**Důvodová zpráva**

1. **„Přeložka silnic II/156 a II/157 – 3. Etapa“ – informace o průběhu zpracování projektové dokumentace**
2. **Stavby související – výpravní budova, přednádražní prostor, podchod pod nádražím a parkovací dům**

**Ad 1.) „****Přeložka silnic II/156 a II/157 – 3. Etapa“**

* **Zpracování 10-ti variant vedení podjezdu – rok 2001**
* **Rozhodnutí rady města usnesením č. 163/2002 ze dne 27. 3. 2002 o výsledné variantě**
* **Zpracování urbanistické studie pro vybranou variantu – rok 2002**
* **Zpracování projektové dokumentace stupně DÚR a získání územního rozhodnutí**

Územní rozhodnutí na předmětnou stavbu bylo vydáno dne 1. 8. 2006. Po proběhlém odvolacím řízení bylo rozhodnutím Krajského úřadu Jihočeského kraje *(dále KÚJčK)* ze dne 24. 1. 2007 vydané ÚR částečně změněno a nabylo právní moci. Následovala žaloba proti rozhodnutí KÚJčK a Krajský soud České Budějovice *(dále KSČB)* dne 18. 7. 2007 žalobě nevyhověl.

Proti rozsudku KSČB byla podána kasační stížnost, na základě které Nejvyšší správní soud *(dále NNS*) rozsudkem ze dne 26. 11. 2008 předchozí rozsudek KSČB zrušil a věc vrátil k dalšímu řízení. Následoval rozsudek KSČB (29. 1. 2009), který žalobkyni vyhověl a zrušil rozhodnutí KÚJčK
z roku 2007. Proti tomuto rozsudku KSČB podal KÚJK kasační stížnost, na základě které NSS rozsudkem (5. 5. 2010) zrušil předchozí rozsudek KSČB a věc vrátil k dalšímu řízení KSČB. Stavební úřad MMČB obdržel dne 3. 1. 2011 od KÚJčK kopii rozsudku KSČB, kterým bylo zrušeno pro vady v řízení rozhodnutí KÚJčK ze dne 24. 1. 2007 a rozhodnutí Stavebního úřadu MM ČB ze
dne 1. 8. 2006. Stavební úřad MMČB informoval město o vrácení správního spisu.

Závěr: statutární město zajistilo stažení žádosti o vydání územního rozhodnutí na předmětnou stavbu.

Investiční náklady na PD: 18,9 mil. Kč

* **Zpracování aktualizace DÚR jako podklad pro zpracování změny územního plánu 2009**
* **Posudek projektové dokumentace (DÚR) „Přeložka silnice II/156 a II/157 – 3. etapa“ z roku 2005 - Blahoprojekt, s.r.o. - XII/2015**

Ověření správnosti silniční a mostní části PD; posudek upozorňuje na rizika, s kterými je třeba počítat při aktualizaci projektové dokumentace – nutno zohlednit nově vydané a aktualizované technické normy

Závěr: nutnost PD kompletně přepracovat

* **Technická pomoc investorovi (TPI) – Atelier SIS (ing. Stráský) – X/2016 a aktualizace TPI (na základě diskuse odborníků ze dne 10. 10. 2016) – Atelier SIS (ing. Stráský) – XII2016**

Na základě zohlednění nově vydaných a aktualizovaných technických norem prověření možnosti vedení podjezdu (tunelu).

Závěr: dopracování aktualizace - úprava délky řadicích pruhů + propočet nákladů

* **Posouzení přínosů variant trasování podjezdu (varianta „IKP Consulting Engineers, s.r.o.“ z r. 2009 a var. „Atelier SIS – Ing. F. Stráský“ z r. 2016)**
* AF-CITYPLAN s.r.o. – I/2017

Zpracováno porovnání dvou alternativních variant řešení 3. etapy – obtížně porovnatelné: porovnávané dokumentace jsou každá v jiném stupni úrovně zpracování;

Závěr: Ideově vhodnější var. Atelier SIS (ale technické nedostatky; z důvodu větší dopravní efektivnosti doporučují sledovat var. Atelier SIS za předpokladu přesného prověření realizovatelnosti na základě podrobné technické studie.

* **Porovnání variant z r. 2009 a var. Atelier SIS z pohledu dopravně plánovacího – Mott MacDonald CZ, spol. s r.o. – II/2017**

Porovnání a souhrn výhod a nevýhod obou variant tunelu (var. Atelier SIS a var. „přímá“) z hlediska dopravního modelu (rozbor atraktivity trasy podjezdu z pohledu různých kapacitních uspořádání, rozbor spádové dopravy podjezdu (město, okolí, dálnice), rozbor dopadů podjezdu na okolní území (změny dopravního zatížení), rozbor uspořádání křižovatek podle intenzit odbočujících proudů, návrh doplňkových dopravně-inženýrských opatření na okolní síti.

* **Technická studie stavby „Přeložka silnice II/156 a II/157, 3. etapa“ - AF-CITYPLAN s.r.o. + SAGASTA s.r.o. (AFSAG) - XII/2017**

Vychází z var. Atelier SIS – především z návrhu vedení trasy. Technický návrh byl prověřován tak, aby všechny technické požadavky odpovídaly požadavkům dle technických norem a návrh tak byl v co největší míře projednatelný.

Prověřeno celkem 8 variant. Jedinou možnou variantou se nakonec ukázalo vybudování dvouúrovňové křižovatky v ul. Mánesova a křižovatky turbo-okružní v ul. Dobrovodská.

Závěr: Výsledná doporučovaná varianta je tedy varianta s OK v místě křížení silnic Mánesova x Nádražní x Průmyslová v úrovni „0“, s OK Mánesova x Nádražní x tunel v úrovni „-1“ a s navrhovanou turbo-okružní křižovatkou v místě křížení Dobrovodská x Plynárenská.

**Bezpečnostní audit „Přeložka silnic II/156 a II/157, 3. etapa“ – zadal KÚ JčK - AKIPROJEKT s.r.o. – II/2018**

Zpracovatel byl seznámen s bezpečnostním auditem na jednání dne 26. 2. 2018. Jednotlivá rizika byla probírána bod po bodu. Jako jedno z nejzávažnějších rizik byly identifikovány podélné sklony do turbo okružní křižovatky (*dále TOK*), dále i samotná TOK potažmo její páté rameno a hluková zátěž (bude problémem v každé variantě). TOK byla doporučena lépe řešit jako průsečná křižovatka, což je však s kolizí ohledně připojení plánovaného parkovacího domu (nutnost pátého ramene).

Závěr: S ohledem na bezpečnostní audit a rizika spojená s TOK požaduje zástupce KÚJčK zvážit v dalších stupních projektové dokumentace všechna rizika, která identifikoval bezpečnostní audit.

**AKTUÁLNĚ ROZPRACOVÁNO:**

**Přeložka silnic II/156 a II/157, 3. Etapa – PD-DÚR – zpracovatel sdružení SAGAF INFRA - vypsání výběrového řízení na projektanta 09/2018, SOD 02/2019**

V rámci zpracování projektové dokumentace pro územní rozhodnutí stavby vyplynuly z navrženého technického řešení následující problematické body:

* kapacita křižovatky při východním portálu tunelového objektu,
* problematika hluku,
* neoptimální podélné sklony na rampách z a do tunelu ve východní části.

Závěr: Zpracovatel PD navrhl možnou optimalizaci řešení, nutné rozhodnout o dalším postupu dokončení PD pro územní rozhodnutí.

Investiční náklady na PD: 9,6 mil. Kč

**Pro informaci uvádíme, že dále bylo zpracováno (zadavatel OÚP):**

* **Porovnání variant podjezdu pod nádražím – požadavek pořizovatele nového ÚP - IRI s.r.o. + HBH Projekt s.r.o. – IX/2019**

Předmětem bylo sestavení vyjádření zpracovatele nového ÚP k daným dvou existujícím variantám – varianta Atelier SIS a „přímá“ varianta.

Závěr: Varianta Atelier SIS se jeví dle většiny kritérií jako výhodnější. Z dopravního hlediska se jeví tato varianta jako jednodušší a přehlednější. Také lépe spoluvytváří městský okruh a z hlediska přínosů ke zklidnění přednádražního prostoru se jeví rovněž výhodnější.

**Ad 2.) Stavby související**

* **Rekonstrukce výpravní budova - zahájení prací – květen 2020**

Město aktivně spolupracuje s SŽ při samotné rekonstrukci, zejména při realizaci přednádražního prostoru, podchodu pod nádražím s vyústěním do lokality Pětidomí a také na vytvoření zázemí pro cyklisty.

1. Cyklisté – město se dohodlo se SŽ, že pro cyklisty budou na straně severní vytvořeny kryté kolostavy (příjezd od Lannovy třídy), zatímco z jižní části bude plánovaná cyklověž, resp. její alternativa, přesunuta do stávajícího a nevyužívaného podchodu před nádražní budovou, který bude také stavebně upraven tak, aby byl jak pro cyklisty, tak i pro pěší přístupný.
2. Přednádražní prostor vč. terminálu MHD – na základě dohody města a SŽ bude tento prostor realizován ze strany SŽ tak, aby svou podobou odpovídal celkovému vzhledu budovy.
3. Podchod pod nádražím a parkovací dům – na základě několika výrobních výborů, které se uskutečnily za přítomnosti zástupců města, SŽ a projektantů, byla ujednocena podoba podchodu pod nádražím ve směru do Pětidomí s návazností na parkovací dům, který má vzniknout ve východní části. Tato stavba ovšem navazuje pátým ramenem na OK, která je součástí stavby Přeložky silnic II/156 a II/157 – 3. Etapa, a proto je nutné koordinovat vše s Jihočeským krajem, zejména na základě výše uvedených skutečností.