



Aktualizace IPOD

Souhrnná zpráva

Leden 2016
Statutární město České Budějovice

Aktualizace IPOD

Souhrnná zpráva

Leden 2016

Statutární město České Budějovice

Náměstí Přemysla Otakara II. 1, 2

Seznam revizí

Revize	Datum	Vypracoval	Kontroloval	Schválil	Popis
A	30.11.2015	D.Šesták	O.Šanca	O.Kokeš	Verze k připomínkám
B	04.01.2016	D.Šesták	O.Šanca	O.Kokeš	Verze k projednání
C	18.01.2016	D.Šesták	O.Šanca	O.Kokeš	Verze k připomínkám
D	22.01.2016	D.Šesták	O.Šanca	O.Kokeš	Finální verze

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 CZ, 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 objednán. 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 objednatele. 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 třetích stran byly použity pro vypracování této zprávy.

Mott MacDonald CZ, spol. s r.o., zapsaná do obchodního rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl C, vložka 14051

Obsah

Kapitola	Název	Strana
1.	Aktualizace IPOD	1
1.1	Vznik IPOD	1
1.2	Zkušenosti s IPOD	1
1.3	Navazující dokumenty	2
1.4	Postup aktualizace IPOD	5
2.	Organizace dopravy	6
2.1	Základy návrhu	6
2.2	Varianty organizace dopravy	12
2.3	Specifikace opatření	17
3.	Výstavba nových komunikací	26
3.1	Kritéria hodnocení	26
3.2	Seznam staveb	26
3.3	Strukturované hodnocení staveb	27
3.4	Výsledné pořadí	40
3.5	Kombinované scénáře	41
Appendix A.	Návrh organizace dopravy	42
A.1.	Organizace dopravy v centru	42
A.2.	Návrh parkování a MHD	42
A.3.	Návrh tras IDS České Budějovice	42
Appendix B.	Varianty organizace dopravy	43
B.1.	Rozdílový kartogram varianty C a výchozí varianty Z (celé území)	43
B.2.	Rozdílový kartogram varianty C a výchozí varianty Z (výřez)	43
B.3.	Rozdílový kartogram varianty E a výchozí varianty Z (celé území)	43
B.4.	Rozdílový kartogram varianty E a výchozí varianty Z (výřez)	43
Appendix C.	Scénáře výstavby komunikací	44
C.1.	Rozdílový kartogram Kombinovaného scénáře 1 (celé území)	44
C.2.	Rozdílový kartogram Kombinovaného scénáře 1 (výřez)	44
C.3.	Rozdílový kartogram Kombinovaného scénáře 2 (celé území)	44
C.4.	Rozdílový kartogram Kombinovaného scénáře 2 (výřez)	44
C.5.	Rozdílový kartogram Kombinovaného scénáře 3 (celé území)	44
C.6.	Rozdílový kartogram Kombinovaného scénáře 3 (výřez)	44
C.7.	Rozdílový kartogram Kombinovaného scénáře 4 (celé území)	44
C.8.	Rozdílový kartogram Kombinovaného scénáře 4 (výřez)	44
Appendix D.	Priority výstavby komunikací	45
D.1.	Priority výstavby komunikací	45

Manažerský souhrn

Předložený dokument v úvodu shrnuje vývoj dopravního plánování v Českých Budějovicích od doby vyhotovení Integrovaného plánu organizace dopravy (IPOD) v roce 2009 až do současnosti.

Aktualizace IPOD je provedena ve dvou nosných kapitolách – Organizace dopravy a Výstavba nových komunikací. Respektuje všechny koncepční dokumenty vytvořené od doby původního IPOD a hledá pro ně kompromisní podobu, nad kterou se shodli jak zástupci města, tak i odborní autoři výchozích koncepcí.

Organizace dopravy je navržena pouze v jedné variantě, která byla vyhodnocena jako nejprínosnější pracovní skupinou a byla konzultována na odborném workshopu. Proti původnímu IPOD opouští přísně regulativní omezení pohybu IAD centrem města (tzv. „zakázaná levá odbočení“) a nahrazuje je kombinací mírnějších opatření (vyhrazené jízdní pruhy pro veřejnou dopravu a cyklisty, rozšíření parkovací zóny, zřízení záchytných parkovišť a jejich propojení MHD do historického jádra města). Nechybí ani řada lokálních opatření pro zlepšení bezpečnosti a plynulosti dopravy. Můžeme tedy říci, že aktualizovaný IPOD lépe vyvažuje regulaci poptávky na straně IAD a nabídku alternativních způsobů dopravy po městě.

V oblasti výstavby nových komunikací IPOD vychází opět z matematického dopravního modelu města a vyhodnocuje přínosy jednotlivých staveb v nových podmínkách etapovitěho dokončování dálnice D3. Sestaveno je opět pořadí priorit na základě strukturovaného posouzení přínosu investic ve vývoji intenzit dopravy ve vztahu k území, časové a výkonové úspoře nebo kritických uzlů sítě. Jako nejvíce přínosné stavby jsou vyhodnoceny Severní spojka a propojení Horákové – Strakonická, následované propojením Horákové – Litvínovická – Schneidera. Tyto stavby by měly být vystavěny co nejbližší termínu otevření prvního úseku dálničního obchvatu města z Borku do Úsilného. S dokončením obchvatu dálnice D3 až do Třebonína pak je vhodné vystavět Podjezd pod nádražím v Pětidomí a Jižní tangentu.

Časový rámec aktualizace IPOD spadá ve výčtu konkrétních opatření do období 2016-2020, se strategickým přesahem do dalších let. Na tento dokument lze plynule navázat Plánem udržitelné městské mobility. Aktualizace IPOD byla v plném rozsahu schválena Dopravní komisí Rady města dne 13. ledna 2016.

Kontakty projektového týmu:

Ing. Ondřej Kokeš, ředitel projektu, +420 221 412 850, ondrej.kokes@mottmac.com

Ing. Daniel Šesták, manažer projektu, +420 221 423 928, daniel.sestak@mottmac.com

1. Aktualizace IPOD

1.1 Vznik IPOD

Integrovaný plán organizace dopravy pro České Budějovice (IPOD) vznikl v letech 2008 – 2009 na podkladu rozsáhlého zadání pro koncepční řešení dopravy ve městě. Na svou dobu se jednalo o ojedinělý počín, který se vymykal běžné praxi pořizování samostatných generelů, případně řešení dopravy bez jakýchkoliv podpůrných nástrojů, jak jsme tomu byli svědky v jiných městech.

Zadání obsahovalo rozsáhlé průzkumy, na jejichž podkladu byl vytvořen matematický dopravní model města. Tento důležitý nástroj pro predikci dopravních zátěží a směřování automobilové dopravy byl následně využíván pro návrh krátkodobých opatření v organizaci dopravy, prioritizaci velkých investičních akcí ve stavbě nových komunikací či posouzení hlukové zátěže.

Rozsah IPOD však nezahrnoval oblast parkování, kterou chtělo město řešit samostatně. Rovněž oblasti cyklistické a veřejné dopravy nebyly v té době řešeny formou generelu – tyto podklady byly doplněny později. Právě uplynutí doby šesti let spolu s citelným posunem města v přístupu k parkování, cyklistice a veřejné dopravě, motivují k aktualizaci původního IPOD, aby postihoval všechna aktuálně řešená témata týkající se dopravy ve městě.

1.2 Zkušenosti s IPOD

Následující přehled shrnuje dosavadní zkušenosti s využitím jednotlivých částí IPOD, jak je vnímáme za Mott MacDonald jako zhotovitele původního projektu.

DOPRAVNÍ MODEL MĚSTA

- Průběžně je využíván k dopravním posouzením, poslední aktualizace proběhla v roce 2011
- Obsahuje prognózy dopravy (matice přepravních vztahů) na roky 2020 a 2030

NÁVRHY ORGANIZACE DOPRAVY

- Realizováno Senovážné náměstí, Žižkova třída (I. etapa), křižovatka Pražská × Strakonická
- Připraveno Přednádraží, Žižkova × Novohradská, pěší zóna Kanovnická
- Další opatření byla později začleněna do Koridoru MHD
- Nezahrnuje parkování a cyklistickou dopravu

PRIORITY VÝSTAVBY NOVÝCH KOMUNIKACÍ

- Původně pokrývalo 17 staveb
- Některé záměry se prokázaly jako problematické z pohledu veřejnosti (Jižní spojka)
- Jiné záměry změnily trasování (Severní spojka) nebo kapacitu (Horákové – Strakonická)
- Došlo ke změně uvažování o napojení dálnice D3 na komunikační skelet města
- Další stavby již byly realizovány (Zanádražní, Propojení okruhů)

ANALÝZA HLUKOVÉ ZÁTĚŽE

- Tato kapitola se předpokládá k aktualizaci v Plánu udržitelné městské mobility

BEZPEČNOSTNÍ AUDITY A INSPEKCE

- Celkem 30 lokalit stávajících nehodových míst (inspekce) i projektů (audity)
- Má podpůrné využití při přípravě rekonstrukcí, není nutné souhrnně aktualizovat

1.3 Navazující dokumenty

Jak již bylo zmíněno v úvodní kapitole, po dokončení IPOD město (resp. Dopravní podnik) dále pracovali na rozvoji podrobnějších koncepčních materiálů, které jsou do aktualizovaného IPOD zapracovány:

- Generel městské dopravy 2010 – 2020 (2010) – včetně záměru Koridoru MHD
- Projekt řízení dopravy (2012)
- Projekt organizace dopravy v klidu na vymezené části města České Budějovice (2013)
- Studie záchytných parkovišť P+R a P+G (2013)
- Cyklogenerel (2014)

IPOD a navazující dokumenty města v oblasti dopravy



Zdroj: Mott MacDonald

Následující kapitoly stručně komentují obsah dokumentů a jejich vztah k IPOD.

1.3.1 Generel městské dopravy 2010 – 2020

ANALÝZA

- Průzkum obsazenosti linek celé sítě MHD, později zopakován v letech 2011 a 2015;
- Ostatní analýzy jsou dlouhodobě platné (přepravní vztahy, časová dostupnost zastávek)

ÚPRAVY SÍTĚ MHD

- Úspěšné zavedení Nového systému MHD v roce 2011 – platný dodnes bez větších změn;
- Z dalších dlouhodobějších úprav sítě realizována zatím jediná;
- Řešení MHD v rámci budoucí IDS zatím nevyužito

PREFERENCE MHD

- Téma bylo podrobně rozvíjeno v Projektu řízení dopravy (viz dále)

VOZOVÝ PARK A INFRASTRUKTURA

- Vozidla řeší Dopravní podnik samostatně, avšak rámcově odpovídá Generelu MHD;
- Posouzení a priority pro trolejbusové trati

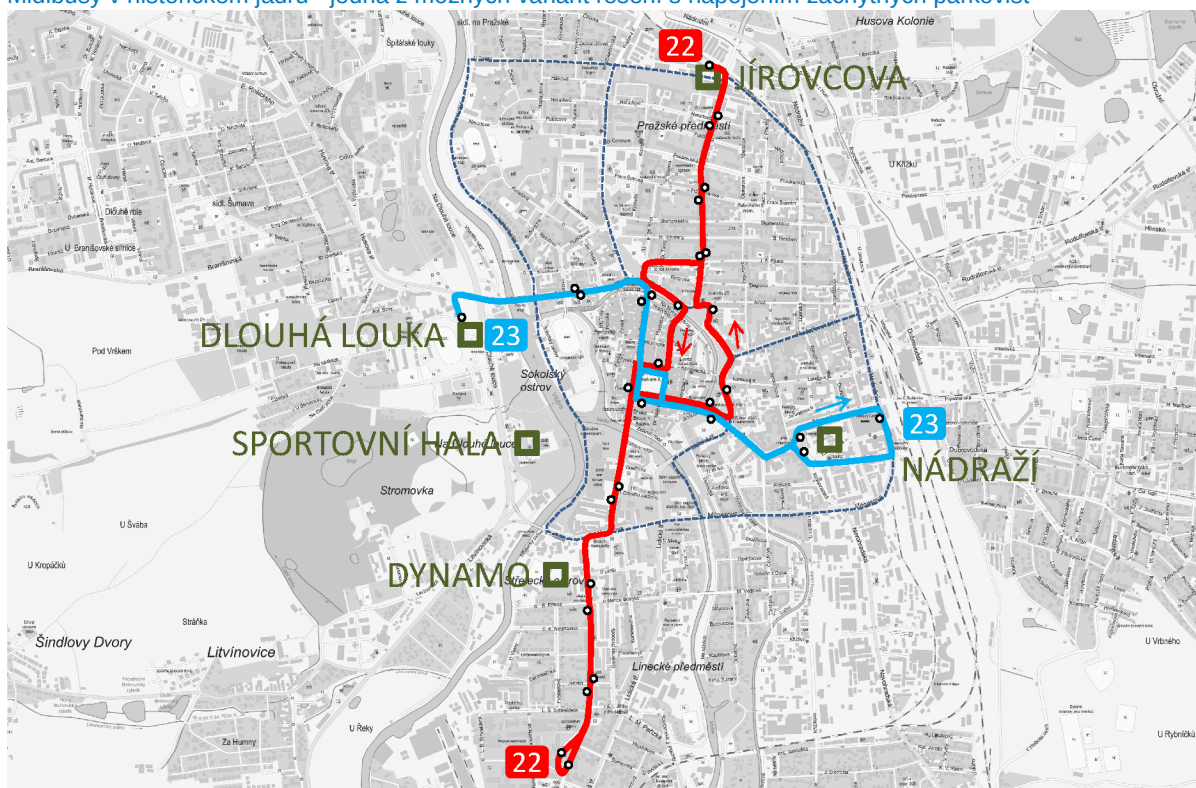
KORIDOR MHD

- Původně připraven na celou linku 3, poté rozdělen na části s různou úrovní přípravy
- Řada souvisejících a „konkurenčních“ záměrů - nutné dále prověřit
- K dispozici je DSP na části Koridoru: Mariánské náměstí, Husova třída, Branišovská × Opletala

MINIBUSY NA NÁMĚSTÍ

- Návrh dvou linek do historického jádra a propojení se stávající sítí MHD
- Poté přibyla souvislost s napojením a obsluhou vzdálenějších záchytných parkovišť

Midibusy v historickém jádru - jedna z možných variant řešení s napojením záchytných parkovišť



Zdroj: Mott MacDonald

1.3.2 Projekt řízení dopravy

SVĚTELNÁ SIGNALIZACE

- Oblastní řízení třech oblastí pro zlepšení koordinace skupin křižovatek v prostorové, nikoliv liniové závislosti – z většiny realizováno
- Strategické detektory pro sběr informací o dopravním proudu v mezikřižovatkových úsecích – v přípravě
- Preference MHD – standard komunikace mezi vozidlem a řadičem, podmínka pro pokročilé řízení SSZ – realizováno postupně na straně řadičů, nutné jednorázové vybavení vozidel MHD palubní jednotkou

DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

- Proměnné dopravní značení – zejména změna dopravního režimu během dne nebo mimořádných situací – prozatím nerealizováno
- Naváděcí systém na parkoviště – informace o volné kapacitě - prozatím nerealizováno

1.3.3 Projekt organizace dopravy v klidu

SOUČÁST DOPRAVNÍ POLITIKY MĚSTA

- Při účinném zavedení regulace parkování není nutné volit silná opatření v oblasti dopravy v pohybu
- Téma parkovací zóny jednoznačně chybí v původním IPODu a je doplněno při aktualizaci

ÚZEMNÍ SOUVISLOSTI

- Lze uchopit jako startovací bod pro plošnou změnu organizace dopravy v prstenci kolem centra města
- Zklidňování dopravy – zóny „Tempo 30“

1.3.4 Studie záchytných parkovišť P+R

ZÁCHYTNÁ PARKOVIŠTĚ

- Vytipováno 5 lokalit s celkovou kapacitou cca 1600 míst
- Původně uvažovaný prostor u nákladového nádraží bude nahrazen ještě vhodnější lokalitou v areálu kasáren na Žižkově třídě (v majetku města)

PODPORA PARKOVIŠŤ MINIBUSY MHD

- Souvisí se záměrem zpřístupnění historického jádra
- Rozvíjí původní ideu Generelu MHD

Parkováním na Pražském sídlišti, součást nově navržené parkovací zóny



Zdroj: Mott MacDonald

1.3.5 Cyklogenerel

VYHRAZENÉ PRUHY BUS+CYKLO+TAXI

- Pražská, Husova, Lidická třída – posouzeno spolu se záměrem organizačních opatření IPOD
- Modelováno kapacitní omezení, které dosud nebylo uvažováno (zúžení 4 pruhů na 2 pruhy)

ZKLIDNĚNÉ ZÓNY „TEMPO 30“

- Úzká souvislost se záměrem parkovacích zón
- Dosud nebylo integrovaně řešeno

1.4 Postup aktualizace IPOD

Aktualizace IPOD přehodnotila všechny zmíněné koncepční materiály města a spojila je do jednotného dokumentu. Tento materiál poskytuje jednoduše použitelný podklad, spolu s grafickými přílohami a doplňujícími texty pro specifikaci konkrétních projektových záměrů, které najdou využití při přípravě projektových žádostí o spolufinancování z prostředků evropských fondů.

Při aktualizaci probíhala aktivní komunikace nejen s vedením města a příslušných odborů magistrátu, ale také s autory jednotlivých koncepčních dokumentů, abychom správně porozuměli jejich záměru a pokusili se společně vyřešit některé sporné body, kde jednotlivé podklady do sebe nezapadají.

Do aktualizace IPOD byly zapojeny následující subjekty.

- Projektový tým se začleněním zástupců Magistrátu města
 - Vedení města – náměstek primátora Ing. Konečný
 - Útvar hlavního architekta – Ing. Šram, Ing. Polák
 - Odbor dopravy a silničního hospodářství – Ing. Mráz
 - Odbor správy veřejných statků – Ing. Jaroš
 - Odbor rozvoje a veřejných zakázek
- Konzultační týmu se zapojením autorů koncepce dopravy ve městě
 - M.O.Z. Consult s.r.o. – Ing. Horský (parkování)
 - ADOS – Alternativní dopravní studio – Ing. Jebavý (cyklistika)
 - Dopravní podnik města České Budějovice – Ing. Dolejš / Ing. Filip (veřejná doprava)
 - Royal HaskoningDHV – Ing. Starý (řízení dopravy)

Aktualizace IPOD byla směřována jen na vybrané části, které se prokázaly jako nejvíce potřebné:

- Dopravní model;
- Návrhy organizace dopravy;
- Priority výstavby komunikací;
- Akční plán

DOPRAVNÍ MODEL MĚSTA

- Aktivně využíván, provedena aktualizace sítě, ale bez aktualizace matice (proběhne až po celostátním sčítání dopravy 2015/16 a s využitím dat průzkumu mobility obyvatel Českobudějovické aglomerace)
- Horizonty modelování: současný stav (2015) + výhled (2030)

NÁVRHY ORGANIZACE DOPRAVY

- Prověřena a aktualizována varianta s Koridorem MHD (v IPOD uváděno jako Varianta C);
- Začleněny návrhy Cyklogenerelu (především ve formě vyhrazených jízdních pruhů);
- Začleněn Generel MHD s projekty na rozvoj infrastruktury a úpravy sítě, zavedení midibusů;
- Začleněny aktuální návrhy na záchytná parkoviště a parkovací zónu v širším centru města.

PRIORITY VÝSTAVBY NOVÝCH KOMUNIKACÍ

- Nové posouzení priorit výstavby komunikací;
- Dodržení stejné metodiky jako v původním IPOD;
- Zohlednění aktuální etapizace výstavby dálnice D3.

AKČNÍ PLÁN

- Harmonogram postupu dle všech vstupních dokumentů;
- Projektové karty se specifikací záměrů pro potřeby další přípravy.

2. Organizace dopravy

2.1 Základy návrhu

Návrh organizace dopravy směřuje do oblasti **širšího centra města**, kde se prolínají opatření v parkování, cyklistice, veřejné dopravě i pěší dostupnosti. Díky silným přepravním vztahům s rezidenčními lokalitami Českých Budějovic i okolních měst a obcí budou mít zásahy v centru města široký dopad na dopravní chování obyvatel; samozřejmě za podmínky, že budou realizované ve vzájemné koordinaci.

Následující kapitoly popisují **základní pilíře návrhu** pro každou řešenou oblast dopravy, která dosud byla rozpracovaná v samostatných dokumentech. Podrobnosti k jednotlivým opatřením a lokalitám jsou pak rozepsány v textu specifikací v kapitole 2.3 a také zobrazeny v grafických přílohách.

ZÁKLADNÍ PILÍŘE ORGANIZACE DOPRAVY VE MĚSTĚ

- Parkovací zóna v centru města, na Pražském a Lineckém předměstí;
- Záchytná parkoviště P+R na okraji parkovací zóny;
- MHD v historickém jádru města s napojením parkovišť P+R;
- Změna organizace provozu MHD/IAD v uzlu Nádraží;
- Vyhrazené jízdní pruhy MHD+CYKLO s aktivní preferencí;
- Bezpečné přechody pro chodce na městských třídách;
- Telematická podpora optimální jízdy automobilem.

2.1.1 Parkovací zóna

Návrh předpokládá **zavedení parkovací zóny v plném rozsahu**, jak je navrženo v dokumentaci zpracované v roce 2015 pod názvem „Aktualizace Projektu dopravy v klidu“ od společnosti M.O.Z. Consult s.r.o. Z územního pohledu to tedy znamená rozsah od ulice U Trojice na severu, řeky Vltavy na západě, ulice L. B. Schneidera na jihu a Mlýnské stoky s Mánesovou a Nádražní ulicí na východě:

- zahrnuje cca 8.700 parkovacích míst na místních komunikacích;
- celkový počet míst ve vymezeném území je odhadován na cca 23.700 míst (včetně soukromých);
- přibližně 68% vozidel náleží rezidentům či abonentům (s bydlištěm / provozovnou v území).

Přestože návrh parkovací zóny cílí pouze na třetinu celkové kapacity a předpokládá ekonomickou regulaci především návštěvníků a zaměstnanců (tj. zhruba třetiny uživatelů), je zavedení parkovací zóny jedním z důležitých nástrojů dopravní politiky města. Díky plošnému opatření v oblasti dopravy v klidu lze zvolit méně radikální opatření na regulaci dopravy v pohybu.

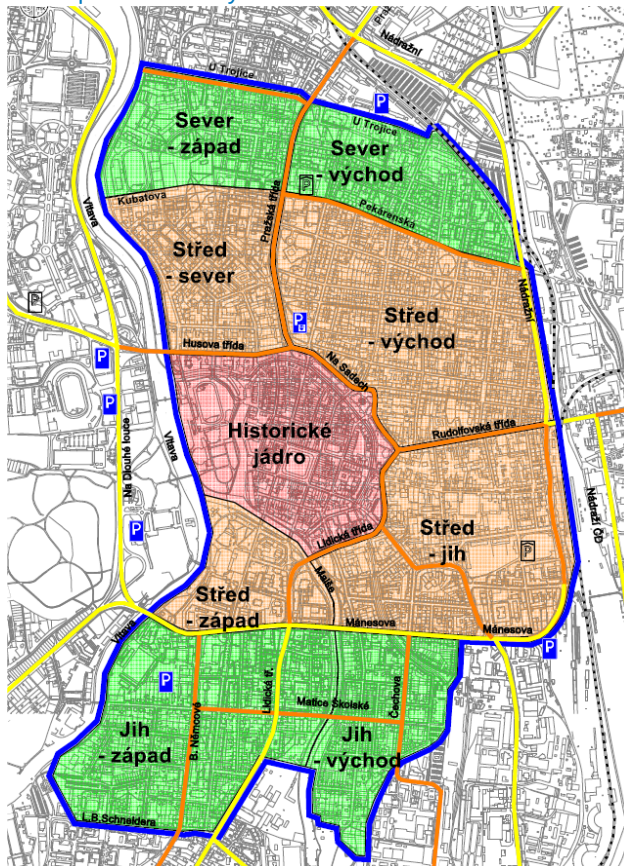
Doprovodným návrhem v územním rozsahu parkovací zóny je **zavedení zón TEMPO 30** ve formě stavebních úprav (zpomalovací prahy) a odstranění zbytného dopravního značení (přednost zprava). Některé ulice jsou zjednosměrněny, aby zde mohla být navýšena parkovací kapacita. V této oblasti se původní návrh zón TEMPO 30 a organizace provozu upravil následovně:

- Jírovcova ulice byla ze zklidněné zóny vyjmuta, aby umožnila plynulý provoz midibusové linky MHD s intervalem 10 minut bez nutnosti zpomalení u každé křižovatky a překonání stavebních prahů;
- Otakarova ulice byla zachována v jednosměrném uspořádání se zvýšeným počtem parkovacích míst (jak je navrženo), avšak s protisměrným cyklistickým pruhem v úseku Nová – Rudolfovská ulice.
- Dvořákova ulice byla zachována v jednosměrném uspořádání (jak je navrženo), avšak s protisměrným cyklistickým pruhem a rozšířením exponovaného chodníku k Mercury centru (autobusové nádraží) namísto původně pávanované druhé řady parkujících vozidel.

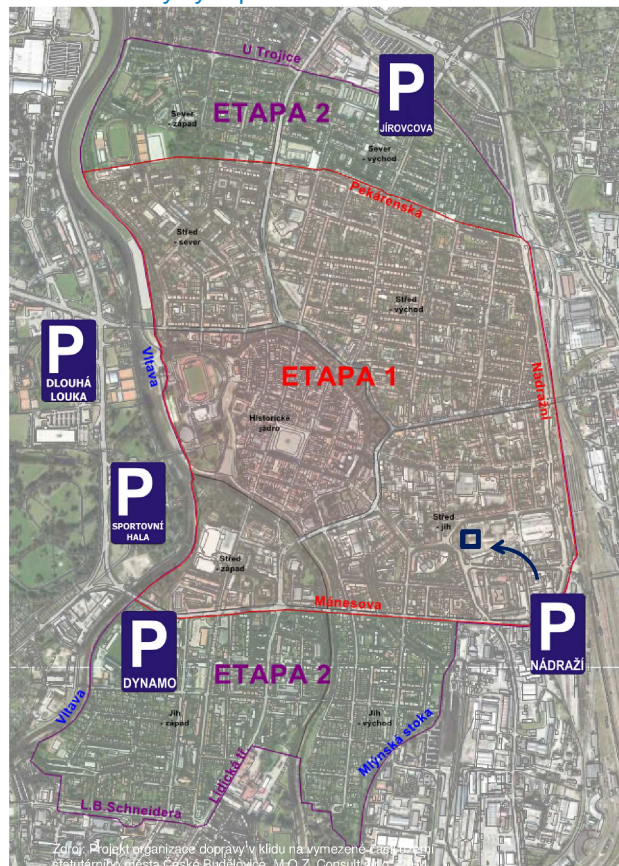
Při návrhu zón TEMPO 30 bude **každá lokalita individuálně posuzována** zejména z hlediska úbytku parkovacích míst a průjezdnosti pro cyklisty. Například v následujících ulicích vidíme ztížený průjezd pro cyklisty na významných cyklistických trasách vlivem zavedení jednosměrek:

- Otakarova – průjezd cyklistů od Nové ulice směrem na Palackého náměstí
- Kubatova – odjezd cyklistů od ZŠ Kubatova směrem do Budivojovy ulice;
- Generála Svobody – průjezd mezi Pivovarskou a náměstím Jiřího z Poděbrad;
- Na Nábřeží – průjezd od ulice Karla Buriana k Modrému mostu (Mayerova ulice)

Návrh parkovací zóny



Umístění záchytných parkovišť P+R



Zdroj: Projekt organizace dopravy v klidu na vymezené části území statutárního města České Budějovice, M.O.Z. Consult s.r.o., 2014

2.1.2 Záchytná parkoviště P+R

Návrh IPOD také přebírá lokalizaci a kapacity pro **záchytná parkoviště P+R**, umístěná na okraji parkovací zóny, s docházkou či dojížděnou MHD do širšího centra města:

- P+R Jírovcova 175 míst, výhledově až 425 míst;
- P+R Dlouhá louka 129 míst, výhledově až 691 míst;
- P+R Sportovní hala 158 míst;
- P+R Dynamo 154 míst;
- P+R Nádraží aktualizováno na P+R U Koníčka v areálu bývalých kasáren, kapacita alespoň 100 míst (dosud nebyla specifikována vzhledem k nejasnému osudu areálu).

Propojení záchytných parkovišť je realizováno také linkami MHD, včetně nově zaváděných midibusových linek do historického jádra (více v následujícím textu a samostatné grafické příloze A.2).

2.1.3 MHD v centru města

Zavedení MHD do historického jádra města představuje významný krok ke zlepšení podmínek dostupnosti veřejné dopravy. Z původního konceptu představeného v „Generelu městské dopravy na období 2010-2020“ byl zachován požadavek na systémové začlenění obsluhy centra do sítě MHD při volbě menšího dopravního prostředku – midibusu. Cílem bylo dosáhnout vyšší integrace a provozně výhodnějších parametrů. Nevzniká tedy překryvná síť midibusů, ale pevná součást stávající sítě, včetně adaptace stávajících tras převáděných z běžných autobusů na midibusy.

V aktualizaci IPOD se připojil námět na zajištění obsluhy záchytných parkovišť P+R, neboť pěší docházka z parkovišť P+R do centra města v některých případech přesahuje 15 minut. Rozvoj midibusové sítě linek lze provést postupně dle potřeb města, výsledná podoba může být následující:

- **Linka 22** v trase P+R Jírovcova – Náměstí P. O. II. – P+R Dynamo – Nemocnice
- **Linka 23** v trase Švábův Hrádek – P+R Dlouhá louka – Náměstí P. O. II. – Nádraží – Havlíčkova kolonie (okrajové úseky na Švábův Hrádek a do Havlíčkovy kolonie obsluhují jen vybrané spoje)

Provozní parametry midibusových linek MHD

Linka	Rozsah provozu	Interval pracovní den	Interval sobota neděle
Linka 22 (P+R Jírovcova – Nemocnice)	06:00 – 20:00	10 minut celodenně	60 minut celodenně
Linka 23 (P+R Dlouhá louka – Nádraží)	06:00 – 20:00	10 minut celodenně	60 minut celodenně
Linka 23 (Švábův Hrádek)	06:00 – 20:00	30 minut celodenně	60 minut celodenně
Linka 23 (Havlíčková kolonie)	06:00 – 20:00	30 minut celodenně	60 minut celodenně

Zdroj: Mott MacDonald

Vyvolané změny ve stávající síti MHD umožňují zavedení midibusů ve větším rozsahu, zároveň přinášejí provozní úsporu na úrovni cca 40% midibusových výkonů (tj. navýšený provoz na midibusových linkách 22 a 23 lze financovat ze 40% úsporami na stávající síti):

- **Linka 6** je prodloužena z Dobré Vody do Kaliště jako náhrada linky 10 v úseku Pohůrka – Kaliště;
- **Linka 10** je z Pohůrky odkloněna na Srubec a nahrazuje zde linku 13;
- **Linka 18** je z Okružní odkloněna přes Husovu kolonii k Nádraží namísto linky 12.

Provozní dopady úprav sítě MHD

Linka	Počet vozidel (změna)	Výkony pracovní den (původní / nové)	Výkony pracovní den (změna)
Linka 22 – zavedení midibusu	+ 5 midibusů	0 / 602 vozokm	+ 602 vozokm
Linka 23 – zavedení midibusu	+ 6 midibusů	0 / 773 vozokm	+ 773 vozokm
Linky 6 a 10 – obsluha Kaliště / Srubce	+/- 0 autobusů	1267 / 960 vozokm	- 307 vozokm
Linka 18 – odklon do Husovy kolonie	- 2 autobusy	996 / 719 vozokm	- 276 vozokm

Zdroj: Mott MacDonald

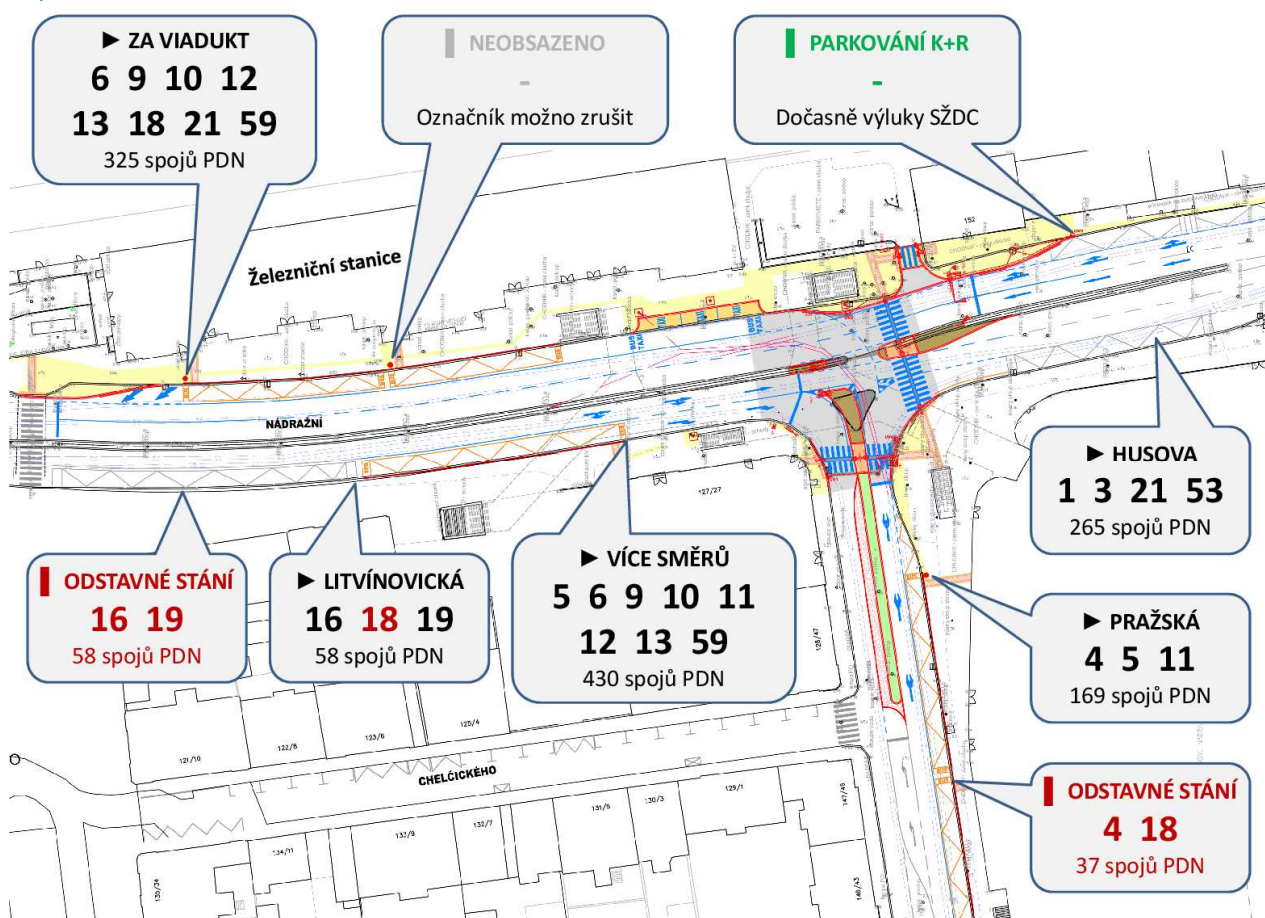
Podmínky zavedení výše zmíněných linek jsou:

- Provoz záchytných parkovišť P+R v režimu kombinovaného předplatného „MHD + parkování“, aby poplatek za parkování spolu s jízdou MHD byly výhodnější než parkování uvnitř zóny;
- Zřízení zastávek MHD na trasách midibusových linek 22 a 23;
- Úprava dopravního režimu Krajinské ulice, včetně křižovatky s ulicí Na Sadech a 28. října;
- Zřízení točny MHD na Pohůrce pro vybrané spoje linky 10 na stávajících komunikacích do doby výstavby přivaděče na dálnici D3 (poté již bude otáčení a odstavení vozidel řešeno v rámci stavby).

2.1.4 Dopravní uzel Nádraží

Změna organizace dopravy v uzlu Nádraží již byla představena v původním IPOD a vydané stavební povolení tento návrh respektuje. Jde o poslední etapu rekonstrukce vybraných úseků Žižkovy třídy, určenou k realizaci v roce 2016. Zastávky MHD U Koníčka stejně jako doplněná zastávka MHD u pošty na Senovážném náměstí jsou již dokončené a slouží svému účelu. Aktualizace IPOD doplňuje návrh uspořádání linek MHD v uzlu Nádraží, aby jejich umístění bylo přehledné a provozně stabilizované. Schéma je funkční i po zavedení provozu midibusů a vyžaduje jen dílčí úpravy organizace linky 23.

Uspořádání linek MHD na zastávkách uzlu Nádraží



Zdroj: Mott MacDonald

Součástí úprav organizace dopravy v uzlu Nádraží může být také nový systém jednosměrných ulic Chelčického + Dvořákova a Chelčického + Štítného, který zamezuje průjezdu vozidel přes pěší zónu na Lannově třídě. Probíhají rovněž stavební úpravy a zřízení SSZ v křižovatce Průmyslová × Dvořákova.

2.1.5 Vyhrazené jízdní pruhy MHD+CYKLO s aktivní preferencí

Návrh preference MHD v provozu kombinuje několik vlivů:

- zohledňuje zvolenou variantu organizace dopravy v centru města (více v kapitole 2.1.7);
- respektuje dříve zpracované a částečně již realizované etapy Koridoru MHD; a
- přidává soubor vyhrazených jízdních pruhů MHD+CYKLO inspirovaný Cyklogenerem.

Představená opatření mají za cíl zachovat plynulost provozu MHD, neboť s rostoucím množstvím světelně řízených křižovatek se bude měnit charakter provozu na hlavních městských třídách. Intenzivnější zapojení příčných vazeb povede k nárůstu počtu SSZ na Pražské, Lidické i Husově třídě (ať již půjde o kapacitní nároky připojení vedlejších ulic či bezpečnostní požadavky na přechodech pro chodce). Tím se bohužel omezí plynulost dopravy na hlavním směru, zároveň ale **kombinací aktivní preference MHD na SSZ a vyhrazených BUS pruhů před SSZ** dosáhneme zachování či zlepšení podmínek pro veřejnou dopravu.

Vyhrazené jízdní pruhy podporují správnou funkci aktivní preference na SSZ, aby byly jízdní doby vozidel MHD předvídatelné a aby byl omezen vliv vzdutí stojících vozidel IAD na křižovatkách. V návrhu je uvažováno se **smíšeným provozem MHD+CYKLO** všude, kde je to možné s ohledem na průběh cyklistických tras a polohy zastávek MHD. Doporučujeme oddělení paralelních vyhrazených a běžných jízdních pruhů přerušovanou čarou, aby bylo možné předjetí cyklisty autobusem či trolejbusem. Jak je patrné z výkresu v příloze A.1, samostatné BUS pruhy bez možnosti jízdy cyklistů jsou na uliční síti ve výrazné menšině, s nabídkou paralelní cyklotrasy mimo hlavní dopravní prostor.

Navrhovaný rozsah **vyhrazených jízdních pruhů na Pražské třídě** byl prověřován kapacitním výpočtem. Řešení jako celek je funkční za předpokladu ponechání dostatečně dlouhých řadících pruhů před křižovatkami, aby nebyla omezena kapacita kritických uzlů sítě a nedocházelo k neřízenému růstu kolon vlivem nekapacitního řízení SSZ. Konkrétně doporučujeme sledovat tyto podmínky:

- pro křižovatku Mariánské náměstí zajistit na Pražské třídě dva řadící pruhy (s uspořádáním „vlevo“ a „vlevo jen BUS + vpravo“) minimálně o délce 70 m;
- pro křižovatku Pražská × Pekárenská garantovat délku řadícího pruhu vlevo při odbočení do Pekárenské ulice (od severu) alespoň na hodnotě 50 m, délku řadícího pruhu vpravo při odbočení do Pekárenské ulice (od jihu) alespoň na hodnotě 40 m.

2.1.6 Bezpečné přechody pro chodce

Součástí návrhu organizace dopravy je také **koncepční řešení přechodů pro chodce přes vícepruhové komunikace**, zejména městské třídy Pražská, Lidická a Husova. V současné době zde najdeme kombinaci neřízených přechodů bez ochranných ostrůvků (Husova u výstaviště), s ostrůvky (Pražská u IGY a Staroměstské, Lidická u Dukelské a Goethovy), světelně řízených přechodů i celých křižovatek a také místa, kde se přechází mimo jakýkoliv přechod (Metropol, Nádraží). Cílem návrhu je, aby na těchto zatížených městských komunikacích nebyl žádný přechod neřízený, pokud vede přes dva paralelní jízdní pruhy a aby všechny přechody byly položeny na přirozených pěších trasách (jde zároveň o požadavky ČSN 73 6110). Souvislost přechodů pro chodce s organizací dopravy je zřejmá z přílohy A.1.

IPOD proto navrhuje následující **samostatné přechody pro chodce** řízené SSZ:

- Husova – zastávky MHD Výstaviště;
- Pražská – na křížení s ulicemi Nerudova, Puklicova a Staroměstská (zde s přejezdem CYKLO);
- Lidická – zastávky MHD Metropol a dále křížení s Dukelskou ulicí.

Další přechody pro chodce budou **v rámci nově vzniklých křižovatek** řízených SSZ:

- Pražská × Fráni Šrámka (v rámci stavby IGY2);
- Nádražní × Žižkova.

Stavební úprava s instalací dělicích a ochranných ostrůvků pak zajistí bezpečné přecházení:

- Lidická × Goethova (v rámci přestavby na okružní křižovatku a společné zastávky MHD / IDS)

2.1.7 Telematická podpora

Oblast telematiky lze chápat jako balíček podpůrných opatření s možností postupné realizace ve prospěch optimálního využití automobilu při pohybu po městě. Vycházíme ze zpracovaného Projektu řízení dopravy, kde se ve vazbě na celkový návrh organizace dopravy IPOD jeví následující záměry jako nejpřínosnější:

- Preference MHD formou aktivní komunikace mezi vozidlem a řadičem křižovatky;
- Oblastní řízení dopravy a strategické detektory;
- Naváděcí systémy parkovišť;
- Informační systém pro objízdné trasy D3 a proměnné dopravní značení;
- Preventivní a represivní systémy.

S využitím zařízení pro sledování aktuální polohy vozidel MHD a komunikace s řadiči SSZ křižovatek bude možné, v závislosti aktuální časové poloze vozidel MHD vůči jízdnímu řádu, preferovat na vybraných relacích zpožděné spoje, případně všechny spoje. Díky této technologii bude možné dodržovat jízdní řády na preferovaných linkách MHD i v čase dopravních špiček či v místech tvorby častých dopravních kongescí. Téma je úzce provázané s návrhem vyhrazených jízdních pruhů pro MHD v kapitole 2.1.5.

Světelně řízené křižovatky vzájemně propojené v rámci zelených vln umožňující dynamické změny v používaných signálních plánech jednotlivých lokalit i celých oblastí jsou základním prvkem řízení dopravy moderních měst. Díky systémovému užití dopravních detektorů a případně přednastavených scénářů v dopravní ústředně jsou modernizované křižovatky schopné reagovat na aktuální změny v dopravní poptávce a umožňují plynulý pohyb účastníků silničního provozu jak v době dopravních špiček, tak i do jisté míry v době mimořádných dopravních situací. Cílovým stavem českobudějovického dopravního systému je proto modernizace / dostavba klíčových SSZ křižovatek do podoby umožňující dynamické řízení dopravy a doplnění strategických detektorů pro sledování dopravního proudu v mezilehlých úsecích.

Naváděcími systémy s informací o volných parkovacích kapacitách ve vybraných částech města lze postupem času docílit částečné odstranění zbytečné automobilové dopravy, jejichž řidiči projížděním ulic ve své cílové destinaci hledají volné místo k zaparkování. Ve výsledku tak může efektivně fungující naváděcí informační systém, ve spolupráci s dalšími navrhovanými informačními systémy, významně přispět ke zklidnění celkové dopravní situace na území města České Budějovice, zejména v parkovací zóně. Systém se bude skládat z komponent sledování aktuální obsazenosti parkovišť, proměnných informačních tabulí a přenosových tras včetně napojení na dopravní ústřednu.

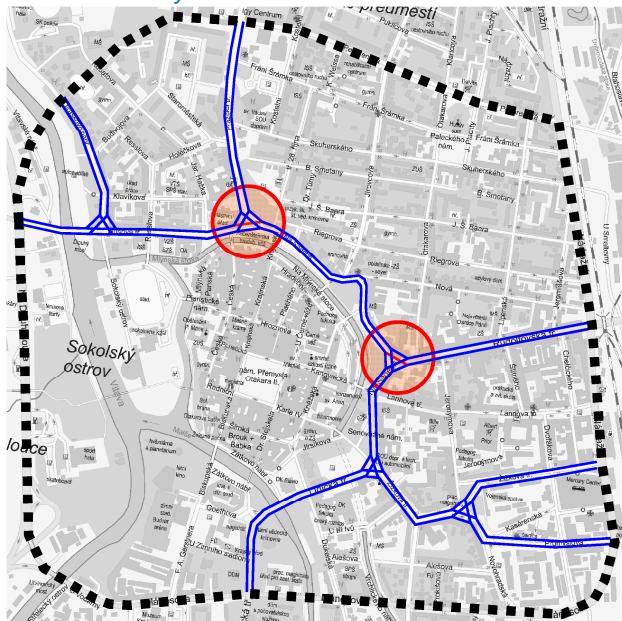
Zprovoznění obchvatu dálnice D3 znamená také riziko nepředvídatelných či plánovaných událostí na trase dálnice s částečnou či úplnou uzavírkou. Náhradní trasy po městě je pak nutné v reálném čase nastavit pro průjezd tranzitní dopravy, především dopravní značení a řízení dopravy na SSZ. Podle aktuálního stavu dopravy ve městě a disponibilní kapacity komunikací lze v principu volit mezi průjezdem po Zanádražní komunikaci nebo po stávajícím průtahu silnice I/3 ulicemi Strakonická / Na Dlouhé louce.

Přínosy preventivních a represivních systémů spočívají především ve vynucování dodržování rychlostních limitů v místech, kde vlivem překračování těchto limitů klesá bezpečnost silničního provozu (průjezdné úseky silnic v místech školních zařízení, zvýšeného pohybu chodců či v místech se zvýšenou nehodovostí, apod.) či naopak vzrůstá akustické zatížení okolních částí (průtahy silnic hustě obydlenými oblastmi). Spadá sem úsekové měření rychlosti, založené na rozpoznání RZ vozidel projíždějících sledovaným úsekem pozemní komunikace pomocí citlivých kamerových systémů a čtecích zařízení. Obdobně také systémy záznamu „jízdy na červenou“ nebo neoprávněného využití vyhrazeného jízdního pruhu jsou založeny na principu použití vícero přesných kamer, které mohou zaznamenat průběh dopravních přečinů.

2.2 Varianty organizace dopravy

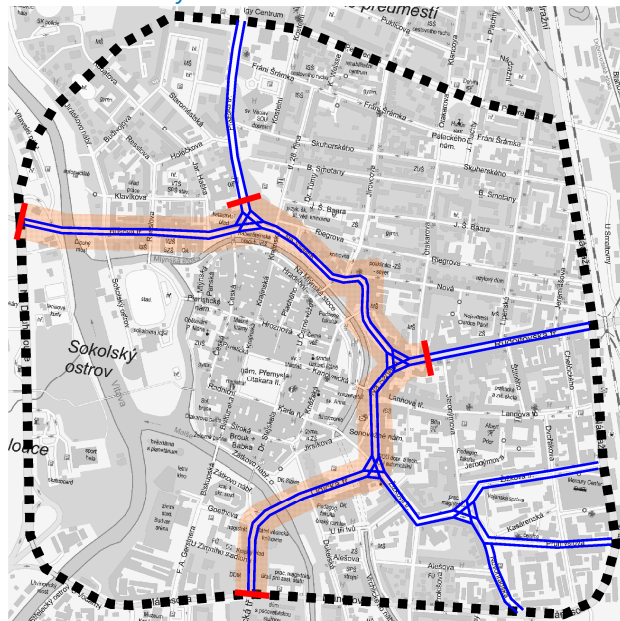
Detailní návrh organizace dopravy v centrální části města byl v původním IPOD rozpracován do šesti variant s různou mírou zásahu do stávající dopravní situace (označeny A až E a Z). Veškeré návrhy byly koncipovány jako krátkodobé, tj. vycházejí z tehdejšího stavu komunikační sítě a neuvažovaly vliv výstavby nových komunikací. Návrhy přicházely pouze s drobnými zásahy do infrastruktury, jako jsou zřízení či úprava dopravních ostrůvků, světelné signalizace nebo trolejového vedení pro MHD.

Schéma varianty C



Zdroj: Mott MacDonald

Schéma varianty E



Zdroj: Mott MacDonald

Všechny varianty organizace dopravy byly testovány v matematickém dopravním modelu města, aby bylo možné simulovat jejich dopad na dopravu ve městě pro případ, kdy by došlo k realizaci. Využití dopravního modelu poskytuje důležité informace pro rozhodnutí o optimální variantě. Na základě hodnocení byly vybrány tři varianty, které vstupují také do opětovného posouzení v rámci aktualizace IPOD:

- **Varianta Z** je základním a společným souborem opatření pro zlepšení podmínek uživatelů MHD a chodců v řešeném území. Sama o sobě tedy nezajišťuje zvýšení plynulosti dopravy na komunikacích, ale je nutnou součástí dopravních opatření (tedy univerzální „nultou etapou“). Návrhy zahrnuté do varianty Z již byly do současné doby částečně realizovány a v principu se soustřeďují na:
 - zlepšení dostupnosti služeb MHD změnou uspořádání zastávek v dopravních uzlech u nádraží a na Senovážném náměstí a doplněním nových zastávek v Žižkově třídě;
 - zvýšení bezpečnosti na přechodech pro chodce, zřízení nových přechodů na místech křížení s pěšími proudy, rozšíření pěších zón a ulic s regulovaným vjezdem;
 - úpravu křižovatek na městském okruhu – vstupech do centrální části města.
- **Varianta C** směřuje ke zjednodušení řízení křižovatek v ulici Na Sadech, kdy zrušené fáze světelného řízení rozšíří dobu volna pro zbývající směry. Zvýší se tak plynulost průjezdu křižovatkami. Zároveň je tímto opatřením zamezeno obousměrnému tranzitnímu průjezdu Husova ↔ Na Sadech ↔ Rudolfovská, což povede ke snížení celkových intenzit dopravy na zmíněných komunikacích. Výjimky ze zákazů odbočení platí samozřejmě pro vozidla veřejné dopravy a IZS
 - Pražská × Husova × Na Sadech: zákaz levého odbočení z ulice Na Sadech do Husovy třídy;
 - Rudolfovská × Na Sadech: zákaz levého odbočení z ulice Na Sadech do Rudolfovské.

- **Varianta E** je nastavena pro řízení dopravy v centru města tak, aby zde nevznikaly kongesce. V praxi je tedy nutné zajistit, aby v každém časovém okamžiku projíždělo po regulované síti takové množství vozidel, které zachová plynulost provozu. Regulovaná oblast je vymezena ulicemi Na Sadech a Husova po Dlouhý most. Regulační prvky, „vstupní brány“ do řízené oblasti, musejí být propojeny s preferencí veřejné dopravy, neboť na vjezdech budou pravděpodobně vznikat kolony, které však autobusy a trolejbusy mohou předjet vyhrazeným jízdním pruhem. Po projetí vstupní branou se již řadí do regulovaného (a tudíž přijatelného) proudu vozidel, proto není nutné uplatňovat další formy regulace uvnitř řízené oblasti. Vstupní brány tvoří následující městské komunikace:
 - Husova třída ze západu (křižovatka Husova × Na Dlouhé louce);
 - Pražská třída ze severu (křižovatka Mariánské náměstí);
 - Rudolfovská třída od východu (křižovatka Rudolfovská × Na Sadech);
 - Lidická třída od jihu (křižovatka Mánesova × Lidická).

2.2.1 Varianta Z

Výchozí univerzální etapa pro všechny navazující varianty byla již z větší části realizována, například:

- Zastávky MHD Žižkova × Novohradská × Jeronýmova;
- Revitalizace Žižkovy třídy a zastávka MHD na Senovážném náměstí naproti poště;
- Přechody pro chodce v Rudolfovské třídě;
- Celková rekonstrukce křižovatky Lidická × Mánesova;
- Zdvojené levé odbočení z centra v křižovatce Pražská × Strakonická;

Ve fázi ukončené investiční přípravy, tj. s platným stavebním povolením, se nachází záměr celkové úpravy Přednádraží, včetně křižovatky Nádražní a Žižkovy třídy. Spolu s dalšími opatřeními je součástí výsledného návrhu IPOD (viz dále).

2.2.2 Varianta C

Varianta C tvoří základ organizace dopravy v Koridoru MHD, který vznikl v Generelu městské dopravy pro období 2010-2020 a je dále investičně připravován na půdě města. Do dnešní doby byla realizována rekonstrukce Mariánského náměstí a přilehlého úseku Husovy třídy, která však neobsahuje regulativní prvek vyhrazeného levého odbočení (i když stavebně již křižovatka s tímto prvkem počítá). Také byly provedeny dílčí opravy zastávek MHD na sídlištích Šumava a Máj v trase linky 3.

Na brzkou realizaci čekají investiční akce Koridoru, které se rovněž promítají do výsledného návrhu IPOD:

- Celková rekonstrukce křižovatky Na Dlouhé louce × Husova;
- Zastávky a přechod pro chodce u Výstaviště;
- Světelné řízení křižovatky Branišovská × Jana Opletala.

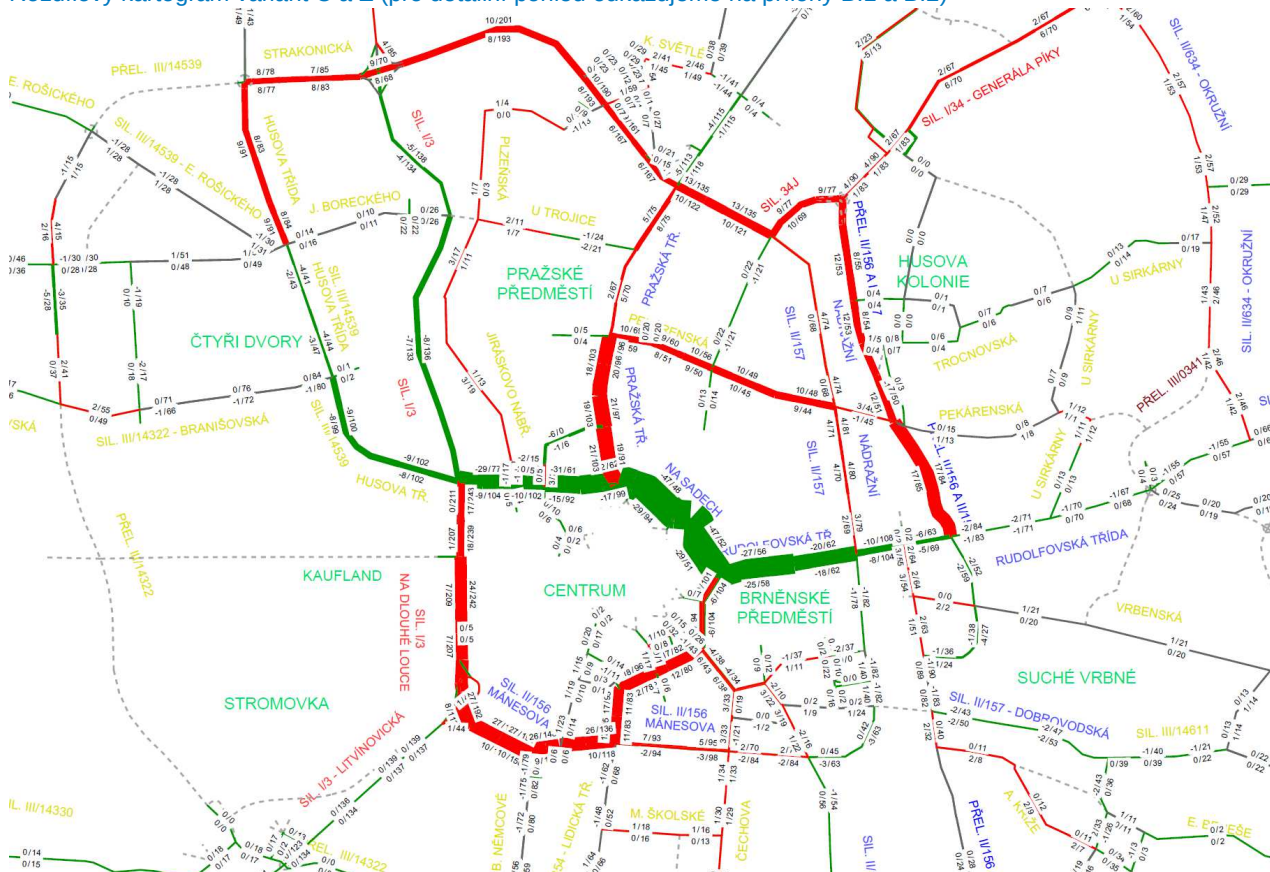
Pro variantu C bylo znovu provedeno posouzení v matematickém dopravním modelu města, a to ve skutečném stavu komunikační sítě města v závěru roku 2015. Cílem posouzení bylo získat přímé porovnání s variantou E, která byla rovněž výpočtově připravena na stejné výchozí podmínky. Výsledný rozdílový kartogram je k dispozici v přílohách:

- **B.1** – Rozdíl varianty C a výchozí varianty Z v celoměstském pohledu;
- **B.2** – Rozdíl varianty C a výchozí varianty Z s výřezem městského okruhu a vnitřního území.

Kartogramy zobrazují změnu intenzit dopravy (ve stovkách vozidel) při realizaci regulativního opatření ve variantě C (tj. vyhrazená levá odbočení v ulici Na Sadech jen pro veřejnou dopravu). Patrné je výrazné odlehčení ulice Na Sadech o 7,6 tis. voz. / 24h (- 35 %), kdy zátěž je rozložena na paralelní trasy:

- Mánesova a Na Dlouhé louce - nárůst až 3,7 tis. voz. / 24h (+ 10 %);
- Strakonická – nárůst až 1,8 tis. voz. / 24h (+ 4 %);
- částečně zátěž zůstává v Husově třídě, ale přijíždí přes Pražskou – nárůst až 4 tis. voz. / 24h (+ 17 %).

Rozdílový kartogram variant C a Z (pro detailní pohled odkazujeme na přílohy B.1 a B.2)



Zdroj: Mott MacDonald

2.2.3 Varianta E

Princip varianty E, tedy „vjezdových bran“ do ulice Na Sadech, byl výpočtově připraven formou kapacitního posouzení křižovek, které by měly funkci „vjezdové brány“ převzít. Jde tedy o křižovatky s vícepruhovým vjezdem ve směru do centra města, kde lze preferovat paralelní jízdu vozidel veřejné dopravy na úkor stojících vozidel IAD. Úseky s kontrolovaným vzdutím kolony vozidel IAD byly zvoleny tak, aby neohrožily plynulost dopravy na alternativních objízdných trasách nebo městském okruhu:

- Lidická × Mánesova – uvažováno teoretické vzdutí vozidel IAD až na nám. Jiřího z Poděbrad (600 m);
- Mariánské náměstí – vzdutí vozidel IAD až po Pekárenskou ulici (534 m);
- Husova × Na Dlouhé louce – vzdutí vozidel IAD až po Branišovskou ulici (546 m);
- Rudolfovská × Na Sadech – vzdutí vozidel IAD až po Nádražní ulici (498 m).

Výpočet zadržování vozidel před „vjezdovými branami“ vycházel z teoretického předpokladu, že doba zelené na regulovaném směru bude zkrácena tak, aby projelo méně vozidel do ulice Na Sadech a zbylá vozidla IAD vyčkávala v jízdních pružích až do dosažení maximální délky vzdutí uvedené výše. Výpočet rovněž zohledňuje skutečnost, že kolona vozidel zdrží i jiné směry průjezdu křižovatkou. Následující tabulka shrnuje výsledek, kdy uvedeným způsobem lze pozdržet maximálně 372 vozidel za hodinu.

Křižovatka	Směr regulace	Počet zadržených vozidel za hodinu	Podíl vjezdové brány na celkovém zadržení
Lidická x Mánesova	Lidická do centra	109	29 %
Mariánské náměstí	Pražská do centra	89	24 %
Husova x Dlouhá louka	Husova do centra	91	24 %
Rudolfovská x Na Sadech	Rudolfovská do centra	83	22 %
Celkem	všechny vjezdové brány	372	100 %

Také pro variantu E bylo provedeno posouzení v matematickém dopravním modelu města, a to formou kapacitního omezení regulovaných směrů průjezdu křižovatkou. Podrobněji v přílohách:

- **B.3** – Rozdíl varianty E a výchozí varianty Z v celoměstském pohledu;
- **B.4** – Rozdíl varianty E a výchozí varianty Z s výřezem městského okruhu a vnitřního území.

Kartogramy zobrazují změnu intenzit dopravy (ve stovkách vozidel) při realizaci regulativního opatření ve variantě E (tj. „vjezdové brány“ do ulice Na Sadech). Patrný je významně nižší efekt opatření pro odlehčení ulice Na Sadech, konkrétně o 1,0 tis. voz. / 24h (- **5 %**), kdy zátěž je rozložena na paralelní trasy:

- 357021///01/B

2.2.4 Výsledný návrh

Provedené simulace v matematickém dopravním modelu naznačují, že **varianta E nedosahuje očekávaného efektu** pro výrazné snížení intenzit dopravy v ulici Na Sadech a zvýšení plynulosti dopravy. Naopak, vede k poměrně značnému zdržení vozidel i ve směrech, které nejsou cílem regulace. Z toho důvodu se regulace formou „vjezdových bran“ nedoporučuje, přestože bývá jinde běžně užívaným nástrojem k regulaci plynulosti dopravy na strategických úsecích sítě (například v městských tunelech).

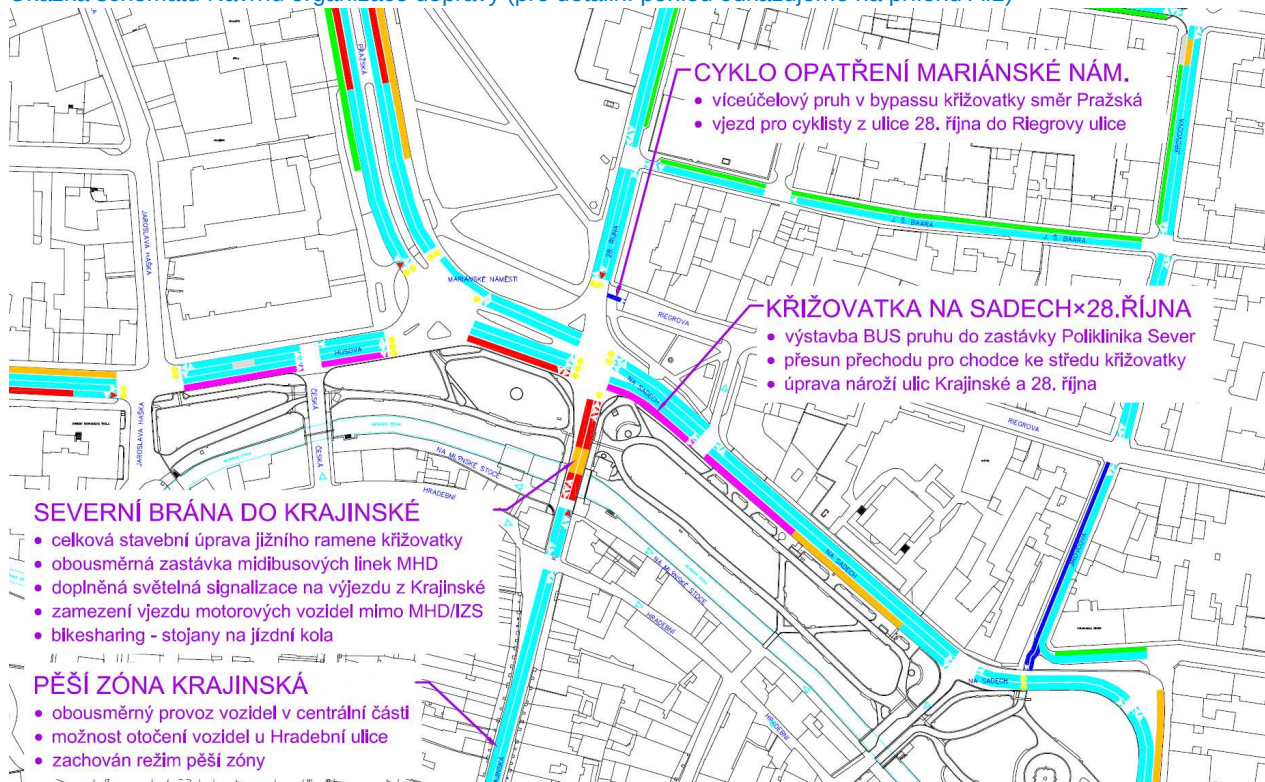
Aktualizace IPOD naopak potvrzuje, že **varianta C účinně reguluje dopravu v centru města**. Zároveň díky své závažnosti vyžaduje kapacitní posílení alternativních tras, především následujících:

- křižovatka Na Dlouhé louce × Husova pro převedení zátěže z jihozápadní části městského okruhu;
- Severní spojka pro odvedení tranzitní dopravy ze Strakonické ulice a uvolnění kapacity pro odkloněné vnitřní a vnější jízdy z centra města;
- propojení Horákové – Strakonická pro zatraktivnění městského okruhu ve vazbě na sídliště Máj.

Vzhledem k dosavadnímu problematickému přijetí varianty C ze strany politické reprezentace i části veřejnosti však doporučujeme, aby před realizací proběhla strukturovaná diskuze, nejlépe v rámci plánu udržitelné městské mobility, jak je doporučeno Evropskou komisí.

Výsledný návrh organizace dopravy je proveden univerzálně, aby vyhovoval jak stavu s regulací průjezdu IAD centrem města, tak stavu bez regulace. Jeho účelem je umožnit brzkou realizaci opatření, která budou mít okamžitý efekt a přinesou zlepšení bez vyčkávaní na velké stavby, které podmiňují bezproblémové řešení dle varianty C. Návrh organizace dopravy je k dispozici v příloze A.1.

Ukázka schématu Návrhu organizace dopravy (pro detailní pohled odkazujeme na přílohu A.1)



Zdroj: Mott MacDonald

2.3 Specifikace opatření

Textová specifikace opatření v této kapitole doplňuje hlavní grafickou přílohu A.1.

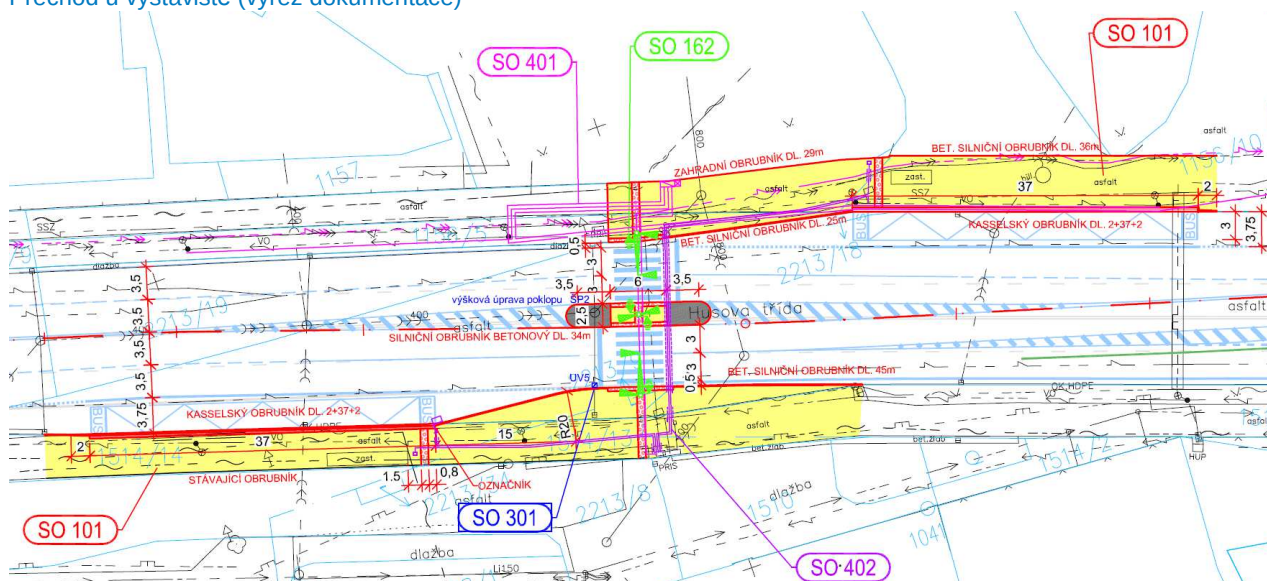
2.3.1 Křižovatka Husova x Sovy

Záměr světelně řízené křižovatky spolu se zřízením samostatných odbočovacích pruhů vlevo souvisí s výstavbou bytových domů v ulici Antonína Sovy a zároveň s novou organizací příjezdu do areálu výstaviště. Výhodou nového uspořádání bude lepší dopravní napojení výstaviště, kdy stávající vjezd neumožňuje plnohodnotné napojení na Husovu třídu a byl by komplikovaný po výhledové přestavbě blízké křižovatky Husova x Na Dlouhé louce.

2.3.2 Přečhod u výstaviště

Záměr je převzat z projektu Koridoru MHD. Jeho podstatou je vybudování poptávkového světelně řízeného přechodu mezi vytiženými zastávkami MHD, který bude využit jednak pro přestup mezi linkami MHD, ale také pro pěší přístup k výstavišti samotnému. Se zřízením přechodu je spojena i přestavba zastávek MHD v obou směrech. Nové uspořádání přinese významně bezpečnější řešení z pohledu chodců, kteří dnes frekventovanou komunikaci v tomto prostoru vnímají jako bariéru.

Přečhod u výstaviště (výřez dokumentace)

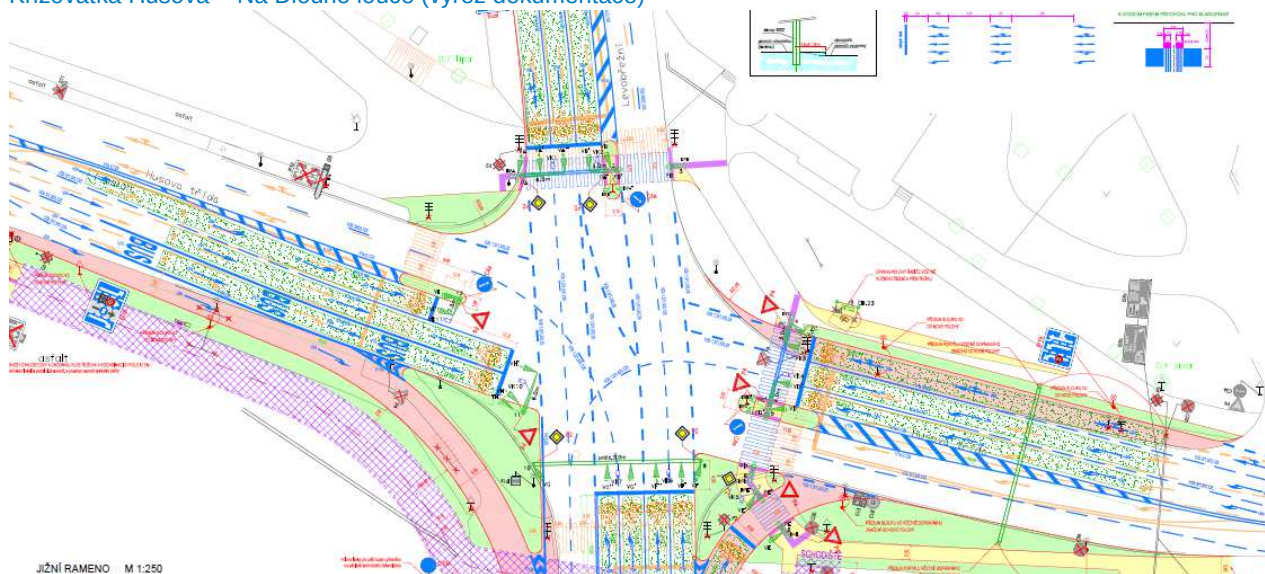


Zdroj: Koridor linky č. 3, Etapa I, Mott MacDonald (2012)

2.3.3 Křižovatka Husova x Na Dlouhé louce

Zvýšení kapacity nejzatíženější křižovatky v Českých Budějovicích je dosaženo vybudováním nových řadicích pruhů, konkrétně levého a pravého odbočení na jižním rameni křižovatky, vyhrazeného pruhu BUS přímo po Husově třídě do centra, spolu s výstavbou bypassu pravého odbočení ze západního na jižní rameno (Husova >> Na Dlouhé louce). Překonání rozlehlé křižovatky pro chodce a cyklisty usnadní mimoúrovňová lávka nad jižním ramenem křižovatky, vhodně napojená v přímém směru na Dlouhý most a ústí ulice Na Sádkách. Přestavba křižovatky zajistí vyšší plynulost dopravy a je předpokladem pro realizaci regulativních opatření v centru města.

Křižovatka Husova × Na Dlouhé louce (výřez dokumentace)



Zdroj: PD – Stavební úpravy křižovatky ulic Na Dlouhé louce × Husova – České Budějovice, ELTODO (2014)

2.3.4 Parkoviště P+R Dlouhá louka

Záchytné parkoviště nabízí více možností navazující dopravy – od pěší docházky přes jízdu MHD speciálně zřízenou midibusovou linkou číslo 23 až po zapůjčení jízdního kola na principu bikesharingu. Plochy pro parkování lze rozvíjet etapovitě až do cílové kapacity 791 míst. Předpokladem pro úspěch záchytného parkoviště je realizace parkovací zóny v širším centru města spolu s atraktivní cenovou politikou na parkovišti (včetně možnosti předplatného parkování). V opačném případě lze očekávat zvýšený tlak na parkování přímo v ulicích města, včetně nelegálních míst pro stání vozidel.

2.3.5 Křižovatka Pražská × Strakonická

V rámci rekonstrukce mostu přes Dobrovodskou stoku se předpokládá rozšíření mostovky severozápadním směrem, kde vznikne prostor pro zřízení samostatného pruhu pro odbočení vpravo. Výhodou je snazší převedení dopravní zátěže na průtah silnice I/3 přes křižovatku. Opatření má význam i po částečném vybudování dálnice D3 do MÚK Úsilné. Zdvojení levého odbočení na Pražské z centra, provedené dle původního IPOD, zůstává samozřejmě beze změn.

2.3.6 Přechody v Nerudově a Puklicově

Přechody pro chodce přes frekventovanou Pražskou třídu v současné době odporují technické normě, neboť chodci zde překonávají dva paralelní jízdní pruhy po neřízeném přechodu. Vznikají zde konfliktní situace, včetně skoro-nehod i nehod. Navržena je instalace SSZ na samotné přechody pro chodce, tj. bez rozšiřování na přilehlou křižovatku s Nerudovou ulicí. Předpokládá se poptávkové řízení přechodu, s koordinací světleného řízení na Pražské třídě až po Pekárenskou ulici. Opatření kromě zvýšené bezpečnosti bude mít vliv i na zlepšení plynulosti dopravy a je možné zde aplikovat aktivní preferenci vozidel MHD stejně jako na křižovatkách.

2.3.7 Křižovatka Pražská × Pekárenská

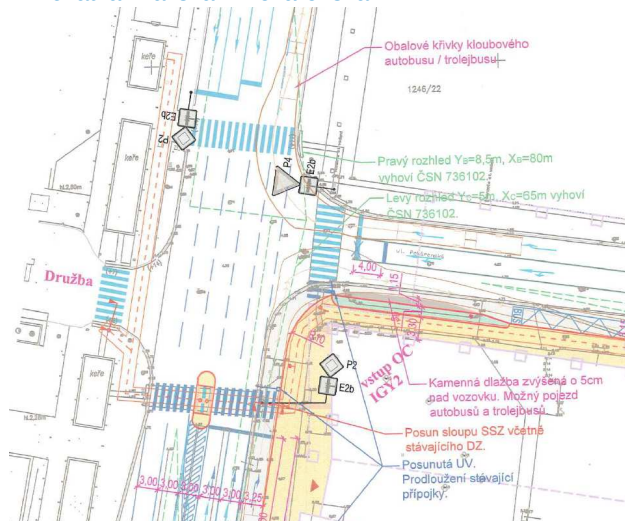
Přestavba jižního ramene křižovatky souvisí se stavbou obchodního centra IGY 2, které je lokalizováno přímo ve zmíněné křižovatce. Kromě instalace ochranného ostrůvku na přechodu pro chodce dojde k rozšíření vjezdu do křižovatky o řadicí pruh vpravo, který umožní odbočení vozidel vpravo nezávisle na směru přímo (např. formou doplňkového signálu vpravo, může být spuštěn zároveň s výjezdem vozidel z východního ramene Pekárenské ulice). Pro správnou funkci odbočovacího pruhu je nutné dodržet jeho délku minimálně 40 metrů. Přínosem úpravy bude optimalizované řízení dopravy pomocí SSZ.

2.3.8 Křižovatka Pražská × Šrámka

Úpravy křižovatky opět souvisejí se stavbou obchodního centra IGY 2, neboť přes tuto křižovatku bude probíhat příjezd vozidel do parkovacího objektu. Nově zde bude osazena světelná signalizace, na jižním rameni vznikne přechod pro chodce, který v tomto úseku Pražské třídy chyběl. Předpokládá se řízení v koordinaci se sousední křižovatkou v Pekárenské ulici. Levé odbočení do ulice Fráni Šrámka ve směru od severu bude přemístěno do samostatného řadicího pruhu.

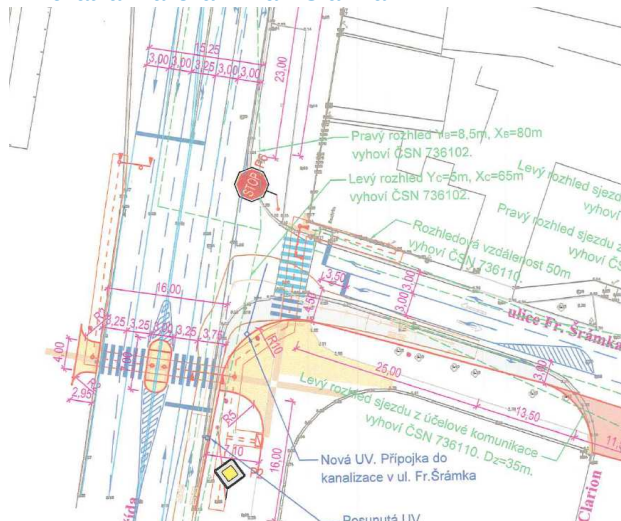
Pokud doprovodí výstavbu světelně řízené křižovatky také zřízení vyhrazených jízdních pruhů pro MHD a cyklisty, budou dopady křižovatky na plynulost této dopravy minimalizovány. Benefit pak získávají v chodci v podobě nového přechodu.

Křižovatka Pražská × Pekárenská



Zdroj: Statutární město České Budějovice

Křižovatka Pražská × Fráni Šrámka



Zdroj: Statutární město České Budějovice

2.3.9 Vyhrazené pruhy v Pražské

Vyhrazené jízdní pruhy podporují správnou funkci aktivní preference na SSZ, aby byly jízdní doby vozidel MHD předvídatelné a aby byl omezen vliv vzduť stojících vozidel IAD na křižovatkách. V návrhu je uvažováno se smíšeným provozem MHD+CYKLO po celé délce Pražské třídy až po Čechovu ulici.

Navrhovaný rozsah vyhrazených jízdních pruhů na Pražské třídě byl prověřován kapacitním výpočtem. Řešení jako celek je funkční za předpokladu ponechání dostatečně dlouhých řadicích pruhů před křižovatkami, aby nebyla omezena kapacita kritických uzlů sítě a nedocházelo k neřízenému růstu kolon vlivem nekapacitního řízení SSZ. Konkrétně doporučujeme sledovat tyto podmínky:

- pro křižovatku Mariánské náměstí zajistit na Pražské třídě dva řadící pruhy (s uspořádáním „vlevo“ a „vlevo jen BUS/CYKLO + vpravo“) minimálně o délce 70 m;
- pro křižovatku Pražská × Pekárenská garantovat délku řadícího pruhu vlevo při odbočení do Pekárenské ulice (od severu) alespoň na hodnotě 50 m, délku řadícího pruhu vpravo při odbočení do Pekárenské ulice (od jihu) alespoň na hodnotě 40 m.

2.3.10 Přejed a přechod ve Staroměstské

Stejně jako v případě Nerudovy a Puklicovy ulice, také přechod pro chodce u tzv. koldomu odporuje technickým normám a je nebezpečným místem. Navrženo je rozšíření přechodu také o přejezd pro cyklisty na důležité spojnici Staroměstské a Holečkovy ulice s východní částí Pražského předměstí. Samostatné světelné řízení nebude zahrnovat sousední křižovatku. Přínosem bude větší bezpečnost při překonávání Pražské třídy a vyšší plynulost dopravy aplikací poptávkového systému řízení SSZ.

2.3.11 Parkoviště P+R Jírovceva

Záchytné parkoviště na severním konci Jírovcevy ulice využívá plochu po bývalém vojenském areálu. Etapovitý rozvoj začíná na 170 parkovacích místech, s výhledem rozšíření až na 425 míst. V této souvislosti je uvažováno také variantní využití plochy pro obchodní vybavenost, s přemístěním funkce parkování do parkovacího objektu. Propojení supermarketu se záchytným parkovištěm nabízí vhodné propojení funkcí. Lokalita je výborně napojena na městský okruh a budoucí příjezd od dálnice D3 ulicí Generála Píky. V bezprostřední blízkosti parkoviště je navržena točna midibusu MHD, který by zajišťoval pravidelné spojení parkoviště s Pražským předměstím i historickým jádrem města a nemocnicí. Jinou možností bude využít systém městských kol, tzv. bikesharingu, pro návaznou cestu do cíle. Parkoviště je jednou z klíčových podmínek realizace parkovací zóny na Pražském předměstí, zejména při ekonomické regulaci zaměstnaneckého parkování, pro které je P+R především určeno.

2.3.12 Zastávka MHD Nerudova

Zastávka je lokalizována v křižovatce Jírovcevy a Nerudovy ulice. Zajistí obsluhu přilehlé rezidenční zástavby a škol novou midibusovou linkou MHD do historického jádra města s pokračováním až k nemocnici. Součástí zastávky by měly být také stojany na sdílená jízdní kola (bikesharing).

2.3.13 Jednosměrná Nerudova ulice

Kompletní rekonstrukce Nerudovy ulice zavede jednosměrný provoz, aby bylo možné navýšit počet parkovacích míst. S tím souvisí i změna směru jízdy v paralelní Puklicově ulici, aby byl umožněn pohyb vozidel v území oběma směry. Jízda cyklistů bude v obou ulicích dovolena také v protisměru, bez vymezeného protisměrného jízdního pruhu na vozovce.

2.3.14 Křižovatka Pekárenská × Jírovceva

Křižovatka bude osazena světelnou signalizací. To vyvolává nutnost změnit uspořádání jízdních pruhů, konkrétně přidat samostatná levá odbočení z Pekárenské ulice do obou ramen Jírovcevy ulice. Cílem opatření je usnadnit výjezd z Jírovcevy ulice, který je už ve stávajícím stavu komplikovaný. Výhledové scénáře rozvoje komunikací ve městě i předpokládaný rozvoj obytných a obslužných funkcí na severním konci Jírovcevy ulice upozorňují na tendenci k růstu dopravní zátěže v Jírovcevě ulici, což by ještě zhoršilo současný stav. Světelné řízení pomůže i hladkému průjezdu nové midibusové linky.

2.3.15 Zastávky MHD Šrámka a Smetany

Zastávky jsou lokalizovány v křižovatkách se stejnojmennými ulicemi, vždy v pozici v jízdním pruhu za křižovatkou v minimální možné vzdálenosti od její hranice. Zajistí obsluhu přilehlé rezidenční zástavby a škol novou midibusovou linkou MHD do historického jádra města s pokračováním až k nemocnici. Součástí zastávek by měly být také stojany na sdílená jízdní kola (bikesharing).

2.3.16 Jednosměrná Otakarova ulice a CYKLO opatření Nová ulice

Zavedení jednosměrného provozu v Otakarově ulici (v úseku Skuherského – Rudolfovská) přímo souvisí s návrhem parkovací zóny, resp. potřebou legalizovat stávající parkovací místa v šířkovém profilu ulice a umožnit v některých místech i vznik nových míst. Opatření má negativní dopad na průjezd cyklistů od jihu na sever. Částečně je kompenzováno zřízením vyznačeného cyklopruhu v protisměru alespoň od Rudolfovské třídy po Novou ulici, s návazností přes Novou ulici do Jírovcovy ulice. Po změně legislativy je vhodné umožnit průjezd cyklistů v protisměru i zbývajícím úsekem Otakarovy ulice, který za současných podmínek není administrativně možný.

2.3.17 CYKLO opatření Mariánské náměstí

Jednoduchá stavební úprava chodníku mezi ulicemi 28. října a Riegrovou umožní komfortní průjezd cyklistů ve směru do Pražského předměstí. Propojení Krajinské a Pražské ulice ve směru na sever zajistí víceúčelový pruh vedený v bypassu křižovatky Pražská × Husova s vyznačením piktogramového koridoru pro usměrněný průjezd cyklistů. Obě opatření mají přímou návaznost s přestavbou křižovatky Na Sadech × 28. října × Krajinská, popsanou v následujícím odstavci.

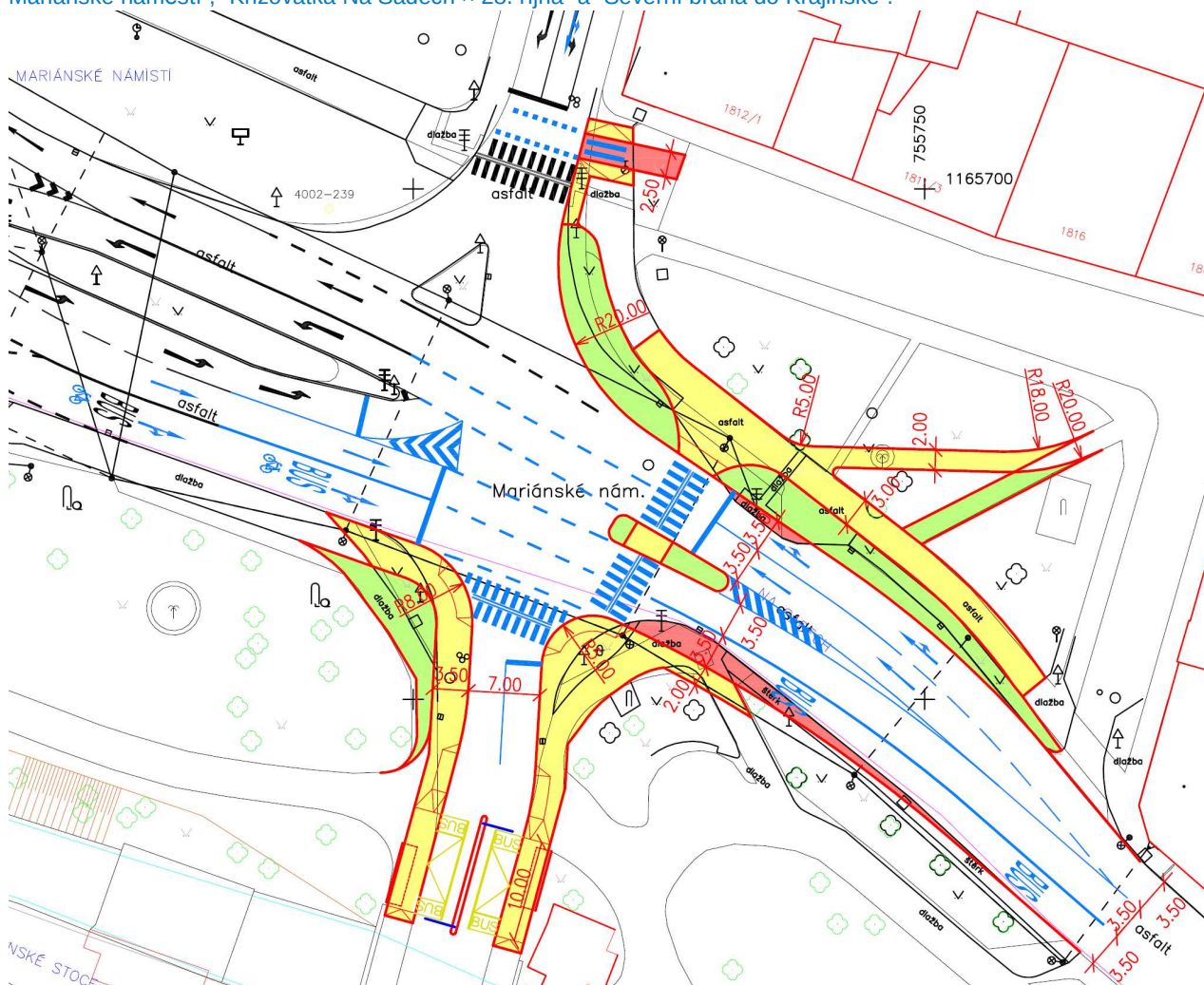
2.3.18 Křižovatka Na Sadech × 28. října

Smyslem stavebního zásahu do křižovatky je umožnit pokračování průběžného vyhrazeného pruhu pro MHD z Mariánského náměstí až do zastávky Poliklinika Sever. Navržena je proto úprava nároží ulice Na Sadech a Krajinské, se zřízením nového jízdního pruhu. Vyvolanými úpravami jsou pak přemístění přechodu pro chodce (nově s ochranným ostrůvkem), úprava fyzických hran oblouků křižovatky a sloučení zastávkových stání MHD Poliklinika Sever do jednoho místa blíže ulici U Černé věže. Opatření významně zlepší plynulost dopravy, zcela totiž odpadne nutnost řídit výjezd z vyhrazeného BUS pruhu na Mariánském náměstí, které zastavuje jeden ze dvou paralelních dopravních proudů. Linky MHD mezi zastávkami U Zelené ratolesti a Poliklinika Sever po realizaci absolvují celou jízdu komplikovaným dopravním uzlem ve vlastním nepřerušeném BUS pruhu.

2.3.19 Severní brána do Krajinské

Opatření úzce navazuje na zásah do křižovatky Na Sadech × 28. října. Předpokládá celkovou stavební úpravu jižního ramene křižovatky až po most přes Mlýnskou stoku. Bude zde zřízena zastávka midibusových linek MHD spolu se systémem zajištění kontrolovaného vjezdu do úseku vyhrazeného pro MHD a cyklisty (dohledové kamery se záznamem registračních značek vozidel, případně závorový systém). Doplněna bude světelná signalizace na výjezdu z Krajinské, kterou budou využívat právě cyklisté a midibusy MHD při pokračování směrem do ulice 28. října nebo do křižovatky Pražská × Husova. S tím souvisí i zřízení nového přechodu pro chodce přes nově signalizované rameno křižovatky.

Studie stavební úpravy křižovatky Na Sadech × 28. října × Krajinská – obsahuje prvky návrhu “CYKLO opatření Mariánské náměstí”, “Křižovatka Na Sadech × 28. října” a “Severní brána do Krajinské”.



Zdroj: Mott MacDonald

2.3.20 Pěší zóna Krajinská

S novým dopravním režimem křižovatky Na Sadech a zavedením frekventované MHD do centra města je navrženo změnit organizaci dopravy v Krajinské ulici. Zachován bude princip pěší zóny, avšak novinkou bude obousměrný provoz, s možností otáčení vozidel na severním konci Krajinské při Hradební ulici (nebo s možností jízdy do bočních ulic). To snižuje nároky na využití severní vjezdové brány pro IAD s cílem v Krajinské ulici. Nový režim podmiňuje obousměrný provoz cyklistů a midibusů MHD. Velmi obdobné řešení, včetně otáčení vozidel, je v současné době využito na západním konci Lannovy třídy.

2.3.21 Jižní brána do Krajinské

Úsek Krajinské ulice mezi náměstím Přemysla Otakara II. a Hroznovou ulicí bude i nadále řešen formou pěší zóny, nově s obousměrným provozem. Z toho důvodu je vhodné doplnit opatření pro zamezení průjezdné dopravy od náměstí do Hroznové ulice a dále na Husovu třídu, obdobně se severní branou.

2.3.22 Zastávky MHD na náměstí

Náměstí Přemysla Otakara II. by mělo být obslouženo hned dvěma páry zastávek midibusových linek, umístěnými v protilehlých nárožích při ústí ulic Krajinské a Karla IV. Toto uspořádání bylo zvoleno z mnoha variant, protože je výhodné pro přestup mezi všemi směry midibusových linek (P+R Jírovcova ↔ Nádraží, Nemocnice ↔ Nádraží, Nemocnice ↔ P+R Na Dlouhé louce). Obecně řečeno, prostorové podmínky pro umístění zastávek na náměstí jsou příznivější než v přilehlých ulicích, nemluvě o symbolickém významu náměstí pro orientaci cestujících.

2.3.23 Pěší zóna Kanovnická a přechod v Lannově

Záměr prodloužit pěší zónu ze stávající Lannovy třídy až na náměstí Přemysla Otakara II. už vychází z původního IPOD. Využívá již realizovaných zastávek MHD před hlavní poštou, na které navazuje sjednoceným přechodem pro chodce (ze stávajících dvou ramen) a přímým pokračováním pěší zóny Kanovnickou ulicí. Variantně může záměr pěší zóny zahrnout i celý prostor před katedrálou a Černou věží.

2.3.24 Zastávka MHD u pošty

Obousměrná zastávka midibusových linek by v ideálním případě měla vzniknout poblíž přechodu pro chodce mezi Jirsíkovou ulicí a křižovatkou na Senovážném náměstí. Zajištěna by tak byla nejkratší možná přístupná vzdálenost jak na zastávky MHD u Metropolu, tak i před hlavní poštou.

2.3.25 Přechod u Metropolu

Přechod pro chodce v blízkosti zastávek MHD Metropol je navržen v místech, kde dochází k častému pohybu chodců mezi zastávkami po pěší trase podél Mlýnské stoky a vzniku nebezpečných situací. Návrh předpokládá světelné řízení v úzké koordinaci se sousední křižovatkou Žižkovy třídy, přičemž přecházení chodců by bylo řešeno ve stejné fázi světelného řízení jako výjezd vozidel z ulice Karla IV.

2.3.26 Přechod v Dukelské

Stejný problém jako u přechodů pro chodce na Pražské třídě, stejný způsob řešení. Navrženo je poptávkové světelné řízení, s doplněním ochranného ostrůvku při současném zúžení jízdních pruhů. Světelná signalizace nebude instalována na celé křižovatce Lidické třídy s Dukelskou ulicí, ale pouze na dotčeném přechodu pro chodce. Přínosem bude větší bezpečnost při překonávání Pražské třídy a vyšší plynulost dopravy aplikací poptávkového systému řízení SSZ.

2.3.27 Křižovatka Lidická × Goethova

Stávající styková křižovatka s nestandardním zaústěním Goethovy ulice a Zátkova nábřeží může být přestavěna na okružní křižovatku. Hlavním motivem je umožnění levého výjezdu na Lidickou třídu, který je dnes zakázán z důvodu nevyhovujících rozhledových poměrů na Krumlovský most. Automobily tak z lokality ulice F. A. Gerstnera vyjíždějí buď závlekem do historického jádra přes Biskupskou ulici, nebo exponovaným jednopruhovým výjezdem na jižním konci ulice F. A. Gerstnera. Dalšími benefity okružní křižovatky je legalizace neřízených přechodů pro chodce z pohledu normových požadavků a možnost prodloužení přímé zastávkové hrany zastávky MHD a regionální dopravy U Soudu (viz dále).

2.3.28 Zastávka MHD / IDS U Soudu a parkování v Lidické

Zastávka MHD U Soudu je v dnešním stavu umístěna ve zcela nevhodném konkávním oblouku, navíc je většina regionálních linek z důvodu krátké nástupní hrany přemístěna až do vzdálené lokality u Geodézie. Návrh sleduje vybudování společné zastávky linek městské a regionální veřejné dopravy, kde by vzniklo dostatek prostoru pro odbavení všech linek odjíždějících z centra města jižním směrem. Napřímení zastávkové hrany je možné provést záborem stávajícího prostoru komunikace (bez nároku na rozšíření) spolu s výstavbou okružní křižovatky s ulicí Goethovou (viz výše). Cestující by získali možnost snadného přestupu mezi linkami, stejně jako významně snazší pěší dostupnost z historického jádra města. V návaznosti na zřízení společné zastávky je možné zvýšit počet parkovacích míst na Lidické třídě u Geodézie v místě stávající zastávky regionální dopravy, která bude opuštěna.

2.3.29 Zastávka MHD U Zimního stadionu

Současná zastávka ve směru z centra bude doplněna i do opačného směru, aby celý pár mohl být obsluhován novou midibusovou linkou od nemocnice přes náměstí Přemysla Otakara II. až po P+R Jírovcova. Zajistí obsluhu významných administrativních budov (krajský úřad, finanční úřad, sídlo e.on, soud) a sportovních zařízení (zimní stadion, sportovní hala). Součástí zastávek by měly být také stojany na sdílená jízdní kola (bikesharing).

2.3.30 Vyhrazený pruh v Rudolfové

Stávající vyhrazený BUS pruh je prodloužen ze zastávky Jeronýmova až po křižovatku s Otakarovou ulicí, navíc je po celé jeho délce umožněn také vjezd cyklistů. Smyslem opatření je zajistit menší vliv vzduť kolony vozidel před křižovatkou Na Sadech × Rudolfová. Na opatření navazuje protisměrný cyklistický pruh Otakarovou ulicí.

2.3.31 Zklidnění Lannovy třídy

Opatření je primárně směřováno na zamezení průjezdu přes pěší zónu v Lannově třídě, ke kterému dochází vlivem špatného dopravního napojení lokality autobusového nádraží na Nádražní ulici. Zlepšení v tomto směru přinese opatření „Křižovatka Nádražní × Žižkova“, proto lze přistoupit k dopravně-zklidňujícímu opatření na Lannově třídě. Ulice Dvořáková, Chelčického a Štítného budou všechny jednosměrné, s principem místní obsluhy objezdem bloku ulic z Rudolfové a Žižkovy třídy, avšak bez jejich vzájemného propojení. Ulicemi Štítného a Dvořákovou budou cyklisté protisměrně vedeni v jízdních pruzích, aby byla zachována spojnice Pražského předměstí s lokalitou nádraží, s návazností na cyklotrasu Průmyslovou ulicí do Pětídomí. Sekundárně bude díky zavedení jednosměrného provozu zvýšen počet parkovacích míst ve Štítného ulici.

Výhledově je vhodné uvažovat o rozšíření chodníku v Dvořákově ulici namísto podélného parkování. Chodník je v pracovních dnech přetížený velkým množstvím chodců na trase mezi pěší zónou na Lannově třídě a autobusovým nádražím, resp. obchodním centrem Mercury.

2.3.32 Křižovatka Nádražní × Žižkova

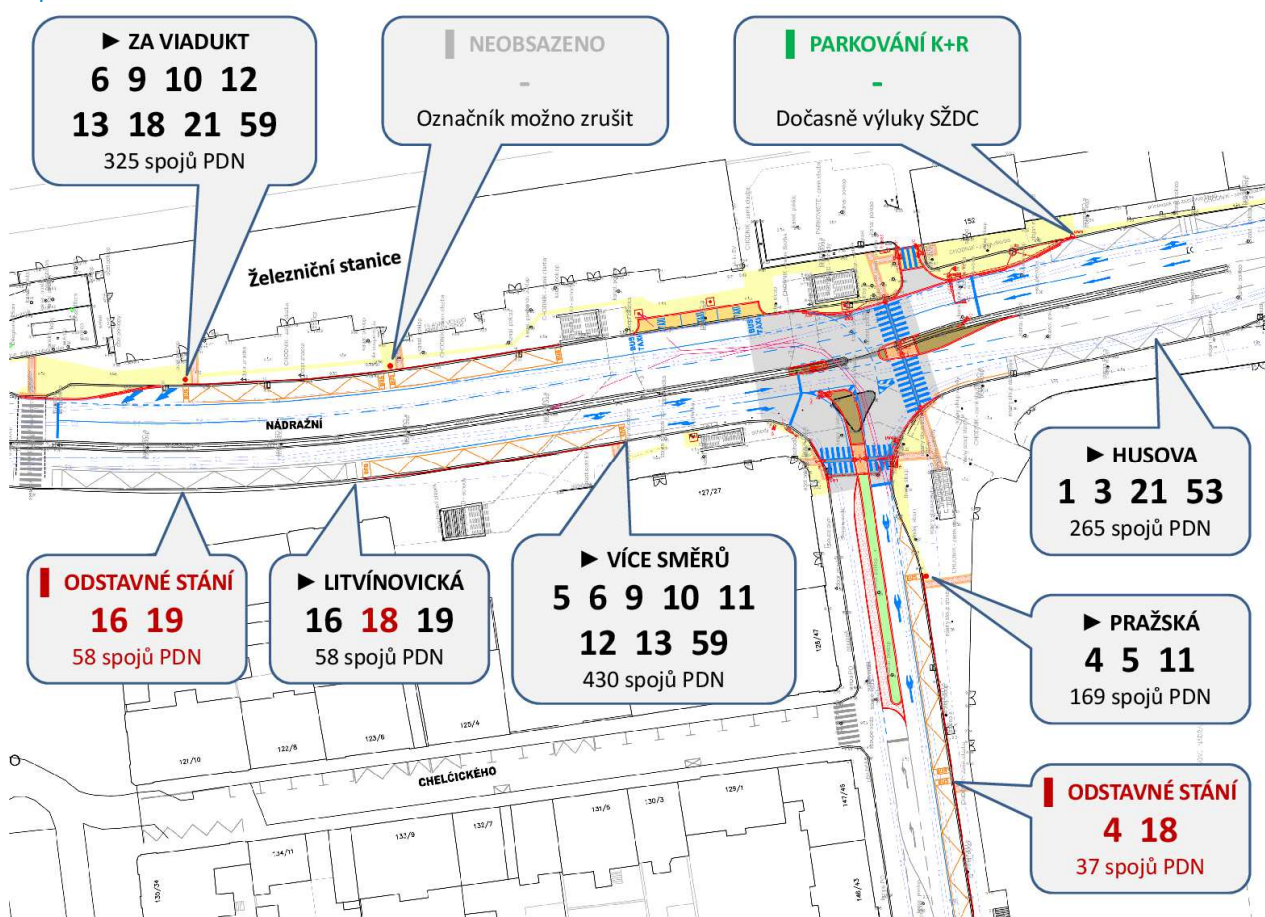
Návrh na změnu uspořádání křižovatky je převzat z původního IPOD pouze s drobnými úpravami, které souvisejí s organizací dopravy v okolí Lannovy třídy a odrážejí také výsledek projednání s dotčenými subjekty během přípravy projektové dokumentace.

Otevřeno bude levé odbočení ze Žižkovy do Nádražní ulice, zároveň však bude celý úsek Žižkovy třídy od Dvořákovy k Nádražní vyhrazen pouze pro vozidla veřejné dopravy. Paralelní Průmyslová ulice bude naopak otevřena všem vozidlům. Vzniknou úroňové přechody pro chodce, které spolu s celou křižovatkou budou světelně řízené. Opatření má řadu přínosů – pro chodce nabídne krátké přestupové vzdálenosti a bezbariérové řešení, pro vozidla MHD zkrátí ujeté kilometry, pro osobní automobily nabídne přímý výjezd z Mercury centra na Nádražní ulici. Opatření úzce souvisí s přesunem zastávek MHD (viz dále).

2.3.33 Zastávky MHD Nádraží

Přemístění zastávek MHD v uzlu Nádraží reaguje na otevření křižovatky Nádražní × Žižkova. Navazuje na zastávky MHD U Koníčka, realizované na podzim 2015. Stávající odlehlá stání MHD před železniční poliklinikou budou přesunuta přímo před železniční stanicí, kde vystřídají podélné parkování. Uspořádání linek MHD je zřejmé z obrázku níže – odjezdy budou v principu koncentrovány v přehledném prostoru křižovatky do čtyř lokalit – železniční stanice, 2× autobusové nádraží a hotel Grand.

Uspořádání linek MHD na zastávkách uzlu Nádraží



Zdroj: Mott MacDonald

2.3.34 Křižovatka Průmyslová × Dvořáková

V návaznosti na otevření Průmyslové ulice běžnému provozu vzroste intenzita dopravy na křižovatce s Dvořákovou ulicí. Instalace světelného řízení proběhne zároveň s úpravou řadících pruhů křižovatky. Akce je koordinována s výstavbou cyklostezky vedenou po jižní straně Průmyslové ulice.

357021///01/B

3. Výstavba nových komunikací

3.1 Kritéria hodnocení

Hodnocení staveb proběhlo s využitím dopravního modelu formou násobného testování různých stavů sítě v různých časových horizontech. Není to však pouze dopravně-inženýrský pohled, který vyhodnotí vývoj intenzit dopravy na komunikacích a doporučí takové pořadí, aby byl snížen výskyt kongescí automobilové dopravy. Dopravní zátěže procházejí určitým územím s proměnným charakterem, které je také vhodné zohlednit. Stejný nárůst intenzit dopravy v oblasti s obytnou zástavbou má mnohem závažnější dopady než v neosídlené části města nebo ve výrobní zóně. Dalšími důležitými parametry jsou časové a výkonové úspory uživatelů (jak se zkrátí cestování po městě z pohledu času a ujeté vzdálenosti).

Kritéria hodnocení staveb jsou:

- **změny intenzit dopravy a jejich územní dopad** – vývoj dopravního zatížení na nové komunikaci i ovlivněné síti, včetně hodnocení dopadu na území, zejména rezidenční lokality;
- **časová úspora** – význam stavby pro časovou úsporu všech jízd v modelovaném území;
- **výkonová úspora** – význam stavby pro zkrácení jízd mezi zdroji a cíli cest v modelovaném území;
- **snížení výskytu kongescí** – vývoj dopravního zatížení na vjezdech do významných křižovatek, které jsou nebo mohou být hlavními lokalitami kongescí.

3.2 Seznam staveb

Seznam staveb nových komunikačních propojení doznal proti původnímu IPOD poměrně značných změn. Vypuštěny byly stavby již realizované, např. Zanádražní komunikace (1., 2. a většina 4. etapy) nebo přeložka silnice I/34 (tzv. Propojení okruhů). Dále nebylo vyhodnocení provedeno pro stavby, kde časový horizont zahájení přípravy spadá daleko za rok 2020, např. přemostění Vltavy v trase Boreckého – U Trojice, Hlinský přívaděč nebo propojení Novohradská – Zanádražní.

Do seznamu se naopak dostala řada záměrů nově, především takových, kde se přistoupilo v uplynulých letech k zahájení projektové přípravy alespoň ve formě studie, např. Jižní tangenta, zlepšení parametrů Okružní ulice, přemostění Vltavy v trase Litvínovická – Papírenská, propojení Rudolfovske s Vrbenskou nebo Dobrovodskou ulicí.

Do hodnocení staveb také výrazně zasahuje etapizace výstavby dálnice D3, kterou původní IPOD uvažoval jen v jednorázové výstavbě. Nově tedy sledujeme přínosy jednotlivých staveb k etapám D3:

- D3 Borek – Úsilné (s navázáním na stávající sil. I/3 přes ul. Generála Píky a Strakonickou)
- D3 Úsilné – Roudné (s navázáním na stávající sil. I/3 přes uvažovanou Jižní tangentu)
- D3 Roudné - Třebonín (s přímým navázáním na stávající sil. I/3)

Seznam staveb hodnocených v Aktualizaci IPOD

Název stavby	Zjednodušený název pro IPOD
Přeložka I/20 Severní spojka, varianta základní - 3 úseky	Severní spojka
Zlepšení parametrů ulice Okružní, 1. etapa	Okružní I. etapa
Přel. sil. III/14539 - přes ulici M. Horákové do ul. Strakonická	Horákové - Strakonická
Přel. III/14322 - 1. + 2. etapa	Horákové - Litvínovická
Přel. III/14322 - 3. etapa - přemostění Vltavy	Litvínovická - Schneidera
Přemostění Vltavy – alternativa	Litvínovická - Papírenská
Jižní tangenta České Budějovice (I. etapa)	Jižní tangenta I. etapa

Název stavby	Zjednodušený název pro IPOD
Jižní tangenta, II. etapa	Jižní tangenta II. etapa
Přel. sil. III/15529 - 1. etapa přemostění Malše	Plavská - Novohradská
Přeložka silnic II/156 a II/157 - 3. etapa	Podjezd pod nádražím
Přeložka silnic II/156 a II/157 - 4. etapa větev východ	Zanášdražní komunikace
Přeložka silnic II/156 a II/157 - 5. etapa	Zanášdražní komunikace
Přeložka silnic II/156 a II/157 - 6. etapa	Zanášdražní komunikace
D3 0309/III Borek-Úsilné	D3 Borek - Úsilné
D3 0310/I Úsilné-Hodějovice + 0310/II (část) Hodějovice-Roudné	D3 Úsilné - Roudné
D3 0310/II (část) Roudné-Třebonín	D3 Roudné - Třebonín
Přel. sil. II/157 - obchvat Srubce	Srubecký přivaděč
Přeložka silnice III/0341, Hlinský přivaděč, 3. + 4. etapa	Rudolfovská - Okružní - Pekárenská
Přeložka silnice III/0341, propojení do ul. U Sirkárny	Rudolfovská - Okružní - Pekárenská
Propojení Vrbenská - Rudolfovská tř.	Rudolfovská - Vrbenská
Zlepšení parametrů ulice Okružní, 2. etapa	Okružní II. etapa

Zdroj: Mott MacDonald

3.3 Strukturované hodnocení staveb

Následující text strukturovaného hodnocení staveb odráží čtyři kritéria v kapitole 3.1:

- změny intenzit dopravy a jejich územní dopad;
- časová úspora;
- výkonová úspora;
- snížení výskytu kongescí.

Vzhledem ke značnému množství výstupů dopravního modelu města, od pentlogramů samostatných staveb přes množství kombinovaných scénářů až po tabulkové výpočty, je strukturované hodnocení zvoleno jako přehledný a výstižný souhrn přínosů dané stavby.

Údaje v tabulkách strukturovaného hodnocení vycházejí z matice přepravních vztahů roku 2020, jejich význam je tedy uvažován **na základě předpokládané dopravní poptávky v blízké budoucnosti**. Investice do rozvojových ploch v okolí nově stavěných komunikací mohou současné zatížení výrazně navýšit, někdy až násobně, v závislosti na funkci rozvojové lokality.

Změna intenzit dopravy je uváděna v **jednotkových vozidlech za 24 hodin pro jeden směr jízdy**. Primárně je posuzováno chování stavby vůči současnému stavu komunikační sítě, zároveň je upozorněno na případné rozdíly závislé na etapovitě výstavbě dálnice D3 či jiných navazujících staveb.

Časové resp. výkonové úspory jsou udávány ve **vozohodinách resp. vozokilometrech za 24 hodin**.

Pro snadnější orientaci jsou komentáře v tabulkách doplněny symboly:

 ... pozitivní přínos stavby

 ... neutrální přínos stavby

 ... negativní přínos stavby

3.3.1 Severní spojka a Okružní I. etapa

Stavba Severní spojky byla posouzena zároveň se zlepšením parametrů ulice Okružní I. etapa, neboť realizace těchto dvou staveb vytváří plnohodnotné propojení silnic I/34, I/3 a I/20 v severní části města. Ve významu komunikace vidíme tři zásadní role pro město:

- vytváří obchvat Českých Budějovic ve směru západ – východ, doplňuje tak stejnou roli dálnice D3 v relaci sever – jih;
- odlehčuje přetíženou část okruhu – Strakonickou ulici, která pak dokáže nabídnout více „prostoru“ pro vnitroměstské vztahy;
- má strategický význam - překonává územní bariéru řeky Vltavy a koridorové železniční trati.

Strukturované hodnocení stavby

Posouzení intenzit dopravy ve vztahu k území

- + Strakonická ulice je odlehčena nejméně o 5000 voz/24h v každém směru samotnou realizací Severní spojky, což sekundárně uvolňuje městské třídy Pražská a Husova v centru města. Uvolněná Strakonická ulice dokáže nabídnout plynulejší a rychlejší alternativu městského okruhu.
- + Silnice I/20 severně od Strakonické až po OK Globus je odlehčena nejméně o 2500 voz/24h v každém směru, s pozitivním vlivem na přesun části zátěže z paralelní Husovy třídy procházející sídlištěm Vltava.
- Zatížení Severní spojky na přemostění Vltavy začíná na 7000 – 8000 voz/24h v každém směru při samostatné realizaci a zároveň po zprovoznění D3 v úseku Borek – Úsilné, zvyšuje se až na 9000 voz/24h jednosměrně při úplné realizaci D3. Intenzity dopravy probíhají mimo obydlenou oblast, s ohledem na vedení Kněžských Dvory hloubeným tunelem.
- Zatížení Okružní v úseku Pražská – Generála Píky se zvyšuje o 3000 – 4000 voz/24h v každém směru při realizaci Severní spojky, o další 2000 voz/24h po zprovoznění D3 v úseku Borek – Úsilné, až na výsledných 14000 voz/24h jednosměrně při úplné realizaci D3. Intenzity dopravy rostou mimo obydlenou oblast.

Posouzení časové úspory

- + Severní spojka poskytuje druhou nejvyšší časovou úsporu 411 hodin ze všech posuzovaných staveb, hned za dokončenou dálnicí D3 v úseku Borek – Třebonín. Významné zkrácení doby jízdy přináší také kamionům.

Posouzení výkonové úspory

- + Úspora ujeté vzdálenosti všech jízd v modelovaném území činí 9255 km, což je druhý nejlepší výsledek z individuálních staveb, hned za Podjezdem pod nádražím.

Posouzení kritických uzlů sítě

- + Významné odlehčení křižovatky Pražská × Strakonická až o 9000 voz/24h na vjezdech.
- + Odlehčení křižovatky I/20 × Strakonická až o 8000 voz/24h na vjezdech (ze severu a východu).
- Přetížení okružní křižovatky Globus až o 5000 voz/24h na vjezdech, zvládnutelné stavební úpravou ramen křižovatky při zachování průměru okružního pásu.
- Zatížení křižovatky Pražská × Okružní × Nemanická, zejména ve stavu se samostatnou realizací Severní spojky bez dálnice D3, v blízkosti obytné zástavby Nemanic (jde však o přechodný stav).

Zdroj: Mott MacDonald

357021///01/B

3.3.2 Horákové – Strakonická

Propojení ulic Milady Horákové a Strakonické vytváří přirozené pokračování městského okruhu s napojením sídlišť Vltava a Máj na západě města. Kromě očekávaného odvedení dopravy z paralelní ulice Oskara Nedbala a navazující Husovy třídy slouží jako výhodná alternativa radiálním cestám do centra města přes výstaviště, odvede tedy i značnou část dopravy z Branišovské ulice. Stavba propojení Horákové – Strakonická se velmi dobře doplňuje se stavbou Severní spojky, neboť využívá uvolněné kapacity Strakonické ulice pro převedení vnitroměstských jízd do severnější stopy.

Strukturované hodnocení stavby Horákové – Strakonická

Posouzení intenzit dopravy ve vztahu k území

- + Odlehčení rezidenčních ulic Branišovské (až 3500 voz/24h jednosměrně) a Nedbala (2000 voz/24h jednosměrně), které dnes nevhodně převádějí napojení sídlišť Šumava a Máj na základní komunikační skelet města přes rezidenční lokality.
- + Odlehčení Husovy třídy při průjezdu Čtyřmi Dvory, až o 5000 voz/24h v každém směru v úseku Strakonická – Nedbala, resp. 2500 voz/24h v úseku Branišovská – Na Dlouhé louce
- Zatížení nové komunikace Horákové – Strakonická 9000 voz/24h v každém směru, s mírným poklesem na 8000 voz/24h po dokončení zásadních dopravních staveb ve městě (dálnice D3, Severní spojka, Podjezd pod nádražím, propojení Horákové – Litvínovická). Intenzity dopravy probíhají mimo obydlenou oblast.
- Přetížení ulice Milady Horákové na průchodu sídlištěm Máj o 3000 – 5000 voz/24h, ovšem bez dalších nárůstů vlivem rozvoje komunikačního skeletu města.

Posouzení časové úspory

- + Propojení Horákové – Strakonická poskytne uživatelům úsporu 274 hodin na jízdách v modelovaném území, což je třetí nejlepší výsledek po dálnici D3 a stavbě Severní spojky.

Posouzení výkonové úspory

- + Úspora 4309 km denně na stávajících jízdách v modelovaném území, opět jde o třetí nejlepší výsledek po dálnici D3 a stavbě Severní spojky.

Posouzení kritických uzlů sítě

- + Významné odlehčení komplikovaného uzlu Husova × Nedbala × Rošického × Boreckého, snížení intenzit dopravy na vjezdech o 10000 voz/24h, s významným zlepšením průjezdu linek MHD.
- + Nižší zatížení křižovatky Husova × Branišovská (pokles až 5500 voz/24h na vjezdech), zejména ve vazbě Branišovská – Husova do centra. Zlepšení průjezdu páteřní linky MHD č. 3.
- Celkový nárůst zátěže na křižovatce Husova × Strakonická o 6000 voz/24h na vjezdech, avšak proveditelný spolu s přestavbou křižovatky jak je uvažováno v projektu Horákové – Strakonické.
- Zatížení spirálové okružní křižovatky Horákové × Rošického, která je však svým stavebním řešením již na větší zátěži připravena.

Zdroj: Mott MacDonald

3.3.3 Horákové – Litvínovická

Stavba Horákové – Litvínovická byla v původním IPOD hodnocena společně s navazujícím úsekem Litvínovická – Schneidera, kdy spolu tyto stavby dotvářejí tzv. Západní polookruh. Vzhledem k rozdílné přípravě jsme přistoupili k oddělenému hodnocení, které jasně prokazuje, že realizace samotné stavby Horákové – Litvínovická stále dává smysl, ale ztrácí mnoho dalších benefitů uceleného řešení polookruhu, jakou jsou kratší vzdálenosti jízdy nebo odlehčení ulic Mánesovy a Boženy Němcové.

Strukturované hodnocení stavby Horákové – Litvínovická

Posouzení intenzit dopravy ve vztahu k území

- + Odlehčení Branišovské ulice o 2500 voz/24h v každém směru, s navazující Husovou třídou kolem výstaviště v poklesu až 3500 voz/24h, v obdobných hodnotách i na ulici Na Dlouhé louce směrem k Mánesově ulici.
- Zatížení nové komunikace Horákové - Litvínovická na úrovni až 4000 voz/24h v každém směru, s potenciálním nárůstem až na 5000 voz/24h při zprovoznění navazujícího přemostění Vltavy do prostoru nemocnice v ulici Boženy Němcové. Naopak otevření spojnice Horákové – Strakonická má vliv na snížení intenzit dopravy na komunikaci Horákové – Litvínovická na 2500 voz/24h. Charakter dopravy není tranzitní, naopak převádí jízdy zdrojové/cílové dopravy sídlišť Máj a Šumava.
- Komunikace prochází rezidenční zástavbou Českých Budějovic a Litvínovic, při jejím návrhu je tedy nutné dbát na patřičnou protihlukovou ochranu a bezpečné křížení s místními komunikacemi.

Posouzení časové úspory

- Stavba má neutrální vliv na časové úspory uživatelů (nárůst o 26 hodin, tj. 0,07%), její realizací tedy nedochází ke zrychlení pohybu po městě za běžného stavu dopravy. Zároveň však vytváří paralelní trasu zatížené komunikaci Na Dlouhé louce, kde je vysoké riziko kongescí. Časová úspora by pak využitím spojky Horákové – Litvínovická vznikla, ve 24 hodinovém modelu je však nevyčíslitelná.

Posouzení výkonové úspory

- Samotná stavba propojení Horákové – Litvínovická nemá znatelný vliv na zkrácení vzdáleností.
- + Významně však úspory narůstají při spojení se stavbou Litvínovická – Schneidera, kde se výsledné zkrácení o 4166 km dostává například na úroveň stavby propojení Horákové – Strakonická a řadí se tak mezi nejlepší stavby ve městě.

Posouzení kritických uzlů sítě

- + Stavba přináší nižší zatížení křižovatky Husova × Branišovská (pokles až 6300 voz/24h na vjezdech), zejména ve vazbě Branišovská – Husova do centra, chová se tedy velmi podobně jako stavba propojení Horákové – Strakonická.
- + Křižovatka Na Dlouhé louce × Husova je odlehčena o 7000 voz/24h na vjezdech, zejména vlivem poklesu relace západ – jih, převedené na nové komunikační propojení.
- Křižovatka Branišovská × Horákové je sice zatížena o 2600 voz/24h více, s předpokladem světelného řízení je však uvedený nárůst zvládnutelný.
- Křižovatka silnice I/3 × III/14330 (Litvínovice) s jižním zaústěním propojky Horákové – Litvínovická je kapacitním limitem celé stavby, nutná je tedy změna jejího stavebního uspořádání směrem ke zvýšení kapacity (platí zejména do stavu úplného dokončení dálnice D3).

Zdroj: Mott MacDonald

357021///01/B

3.3.4 Litvínovická – Schneidera

Podobně jako pro předchozí hodnocenou stavbu Horákové – Litvínovická platí, že společně s propojením Litvínovická – Schneidera poskytují uživatelům výhodné zkrácení cestovních vzdáleností ve vazbě západní a jižní části města, zatímco při samostatné realizaci tento benefit ztrácí. Stále však platí, že ze strategického pohledu má alternativní přemostění Vltavy svůj význam, přestože v absolutních hodnotách nelze očekávat velké dopravní zátěže (maximálně 4000 voz/24h jednosměrně). Zdánlivě nepřesvědčivý výsledek však lze chápat jako výhodu, pokud mluvíme o vlivu přemostění na akceptovatelné nárůsty dopravy v ulicích L. B. Schneidera a Papírenské.

Strukturované hodnocení stavby Litvínovická - Schneidera

Posouzení intenzit dopravy ve vztahu k území

- + Přemostění Vltavy v prodloužení ulice L. B. Schneidera mírně snižuje intenzity v ulici Boženy Němcové (o 1000 voz/24h jednosměrně) a navazující Mánesově na mostě u vodárny (až 2000 voz/24h). Mírně vyšší poklesy lze v uvedených ulicích očekávat při spojení hodnocené stavby s navazujícím úsekem Horákové – Litvínovická (do 3000 voz/24h).
- Pro nové komunikační propojení lze očekávat intenzity kolem 2500 voz/24h v každém směru. To už naznačuje, že stavba samotná má čistě lokální význam (alternativní napojení nemocnice) a nezavádí tedy do území zbytnou dopravu, která by měla tranzitní charakter. Spojení s navazujícím úsekem Horákové – Litvínovická znamená nárůst intenzit dopravy na mostě přes Vltavu na výsledných 3500 – 4000 voz/24h jednosměrně.
- Větší využití komunikace Litvínovická – Schneidera při spojení s navazujícím úsekem Horákové – Litvínovická přinese do rezidenční zástavby ulic L. B. Schneidera a Papírenské novou dopravní zátěž, nárůst však nikdy nepřesáhne 1000 voz/24h, a to díky napojení obou rezidenčních ulic zároveň. Samotná stavba Litvínovická – Schneidera negativní přínosy v této oblasti nevykazuje.

Posouzení časové úspory

- Časové úspory propojení Litvínovická – Schneidera jsou zanedbatelné, příliš na tom nemění ani spojení s navazujícím úsekem Horákové – Litvínovická.

Posouzení výkonové úspory

- Samotná stavba Litvínovická - Schneidera má jen malý vliv na zkrácení vzdáleností (750 km).
- + Významně však úspory narůstají při spojení se stavbou Litvínovická – Schneidera, kde se výsledné zkrácení o 4166 km dostává například na úroveň stavby propojení Horákové – Strakonická a řadí se tak mezi nejlepší stavby ve městě.

Posouzení kritických uzlů sítě

- + Křižovatka Mánesova × Němcové má poklesy zátěží na vjezdech do křižovatky o 3000 voz/24h.
- Křižovatka silnice I/3 × III/14330 (Litvínovice) s napojením stavby Litvínovická – Schneidera je kapacitním limitem celé stavby, nutná je tedy změna jejího stavebního uspořádání směrem ke zvýšení kapacity (platí zejména do stavu úplného dokončení dálnice D3).

Zdroj: Mott MacDonald

3.3.5 Litvínovická - Papírenská

Alternativní záměr přemostění Vltavy v ose Papírenské ulice má mnoho společných, ale i odlišných vlastností s podobným záměrem navazujícím na severněji umístěné přemostění Litvínovická – Schneidera. Těmi společnými vlastnostmi jsou jak samotné využití novostavby, tak i potřebné odlehčení mostu u vodárny v Mánesově ulici. Odlišnost vidíme z pohledu, jaké typy jízd stavba přiláká. Zatímco v případě Papírenské mluvíme o negativním závleku dopravy z Litvínovické ulice do Lidické (směřuje tedy na vnější vazby města přicházející po silnici I/3), severněji položený most do ulice Schneidera má pozitivní tendenci odlehčit ulici Boženy Němcové (směřuje tedy spíše na vnitřní vazby procházející dnes po ulici Na Dlouhé louce). Tato odlišnost se dobře projeví ve vazbě na stavbu Horákové – Litvínovická, kdy přemostění v Papírenské už další benefity úspor nenabídne, zatímco most ve Schneiderově je znásobí pěti.

Strukturované hodnocení stavby Litvínovická - Papírenská

Posouzení intenzit dopravy ve vztahu k území

- + Přemostění Vltavy v prodloužení Papírenské ulice snižuje intenzity v Litvínovické a Mánesově ulici (o 1500 až 2500 voz/24h jednosměrně). Obdobné poklesy lze v uvedených ulicích očekávat při spojení hodnocené stavby s navazujícím úsekem Horákové – Litvínovická.
- Pro nové komunikační propojení lze očekávat intenzity kolem 2000 až 3000 voz/24h v každém směru. Spojení s navazujícím úsekem Horákové – Litvínovická znamená nárůst intenzit dopravy na mostě přes Vltavu na výsledných 3000 – 4000 voz/24h jednosměrně.
- Stavba Litvínovická – Papírenská má negativní přínos v podobě závleku zátěže v relaci jih – východ (Litvínovická – Mánesova) do rezidenční lokality Lineckého předměstí, konkrétně do ulic Boženy Němcové a Lidické. Paradoxně tak dochází k efektu zesílení provozu na městských třídách, kde je nežádoucí. Tím se odlišuje od podobné stavby Litvínovická – Schneidera, která se uvedeným způsobem neprojevuje.
- Zatížení Papírenské ulice může po dokončení stavby Horákové – Litvínovická vzrůst až na 4000 voz/24h jednosměrně, což je více než dvojnásobek hodnoty očekávané pro Papírenskou ulici při realizaci podobného přemostění Litvínovická – Schneidera.

Posouzení časové úspory

- Časové úspory propojení Litvínovická – Papírenská jsou zanedbatelné, příliš na tom nemění ani spojení s navazujícím úsekem Horákové – Litvínovická.

Posouzení výkonové úspory

- + Z hlediska úspory cestovní vzdálenosti vykazuje stavba hodnotu 2553 km, čímž se řadí na slušné páté místo v seznamu posuzovaných staveb v Českých Budějovicích. Na rozdíl od podobného přemostění Litvínovická – Schneidera však nedochází k dalšímu zkrácení ujeté vzdálenosti, pokud ji posuzujeme společně se stavbou Horákové - Litvínovická.

Posouzení kritických uzlů sítě

- Záměr vyžaduje výstavbu nové křižovatky se stávající silnicí I/3 v prostoru mezi Planou a Litvínovicemi. Při vazbě na úsek Horákové – Litvínovická je vhodné provést také zkapacitnění křižovatky silnice I/3 × III/14330 (Litvínovice).

Zdroj: Mott MacDonald

3.3.6 Jižní tangenta I. a II. etapa

Posouzení Jižní tangenty upozornilo, aby byla realizována až současně dálnicí D3 (nejlépe i v úseku Roudné – Třebonín), nikoliv však v předstihu před otevřením dálnice. Samostatná realizace by totiž usnadnila zavlečení dopravy ze stávající silnice I/3 do rezidenčních lokalit, jako jsou Rožnov, Linecké předměstí, Nové Hodějovice či obec Roudné. Po realizaci dálnice D3 však Jižní tangenta plní dobře svou funkci distribuční tangenciální komunikace, pro kterou je primárně určena.

Strukturované hodnocení stavby

Posouzení intenzit dopravy ve vztahu k území

- + Jižní tangenta, přesněji její I. etapa, snižuje intenzity dopravy na silnici I/3 (Litvínovická) a na Mánesově ulici u vodárny asi o 3000 voz/24h v každém směru.
- Cílové využití Jižní tangenty po dokončení dálnice D3 představuje asi 3000 – 4000 voz/24h v úseku mezi MÚK Roudné a Lidickou třídou. Pro pokračování na Planou pak dosáhne intenzit 2000 – 2500 voz/24h v jednom směru. Pokud by došlo ke specifické situaci dovedení dálnice D3 do Roudného a jejímu „přechodnému“ propojení se silnicí I/3 právě prostřednictvím Jižní spojky, lze očekávat zatížení až na úrovni 7000 voz/24h (více v kapitole 3.3.10).
- II. etapa Jižní tangenty sice přebírá asi 1500 voz/24h v každém směru ze stávající silnice II/156, I. etapa však na Novohradskou ulici částečně zátěž vrací, a to přes Roudné a Nové Hodějovice prostřednictvím silnice III/15523. Odlehčení Nových Hodějovic a Mladého tak nepřináší.
- Za velmi negativní dopad Jižní tangenty lze považovat zvýšení intenzit dopravy na Lidické třídě, a to až o 2000 voz/24h jednosměrně. Dochází totiž k přelévání vnější dopravy vázané na město ze stávající silnice I/3 na Lidickou třídu, procházející prakticky po celé své délce obydleným územím. Uvedený dopad odeznívá po dostavbě dálnice D3 minimálně po MÚK Roudné (a napojení na silnici I/3 právě prostřednictvím Jižní tangenty), lépe však až po úplném dokončení D3 do Třebonína.
- Dalším nežádoucím efektem je nárůst intenzit na propojení Roudného a Nových Hodějovic (silnice III/15523 a III/15532) až o 1700 voz/24h jednosměrně. Zasažena tak je obec Roudné a městská část Nové Hodějovice. Díky Zanádražní komunikaci nepokračuje tento vliv do Mladého. Sešením tohoto dopadu je dokončení dálnice D3 minimálně po MÚK Roudné.

Posouzení časové úspory

- Samotná stavba Jižní tangenty (tj. bez navázání na dálnici D3) nedokáže nabídnout časové úspory, naopak součet cestovních dob po realizaci bude delší (v případě I. etapy o 62 hodin). Jde o nejhorší výsledek mezi samostatně posuzovanými stavbami.

Posouzení výkonové úspory

- Také v parametru ujeté vzdálenosti zůstává Jižní tangenta mezi nejhoršími výsledky. Pro úplnost musíme dodat, že stavba dálnice D3 také prodlužuje vzdálenosti, protože je na ni navázána doprava, která po stávající silnici I/3 dosáhne cílů ve městě snadněji. Dálnice však kompenzuje větší ujetou vzdálenost časovou úsporou, zatímco u Jižní tangenty se tohoto benefitu nedočkáme.

Posouzení kritických uzlů sítě

- + Křižovatka Mánesova × Němcové vykazuje pokles intenzit na vjezdech na úrovni 5000 voz/24h.

Zdroj: Mott MacDonald

3.3.7 Plavská – Novohradská

Komunikační propojení Plavské a Novohradské ulice vytváří prakticky jedinou reálnou alternativu Mánesově ulici ve spojení západ – východ jižně od centra města. Samotná realizace nového propojení nedokáže Mánesově ulici výrazně odlehčit, protože postrádá přímá napojení na navazující komunikace ve stejném směru. Ačkoliv využití komunikace vůbec není slabé, skládá se z většího množství drobných poklesů intenzit dopravy na síti v této části města. Proto byl v hodnocení zkoumán také stav společné realizace se stavbami Horákové – Litvínovická a Litvínovická – Schneidera. Uživatelské parametry to významně zlepšuje, na druhou stranu zůstávají problematické body ve vztahu k vedení trasy přes Linecké předměstí a Malý jez.

Strukturované hodnocení stavby Plavská – Novohradská

Posouzení intenzit dopravy ve vztahu k území

- + Realizace stavby přinese mírné poklesy dopravních zátěží ve všech sledovaných ulicích mezi Mánesovou ulicí a Malým jezem, tj. v ulicích Boženy Němcové, Lidické, Matice Školské a Mánesově, vždy řádově o 1000 voz/24h v každém směru. Propojením na související stavby Horákové – Litvínovická a Litvínovická – Schneidera lze tyto poklesy zdvojnásobit.
- Intenzity dopravy na komunikačním propojení Plavská – Novohradská by měly dosáhnout 3500 až 4500 voz/24h v každém směru, pokud bude stavba realizována samostatně. V případě návaznosti na související stavby Horákové – Litvínovická a Litvínovická – Schneidera se využití komunikace zvýší maximálně o 1000 voz/24h.
- Stavba propojení Plavská – Novohradská přináší očekávaný nárůst intenzit v ulici L. M. Pařízka o 1700 voz/24h v každém směru (tj. o 1/3), proto je nutné se zabývat dopadem imisní zátěže na obyvatele přilehlých domů.
- Vedení trasy přes rekreační zónu u Malého jezu vyžaduje pečlivou akustickou ochranu území a důraz na estetické ztvárnění přemostění řeky Malše.

Posouzení časové úspory

- + Realizací samostatné stavby vznikne uživatelům drobná časová úspora 77 hodin, ve spojení s navazujícími stavbami Horákové – Litvínovická a Litvínovická – Schneidera se zvýší na lehce nadprůměrnou hodnotu 195 hodin.

Posouzení výkonové úspory

- + Stavba vykazuje úspory cestovní vzdálenosti v hodnotě 3069 km, čímž se řadí na čtvrté místo v seznamu posuzovaných záměrů. Při provázání do jednoho systému komunikací se stavbami Horákové – Litvínovická a Litvínovická – Schneidera lze dosáhnout poklesu ujeté vzdálenosti až o 9615 km, což je srovnatelné s výborným výsledkem Severní spojky.

Posouzení kritických uzlů sítě

- Stavba vyžaduje vznik nové křižovatky s Novohradskou ulicí v blízkosti stávajícího železničního přejezdu v Mladém. Vzhledem k poměrně vysokým hodnotám intenzit na vjezdech do křižovatky (v součtu až 16400 voz/24h) lze očekávat vyšší nároky na kapacitu křižovatky.
- Křižovatka Lidická × Pařízka bude muset přenášet větší objem dopravy, přitom jsou její prostorové možnosti poměrně komplikované. Při spojení se stavbou Litvínovická – Schneidera lze očekávat prohloubení problémů a rozšíření i na sousední křižovatku Němcové × Schneidera.

3.3.8 Podjezd pod nádražím

Podjezd pod nádražím, tedy propojení Dobrovodské a Nádražní ulice, prokazuje jasné přínosy pro zkrácení jízd v modelovaném území. Stavbu lze realizovat ku prospěchu překonávání urbanistických bariér západ – východ prakticky kdykoliv. Důležitá je především vazba na dokončenou 4. etapu Zánádražní komunikace (jižní úsek k Novým Hodějovicím), kdy nový podjezd dokáže převést část radiálních jízd z Novohradské ulice a je takřka jediným prostředkem ke zklidnění dopravy přes Mladé i ve stavu s dokončenou dálnicí D3.

Strukturované hodnocení stavby

Posouzení intenzit dopravy ve vztahu k území

- + Dochází k významnému odlehčení paralelního podjezdu pod tratí v Rudolfovské třídě (tzv. Viaduktu) až o 6000 voz/24h v každém směru. Také navazující Dobrovodská ulice vykazuje významný pokles zatížení až o 3500 voz/24h. Uvolněná kapacita Viaduktu odebírá 1500 voz/24h vozidel také ze severněji položeného podjezdu v Pekárenské ulici.
- + Podjezd pod nádražím odvádí průjezdnou dopravu z Novohradské ulice na průjezdu přes Mladé, až o 2000 voz/24h v každém směru. Naopak navyšuje využití Zánádražní komunikace mezi Novými Hodějovicemi a Pětídolím, kde nárůst nezpůsobí problémy při průchodu územím.
- Celodenní intenzita dopravy v podjezdu může dosáhnout až 11000 voz/24h jednosměrně. S dokončením nejvýznamnějších staveb ve městě (dálnice D3, Severní spojka) pak využití podjezdu klesne na 9000 voz/24h, stále však převádí více dopravy než sousední Viadukt.
- Samotná realizace podjezdu pod nádražím v zásadě nemění celkové intenzity dopravy v Nádražní a Mánesově ulici. Dochází sice k přesměrování jízd v širších souvislostech, avšak výsledné hodnoty jsou srovnatelné se stavem bez realizace. Pouze mírné nárůsty jsou patrné na směru do centra města (Průmyslová ulice, Žižkova třída).
- Atraktivita nového propojení na sebe váže i částečné navýšení intenzit dopravy na radiálních komunikacích přicházejících do podjezdu – jmenovitě Dobrovodské ulice přes Suchovrbenské náměstí a ulice Aloise Kříže / Ledenická z Pohůrky. Nárůst se pohybuje kolem 1000 voz/24h.

Posouzení časové úspory

- + Stavba dosahuje dobrých výsledků pro časovou úsporu uživatelů – v součtu 242 hodin. Řadí se tak na čtvrté místo za dálnici D3, Severní spojku a propojení Horákové – Strakonická.

Posouzení výkonové úspory

- + Stavba má vynikající výsledek v parametru úspory celkové ujeté vzdálenosti v modelovaném území. Její samotná realizace ušetří uživatelům 13360 km na cestách přes město každý den.

Posouzení kritických uzlů sítě

- + Křižovatka Rudolfovská × Nádražní se dočká snížení intenzity dopravy na vjezdech o 6000 voz/24h, navazující křižovatka Rudolfovská × Dobrovodská dokonce o 7000 voz/24h.
- Křižovatka Zánádražní komunikace s Dobrovodskou ulicí bude stavebně navazovat na podjezd, předpokládá se tedy její kapacitní řešení s ohledem na očekávanou zátěž na vjezdech do křižovatky až na úrovni 30000 voz/24h.

Zdroj: Mott MacDonald

3.3.9 D3 Borek - Úsilné

Etapovitá výstavba obchvatu Českých Budějovic přináší v prvním kroku zprovoznění úseku mezi Borkem a MÚK Úsilné. Převedení celkové intenzity 12000 voz/24h na trasu dálnice odlehčí v obdobné míře průtahu silnice I/3 přes obec Borek a městskou část Nemanice. Na úrovni Okružní ulice dochází k většinovému návratu jízd do Pražské třídy, zatížení městského okruhu se tedy příliš nezmění. Zatraktivnění ulice Generála Píky ve vazbě na dálnici znamená riziko zavlčení průjezdné dopravy do Jírovcovy ulice.

Strukturované hodnocení stavby

Posouzení intenzit dopravy ve vztahu k území

- + Stavba přináší významné odlehčení Pražské třídy na průjezdu Borkem a Nemanicemi, v hodnotách 5000 až 6000 voz/24h v každém směru, s významným podílem těžkých vozidel.
- Využití severního úseku dálnice mezi Borkem a Úsilným předpokládáme mezi 5500 a 6500 voz/24h v každém směru. Tento navýšený objem dopravy pokračuje směrem do Českých Budějovic, kde se prostřednictvím Pražské třídy a ulice Generála Píky propojuje se stávajícím průtahem silnice I/3.
- Přivedení dálnice D3 na MÚK Úsilné přirozeně zatěžuje stávající silnici I/34, včetně pokračování ulic Generála Píky (o 1000 až 1500 voz/24h) a Okružní ulice (o 2000 až 3000 voz/24h). Zmíněné komunikace procházejí mimo obydlené území.
- Ačkoliv průtah silnice I/3 bude i nadále veden po Strakonické ulici a Levobřežní komunikaci, model poukazuje na riziko zavlčení tranzitních jízd do trasy Jírovcova – Pekárenská – Pražská – Husova. Konkrétně v Jírovcově ulici očekáváme nárůst až o 1000 voz/24h jednosměrně, což představuje čtvrtinový růst intenzit dopravy. Jedná se o rezidenční oblast, kde je průjezdná doprava nežádoucí.

Posouzení časové úspory

- + Zprovoznění dálnice D3 v úseku Borek – Úsilné přináší úsporu 195 hodin na modelované síti. Jde o pozitivní dopad, avšak stavby Severní spojky, propojení Horákové – Litvínovická nebo Podjezdu pod nádražím dosahují lepších výsledků.

Posouzení výkonové úspory

- Odklon příjezdu silnice 3 do severovýchodního sektoru města spolu s ponecháním stávajícího průtahu městem do jeho jihozápadní části vede k prodloužení ujeté vzdálenosti o 10635 km.

Posouzení kritických uzlů sítě

- + Křižovatky na průtahu Borkem a Nemanicemi ztrácejí až ½ zátěže v porovnání se stavem bez realizace. Celkového odlehčení se dočká i křižovatka Pražská × Okružní × Nemanická, přestože od východu do ní bude vjíždět o 3000 voz/24h více.
- Výpočet dopravního modelu nenaznačuje dramatické změny v úsekových intenzitách dopravy na městském okruhu. Přesto je nutné věnovat pozornost změnám směřování dopravy v rámci křižovatek, zejména pak u křižovatky Nádražní × Jírovcova.
- Příjezd vozidel do křižovatky Pekárenská × Jírovcova se sice nezvyšuje o více než 1500 voz/24h, vzhledem ke kapacitě neřízené křižovatky však může být vyžadována instalace SSZ.
- Dochází k významnému nárůstu zatížení okružní křižovatky na Okružní ulici, na vjezdech celkem o 9000 voz/24h. Problematický může být zejména konflikt přímého pokračování jízd po silnici I/34 a napojení vozidel po Okružní ulici v úseku Pražská (I/3) – Generála Píky (I/34).

Zdroj: Mott MacDonald

357021///01/B

3.3.10 D3 Borek – Úsilné – Roudné

Varianta dovedení obchvatu dálnice D3 po MÚK Roudné předpokládá, že propojení na stávající silnici I/3 nebude provedeno prostřednictvím pokračování stavby D3 do Třebonína, ale přes Jižní tangentu severně od obce Včelná do Plané, kde se napojuje na stávající silnici I/3. Takto pojatá stavba přináší vítané odlehčení průtahu silnice 3 přes město, na druhou stranu nedosahuje takových přínosů jako úplná realizace dálnice D3 do Třebonína, a to jak v pohledu poklesu dopravní zátěže ve městě, tak i časových a výkonových úspor uživatelů (viz následující kapitola 3.3.11). Pokud je tedy možné stavbu Hodějovice – Třebonín dokončit zároveň s obchvatem města (Úsilné – Hodějovice), mělo by jít o preferovanou variantu. Pokud to možné není, je i vybudování dálnice D3 v úseku Borek – Úsilné – Roudné velkým přínosem.

Strukturované hodnocení stavby

Posouzení intenzit dopravy ve vztahu k území

- + Odlehčení průtahu městem je patrné od Strakonické ulice (-2000 voz/24h) přes ulici Na Dlouhé louce (-3000 voz/24h) až po Pražskou třídu u hřbitova (-5000 voz/24h). Dochází také k odlehčení jihovýchodní části okruhu, a to přednádražního prostoru (-3000 voz/24h) a Mánesovy ulice (-2000 voz/24h), což je vyvoláno změnou směřování dopravy vzhledem k dálnici.
- + Sekundárně pak lze pozorovat mírné poklesy intenzit dopravy také uvnitř městského okruhu, většinou do 1000 voz/24h jednosměrně.
- o Napojení dálnice D3 na MÚK Úsilné přirozeně zatěžuje stávající silnici I/34 o 6000 voz/24h, včetně pokračování do Okružní ulice směrem k Pražské (o 2000 až 3000 voz/24h). Se zprovozněním Severní spojky roste zátěž na Okružní ulici až o 7000 vozidel, tj. na dvojnásobek původních hodnot. Zmíněné komunikace procházejí mimo obydlené území.
- Při absenci Podjezdu pod nádražím neplní Zánádražní komunikace plně svoji funkci distributora dopravní zátěže cílové dopravy přicházející z dálnice do města. Projevuje se to zvýšeným tranzitem po Novohradské ulici přes Mladé (až o 2500 voz/24h) a úměrným poklesem na Zánádražní.

Posouzení časové úspory

- o Časová úspora uživatelů v modelovaném území je neutrální. Dáno je to velkým nárůstem ujeté vzdálenosti, který už není dostatečně vykompenzován vyšší dovolenou rychlostí na dálnici.

Posouzení výkonové úspory

- Realizace dálnice D3 v úseku Borek – Roudné navyšuje ujeté vzdálenosti ve sledovaném území významně více než variantě úplného dokončení dálnice až po Třebonín. Dochází tedy k určitému paradoxu, kdy jsou nižší intenzity dopravy na městském okruhu vykoupeny delší ujetou vzdáleností po dálnici a navazující Jižní spojkou.

Posouzení kritických uzlů sítě

- + Takřka všechny významné dopravní uzly ve městě vykazují poklesy intenzit dopravy na vjezdech. Realizace dálnice D3 tak má celoměstský dopad i mimo trasu stávajícího průtahu silnice I/3. Křižovatka Nádražní × Jírovceva zůstává v součtu na stávající hodnotě zátěže na vjezdech, mění se však směřování dopravních proudů v křižovatce.
- Dochází k významnému nárůstu zatížení okružní křižovatky na Okružní ulici, na vjezdech celkem o 9000 voz/24h. Problematický může být zejména stav po otevření Severní spojky (+13000 voz/24h).

Zdroj: Mott MacDonald

3.3.11 D3 Borek – Úsilné – Roudné – Třebonín

Výstavba plného dálničního obchvatu Českých Budějovic potvrzuje vysoká očekávání i po vyhodnocení v matematickém dopravním modelu města. Očekávat lze významné odlehčení městského okruhu, zejména v západní části, spolu s Pražskou a Litvínovickou ulicí jako součástmi průtahu dnešní silnice I/3. Mírné poklesy intenzit dopravy se projevují i v centru města, uvnitř okruhu. Potenciální problémy mohou nastat v městské čtvrti Mladé na přivaděči od MÚK Pohůrka v případě, že dálnice nebude doprovázena stavbou Podjezdu pod nádražím. Přínos stavby dálnice pro město dále rozvíjí především Severní spojka, následovaná propojením Horákové – Strakonická, Horákové - Litvínovická a Jižní tangentou.

Strukturované hodnocení stavby

Posouzení intenzit dopravy ve vztahu k území

- + Odlehčení průtahu městem je patrné od Strakonické ulice (-2500 voz/24h) přes ulici Na Dlouhé louce (-4000 voz/24h) až po Pražskou třídu u hřbitova (-5000 voz/24h). Dochází také k odlehčení jihovýchodní části okruhu, a to přednádražního prostoru (-2000 voz/24h) a Mánesovy ulice (-1500 voz/24h), což je vyvoláno změnou směřování dopravy vzhledem k dálnici.
- + Sekundárně pak lze pozorovat mírné poklesy intenzit dopravy také uvnitř městského okruhu, většinou do 1000 voz/24h jednosměrně, Pražská třída v centru až 1500 voz/24h.
- o Napojení dálnice D3 na MÚK Úsilné přirozeně zatěžuje stávající silnici I/34 o 6500 voz/24h, včetně pokračování do Okružní ulice směrem k Pražské (o 2500 až 3500 voz/24h). Se zprovozněním Severní spojky roste zátěž na Okružní ulici až o 8000 vozidel, tj. více než dvojnásobek původních hodnot, což je nutné spojit s kapacitními úpravami. Komunikace neprocházejí obydleným územím.
- Při absenci Podjezdu pod nádražím neplní Zánádražní komunikace plně svoji funkci distributora dopravní zátěže cílové dopravy přicházející z dálnice do města. Projevuje se to zvýšeným tranzitem po Novohradské ulici přes Mladé (až o 3000 voz/24h) a úměrným poklesem na Zánádražní. V tomto bodě je plná varianta dálnice D3 poněkud horší než varianta ukončená na MÚK Roudné a převedená Jižní tangentou na silnici I/3, pokud tedy Jižní tangenta není budována současně s D3.

Posouzení časové úspory

- + Realizace dálnice D3 v plné trase přináší největší časové úspory uživatelům ze všech posuzovaných staveb, na úrovni 947 hodin.

Posouzení výkonové úspory

- Realizace dálnice D3 navyšuje ujeté vzdálenosti, neboť významný podíl dopravy po dálnici tvoří doprava vztažená k městu, která dojíždí do cíle po delších trasách nežli při vedení tranzitu přes město. Dochází tedy k určitému paradoxu, kdy jsou nižší intenzity dopravy ve městě vykoupeny delší ujetou vzdáleností po dálnici a navazujících přivaděčích.

Posouzení kritických uzlů sítě

- + Takřka všechny významné dopravní uzly ve městě vykazují poklesy intenzit dopravy na vjezdech. Realizace dálnice D3 tak má celoměstský dopad i mimo trasu stávajícího průtahu silnice I/3. Křižovatka Nádražní × Jírovceva zůstává v součtu na stávající hodnotě zátěže na vjezdech, mění se však směřování dopravních proudů v křižovatce.
- Dochází k významnému nárůstu zatížení okružní křižovatky na Okružní ulici, na vjezdech celkem o 9500 voz/24h. Kritický může být zejména stav po otevření Severní spojky (+14500 voz/24h)!

Zdroj: Mott MacDonald

357021///01/B

3.3.12 Srubecký přivaděč

Srubecký přivaděč je stavbou významnou pro samotný Srubec, zejména v kontextu napojení silnice II/157 na MÚK Pohůrka. Svými vlivy na území města České Budějovice nezasahuje.

Strukturované hodnocení stavby

Posouzení intenzit dopravy ve vztahu k území

- + Obchvat Srubce odvádí téměř $\frac{3}{4}$ dopravní zátěže z intravilánu obce (-2500 voz/24h jednosměrně).
- Samotná stavba nemá vliv na komunikace v Českých Budějovicích.

Posouzení časové úspory

- + Stavba poskytne uživatelům mírnou časovou úsporu 77 hodin.

Posouzení výkonové úspory

- Vedení dopravy po delším obchvatu obce mírně prodlouží ujetou vzdálenost o 962 km denně.

Posouzení kritických uzlů sítě

- Samotná stavba nemá vliv na komunikace v Českých Budějovicích.

Zdroj: Mott MacDonald

3.3.13 Rudolfovská – Okružní – Pekárenská a Okružní II. etapa

Stavbu tvoří zkapacitnění Okružní ulice spolu s výstavbou prodloužení Pekárenské ulice a přeložkou jižního konce Okružní do nové trasy. Jde o investici podporující další územní rozvoj oblasti, ať přilehlých průmyslových areálů, tak uvažované rezidenční výstavby v Husově kolonii. Největší vliv na odlehčení dopravy můžeme kromě samotného Nového Vráta pozorovat u Zanádražní komunikace.

Strukturované hodnocení stavby

Posouzení intenzit dopravy ve vztahu k území

- + Odvedení průjezdné dopravy z Rudolfovské třídy v Novém Vráti (-2500 voz/24h v každém směru).
- Vyšší intenzity dopravy na Okružní, získané zejména odvedením dopravy ze Zanádražní komunikace, která však vzhledem ke svému charakteru snižování zátěží nevyžaduje.

Posouzení časové úspory

- Stavba je neutrální – v součtu zachovává stávající cestovní časy.

Posouzení výkonové úspory

- Samotná stavba nemá citelnější vliv na zkrácení vzdáleností.

Posouzení kritických uzlů sítě

- Stavba neřeší situaci v problematických uzlech sítě. Při spojení se stavbou Rudolfovská – Vrbenská je nutné dbát na patřičnou kapacitu mnohoramenné okružní křižovatky na Rudolfovské třídě.

Zdroj: Mott MacDonald

3.4 Výsledné pořadí

Výsledkem hodnocení je pořadí staveb sestavené podle vývoje úsekových intenzit dopravy, vlivu komunikace na území města, tvorby kongescí, dopravního výkonu a úspory času uživatelů. Uváděné pořadí však nezohledňuje stav připravenosti, subjekt investora a investiční náklady, neboť tyto údaje primárně neovlivňují význam stavby z celoměstského pohledu.

V hodnocení je nutné zohlednit etapizaci výstavby dálnice D3:

1. bez dálnice; reprezentuje krátké časové období do dokončení prvního úseku obchvatu města;
2. Borek – Úsilné; úsek je již rozestavěn, je tedy uvažován v bloku s nejvýznamnějšími stavbami;
3. Borek – Úsilné – Roudné; vzhledem k výsledkům posouzení této etapy je doporučeno ji přeskočit a realizovat přímo kompletní podobu dálnice (viz další odrážka);
4. Borek – Úsilné – Roudné – Třebonín; představuje kompletní podobu obchvatu Českých Budějovic.

Vzhledem k rozdílným dopadům staveb na komunikační skelet města je hodnocení rozděleno následovně:

- **Stavby strategického významu** – jde o stavby prioritní, s nejvyšším přínosem pro město jako celek, v tabulce pod seznamem je uvedeno pořadí realizace v závislosti na dokončování dálnice D3;
 - Severní spojka + Okružní I. etapa
 - Horákové - Strakonická
 - Horákové – Litvínovická
 - Podjezd pod nádražím
 - Litvínovická - Schneidera
 - Jižní tangenta I. etapa

Stavby strategického významu – hodnocení v závislosti na etapovitě výstavbě dálnice D3

Dálnice D3 dokončená jen v úseku Borek – Úsilné	Dálnice D3 kompletně dokončená v úseku Borek - Třebonín
1. Severní spojka + Okružní I. etapa	1. Severní spojka + Okružní I. etapa
2. Horákové – Strakonická	2. Horákové – Strakonická
3.-4. Horákové – Litvínovická	3. Podjezd pod nádražím
3.-4. Litvínovická – Schneidera	4.-5. Horákové – Litvínovická
5. Podjezd pod nádražím	4.-5. Litvínovická – Schneidera
	6. Jižní tangenta I. etapa

Zdroj: Mott MacDonald

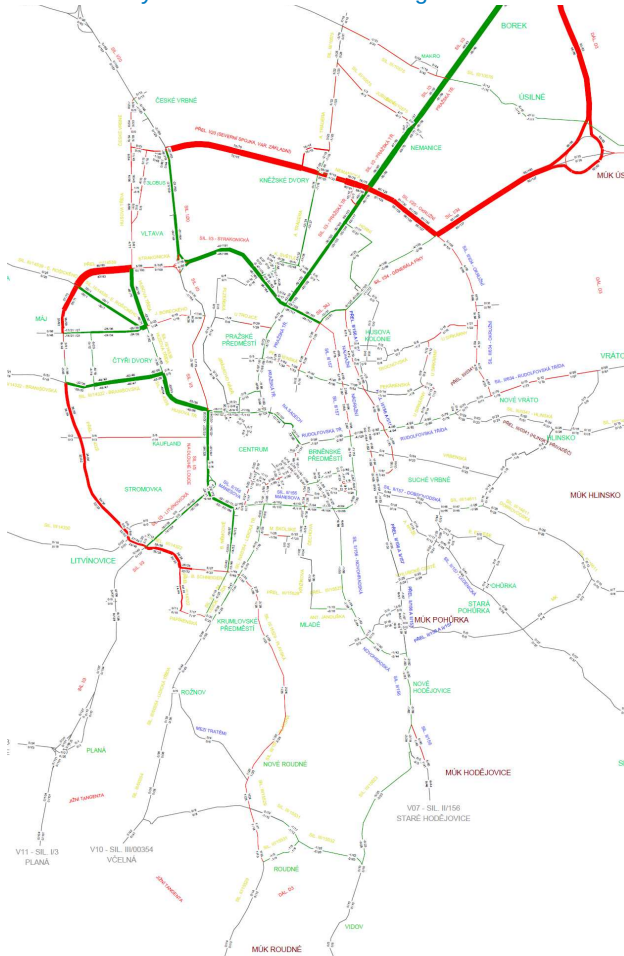
- **Stavby lokálního významu** – jde o stavby řešící konkrétní dopravní problémy s lokálním dopadem. Pořadí staveb není uváděno, v místech působení se projevují srovnatelnými přínosy.
 - Rudolfovská - Okružní - Pekárenská
 - Rudolfovská – Vrbenská
 - Okružní II. etapa
 - Za Otýlí
 - Jižní tangenta II. etapa
 - Srubecký přivaděč
- **Stavby bez doporučení** – jde o stavby nepřínosné či nahrazené výhodnější alternativou.
 - Plavská – Novohradská
 - Litvínovická – Papírenská

3.5 Kombinované scénáře

K provedenímu hodnocení samostatných staveb byly v matematickém dopravním modelu zpracovány čtyři ilustrativní **kombinované scénáře**, které popisují **jednotlivé kroky prioritního rozvoje sítě**. Nastavení scénářů odpovídá přínosům staveb strategického významu, doprovázených postupnou realizací všech staveb lokálního významu. Ke scénářům jsou k dispozici rozdílové kartogramy intenzit dopravy pro možnost porovnání se základním stavem bez výhledových staveb (v přílohách **C.1** až **C.8**):

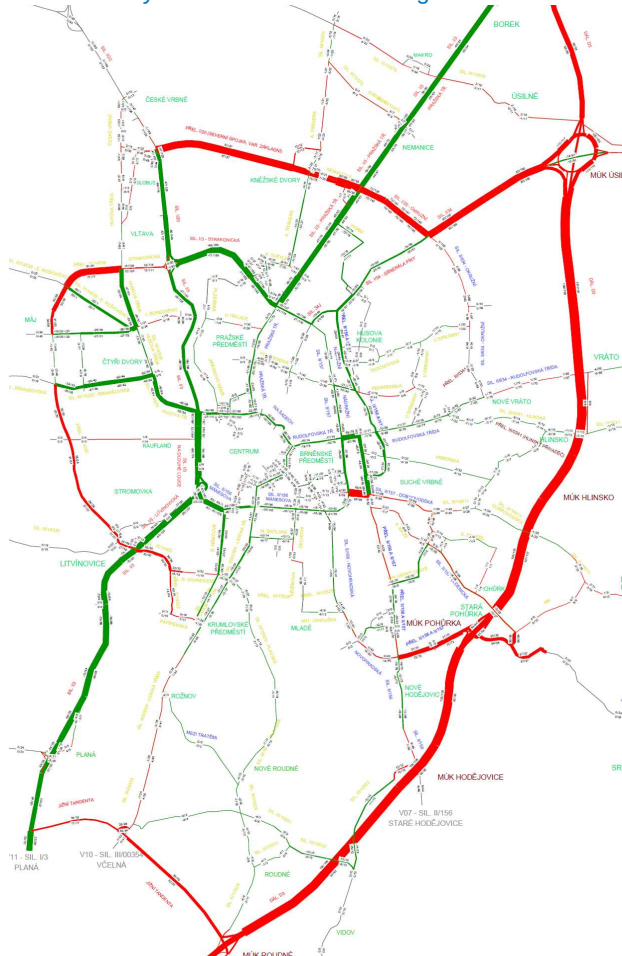
- **Kombinovaný scénář 1** – prokazuje synergický efekt společné realizace nejlépe hodnocených staveb „Severní spojka + Okružní I. etapa“ a „Horákové – Strakonická“ – scénář má značné přínosy nezávisle na realizaci dálnice, prioritou je tedy co nejrychlejší realizace;
- **Kombinovaný scénář 2** – vystihuje přechodný stav s částečnou realizací dálnice D3 v úseku Borek – Úsilné. K prvnímu scénáři zde přidáváme stavby na třetím a čtvrtém pořadí „Horákové – Litvínovická“ a „Litvínovická – Schneidera“, které jsou podstatné pro odlehčení ulice Na Dlouhé louce a přemostění Vltavy v Mánesově ulici za situace vedení průtahu silnice I/3 přes město;
- **Kombinovaný scénář 3** – zahrnuje všechny stavby strategického významu vhodné k realizaci zároveň s kompletním dokončením dálnice D3 v úseku Borek – Třebonín, proti předchozímu scénáři tedy přidáváme stavby „Podjezd pod nádražím“ a „Jižní tangenta I. etapa“;
- **Kombinovaný scénář 4** – obsahuje všechny stavby strategického i lokálního významu.

Kombinovaný scénář 2 – ukázka kartogramu C.4



Zdroj: Mott MacDonald

Kombinovaný scénář 3 – ukázka kartogramu C.6



Zdroj: Mott MacDonald

Appendix A. Návrh organizace dopravy

A.1. Organizace dopravy v centru

Přiloženo v elektronické i tištěné verzi.

A.2. Návrh parkování a MHD

Přiloženo v elektronické i tištěné verzi.

A.3. Návrh tras IDS České Budějovice

Přiloženo v elektronické i tištěné verzi.

Appendix B. Varianty organizace dopravy

B.1. Rozdílový kartogram varianty C a výchozí varianty Z (celé území)

Přiloženo pouze v elektronické verzi.

B.2. Rozdílový kartogram varianty C a výchozí varianty Z (výřez)

Přiloženo v elektronické i tištěné verzi.

B.3. Rozdílový kartogram varianty E a výchozí varianty Z (celé území)

Přiloženo pouze v elektronické verzi.

B.4. Rozdílový kartogram varianty E a výchozí varianty Z (výřez)

Přiloženo v elektronické i tištěné verzi.

Appendix C. Scénáře výstavby komunikací

C.1. Rozdílový kartogram Kombinovaného scénáře 1 (celé území)

Přiloženo pouze v elektronické verzi.

C.2. Rozdílový kartogram Kombinovaného scénáře 1 (výřez)

Přiloženo v elektronické i tištěné verzi.

C.3. Rozdílový kartogram Kombinovaného scénáře 2 (celé území)

Přiloženo pouze v elektronické verzi.

C.4. Rozdílový kartogram Kombinovaného scénáře 2 (výřez)

Přiloženo v elektronické i tištěné verzi.

C.5. Rozdílový kartogram Kombinovaného scénáře 3 (celé území)

Přiloženo pouze v elektronické verzi.

C.6. Rozdílový kartogram Kombinovaného scénáře 3 (výřez)

Přiloženo v elektronické i tištěné verzi.

C.7. Rozdílový kartogram Kombinovaného scénáře 4 (celé území)

Přiloženo pouze v elektronické verzi.

C.8. Rozdílový kartogram Kombinovaného scénáře 4 (výřez)

Přiloženo v elektronické i tištěné verzi.

Appendix D. Priority výstavby komunikací

D.1. Priority výstavby komunikací

Přiloženo v elektronické i tištěné verzi.