



EVROPSKÁ UNIE
Fond soudržnosti
Operační program Technická pomoc



MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR

PLZEŇSKÝ KRAJ

REGIONÁLNÍ AKČNÍ PLÁN

PLZEŇSKÉHO KRAJE

2021 +

Aktivita:
DOPRAVA
SILNICE II. TŘÍDY

Verze č. 2

Schváleno RSK PK dne: 20. 11. 2023

Usnesením č.: RSK PK 20/02

změny jsou vyznačeny žlutě

LISTOPAD
2023

Obsah

Úvod	3
Popis transparentního a nediskriminačního postupu tvorby aktivity RAP	3
Zpracovatel RAP a zapojené subjekty	3
Způsob projednání a schválení v RSK PK	4
Analýza potřeb a absorpční kapacita.....	4
Způsob prioritizace potřeb:	5
Vazba na strategické dokumenty:	5
Cílový stav.....	6
Finanční alokace	6
Indikátory (závazek RAP)	7
Bariéry/Rizika	7

Úvod

Silniční doprava má v Plzeňském kraji nejvýznamnější podíl na celkových dopravních i přepravních výkonech. Konkurenční výhodou kraje je dokončená dálnice D5 spojující Prahu s Norimberkem a německou dálniční sítí, přičemž délka úseku dálnice na území kraje činí 109 km. Silniční síť kraje dále tvoří 6 silnic I. třídy o celkové délce 418 km, a silnice II. a III. třídy s celkovou délkou 4 601 km (k 1. 1. 2021). Silniční a železniční síť se vyznačuje výrazným radiálním uspořádáním orientovaným na krajské město Plzeň.

Hustota dálnic a silnic I. třídy vztažená k rozloze kraje, je v rámci ČR podprůměrná, hustota regionálních silnic pak odpovídá celostátnímu průměru, a pokud vztáhneme délku regionálních silnic k počtu obyvatel, je dokonce výrazně nadprůměrná. Ve srovnání s ostatními kraji vykazuje silniční síť taktéž vyšší podíl silnic II. třídy.

Pro individuální automobilovou dopravu je v Plzeňském kraji charakteristický významný podíl tranzitních přepravních vztahů, které jsou vyvolány hraničními přechody do SRN. Krajské město je významným dopravním uzlem a na jeho území se koncentrují dopravní problémy týkající se především kapacity a vlivů na životní prostředí.

Hlavní silniční tepnou Plzeňského kraje je, již zmiňovaná dálnice D5, která spojuje ČR s Německem a jako jediná pozemní komunikace v kraji je součástí evropské dopravní sítě TEN-T. Prozatím není zcela dořešena dostupnost dálnice D5 z území mimo aglomerační jádro (např. okresu Domažlice směrem do SRN), což souvisí s dostavbou a modernizací silnic I. a II. třídy v periferních územích kraje. Aktuálním problémem je nárůst tranzitní dopravy na silnicích II. třídy, které jsou v některých úsecích na území kraje využívány jako alternativní, nezaplatněné trasy se všemi negativními dopady (hluk, exhalace, bezpečnost provozu v obcích, zhoršení stavebního stavu vozovek a zvýšené náklady na jejich údržbu).

Kostru regionální silniční sítě reprezentují silnice II. třídy, které v návaznosti na dálnici a silnice I. třídy zajišťují hlavní regionální přepravní vztahy, spojení regionálních center a obsluhu území. Ostatní krajské silnice (silnice III. třídy) plní funkci mikroregionálního a lokálního zpřístupnění a obsluhy jednotlivých obcí, lokalit a aktivit. Vymezená síť krajských silnic II. třídy by měla jako nadřazená struktura v cílovém stavu představovat homogenní a bezkolizní komunikační síť s příslušnými normovými parametry, vyhovující únosností a s objekty splňujícími podmínky neomezeného provozu osobní i nákladní dopravy. Tento systémový požadavek vyžaduje u některých silnic a úseků postupnou realizaci zásadních přeložek a modernizací, spojených např. s rozšířením vozovky, úpravami nevyhovujících směrových a výškových parametrů, přestavbou řady mostních objektů, opěrných zdí apod.

Popis transparentního a nediskriminačního postupu tvorby aktivity RAP

Zpracovatel RAP a zapojené subjekty

Zpracovatelem RAP je Sekretariát Regionální stálé konference pro území Plzeňského kraje, jehož činnost je zabezpečována odborem fondů a programů EU, Krajského úřadu Plzeňského kraje.

Na zpracování RAPu se dále podíleli:

- Regionální rozvojová agentura Plzeňského kraje, o.p.s.
- Odbor dopravy a silničního hospodářství, Krajský úřad Plzeňského kraje
- Správa a údržba silnic Plzeňského kraje

Způsob projednání a schválení v RSK PK

Od září 2020, kdy proběhlo první setkání zpracovatelů RAP a zástupců budoucích předkladatelů projektů, tedy SUS PK a Odboru dopravy a silničního hospodářství KUPK (dále jen ODSH) probíhala intenzivní spolupráce na přípravě seznamu projektů RAP dle metodiky RAP. Prvotní připomínkování a prioritizace vytvořeného seznamu proběhlo interně projednáním mezi zástupci SUS PK a ODSH.

První pracovní verze byla v Regionální stálé konferenci pro území Plzeňského kraje projednána 1. 7. 2022. Připomínky vzešlé z jednání byly konzultovány se všemi dotčenými subjekty a následně zapracovány. Druhé projednání pracovní verze proběhlo 25. 5. 2022, kdy RSK PK vzalo finální pracovní verzi RAP na vědomí.

RAP PK 2021+ pro oblast Dopravy byl finálně schválen dne xx.xx.xxxx v rámci korespondenčního elektronického hlasování RSK PK, které probíhalo od xx.xx.xxxx do xx.xx.xxxx a zúčastnilo se jej celkem xx členů RSK z xx.

Analýza potřeb a absorpční kapacita

Aktuálně platným koncepčním dokumentem pro oblast rozvoje regionální silniční sítě je Koncepce rozvoje regionální silniční a železniční sítě Plzeňského kraje (schválená Zastupitelstvem Plzeňského kraje v dubnu 2021). Na základě závěrů Koncepce je možné definovat hlavní okruhy rozvojových potřeb týkající se regionální silniční sítě. Nejdůležitější potřeby rozvoje sítě vyplývají z:

- požadavků na doplnění funkcí nadřazeného dopravního systému (příkladem jsou zejména zajištění alternativní trasy v souběhu s dálnicí D5 na silnici II/605, případně v souvislosti s realizací modernizací sítě silnic I. třídy – modernizace a doplnění struktury sítě, v Plzeňském kraji se aktuálně připravuje 18 staveb na silnicích I. třídy v celkové délce 91,5 km, přičemž většina z nich má souvislost s navazujícími opatřeními na regionální silniční síti, do této kategorie potřeb lze zařadit také požadavky na eliminaci negativních dopadů plynoucích z přenášení zátěže nadřazené silniční sítě na síť regionální, zejména pokud jde o těžkou nákladní dopravu
- požadavků na vyvážený rozvoj území Plzeňského kraje – především řešení týkající se koncentrace dopravní zátěže v Plzni a v území Plzeňské aglomerace, dále potřeb zajištění dopravního napojení venkovských regionů na nadřazenou dopravní síť a na centra osídlení a v neposlední řadě zajištění přeshraničních dopravních spojení včetně zajištění dostupnosti významných rekreačních oblastí
- požadavků řešení hlavních problémů dopravní sítě – týká se především šířkových parametrů, směrového a výškového vedení, nevyhovujícího nebo havarijního stavebního stavu silnic a technického stavu mostů. Většina délky silnic II. třídy nemá potřebnou kategoriální šířku dle ČSN 73 6101 (S7,5). V řadě sídel je evidentní nevhodný dopravně technický stav průjezdných úseků s důsledky snížení úrovně dopravní bezpečnosti nejčastěji pro pěší i cyklisty a omezujících podmínek pro preferenci veřejné dopravy. Pokud jde o bezpečnost dopravy, evidovány jsou nebezpečné křižovatky, lokální zúžení silnic s nepřehlednými úseky a nedostatečně zabezpečené železniční přejezdy

Prioritní potřeby jsou sledovány především na tzv. vybrané silniční síti Plzeňského kraje, která byla navržena na základě tří kritérií:

- spojení regionálních center
- intenzita dopravy všech vozidel (RPDI 2 500 SV/den) nebo těžkých vozidel (RPDI 500 TV/den)
- celistvost sítě a pokrytí území (hůře dostupných oblastí kraje)

Mnohé z úseků vybrané sítě jsou zároveň součástí Prioritní regionální silniční sítě IROP 2021 – 2027. Jedná se zejména o případy, kdy podmnožinu vzájemného spojení regionálních, resp. hospodářských center představují silnice II. třídy spojující zároveň tato centra s TEN-T (dálnicemi D5, D6 a D3).

Projekty navrhované k podpoře v rámci IROP 2 by se tak převážně měly nacházet na vybrané síti, přičemž jejich realizace by kromě zlepšení časové dostupnosti TEN-T z regionálních a hospodářských center měla přispět k dosažení normových parametrů explicitně vyžadovaných výše zmíněnou koncepcí pro vybranou síť.

Způsob prioritizace potřeb:

Projektové záměry projednali zástupci odboru dopravy a silničního hospodářství a Správy a údržby silnic Plzeňského kraje společně se zpracovatelem RAP (Regionální rozvojová agentura PK a Odbor fondů a programů EU) a stanovili následující kritéria pro jejich prioritizaci:

- Projektový záměr vychází z koncepčních a strategických materiálů Plzeňského kraje
- Projektový záměr byl projednán a schválen orgány Plzeňského kraje
- Projektový záměr odstraňuje některý (nebo více) z níže uvedených nevyhovujících stavů na silniční síti PK:
 - nadměrná zátěž obyvatelstva dopravou,
 - úzké místo na silniční síti, které vytváří bodovou nebo úsekovou dopravní závalu,
 - jedná se o navazující etapu obchvatu obce, přeložky nebo rekonstrukce silnice II. třídy,
 - jedná se o navazující projekt podpořený v rámci programu IROP v období 2014 – 2020, popř. ROP 2007 - 2013
 - silnice/most se nachází v nevyhovujícím stavu

V případě, kdy uvedená kritéria bude splňovat více projektů, bude rozhodovat stupeň připravenosti jednotlivých záměrů k realizaci.

Vazba na strategické dokumenty:

Název dokumentu	Strategický/specifický cíl (SC)	Tematické opatření (TO/O)
Strategie regionální rozvoje ČR 2021+	SC 1.2.: Zlepšit dopravní spojení mezi metropolemi a významnými středoevropskými centry osídlení, posílit kvalitní dopravní spojení mezi metropolemi a jejich zázemím, zvyšovat atraktivitu jiných způsobů dopravy než IAD a zlepšovat propojení různých módů dopravy	TO č. 5 Zkvalitnit napojení na evropské metropole
	SC 2.2.: Zlepšit či dobudovat napojení aglomerací na blízká, velká sídla za hranicemi a na sousední aglomerace nebo metropole, zlepšit dopravu mezi jádry aglomerací a jejich zázemím a zlepšovat podmínky pro atraktivitu jiných způsobů dopravy než IAD	TO č. 14 Zajistit kvalitní dopravní napojení a obslužnost území aglomerací pro osobní i nákladní dopravu
		TO č. 15 Efektivněji řídit dopravu a přispět ke snížení jejich negativních vlivů
	SC 3.2.: Zlepšit dopravní dostupnost v rámci regionů	TO č. 28 Lépe koordinovat dopravu v regionu
TO č. 29 Zlepšovat stav komunikací a železnic		

Program rozvoje Plzeňského kraje 2014+	SC 5.2: Zajistit funkčnost krajské silniční sítě	O: Zastavení zhoršování stavebně technického stavu silnic, jejich povrchů a mostů
		O: Výstavba rozhodujících částí základního komunikačního systému v Plzni
		O: Výstavba rekonstrukce a modernizace dílčích částí aglomeračního okruhu
Integrovaná územní strategie Plzeňské aglomerace 2021 - 2027	SC 3: Zlepšení dopravních vazeb a obslužnosti Plzeňské aglomerace	O 3.1.1 Zlepšení dopravní dostupnosti Plzeňské aglomerace

Zdroje:

- Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+: <https://mmr.cz/getmedia/58c57a22-202d-4374-af5d-cbd8f9454adb/SRR21.pdf.aspx?ext=.pdf>
- Program rozvoje Plzeňského kraje: <https://www.plzensky-kraj.cz/clanek/program-rozvoje-plzenskeho-kraje-2014-schvalen>
- Integrovaná územní strategie Plzeňské aglomerace 2021 – 2027: <https://iti-plzen.cz/strategie-plzenske-aglomerace-21/>
- Koncepce rozvoje regionální silniční a železniční sítě Plzeňského kraje: <https://www.plzensky-kraj.cz/koncepce-rozvoje-regionalni-silnicni-a-zeleznicni-2>

Cílový stav

Realizací navržených projektů dojde ke zlepšení dostupnosti transevropské dopravní sítě TEN-T z regionálních center

- Kralovice
 - projekty Napojení severního Rokycanska na D5 (přeložka II/232) a Rekonstrukce mostu ev.č. 232-007 Liblín
- Rokycany
 - projekt Rekonstrukce komunikace II/605 okres RO – úsek č.3
- Blovice, Spálené Poříčí
 - projekty II/117 Lipnice – Spálené Poříčí (etapa IV a V) a II/117 Strašice – Mirošov, 4., 5. a 6. etapa
- Plzeň
 - projekt II/231 Rekonstrukce ul. 28. října, Bílá Hora – II. část

Finanční alokace

Celková alokace EFRR pro méně rozvinuté regiony ČR na kapitolu silnic II. třídy je stanovena Klíči RAP vydanými v červenci 2022 na 414.966.929 €, pro Plzeňský kraj je pak z této částky vyčleněno 26.410.161,52 €.

Maximální podpora z EFRR je v případě projektů realizovaných v méně rozvinutých regionech ČR stanovena na 70% celkových způsobilých výdajů. Dalších 15% tvoří spolufinancování ze státního rozpočtu ČR, a spolufinancování ze strany žadatele tvoří taktéž 15% celkových uzatelných výdajů.

Finanční alokace uvedená níže je na Kč přepočtena kurzem 1€/24,50 Kč.

Zdroj financování	Výše v €	Výše v Kč
70% - EFRR	26 410 161,52	647 048 957,25
15% - SR	5 659 320,33	138 653 347,98
15% - žadatel (Plzeňský kraj)	5 659 320,33	138 653 347,98
Zdroje financování CELKEM (100%)	37 728 802,17	924 355 653,21

RAP PK – 130% alokace EFRR	34 333 209,98	841 163 644,43
-----------------------------------	----------------------	-----------------------

Indikátory (závazek RAP)

ŘO IROP nestanovuje povinné indikátor ani cílovou hodnotu přesně na jednotlivé kraje. Níže uvedené indikátory tak slouží čistě k monitoringu naplňování RAP v kraji. Závazek RAP vychází z číselné hodnoty indikátorů IROP 21-27. Jedná se o následující indikátory výstupu:

Indikátor	Měrná jednotka	Cílová hodnota
Délka podporovaných nových silnic – mimo TEN-T	km	5,378
Délka rekonstruovaných nebo modernizovaných silnic – mimo TEN-T	km	10,46

Bariéry/Rizika

V tabulce níže jsou uvedeny hlavní typy identifikovaných bariér či rizik, k nimž jsou zároveň navrženy i způsoby jejich eliminace:

Bariéra / Riziko	Návrh způsobu eliminace
Nedostatečná připravenost projektů, projekty neodpovídající požadavkům výzvy.	Projekty připravené dle podmínek IROP 2014-2020 v dostatečném předstihu tak, aby bylo možné zareagovat na případné změny dané výzvami IROP 21+ v krátkém čase.
Komplikace při realizaci veřejných zakázek.	Žadatel bude při realizaci veřejných zakázek spolupracovat s odborníky z Centrálního nákupu PK, a v dostatečném předstihu všechny kroky konzultovat s CRR.
Komplikace v průběhu stavebního řízení, problematické vypořádání majetkových vztahů.	Dostatečná časová dotace na přípravu projektů; transparentní a včasná komunikace s dotčenými orgány; zapojení zkušených pracovníků s praxí v přípravě silničních staveb.
Poddimenzovaný projektový tým.	Nastavení pozic projektového týmu v souladu se Směrnicí Rady PK – Systém řízení přípravy a realizace projektů; nastavení zastupitelnosti; motivace pracovníků; průběžné vzdělávání
Nedostatek finančních zdrojů na spolufinancování a předfinancování projektu.	Včasné projednání projektových záměrů v orgánech kraje; etapizace projektů; důsledné finanční plánování.
Nedodržení termínů realizace projektů z důvodu nepředvídatelných událostí.	Reálné nastavení harmonogramu realizace projektu, jeho pravidelná kontrola, a včasné řešení případných zpoždění s dodavateli. Důsledný výběr dodavatelů, volba spolehlivých partnerů.

Neobdržení dotace na realizaci projektů.

Příprava projektů v souladu s podmínkami výzev;
konzultace projektů s pracovníky CRR a ŘO.