# Aktivita Silnice II. třídy v Kraji Vysočina

1. **Popis transparentního a nediskriminačního postupu tvorby aktivity RAP**

**ZPRACOVATEL RAP A ZAPOJENÉ SUBJEKTY:**

Zpracovatelem RAP jako celku i jednotlivých aktivit za území Kraje Vysočina je odbor regionálního rozvoje (dále i „ORR“). Na aktivitě tykající se silnic II. třídy probíhala intenzivní spolupráce s odborem dopravy a silničního hospodářství, jako věcným gestorem této problematiky (dále i „ODSH“). Do přípravné fáze byla zapojena i Krajská správa a údržba silnic Vysočiny, příspěvková organizace (KSÚSV) jako správce silniční sítě v regionu. Do přípravné fáze projektů byli zapojeni rovněž zástupci odboru majetkového (dále „OM“).

**ZPŮSOB PROJEDNÁNÍ A SCHVÁLENÍ V RSK:**

K aktivitě proběhlo několik schůzek zapojených odborů (ORR a ODSH) při účasti zástupců KSÚSV, včetně vedení kraje, reprezentované členem rady pro oblast ekonomiky, dopravy a silničního hospodářství.

O přípravě RAP a jeho aktivitách je průběžně informován Výbor regionálního rozvoje Zastupitelstva Kraje Vysočina.

O stavu zpracování aktivity byla průběžně informována RSK, její finální podoba byla schválena ze strany RSK v červnu 2023.

V průběhu naplňování této aktivity RAP bylo zjištěno, že některé záměry ze schváleného seznamu nejsou aktuální, proto byly ze seznamu odstraněny. Tato změna byla projednána a schválena na zasedání RSK dne 10. 4. 2024.

1. **Věcná náplň aktivity RAP**

**Analýza potřeb a absorpční kapacita:**

Kraj Vysočina je vlastníkem všech silnic II. třídy v regionu v délce 1 626 km, kdy 742 km z této sítě bylo při splnění daných podmínek vybráno jako prioritní síť pro potřeby IROP 2021+.

Potřeby na vybraných silnicích byly zmapovány ve spolupráci s ODSH, kde je aktuálně připravováno několik desítek projektů v objemu celkových výdajů několika mld. Kč v různých fázích připravenosti. Potřeby vycházejí ze znalosti terénu a jako podklad byla využita vnitřní evidence ODSH a Zásobník akcí a projektů Kraje Vysočina.

Projekty hrají zásadní úlohu v dopravní obsluze venkovských a periferních regionů a zajištění spojení do regionálních a lokálních center při dojížďce za prací a službami. Mají vliv na spojení s okolními regiony a jsou důležitým aspektem atraktivity regionu pro investory. Mnohdy tyto silnice slouží jako tranzitní a je na nich evidována velká hustota dopravy. Výstavba konkrétních obchvatů bude mít za následek snížení zatížení životního prostředí plynulostí dopravy a zvýšení bezpečnosti.

Výběr projektů uvedených v seznamu byl stanoven dle vícekriteriální analýzy, kdy mezi kritéria patří – stupeň připravenosti záměru, časové hledisko realizace, návaznost na již zrealizované úseky prioritní sítě, intenzita provozu a aktuální technický stav dané komunikace.

*Zdroj:*

* Koncepce rozvoje silniční sítě na území Kraje Vysočina
* Strategie rozvoje Kraje Vysočina 2021-2027
* Seznam připravovaných projektů dle evidence ODSH
* Zásobník akcí a projektů Krajského úřadu Kraje Vysočina

**Cílový stav:**

Do původního seznamu (schválený RSK v červnu 2023) bylo zařazeno 12 projektů s celkovými náklady 1 298 mil. Kč a požadavkem z EFRR v výši 832,5 mil. Kč (v limitu 130 % přidělené částky EFRR pro kraj), v rámci kterých by mohlo být vybudováno cca 1,1 km nových silnic, zrekonstruováno/zmodernizováno 52,6 km silnic.

Po aktualizaci seznamu schváleného RSK dne 10. 4. 2024 je na seznamu 10 projektů s požadavkem z EFRR ve výši 709,5 mil. Kč.

Realizované projekty napomohou ke snížení negativních dopadů dopravy na ŽP a také k rychlejší, pohodlnější a bezpečnější dopravě po našem kraji, což je důležitou podmínkou pro úspěšný rozvoj podnikatelských subjektů a také pro celkovou kvalitu života obyvatel a spokojenost návštěvníků.

**Finanční alokace:**

Dle dohody AKČR a MMR a po schválení v NSK byl stanoven podíl pro Kraj Vysočina ve výši 9,8 %, který vychází ze schváleného klíče tj. průměr součtu délky silnic II. třídy v rámci prioritní sítě IROP II a celkové délky silnic II. třídy v kraji k délce těchto komunikací v ČR. Po aplikaci klíče na finanční plán IROP II se jedná o částku 640 457 539,4 Kč z podílu EFRR.

Zdroj: Dohodnutý klíč mezi AK ČR a MMR

**Závazek RAP:**

ŘO IROP nestanoví povinné indikátory, ani cílovou hodnotu na kraj. Pro účely monitoringu jsou nicméně využity následující indikátory uvedené v programovém dokumentu IROP:

* Indikátor výstupu: Délka nových nebo modernizovaných silnic - mimo TEN-T – 1,1 km
* Indikátor výstupu: Délka rekonstruovaných nebo modernizovaných silnic – mimo TEN-T – 44,0 km

Harmonogram čerpání IROP

Při realizaci aktivity RAP musí být splněna povinnost minimálního čerpání v letech, které se odvíjí od plánu financování operačního programu. Celková alokace EFRR je dělená na jednotlivé roky, částka určená na daný rok musí být k určitému datu v předložených projektech (v žádostech o podporu) a k určitému datu vyčerpána (v žádostech o platbu). Je možné vyčerpat i více prostředků, než je určeno na daný rok, nesmí však být překročena celková alokace EFRR určená na tuto aktivitu. Tabulka ukazuje alokace pro jednotlivé roky a nejzazší termíny jejích vyčerpání.

**Tab.: Alokace na aktivitu Silnice II. třídy v letech a termíny čerpání**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Rok alokace | Podíl na daný rok v % | Alokace na daný rok v Kč | Alokace kumulativně v Kč | Žádost o podporu do | Žádost o platbu do |
| 2022 | 17,08 | 109 390 147,7 | 109 390 147,7 | 27. 9. 2023 | 30. 6. 2025 |
| 2023 | 17,36 | 111 183 428,8 | 220 573 576,6 | 27. 9. 2024 | 30. 6. 2026 |
| 2024 | 17,64 | 112 976 709,9 | 333 550 286,5 | 27. 9. 2025 | 30. 6. 2027 |
| 2025 | 17,92 | 114 769 991,1 | 448 320 277,6 | 27. 9. 2026 | 30. 6. 2028 |
| 2026 | 14,85 | 95 107 944,6 | 543 428 222,1 | 27. 9. 2027 | 30. 6. 2029 |
| 2027 | 15,15 | 97 029 317,2 | 640 457 539,4 | 27. 9. 2028 | 30. 6. 2030 |

**Bariéry/rizika:**

Největší rizika v realizaci projektů na silniční infrastruktuře jsou spojena s jejich přípravou, tedy s výkupem pozemků, vyřízením stavebních a dalších povolení, výběrovým řízením (riziko odvolání apod.).

Další rizika jsou spojena s růstem cen stavebních prací a nedostupnosti některých materiálů, která se do značné míry projevila v posledním období. V období mezi dokončením přípravy a vlastní realizací mohou náklady nepřiměřeně vzrůst, a pokud se tento nárůst výrazněji projeví ve spolufinancování nositele projektu, může dojít k ohrožení samotné realizace.

1. **Příloha:**

Seznam projektů: Silnice II. třídy v Kraji Vysočina