# Prioritizace dopravních staveb

Účelem prioritizace dopravních staveb, je vytvořit funkční strukturované seznamy akcí, seřazených dle důležitosti, na základě souhrnu bodového hodnocení vybraných kritérií. Takto sestavené pořadí záměrů a projektů dopravních staveb bude sloužit jako podklad při rozhodování o alokování dostupných investičních prostředků v daném období na projekční přípravu (u záměrů) a na realizaci staveb.

Realizaci dopravní stavby, dělíme do pěti fází:

* Záměr – podnět primárně ze systému CLEVERA k zadání projekční přípravy, schválený vedoucím příslušné oblasti KSÚS.
* v přípravě – dopravní stavba má zhotovitele kompletní projektové dokumentace a inženýrské činnosti, pracuje se na získání potřebných povolení a stanovisek.
* připraveno – dopravní stavba je povolena stavebním úřadem, disponuje projektovou dokumentací pro provádění stavby a rozpočtem, probíhá či se připravuje tendr na zhotovitele stavby a TDS + BOZP. Pokud je na stavbu možné čerpat spolufinancování, primárně v této fázi dochází k registraci u dotačního orgánu.
* v realizaci – na dopravní stavbu je uzavřena smlouva se zhotovitelem stavebních prací a TDS+BOZP. Subjekty byly vyzvány k zahájení činnosti. Probíhá zhotovení stavby. Pokud je stavba financována z vlastních zdrojů, nebo má spolufinancování a naskytne se možnost výhodnějšího podílu na spolufinancování z dotačního orgánu, může dojít k registraci i ve fázi realizace stavby, dle podmínek příslušné dotace. Není to častý případ.
* Zrealizováno – stavba je zkolaudována a jsou vypořádány všechny finanční závazky se zhotoviteli a poskytovateli služeb.

Prioritizace se týká dopravních staveb, které jsou ve fázi ***1) záměr, 2) v přípravě*** a ***připraveno***, ale ještě nebyly předány do realizace. Stavby ve fázi *realizace* již mají zajištěny finanční prostředky, proto není třeba je prioritizovat. Stejně tak nemá smysl řadit dle kritérií již z*realizované* stavby.

**Cílem je vytvořit transparentní pořadí investic**, u něhož bude možné dohledat objektivní parametry. Jde o to zavést v investiční činnosti v oblasti silnic dlouhodobě udržitelné a spravedlivé postupy. Stanovený systém parametrů má rovněž předcházet spekulacím o možném zákulisním ovlivňování a protekčním „přeskakování“ jednotlivých staveb a záměrů.

Výběr ***záměrů*** dopravních investičních akcí pro zadání projekční přípravy bude prováděn na základě stavu komunikace dle systému CLEVERA, nebo stavu mostního objektu dle systému BMS, dále na základě podnětu příslušného cestmistra nebo mostního technika s přihlédnutím k podnětům ze strany starostů či občanů nebo jiných subjektů (např. dopravní policie u bodových závad a podobně). Návrh takového podnětu bude **vždy odsouhlasen, nebo zamítnut vedoucím příslušné oblasti** (Kutná Hora, Kladno, Mnichovo Hradiště, Benešov), jenž má na starosti provozní i technicko-správní úsek, **v případě mostního objektu vedoucího mostních techniků**. Takto určené záměry projedná rada kraje a následně dojde k obodování a případnému zadání projekční přípravy buď na příslušné oblasti nebo přes Oblast investic KSÚS.

U fáze **záměr** navrhujeme systém, kdy přicházející záměry a podněty budou evidovány, obodovány dle navržené prioritizace s tím rozdílem oproti fázi **v přípravě** a **připraveno**, že u stavu přípravy a spolufinancování bude paušálně uvedeno 0 bodů.

Počet záměrů, přecházejících do fáze **v přípravě** z fáze **záměr,** bude závislý na finančních prostředcích alokovaných pro daný rok na projekční přípravu dopravních staveb na KSÚS a na Kraji.

V souvislosti s výše uvedeným, vzniknou v praxi **dva obodované zásobníky:**

1. **zásobník záměrů**, které ještě nepřešly z fáze záměr do fáze v přípravě;
2. **zásobník akcí v přípravě a připraveno**, kdy z podstaty systému bodování budou nejvýše záměry připravené a bude se pro ně hledat financování tak, aby mohly přejít do fáze realizace.

Výchozím podkladem, pro návrh systému prioritizace dopravních staveb, byl metodický postup pro *multikriteriální hodnocení* akcí, financovaných ze *Státního fondu dopravní infrastruktury,* který KSÚS běžně používá již několik let. Nově navržený systém sloužící pro potřeby Středočeského kraje byl oproštěn o některá kritéria a každé kritérium opatřeno koeficientem. Následně byly tyto vstupy nadefinovány do tabulky.

Jelikož není možné, porovnávat mezi sebou všechny dopravní stavby, kvůli jejich odlišnému předmětu plnění, jsou akce rozděleny do čtyř základních kategorií dle druhu dopravních staveb:

1. **opravy a rekonstrukce silnic**
2. **mostní objekty a propustky**
3. **řešení bodové závady a/nebo bezpečnostního rizika (okružní či jiné křižovatky, rizikové zatáčky, opěrné zdi, skalní masivy, překážky, apod.)**
4. **novostavby (obchvaty, přeložky, propojky)**

Homogenizace nejsou do prioritizace uvažovány, stejně tak lokální drobné opravy vozovky a údržba mostů. Celoplošné opravy jsou součástí prioritizace.

Bodové hodnocení každého kritéria je nastaveno 0-10 přičemž je pevně dán bodový rozsah u jednotlivých kritérií.

Jednotlivá kritéria hodnocení jsou:

* dopravní zatížení: hodnoty dopravního zatížení jsou přebírány z výsledků celostátního sčítání dopravy, jako hodnota RPDI (roční průměr denních intenzit) za všechna vozidla, tedy jde o položku součet vozidel. Pokud plánovaná akce zasahuje na více sčítacích úseků, bere se největší hodnota. Pokud je akce naplánovaná na komunikaci, kde sčítání neprobíhalo, provede se kvalifikovaný odhad intenzity dopravy či na základě již provedeného měření, pokud je dostupné.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| * Č.
 | * Popis
 | * Body
 | * Kritérium
 |
| * 0
 | * Nehodnoceno
 | * 0
 | * Dopravní zatížení
 |
| * 1
 | * <500
 | * 1
 | * Dopravní zatížení
 |
| * 2
 | * <1000
 | * 2
 | * Dopravní zatížení
 |
| * 3
 | * <3000
 | * 3
 | * Dopravní zatížení
 |
| * 4
 | * <5000
 | * 4
 | * Dopravní zatížení
 |
| * 5
 | * <7000
 | * 5
 | * Dopravní zatížení
 |
| * 6
 | * <9000
 | * 6
 | * Dopravní zatížení
 |
| * 7
 | * <12000
 | * 7
 | * Dopravní zatížení
 |
| * 8
 | * <15000
 | * 8
 | * Dopravní zatížení
 |
| * 9
 | * <18000
 | * 9
 | * Dopravní zatížení
 |
| * 10
 | * >18000
 | * 10
 | * Dopravní zatížení
 |

* spolufinancování: je určeno mírou vstupu cizích finančních prostředků (např. SFDI, IROP/ITI)

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| * Č.
 | * popis
 | * body
 | * Kritérium
 |
| * 0
 | * Není
 | * 0
 | * Spolufinancování
 |
| * 1
 | * >5%
 | * 1
 | * Spolufinancování
 |
| * 2
 | * >10%
 | * 2
 | * Spolufinancování
 |
| * 3
 | * >15%
 | * 3
 | * Spolufinancování
 |
| * 4
 | * >20%
 | * 4
 | * Spolufinancování
 |
| * 5
 | * >25%
 | * 5
 | * Spolufinancování
 |
| * 6
 | * >30%
 | * 6
 | * Spolufinancování
 |
| * 7
 | * >35%
 | * 7
 | * Spolufinancování
 |
| * 8
 | * >40%
 | * 8
 | * spolufinancování
 |
| * 9
 | * >45%
 | * 9
 | * spolufinancování
 |
| * 10
 | * >50%
 | * 10
 | * spolufinancování
 |

* dopravní význam: je určen třídou komunikace na síti spravované Středočeským krajem (II. a III. tř.)

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| * Č.
 | * Popis
 | * body
 | * kritérium
 |
| * 1
 | * II. třída
 | * 10
 | * Dopravní význam
 |
| * 2
 | * III. třída
 | * 5
 | * Dopravní význam
 |

* technický stav: hodnotí komunikaci z hlediska stavebně-technického, tedy směrového a výškového řešení, rozhledové poměry, řešení křižovatek atd.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| * Č.
 | * Popis
 | * body
 | * Kritérium
 |
| * 0
 | * Nehodnoceno
 | * 0
 | * Technický stav
 |
| * 1
 | * Splňuje
 | * 1
 | * Technický stav
 |
| * 2
 | * Splňuje s nedostatky
 | * 3
 | * Technický stav
 |
| * 3
 | * Splňuje s výhradami
 | * 6
 | * Technický stav
 |
| * 4
 | * Nesplňuje
 | * 10
 | * Technický stav
 |

* stavební stav: je určen hodnocením stavu vozovky, např. na základě měření multifunkčním diagnostickým vozidlem, nebo jiným způsobem podle TP 82 a TP 87.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| * Č.
 | * Popis
 | * body
 | * kritérium
 |
| * 0
 | * Nehodnoceno
 | * 0
 | * Stavební stav
 |
| * 1
 | * Výborný
 | * 1
 | * Stavební stav
 |
| * 2
 | * Dobrý
 | * 2
 | * Stavební stav
 |
| * 3
 | * Vyhovující
 | * 3
 | * Stavební stav
 |
| * 4
 | * Nevyhovující
 | * 6
 | * Stavební stav
 |
| * 5
 | * Havarijní
 | * 10
 | * Stavební stav
 |

* životní prostředí: hodnotí se, jestli akce je vyvolána požadavkem na zlepšení ŽP nebo k němu výrazně přispěje.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| * Č.
 | * Popis
 | * body
 | * Kritérium
 |
| * 0
 | * Nehodnoceno
 | * 0
 | * Životní prostředí
 |
| * 1
 | * Bez vlivu
 | * 1
 | * Životní prostředí
 |
| * 2
 | * Zlepší stav ŽP
 | * 10
 | * Životní prostředí
 |

* regionální význam: umožňuje posoudit lokalizaci a určení komunikace, úseku z hlediska regionálního významu či s ohledem na budoucí vývoj v dané lokalitě a jiné regionální vlivy.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| * Č.
 | * Popis
 | * body
 | * Kritérium
 |
| * 0
 | * Nehodnoceno
 | * 0
 | * Regionální význam
 |
| * 1
 | * Nízký
 | * 2
 | * Regionální význam
 |
| * 2
 | * Střední
 | * 4
 | * Regionální význam
 |
| * 3
 | * Vysoký
 | * 7
 | * Regionální význam
 |
| * 4
 | * Velmi vysoký
 | * 10
 | * Regionální význam
 |

* jediná přístupová cesta: pokud akce leží na komunikaci, tvořící jedinou přístupovou cestu do obce, je možné tuto skutečnost zohlednit, z důvodu možnosti objízdných tras a zátěže při realizaci dopravní stavby pro místní a okolní obyvatele.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| * Č.
 | * popis
 | * body
 | * Kritérium
 |
| * 0
 | * Neurčeno
 | * 0
 | * Jediná přístupová cesta
 |
| * 1
 | * Ano
 | * 10
 | * Jediná přístupová cesta
 |
| * 2
 | * ne
 | * 0
 | * Jediná přístupová cesta
 |

* stav přípravy: kritérium hodnotící stav připravenosti akce k realizaci z hlediska projekčních prací a inženýrské činnosti včetně případného majetkoprávního vypořádání.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| * Č.
 | * popis
 | * body
 | * Kritérium
 |
| * 0
 | * Neurčeno
 | * 0
 | * Stav připravenosti
 |
| * 1
 | * Nízká
 | * 2
 | * Stav připravenosti
 |
| * 2
 | * Střední
 | * 5
 | * Stav připravenosti
 |
| * 3
 | * Vysoká
 | * 8
 | * Stav připravenosti
 |
| * 4
 | * úplná
 | * 10
 | * Stav připravenosti
 |

* hromadná doprava: akce leží na komunikaci, využívané intenzivně hromadnou dopravou.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| * Č.
 | * popis
 | * body
 | * kritérium
 |
| * 0
 | * Neurčeno
 | * 0
 | * Hromadná doprava
 |
| * 1
 | * Ano
 | * 10
 | * Hromadná doprava
 |
| * 2
 | * ne
 | * 0
 | * Hromadná doprava
 |

* nehodová lokalita: do hodnocení se také zahrnují místa, vyhodnocená jako nehodová lokalita a je možné posoudit bodovou škálou následky těchto dopravních nehod.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| * Č.
 | * Popis
 | * Body
 | * Kritérium
 |
| * 0
 | * Neurčeno
 | * 0
 | * Nehodové lokality
 |
| * 1
 | * Bez nehod
 | * 0
 | * Nehodové lokality
 |
| * 2
 | * Nehoda bez následků na zdraví, pouze s hmotnými škodami
 | * 2
 | * Nehodové lokality
 |
| * 3
 | * Nehoda s lehkými následky na zdraví
 | * 4
 | * Nehodové lokality
 |
| * 4
 | * Nehoda s těžkými následky na zdraví
 | * 7
 | * Nehodové lokality
 |
| * 5
 | * Nehoda se smrtelnými následky
 | * 10
 | * Nehodové lokality
 |

Informace k jednotlivým kritériím jsou čerpány kromě projektové dokumentace a dostupných zdrojů dat, zajišťovaných na národní úrovni, **prioritně ze systému CLEVERA**. Každé z uvedených kritérií obsahuje rozdělení bodové škály, a to s ohledem na dosažitelnosti informací. Výsledkem je pak celkové bodové hodnocení akce, které je dáno součtem bodů za jednotlivá kritéria vynásobená váhou daných kritérií.

Váhy daných kritérií u jednotlivých druhů dopravních staveb:

* opravy a rekonstrukce silnic
	+ dopravní zatížení 0,7
	+ spolufinancování 0,5
	+ dopravní význam 0,2
	+ technický stav 0,8
	+ stavební stav 1
	+ životní prostředí 0,2
	+ regionální význam 0,7
	+ jediná přístupová cesta 0,3
	+ stav přípravy 1
	+ hromadná doprava 0,5
	+ nehodová lokalita 0,2
* mostní objekty a propustky
	+ dopravní zatížení 0,1
	+ spolufinancování 0,4
	+ dopravní význam 0,3
	+ technický stav 0,1
	+ stavební stav 1
	+ životní prostředí 0
	+ regionální význam 0,1
	+ jediná přístupová cesta 0,5
	+ stav přípravy 0,5
	+ hromadná doprava 0,4
	+ nehodová lokalita 0
* řešení bodové závady a/nebo bezpečnostního rizika (okružní či jiné křižovatky, rizikové zatáčky, opěrné zdi, skalní masivy, překážky, apod.)
	+ dopravní zatížení 0,6
	+ spolufinancování 0,8
	+ dopravní význam 0,7
	+ technický stav 1
	+ stavební stav 1
	+ životní prostředí 0
	+ regionální význam 0,3
	+ jediná přístupová cesta 0
	+ stav přípravy 0,8
	+ hromadná doprava 0
	+ nehodová lokalita 1
* novostavby (obchvaty, přeložky, propojky)
	+ dopravní zatížení 0,7
	+ spolufinancování 0,8
	+ dopravní význam 1
	+ technický stav 0
	+ stavební stav 0
	+ životní prostředí 0,7
	+ regionální význam 1
	+ jediná přístupová cesta 0
	+ stav přípravy 1
	+ hromadná doprava 0
	+ nehodová lokalita 0

Prioritně je naším cílem zrealizovat každou dopravní stavbu, jež je naprojektována. Nemalujeme do šuplíku. Připravený projekt má životnost podmíněnou platnými povoleními a stanovisky, rozpočtem, který je vytvořen v určité cenové hladině daného roku a také v neposlední řadě, jak je výše uvedeno stavebním stavem, jenž se v průběhu let horší, což může vyústit v krajním případě až k potřebě nového technického řešení.