



Jednání pracovní skupiny ŘV ITI PMO – Silniční infrastruktura IV.

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy

12. listopadu 2018, 11:00

Na úvod všechny přítomné z řad zástupců žadatele i odborníků přivítala manažerka ITI Mgr. Kristina Kleinwächterová. Poté stručně představila obecně nástroj ITI, přičemž bylo zdůrazněno, že v rámci ITI nejde o „změkčení“ podmínek nastavených IROP, pouze o zohlednění územní dimenze a rezervaci určité části alokace pro územně zaměřené projekty v rámci aglomerací. Oproti předkládání projektů do individuálních výzev musí žadatel v rámci ITI projít procesem hodnocení souladu projektu se strategií ITI (na úrovni výkonného týmu nositele, pracovní skupiny a Řídicího výboru ITI).

Dále informovala, že do výzvy č. 22 bylo předloženo 10 projektových záměrů v celkovém objemu 905 mil. Kč (podpora z ERDF). Uvedla, že objem předložených projektů nepřesahuje alokaci výzvy, která činí cca 919 mil. Kč. Ohledně celkového čerpání v rámci opatření bylo uvedeno, že z celkové alokace na opatření 1 250 mil. Kč byly v tuto chvíli předloženy do výzvy ZS žádosti za 330,5 mil. Kč, spolu s projekty aktuálně posuzovaného souboru projektových záměrů by tak mělo být potenciálně vyčerpáno cca 1249,5 mil. Kč, tedy víceméně celá alokace na opatření. Z hlediska indikátorů by takovýto celkový soubor projektů přeplnil rekonstruované silnice II. třídy cca o 14 km, naopak nesplnil nově budované silnice cca o 11 km.

Následně byly předneseny základní informace o souboru přijatých projektů do výzvy nositele č. 22 - Rozšíření, rekonstrukce a modernizace silniční sítě navazující na síť TEN-T IV.

1) II/113 Mukařov - Struhařov

Jedná se o projekt s požadovanou výší dotace 43 650 470 Kč a délkou rekonstruovaného úseku 4,676 km, tudíž průměrná cena na km rekonstrukce je cca 9,3 mil. Kč. V rámci projektu bude provedena výměna asfaltového krytu, což je jednou z nutných podmínek IROPu. Realizace úseku vychází levně, což je způsobeno i tím, že v rámci projektu nejsou budovány nové chodníky. Byly zjišťovány požadavky dotčených obcí a zástupci byli dotazováni, jestli nechtějí nové chodníky, osvětlení apod., plus jsou účastníky stavebního řízení. Starostové tak o možnosti požádat o chodníky vědí, ale musí to zaplatit z vlastního rozpočtu. Pokud jde o realizaci v rámci projektu, tak to spadá do nezpůsobilých výdajů. Starostové v tomto projektu zájem neprojevali.

2) II/272 Litol, rekonstrukce

Jedná se o projekt s požadovanou výší dotace 51 680 000 Kč a délkou rekonstruovaného úseku 1,245 km, tudíž průměrná cena na km rekonstrukce je cca 41,5 mil. Kč. Silnice II/272 navazuje na dálnici vedoucí do Prahy. V rámci této akce proběhne i rekonstrukce kanalizace pod rekonstruovanou silnicí. To není součástí projektu, ale je s tím počítáno.

3) II/114 Živohošť - Neveklov

Jedná se o projekt s požadovanou výší dotace 163 291 072 Kč a délkou rekonstruovaného úseku 9,5 km, tudíž průměrná cena na km rekonstrukce je cca 17,2 mil. Kč. Úsek končí těsně před Neveklovem, tudíž nemá návaznost na MHD či prioritní tah do Prahy pravděpodobně tak neplní jedno z kritérií Zprostředkujícího subjektu (viz kritéria ZS).



4) II/101 Unhošť - Červený Újezd

Jde o projekt s požadovanou výší dotace 30 928 188 Kč a délkou rekonstruovaného úseku 1,298 km, tudíž průměrná cena na km rekonstrukce je cca 24 km. Jedná se bezproblémový projektový záměr.

5) II/606 Velká Dobrá - hranice okresu Kladno, rekonstrukce silnice a mostů

Jde o projekt s požadovanou výší dotace 154 419 742 Kč a délkou rekonstruovaného úseku 10,633 km, tudíž průměrná cena na km rekonstrukce je cca 14,5 km. Jedná se tak o dlouhý úsek vedoucí až k hranici PMO. Silnice je v současnosti předimenzovaná šířkou, nicméně není nutné tlačit na její zúžení s ohledem na možnost realizace cyklotrasy.

6) II/114 Neveklov - I/3

Jedná se o projekt s požadovanou výší dotace 82 379 302 Kč a délkou rekonstruovaného úseku 10,333 km, tudíž průměrná cena na km rekonstrukce je cca 8 mil. Kč. Podobně jako předchozí úsek vedoucí do Neveklova i tento končí těsně před Neveklovem, tudíž nemá návaznost na MHD či prioritní tah do Prahy pravděpodobně tak neplní jedno z kritérií Zprostředkujícího subjektu (viz kritéria ZS).

7) II/101 D1 Jesenice, rekonstrukce

Jde o projekt s požadovanou výší dotace 68 523 812 Kč a délkou rekonstruovaného úseku 4,304 km, tudíž průměrná cena na km rekonstrukce je cca 16 mil. Kč. Jedná se bezproblémový projektový záměr.

8) II/610 Podolanka - Dřevčice, Dřevčice - Brandýs n. L.

Jde o projekt s požadovanou výší dotace 78 643 930 Kč a délkou rekonstruovaného úseku 2,544 km, tudíž průměrná cena na km rekonstrukce je cca 31 mil. Kč. Projektový záměr byl předložen již do minulé výzvy, ovšem na základě připomínek ve stavebním řízení vzrostly výdaje a tak nemohla být předložena žádost.

9) II/101 Jesenice, obchvat - II. etapa

Jde o jediný projektový záměr z předkládaného souboru, v němž se jedná nikoli o rekonstrukci, ale o výstavbu nového úseku silnice. Jedná se o projekt s požadovanou výší dotace 116 916 930 Kč a délkou rekonstruovaného úseku 1,003 km, tudíž průměrná cena na km výstavby je cca 116 mil. Kč. To je částka převyšující původně plánovanou průměrnou cenu výstavby jednoho km, ovšem to odpovídá postupnému zdražování stavebních prací v posledních letech. Jedná se o druhou etapu projektu, přičemž pro první etapu se teprve vykupují pozemky, je tak ve zpoždění a realizace je paradoxně plánována na později, než výstavba této druhé etapy. Dokumentace pro stavební povolení této druhé etapy je hotová, žádost o stavební povolení je podána.

10) II/106 hranice okresu Benešov - Chrást nad Sázavou, rekonstrukce

Jde o projekt s požadovanou výší dotace 114 939 264 Kč a délkou rekonstruovaného úseku 4,989 km, tudíž průměrná cena na km rekonstrukce je cca 23 mil. Kč. Projektový záměr byl předložen již do minulé výzvy, ovšem na základě připomínek ve stavebním řízení vzrostly výdaje a tak nemohla být předložena žádost.



EVROPSKÁ UNIE
Fond soudržnosti
Operační program Technická pomoc



MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR

Členové pracovní skupiny se shodli, že všechny uvedené projekty jsou v souladu se Strategií ITI. Pro budoucí projekty bylo nicméně žadateli, stejně jako na předchozím jednání pracovní skupiny Silniční infrastruktura III., doporučeno zaměřením na rekonstrukce s přidanou hodnotou (např. zvýšení bezpečnosti, přidání cyklopruhu, chodníku, rozšíření komunikace atp.).

Na závěr prezentace byl žadateli nastíněn další postup v procesu podávání žádosti o dotaci a zároveň byli upozorněni na změnu v tomto procesu, kdy Řídicí orgán IROP v hodnocení akceptuje pouze souladné vyjádření Řídicího výboru ITI. V odpovědi na dotaz ohledně úseků výstavby nových silnic bylo uvedeno, že se některé takové projekty postupně připravují a v příštím roce by některé předloženy být mohly (Beroun, Jesenice I. etapa, Dolní Břežany), nicméně garantovat to v tuto chvíli není možné.

Zapsal: Ondřej Kubíček, 12. listopadu 2018.