

ÚZEMNÍ STUDIE VEŘEJNÉHO LOGISTICKÉHO CENTRA ČESKÉ BUDĚJOVICE – NEMANICE
ÚZEMNÍ STUDIE SEVERNÍ SILNIČNÍ TANGENTY MĚSTA ČESKÉ BUDĚJOVICE

pořizované ve vazbě na vydané Zásady územního rozvoje Jihočeského kraje

B. NÁVRH ŘEŠENÍ



ZADAVATEL



Jihočeský kraj

U Zimního stadionu 1952/2, 370 76 České Budějovice

IČ: 708 90 650

DIČ:CZ 708 90 650

zastoupený: Mgr. Jiřím Zimolou, hejtmanem Jihočeského kraje

ZPRACOVATEL



CONSULTING
ENGINEERS

Member of IKP Group

IKP Consulting Engineers, s.r.o.

Jankovcova 1037/49, Classic 7 – budova C, CZ-170 00 Praha 7

IČ: 457 99 016

DIČ: CZ 457 99 016

vedoucí projektu: Ing. Michal Hrdlička, vedoucí oddělení silničních staveb, tel. 255 733 665, GSM: 724 321 345

zodpovědný projektant: Ing. Michal Němec, tel. 255 733 532, GSM: 737 218 597



Ing. arch. Filip Dubský

Čečova 13, České Budějovice 370 04, tel. 387 310 049, GSM: 777 125 091

IČ: 73506753

číslo autorizace ČKA: 3588

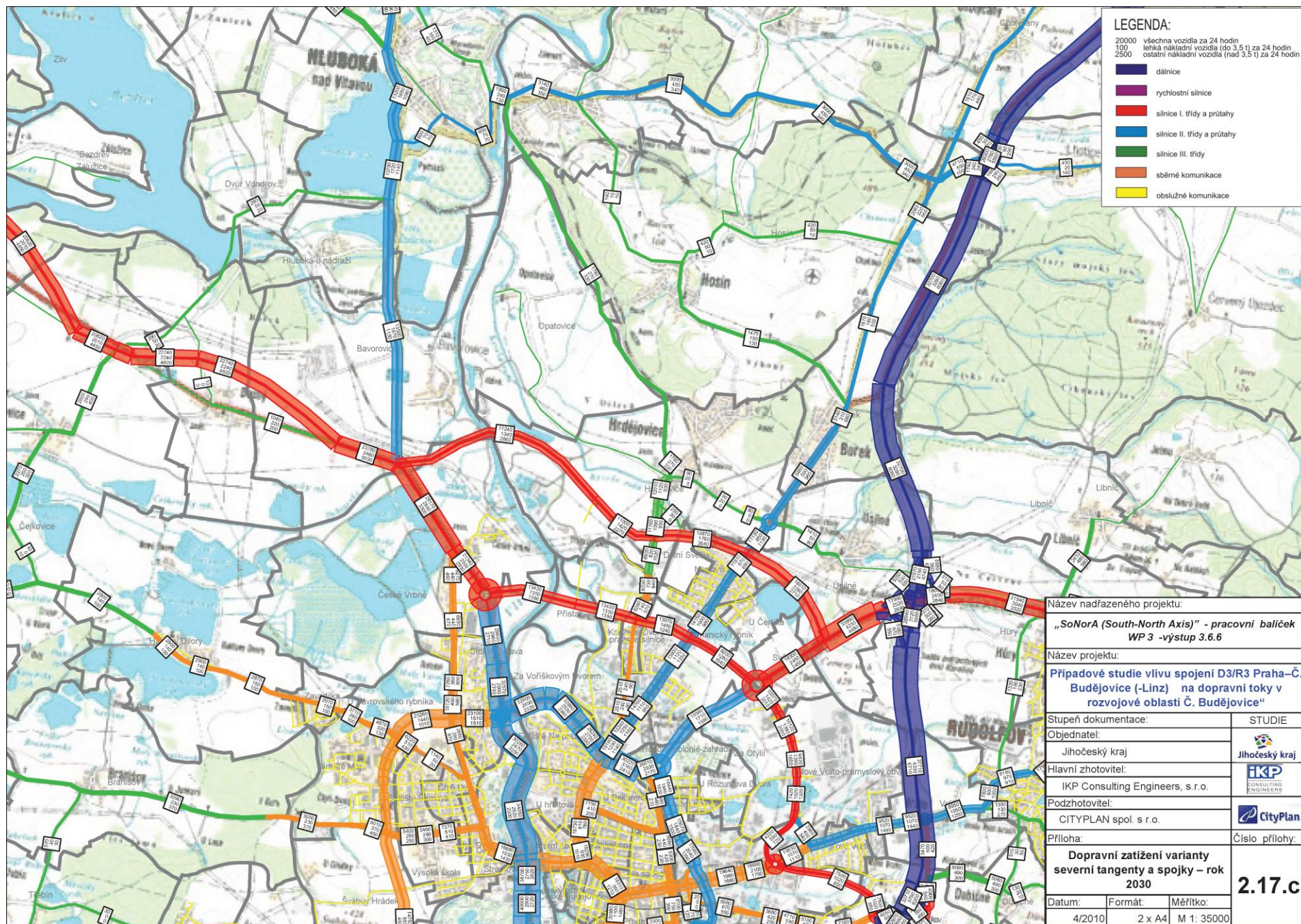
OBSAH

A. POPIS A POSOUZENÍ MOŽNÝCH VARIANT A VEDENÍ TRASY	6
Geometrie tras.....	12
Křižovatky.....	18
Mosty, tunely	32
Obslužná zařízení	33
Vybavení území.....	33
Realizace stavby	33
Zábory ZPF	34
B. POPIS VÝBĚRU NAVRHOVANÉ VARIANTY.....	36
Hodnocení variant tras	36
C. EKONOMICKÉ ZHODNOCENÍ VÝSLEDNÉ VARIANTY	38
Standardy hlavních stavebních objektů.....	38
Standardy ostatních souvisejících objektů	40
Celkový odhad nákladů.....	41
D. DOPORUČENÍ POSTUPŮ PRO ZPRACOVÁNÍ NAVAZUJÍCÍ ÚPD, PŘÍPADNĚ PD	42
Hluboká nad Vltavou.....	42
Hrdějovice.....	44
Úsilné	46
České Budějovice	48
E. KOMPLEXNÍ ZDŮVODNĚNÍ NAVRHOVANÉHO ŘEŠENÍ VYBRANÉ VARIANTY	52
Doporučení směrového řešení	53
Doporučení výškového řešení.....	53
Doporučení řešení křižovatek	53
Doporučení dalšího postupu přípravy stavby.....	53

A. POPIS A POSOUZENÍ MOŽNÝCH VARIANT A VEDENÍ TRASY

Předmětem návrhové části územní studie bylo navržení a posouzení několika variant vedení trasy „Severní silniční tangenty města České Budějovice“ a tím prokázání průchodnosti konkrétní trasy územím.

Před zahájením návrhu směrového vedení trasy bylo třeba rozhodnout o návrhové kategorii navrhované pozemní komunikace (PK). Jako vstupní údaje o výhledových intenzitách dopravy byly použity výstupy z projektu „SoNorA (South-North Axis)“, resp. z jeho podprojektu s názvem „Případová studie vlivu spojení D3/R3 Praha – Č. Budějovice (Linz) na dopravní toky v rozvojové oblasti České Budějovice“ zpracovaného v roce 2010. Podle tohoto dokumentu je dopravní intenzita na Severní silniční tangentě v roce 2030 odhadována na 11.000 – 18.510 vozidel v obou směrech za 24 hodin, a to za předpokladu, že již bude realizována tzv. Severní spojka. Z tohoto celkového počtu je 1.420 – 2.260 lehkých nákladních vozidel (do 3,5 t) a 2.270 – 2.710 ostatních nákladních vozidel (nad 3,5 t). Podíl těžkých nákladních vozidel tedy je 15 – 20 %.



Dopravní zatížení Severní tangenty a Severní spojky – rok 2030

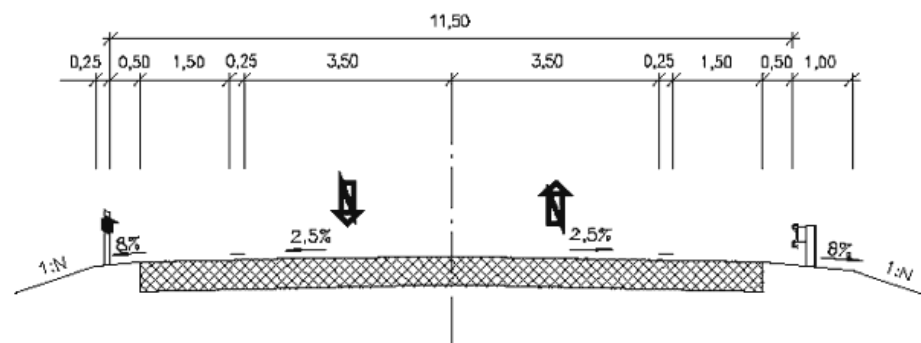
Na základě tohoto podkladu a vzhledem k rovinatému území, byla v souladu s ČSN 73 6101 – *Projektování silnic s dálnic* pro další řešení použita návrhová kategorie S11,5/90. Návrhová kategorie S20,75 je již komunikace 4 pruhová, směrově rozdělená a orientační rozpětí úrovněových intenzit má cca 9.000 – 20.500 voz/24h pro jeden směr. Návrh kategorie S20,75 byl proto shledán jako neekonomický, přestože je horní hranice odhadovaného dopravního zatížení, 18.510 voz/24hod zároveň také na přibližné horní hranici kapacity kategorie S11,5 pro požadovanou úroveň kvality dopravy, stupeň C-D. To pro dvoupruhovou silnici I. třídy znamená hustotu dopravy 25 vozidel/km.

Jako mezistupeň mezi dvoupruhovou kategorií S11,5 a čtyřpruhovou kategorií S20,75, byla prověřována také možnost, použít uspořádání 2+1. Toto uspořádání by mohlo usnadnit rozdělení vozidel po výjezdu z MÚK. Umožnit rychlejší průjezd rychlejšími vozidly, než nákladní vozidla po průjezdu MÚK získají dostatečnou rychlost. ČSN 736101/Z1 však uvádí, že délka úseku řešeného uspořádáním 2+1 má být nejméně 10 km. Délka úseku Severní tangenty, který je mezi MÚK České Vrbné a MÚK Úsilné, tedy od konce připojovacího pruhu k začátku odbočovacího pruhu je 4.962,5 m. I přes nesplnění doporučené, nikoli striktně dané, délky úseku 10 km tuto variantu doporučujeme. Toto uspořádání by tak splňovalo požadavek na kapacitní propojení 2 čtyřpruhových komunikací v podmínkách příměstské trasy. Uspořádání 2+1 je šířkově pouze o 2,0 m širší než kategorie S11,5. Pro možnost snížení stavebních nákladů by uspořádání 2+1 nemuselo být použito v celé trase. Vhodné je jeho použití u koncových MÚK. Z MÚK České vrbné by byly 2 jízdní pruhy směrem k I/34 a to minimálně k mostu přes Vltavu. Ve směru z MÚK Úsilné směrem k I/20 by mohly být 2 jízdní pruhy až k etakádě. V úseku mezi mostem přes Vltavu a estakádou (včetně mostů) by mohla zůstat kategorie S11,5. Před zapracováním uspořádání 2+1 do dokumentace je nutné tuto možnost nejprve podrobněji projednat s ŘSD jako budoucím investorem.

V návrhu koridoru pro „Severní silniční tangentu“ bude ponechána rezerva pro případné použití návrhové kategorie uspořádání 2+1, i kategorie S20,75.

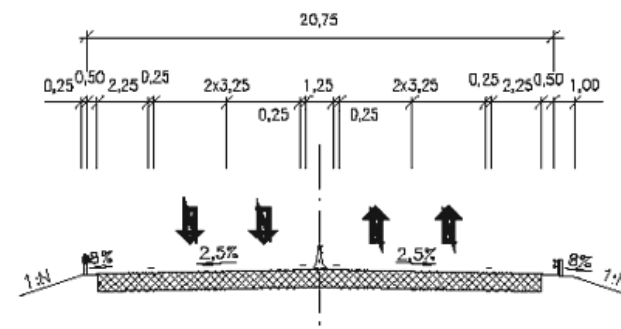
DOPORUČENÉ ŘEŠENÍ: Jako návrhová kategorie Severní tangenty je u výsledné varianty použita kategorie S11,5/90. Pro zlepšení dopravních podmínek na výjezdech z MÚK České Vrbné a MÚK Úsilné doporučujeme projednat s budoucím investorem a správcem komunikace částečné, nebo úplné použití kategorie uspořádání 2+1.

NÁVRHOVÁ KATEGORIE S 11,5
NÁVRHOVÁ RYCHLOST km/h: 90, 80, 70



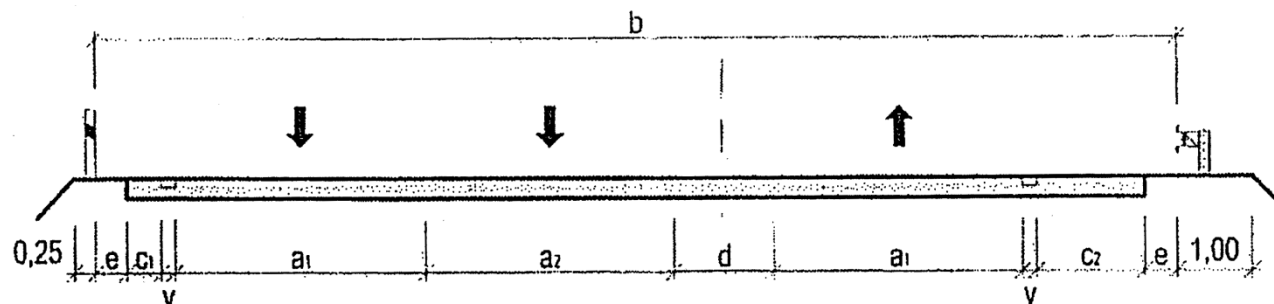
Uspořádání silnice kategorie S 11,5

NÁVRHOVÁ KATEGORIE S 20,75
NÁVRHOVÁ RYCHLOST km/h: 90, 80, 70



Uspořádání silnice kategorie S 20,75

Příčný řez



⁷⁾ Vodorovné dopravní značení se navrhuje podle zvláštního předpisu¹⁷⁾

označení	b m	návrhová rychlost km/h	a ₁ m	a ₂ m	d m	v m	c ₁ m	c ₂ m	e m
uspořádání 2+1	13,5 ^{*)}	90; 80; 70	3,5	3,25	0,0 ^{**))}	0,25	0,25 ^{***)}	1,5 ^{****)}	0,5
^{*)} Při použití dvojité podélné čáry souvislé mezi protisměrnými jízdními pruhy, ve stísněných podmínkách a při rekonstrukcích lze šířku zúžit nejméně však na 12,5 m; pokud se pro oddělení protisměrných jízdních pruhů navrhne svodidlo, volná šířka se zvětší o šířku středního dělicího pásu. ^{**))} ^{**))} Při návrhu svodidla 1,25 m až 1,75 m. Při oddělení protisměrných jízdních pruhů pouze dvojitou podélnou čarou souvislou je „d“ = 0 m. ^{***)} Navrhuje se za předpokladu vyloučení provozu pěších a cyklistů, v ostatních případech 0,5 m. ^{****)} Ve stísněných podmínkách a při rekonstrukci směrově nerozdělené silnice je možné zmenšit šířku na 0,5 m. V těchto případech se zpravidla navrhuje záliv pro nouzové zastavení vozidla umístěný obvykle v polovině úseku s jedním jízdním pruhem v jednom směru. Zmenšení šířky zpevněné krajnice na 0,5 m je umožněno pouze při užití dvojité podélné čáry souvislé mezi protisměrnými jízdními pruhy.									

Geometrie tras

Základní rozdíl v návrhu směrového vedení jednotlivých variant je poloha Severní silniční tangenty vůči železniční trati, celostátního významu, č. 190 Plzeň – České Budějovice, v místě předpokládaného Veřejného logistického centra.

Byly tak navrženy 2 základní varianty řešení. Vzhledem k železniční trati to je varianta „Severní“ a varianta „Jižní“.

Ke každé variantě směrového vedení byly navrženy 2 varianty vedení výškového. Pro návrh výškového řešení je klíčový úsek v délce cca 1,5 – 2 km, ve kterém trasa kříží železniční trať č. 190 (u jižní varianty), železniční trať č. 220, návrh IV. železničního tranzitního koridoru (IV. TŽK), silnici I/3, silnici III/10578, vedení VVN 400kV, 2x vedení VVN 110kV, 2x vodní tok *Kyselá voda*. Tento problematický úsek je možné překonat buďto tunelovým objektem, nebo mostním objektem (několika samostatnými mosty, nebo jednou estakádou).

Ke každému směrovému řešení jsou zároveň navrženy různé varianty křižovatek.

Různými vzájemnými kombinacemi směrového řešení, výškového řešení a variantami křižovatek tak lze vytvořit velké množství jednotlivých variant. V dalším textu nebudou popisovány všechny jednotlivé varianty jako celek, ale bude popisováno odděleně směrové a výškové řešení a jednotlivé varianty křižovatek. Výjimkou bude výsledná doporučená varianta, která bude popsána jako celek.

SMĚROVÉ ŘEŠENÍ

Varianta 1 a 2 (Severní varianty): Z mimoúrovňové křižovatky (MÚK) České Vrbné je trasa vedena na severovýchod a nadjezdem překonává železniční trať č. 190. Po pravostranném oblouku pokračuje na východ podél severní strany železniční trati a postupně překonává Dehtářský potok a Vltavu. Po dalším pravostranném oblouku pokračuje jihovýchodním směrem, stále podél železniční trati. Před železniční výhybnou Nemanice II. je navrženo

napojení veřejného logistického centra. Za železniční výhybnou následují dva protisměrné oblouky, první vlevo. V rámci tohoto úseku trasa postupně kříží silnici III/10578, železniční trať č. 220, ulici Jubilejní a 2x vodní tok *Kyselá voda*. Následuje cca 500 m přímý úsek směrem na jihovýchod, ve kterém je křižována silnice I/3. Dále je trasa vedena pravostranným směrovým obloukem podél rybníka *Čertík* směrem na jih k silnici I/34 a MÚK Úsilné.

V směrovém vedení je použitý poloměr směrového oblouku minimálně 150 m ve variantě 2, před napojením do MÚK České Vrbné. Jinak je použitý minimální poloměr 500 m. Většina oblouků má poloměr od 750 do 1.000 m.

Varianta 3 a 4 (Jižní Varianty): Z mimoúrovňové křižovatky (MÚK) České Vrbné je trasa vedena na severovýchod překonává Dehtářský potok a pravostranným obloukem se přimyká z jižní strany k železniční trati č. 190. Pokračuje na východ podél jižní strany železniční trati a překonává Vltavu. Po dalším pravostranném oblouku pokračuje jihovýchodním směrem, a z jižní strany lemuje navržený koridor VLC. V místě cca na konci železniční výhybny Nemanice II. je navrženo napojení veřejného logistického centra. Za železniční výhybnou následují dva protisměrné oblouky, první vlevo. V rámci tohoto úseku trasa postupně kříží železniční trať č. 190, silnici III/10578, železniční trať č. 220, ulici Jubilejní a 2x vodní tok *Kyselá voda*. Následuje cca 500 m přímý úsek směrem na jihovýchod, ve kterém je křižována silnice I/3. Dále je trasa vedena pravostranným směrovým obloukem podél rybníka *Čertík* směrem na jih k silnici I/34 a MÚK Úsilné.

V směrovém vedení je použitý poloměr směrového oblouku minimálně 650 m a maximálně 850 m.

DOPORUČENÉ ŘEŠENÍ: Ani jedna z variant, „Severní“ nebo „Jižní“, nemá jednoznačně rozhodující nedostatek, nebo naopak výhodu. Vzhledem k tomu, že se plocha vymezená pro VLC rozkládá spíše na jižní straně železnice, je VLC lépe napojitelné z jižní strany. VLC tak bude jednoduše vymezeno v ploše mezi Severní tangentou a železnicí. „Severní“ varianta vedení Severní tangenty omezuje prostor pro budoucí areálovou komunikaci VLC, vedoucí od železnice k Vltavě. Proto doporučujeme variantu Jižní.

VÝŠKOVÉ ŘEŠENÍ

Reliéf terénu v prostoru stavby je rovinatý, což pro návrh silniční komunikace představuje určité potíže s vytvořením dostatečných podélných sklonových poměrů nutných pro odvedení dešťových vod z komunikace. Důsledkem toho je, že bylo potřeba v místech křížení zejména s vodními toky (Vltava a Dehtářský potok) zvednout navrhovanou niveletu silnice. To bude znamenat značný nárůst násypových partií a z toho plynoucí velký objem násypového materiálu.

Maximální, normou povolený, podélný sklon pro návrhovou kategorii S11,5/90 v rovinatém území je 4,5 %. V návrhu je použitý podélný sklon minimálně 0,5 % a maximálně 4,0 %. Tyto hodnoty podélného sklonu jsou vyhovující i pro případnou kategorii S 20,75.

Jak Severní, tak Jižní varianta vedení trasy kříží stávající vedení VVN 400 kV. Z důvodů získání informací o možnostech případných úprav tohoto vedení, a to jak směrových tak výškových, se uskutečnila informativní schůzka se zástupci společnosti ČEPS,a.s. Z jednání vyplynulo, že je možné vedení 400 kV upravit dle potřeby návrhu severní tangenty. Do budoucna je plánované zdvojení tohoto vedení. Technicky je tak možné zohlednit i návrh severní tangenty v rámci této úpravy vedení. V rámci návrhu zdvojení vedení 400 kV a řešení severní tangenty je nutno zohlednit oba dva záměry, aby nedošlo ke vzájemnému konfliktu. V případě, že by se „Severní silniční tangenta města České Budějovice“ realizovala až po zdvojení vedení VVN, je možné na základě koordinace přípravy těchto záměrů přizpůsobit výšku i polohu stožárových míst tak, aby byla umožněna následná realizace severní silniční tangenty. V případě, že by se severní silniční tangenta realizovala dříve než zdvojení, bylo by nutné, aby investor uhradil i veškeré náhrady spojené s výškovou úpravou vedení 400 kV.

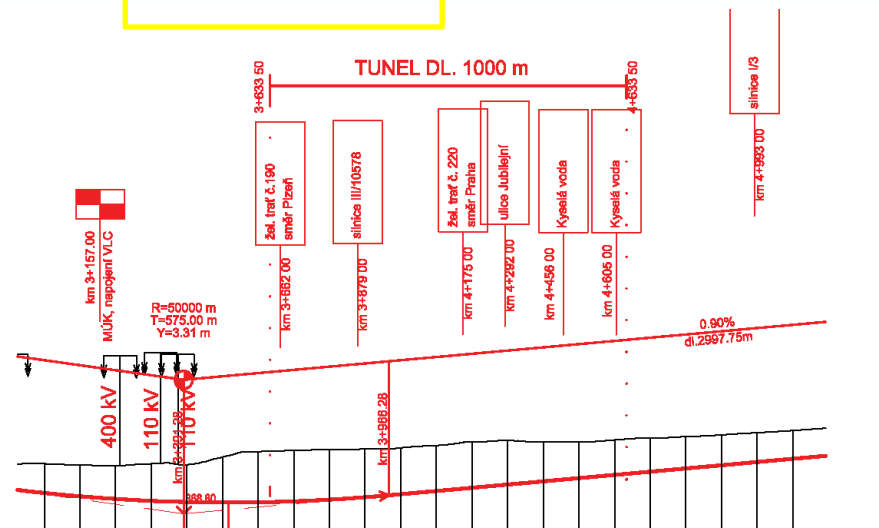
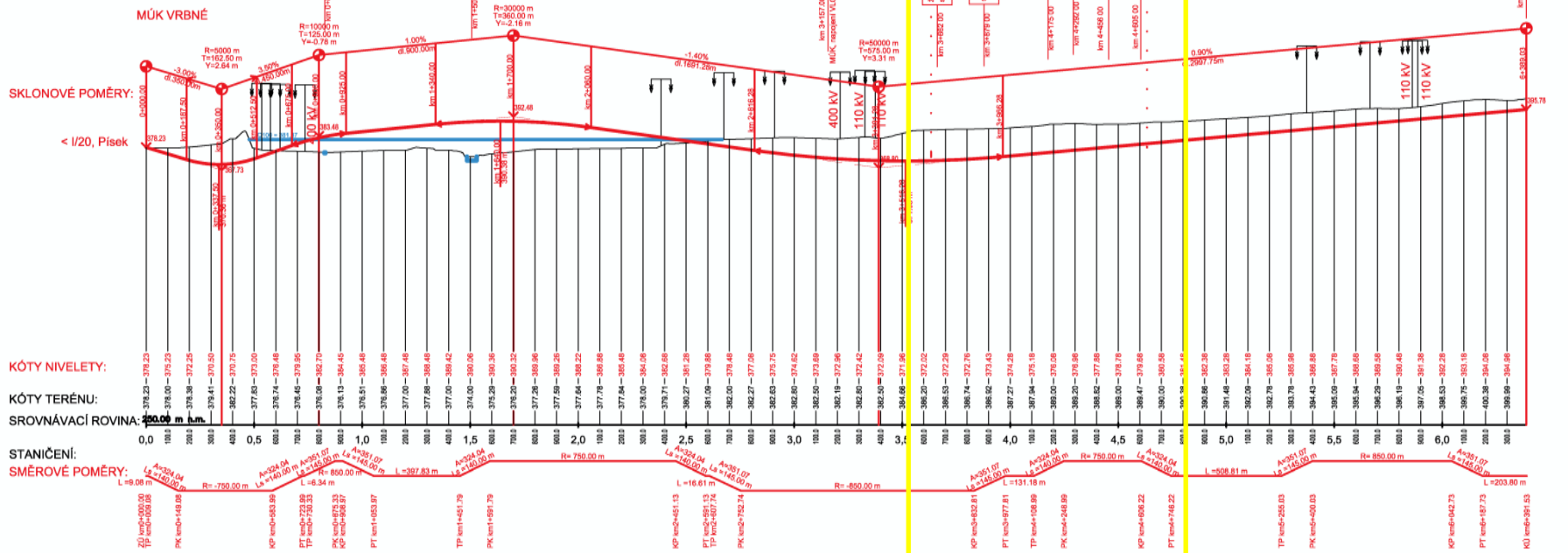
Všechny směrové varianty návrhu trasy kříží 2x koridor nadzemního elektrického vedení VVN 400 kV a VN 110 kV. V obou případech křížení je výškové vedení trasy navrženo spodem, pod elektrickým vedením. První křížení je v blízkosti MÚK České Vrbné. Stávající elektrické vedení překonává silnici II/105, která je vedena v násypu spojujícím 2 mostní objekty (přes I/20

a přes železnici). Proto je předpoklad, že nebude potřeba výšková úprava elektrického vedení VVN 400 kV. Do vedení VN 110 kV zasahuje návrh MÚK České Vrbné a bude nutná jeho úprava.

Od podjezdu silnice II/105 trasa stoupá, aby překonala Dehtářský potok a Vltavu. Po překonání Vltavy trasa klesá, aby opět podešla pod elektrickým vedením VN a VVN. Až do tohoto místa nemá výškové řešení varianty. Teprve od úseku, který následuje po klesání po překonání Vltavy, se řešení začíná lišit. Následuje právě úsek, ve kterém dochází ke křížení s železniční tratí č. 190, silnicí III/10578, železniční tratí č. 220, ulicí Jubilejní a 2x s vodním tokem *Kyselá voda*. Tento úsek je překonáván s využitím tunelové stavby anebo jako nadjezdy. Nadjezdy je možno řešit samostatně pro každý křížený prvek, ale zejména z důvodu zásahu do krajiny je jako lepší řešení navržen mostní objekt přes všechna výše uvedená křížení.

Tunelové řešení (Jižní varianta): Varianta s tunelovým řešením má jednodušší výškové vedení. Po klesání po překonání Vltavy se trasa před železniční tratí (č. 190 České Budějovice – Plzeň) dostává do zářezu a následně do tunelu. Ještě před tunelem je výškový vydutý oblouk a tak je nejnižší místo trasy mimo tunelový objekt. Trasa pak již plynule stoupá, jednotným sklonem až k silnici I/34, resp. ke křižovatce MÚK Úsilné. Po ukončení tunelu je trasa vedena stále v zářezu a podchází tak silnici I/3. Silnici I/34 Severní tangenta podchází v místě stávajícího mostního objektu, který je třeba v obou směrech rozšířit o přídatné pruhy.

PODÉLNÝ PROFIL - SEVERNÍ TANGENTA
varianta podjezd
M 1 : 10 000 / 1 000



výřez z podélného profilu s tunelovým řešením

Řešení s estakádou (Jižní varianta): Po překonání Vltavy trasa v úseku dlouhém 1150 m klesá ve sklonu cca 1 %. Přibližně v kilometru 3,205 se trasa dostává nejbližší k hladině Q100. V této části trasy také dochází k dalšímu křížení s několika elektrickými vedeními, včetně vedení 110 a 400kV. Trasa následně opět stoupá, aby v dostatečné výšce překonala stávající elektrifikovanou železniční trať č. 190. Po překonání železnice estakáda pokračuje přes výše uvedené křižující prvky a to až za silnici I/3. Výškový návrh Severní tangenty uvažuje i návrh IV. TŽK, který je navržen na ještě větším násypu, než stávající trať č. 220. Teprve po překonání silnice I/3 trasa začne klesat, aby se před napojením na I/34 dostala pod stávající mostní objekt na I/34.

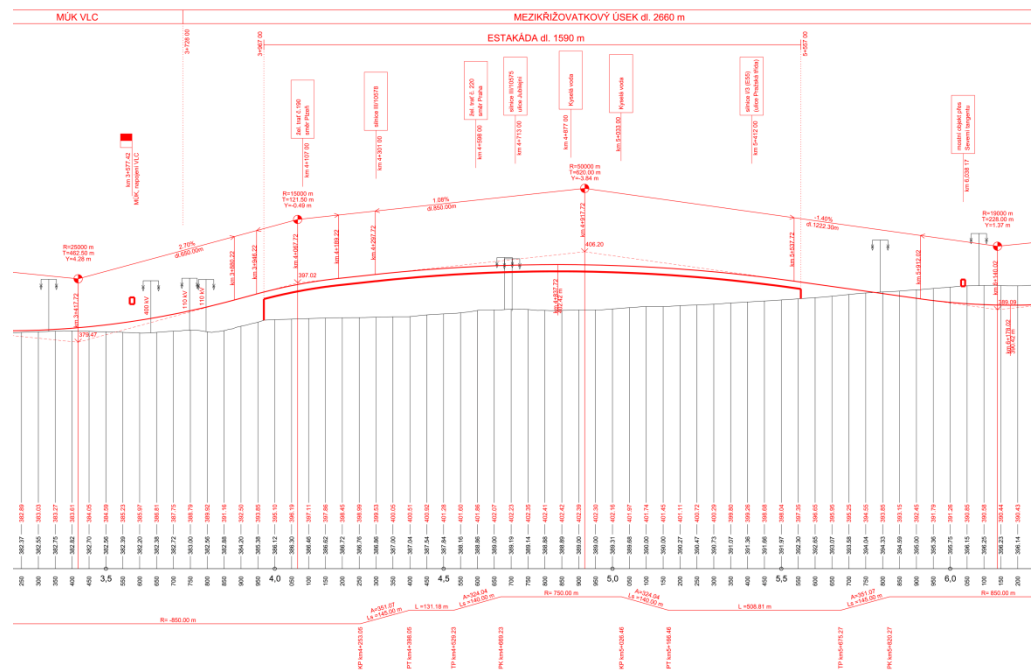
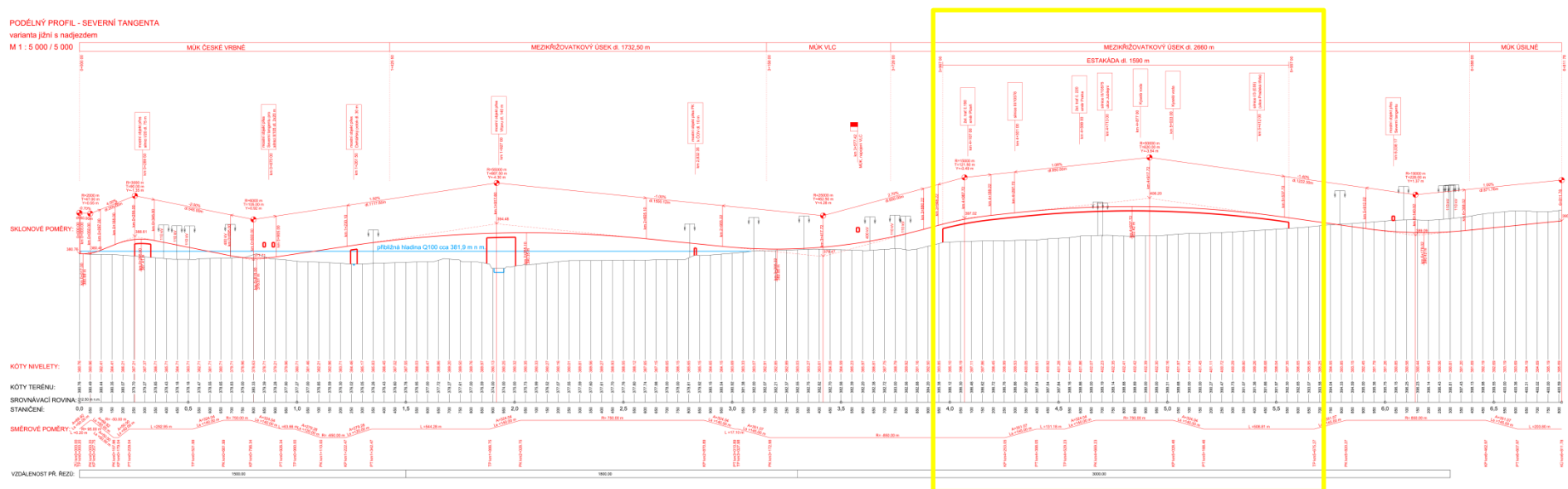
DOPORUČENÉ ŘEŠENÍ: Tunelové řešení je vhodnější při posuzování vlivu stavby z hlediska emisí hluku. Nevýhodou je finanční náročnost tunelové stavby, výškové vedení pod úrovní Q100 a zvýšené provozní náklady na čerpání vody z nejnižšího místa trasy, které je téměř v úrovni hladiny Vltavy.

U řešení s estakádou je předpokládána nižší finanční náročnost stavby, a nižší provozní náklady. Trasa je navržena nad hladinou Q100. V místě kde trasa kříží předpokládaný IV. TŽK musí být niveleta vozovky dostatečně vysoko, aby překonala elektrifikovanou železniční trať, která je také v násypu. Na estakádě je navíc nutno počítat s instalací protihlukových stěn. Niveleta Severní tangenty se tak dostává do výšky cca 13-14 m nad okolní terén. Protihlukové stěny lze předpokládat cca 3 m.

Všechny mostní objekty, ale zejména estakáda, by měly být navrženy tak, aby přemostění bylo provedeno ekonomicky a technicky optimálně s maximálním důrazem na estetická začlenění konstrukce do krajiny.

Aby se dalo reálně uvažovat o stavbě Severní tangenty, bude rozhodující ekonomie celé stavby. Pokud by byla finanční náročnost příliš velká, odsouvala by se její realizace do velmi vzdálené budoucnosti. Z toho důvodu bylo doporučeno sledovat řešení s estakádou, jako řešení, u kterého je předpoklad nižší finanční náročnosti, jak při výstavbě, tak z hlediska provozního.

PODÉLNÝ PROFIL - SEVERNÍ TANGENTA
 varianta jižní s nadjezdem
 M 1 : 5 000 / 5 000



výřez z podélného profilu s řešením estakády

Křižovatky

Trasa severní silniční tangenty se týká 3 křižovatek. Na začátku trasy se jedná o napojení na stávající silnici I/20 a II/105 v MÚK České Vrbné. Na konci trasy je Severní tangenta napojena na silnici I/34 v MÚK Úsilné. Přibližně uprostřed trasy je navržena křižovatka napojující veřejné logistické centrum, pracovně nazvaná MÚK VLC.

Podle ČSN 73 6101 je nejmenší dovolená vzájemná vzdálenost křižovatek na silnicích s neomezeným přístupem, směrově nerozdělených, I. třídy, s návrhovou rychlostí 90 km/h **2,0 km**. Vzdálenost mezi křižovatkami s odbočovacími a připojovacími pruhy se měří od konce připojovacího pruhu první křižovatky, k začátku odbočovacího pruhu druhé křižovatky. Vzájemnou vzdálenost křižovatek lze v blízkosti větších sídelních útvarů nebo rozsáhlých průmyslových aglomerací snížit až o 50 %.

Právě z důvodu vzájemné vzdálenosti křižovatek, není na Severní tangentě navrhována žádná další křižovatka, a to ani se silnicí I/3. Ta by sice teoreticky šla napojit deltovitou křižovatkou, (větve MÚK by musely být na západní straně I/3), ale proti jejímu zřízení je řada faktorů. Je to blízkost vodních toků po obou stranách křižovatky. Stavba je v regionálním biocentru. Deltovitá křižovatka vyžaduje vybudování dalších 2 křižovatek na I/3 v úseku mezi stávající okružní křižovatkou a Českými Budějovicemi. Na úseku délky cca 500 m by byly 4 křižovatky! Proto nebylo propojení Severní tangenty a silnice I/3 navrženo.

A. MÚK České Vrbné

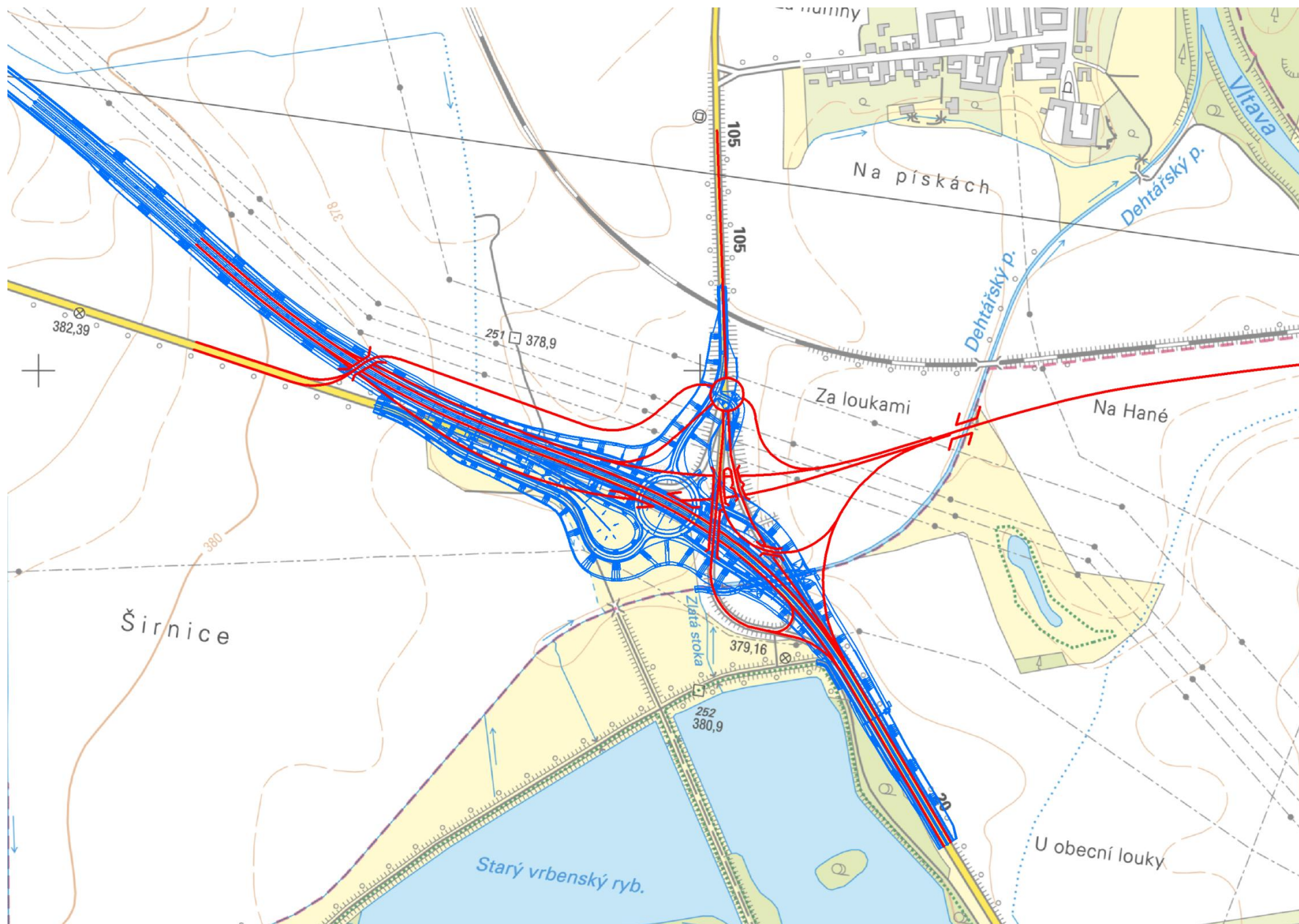
MÚK České Vrbné je stávající trubkovitá mimoúrovňová křižovatka, která propojuje silnice I/20 a II/105.

I/20 (Karlovy Vary, Plzeň, Písek a České Budějovice). Silnice I/20 je součástí mezinárodního tahu E49. V Českých Budějovicích plní silnice I/20 přepravní funkce v nadregionální, regionální i příměstské úrovni, proto bylo rozhodnuto, že dojde v úseku Češnovice – České Budějovice k přeložce

silnice severně mimo zastavěné území obcí, včetně rozšíření na čtyřpruhovou komunikaci (kategorie S20,75/90).

II/105 (Praha – Milevsko – Týn nad Vltavou – České Budějovice)

Při projednání návrhu Severní tangenty na Ministerstvu dopravy (MD) bylo ze strany ŘSD doporučeno prověřit možnost napojení Severní tangenty na silnici II/105, severně od stávající křižovatky se silnicí I/20. Napojení Severní tangenty, tedy silnice I. třídy, na silnici II. třídy II/105 nepovažujeme za vhodné. Propojení Severní tangenty a silnice II/105 ještě před stávající křižovatkou by bylo možné pouze při Severní variantě tangenty. Na tomtéž projednání bylo ovšem také odsouhlaseno, že dále sledovaná bude varianta Jižní.



soutisk varianty 1 a varianty 2

Varianta 1 – řešení dle návrhu ŘSD ČR z roku 2008

Na přeložku silnice I/20 byla zhotovena dokumentace pro územní rozhodnutí. Dle informací na internetových stránkách ŘSD bylo požádáno o vynětí stavbou dotčených pozemků ze zemědělského půdního fondu. Následně by mělo být zažádáno o vydání územního rozhodnutí.

Zpracovaná projektová dokumentace na přeložku I/20 předpokládá demolici stávající MÚK a výstavbu nové prstencovité MÚK s mimoúrovňovým převedením silnice I/20. Průměr okružní křižovatky nad silnicí I/20, se dvěma pruhy na okruhu, je 100 m. Do této křižovatky je kromě silnice II/105 napojena ještě místní komunikace ze směru od obce Dasný a Severní silniční tangenta.

Pro napojení Severní tangenty považujeme navrhovanou přestavbu stávající křižovatky na křižovátku prstencovitou za nevhodné řešení. Navržená prstencovitá křižovatka dostatečně nezohledňuje význam Severní tangenty jako silnice I. třídy, která bude sloužit nejen jako severní obchvat Českých Budějovic a dálniční přivaděč k dálnici D3, ale silnice I/20 (jejíž bude severní tangenta součástí) spojuje České Budějovice se západními Čechami z oblasti Plzně a prostřednictvím silnice I/34, jižně od dálnice D1, dále s východními oblastmi republiky, Slovenskem a dalšími státy. Tento dopravní koridor je vymezený v PÚR 2008 jako kapacitní silnice S13 a je součástí tzv. Nového pojetí dálniční sítě jako páteřní silnice I. třídy s prioritou při odstraňování bodových závad a výhledem pro lokální označení „silnice pro motorová vozidla“. Její dopravní význam místní, regionální i celostátní je značný. Napojení Severní tangenty do okružní křižovatky ji však staví na stejnou úroveň jako silnici II. třídy (II/105) a místní komunikaci (od obce Dasný). Přestavba stávající křižovatky na nový typ také znamená demolici celé dnešní křižovatky, včetně stávajících mostů. Ze stávající křižovatky využívá pouze silnici I/20 a její přemostění Dehtářského potoka.

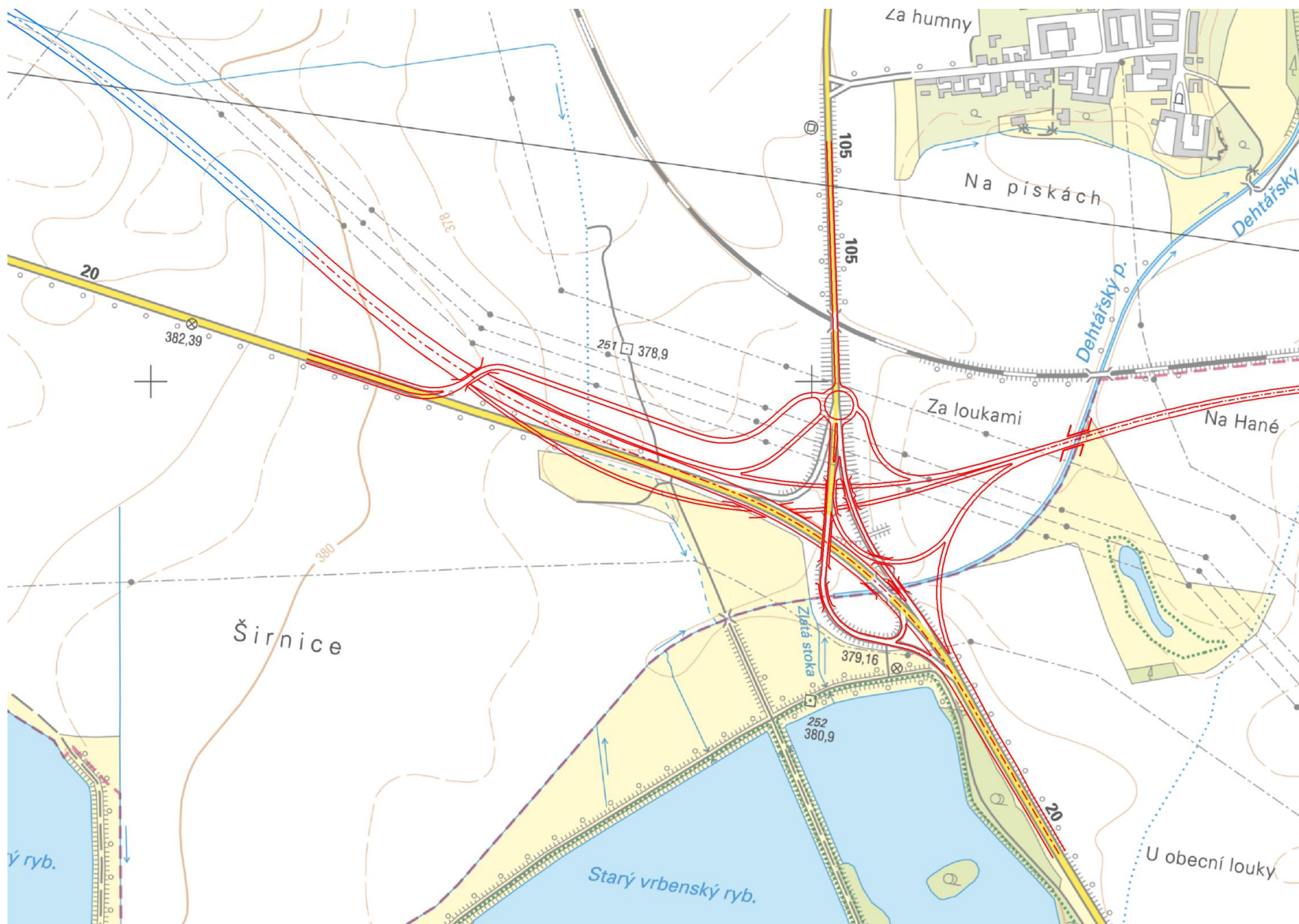


návrh MÚK České Vrbné dle ŘSD (varianta 1)

Varianta 2 – nový návrh křižovatky prezentované na jednání na Ministerstvu dopravy

Z výše uvedených důvodů navrhujeme stávající křižovatku doplnit, na útvárovou křižovatku. Úpravy stávající křižovatky by byly minimální. Byla by odstraněna stávající větev vedoucí z II/105 na I/20 ve směru na Písek. Nedocházelo by k demolici žádného stávajícího mostního objektu. Hlavním směrem s přímým průjezdem křižovatkou, bez nutnosti odbočení, zůstává zachován směr České Budějovice – Písek. Způsob napojení Severní tangenty umožňuje pohodlný sjezd z I/20 pouze s jedním průpletovým úsekem. Obdobně je umožněno napojení Severní tangenty na I/20. Stávající křižovatka je doplněna o propojovací větve tak, aby byly umožněny všechny křižovatkové pohyby. Navržený kruhový objezd na silnici II/105 umožňuje napojení i místní komunikace ve směru od obce Dasný.

Při projednání návrhu křižovatky na Ministerstvu dopravy byl učiněn závěr, že návrh koridoru pro Severní tangentu bude umožňovat řešení této křižovatky jak podle DÚR zpracované ŘSD, tak úpravu této křižovatky dle nového návrhu.



nový návrh MÚK České Vrbné (varianta 2)

Po odsouhlasení řešení křižovatky při projednání na MD získal zpracovatel studie závěr zjišťovacího řízení na stavbu „Smíšená zóna Bavorovice-jih, technická a dopravní infrastruktura“, který vydal Krajský úřad Jihočeského kraje – odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví.

Předmětem záměru je mimo jiné výstavba dopravní infrastruktury, jenž bude zajišťovat obsluhu plánované smíšené komerčně obytné zóny Bavorovice-jih. Dopravní infrastruktura spočívá ve zkapacitnění silnice I/20 v podobě rozšíření na čtyřpruhovou směrově dělenou komunikaci, ve vybudování okružní křižovatky na uvedené komunikaci a rovněž ve výstavbě čtyř páteřních vnitroareálových komunikací.

V dokumentaci Oznámení záměru podle zákona č.100/2001 Sb. jsou uvedeny následující údaje.

Předpokládané budované kapacity v plánované smíšené komerčně obytné zóně:

Multifunkční objekt 40 000 m² pronajímatelných ploch

Počet parkovacích stání 2 600 stání v parkovacích domech

....

Tento objekt řeší úpravu silnice I/20 v úsecích navazujících na okružní křižovatku, a to ve směru na Dasný i na České Budějovice. Ve směru

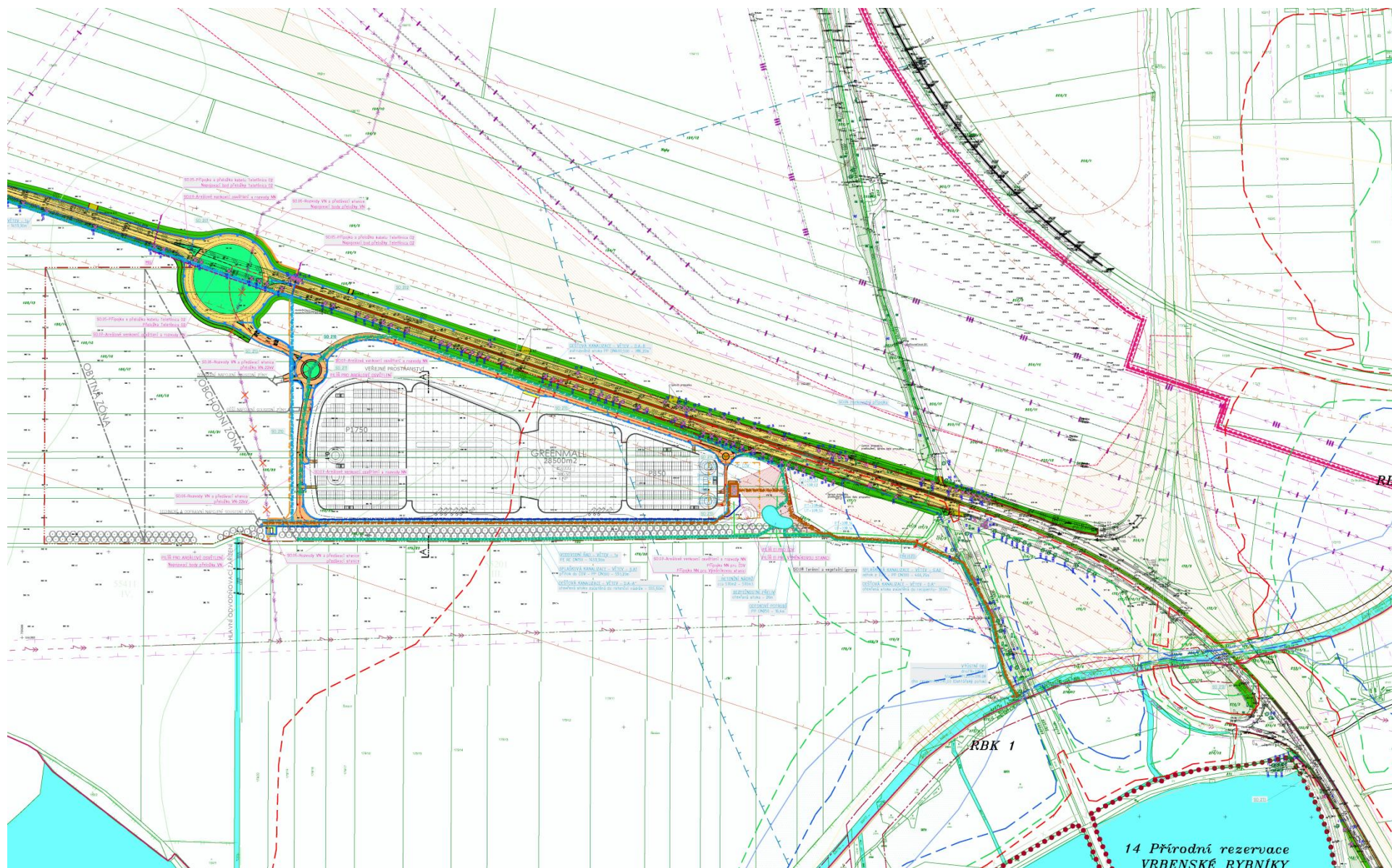
od okružní křižovatky směrem na Dasný se jedná o rozšíření o připojovací a

odbočovací pruh stávající dvoupruhové komunikace. Ve směru na České Budějovice pak dojde k rozšíření stávající směrově nerozdělené dvoupruhové komunikace na čtyřpruhovou, směrově rozdělenou komunikaci tak, aby v úseku od navržené okružní křižovatky k MUK České Vrbné a dále až po začátek Českých Budějovic byly v každém jízdním směru zachovány dva průběžné jízdní pruhy. Ve směru na České Budějovice budou před MUK České Vrbné provedeny připojovací pruhy z mimoúrovňové křižovatky a z navrhovaného areálu.

...

Veškeré vnější dopravní vztahy budou realizovány po silnici I/20. Generované dopravní zatížení přitěžuje přilehlou silnici I/20 celkem 13 250 vozidly/den, z toho 12 600 osobních aut. Rozdělení do jednotlivých směrů (kvalifikovaný odhad) vychází z předpokladu 75 % směr České Budějovice, 25 % směr Vodňany s tím, že 40 % z vozidel směr Vodňany (tj. cca 8 % z celkového počtu vozidel na silnici I/20) představuje vozidla, která daným úsekem silnice I/20 již dnes beztak projíždějí a nebudou tudíž představovat nárůst objemu dopravy na silnici I/20.

Údaje o generovaném dopravním zatížení z komerční zóny podporují názor o nevhodnosti navržené prstencovité křižovatky a vedou k pochybnostem o dostatečné kapacitě navrhovaného kruhového objezdu této křižovatky, přes který by byla vedena veškerá doprava do areálu. Celková zastavitelná plocha pro Smíšenou zónu dle ÚP je cca 200 000 m², což pro srovnání přibližně odpovídá velikosti Obchodního centra ČČM v Praze na Černém Mostě.



smíšená zóna Bavorovice-jih, technická a
dopravná infraštruktúra

Varianta 3 – řešení zohledňující dopravní napojení plánované komerční zóny

Zároveň byla tato informace rozhodující pro zpracování další varianty návrhu již projednaného řešení křižovatky. Nový návrh ponechává stávající křižovatku bez demolic. Stávající silnice I/20 je od stávající MÚK, směrem na Písek, vedena ve stopě přeložky Pištín – České Vrbné, dle návrhu ŘSD. Je rozšířena na 2 průběžné jízdní pruhy v každém směru a ještě je doplněna o třetí, průpleťové jízdní pruhy. Přes průpleťové jízdní pruhy je v dostatečné vzdálenosti od stávající křižovatky realizováno napojení Severní tangenty a dále také komerční zóny.

Vznikla by tak jedna útvarová křižovatka. Hlavní výhodou této křižovatky je její možnost etapovité výstavby bez potřeby demolic již realizovaných částí. U tohoto návrhu není podstatné, zda bude realizována dříve přeložka I/20 Pištín – České Vrbné, nebo komerční zóna. Předpokládaný časový postup výstavby je následující.

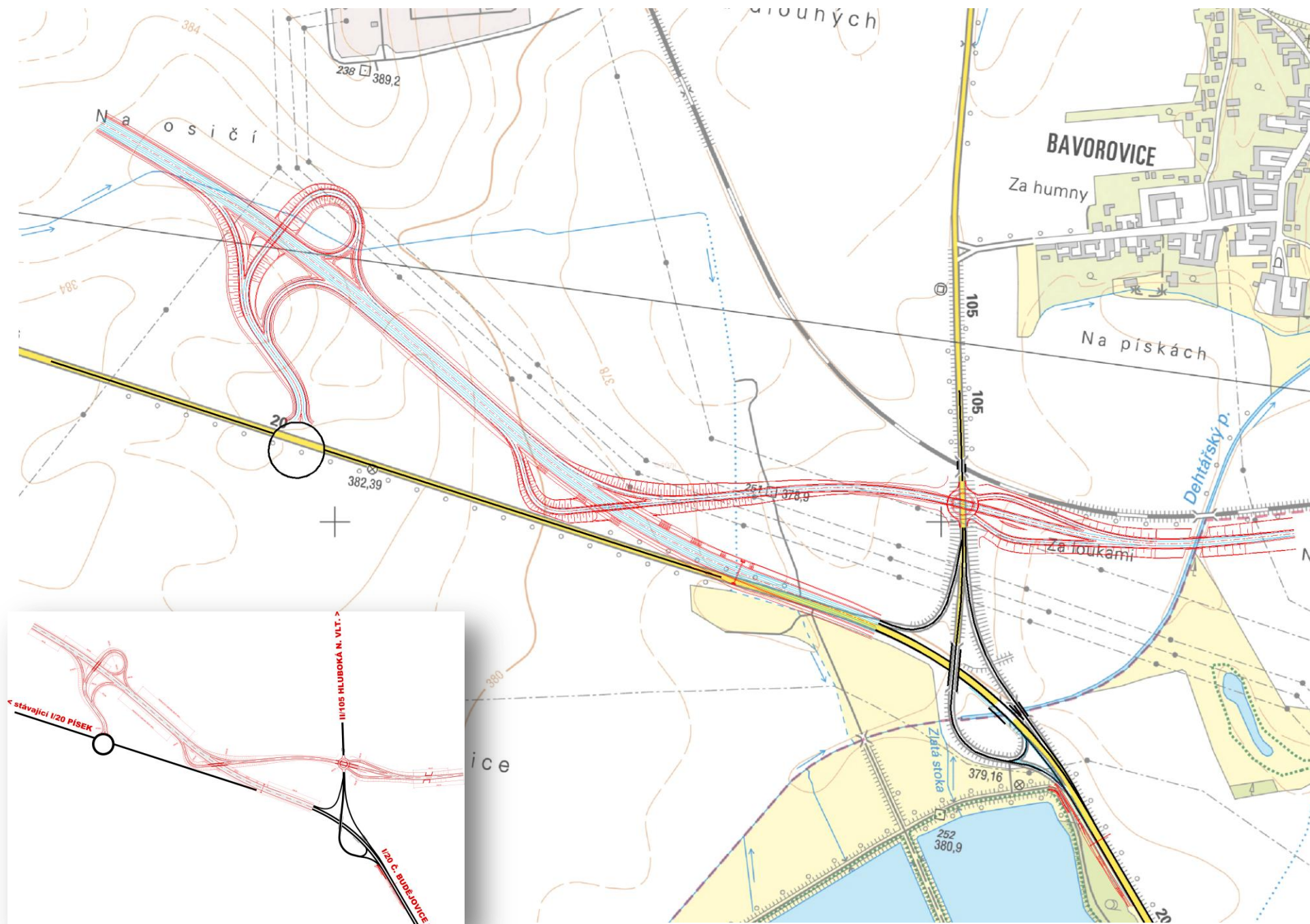
Nejprve bude realizována komerční zóna, pak přeložka I/20 a jako poslední Severní tangenta. Pak by soukromý investor komerční zóny nemusel realizovat rozšíření stávající silnice I/20 na čtyřpruhovou komunikaci. Toto rozšíření by po dostavbě obchvatu I/20 ztratilo význam a jednalo by se zbytečnou investicí. Z tohoto pohledu se jako vhodnější jeví možnost při stavbě komerční zóny vybudovat přímo nový čtyřpruh jako zárodek přeložky I/20. Otázka financování tohoto úseku by byla otázkou jednání mezi soukromým investorem a ŘSD. Při následující stavbě přeložky I/20 bude možné navázat na již vybudovaný úsek. Jako poslední by do křižovatky byla napojena Severní tangenta. Při tomto napojení by opět nebylo třeba žádných demolic a jednalo by se pouze o doplnění. Právě možnost postupné dostavby bez zbytečných demolic již realizovaných úseků a bez potřeby dočasných provizorních staveb považujeme za podstatný přínos tohoto řešení, zejména ve snížení investiční náročnosti výsledné stavby.

Tento návrh řešení křižovatky České Vrbné byl na 2. jednání pracovní skupiny pro zpracování územní studie, konaném dne 18. 12. 2012, schválen jako doporučená varianta řešení křižovatky. Jednání se účastnili zástupci

Ministerstva dopravy ČR, Ředitelství silnic a dálnic ČR, Krajského úřadu Jihočeského kraje, Magistrátu města České Budějovice, MěÚ Hluboká nad Vltavou, obce Hrdějovice a zástupci zpracovatele studie.

Pro podrobný návrh MÚK České Vrbné je třeba znát intenzity veškerých křižovatkových pohybů a teprve na základě těchto informací bude možné určovat vhodnost jednotlivých návrhů řešení této křižovatky.

DOPORUČENÉ ŘEŠENÍ: Jako výslednou doporučujeme variantu s kapacitním dopravním napojením plánované komerční zóny (Varianta 3). Především pro možnost její etapovité výstavby bez potřeby demolic již realizovaných částí a tím úsporám vynaložených finančních prostředků.



nový návrh MÚK České Vrbné (varianta 3)

B. MÚK Úsilné

MÚK Úsilné bude řešit křížení dálnice D3 a silnice I/34. V rámci výstavby přeložky silnice I/34 byly již v předstihu postaveny vybrané rampy MÚK Úsilné pro směr Praha – České Budějovice a opačně. Podle nového projektu dálnice D3 však dojde částečně k jejich demolici a výstavbě nové křižovatky. Dálniční mimoúrovňová křižovatka MÚK Úsilné byla totiž navržena jako křižovatka trojlístková s jedním přidruženým průletovým pásem (kolektorový pás). Nově je uvažováno s úpravou tvaru křižovatky na tvar prstencovité mimoúrovňové křižovatky o třech úrovních.

MÚK Úsilné je součástí stavby Borek – Úsilné, jejíž realizace má být zahájena v březnu 2013. Uvedení celé stavby do provozu je plánováno na 10/2015.

Napojení Severní tangenty není možné provést napojením přímo do MÚK Úsilné. Proto je napojena na silnici I/34 jižně od MÚK Úsilné. Křižovatka je navržena jako trubkovitá. Při návrhu křižovatky byla snaha o využití stávajícího mostního objektu na I/34 a tak je Severní tangenta vedena pod I/34. Jelikož se jedná o křížení dvou silnic I. třídy, jsou mezi napojením tangenty a MÚK Úsilné navrženy v obou směrech průpletové pruhy, které obě křižovatky propojí v jednu útvarovou křižovatku.

Při projednání návrhu Severní tangenty na Ministerstvu dopravy bylo ze strany ŘSD upozorněno na dokument **Nové pojetí dálniční sítě** vydaný Ministerstvem dopravy.

Plánovaná změna Ministerstva dopravy spočívá v převedení vybrané části současných rychlostních silnic do kategorie dálnice, jednotném označení takto vzniklé ucelené dálniční sítě dopravní značkou „Dálnice“ (se zeleným orientačním dopravním značením) a uvolnění dopravní značky „Silnice pro motorová vozidla“ pro pozemní komunikace, na kterých je žádoucí omezit nemotorový provoz a zvýšit nejvyšší dovolenou rychlost až na 110 km/h.

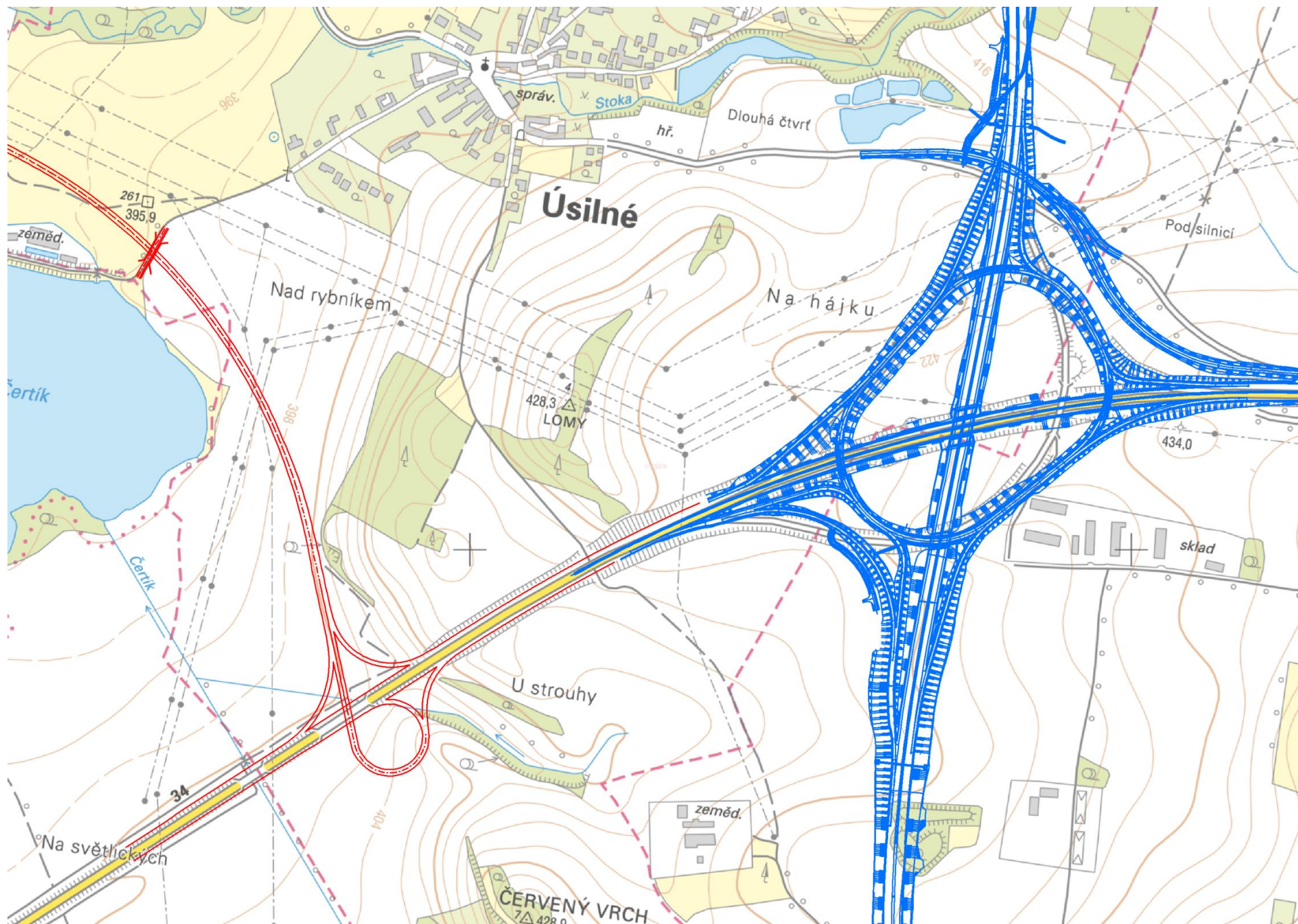
Nové pojetí rychlostní silnice přispěje ke zvýšení srozumitelnosti a přehlednosti české dálniční sítě v očích domácích i zahraničních řidičů. Navrhovaným administrativním převodem vybraných rychlostních silnic do dálniční sítě dojde ke zvýšení počtu km dálnic na našem území o cca 300 km,

příčemž nově definovaných silnic pro motorová vozidla s povolenou rychlostí 110 km/h budou existovat řádově stovky km. Jednalo by se o nepřevedené stávající rychlostní silnice a nově zařazené čtyřpruhové směrově dělené silnice bez úrovnových křížení a s omezením připojení sousedních nemovitostí.

Vybrané silnice I. třídy budou koncipovány jako mezistupeň mezi běžnou dvoupruhovou silnicí I. třídy a dálnicí. Za tímto účelem byly vytipovány úseky silnic I. třídy, u kterých Ministerstvo dopravy považuje za vhodné prověřit naplnění výše uvedených předpokladů i na již realizovaných čtyřpruhových komunikacích a provést příslušné dopravně-inženýrské posouzení. Mezi tyto úseky patří také úsek I/34 České Budějovice – Lišov.

Tato úprava ovšem neumožňuje vzájemné propojení křižovatek pouze průpletovým pruhem, ale bylo by potřeba vybudovat kolektorové pásy. Toto řešení bylo prověřeno a lze konstatovat, že je realizovatelné. Realizace kolektorových pásů by znamenala zásah do MÚK Úsilné. Připojovací a odbočovací pruhy kolektorových pásů by zasahovaly minimálně pod mostní konstrukce horního prstence křižovatky.

DOPORUČENÉ ŘEŠENÍ: Doporučujeme variantu s průpletovými pruhy a návrh na zařazení úseku silnice I/34 České Budějovice – Lišov mezi silnice pro motorová vozidla doporučujeme zkrátit na úsek od dálnice D3 – Lišov.



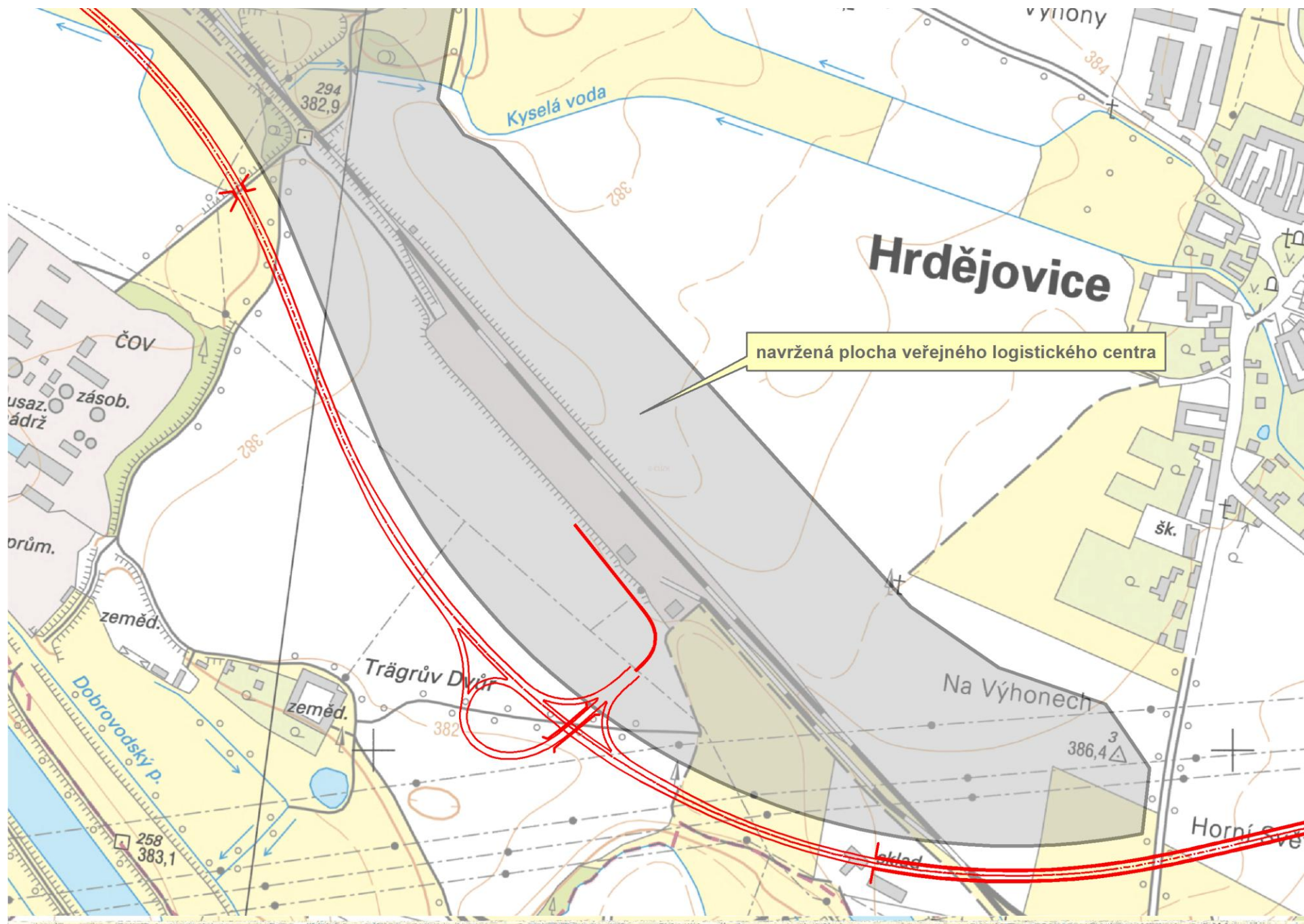
napojení Severní tangenty na silnici I/34
v MÚK Úsilné – řešení s průpletovými pruhy

C. Napojení VLC

VLC by mělo být přímo návazné na vybudování SSTCB. Napojení VLC na provizorní silniční síť a možnou nově připravovanou severní spojku je v rozporu s budoucím rozvojem dopravy, která má být primárně odkláněná od komunikací vztahujících se k městu. Umístění této územní rezervy je právě z důvodu SSTCB a nutnosti jejího logického napojení na VLC. Územní studie SSTCB v zásadě nedoporučuje napojovat VLC jinak než pomocí SSTCB.

Pro napojení Veřejného logistického centra České Budějovice – Nemanice je navržena trubkovitá mimoúrovňová křižovatka. V úvodní fázi návrhu bylo sice uvažováno o úrovňové stykové křižovatce a zřízením odbočovacího pruhu pro odbočení vlevo na Severní tangentě, ale z důvodu předpokládané převahy nákladní dopravy obsluhující VLC, bezpečnosti a plynulosti dopravy, snadného vyjetí z logistického centra a napojení na Severní tangentu a také z důvodu možné dostavby Severní tangenty na směrově rozdělenou čtyřpruhovou komunikaci, bylo od návrhu úrovňové křižovatky ustoupeno.

DOPORUČENÉ ŘEŠENÍ: Jelikož není dosud známa konkrétní náplň Veřejného logistického centra, jeho vnitřního uspořádání a potřeb vnitřních vazeb, je v této studii sice navrženo konkrétní umístění křižovatky na Severní tangentě, ale změna polohy napojení (západním, nebo východním směrem) bude možná až po návrhu uspořádání logistického centra.



napojení veřejného logistického centra na
severní silniční tangentu

Mosty, tunely

MOSTNÍ OBJEKTY

počet celkem: 16

z toho stávající zachovávané: 6 (na I/34 jsou 2 z nich rozšiřované)

nově budované: 10

z toho na Severní silniční tangentě: 4

nad Severní silniční tangentou: 1

na větvích MÚK: 4

na související stavbě „napojení komerční zóny“: 1

TABULKA: nové mosty na Severní silniční tangentě

přibližné staničení [km]	přes co je most veden	přibližná délka mostu [m]
1,261	Dehtářský potok	30
1,927	Vltava	140
2,832	komunikace k ČOV	10
3,967 – 5,557	estakáda přes více objektů	1590

Celková délka nových mostů na Severní silniční tangentě je přibližně 1770 m.

TABULKA: nové mosty nad Severní silniční tangentou

přibližné staničení [km]	co most převádí	přibližná délka mostu [m]
6,038	MK mezi obcí Úsilné a rybníkem Čertík	40

Celková délka nových mostů nad Severní silniční tangentou je přibližně 40 m.

TABULKA: nové mosty na větvích MÚK

název MÚK	počet mostních objektů [ks]	přibližná délka mostů [m]
MÚK České Vrbné	3	115
MÚK VLC	1	60

Celková délka nových mostů na větvích MÚK je přibližně 175 m.

TABULKA: nové mosty na související stavbě „napojení komerční zóny“

přibližné staničení [km]	co most převádí	přibližná délka mostu [m]
	napojení komerční zóny přes přeložku I/20	50

Celková délka nových mostů na související stavbě je přibližně 50 m.

Celková délka všech nových mostních objektů je přibližně: 2035 m.

TUNELY

Na výsledné variantě se tunelový objekt nenachází.

U varianty výškového řešení s tunelovým objektem byl uvažován 1 tunel délky do 1000 m.

Jednalo by se o hloubený tunel, střední délky (300 – 1000 m), s jednou obousměrnou tunelovou troubou, bezpečnostní kategorie TA, šířkové kategorie T-9,5, nebo T-10,5.

U tohoto tunelu jsou z bezpečnostních stavebních úprav povinné pouze nouzové chodníky. Na základě hodnocení rizik se má předpokládat, že budou povinné i další bezpečnostní stavební úpravy.

- nouzové pruhy, nebo nouzové zálivy,
- záchranné cesty, nebo šachty pro osoby,
- vstupy pro záchranné jednotky IZS,
- náhradní únikové cesty

Obslužná zařízení

Na trase Severní silniční tangenty města České Budějovice nejsou navržena žádná obslužná zařízení.

Vybavení území

Navržená trasa vyvolává, kromě úpravy stávající MÚK České Vrbné (popsané v kapitole věnované křižovatkám, úpravy některých dalších pozemních komunikací.

První upravovaná stávající PK slouží jako napojení ČOV. ČOV je napojena ze severu, přes ulici U Pískárny na silnici III/10576. Severní tangentu podchází cca v km 2,832. Varianta podjezdu je volena proto, že Severní tangenta je zde v cca 5,5 m vysokém násypu. Stávající komunikaci bude potřeba v místě křížení snížit o cca 1 m.

Druhá upravovaná stávající PK spojuje obec Úsilné s rybníkem Čertík a dále s Českými Budějovicemi. Severní tangentu přechází nadjezdem cca v km 6,038. Varianta nadjezdu je volena proto, že Severní tangenta je zde v cca 5,0 m hlubokém zářezu.

Severní tangenta zasahuje do několika tras elektrického vedení a to až vedení 110 kV a 400 kV. Na základě jednání se zástupci ČEPS, a.s., byl učiněn závěr, že trasu vedení 400 kV a polohu stožárů je možné trase Severní

tangenty do jisté míry přizpůsobit. Stejným způsobem bylo přístupováno i k vedením nižších napětí.

V celé trase Severní tangenty je navržena demolice pouze jednoho stávajícího pozemního objektu. Jedná se o objekt na pozemku parc. č. 499/11 v katastrálním území Hrdějovice. Jedná se o budovu bez čísla popisného nebo evidenčního a je určena pro výrobu a skladování. Vlastníkem objektu je společnost „Výstavba plynovodů, spol. s r.o. České Budějovice“.

Realizace stavby

V současné době se termín realizace stavby dá velmi těžce odhadnout. Ředitelství silnic a dálnic ČR tuto stavbu zatím nepřipravuje a není v plánovaných stavbách.

Při realizaci stavby se dá předpokládat, že stavba bude ve výrazněji zastavěném území, než je současný stav. To je zřejmé z plánovaných zastavitelných území v Územně plánovacích dokumentacích jednotlivých dotčených obcí. Tato skutečnost bude ovlivňovat výběr vhodných tras pro staveništní dopravu, zejména dopravu pro dovoz zemního materiálu pro stavbu násypových těles.

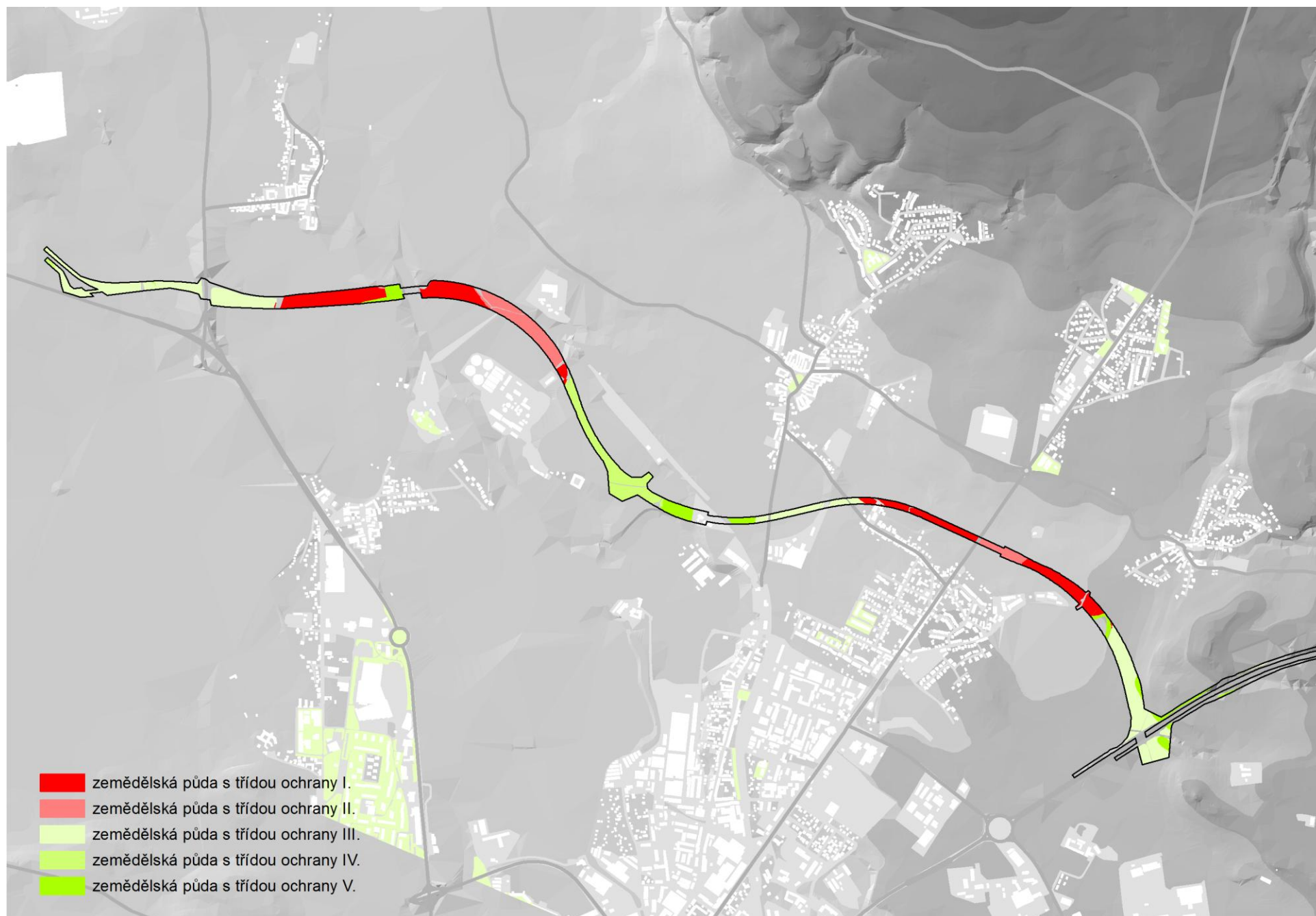
Stavba bude muset probíhat bez omezení, nebo pouze s minimálním omezením na silnici I/20. To platí především pro stavbu MÚK České Vrbné.

Obdobné omezení platí analogicky i pro silnici I/34 a MÚK Úsilné.

Zábory ZPF

celkový zábor ZPF (ha)	zábor ZPF podle jednotlivých kultur (ha)					
	orná půda	vinice	chmelnice	zahrady	ovocné sady	TTP
37,9265	30,6837	0	0	0,0803	0	7,3924

zábor ZPF podle tříd ochrany (ha)					investice do půdy (ha)
I	II	III	IV	V	
11,0031	4,5397	13,6680	5,2172	3,4985	25,9711



předpokládaný zábor ZPF

B. POPIS VÝBĚRU NAVRHOVANÉ VARIANTY

Hodnocení variant tras

Při výběru nejvýhodnější varianty byla posuzována především hlediska dopravní, technická a ekonomická.

Jako návrhová kategorie Severní tangenty je u výsledné varianty použita kategorie S11,5/90. Pro zlepšení dopravních podmínek na výjezdech z MÚK České Vrbné a MÚK Úsilné doporučujeme projednat s budoucím investorem a správcem komunikace částečné, nebo úplné použití kategorie uspořádání 2+1.

Při rozhodování o výhodnosti „Severní“ nebo „Jižní“ varianty byly zvažovány možnosti napojení v MÚK České Vrbné, plynulost směrového vedení trasy, stávající rozsah územní rezervy pro Severní tangentu a VLC, možnost napojení VLC na Severní tangentu, polohu vůči hladině Q100, vliv na krajinný ráz a prvky ÚSES a další.

Ani jedna z variant, „Severní“ nebo „Jižní“, nemá pro jednotlivá posuzovaná kritéria jednoznačně rozhodující nedostatek, nebo naopak výhodu. Vzhledem k tomu, že se plocha vymezená pro VLC rozkládá spíše na jižní straně železnice je VLC lépe napojitelné z jižní strany. VLC tak bude jednoduše vymezeno v ploše mezi Severní tangentou a železnicí. „Severní“ varianta vedení Severní tangenty omezuje prostor pro budoucí areálovou komunikaci VLC, vedoucí od železnice k Vltavě.

Tunelové řešení je vhodnější při posuzování vlivu stavby z hlediska emisí hluku. Nevýhodou je finanční náročnost tunelové stavby, výškové vedení pod úrovní Q100 a zvýšené provozní náklady na čerpání vody z nejnižšího místa trasy, které je téměř v úrovni hladiny Vltavy.

U řešení s estakádou je předpokládána nižší finanční náročnost stavby, a nižší provozní náklady. Trasa je navržena nad hladinou Q100. V místě kde trasa kříží předpokládaný IV. TŽK musí být niveleta vozovky dostatečně vysoko, aby překonala elektrifikovanou železniční trať, která je také v násypu. Na estakádě je navíc nutno počítat s instalací protihlukových stěn.

Niveleta Severní tangenty se tak dostává do výšky cca 13-14 m nad okolní terén. Protihlukové stěny lze předpokládat cca 3 m.

Všechny mostní objekty, ale zejména estakáda by měla být navržena tak, aby přemostění bylo provedeno ekonomicky a technicky optimálně s maximálním důrazem na estetická začlenění konstrukce do krajiny.

Aby se dalo reálně uvažovat o stavbě Severní tangenty, bude rozhodující ekonomie celé stavby. Pokud by byla finanční náročnost příliš velká, odsouvala by se její realizace do velmi vzdálené budoucnosti. Z toho důvodu bylo doporučeno sledovat řešení s estakádou, jako s řešením u kterého je předpoklad nižší finanční náročnosti jak při výstavbě, tak z hlediska provozního.

U křižovatky MÚK České Vrbné doporučujeme jako výslednou, variantu s kapacitním dopravním napojením plánované komerční zóny. Především pro možnost její etapovitě výstavby bez potřeby demolice již realizovaných částí a tím úsporám vynaložených finančních prostředků. Tuto variantu je třeba dále projednat s budoucím investorem a správcem přeložky I/20 a Severní tangenty (obojí ŘSD ČR) a se soukromým investorem komerčního centra.

U křižovatky MÚK Úsilné doporučujeme variantu s průpletovými pruhy a návrh na zařazení úseku silnice I/34 České Budějovice – Lišov mezi silnice pro motorová vozidla a doporučujeme zkrátit na úsek od dálnice D3 – Lišov.

Jelikož není dosud známa konkrétní náplň Veřejného logistického centra, jeho vnitřního uspořádání a potřeb vnitřních vazeb, je v této studii sice navrženo konkrétní umístění křižovatky napojující VLC ze Severní tangenty, ale změna polohy napojení (západním, nebo východním směrem) bude možná až po návrhu uspořádání logistického centra.

Výsledkem výběru tak je varianta, která vede po jižní straně železniční tratě č. 190 a střední část trasy je vedena na estakádě.



výsledná varianta severní silniční tangenty
města České Budějovice

C. EKONOMICKÉ ZHODNOCENÍ VÝSLEDNÉ VARIANTY

Do odhadu investičních nákladů nejsou zakalkulovány náklady na vybudování části přeložky silnice I/20 Pištín – České Vrbné, ani napojení komerční zóny Bavorovice-jih na přeložku I/20. Předpokládáme, že v době budování Severní tangenty, budou výše uvedené stavby již v provozu.

Odhad investičních nákladů stavby byl učiněn na základě cenových normativů ŘSD pro ocenění staveb pozemních komunikací.

Standardy hlavních stavebních objektů

KOMUNIKACE

Standard „Komunikace“ je zpracován pro návrhovou kategorii Silnice I. třídy S 11,5.

Měrná jednotka: Délka komunikace v km bez délky mostů a tunelů (pokud existují). Od délky komunikace se neodečítá délka mostů přesýpaných a šířka propustků.

Cenový standard Komunikace obsahuje:

- přípravu a vytýčení staveniště a vytýčení trasy,
- sejmutí ornice a manipulaci s ornici (uložení, ošetřování a zpětné užití),
- zemní práce – za předpokladu vyrovnaných kubatur v trase při standardním návrhu nivelety (bez zahloubení nivelety apod.), avšak s odvozem 15 % nevhodného materiálu na skládku do vzdálenosti 10 km a dovozem stejného množství vhodného materiálu ze zemníku ze vzdálenosti do 10 km; uvažováno je s objemem výkopů (násypů 85% uvedených objemů) 40.000 m³/km,
- průměrná třída těžitelnosti je 20% ve třídě II (třídění podle TKP 4-2005),
- rozprostření ornice, osetí a ošetření svahů,
- vytvoření aktivní zóny na pláni,

- opěrné a zárubní zdi v rozsahu do 100 m/km trasy a výšky nepřesahující 2,0 m,
- konstrukci vozovky odpovídající danému typu komunikace. Přitom se nečiní rozdíl mezi živičnou a CB vozovkou,
- přídatné jízdní pruhy a zvětšení jízdních pruhů ve stoupání či klesání v rozsahu, odpovídajícímu užitě podkategorii charakteru území,
- odvodnění pláně, příkopy a rigoly, trativody, drenáže, propustky apod.,
- bezpečnostní a vodicí zařízení – svodidla, tlumiče nárazů, zábradlí, směrové sloupky, obrubníky,
- pevné dopravní značení,
- služební sjezdy v počtu 1 sjezd/20 km trasy,
- protihlukové stěny

Cenový standard Komunikace neobsahuje:

- náklady na zlepšování podloží,
- sanace zemín,
- opevnění svahů dlažbou, odvodňovací žebra a podobné úpravy k zabezpečení stability zemního tělesa,
- chodníky (mimo M 11,5/7,5),
- chráničky inženýrských sítí,
- SSÚD,
- odpočívky.

Tyto náklady se v případě potřeby stanoví zvlášť v části „expertní úprava základní ceny“.

Cenový standard rovněž neobsahuje práce, které jsou zahrnuty ve standardech „ostatních souvisejících objektů“.

MOSTY

Šířkové uspořádání mostů odpovídá návrhové kategorii komunikace a požadavkům normy na prostorové uspořádání mostů. Pro jednotlivé kategorie komunikací jsou příslušné jednotkové ceny odvozeny od kategorie

komunikace. Na směrově rozdělených komunikacích je uvažováno s oboustranným revizním chodníkem (volná šířka 0,75m). V případě, že se navržená kategorií šířka mostu liší od šířky uvedené v souboru normativů, na mostě jsou navrženy chodníky (mimo revizních chodníků na směrově rozdělených komunikacích) nebo na most zasahují přídatné jízdní pruhy či dochází ke zvětšení počtu jízdních pruhů ve stoupání nebo v klesání, pak se základní ceny upraví koeficientem v poměru navrhované a základní šířky.

Standard je uvažován s volnou výškou pod mostem do 8 m (volná výška mezi terénem a nosnou konstrukcí v nejvyšším místě).

Měrná jednotka: Délka mostu v km stanovená podle ČSN 736201 – tj. délka spojnice konců křídel mostu, měřená v ose mostu pro most odpovídající příslušné kategorii komunikace.

Délka mostů s kolmými nebo šikmými křídly se stanoví, jakoby křídla byla navržena rovnoběžná.

Cena mostů přesýpaných se stanoví na základě jednotkové ceny za m² půdorysné plochy („zastavěné plochy“).

Cena biomostů (mostů umožňující přechod zvěře přes komunikaci) se stanoví na základě jednotkové ceny za m² půdorysné plochy.

Cena lávek pro pěší odpovídá jejich volné šířce 3,0 m.

Cenový standard obsahuje:

- vytýčení mostního objektu,
- náklady spojené se zakládáním opěr a pilířů,
- spodní stavbu mostu,
- nosnou konstrukci,
- izolace a vozovku na mostě,
- záchytná zařízení (zábradlí, zábradelní svodidla, svodidla, atd.) a jejich povrchové úpravy,
- zařízení pro převedení kabelových inženýrských sítí (chráničky apod.),
- systémy odvodnění mostu z materiálů s vysokou životností,

- úprava přechodových oblastí,
- osazení ložisek a dilatačních závěrů,
- opatření k ochraně proti účinku bludných proudů,
- zatěžovací zkoušky pilot a nosné konstrukce, pokud jsou požadovány dle příslušných předpisů,
- náklady na montážní zařízení, skruže atd.,
- u mostů železničních náklady na výluky.

Cenový standard neobsahuje:

- zvýšení nákladů spodní stavby mostu v případě výšky větší než 8,0 m (viz shora),
- náklady na speciální technologie výstavby (např. mosty obloukové apod.),
- náklady z titulu omezení výstavby (např. nepřístupnost prostoru pod mostem z důvodu ochrany přírody apod.),
- náklady na výluky a ochranná opatření u silničních mostů nad železnicí,
- protihlukové stěny na mostě, protihlukový tubus apod.,
- osvětlení mostu,
- revizní zařízení pro údržbu mostní konstrukce,
- zařízení pro převedení trubních inženýrských sítí,
- požadavky na převedení pěší nebo cyklistické dopravy, vyžadující zvláštní opatření na mostní konstrukci,
- přeložky sítí nebo komunikací nutné pro budování spodní stavby,
- náklady na zakládání v poddolovaném území, v území nestabilním z hlediska pohybů půdy nebo sesuvů, v oblasti skládek nebo ekologických zátěží,
- portály dopravního značení umístěné na mostě,
- úpravy prostoru pod mostem.

Tyto náklady se v případě potřeby stanoví zvlášť v části „expertní úprava základní ceny“.

Standardy ostatních souvisejících objektů

Standardy ostatních souvisejících objektů obsahují všechny ostatní práce, které jsou nutné pro zhotovení díla, jejichž rozsah však v době sestavení investičního záměru není podrobně znám a proto se stanoví jako procentní část nákladů hlavních stavebních objektů projektu (část A cenových normativů).

Měrná jednotka těchto standardů je stanovena procentní sazbou z nákladů, stanovených z předchozích standardů na základě statistického zjišťování z realizovaných staveb. Zde záleží na zkušenosti a schopnosti zpracovatele odhadnout zvýšený nebo snížený rozsah konkrétních prací oproti běžnému standardu, neboť rozdíly zejména v intravilánu mohou být značné. V případě výrazně vyššího rozsahu činností oproti běžnému standardu (např. u protihlukových stěn, mimořádných přeložek inženýrských sítí apod.) je nutné stanovit podíl ostatních souvisejících objektů expertním posouzením.

Ve všech kategoriích souvisejících objektů (mimo objekty drah) se procento ze základní ceny stanoví s ohledem na umístění stavby buď v extravilánu, nebo v intravilánu.

Všeobecné položky

Standard obsahuje (podle okolností) náklady kapitoly „0“ Soupisu prací, tj. náklady na požadovaná pojištění, poplatky, vybavení a provoz kanceláře Správce stavby, zkoušky nařízené objednatel, provizorní položky (pokud existují), náklady na RDS (pokud je specifikována samostatně) atd.

Přípravné práce

Standard obsahuje demolice, přístupové komunikace, úpravy objízdkových komunikací před realizací a během realizace stavby včetně DIO a provizorního dopravního značení, zařízení staveniště, mobilizaci a demobilizaci zhotovitele.

Vodohospodářské objekty

Standard obsahuje kanalizace, lapoly, retenční nádrže v běžném rozsahu, přeložky vodovodů, přeložky vodotečí a úpravy jejich koryt, úpravy meliorací.

Inženýrské sítě

Standard obsahuje přeložky NN a VN vedení, telekomunikačních zařízení, NT a VT plynovodů, produktovodů, dálkových kabelů a dalších sítí, veřejného osvětlení apod.

Zabezpečovací a ochranná opatření

Standard obsahuje protihlukové stěny a zemní valy, oplocení, stěny proti oslňování, zdi v rozsahu nad limit zahrnutý v normativu „komunikace“ apod.

Technologická zařízení

Sdělovací a telematická zařízení (informační, měřicí a přenosová, proměnné dopravní značky, kamerové systémy, mýtné brány, SOS systémy, telefonní hlásky apod.) a světelná signalizace.

Tento standard se použije pouze u dálnic a rychlostních silnic a u městských komunikací se světelnou signalizací. Tato kategorie se netýká technologického vybavení tunelů, které je zahrnuto ve standardu Tunely.

Úpravy ploch

Standard obsahuje technické rekultivace komunikací a zpevněných ploch ZS, vegetační úpravy, úpravy komunikací dotčených stavbou, ostatní plochy jako odpočívky, parkoviště, odstavné plochy. Nezahrnuje biologické rekultivace ploch po skončení stavby.

Objekty drah

Do této kategorie se zařazují veškeré objekty drah, zejména úpravy železničního svršku a spodku, železniční přejezdy, zabezpečovací a sdělovací zařízení, trakční vedení, napájení a ostatní související práce ve styku se železnicí, a to včetně potřebných výluk.

Vzhledem k individuálnímu rozsahu těchto prací se neoceňují procentní sazbou z ceny hlavních objektů, ale vždy individuální expertní kalkulací.

Celkový odhad nákladů

Orientační odhad stavebních nákladů je 2,45 mld. Kč (bez DPH).

Odhadovaná cena je vyšší než je běžně obvyklá, ale vzhledem k délce mostních objektů, nutností řešení velkého počtu dalších stětů identifikovaných v analytické části a návrhu 3 mimoúrovňových křižovatek, kde MÚK České Vrbné je složitá útvárová křižovatka, je cena 360 mil. na 1 km odpovídající významu komunikace.

položka souboru normativů	MJ	jednotková cena	počet MJ	cena [Kč]
volná trasa Severní tangenty (bez mostních objektů)				
silnice I. třídy (S 11,5), extravilán, novostavba, rovinaté a pahorkovité území	km	48 700 000	4,520	220 124 00
mostní objekty na Severní tangentě				
silniční S 11,5, novostavba (výška do 8 m nad okolním terénem)	km	548 400 000	0,040	21 936 000
silniční S 11,5, novostavba (výška nad 8 m nad okolním terénem)	km	603 240 000	1,730	1 043 605 200
mostní objekty nad Severní tangentou				
silniční S 7,5, novostavba (u Čertíka)	km	374 300 000	0,040	14 972 000
MÚK České Vrbné				
větve MÚK (bez mostních objektů)				
silnice II. třídy (S 7,5), extravilán, novostavba, hornaté území	km	26 200 000	3,040	79 648 000
mostní objekty na větvích MÚK České Vrbné				
silniční S 7,5, novostavba	km	374 300 000	0,115	43 044 500
MÚK VLC				
větve MÚK (bez mostních objektů)				
silnice II. třídy (S 7,5), extravilán, novostavba, hornaté území	km	26 200 000	1,540	40 348 000
mostní objekty na větvích MÚK VLC				
silniční S 7,5, novostavba	km	374 300 000	0,060	22 458 000
MÚK Úsilné				
větve MÚK (bez mostních objektů)				
silnice II. třídy (S 7,5), extravilán, novostavba, hornaté území	km	26 200 000	2,55	66 810 000
rozšíření stávajících mostních objektů na silnici I/34				
rozšíření dvou mostních objektů o přídatné pruhy v obou směrech	m2	50 000	650	32 500 000
				1 585 445 700
objekty ostatní	%	1 585 445 700	40,0%	634 178 280
rezerva	%	2 219 623 980	10,0%	221 962 398
Odhad celkové ceny (bez DPH)				2 441 586 378

D. DOPORUČENÍ POSTUPŮ PRO ZPRACOVÁNÍ NAVAZUJÍCÍ ÚPD, PŘÍPADNĚ PD

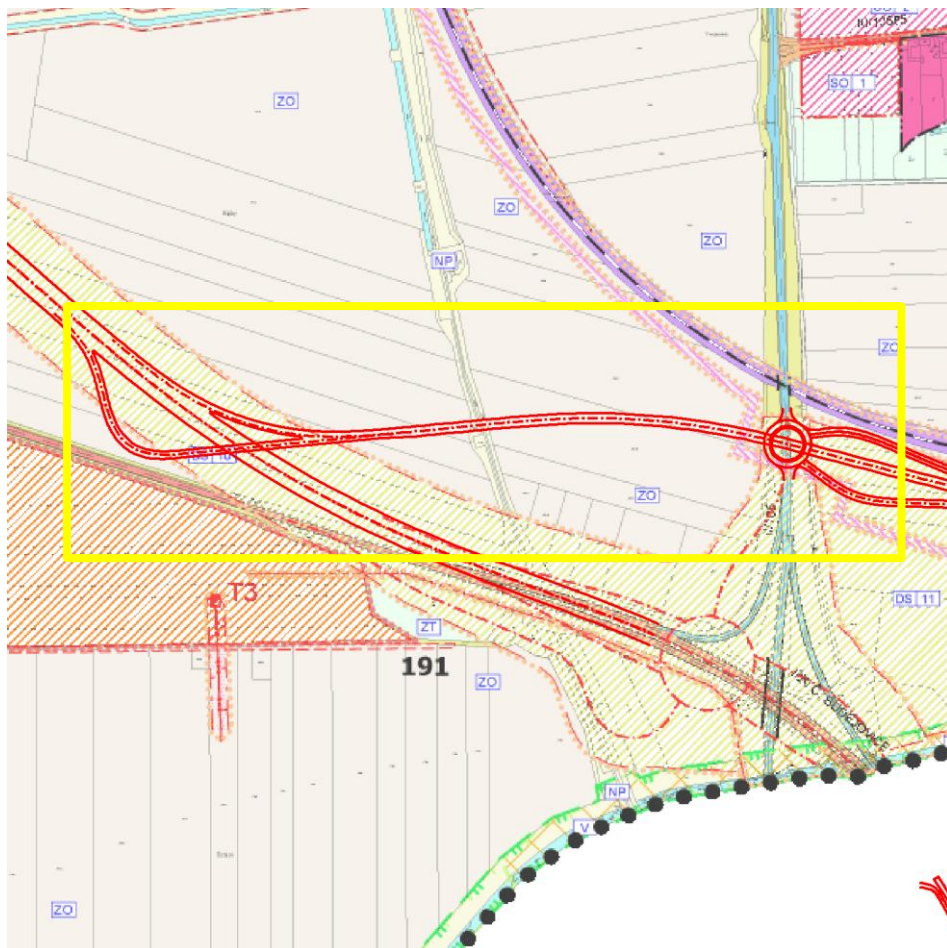
Doporučení pro ÚPD

Hluboká nad Vltavou

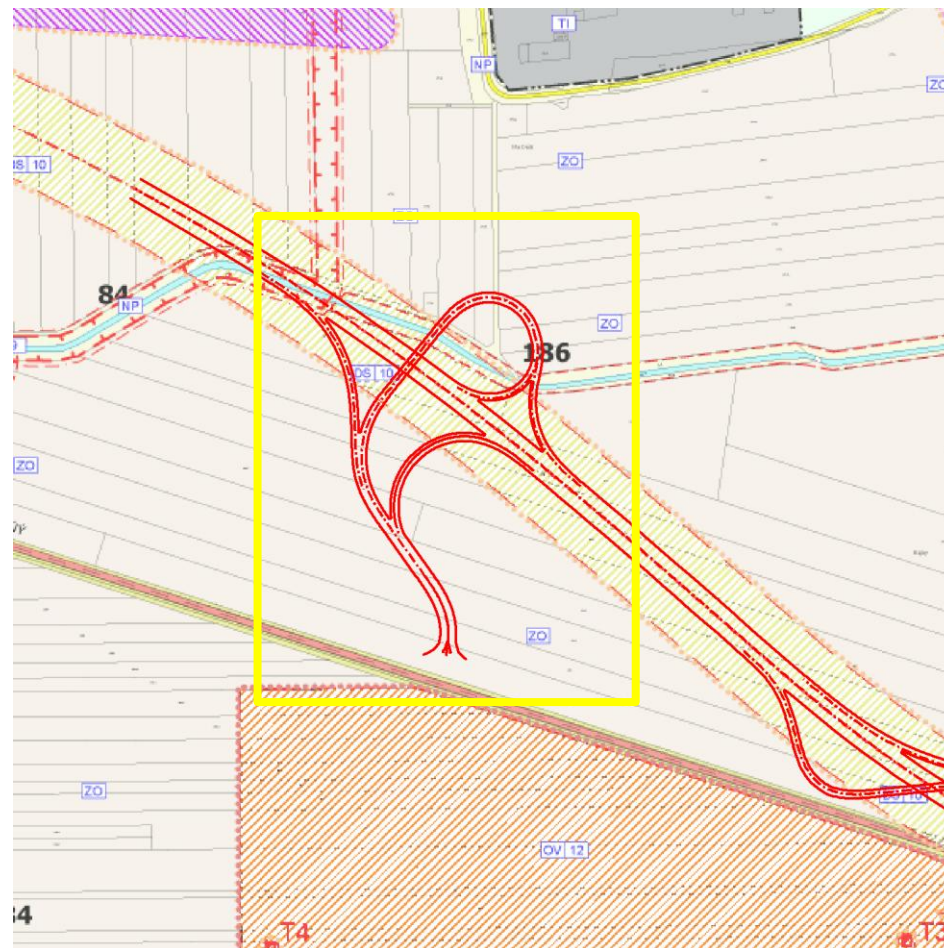
Územní plán Hluboká nad Vltavou v současné době vymezuje zpřesněný koridor ze ZÚR – D7/6 (koridor pro 4pruhovou silnici v nové stopě, východní obchvat Češnovic a Dasného), včetně koridoru pro úpravu MÚK České Vrbné. Po převedení územní rezervy SSTMCB do návrhu, úpravě koridoru dle doporučení této studie v ZÚR, bude potřeba v platném územním plánu drobné korekce (rozšíření) již zpřesněného koridoru pro úpravu MÚK České Vrbné. V souvislosti s tímto zpřesněním by bylo vhodné i rozšířit koridor D7/6 v místě doporučované MÚK v reakci na výstavbu smíšené komerčně obytné zóny a řešit tak komplexně dopravní situaci v celé této lokalitě. Těmito úpravami koridorů by mohla být řešena celá dopravní situace se zohledněním všech budoucích záměrů, a to koridor pro 4pruhovou silnici (východní obchvat Češnovic a Dasného), napojení smíšené komerčně obytné zóny na tuto novou 4pruhovou komunikaci, napojení severní silniční tangenty na MÚK České Vrbné.

Doporučení:

- rozšíření koridoru v místě v místě MÚK (koridor D7/6)
- rozšíření koridoru mezi MÚK na silnici I/20 a místem napojení kruhové křižovatky na silnici II/105



potřeba rozšíření koridoru v místě napojení
kruhové křižovatky na silnici II/105



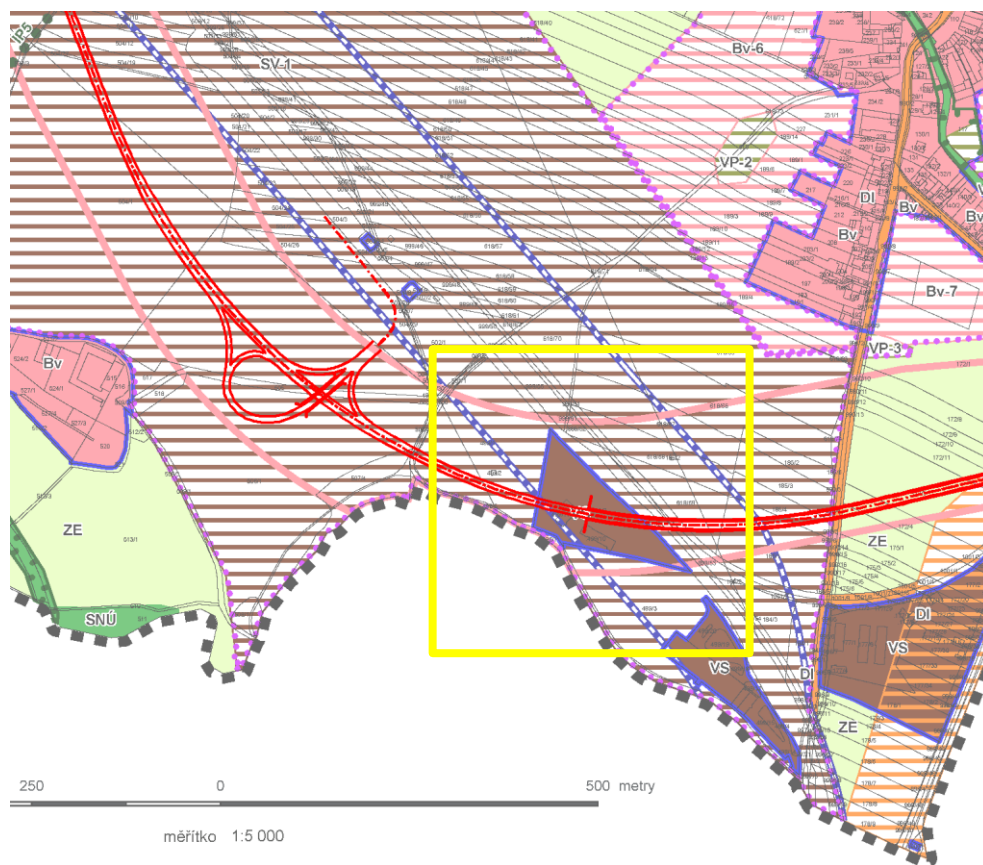
potřeba rozšíření koridoru v místě
doporučované MÚK (koridor D7/6)

Hrdějovice

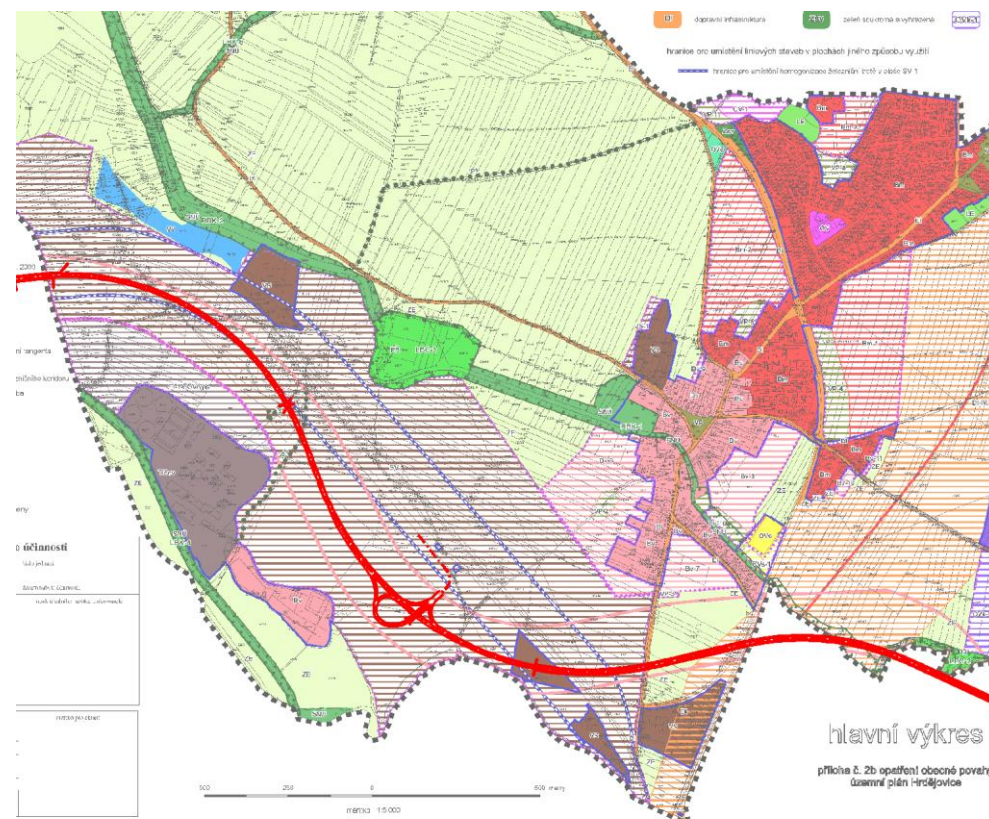
Územní plán Hrdějovice v současné době vymezuje koridor a plochu pro vedení severní silniční tangenty a pro umístění VLC. Jak koridor, tak i plocha umožňují umístění obojích záměrů bez nutnosti jejich úpravy. V případě vedení trasy SSTMCB prochází tato zastavěným územím, plochou výrovy a skladování. Tato plocha je umístěna v místě přibližného začátku buď estakády, nebo tunelového úseku.

Doporučení:

- převést územní rezervu do návrhu, při vymezování koridoru vycházet z této studie
- řešit střet návrhové trasy se zastavěným územím



zásah do zastavěného území - Hrdějovice



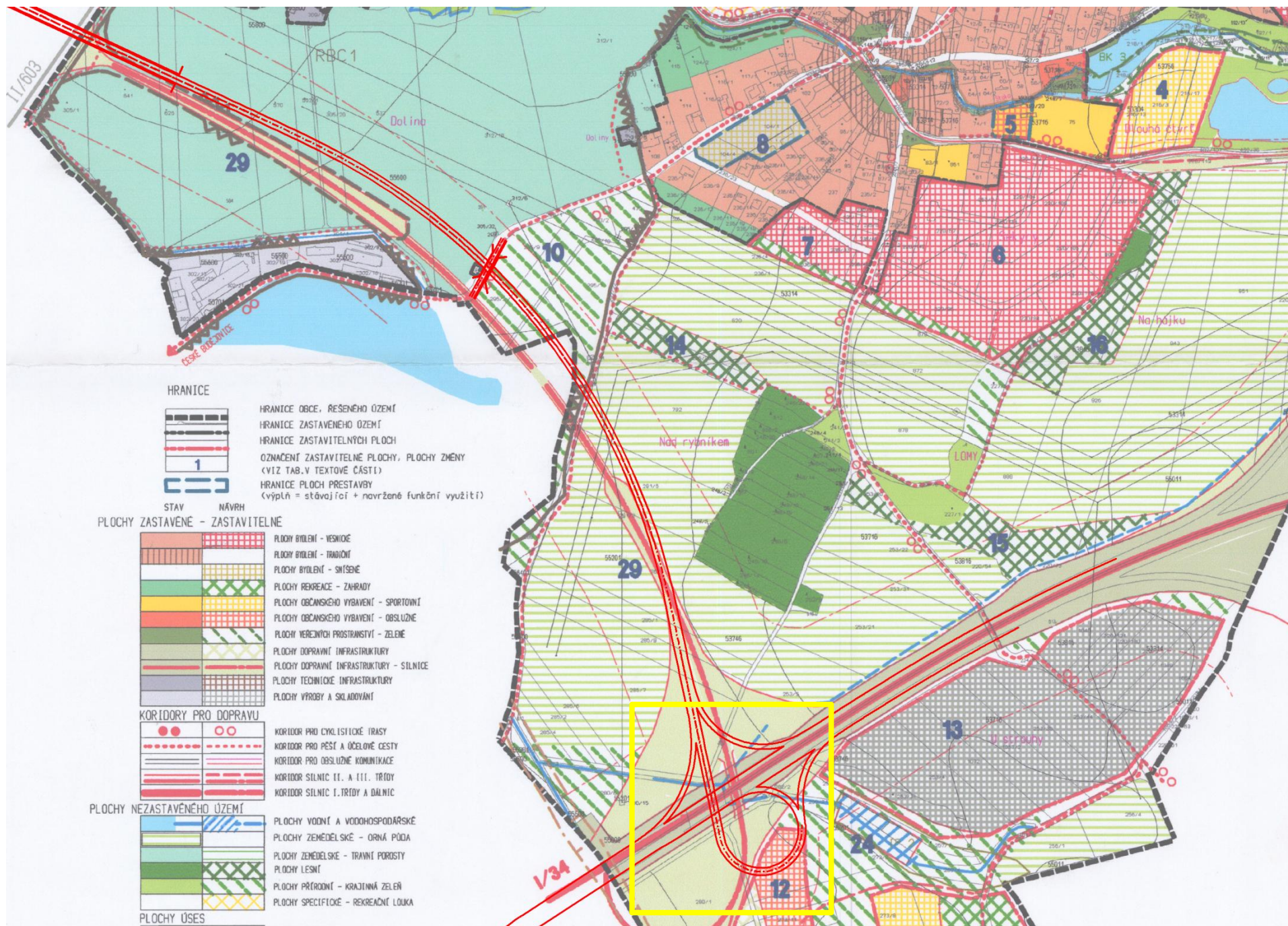
potřeba převést koridor územní rezervy do návrhu

Úsilné

Územní plán Úsilné v současné době vymezuje koridor pro vedení severní silniční tangenty. Návrh trasy je v souladu s tímto koridorem v celé délce procházející územním obce Úsilné, vyjma napojení na silnici I/34. Platný ÚP zde počítá s napojením pomocí pravostranného oblouku, návrh územní studie s levostranným obloukem, a to z důvodu napojení do MÚK s dálnicí D3. Toto navržené řešení však zasahuje do zastavitelných ploch občanského vybavení – obslužných. Bylo by tedy nutné změnou územního plánu nebo novým územním plánem vymezení koridoru upravit a stejně tak upravit vymezení dotčených zastavitelných ploch.

Doporučení:

- upravit koridor pro napojení SSTCB do silnice I/34
- upravit zastavitelnou plochu pro občanské vybavení – obslužné (označené v ÚP číslem 12)



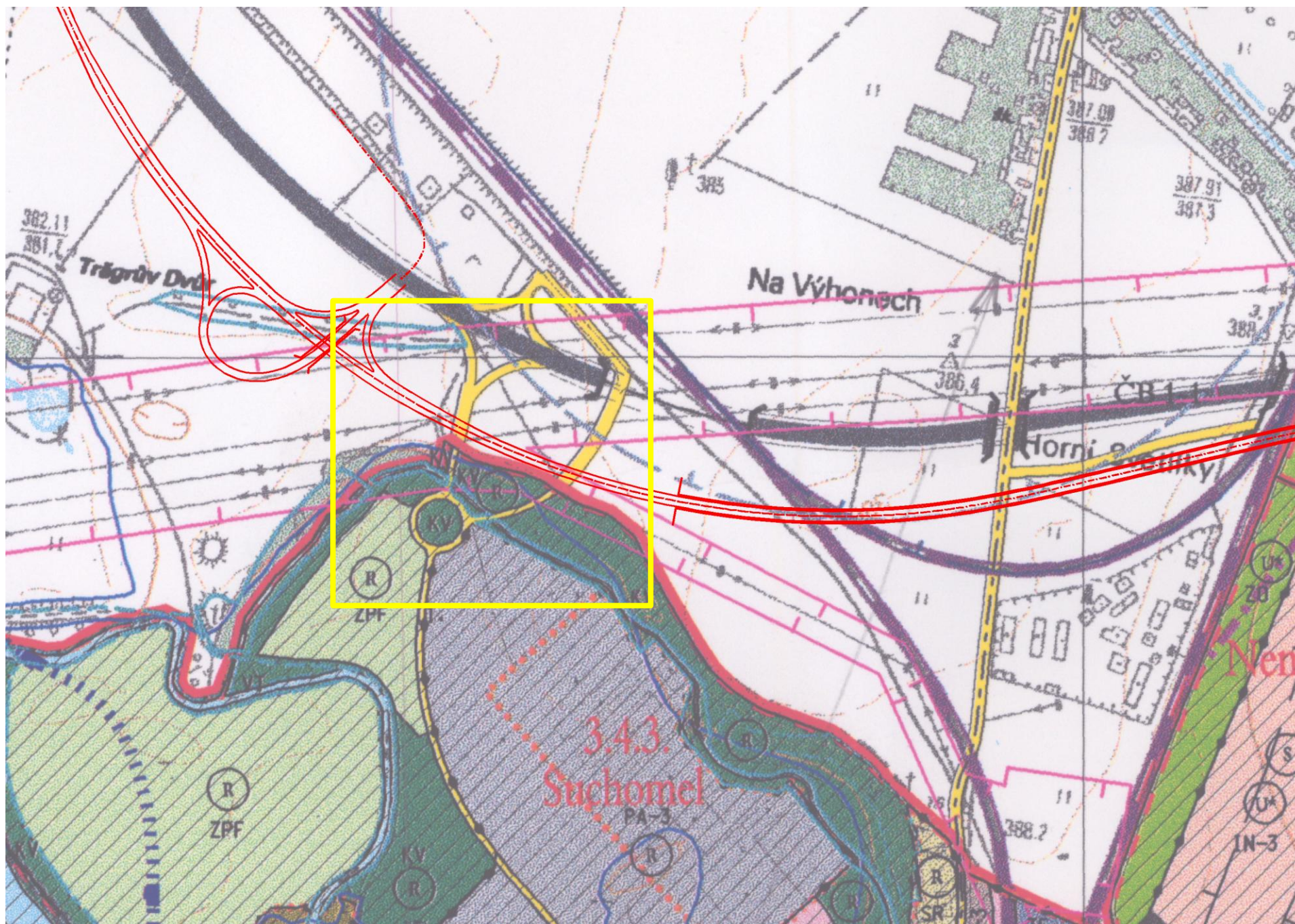
potřeba úpravy koridoru pro napojení tangenty
na silnici 1/34 a úprava zastavitelné plochy č. 12

České Budějovice

Územní plán města České Budějovice v současné době vymezuje trasu pro vedení severní silniční tangenty a nikoliv koridor. Navrhovaná trasa z územní studie respektuje trasu vymezenou platným územním plánem města a je s ní v souladu. K rozdílu dochází v lokalitě Suchomel, kdy trasa dle územního plánu města probíhá mimo správní území města České Budějovice, podle návrhu trasy z územní studie však jde po částečně po hranici správního území (Hrdějovice – České Budějovice). Je tedy potřeba, aby územní plán v této lokalitě nenavrhoval novou zástavbu nebo jiné záměru ovlivňující návrh SSTCB.

Doporučení:

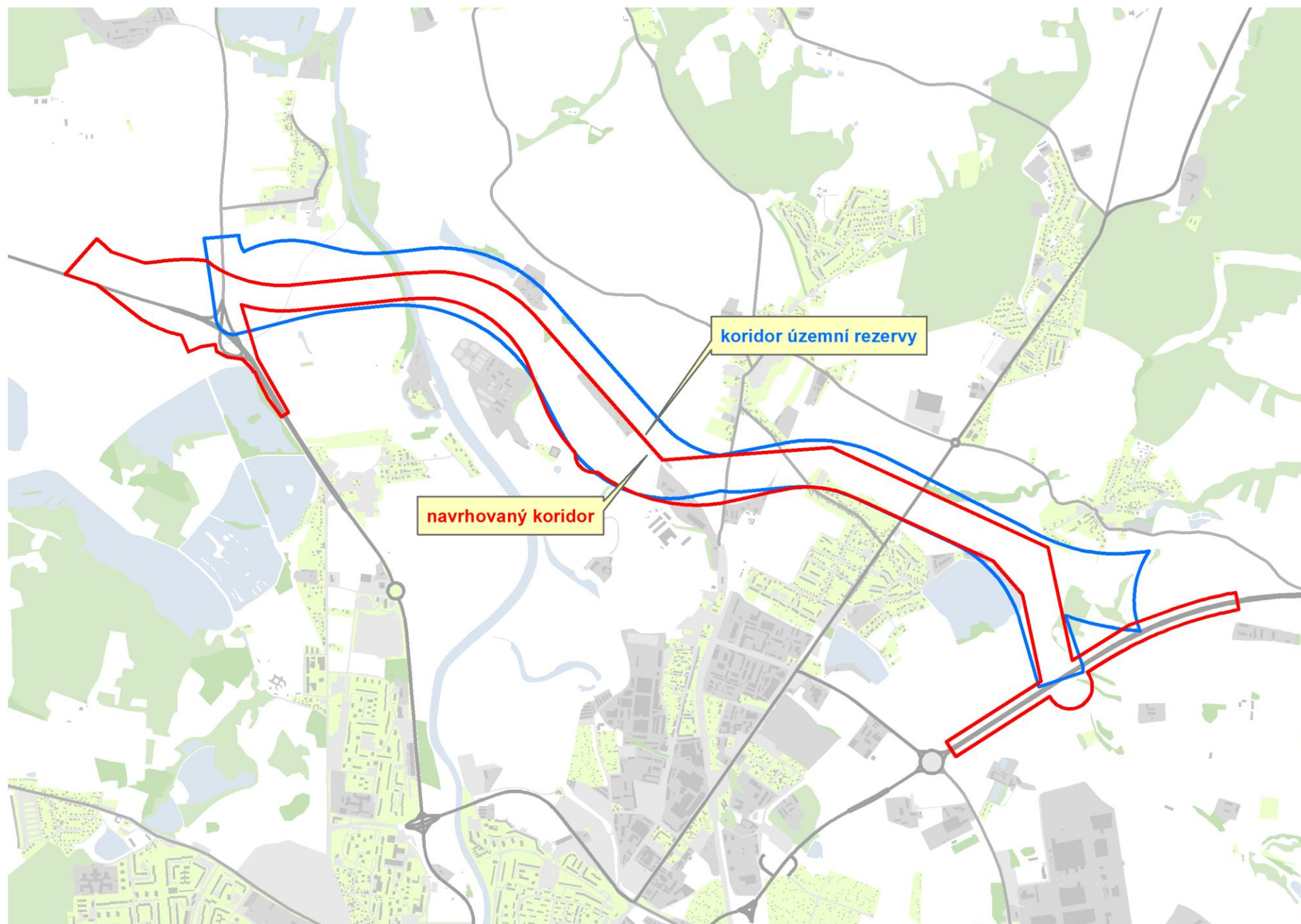
- platný územní plán města nemusí být upravován, při změnách stávajícího nebo při tvorbě nového územního plánu je potřeba v dané lokalitě zohlednit návrh SSTCB



potřeba při změnách nebo tvorbě nového ÚP
zohlednit návrh tangenty

Doporučení pro ZÚR

Územní rezervu převést do návrhu. Potřebný rozsah koridoru je zobrazen v grafické části této studie.



úprava koridoru územní rezervy na koridor návrhu

E. KOMPLEXNÍ ZDŮVODNĚNÍ NAVRHOVANÉHO ŘEŠENÍ VYBRANÉ VARIANTY

Předmětem návrhové části územní studie bylo navržení a posouzení několika variant vedení trasy „Severní silniční tangenty města České Budějovice“ a prokázání průchodnosti konkrétní vybrané trasy územím.

Bylo prokázáno, že vedení trasy ve vymezeném koridoru je reálné. Vzhledem k poměrně husté zástavbě v prstenci sídel okolo aglomerace Českých Budějovic by hledání vhodné trasy mimo stávající koridor územní rezervy vedlo k poměrně většímu odklonu od Českých Budějovic, což by vedlo k zpochybnění samotné podstaty obchvatu města. Dále severně od Českých Budějovic je poměrně složitá morfologie terénu, což ve výsledku může vést k poměrně náročnějším, a tudíž dražším řešením.

Jako výsledná varianta je navržena komunikace kategorie S11,5/90. Na západním okraji je napojena na stávající dopravní síť v MÚK České Vrbné.

U této křižovatky doporučujeme variantu s kapacitním dopravním napojením plánované komerční zóny Bavorovice - jih. Především pro možnost její etapovité výstavby bez potřeby demolice již realizovaných částí a tím úsporám vynaložených finančních prostředků. Tuto variantu je třeba dále projednat s budoucím investorem a správcem přeložky I/20 a Severní tangenty (obojí ŘSD ČR) a se soukromým investorem komerčního centra.

Z mimoúrovňové křižovatky České Vrbné je trasa vedena na severovýchod překonává Dehtářský potok a pravostranným obloukem se přimyká z jižní strany k železniční trati č. 190. Pokračuje na východ podél jižní strany železniční trati a překonává Vltavu. Po dalším pravostranném oblouku pokračuje jihovýchodním směrem, a z jižní strany lemuje navržený koridor VLC.

V místě cca na konci železniční výhybny Nemanice II. je navrženo napojení Veřejného logistického centra České Budějovice – Nemanice trubkovitou mimoúrovňovou křižovatkou. Jelikož není dosud známa konkrétní náplň VLC, jeho vnitřního uspořádání a potřeby vnitřních vazeb, je v této studii sice navrženo konkrétní umístění křižovatky napojující VLC ze Severní tangenty,

ale změna polohy napojení (západním, nebo východním směrem) bude možná až po návrhu uspořádání logistického centra.

Za železniční výhybnou následují dva protisměrné oblouky, první vlevo. V rámci tohoto úseku trasa postupně kříží železniční trať č. 190, silnici III/10578, železniční trať č. 220, ulici Jubilejní a 2x vodní tok *Kyselá voda*. Následuje cca 500 m přímý úsek směrem na jihovýchod, ve kterém je křižována silnice I/3. Úsek trasy od křížení s železniční tratí č. 190 až ke křížení se silnicí I/3 je překonáván jedním mostním objektem (estakádou) o délce 1590 m. Estakáda by měla být navržena tak, aby přemostění bylo provedeno ekonomicky a technicky optimálně s maximálním důrazem na estetická začlenění konstrukce do krajiny.

Dále je trasa vedena pravostranným směrovým obloukem podél rybníka *Čertík* směrem na jih k silnici I/34 a MÚK Úsilné. Ta je navržena jako trubkovitá, s podjezdem pod stávajícím mostním objektem na I/34, který je však třeba rozšířit o přídatné pruhy v obou směrech. Doporučujeme variantu s průpletovými pruhy a návrh na zařazení úseku silnice I/34 České Budějovice – Lišov mezi silnice pro motorová vozidla doporučujeme zkrátit na úsek od dálnice D3 – Lišov.

V směrovém vedení je použitý poloměr směrového oblouku minimálně 650 m a maximálně 850 m.

Maximální, normou povolený, podélný sklon pro návrhovou kategorii S 11,5/90 v rovinatém území je 4,5 %. V návrhu je použitý podélný sklon minimálně 0,5 % a maximálně 4,0 %. Tyto hodnoty podélného sklonu jsou vyhovující i pro případnou kategorii S 20,75.

Jak Severní, tak Jižní varianta vedení trasy kříží stávající vedení VVN 400 kV. Z důvodů získání informací o možnostech případných úprav tohoto vedení, a to jak směrových tak výškových, se uskutečnila informativní schůzka se zástupci společnosti ČEPS,a.s. Z jednání vyplynulo, že je možné vedení 400 kV upravit dle potřeby návrhu severní tangenty. Do budoucna je plánované zdvojení tohoto vedení. Technicky je tak možné zohlednit i návrh severní tangenty v rámci této úpravy vedení. V rámci návrhu zdvojení vedení

400 kV a řešení severní tangenty je nutno zohlednit oba dva záměry, aby nedošlo ke vzájemnému konfliktu.

Orientační odhad stavebních nákladů je 2,45mld. Kč bez DPH.

Doporučení směrového řešení

DOPORUČENÉ ŘEŠENÍ: Ani jedna z variant, „Severní“ nebo „Jižní“, nemá jednoznačně rozhodující nedostatek, nebo naopak výhodu. Vzhledem k tomu, že se plocha vymezená pro VLC rozkládá spíše na jižní straně železnice, je VLC lépe napojitelné z jižní strany. VLC tak bude jednoduše vymezeno v ploše mezi Severní tangentou a železnicí. „Severní“ varianta vedení Severní tangenty omezuje prostor pro budoucí areálovou komunikaci VLC, vedoucí od železnice k Vltavě. Proto doporučujeme variantu Jižní.

Doporučení výškového řešení

DOPORUČENÉ ŘEŠENÍ: Tunelové řešení je vhodnější při posuzování vlivu stavby z hlediska emisí hluku. Nevýhodou je finanční náročnost tunelové stavby, výškové vedení pod úrovní Q100 a zvýšené provozní náklady na čerpání vody z nejnižšího místa trasy, které je téměř v úrovni hladiny Vltavy.

U řešení s estakádou je předpokládána nižší finanční náročnost stavby, a nižší provozní náklady. Trasa je navržena nad hladinou Q100. V místě kde trasa kříží přepokládáný IV. TŽK musí být niveleta vozovky dostatečně vysoko, aby překonala elektrifikovanou železniční trať, která je také v násypu. Na estakádě je navíc nutno počítat s instalací protihlukových stěn. Niveleta Severní tangenty se tak dostává do výšky cca 13-14 m nad okolní terén. Protihlukové stěny lze předpokládat cca 3 m.

Všechny mostní objekty, ale zejména estakáda by měla být navržena tak, aby přemostění bylo provedeno ekonomicky a technicky optimálně s maximálním důrazem na estetická začlenění konstrukce do krajiny.

Aby se dalo reálně uvažovat o stavbě Severní tangenty, bude rozhodující ekonomie celé stavby. Pokud by byla finanční náročnost příliš velká, odsouvala by se její realizace do velmi vzdálené budoucnosti. Z toho důvodu bylo doporučeno sledovat řešení s estakádou, jako s řešením u kterého je předpoklad nižší finanční náročnosti, jak při výstavbě, tak z hlediska provozního.

Doporučení řešení křižovatek

MÚK České Vrbné

DOPORUČENÉ ŘEŠENÍ: Jako výslednou doporučujeme variantu s kapacitním dopravním napojením plánované komerční zóny. Především pro možnost její etapovité výstavby bez potřeby demolice již realizovaných částí a tím úsporám vynaložených finančních prostředků.

MÚK VLC

DOPORUČENÉ ŘEŠENÍ: Jelikož není dosud známa konkrétní náplň Veřejného logistického centra, jeho vnitřního uspořádání a potřeb vnitřních vazeb, je v této studii sice navrženo konkrétní umístění křižovatky na Severní tangentě, ale změna polohy napojení (západním, nebo východním směrem) bude možná až po návrhu uspořádání logistického centra.

MÚK Úsilné

DOPORUČENÉ ŘEŠENÍ: Doporučujeme variantu s průpletovými pruhy a návrh na zařazení úseku silnice I/34 České Budějovice – Lišov mezi silnice pro motorová vozidla a doporučujeme zkrátit na úsek od dálnice D3 – Lišov.

Doporučení dalšího postupu přípravy stavby

- pokračovat v projednávání upravené varianty MÚK České Vrbné,
- projednat možnost použití uspořádání 2+1,
- projednat navrženou trasu s dotčenými obcemi,

- zpracovat studii Veřejného logistického centra, která určí obsahovou náplň VLC a umožní tak zpřesnit jeho vazbu na Severní tangentu,
- zaneść výsledný koridor pro Severní tangentu do nejbližší možné aktualizace ZÚR JČK,
- na základě zaneseného koridoru Severní tangenty v ZÚR JČK aktualizovat Územní plány dotčených obcí,
- koordinovat projektové dokumentace Severní tangenty se stavbami v jejím okolí, zejména komerční zónou Bavorovice – jih, s přeložkou silnice I/20 Pištín – České Vrbné, s připravovaným zdvojením křižovaného elektrického vedení 400 kV, a se stavbou horkovodu z Jaderné elektrárny Temelín do Českých Budějovic,
- Usilovat o nezařazení úseku silnice I/34 z Českých Budějovic k MÚK Úsilné mezi komunikace pro motorová vozidla,
- zpracovat dokumentaci pro územní řízení, dokumentaci EIA a investiční záměr.