

Regionální akční plán Královéhradeckého kraje 2021–2027

Silnice II. třídy



REGIONÁLNÍ
STÁLÁ KONFERENCE
KRÁLOVÉHRADECKÉHO
KRAJE



CIRI CENTRUM
INVESTIC, ROZVOJE
A INOVACÍ

Sekretariát Regionální stálé konference
Královéhradeckého kraje

Verze – říjen 2022

Schváleno 14. 11. 2022 Usnesením 5/23/2022/RSK

Obsah

Úvod	3
Silnice II. třídy	5
A. Popis transparentního a nediskriminačního postupu tvorby aktivity RAP	5
B. Věcná náplň aktivity RAP	6
Analýza potřeb a absorpční kapacita	6
Cílový stav	7
Finanční alokace	7
Závazek RAP	7
Bariéry/rizika	8
C. Příloha – Infrastrukturní rámec projektů	10
Seznam zkratk.....	11

Úvod

Evropská regionální politika stojí na partnerství v území a Evropská komise podporuje vyvážený rozvoj území se zapojením partnerů v území. Navázání partnerství je požadováno návrhem nařízení Evropského parlamentu a Rady o společných ustanoveních o evropských fondech. Právě Regionální akční plán (RAP) a platforma Regionální stálé konference (RSK) deklarují reálné partnerství a zapojení územních partnerů do realizace regionální politiky Evropské unie (EU).

Programové období 2021–2027 klade v návaznosti na uplynulé období také důraz na tzv. územní dimenzi. Územní dimenzi si lze představit jako zacílení podpory do konkrétního typu území či na specifický problém. Regionální akční plán je národní intervenční nástroj určený výhradně pro řešení územní dimenze z fondů EU ve vybraných tématech. Nepatří mezi integrované územní nástroje.

RAP je nástrojem pro naplňování územních cílů Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+. RAP řeší vybraná plošná témata, logicky podepřená a postavená na konsenzu klíčových územních partnerů a řídicích orgánů. V rámci RAP jsou v dohodnutých tématech stanoveny alokace na úrovni území kraje, které jsou vypočteny na základě objektivně stanoveného klíče.

RAP řeší pouze vybrané tematické oblasti, a to:

- Střední školství (+ speciální),
- Silnice II. třídy,
- Deinstitutionalizace sociálních služeb – investiční část,
- Zdravotnická záchranná služba.

Další témata, které nejsou součástí schvalované povinné struktury RAP definované Ministerstvem pro místní rozvoj ČR (MMR ČR), budou příp. sledována pouze v synergických vazbách na výše uvedené tematické oblasti, jedná se zejména o vazby na:

- Strategii ITI Hradecko-pardubické aglomerace,
- strategie CLLD v Královéhradeckém kraji,
- místní akční plány rozvoje vzdělávání v KHK,
- Regionální inovační strategii Královéhradeckého kraje (RIS 3),
- koordinovaný přístup k sociálnímu vyloučení 2021+ (KPSV 2021+).

RAP by měl také přispět ke koordinaci dalších nástrojů a jejich synergii na území kraje – témata se nebudou překrývat s tématy v ITI/CLLD. Jeho realizací by mělo dojít k zefektivnění čerpání fondů EU na území kraje, a to především díky lepší připravenosti území a reálnému monitoringu absorpční kapacity.

Financování RAP z fondů EU bude zajištěno prostřednictvím Integrovaného regionálního operačního programu 2021–2027 (IROP).

Proces tvorby RAP, včetně povinné struktury, je stanoven MMR ČR v Metodickém pokynu pro využití integrovaných nástrojů a regionálních akčních plánů v programovém období 2021–2027.

Každá aktivita RAP obsahuje níže uvedené kapitoly:

A) Popis transparentního a nediskriminačního postupu tvorby aktivity RAP

B) Věcná náplň aktivity RAP

- Analýza potřeb a absorpční kapacita
- Cílový stav
- Finanční alokace
- Závazek RAP
- Bariéry/rizika

C) Příloha – Infrastrukturní rámec projektů

Tento dokument řeší pouze jednu vybranou aktivitu RAP Královéhradeckého kraje, ostatní aktivity jsou samostatnými materiály. Všechny aktivity RAP schvaluje Regionální stálá konference Královéhradeckého kraje (RSK KHK). Aktualizace každé aktivity RAP je možná po 6 měsících od schválení členy RSK KHK.

RAP Královéhradeckého kraje vychází z platných krajských strategických dokumentů pro dané oblasti, včetně Strategie rozvoje Královéhradeckého kraje 2021–2027. Konkrétní výčet koncepcí je uveden v každé aktivitě RAP, a zároveň je v souladu s národními strategiemi, zejména pak se Strategií regionálního rozvoje ČR 2021+.

Aktivity RAP byly zpracovány sekretariátem Regionální stálé konference Královéhradeckého kraje (Centrum investic, rozvoje a inovací) ve spolupráci s dotčenými odbory Krajského úřadu Královéhradeckého kraje (KÚ KHK) a se zapojením relevantních partnerů v území. Sekretariát RSK KHK zpracuje v polovině programového období (tj. k 30. 6. 2024) tzv. Zprávu o naplňování RAP.

Zajištění činnosti RSK KHK je realizováno prostřednictvím navazujících projektů „Regionální stálá konference Královéhradeckého kraje“ financovaných z Operačního programu Technická pomoc.

Silnice II. třídy

Dopravní silniční systém na území Královéhradeckého kraje je do značné míry diferencovaný, což souvisí s charakterem území. V oblasti Polabské nížiny je hustota dopravní sítě nejvyšší a klesá směrem k příhraničním pohořím. Centrum představuje krajské město Hradec Králové, odkud se dopravní síť paprskovitě rozbíhá. V podhůří Krkonoš a Orlických hor jsou vedeny okružní tahy.

Královéhradecký kraj patří mezi regiony s hustou silniční sítí, ale s nízkým podílem dálnic a rychlostních silnic. Kraji chybí přímé kapacitní napojení na sousední regiony, resp. na evropskou dopravní síť (D11, D35). Existující síť silnic v regionu je tak přetížena v některých trasách tranzitní dopravou, což má výrazný negativní vliv na životní prostředí obyvatel.

Regionální silniční síť, která je tvořena silnicemi II. a III. tříd a je spravována Královéhradeckým krajem, vykazuje 2. nejvyšší hustotu v rámci ČR. Délka krajských silnic na celkové délce silniční sítě v regionu je téměř 88 % (3 283 km) a z toho 27 % (894 km) tvoří silnice II. třídy. Hustota i délka této sítě znamená značné náklady na její údržbu, jež jsou dále ovlivňovány členitostí (hornatostí) území a klimatickými podmínkami.

Problémem regionální sítě silnic, navzdory značným vynaloženým prostředkům z rozpočtu kraje i dotací, je stále špatný stav a technická zanedbanost regionální silniční sítě odrážející se v nedostatečných parametrech, dopravních závadách včetně nedostatečné kapacity nebo kvality. Tyto faktory omezují kvalitu dopravní dostupnosti regionálních center v kraji a napojení regionu na nadřazenou silniční síť.

Zlepšení dopravní dostupnosti rekonstrukcí a modernizací krajských silnic je řešeno ve Strategii rozvoje Královéhradeckého kraje 2021–2027 v rámci priority „3. Efektivní infrastruktura a dostupnost“ prostřednictvím intervencím v cíli „3.1 Kvalitní dopravní infrastruktura a dostupné regiony“.

A. Popis transparentního a nediskriminačního postupu tvorby aktivity RAP

Zpracovatel RAP (sekretariát RSK KHK) spolupracoval při tvorbě aktivity RAP Silnice II. třídy s Odborem dopravy a silničního hospodářství Krajského úřadu Královéhradeckého kraje. Ten ve spolupráci s Údržbou silnic Královéhradeckého kraje a. s. a majetkovým správcem, tj. příspěvkovou organizací Správa silnic Královéhradeckého kraje, dlouhodobě kontinuálně monitoruje stav silnic II. a III. třídy ve vlastnictví Královéhradeckého kraje.

Zjištěný stav silnic, případně další skutečnosti (např. související investice, nehodová místa, potřeba napojení regionu na nadřazenou silniční síť, řešení obchvatů sídel, aj.), v čase postupně iniciuje potřebu zahájení investiční přípravy za účelem odstranění nevyhovujícího stavebně technického stavu, nebo za účelem řešení jiného problému, který byl na silniční síti identifikován.

Investiční příprava jednotlivých akcí je průběžně monitorována ve formě seznamu, který je v čase aktualizován dle vývoje přípravy jednotlivých stavebních akcí. Celkový zásobník staveb je pak s přihlédnutím k dostupným prostředkům, specifickým požadavkům na čerpání (získání) finančních prostředků a aktuálnímu stavu připravenosti prioritizován za účelem výběru vhodných akcí k realizaci.

Pracovní skupina Doprava při RSK KHK byla průběžně zapojena do celého procesu tvorby, projednala aktivitu RAP včetně seznamu a výběru projektů.

B. Věcná náplň aktivity RAP

Analýza potřeb a absorpční kapacita

Jaké jsou potřeby území v rámci infrastrukturních projektů silnic, potenciálně financovatelných z IROP, zdůvodnění:

Kvalitní dopravní infrastruktura je nejen základním předpokladem dopravy, ale i limitujícím faktorem rozvoje národního hospodářství a tím i regionálního rozvoje, neboť umožňuje mobilitu výrobních faktorů. S postupující globalizací význam silniční dopravní infrastruktury roste.

V současnosti má dopad na požadovanou dopravní dostupnost regionu několik faktorů, hlavními trendy vývoje v dopravě jsou: rostoucí mobilita společnosti; rostoucí význam individuální automobilové dopravy na úkor autobusové a železniční osobní dopravy; rostoucí flexibilita a mobilita pracovní síly a nutnost zajištění dodávek zboží v režimu JIT (just in time).

Jedním ze základních vztahů dopravy k regionální politice je vzájemná a propojená podpora všech relevantních druhů dopravy přispívajících k regionálnímu a lokálnímu rozvoji. Vzhledem k rostoucím nárokům na silniční dopravní infrastrukturu je nutné zajistit dostatečné a kvalitní silniční napojení významných center (uzlů) na nadregionální síť.

Krajská regionální silniční síť (silnice II. a III. třídy) dle strategie rozvoje kraje vykazuje 2. nejvyšší hustotu v rámci ČR, z toho necelá polovina (bezmála 1 500 km) silnic II. a III. třídy je ve stavu havarijním. Dochází také k postupnému zhoršování technického stavu mostních konstrukcí, více než desetina z celkového počtu mostů na silnicích II. a III. třídy je v nevyhovujícím stavu. Mezi nejvíce zatížené úseky patří intravilány obcí na hlavních tazích.

Královéhradecký kraj má sice dostatečnou hustotu silniční sítě, ale v nevyhovujícím technickém stavu. Proto Královéhradecký kraj potřebuje modernizovat a rekonstruovat stávající silnice, které nesplňují stavebně technické a bezpečnostní parametry, příp. potřebuje dobudovat nové úseky (např. přeložky, obchvaty sídel), které převedou nadměrnou dopravu z intravilánů obcí.

Důležité je také reagovat na případné změny dopravní situace v regionu, kdy dojde ke změně (převedení) intenzity dopravy v důsledku vzniku a rozvoji nových významných center (např. průmyslových zón), nebo na základě změn v nadřazené silniční síti (např. realizace nových úseků dálnic D11 a D35).

Mapování absorpční kapacity území kraje pro projekty IROP (využití zdrojů dat odborů dopravy KÚ, RSK a případně mapování v rámci AP SRR) a reálné připravenosti projektů:

Absorpční kapacita kraje v rámci mapování projektových záměrů krajských silnic v regionu je orientačně v hodnotě 6,5 mld. Kč. Ve vazbě na aktivitu RAP (prioritní regionální silniční síť dle IROP) odpovídá současná absorpční kapacita částce 2,2 mld. Kč. Seznam projektů pro aktivitu RAP byl sestaven na základě prioritizace záměrů a projektové přípravy včetně vývoje dotačních podmínek.

Způsob prioritizace potřeb, tj. na základě čeho budou projekty zařazovány na seznam. Dle jakých kritérií budou projekty vybírány na finální seznam (do 130 % alokace na kraj):

V případě sestavování seznamu projektových záměrů byla zohledněna podmínka umístění řešeného úseku na vymezené prioritní síti IROP. Další specifickou podmínkou byla přijatelnost akce ve vztahu ke

specifickým podmínkám konkrétní výzvy IROP. Prioritizace mj. také probíhá dle transparentního přednastaveného systému vícekriteriálního hodnocení daného úseku silnice, který reprezentuje význam a potřebnost úseku silnice v rámci krajské silniční sítě.

Prioritizace potřeb tak probíhala na základě hodnocení tří základních okruhů kritérií. Na základě těchto kritérií jsou projekty vybírány ze zásobníku na seznam. Tato kritéria jsou:

- vztah k prioritní síti IROP
- připravenost projektového záměru
- vícekriteriální analýza založená na SHV (systém hospodaření s vozovkou) a hodnocení dalších aspektů významu silničního úseků pro kraj

Zdroj:

- Strategie rozvoje Královéhradeckého kraje 2021–2027
- Akční plán strategie rozvoje KHK do roku 2024
- Mapování absorpční kapacity regionu (silnice KHK)
- Expertní přístupy členů PS Doprava při RSK KHK

Cílový stav

Modernizace vybraných úseků silnic II. třídylepší bezpečnost a plynulost dopravy a přispěje k odstranění regionálních rozdílů v přístupnosti k páteřní dopravní síti a TEN-T. Zprovozněním potřebných obchvatů dojde k převedení tranzitní dopravy mimo centra obcí a měst, což povede ke snížení emisí skleníkových a znečišťujících látek z dopravy a hlukové zátěže na obyvatelstvo. Přeložky zároveňlepší napojení průmyslových center na kapacitní infrastrukturu, což přispěje k rozvoji regionu.

Finanční alokace

Finanční alokace aktivity RAP „Silnice II. třídy“ odpovídá podílu financování z Evropského fondu pro regionální rozvoj (EFRR) = 1 013 383 019,76 Kč (21. výzva IROP) dle klíče schváleného Asociací krajů ČR. Finální seznam projektů odpovídá částce z EFRR ve výši 1 317 397 926 Kč (130 % alokace).

Závazek RAP

Indikátory výstupu:

- | | |
|---|-------|
| • Délka rekonstruovaných nebo modernizovaných silnic – mimo TEN-T | 16 km |
| • Délka nových nebo modernizovaných silnic – mimo TEN-T | 4 km |

Bariéry/rizika

Druh rizika	Popis a fáze projektu, ve které je možné riziko očekávat	Popis předcházení/eliminace rizika
Technická rizika	Nedostatky v projektové dokumentaci	Kvalitně provedená projektová příprava a Smlouva o dílo se zhotovitelem stavby či dodavatelem vybavení.
	Dodatečné změny požadavků investora, případně náležitosti technických podkladů formálně nesprávné	Investor a projektový manažer zajistí dotační dohled dle podmínek IROP a pravidelnou kontrolu technických podkladů (zápisy z kontrolních dnů, stavební deník, fakturace apod.).
	Nedostatečná koordinace stavebních prací	Na stavbě bude zajištěn autorský dozor i technický dozor investora, kteří budou komunikovat s odborným týmem investora.
	Výběr nekvalitního dodavatele	Zadávací řízení na dodávku stavebních prací, dodávek a služeb jasně specifikuje požadavky na dodavatele. Dodavatel v nabídce uvede délku záruční doby, servisní podmínky, platební podmínky a způsob řešení závad.
	Nekvalitně provedené technické řešení (závadnost, poruchovost)	Smlouva o dílo bude ukládat smluvním stranám povinnosti a práva při řešení závad a poruch díla včetně způsobu jejich odstranění a bude vycházet z podmínek zadávacího řízení.
	Nedodržení termínu realizace	Ve Smlouvě o dílo bude přesně stanovený termín předání díla, a zároveň je v žádosti o poskytnutí dotace ponechána dostatečná časová rezerva pro termín ukončení projektu.
	Živelné pohromy, případně poškození, ztráta pořízeného investičního majetku, úmyslná škoda	Majetek pořízený prostřednictvím dotace bude neprodleně pojištěn proti jeho poškození, ztrátě a škodě po dobu udržitelnosti projektu a déle.
	Nekvalitní/neúplný projektový tým, respektive změna projektového týmu	Vynucená změna projektového týmu by mohla ovlivnit průběh projektu z důvodu specializace členů a orientace v dané problematice. Je nezbytné nominovat a informovat alternativní zástup pro jednotlivé členy projektového týmu.
Finanční rizika	Neobdržení dotace	Neschválení dotace na realizaci projektu by znamenalo neuskutečnění investice v plánovaném období, a proto bude projekt ve fázi maximální připravenosti a žádost bude kvalitně zpracována odborníky v dané oblasti.
	Krácení dotace	Veškeré náklady, uvedené v rozpočtu projektu, vychází z cen v místě a čase obvyklých (průzkum trhu) a u stavebních prací jsou projektantem rozpočtovány dle běžných standardů.
	Neproplacení veškerých způsobilých výdajů	Bude zajištěna průběžná kontrola náležitostí účetních dokladů/úhrad a plnění podmínek IROP. Změny v projektu budou řádně hlášeny poskytovateli dotace. Bude vytvořena i finanční rezerva ve vlastních zdrojích žadatele.
	Nedostatek finančních prostředků na předfinancování a v průběhu realizace	Investor bude mít zabezpečené dostatečné cash-flow na předfinancování i kofinancování projektu ve fázi realizační i udržitelnosti. Kalkuluje s vyrovnaným rozpočtem.

Druh rizika	Popis a fáze projektu, ve které je možné riziko očekávat	Popis předcházení/eliminace rizika
		V rámci rozpočtu bude investor kalkulovat i s případným nárůstem cen v důsledku nepředvídatelných událostí (epidemie, živelné pohromy, válečné konflikty).
	Zvýšení cen vstupů, tzn. růst investičních výdajů v investiční fázi projektu	Podmínky zadávacího řízení a Smlouva o dílo musí zajistit maximálně možné % růstu investičních výdajů nad rámec vítězné nabídkové ceny, což ošetřuje i Zákon o veřejných zakázkách č. 134/2016 Sb., v platném znění. Nepředvídatelné práce, které vzniknou v průběhu realizace projektu, musí mít žadatel vyčleněno dostatek finančních prostředků.
Právní rizika	Nedodržení pokynů pro zadávání VZ, tj. metodicky nesprávně provedený výběr dodavatelů a poskytovatelů služeb	Při výběru dodavatelů se žadatel řídí Zákonem č. 134/2016 Sb., o veřejných zakázkách v platném znění a metodikou IROP pro zadávání veřejných zakázek.
	Nedodržení podmínek IROP	Řízení projektu bude zajištěno vlastními pracovníky či externí organizací, která má rozsáhlé zkušenosti s přípravou a řízením investičních i neinvestičních projektů.
	Nedodržení právních norem ČR, EU	Veřejný zadavatel vždy postupuje v souladu se zákony ČR, s aktuálně platnou legislativou EU a podmínkami IROP.
	Nevyřešené vlastnické vztahy	Před podáním žádosti o dotaci budou identifikovány a zkontrolovány/vyřešeny všechny vlastnické vztahy (majetek, pozemky, ...).
Provozní rizika	Nedostatek poptávky po službách nebo výrobcích	V přípravné fázi byla provedena důkladná analýza opodstatněnosti projektového záměru. Projektový záměr je v souladu s opatřením IROP a dále v souladu se strategickými a koncepčními dokumenty Královéhradeckého kraje.
	Nedostupná kvalitní pracovní síla v době udržitelnosti	Veřejný zadavatel při výběru zaměstnanců postupuje transparentním a nediskriminačním přístupem. Výběrová řízení jsou transparentně uveřejňována.
	Nenaplnění dodavatelско-odběratelských smluv	Smlouvy ošetřují práva a povinnosti obou smluvních stran (sankce či poplatky při neplnění) tak, aby zadavatel neutrpěl významné škody ve vazbě na IROP.
	Nedodržení indikátorů výzvy IROP	Závazné monitorovací indikátory budou navrženy reálně v hodnotě, kterou je možné realizací projektu dosáhnout po dobu udržitelnosti od finančního ukončení projektu a déle.
	Nedostatek finančních prostředků v provozní fázi projektu	Finanční plán provozní fáze projektu je kalkulován s maximální přesností na základě zkušeností a provozování typově podobných projektů již dříve realizovaných.
	Krach investora/provozovatele	Rozdíl mezi provozními náklady a výnosy bude hrazen z rozpočtu provozovatele (žadatele) tak, aby byla zajištěna finanční stabilita projektu po dobu udržitelnosti projektu a déle.

C. Příloha – Infrastrukturní rámec projektů

Viz samostatná Příloha RAP KHK – Silnice II. třídy (seznam projektů)

Seznam zkratk

CLLD	Komunitně vedený místní rozvoj
ČR	Česká republika
EU	Evropská unie
IROP	Integrovaný regionální operační program
ITI	Integrované územní investice
KAP	Krajský akční plán rozvoje vzdělávání
KHK	Královéhradecký kraj
KÚ	krajský úřad
KPSV	koordinovaný přístup k sociálnímu vyloučení
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj
RAP	Regionální akční plán
RIS3	Regionální inovační strategie
RSK	Regionální stálá konference
SRR	Strategie regionálního rozvoje