

### **Podstata předmětu jednání**

Radě Středočeského kraje se předkládá variantní rozhodnutí ohledně další přípravy obchvatu města Lysá nad Labem.

Stávající vedení silnic II/272 a II/331 v intravilánu města nevyhovuje vzrůstající dopravní zátěži a je také problematické z hlediska bezpečnosti provozu a bezpečnosti chodců. Záměrem navrhované a krajem dlouhodobě připravované přeložky je odvedení tranzitní dopravy mimo zastavěné území města, a tím zlepšení dopravní situace v centru města včetně přínosu k životnímu prostředí v obytné části města. Dojde k vymístění rostoucí těžké nákladní dopravy z města. Nová trasa obchvatu vede zcela mimo zastavěné území a nejbližší obytnou zástavbu ovlivní jen minimálně.

V souvislosti s rekonstrukcí se sledují společensko-ekonomické a provozně-technické cíle, mezi něž patří především:

- odvést dopravu, především nákladní, mimo intravilán města Lysá nad Labem a zlepšit dopravní situaci v centru města,
- zrychlit a zvýšit plynulost dopravy,
- vybudovat kapacitní komunikaci pro dopravní obslužnost stávajících a plánovaných průmyslových areálů a obchodních zón,
- zlepšit životní prostředí a zmírnit negativní dopady pro obyvatele města z hlediska hluku, emisí, bezpečnosti,
- zlepšit dopravní komfort pro uživatele komunikace.

Připravovaná stavba obchvatu města Lysá n. Labem na silnici II/272, 2. stavba začíná okružní křižovatkou se silnicí II/331 Lysá - Nymburk. Prochází podél východního okraje města a severně od konce zástavby se napojuje opět do stávající trasy silnice II/272. Od začátku úseku po km 2,100 je silnice II/272 navržena v kategorii S 9,5/70 a od km 2,100 do konce úseku je v kategorii silnice S 9,5/80. Celková délka obchvatu je 4,328 km.

Pro další postup v realizaci stavby bylo zpracováno Hodnocení ekonomické efektivity, které zahrnuje tři návrhové varianty, které vycházejí z předpokladu zajištění finančních zdrojů na realizaci stavby, popř. dokončení a změny investorské přípravy ze strany kraje.

Jedná se o tyto varianty posouzení:

- 1. Výstavba dle současného stavu přípravy**
- 2. Výstavba dle etapizace 2. stavby v závislosti na vymístění trati Lysá nad Labem – Milovice**
- 3. Úprava technického řešení dle specifikace města Lysá nad Labem**

#### Varianta 1

Ve stavu s projektem (tj. s investováním) je zohledněna navržená přeložka silnice II/272 v celé délce 4,328 km v kategorii S 9,5/70,80. Návrh trasy plně respektuje dokumentaci DSP, 4/2019. Stavba probíhá v rozmezí let 2024 až 2026, zprovoznění se uvažuje v roce 2027 (1. celý rok provozu). K r. 2030 se předpokládá zprovoznění stavby Lysá nad Labem, obchvat – 3. etapa. Rozdělení nové trasy na homogenní úseky podléhá stejným pravidlům, jako ve variantě bez projektu.

#### Varianta 2

Ve stavu s projektem (tj. s investováním) je zohledněna navržená přeložka silnice II/272 v závislosti na vymístění trati Lysá nad Labem – Milovice a z tohoto důvodu bude realizována ve dvou etapách. Vymístění trati se předpokládá po r. 2033. Předpoklady stavby:

- Rozdělení na etapy:

\* I. etapa stavby bude zahrnovat úsek 1 v km 0,000 – 1,394 a úsek 3 v km 2,922 – 4,328.

Stavba v tomto rozsahu bude probíhat v letech 2024 až 2026, zprovoznění se uvažuje v roce 2027.

\* II. etapa stavby bude zahrnovat úsek 2 v km 1,394 – 2,922. Stavba v tomto rozsahu bude probíhat v letech 2033 až 2034, zprovoznění se uvažuje v roce 2035.

- K r. 2030 se předpokládá zprovoznění stavby Lysá nad Labem, obchvat – 3. etapa.

- Realizace stavby si vyžádá úpravu stávajícího technického řešení (ve smyslu výstavby po etapách), předpokládá se změna územního rozhodnutí, aktualizace EIA, DÚR a DSP/DUSP, obnova vyvlastňovacích rozhodnutí, neboť do doby realizace pozbydou platnost.

Rozdělení nové trasy na homogenní úseky podléhá stejným pravidlům, jako ve variantě bez projektu.

#### Varianta 3:

Ve stavu s projektem (tj. s investováním) je zohledněna navržená přeložka silnice II/272 podle technického řešení upraveného dle požadavků města Lysá nad Labem.

Předpoklady stavby:

- Realizace stavby si vyžádá změnu stávajícího technického řešení spočívající ve:

- změně nivelety hlavní trasy a návrhu nového mostního objektu – podchodu pro pěší a cyklisty na ul. Poděbradova (změna 1),

- změně nivelety hlavní trasy a zkrácení mostního objektu (SO 202) v km 2,0 (změna 2),

- návrhu nové lávky pro bezpečné křížení pro chodce a cyklisty v km 3,36 (změna 3).

- Realizace stavby se předpokládá v letech 2032 až 2034, zprovoznění se uvažuje v roce 2035.

- K r. 2030 se předpokládá zprovoznění stavby Lysá nad Labem, obchvat – 3. etapa.

- Předpokládá se zrušení územního rozhodnutí, nutnost nového procesu EIA ve smyslu prověření dopadu technických změn na závěr Zjišťovacího řízení, ověření platnosti ÚPD, zpracování IG průzkumu, aktualizace studií (hlukové, rozptylové apod.), průzkumů (korozní apod.), prověření kolizí se stávajícími inženýrskými sítěmi, zpracování nové projektové dokumentace (DUSP) a její projednání s dotčenými orgány, zajištění povolení stavby, řešení dopadu změn do majetkového vypořádání stavby.

Rozdělení nové trasy na homogenní úseky podléhá stejným pravidlům, jako ve variantě bez projektu.

Ekonomické hodnocení bylo zpracováno pomocí nákladovo-výnosové analýzy (Cost Benefit Analysis – CBA). CBA je provedena v souladu s Prováděcími pokyny pro hodnocení efektivnosti projektů dopravní infrastruktury a Rezortní metodikou pro hodnocení ekonomické

efektivnosti projektů dopravních staveb na základě zpracování vstupů pomocí modelu HDM-4 a programu EXNAD. Ekonomické hodnocení je provedeno pro referenční období 30-ti let. Pro vzájemnou srovnatelnost návrhových variant je u všech variant použito shodné vymezení referenčního období, a to v letech 2024 až 2053.

Pro ekonomické hodnocení byl zpracován dopravní model, který analyzuje, jaká bude reakce přepravní poptávky na změnu dopravní nabídky. Součástí je i zpracování přepravní prognózy, jejímž obsahem jsou výhledové intenzity automobilové dopravy na nově vybudované přeložce silnice II/272 ve třech variantách v příslušných horizontech podle rozsahu zprovozněvaných úseků. Na základě dopravního modelu byla stanovena ovlivněná síť pro ekonomické hodnocení.

Sledované území je vymezeno intravilánem a extravilánem obce Lysá nad Labem a přiléhající obce Přerov nad Labem, Semice, Ostrá, Stratov, Milovice a Stará Lysá. Ekonomická analýza na základě porovnání nákladů hodnocených variant posuzuje celkový celospolečenský přínos projektu.

**U varianty 1**, která je zprovozněna jako celek najednou, dochází k získávání úspor nákladů vyplývajících z provozu po nové vybudované komunikaci po dobu 27 let.

**U varianty 2** sice dochází ke zprovoznění počáteční a koncové části nové komunikace obdobně jako u varianty 1, nicméně chybějící prostřední část přeložky (OK Průmyslová – OK II/332) až do r. 2035 způsobí, že se na dříve zprovozněných úsecích až do r. 2035 realizují minimální přínosy. U této varianty dochází vlivem odloženého financování střední části obchvatu a doplnění investorské přípravy k nárůstu celkových investičních nákladů o 69 232 tis. Kč bez DPH oproti variantě 1.

**U varianty 3**, která je zprovozněna jako celek až k r. 2035, se do té doby nerealizují žádné přínosy. Proto je její procentní snížení nákladů v jednotlivých kategoriích nejmenší. U této varianty dochází vlivem odloženého financování celého obchvatu a doplnění investorské přípravy k nárůstu celkových investičních nákladů o 216 038 tis. Kč oproti variantě 2 a k nárůstu celkových investičních nákladů o 285 270 tis. Kč bez DPH oproti variantě 1.

Co se týká přínosů projektu, dá se konstatovat, že u všech tří variant

Ekonomická analýza posuzuje celospolečenský přínos projektu. Do ekonomické analýzy vstupují celkové investiční náklady, provozní náklady infrastruktury, provozní náklady vozidel, náklady na cestovní čas, externí náklady dopravy a zůstatková hodnota. Z finančních toků pro variantu bez projektu a variantu s projektem je vytvořeno Cash Flow a na jeho základě je vypočteno ekonomické vnitřní výnosové procento (ERR), ekonomická čistá současná hodnota (ENPV) a rentabilita nákladů (B/C). Ve výpočtu je použita diskontní sazba ve výši 5 %.

Ekonomické ukazatelé	Varianta 1	Varianta 2	Varianta 3
Ekonomické vnitřní výnosové procento ERR	12,350	9,770 %	9,920 %
Ekonomická čistá současná hodnota ENPV (CZK)	866 296 189	548 760 711	464 017 803
Rentabilita nákladů	2,542	2,045	1,846

### *Přehled výsledků ekonomické efektivity*

Podle kritéria čisté současné hodnoty (NPV), tj. celospolečenského přínosu lze za **ekonomicky nejefektivnější** považovat projektový návrh **ve variantě 1**, u níž bylo dosaženo nejvyšší čisté současné hodnoty, a to 866 296 189 Kč. Podle kritéria rentability (BCR), v případě omezených zdrojů financování se jako nejvýhodnější ukazuje návrh **ve variantě 1**, u níž bylo dosaženo nejvyšší hodnoty rentability investičních nákladů.

Realizací stavby je dosaženo celospolečenských přínosů v podobě snížení nebo zvýšení nákladů sledovaných kategorií. Jejich výše je uvedena v procentech v následující tabulce (jedná se o porovnání základ vs. návrh):

Snížení/zvýšení nákladů	Varianta 1	Varianta 2	Varianta 3
	v %	v %	v %
Celkové provozní náklady správce	15.19%	10.49%	8.13%
Celkové provozní náklady uživatele	-5.80%	-4.26%	-3.93%
Celkové náklady času uživatele	-19.78%	-15.04%	-13.91%
Nehody	0.00%	-0.22%	0.02%
Hluk	-21.75%	-16.01%	-15.51%
Znečištění ovzduší	-4.48%	-3.46%	-3.33%
Klimatické změny	-1.77%	-1.64%	-1.52%

### *Přínosy projektu*

Dosažené nárůsty, resp. poklesy nákladů vycházejí z dopravního zatížení zprovozněné komunikace a z doby provozu, během níž se na ní realizují. Pro vzájemnou srovnatelnost návrhových variant je použito shodné vymezení referenčního období 30 let (2024 až 2053).

Z přepravního hlediska bude tranzitní doprava převedena na novou kapacitní komunikaci s lepšími technickými parametry dle nastavení jednotlivé varianty. Dopravně je nejvíce využita nová komunikace **ve variantě 1**, kdy dojde k dřívějšímu uvolnění a zlepšení dopravní situace v centru města Lysá nad Labem již k r. 2027.

**Ve variantě 2** jsou úseky v I. etapě zprovoznění minimálně dopravně zatíženy. Přeložka začne být dopravně využívána až po zprovoznění II. etapy.

**Ve variantě 3** zůstává doprava, především tranzitní, v centru města až do zprovoznění plánované přeložky v r. 2035, což snižuje celospolečenský efekt budoucí investice v porovnání s ostatními variantami.

Nejvýhodnější variantou z hlediska celospolečenských přínosů je varianta 1. Varianta 2 s etapizací výstavby dosahuje celospolečenských přínosů o 37 % méně a varianta 3 se zastavením přípravy ve stávající podobě a odsunem realizace celé stavby k r. 2035 dosahuje o 46 % méně celospolečenských přínosů.

### **Volba finálního rozhodnutí pokračování investorské přípravy akce závisí na:**

a) Disponibilitě finančních prostředků v krátkodobém horizontu (varianta 1 a varianta 2), střednědobého horizontu (varianta 2) a dlouhodobého horizontu (varianta 3), tj. možnostmi investora zajistit dotační zdroje (IROP, ITI, OPD3, Národní zdroje, popř. vlastní zdroje),

- b) Ochotě kraje akceptovat zvýšenou míru rizika spojenou s novou investorskou přípravou (varianta 3),
- c) Ochotě kraje vynaložit vyšší investiční náklady na přípravu a realizaci stavby
  - a. Varianta 1 – předpoklad CIN 733,500 mil. Kč bez DPH (877,035 mil. Kč vč. DPH)
  - b. Varianta 2 – předpoklad CIN 802,732 mil. Kč bez DPH (958,706 mil. Kč vč. DPH)
  - c. Varianta 3 – předpoklad CIN 1 018,770 mil. Kč bez DPH (1 219,062 mil. Kč vč. DPH)
- d) Rozhodnutí spojeným s nemožností kompletního převedení tranzitní dopravy z centra města v časovém horizontu do 10 let (varianta 2 a 3)