

Dopravní stavby v Českých Budějovicích (dálnice, severní spojka)

Jsou v programu Integrovaný plán organizace dopravy (IPOD) od společnosti Mott MacDonald Praha, spol. s r.o. zpracována rizika a dopady na provoz v Českých Budějovicích při zakonzervování dálnice D3 na mimoúrovňové křižovatce u Úsilného a absence severního obchvatu Českých Budějovic?

Tato situace se stane realitou na několik let a veškerý provoz bude soustředěn na jedinou příjezdovou komunikaci do Českých Budějovic silnici I/34, která přímo navazuje na Jírovcovu ulici. Řidiči tedy nebudou využívat čtyřproudou Pražskou třídu, která je k tomu určena a je pro tento účel dimenzována, ale budou se zkracovat cestu přes Jírovcovu ulici a užším centrem Českých Budějovic.

I po dokončení celého úseku D3 kolem Českých Budějovic zůstane hlavním sjezdem do Českých Budějovic silnice I/34.

Jak chcete řidiče odradit od průjezdu centrem a donutit je využívat čtyřproudou Pražskou třídu? Jakou funkci bude plnit Pražská třída po dokončení mimoúrovňové křižovatky u Úsilného?

Plánujete nějaká komplexní opatření ke zlepšení bezpečnosti a zachování životní úrovně občanů žijících v Pražské čtvrti?

Harmonogram D3:

Borek-Úsilné (nejbližší možné zprovoznění: říjen 2014)

Úsilné-Třebonín (nejbližší možné zprovoznění: listopad 2017) – existuje pro tento úsek UR (územní rozhodnutí)?

Severní spojka:

Jaký je harmonogram stavby Severní spojky?

Jsou finanční prostředky na stavbu Severní spojky?

IPOD (resp. dopravní model, který je jeho součástí) pracuje s několika variantami. V IPODU zpracovával projektant několik dopravních modelů, jak s dálnicí, tak bez dálnice. Z těchto modelů pak vycházelo navržené pořadí priority jednotlivých dopravních staveb na území města. Dopravní model neobsahuje pochopitelně všechny varianty (např. zakonzervování D3 na mimoúrovňové křižovatce u Úsilného). Je však možné jakoukoli variantu dopravním modelem prověřit. Statutární město je si vědomo rizik, proto vyvíjí maximální snahu, aby dálnice neskončila na křižovatce v Úsilném, ale aby se vybuodovala i zbývající část dálničního obchvatu až k Třebonínu.

Hypotéza o vyšším využívání ulice Jírovцова má sice logiku z pohledu hledání nejkratší trasy v mapě, ale nemusí se naplnit. Hlavním regulátorem je systém jednosměrek v oblasti Pražského předměstí, který brání přímému napojení ul. Jírovцова do centra. Doprava, která by pokračovala od Pekárenské ulice směrem k centru, je jen cílová a končí v tomto území. Jedná se tedy o dopravu, která by tam stejně jela, nikoliv o tranzitní dopravu. Jírovцова ulice nemůže význam Pražské třídy nahradit. Pražská tř. je v územním plánu města ČB vedena jako místní komunikace II. tř., tj. poměrně zásadní páteřní komunikace města, kdežto Jírovцова ul. bude sloužit pouze jako místní obslužná komunikace. Z toho vyplývá, že i nadále bude snaha o to, aby Pražská třída přenášela i do budoucna dopravní intenzity jako doposud (i když na druhou stranu územní plán předpokládá její „poměštění“).

Silnice I/34 bude hlavním sjezdem od D3, ale je potřeba si uvědomit, že dopravní zátěže se rozmělní na Okružní, kde se uvažuje o propojení Severní spojky a na druhé straně s Hlinským přivaděčem k D3. Další rozmělnění (již pro ty, kteří potřebují do centra) bude Zanádražní komunikace směrem na jih a Nádražní, Strakonická a propojení Strakonická – M.Horákové pro občany ze sídliště Máj.

V posledních letech investovalo Statutární město do rozvoje, rekonstrukcí ulic a inženýrských sítí v Pražském předměstí několik set milionů korun. Postupně se jednotlivé ulice kompletně rekonstruuji. Systém jednosměrek zde brání tranzitující dopravě a současně vytváří lepší možnosti pro občany, kteří zde bydlí. Zvyšuje se hodnota jejich bydlení, zvyšuje se jejich bezpečnost na ulicích a mají větší možnosti legálního parkování. Součástí rekonstrukcí ulic jsou nejen rekonstrukce sítí, chodníků a vozovek, ale i výsadba zeleně. Pro zlepšení podmínek života v této čtvrti se udělalo v posledních letech více, než v jiných lokalitách Českých Budějovic.

Budete-li mít zájem, můžete zkontaktovat připravovaná dopravní opatření ve městě, tak zejména na Pražském sídlišti přímo s odpovědným pracovníkem Magistrátu města České Budějovice, odboru útvár hlavního architekta Ing. Michalem Šramem, tel. 38 680 1703).

Územní rozhodnutí existuje - Úsilné – Hodějovice (stavba 310/I) : ÚR vydáno 29.9. 2011, Hodějovice – Třebonín (stavba 310/II) : ÚR vydáno 24.3. 2009.

V současné době je zadáno vypracování dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí EIA, jehož dokončení se předpokládá na přelomu let 2012/2013 a na základě dohody mezi ŘSD ČR a SŽDC o případné koordinaci a finanční spoluúčasti na této akci se zpracovává nový investiční záměr s předpokládaným termínem dokončením v srpnu 2012. Termín realizace samotné stavby není přesně stanoven. Existují sice určité předpoklady, možnosti a snahy zahájení výstavby, ale bylo by předčasné a nemoudré jakýkoli termín zmiňovat.

Stavba Severní spojky se bude realizovat ze sdružených finančních prostředků ŘSD, SŽDC, Jihočeského kraje a statutárního města ČB. Zda jsou prostředky k dispozici je však spíše otázka na výše uvedené subjekty, nicméně statutární město pro zdárnou výstavbu Severní spojky vyvine co největší možné úsilí a to zejména s ohledem na skutečnost, že tato stavba je pro město jednou z hlavních priorit dopravních staveb.