

„Stavba II/240 a II/101, přeložka silnic v úseku D7 – D8, I., II., III., etapa“

Popis stávajícího stavu a zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu:

Stavba II/240 a II/101, přeložka silnic v úseku D7 – D8 je součástí aglomeračního okruhu ve Středočeském kraji, zahrnujícího mimo jiné silnice II/240 a II/101 v úseku propojení mezi dálnicemi D7 - D8.

Dopravní spojení mezi dálnicí D7 a dálnicí D8 je v současné době realizované po stávající silnici II/240, procházející ve své původní trase několika obcemi, a po silnici II/101 v Kralupech nad Vltavou. Protože most přes Vltavu v Kralupech je prvním mostem přes tuto řeku na sever od Prahy a protože dosud chybí příslušný segment okruhu kolem Prahy, je tato trasa používána pro tranzitní dopravu jako spojnice výše uvedených dálnic a tudíž silně dopravně zatížená. Vykazuje množství dopravních závad – nevyhovující směrové a šířkové uspořádání, nevhodné vedení trasy průtahy obcemi Horoměřice, Statenice – Černý Vůl, Velké Přílepy, Tursko a Kralupy nad Vltavou, které jako pražská příměstská oblast vykazují vysoký nárůst obytné zástavby. Řešení tíživé dopravní situace na silnici II/240 a v obcích, jimiž tato silnice prochází, je navrženo výstavbou přeložky, jejímž cílem je převedení dopravy projíždějící mezi dálnicemi D7 a D8.

Stavba je rozdělena do tří etap:

- a) I. etapa – D7 MÚK Středokluky – obchvat Kralup nad Vltavou (dále jen „**I. etapa**“);
- b) II. etapa – Obchvat Kralup nad Vltavou (dále jen „**II. etapa**“);
- c) III. etapa – Obchvat Kralup nad Vltavou – D8 MÚK Úžice (dále jen „**III. etapa**“).

Požadavky na technické řešení:

I. etapa výstavby přeložky – D7 MÚK Středokluky - Obchvat Kralup nad Vltavou, která je předmětem záměru projektu, navazuje na II. etapu - připravovaný obchvat města Kralup nad Vltavou a jejím cílem je dovést přeložku až k dálnici D7. Přeložka je navržena jako dvoupruhová obousměrná komunikace v kategorii **S 11,5/90 v délce cca 10,748 km**. Součástí stavby jsou přeložky silnic III. tř., 5 mostních objektů, přeložky inženýrských sítí, vegetační úpravy, příprava území, úpravy ploch zařízení staveniště a technické rekultivace.

Pro I. etapu byla v roce 2007 zpracována územně technická studie ověření trasy silnice II/240 (D8-D7). V srpnu 2015 byla vypracována Úprava studie propojení D7 a D8 silnicí II/240 a II/101, která řešila změnu vedení trasy silnice II/240 v katastrálním území Tuchoměřice a Středokluky a její napojení na dálnici D7. V listopadu 2015 byla tato úprava studie doplněna o další varianty MÚK Středokluky, na základě kterých bylo po projednání s vlastníky pozemků a dotčenými obcemi upraveno napojení na dálnici D7 s tím, že je zachována územní rezerva pro zkapacitnění dálnice D7 na šestipruhové uspořádání.

Na základě rozhodnutí Krajského soudu č. 50A63 2014-45 byla část koridoru vymezeného pro tuto přeložku vymazána ze Zásad územního rozvoje Středočeského kraje. V současné době se na základě rozhodnutí rady Středočeského kraje č. 100-25/2015/RK připravuje aktualizace Zásad územního rozvoje, která zanesle do ZÚR kompromisně dojednanou podobu napojení na D7 a současně v katastrálních územích Tuchoměřice a Středokluky bude stavba s ohledem na změnu technického řešení nově zanesena do Územních plánů jako stavba veřejně prospěšná (předpoklad II.Q 2016).

Na I. etapu stavby bylo dokončeno zpracování Oznámení dle z. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, na jejímž podkladě je zahájeno zjišťovací řízení pro hodnocení vlivu stavby na životní prostředí. V případě požadavku místně příslušného odboru ŽP bude nutné zpracovat dokumentaci EIA v rozsahu a dle požadavků zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů.

II. etapa výstavby přeložky Vybudování Obchvatu Kralup nad Vltavou představuje realizaci dvoupruhové obousměrné komunikace v kategorii S 11,5/90. Celková délka této trasy je 3,95 km. Obchvat se napojuje na I. etapu stavby přeložky, povede přímým směrem západně od obce Debrno, podél stávající silnice druhé třídy II/240. Zde je navržena první MÚK Debrno. Za obcí Debrno křížuje hluboké údolí Turského potoka mostem a pokračuje pravotočivým směrovým obloukem přes polní pozemky ke křižovatce silnic III/24018 a III/24017. V tomto místě je navržena další MÚK Dolany. Trasa dále pokračuje přímým směrem přes polní pozemky a pokračuje zářezem v lesním pásu na levém břehu Vltavy, již překonává přímým mostem. Obchvat je ukončen v prostoru před Kovošrotem a napojen na stávající silnici III/00811.

Součástí stavby jsou přeložky místních komunikací a polních cest, provizorní přeložky silnic, mosty, přeložky a úpravy vodotečí, přeložky vodovodů, přeložky inženýrských sítí, vegetační úpravy, příprava území, úpravy ploch zařízení stavenišť a technické rekultivace.

Pro II. etapu přeložky je vydáno územní rozhodnutí s platností do 31.12.2018. Samostatné zprovoznění II. etapy však dle podmínek tohoto územního rozhodnutí, reflektujíc výsledky procesu EIA, není možné bez zprovoznění etapy I. a III., resp. bez zprovoznění severozápadního segmentu Pražského okruhu.

Ocenění stavby je převzato z aktualizace DÚR z 8/2010. Stavební náklady jsou stanoveny na základě datové základny OTSKP-SPK 2010 a přepočteny do cenové úrovně 2015.

Stavba je v souladu se Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje a s územními plány dotčených obcí a města Kralupy nad Vltavou.

Na stavbu je zpracovaná dokumentace EIA, na základě které bylo 15.5.2006 vydáno souhlasné stanovisko pod č.j. 13940-8-146208/05/OŽP-Zk. Trasa obchvatu kříží nadregionální biokoridor (vodní, nivní) v rámci přemostění přes Vltavu, teplomilný doubravní biokoridor v prostoru křížení lesa na levém břehu Vltavy (ten jako jediný bude s ohledem na vedení trasy přerušen v hlubokém zářezu), lokální biocentrum Nad Kocandou, lokální biokoridor Turský potok č. 1 a lokální biocentrum Úvalka u Debrna č. 1. Ostatní biokoridory budou zachovány vedením trasy přes navržený most přes řeku Vltavu a ekoduktem.

III. etapa výstavby přeložky zahrnuje úsek od obchvatu Kralup nad Vltavou po D8 o délce 2,424 km jako dvoupruhovou obousměrnou komunikaci v kategorii S 11,5/90.

Nově navržená trasa silnice II/101 se napojuje na předchozí etapu – Obchvat Kralup nad Vltavou u Chvatěrub a pokračuje kolem obcí Chvatěruby a Kozomín až do křižovatky se silnicí II/608 před obcí Úžice, kde dojde k připojení na dálnici D8.

Součástí stavby je přeložka silnice III. tř., 1 mostní objekt, přeložky inženýrských sítí, vegetační úpravy, příprava území, úpravy ploch zařízení staveniště a technické rekultivace.

Pro III. etapu je zpracována územně technická studie ověření trasy silnice II/240 (D8-D7).

Stavba je v souladu se schválenými Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje a s územními plány dotčených obcí.

Na stavbu bylo dokončeno zpracování Oznámení dle z. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí pro možnost zahájení zjišťovacího řízení, na jehož podkladě bude projednáno hodnocení vlivu stavby na životní prostředí. V případě požadavku místně příslušného odboru ŽP bude nutné zpracovat dokumentaci EIA v rozsahu a dle požadavků zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů.

Majetkoprávní vztahy

Pozemky, na nichž bude stavba realizována a které nejsou ve vlastnictví Středočeského kraje, budou vykoupeny dle zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury, ve znění pozdějších předpisů. Stanovení cen pro výkupy pozemků bude provedeno na základě znaleckých posudků. Jejich odhad je promítnut do celkových nákladů projektu v předkládaném záměru. Nedojde-li k dohodě s vlastníky pozemků, budou dotčené pozemky vyvlastněny dle zákona č. 184/2006 Sb., o odnětí nebo omezení vlastnického práva k pozemku nebo stavbě, ve znění pozdějších předpisů.

Požadavky na zabezpečení budoucího provozu a údržby a dělení nákladů dle druhu majetku:

Finanční prostředky na přípravu a realizaci akce budou čerpány ze Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI). Součástí profinancování z prostředků SFDI budou též výkupy pozemků včetně souvisejících poplatků.

Stavba II/240 a II/101, přeložka silnic v úseku D7 – D8 bude majetkem Středočeského kraje, který zajistí její provoz a údržbu vč. financování prostřednictvím pověřené organizace.

V další fázi přípravy akce zajistí investor zpracování liniového řízení dopravy do projektové dokumentace předmětné stavby.

Přeložky účelových a místních komunikací převezmou do své správy místně příslušné obce.

Provoz a údržbu upravovaných inženýrských sítí zajistí jejich příslušní správci.

Shrnutí hodnocení ekonomické efektivity projektu:

I. etapa

Realizace stavby je předpokládána v období 09/2020 – 12/2023 s **celkovým investičním nákladem 1 653,363 mil. Kč bez DPH** (tj. 1 977,574 mil. Kč včetně DPH), v cenové úrovni roku 2015 z rozpočtu SFDI.

Ekonomické hodnocení bylo zpracováno pro 3 etapy stavby „II/240 a II/101, přeložka silnic v úseku D7 – D8“ metodou HDM-4 s výsledkem (DS 5,5%):

IRR (vnitřní výnosové procento) = **21,3%**,

NPV (současná čistá hodnota) = **5 826,88 mil. Kč** a

BCR (rentabilita nákladů) = **3,127**.

Dle testu citlivosti zvýšení stavebních nákladů a snížení uživatelských přínosů prokázaly i vysokou odolnost proti možným dalším změnám. U stavebních nákladů se jedná o možný nárůst o 30% a u uživatelských přínosů o možný pokles o více než 30%.

II. etapa

Realizace stavby je uvedena v období 09/2020 – 12/2023 s **celkovým investičním nákladem 1 755,779 mil. Kč bez DPH** (tj. 2 115,988 mil. Kč včetně DPH), v cenové úrovni roku 2015 z rozpočtu SFDI.

Ekonomické hodnocení bylo zpracováno pro 3 etapy stavby „II/240 a II/101, přeložka silnic v úseku D7 – D8“ metodou HDM-4 s výsledkem (DS 5,5%):

IRR (vnitřní výnosové procento) = **21,3%**,

NPV (současná čistá hodnota) = **5 826,88 mil. Kč** a

BCR (rentabilita nákladů) = **3,127**.

Dle testu citlivosti zvýšení stavebních nákladů a snížení uživatelských přínosů prokázaly i vysokou odolnost proti možným dalším změnám. U stavebních nákladů se jedná o možný nárůst o 30% a u uživatelských přínosů o možný pokles o více než 30%.

III. etapa

Realizace stavby je uvedena v období 09/2020 – 12/2023 s **celkovým investičním nákladem 500,502 mil. Kč bez DPH** (tj. 600,368 mil. Kč včetně DPH), v cenové úrovni roku 2015 z rozpočtu SFDI.

Ekonomické hodnocení bylo zpracováno pro 3 etapy stavby „II/240 a II/101, přeložka silnic v úseku D7 – D8“ metodou HDM-4 s výsledkem (DS 5,5%):

IRR (vnitřní výnosové procento) = **21,3%**,

NPV (současná čistá hodnota) = **5 826,88 mil. Kč** a

BCR (rentabilita nákladů) = **3,127**.

Dle testu citlivosti zvýšení stavebních nákladů a snížení uživatelských přínosů prokázaly i vysokou odolnost proti možným dalším změnám. U stavebních nákladů se jedná o možný nárůst o 30% a u uživatelských přínosů o možný pokles o více než 30%.

Závěr:

Investorská příprava a realizace Stavby II/240 a II/101, přeložka silnic v úseku D7 – D8, I., II., III. etapa bude zajišťována ze strany Středočeského kraje, který touto činností pověřil Krajskou správu a údržbu silnic Středočeského kraje (dále jen „KSÚS“).

KSÚS zpracovala záměry projektu předmětné akce pro všechny tři etapy, které byly následně předloženy Centrální komisi Ministerstva dopravy s tím, že příprava a realizace akce včetně výkupu pozemků bude financována prostřednictvím rozpočtu SFDI. Centrální komise Ministerstva dopravy záměr projektu schválila dne 21.1.2016.

Státní fond dopravní infrastruktury podmínil zařazení této akce do rozpočtu SFDI souhlasným stanoviskem vlády ČR.

Smyslem podpory Ministerstva dopravy pro financování této akce je skutečnost, že plánovaná přeložka je součástí sítě komunikací vymezených v ZÚR hl.m. Prahy a ZÚR Středočeského kraje v tomto severozápadním segmentu Prahy, přičemž všechny plánované komunikace (I/16 kolem Slaného, přeložka II/240 resp. II/101 a Pražský okruh) spolu funkčně velmi úzce souvisí a jakožto funkční celek byly předmětem vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obou ZÚR (SEA). Bez realizace této přeložky by MD obtížněji obhajovalo stabilizovanou polohu Pražského okruhu v tomto segmentu.

Na základě uvedených výsledků ekonomické efektivity projektu lze stavbu doporučit k realizaci.