středočeském. Leží na hranicích s Republikou Rakousko a se Spolkovou republikou Německo. V rámci ČR sousedí s kraji Vysočina, Středočeským krajem, Plzeňským krajem a v délce zhruba 10 km s Jihomoravským krajem. Převážná část území leží v nadmořské výšce 400–600 m. n. m. V kraji žije 636 414 obyvatel (stav ke dni 11. 9. 2012), hustota obyvatel je nejnižší v ČR (63,3 osob/km²).²⁶ Jihočeský kraj se sídlem v Českých Budějovicích je vymezen územím bývalých 7 okresů České Budějovice, Český Krumlov, Jindřichův Hradec, Písek, Prachatice, Strakonice a Tábor.

Jihočeský kraj má v současnosti celkem 623 obcí, z toho 53 se statutem města.²⁷ Bylo ustaveno sedmnáct správních obvodů obcí s rozšířenou působností a 37 správních obvodů obcí s pověřenými obecními úřady. Na území kraje se nachází také Vojenský újezd a Vojenský výcvikový prostor Boletice.

Jihočeský kraj se svou ekonomickou vyspělostí, měřenou HDP na obyvatele, řadí mezi průměrné regiony ČR, míra nezaměstnanosti je však dlouhodobě nižší (7,1 % k 8. 11. 2012). Jihočeský kraj je dlouhodobě vnímán především jako zemědělská oblast s rozvinutým rybníkářstvím a lesnictvím. V současnosti jsou nejvýznamnějším odvětvím zpracovatelský průmysl, obchod a podnikatelská činnost. Na území kraje se nachází energetický zdroj Jaderná elektrárna Temelín.

Rozvoj regionu je limitován nedostatečně rozvinutou základní a doplňkovou infrastrukturou, nevyhovující dopravní dostupností, omezeným rozsahem a kvalitou služeb. Vybavenost kraje infrastrukturou se postupně zlepšuje, přesto je úroveň a kvalita infrastruktury v rámci ČR spíše na podprůměrné úrovni. K důležitým rozvojovým investicím v oblasti silniční infrastruktury patří výstavba dálnice D3 a na ni navazující rychlostní komunikace R3, výstavba rychlostní komunikace R4, postupné zlepšování parametrů stávajících silnic I., II. a III. třídy, včetně přeložek, obchvatů měst a obcí a rozšíření nevyhovujících úseků. K oživení využívání železniční sítě přispějí investice zaměřené na výstavbu páteřní osy sever–jih (část IV. tranzitního železničního koridoru)

²⁵ *Sociálně - ekonomický profil Jihočeského kraje*. České Budějovice : Krajský úřad Jihočeského kraje, 2008. s. 2 - 5.

²⁶ *Statistická ročenka Jihočeského kraje 2011* [online]. Praha : Český statistický úřad, 2012 [cit. 2012-11-20]. Dostupné z WWW: <<http://www.czso.cz/x/redakce.nsf/i/home>>.

²⁷ *Demografická ročenka krajů 2002 - 2011* [online]. Praha : Český statistický úřad, 2012 [cit. 2012-11-20]. Dostupné z WWW: <<http://www.czso.cz/csu/2012edicniplan.nsf/p/4027-12>>.

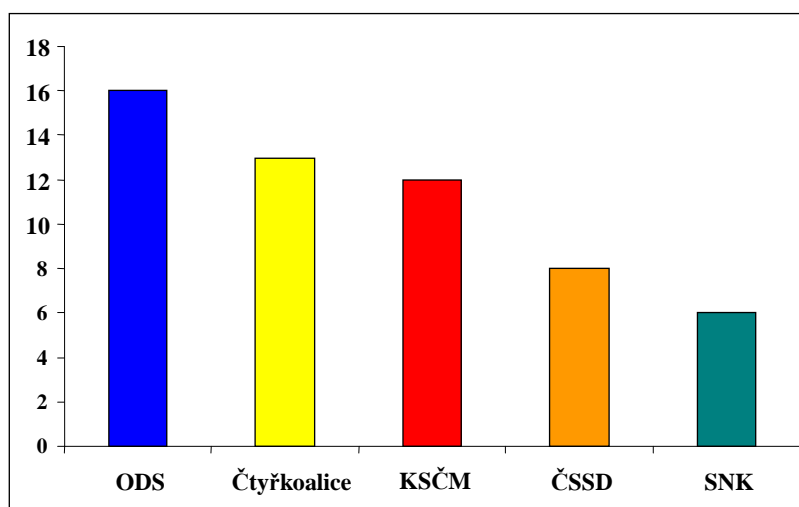
Praha – Linec v odpovídajících parametrech evropských koridorů. Samospráva kraje a města České Budějovice usiluje o intenzivnější využití bývalého vojenského letiště v Plané u Č. Budějovic (dnes letiště České Budějovice) a v Bechyni pro mezinárodní a vnitrostátní civilní provoz. Splavnění řeky Vltavy z Českých Budějovic do Třebenic a též rozvoj železnice na Šumavě (Rybník – Lipno nad Vltavou, prodloužení o úsek Lipno nad Vltavou – Černá v Pošumaví) přispěje k dalšímu rozvoji cestovního ruchu.

3.2 Samospráva Jihočeského kraje

Orgány kraje tvoří zastupitelstvo kraje, rada kraje, hejtman kraje a krajský úřad. Hejtman zřizuje pro výkon přenesené působnosti kraje zvláštní orgány, pokud tak stanoví zvláštní zákon. Rada Jihočeského kraje má 11 členů, zastupitelstvo Jihočeského kraje má 55 členů.

V prvním volebním období v letech 2000 až 2004 byl hejtmanem RNDr. Jan Zahradník z ODS. Vládnoucí koalicí, jež si rozdělila křesla v krajské radě, tvořila ODS a Čtyřkoalice.

Graf č. 1: Složení zastupitelstva ve volebním období 2000 - 2004²⁸

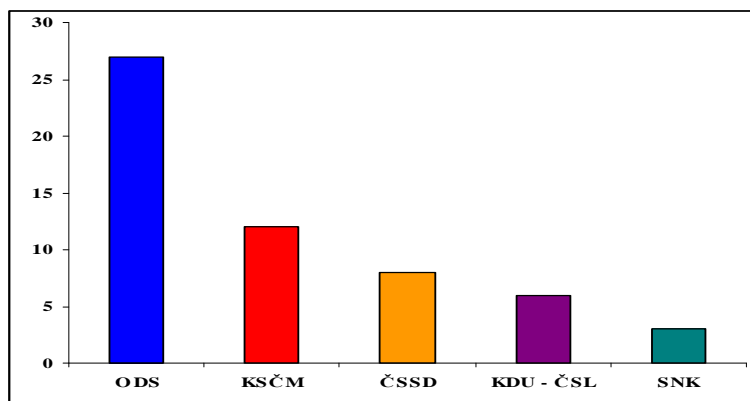


Počet mandátů: ODS 16 (25,84 %), Čtyřkoalice 13 (22,52 %), KSČM 12 (19,44 %), ČSSD 8 (13,43 %), SNK 6 (10,59 %), ostatní 8,15 %.

Ve druhém volebním období v letech 2004 až 2008 byl hejtmanem opět RNDr. Jan Zahradník z ODS, krajskou radu obsadila vládnoucí koalice ODS + KDU-ČSL + SNK.

²⁸ *Volby do zastupitelstev krajů konané dne 12. 11. 2000* [online]. Praha : Volby.cz, 2012 [cit. 2012-11-20]. Dostupné z WWW: <<http://www.volby.cz/pls/kz2000/kz21?xjazyk=CZ&xdatum=20001112&xkraj=2>>.

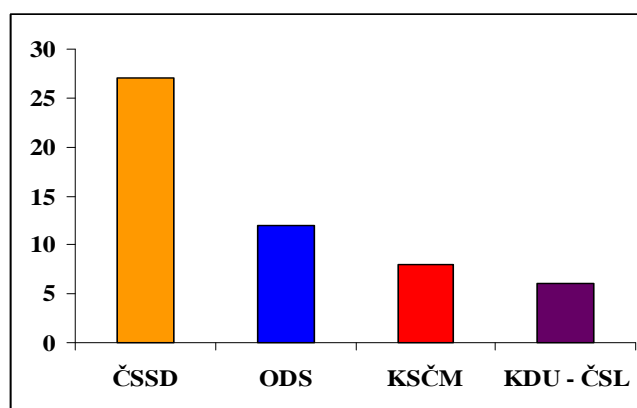
Graf č. 2: Složení zastupitelstva ve volebním období 2004 - 2008²⁹



Počet mandátů: ODS 27 (44,19 %), KSČM 12 (19,10 %), ČSSD 7 (12,65 %), KDU - ČSL 6 (9,57 %), SNK 3 (5,04 %), ostatní 9,42 %.

Ve třetím volebním období, v letech 2008 až 2012, se hejtmanem stal Mgr. Jiří Zimola z ČSSD. Velkou vládnoucí koalicí vytvořila ČSSD a ODS.

Graf č. 3: Složení zastupitelstva ve volebním období 2008 - 2012³⁰



Počet mandátů: ČSSD 22 (33,80 %), ODS 19 (29,63 %), KSČM 10 (15,94 %), KDU - ČSL 4 (6,95 %), ostatní 13,68 %.

Ve čtvrtém a aktuálním volebním období, v letech 2012 až 2016, se hejtmanem stal znovu Mgr. Jiří Zimola z ČSSD. Vládnoucí koalicí nyní tvoří ČSSD s KSČM.

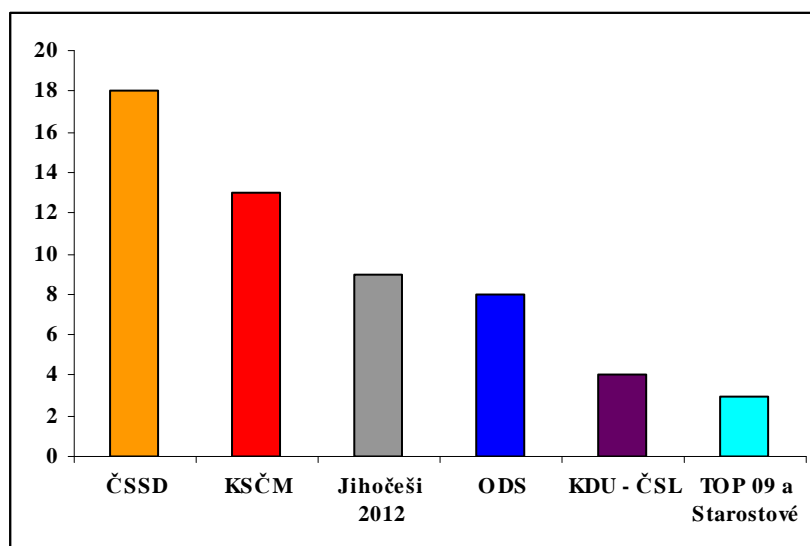
²⁹ Volby do zastupitelstev krajů konané dne 5. - 6. 11. 2004 [online]. Praha : Volby.cz, 2012 [cit. 2012-11-20]. Dostupné z WWW:

<<http://www.volby.cz/pls/kz2004/kz21?xjazyk=CZ&xdatum=20041105&xkraj=2>>.

³⁰ Volby do zastupitelstev krajů konané dne 17.10 – 18. 10. 2008 [online]. Praha : Volby.cz, 2012 [cit. 2012-11-20]. Dostupné z WWW:

<<http://www.volby.cz/pls/kz2008/kz21?xjazyk=CZ&xdatum=20081017&xkraj=2>>.

Graf č. 4: Složení zastupitelstva ve volebním období 2012 - 2016³¹



Počet mandátů: ČSSD 18 (27,99 %), KSČM 13 (19,37 %), Jihočeši 2012 9 (14,57 %), ODS 8 (12,56 %), KDU - ČSL 4 (6,43 %), TOP 09 a Starostové 3 (5 %), ostatní 14,08 %.

Krajský úřad Jihočeského kraje tvoří ředitel a zaměstnanci kraje zařazení do krajského úřadu. Krajský úřad plní úkoly v samostatné působnosti uložené mu zastupitelstvem a radou a napomáhá činnosti výborů a komisí. Krajský úřad vykonává přenesenou působnost s výjimkou věcí, které jsou zákonem svěřeny zastupitelstvu a radě nebo zvláštnímu orgánu. Krajský úřad se člení na odbory a samostatná oddělení. Odbory lze dále vnitřně členit na nižší organizační stupně, kterými jsou oddělení. Oddělení se již dále vnitřně nečlení. V čele odboru a oddělení stojí vždy jejich vedoucí.³² Schéma aktuální organizační struktury Jihočeského kraje je uvedeno jako příloha č. I této práce.

³¹ *Volby do zastupitelstev krajů konané dne 12. 10. – 13. 10. 2012* [online]. Praha : Volby.cz, 2012 [cit. 2012-11-20]. Dostupné z WWW:

<<http://www.volby.cz/pls/kz2012/kz2?xjazyk=CZ&xdatum=20121012>>.

³² *Organizační struktura Krajského úřadu Jihočeského kraje* [online]. České Budějovice : Jihočeský kraj, 2012 [cit. 2012-11-20]. Dostupné z WWW:

<[http://www.kraj-jihocesky.cz/index.php?par\[id_v\]=172&par\[lang\]=CS](http://www.kraj-jihocesky.cz/index.php?par[id_v]=172&par[lang]=CS)>.

3.3 Rozpočet Jihočeského kraje³³

Sestavování rozpočtu je jednou z nejdůležitějších funkcí zastupitelstva kraje. Kraj tvoří rozpočet krátkodobý na jeden kalendářní rok a rozpočty výhledové, které jsou delší než jeden rok. Tyto rozpočty mají pomoci k realizaci dlouhodobé politiky kraje. Rozpočet lze dělit pomocí více kritérií. Základní rozdělení je již ze zmíněného hlediska časového, nebo např. členění na rozpočet běžný a kapitálový. Běžný rozpočet vyjadřuje příjmy a výdaje, které se vztahují k danému rozpočtovému roku a opakují se každoročně. Tímto rozpočtem jsou financovány neinvestiční příjmy a výdaje. Kapitálovým rozpočtem jsou zajištěny investiční akce, které mají delší trvání než jedno rozpočtové období.

Každý rozpočet lze rozdělit na dvě základní složky, a to na příjmy a výdaje. Rozdíl mezi příjmy a výdaji je přebytek nebo schodek rozpočtu. Příjmy kraje jsou tvořeny vlastními zisky a přijatými dotacemi. Vlastní příjmy dosahují částky cca 4,1 mld. Kč, z toho více než 90 procent tvoří daňové příjmy. Druhou složkou příjmů krajského rozpočtu jsou již zmíněné přijaté dotace, někdy nazývané přijaté transfery. V plánu příjmů Jihočeského kraje na rok 2012 tyto transfery tvoří částku mírně převyšující hodnotu 7 mld. korun. Jihočeský kraj by dle plánu měl v roce 2012 hospodařit s celkovými příjmy cca 11,26 mld. Kč.

Výdaje kraje můžeme opět rozdělit na běžné a kapitálové. Běžné výdaje zahrnují např. mzdy, povinné odvody placené zaměstnancům, nákupy zboží. V plánu Jihočeského kraje je na rok 2012 vyčleněna částka určená k těmto výdajům ve výši 9,5 mld. Kč. Další složkou výdajů jsou výdaje kapitálové, které zahrnují např. investiční nákupy. V této kapitole je na rok 2012 připravena částka cca 2,8 mld. Kč. Celkově tedy budou výdaje na uvedený rok dosahovat částky 12,3 mld. Kč a rozpočet bude vykazovat saldo mírně převyšující 1 mld. Kč. Tento deficit by měl být pokryt dlouhodobým zahraničním úvěrem.

³³ PEKOVÁ, J. *Veřejné finance, úvod do problematiky*. Praha, 2008. s. 178.

Tabulka č. 2: Souhrnná bilance rozpočtu Jihočeského kraje na rok 2012³⁴

Souhrnná bilance	Schválený rozpočet 2012
Daňové příjmy	4 152 076,00
Nedaňové příjmy	91 037,18
Kapitálové příjmy	8 800,00
Přijaté transfery	7 008 956,53
Celkem příjmy	11 260 869,71
Běžné výdaje	9 510 739,57
Kapitálové výdaje	2 849 996,03
Celkem výdaje	12 360 735,60
Saldo	-1 099 865,89
Zapojení vlastních prostředků - změna stavu na účtech	207 595,89
Dlouhodobé přijaté půjčené prostředky - zahraničí	1 100 000,00
Uhrazené splátky dlouhod. přijatých půjček - zahraničí	-207 730,00
Celkem financování	1 099 865,89

Další dokumentem, kterým disponuje Jihočeský kraj, je takzvaný rozpočtový střednědobý výhled na období 2012 – 2017. Z něj vyplývá, že by se postupně měly snižovat jak celkové příjmy, tak výdaje. Sice počítá se zvýšením daňových příjmů o cca 0,5 mld. Kč, na druhou stranu však by se měly snížit transfery od státu o cca 1,3 mld. Kč. Kraj dále předpokládá splacení dluhu již v příštím roce a v letech následujících hodlá hospodařit s přebytkem. Chybějící finance plánuje kraj řešit dle názoru autora neefektivními úsporami, a to škrty v kapitálových výdajích. Ty v roce 2017 klesnou oproti roku 2012 o cca 2,1 mld. Kč. Střednědobý rozpočtový výhled Jihočeského kraje zobrazuje příloha č. II. Tato příloha dále zobrazuje dvě tabulky, které představují výhled hospodaření odboru dopravy a silničního hospodářství a odboru regionálního plánování, stavebního řádu a investic. Ze střednědobého rozpočtového výhledu odboru dopravy a silničního hospodářství vyplývá, že náklady na dopravní obslužnost, tj. příspěvek pro Správu a údržbu silnic Jihočeského kraje, se budou každoročně mírně navyšovat v rozmezí 5 – 15 milionů Kč. Toto navyšování však pravděpodobně bude pokrývat jen inflaci a eventuální zdražování materiálu a služeb. Stejně tak je vytvořen rozpočtový výhled pro odbor regionálního rozvoje, územního plánování, stavebního řádu a investic. Investiční výdaje do silnic by měly klesat až na 200 milionů Kč v roce 2014 a v následujících třech letech by měla být částka do investic ve výši 400 milionů Kč. Oproti tomu by se měly od roku 2013 zvyšovat neinvestiční výdaje (pravděpodobně na

³⁴ *Rozpočet Jihočeského kraje na rok 2012* [online]. České Budějovice : Jihočeský kraj, 2012 [cit. 2012-11-20]. Dostupné z WWW: <[http://www.kraj-jihocesky.cz/index.php?par\[id_v\]=172&par\[lang\]=CS](http://www.kraj-jihocesky.cz/index.php?par[id_v]=172&par[lang]=CS)>.

pásmové opravy) v řádu až desítek milionů Kč. Zde dle názoru autora bude opět docházet k podfinancování infrastruktury kraje (stejně jak již bylo zmíněno v kapitole 2.5.3 Příjmy a rozpočty krajů), které bude mít za následek vyšší finanční nároky v budoucnosti.

3.4 Správa majetku Jihočeského kraje

Majetek Jihočeského kraje spravuje především celkem 180 příspěvkových organizací, které si k tomu kraj postupně zřídil. Většinou jde o školy a školská zařízení, dále jsou to zdravotnická zařízení a zařízení sociální péče. Silniční síť – komunikace II. a III. třídy byly krajem dány do správy Správě a údržbě silnic Jčk. Kromě příspěvkových organizací vlastní kraj podílý i v několika obchodních společnostech. Nejvíce z nich tvoří nemocnice, kterých je celkem 9, Regionální rozvojová agentura jižních Čech RERA, a.s., Jihočeský vědeckotechnický park, a.s., Jihočeské letiště Č. B., a.s. a společnost JIKORD, a.s.³⁵

Tabulka č. 3: Seznam příspěvkových organizací Jihočeského kraje v roce 2012³⁶

Základní a umělecké školy	22
Střední školy	68
Školy a školská zařízení pro žáky se speciálními vzdělávacími potřebami	24
Školská účelová zařízení	3
Školská poradenská zařízení	1
Doprava, správy a údržby silnic	8
Kulturní instituce	12
Zdravotnická zařízení	2
Zařízení sociální péče	27
Cestovní ruch	1
Celkem	180

³⁵ *Krajem založené organizace* [online]. České Budějovice : Jihočeský kraj, 2012 [cit. 2012-11-20]. Dostupné z WWW: <[http://www.kraj-jihocesky.cz/index.php?par\[id_v\]=1556&par\[lang\]=CS](http://www.kraj-jihocesky.cz/index.php?par[id_v]=1556&par[lang]=CS)>.

³⁶ *Seznam zřízovaných organizací* [online]. České Budějovice : Jihočeský kraj, 2012 [cit. 2012-11-20]. Dostupné z WWW: <[http://www.kraj-jihocesky.cz/index.php?par\[id_v\]=175&par\[lang\]=CS](http://www.kraj-jihocesky.cz/index.php?par[id_v]=175&par[lang]=CS)>.

4 Charakteristika Správy a údržby silnic Jčk

Správa a údržba silnic Jihočeského kraje (SÚS Jčk) je zřízenou příspěvkovou organizací Jihočeského kraje. 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.

4.1 Charakteristika a postavení příspěvkových organizací

Příspěvkové organizace jsou součástí neziskové sféry a jejich rozsah, struktura a složitost vyžadují samostatnou právní subjektivitu. Jsou to organizace, které spadají do vládního sektoru a jejichž prostřednictvím Česká republika a územní samosprávné celky zabezpečují plnění svých povinností. Příspěvkové organizace neprodukují národní důchod, ale naopak z něj formou dotací a příspěvků čerpají prostředky pro krytí svých potřeb. Tyto instituce se obecně zahrnují mezi subjekty, které nebyly zřízeny za účelem podnikání a to proto, že svou činnost nejsou schopny krýt z vlastních příjmů.

Do 31. prosince 2000 platil pro příspěvkové organizace zákon č. 576/1990 Sb., o pravidlech hospodaření s rozpočtovými prostředky České republiky a obcí v České republice, ve znění pozdějších předpisů, který určoval zřizování, změny a zrušení příspěvkových organizací. Vyhláškou č. 205/1991 Sb., o hospodaření s rozpočtovými prostředky státního rozpočtu České republiky a o finančním hospodaření rozpočtových a příspěvkových organizací, ve znění pozdějších předpisů, pak bylo upraveno finanční hospodaření příspěvkových organizací. Od 1. ledna 2001 vešly v platnost dva nové zákony, které upravují rozpočtová pravidla příspěvkových organizací, a to zákon č. 250/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů, ve znění pozdějších předpisů a zákon č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech a o změně některých souvisejících zákonů.³⁷

O zřízení příspěvkové organizace rozhoduje výhradně zastupitelstvo příslušného územně samosprávného celku. Na základě tohoto rozhodnutí zřizovatel vydá zřizovací listinu, která musí obsahovat určité podstatné náležitosti dle zákona č. 250/2000 Sb. Příspěvková organizace může být zřízena na dobu určitou nebo neurčitou. Účelem zřízení příspěvkové organizace mohou být pouze takové činnosti, které spadají do samostatné působnosti zřizovatele.

³⁷ RŮŽIČKOVÁ, R. *Neziskové organizace vznik účetnictví daně*. Ostrava, 2006. s. 34 – 36.

Zřizovací listina musí obsahovat:³⁸

- úplný název zřizovatele,
- název, sídlo a identifikační číslo příspěvkové organizace, (název přitom musí vylučovat možnost záměny s jinou příspěvkovou organizací),
- vymezení hlavního účelu, pro který je zřízena a předmět její činnosti,
- označení statutárních orgánů a také způsobu, jakým vystupují jménem organizace,
- vymezení majetku ve vlastnictví zřizovatele, který zřizovatel předává příspěvkové organizaci k jejímu hospodaření,
- vymezení práv, která příspěvkové organizaci umožní, aby se svěřeným majetkem mohla plnit hlavní účel, k němuž byla zřízena, (zejména se uvedou práva a povinnosti spojené s jeho plným efektivním a ekonomicky účelným využitím, s péčí o jeho ochranu, rozvoj a zvelebení, podmínky pro jeho případnou další investiční výstavbu, dále pravidla pro výrobu a prodej zboží, pokud jsou předmětem činnosti organizace, práva a povinnosti spojená s případným pronajímáním svěřeného majetku jiným subjektům apod.),
- okruhy doplňkové činnosti, které navazují na hlavní účel příspěvkové organizace, které musí být vždy povoleny zřizovatelem příspěvkové organizace,
- vymezení doby, na kterou je příspěvková organizace zřízena.

Zřizovací listina Správy a údržby silnic Jčk je uvedena jako příloha č. III této práce. Jedná se o upravenou verzi originálu, v níž autor této bakalářské práce zredukoval obsáhlý rozsah do podoby, která je dostačující pro poskytnutí ucelených informací o organizaci. Organizační struktura obsahuje identifikační údaje, označení statutárních orgánů a způsob jejich vystupování, vymezuje hlavní účel zřízení organizace, tj. zabezpečení správy a údržby silnic II. a III. třídy, jejich součástí a příslušenství, a také určuje jaké činnosti tato správa a údržba zahrnuje. Dále pak vymezuje majetek, který zřizovatel organizaci předal k hospodaření, vymezuje práva, které organizaci umožňují s ním nakládat, stanovuje okruhy doplňkových činností a vymezuje dobu, na kterou je organizace zřízena.

³⁸ Zákon č. 250/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů, § 27, odst. 1, 2.

4.2 Organizační struktura Správy a údržby silnic Jčk³⁹

Organizační řád je základním vnitřním organizačním předpisem SÚS Jčk. Organizaci tvoří ředitel organizace a zaměstnanci organizace do ní zařazení. Organizace se člení na organizační jednotky, a to ředitelství organizace, závody, úseky a oddělení. Členění podrobněji ukazuje organizační schéma v příloze č. III. Organizační jednotky lze vnitřně členit na nižší organizační stupně. Z provozních důvodů jsou pro zlepšení efektivity práce trvale zřízeny závody.

Základním úkolem závodů je zajištění provozních úkonů spojených s prováděním hlavního účelu a předmětu činnosti, k němuž byla Správa a údržba silnic Jihočeského kraje zřízena. Jsou oprávněny a povinny v rámci plnění svých úkolů, hospodaření se svěřeným majetkem a výkonu práv, vykonávat činnosti a činit právní úkony podle organizačního řádu jako vnitřního předpisu organizace schváleného Radou Jihočeského kraje. Dále pak mohou vykonávat ty činnosti, k nimž byly písemně pověřeny ředitelem příspěvkové organizace. V čele závodu stojí ředitel, který je přímým podřízeným ředitele příspěvkové organizace. Závody se dále člení na nižší organizační stupně. Základní organizační jednotkou závodu je středisko (cestmistrovství).

Závodů je celkem 7 a nachází se v každém bývalém okresním městě. Jedná se o závody Český Krumlov, České Budějovice, Jindřichův Hradec, Písek, Prachatice, Strakonice a Tábor:

- závod Český Krumlov – 2 střediska:
 - Kaplice,
 - Vyšší Brod,
- závod České Budějovice – 4 střediska:
 - České Budějovice I,
 - České Budějovice II,
 - Týn nad Vltavou,
 - Trhové Sviny,
- závod Jindřichův Hradec – 5 středisek:
 - Jindřichův Hradec I,
 - Jindřichův Hradec II,
 - Dačice,
 - Třeboň,
 - Studená,

³⁹ *Organizační řád Správy a údržby silnic Jihočeského kraje*. České Budějovice : Správa a údržba silnic Jihočeského kraje. s. 2 – 3.

- závod Písek – 7 středisek:
 - Písek I,
 - Písek II,
 - Bernartice,
 - Horosedly,
 - Milevsko,
 - Oldřichov,
 - Protivín,
- závod Prachatice – 3 střediska:
 - Lhenice,
 - Vimperk,
 - Volary,
- závod Strakonice – 4 střediska:
 - Blatná,
 - Strakonice,
 - Vodňany – Újezd,
 - Volyně,
- závod Tábor – 4 střediska:
 - Bechyně,
 - Dvorce,
 - Mladá Vožice,
 - Tábor.

Organizační schéma závodu je stejně tak jako organizační schéma ředitelství organizace uvedeno na příkladu závodu České Budějovice v příloze č. IV této práce.

Od zřízení organizace v roce 2002 docházelo k postupnému snižování počtu pracovníků. Poslední snížení stavu se konalo v roce 2008, kdy došlo k propuštění 27 zaměstnanců, z toho 18 technickohospodářských pracovníků a 9 dělníků. Celkem byl v letech 2002 a 2008 stav snížen o 117 lidí, z toho 39 technickohospodářských pracovníků a 78 dělníků. Od konce roku 2008 zůstává stav zaměstnanců v podstatě neměnný a ke dni 31. 12. 2011 pracovalo v organizaci celkem 798 lidí, z toho 636 dělníků a 162 technickohospodářských pracovníků. Průměrná mzda se za rok 2011 pohybovala ve výši 20 921 Kč. Tato částka je o cca 500 Kč nižší než průměrná mzda v Jihočeském kraji v první polovině roku 2012. Zde je však nutno zmínit fakt, že do průměrné mzdy na SÚS Jčk jsou započteny pohotovostní příplatky, kdy zaměstnanci

v zimních měsících pracují v nepřetržitém směnném provozu, který zahrnuje i služby v době státních svátků a v sobotách a nedělích.

Celková částka, se kterou organizace disponovala za rok 2011, byla cca 920 milionů Kč. Z toho příspěvek od zřizovatele byl ve výši 750 milionů, zbytek byly výnosy, které SÚS Jčk získala vlastní doplňkovou činností. Zejména se jedná o tržby za údržbu silnic I. třídy, která je prováděna na základě smlouvy s Ministerstvem dopravy. Jednalo se o tržby ve výši cca 150 milionů Kč.⁴⁰ Financím a hospodaření se bude podrobněji věnovat kapitola č. 8 této práce.

⁴⁰ *Zpráva o činnosti za rok 2011*. České Budějovice : Správa a údržba silnic Jihočeského kraje, 2012. s. 2 – 3, 6.

5 Stav silnic II. a III. třídy na území Jčk

5.1 Silniční síť Jihočeského kraje

Celkově se na území kraje nachází 6 123,5 km silnic a dálnic. Z toho do vlastnictví státu spadá dálnice D3, která prochází Jihočeským krajem v okrese Tábor v délce 15,4 km, rychlostní silnice R4 je dlouhá 6,7 km a nachází se v okrese Písek a konečně silnice I. třídy o souhrnné délce 651,7 km. Silniční síť II. a III. třídy jsou majetkem Jihočeského kraje a měří celkem 5 449,7 km. V následující tabulce jsou zahrnuty jednotlivé délky silnic a dálnic podle okresů Jihočeského kraje. Délka jihočeských silnic je druhá největší v České republice. První je Středočeský kraj s 9 634,6 km dlouhou silniční sítí a třetí je kraj Plzeňský, na jehož území leží 5 132,7 km silnic.⁴¹

Tabulka č. 4: Délka silniční sítě v Jihočeském kraji k 1. 7. 2012⁴²

Okres	Dálnice	Rychlostní silnice	Silnice I. třídy	Silnice II. třídy	Silnice III. třídy	Celkem
České Budějovice	0	0	84,4	290,9	718,0	1 093,2
Český Krumlov	0	0	68,3	177,6	439,2	685,1
Jindřichův Hradec	0	0	138,7	349,9	691,9	1 180,4
Písek	0	6,7	113,5	158,9	447,9	727,0
Prachatice	0	0	65,2	226,8	386,9	678,9
Strakonice	0	0	96,8	166,9	543,3	806,9
Tábor	15,4	0	84,8	262,2	589,5	951,9
Jihočeský kraj celkem	15,4	6,7	651,7	1 633,0	3 816,7	6 123,5

Součástí komunikací jsou také mostní objekty. V Jihočeském kraji bylo k 1. 7. 2012 celkem 1 366 mostů. Na silnicích II. a III. třídy, a tedy v majetku kraje, je celkový počet mostů 1 054 a mostů v majetku státu je 312. Podle stavebního stavu nosné konstrukce jsou mosty rozděleny do sedmi tříd (stav výborný, velmi dobrý, dobrý, uspokojivý, špatný, velmi špatný, havarijní). Blíže viz kapitola 5.2.3 Technický stav mostů na silnicích II. a III. třídy v majetku Jčk.

⁴¹ *Přehledy z informačního systému o silniční a dálniční síti ČR* [online]. Praha : Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2012 [cit. 2012-12-03]. Dostupné z WWW:

<http://www.rsd.cz/sdb_intranet/sdb/download/prehledy_2012_7_cr.pdf>.

⁴² *Přehledy z informačního systému o silniční a dálniční síti ČR* [online]. Praha : Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2012 [cit. 2012-12-03]. Dostupné z WWW:

<http://www.rsd.cz/sdb_intranet/sdb/download/prehledy_2012_7_jc.pdf>.

Tabulka č. 5: Počet mostů v Jihočeském kraji dle stavu nosné konstrukce k 1. 7. 2012⁴³

Jčk	stupeň 1	stupeň 2	stupeň 3	stupeň 4	stupeň 5	stupeň 6	stupeň 7	neurčeno	celkem
D	11	1	4	1	0	0	0	2	19
I. třída	47	52	75	95	21	1	0	2	293
II. třída	44	57	126	113	56	4	1	0	401
III. třída	49	70	254	195	73	9	0	3	653
Celkem	151	180	459	404	150	14	1	7	1366

Co se týká hustoty silniční sítě (délka v km na 1 km² rozlohy) patří Jihočeský kraj mezi kraje s nižší hustotou. Je to dáno geografickou polohou, kdy poměrně značnou část území zabírá Chráněná krajinná oblast Šumava s Lipenským jezerem a vojenský újezd Boletice. Porovnání s Českou republikou zobrazuje následující tabulka. Vzhledem k mizivému zastoupení dálnic a rychlostních silnic na území Jihočeského kraje budou v následující tabulce uvažovány jen silnice I., II. a III. třídy.

Tabulka č. 6: Hustota silniční sítě v Jihočeském kraji k 1. 7. 2012⁴⁴

	Rozloha (km ²)	I. třída	II. třída	III. třída	Celková hustota
Jihočeský kraj	10 056	0,06	0,16	0,38	0,61
Česká republika	78 864	0,07	0,18	0,43	0,71

5.2 Technický stav silnic II. a III. třídy v Jčk⁴⁵

Správa a údržba silnic Jčk provádí v podstatě nepřetržitý monitoring silnic a svěřeného majetku prostřednictvím závodů a středisek. Přesto nechala na žádost zřizovatele ke dni 30. 11. 2011 a ke dni 30. 6. 2012 zpracovat Posouzení o stavu a povrchu vozovek silnic II. a III. třídy v Jihočeském kraji. Důvodem byla snaha o získání komplexních a ucelených informací o stavu vozovek pro vytvoření plánů údržby a oprav a pro vytvoření plánu pro dlouhodobé hospodaření. Posouzení bylo provedeno v souladu s normou TP 82 Katalog poruch netuhých vozovek (schváleno Ministerstvem

⁴³ *Přehledy z informačního systému o silniční a dálniční síti ČR* [online]. Praha : Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2012 [cit. 2012-12-03]. Dostupné z WWW:

<http://www.rsd.cz/sdb_intranet/sdb/download/prehledy_2012_7_jc.pdf>.

⁴⁴ *Přehledy z informačního systému o silniční a dálniční síti ČR* [online]. Praha : Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2012 [cit. 2012-12-03]. Dostupné z WWW:

<http://www.rsd.cz/sdb_intranet/sdb/download/prehledy_2012_7_cr.pdf>, zpracování vlastní.

⁴⁵ *Stav povrchu vozovek silnic II. třídy v Jihočeském kraji k 30. 6. 2012*. Brno : PavEx Consulting, s. r. o., 2012. s. 1 - 4.

dopravy s účinností od 1. března 2010) a TP 87 Navrhování údržby a oprav netuhých vozovek (schváleno Ministerstvem dopravy s účinností od 1. března 2010) a byl použit systém hospodaření s vozovkou (SHV) RoSy[®]PMS. Takto rozsáhlé měření soukromým subjektem zatím nebylo na SÚS Jčk v minulosti provedeno.

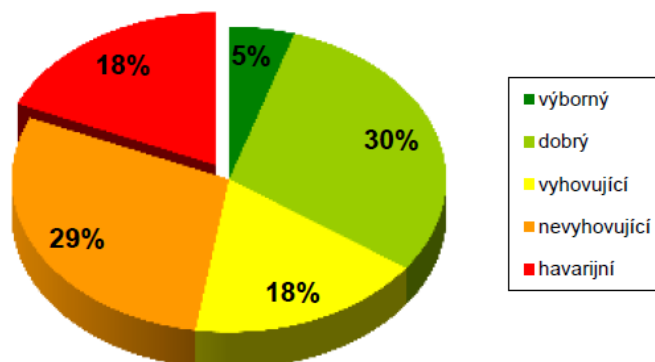
Sběr poruch pro potřeby sledování stavu povrchu vozovek se provádí metodou „pomalu jedoucího vozidla“ se záznamem dat do počítače. Systém je založen na technickém vybavení, které tvoří vozidlo vybavené světelným výstražným zařízením, snímačem ujeté vzdálenosti napojeným na tachometr automobilu a na přenosný počítač. Pro přesnou délkovou lokalizaci poruch je z důvodu kompatibility dat se Silniční databankou používán uzlový lokalizační systém. Silnice je definovaná jednoznačným číselným označením a v místech křižovatek nebo na hranicích okresů je rozdělena na jednotlivé uzlové úseky. Data lze pak dále lokalizovat i v provozním staničení v celé délce dané silnice. Vyhodnocením je prezentace posbíraných dat, která obsahuje veškeré druhy zaznamenaných poruch spolu s informacemi o staničení, ploše, délce a šířce poruchy. Data lze zobrazovat v textové i grafické podobě. Po detailním zpracování poruch na každém úseku je provedena sumarizace poruch do skupin se stejným charakterem porušení odpovídající i stejné technologii údržby či opravy. Z analýzy poruch je následně provedeno zařazení jednotlivých úseků do 5 kategorií dle stavu porušení:

- **Výborný (klasifikace 1)** – stav po dokončení stavby nebo celoplošné opravy vozovky, kdy povrch vozovky nevykazuje žádné porušení,
- **dobrý (klasifikace 2)** – stav očekávaný na konci záručního období, může se vyskytnout pouze ojedinělé porušení vozovky méně významnými poruchami,
- **vyhovující (klasifikace 3)** – vozovka ve standardních provozních podmínkách, kdy není snížena bezpečnost ani plynulost silničního provozu, vyskytují se lokální poruchy, případně porušení menších ploch povrchovým opotřebením,
- **nevyhovující (klasifikace 4)** – předznamenává blížící se konec životnosti obrusných či krytových vrstev, vyskytují se bodové poruchy, které se již mohou vzájemně spojovat do plošného porušení, místně se začínají projevovat konstrukční poruchy. V tomto období by se měla připravit komplexní oprava,
- **havarijní (klasifikace 5)** – je stav vozovky, kdy rozsah porušení je tak významný, že ovlivňuje bezpečnost a plynulost silničního provozu, vozovka je výrazně porušena co do plochy a závažnosti poruch.

5.2.1 Technický stav silnic II. třídy v Jčk

V měsíci říjnu a listopadu 2011 byl výše popsanou metodou proveden sběr poruch na silnicích II. třídy v rozsahu 1 646 km s členěním na jednotlivé okresy. Následně pak byla data zpracována a převedena do databáze. Výsledky zobrazuje následující graf.

Graf č. 5: Stav povrchu vozovek silnic II. třídy v Jihočeském kraji⁴⁶



Z grafu je patrné, že v havarijním stavu je celkem 18 % silnic (celkem 303 km) a ve stavu nevyhovujícím je 29 % (479 km). Celkem je tedy v Jihočeském kraji 47 % silnic II. třídy (782 km), které vyžadují v nejbližší době provedení údržby a opravy.

Z jednotlivých klasifikačních stupňů pak lze vytvořit průměrnou klasifikační známku na základě váženého průměru délek úseků zařazených do jednotlivých klasifikačních stupňů. Z hlediska jednotlivých okresů je patrné, že dle této známky je nejhůře hodnocen stav povrchu vozovek v okrese Český Krumlov (hodnota průměrné známky je 3,47 stupně). Naopak nejlépe je hodnocen okres Písek (2,9). V absolutních číslech (délka úseků) je však největší rozsah havarijních silnic v okrese Jindřichův Hradec a Tábor, které společně tvoří polovinu havarijních úseků v celém kraji. Více o stavu silnic II. třídy v jednotlivých okresech vypovídá následující tabulka č. 7.

⁴⁶ *Stav povrchu vozovek silnic II. třídy v Jihočeském kraji k 30. 11. 2011.* Brno : PavEx Consulting, s. r. o., 2011. s. 5.

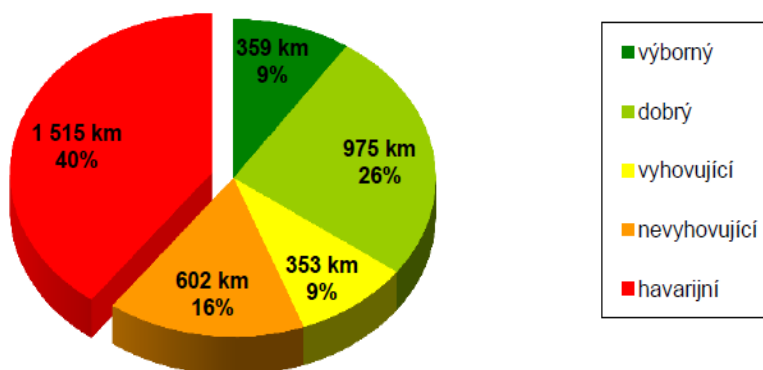
Tabulka č. 7: Stav povrchu vozovek silnic II. třídy v jednotlivých okresech⁴⁷

Okres	Stav zjištěný k datu sběru dat					Prům. klas.	Celková délka [m]
	výborný	dobrý	vyhovující	nevyhovující	havarijní		
CPI	5 620	62 147	47 909	29 618	14 207	2,90	159 501
CST	1 337	56 469	48 809	43 809	16 782	3,11	167 206
CCK	1 771	40 334	36 536	80 713	24 391	3,47	183 745
CPT	11 749	81 600	39 852	60 333	35 500	3,11	229 034
CTA	16 404	72 239	28 889	76 021	74 352	3,45	267 905
CCB	4 482	84 633	34 098	105 161	60 842	3,46	289 216
CJH	38 783	95 471	54 374	83 469	76 856	3,18	348 953
Celkový součet	80 146	492 893	290 467	479 124	302 930	3,26	1 645 560

5.2.2 Technický stav silnic III. třídy v Jčk

V měsících dubnu, květnu a červnu 2012 byl výše popsanou metodou proveden sběr poruch na silnicích III. třídy v rozsahu 3 810 km s členěním na jednotlivé okresy. Z měření bylo vynecháno 6,7 km silnic, které byly neprůjezdné či nezpevněné. Následně pak byla data zpracována a převedena do databáze. Výsledky zobrazuje následující graf.

Graf č. 6: Stav povrchu vozovek silnic III. třídy v Jihočeském kraji⁴⁸



Z grafu je patrné, že v havarijním stavu je celkem 40 % silnic (celkem 1 515 km) a ve stavu nevyhovujícím je 16 % (602 km). Celkem je tedy v Jihočeském kraji 56 % silnic III. třídy (2 117 km), které vyžadují v nejbližší době provedení údržby a opravy.

Z hlediska jednotlivých okresů je patrné, že nejhůře byl hodnocen stav povrchu vozovek v okrese Strakonice (3,81). Nejlépe je hodnocen okres Prachatice (3,37). V absolutních číslech (délka úseků) je však největší rozsah havarijních silnic v okrese Jindřichův Hradec. Podrobněji o stavu silnic III. třídy v jednotlivých okresech ukazuje následující tabulka č. 8.

⁴⁷ *Stav povrchu vozovek silnic II. třídy v Jihočeském kraji k 30. 11. 2011.* Brno : PavEx Consulting, s. r. o., 2011. s. 8.

⁴⁸ *Stav povrchu vozovek silnic III. třídy v Jihočeském kraji k 30. 6. 2012.* Brno : PavEx Consulting, s. r. o., 2012. s. 5.

Tabulka č. 8: Stav povrchu vozovek silnic III. třídy v jednotlivých okresech⁴⁹

Okres	Stav zjištěný k datu sběru dat					Prům. klas.	Celková délka [m]
	výborný	dobrý	vyhovující	nevyhovující	havarijní		
Prachatice	26 748	120 706	46 414	69 222	123 990	3,37	387 080
Český Krumlov	32 552	114 084	56 223	103 507	127 597	3,41	433 963
Písek	37 503	114 081	45 646	59 282	191 641	3,57	448 153
Strakonice	43 024	111 662	37 815	61 733	288 292	3,81	542 526
Tábor	63 365	183 324	40 522	63 049	233 408	3,38	583 668
Jindřichův Hradec	90 198	153 187	47 906	94 768	301 662	3,53	687 721
České Budějovice	65 775	177 645	78 241	150 883	248 067	3,47	720 611
Celkový součet	359 165	974 689	352 767	602 444	1 514 657	3,51	3 803 722

5.2.3 Technický stav mostů na silnicích II a III. třídy v Jčk

V majetku Jihočeského kraje je celkem 1 054 mostů. Většina z nich je ve stupni 3 a 4, tj. dobrém a vyhovujícím. Nejvíce mostů je v okrese Jindřichův Hradec (238), naopak nejméně jich je v okrese Písek (109). V Jihočeském kraji je 1 most, který je ohodnocen stupněm 7 jako havarijní a nachází se v okrese Jindřichův Hradec. Nejvíce mostů, jejichž stav byl ohodnocen jako bezvadný, je v okrese Prachatice (22).

⁴⁹ Stav povrchu vozovek silnic III. třídy v Jihočeském kraji k 30. 6. 2012. Brno : PavEx Consulting, s. r. o., 2012. s. 8.

Tabulka č. 9: Technický stav a počet mostů na silnicích II. a III. třídy v jednotlivých okresech⁵⁰

okres	třída	1. s.	2. s.	3. s.	4. s.	5. s.	6. s.	7. s.	neurčeno	celkem
CB	II.	8	6	37	8	7	0	0	0	66
	III.	4	19	56	23	17	3	0	0	122
	celkem	12	25	93	31	24	3	0	0	188
CK	II.	9	13	13	21	5	1	0	0	62
	III.	9	15	19	21	5	2	0	0	71
	celkem	18	28	32	42	10	3	0	0	133
JH	II.	3	8	25	18	11	2	1	0	68
	III.	9	3	46	53	9	2	0	0	122
	celkem	12	11	71	71	20	4	1	0	190
PI	II.	7	5	15	7	2	0	0	0	36
	III.	4	12	47	9	1	0	0	1	73
	celkem	11	17	62	16	3	0	0	1	109
PT	II.	10	8	18	17	12	0	0	0	65
	III.	12	9	21	27	9	0	0	1	79
	celkem	22	17	39	44	21	0	0	1	144
ST	II.	3	15	9	11	4	0	0	0	42
	III.	7	11	44	25	5	0	0	0	92
	celkem	10	26	53	36	9	0	0	0	134
TA	II.	4	2	9	31	15	1	0	0	62
	III.	4	1	21	37	27	2	0	2	94
	celkem	8	3	30	68	42	3	0	2	156
Jčk	II.	44	57	126	113	56	4	1	0	401
	III.	49	70	254	195	73	9	0	3	653
	celkem	93	127	380	308	129	13	1	3	1 054

5.3 Finance vynakládané na opravy a investice do silnic II. a III. třídy Jčk

Na základě posouzení stavu povrchu vozovek silnic II. a III. třídy byl vypracován a sestaven finanční plán. Ten obsahuje kompletní obnovu silniční sítě včetně zahrnutí pravidelných oprav v rámci desetiletého plánovacího období. Celková částka, která by byla nutná investovat během 10 let na opravu silnic II. a III. třídy je 9,094 miliard Kč. Pro silnice II. třídy je to 2,398 miliard Kč, z toho 39 %, tj. 932 milionů Kč by mělo být investováno v prvním roce plánu 2012.⁵¹

⁵⁰ *Přehledy z informačního systému o silniční a dálniční síti ČR* [online]. Praha : Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2012 [cit. 2012-12-05]. Dostupné z WWW: <http://www.rsd.cz/sdb_intranet/sdb/download/prehledy_2012_7_jc.pdf>.

⁵¹ *Stav povrchu vozovek silnic II. třídy v Jihočeském kraji k 30. 11. 2011*. Brno : PavEx Consulting, s. r. o., 2011. s. 6.

Pro silnice III. třídy je částka 6,156 miliard Kč, z toho 38 %, tj. 2,330 miliard by bylo vhodné investovat již v roce 2012. Následně by každý rok měla vynakládaná částka postupně klesat.⁵² Je třeba ještě upozornit na to, že tato částka přesahující 9 miliard Kč je pouze na opravy povrchů vozovek. To znamená, že nezahrnuje mimo jiné náklady na svislé a vodorovné dopravní značení, opěrné zdi, svodidla a propustky. Zde se odhaduje částka kolem 3 miliard. Jedná se však pouze o odhad odpovědných pracovníků, který není podložen konkrétním materiálem.

Náklady na údržbu a investice do mostních objektů by dle programu Aplikace pro správu mostů v Jihočeském kraji, který využívá SÚS Jčk pro plánování oprav a investic, byly potřebné ve výši zhruba 1,58 miliard Kč. Údaje k říjnu 2011.

Jedná se o optimální variantu, která není vzhledem k přiděleným finančním prostředkům Správě a údržbě silnic Jčk možná. Na opravách a investicích do silnic se podílí také Jihočeský kraj zejména prostřednictvím odboru regionálního plánování, stavebního řádu a investic. Ani tato částka spolu s rozpočtem SÚS Jčk by nebyla schopna pokrýt nutné náklady. A to ani v případě, že by všechny prostředky byly vynaloženy pouze na opravy a nikoliv do investic.

Z následující tabulky vyplývá, že celková částka na opravy a investice do silnic v majetku Jihočeského kraje pro rok 2012 bude zhruba 1,17 miliardy Kč. Zpracované posudky však vyjadřují nutnost vynaložit zhruba 3,262 miliard Kč a to pouze na opravy krytů a povrchů vozovek. Pro představu jsou dále vyobrazeny finanční prostředky vynaložené v letech 2009 – 2012.

⁵² *Stav povrchu vozovek silnic III. třídy v Jihočeském kraji k 30. 6. 2012.* Brno : PavEx Consulting, s. r. o., 2012. s. 6.

Tabulka č. 10: Finance vynakládané na opravy a investice do silnic II. a III. třídy v majetku Jčk v letech 2009 – 2012 v tisících Kč

Rok	SÚS Jčk ⁵³		KÚ Jčk OREG ⁵⁴		Celkem
	náklady na opravy silnic a mostů včetně dopravního značení	investiční náklady vynaložené na silnice a mosty	neinvestiční výdaje na opravy silnic	investiční náklady vynaložené na silnice a mosty (včetně přijatých dotací z EU)	
2009	304 143	157 166	0	410 000	871 309
2010	366 497	172 895	60 474	198 456	798 322
2011	375 287	150 936	51 930	407 000	985 153
2012	318 776	155 432	50 780	644 939	1 169 927

Poznámka: Při zpracování této práce nebyl rok 2012 ještě účetně uzavřen, proto je možné, že se částka u SÚS Jčk může lišit v řádu statisíců. U financí KÚ Jčk bylo vycházeno z plánu rozpočtu pro rok 2012.

⁵³ Vnitropodnikové účetnictví. České Budějovice : Správa a údržba silnic Jihočeského kraje, 2012.

⁵⁴ Informace o hospodaření kraje [online]. České Budějovice : Jihočeský kraj, 2012 [cit. 2012-12-06]. Dostupné z WWW: <[http://www.kraj-jihocesky.cz/index.php?par\[id_v\]=12&par\[lang\]=CS](http://www.kraj-jihocesky.cz/index.php?par[id_v]=12&par[lang]=CS)>.

6 Zimní a letní údržba silnic na území Jihočeského kraje

Mezi činnosti Správy a údržby silnic Jčk nepatří jen opravy silnic a jejich příslušenství. Další podstatnou náplní činnosti je zimní a letní údržba silnic a zajišťování jejich sjízdnosti. Základní legislativní normou pro provádění výkonu zimní údržby na pozemních komunikacích je zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích (ze dne 23. ledna 1997), který nabyl účinnosti 1. dubna 1997. Jedná se zejména o sjízdnost dálnic, sjízdnost a schůdnost silnic a místních komunikací. Toto upravují § 26, § 27 a § 28.

Další legislativní normou je vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích ze dne 23. dubna 1997. Zimní údržby silnic se týká především § 41 Základní ustanovení, § 42 Plán zimní údržby, § 43 Dálnice a rychlostní silnice, § 44 Ostatní silnice, § 45 Lhůty pro zmírňování závad ve sjízdnosti dálnic a silnic, § 46 Lhůty pro zmírňování závad ve sjízdnosti místních komunikací a příslušné přílohy.

Letní údržba zahrnuje především stavební udržovací práce, kterým se podrobněji věnuje kapitola číslo 5 této práce. Jedná se zejména o výspravy povrchu vozovek, opravy propustků, práce na mostech, úpravy krajnic, sečení trávy a kácení stromů, které ohrožují plynulost a bezpečnost silničního provozu. Tato kapitola se bude dále věnovat pouze zimní údržbě.

6.1 Vymezení základních pojmů

Pozemní komunikace – dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci. Součástí jsou pevná zařízení nutná pro zajištění bezpečnosti.⁵⁵

Pozemní komunikace se dále dělí na:

- dálnice – pozemní komunikace určená pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly,⁵⁶
- silnice – veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci. Silnice tvoří silniční síť. Podle svého určení a dopravního významu se silnice rozdělují do těchto tříd:
 - silnice I. třídy – zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu,
 - silnice II. třídy – pro dopravu mezi okresy,

⁵⁵ Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, § 2, odst. 1, 2.

⁵⁶ Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, § 4, odst. 1.

- silnice III. třídy – vzájemné spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace,⁵⁷
- místní komunikace – veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně místní dopravě, také se dle dopravního významu rozdělují do tříd,⁵⁸
- účelová komunikace – je pozemní komunikace, která slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí.⁵⁹

Sjízdnost – dálnice, silnice a místní komunikace umožňují bezpečný pohyb silničních a jiných vozidel přizpůsobený stavebnímu a dopravně technickému stavu těchto pozemních komunikací a povětrnostním situacím a jejich důsledkům.

Stavební stav – kvalita, stupeň opotřebení povrchu, podélné nebo příčné vlny, výtluky, které nelze odstranit běžnou údržbou, únosnost vozovky, krajnic, mostů a mostních objektů a vybavení pozemní komunikace součástmi a příslušenstvím.

Povětrnostní situace a jejich důsledky – vánice, intenzivní dlouhodobé sněžení, vznik souvislé námrazy, mlhy, oblevy, mrznoucí déšť, vichřice, povodně, přívalové vody a další obdobné situace.

Závada ve sjízdnosti – rozumí se taková změna ve sjízdnosti, kterou nemůže řidič předvídat při pohybu vozidla přizpůsobeném stavebnímu stavu a dopravně technickému stavu těchto pozemních komunikací a povětrnostním situacím a jejich důsledkům.⁶⁰

6.2 Plán zimní údržby

Správa a údržba silnic Jihočeského kraje zodpovídá za sjízdnost silniční sítě v rámci schváleného Krajského operačního plánu zimní údržby silnic. Zimní údržbou se zmírňují závady, které vznikají působením povětrnostních vlivů a podmínkami za zimních situací ve sjízdnosti pozemních komunikací podle pořadí důležitosti, které rozděluje silnice pro účely plánu zimní údržby. Údržba se provádí dle výše uvedeného Krajského operačního plánu zimní údržby silnic v období, které je stanoveno od 1. listopadu do 31. března následujícího roku.⁶¹

⁵⁷ Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, § 5, odst. 1,2.

⁵⁸ Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, § 6, odst. 1,3.

⁵⁹ Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, § 7, odst. 1.

⁶⁰ KOČÍ, R. *Zákon o pozemních komunikacích: s komentářem, prováděcími předpisy a vzory správních rozhodnutí*. Praha, 2008. s. 145.

⁶¹ Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, vyhláška č. 104/1997 Sb., § 42, odst. 1,2.

Dle pořadí důležitosti jsou silnice rozděleny:

- **I. pořadí** – silnice I. třídy a dopravně důležité silnice II. třídy,
- **II. pořadí** – zbývající úseky silnic II. třídy nezařazené do I. pořadí a dopravně významné silnice III. třídy,
- **III. pořadí** – ostatní silnice III. třídy nezařazené do II. pořadí a udržované zpravidla jen pluhováním,
- **neudržované** – silnice, na kterých není provozována osobní linková doprava a na nichž není nutno pro jejich nepatrný dopravní význam vykonávat zimní údržbu. Případní uživatelé musí být upozorněni dopravní značkou.

Při výkonu zimní údržby se na silnicích používá taková dostupná technologie, která nejlépe vyhovuje místním poměrům a pořadí důležitosti silnice:⁶²

- **I. pořadí** – udržuje se celá délka a šířka vozovky způsobem, že se náledí a zbytková vrstva sněhu po pluhování o tloušťce menší než 3 cm odstraňuje posypy. Těmi jsou chemické a rozmrazovací materiály. Pokud jsou chemické rozmrazovací materiály neúčinné, tak se využije posyp zdrsňovacími materiály,
- **II. pořadí** – používají se stejné technologie jako u I. pořadí s tím, že jsou v případě nutnosti na silnicích ponechány uježděné sněhové vrstvy, které se zdrsňují posypem zdrsňovacími materiály. Tento posyp se může provádět pouze na místech, kde si to vyžaduje dopravně technický stav komunikace, například velká stoupání, křižovatky, ostré oblouky, zastávky linkové osobní dopravy,
- **III. pořadí** – silnice jsou udržovány až po údržbě silnic I. a II. pořadí, převážně pluhováním nebo posypem zdrsňovacími materiály v místech, kde si to vyžadá dopravně technický stav komunikace.

Pluhování by mělo být prováděno již v průběhu sněžení, případně i po skončení padání sněhu. V zimním období nesmí být doba od zjištění vzniku závady ve sjízdnosti silnice do doby výjezdu prvních mechanismů ke zmírnění této závady delší než 30 minut. Pro zajištění sjízdnosti silnic jsou přesně stanoveny lhůty pro zmírňování závad ve sjízdnosti, do jejichž uplynutí musí být zimní údržba silnic provedena. Lhůty jsou zákonem stanoveny takto:⁶³

- dálnice a rychlostní komunikace do 2 hodin,
- silnice zařazené do:

⁶² Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, vyhláška č. 104/1997 Sb., § 44.

⁶³ Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, vyhláška č. 104/1997 Sb., § 45, odst. 1, 2, 3.

- I. pořadí do 3 hodin,
- II. pořadí do 6 hodin,
- III. pořadí do 12 hodin.

6.3 Silnice v Jihočeském kraji dle pořadí důležitosti

Správa a údržba silnic Jčk provádí pro Jihočeský kraj zimní údržbu na silnicích II. a III. třídy. Zároveň na základě smlouvy provádí tuto údržbu i na silnicích a dálnicích v majetku České republiky. V příloze č. V této práce jsou uvedeny tabulky zobrazující délky zařazení vozovek dle pořadí důležitosti v jednotlivých okresech. Délka kilometrů udržovaných silnic se bude v tomto případě lišit od délky silniční sítě v Jihočeském kraji prezentované v tabulce č. 6 této práce. Důvodem je předání správy nad některými komunikacemi v rámci jednotlivých závodů SÚS Jčk. Stalo se tak v případech, kdy jsou některé silnice na hranicích okresů, a tedy působišť jednotlivých závodů, lépe dostupné z jiného závodu. Dalším důvodem rozdlů ve vzdálenostech je to, že Ředitelství silnic a dálnic ČR požadovalo dne 9. 7. 2009 vytvořit operační plán pro údržbu dle aktuálních údajů z databanky. Tyto operační plány jsou tedy nastaveny na údaje z roku 2009. Aktualizace operačního plánu by měla proběhnout v roce 2013. Následující tabulka zobrazuje celkové zařazení vozovek dle pořadí důležitosti v Jihočeském kraji.⁶⁴

Tabulka č. 11: Rekapitulace zařazení vozovek dle délek a pořadí důležitosti⁶⁵

silnice	km	1. pořadí (km)	2. pořadí (km)	3. pořadí		Neudržované (km)
				udržované		
				komplet	pouze plužení	
I. třída	736,639	732,796	3,843	0	0	0
II. třída	1649,432	2,091	1620,398	13,913	4,789	8,241
III. třída	3259,941	2,666	302,829	2992,834	359,243	153,267
D3	33,785	33,785	0	0	0	0
CELKEM	6 230,70	771,338	1927,07	3006,747	364,032	161,508

⁶⁴ *Krajský operační plán zimní údržby silnic*. České Budějovice : Správa a údržba silnic Jihočeského kraje, 2009. s. 1 – 6.

⁶⁵ *Krajský operační plán zimní údržby silnic*. České Budějovice : Správa a údržba silnic Jihočeského kraje, 2009. s. 1 – 6, zpracování vlastní.

6.4 Finance vynakládané na zimní údržbu silnic II. a III. třídy Jčk

Náklady na zimní údržbu jsou hrazeny z každoročního příspěvku zřizovatele. Na základě vnitropodnikového účetnictví byla sestavena následující tabulka, která ukazuje náklady na zimní údržbu v letech 2009, 2010 a 2011. Náklady za zimu v roce 2012 budou vyčísleny až na jaře v roce 2013. Součástí nákladů v každém roce jsou mzdové náklady na dispečink a zimní pohotovost, náklady na posypové materiály, pohonné hmoty, odpisy za použitou mechanizaci a provozní náklady na opravy mechanizace. Pro zajímavost autor práce uvádí, že dle pracovníků zodpovědných za zimní údržbu činí náklady za 1 den zimní údržby v Jihočeském kraji cca 4 miliony Kč. Toto číslo je však pouze orientační a týká se „běžného“ sněžení, nikoli například sněhové bouře či kalamity. V tom případě by náklady narostly. Vzhledem k rozloze kraje, rozdílným geografickým podmínkám a různým intenzitám sněžení nelze tento údaj přesně doložit.

Tabulka č. 12: Finance vynaložené na zimní údržbu na silnicích II. a III. třídy v letech 2009 – 2011 v Kč⁶⁶

Okres	Náklady 2009	Náklady 2010	Náklady 2011
závod ČB	32 355 862,46	52 154 089,27	25 100 216,26
závod ČK	17 638 949,99	35 291 205,02	23 549 729,92
závod JH	38 750 219,50	49 626 506,68	31 638 308,57
závod PI	24 798 358,86	33 646 620,78	19 204 573,61
závod PT	41 009 186,78	48 520 402,60	33 990 295,98
závod ST	24 880 733,12	37 055 626,04	18 613 052,71
závod TA	30 225 554,74	42 000 127,96	22 488 038,15
Celkem	209 658 865,45	298 294 578,35	174 548 215,20

Z tabulky vyplývá, že nejdražší, až na výjimku z roku 2010, bývá zimní údržba v okrese Prachatice, přestože má druhou nejkratší síť silnic II. a III. třídy (613,7 km). Úroveň vysokých nákladů oproti jiným závodům si udržuje okres Jindřichův Hradec, ten má ale naopak ve správě nejdelší silniční síť (1041,8 km). Nejnižší náklady během sledovaných let zaznamenal v roce 2009 závod Český Krumlov, oproti tomu nejvyšší vykázal v roce 2010 závod České Budějovice.

Následující tabulka zobrazuje délku silnic II. a III. třídy v jednotlivých okresech a náklady na údržbu 1 km silnice v zimním období. Tabulka je pouze orientační a

⁶⁶ Vnitropodnikové účetnictví. České Budějovice : Správa a údržba silnic Jihočeského kraje, 2012, zpracování vlastní.

nezohledňuje například geografické podmínky, které jsou v tomto případě významným činitelem.

Tabulka č. 13: Finance vynaložené na zimní údržbu na silnicích II. a III. třídy v letech 2009 – 2011 v Kč⁶⁷

okres	počet km II. a III. třídy	náklady na 1 km/zima za rok 2009	náklady na 1 km/zima za rok 2010	náklady na 1 km/zima za rok 2011	celkový průměr
závod ČB	1 008,90	32 070,44	51 694,01	24 878,79	36 214,41
závod ČK	616,80	28 597,52	57 216,61	38 180,50	41 331,54
závod JH	1 041,80	37 195,45	47 635,35	30 368,89	38 399,90
závod PI	606,80	40 867,43	55 449,28	31 648,93	42 655,21
závod PT	613,70	66 822,86	79 062,09	55 385,85	67 090,26
závod ST	710,20	35 033,42	52 176,33	26 208,18	37 805,98
závod TA	851,70	35 488,50	49 313,29	26 403,71	37 068,50
celkem	5 449,90	39 439,37	56 078,14	33 296,41	42 937,97

Jak již bylo zmíněno výše, SÚS Jčk vykonává na základě smlouvy zimní údržbu také na dálnicích, rychlostních komunikacích a silnicích prvních třídy v majetku České republiky. Tato smlouva má platnost do října 2013. V průběhu roku 2013 vypíše Ředitelství silnic a dálnic ČR výběrové řízení na zimní a letní údržbu na dalších 5 let. Celková fakturace za údržbu silnic v majetku státu činila za rok 2009 zhruba 151,43 milionů Kč (čistý zisk před zdaněním byl 28,28 milionů Kč)⁶⁸, v roce 2010 bylo fakturováno celkem 195,04 milionů Kč (čistý zisk byl 41,65 milionů Kč)⁶⁹ a v roce 2011 bylo fakturováno přibližně 114,33 milionů Kč (čistý zisk činil 4,126 milionů Kč).⁷⁰ V roce 2011 došlo k podstatnému snížení čistého zisku. To způsobilo zejména to, že předmětná smlouva o údržbě je stanovena pevnými částkami, které nezohledňují například zvyšování cen pohonných hmot nebo posypových materiálů. Přesto tato zakázka představuje pro SÚS Jčk největší zdroj příjmů. Z toho důvodu by bylo pro organizaci výhodné získat tuto zakázku i na další období. Smlouva by měla platit od října 2013 na dobu 5 let.

⁶⁷ Vnitropodnikové účetnictví. České Budějovice : Správa a údržba silnic Jihočeského kraje, 2012, zpracování vlastní.

⁶⁸ Zpráva o činnosti za rok 2009. České Budějovice : Správa a údržba silnic Jihočeského kraje, 2009. s. 5.

⁶⁹ Zpráva o činnosti za rok 2010. České Budějovice : Správa a údržba silnic Jihočeského kraje, 2010. s. 5.

⁷⁰ Zpráva o činnosti za rok 2011. České Budějovice : Správa a údržba silnic Jihočeského kraje, 2011. s. 5.

7 Využívání dotací z EU na silnice II. a III. třídy v Jčk

Správa a údržba silnic Jčk, potažmo Jihočeský kraj, využívají k financování silniční sítě také fondy z Evropské unie. V minulosti byl využíván Program Přeshraniční spolupráce Phare CBC, který byl přípravou na vstup do Společenství INTERREG III. Byl zaměřen na projekty převážně investičního charakteru. Dalším často využívaným programem byl Společný regionální operační program (SROP).⁷¹

Od roku 2007 vstoupila Česká republika do nového programovacího období 2007 – 2013. Nejvýznamnějším operačním programem je Regionální operační program (ROP), který je při žádání o dotace nejčastěji využíván. Jihočeský kraj v současnosti dále využívá dva programy přeshraniční spolupráce s Rakouskem a Bavorskem.

7.1 Regionální operační program regionu soudržnosti Jihozápad⁷²

V rámci Regionálního operačního programu došlo k rozdělení ČR na jednotlivé regiony, nazývané NUTS II, které jsou výsledkem spojení dvou a více krajů. Spojením Jihočeského kraje s Plzeňským došlo k vytvoření regionu NUTS II Jihozápad. Hlavním cílem programu je zvýšení konkurenceschopnosti a atraktivity regionu v zájmu zvyšování kvality života jeho obyvatel. Pro program ROP Jihozápad je na období 2007 – 2013 vyčleněno 18,4 miliardy korun. Obsahuje 4 prioritní osy rozdělující operační program na logické celky (Dostupnost center, Stabilizace a rozvoj měst a obcí, Rozvoj cestovního ruchu, Technická pomoc), které jsou dále členěny a specifikovány na tzv. oblasti podpory. SÚS Jčk a Jihočeský kraj využívají pro své projekty prioritní osu 1 – Dostupnost center a oblast podpory 1.1 Modernizace regionální silniční sítě. Tato oblast podpory je zaměřena na zlepšení dopravní situace v regionu Jihozápad. Mezi konkrétní podporované aktivity patří výstavba, rekonstrukce a modernizace silnic II. a III. třídy, odstraňování bodových závad na silnicích II. a III. třídy a příprava projektů na rozvoj dopravní obslužnosti. Jednotlivé výzvy jsou vždy časově a finančně vymezeny. Uskutečněné projekty byly vždy financovány ze 3 zdrojů – Evropská unie se podílela 85 %, Česká republika 7,5 % a příjemce dotace také 7,5 %. V rámci úsporných opatření prováděných Českou republikou stát od srpna 2011 vlastní financování zastavil a příjemce dotace nyní platí 15 %. Podíl EU je stále 85 %.

⁷¹ *Historie regionální politiky EU v České republice* [online]. Praha : Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2012 [cit. 2012-12-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Programy-2004-2006/Historie-regionalni-politiky-EU-v-Ceske-republice/Predvstupni-nastroje/Phare>>.

⁷² *Regionální operační program Jihozápad* [online]. České Budějovice : Úřad regionální rady regionu soudržnosti NUTS II Jihozápad, 2012 [cit. 2012-12-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.rr-jihozapad.cz/?menu=rop-jihozapad>>.

Řídícím orgánem tohoto operačního programu je Regionální rada soudržnosti Jihozápad, která sídlí v Českých Budějovicích a v Plzni.

7.2 Cíl 3 Česká republika – Svobodný stát Bavorsko⁷³

Operační program přeshraniční spolupráce Česká republika – Svobodný stát Bavorsko navazuje na realizovanou Iniciativu Společenství INTERREG IIIA ČR – Bavorsko. Vzniká na základě společných aktivit české a německé strany za účelem vytvoření vzájemně akceptovatelného a společně využitelného dokumentu, který poskytne vhodný prostor pro realizaci česko-německé spolupráce v příhraničních oblastech v období 2007–2013. Mezi hlavní cíle programu patří podpora přeshraniční hospodářské, kulturní a komunální spolupráce, rozvoj a podpora cestovního ruchu, vzdělání a sociální integrace, ochrana životního prostředí a zlepšení dopravní dostupnosti pohraničí. Pro českou stranu (tzn. kraje Jihočeský, Plzeňský a Karlovarský) činí celková alokace z fondů EU 55,04 mil. EUR (cca 1,4 miliard Kč) na celé programovací období. Program obsahuje 2 prioritní osy (Hospodářský rozvoj, lidské zdroje a sítě a Rozvoj území a životní prostředí), které jsou dále specifikovány 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.

Program nemá výzvy časově ani finančně omezené, projektové žádosti je možno podávat průběžně. Na financování projektu se podílí Evropská unie 85 %, Česká republika 5 % a podíl příjemce dotace činí 10 %. Jednou z podmínek pro podporu je mít alespoň jednoho bavorského partnera. Národním orgánem je v rámci České republiky Ministerstvo pro místní rozvoj. Kontrolním místem pro oblast Jižních Čech je Centrum pro regionální rozvoj Jihozápad se sídlem v Písku.

7.3 Evropská územní spolupráce Rakousko - Česká republika⁷⁴

Stejně jako předchozí operační program, navazuje na realizovanou Iniciativu Společenství INTERREG IIIA ČR – Rakousko a vzniká na základě společných aktivit české a rakouské strany za účelem vytvoření vzájemně akceptovatelného a společně

⁷³ *Operační program Přeshraniční spolupráce ČR – Svobodný stát Bavorsko* [online]. České Budějovice : Jihočeský kraj, 2012 [cit. 2012-12-06]. Dostupné z WWW: <[http://www.kraj-jihocesky.cz/index.php?par\[id_v\]=1290&par\[lang\]=CS](http://www.kraj-jihocesky.cz/index.php?par[id_v]=1290&par[lang]=CS)>.

⁷⁴ *Operační program Přeshraniční spolupráce ČR – Rakousko* [online]. České Budějovice : Jihočeský kraj, 2012 [cit. 2012-12-06]. Dostupné z WWW: <http://www.kraj-jihocesky.cz/index.php?par%5Bid_v%5D=1289&par%5Blang%5D=C>.

využitelného dokumentu, který poskytne vhodný prostor pro realizaci česko-rakouské spolupráce v příhraničních oblastech v období 2007–2013. K hlavním cílům programu patří zlepšení dopravní dostupnosti česko-rakouského příhraničí, ochrana životního prostředí, podpora rozvoje infrastruktury a služeb cestovního ruchu, vzdělávání a sociální integrace, posílení spolupráce hospodářských subjektů a transferu technologií či podpora přeshraniční spolupráce územních samospráv. Pro českou stranu (tzn. kraje Jihočeský, Jihomoravský a Vysočina) činí celková alokace z fondů EU 69,12 mil. EUR (cca 1,7 miliard Kč) na celé programovací období. Program obsahuje 2 prioritní osy (Socioekonomický rozvoj, cestovní ruch a transfer know-how, Regionální dostupnost a udržitelný rozvoj), které jsou dále specifikovány oblastí podpory. Jihočeský kraj pro své projekty využívá prioritní osu 2 – Regionální dostupnost a udržitelný rozvoj, oblast podpory 2.1 Doprava a regionální dostupnost.

Jako u předchozího programu zde nejsou výzvy časově ani finančně omezeny, projektové žádosti je možno podávat průběžně. Na financování projektu se podílí Evropské unie 85 %, Česká republika 5 % a podíl příjemce dotace činí 10 %. Jednou z podmínek pro podporu je mít alespoň jednoho rakouského partnera. Národním orgánem je v rámci České republiky Ministerstvo pro místní rozvoj. Kontrolním místem pro oblast Jižních Čech je Centrum pro regionální rozvoj Jihozápad se sídlem v Písku.

7.4 Přehled staveb financovaných z dotačních fondů

Při posuzování problematiky silniční infrastruktury v Jihočeském kraji je nezbytné zabývat se i dotačními tituly, které na její stavbu a obnovu čerpá Jihočeský kraj a Správa a údržba silnic JČk.

Jihočeský kraj čerpá dotace ve větší míře než Správa a údržba silnic JČk. Je to způsobeno tím, že kraj si chce zachovat dohled a kontrolu nad investicemi plynoucími do silnic. Z toho důvodu určuje, jaké stavby budou realizovány a jaký dotační titul bude k tomuto účelu využit. Dále je věcí dohody mezi vedením kraje a vedením SÚS JČk, zda bude SÚS JČk také usilovat o získání nějaké dotace. V případě podání žádosti o dotaci je však snaha o to, aby se financovaly převážně finančně náročnější stavby, a ty majoritně zůstávají pod dohledem právě Jihočeského kraje.

Tabulka č. 14: Seznam staveb Jihočeského kraje financovaných z Regionálního operačního programu regionu soudržnosti⁷⁵

Číslo výzvy	Alokovaná dotace dle smlouvy v Kč	Skutečně vyplacená dotace v Kč
1. výzva		
Silnice II/145 u Kratochvíle	53 002 500,00	52 672 244,71
Silnice II/145 Husinec - Běleč	304 972 500,00	297 658 622,27
2. výzva		
Most ev. č. 12220 -1 Hněvkovice	30 145 695,63	29 760 941,66
Most ev. č. 1406 - 2 u Kestřan	21 928 366,69	21 928 366,68
Most ev. č. 15532 - 1 Roudné	69 492 725,40	69 481 853,53
Most ev. č. 135 - 011 Soběslav	26 474 147,63	25 399 063,53
Most ev. č. 17210 - 4 Střelské Hoštice	19 318 572,83	17 895 392,33
Silnice II/154 v průtahu obcí Šalmanovice	62 359 732,53	59 246 198,94
5. výzva		
Program modernizace komunikací II. a III. třídy (P3)	325 626 132,80	bude vyplacen v průběhu roku 2013
Přeložka silnic II/156 a II/157 v Č. Budějovicích - 1. etapa, část 1.2	179 735 475,00	179 397 202,50
10. výzva		
Most ev. č. 105 - 048 Koloděje nad Lužnicí	35 752 925,01	35 423 858,61
Most ev. č. 139 - 000A Písek	33 013 730,47	27 154 894,00
Program modernizace komunikací II. a III. třídy (P4)	279 717 125,32	bude vyplacen v průběhu roku 2013
Most ev. č. 135 - 005 Bechyně	19 858 532,57	14 788 199,05
Most ev. č. 159 - 003 Neznašov	39 853 423,00	39 689 473,46
Most ev. č. 146 - 001 Hluboká nad Vltavou - náhon a most ev. č. 146 - 002 Hluboká nad Vltavou	82 426 508,57	81 706 975,70
Přeložka silnic II/156 a II/157 v Č. Budějovicích - 2. etapa, část 2.1	70 335 249,71	67 035 196,01
Most ev. č. 128 - 021E, Jindřichův Hradec	21 175 879,00	16 330 131,32
Silnice II/154 Údolí u Nových hradů - křiž. sil. II/154, II/156 a stavba mostu ev. č. 154 - 008	24 554 235,00	11 045 717,56
20. výzva		
Přeložka silnic II/156 a II/157 - 4.etapa	282 541 169,85	začíná realizace
21. výzva		
Přeložka silnic II/156 a II/157 v Českých Budějovicích - 2. etapa, část 2.2	47 731 593,43	nyní v procesu hodnocení projektových žádostí
Přeložka silnice II/409 Planá nad Lužnicí	75 892 686,05	
Kaplice - přeložka silnice II/154 a II/158 - 1.etapa	92 716 658,57	
Modernizace komunikací I. a III. třídy (P5)		
Modernizace komunikací I. a III. třídy (P6)		

⁷⁵ Veřejně dostupné podkladové materiály. České Budějovice : Krajský úřad Jihočeského kraje, 2012, vlastní zpracování.

Z tabulky č. 14 vyplývá, že nejnákladnější realizované stavby jsou přeložky komunikací. Největší stavbou Jihočeského kraje byla realizace přeložky II/145 Husinec – Běleč. Dále plynuly značné částky do Programu obnovy a modernizace komunikací nazývané P3, P4 a jsou naplánovány programy P5 a P6. Jedná se o rekonstrukce stávajících komunikací, kdy každý z uvedených programů obsahuje několik úseků vybraných silnic II. a III. třídy.

Tabulka č. 15: Seznam staveb Správy a údržby silnic Jčk financovaných z Regionálního operačního programu regionu soudržnosti⁷⁶

Číslo výzvy	Alokovaná dotace dle smlouvy v Kč	Skutečně vyplacená dotace v Kč
5. výzva		
Rekonstrukce sil. II/144, III/14410, III/14415 VI. Březí - II.etapa	17 123 687,86	16 977 398,19
Rekonstrukce silnice II/156 průtah obcí Údolí u Nových Hradů	14 186 818,12	7 539 879,24
Most ev. č. 1394 - 2 Čejetice a Most ev. č. 170 - 007 Počátky	19 616 875,22	19 302 532,24
Rekonstrukce sil. II/144, III/14410, III/14415 VI. Březí - III.etapa	11 856 793,56	9 368 715,46
Most ev. č. 160 - 015 Nahořany u Lovčíka a Most ev. č. 160 - 005 Větrní	8 252 397,82	7 970 922,97
Most ev. č. 160 - 016 Nahořany před křiž. Na Větrnou a Most ev. č. 160 - 017 za Nahořany	11 780 745,77	11 731 061,00
Most ev. č. 160-010 chatová osada před Zátoní a Most ev. č. 1701 - 2 Radkovice	11 977 359,53	11 967 672,93
20. výzva		
Mostní program Správa a údržba silnic Jčk 2013	41 120 851,11	u projektu začíná realizace

Správa a údržba silnic Jčk se při žádostech o dotace zaměřuje převážně na rekonstrukce menších mostů. Důvod byl popsán v předcházejícím odstavci. Také projekt nazvaný Mostní program SÚS Jčk 2013 toto potvrzuje. Jedná se o 7 mostů, které budou v rámci této žádosti zrekonstruovány.

⁷⁶ *Veřejně dostupné podkladové materiály.* České Budějovice : Správa a údržba silnic JčK, 2012, vlastní zpracování.

Tabulka č. 16: Seznam staveb Jihočeského kraje financovaných z Evropské územní spolupráce Rakousko - Česká republika⁷⁷

Název projektu	Alokovaná dotace dle smlouvy v Kč	Skutečně vyplacená dotace v Kč
Zlepšení přístupových komunikací k hr. přechodu Nová Bystřice - Grametten	7 469 044,98	6 349 574,60
Zlepšení přístupových komunikací k hr. přechodu Nová Bystřice - Grametten II	6 592 763,88	5 610 131,53
Zlepšení přístupových komunikací k hr. přechodu Hluboká-Schaditz	23 111 704,80	18 161 968,13

Tabulka č. 17: Seznam staveb Jihočeského kraje financovaných z Cíle 3 Česká republika – Svobodný stát Bavorsko⁷⁸

Název projektu	Alokovaná dotace dle smlouvy v Kč	Skutečně vyplacená dotace v Kč
Zlepšení přístupu k hraničnímu přechodu Strážný/Philippstret - II/145 Vimperk	77 622 076,00	69 859 868,40
Zlepšení přístupových komunikací k hr. přechodu Strážný - Philippstret	36 260 304,00	32 634 273,60
Modernizace silničního spojení mezi hr. přechody Strážný - Nové Údolí	20 779 000,00	18 701 100,00

Z tabulek č. 16 a 17 vyplývá, že žádnému z projektů se nepodařilo plně vyčerpat alokovanou dotaci dle smlouvy a skutečně vyplacená dotace byla vždy nižší. Důvodem je, že o dotaci je vždy žádáno s projektovou dokumentací, jejíž součástí je oceněný soupis prací. Tento však sestavuje projektant na základě oficiálních ceníkových částek. Až po podání žádosti o dotaci a případném schválení projektu k financování je stavba soutěžena ve výběrovém řízení a cena, kterou oceňuje stavbu zhotovitel, bývá zpravidla pod úrovní částky uvažované projektantem. Dalším důvodem mohou být například méněpráce.

V následující tabulce jsou zobrazeny celkové částky, na které byly alokovány dotace, celkové částky skutečně vyplacených dotací, finanční rozdíl a procentní úspěšnost, s rozdělením na jednotlivé dotační tituly a žadatele.

⁷⁷ *Veřejně dostupné podkladové materiály.* České Budějovice : Krajský úřad Jihočeského kraje, 2012, vlastní zpracování.

⁷⁸ *Veřejně dostupné podkladové materiály.* České Budějovice : Krajský úřad Jihočeského kraje, 2012, vlastní zpracování.

Tabulka č. 18: Úspěšnost čerpání u jednotlivých dotačních titulů⁷⁹

	ROP		ČR – Rakousko	ČR – Bavorsko
	Jčk	SÚS	Jčk	Jčk
Alokovaná dotace dle smlouvy (v Kč)	1 094 400 199,04	94 794 677,88	37 173 513,66	134 661 380,00
Skutečně vyplacená dotace (v Kč)	1 046 614 332,86	84 858 182,03	30 121 674,26	121 195 242,00
Rozdíl (v Kč)	47 785 866,18	9 936 495,85	7 051 839,40	13 466 138,00
Úspěšnost čerpání	95,63 %	89,52 %	81,03 %	90 %

Z tabulky je zřejmé, že největší úspěšnosti je dosahováno u Regionálního operačního programu a Jihočeský kraj je při jeho čerpání o cca 6 % efektivnější než Správa a údržba silnic Jčk. Dle názoru autora lze úspěšnost na úrovni 95,63 % považovat za velmi vysokou. Jako neúspěšné by se dal hodnotit výsledek čerpání Cíle 3 Rakousko – ČR, kde se nepodařilo vyčerpat téměř 20 % z alokované částky. Výsledek čerpání z programu Cíl 3 ČR – Bavorsko a čerpání Správy a údržby silnic Jčk z Regionálního operačního programu by se dal zhodnotit jako průměrný.

Celkový průměrný výsledek úspěšnosti čerpání dotací na území Jihočeského kraje do silnic II. a III. třídy se pohybuje na úrovni cca 94 % a nevyčerpaná částka činí 78,3 milionu Kč. Z celkového pohledu na danou problematiku čerpání dotací se autor práce domnívá, že tato úspěšnost je na relativně dobré úrovni, ovšem celková nevyčerpaná částka dosahuje značné výše.

⁷⁹ *Veřejně dostupné podkladové materiály.* České Budějovice : Krajský úřad Jihočeského kraje, 2012, vlastní zpracování.

8 Analýza efektivity správy a údržby silniční infrastruktury v Jčk

Analýzu efektivity lze pojmout v různých rovinách. Může se jednat o efektivitu z hlediska technologických postupů, které by odrážely snahu o větší či menší šetření finančních prostředků, dále pak jaké činnosti budou zadávány externím firmám a naopak jaké činnosti je Správa a údržba silnic Jčk schopna provádět svépomocí. Dále pak změnou některých zavedených postupů při přípravě a realizaci staveb, jakým způsobem a na co jsou čerpány dotace z evropských fondů anebo například z hlediska organizačních změn.

8.1 Efektivita SÚS Jčk z organizačního hlediska

Právě organizační změnu spatřuje autor práce jako nejlépe proveditelnou a nejvíce průkaznou a je zde možno hospodaření jednotlivých závodů prezentovat a následně vyhodnotit.

Tabulka č. 19: Průměrný počet km na zaměstnance a náklady v Kč na 1 km silnice za rok 2011⁸⁰

Okres	Silnice II. a III.	Počet zaměstnanců	Km/zaměstnanec	Náklady celkem v Kč	Náklady/km v Kč
CB	1009	140	7,21	130 930 832,76	129 762,97
CK	617	90	6,86	95 408 211,16	154 632,43
JH	1042	129	8,08	120 231 561,78	115 385,38
PI	607	94	6,46	82 883 600,97	136 546,29
PT	614	101	6,08	104 158 528,97	169 639,30
ST	710	105	6,76	89 734 498,04	126 386,62
TA	852	117	7,28	109 962 695,99	129 064,20
Celkem	5451	776	7,02	733 309 929,67	134 527,60

Z tabulky vyplývá, kolik kilometrů II. a III. třídy má SÚS Jčk ve správě. Jsou uváděny jen silnice II. a III. třídy, jelikož silnice I. třídy a dálnice jsou v majetku České republiky, která jejich údržbu také financuje. Dále je v tabulce uveden počet pracovníků na jednotlivých závodech a kolik kilometrů připadá na jednoho pracovníka. Pokud budeme hodnotit tyto údaje je zřejmé, že čím více kilometrů má závod ve správě, tím je na příslušném závodě zaměstnáno více pracovníků, přesto ale má každý na starosti více

⁸⁰ *Vnitropodnikové účetnictví*. České Budějovice : Správa a údržba silnic Jihočeského kraje, 2012, výpočet vlastní.

kilometrů. Rozpor dále přichází při porovnání celkových výdajů jednotlivých závodů a průměrných nákladů za 1 kilometr silnice za rok. Tyto výdaje zahrnují kompletní náklady na provoz závodu za rok 2011, včetně nákladů za zimní a letní údržbu, mzdových nákladů, nákladů za energie a dalších. Faktem je, že čím více kilometrů daný závod spravuje, tím disponuje menší finanční částkou na údržbu 1 kilometru za rok. Tato čísla se jeví jako značně nelogická a vypovídají o nerovnoměrném rozložení finančních prostředků a pracovníků. Z tabulky jasně vyplývá, že závody s menším počtem kilometrů silnic ve správě mají k dispozici více finančních prostředků a současně i více pracovníků.

Řešení tohoto problému, a současně dle názoru autora i finanční úsporu, by bylo možno spatřovat ve sloučení některých závodů. Je otázkou, jak masivní by toto sloučení mělo být, aby nevedlo k příliš velké centralizaci, která by měla za následek nižší operativnost celé organizace.

Jako nejefektivnější se z pohledu autora jeví sloučení 4 nejmenších závodů do 2 a to těch, které spolu sousedí. Jedním závodem by byl Český Krumlov a Prachatice a druhým Písek a Strakonice. Jak by toto sloučení mohlo vypadat, zobrazuje následující tabulka.

Tabulka č. 20: Průměrný počet km na zaměstnance a náklady v Kč na 1 km silnice za předpokladu sloučení závodů⁸¹

Okres	Silnice II. a III.	Počet zaměstnanců	Km/zaměstnanec	Náklady celkem v Kč	Náklady/km v Kč
CB	1009	140	7,21	130 930 832,76	129 762,97
CK+PT	1231	164	7,52	153 551 874,81	124 737,51
JH	1042	129	8,08	120 231 561,78	115 385,38
PI+ST	1317	175	7,52	164 279 300,67	124 737,51
TA	852	117	7,28	109 962 695,99	129 064,20
Celkem	5451	725	7,52	678 956 266,01	124 556,28

Tabulka č. 20 obsahuje stejné hodnoty jako tabulka č. 19, jen je upravena u závodů, které by mohly být spojeny. Z průměrného počtu kilometrů a počtu kilometrů na pracovníka u závodů, které navrhuje autor k zachování, tj. ČB, JH a TA, byl vypočten celkový průměr, který činí 7,52 km na zaměstnance. Toto číslo bylo dosazeno do kolonky km/zaměstnanec v předmětné tabulce (kilometry původních závodů jsou

⁸¹ Vnitropodnikové účetnictví. České Budějovice : Správa a údržba silnic Jihočeského kraje, 2012, výpočet vlastní.

sečteny) a stanovilo celkový počet zaměstnanců ve sloučených závodech. Stejný postup byl zvolen u výpočtu celkových nákladů, které by na dané závody připadly.

Pokud budeme uvažovat s těmito průměrnými hodnotami, snížil by se celkový počet zaměstnanců o 51 pracovníků. V kapitole 4.2 této práce byla uvedena průměrná mzda za rok 2011, která činila 20 921 Kč na zaměstnance za měsíc. Úspora organizace by tedy v tomto případě činila 12 803 652 Kč za rok. Celkové náklady za sloučení závodů by se snížily o 54 353 663,66 Kč za rok. Celková ušetřená částka by tedy mohla být kolem 67 milionů Kč za rok. Tyto peníze by mohly být efektivněji a spravedlivěji rozděleny mezi závody tak, aby odrážely počet kilometrů silnic, které daný závod spravuje, nebo by mohly být využity při financování investičních staveb.

V případě, že bychom chtěli jít cestou ještě větších úspor, mohli bychom direktivně pro všechny závody stanovit množství kilometrů na zaměstnance a výši nákladů na 1 km/rok dle nejnižších hodnot. Znamenalo by to u všech závodů počítat 8,08 km na zaměstnance (v současnosti závod JH) a náklady na 1 km/rok stanovit na 115 385,38 Kč (v současnosti závod JH) jak je uvedeno v tabulce č. 19.

Tabulka č. 21: Minimální počet km na zaměstnance a minimální náklady v Kč na 1 km silnice za předpokladu sloučení závodů⁸²

Okres	Silnice II. a III.	Počet zaměstnanců	Km/zaměstnanec	Náklady celkem v Kč	Náklady/km v Kč
CB	1009	125	8,08	116 423 848,42	115 385,38
CK+PT	1231	153	8,08	142 039 402,78	115 385,38
JH	1042	129	8,08	120 231 561,78	115 385,38
PI+ST	1317	163	8,08	151 962 545,46	115 385,38
TA	852	105	8,08	98 308 343,76	115 385,38
Celkem	5451	675	8,08	628 965 702,20	115 385,38

V tomto případě by změna obnášela snížení počtu zaměstnanců za současného stavu o 101 lidí, finanční úspora by na mzdových prostředcích činila 25 356 252 Kč za rok. Úspora za celkové náklady organizace by byla 104 344 227,47 Kč. Celkem by tedy úspora organizace mohla činit cca 130 milionů Kč za rok. Uspořené prostředky by bylo možno opět buďto lépe rozdělit závodům, či je použít do investiční výstavby. Jak již bylo uvedeno v kapitole 5.3 této práce, SÚS Jčk má ročně na investice k dispozici částku kolem 150 mil. Kč, tímto způsobem by ji bylo možno téměř zdvojnásobit.

⁸² *Vnitropodnikové účetnictví*. České Budějovice : Správa a údržba silnic Jihočeského kraje, 2012, výpočet vlastní.

Argumenty proti tomuto slučování, či stanovování normativů by mohly být v přílišné centralizaci a snížení operativnosti sloučených závodů. Tento problém by musel být vyřešen novým organizačním řádem, který by tyto negativní skutečnosti měl co nejvíce eliminovat. Proti takovému sloučení by mohl také hovořit jistý zmatek ze stran občanů a úřadů, který by mohl zejména zpočátku nastat, kdy tito nemusí být plně schopni identifikovat místní příslušnost jednotlivých závodů. Vzhledem k existenci ředitelství SÚS Jčk jako centrálního sídla organizace, by však tato skutečnost neměla mít zásadní vliv. Argumentem proti výše navrhovanému slučování by samozřejmě také mohl být sociální aspekt, který by zapříčinilo propuštění zhruba 50, respektive 100 zaměstnanců.

8.2 Další návrhy na zvýšení efektivity

V letech 2010 a 2011 činil příspěvek od zřizovatele pro Správu a údržbu silnic Jčk 720 milionů Kč, v roce 2012 to je 750 milionů Kč⁸³ a stejnou částku plánuje přidělit organizaci v letech 2013 a 2014. Pro roky 2015 až 2017 je plánovaná částka 784 milionů Kč.⁸⁴ Tyto údaje jsou převzaty ze střednědobého rozpočtového výhledu Jihočeského kraje. Faktem ovšem zůstává, že v období 2012 až 2014 musí organizace hospodařit se stejnými finančními prostředky. Při zohlednění inflace a rostoucích cen to ovšem znamená, že reálně dojde ke snížení přidělené částky. Chybějící finance by bylo možno alespoň částečně nahradit poskytováním služeb dalším subjektům. Těmi by mohly být nejčastěji města a obce. Ideálním partnerem by v tomto případě mohlo být například město České Budějovice, které nemá vlastní organizaci, jako jsou například technické služby, a zimní a letní údržba je zde prováděna dodavatelsky. Č. Budějovice zaplatily za tuto údržbu v roce 2009 cca 14,5 milionu Kč, v roce 2010 cca 27 milionů Kč a v roce 2011 cca 25 milionů Kč.⁸⁵ V kapitole 6.4 Finance vynakládané na zimní údržbu silnic II. a III. třídy v Jčk této práce je uvedeno, že SÚS Jčk zajišťuje pro Ředitelství silnic a dálnic ČR údržbu dálnic a silnic I. třídy. Zisk z fakturované částky činil v roce 2009 cca 18 %, v roce 2010 cca 21 % a v roce 2011 cca 4 %. Pokud by nebyl brán v potaz rok 2011, kdy došlo k výrazné ztrátě zisku, bylo by možno stanovit průměrný zisk kolem 20 %. To by znamenalo, že při získání zakázky pro město České

⁸³ *Vnitropodnikové účetnictví*. České Budějovice : Správa a údržba silnic Jihočeského kraje, 2012.

⁸⁴ *Rozpočet Jihočeského kraje na rok 2012* [online]. České Budějovice : Jihočeský kraj, 2012 [cit. 2012-11-20]. Dostupné z WWW: <[http://www.kraj-jihocesky.cz/index.php?par\[id_v\]=172&par\[lang\]=CS](http://www.kraj-jihocesky.cz/index.php?par[id_v]=172&par[lang]=CS)>.

⁸⁵ *Rozpočet města České Budějovice na rok 2011* [online]. České Budějovice : České Budějovice, 2012 [cit. 2013-1-08]. Dostupné z WWW: <http://www.cbudejovice.cz/cz/magistrat/odbory/fo/Documents/Schvaleny%20rozpočet%202011_tabulková%20část_1.pdf>.

Budějovice na zajištění zimní a letní údržby by zisk mohl činit kolem 5 milionů Kč za rok. Tyto služby zajišťuje v současnosti pro město Č. Budějovice soukromá společnost A.S.A, a. s.

Autor práce zjišťoval také stav u dalších dvou větších měst v Jihočeském kraji a to u Strakonice a Tábora. Obě tato města mají pro tuto činnost zřízeny své organizace (technické služby). Město Strakonice zaplatilo za zimní a letní údržbu v roce 2011 cca 9 milionů Kč⁸⁶ a město Tábor cca 8 milionů Kč.⁸⁷ Zisk by tedy v tomto případě mohl činit cca 1,8 a 1,6 milionu Kč.

Uváděné finanční zisky jsou však pouze orientační. Pro jasné vyčíslení by musel být vytvořen komplexní materiál, který by zohlednil všechny aspekty. Jednalo by se zejména o nutnost přijetí nových zaměstnanců, nákup mechanizace, atd. Dále je třeba poznamenat, že uvedená 3 města mají v celkové částce za zimní a letní údržbu zahrnutou nejen údržbu silnic, ale i chodníků. Všechny tyto skutečnosti by na uvažovaný zisk měly pravděpodobně výrazný vliv.

U jiných měst situace nebyla prověřována, dle názoru a zkušeností autora je u nich situace ovšem obdobná, tzn., že tuto činnost zajišťují pomocí vlastních organizací. V případě malých měst a obcí by takováto forma údržby mohla být spíše ztrátovou záležitostí, případně by nárůst souvisejících nákladů zastínil finanční efekt.

Další možností, jak zvýšit efektivitu organizace, by mohla být větší nezávislost organizace na dodavatelích. Toho by se dalo docílit investicí do mechanizace na opravy komunikací a následně provádět některé opravy či menší investiční stavby svépomocí, také by bylo možno zřídit vlastní projekční kancelář, atd. Problémem uvedených návrhů je, že není možné dokázat či vyvrátit jejich efekt bez podrobné analýzy. Uvedené návrhy obsahují mnoho aspektů, které by bylo nutno vyčíslit a zohlednit. Autor práce se přesto rámcově pokusil takové návrhy uvést, protože tyto rámcové návrhy a diskuze mohou být v budoucnu základními kroky směřujícími ke zvýšení efektivity.

⁸⁶ *Závěrečný účet města Strakonice a jím zřízených a založených organizací za rok 2011* [online]. Strakonice : Strakonice, 2012 [cit. 2013-1-08]. Dostupné z WWW: <http://www.strakonice.eu/sites/default/files/povinne_informace/2011_R_6_vydaje.pdf>.

⁸⁷ *Výroční zpráva společnosti Technické služby Tábor s. r. o. za rok 2011*. Tábor : Technické služby Tábor, 2012. s. 24.

Závěr

Správa a údržba silnic Jihočeského kraje patří mezi významné organizace jihočeského regionu. Zaměstnává přibližně 800 zaměstnanců a pro rok 2012 disponovala ročním rozpočtem ve výši 750 milionů korun. V roce 2013 a 2014 bude rozpočet stejný a v následujících 3 letech by měl být navýšen na 780 milionů Kč. Tato částka se může na první pohled jevit jako vysoká, ovšem při hodnocení stavu silnic II. a III. třídy včetně jejich příslušenství (blíže viz kapitola č. 5) by ji bylo třeba minimálně po dobu 10 let alespoň zdvojnásobit. Autor práce shledává v podstatě dvě možnosti jak toho docílit:

- Prvním, a pro SÚS Jčk nejjednodušším způsobem, by bylo navýšení ročního příspěvku od zřizovatele, tj. Jihočeského kraje. Nebylo by nutné provádět žádné velké změny v organizaci, pouze by se vysoutěžily zakázky na opravy silnic v potřebné výši a dodavatelsky by byly silnice a mosty opraveny. Toto řešení se ovšem vzhledem k omezeným, finančním prostředkům kraje nedá předpokládat. Potvrzuje to i jeho střednědobý rozpočtový výhled do roku 2017, který s žádným podstatným navýšením financí pro SÚS nepočítá.
- Druhou možností by bylo, kdyby organizace usilovala o navýšení rozpočtu prodejem vlastních služeb, zejména pak služeb spojených s výkonem letní a zimní údržby silnic. Konkrétně by se mohlo jednat o služby typu odklizení sněhu, čištění silnic, kácení dřevin, sečení trávy nebo odvoz materiálu. Toto jsou vesměs činnosti, pro které má organizace dostatek mechanizace a proškolených pracovníků.

Současně s touto cestou, by měla organizace SÚS Jčk usilovat o vyhledávání úspor. Prodej služeb by si samozřejmě vyžádal navýšení počtu pracovníků, protože SÚS Jčk nemůže ze zřizovací listiny vykonávat žádnou činnost, pokud by to mělo ohrozit předmět a účel jejího zřízení. Ovšem jak bylo uvedeno v kapitole č. 8 této práce, při zavedení autorem navrhovaných organizačních změn, by mohlo být uvolněno až 100 zaměstnanců, aniž by to teoreticky mělo mít vliv na chod organizace. Tito zaměstnanci by tedy nemuseli být nutně propuštěni, ale mohli by být přeřazeni na výkon jiné práce. Tyto organizační změny spolu s navrhovaným přerozdělením financí v rámci jednotlivých závodů SÚS Jčk by mohly přinést finanční úspory v rozmezí 67-130 milionů Kč (více viz kapitola č. 8).

Autor práce se domnívá, že s těmito organizačními změnami a rozšířením prodeje služeb, samozřejmě se souhlasem Jihočeského kraje, by měla organizace SÚS Jčk začít co nejdříve. Následně by mohly být zaváděny další změny a rozšiřování činností, které by SÚS Jčk mohla provádět svépomocí.

Otázkou ovšem zůstává, zda se najde vůle, která by tyto změny pomohla prosadit a uskutečnit. V současné době můžeme na jednotlivých úrovních územních samospráv spatřovat spíše opačný trend. Zřizované a zakládané organizace jsou spíše privatizovány nebo plně rušeny a nahrazovány externími, smluvními dodavateli. Jako důvod bývá nejčastěji uváděna úspora finančních prostředků. Dle názoru a zkušeností autora je však za snižováním vynakládaných financí také snižování úrovně a množství poskytovaných služeb. Význam takového outsourcingu bylo možno spatřovat při letošní zimě, konkrétně v lednu 2013, ve městě České Budějovice, kdy společnost zabezpečující pro město zimní údržbu nebyla schopna několik dní po skončení sněžení zajistit odklizení sněhu ze silnic a chodníků.

Kvalita silniční infrastruktury v Jihočeském kraji však „nestojí a nepadá“ jen s vyšší rozpočtu Správy a údržby silnic Jčk. Nalezneme i další významné finanční zdroje, ze kterých je možno tuto silniční infrastrukturu alespoň částečně financovat. Jedná se o dotační fondy, přičemž nejvýznamnějším z hlediska možností čerpání finančních prostředků je Regionální operační program regionu soudržnosti Jihozápad. O přidělení finančních prostředků z jeho zdrojů usiluje společně jak Správa a údržba silnic Jčk, tak Jihočeský kraj. Celková úspěšnost čerpání je okolo 94 %, což je dle názoru autora relativně vysoká hodnota. Nevyčerpaných 6 % má hodnotu cca 78 milionů Kč (více viz kapitola č. 7). Autor práce se ovšem domnívá, že nedochází k plně efektivnímu využívání těchto prostředků. Značná část financí je vynakládána na plošné rekonstrukce silnic, kdy tyto rekonstrukce mají spíše charakter plošných oprav, přestože splňují podmínky pro získání dotací. Důvodem je pravděpodobně nízká připravenost vhodných investičních staveb, jako jsou například přeložky silnic. Tyto stavby jsou sice projekčně připraveny, nicméně se nedaří získat potřebná povolení pro jejich realizaci. Důvod autor spatřuje zejména v nedostatečné legislativě, kdy se pro tyto stavby nedaří získat potřebné pozemky a není politická vůle toto řešit formou vyvlastnění. Jedním z důvodů je i právě nejistý výsledek případného vyvlastňovacího řízení.

Predikovat budoucí kvalitativní a kvantitativní vývoj silniční infrastruktury v rámci Jihočeského kraje však lze jen obtížně, ať již je to způsobeno počínajícím funkčním obdobím nového vedení kraje, nebo blížícími se parlamentními volbami, či koncem programovacího období pro čerpání finančních prostředků z fondů EU.

Seznam použitých zdrojů

Literární zdroje

1. HAMERNÍKOVÁ, B., KUBÁTOVÁ, K. *Veřejné finance – učebnice*. Praha : Eurolex Bohemia s. r. o., 2004. 354 s. ISBN 80-86432-88-2.
2. KOČÍ, R. *Zákon o pozemních komunikacích: s komentářem, prováděcími předpisy a vzory správních rozhodnutí*. 2. aktualizované a doplněné vyd. Praha : Leges, 2008. 368 s. ISBN 978-80-87212-02-8.
3. *Krajský operační plán zimní údržby silnic*. České Budějovice : Správa a údržba silnic Jihočeského kraje, 2009. 278 s.
4. *Organizační řád Správy a údržby silnic Jihočeského kraje*. České Budějovice : Správa a údržba silnic Jihočeského kraje, 2011. 22 s.
5. PEKOVÁ, J. *Hospodaření a finance územní samosprávy*. 1. vyd. Praha : Management Press, 2004. 375 s. ISBN 80-7261-086-4.
6. PEKOVÁ, J. *Veřejné finance, úvod do problematiky*. 4. aktualizované a rozšířené vyd. Praha : Aspi, a. s., 2008. 580 s. ISBN 978-80-7357-358-4.
7. PEKOVÁ, J., PILNÝ, J., JETMAR, M. *Veřejná správa a finance veřejného sektoru*. 3. přepracované vyd. Praha : Aspi, s. s., 2008. 712 s. ISBN 978-80-7357-351-5.
8. PROVAZNÍKOVÁ, R., SEDLÁČKOVÁ, O. *Financování měst, obcí a regionů, teorie a praxe*. 2. aktualizované a rozšířené vyd. Praha : Grada Publishing, a. s. 2009, 304 s. ISBN 978-80-247-2789-9.
9. RŮŽIČKOVÁ, R. *Neziskové organizace vznik účetnictví daně*. 8. aktualizované vyd. Ostrava : Anag, 2006. 231 s. ISBN 80-7263-343-0.
10. *Sociálně - ekonomický profil Jihočeského kraje*. České Budějovice : Krajský úřad Jihočeského kraje, 2005. 531 s.
11. *Stav povrchu vozovek silnic II. třídy v Jihočeském kraji k 30. 6. 2012*. Brno : PavEx Consulting, s. r. o., 2012. 75 s.
12. *Stav povrchu vozovek silnic III. třídy v Jihočeském kraji k 30. 6. 2012*. Brno : PavEx Consulting, s. r. o., 2012. 112 s.
13. TOMÁŠKOVÁ, E. *Veřejné finance*. Brno : Masarykova univerzita, 2006. 115 s. ISBN 80-210-4177-3.
14. *Výroční zpráva společnosti Technické služby Tábor s. r. o. za rok 2011*. Tábor : Technické služby Tábor, 2012. 55 s.

15. *Zpráva o činnosti za rok 2009*. České Budějovice : Správa a údržba silnic Jihočeského kraje, 2009. 8 s.
16. *Zpráva o činnosti za rok 2010*. České Budějovice : Správa a údržba silnic Jihočeského kraje, 2010. 8 s.
17. *Zpráva o činnosti za rok 2011*. České Budějovice : Správa a údržba silnic Jihočeského kraje, 2011. 8 s.
18. *Zřizovací listina pro Správu a údržbu silnic Jihočeského kraje*. České Budějovice : Krajský úřad Jihočeského kraje, Správa a údržba silnic Jihočeského kraje, 2009. 14 s.

Elektronické zdroje

1. *Administrativní členění ČR* [online]. Praha : Geografický web, 2010 [cit. 2012-11-20]. Dostupné z WWW: <<http://www.hajdych.net/cesko/administrativni-cleneni>>.
2. *Analýza veřejných služeb* [online]. Praha : Ministerstvo vnitra ČR, 2003 [cit. 2012-11-8]. Dostupné z WWW: <http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/odbor/moderniz/koncepce/v_sluzby/analy_vs.htm>.
3. *Demografická ročenka krajů 2002 - 2011* [online]. Praha : Český statistický úřad, 2012 [cit. 2012-11-20]. Dostupné z WWW: <<http://www.czso.cz/csu/2012edicniplan.nsf/p/4027-12>>.
4. *Historie regionální politiky EU v České republice* [online]. Praha : Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2012 [cit. 2012-12-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Programy-2004-2006/Historie-regionalni-politiky-EU-v-Ceske-republice/Predvstupni-nastroje/Phare>>.
5. *Informace o hospodaření kraje* [online]. České Budějovice : Jihočeský kraj, 2012 [cit. 2012-12-06]. Dostupné z WWW: <[http://www.kraj-jihocesky.cz/index.php?par\[id_v\]=12&par\[lang\]=CS](http://www.kraj-jihocesky.cz/index.php?par[id_v]=12&par[lang]=CS)>.
6. *Krajem založené organizace* [online]. České Budějovice : Jihočeský kraj, 2012 [cit. 2012-11-20]. Dostupné z WWW: <[http://www.kraj-jihocesky.cz/index.php?par\[id_v\]=1556&par\[lang\]=CS](http://www.kraj-jihocesky.cz/index.php?par[id_v]=1556&par[lang]=CS)>.
7. *Operační program Přeshraniční spolupráce ČR – Rakousko* [online]. České Budějovice : Jihočeský kraj, 2012 [cit. 2012-12-06]. Dostupné z WWW: <http://www.kraj-jihocesky.cz/index.php?par%5Bid_v%5D=1289&par%5Blang%5D=C>.

8. *Operační program Přeshraniční spolupráce ČR – Svobodný stát Bavorsko* [online]. České Budějovice : Jihočeský kraj, 2012 [cit. 2012-12-06]. Dostupné z WWW: <[http://www.kraj-jihocesky.cz/index.php?par\[id_v\]=1290&par\[lang\]=CS](http://www.kraj-jihocesky.cz/index.php?par[id_v]=1290&par[lang]=CS)>.
9. *Organizační struktura Krajského úřadu Jihočeského kraje* [online]. České Budějovice : Jihočeský kraj, 2012 [cit. 2012-11-20]. Dostupné z WWW: <[http://www.kraj-jihocesky.cz/index.php?par\[id_v\]=172&par\[lang\]=CS](http://www.kraj-jihocesky.cz/index.php?par[id_v]=172&par[lang]=CS)>.
10. *Podrobněji k hospodaření územní samosprávy v loňském roce* [online]. Praha : Veřejná správa online, 2011 [cit. 2012-11-6]. Dostupné z WWW: <<http://denik.obce.cz/clanek.asp?id=6502786&ht=hospoda%F8en%ED+%FAzemn%ED+samospr%E1>>.
11. *Přehledy z informačního systému o silniční a dálniční síti ČR* [online]. Praha : Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2012 [cit. 2012-12-03]. Dostupné z WWW: <http://www.rsd.cz/sdb_intranet/sdb/download/prehledy_2012_7_cr.pdf>.
12. *Regionální operační program Jihozápad* [online]. České Budějovice : Úřad regionální rady regionu soudržnosti NUTS II Jihozápad, 2012 [cit. 2012-12-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.rr-jihozapad.cz/?menu=rop-jihozapad>>.
13. *Rozpočet Jihočeského kraje na rok 2012* [online]. České Budějovice : Jihočeský kraj, 2012 [cit. 2012-11-20]. Dostupné z WWW: <[http://www.kraj-jihocesky.cz/index.php?par\[id_v\]=172&par\[lang\]=CS](http://www.kraj-jihocesky.cz/index.php?par[id_v]=172&par[lang]=CS)>.
14. *Rozpočet města České Budějovice na rok 2011* [online]. České Budějovice : Statutární město České Budějovice, 2012 [cit. 2013-1-08]. Dostupné z WWW: <http://www.cbudejovice.cz/cz/magistrat/odbory/fo/Documents/Schválený%20rozpočet%202011_tabulková%20část_1.pdf>.
15. *Seznam zřizovaných organizací* [online]. České Budějovice : Jihočeský kraj, 2012 [cit. 2012-11-20]. Dostupné z WWW: <[http://www.kraj-jihocesky.cz/index.php?par\[id_v\]=175&par\[lang\]=CS](http://www.kraj-jihocesky.cz/index.php?par[id_v]=175&par[lang]=CS)>.
16. *Statistická ročenka Jihočeského kraje 2011* [online]. Praha : Český statistický úřad, 2012 [cit. 2012-11-20]. Dostupné z WWW: <<http://www.czso.cz/x/redakce.nsf/i/home>>.
17. *Volby do zastupitelstev krajů konané dne 12. 10. – 13. 10. 2012* [online]. Praha : Volby.cz, 2012 [cit. 2012-11-20]. Dostupné z WWW: <<http://www.volby.cz/pls/kz2012/kz2?xjazyk=CZ&xdatum=20121012>>.

18. *Závěrečný účet města Strakonice a jím zřizovaných a založených organizací za rok 2011* [online]. Strakonice : Strakonice, 2012 [cit. 2013-1-08]. Dostupné z WWW:
<http://www.strakonice.eu/sites/default/files/povinne_informace/2011_R_6_vydaje.pdf>.

Legislativní dokumenty

1. Česko. Zákon č. 13/1997 Sb. ze dne 23. ledna 1997 o pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů, Česká republika*, 1997. Dostupný z WWW: <<http://portal.gov.cz/app/zakony/zakon.jsp?page=0&nr=13~2F2000&rpp=15#seznam>>.
2. Česko. Zákon č. 129/2000 Sb. ze dne 12. dubna 2000 o krajích (krajské zřízení). In *Sbírka zákonů, Česká republika*, 2000. Dostupný z WWW: <<http://portal.gov.cz/app/zakony/zakon.jsp?page=0&nr=129~2F2000&rpp=15#sezna>>.
3. Česko. Zákon č. 130/2000 Sb. ze dne 12. dubna 2000 o volbách do krajských zastupitelstev. In *Sbírka zákonů, Česká republika*, 2000. Dostupný z WWW: <<http://portal.gov.cz/app/zakony/zakon.jsp?page=0&nr=130~2F2000&rpp=15#sezna>>.
4. Česko. Zákon č. 250/2000 Sb. ze dne 7. července 2000 o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*, 2000. Dostupný z WWW: <<http://portal.gov.cz/app/zakony/zakon.jsp?page=0&nr=250~2F2000&rpp=15#sezna>>.

Ostatní zdroje

V práci jsou dále použity veřejně dostupné podkladové materiály Jihočeského kraje, Správy a údržby silnic Jihočeského kraje a materiály vycházející z vnitropodnikového účetnictví Správy a údržby silnic Jihočeského kraje.

Seznam grafů, obrázků a tabulek

Seznam grafů

Graf č. 1: Složení zastupitelstva ve volebním období 2000 – 2004.....	23
Graf č. 2: Složení zastupitelstva ve volebním období 2004 – 2008.....	24
Graf č. 3: Složení zastupitelstva ve volebním období 2008 – 2012.....	24
Graf č. 4: Složení zastupitelstva ve volebním období 2012 – 2016.....	25
Graf č. 5: Stav povrchu vozovek silnic II. třídy v Jihočeském kraji	37
Graf č. 6: Stav povrchu vozovek silnic III. třídy v Jihočeském kraji.....	38

Seznam obrázků

Obrázek č. 1: Kombinovaný model fiskálního federalismu v ČR v současnosti.....	15
Obrázek č. 2: Územní rozdělení krajů ČR.....	16
Obrázek č. 3: Schéma aktuální organizační struktury Jčk	71
Obrázek č. 4: Organizační struktury ředitelství SÚS Jčk.....	77
Obrázek č. 5: Organizační struktury závodu České Budějovice SÚS Jčk	77

Seznam tabulek

Tabulka č. 1: Bilance příjmů a výdajů krajů ČR ke dni 31. 12. 2010 (po konsolidaci, v mil. Kč).....	21
Tabulka č. 2: Souhrnná bilance rozpočtu Jihočeského kraje na rok 2012.....	27
Tabulka č. 3: Seznam příspěvkových organizací Jihočeského kraje v roce 2012	28
Tabulka č. 4: Délka silniční sítě v Jihočeském kraji k 1. 7. 2012.....	34
Tabulka č. 5: Počet mostů v Jihočeském kraji dle stavu nosné konstrukce k 1. 7. 2012	35
Tabulka č. 6: Hustota silniční sítě v Jihočeském kraji k 1. 7. 2012.....	35
Tabulka č. 7: Stav povrchu vozovek silnic II. třídy v jednotlivých okresech.....	38
Tabulka č. 8: Stav povrchu vozovek silnic III. třídy v jednotlivých okresech.....	39
Tabulka č. 9: Technický stav a počet mostů na silnicích II. a III. třídy v jednotlivých okresech.....	40
Tabulka č. 10: Finance vynakládané na opravy a investice do silnic II. a III. třídy v majetku Jčk v letech 2009 – 2012 v tisících Kč.....	42
Tabulka č. 11: Rekapitulace zařazení vozovek dle délek a pořadí důležitosti.....	46

Tabulka č. 12: <i>Finance vynaložené na zimní údržbu na silnicích II. a III. třídy v letech 2009–2011 v Kč</i>	47
Tabulka č. 13: <i>Finance vynaložené na zimní údržbu na silnicích II. a III. třídy v letech 2009–2011 v Kč</i>	48
Tabulka č. 14: <i>Seznam staveb Jihočeského kraje financovaných z Regionálního operačního programu regionu soudržnosti</i>	52
Tabulka č. 15: <i>Seznam staveb Správy a údržby silnic Jčk financovaných z Regionálního operačního programu regionu soudržnosti</i>	53
Tabulka č. 16: <i>Seznam staveb Jihočeského kraje financovaných z Evropské územní spolupráce Rakousko – Česká republika</i>	54
Tabulka č. 17: <i>Seznam staveb Jihočeského kraje financovaných z Cíle 3 Česká republika – Svobodný stát Bavorsko</i>	54
Tabulka č. 18: <i>Úspěšnost čerpání u jednotlivých dotačních titulů</i>	55
Tabulka č. 19: <i>Průměrný počet km na zaměstnance a náklady v Kč na 1 km silnice za rok 2011</i>	56
Tabulka č. 20: <i>Průměrný počet km na zaměstnance a náklady v Kč na 1 km silnice za předpokladu sloučení závodů</i>	57
Tabulka č. 21: <i>Minimální počet km na zaměstnance a minimální náklady v Kč na 1 km silnice za předpokladu sloučení závodů</i>	58
Tabulka č. 22: <i>Celkový střednědobý rozpočtový výhled Jčk na období let 2012–2017 (v tis. Kč)</i>	72
Tabulka č. 23: <i>Střednědobý rozpočtový výhled odboru regionálního rozvoje, územního plánování, stavebního řádu a investic Jčk na období let 2012–2017 (v tis. Kč)</i>	72
Tabulka č. 24: <i>Střednědobý rozpočtový výhled odboru dopravy a silničního hospodářství Jčk na období let 2012–2017 (v tis. Kč)</i>	73
Tabulka č. 25: <i>Rekapitulace zařazení vozovek dle délek a pořadí důležitosti v okrese České Budějovice</i>	78
Tabulka č. 26: <i>Rekapitulace zařazení vozovek dle délek a pořadí důležitosti v okrese Český Krumlov</i>	78
Tabulka č. 27: <i>Rekapitulace zařazení vozovek dle délek a pořadí důležitosti v okrese Jindřichův Hradec</i>	78
Tabulka č. 28: <i>Rekapitulace zařazení vozovek dle délek a pořadí důležitosti v okrese Písek</i>	79
Tabulka č. 29: <i>Rekapitulace zařazení vozovek dle délek a pořadí důležitosti v okrese Prachatice</i>	79

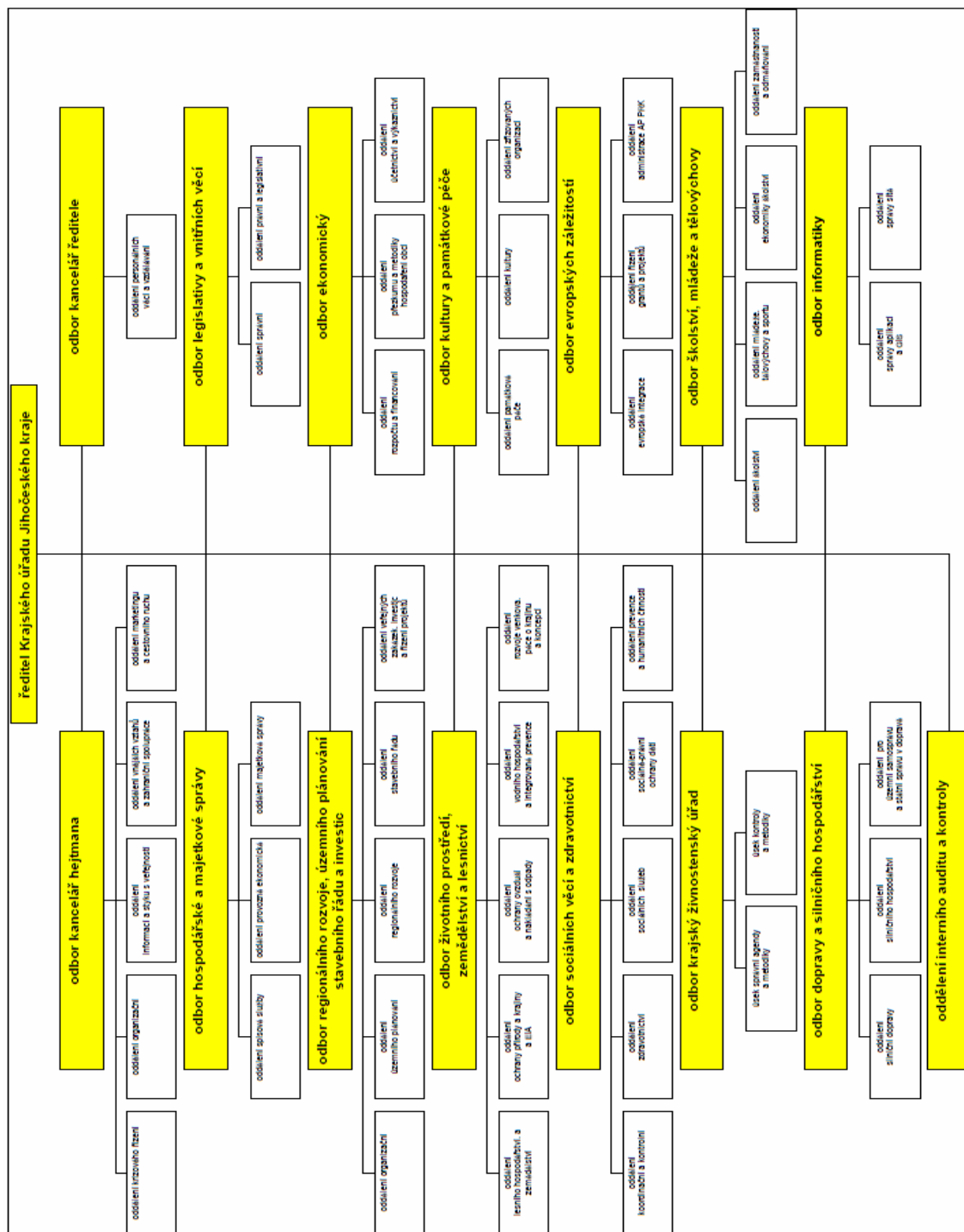
Tabulka č. 30: <i>Rekapitulace zařazení vozovek dle délek a pořadí důležitosti v okrese Strakonice</i>	79
Tabulka č. 31: <i>Rekapitulace zařazení vozovek dle délek a pořadí důležitosti v okrese Tábor</i>	80

Seznam příloh

Příloha č. I: <i>Schéma aktuální organizační struktury Jihočeského kraje</i>	71
Příloha č. II: <i>Střednědobý rozpočtový výhled Jihočeského kraje na období let 2012 – 2017 (v tis. Kč)</i>	72
Příloha č. III: <i>Zřizovací listina Správy a údržby silnic Jčk</i>	74
Příloha č. IV: <i>Organizační struktura Správy a údržby silnic Jčk</i>	77
Příloha č. V: <i>Rekapitulace zařazení vozovek dle délek a pořadí důležitosti po jednotlivých okresech</i>	78

Příloha č. I: Schéma aktuální organizační struktury Jihočeského kraje

Obrázek č. 3: Schéma aktuální organizační struktury Jčk⁸⁸



⁸⁸ Organizační struktura Krajského úřadu Jihočeského kraje [online]. České Budějovice : Jihočeský kraj, 2012 [cit. 2012-11-20]. Dostupné z WWW: <[http://www.kraj-jihocesky.cz/index.php?par\[id_v\]=172&par\[lang\]=CS](http://www.kraj-jihocesky.cz/index.php?par[id_v]=172&par[lang]=CS)>.

Příloha č. II: Střednědobý rozpočtový výhled Jihočeského kraje na období let 2012 – 2017 (v tis. Kč)

Tabulka č. 22: Celkový střednědobý rozpočtový výhled Jčk na období let 2012 – 2017 (v tis. Kč)⁸⁹

Celková bilance	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Celkem příjmy	11 246 836,17	11 135 303,65	10 898 123,28	10 715 986,31	10 475 546,00	10 525 546,00
Daňové příjmy	4 152 076,00	4 202 092,00	4 402 108,00	4 602 125,00	4 652 125,00	4 702 125,00
Nedaňové příjmy	38 853,05	38 158,00	38 337,00	38 437,00	38 437,00	38 437,00
Kapitálové příjmy	8 800,00	8 932,00	9 144,00	9 386,00	9 386,00	9 386,00
Přijaté transfery	7 047 107,12	6 886 121,65	6 448 534,28	6 066 038,31	5 775 598,00	5 775 598,00
Celkem výdaje	12 322 048,96	11 085 303,65	10 740 980,42	10 401 700,60	10 161 260,29	10 211 260,29
Běžné výdaje	9 483 742,12	9 346 211,89	9 340 635,21	9 462 394,44	9 388 614,43	9 435 035,25
Kapitálové výdaje	2 838 306,84	1 739 091,76	1 400 345,21	939 306,16	772 645,86	776 225,04
Saldo	-1 075 212,79	50 000,00	157 142,86	314 285,71	314 285,71	314 285,71
Financování	1 075 212,79	-50 000,00	-157 142,86	-314 285,71	-314 285,71	-314 285,71
Saldo+financování	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Tabulka č. 23: Střednědobý rozpočtový výhled odboru regionálního rozvoje, územního plánování, stavebního řádu a investic Jčk na období let 2012 – 2017 (v tis. Kč)⁹⁰

ORRUPSRI		2012	2013	2014	2015	2016	2017
ORJ	příjmy celkem	50,00	50,00	50,00	50,00	50,00	50,00
0641	vlastní příjmy	50,00	50,00	50,00	50,00	50,00	50,00
ORJ	výdaje celkem	976 116,58	552 508,00	386 704,00	621 786,10	630 671,27	636 704,00
0651	úřad provoz	1 296,20	1 434,00	1 434,00	1 434,00	1 434,00	1 434,00
0651	úřad investice	9 500,00	5 760,00	5 760,00	5 760,00	5 760,00	5 760,00
0652	dotační tituly státu	20,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
0653	Grant. a dotační pol.	99 000,00	80 444,00	94 640,00	94 640,00	94 640,00	94 640,00
0653	<i>z toho: POV</i>	<i>85 000,00</i>	<i>63 750,00</i>	<i>75 000,00</i>	<i>75 000,00</i>	<i>75 000,00</i>	<i>75 000,00</i>
0655	veletrhy	2 589,00	1 441,00	1 441,00	1 441,00	1 441,00	1 441,00
0658	ostatní výdaje	24 362,00	22 881,00	22 881,00	22 881,00	22 881,00	22 881,00
0676	finanční dary	2 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
0677	letišťe - neinvestiční	13 375,88	7 000,00	8 618,00	8 618,00	8 618,00	8 618,00
0677	letišťe - investiční	120 104,42	40 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00
0678	silnice - neinvestiční	68 930,00	43 548,00	51 930,00	87 012,10	95 897,27	101 930,00
0678	silnice - investiční	634 939,08	350 000,00	200 000,00	400 000,00	400 000,00	400 000,00

⁸⁹ *Rozpočet Jihočeského kraje na rok 2012* [online]. České Budějovice : Jihočeský kraj, 2012 [cit. 2012-11-20]. Dostupné z WWW: <[http://www.kraj-jihocesky.cz/index.php?par\[id_v\]=172&par\[lang\]=CS](http://www.kraj-jihocesky.cz/index.php?par[id_v]=172&par[lang]=CS)>.

⁹⁰ *Rozpočet Jihočeského kraje na rok 2012* [online]. České Budějovice : Jihočeský kraj, 2012 [cit. 2012-11-20]. Dostupné z WWW: <[http://www.kraj-jihocesky.cz/index.php?par\[id_v\]=172&par\[lang\]=CS](http://www.kraj-jihocesky.cz/index.php?par[id_v]=172&par[lang]=CS)>.

Tabulka č. 24: Střednědobý rozpočtový výhled odboru dopravy a silničního hospodářství Jčk na období let 2012 – 2017 (v tis. Kč)⁹¹

Odbor dopravy a silničního hospodářství		2012	2013	2014	2015	2016	2017
ORJ	příjmy celkem	189 657,00	189 811,00	186 968,00	187 127,00	187 127,00	187 127,00
1041	vlastní příjmy	10 285,00	10 439,00	10 596,00	10 755,00	10 755,00	10 755,00
1042	dotace	179 372,00	179 372,00	176 372,00	176 372,00	176 372,00	176 372,00
ORJ	výdaje celkem	1 838 130,00	1 829 363,85	1 795 165,00	1 899 250,86	1 914 617,00	1 914 617,00
1051	úřad provoz	240,00	244,00	247,00	251,00	251,00	251,00
1052	dotační tituly státu	176 372,00	176 372,00	176 372,00	176 372,00	176 372,00	176 372,00
1053	grantová a dotační politika	218,00	187,85	225,00	228,00	228,00	228,00
1056	transfery společně s majetkovou účastí kraje - neinvestiční	25 335,00	25 500,00	26 000,00	26 500,00	26 500,00	26 500,00
1056	transfery společně s majetkovou účastí kraje - investiční	2 800,00	3 000,00	3 200,00	3 500,00	3 500,00	3 500,00
1057	transfery zřizovaným organizacím - neinvestiční	750 000,00	750 000,00	750 000,00	784 259,00	784 259,00	784 259,00
1057	transfery zřizovaným organizacím - investiční	4 000,00	4 060,00	4 121,00	4 183,00	4 183,00	4 183,00
1058	ostatní výdaje	99 165,00	80 000,00	40 000,00	103 957,86	103 695,00	103 695,00
1079	dopravní obslužnost	780 000,00	790 000,00	795 000,00	800 000,00	815 629,00	815 629,00

⁹¹ *Rozpočet Jihočeského kraje na rok 2012* [online]. České Budějovice : Jihočeský kraj, 2012 [cit. 2012-11-20]. Dostupné z WWW: <[http://www.kraj-jihocesky.cz/index.php?par\[id_v\]=172&par\[lang\]=CS](http://www.kraj-jihocesky.cz/index.php?par[id_v]=172&par[lang]=CS)>.

Příloha č. III: Zřizovací listina Správy a údržby silnic Jčk⁹²

Úplný název zřizovatele:

Jihočeský kraj,

U Zimního stadionu 1952/2, České Budějovice, PSČ 370 76,

IČ 708 90 650,

Zastoupený hejtnanem Jihočeského kraje Mgr. Jiřím Zimolou.

Název, sídlo a identifikační číslo příspěvkové organizace:

Správa a údržba silnic Jihočeského kraje

Nemanická 2133/10, České Budějovice, PSČ 370 10,

IČ 709 71 641

Vymezení hlavního účelu, pro který je zřízena a předmět její činnosti:

Příspěvková organizace je zřizována za účelem zabezpečení správy a údržby silnic II. a III. třídy, jejich součástí a příslušenství, jakož i dalšího majetku, který jí byl předán k hospodaření podle příslušných ustanovení této zřizovací listiny a jejích příloh, a dále za účelem zajištění rozvoje a výstavby krajské silniční sítě podle priorit stanovených jejím zřizovatelem a dle úkolů, které jí zřizovatel uloží.

Hlavním účelem a předmětem činnosti příspěvkové organizace kraje je Správa a údržba silnic II. a III. třídy včetně jejich součástí a příslušenství v rámci území Jihočeského kraje. Dále pak výkon majetkových práv a hospodaření se svěřeným majetkem ve vlastnictví kraje, které jsou vymezeny v článku VI. zřizovací listiny a plnění dalších povinností uložených zvláštními právními předpisy vlastníkům a správcům pozemních komunikací.

Správa a údržba zahrnuje především tyto činnosti:

- vedení evidence silnic, jejich součástí a příslušenství,
- zabezpečení prohlídek silnic a mostních objektů,
- údržba a opravy silnic a jejich součástí a příslušenství s cílem odstranit závady ve sjízdnosti, opotřebení nebo poškození silnic, jejich součástí a příslušenství,
- údržba a opravy mostů, jejich součástí a příslušenství,
- příprava investiční činnosti v oblasti svěřeného majetku,

⁹² *Zřizovací listina pro Správu a údržbu silnic Jihočeského kraje*. České Budějovice : Krajský úřad Jihočeského kraje, Správa a údržba silnic Jihočeského kraje, 2009. s. 1 – 15.

- investiční činnost v oblasti svěřeného majetku,
- další činnosti vyplývající ze zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích v platném znění a vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů České republiky č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích v platném znění a dalších prováděcích předpisů a které jsou uloženy vlastníku pozemní komunikace.

Označení statutárních orgánů a také způsobu, jakým vystupují jménem organizace:

Statutárním orgánem organizace je ředitel příspěvkové organizace. Ředitel vystupuje a jedná samostatně ve všech věcech týkajících se její činnosti vymezených samostatně v souladu s platnými právními předpisy, zřizovací listinou, jakož i usneseními orgánů kraje. Ředitelem SÚS Jčk je od 1. 10. 2012 Ing. Jan Štícha.

Vymezení majetku ve vlastnictví zřizovatele, který zřizovatel předává příspěvkové organizaci k jejímu hospodaření:

Rozsah a hodnota svěřeného majetku jsou vymezeny na základě mimořádné inventarizace, která je přílohou zřizovací listiny a je nazvaná Soupis majetku. Svěřeným majetkem, s nímž organizace hospodaří, je dále nemovitý majetek nabytý výkupy pozemků zastavěnými krajskou silniční sítí, majetek pořízený z prostředků investičního fondu ve smyslu ust. § 31 zákona č. 250/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů v platném znění, hmotný movitý a nehmotný majetek pořízený k zajištění hlavního účelu a předmětu činnosti. Příspěvková organizace nabývá majetek pro svého zřizovatele. Ke svěřenému majetku kromě výše uvedeného případně dále movitý a nemovitý majetek, který organizaci předá k hospodaření Jihočeský kraj na základě rozhodnutí svých orgánů.

Vymezení práv, která příspěvkové organizaci umožní, aby se svěřeným majetkem mohla plnit hlavní účel, k němuž byla zřízena:

K plnění hlavního účelu, k němuž byla organizace zřízena, a doplňkové činnosti vymezuje zřizovatel práva a povinnosti při nakládání se svěřeným majetkem v souladu s ustanovením § 27 odst. 2 písm. f) zákona č. 250/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů v platném znění.

Okruhy doplňkové činnosti:

Příspěvková organizace vykonávat doplňkovou činnost navazující na hlavní účel příspěvkové organizace, pokud tato doplňková činnost bude vykonávána za účelem lepšího využití jejích hospodářských možností a odbornosti jejích zaměstnanců. Tato činnost nesmí narušovat plnění hlavního účelu organizace a sleduje se odděleně. Správa a údržba silnic Jihočeského kraje je oprávněna k provádění následujících činností jako činnosti doplňkové:

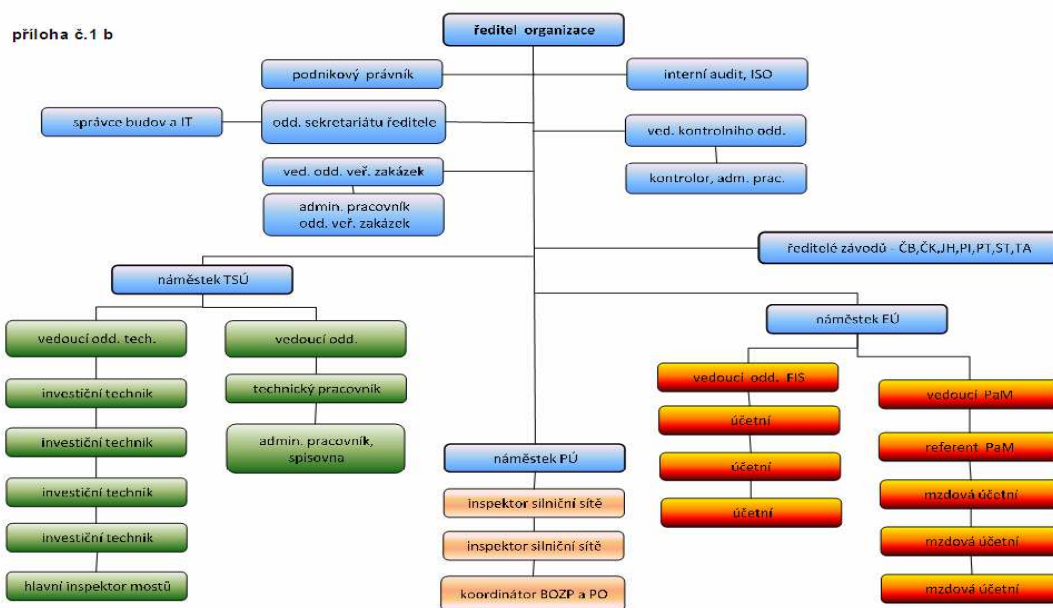
- opravy silničních vozidel,
- opravy pracovních strojů,
- provádění jednoduchých a drobných staveb, jejich změn a odstraňování,
- projektování jednoduchých a drobných staveb, jejich změn a odstraňování,
- silniční motorová doprava osobní,
- silniční motorová doprava nákladní,
- přípravné práce pro stavby,
- inženýrská činnost v investiční výstavbě,
- maloobchod motorovými vozidly a jejich příslušenstvím,
- skladování zboží a manipulace s nákladem,
- technické činnosti v dopravě,
- pronájem a půjčování věcí movitých,
- poskytování technických služeb,
- pronájem nemovitostí, omezený současným poskytováním pouze základních služeb zajišťujících řádný provoz nemovitostí, bytů a nebytových prostor.

Vymezení doby, na kterou je příspěvková organizace zřízena:

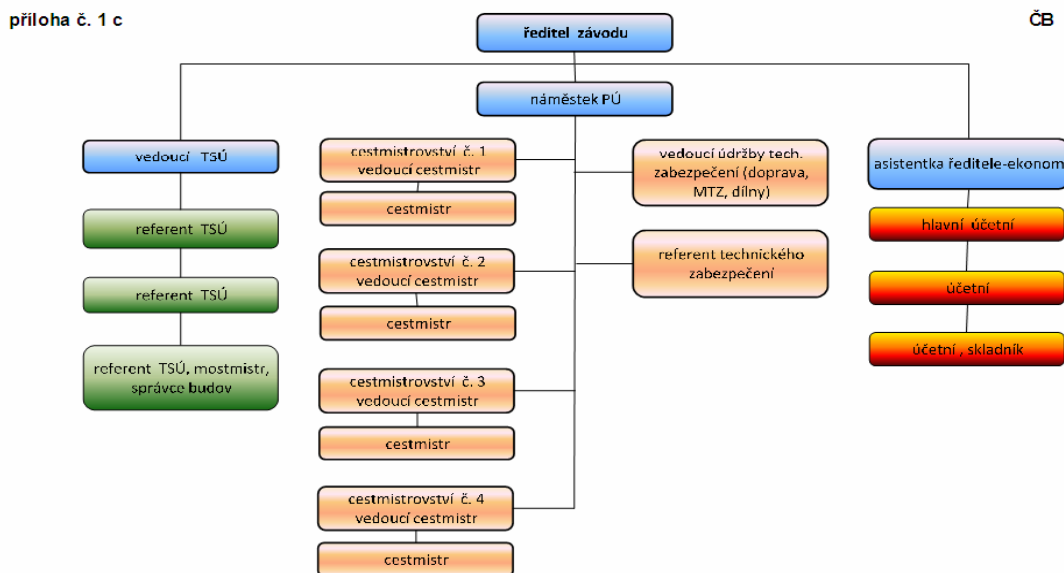
Příspěvková organizace vznikla ke dni 1. 7. 2002 a je zřízena na dobu neurčitou.

Příloha č. IV: Organizační struktura Správy a údržby silnic Jčk

Obrázek č. 4: Organizační struktury ředitelství SÚS Jčk⁹³



Obrázek č. 5: Organizační struktury závodu České Budějovice SÚS Jčk⁹⁴



⁹³ Organizační řád Správy a údržby silnic Jihočeského kraje. České Budějovice : Správa a údržba silnic Jihočeského kraje. s. 18.

⁹⁴ Organizační řád Správy a údržby silnic Jihočeského kraje. České Budějovice : Správa a údržba silnic Jihočeského kraje. s. 18.

Příloha č. V: Rekapitulace zařazení vozovek dle délek a pořadí důležitosti po jednotlivých okresech

Tabulka č. 25: Rekapitulace zařazení vozovek dle délek a pořadí důležitosti v okrese České Budějovice⁹⁵

silnice	km	1. pořadí	2. pořadí	3. pořadí		neudržované
				udržované kompletně	pouze plužením	
I. třída	112,383	112,383	0,000	0,000	0,000	0,000
II. třída	293,040	0,000	293,040	0,000	0,000	0,000
III. třída	720,943	0,000	66,212	549,510	88,494	16,727
CELKEM	1 126,366	112,383	359,252	549,510	88,494	16,727

Tabulka č. 26: Rekapitulace zařazení vozovek dle délek a pořadí důležitosti v okrese Český Krumlov⁹⁶

silnice	km	1. pořadí	2. pořadí	3. pořadí		neudržované
				udržované kompletně	pouze plužením	
I. třída	68,333	68,333	0,000	0,000	0,000	0,000
II. třída	183,877	0,000	183,877	0,000	0,000	0,000
III. třída	433,634	0,000	117,133	262,494	33,278	20,729
CELKEM	685,844	68,333	301,010	262,494	33,278	20,729

Tabulka č. 27: Rekapitulace zařazení vozovek dle délek a pořadí důležitosti v okrese Jindřichův Hradec⁹⁷

silnice	km	1. pořadí	2. pořadí	3. pořadí		neudržované
				udržované kompletně	pouze plužením	
I. třída	145,231	145,231	0	0	0,000	0,000
II. třída	349,892	0	342,164	0	0,000	7,728
III. třída	691,986	0	0	610,406	26,500	55,080
CELKEM	1 187,109	145,231	342,164	610,406	26,500	62,808

⁹⁵ Krajský operační plán zimní údržby silnic. České Budějovice : Správa a údržba silnic Jihočeského kraje, 2009. s. 33.

⁹⁶ Krajský operační plán zimní údržby silnic. České Budějovice : Správa a údržba silnic Jihočeského kraje, 2009. s. 39.

⁹⁷ Krajský operační plán zimní údržby silnic. České Budějovice : Správa a údržba silnic Jihočeského kraje, 2009. s. 46.

Tabulka č. 28: Rekapitulace zařazení vozovek dle délek a pořadí důležitosti v okrese Písek⁹⁸

silnice	km	1. pořadí	2. pořadí	3. pořadí		neudržované
				udržované kompletně	pouze plužením	
I. třída	143,992	140,149	3,843	0,000	0,000	0,000
II. třída	159,653	0,000	156,71	2,430	0,000	0,513
III. třída	448,158	0,000	91,624	307,773	41,302	7,459
CELKEM	751,803	140,149	252,177	310,203	41,302	7,972

Tabulka č. 29: Rekapitulace zařazení vozovek dle délek a pořadí důležitosti v okrese Prachatice⁹⁹

silnice	km	1. pořadí	2. pořadí	3. pořadí		neudržované
				udržované kompletně	pouze plužením	
I. třída	69,046	69,046	0,000	0,000	0,000	0,000
II. třída	227,545	0,000	213,939	11,483	2,123	0,000
III. třída	387,206	0,000	27,860	312,096	39,928	7,322
CELKEM	683,797	69,046	241,799	323,579	42,051	7,322

Tabulka č. 30: Rekapitulace zařazení vozovek dle délek a pořadí důležitosti v okrese Strakonice¹⁰⁰

silnice	km	1. pořadí	2. pořadí	3. pořadí		neudržované
				udržované kompletně	pouze plužením	
I. třída	100,340	100,340	0,000	0,000	0,000	0,000
II. třída	167,221	0,000	164,555	0,000	2,666	0,000
III. třída	544,229	0,000	0,000	447,762	77,334	19,133
CELKEM	811,790	100,340	164,555	447,762	80,000	19,133

⁹⁸ *Krajský operační plán zimní údržby silnic*. České Budějovice : Správa a údržba silnic Jihočeského kraje, 2009. s. 54.

⁹⁹ *Krajský operační plán zimní údržby silnic*. České Budějovice : Správa a údržba silnic Jihočeského kraje, 2009. s. 59.

¹⁰⁰ *Krajský operační plán zimní údržby silnic*. České Budějovice : Správa a údržba silnic Jihočeského kraje, 2009. s. 66.

Tabulka č. 31: Rekapitulace zařazení vozovek dle délek a pořadí důležitosti v okrese Tábor¹⁰¹

silnice	km	1. pořadí	2. pořadí	3. pořadí		neudržované
				udržované kompletně	pouze plužením	
I. třída	97,314	97,314	0,000	0,000	0,000	0,000
II. třída	268,204	2,091	266,113	0,000	0,000	0,000
III. třída	584,683	2,666	0,000	502,793	52,407	26,817
D3	33,785	33,785	0,000	0,000	0,000	0,000
CELKEM	983,986	135,856	266,113	502,793	52,407	26,817

¹⁰¹ Krajský operační plán zimní údržby silnic. České Budějovice : Správa a údržba silnic Jihočeského kraje, 2009. s. 72.