# Materiál prioritizace dopravních staveb 12. 10. 2021

Cílem *prioritizace dopravních staveb*, bylo vytvořit funkční strukturované seznamy akcí, jenž budou seřazeny dle výsledného součtu bodového hodnocení jednotlivých kritérií. Takto sestavené pořadí staveb a záměrů, slouží jako podklad při rozhodování o alokování dostupných finančních prostředků v daném období.

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.

Tabulka *Prioritizace* je rozdělena na dva listy. První list obsahuje dopravní stavby ve fázi *v přípravě a připraveno* tj. akce, s probíhající či hotovou projekční přípravou, jenž nejsou předány do realizace. Druhý list obsahuje *záměry*, které nejsou zasmluvněny a projekční příprava u nich neběží, ale jsou k dispozici důvody, data a dokumenty, k přípravě zadání do projekční přípravy. Pokud k zasmluvnění dojde, přesune se akce do listu *v přípravě a připraveno*. Akce, na které dojde k přidělení finančních prostředků na realizaci a mají vytendrováno a budou předány, jsou označeny zeleně a v tabulce se skryjí. Akce, kde je projekční příprava ukončena v rozpracovanosti, jsou mazány.

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
	1. souvislá údržba,
	2. rekonstrukce.
2. mostní objekty a propustky
	1. most,
	2. propustek.
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.

Poslední sloupec každého listu obsahuje předpokládané či odhadované náklady jednotlivé akce. Následně je na konci prvního řádku uveden součet nákladů všech akcí v daném listu. V době zpracování materiálu je celková předpokládaná hodnota akcí v přípravě a připraveno přes 29 mld. Kč a záměrů v předpokládané hodnotě přes 3 mld. Kč.

Tabulka je neustále dostupná na společném serveru KSÚS, tj. mají k ní přístup všichni zaměstnanci KSÚS. Bude k ní mít přístup i vedoucí odboru dopravy a vedoucí oddělení pozemních komunikací (řeší se s informatiky) tak, aby Odbor dopravy mohl v pravidelných intervalech generovat výstup z předmětné tabulky, pro uveřejnění na webových stránkách Středočeského kraje.

Permanentní přístupnost na serveru organizace je základem pro to, aby tabulka zůstala neustále živá, aktualizovaná a přehledná. Formátování tabulky je definované, v nezbytné míře uzamčené a soubor je zálohovaný. Výběr kritérií je z předem definovaných přípustných hodnot. Největším rizikem je tedy lidský faktor. Za aktuálnost a pravdivost bodování, nákladů a uvedení či vymazání akce v daném listu tabulky, je zodpovědný vždy konkrétní zaměstnanec KSÚS, který má danou akci na starosti. Není a nemůže být stanovena konkrétní osoba, která by byla schopna ručit za správnost všech uvedených informací, neboť rozsah přípravy Středočeského kraje je tak obsáhlý a neustále se vyvíjí, že nelze tuto činnost zaručit jedním člověkem a zbavit tak odpovědnosti zaměstnance k dané akci příslušné.

Primární hodnocení je ve sloupci *Výsledné hodnocení*, od toho se určuje pořadí akcí. Aby však bylo možné z teoretického hlediska druhy staveb porovnávat mezi sebou, je ještě uveden sloupec *Hodnocení s korekcí*. Ve výsledném hodnocení je u každé kategorie možno dosáhnout rozdílného počtu maximálních bodů, hodnocení z korekcí přepočítává maximální počet dosažitelných bodů u všech druhů staveb na 100, tak aby u každé kategorie byl stejný základ, a následně převádí body z výsledného hodnocení na tento mezi kategoriemi porovnatelný výsledek.

Bodové hodnocení každého kritéria je nastaveno 0-10 přičemž je pevně dán bodový rozsah u jednotlivých kritérií. Níže jsou znázorněny změny oproti původnímu materiálu, které vyšli z testování.

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~~ vstupem cizích finančních prostředků na uznatelné výdaje (např. SFDI, IROP/ITI vlastní zdroje)

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| * Č.
 | * popis
 | * body
 | * Kritérium
 |
| * 0
 | * 0 %
 | * 0
 | * Spolufinancování
 |
| * 1
 | * < 10 %
 | * 1
 | * Spolufinancování
 |
| * 2
 | * < 20 %
 | * 2
 | * Spolufinancování
 |
| * 3
 | * < 30 %
 | * 3
 | * Spolufinancování
 |
| * 4
 | * < 40 %
 | * 4
 | * Spolufinancování
 |
| * 5
 | * < 50 %
 | * 5
 | * Spolufinancování
 |
| * 6
 | * < 60 %
 | * 6
 | * Spolufinancování
 |
| * 7
 | * < 70 %
 | * 7
 | * Spolufinancování
 |
| * 8
 | * < 80 %
 | * 8
 | * spolufinancování
 |
| * 9
 | * < 90 %
 | * 9
 | * spolufinancování
 |
| * 10
 | * < 100 %
 | * 10
 | * spolufinancování
 |

* dopravní význam: je určen třídou komunikace na síti spravované Středočeským krajem (II. a III. tř.) a významem dané komunikace v regionu. Odstraněno z tabulky nehodnoceno.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| * Č.
 | * Popis
 | * body
 | * kritérium
 |
| * 1
 | * II. třída
 | * 8 - 10
 | * Dopravní význam
 |
| * 2
 | * III. třída
 | * 1 - 7
 | * 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~~ změněno na Novostavba
 | * 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. Vychází ze systému CLEVERA.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| * Č.
 | * Popis
 | * body
 | * kritérium
 |
| * 0
 | * ~~Nehodnoceno~~ změněno na Novostavba
 | * 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. Upraveny koeficienty:

opravy a rekonstrukce 1

mosty 1

bodové závady 1

novostavby 1

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| * 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.

Upraveny koeficienty:

Opravy a rekonstrukce 1

Mosty 1

Bodové závady 1

Novostavby 1

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| * 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 systémů CLEVERA a BMS (Bridge Management System)**. 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.

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.