

Koncepce optimalizace dopravní sítě na území Jihočeského kraje

Koncepční - návrhová část
Průvodní zpráva

březen 2011
Jihočeský kraj

Podporováno z prostředků Jihočeského kraje a z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury



Koncepce optimalizace dopravní sítě na území Jihočeského kraje

Koncepční - návrhová část

Průvodní zpráva

březen 2011

Jihočeský kraj

Podporováno z prostředků Jihočeského kraje a z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury

U Zimního stadionu 1952/ 2
370 76 České Budějovice

Záznam o vydáních a revizích

Revize	Datum	Autor	Kontrolor	Schvalovatel	Popis
00	30.09.2010	Ing. Petr Dvořák, Ing. Tomáš Limberský	Ing. Jan Dytrych	Ing. Ondřej Kokeš	Průvodní zpráva – Návrhová část (Koncept)
01	29.10.2010	Ing. Petr Dvořák, Ing. Tomáš Limberský	Ing. Jan Dytrych	Ing. Ondřej Kokeš	Průvodní zpráva – Návrhová část (Čistopis)
02	04.03.2011	Ing. Petr Dvořák, Ing. Tomáš Limberský	Ing. Jan Dytrych	Ing. Ondřej Kokeš	Průvodní zpráva – Návrhová část (Čistopis – Finální)

Tento dokument byl vypracován pro jmenovaný projekt nebo jeho uvedenou část a nemělo by se na něho spoléhat nebo ho užívat k jakémukoliv jinému projektu bez provedení nezávislé kontroly jeho vhodnosti a bez získání předchozího písemného souhlasu od firmy MOTT MACDONALD Praha, spol. s r.o. (dále jen „**Mott MacDonald**“). Mott MacDonald nemůže přijmout zodpovědnost či odpovědnost za důsledky z užití tohoto dokumentu pro jiný účel než ten, pro který byl objednáno. Každá osoba, která použije tento dokument pro jiný účel, souhlasí a bude takovým použitím nebo odkazem zavázána potvrdit dohodu o poskytnutí náhrady škody firmě Mott MacDonald za veškeré ztráty nebo škody z tohoto vyplývající.

Mott MacDonald nepřijímá odpovědnost za tento dokument žádné jiné straně nežli osobě objednateli. Mott MacDonald nepřijímá žádnou odpovědnost za ztráty nebo škodu vzniklé klientovi – ať už smluvních či vyplývajících z obecných ustanovení o náhradě škody - v rozsahu, v jakém je tato zpráva založena na informacích poskytnutých třetími stranami, přičemž závěry na základě těchto informací třetími stranami byly použity pro vypracování této zprávy.

Obsah

Kapitola	Název	Strana
	Shrnutí	1
1.	Úvod	2
2.	Hodnocení silniční sítě Jihočeského kraje	3
2.1	Multi-kriteriální analýza základní a páteřní komunikační sítě JČK	3
2.1.1	Sledovaná kritéria	3
2.1.2	Stupnice hodnocení parametrů jednotlivých kritérií	4
2.1.3	Váhová ohodnocení kritérií	7
2.1.4	Výpočet multi-kriteriální analýzy	7
2.2	Vyhodnocení Multi-kriteriální analýzy	8
3.	Návrh organizačně-technických a investičních opatření	9
3.1	Přehodnocení kategorizace krajských silnic	9
3.2	Návrh organizačně-technických opatření neinvestičního charakteru	10
3.3	Specifikace investičních opatření na silniční síti	15
3.3.1	Ocenění investičních opatření	15
3.4	Návrh změn oproti platné územně plánovací dokumentaci a přípravě staveb	15
4.	Závěry a doporučení	15
4.1	Stavby již v realizaci	15
4.2	Krátkodobý časový horizont (do 7 let) – opatření s VYSOKOU prioritou	15
4.3	Střednědobý časový horizont (7 – 15 let) – opatření se STŘEDNÍ prioritou	15
4.4	Dlouhodobý časový horizont (nad 15 let) – opatření s NÍZKOU prioritou	15
	Seznam zkratk	15
	Přílohy	15

Shrnutí

V poslední – návrhové – části projektu Koncepce optimalizace dopravní sítě na území Jihočeského kraje, jsme provedli návrh optimalizace dopravní sítě z hlediska organizačně-technického, investičního a časového.

V celé této návrhové/ koncepční části projektu jsme sledovali především návrh takové optimální dopravní sítě na území Jihočeského kraje, která bude maximálně sloužit svému dopravnímu a přepravnímu účelu a na kterou je tedy vhodné a účelné zaměřit takovou pozornost, která povede k progresivnímu rozvoji regionu a celého Jihočeského kraje.

Tuto koncepční část jsme rozdělili na následující stěžejní kapitoly:

- **Hodnocení silniční sítě Jihočeského kraje**
- **Návrh organizačně-technických a investičních opatření**
- **Závěry a doporučení**

V první kapitole jsme provedli multikriteriální analýzu jednotlivých úseků vybrané silniční sítě na základě mnoha kritérií a faktorů. Výstupem této první části je přehled jednotlivých hodnocených úseků silnic II., III. tříd a místních komunikací s bodovým ohodnocením multikriteriální analýzy. Díky tomuto hodnocení jsme mohli zodpovědně přistoupit k druhé části.

V druhé části jsme mohli, na základě provedené multikriteriální analýzy, přistoupit k návrhu organizačně-technických a investičních opatření. Výstupem této kapitoly je návrh změny kategorizace krajských silnic, návrh a specifikace neinvestičních a investičních opatření a návrhy dalších opatření, které nejsou zahrnuty v územně plánovací dokumentaci, spolu s vyčíslením orientačních průměrných nákladů jednotlivých opatření.

V poslední kapitole jsme specifikovali organizačně-technická a investiční opatření na silniční síti Jihočeského kraje s vyčíslením orientačních průměrných nákladů dle jednotlivých časových horizontů. Rovněž jsme doporučili další opatření nutná ke kompletní optimalizaci dopravní sítě na území Jihočeského kraje.

1. Úvod

S rozsáhlou datovou základnou z předchozích částí analýz a průzkumů projektu Koncepce optimalizace dopravní sítě na území Jihočeského kraje nyní přistupujeme k poslední **návrhové/ koncepční** části tohoto projektu.

Výstupem tohoto dokumentu je návrh optimalizace dopravní sítě Jihočeského kraje, který je nutný pro účelné vynakládání veřejných finančních prostředků při optimální dopravní obslužnosti a progresivním rozvoji regionu a celého Jihočeského kraje.

Hlavní důraz v této návrhové části klademe na hodnocení jednotlivých úseků vybrané páteřní a základní silniční sítě. Konečným výstupem projektu Koncepce optimalizace dopravní sítě na území Jihočeského kraje je pak návrh organizačně-technických a investičních opatření na silniční síti Jihočeského kraje dle jednotlivých stanovených časových horizontů.

Celá návrhová/ koncepční část projektu je rozdělena na následující kapitoly a činnosti:

- Hodnocení silniční sítě Jihočeského kraje;
- Návrh organizačně-technických a investičních opatření;
- Závěry a doporučení.

2. Hodnocení silniční sítě Jihočeského kraje

2.1 Multi-kriteriální analýza základní a páteřní komunikační sítě JČK

Multikriteriální analýza (MCA) byla zvolena jako hlavní podklad pro vytvoření návrhu organizačně-technických a investičních opatření. Hlavním vstupem do analýzy byly použity úseky základní a páteřní komunikační sítě Jihočeského kraje, konkrétně úseky silnic II. a III. tříd. Úseky byly rozděleny podle označení GIS, jedná se tedy o mezi-křižovatkové úseky.

2.1.1 Sledovaná kritéria

Na ovlivněné komunikační síti byly vybráno 10 kritérií, které byly ohodnoceny váhovými koeficienty.

Dopravní poptávka

Sleduje dopravní zatížení na daném úseku. Parametr ovlivňující toto kritérium je celkové dopravní zatížení

Stavebně technický stav

Toto kritérium zohledňuje stav komunikace. V rámci hodnocení stavebně technického stavu byly analyzovány zejména vady povrchu jako jsou trhliny, výtluky, vysprávkky, příčná nerovnost, odlamování krajnic.

Dopravně technický stav

V rámci hodnocení dopravně technického stavu bylo sledováno parametry jako jsou rozhledy, poloměry zatáček, profil vozovky, příčný sklon vozovky.

Příslušnost silničního tahu k páteřní/silniční síti

Toto kritérium zohledňuje význam komunikace na komunikační síti Jihočeského kraje. V rámci multikriteriální analýzy bylo možné sledované úseky přiřadit k:

- Páteřní silniční síti – Regionální tahy
- Základní silniční síti

Budoucí rozvojové plochy

V rámci tohoto kritéria byly zohledněny budoucí rozvojové plochy uvedené v Zásadách územního rozvoje mající vliv na dopravní síť Jihočeského kraje.

Dopravní zátěž generována rozvojovými plochami

Toto kritérium je úzce spjaté s kritériem „Budoucí rozvojové plochy a zohledňuje výši dopravní zátěže generované danou rozvojovou plochou.

Dopravně nebezpečná místa a bodově bezpečnostní závady na komunikacích

Toto kritérium zohledňuje nebezpečná místa a úseky na sledované síti. Sledovaným parametrem byl zvolen počet zranění podle závažnosti (smrtelné zranění, těžké zranění, lehké zranění) a počet nehod s hmotnou škodou.

Kapacitně problémová místa

Toto kritérium reflektuje kapacitní využití na daném úseku a je hodnoceno parametrem úrovně kvality dopravy (ÚKD). Pro každý úsek je uveden odpovídající stupeň úrovně kvality dané komunikace.

Města a obce zatížená tranzitní dopravou na silničním tahu, Fragmentace sídla

Do tohoto kritéria byly zahrnuty vybrané obce a města, kde je tranzitní doprava v městské aglomeraci tvoří významný podíl.

Fragmentace sídla

Do tohoto kritéria byly zahrnuty úseky procházející intravilánem a na kterých byl identifikován podíl tranzitní dopravy. Toto kritérium je přiřazeno k předchozímu (Města a obce zatížená tranzitní dopravou na silničním tahu) a na základě vedení komunikace v intravilánu je upravena hodnota předchozího kritéria pomocí odpovídajícího koeficientu.

Intenzity těžkých nákladních vozidel

Toto kritérium je hodnoceno pro každý sledovaný úsek. Na úsecích byl sledován počet těžkých nákladních vozidel / 24hod. Do těžkých nákladních vozidel jsou běžně započítávána vozidla kategorie N, NS, A a TR.

Turistická atraktivita

V rámci tohoto kritéria byla brána v úvahu turistická atraktivita regionu, kterou komunikace prochází, případně zda komunikace slouží k dopravní obsluze významného turistického cíle (kulturní památka, lyžařské středisko).

2.1.2 Stupnice hodnocení parametrů jednotlivých kritérií

Aby bylo možné provést multikriteriální analýzu, bylo nutné v první kroku nadefinovat stupnici hodnocení parametrů u všech kritérií, na kterých budou hodnoceny všechny úseky. V následujících tabulkách jsou uvedeny stupnice hodnocení každého kritéria.

Tabulka 2.1: Hodnocení dopravní poptávky

Hodnoty RPDÍ	Počet bodů
0 – 1500	1
1501 – 2000	2
2001 – 3000	3
3001 – 4000	4
4001 – 5000	5
Nad 5000	6

Tabulka 2.2: Hodnocení stavebně technického stavu

Hodnocení stavebně technického stavu	Počet bodů
Výborný	1
Dobrý	2
Vyhovující	3
Nevyhovující	4
Havarijní	5

Tabulka 2.3: Hodnocení dopravně technického stavu (závady se sčítají)

Typ závady	Počet bodů
Bez závad	0
Nevyhovující šířka vozovky	3
Nevyhovující příčný sklon	2
Nevyhovující podélný sklon	3
Nevyhovující poloměr směrových oblouků	2
Nevyhovující výškové oblouky	2
Nevyhovující rozhledy	3
Nevyhovující VDZ/ SDZ	1

Tabulka 2.4: Příslušnost silničního tahu k páteřní / základní silniční síti

Typ silniční sítě	Počet bodů
Základní silniční síť	1
Páteřní silniční síť - Regionální tahy	2
Páteřní sil. síť - Reg. tahy nadmístního významu	3
Páteřní silniční síť - Nadregionální tahy	4

Tabulka 2.5: Budoucí rozvojové plochy

Časové období	Počet bodů
nad 15 let	1
7 – 15 let	2
Do 7 let	3

Tabulka 2.6: Dopravní zátěž generována rozvojovými plochami

Hodnoty RPDÍ	Počet bodů
0	0
1 – 1500	1
1501 – 2000	2
2001 – 3000	3
3001 – 4000	4
4001 – 5000	5
Nad 5000	6

Tabulka 2.7: Závažnost dopravních nehod

Závažnost dopravních nehod	Počet bodů
0	0
1 – 50	1
51 – 150	2
151 – 300	3
301 – 500	4
Nad 500	5

Tabulka 2.8: Úroveň kvality dopravy (silnice II. tříd)

Úroveň kvality dopravy	Počet bodů
A	1
B	2
C	3
D	4
E – nevyhovující	5

Tabulka 2.9: Úroveň kvality dopravy (silnice III. tříd)

Úroveň kvality dopravy	Počet bodů
A	1
B	2
C	3
D	4
E	5
F – nevyhovující	6

Tabulka 2.10: Komunikace zatížené tranzitní dopravou

Podíl dopravní zátěže tranzitní dopravy na celkové dopravní zátěži	Počet bodů
0 %	0
1 – 6,99%	1
7 – 14,99%	2
15 – 24,99%	3
25 – 49,99%	4
Nad 50 %	5

Tabulka 2.11: Fragmentace sídla

Vedení komunikace v intravilánu	Koeficient
Obvod obce	0,3
Širší centrum obce	0,5
Centrum obce	1

Tabulka 2.12: Intenzity TNV

Intenzity RPDI	Počet bodů
0 – 150	1
151 – 250	2
251 – 325	3
326 – 375	4
376 – 400	5
Nad 400	6

Tabulka 2.13: Komunikace významné z hlediska turistické atraktivity

Podíl turistické atraktivity na dopravě	Počet bodů
Na komunikaci není vysoký podíl dopravy z důvodu cestovního ruchu	0
Na komunikaci je vysoký podíl dopravy z důvodu cestovního ruchu	1

2.1.3 Váhová ohodnocení kritérií

Základem celé multikriteriální analýzy jsou citlivě stanovené váhy jednotlivých kritérií. Váhové ohodnocení kritéria vyjadřuje důležitost, jakou je k tomuto kritériu přihlíženo při rozhodování a tvorbě plánu investičních a neinvestičních záměrů. Při analýze základní a páteřní sítě Jihočeského kraje metodou multi-kriteriálního hodnocení byly váhy jednotlivých kritérií stanoveny takto:

▪ Dopravní poptávka	10
▪ Stavebně technický stav	15
▪ Dopravně technický stav	5
▪ Příslušnost silničního tahu k páteřní/silniční síti	10
▪ Budoucí rozvojové plochy	4
▪ Dopravní zátěž generována rozvojovými plochami	6
▪ Dopravně nebezpečná místa a bodově bezpečnostní závady na kom.	15
▪ Kapacitně problémová místa	15
▪ Města a obce zatížená tranzitní dopravou na silničním tahu	15
▪ Intenzity těžkých nákladních vozidel	10
▪ Turistická atraktivita	10
CELKEM ¹	115

2.1.4 Výpočet multi-kriteriální analýzy

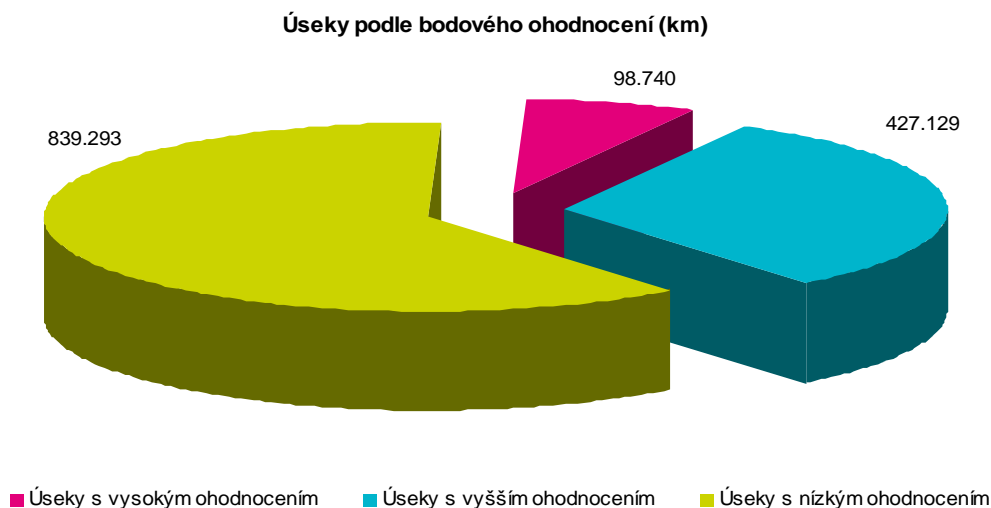
Celkový bodový výsledek MCA byl vypočten na základě předchozích bodových a váhových ohodnocení. Na základě stupnice hodnocení jednotlivých kritérií byly k úseku přiřazeny odpovídající body. Plný počet bodů odpovídá plnému počtu váhového ohodnocení. Nižší počty bodů stupnice hodnocení jsou vypočteny z plného počtu váhového ohodnocení poměrově. Na základě takto přepočtených bodových ohodnocení byl dán celkový bodový výsledek MCA.

¹ Jedná se o bodový součet všech kritérií. Celkový počet bodů odpovídá 100% (celkový součet vah).

2.2 Vyhodnocení Multi-kriteriální analýzy

Výsledkem multikriteriální analýzy jsou bodově ohodnocené úseky na základě předchozí stupnice hodnocení a vah jednotlivých kritérií.

Tyto výsledky byly rozděleny do 3 intervalů, které zohledňují důležitost úseků z hlediska dopravní zátěže, dopravně technického stavu a bezpečnosti provozu. Hranice intervalů byly rozděleny na 3 shodné intervaly, korespondující s časovými horizonty výhledových investičních záměrů souvisejících s dopravní infrastrukturou nebo ovlivňující dopravní zátěže na komunikační síti JČK. Na následujícím grafu jsou uvedeny délky úseků v jednotlivých intervalech.



Obrázek 2.1: Délka úseků v jednotlivých bodových intervalech

Hodnocení jednotlivých úseků vybrané silniční sítě Jihočeského kraje s bodovým ohodnocením je zakresleno ve výkresu A.3.1 Hodnocení silniční sítě.

3. Návrh organizačně-technických a investičních opatření

3.1 Přehodnocení kategorizace krajských silnic

Výsledný návrh změny kategorií krajských silnic II. a III. tříd jsme provedli na základě posouzení několika kritérií. Analýzou následujících kritérií jsme získali přehled o síti silnic II. a III. tříd, na jejímž základě byly vybrány komunikace u kterých by bylo vhodné a účelné provést přesun do jiné kategorie komunikací.

Základními vstupními kritérii byly zvoleny:

- Dopravní poptávka – uvedena v hodnotách ročních průměrných denních intenzit. Podkladem pro tyto hodnoty byly provedené dopravní průzkumy v roce 2009. Údaje z těchto stanovišť byly doplněny o další údaje z provedených dopravně inženýrských průzkumů v letech 2007 – 2010 a z údajů celostátního sčítání dopravy z roku 2005.
- Dopravně technický stav – byl na vybraných úsecích silnic II. a III. tříd ohodnocen na základě snímkování komunikace digitální kamerou. Snímkování bylo prováděno po 10ti metrových úsecích.
- Stávající šířkové uspořádání – určení stávajícího šířkového uspořádání komunikace bylo vzato z pasportizačního popisu úseků silniční sítě Jihočeského kraje. Z hlediska svého účelu a určení slouží
 - Dálnice, rychlostní silnice a silnice I. třídy – zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu,
 - Silnice II. třídy – pro dopravu mezi okresy,
 - Silnice III. třídy – pro dopravu mezi obcemi a jejich napojení na ostatní silniční síť.

Na základě vyhodnocení předchozích kritérií a konzultace s dotčenými správami údržby silnic jednotlivých regionů byly do návrhu změny kategorie komunikací zahrnuty úseky silnic všech kategorií. Konkrétně byly navrhnuty změny kategorie komunikací v těchto relacích:

Silnice II. třídy → silnice I. třídy

- Silnice II/105 v úseku: Týn nad Vltavou – kř. I/20 (změnu kategorie komunikace řeší podrobněji IKP Consulting Engineers, s.r.o.),
- Silnice II/128 v úseku: Jindřichův Hradec (kř. I/34) – státní hranice (Rakousko),
- Silnice II/139 v úseku²: Kř. III/1391 – kř. I/4

Silnice III. třídy → silnice II. třídy

- Silnice III/14128 v úseku: Prachatice (kř. II/141) – kř. II/145
- Silnice III/00354 v úseku³: České Budějovice (kř. II/156) – Kamenný újezd (kř. I/3)
- Silnice III/14611 v úseku⁴: Ledenice (kř. II/157) – kř. III/14613
- Silnice III/14613 v úseku⁴: kř. III/14611 – kř. I/34
- Silnice III/13715 v úseku: obec Bzová (Bzová MK – kř. II/137)

² Podmíněno výstavbou staveb D11/1 – D11/3

³ Změna kategorie komunikace by měla být řešena v návaznosti na projekt „Přetřídění silnice II/105 do kategorie silnic I.třídy“

⁴ část uceleného úseku Ledenice – kř. I/34

MK → silnice II. třídy

- MK Bzová v úseku: Bzová (III/13715) – kř. II/137

Silnice II. třídy → silnice III. třídy

- Silnice II/139 v úseku: Radomyšl (kř. II/173) – hranice JČK
- Silnice II/137 v úseku: obec Bzová (kř. MK – kř. III/13715)
- Silnice II/158 v úseku: Malonty (kř. III/1585) – Pohorská Ves (kř. III/15811)
- Silnice II/135 v úseku: kř. II/136 – hranice JČK
- Silnice II/134 v úseku: Bednárec – hranice JČK
- Silnice II/151 v úseku: Nová Bystřice (kř. II/152) – Kunžak (kř. II/164)
- Silnice II/409 v úseku: Slavonice (kř. II/152) – hranice JČK
- Silnice II/410 v úseku: hranice JČK – státní hranice (Rakousko)

Silnice II. třídy → MK

- Silnice II/137 v úseku: kř. III/13715 – kř. MK Bzová

Silnice III. třídy → MK

- Silnice III/01912 v úseku: kř. I/19 – kř. II/603

3.2 Návrh organizačně-technických opatření neinvestičního charakteru

Návrh organizačně-technických opatření neinvestičního charakteru vychází z provedené analýzy stavebně technického stavu silniční sítě Jihočeského kraje, kterou jsme provedli v druhé části analýz a průzkumů. Na základě této analýzy jsme stanovili pořadí důležitosti provedení organizačně-technických opatření – oprav jednotlivých úseků páteřní a základní silniční sítě. V níže uvedených tabulkách jsme sestavili přehled úseků silniční sítě dle jejich stavebně technického stavu na základě zařazení těchto úseků do pětibodové škály hodnocení stavebního stavu. Jako prioritní jsme zařadili úseky silniční sítě hodnocené stupni 5 – havarijní, dále pak stupněm 4 – nevyhovující a stupněm 3 – vyhovující. Silniční úseky hodnocené stupněm 1 – výborný, 2 – dobrý, nebyly zařazeny jako návrhy organizačně-technických opatření neinvestičního charakteru, neboť na těchto silničních úsecích je třeba především dodržet pravidelné rutinní opravy dle časového harmonogramu pro opravy a údržbu silnic a nepředstavují prioritní opatření neinvestičního charakteru. Přehled nejhůře hodnocených úseků (stavebně technický stav 5 – 3, stupeň 3 s lokálně horším hodnocením) je uveden v následujících tabulkách. Přehled všech úseků navržených pro neinvestiční opatření je uveden v kapitole 4. Závěry a doporučení, a také v příloze B.3.2.

Tabulka 3.1: Úseky silniční sítě s nejvyšší prioritou - Stavebně technický stav na stupni 5 - havarijní

Silnice III. třídy	Č. silnice	Provozní staničení		Délka úseku	Orientační popis úseku	Stavebně technický stav	
		od	do			Hodnocení	Lokálně
	III/12137	4.688	5.522	0.834	Hranice se Středočeským krajem – Cunkov	5	4

Tabulka 3.2: Úseky silniční sítě s vysokou prioritou - Stavebně technický stav na stupni 4 - nevyhovující

	Č. silnice	Provozní staničení		Délka úseku	Orientační popis úseku	Stavebně technický stav	
		od	do			Hodnocení	Lokálně
Silnice II. třídy	II/105	97.772	98.017	0.245	Obec Koloděje n/ Lužnicí	4	5
	II/122 - Opařany	19.551	22.628	3.077	Opařany – za křiž. se sil. III/1228	4	5
	II/122	60.927	61.514	0.587	Netolice – za Netolicemi	4	5
	II/105	108.140	110.930	2.790	Před křiž. se sil. II/138 – za křiž. se sil. II/122	4	
	II/105	116.546	117.205	0.659	Za křiž. se sil. III/12221 – před spojnicí Zahájí	4	
	II/121	5.892	6.318	0.426	Před křiž. se sil. III/1216	4	
	II/122	3.191	4.094	0.903	Před odb. Na Stružinec – křiž. se sil. III/1223, III/12137	4	
	II/122	6.242	7.064	0.822	Za obcí Chlum	4	
	II/122	10.269	11.501	1.232	Před obcí Drahnětice	4	
	II/122	59.320	59.726	0.406	Netolice	4	
	II/122	71.295	71.829	0.534	Za obcí Vadkov	4	
	II/122	74.558	74.815	0.257	Před obcí Smědeč	4	
	II/125	0.744	1.352	0.608	Křiž. Se sil. II/137 – před obcí Šebířov	4	
	II/125	4.341	5.788	1.447	Za obcí Šebířov – hranice se Středočeským krajem	4	
	II/128	49.164	50.606	1.442	Před obcí Lodhéřov	4	
	II/135	13.348	14.820	1.472	Sudoměřice u Bechyně – před křiž. se sil. III/1358	4	
	II/135	16.439	19.287	2.848	Za křiž. se sil. III/1358 – křiž. se sil. III/13514	4	
	II/135	29.140	29.310	0.170	Soběslav	4	
	II/135	30.381	31.948	1.567	Soběslav – Zvěrotice	4	
	II/135	31.948	36.278	4.330	Zvěrotice – před obcí Tučapy	4	
	II/135	37.033	38.463	1.430	Tučapy – křiž. se sil. III/13534	4	
	II/136	6.200	6.410	0.210	Před obcí Mlýny	4	
	II/136	7.660	8.090	0.430	Obec Mlýny	4	
	II/141	17.166	17.939	0.773	Za křiž. se sil. III/14116 – křiž. se sil. I/20	4	
	II/141	19.470	20.268	0.798	Vodňany	4	
	II/145	68.407	68.731	0.324	Obec Hracholusky	4	
	II/145	82.938	83.361	0.423	Obec Němčice	4	
	II/146	2.749	2.999	0.250	Obec Křesín	4	
	II/146	11.913	12.601	0.688	Za obcí Kolný	4	
	II/146	15.356	15.745	0.389	Před obcí Levín	4	
	II/152	20.458	20.665	0.207	Slavonice	4	
	II/153	0.544	0.910	0.366	Křiž. se sil. I/24 – před obcí Hamr	4	
II/154	18.154	19.391	1.237	Za křiž. se sil. III/15414	4		
II/154	23.744	26.315	2.571	Před obcí Světví – Nové Hrady	4		
II/154	51.249	51.858	0.609	Před Třeboní (křiž. se sil. II/155)	4		
II/156	31.880	33.039	1.159	Za křiž. se sil. III/15414 – Nové Hrady	4		
II/406	46.921	47.125	0.204	Za Slavonicemi (směr na st. hranice s Rakouskem)	4		
II/407	20.533	20.751	0.218	Křiž. se sil. III/4076 – křiž. se sil. II/151	4		

	Č. silnice	Provozní staničení		Délka úseku	Orientační popis úseku	Stavebně technický stav	
		od	do			Hodnocení	Lokálně
	II/408	7.065	9.296	2.231	Za obcí Řečice – za obcí Lipová	4	
	II/408	14.191	15.133	0.942	Dačice	4	
	II/105	69.335	69.677	0.342	Od křiž. se sil. II/121	4	3
	II/105	69.724	70.316	0.592	Za křiž. se sil. II/121 – křiž. se sil. III/10540	4	3
	II/122	16.456	17.455	0.999	Před a za obcí Skrýchov u Opařan	4	3
	II/122	23.300	24.644	1.344	Před obcí Staré Sedlo – před křiž. III/12211	4	3
	II/122	35.149	35.784	0.635	Obec Nuzice	4	3
	II/122	37.700	38.247	0.547	Obec Netěchovice	4	3
	II/122	51.616	51.951	0.335	Obec Novosedly	4	3
	II/122	68.690	70.652	1.962	Lhenice – za křiž. se sil. III/12259	4	3
	II/122	72.976	73.569	0.593	Za obcí Vadkov/ Před obcí Smědeč	4	3
	II/125	1.352	1.988	0.636	Před obcí Šebířov	4	3
	II/128 Deštná	44.018	44.409	0.391	Obec Deštná	4	3
	II/144 Volyně	0.000	0.233	0.233	Volyně	4	3
	II/144	9.571	10.348	0.777	Obec Újezdec	4	3
	II/146	9.707	11.394	1.687	Křiž. Se sil. III/14626 – křiž. se sil. III/1465	4	3
	II/155	0.464	3.885	3.421	Za Třeboní (křiž. se sil. II/154) – obec Domanín	4	3
	II/156	1.502	3.113	1.611	Č. Budějovice – konec Č. Budějovice	4	3
II/156	12.510	17.651	5.141	Za obcí Strážkovice – před obcí Otěvek	4	3	
II/162	0.000	3.417	3.417	Křiž. se sil. II/160 – křiž. se sil. III/1605	4	3	
Silnice III. třídy	III/10579	6.900	7.208	0.308	Za obcí Zahájí – před obcí Olešník	4	5
	III/13521	2.278	3.331	1.053	Chlebov – Kvasejovice	4	5
	III/15430	1.436	2.259	0.823	Za obcí Třebeč – před obcí Dvorec	4	5
	III/1545	9.205	9.645	0.440	Obec Čížkrajice	4	5
	III/00354	0.000	1.192	1.192	České Budějovice	4	
	III/01912	0.200	0.999	0.799	Za křiž. se sil. I/19 – před Klokoty	4	
	III/12137	5.522	6.501	0.979	Cunkov – za obcí Alenina Lhota	4	
	III/12253	0.696	3.530	2.834	Za obcí Lhenice – Horní Chrástany	4	
	III/12253	3.867	5.527	1.660	Horní Chrástany – hranice okresu	4	
	III/12253	10.349	11.085	0.736	Za obcí Zábोří – před obcí Čakov	4	
	III/12253	12.646	13.092	0.446	Obec Čakov	4	
	III/12253	13.408	14.316	0.908	Za obcí Čakov	4	
	III/12253	14.987	15.333	0.346	Za obcí Čakov – před obcí Dubné	4	
	III/13520	1.415	1.624	0.209	Soběslav	4	
	III/13521	0.408	1.204	0.796	Za Soběslaví – před obcí Chlebov	4	
	III/14128	4.458	4.912	0.454	Před obcí Vítějovice	4	
	III/14322	0.972	1.866	0.894	Za Č. Budějovicemi – před obcí Branišov	4	
	III/14322	3.006	3.526	0.520	Před obcí Branišov	4	
III/14330	1.020	1.414	0.394	Za Litvínovicemi – před Šindlový Dvory	4		
III/14330	2.323	2.535	0.212	Šindlový Dvory	4		
III/14811	3.428	3.618	0.190	Za obcí Vydří	4		

	Č. silnice	Provozní staničení		Délka úseku	Orientační popis úseku	Stavebně technický stav	
		od	do			Hodnocení	Lokálně
	III/15529	0.000	0.915	0.915	Za křiž. se sil. II/155	4	
	III/15529	8.087	9.445	1.358	Před obcí Roudné	4	
	III/10578	0.000	0.893	0.893	Před Hrdějovicemi	4	3
	III/12253	5.527	9.142	3.615	Před obcí Dobčice (hranice okresu) - Záboří	4	3
	III/15529	1.880	2.815	0.935	Před obcí Straňany	4	3

Tabulka 3.3: Úseky silniční sítě se střední prioritou - Stavebně technický stav na stupni 3 - vyhovující, lokálně stupeň 4

	Č. silnice	Provozní staničení		Délka úseku	Orientační popis úseku	Stavebně technický stav	
		od	do			Hodnocení	Lokálně
Silnice II. třídy	II/105	106.540	108.140	1.600	Před Březí u Týna n/ Vlt. – před křiž. se sil. II/138	3	4
	II/105	110.930	113.023	2.093	Před obcí Nová Ves	3	4
	II/105	117.205	119.381	2.176	Úsek za křiž. se sil. III/12221 – před křiž. se sil. III/10580a	3	4
	II/105	124.825	126.525	1.700	Křiž. se sil. III/10584 – křiž. se sil. III/10585	3	4
	II/121	17.895	18.890	0.995	Za křiž. se sil. II/138 – před křiž. se sil. III/12121	3	4
	II/122 - N. Libenice	0.000	0.661	0.661	Křiž. se sil. II/120 – křiž. se sil. III/1222	3	4
	II/122	0.661	3.191	2.530	Křiž. se sil. III/1222 – odb. Na Stružinec	3	4
	II/122	4.094	6.242	2.148	Křiž. Se sil. III/1223 – za obcí Chlum	3	4
	II/122	7.064	8.490	1.426	Před obcí Jistebnice - Jistebnice	3	4
	II/122	17.455	19.551	2.096	Za obcí Skrýchov u Opařan – křiž. se sil. I/29 (Opařany)	3	4
	II/122	24.644	29.209	4.565	Za obcí Staré Sedlo – za obcí Senožaty	3	4
	II/122	31.859	34.652	2.793	Za Bechyní – hranice s okresem Č. Budějovice	3	4
	II/122	46.239	46.851	0.612	Před obcí Nákří – za obcí Nákří	3	4
	II/122	59.726	60.927	1.201	Netolice	3	4
	II/122	67.906	68.690	0.784	Lhenice	3	4
	II/125	1.988	4.341	2.353	Před a za obcí Šebířov	3	4
	II/135	9.244	12.122	2.878	Křiž. se sil. II/122 – před křiž. se sil. III/1355	3	4
	II/135	14.820	16.439	1.619	Za obcí Sudoměřice u Bechyně – za křiž. se sil. III/1358	3	4
	II/136	3.588	6.200	2.612	Hranice s krajem Vysočina – před obcí Mlýny	3	4
	II/137	30.248	30.835	0.587	Tábor	3	4
	II/145	78.051	79.569	1.518	Za Netolicemi – před křiž. se sil. II/14536	3	4
	II/146	12.601	15.356	2.755	Za obcí Kolný – křiž. se sil. III/1466	3	4
	II/146	15.745	16.679	0.934	Před obcí Levín – za obcí Levín	3	4
	II/153	3.057	3.582	0.525	Obec Hamr	3	4
	II/154	11.970	12.266	0.296	Benešov nad Černou	3	4
	II/154	22.602	23.744	1.142	Za obcí Horní Stropnice – před obcí Světlí	3	4
II/155 - Třeboň	0.000	0.464	0.464	Za křiž. se sil. II/154 – před obcí Vrchy	3	4	
II/156	3.113	7.527	4.414	Před Nové Hodějovice – před obcí Nedabyle	3	4	

		Provozní staničení				Stavebně technický stav	
	II/156	21.838	23.445	1.607	Za Trhové Sviny – před křiž. se sil. III/15612	3	4
	II/157	39.415	39.773	0.358	Borovany – mezi křiž. se sil. II/155 a III/14618	3	4
	II/157	39.773	41.820	2.047	Křiž. se sil. II/155 - Ledenice	3	4
	II/160	21.486	27.546	6.060	Před Rožmberk n/ Vlt. – křiž. se sil. II/163	3	4
	II/162	5.598	10.637	5.039	Za křiž. se sil. III/15911 – za obcí Světlík	3	4
	II/168	12.649	14.704	2.055	Před křiž. se sil. II/145 – křiž. se sil. II/145	3	4
	II/174	20.679	21.792	1.113	Obec Bělčice	3	4
	II/408	9.296	10.565	1.269	Za obcí Lipová	3	4
Silnice III. třídy	III/10575	2.270	2.750	0.480	Před Hrdějovicemi	3	4
	III/10578	1.130	2.500	1.370	Č. Budějovice před I/3	3	4
	III/10579	7.208	7.908	0.700	Obec Olešník	3	4
	III/13521	1.204	2.278	1.074	Před obcí Chlebov – Chlebov	3	4
	III/13531	2.481	4.211	1.730	Za křiž. se sil. III/13528 – před obcí Košice	3	4
	III/14321	6.394	6.619	0.225	Obec Dubné	3	4
	III/14322	3.998	4.738	0.740	Před a za obcí Branišov	3	4
	III/14539	12.089	16.473	4.384	Před obcí Haklovy Dvory – Č. Budějovice	3	4
	III/14611 - Ledenice	0.000	0.368	0.368	Obec Ledenice	3	4
	III/14611	0.368	1.046	0.678	Obec Ledenice – křiž. se sil. III/14613	3	4
	III/14811	3.618	5.277	1.659	Za obcí Vydří – před obcí Políkno	3	4
	III/15430	2.259	2.564	0.305	Před obcí Dvorec – křiž. se sil. II/157	3	4
	III/4086	0.741	4.952	4.211	Dačice – Vnorovice	3	4
	III/4086	5.378	8.096	2.718	Za obcí Vnorovice – křiž. se sil. II/152	3	4

Pozn.: Popis úseků je pouze orientační, důležité je provozní staničení jednotlivých úseků. Tabulka se stavebně-technickým stavem stupně 3 (bez lokálně horšího hodnocení) není pro její obsáhlost uvedena zde v textu, ale pouze v příloze B.3.2.

Celkový přehled stavebního stavu a z něho vyplývající prioritizace oprav je rovněž doložen v části Analýzy a průzkumy – II. etapa v přílohách B.2.2 a B.2.3 Stavební a dopravně technický stav komunikací.

Přehled všech úseků silniční sítě Jihočeského kraje navržených do organizačně-technických opatření neinvestičního charakteru je doložen v příloze B.3.2 Návrh oprav na silniční síti JČK a v tabulkové příloze B.3.2a – B.3.2e Návrh neinvestičních opatření na úsecích silniční sítě silnic II. a III. tříd.

Z důvodu stanovení orientačních průměrných nákladů navržených oprav, jsme stanovili také obecné technologie oprav úseků silnic, dle jejich stavebně technického stavu. V níže uvedené tabulce je pro jednotlivé stupně stavebně technického stavu navržená technologie opravy a průměrné orientační náklady.

Tabulka 3.4: Návrh technologií oprav

Stavebně-technický stav	Technologie opravy	Ø orientační náklady/ m2
5 – havarijní	Frézování a opětné položení 2 horních vrstev	1 000,-
4 – nevyhovující	Frézování a opětné položení 1 horní vrstvy	450,-
3 – vyhovující	Oprava pružnou membránou	370,-

Celkové orientační náklady navrhovaných neinvestičních opatření (oprav) na silniční síti Jihočeského kraje jsou uvedeny v následující tabulce.

Tabulka 3.5: Celkové orientační náklady navržených neinvestičních opatření

Kategorie komunikace	Stavebně-technický stav	Celkové orientační náklady (bez DPH)
II. třída	4 – Nevyhovující	196 375 455,-
II. třída	3 – Vyhovující	897 453 907,-
III. třída	5 – Havarijní	4 170 000,-
III. třída	4 – Nevyhovující	69 691 230,-
III. třída	3 – Vyhovující	149 786 767,-
CELKEM		1 317 477 359,-

3.3 Specifikace investičních opatření na silniční síti

Specifikace investičních opatření je souhrnem staveb z územně plánovací dokumentace (ZÚR, Bílé knihy) a staveb navržených zpracovatelem projektu Koncepce firmou Mott MacDonald. Jednotlivým stavbám byl přiřazen stupeň prioritizace – nejvyšší (do 7 let) s bodovým ohodnocením 60 – 43 bodů dle multikriteriální analýzy, střední stupeň prioritizace (7 – 15 let) s bodovým ohodnocením 42 – 28 bodů a nízký stupeň prioritizace (nad 15 let) s bodovým ohodnocením 27 – 0 bodů. Stavby z územně plánovací dokumentace jsou ve výkresu označeny písmenem D (stavby ze ZÚR) a číslem resp. písmeny BKI (stavby z Bílé knihy) a číslem. Stavby navržené zpracovatelem jsou označeny písmeny MMD a číslem. Zároveň jsou v návrhu investičních opatření identifikovány stavby s nízkým dopravním významem a účelem nebo stavby, které jsou zastoupeny jiným, vhodnějším investičním záměrem. Tyto stavby proto nebyly doporučeny k realizaci.

Na základě provedeného hodnocení multikriteriální analýzy a na základě obsáhlých analýz a průzkumů jsme sestavili pořadí důležitosti řešení investičních opatření na silniční síti Jihočeského kraje. Přehled investičních opatření na silniční síti je zakreslen ve výkresu B.3.3 Návrh investičních opatření na silniční síti.

Pozn.: *Některá investiční opatření, dle platné územně plánovací dokumentace, jsou navržena mimo vybranou páteřní a základní silniční síť. Z tohoto důvodu jsme neměli potřebné podklady pro jejich hodnocení. Jelikož jsou tyto stavby navrženy mimo významnou silniční síť Jihočeského kraje, neměla by být tato investiční opatření upřednostňována před stavbami plánovanými na páteřní resp. základní silniční síti.*

3.3.1 Ocenění investičních opatření

Základními podklady pro finanční ohodnocení investičních opatření byly použity Cenové normativy 2010 (dále CN 2010) vydané Ředitelstvím silnic a dálnic ČR a Program investiční výstavby a oprav na sil.II. a III. třídy na území JČK – aktualizace 2010.

Ceny dle CN 2010 byly upraveny pro podmínky projektu Koncepce optimalizace dopravní sítě Jihočeského kraje, tak aby odpovídaly geografickým podmínkám Jihočeského kraje. Pro oblast Šumavského národního parku byly použity položky s charakterem hornatého území a pro zbylou část JČK byly použity položky s charakterem rovinatého a pahorkovitého území.

Základní cena komunikace na 1 km byla dále doplněna o ceny vybraných ostatních souvisejících objektů. Cena těchto objektů je stanovena procentní sazbou ze základní ceny komunikace. Bohužel v této fázi připravenosti nelze přesně specifikovat výši ceny za dané objekty a tak byly použity předdefinované hodnoty uvedené dle CN 2010. Vzhledem ke značné odlišnosti jednotlivých záměrů byly vybrány tyto související objekty:

- Všeobecné položky
- Přípravné práce
- Vodohospodářské objekty
- Inženýrské sítě
- Úpravy ploch

Po ocenění souvisejících objektů byla cena / km navýšena o daň z přidané hodnoty ve výši 20%. Takto vypočtená cena byla dále vynásobena předpokládanou délkou stavby.

Pro rekonstrukce byly použity průměrné ceny jednotkových nákladů dle Programu investiční výstavby a oprav na sil. II. a III. třídy na území JČK – aktualizace 2010.

3.4 Návrh změn oproti platné územně plánovací dokumentaci a přípravě staveb

V této části jsme navrhli, na základě rozsáhlých analýz a průzkumů, další nutné investiční opatření na silniční síti Jihočeského kraje, které nejsou zahrnuty v platné územně plánovací dokumentaci.

Jedná se o následující návrhy staveb:

- **Průtah obcí Turovec** – důvodem je vysoký podíl zbytné tranzitní dopravy na silnici II/409, vzhledem k velikosti obce však není navržen obchvat;
- **Obchvat Českých Velenic (západ)** – důvodem je vysoký podíl zbytné tranzitní dopravy na silnici II/103;
- **Spojnice silnic I/24 a II/154 (u Dobré Vody, v blízkosti Suchdola n/ Luž.)** – důvodem je absence kapacitního propojení těchto komunikací;
- **Úprava/ rekonstrukce sil. II/166 Č. Krumlov – hranice okresu vč. Úpravy křižovatky Střemily** – úsek a křižovatka s dopravně bezpečnostními závadami;
- **Přeložka Otěvěk a Trhové Sviny** – důvodem je vysoký podíl zbytné tranzitní dopravy na silnici II/156 (Stavba je obsažena v ÚPD, avšak v jiném trasovém vedení oproti návrhu MMD);
- **Rekonstrukce silnice III/00354 (v závislosti na překategorizaci na sil. II. třídy)** – silnice s nevyhovujícím dopravně technickým stavem;
- **Úprava/ rekonstrukce sil. II/143 úsek křiž. se sil. I/3 – Kremže** – silnice s nevyhovujícím dopravně technickým stavem;
- **Úprava křižovatky sil. III/1734 x MK** – křižovatka s dopravně bezpečnostními závadami;
- **Úprava křižovatky sil. II/121 x II/173 x II/175** – křižovatka s dopravně bezpečnostními závadami;

- **Úprava/ rekonstrukce sil. II/139 Třebohostice** – úsek s dopravně bezpečnostními závadami;
- **Úprava křižovatky sil. I/22 x III/02218** – křižovatka s dopravně bezpečnostními závadami;
- **Úprava křižovatky sil. II/170 x III/1708 x III/1709 Špic** – křižovatka s dopravně bezpečnostními závadami;
- **Úprava/ rekonstrukce sil. II/170 Nihošovice** – úsek s dopravně bezpečnostními závadami;
- **Úprava/ rekonstrukce sil. II/142 průtah obcí Koječín** – úsek s dopravně bezpečnostními závadami;
- **Přeložka Ledenice** – důvodem je vysoký podíl zbytné tranzitní dopravy na silnici II/157;
- **Úprava křižovatky sil. II/145 x III/14418** – křižovatka s dopravně bezpečnostními závadami;
- **Úprava/ rekonstrukce sil. II/105 úsek Veselíčko – Milevsko** – silnice s nevyhovujícím dopravně technickým stavem;
- **Úprava/ rekonstrukce sil. II/139 průtah Malé Nepodřice** – silnice s dopravně bezpečnostními závadami;
- **Úprava žel. Přejezdu na sil. III/1401** – místo s dopravně bezpečnostními závadami;
- **Úprava/ rekonstrukce sil. II/140 úsek Písek - Putím** – silnice s dopravně bezpečnostními závadami;
- **Průtah Týna n/ Vlt.** – důvodem je vysoký podíl zbytné tranzitní dopravy na silnici II/105 (v závislosti na překategorizaci sil. II/105 na sil. I. třídy);
- **Úprava/ rekonstrukce sil. II/144 úsek Volyně - Černětice** – silnice s nevyhovujícím dopravně technickým stavem;
- **Úprava/ rekonstrukce sil. II/144 úsek Újezdec - Vlachovo Březí - Husinec** – silnice s nevyhovujícím dopravně technickým stavem;
- **Úprava/ rekonstrukce sil. III/1622 u obce Nahořany** – silnice s nevyhovujícím dopravně technickým stavem;
- **Úprava/ rekonstrukce sil. II/157 zúžení před Kaplice - nádraží** – úsek s dopravně bezpečnostními závadami;
- **Úprava/ rekonstrukce sil. II/157 u Houdkova mostu** – úsek s dopravně bezpečnostními závadami;
- **Úprava/ rekonstrukce sil. II/157 za Besednicí před hranicí okresu** – úsek s dopravně bezpečnostními závadami;
- **Úprava/ rekonstrukce sil. III/14128 úsek II/145 – lesní úsek Vitějovice vč. křižovatky II/145 x III/14128** – úsek s dopravně bezpečnostními závadami;

- **Úprava/ rekonstrukce sil. II/145 úsek II/141 - Netolice** – úsek a křižovatka s dopravně bezpečnostními závadami a nevyhovujícím dopravně technickým stavem;
- **Průtah Netolice** – důvodem je vysoký podíl zbytné tranzitní dopravy na silnici II/145;
- **Průtah Hluboká n/ Vlt.** – důvodem je vysoký podíl zbytné tranzitní dopravy na silnici II/105;
- **Úprava křižovatky sil. III/1469 x III/14613** – křižovatka s dopravně bezpečnostními závadami;
- **Přeložka Borovany** – důvodem je vysoký podíl zbytné tranzitní dopravy na silnici II/155 a II/157;
- **Úprava křížení sil. III/10575 s železnicí u Hrdějovic** – místo s dopravně bezpečnostními závadami;
- **Úprava/ rekonstrukce sil. II/123 úsek Vlášence – III/1231** – úsek s dopravně bezpečnostními závadami;
- **Obchvat Mladá Vožice** – důvodem je vysoký podíl zbytné tranzitní dopravy na silnici II/137;
- **Úprava křižovatky sil. II/137 x III/1371 Tábor – Švehlův most** – křižovatka s dopravně bezpečnostními závadami;
- **Úprava/ rekonstrukce sil. II/409 úsek Nuzbely - Hroby** – úsek s dopravně bezpečnostními závadami;
- **Úprava/ rekonstrukce sil. II/137 úsek Slapy - Sudoměřice u Bechyně** – úsek s nevyhovujícím dopravně technickým stavem;
- **Úprava křižovatky sil. II/137 x III/13711 u obce Čenkov** – křižovatka s dopravně bezpečnostními závadami;
- **Průtah Bechyně** – důvodem je vysoký podíl zbytné tranzitní dopravy na silnici II/122 a úsek s dopravně bezpečnostními závadami;
- **Úprava křižovatky sil. II/135 x II/137 Sudoměřice u Bechyně** – křižovatka s dopravně bezpečnostními závadami;
- **Úprava křižovatky sil. II/122 x II/135 u Bechyně** – křižovatka s dopravně bezpečnostními závadami;
- **Úprava křižovatky sil. II/135 x III/13517 v obci Vesce** – křižovatka s dopravně bezpečnostními závadami;
- **Úprava křižovatky sil. II/135 x III/13520 Soběslav** – křižovatka s dopravně bezpečnostními závadami;
- **Úprava křižovatky sil. II/135 x III/12841 x III/13531 obec Tučapy** – křižovatka s dopravně bezpečnostními závadami;
- **Přeložka sil. II/135 úsek Budislav most - III/13534** – úsek s dopravně bezpečnostními závadami;

- **Rekonstrukce sil. II/164 před J. Hradcem** – úsek s nevyhovujícím dopravně technickým stavem;
- **Úprava/ rekonstrukce sil. II/164 před Člunkem** – úsek s dopravně bezpečnostními závadami;
- **Úprava křižovatky sil. II/151 x II/164** – křižovatka s dopravně bezpečnostními závadami;
- **Obchvat N. Bystřice** – důvodem je vysoký podíl zbytné tranzitní dopravy na silnici II/128 (v závislosti na překategorizaci sil. II/128 na sil. I. třídy);
- **Průtah Větrní** – důvodem je vysoký podíl zbytné tranzitní dopravy na silnici II/162;
- **Průtah obcí Kunžak** – důvodem je vysoký podíl zbytné tranzitní dopravy a úsek s dopravně bezpečnostními závadami;
- **Průtah Blažejovice** – důvodem je vysoký podíl zbytné tranzitní dopravy na sil. II/141.

Vedení, návrh trasy, uspořádání a další parametry těchto navržených staveb je nutno upřesnit v dalších fázích vyhledávacími studii.

Další skupinou navržených změn jsou stavby nedoporučené k realizaci z důvodu jejich malého významu nebo přínosu, anebo z důvodu zastoupení jinými investičními opatřeními.

Stavby nedoporučené k realizaci:

- **Jihozápadní obchvat Volary** – důvodem je zastoupení stavbou Silnice II/141 Volary obchvat;
- **Východní obchvat Volary** – důvodem je zastoupení stavbou Silnice II/141 Volary obchvat;
- **Jižní obchvat Číčenice** – důvodem je malý přínos této stavby;
- **Severní obchvat Trhové Sviny** – důvodem je zastoupení navrženou stavbou Přeložka Otěvěk a Trhové Sviny;
- **Nový úsek silnice jižně od Bechyně** – důvodem je zastoupení navrženou stavbou Průtah Bechyně;
- **Přeložka Bavorov** – důvodem je malý přínos této stavby;
- **Obchvat Otěvěk** – důvodem je zastoupení navrženou stavbou Přeložka Otěvěk a Trhové Sviny;
- **Přeložka Trhové Sviny** – důvodem je zastoupení navrženou stavbou Přeložka Otěvěk a Trhové Sviny;
- **Úsek Žár – Nové Hrady (západ)** – důvodem je malý přínos této stavby;
- **Obchvat Nové Hrady** – důvodem je malý přínos této stavby;
- **Úsek Černá v Pošumaví – Vřesná** – důvodem je zastoupení stavbou II/163 Černá v Pošumaví – Frymburk;

- **Silnice II/410 – úsek u Budče** – důvodem je malý přínos této stavby;
- **Silnice II/410 – úsek u Dešné** – důvodem je malý přínos této stavby;
- **Silnice III/10577 – Rudolfov – Adamov – Hůry** – důvodem je malý přínos této stavby;
- **Průtah Kaplice** – důvodem je zastoupení navrženou stavbou Obchvat Kaplice;
- **Srnín obchvat** – důvodem je malý přínos této stavby;
- **Obchvat Prostřední Svince** – důvodem je malý přínos této stavby;
- **Přeložka Blažejovice** – důvodem je zastoupení navrženou stavbou Průtah Blažejovice;
- **Obchvat Kunžaku** – důvodem je zastoupení navrženou stavbou Průtah Kunžakem;
- **Přeložka Větrní** – důvodem je zastoupení navrženou stavbou Průtah Větrní.

Přehled navržených změn na silniční síti Jihočeského kraje oproti územně plánovací dokumentaci je doložen ve výkresu B.3.4 Návrhy změn oproti územně plánovací dokumentaci.

Další specifikace a změny na silniční síti jak investičního, neinvestičního, tak i časového charakteru uvádíme v následující kapitole 4 Závěry a doporučení.

4. Závěry a doporučení

V poslední části projektu Koncepce optimalizace dopravní sítě na území Jihočeského kraje jsme se zaměřili na shrnutí celého projektu a na návrhy a doporučení opatření na dopravní síti Jihočeského kraje pro jednotlivé časové horizonty.

V analytické části projektu jsme shromáždili a analyzovali data, provedli rozsáhlé průzkumy a šetření na dopravní síti na území Jihočeského kraje.

V rámci analýz a průzkumů jsme shromáždili a provedli analýzu dat následujících oblastí:

- Analýza stávajícího stavu Jihočeského kraje a dopravní sítě;
- Prognóza výhledových přepravních a zátěžových proudů;
- Páteří a základní dopravní síť Jihočeského kraje;
- Stavební a dopravně technický stav silnic;
- Identifikace silniční sítě neodpovídající stávajícím a výhledovým záměrům;
- Železniční doprava;
- Využití dat z projektu Integrovaný plán organizace dopravy (IPOD).

Data z analytické části projektu Koncepce jsme následně využili a dále rozpracovali v této návrhové části projektu.

Návrhovou/ koncepční část projektu jsme rozčlenili na následující oblasti:

- Hodnocení silniční sítě Jihočeského kraje;
- Návrh organizačně-technických a investičních opatření;
- Závěry a doporučení pro jednotlivé časové horizonty.

Hodnocení silniční sítě Jihočeského kraje

V této úvodní kapitole jsme definovali hodnotící kritéria, která vstupovala do multikriteriální analýzy, následně jsme jednotlivým kritériím přiřadili bodová ohodnocení a jednotlivým kritériím jsme přiřadili váhové ohodnocení dle důležitosti, významu a dopadu jednotlivých kritérií na nutnost opatření na silniční síti. Následně jsme provedli samotné hodnocení jednotlivých úseků vybrané silniční sítě multikriteriální analýzou. Výstupem této části je přehled vybrané silniční sítě se stanovením pořadí důležitosti řešení jednotlivých úseků předmětné silniční sítě.

Návrh organizačně-technických a investičních opatření

V následující části jsme navrhli změny kategorií krajských silnic na základě přehodnocení jejich dopravně technického a přepravního významu.

Na základě provedené multikriteriální analýzy a na základě analýzy stavebně technického stavu silniční sítě jsme navrhli organizačně-technická opatření neinvestičního charakteru (opravy silniční sítě) a specifikovali jsme investiční opatření na silniční síti. V této části jsme jednak definovali pořadí důležitosti jednotlivých opatření navržených v platné územně plánovací dokumentaci dle časových horizontů, ale

zároveň jsme definovali nutnost nových opatření neuvedených v územně plánovací dokumentaci a rovněž jsme navrhli opatření, která nedoporučujeme k realizaci. Současně jsme stanovili orientační náklady navrhovaných opatření.

Závěry a doporučení pro jednotlivé časové horizonty

V závěrečné části projektu Koncepce jsme shrnuli navržená organizačně-technická a investiční opatření a zařídili jsme je k jednotlivým časovým horizontům spolu s vyčíslením orientačních nákladů.

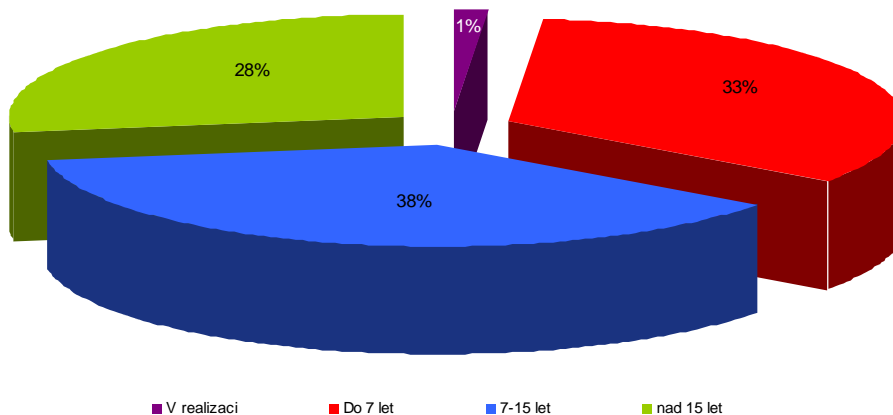
Návrh jednotlivých opatření jsme stanovili na základě hodnocení silniční sítě multikriteriální analýzou a na základě předchozích částí Analýz a průzkumů, bez ohledu na projekční připravenost jednotlivých opatření a bez ohledu na finanční možnosti vlastníka a správce komunikace.

Dle zadání projektu jsme v co největší míře respektovali platnou územně plánovací dokumentaci a navržené změny v silniční síti jsme konzultovali se zadavatelem. Zároveň dle zadání projektu jsme závěrečná doporučení optimalizace dopravní sítě Jihočeského kraje rozdělili do 3 časových horizontů:

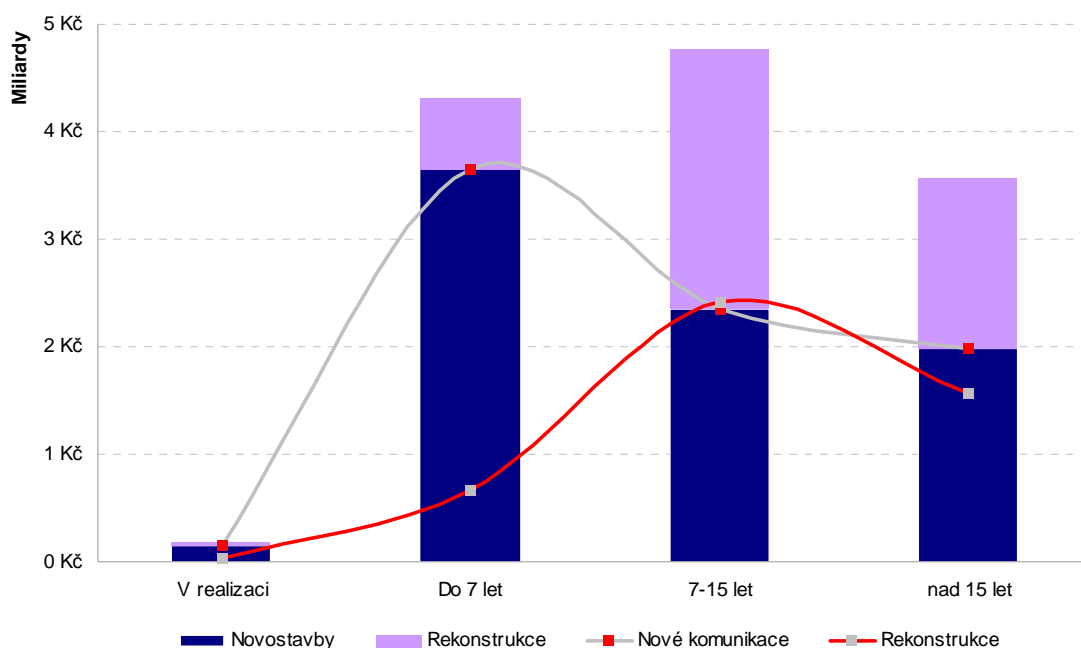
- Časový horizont do 7 let – opatření s VYSOKOU prioritou
- Časový horizont 7 – 15 let – opatření se STŘEDNÍ prioritou
- Časový horizont nad 15 let – opatření s NÍZKOU prioritou (souhrn opatření představující stavby územní rezervy)

Pro jednotlivé časové horizonty jsme navrhli a doporučili provedení organizačně-technických a investičních opatření na silniční síti Jihočeského kraje spolu s vyčíslením orientačních nákladů spojených s těmito opatřeními. K jednotlivým časovým horizontům jsme tedy přiřadili investiční opatření navržená v platné územně plánovací dokumentaci, ale zároveň jsme navrhli další nutná opatření které jsme stanovili na základě provedených analýz a průzkumů a na základě provedené multikriteriální analýzy. Rovněž jsme doporučili některé investiční opatření, aby nebyly realizovány.

Na následujícím grafu je uvedeno rozložení vynaložených finančních prostředků podle časového období.



Obrázek 4.1: Rozložení finanční náročnosti do jednotlivých časových horizontů



Obrázek 4.2: Rozložení investic v jednotlivých časových horizontech podle účelu vynaložení

4.1 Stavby již v realizaci

V této podkapitole uvádíme přehled investičních opatření, která jsou již ve fázi realizace.

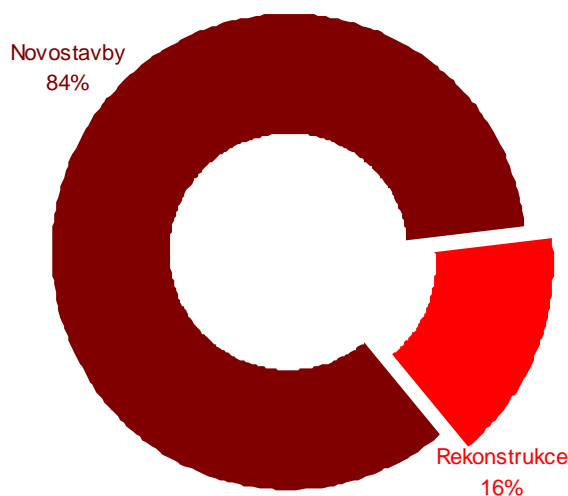
Označení	Číslo silnice	Popis	Kategorie	Návrh
BKI III / X2	III / 14539	Č. Budějovice ul. Rošického		
D35/1	II / 145	podjezd pod železnici Vimperk	S 11,5	podjezd (rekonstrukce)
D63/2	II/156	Zanášdražní komunikace – Etapa 2.1	MS 16,5	Přeložka sil. II/156, II/157
D82/2	III / 10579	obchvat Olešníka	S 7,5	obchvat
D82/3	III / 10579	úsek Olešník - Chlumeč	S 7,5	rekonstrukce a homogenizace

4.2 Krátkodobý časový horizont (do 7 let) – opatření s VYSOKOU prioritou

V této části uvádíme přehled nutných investičních a neinvestičních opatření zařazených do skupiny opatření s nejvyšší prioritou a jejich realizace je nutná v nejbližším možném časovém horizontu.

Celkové orientační náklady na investiční část v krátkodobém časovém horizontu činí **4 447 931 596 Kč**

Celkové orientační náklady na neinvestiční část v krátkodobém časovém horizontu činí **1 317 477 359 Kč.**



Obrázek 4.3: Podíl nákladů na nové stavby a rekonstrukce v krátkodobém časovém horizontu

Investiční opatření s VYSOKOU prioritou

Označení	Číslo silnice	úsek	Kategorie
D26		Jižní tangenta České Budějovice	S 9,5
D27	II / 128	Číměf, krátká přeložka	S 7,5
D29/7	II / 137	Úsek Měšice - Čekanice	S 9,5
D35/2	II / 145	Úsek Husinec - Běleč	S 9,5
D39/2	II / 154	Přeložka Třeboň	S 9,5
D38/3	II / 151	Přeložka Dačice	S 7,5
D39/1	II / 154	Obchvat Kaplice	S 7,5
D42/2	II / 156	Obchvat Strážkovice	MS 9
D46	II / 160	Rožmberk nad Vltavou - křižovatka se sil. II/163	S 7,5
D49/2-2	II / 163	Vyšší Brod – křižovatka s III/16318	S 9,5
D53/1	II / 408	Východní obchvat Dačic	S 7,5
D54	II / 409	Dálniční přívaděč Planá nad Lužnicí	S 7,5
D63/2	Dopravní skelet města České Budějovice	Zanášadřažní komunikace – Etapa 2.1 v realizaci	MS 16,5
D63/3	Dopravní skelet města České Budějovice	Podjezd pod nádražím	MS 9
D63/5	Dopravní skelet města České Budějovice	Západní půloblouk	MS 9
D63/6	Dopravní skelet města České Budějovice	Propojení ulic Strakonická - M.Horákové	MS 20
BKI II / X7	II / 151	Dačice (ul. Kapetova)	
BKI II / X8	II / 137	Křižovatka s II / 603	
BKI II / X10	II / 408, III / 4086	Dačice úprava křižovatky	
BKI II / X11	II / 152, II / 409	Slavonice okružní křižovatka	
BKI II / X12	II / 137	Průtah Tábor (Budějovická ul.)	
BKI II / X13	II / 145	Vimperk okružní křižovatka - dopravně závadné místo	
BKI II / X14	II / 163	Vyšší Brod rozšíření vozovky	MS 9
BKI II / X17	II / 145	Vimperk - okružní křižovatka (Fišerka)	
BKI II / X20	II / 156	Žár hráz rybníka	
BKI III / X3	III / 1508, III / 15015	Rapšach	
BKI III / X4	III / 14212	Miloňovice	
BKI III / X5	III / 1505, III / 1504	Suchdol nad Lužnicí kruhová křižovatka + rekonstrukce	
BKI III / X6	III / 02220	Starý Dražejov	

265492/TP/01/03/00

P:\Prague\TPE\Projects\265492 Koncepce optimalizace dopr site Jihocesky kraj_III. Koncepce - Navrhova cast_PZ_Optimalizace site JCK_Navrhova cast.doc

BKI III / X7	III / 15425	Jakule
	III / 14124	Dub rekonstrukce
	III / 14214	Dub rekonstrukce
BKI III / X8	III / 14125	Dub rekonstrukce

Označení	Číslo silnice	Popis	Kategorie
MMD-02	II/409	Průtah Turovec	S 7,5
MMD-05R	II/166	Úprava/ rekonstrukce sil. II/166 Č. Krumlov - hranice okresu vč. úpravy křižovatky Střemily	S 7,5
MMD-06	II/156	Přeložka Otěvčův a Trhové Sviny	S 7,5
MMD-07R	III/00354	Rekonstrukce sil. III/00354 v závislosti na překategorizaci	S 7,5
MMD-10K	II/121, III/173, III/175	Úprava křižovatky II/121 x III/173 x II/175	
MMD-12K	III/02218	Úprava křižovatky I/22 x III/02218	
MMD-14K	II/170	Úprava / rekonstrukce sil. II/170 v obci Nihošovice	S 7,5
MMD-16K	II/145, III/14418	Úprava křižovatky II/145 x III/14418	
MMD-18R	II/139	Úprava / rekonstrukce průtah Malé Nepodřice	S 7,5
MMD-21R	II/140	Rekonstrukce nehodové lokality Písek - Putim	S 7,5
MMD-26R	II/157	Rekonstrukce sil. II/157 - zúžení před Kaplice - Nádraží	S 7,5
MMD-29R	III/14128	Rekonstrukce sil. III/14128 - úsek II/145 - lesní úsek Vitějovice vč. křižovatky II/145 x III/14128	S 6,5
MMD-34K	III/1469, III/14613	Úprava křižovatky III/1469 x III/14613	
MMD-40K	II/137 x III/1371	Úprava křižovatky II/137 x III/1371	
MMD-43K	II/137, III/13711	Úprava křižovatky II/137 x III/13711 (U Čenkova)	
MMD-46K	II/122, II/135	Úprava křižovatky II/122 x II/135	
MMD-47K	II/135, III/13517	Úprava křižovatky II/135 x III/13517	
MMD-48K	II/135, III/13520	Úprava křižovatky II/135 x III/13520	
MMD-50K	II/135, III/12841, III/13531	Úprava křižovatky II/135 x III/12841 x III/13531	
MMD-53	II/164	Rekonstrukce sil. II/164 před JH	S 9,5
MMD-54	II/164	Rekonstrukce sil. II/164 před Člunkem	S 7,5
MMD-55K	II/151, II/164	Úprava křižovatky sil. II/151 x II/164	
MMD-56	II/128	Obchvat Nová Bystřice	S 7,5

Neinvestiční opatření s VYSOKOU prioritou

Číslo silnice	Provozní staničení	Stavebně-technický stav		
		Hodnocení	Lokálně	
III/12137	4.688	5.522	5	4

Koncepce optimalizace dopravní sítě na území Jihočeského kraje
Podporováno z prostředků Jihočeského kraje a z prostředků
Státního fondu dopravní infrastruktury



Číslo silnice	Provozní staničení		Stavebně-technický stav	
			Hodnocení	Lokálně
	69.335	69.677	4	3
	69.724	70.316	4	3
	97.772	98.017	4	5
	108.140	110.930	4	
II/105	116.546	117.205	4	
II/121	5.892	6.318	4	
	3.191	4.094	4	
	6.242	7.064	4	
	10.269	11.501	4	
	16.456	17.455	4	3
	19.551	22.628	4	5
	23.300	24.644	4	3
	35.149	35.784	4	3
	37.700	38.247	4	3
	51.616	51.951	4	3
	59.320	59.726	4	
	60.927	61.514	4	5
	68.690	70.652	4	3
	71.295	71.829	4	
	72.976	73.569	4	3
II/122	74.558	74.815	4	
	0.744	1.352	4	
	1.352	1.988	4	3
II/125	4.341	5.788	4	
	44.018	44.409	4	3
II/128	49.164	50.606	4	
	13.348	14.820	4	
	16.439	19.287	4	
	29.140	29.310	4	
	30.381	31.948	4	
	31.948	36.278	4	
II/135	37.033	38.463	4	
	6.200	6.410	4	
II/136	7.660	8.090	4	
	17.166	17.939	4	
II/141	19.470	20.268	4	
	0.000	0.233	4	3
II/144	9.571	10.348	4	3
	68.407	68.731	4	
II/145	82.938	83.361	4	
	2.749	2.999	4	
	9.707	11.394	4	3
	11.913	12.601	4	
II/146	15.356	15.745	4	
II/152	20.458	20.665	4	
II/153	0.544	0.910	4	
	18.154	19.391	4	
	23.744	26.315	4	
II/154	51.249	51.858	4	
II/155	0.464	3.885	4	3
	1.502	3.113	4	3
	12.510	17.651	4	3
II/156	31.880	33.039	4	
II/162	0.000	3.417	4	3
II/406	46.921	47.125	4	
II/407	20.533	20.751	4	
	7.065	9.296	4	
II/408	14.191	15.133	4	

Koncepce optimalizace dopravní sítě na území Jihočeského kraje
 Podporováno z prostředků Jihočeského kraje a z prostředků
 Státního fondu dopravní infrastruktury



Číslo silnice	Provozní staničení		Stavebně-technický stav	
			Hodnocení	Lokálně
III/00354	0.000	1.192	4	
III/01912	0.200	0.999	4	
III/10578	0.000	0.893	4	3
III/10579	6.900	7.208	4	5
III/12137	5.522	6.501	4	
III/12253	0.696	3.530	4	
III/12253	3.867	5.527	4	
III/12253	5.527	9.142	4	3
III/12253	10.349	11.085	4	
III/12253	12.646	13.092	4	
III/12253	13.408	14.316	4	
III/12253	14.987	15.333	4	
III/13520	1.415	1.624	4	
III/13521	0.408	1.204	4	
III/13521	2.278	3.331	4	5
III/14128	4.458	4.912	4	
III/14322	0.972	1.866	4	
III/14322	3.006	3.526	4	
III/14330	1.020	1.414	4	
III/14330	2.323	2.535	4	
III/14811	3.428	3.618	4	
III/15430	1.436	2.259	4	5
III/1545	9.205	9.645	4	5
III/15529	0.000	0.915	4	
III/15529	1.880	2.815	4	3
III/15529	8.087	9.445	4	

Koncepce optimalizace dopravní sítě na území Jihočeského kraje
Podporováno z prostředků Jihočeského kraje a z prostředků
Státního fondu dopravní infrastruktury



Číslo silnice	Provozní staničení		Stavebně-technický stav	
			Hodnocení	Lokálně
II/103	0.000	0.880	3	
	71.425	72.933	3	
	98.017	98.601	3	2
	101.245	103.575	3	
	104.210	105.598	3	
	106.540	108.140	3	4
	110.930	113.023	3	4
	113.023	116.546	3	
	117.205	119.381	3	4
	120.737	123.325	3	
	123.325	124.575	3	2
II/105	124.825	126.525	3	4
II/120	16.976	21.985	3	2
	3.999	5.892	3	
	6.318	7.343	3	
	7.343	10.963	3	
	10.963	11.678	3	
	15.086	15.509	3	
	17.895	18.890	3	4
	18.890	20.584	3	2
	23.574	24.598	3	
II/121	28.253	28.992	3	
	0.000	0.661	3	4
	0.661	3.191	3	4
	4.094	6.242	3	4
	7.064	8.490	3	4
	8.490	10.269	3	
	11.501	15.735	3	
	15.735	16.456	3	
	17.455	19.551	3	4
	24.644	29.209	3	4
	30.600	31.177	3	
	31.859	34.652	3	4
	40.362	44.767	3	
	46.239	46.851	3	4
	48.275	48.494	3	
	53.468	58.404	3	
	59.726	60.927	3	4
	67.906	68.690	3	4
	71.829	72.976	3	
	73.569	74.558	3	
II/122	74.815	75.226	3	2
	0.000	0.744	3	
II/125	1.988	4.341	3	4
	58.310	59.788	3	2
	63.382	63.788	3	
	66.879	68.951	3	
	73.203	73.781	3	
II/128	73.781	76.735	3	2
II/132	6.002	6.106	3	
	9.244	12.122	3	4
	14.820	16.439	3	4
	20.224	22.909	3	
	22.909	24.291	3	
	24.291	29.140	3	
	29.567	29.598	3	
II/135	36.278	37.033	3	

Koncepce optimalizace dopravní sítě na území Jihočeského kraje
 Podporováno z prostředků Jihočeského kraje a z prostředků
 Státního fondu dopravní infrastruktury



	3.588	6.200	3	4
	6.410	7.660	3	
II/136	8.090	14.603	3	
	23.493	29.660	3	2
	30.248	30.835	3	4
	31.370	32.170	3	
II/137	50.754	51.053	3	
II/138	9.889	10.667	3	
II/139	0.000	0.370	3	
	0.000	1.170	3	
	2.128	7.370	3	
	9.020	12.865	3	
	13.577	14.789	3	
	16.048	16.554	3	
II/140	18.806	23.046	3	
	4.718	5.375	3	
	9.269	10.208	3	
	15.976	17.166	3	
II/141	20.951	24.850	3	
	21.476	24.270	3	2
	28.270	29.256	3	
	31.311	31.802	3	
	33.249	36.329	3	2
	38.600	39.236	3	
II/143	40.824	41.350	3	
	0.576	0.967	3	
II/144	7.580	8.591	3	
	44.491	45.585	3	2
	60.472	60.880	3	
	68.731	70.216	3	
	76.089	78.051	3	
	78.051	79.569	3	4
	79.569	82.938	3	
II/145	83.361	89.901	3	
	7.828	9.707	3	
	11.394	11.913	3	
	12.601	15.356	3	4
II/146	15.745	16.679	3	4
	5.048	8.000	3	
II/147	10.740	11.625	3	
	31.449	31.715	3	
II/151	32.573	33.646	3	
II/152	12.660	20.458	3	2
	0.000	0.544	3	
II/153	3.057	3.582	3	4
	0.000	2.255	3	
	9.196	10.317	3	
	11.970	12.266	3	4
	15.220	18.154	3	
	19.391	21.866	3	
	21.866	22.602	3	
	22.602	23.744	3	4
	26.315	27.005	3	2
	50.620	51.249	3	
II/154	51.858	54.582	3	
	0.000	0.464	3	4
	15.238	22.723	3	
	25.490	27.268	3	
II/155	31.589	33.661	3	

Koncepce optimalizace dopravní sítě na území Jihočeského kraje
Podporováno z prostředků Jihočeského kraje a z prostředků
Státního fondu dopravní infrastruktury



	3.113	7.527	3	4
	9.015	12.062	3	
	21.309	21.838	3	
	21.838	23.445	3	4
	23.445	30.277	3	
II/156	30.277	31.880	3	
	0.562	2.705	3	
	3.698	5.019	3	
	5.594	10.222	3	
	11.418	14.068	3	
	31.747	37.671	3	
	39.415	39.773	3	4
	39.773	41.820	3	4
II/157	51.281	52.531	3	
	0.713	5.681	3	
II/158	7.841	9.916	3	
	14.099	16.731	3	
	21.086	21.807	3	
	22.136	23.070	3	
II/159	43.226	44.767	3	
	4.765	5.948	3	
	5.948	8.488	3	2
	9.185	12.395	3	
	13.313	15.518	3	
	15.518	17.785	3	
	19.299	19.981	3	
II/160	21.486	27.546	3	4
	5.598	10.637	3	4
	16.827	17.504	3	
II/162	17.504	18.190	3	2
	5.783	9.262	3	
	9.936	10.942	3	
	17.068	20.357	3	
	21.080	24.938	3	
II/163	28.769	30.263	3	
II/164	0.000	3.834	3	
	0.000	4.816	3	2
II/168	12.649	14.704	3	4
II/169	40.783	43.222	3	
	7.112	7.739	3	
II/170	11.909	12.505	3	
	7.391	8.049	3	
	9.199	11.370	3	
	11.918	14.142	3	2
	14.142	14.972	3	
II/173	21.232	22.029	3	
II/174	20.679	21.792	3	4
	12.979	13.329	3	
II/175	14.227	16.909	3	
	35.064	35.504	3	
II/406	47.125	47.600	3	2
	3.935	5.733	3	
	6.405	7.065	3	
	9.296	10.565	3	4
II/408	18.579	20.619	3	
	0.354	0.934	3	
II/409	56.004	59.190	3	
	26.427	27.662	3	
II/603	28.538	29.551	3	
	0.891	6.958	3	
II/634	7.288	8.270	3	

Koncepce optimalizace dopravní sítě na území Jihočeského kraje
Podporováno z prostředků Jihočeského kraje a z prostředků
Státního fondu dopravní infrastruktury



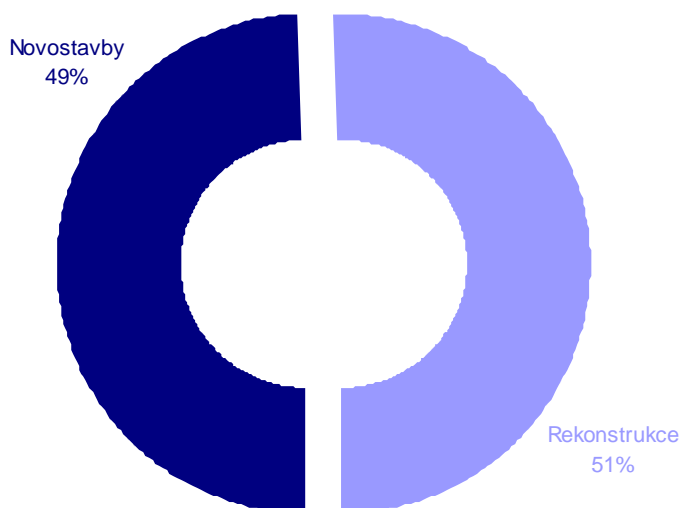
Číslo silnice	Provozní staničení		Stavebně-technický stav	
			Hodnocení	Lokálně
	1.192	1.464	3	
	2.812	3.003	3	
	4.975	5.799	3	
	6.150	6.940	3	
III/00354	6.940	8.960	3	
	0.000	0.200	3	
III/01912	0.999	2.666	3	
III/10245	1.065	1.154	3	
	0.000	1.140	3	
	2.270	2.750	3	4
III/10575	3.930	4.650	3	
III/10578	1.130	2.500	3	4
	0.598	1.597	3	
	6.031	6.900	3	
III/10579	7.208	7.908	3	4
	0.000	1.444	3	
III/12117	3.270	3.595	3	
III/12137	6.501	6.847	3	
	0.000	0.696	3	
	3.530	3.867	3	
	9.142	10.349	3	
	11.085	12.646	3	
	13.092	13.408	3	
	14.316	14.987	3	
III/12253	15.333	16.731	3	
III/13521	1.204	2.278	3	4
III/13531	2.481	4.211	3	4
III/14128	4.912	7.917	3	
III/14321	6.394	6.619	3	4
	1.866	3.006	3	
	3.998	4.738	3	4
III/14322	5.355	7.438	3	
III/14330	1.414	2.323	3	
	11.131	12.089	3	
	12.089	16.473	3	4
III/14539	17.721	17.860	3	
	0.000	0.368	3	4
	0.368	1.046	3	4
	7.478	7.967	3	
	8.966	10.138	3	
III/14611	10.138	12.017	3	2
III/14613	2.161	7.949	3	2
	2.859	3.428	3	
III/14811	3.618	5.277	3	4
	8.229	8.516	3	
III/1487	10.787	12.452	3	
	0.000	1.436	3	
III/15430	2.259	2.564	3	4
	0.915	1.880	3	
III/15529	2.815	3.385	3	
III/15616	0.000	0.839	3	2
III/15618	0.317	0.652	3	
	0.000	0.741	3	
	0.741	4.952	3	4
	5.378	8.096	3	4
III/4086	8.096	8.790	3	2

4.3 Střednědobý časový horizont (7 – 15 let) – opatření se STŘEDNÍ prioritou

V této části uvádíme přehled nutných investičních opatření zařazených do skupiny opatření se střední prioritou a jejich realizace je nutná v dalším možné časovém horizontu po opatřeních s VYSOKOU prioritou.

Celkové orientační náklady na investiční část v krátkodobém časovém horizontu činní **4 877 431 246 Kč**.

V tomto časovém horizontu již nejsou navržena neinvestiční opatření.



Obrázek 4.4: Podíl nákladů na nové stavby a rekonstrukce ve střednědobém časovém horizontu

Investiční opatření se střední prioritou

Označení	Číslo silnice	Popis	Kategorie
D/D		Západní přeložka Soběslav	S 9,5
D/F		Vodňany - průtah	S 9,5
D23/2	II / 105	Přeložka Milevsko, jihovýchodní obchvat města	S 7,5
D29/6	II / 137	Úsek Tábor (Horky) - křižovatka s dnešní I/3	S 7,5
D31/2	II / 141	Svinětice - Prachatice 1.etapa	S 9,5
D29/8	II / 137	Úsek Čekanice - Hlinice	S 7,5
D31/3	II / 141	Prachatice - Libínské sedlo	S 9,5
D31/6	II / 141	Blažejovice - Volary (také BKI II/X4)	S 9,5
D34	II / 144	Přeložka Vlachovo Březí	S 7,5
D35/3	II / 145	Přeložka Němčice, jižní obchvat	S 9,5
D38/2	II / 151	Kunžak - Dačice	S 9,5
D38/2	II / 151	Kunžak - Dačice	S 9,5
D41/2	II / 155	Křižovatka Veselka	S 7,5

Koncepce optimalizace dopravní sítě na území Jihočeského kraje
Podporováno z prostředků Jihočeského kraje a z prostředků
Státního fondu dopravní infrastruktury



D42/1	II / 156	Úsek České Budějovice (MÚK Hodějovice) - Nová Ves	S 9,5
D42/3	II / 156	Úsek Veselka - Otěvěk	S 9,5
D43/1	II / 157	D3 (MÚK Pohůrka) - Srubec	S 9,5
D43/2	II / 157	Srubec - Ledenice	S 7,5
D43/3	II / 157	Silnice v lokalitě Pinksrtův Dvůr, (vých.od ČK)	S 9,5
D43/4	II / 157	Tunel Český Krumlov	
D46	II / 160	Český Krumlov - kř. II/162	S 7,5
D47	II / 161	Přeložka Vyšší Brod	S 9,5
D49/2	II / 163	Kř. III/16318 - Dolní Dvořiště (R3)	S 9,5
D51/1	II / 173	Strakonice - Sedlice	S 7,5
D51/2		Západní přeložka Blatné	S 7,5
D53/2	II / 408	Úsek Dačice - hranice kraje Vysočina (směr Jemnice)	S 9,5
D63/4	D. skelet ČB	Jižní přeložka	
BKI II / X5	II / 141	Volary obchvat	S 9,5
BKI II / X9	II / 142	Průtah Bavorov	
BKI II / X15	II / 154, III / 15816	Nové Hrady nová styková křižovatka	
BKI II / X16	II / 159	Týn n/ Vltavou okružní křižovatka s MK	
BKI II / X19	II / 153	Chlum u Třeboně	
BKI III / X9	III / 12219	Týn nad Vltavou	S 7,5

Označení	Číslo silnice	Popis	Kategorie
MMD-03	II/103	Obchvat Českých Velenic - Západ	S 7,5
MMD-08R	II/143	Úprava/ rekonstrukce sil. II/143 křiž. se silnicí I/3 - Křemže	S 7,5
MMD-09K	III/1734	Úprava křižovatky III/1734 x Mk	
MMD-11R	II/139	Úprava sil. II/139 Třebohostice	S 7,5
MMD-13K	II/170, III/1708, III/1709	Úprava křižovatky II/170 x III/1708 x III/1709 (Špic)	
MMD-15R	II/142	Úprava / rekonstrukce sil. II/142 Průtah Obcí Koječín	S 7,5
MMD-16	II/157	Přeložka Ledenice	S 7,5
MMD-17R	II/105	Rekonstrukce sil. II/105 Veselíčko - Milevsko	S 7,5
MMD-19K	III/1401	Úprava žel. přejezdu na sil. III/1401 - Dopravně nebezpečné místo	
MMD-22	II/105	Průtah Týna N/ Vlt.	S 7,5
MMD-23R	II/144	Rekonstrukce sil. II/144 Volyně - Černětice	S 7,5
MMD-24R	II/144	Rekonstrukce sil. II/144 Újezdec - Vlach. Březí - Husinec	S 7,5
MMD-25R	III/1622	Rekonstrukce sil. III/1622 u obce Nahořany	S 6,5
MMD-27R	II/157	Rekonstrukce sil. II/157 U Houdkova Mostu	S 7,5
MMD-28R	II/157	Rekonstrukce sil. II/157 za Besednicí před hr. okresu	S 7,5
MMD-30R	II/145	Rekonstrukce sil. II/145 - úsek II/141 - Netolice	S 7,5
MMD-31	II/145	Průtah Netolice	S 7,5
MMD-32	II/105	Průtah Hluboká N/ Vlt.	S 7,5
MMD-35	II/157	Přeložka Borovany	S 7,5
MMD-36K	III/10575	Úprava křížení sil. III/10575 s železnicí u Hrdějovic Dopravně nebezpečné místo	

265492/TP/01/03/00

P:\Prague\TPE\Projects\265492 Koncepce optimalizace dopr site Jihocesky kraj_III. Koncepce - Navrhova cast_PZ_Optimalizace site JCK_Navrhova cast.doc

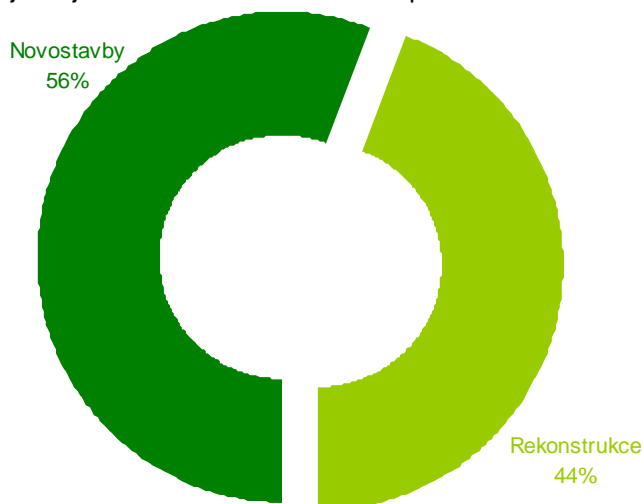
MMD-37R	II/123	Rekonstrukce sil. II/123 Vlášenice - III/1231	S 7,5
MMD-39	II/137	Obchvat Mladá Vožice	S 7,5
MMD-41R	II/409	Rekonstrukce sil. II/409 Nuzbely - Hroby	S 7,5
MMD-42R	II/137	Rekonstrukce sil. II/137 - úsek Slapy - Sudoměřice U Bechyně	S 7,5
MMD-44	II/122	Průtah Bechyně	S 7,5
MMD-51	II/135	Přeložka sil. II/135 úsek Budislav most - III/13534	S 7,5
MMD-57	II/141	Průtah Blažejovice	S 7,5
MMD-58	II / 151	Průtah ve východní části Kunžaku	S 9,5
MMD-59	II / 162	Průtah Větrní	S 7,5

4.4 Dlouhodobý časový horizont (nad 15 let) – opatření s NÍZKOU prioritou

V této části uvádíme přehled nutných investičních opatření zařazených do skupiny opatření s nízkou prioritou a jejich realizace je vhodná ve výhledovém časovém horizontu po dokončení předchozích opatření příp. pouze jako alternativa v územně plánovací dokumentaci. Tato kategorie opatření na silniční síti představuje souhrn staveb územních rezerv pro případné alternativy souvisejících opatření.

Celkové náklady na investiční část v krátkodobém časovém horizontu činní **3 559 074 506 Kč**.

V tomto časovém horizontu již nejsou navržena neinvestiční opatření.



Obrázek 4.5: Podíl nákladů na nové stavby a rekonstrukce v dlouhodobém časovém horizontu

Investiční opatření s nízkou prioritou

Označení	Číslo silnice	úsek	Kategorie
D/H		Napojení letiště na II/156 (Jižní tangenta)	S 9,5
D23/1	II / 105	Úsek Bernartice - Veselíčko, vč. Napojení sil. III. třídy od Písku	S 9,5
D29/9	II / 137	Obchvat Ratibožské Hory	S 9,5
D30/1	II / 140	Průtah Písek	S 7,5
D30/2	II / 140	Ražice, nové MÚK s železnici	S 7,5

D31/2	II / 141	Svinětice - Prachatice 2. etapa	S 9,5
D31/4	II / 141	Libínské sedlo - Blažejovice (také BKI II/X3)	S 9,5
D33	II / 143	Přeložka Křemže	S 7,5
D36	II / 146	Přejezd přes železnici Dobřejovice	S 9,5
D45/2	II / 159	Narovnání serpentýn u Slavětíc a Neznašova	S 7,5
D46	II / 160	Český Krumlov - Rožmberk nad Vltavou - křižovatka se sil. II/163	S 7,5
D49/2	II / 163	Vyšší Brod - Kř.II/160	S 9,5
D52/1	II / 406	Úsek hranice kraje Vysočina - Dačice (MÚK s II/151)	S 9,5
D52/2	II / 406	Úsek Dačice - Slavonice	S 7,5
D60/1	napojení LA Špičák	Úsek Horní Planá - Hodňov - Otice	
D60/2	napojení LA Špičák	Úsek Hůrka (žel. Zast. Černá v Poš.) - Hodňov	
D64	III / 15425	Dvory nad Lužnicí - přeložka jižně	
D65/1	Nová Pec - Zadní Zvonková	Přeložka Nová Pec	S 9,5
D65/2	Nová Pec - Zadní Zvonková	Nová Pec - Bližší Lhota - Zadní Zvonková - hranice s Rakouskem	S 7,5
D82/1	III / 10579, rekultivace Mydlovary	Obchvat Zahájí	S 7,5
BKI II / X2	II / 128	Deštná - rozšíření vozovky	
BKI II / 18	II / 163	Přeložka Černá - Frymburk	
BKI II / X18	II / 154	Průtah Branná	
BKI III / 8	III / 1634	Horní Planá - Bližší Lhota	
BKI III / X1	III / 1681	Nové Hutě přeložka	S 7,5

Úsek	Číslo silnice	Popis	Šířka
MMD-04	II/154	Spojnice silnic I/24 - II/154	7,5

Zde je nutné připomenout, že **návrh** jednotlivých **opatření** jsme stanovili **na základě multikriteriální analýzy a na základě předchozích částí Analýz a průzkumů, bez ohledu na projekční připravenost** jednotlivých opatření **a** bez ohledu na **finanční možnosti** vlastníka a správce komunikace.

Na závěr je nutné připomenout, že je vhodné provést následující změny v kategorizaci silniční sítě Jihočeského kraje:

Silnice II. třídy → silnice I. třídy	
Silnice II/105 v úseku:	Týn nad Vltavou – kř. I/20 (změnu kategorie komunikace řeší podrobněji IKP Consulting Engineers, s.r.o.),
Silnice II/128 v úseku:	Jindřichův Hradec (kř. I/34) – státní hranice (Rakousko),
Silnice II/139 v úseku ⁶ :	kř. III/1391 – kř. I/4

Silnice III. třídy → silnice II. třídy	
Silnice III/14128 v úseku:	Prachatice (kř. II/141) – kř. II/145
Silnice III/00354 v úseku ⁷ :	České Budějovice (kř. II/156) – Kamenný újezd (kř. I/3)
Silnice III/14611 v úseku ⁸ :	Ledenice (kř. II/157) – kř. III/14613
Silnice III/14613 v úseku ⁴ :	kř. III/14611 – kř. I/34
Silnice III/13715 v úseku:	obec Bzová (Bzová MK – kř. II/137)

⁶ Podmíněno výstavbou staveb D11/1 – D11/3

⁷ Změna kategorie komunikace by měla být řešena v návaznosti na projekt „Přetřídění silnice II/105 do kategorie silnic I.třídy“

⁸ část uceleného úseku Ledence – kř. I/34

MK → silnice II. třídy	
MK Bzová v úseku:	Bzová (III/13715) – kž. II/137

Silnice II. třídy → silnice III. třídy	
Silnice II/139 v úseku:	Radomyšl (kř. II/173) – hranice JČK
Silnice II/137 v úseku:	obec Bzová (kř. MK – kř. III/13715)
Silnice II/158 v úseku:	Malonty (kř. III/1585) – Pohorská Ves (kř. III/15811)
Silnice II/135 v úseku:	kř. II/136 – hranice JČK
Silnice II/134 v úseku:	Bednárec – hranice JČK
Silnice II/151 v úseku:	Nová Bystřice (kř. II/152) – Kunžak (kř. II/164)
Silnice II/409 v úseku:	Slavonice (kř. II/152) – hranice JČK
Silnice II/410 v úseku:	hranice JČK – státní hranice (Rakousko)

Silnice II. třídy → MK	
Silnice II/137 v úseku:	kř. III/13715 – kř. MK Bzová

Silnice III. třídy → MK	
Silnice III/01912 v úseku:	kř. I/19 – kř. II/603

Na základě provedených analýz a průzkumů a na základě provedeného hodnocení silniční sítě jsme definovali následující změny oproti platné územně plánovací dokumentaci a přípravě staveb:

Návrhy nových staveb	
Průtah obcí Turovec – důvodem je vysoký podíl zbytné tranzitní dopravy na silnici II/409, vzhledem k velikosti obce však není navržen obchvat	Obchvat Českých Velenic (západ) – důvodem je vysoký podíl zbytné tranzitní dopravy na silnici II/103
Spojnice silnic I/24 a II/154 (u Dobré Vody, v blízkosti Suchdola n/ Luž.) – důvodem je absence kapacitního propojení těchto komunikací	Úprava/ rekonstrukce sil. II/166 Č. Krumlov – hranice okresu vč. Úpravy křižovatky Střemily – úsek a křižovatka s dopravně bezpečnostními závadami
Přeložka Otěvěk a Trhové Sviny – důvodem je vysoký podíl zbytné tranzitní dopravy na silnici II/156	Rekonstrukce silnice III/00354 (v závislosti na překategorizaci na sil. II. třídy) – silnice s nevyhovujícím dopravně technickým stavem
Úprava/ rekonstrukce sil. II/143 úsek křiž. se sil. I/3 – Kremže – silnice s nevyhovujícím dopravně technickým stavem	Úprava křižovatky sil. III/1734 x MK – křižovatka s dopravně bezpečnostními závadami
Úprava křižovatky sil. II/121 x II/173 x II/175 –	Úprava/ rekonstrukce sil. II/139 Třebohostice –

křižovatka s dopravně bezpečnostními závadami	úsek s dopravně bezpečnostními závadami
Úprava křižovatky sil. I/22 x III/02218 – křižovatka s dopravně bezpečnostními závadami	Úprava křižovatky sil. II/170 x III/1708 x III/1709 Špic – křižovatka s dopravně bezpečnostními závadami
Úprava/ rekonstrukce sil. II/170 Nihošovice – úsek s dopravně bezpečnostními závadami	Úprava/ rekonstrukce sil. II/142 průtah obcí Koječín – úsek s dopravně bezpečnostními závadami
Přeložka Ledenice – důvodem je vysoký podíl zbytné tranzitní dopravy na silnici II/157	Úprava křižovatky sil. II/145 x III/14418 – křižovatka s dopravně bezpečnostními závadami
Úprava/ rekonstrukce sil. II/105 úsek Veselíčko – Milevsko – silnice s nevyhovujícím dopravně technickým stavem	Úprava/ rekonstrukce sil. II/139 průtah Malé Nepodřice – silnice s dopravně bezpečnostními závadami
Úprava žel. přejezdu na sil. III/1401 – místo s dopravně bezpečnostními závadami	Úprava/ rekonstrukce sil. II/140 úsek Písek - Putim – silnice s dopravně bezpečnostními závadami
Průtah Týna n/ Vlt. – důvodem je vysoký podíl zbytné tranzitní dopravy na silnici II/105 (v závislosti na překategorizaci sil. II/105 na sil. I. třídy)	Úprava/ rekonstrukce sil. II/144 úsek Volyně - Černětice – silnice s nevyhovujícím dopravně technickým stavem
Úprava/ rekonstrukce sil. II/144 úsek Újezdec - Vlachovo Březí - Husinec – silnice s nevyhovujícím dopravně technickým stavem	Úprava/ rekonstrukce sil. III/1622 u obce Nahořany – silnice s nevyhovujícím dopravně technickým stavem
Úprava/ rekonstrukce sil. II/157 zúžení před Kaplice - nádraží – úsek s dopravně bezpečnostními závadami	Úprava/ rekonstrukce sil. II/157 u Houdkova mostu – úsek s dopravně bezpečnostními závadami
Úprava/ rekonstrukce sil. II/157 za Besednicí před hranicí okresu – úsek s dopravně bezpečnostními závadami	Úprava/ rekonstrukce sil. III/14128 úsek II/145 – lesní úsek Vitějovice vč. křižovatky II/145 x III/14128 – úsek s dopravně bezpečnostními závadami
Úprava/ rekonstrukce sil. II/145 úsek II/141 - Netolice – úsek a křižovatka s dopravně bezpečnostními závadami a nevyhovujícím dopravně technickým stavem	Průtah Netolice – důvodem je vysoký podíl zbytné tranzitní dopravy na silnici II/145
Průtah Hluboká n/ Vlt. – důvodem je vysoký podíl zbytné tranzitní dopravy na silnici II/105	Úprava křižovatky sil. III/1469 x III/14613 – křižovatka s dopravně bezpečnostními závadami
Přeložka Borovany – důvodem je vysoký podíl zbytné tranzitní dopravy na silnici II/155 a II/157;	Úprava křížení sil. III/10575 s železnicí u Hrdějovic – místo s dopravně bezpečnostními závadami;

Úprava/ rekonstrukce sil. II/123 úsek Vlásenice – III/1231 – úsek s dopravně bezpečnostními závadami	Úprava křižovatky sil. II/137 x III/1371 Tábor – Švehlův most – křižovatka s dopravně bezpečnostními závadami
Obchvat Mladá Vožice – důvodem je vysoký podíl zbytné tranzitní dopravy na silnici II/137	Úprava/ rekonstrukce sil. II/137 úsek Slapy - Sudoměřice u Bechyně – úsek s nevyhovujícím dopravně technickým stavem
Úprava/ rekonstrukce sil. II/409 úsek Nuzbely - Hroby – úsek s dopravně bezpečnostními závadami	Průtah Bechyně – důvodem je vysoký podíl zbytné tranzitní dopravy na silnici II/122 a úsek s dopravně bezpečnostními závadami
Úprava křižovatky sil. II/137 x III/13711 u obce Čenkov – křižovatka s dopravně bezpečnostními závadami	Úprava křižovatky sil. II/122 x II/135 u Bechyně – křižovatka s dopravně bezpečnostními závadami
Úprava křižovatky sil. II/135 x II/137 Sudoměřice u Běchyně – křižovatka s dopravně bezpečnostními závadami	Úprava křižovatky sil. II/135 x III/13520 Soběslav – křižovatka s dopravně bezpečnostními závadami
Úprava křižovatky sil. II/135 x III/13517 v obci Vesce – křižovatka s dopravně bezpečnostními závadami	Přeložka sil. II/135 úsek Budislav most - III/13534 – úsek s dopravně bezpečnostními závadami
Úprava křižovatky sil. II/135 x III/12841 x III/13531 obec Tučapy – křižovatka s dopravně bezpečnostními závadami	Úprava/ rekonstrukce sil. II/164 před Člunkem – úsek s dopravně bezpečnostními závadami
Rekonstrukce sil. II/164 před J. Hradcem – úsek s nevyhovujícím dopravně technickým stavem	Obchvat N. Bystřice – důvodem je vysoký podíl zbytné tranzitní dopravy na silnici II/128 (v závislosti na překategorizaci sil. II/128 na sil. I. třídy)
Úprava křižovatky sil. II/151 x II/164 – křižovatka s dopravně bezpečnostními závadami	Průtah obcí Kunžak – důvodem je vysoký podíl zbytné tranzitní dopravy a úsek s dopravně bezpečnostními závadami
Průtah Větrní – důvodem je vysoký podíl zbytné tranzitní dopravy na silnici II/162	Průtah Blažejovice – důvodem je vysoký podíl zbytné tranzitní dopravy na sil. II/141

Vedení, návrh trasy, uspořádání a další parametry těchto navržených staveb je nutno upřesnit v dalších fázích vyhledávacími studii.

Další skupinou navržených změn jsou stavby nedoporučené k realizaci z důvodu jejich malého významu nebo přínosu, anebo z důvodu zastoupení jinými investičními opatřeními.

Stavby nedoporučené k realizaci	
Jihozápadní obchvat Volary – důvodem je	Východní obchvat Volary – důvodem je

zastoupení stavbou Silnice II/141 Volary obchvat	zastoupení stavbou Silnice II/141 Volary obchvat
Jižní obchvat Čičenice – důvodem je malý přínos této stavby	Severní obchvat Trhové Sviny – důvodem je zastoupení navrženou stavbou Přeložka Otěvěk a Trhové Sviny
Nový úsek silnice jižně od Bechyně – důvodem je zastoupení navrženou stavbou Průtah Bechyně	Přeložka Bavorov – důvodem je malý přínos této stavby
Obchvat Otěvěk – důvodem je zastoupení navrženou stavbou Přeložka Otěvěk a Trhové Sviny	Přeložka Trhové Sviny – důvodem je zastoupení navrženou stavbou Přeložka Otěvěk a Trhové Sviny
Úsek Žár – Nové Hrady (západ) – důvodem je malý přínos této stavby	Obchvat Nové Hrady – důvodem je malý přínos této stavby
Úsek Černá v Pošumaví – Vřesná – důvodem je zastoupení stavbou II/163 Černá v Pošumaví – Frymburk	Silnice II/410 – úsek u Budče – důvodem je malý přínos této stavby
Silnice II/410 – úsek u Dešné – důvodem je malý přínos této stavby	Silnice III/10577 – Rudolfovo – Adamov – Hůry – důvodem je malý přínos této stavby
Průtah Kaplice – důvodem je zastoupení navrženou stavbou Obchvat Kaplice	Srnín obchvat – důvodem je malý přínos této stavby
Přeložka Blažejovice – důvodem je zastoupení navrženou stavbou Průtah Blažejovice	Obchvat Prostřední Svince – důvodem je malý přínos této stavby
Přeložka Větrní – důvodem je zastoupení navrženou stavbou Průtah Větrní	Obchvat Kunžaku – důvodem je zastoupení navrženou stavbou Průtah Kunžakem

K dalšímu řešení dopravní situace na silniční síti Jihočeského kraje dojde v souvislosti s výstavbou plánovaných staveb nadřazené silniční sítě dálnic, rychlostních silnic a silnic I. tříd. Tyto stavby však v tomto dokumentu nebyly hodnoceny, neboť se jedná o nadřazenou silniční síť ve vlastnictví státu resp. Ministerstva dopravy a ve správě ŘSD ČR.

Celý rozsáhlý projekt Koncepce optimalizace dopravní sítě na území Jihočeského kraje, jeho výstupy a závěry jsou cenným podkladem nejen pro aktualizaci územně plánovací dokumentace, ale především pro optimalizaci a návrh nutných investičních a neinvestičních opatření na silniční síti Jihočeského kraje a sanaci nehodových lokalit. Proto by závěry a doporučení uvedené v tomto projektu neměly být přehlíženy a jednotlivá opatření by měla být dále sledována a v následujících fázích by měla být nadále rozpracována v dalších stupních projektových dokumentacích.

Seznam zkratek

CEE	Region Střední a východní Evropy
CSD	Celostátní sčítání dopravy
JČK	Jihočeský kraj
JET	Jaderná elektrárna Temelín
Koncepce	Koncepce optimalizace dopravní sítě na území Jihočeského kraje
MDČR	Ministersvo dopravy České republiky
MMD	Mott MacDonald
OKEČ	Odvětвовá klasifikace ekonomických činností
OPD	Operační program doprava
ŘSD ČR	Ředitelství silnic a dálnic ČR
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
ŠED	Šumavské elektrické dráhy
TEN	Trans European Network
TŽK	Tranzitní železniční koridor
ÚPD	Územně plánovací dokumentace
ÚPn	Územní plán
ÚP VÚC	Územní plan velkého územního celku
ZÚR	Zásady územního rozvoje
žst	Železniční stanice

Přílohy

- A.3.1 Hodnocení silniční sítě (výkresová část)
- B.3.1 Návrh změn kategorií silnic (výkresová část)
- B.3.2 Návrh oprav na silniční síti JČK (výkresová část)
- B.3.2a – B.3.2e Návrh neinvestičních opatření
- B.3.3 Návrh investičních opatření (výkresová část)
- B.3.4 Návrh změn oproti územně plánovací dokumentaci (výkresová část)
- C.3.1 Návrh opatření s vysokou prioritou (výkresová část)
- C.3.2 Návrh opatření se střední prioritou (výkresová část)
- C.3.3 Návrh opatření s nízkou prioritou (výkresová část)
- D.3.1 Návrh opatření v ORP Blatná
- D.3.2 Návrh opatření v ORP České Budějovice
- D.3.3 Návrh opatření v ORP Český Krumlov
- D.3.4 Návrh opatření v ORP Dačice
- D.3.5 Návrh opatření v ORP Jindřichův Hradec
- D.3.6 Návrh opatření v ORP Kaplice
- D.3.7 Návrh opatření v ORP Milevsko
- D.3.8 Návrh opatření v ORP Písek
- D.3.9 Návrh opatření v ORP Prachatice
- D.3.10 Návrh opatření v ORP Soběslav
- D.3.11 Návrh opatření v ORP Strakonice
- D.3.12 Návrh opatření v ORP Tábor
- D.3.13 Návrh opatření v ORP Třeboň
- D.3.14 Návrh opatření v ORP Trhové Sviny

- D.3.15 Návrh opatření v ORP Týn nad Vltavou
- D.3.16 Návrh opatření v ORP Vimperk
- D.3.17 Návrh opatření v ORP Vodňany