



Pomáhat a chránit

KRAJSKÉ ŘEDITELSTVÍ POLICIE JIHOČESKÉHO KRAJE

Odbor služby dopravní policie

PCR02ETRPO86534180



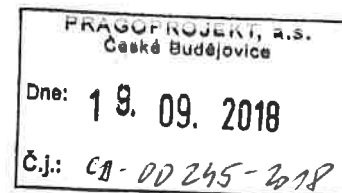
Č.j. KRPC-125971-1/ČJ-2018-0200DP

České Budějovice 13. září 2018

Počet listů: 1

Příloh: 1/251

**PRAGOPROJEKT, a.s.**  
**K Ryšánce 1668/16**  
**147 54 Praha 4**



zpracovatelský atelier:

**PRAGOPROJEKT, a.s.**  
**ateliér České Budějovice**  
**Čechova 726/50**  
**370 01 České Budějovice**

**„Jižní tangenta České Budějovice (km 0,000 – km 2,706), okr. ČB“ – vyjádření ke stavbě v ochranném pásmu silnice I. třídy**

Policie ČR, odbor služby dopravní policie, Krajské ředitelství policie Jihočeského kraje v Č. Budějovicích, jako příslušný orgán vykonávající státní správu ve věcech bezpečnosti a plynulosti provozu na silnicích I. tříd na teritoriu Jihočeského kraje dle ust. §2 zákona č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, v platném znění, dle ust. §1 zákona č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, v platném znění ke stavbě „Jižní tangenta České Budějovice (km 0,000 – km 2,706), okr. ČB“, v ochranném pásmu sil. I/3, sděluje následující:

Na základě předložené koordinační situace stavby, vyhotovené firmou Pragoprojekt a.s., **nesouhlasíme** s prováděním výše uvedené stavby v ochranném pásmu sil. I/3.

Naše součást se již v minulosti k výše uvedené stavbě vyjadřovala a to naposledy ve stupni DSP dne 25. 6. 2018 pod č.j. KRPC-2636-4/ČJ-2018-0200DP, kde vyslovila svůj nesouhlas s vydáním stavebního povolení, kdy uvedla: „*Předložená projektová dokumentace řeší novostavbu sil. II/143 v úseku mezi sil. I/3 a budoucí dálnicí D3. Předpokládá připojení sil. II/143 na sil. I/3 jednopruhovou okružní křižovatkou. Odbor služby dopravní policie, Krajského ředitelství policie Jihočeského kraje, s umístěním stavby v rozsahu své věcné a místní příslušnosti tedy SO 102, vyslovil nesouhlas a to ve svém stanovisku ze dne 3. srpna 2015 vedeném pod č.j. KRPC-91654-1/ČJ-2015-0200DP. Svůj nesouhlas odůvodnil následovně: „Stavební objekt „SO 102 – Okružní*

Policie České republiky  
Krajské ředitelství policie Jihočeského kraje  
Lannova 26  
370 74 České Budějovice

www.policie.cz

Tel.: +420 974 221 257  
Email: krpc.osdp@pcr.cz

křižovatka na I/3“ svým umístěním v rámci sil. I/3 dle našeho názoru odporuje ČSN 73 6101, Projektování silnic a dálnic, v platném znění, ve věci nejmenších možných vzájemných vzdáleností sousedních křižovatek. Předložená projektová dokumentace sice konstatuje splnění normou požadovaných hodnot, ale za předpokladu uplatnění 50 % zkrácení požadovaných vzdáleností s ohledem na blízkost velkého sídelního útvaru. Vzhledem k blízkosti města České Budějovice a s ohledem na hustotu dalších sídelních útvarů a krajinných prvků v dané lokalitě, lze toto považovat za odůvodněné. Dalším předpokladem je, že silnice I/3 bude již převedena mezi silnice II. tříd. Tento předpoklad však není nikde zakotven a naopak předložená projektová dokumentace v kapitole 2d průvodní zprávy popisuje stav, kdy je inkriminovaná křižovatka provozována i před dokončením přilehlých úseků dálnice D3, tedy před převedením sil. I/3 mezi silnice II. tříd. Dalším, projektovou dokumentací, uvažovaným předpokladem je, že sil. I/3 je v daném úseku vystavěna na návrhovou rychlost 70 km/h. Tento předpoklad je nutno ověřit u majetkového správce komunikace, kdy dle našeho názoru, je sil. I/3 v řešeném úseku vystavěna na návrhovou rychlost 80 km/h, kdy projektovou dokumentací předpokládána návrhová rychlost se na kategoriálním typu silnice S 11,5 volí z pravidla pouze v horských oblastech. Souhlas s odchylným řešením v dané věci nebyl v předložené projektové dokumentaci obsažen.

Předložená projektová dokumentace zpracovaná firmou BLAHOPROJEKT s.r.o. neobsahovala kapacitní posouzení plánované okružní křižovatky sil. I/3 a budoucí sil. II/143. Následně bylo doloženo kapacitní posouzení řešené okružní křižovatky zpracované firmou NOVÁK&PARTNER v roce 2012. Kapacitní posouzení bylo provedeno pouze pro rok 2030, kdy dopravní model, ze kterého kapacitní posouzení vycházelo, počítal s předpokladem, že v roce posouzení okružní křižovatky (rok 2030), bude již v provozu dálnice D3 a rychlostní silnice R3 v úsecích jež ovlivňují danou lokalitu a sil. II/143 „Jižní tangenta“ v úseku od stávající sil. I/3 po MÚK Roudné. Kapacitní posouzení dále předpokládá, že k výstavbě a zprovoznění navržené sil. II/143 „Jižní tangenta“ dojde současně, nebo až po zprovoznění dálnice D3 v úsecích, které danou lokalitu přímo ovlivňují. Pro stav, který připouští předložená projektová dokumentace, tedy zprovoznění řešené okružní křižovatky před výstavbou přilehlých úseků dálnice D3, nebylo kapacitní posouzení předloženo. K předloženému kapacitnímu posouzení okružní křižovatky stávající sil. I/3 a plánované sil. II/143 „Jižní tangenta“ dále uvádíme, že tento nereflektuje na situace, jež budou nastávat v době uzavření dálnice D3 v úseku s tunelem Pohůrka z důvodu pravidelných či operativních odstávek tohoto tunelu, kdy dle neoficiálních informací má být objízdná trasa v těchto případech vedena právě po plánované okružní křižovatce. Posledním postřehem k předloženému kapacitnímu posouzení je nesmírně optimistická prognóza, která predikuje, že v roce 2030 z ramene sil. I/3 od Českých Budějovic na rameno sil. I/3 od Č. Krumlova a naopak bude projíždět průměrně 5 500 voz. za 24 h., kdy již v roce 2010 při celostátním sčítání dopravy bylo dosaženo v tomto úseku RPDÍ bezmála 15 000 voz./24 h. Takovýto pokles intenzit dopravy na sil. I/3 po zprovoznění dálnice D3 a rychlostní silnice R3 v přilehlých úsecích by byl naprosto vynikajícím výsledkem, nicméně ze zkušeností z podobných úseků je velice nepravděpodobný.

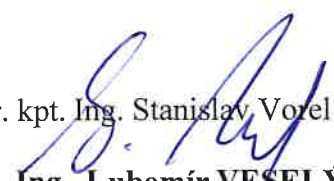
V případě udělení odchylky z ČSN 73 6101 ve věci nedodržení nejmenší možné vzájemné vzdálenosti sousedních křižovatek, bude tato ze strany Policie ČR, Krajského ředitelství policie Jihočeského kraje, odboru služby dopravní policie respektována. K tomuto uvádíme, že ve věci nedodržení normou požadovaných hodnot vzdáleností sousedních křižovatek na sil. I/3 jako takovém, neshledáváme při vhodné organizaci dopravy ohrožení pro bezpečnost a plynulost silničního

*provozu. Ohrožení však spatřujeme ve zvoleném typu křižovatky. Tato se nachází v extavilánovém úseku sil. I/3, v klesání, za mostním objektem a na konci směrového oblouku ve směru od Č. Krumlova, kdy sousední křižovatky na sil. I/3 z obou směrů jsou mimoúrovňové. Očekávatelnost a předvídatelnost úrovňové okružní křižovatky v tomto úseku komunikace je velice nízká. Další otázkou je její kapacitní dostatečnost v případech uzavření tunelu Pohůrka na dálnici D3 při vedení objízdné trasy touto křižovatkou.“*

Vzhledem ke skutečnosti, že nově předložená projektová dokumentace nadále předpokládá připojení sil. II/143 na sil. I/3 v podobě okružní křižovatky, není možné, z výše popsanych důvodů, se stavbou SO 102 a souvisejících objektů v ochranném pásmu sil. I/3 souhlasit, kdy dle našeho názoru by jejich realizace představovala přímé ohrožení pro bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích.

Předloženou koordinační situaci stavby Vám vracíme v příloze zpět.

z.r. kpt. Ing. Stanislav Vorel

  
**plk. Ing. Lubomír VESELÝ**  
vedoucí