# II. DÍL – ODVĚTVOVÁ ČÁST

Odvětvová část je věnována vybraným problémům ekonomiky a řízení jednotlivých odvětví a oborů technické infrastruktury a v doprovodné literatuře odkazuje čtenáře na podrobněji zaměřené odborné texty. Informace o aktuálním stavu odvětví a jeho rozvojových tendencích může čtenář získat na www stránkách ministerstev, která nesou za rozvoj odvětví v podmínkách České republiky odpovědnost, ale také na stránkách krajů, případně obcí, pokud jde o posouzení stavu odvětví či oboru na regionální a komunální úrovni. Popis každého odvětví je doplněn informacemi o tom, jak k jeho rozvoji a financování přistupují vybrané země Evropské unie, aby si čtenář formou porovnání mohl udělal závěry o současném stavu a správnosti rozvojových trendů daného odvětví v České republice. Při těchto úvahách je nutné mít v povědomí skutečnost, že technická infrastruktura působí jako multiplikátor rozvoje území a jeho segmentů, tj. bydlení, cestovního ruchu, podnikání, ale i ochrany životního prostředí, kvality výkonu veřejné správy a sociální a ekonomické infrastruktury.

## 1. DOPRAVA

Doprava je charakterizována jako činnost spjatá s cílevědomým **přemísťováním** osob a hmotných předmětů v nejrůznějších objemových, časových a prostorových souvislostech za použití různých dopravních prostředků a technologií. Od průmyslových a zemědělských odvětví národního hospodářství se doprava odlišuje univerzálností výrobních spojení s jinými výrobními odvětvími. Zboží vyrobené v průmyslu nebo v zemědělství je připraveno ke spotřebě až tehdy, když je přepraveno na trh nebo do místa spotřeby. Proto dopravní proces představuje nezbytné pokračování procesu výrobního. S tím je také spjata vlastnost, jež je charakteristická pro dopravní výkony a většinu ostatních poskytovaných služeb. Touto vlastností je jejich neskladovatelnost. /Zelený/

Nutnost **přemístění** je dána (Strecková) nutností uspokojení výrobních a finálních potřeb, což vyplývá:

- U výrobních potřeb z rozporu umístění zdrojů těžby, výroby materiálů, polotovarů, výrobků a místy jejich dalšího zpracování, tj. jejich výrobní nebo konečné spotřeby ve výrobku. Jde o uplatnění společenské dělby práce, která je historicky dána rozvojem průmyslové výroby, ve které dochází ke specializaci a tím k nutné návaznosti výroby, kooperaci firem, k rozvinutí obchodu odděleného od výroby.
- U finálních potřeb z rozporu mezi místem existence člověka a místem uspokojení jeho společenských a individuálních potřeb.

Společenskými jsou podle teorie veřejné ekonomie následující potřeby: potřeba organizovaného uspořádání společnosti (dostupnost veřejné správy), potřeba ochrany osoby a jejího majetku (mobilita policie), potřeba zajištění spravedlnosti (dostupnost justice a „služeb“ vězeňství) a potřeba ochrany území (mobilita a logistika armády).

Individuálními jsou podle teorie veřejné ekonomie následující potřeby: potřeba výživy, odívání, bydlení, potřeba ochrany zdraví (zdravotnictví, sociální služby, tělesná výchova a sport), vzdělávání (školství všech stupňů, celoživotní vzdělávání), dopravy (propojuje člověka s místem uspokojení potřeby), poznání a informací (media, věda a výzkum), potřeba estetických zážitků (kultura, turistika atd.). Dále potřeby související s existencí člověk, tj. životní prostředí, zaměstnanost a sociální zabezpečení.

Doprava patří mezi významná odvětví národního hospodářství každého státu. Působí jako stabilizující a integrující faktor především z hlediska regionálního, ale i v širších mezinárodních souvislostech v návaznosti na integrační a globalizační tendence současné společnosti. Vytváří síťový systém a z ekonomického hlediska **specifický trh dopravních služeb**, o jehož funkčnosti lze rozhodovat **pouze jako o celku**, v němž je každému oboru dopravy umožněno realizovat to, co dokáže nejlépe a nejefektivněji. Z hlediska trhu dopravních služeb (dopravního podnikání) je vhodné z ekonomických, technických i technologických důvodů od sebe odlišit **nákladní a osobní dopravu**. Dále je třeba rozlišovat **přepravní proces**, který je spjat s přemístěním cestujících či zásilky, což je spojeno s řadou administrativních úkonů (způsob podání zásilky, uzavření přepravní smlouvy, sjednání ceny atd.) a **dopravní proces**, jenž je reprezentován organizací a řízením pohybu dopravních prostředků po dopravních cestách. Dopravní proces je organizován dopravním podnikem, zatím co dopravní proces je determinován požadavky zákazníka.

Na trhu **dopravních služeb** vystupují jako **poptávající** uživatelé dopravy, kterými jsou **přepravci** v nákladní dopravě a **cestující** v osobní dopravě (vč. individuální dopravy automobilové, cyklistické apod.). **Nabízejícími** na trhu dopravních služeb jsou **operátoři dopravy**, případně vlastníci dopravní infrastruktury. Jde o podnikatelské subjekty, které nabízejí uživatelům své dopravní prostředky a služby a bezprostředně zabezpečují a usměrňují dopravní proces a o instituce veřejné správy (infrastrukturní agentury), která vlastní dopravní infrastrukturu. Jedná se o **dopravce** (dopravní podniky, živnostníci), nejrůznější zprostředkovatelské agentury (zasilatelské, turistické apod.), kteří svým klientům zajišťují všechny potřebné služby a jednají za ně s příslušnými dopravci či orgány veřejné správy, pojišťovnami apod.

**Infrastrukturní instituce (agentury)** jsou subjekty a organizace veřejné správy, jejichž základní funkcí je péče o výstavbu a údržbu dopravních cest (př. Správa a údržba silnic, Ředitelství silnic a dálnic, Správa železniční dopravní cesty, Česká správa letišť). Pečují o zajištění bezpečného provozu na dopravních cestách a poskytují různé služby pro uživatele i pro operátory dopravy. Jsou nositeli nabídky kapacity dopravních cest ve vztahu k uživatelům i operátorům, kteří jich využívají. Jsou vlastníky nebo správci dopravních cest a dalších zařízení s nimi souvisejících a vykonávají dohled státní správy nad provozem a dopravních cestách, pokud tato činnost není přímo vymezena specifickým institucím státní správy (př. Drážní úřad, Státní plavební správa, Úřad pro civilní letectví, dopravní úřady ÚSC).

**Vláda** představuje v soustavě ekonomických subjektů orgán, který z titulu výkonné moci státu prosazuje svými opatřeními dopravní politiku jako formu hospodářské politiky státu v dopravě. V rámci dopravní politiky vytváří a zabezpečuje obecné podmínky činnosti, dlouhodobé cíle rozvoje dopravy, provádí opatření vyplývající z mezinárodních smluv a podmínek EU a prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury financuje rozvoj, výstavbu, údržbu a modernizaci silnic a dálnic, železničních dopravních cest a vnitrozemských vodních cest (podrobněji viz příloha č. 1 kapitoly). Významným partnerem jsou pro vládu kraje a obce s rozšířenou působností (obce III.), které zabezpečují v dopravě výkon státní správy, přenesené na ně ze zaniklých okresních úřadů.

Obrázek 1 Subjekty na trhu dopravních služeb

Vláda (kraje, obce)

Uživatelé dopravy

Operátoři dopravy

Infrastrukturní instituce

*Pramen: /zelený, upraveno autorem kapitoly/*

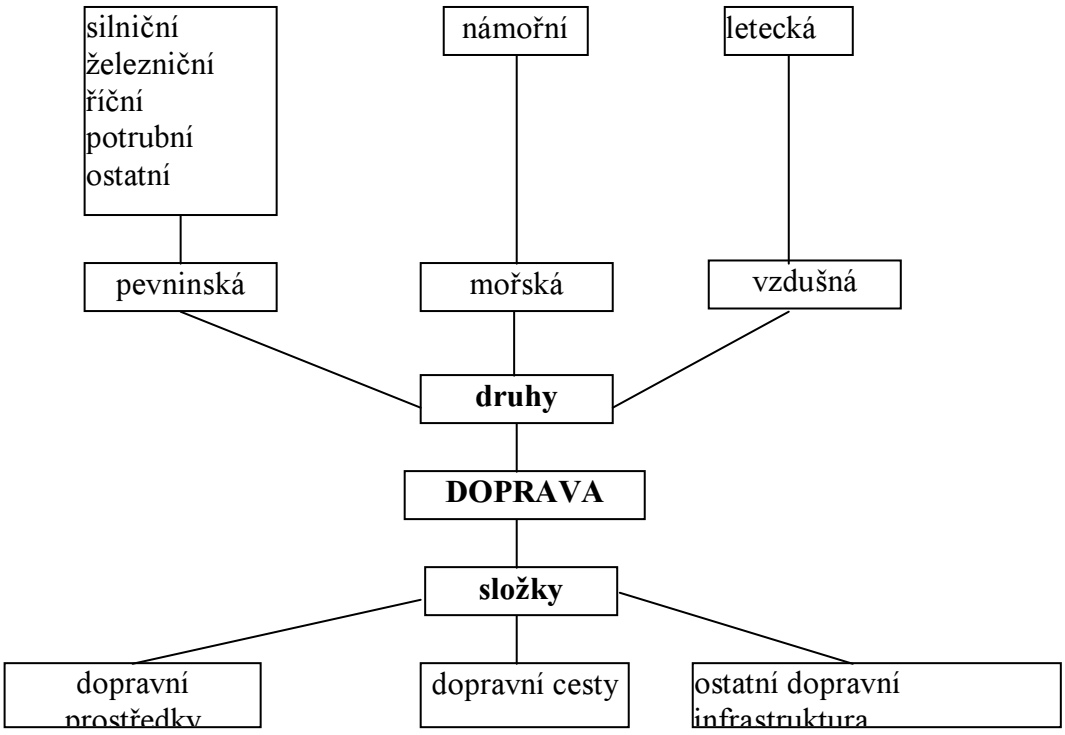
Z výše uvedeného vyplývá, že doprava jako systém je ovlivněna:

- celospolečenskou objednávkou, která vyžaduje snižování nákladů, existenci kvalitních dopravních cest, a kvalitní legislativou,
- občanskou objednávkou, v níže je vyjádřena potřeba občanů být dobře obsloužen dopravou, která bude co nejméně obtěžovat svými důsledky, tj. zápornými externalitami (emisními, hlukovými a znečišťujícími životní prostředí),
- finančními možnostmi občanů, obcí, krajů a státu.

Dopravní infrastruktura ve formě sítě dopravních cest a dopravních prostředků tvoří jednu ze složek tzv. **komunikační infrastruktury**. Je tedy součástí širšího infrastrukturního systému, který je tvořen dopravními sítěmi, spojovými sítěmi, energetickými a dalšími sítěmi. V rámci této infrastruktury se uplatňuje klíčová úloha právě infrastruktury dopravní.

V textu první části byla prezentována různá kriteria pro členění technické infrastruktury. Následně jsou demonstrována technická a prostorová kritéria na příkladu dopravy s využitím níže uvedeného schéma, která současně prezentuje dopravní soustavu ČR. Ekonomickému kritériu je věnována samostatná kapitola.

Schéma 1 Složky a druhy dopravy




*Pramen: Brinke J.: Úvod do geografie dopravy, Karolinum, Praha 1999*

**Druhy dopravy**

- **Osobní doprava veřejná:** železniční, autobusová, letecká, městská hromadná, taxislužba, pasivní (zaparkovaná). **Osobní doprava neveřejná:** podniková, individuální automobilová (IAD), statní individuální (cyklistická, pěší).
- **Nákladní doprava veřejná:** železniční, silniční, vodní, letecká. **Nákladní doprava neveřejná:** silniční na vlastní účet, železniční (vlečky), potrubní.

V praxi jsou využívány všechny druhy dopravy, ale s různou intenzitou. Vyplývá to již z historického vývoje, kdy byla pro dopravní infrastrukturu charakteristická určitá posloupnost dominance ve střídání jednotlivých druhů dopravy. Prakticky ve všech zemích bylo pořadí následující: říční – železniční – silniční – letecká infrastruktura, při zachování trvalé role infrastruktury námořní a specifického významu potrubních sítí. Posloupnost dominantního postavení je objektivně dána přednostmi toho kterého typu dopravní infrastruktury a na ní používaných dopravních prostředků. Jedná se zejména o rychlost, dostupnost a výkonnost při zajišťování přepravy.

Dopravní infrastruktura je přímo ideální typ infrastruktury, který má své zastoupení prakticky ve všech kategoriích v **prostorovém členění** infrastruktury. Z tohoto hlediska jde o úroveň nadnárodní, vnitrostátní, regionální i lokální.

## 1.2 Specifika ekonomiky dopravy

Ekonomický charakter (tj. druh hospodaření dle dosaženého výsledku) je v případě dopravní infrastruktury velmi specifický. Zde je třeba rozlišovat jednotlivé druhy dopravy na osobní a nákladní, dále veřejnou osobní dopravu, která zajišťuje dopravní obslužnost, městskou hromadnou dopravu a veřejnou linkovou dopravu atd. Lze konstatovat, že dopravní infrastruktura prostřednictvím konkrétních druhů dopravy prochází napříč všemi třemi kategoriemi (hospodaření se ziskem, vyrovnané, se ztrátou).

Protože doprava má strategický význam v oblasti hospodářské, politické, kulturní, bezpečnosti a obrany státu, omezuje stát dopravce v rozhodování o struktuře a podmínkách dopravy. Tak cíleně přechází doprava z čistě tržního statku na statek smíšený s různou silou státních zásahů v jejich jednotlivých oborech. Specificky se projevuje tato zvláštnost odvětví dopravy v následujících ekonomických aspektech:

**a) regulační opatření v dopravě,**
**b) poptávka a nabídka služeb dopravních oborů,**
**c) optimalizace dopravy,**
**d) tvorba cen v dopravě.**

Ad a) **Cílem regulačních opatření státu v dopravě je:**

- ochrana životního prostředí,
- podpora vybraných územních částí (regionů) či skupin obyvatel,
- ochrana přepravců a cestujících před zneužitím monopolního postavení,
- ochrana dopravců před nežádoucí (ničivou) konkurencí,
- zvýšení samostatnosti přepravců při tvorbě cen,
- zajištění přístupu dopravců na dopravní trh.

Zásahy státu do tržních mechanismů v dopravě představují relativně vysoké výdaje z veřejných rozpočtů, což vede každý stát k citlivému zvažování velikosti regulačních opatření.

Ad b) **Poptávka a nabídka služeb dopravních oborů**

Poptávka po dopravě je poptávkou **odvozenou**. Nevzniká tedy uvnitř oborů dopravy, nýbrž je odvozena z motivů, které existují mimo dopravní sektor (přítomnost v zaměstnání, lékařské ošetření, dostupnost služeb veřejné správy, cesta za kulturou a vzděláním, cestovní ruch atd.). Další charakteristikou poptávky po dopravě je obvykle určena pro specifické uživatele, ve specifických časech na specificky prostorovém uspořádání.

Faktory ovlivňující **poptávku** po dopravě:

- společenská (sociální) poptávka, tj. požadavek společnosti na určitou úroveň a spektrum dopravních služeb,
- cena, která v této souvislosti nezahrnuje pouze peněžní náklady – jízdné, ale i další cenové komponenty (časové náklady, čekání, nejistota) a která v souhrnu představuje náklady uživatele, které je ochoten za dopravní službu zaplatit,
- úroveň příjmů – jejich růst podporuje poptávku po individuální dopravě v neprospěch veřejné dopravy,
- ceny ostatních dopravních služeb usilujících o získání zákazníka,
- vkus, záliba, moderní trendy.

Faktory ovlivňující **nabídku** dopravy:

- institucionální požadavky a omezení, jimiž jsou regulační opatření a tržní podmínky určované státem,
- technologie, na níž závisí především dopravní náklady (kapacita, rychlost a z toho vyplývající výkon, pohonná média a jejich cena),
- provozní strategie dopravce, tzn. využití technologie, chování a cíle dopravce,
- chování uživatele, který se rozhoduje tak, že volí pro sebe optimální nabídku přepravy.

Ad c) **Optimalizací dopravy** se rozumí:

- obecné řešení problému převisu nabídky nad poptávkou,
- vytvoření alespoň přibližně stejných podmínek pro všechny obory dopravy a to jak u osobní, tak nákladní dopravy,
- harmonizace dopravních systémů tak, aby systémy spolupracovaly v energii, výhodně pro zákazníky.

Ad d) **Tvorba cen v dopravě**

Stanovení ceny v dopravě není pouze otázkou kalkulace vlastních nákladů a k nim stanoveného procenta zisku. Při rozhodování o ceně se musí brát v úvahu další faktory, jako například budoucí spotřebitelskou poptávku, ceny konkurence, náklady dopravce. Kombinace těchto faktorů tvoří základ jednotlivých metod tvorby cen v dopravě: Tvorba cen založená na respektování hodnotového systému zákazníka a konkurenčního prostředí a tvorba cen s využitím nákladů. Při oceňování přepravních služeb se projevují také problémy související

s ekonomickou a sociální funkcí dopravy. Soukromí dopravci se snaží stanovit cenu tak, aby bylo dosaženo „blahobytu“ dopravců, veřejné podniky mohou stanovovat ceny tak, aby zvýšily „blahobyt“ spotřebitelů.

Motivací soukromého podniku je maximalizace zisku a proto cenová úroveň závisí na stupni konkurence na přepravním trhu. V dokonale konkurenčním prostředí nemůže žádný dopravce dosáhnout dlouhodobě nadnormativních zisků, protože by vyvolal vstup nových subjektů na trh. Pokud chybí konkurence a volnost při stanovení cen, musí zakročit vláda formou regulačních opatření.

**Tvorba cen založená na respektování hodnotového systému zákazníka a konkurenčního prostředí** prezentují následující tři přístupy**:**

- **Cena jako vyjádření hodnotového (užitkového) systému zákazníka**, je odvozená od hodnoty (užitku) , kterou přepravní službě připisuje zákazník. Základem ceny nejsou náklady provozovatele dopravy, ale to, jak vnímá přepravní službu cestující nebo přepravce.
- **Cena založená na psychologickém oceňování**, vychází z toho, jak zákazním vnímá cenu přepravy jako ukazatel úrovně kvality přepravní služby. Takovýto způsob určování ceny je mimořádně náročné na získání objektivních informací souvisejících s cenovou elasticitou poptávky, které se těžce získávají prostřednictvím náročných dopravních průzkumů.
- **Cena určovaná na základě cen konkurence (například u letecké dopravy)**, nevychází z vlastních nákladů dopravce, ale zcela z cen konkurence.

**Nákladový přístup k tvorbě cen** vychází z myšlenky, že cena by měla minimálně pokrýt náklad realizace a odbytu přepravní služby a současně umožnit přepravci přiměřený zisk. Existují zde zásadně dvě metody a to metoda založená na úplných nákladech a metoda založená na marginálních nákladech.

Náklady v dopravě lze kromě základního kalkulačního členění uvedené v první části publikace dělit dle pohledu subjektů dopravní infrastruktury na:

a) Náklady uživatelů – cena, kterou uživatelé platí za přepravu a přemisťování. Uživatelé tuto cenu poměřují kritériem užitečnosti, výhodami a prospěchem, který jim plyne jako výsledek rozhodnutí pro určitý druh přepravy.
b) Náklady operátorů – přímé náklady podnikatelských subjektů v dopravě. Jsou dotčeny charakterem a oborem podnikání. Kritériem jejich vynakládání je finanční efektivnost.
c) Náklady infrastruktury – tvoří je účelově sestavený blok, do něhož jsou zahrnuty:
   - náklady na výstavbu, modernizaci a údržbu dopravních sítí,
   - náklady vyvolané provozem na dopravních sítích, jež zatěžují v různé míře a v různých souvislostech jiné subjekty.

Takto strukturovaná analýza nákladů dopravy (dle hlavních skupin subjektů) je potřebná zejména proto, že problematika nákladů v dopravě překračuje rámec obecné nákladové analýzy. V dopravě je zřetelná tendence k trvalému růstu nákladů a právě chování výše uvedených subjektů může vývoj nákladů rozhodujícím způsobem ovlivnit.

## 1.3 Dopravní politika ČR a EU

Základním cílem dopravní politiky ČR je realizace svobody trvale udržitelné mobility osob a věcí jako nutný atribut naplnění požadavků Listiny základních práv a svobod i požadavků svobodného obchodu a optimální podpory udržitelného rozvoje přiměřeným dotvářením dopravního systému. Tento základní cíl je realizován průběžně přijímanými dokumenty vlády (usnesení) a parlamentem přijímanou legislativou, která se mimo prosazení uvedeného základního cíle také v předcházejícím období přizpůsobovala legislativě EU. V příloze č. 3 je uveden příklad opatření, která vláda schválila svým usnesením v roce 1999 pod názvem „Návrh rozvoje dopravních sítí v České republice do roku 2010“. Dopravní politika je **proces**, který se skládá z řady fází, jako například: formování vizí, tvorba návrhů politik odvětví a oborů, rozhodovacího procesu o návrhu dané dílčí politiky a samotné implementace. Podílí se na ní řada aktérů a to **subjektů** (nadnárodní instituce, stát, státní správa krajů a obcí) a **objektů** (jednotlivec, rodina, domácnost, skupina lidí, kraje, obce, euroregiony, operátoři dopravy, zaměstnavatelé, infrastrukturní agentury).

Dopravní politikou se rozumí **cílevědomá činnost státu**, která je úzce spjata s výkonem státní správy (vč. krajské a obecní) v odvětví dopravy. Je realizována **různými nástroji**, kterými jsou:

- Obecně závazné právní předpisy a normy včetně komunitárního práva EU,.
- Sytém daní a poplatků, tarify, ceny.
- Veřejné rozpočty včetně státních fondů a s jejich využitím spojená přímá nebo nepřímá finanční podpora.
- Státní a obecní účast v podnikání.
- Závazky plynoucí ze sjednaných mezinárodních smluv.

Od roku 2001 se stal téměř výlučným zdrojem financování dopravní infrastruktury (nikoliv dopravy jako takové), kromě zahraničních zdrojů (jakým byl např. předvstupní program EU ISPA), Státní fond dopravní infrastruktury (zákon č. 104/2000 Sb.). Účelem SFDI je rozvoj, výstavba, údržba a modernizace silnic a dálnic, železničních dopravních cest a vnitrozemských vodních cest. Kromě toho SFDI poskytuje příspěvky na průzkumné a projektové práce, studijní a expertní činnosti zaměřené na dopravní infrastrukturu (podrobněji viz zákon).

V roce 2001 vydala Komise evropských společenství Bílou knihu s názvem „Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout“, s jejímiž zásadami a principy není dopravní politika ČR v zásadních rozporech. Tento dokument má zásadní význam pro další horizonty a směrování dopravní politiky v Evropě. Země EU si intenzivně uvědomují důležitost dopravní dostupnosti pro rozvoj jednotlivých sídel a celých území. Místní i celostátní dopravní sítě podléhají komplexnímu přehodnocování. Jsou sestavovány strategické plány jejich rozvoje. Jednotlivé dopravní systémy se již navrhují v souladu s vizí sjednocené Evropy bez ohledu na státní hranice s cílem vytvořit plnohodnotnou celoevropskou dopravní síť.

## 1.4 Silniční doprava a pozemní komunikace

Pojem silniční doprava a pojmy související jsou vymezeny zákonem 111/1994 Sb., o silniční dopravě v platném znění a doprovázející vyhláškou Ministerstva dopravy (dříve ministerstvo dopravy a spojů) ze dne 15.června 2000 o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu, které odpovídají znění obdobné legislativy uplatňované v zemích EU.

### 1.4.1 Vymezení pojmu silniční doprava, jejích oborů a segmentů dle platné legislativy

1) **Silniční doprava je souhrn činností, jimiž se zajišťuje přeprava osob, tj. osobní doprava**, kterou se myslí linková osobní doprava, kyvadlová doprava, příležitostná osobní doprava, taxislužba, a dále přeprava zvířat a věcí, tj. **nákladní doprava** vozidly, jakož i přemísťování vozidel samotných po dálnicích, silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích a volném terénu.
2) Silniční **doprava pro vlastní potřeby** je doprava, kterou se zajišťuje podnikatelská činnost, k níž je osoba provozující silniční dopravu oprávněna podle zvláštních předpisů (živnostenský zákon) a při níž nedochází ke vzniku závazkového vztahu, jehož předmětem je přeprava osob, zvířat a věcí.
3) Silniční doprava **pro cizí potřeby** je doprava, při níž vzniká mezi provozovatelem silniční dopravy a osobou, jejíž přepravní potřeba se uspokojuje, závazkový vztah, jehož předmětem je přeprava osob, zvířat a věcí.
4) **Vnitrostátní silniční doprava** je doprava, kdy výchozí místo, cílové místo a celá dopravní cesta leží na území jednoho státu.
5) **Mezinárodní silniční doprava** je doprava, při níž místo výchozí a místo cílové leží na území dvou různých států, nebo doprava, při níž místo výchozí a cílové sice leží na území téhož státu, ale část jízdy se uskuteční na území jiného státu.
6) **Linková osobní doprava** je pravidelné poskytování přepravních služeb na určené trase dopravní cesty, při kterém cestující vystupují a nastupují na předem určených zastávkách. Linkovou osobní dopravu lze provozovat formou **veřejné linkové dopravy** nebo formou zvláštní linkové dopravy, a to jak vnitrostátně nebo mezinárodně. Při tom se rozumí:
a) veřejnou linkovou dopravou doprava, při které jsou přepravní služby nabízeny podle předem vyhlášených podmínek a jsou poskytovány k uspokojování přepravních potřeb; pokud je doprava uskutečňována pro potřeby města a jeho příměstských oblastí, jedná se **městskou autobusovou dopravu**,
b) zvláštní linkovou dopravou doprava určených vybraných skupin cestujících s vyloučením ostatních osob.
7) **Mezinárodní kyvadlová doprava** je osobní doprava, kterou jsou předem vytvořené skupiny cestujících přepravovány více jízdami tam a zpět ze stejné výchozí oblasti do stejné cílové oblasti, budou při pozdější jízdě přepraveny zpět do výchozí oblasti.
8) **Taxislužba je veřejná silniční doprava**, kterou se zajišťuje přeprava osob a jejich zavazadel osobními vozidly s obsaditelností nejvýše devíti osob včetně řidiče; přepravní služby taxislužbou se nabízejí a objednávky se přijímají prostřednictvím řidiče na stanovišti na stanovištích taxislužby, na veřejně přístupných pozemních komunikacích a jiných veřejných prostranstvích nebo prostřednictvím dispečinku taxislužby.
9) **Náhradní autobusová doprava** je veřejná linková doprava provozovaná namísto dočasně přerušené drážní dopravy na dráze celostátní, regionální, tramvajové, trolejbusové nebo na dráze speciální.
10**) Integrovanou dopravou** se rozumí zajišťování dopravní obslužnosti území veřejnou osobní dopravou jednotlivými dopravci v silniční dopravě společně s dopravci nebo dopravci v silniční dopravě s dopravci v jiném druhu dopravy nebo jedním dopravcem provozujícím více druhů dopravy, pokud se dopravci podílejí na plnění smlouvy podle smluvních přepravních a tarifních podmínek. Výsledkem těchto činností je vytváření **integrovaných dopravních systémů (IDS)**.
11) **Kombinovaná doprava** je systém přepravy zboží v jedné a téže přepravní jednotce (ve velkém kontejneru, výměnné nástavbě, odvalovacím kontejneru) nebo silničním vozidle, které při jedné jízdě využije též železniční nebo vodní dopravu. Svoz a rozvoz v rámci

kombinované dopravy je silniční doprava přepravních jednotek kombinované dopravy a silničních vozidel, pokud využijí též železniční nebo vodní dopravu, z místa jejich nakládky, případně vykládky do překladiště kombinované dopravy nebo z překladiště kombinované dopravy do místa jejich vykládky, případně nakládky.
12) **Okružní jízda** je mezinárodní příležitostná přeprava osob na objednávku po předem vyhrazené okružní trase, na níž je stejným silničním vozidlem přepravována stejná skupina cestujících.

### 1.4.2 Veřejný zájem, veřejná a městská hromadná doprava (MHD)

**Veřejným zájmem v oblasti veřejné osobní dopravy** (zákon 111/1994 Sb.) se rozumí zájem státu na zajištění základních přepravních potřeb obyvatel. O uplatnění veřejného zájmu při zabezpečení dopravní obslužnosti rozhoduje příslušný orgán státní správy nebo samosprávy prostřednictvím závazku veřejné služby.

**Závazkem veřejné služby v silniční dopravě** pro cizí potřeby se rozumí závazek, který přijal dopravce ve veřejném zájmu a který by jinak pro jeho ekonomickou nevýhodnost nepřijal nebo by jej přijal jen zčásti. Závazek veřejné služby sjednává s dopravcem příslušný orgán státní správy nebo samosprávy s tím, že hradí dopravci prokazatelnou ztrátu vzniklou jeho plněním.

**Veřejnou silniční osobní dopravou** (vyhláška MD z 15.6.2000) je činnost dopravce spočívající v pravidelné přepravě osob, zavazadel, spoluzavazadel, věcí a živých zvířat vozidly ve veřejné linkové dopravě včetně městské autobusové dopravy (trolejbusy a tramvaje patří podle uvedené vyhlášky do **drážní osobní dopravy**).

**Městskou hromadnou dopravou (MHD)** je činnost dopravce spočívající v pravidelné přepravě osob, ručních zavazadel, spoluzavazadel a živých zvířat vozidly veřejné **drážní osobní dopravy** a veřejné **silniční osobní dopravy**, je-li doprava uskutečňována pro poskytování obecných přepravních potřeb na území města, případně jeho příměstských oblastí.

Nadnárodní institucí, která se zabývá oblastí služeb veřejné dopravy v příměstské, regionální a meziregionální dopravě (MHD), je Mezinárodní svaz pro veřejnou dopravu – International Union of Public Transport – UITP, který má celosvětovou působnost a sdružuje provozovatele městské a regionální osobní dopravy, jejich zástupců a dodavatelů. Má více jak 7000 členů v 80 zemích světa. Cílem jeho činností je výměna zkušeností mezi činiteli veřejné dopravy, podávání informací, provádění analýz odvětví dopravy včetně infrastruktury, vozového parku, organizace a správy. Svaz zastupuje zájmy svých členů ve vyjednávání s mezinárodními autoritami, propaguje veřejnou dopravu za účelem zlepšení **kvality života ve městě a ochrany životního prostředí**. Definuje optimální formu organizace a financování veřejné dopravy. Pořádá různé semináře k vybraným problematikám veřejné dopravy a každé dva roky Světový kongres a výstavu.

### 1.4.3 Vymezení pozemních (silničních) komunikací a jejich rozdělení

Vymezení pozemních komunikací zajišťuje legislativně zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích v platném znění, který upravuje kategorizaci pozemních komunikací, jejich stavbu, podmínky užívání a jejich ochranu, práva a povinnosti vlastníků komunikací a jejich

uživatelů a výkon státní správy ve věcech pozemních komunikací příslušnými silničními správními úřady. Ze zákona jsou čerpány níže uvedené základní informace. Blíže viz zákon.

**Pozemní komunikace a jejich rozdělení**

Pozemní komunikace je dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly (ve smyslu zákona č. 38/1995 Sb., o technických podmínkách provozu silničních vozidel na pozemních komunikacích v platném znění a zákona č. 266/1994 Sb., o drahách v platném znění), nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti.

Pozemní komunikace se dělí na tyto kategorie:
a) dálnice,
b) silnice,
c) místní komunikace,
d) účelová komunikace.
O zařazení pozemní komunikace do kategorie dálnice, silnice nebo místní komunikace rozhoduje příslušný silniční správní úřad na základě jejího určení, dopravního významu a stavebně technického vybavení.

**Dálnice**
Dálnice je pozemní komunikace určená pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly, která je budována bez úrovňových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a která má směrově oddělené jízdní pásy. Je přístupná pouze silničním motorovým vozidlům, jejichž nejvyšší povolená rychlost není nižší, než stanoví zákon č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích a vyhláška z 99/1989 Sb., o pravidlech provozu na pozemních komunikacích v platném znění.

**Silnice**
Silnice je 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:
a) silnice I. třídy, která je určena zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu,
b) silnice II. třídy, která je určena pro dopravu mezi okresy,
c) silnice III. třídy, která je určena k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace.

Silnice I. třídy vystavěná jako rychlostní silnice je určena pro rychlou dopravu a je přístupná pouze silničním motorovým vozidlům, jejichž nejvyšší povolená rychlost není nižší, než stanoví zvláštní předpis zákon č. 12/1997 Sb. O bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Rychlostní silnice má obdobné stavebně technické vybavení jako dálnice.

**Místní komunikace**
Místní komunikace je veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně místní dopravě na území obce. Může být vystavěna jako rychlostní místní komunikace, která je určena pro rychlou dopravu a přístupná pouze silničním motorovým vozidlům, jejichž nejvyšší povolená rychlost není nižší, než stanoví výše uvedený zákon. Rychlostní místní komunikace má obdobné stavebně technické vybavení jako dálnice.

Místní komunikace se rozdělují podle dopravního významu, určení a stavebně technického vybavení do těchto tříd:
a) místní komunikace I. třídy, kterou je zejména rychlostní místní komunikace,
b) místní komunikace II. třídy, kterou je dopravně významná sběrná komunikace s omezením přímého připojení sousedních nemovitostí,
c) místní komunikace III. třídy, kterou je obslužná komunikace,
d) místní komunikace IV. třídy, kterou je komunikace nepřístupná provozu silničních motorových vozidel nebo na které je umožněn smíšený provoz. Prováděcí předpis blíže vymezí znaky pro rozdělení místních komunikací do jednotlivých tříd.

**Účelová komunikace**
Účelová komunikace je pozemní komunikace, která slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí nebo ke spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků. Příslušný silniční správní úřad může na návrh vlastníka účelové komunikace a po projednání s příslušným orgánem Policie České republiky upravit nebo omezit veřejný přístup na účelovou komunikaci, pokud je to nezbytně nutné k ochraně oprávněných zájmů tohoto vlastníka. Účelovou komunikací je i pozemní komunikace v uzavřeném prostoru nebo objektu, která slouží potřebě vlastníka nebo provozovatele uzavřeného prostoru nebo objektu. Tato účelová komunikace není přístupná veřejně, ale v rozsahu a způsobem, který stanoví vlastník nebo provozovatel uzavřeného prostoru nebo objektu. V pochybnostech, zda z hlediska pozemní komunikace jde o uzavřený prostor nebo objekt, rozhoduje příslušný silniční správní úřad.

**Vlastníci pozemních komunikací**

Vlastníkem **dálnic a silnic I. třídy je stát**. Vlastníkem **silnic II. a III. třídy je kraj**, na jehož území se silnice nacházejí, a **vlastníkem místních komunikací je obec**, na jejímž území se místní komunikace nacházejí. Vlastníkem účelových komunikací je právnická nebo fyzická osoba. Ministerstvo může smluvně převést výkon některých práv a povinností státu jako vlastníka silnic I. třídy na organizace správy a údržby silnic, jejichž zřizovatelem jsou kraje (dále jen "správce pozemní komunikace"), za cenu sjednanou v souladu s platnými cenovými předpisy.

**1.4.4 Státní správa a dozor na <u>pozemních komunikacích</u>**

**Státní správu** ve věcech dálnice, silnice, místní komunikace a veřejné účelové komunikace vykonávají **silniční správní úřady**, kterými jsou ministerstvo, krajský úřad a obecní úřad obce s rozšířenou působností. Působnost silničního správního úřadu vykonávají v rozsahu stanoveném tímto zákonem též obce v přenesené působnosti.

**Ministerstvo**
a) rozhoduje o zařazení pozemní komunikace do kategorie dálnice nebo silnice a o změnách těchto kategorií,
b) rozhoduje o zrušení dálnice nebo silnice po dohodě s Ministerstvem obrany,
c) vykonává působnost silničního správního úřadu a speciálního stavebního úřadu podle tohoto zákona ve věcech dálnic a rychlostních silnic,
d) povoluje zvláštní užívání silnic formou přepravy zvlášť těžkých nebo rozměrných předmětů a užívání vozidel, jejichž rozměry nebo hmotnost přesahují míru stanovenou zvláštními předpisy,10) pokud trasa přepravy přesahuje územní obvod jednoho kraje,

e) rozhoduje o opravných prostředcích proti rozhodnutím orgánu kraje v přenesené působnosti.

**Krajský úřad**
a) povoluje zvláštní užívání silnic II. a III. třídy formou přepravy zvlášť těžkých nebo rozměrných předmětů a užívání vozidel, jejichž rozměry nebo hmotnost přesahují míru stanovenou zvláštními předpisy, pokud trasa přepravy nepřesahuje územní obvod kraje,
b) rozhoduje o zařazení pozemní komunikace do kategorií silnic II. a III. třídy a o změnách těchto kategorií,
c) rozhoduje o zrušení silnic II. a III. třídy po udělení souhlasu Ministerstvem obrany a ministerstvem,
d) vykonává působnost silničního správního úřadu a speciálního stavebního úřadu ve věcech silnic I. třídy s výjimkou věcí, ve kterých rozhoduje ministerstvo,
e) rozhoduje o opravných prostředcích proti rozhodnutím obecního úřadu obce s rozšířenou působností a proti rozhodnutím obcí.

**Obecní úřady obcí s rozšířenou působností**
a) vykonávají působnost speciálního stavebního úřadu ve věcech silnic II. a III. třídy a působnost silničního správního úřadu ve věcech silnic s výjimkou věcí, o kterých rozhoduje ministerstvo nebo orgán kraje v přenesené působnosti,
b) projednávají přestupky na dálnicích a na silnicích podle tohoto zákona o přestupcích,
c) vykonávají působnost speciálního stavebního úřadu ve věcech
místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikací v obcích, které nejsou pověřeny výkonem působnosti obecného stavebního úřadu.

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

Jde-li o věc, jež se má uskutečnit v územním obvodu dvou nebo více silničních správních úřadů, provede řízení a vydá rozhodnutí nejbližší společně nadřízený správní orgán. Tento orgán může stanovit, že řízení provede a rozhodnutí vydá některý ze silničních správních úřadů, v jehož územním obvodu se má věc uskutečnit.

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

Osoba pověřená výkonem státního dozoru dozírá, zda vlastníci (správci) a uživatelé pozemních komunikací plní povinnosti stanovené tímto zákonem. Zjistí-li pověřená osoba při výkonu státního dozoru porušení povinností stanovených tímto zákonem, podle

potřeby a povahy zjištěných nedostatků písemně uloží způsob a lhůtu odstranění těchto nedostatků a jejich příčin. Zjistí-li osoba pověřená výkonem státního dozoru při výkonu dozoru závažné závady ve stavebním stavu nebo v dopravně technickém stavu pozemní komunikace, které bezprostředně ohrožují uživatele nebo pozemní komunikaci, je oprávněna písemně nařídit vlastníku této pozemní komunikace okamžité zastavení nebo omezení jejího užívání a vyrozumí o tom příslušný silniční správní úřad, který je povinen ve lhůtě dvou dnů zahájit příslušné správní řízení. Osoba pověřená výkonem státního dozoru je povinna prokázat se průkazem, který musí obsahovat její jméno, příjmení a věcný i územní rozsah jejího oprávnění. stanoví prováděcí předpis. Ostatní práva a povinnosti osob pověřených výkonem státního dozoru jsou stanoveny zákonem č. 552/1991 Sb., o státní kontrole v platném znění. Ze zákona (§42) může silniční správní úřad ukládat pokuty.

### 1.4.5 Státní správa a státní odborný dozor v silniční dopravě

Vymezení působnosti státní správy a státního dozoru v silniční dopravuje upravuje zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů v platném znění (dále jen „zákon“) a to v hlavě V., ze které jsou převzaty následující základní informace. Podrobně viz zákon, který upravuje práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích (zákon č. 13/1997 Sb., o pozemích komunikacích, v platném znění), pravidla provozu na pozemních komunikacích, úpravu a řízení provozu na pozemních komunikacích, řidičská oprávnění a řidičské průkazy a vymezuje působnost a pravomoc orgánů státní správy a Policie České republiky ve věcech provozu na pozemních komunikacích. Zákon má interakce s dalšími zákonnými normami, které se týkají silniční dopravy.[1]

**Působnost ministerstev, krajských úřadů, obecních úřadů obcí s rozšířenou působností a policie ČR**

Státní správu ve věcech provozu na pozemních komunikacích vykonává Ministerstvo dopravy (dále jen ministerstvo), které je ústředním orgánem státní správy ve věcech provozu na pozemních komunikacích, krajský úřad, obecní úřad s rozšířenou působností (obce III.), Ministerstvo vnitra a policie.

**Ministerstvo**

a) povoluje výjimky podle § 43 (zákaz jízdy) odst. 5 a § 83 (vysoký věk u sportovců-motoristů) odst. 5,

b) stanoví po písemném vyjádření Ministerstva vnitra místní a přechodnou úpravu provozu na pozemních komunikacích na dálnici a rychlostní silnici a užití zařízení pro provozní informace na dálnici a rychlostní silnici,

c) schvaluje na žádost a náklady výrobce nebo výhradního dovozce provedení a používání dopravních značek, světelných a akustických signálů, dopravních zařízení a zařízení pro provozní informace,

[1] Například zákony v platném znění č.: 111/Sb., o silniční dopravě; 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích; 283/1991 Sb., o Polici České republiky; 200/1990 Sb., o přestupcích; 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích; 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla. Vyhlášky ministerstva v platném znění: ze dne 15. června 2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční dopravu; ze dne 7.srpna 2001 Sb., o technických prohlídkách a měření emisí vozidel; ze dne 29.června 2001 Sb., o registraci vozidel; 478 ze dne 30.srpna 2000/Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě (111/1994 Sb.); č. 87/1964 Sb., o řidičských průkazech. Nařízení vlády ČR 347 ze dne 30.srpna 2000/ Sb., kterým se stanoví výše poplatku za užívání dálnice a rychlostní silnice silničními motorovými vozidly.

d) rozhoduje o odvolání proti rozhodnutí krajského úřadu vydaného podle tohoto zákona,
e) vede centrální registr řidičů,
f) zabezpečuje výrobu a distribuci řidičských průkazů, mezinárodních řidičských průkazů a dalších dokladů stanovených tímto zákonem,
g) provádí prevenci v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.

**Krajský úřad**
a) povoluje výjimky podle § 43 (zákaz jízdy)
b) stanoví po písemném vyjádření příslušného orgánu policie místní a přechodnou úpravu provozu na pozemních komunikacích na silnici I. třídy, kromě rychlostní silnice, a využití zařízení pro provozní informace na silnici I. třídy, kromě rychlostní silnice,
c) provádí prevenci v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.

**Obecní úřad obce s rozšířenou působností**
a) pověřuje osoby oprávněné k zastavování vozidel podle § 79 odst. 1 písm. j) – zajištění bezpečného přechodu dětí a školní mládeže,
b) uděluje, podmiňuje, omezuje, odnímá a vrací řidičské oprávnění a zrušuje podmínění nebo omezení řidičského oprávnění,
c) nařizuje přezkoumání zdravotní způsobilosti držitele řidičského oprávnění,
d) nařizuje přezkoušení z odborné způsobilosti držitele řidičského oprávnění,
e) vydává a vyměňuje řidičské průkazy a mezinárodní řidičské průkazy a vydává duplikáty řidičských průkazů a mezinárodních řidičských průkazů,
f) vyměňuje řidičské průkazy vydané cizím státem a řidičské průkazy Evropských společenství podle § 116,
g) zapisuje do mezinárodního řidičského průkazu vydaného cizím státem skutečnosti podle § 107 a oznamuje je orgánu cizího státu, který tento mezinárodní řidičský průkaz vydal,
h) vede registr řidičů a vydává data z registru řidičů,
i) vydává speciální označení vozidel podle § 67 osobám, kterým byly přiznány mimořádné výhody druhého nebo třetího stupně podle zákona č. 100/1988 Sb., o sociálním zabezpečení v platném znění,
j) projednává přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích podle zákona č. 2000/1990 Sb., o přestupcích v platném znění,
k) provádí prevenci v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.
l) stanoví po písemném vyjádření příslušného orgánu policie místní a přechodnou úpravu provozu na pozemních komunikacích na silnici II. a III. třídy a na místní komunikaci a užití zařízení pro provozní informace na silnici II. a III. třídy a na místní komunikaci.

**Ministerstvo vnitra** vede centrální evidenci dopravních nehod.

**Policie ČR**
Policie vykonává dohled na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích tím, že:
a) kontroluje dodržování povinností účastníků a pravidel provozu na pozemních komunikacích a podílí se na jeho řízení,
b) objasňuje dopravní nehody,
c) vede evidenci dopravních nehod,
d) projednává v blokovém řízení přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích podle zákona o přestupcích.

Při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích jsou příslušníci Policie ve služebním stejnokroji oprávněni zejména:
a) dávat pokyny k řízení provozu na pozemních komunikacích,
b) zastavovat vozidla,
c) zabránit v jízdě řidiči, pokud by pokračování v jízdě znamenalo ohrožení bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích nebo pokud lze mít důvodně za to, že vozidlo bylo odcizeno nebo není zaevidováno předepsaným způsobem nebo je v provozu na pozemních komunikacích užíváno pod jinou než přidělenou registrační značkou nebo bez registrační značky,
d) zakázat řidiči jízdu na nezbytně nutnou dobu nebo mu přikázat směr jízdy, vyžaduje-li to bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích, popřípadě jiný veřejný zájem,
e) vyzvat řidiče k dechové zkoušce ke zjištění, není-li ovlivněn alkoholem, a v případě pozitivního zjištění i k lékařskému vyšetření s odběrem krve nebo moči k tomuto zjištění,
f) vyzvat řidiče k odbornému lékařskému vyšetření, není-li ovlivněn návykovou látkou,
g) vyzvat řidiče motorového vozidla k předložení dokladů k řízení a provozu vozidla podle § 6 odst. 3 (řidičský průkaz, doklady o vozidle, pojištění),
h) vyzvat řidiče motorového vozidla ke kontrole maximální přípustné hmotnosti na nápravu, maximální přípustné hmotnosti vozidla nebo jízdní soupravy nebo technického stavu vozidla nebo jízdní soupravy,
i) rozhodnout o odstranění vozidla, je-li překážkou provozu na pozemní komunikaci, nebo vozidla, které neoprávněně stojí na parkovišti vyhrazeném pro vozidlo označené znakem O 1,
j) použít technických prostředků k zabránění odjezdu vozidla podle zákona 283/1991 Sb., o Policii České republiky.

**Dopravní úřady**

Dopravními úřady podle tohoto zákona jsou krajské úřady. Pro městskou autobusovou dopravu je dopravním úřadem Magistrát hlavního města Prahy, magistráty statutárních měst a obecní úřady obcí s rozšířenou působností. Pro taxislužbu je dopravním úřadem v hlavním městě Praze Magistrát hlavního města Prahy, ve statutárních městech magistráty těchto měst a obecní úřady obcí s rozšířenou působností.

Dopravní úřad zjišťuje zdroj ohrožování provozu veřejné linkové dopravy osob. Při zjištění zdroje ohrožení nařídí provozovateli nebo majiteli zdroje ohrožení jeho odstranění. Nevyhoví-li provozovatel nebo majitel zdroje ohrožení, dopravní úřad rozhodne o odstranění zdroje ohrožení na jeho náklady. Odvolání proti tomuto rozhodnutí nemá odkladný účinek.

**Státní odborný dozor v silniční dopravě**

1) Státní odborný dozor v silniční dopravě vykonávají dopravní úřady a ministerstvo. Dopravní úřady vykonávají ve svém správním obvodu státní odborný dozor ve všech věcech, které nenáleží ministerstvu. Ministerstvo vykonává státní odborný dozor v mezinárodní autobusové linkové silniční dopravě osob a nad financováním dopravní obslužnosti. Při výkonu státního odborného dozoru dozírají, zda dopravci, odesílatelé nebo řidiči dodržují podmínky a plní povinnosti stanovené tímto zákonem a zda provozují dopravu podle uděleného povolení.
2) Osoba pověřená výkonem státního odborného dozoru je oprávněna v souvislosti s výkonem dozoru, pokud není zvláštními předpisy stanoveno jinak, vstupovat do provozoven a všech prostor souvisejících s vykonávanou činností, nahlížet do dokladů a evidencí týkajících se provozování silniční dopravy. Dopravce je povinen osobě pověřené výkonem

státního odborného dozoru umožnit výkon uvedeného oprávnění. Řidič vozidla je povinen předložit těmto osobám doklady, které musejí být ve vozidle při jeho provozu
podle tohoto zákona.
3) Při výkonu státního odborného dozoru je osoba pověřená výkonem státního odborného dozoru povinna prokázat se dokladem o pověření. Doklad o pověření musí obsahovat jméno pověřené osoby, rozsah jejího oprávnění a musí být potvrzen orgánem, který jej vydal.
4) Vrchní státní dozor vykonává ve všech věcech silniční dopravy Ministerstvo dopravy a spojů. Vrchní státní dozor dozírá na výkon státního odborného dozoru vykonávaného dopravními úřady.

Na osoby pověřené výkonem vrchního státního dozoru se vztahují při výkonu dozoru oprávnění a povinnosti podle odstavců 2 a 3. Dopravní úřady a dopravci jsou povinni osobě pověřené výkonem vrchního státního dozoru umožnit výkon dozoru a k tomu účelu poskytnout veškeré informace a doklady o činnosti státního odborného dozoru.

### 1.4.6 Financování, výstavba a údržba silniční dopravní infrastruktury

Výstavba a údržba silniční dopravní infrastruktury je v České republice realizována specializovanými institucemi, jejichž hospodaření je financováno ze Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI), případně z rozpočtů krajů a obcí a fondů EU a jejichž činnost je vymezena kategorií pozemní komunikace. Jsou to:

**Ředitelství silnic a dálnic ČR (ŘSD ČR)**, které je státní příspěvkovou organizací zřízenou Ministerstvem dopravy. Základním předmětem činnosti ŘSD ČR je výkon vlastnických práv státu k nemovitostem tvořícím **dálnice a silnice I. třídy**, zabezpečení správy, údržby a oprav dálnic a silnic I. třídy a zabezpečení **výstavby a modernizace** dálnic a silnic I. třídy. Vnitřní organizační struktura je určena organizačním řádem. Vzhledem k celostátní působnosti ŘSD vykonává jejich třináct (v roce 2003) Středisek správy a údržby dálnic (SSÚD), respektive rychlostních silnic (SSÚRS) svoji činnost na území celého státu. Vykonávají správu a údržbu svěřeného úseku komunikace a jeho součástí, udržují je ve stavu odpovídajícímu určenému účelu, zajišťují výkon letní a zimní údržby svěřeného úseku komunikace. Dále zabezpečují informační službu o sjízdnosti svěřeného úseku dbají na bezpečnost provozu a dopravy, předkládají návrhy na jejich zlepšení a účastní se jejich projednávání s policií ČR.

**Správa a údržba silnic (SÚS)**, příspěvkové organizace, jejichž zřizovateli jsou jednotlivé kraje, na jejichž území vykonávají **s**právu, údržbu, opravy, evidenci a pravidelné prohlídky stavu **silnic II. a III. třídy** (včetně mostů), které jsou v majetku těchto krajů. Ředitele SÚS jmenuje a odvolává rada příslušného kraje.

**Specializované organizace** ve vlastnictví obcí typu s.r.o., a.s. (s většinovou účastí obce) nebo příspěvkové organizace, které zajišťují údržbu a správu pozemních komunikací ve vlastnictví obcí. Rekonstrukci a výstavbu pozemních komunikací zajišťují ŘSD, kraje i obce prostřednictvím soukromých stavebních firem s využitím výběrového řízení podle zákona o zadávání veřejných zakázek.

Podle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích v platném znění je možné převedení výkonu některých práv a povinností státu v souvislosti s výstavbou, provozováním a údržbou

dálnic prostřednictvím smluvního vztahu (forma „koncesionářské smlouvy“) na právnickou osobu (koncesionáře) vybranou postupem podle zákona a zadávání veřejných zakázek. Úhrada za výstavbu, provozování a údržbu dálnice je koncesionáři na základě koncesionářské smlouvy poskytována postupně v závislosti na ujednání o rozložení rizik, obsaženém v koncesionářské smlouvě, po dokončení výstavby dálnice z příjmů Státního fondu dopravní infrastruktury. Koncesionářskou smlouvu uzavírá s koncesionářem Ministerstvo dopravy po projednání s Ministerstvem financí a schválení vlády a to nejméně na 25 let.

Státní fond rozvoje dopravní infrastruktury byl zřízen podle zákona č. 104/2000 Sb. S účinností od 1.7.2000. Účelem FDSI je rozvoj, výstavba, údržba a modernizace silnic a dálnic, železničních dopravních cest a vnitrozemských dopravních cest. Kromě vlastního financování výstavby a údržby FDSI dále poskytuje příspěvky na průzkumné a projektové práce, studijní a expertní činností zaměřené na dopravní infrastrukturu.

Praktická ukázka využití a kvantifikace jednotlivých zdrojů financování silničního hospodářství v ČR (investice, neinvestiční prostředky pro ŘSD a SÚS) v časovém horizontu od roku 2000 do roku 2010 je uvedena v příloze č. 4.

## 1.5 Železniční (drážní) doprava