

Důvodová zpráva pro vybrané úseky silnic

Páteřní silniční síť kraje Vysočina

II. Etapa



srpen 2007

Úvod

Prognóza vývoje dopravy je poměrně komplikovaná, protože odráží mnoho poměrně těžko předvídatelných faktorů společenského vývoje. Obecně lze říci, že poptávka po dopravě je přímo závislá na stavu ekonomiky a vývoji HDP. Proto se od ekonomických prognóz budoucího vývoje národního hospodářství odvíjí i další rozvoj dopravní infrastruktury, kterou je ale nutno budovat v dostatečném předstihu. Z dosavadního vývoje dopravy v České Republice a ve vyspělých zemích lze vyvodit, že obecně platnou závislostí je vztah stupně automobilizace (počtu obyvatel na 1 osobní automobil) na tvorbě HDP.

Současný stav dopravních sítí v České republice není příliš uspokojivý a stav dopravních sítí na Vysočině je v důsledku dlouhodobého nedostatečného financování jejich údržby je velmi špatný a s postupem času se stále zhoršuje.

Hustota sítě komunikací pokrývá území kraje Vysočina je nad celostátním průměrem. Poměrně nízké je ale zastoupení silnic I. třídy, toto je dáno strukturou osídlení. Problémy silniční sítě spočívají v poměrně vysoké četnosti kolizních míst na silnicích I. a II. třídy. Pro kvalitní zabezpečení provozní úrovně v rámci kraje je proto nutno zkvalitnit radiální silniční síť z centra kraje především směrem na Třebíč a Žďár nad Sázavou.

Největší disproporce je patrná v západní, jihovýchodní a zejména severovýchodní části kraje, kterou je nutno řešit. Velkým problémem je proto dostupnost značné části území kraje. Všechny stávající silnice I. třídy s malými výjimkami na části úseků I/34 a I/38 vyžadují rozsáhlé úpravy směřující k jejich homogenizaci v rámci dané kategorie a odstranění dopravních závad. Na síti silnic II. a III. třídy jsou nezbytně nutné úpravy zejména v těch lokalitách, kde je dotčen zájem více obcí. V podstatě se jedná o několik desítek problematických úseků, které nevybočují z celkového stavu silniční sítě.

Dne 16. května 2006 přijalo zastupitelstvo kraje Vysočina usnesení, ve kterém schvaluje Pátevní silniční síť kraje Vysočina. Pátevní silniční síť je tvořena dálnicí D1, silnicemi I. tříd ve vlastnictví ČR a vybranými silnicemi II. a III. tříd ve vlastnictví kraje.

Pátevní silniční síť kraje Vysočina tvoří základní a rozhodující komunikační spojení významných center osídlení regionu a zabezpečuje propojení mezi okresy a sousedními kraji. Tato síť tvoří prioritní osu dopravního spojení, spojuje všechny obce kraje s počtem obyvatel nad 3 000 (mimo obec Svatka v okrese Žďár nad Sázavou) a zabezpečuje dopravní spojení pro téměř 63 % obyvatelstva kraje. Významnými kritérii pro zpracování návrhu byly údaje o sídelní struktuře, lokalizaci průmyslových center, výsledky sčítání dopravy, údaje ze Silniční databanky, údaje z výsledků Sledování stavů povrchů na silniční síti kraje Vysočina, zdravotnických a vzdělávacích zařízení, turistických destinací apod. Pátevní silniční síť kraje Vysočina zahrnuje 93 km dálnice D1, 422 km silnic I. tříd (ve vlastnictví ČR) a 719 km silnic II. a III. tříd (ve vlastnictví kraje), jejichž délka je v jednotlivých okresech následující: Havlíčkův Brod 137 km, Jihlava 136 km, Pelhřimov 154 km, Třebíč 140 km a Žďár nad Sázavou 152 km.

Cílem kraje Vysočina je postupná modernizace a rekonstrukce pátevní silniční sítě ve vlastnictví kraje v celé délce na technické parametry kategorie S9,5 (což znamená širší vozovky 9,5 m mezi sloupky nebo svodidly) v závislosti na dostupných finančních prostředcích, a tím dosáhnout stanovených stavebních a technických parametrů pro takto určené komunikace a mosty pod těmito komunikacemi.

V novém programovém období 2007 – 2013 je možno na rekonstrukce komunikací zařazených do Pátevní sítě čerpat finanční prostředky. Vlastní příprava projektových žádostí je technicky a časově náročná, proto je třeba včas schválit jasné zadání na rekonstrukci vybraných úseků. V rámci I. etapy byl již v únoru zpracován návrh vybraných úseků, které se budou rekonstruovat v období 2007 – 2009.

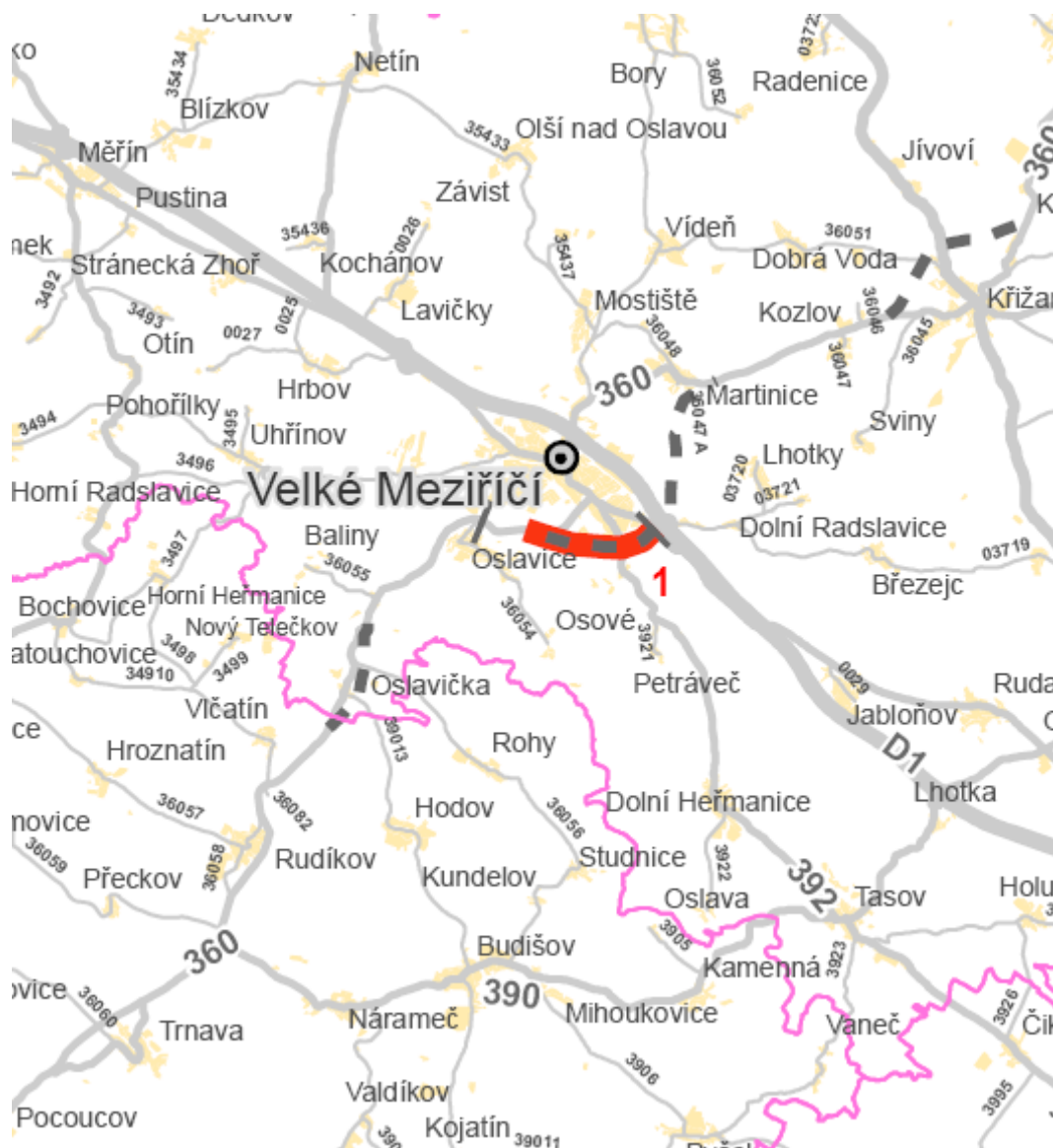
Při výběru úseků pro druhou etapu byly zohledněny strategické cíle kraje Vysočina, které sledují zejména:

- Při zpracování Důvodové zprávy jednotlivých úseků pro II. etapu jsme opět vycházeli z veřejně dostupných informací o technickém stavu komunikací. Dále jsme zohlednili společensko hospodářský význam konkrétních komunikací pro dopravní obslužnost jednotlivých částí kraje včetně dopadu na udržitelný hospodářský rozvoj se zohledněním předpokládaného vývoje dopravních charakteristik a propojení jednotlivých pólů růstu kraje, za které jsou považována bývalá okresní města.

[illegible]

REKONSTRUKCE KOMUNIKACÍ ROP 2010-2013

Silnice II/360 Velké Meziříčí – JV obchvat Úsek č. 1



Úsek č.	Název akce	Podání žádosti	Délka m	Předpokládané náklady v tis. Kč
1	II/360 Velké Meziříčí – JV obchvat	2012	2 351	270 000

Silnice II/360 Třebíč- Velké Meziříčí

Úsek č. 1

Velké Meziříčí – JV obchvat

Výchozí situace:

Silnice II/360 představuje hlavní dopravní tepnu propojující okres Třebíč s dálničním tahem D1. Má regionální, turistický a hospodářsko-zemědělský význam. Pro oblast Třebíčska má z hlediska dopravní obslužnosti strategický význam, protože je nejkratším možným napojením na dálnici D1. Vzhledem k velkému dopravnímu zatížení zejména kamionovou dopravou si současný technický stav komunikace vyžaduje celkovou rekonstrukci, zejména v úseku u obce Slavice. Intenzivní kamionová přeprava projíždějící centrem obcí je příčinou vzniku mnoha rizikových faktorů.

Stávající stav je příčinou:

- malého zájmu investorů, což nepřispívá k řešení současné poměrně vysoké nezaměstnanosti.
- nespokojenosti návštěvníků regionu, zejména turistů a rekreantů, které projíždějící nákladní doprava obtěžuje a to významně snižuje image a atraktivitu kraje.
- vysoké pravděpodobnosti vzniku situací ohrožujících bezpečnost lidí v průjezdných obcích na trase
- nekvalitního ovzduší v průjezdných obcích vzhledem k Intenzivní kamionové dopravě

Identifikace potřeb:

V této části kraje je poměrně vysoká nezaměstnanost. Jednou z možností řešení tohoto neuspokojivého stavu jsou například investoři z oblasti lehkého a zpracovatelského průmyslu, nebo z oblasti turismu a rekreace a na to navazujících služeb. Investiční atraktivitu popsanych příležitostí zatím však silně snižuje současná dopravní situace a obslužnost regionu. V celém spektru uživatelů jsou zastoupeny zájmy nejenom regionální, které vznikají ve spádové oblasti této silnice v ní žije cca 106 000 obyvatel, ale také zájmy nadregionálního charakteru.

Realizace akcí přispěje:

- ke zlepšení životního prostředí v dotčených sídlech na trase
- ke zvýšení mobility pracovních sil,
- ke zvýšení atraktivnosti daného území pro turisty a investory
- relevantní napojení na strategickou dopravní tepnu kraje dálnici D1
- k vytvoření odpovídajících podmínek pro kvalitní dopravní propojení okrajových částí kraje s jeho centrem

Sídla na trase nemají žádnou další alternativu, proto je tato silnice je pro dané území přirozeným monopolem.

Cílové skupiny:

- obyvatelé žijící v této oblasti, pro které je tato komunikace důležitá z hlediska dopravy do zaměstnání, škol apod.
- potenciální investoři resp. jejich projekty, které mohou lákat místní, dojíždějící nebo migrující pracovní síly,
- dopravci, pro něž je stav komunikací a délka dopravních spojení v oblasti rozhodujícím kritériem při posuzování její konkurenční výhody,
- místní obyvatelé, kteří žijí a podnikají v blízkosti komunikace nebo by chtěli začít podnikat.

Význam a dopady akce:

- výrazné zkapacitnění celé trasy
- zrychlení dopravy mezi obcemi subregionu Třebíčsko a dálnicí D1
- snížení nehodovosti, která právě v tomto úseku výrazně převyšuje regionální průměr
- zvýšení mobility pracovních sil
- zkrácení jízdní doby a zvýšení adaptability pracovní síly

- výrazné kvalitativní zlepšení provozních podmínek,
- snížení pracnost údržby,
- zvýší jízdní bezpečnost a pohodlí,
- zlepší estetické působení v krajině,
- sníží hladiny hluku a exhalací,

Uvažovaný rozsah prací:

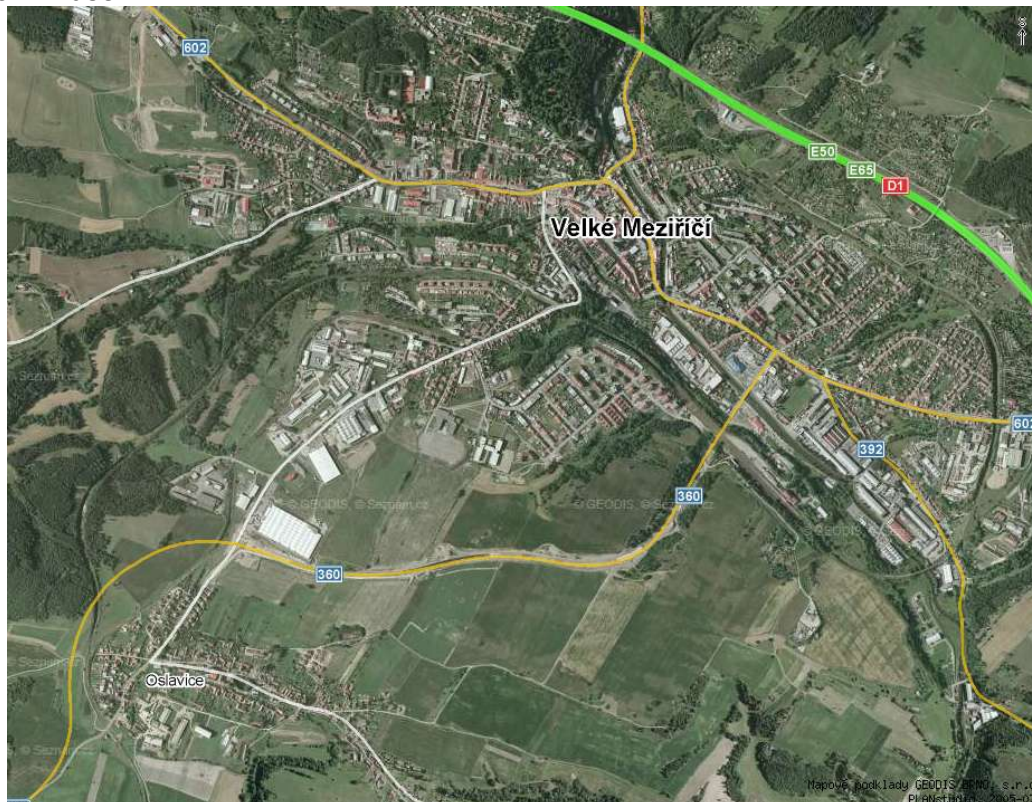
Cílem plánované stavební investice je plynule navázat na akce, které již na této komunikaci byly realizovány. Realizací stavby dojde k odstranění četných dopravních závad, které se vzhledem k narůstajícímu dopravnímu zatížení stále prohlubují.

Jsou to zejména:

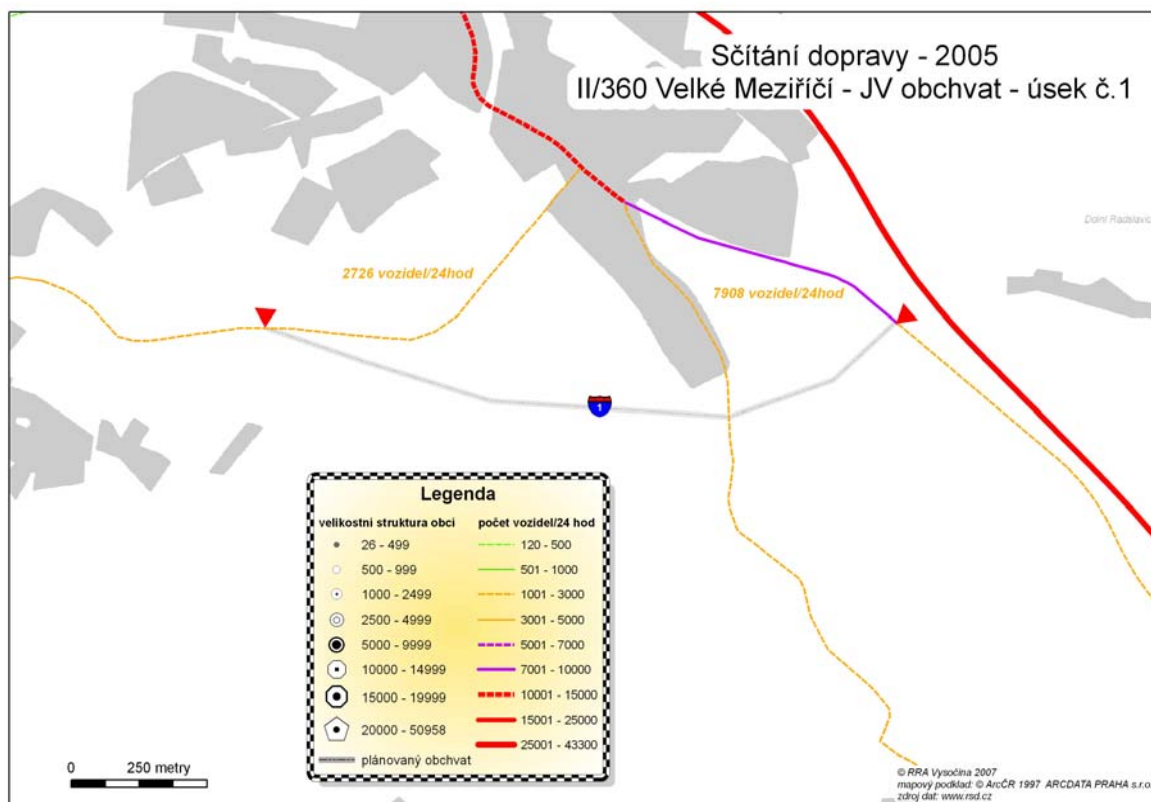
- vyvedení komunikace z obce a snížení rizika dopravních nehod a emisního zatížení obydlené zóny
- odstranění deformací vozovky, příčných i podélných trhlin v asfaltových vrstvách.
- výměna případně doplnění příslušenství komunikace, zejména o bezpečnostní zařízení a dopravní značky, oprava stávajícího odvodňovacího zařízení.
- Úprava nedostatečného šířkového uspořádání, které nevyhovuje požadavkům na bezpečnost a plynulost silničního provozu, zejména s ohledem na stávající a výhledové intenzity dopravy

Podání žádosti na rekonstrukci tohoto úseku je plánováno na rok 2011, orientační náklady stavby jsou odhadovány na 270 mil Kč. Vyvedení komunikace s hustým provozem zejména nákladních automobilů, mimo obec výrazně zvýší bezpečnost chodců a také zmírní znečištění ovzduší v obydlené oblasti. Dle sčítání dopravy je četnost projíždějících vozidel v tomto úseku až 7908 vozidel za 24 hodin. Silnice nemá předepsané parametry dle ČSN 73 6101, kde při rychlosti 50 km/h by měla být šíře komunikace minimálně 6,5 m, skutečnost kolísá od 4,9 – 5,8 m. Také povrch komunikace je nehomogenní a střední živičná vrstva, která pokrývá více jak 70% povrchu je pro zatížení nákladní dopravou nevhodná a vyžaduje zvýšené nároky na opravy a údržbu. Ve stávající trase vzhledem k zástavbě nelze komunikaci rozšířit a proto je plánován obchvat.

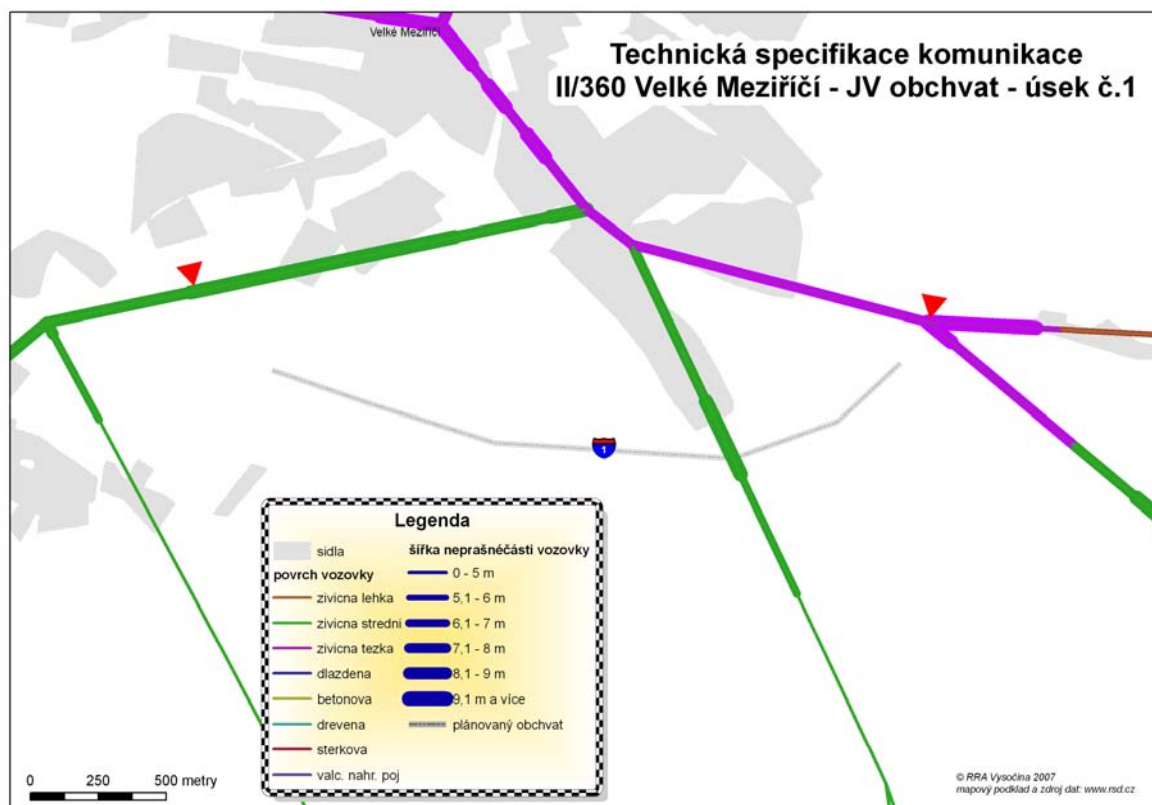
Příloha 1 – úsek 1



Příloha 2 úsek 1



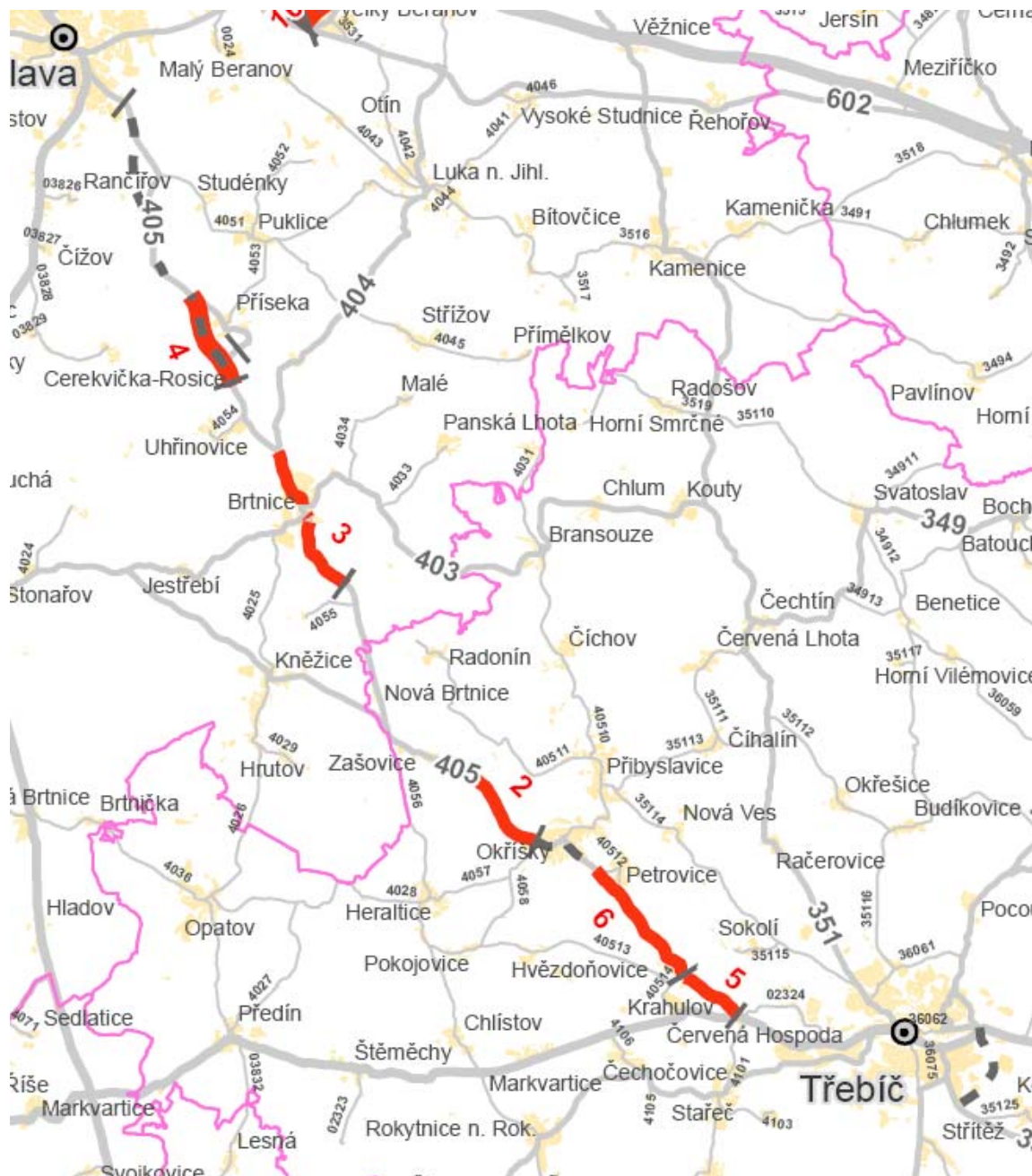
Příloha 3 – úsek 1



REKONSTRUKCE KOMUNIKACÍ ROP 2010-2013

Silnice II/405 Jihlava - Třebíč

Úsek č. 2, 3, 4, 5, 6



Úsek č.	Název akce	Podání žádosti	Délka m	Předpokládané náklady v tis. Kč
2	II/405 Zašovice - Okříšky	2010	2 530	137 000
3	II/405 Brtnice	2012	3 273	680 000
4	II/405 Přiseka - obchvat	2011	2 955	163 770
5	II/405 Krahulov – I/23	2012	1 548	36 500
6	II/405 Okříšky - Krahulov	2011	3 243	57 900

Rekonstrukce úseků silnice II/405 Jihlava – Třebíč

II. Etapa

Úsek č. 2, 3, 4, 5, 6

Výchozí situace:

Silnice II/405 představuje hlavní dopravní tepnu propojující oblast Jihlavska s oblastí Třebíčska. Má regionální, turistický a hospodářsko-zemědělský význam. Pro obě oblasti má z hlediska dopravní obslužnosti strategický význam, který spočívá zejména v zajišťování dopravního spojení nejenom dvou významných sídel kraje, ale také v dopravní obslužnosti sídel ležících na trase jako je např. město Brtnice, nebo obce Okříšky a Krahulov.

Technický stav komunikace neodpovídá jejímu významu což vede:

- k malému zájmu investorů o rozvíjení tradičních i nových odvětví v tomto regionu, a to nepřispívá k řešení současné velmi vysoké nezaměstnanosti
- k nespokojenosti návštěvníků regionu, zejména tedy turistů a rekreatantů, čímž se významně snižuje image a atraktivita kraje
- k vysokému riziku vzniku nehod

Identifikace potřeb:

Oblast je postižena vysokou nezaměstnaností a největší možností k jejímu řešení jsou investice z oblasti lehkého a zpracovatelského průmyslu, avšak nejvíce z oblasti turismu a rekreace a na to navazujících velmi diverzifikovaných služeb. Investiční atraktivitu popsaných příležitostí zatím silně snižuje současná dopravní situace a obslužnost regionu. V tomto spektru uživatelů jsou zastoupeny zájmy nejen regionální, které vznikají ve spádové oblasti této silnice v níž žije cca 106 000 obyvatel, ale i zájmy nadregionálního – tranzitního charakteru

Realizace akcí přispěje:

- ke zvýšení mobility pracovních sil, zejména ve vazbě na pracovní příležitosti v regionálním centru Jihlavě
- ke zlepšení životního prostředí v dotčených sídlech na trase
- ke zvýšení atraktivnosti daného území pro turisty a investory
- k vytvoření odpovídajících podmínek pro kvalitní dopravní propojení okrajových částí kraje s jeho centrem
- zvýšení kapacity a plynulosti dopravy
- zvýšení bezpečnosti dopravy

Silnice je pro dané území přirozeným monopolem, který potrhuje skutečnost, že dostupnost sídel v jejím spádovém území nemá další alternativu, tj. možnost hromadné dopravy v podobě železnice.

Cílové skupiny:

- obyvatelé žijící v této oblasti, pro které je tato komunikace důležitá z hlediska dopravy do zaměstnání, škol apod.
- potenciální investoři resp. jejich projekty, které mohou lákat místní, dojíždějící nebo migrující pracovní síly,
- dopravci, pro něž je stav komunikací a délka dopravních spojení v oblasti rozhodujícím kritériem při posuzování její konkurenční výhody,
- místní obyvatelé, kteří žijí a podnikají v blízkosti komunikace nebo by chtěli začít podnikat.

Význam a dopady akce:

- výrazné zkapacitnění celé trasy
- zrychlení dopravy mezi obcemi subregionu Třebíčsko a krajským centrem
- snížení nehodovosti, která právě v tomto úseku výrazně převyšuje regionální průměr
- zvýšení mobility pracovních sil
- zkrácení jízdní doby a zvýšení adaptability pracovní síly
- výrazné kvalitativní zlepšení provozních podmínek,
- snížení pracnosti údržby,

- zvýšení jízdní bezpečnost a pohodlí,
- zlepšení estetické působení v krajině,
- snížení hladiny hluku a exhalací,

Uvažovaný rozsah prací:

Vzhledem k velké investiční náročnosti je komunikace rozdělena na několik samostatných akcí. Jejich společným cílem je odstranění četných dopravních závad, které se vzhledem k narůstajícímu dopravnímu zatížení stále prohlubují. V rámci I. etapy byly již některé úseky řešeny, jejich rekonstrukce se plánuje na období 2007 – 2010.

Cílem rekonstrukce je zejména odstranění:

- nevyhovujících směrových poloměrů s ohledem na návrhovou rychlost
- nevhodného výškového vedení trasy, výškové poloměry nezajišťují rozhled nejen pro předjíždění, ale nesplňují ani kritéria rozhledu pro zastavení
- nedostatečného šířkového uspořádání, které nevyhovuje požadavkům na bezpečnost a plynulost silničního provozu, stávajícím a výhledovým intenzitám dopravy dle ČSN 73 6101
- nevyhovujících povrchů tělesa vozovky

Charakteristika jednotlivých akcí ve II. etapě¹:

2 – II/405 Zašovice– Okříšky – podání žádosti na rekonstrukci tohoto úseku je plánováno na rok 2012, orientační náklady stavby jsou odhadovány na 137 mil Kč. Jedná se o jedno z nejkritičtějších míst na komunikaci, kde je velká četnost vozidel 3 392 za 24 hodin (viz. Příloha 1). Při výjezdu z obce Zašovice se komunikace výrazně zužuje, kromě toho je vedena velmi členitým terénem s mnoha nepřehlednými zatáčkami s nevyhovujícími poloměry. Navíc je v místě před vjezdem do Okříšek prudké klesání komplikované u paty železničním přejezdem. Tento úsek nesplňuje parametry předepsané ČSN 73 6101, kde je stanovena průjezdná volná šířka 9,5 m.

3 – II/405 Brtnice – tento úsek řeší průtah městem, podání žádosti na rekonstrukci tohoto úseku je plánováno na konec roku 2007, orientační náklady stavby jsou odhadovány v rozmezí 180 - 680 mil Kč. Jejich přesná výše bude známa až po dokončení technické dokumentace. Do města přijíždí 4398 vozidel za 24 hodin. Průjezd obcí je navíc velmi členitý, při vjezdu se komunikace zužuje a poměrně prudce klesá. V nejnižším bodě se navíc mění povrch vozovky z živičného na dlažbu, což komplikuje provoz zejména v zimních měsících. Členitost terénu ani šířka komunikace (cca 6m) neodpovídají předepsané ČSN 73 6101, kde je stanovena průjezdná volná šířka 9,5 m. Průjezd obcí je dopravní závadou na komunikaci a vyžaduje řešení.

4 – II/405 Příseka- obchvat – podání žádosti na rekonstrukci tohoto úseku je plánováno na rok 2011, orientační náklady stavby jsou odhadovány na 163,7 mil Kč. Obcí Příseka denně projede téměř 3711 aut. Komunikace vede přímo centrem obce a vzhledem k tomu, že nemá odpovídající šířku (cca 5m) a další parametry nezbytné pro komunikaci s takovým zatížením. Je zde také velké riziko dopravních nehod a zejména úrazů chodců.

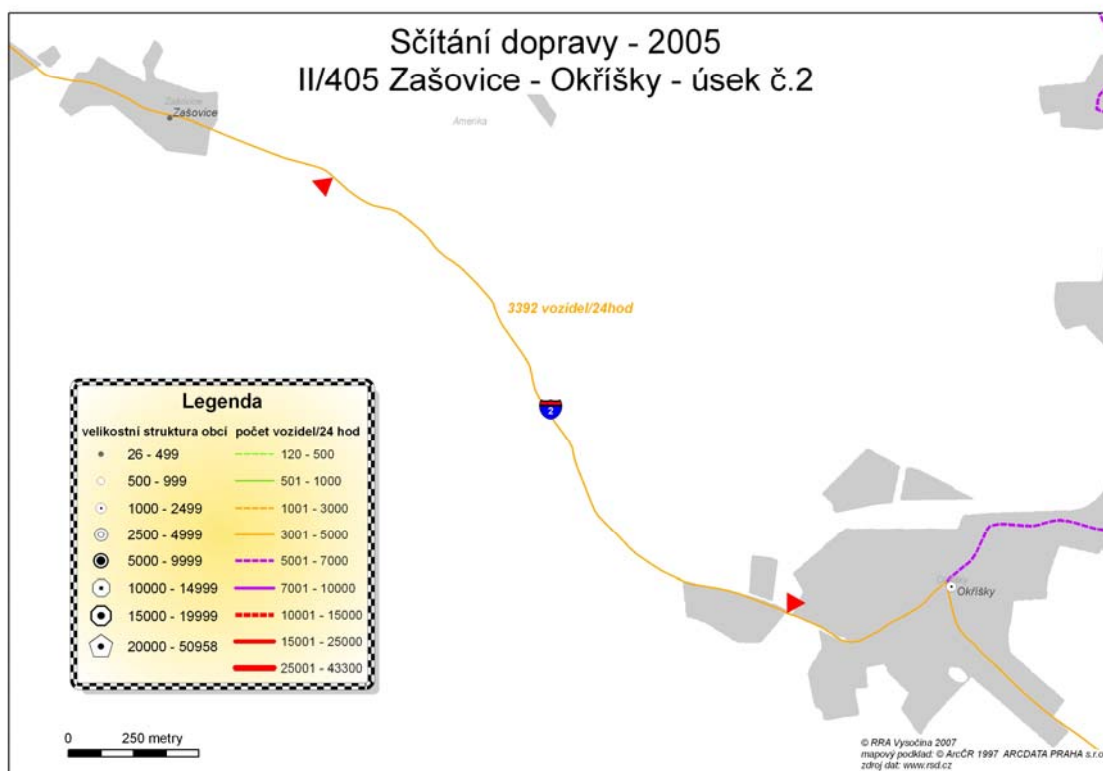
5 – II/405 Krahulov – I/23 – tento úsek řeší křižovatku silnic 40513 – Červená Hospoda a napojení na silnici I/23. Podání žádosti na rekonstrukci tohoto úseku je plánováno na rok 2012, orientační náklady stavby jsou odhadovány na 57,9 mil Kč. Po tomto úseku komunikace projede denně 4521 vozidel. Komunikace díky své nedostatečné šířce (cca 6 m) a členitosti terénu (nepřehledné napojení – zatáčka s horizontem) není pro takovou intenzitu dopravy bezpečná. Na této křižovatce je zaznamenáno mnoho vážných dopravních nehod.

6 – II/405 Okříšky - Krahulov - tento úsek řeší výjezd z Okříšek. Podání žádosti na rekonstrukci tohoto úseku je plánováno na rok 2012, orientační náklady stavby jsou odhadovány na 35,6 mil Kč. Po tomto úseku komunikace projede denně 4521 vozidel. Komunikace díky své nedostatečné šířce (cca 6 m) není pro takovou intenzitu dopravy

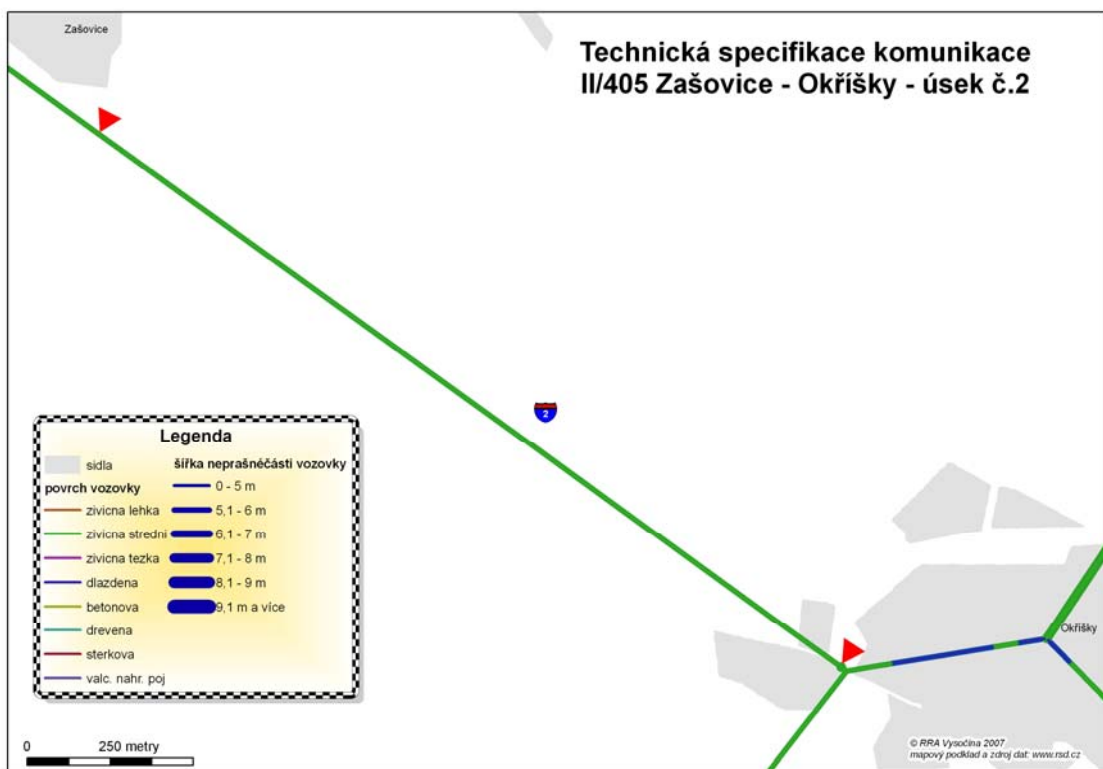
¹ Označení akcí koresponduje s označením uvedeným v mapě „Příprava EU 2007-2009“

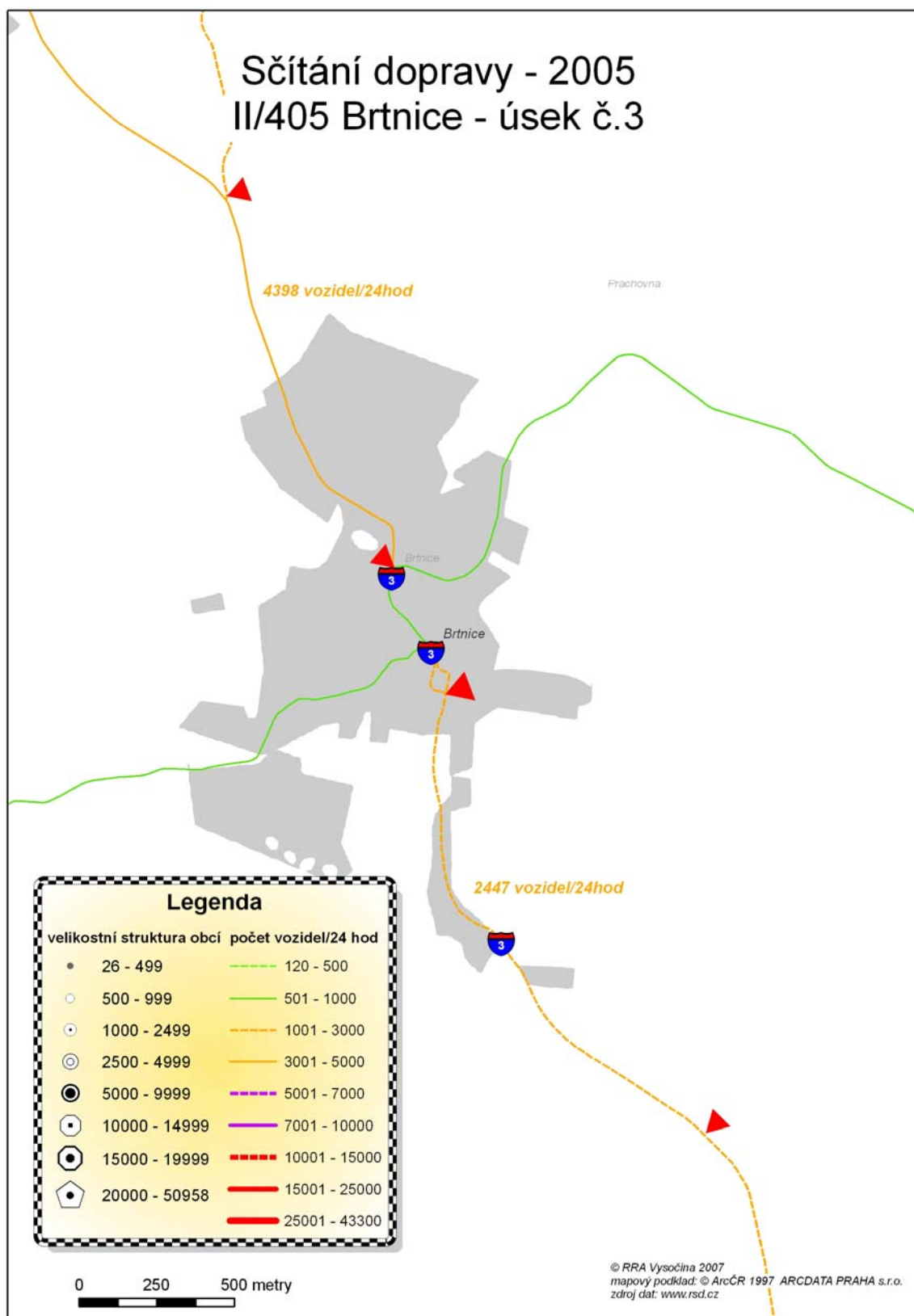
bezpečná. Dalšími bodovými závadami jsou nevyhovující poloměry zatáček před vjezdem do obce Krahulov.

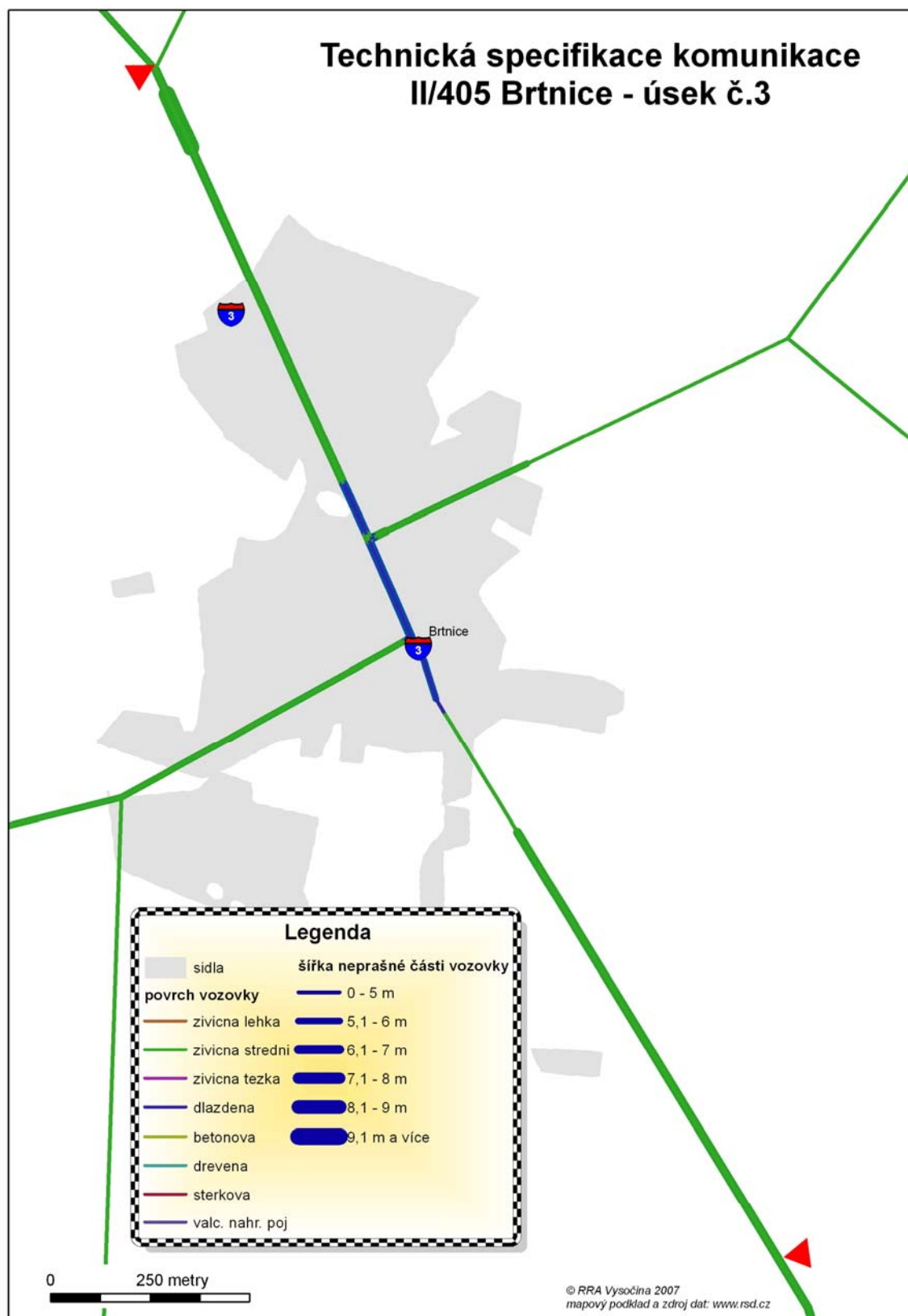
Příloha 1 – Intenzita II/405 Zašovice– Okříšky



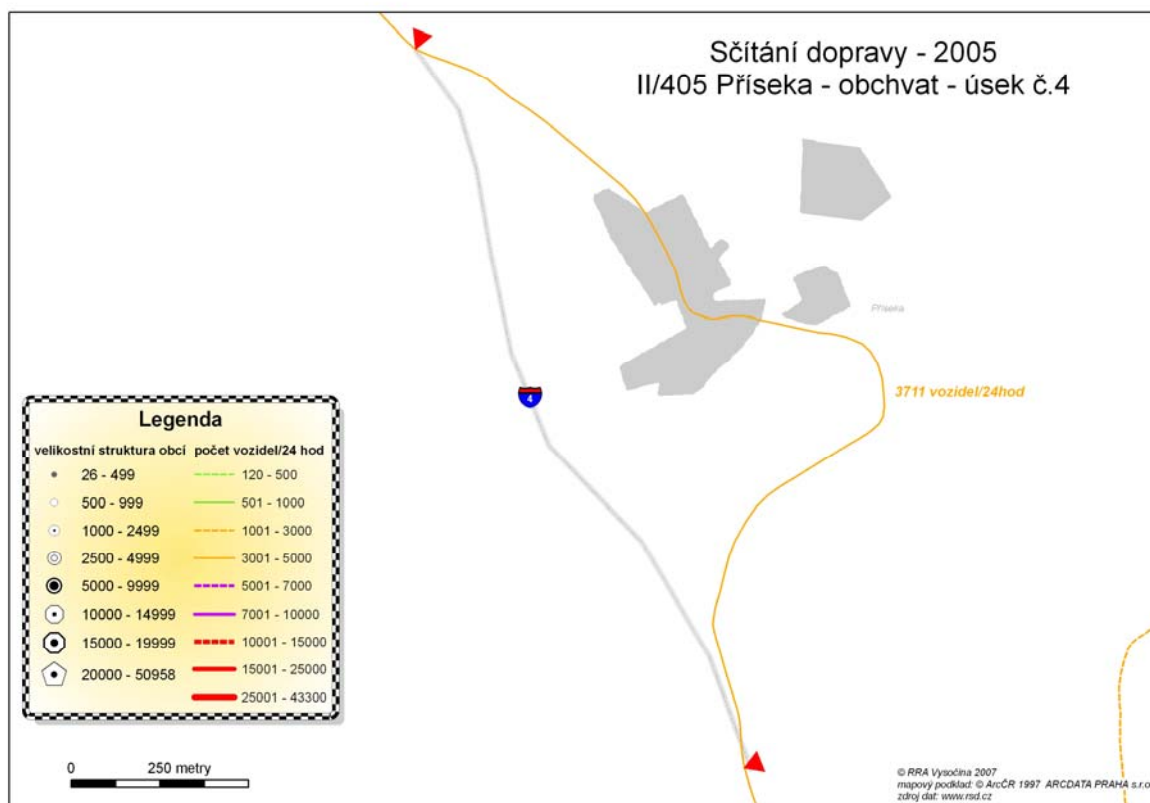
Příloha 2 – Šířka II/405 Zašovice– Okříšky





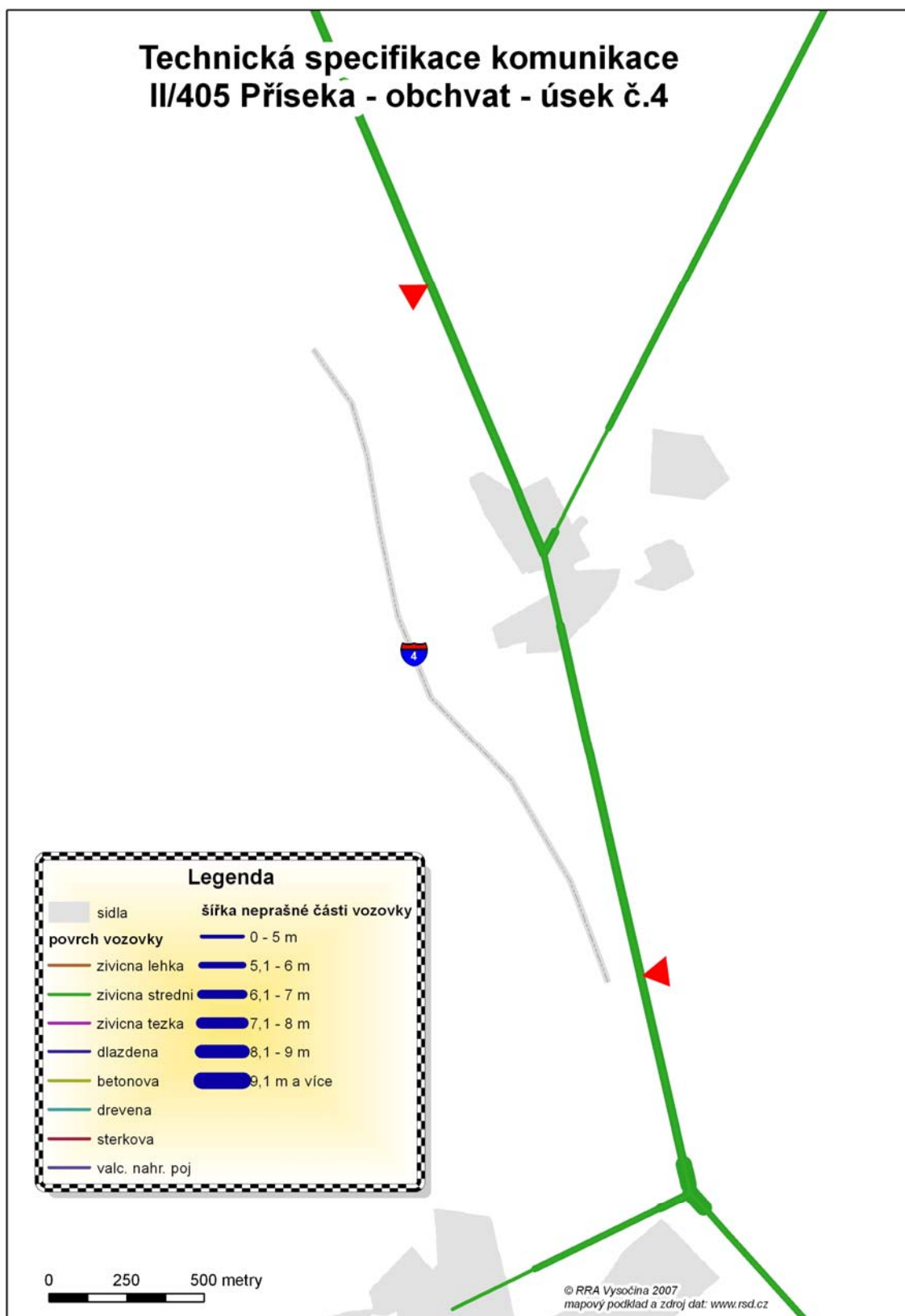


Příloha 5 - Intenzita II/405 Příseka – obchvat

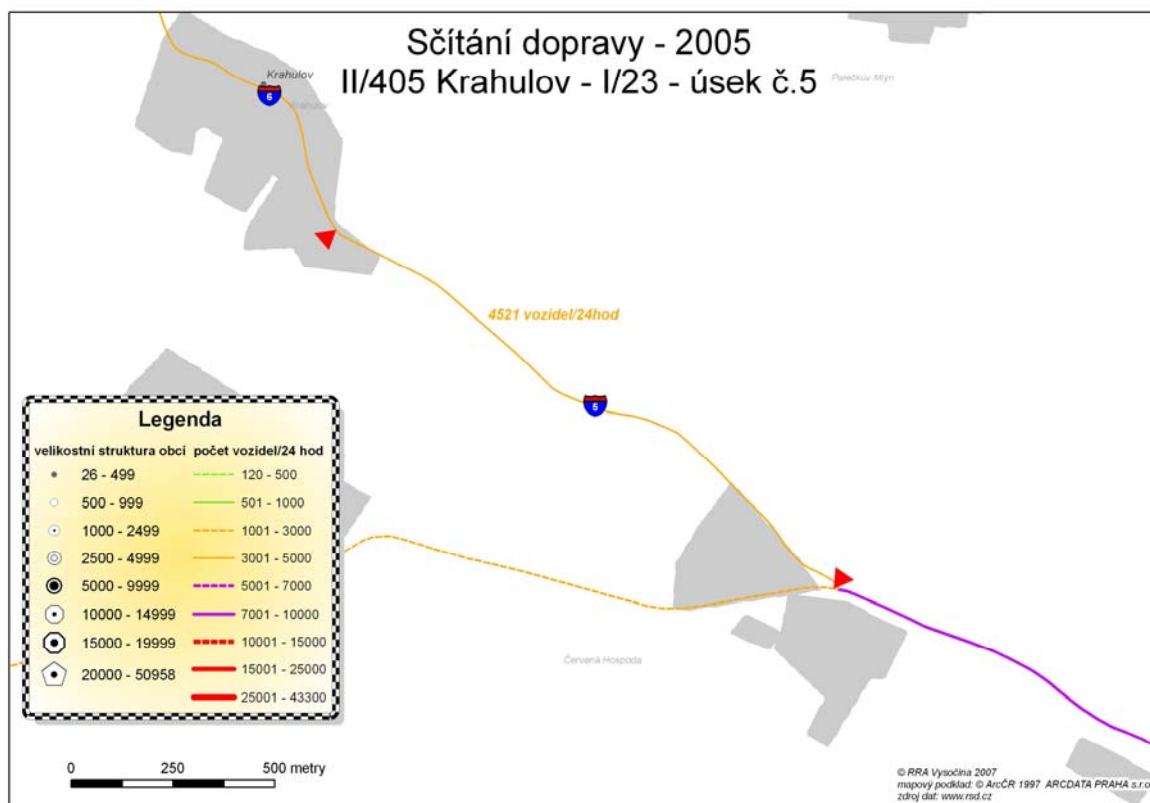


Příloha 6 - II/405 Příseka – obchvat

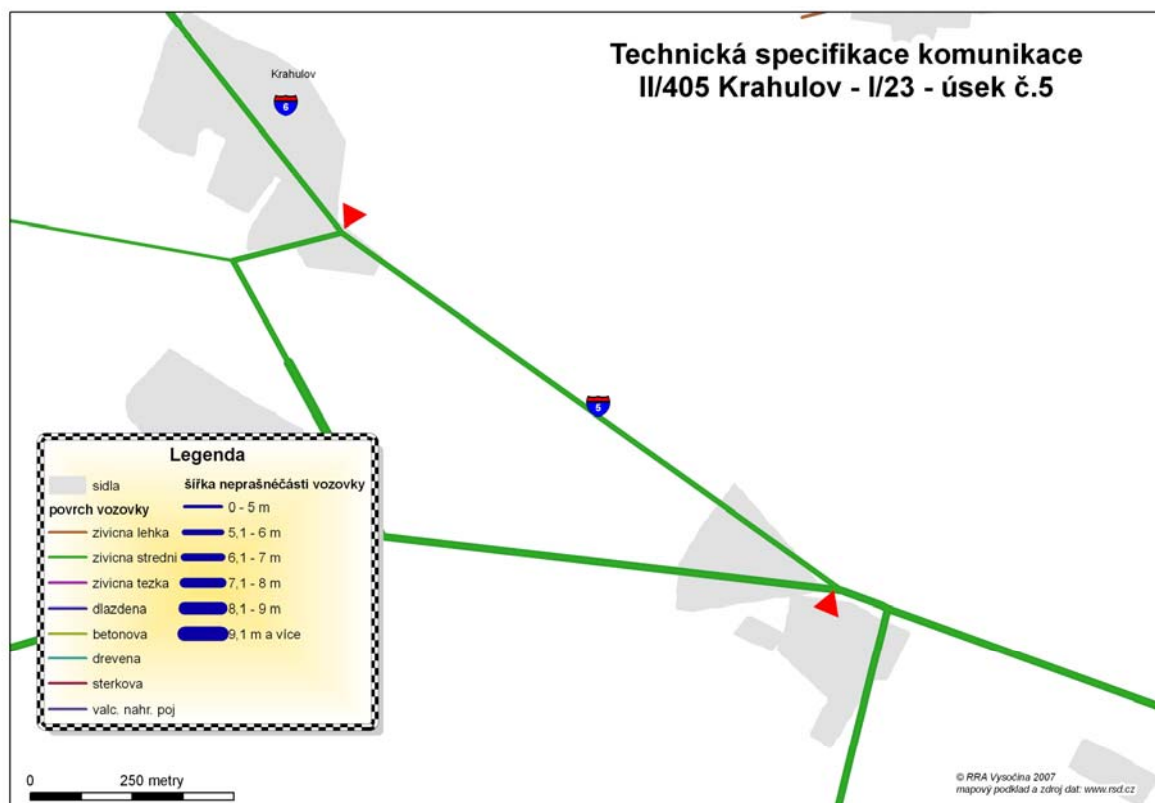


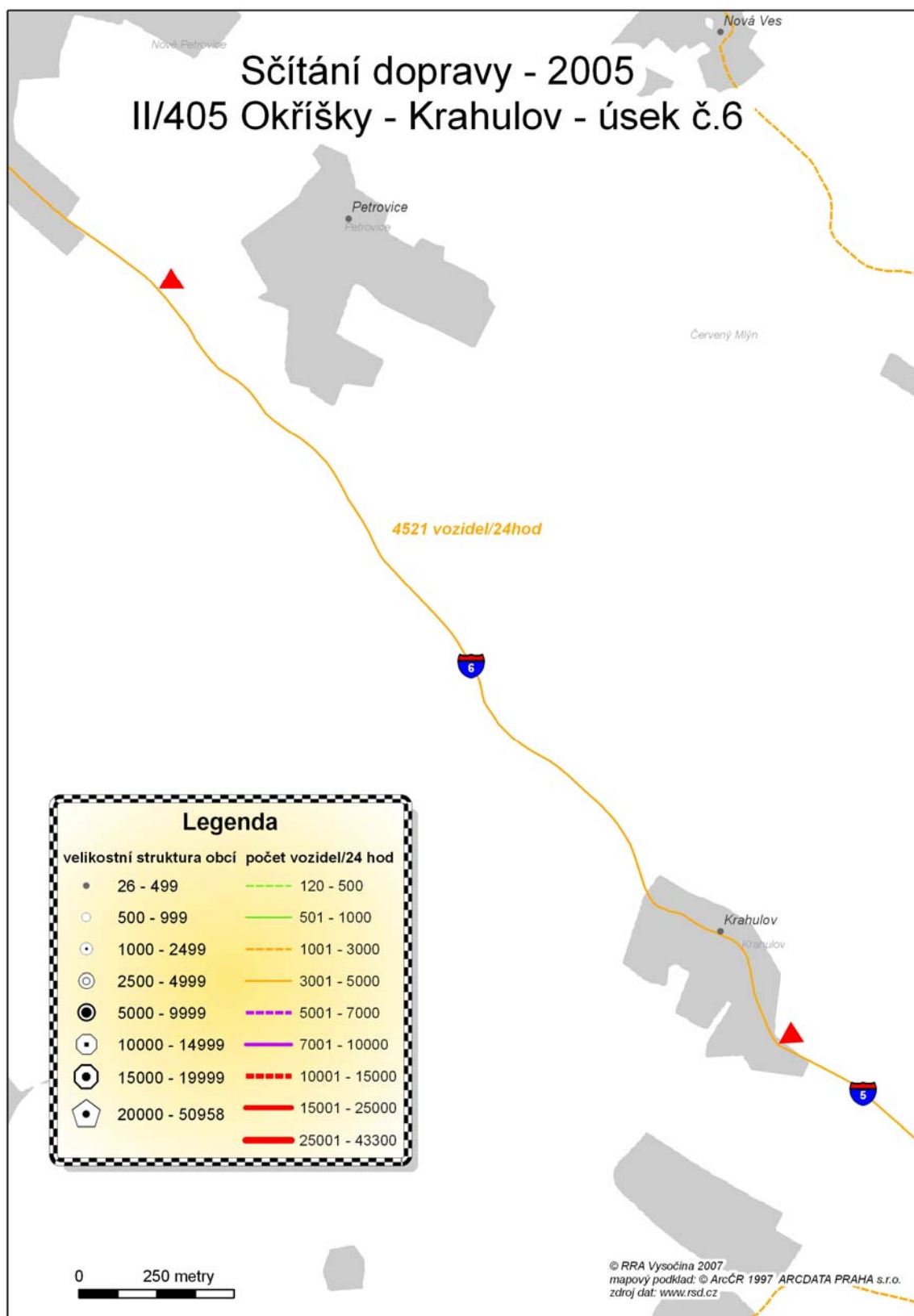


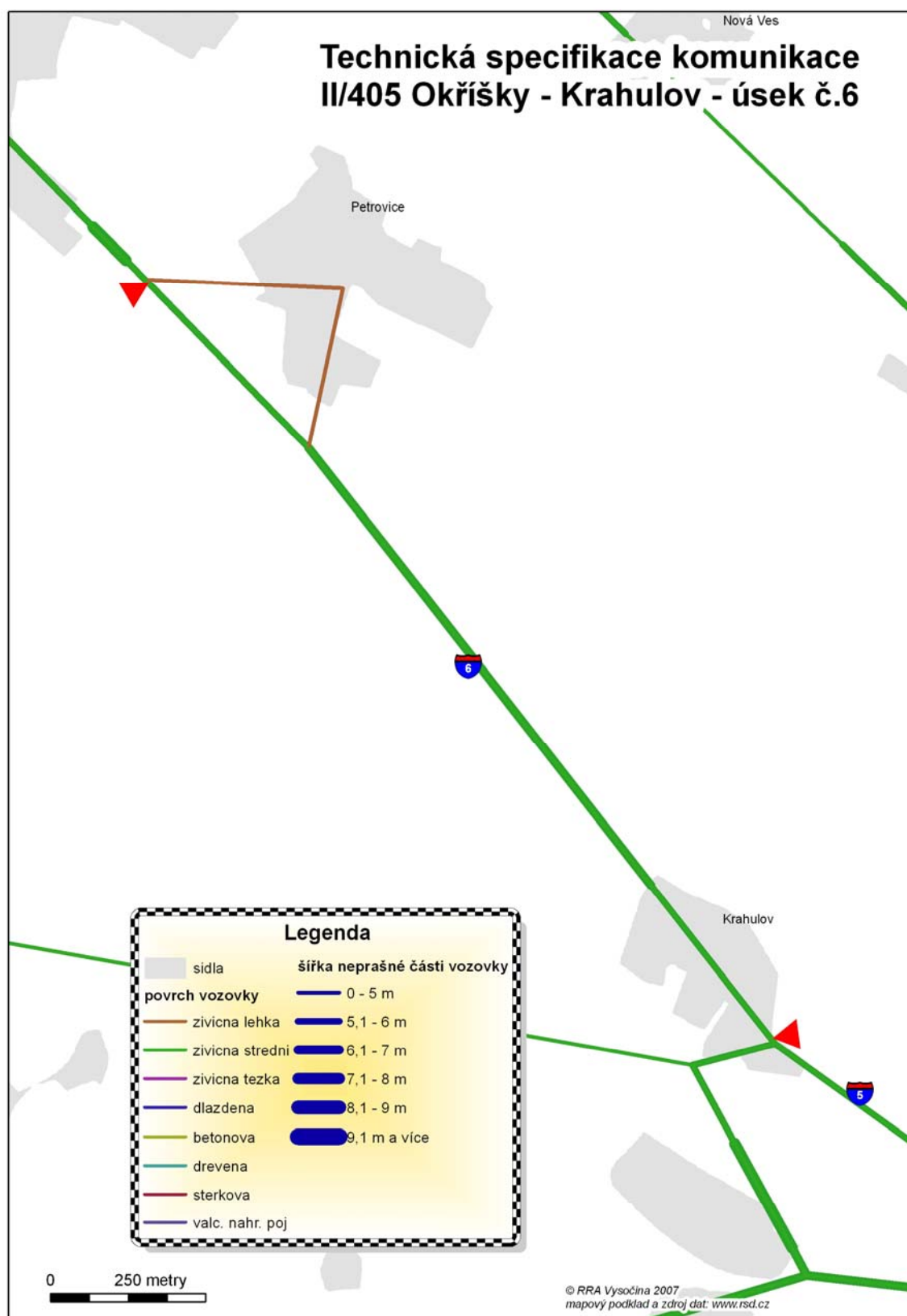
Příloha 8 - Intenzita II/405 Krahulov – I/23



Příloha 9 - Šířka II/405 Krahulov – I/23



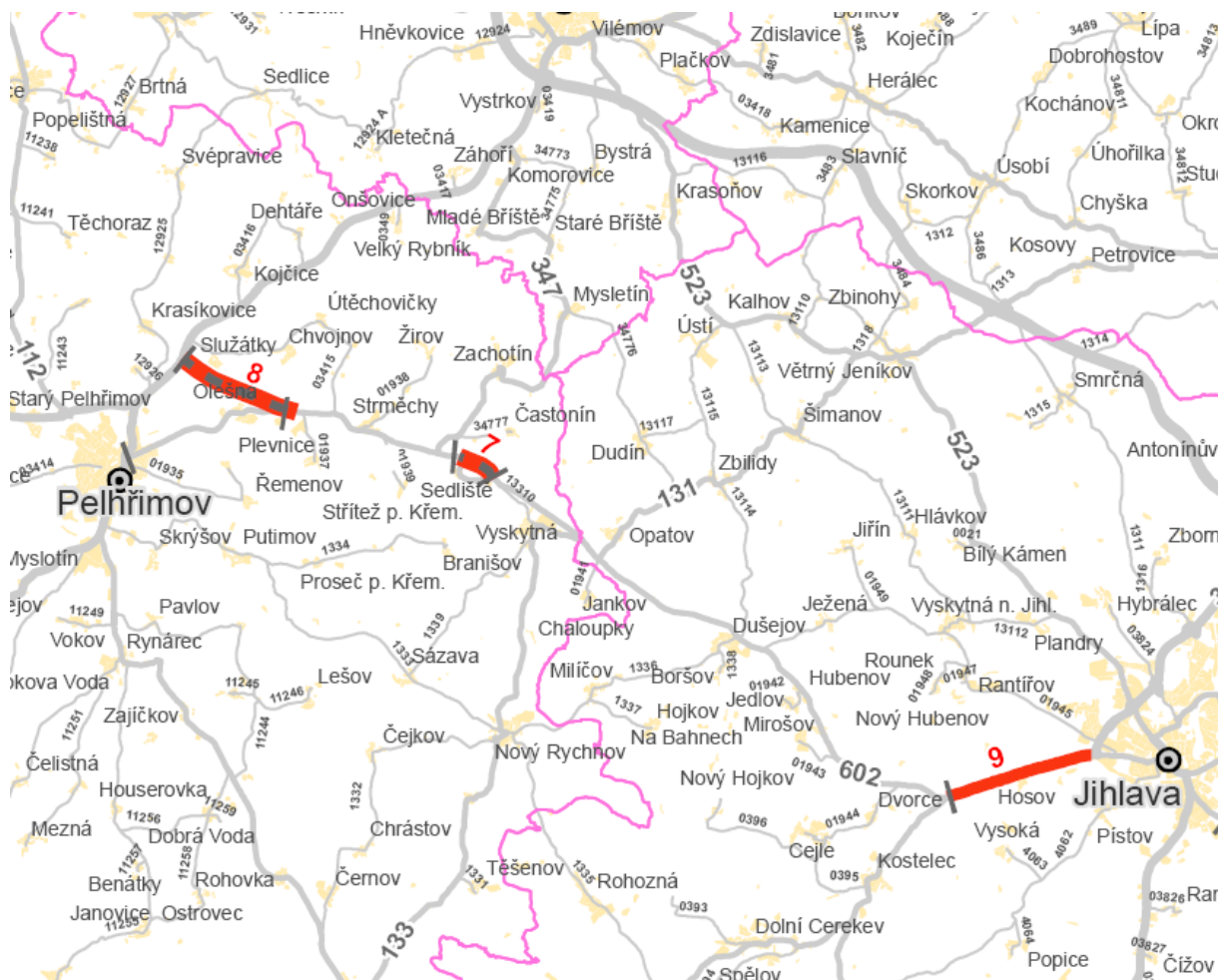




REKONSTRUKCE KOMUNIKACÍ ROP 2010-2013

Silnice II/602 Pelhřimov - Jihlava

Úsek č. 7, 8, 9



Úsek č.	Název akce	Podání žádosti	Délka m	Předpokládané náklady v tis. Kč
7	II/602 Sedliště - obchvat	2011	1 767	162 000
8	II/602 Olešná - obchvat	2013	4 232	350 000
9	II/602 Jihlava - Dvorce	2013	3699	30 800

Silnice II/602 Pelhřimov - Jihlava

Úsek č. 7, 8 a 9

Výchozí situace:

Silnice II/602 Pelhřimov – Jihlava – Brno představuje významnou regionální dopravní tepnu propojující Pelhřimovsko s krajským městem Jihlava. Má regionální, turistický a hospodářský význam. Pro oblast Pelhřimovska má z hlediska dopravní dostupnosti krajského města strategický význam, protože je nejkratším možným spojením. V důsledku dlouhodobého podfinancování údržby je stavební stav silnice špatný a stále se zhoršuje, to je příčinou

- nespokojenosti návštěvníků regionu, která je příčinou poklesu jejich zájmu o návštěvu regionu, což významně ovlivňuje podnikání v oblasti cestovního ruchu
- snížení atraktivity území pro investory
- v průjezdných obcích na trase je reálná pravděpodobnost vzniku situací ohrožujících bezpečnost lidí

Identifikace potřeb:

Pelhřimov jako bývalé okresní město a současná ORP má prostřednictvím této komunikace nejkratší možné spojení s krajským městem. Komunikace je také velmi důležitá jako propojení západ -východ. Denně je využívána zejména občany z Pelhřimovska, a Jihlavska k dojíždě za prací.

Realizace akcí přispěje:

- ke zvýšení mobility pracovních sil, zejména ve vazbě na pracovní příležitosti v regionálním centru Jihlavě
- ke zvýšení atraktivnosti daného území pro turisty a investory
- k vytvoření odpovídajících podmínek pro kvalitní dopravní propojení okrajových částí kraje s jeho centrem
- zvýšení bezpečnosti dopravy

Cílové skupiny:

- obyvatelé žijící v této oblasti, pro které je tato komunikace důležitá z hlediska dopravy do zaměstnání, škol apod.
- potenciální investoři resp. jejich projekty, které mohou lákat místní, dojíždějící nebo migrující pracovní síly,
- dopravci, pro něž je stav komunikací a délka dopravních spojení v oblasti rozhodujícím kritériem při posuzování její konkurenční výhody,
- návštěvníci kraje

Význam a dopady akce:

- zrychlení dopravy mezi obcemi subregionu Pelhřimovsko a krajským centrem
- snížení nehodovosti
- zvýšení mobility pracovních sil
- zkrácení jízdní doby a zvýšení adaptability pracovní síly
- zvýší jízdní bezpečnost a pohodlí,
- sníží hladiny hluku a exhalací,
- výrazné zkapacitnění celé trasy

Uvažovaný rozsah prací:

Vzhledem k rozdílné investiční náročnosti jednotlivých úseků, je komunikace rozdělena na několik samostatných akcí. Cílem plánované stavební investice pro všechny jednotlivé akce je odstranění četných dopravních závad, které se vzhledem k narůstajícímu dopravnímu zatížení stále prohlubují.

Jedná se zejména o:

- odstranění bodových závad
- odvedení dopravy z obydlených lokalit, snížení rizika exhalace a zasažení hlukem
- snížení rizika dopravních nehod
- úpravu nedostatečného šířkového uspořádání, které nevyhovuje požadavkům na bezpečnost a plynulost silničního provozu a stávajícím i výhledovým intenzitám dopravy
- odstranění příčných i podélných trhlin v asfaltových vrstvách a dalších deformací vozovky
- výměnu a případně doplnění příslušenství komunikace, zejména o bezpečnostní zařízení a dopravní značky

Charakteristika jednotlivých akcí:

7 – II/602 Sedliště - obchvat – podání žádosti na rekonstrukci tohoto úseku je plánováno na rok 2010, orientační náklady stavby jsou odhadovány na 55 - 162 mil Kč. Přesná výše nákladů bude známa až po dokončení technické dokumentace. Sedliště vjezd – Sedliště kř. sil. 347 (Sedliště obchvat).

Obcí sedliště projede 3228 vozidel za 24 hod, komunikace zde je široká cca 6,5 m. Komunikace procházející obcí nevyhovuje současnému provoznímu zatížení, čímž je výrazně zvýšeno riziko úrazu chodců. V tomto úseku je zejména v zimním období problém pro projíždějící nákladní automobily. Dle plánovanému záměru by měla nová komunikace být vedena zcela mimo obec. Stávající trasa prochází obcí o celkové délce 1,3 km, nové vedení mimo obec bude představovat zkrácení o cca 0,5 km ale především dojde ke snížení rizikových míst a zkomfortnění provozu.

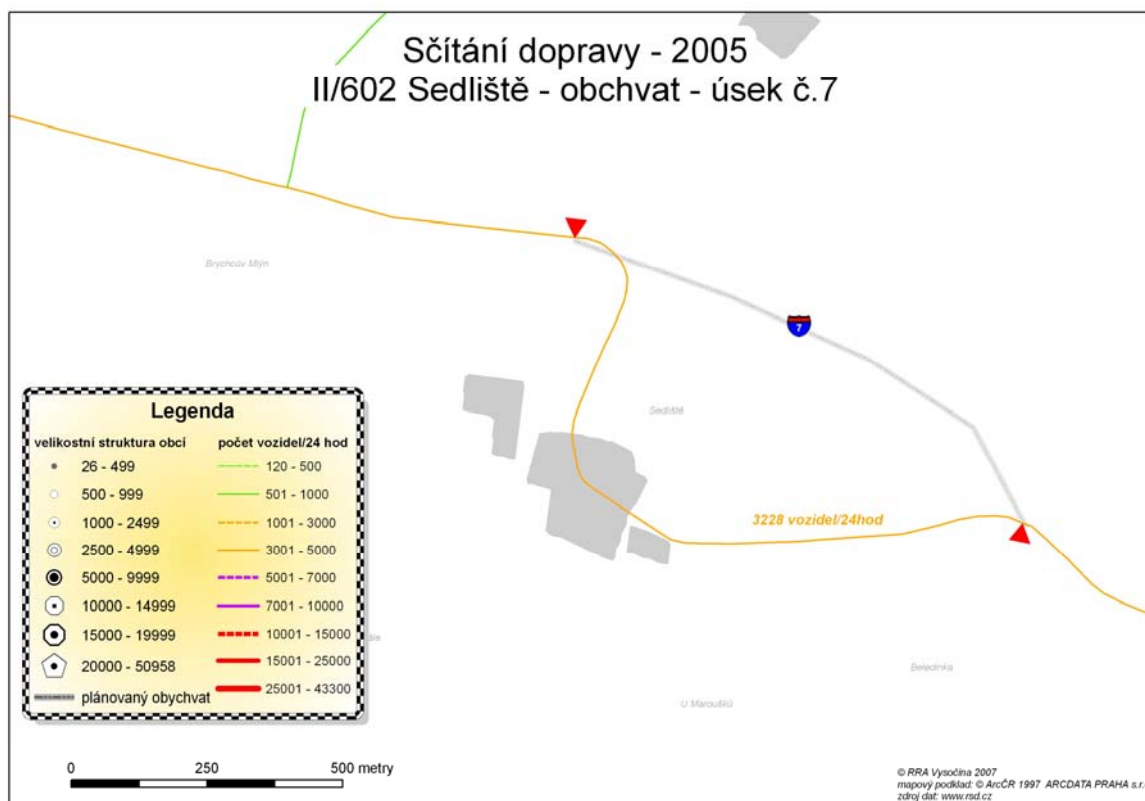
8 – II/602 Olešná – obchvat - podání žádosti na rekonstrukci tohoto úseků je plánováno na rok 2010, orientační náklady stavby jsou odhadovány na 245 - 350 mil Kč. Přesná výše nákladů bude známa až po dokončení technické dokumentace. kř. sil.03415 – Pelhřimov kř. sil. 34 (Olešná obchvat) 3273

Komunikace v současné době vede přímo centrem obce a je vzhledem k členitosti terénu výškově nehomogenní s nevyhovujícími poloměry zatáček a nehomogenní šířkou (cca 6,5 m), která neodpovídá dle ČSN 736101 ani minimálním požadavkům na komunikace II. třídy. Vzhledem k intenzitě dopravy na tomto úseku (až 3274 vozidel/24h) je proto nutné její vyvedení mimo obec a dle možností zlepšení výškových poměrů. Plánované vedení komunikace přímější trasou současně vyřeší i průjezd nákladních automobilů okrajovou částí města Pelhřimov, doje ke zkrácení vedení trasy ze současných 6,16 km na nových 2,1 km.

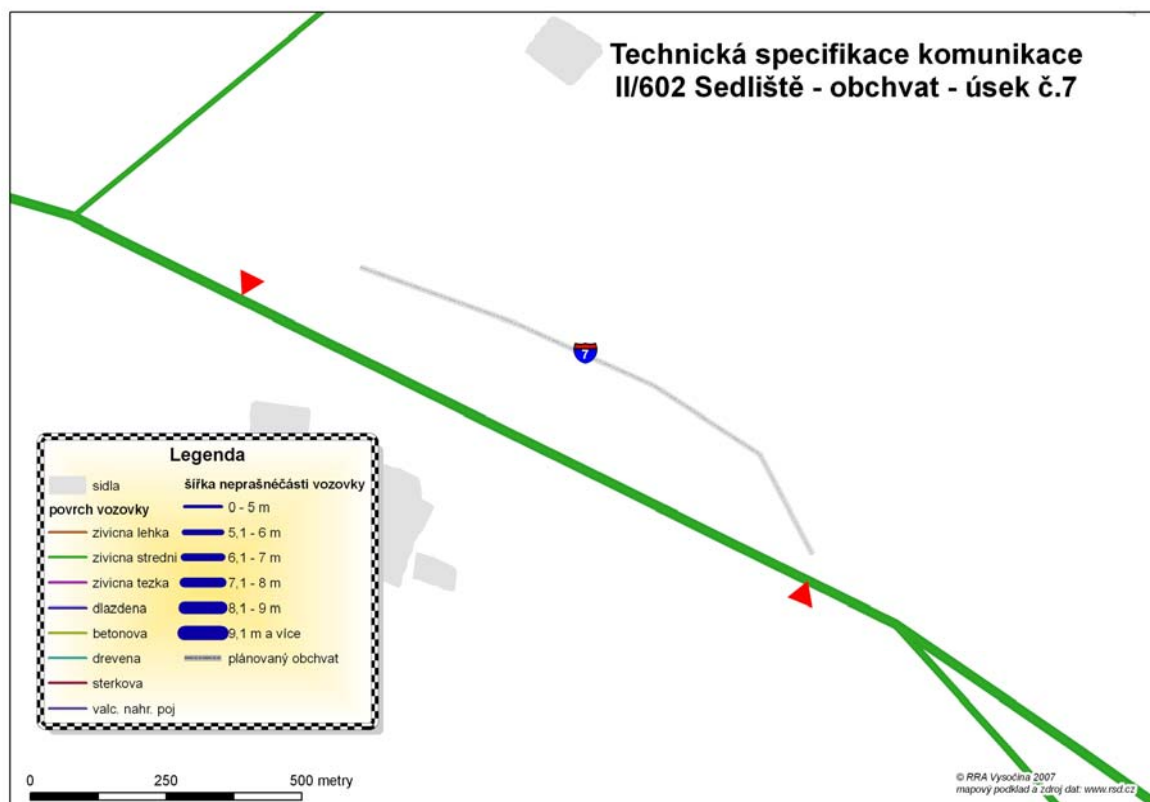
9 – II/602 Jihlava – Dvorce - podání žádosti na rekonstrukci tohoto úseku je plánováno na rok 2013, orientační náklady stavby jsou odhadovány na 30,8 mil Kč. kř. sil. 38 obchvat Jihlavy – kř. sil. 406 (od tunelu na odbočku na Telč)

Jedná se o velmi frekventovaný úsek s intenzitou dopravy až 11266 vozidel/24h – viz. příloha . Vzhledem k intenzitě dopravy zde ani šířka komunikace ani výškové vedení tělesa vozovky. Zejména v zimních měsících se zde z důvodu blokace nákladními auty zhoršuje kvalita dopravního proudu a plynulost dopravy. Významnou skutečností je, že tento úsek komunikace slouží i jako přirozená spojnice na komunikaci II/406 směr Telč.

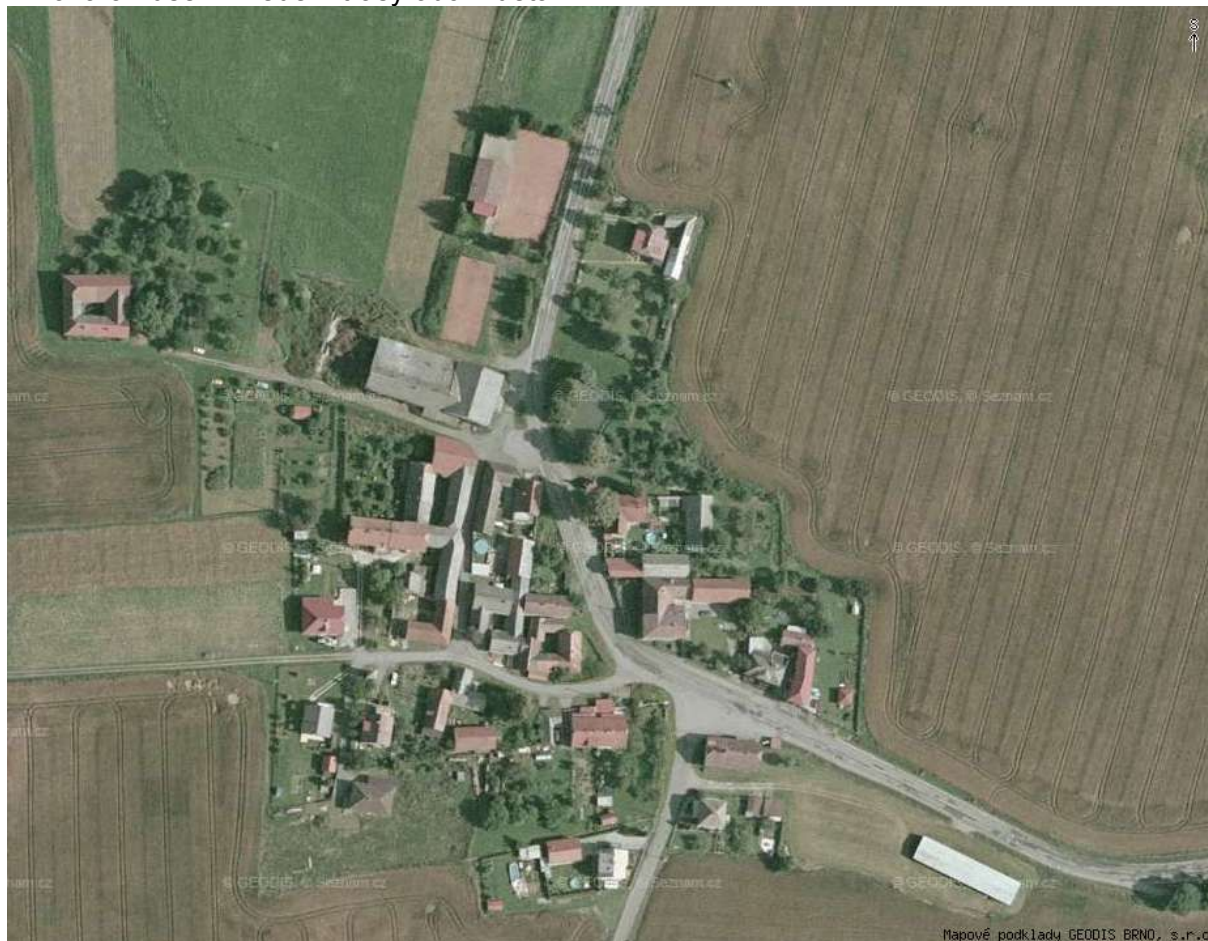
Příloha 1 – úsek 7



Příloha 2 – úsek 7



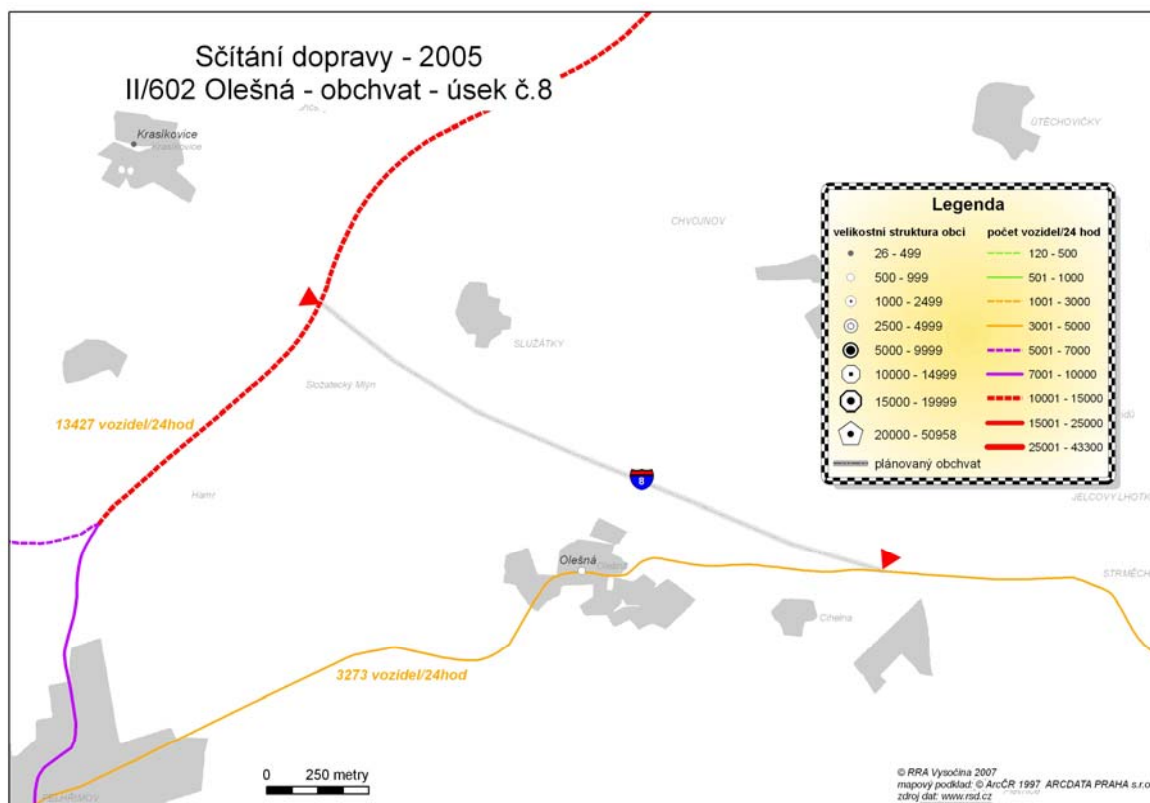
Příloha 3 - úsek 7 vedení trasy obcí - detail



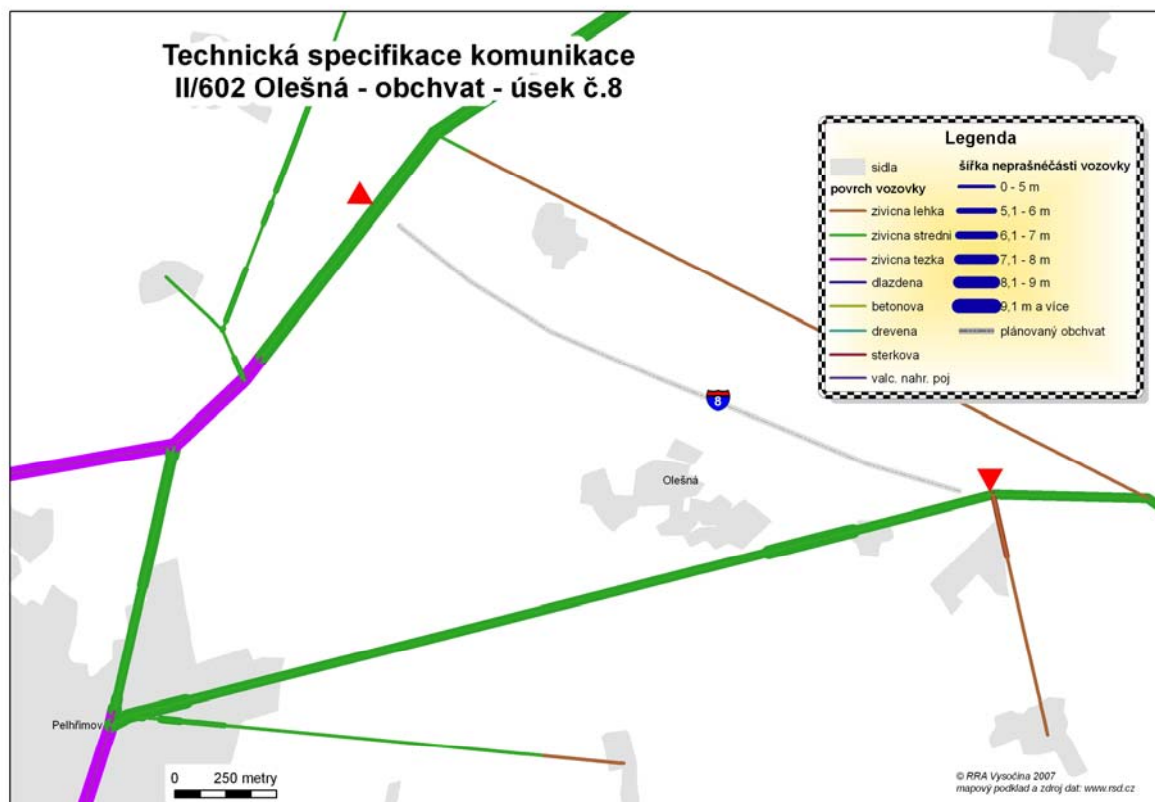
Příloha 4 – úsek 7 připravovaná varianta obchvatu



Příloha 5 – úsek 8



Příloha 6 -úsek 8



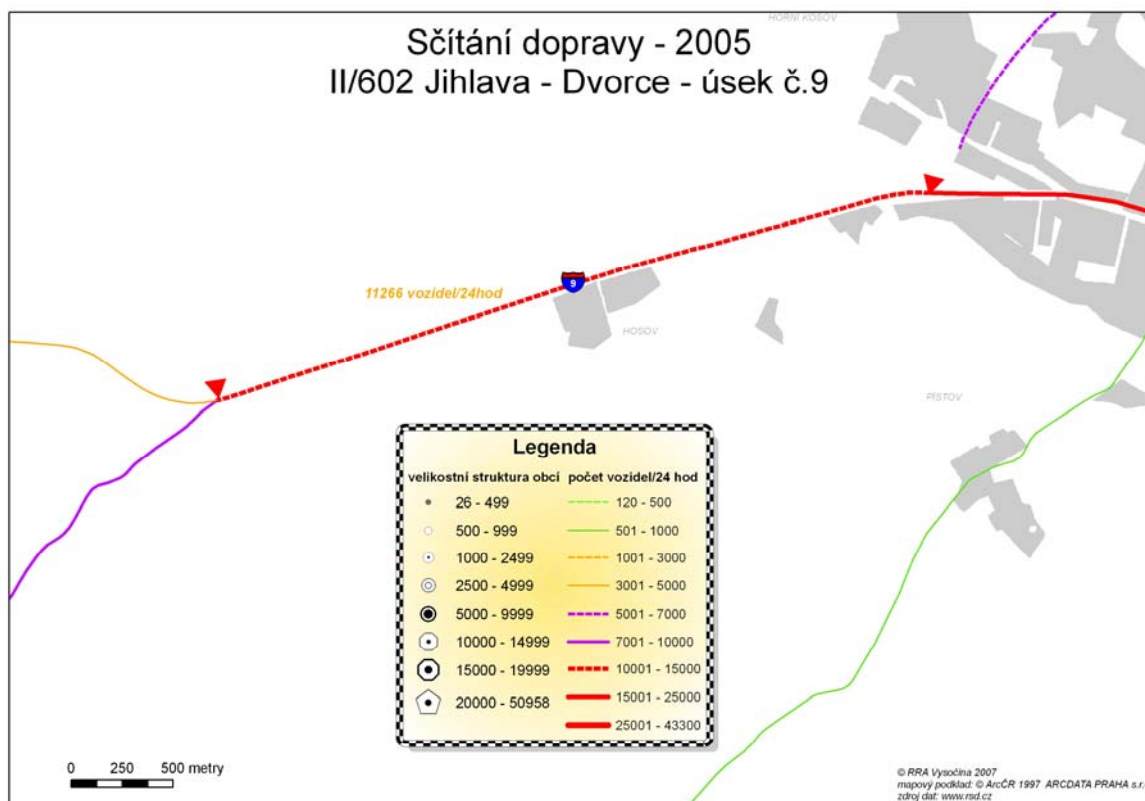
Příloha 7 – úsek 8 vedení trasy obcí - detail



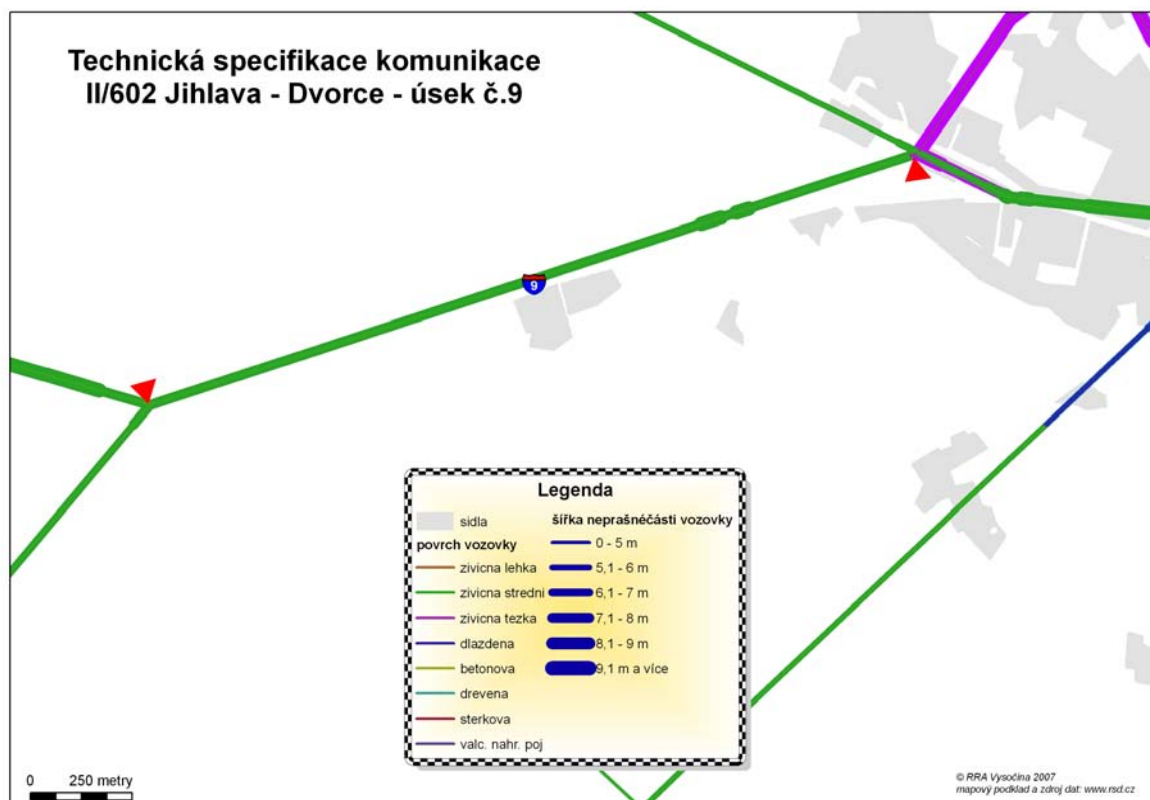
Příloha 8 – úsek 8 připravovaná varianta obchvatu



Příloha 9 – úsek 9



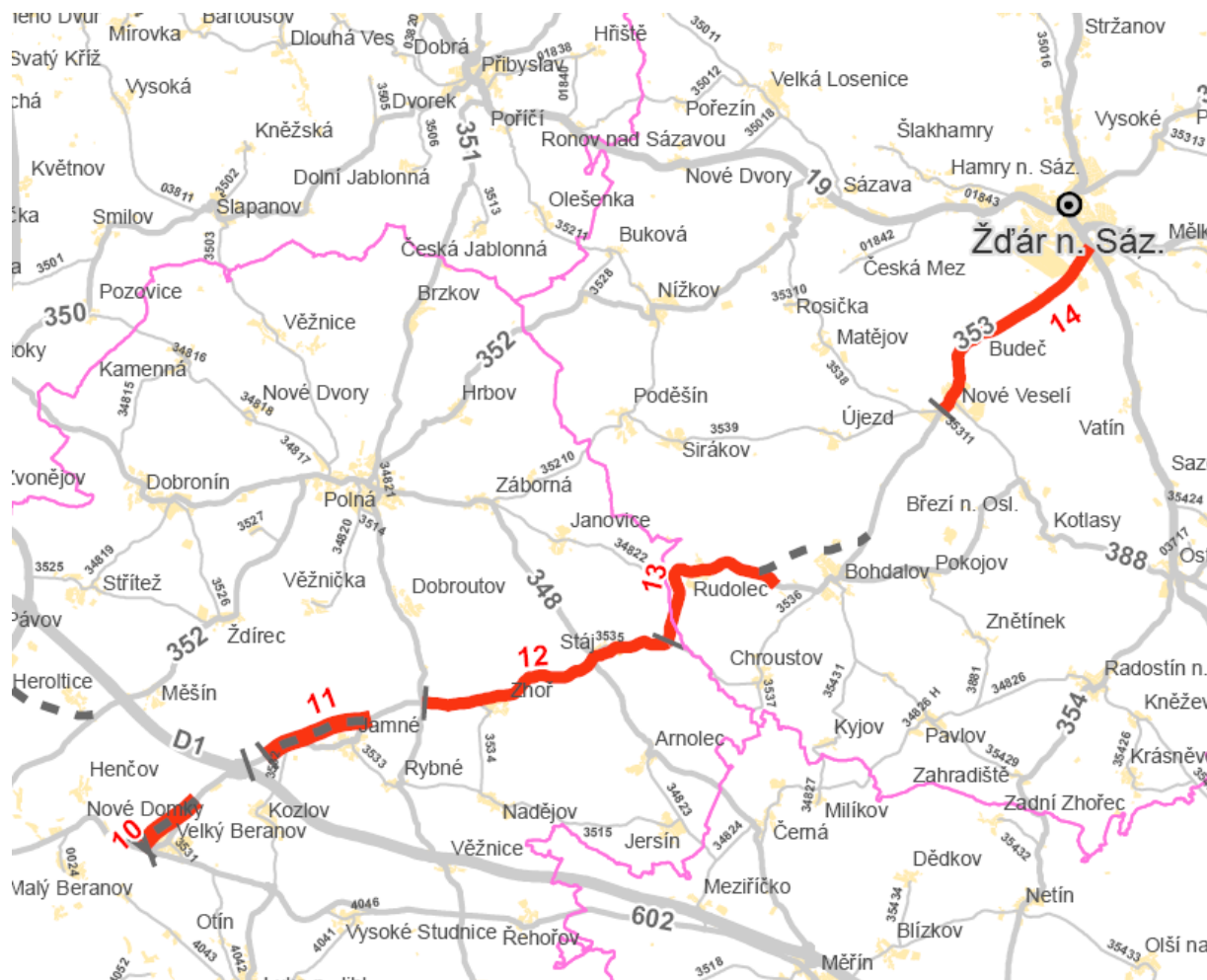
Příloha 10 – úsek 9



REKONSTRUKCE KOMUNIKACÍ ROP 2010-2013

Silnice II/353 Jihlava – Žďár nad Sázavou

Úsek č. 10, 11, 12, 13, 14



Úsek č.	Název akce	Podání žádosti	Délka m	Předpokládané náklady v tis. Kč
10	II/353 Velký Beranov - obchvat	2010	3 163	113 800
11	II/353 D1 – Rytířsko - Jamné	2011	4 860	90 000
12	II/353 Stáj - Zhoř	2012	6 480	104 900
13	II/353 Bohdalov - Rudolec	2013	4 451	83 400
14	II/353 Žďár nad Sázavou – Nové Veselí	2011	5 721	24 700

Silnice II/353 Jihlava – Žďár nad Sázavou

Úsek č. 10, 11, 12, 13 a 14

Výchozí situace:

Silnice II/353 Jihlava - Velký Beranov – Bohdalov - Žďár nad Sázavou představuje hlavní dopravní tepnu propojující okres Žďár nad Sázavou s krajským centrem a dálničním tahem D1. Má regionální, hospodářsko-zemědělský a turistický význam. Pro oblast Žďárska má z hlediska dopravní obslužnosti strategický význam, protože je nejkratším možným napojením na dálnici D1. Vzhledem k velkému dopravnímu zatížení zejména nákladní dopravou vyžaduje současný technický stav komunikace celkovou rekonstrukci.

Stávající stav zapříčiňuje:

- malý zájem investorů o rozvíjení tradičních i nových odvětví v tomto regionu, což nepřispívá k řešení současné nezaměstnanosti.
- nespokojenost návštěvníků regionu, zejména tedy pak turistů a rekreantů, což významně snižuje image a atraktivitu kraje.
- intenzivní kamionová doprava projíždějící obcemi negativně ovlivňuje kvalitu ovzduší
- nevhodně řešené křižovatky zvyšují pravděpodobnost vzniku dopravních nehod

Identifikace potřeb:

Komplikovaný průjezd obcemi Velký Beranov a Bohdalov výrazně snižuje kapacitu komunikace. Oblast je postižena nezaměstnaností a jednou z možností řešení tohoto stavu jsou investoři z oblasti lehkého a zpracovatelského průmyslu, ale také turisté a s tím související odvětví navazujících velmi diverzifikovaných služeb. Investiční atraktivitu popsanych příležitostí v současné době výrazně snižuje současná dopravní situace, která ztěžuje obslužnost a dostupnost subregionu. Vzhledem ke spektru uživatelů jsou zde zastoupeny zájmy nejen regionální, které vznikají ve spádové oblasti této silnice, ale i zájmy nadregionálního – tranzitního charakteru ve směru sever - jih.

Realizace akcí přispěje:

- k vytvoření odpovídajících podmínek pro kvalitní dopravní propojení okrajových částí kraje s jeho centrem
- ke zlepšení životního prostředí v dotčených sídlech na trase
- ke zvýšení mobility pracovních sil, zejména ve vazbě na pracovní příležitosti v regionálním centru Jihlavě
- ke zvýšení atraktivnosti daného území pro turisty a investory

Silnice je pro dané území přirozeným dopravní tepnou, která z hlediska dostupnosti sídel v jejím spádovém území nemá další srovnatelnou alternativu, například možnost hromadné dopravy v podobě železnice.

Cílové skupiny:

- potenciální investoři resp. jejich projekty, které mohou lákat místní, dojíždějící nebo migrující pracovní síly,
- obyvatelé žijící v této oblasti, pro které je tato komunikace důležitá z hlediska dopravy do zaměstnání, škol apod.
- občané, kteří žijí a podnikají v blízkosti komunikace nebo by chtěli začít podnikat.
- dopravci, pro něž je stav komunikací a délka dopravních spojení v oblasti rozhodujícím kritériem při posuzování její konkurenční výhody,
- turisté, kteří při návštěvě subregionu přispívají k rozvoji ekonomiky v oblasti cestovního ruchu

Význam a dopady akce:

- zvýšení mobility pracovních sil
- výrazné zkapacitnění celé trasy
- zrychlení dopravy mezi obcemi subregionu Žďársko a krajským centrem
- snížení nehodovosti a zvýšení jízdní bezpečnosti a pohodlí,

- zkrácení jízdní doby a zvýšení adaptability pracovní síly
- výrazné kvalitativní zlepšení provozních podmínek v obcích na trase,
- snížení hladiny hluku a exhalací,

Uvažovaný rozsah prací:

Vzhledem k rozdílné investiční náročnosti jednotlivých úseků, je komunikace rozdělena na několik samostatných akcí. Cílem plánované stavební investice pro všechny akce je odstranění četných dopravních závad, které se vzhledem k narůstajícímu dopravnímu zatížení stále prohlubují.

Jsou to zejména:

- vybudování obchvatů obce Velký Beranov
- dokončení obchvatu obce Bohdalov
- odstranění bodových závad a deformací vozovky, příčných i podélných trhlin v asfaltových vrstvách.
- výměna případně doplnění příslušenství komunikace, zejména o bezpečnostní zařízení a dopravní značky
- úprava nedostatečného šířkového uspořádání, které nevyhovuje požadavkům na bezpečnost a plynulost silničního provozu ani stávajícím a výhledovým intenzitám dopravy, trasa bude mít parametry silnice II. třídy (S9,5/80 = šířka 9,5 m a průměrná návrhová rychlost 80 km/h)

Charakteristika jednotlivých akcí:

10 – II/353 Velký Beranov - obchvat – křižovatka D1 – Velký Beranov sil. 602 (obchvat Velký Beranov)

podání žádosti na rekonstrukci tohoto úseku je plánováno na rok 2007, orientační náklady stavby jsou odhadovány na 113,8 mil Kč. V tomto úseku prochází komunikace obcí a to ještě v místě, kde je základní škola a tedy velmi vysoké riziko úrazů chodců – dětí. Komunikaci je plánováno vyvést mimo obec na severozápadě. Vzhledem k intenzitě dopravy 4767 vozidel/24 hod a šířce komunikace (v průměru 6 m) je tato naprosto nevyhovující dle ČSN 736101.

11 – II/353 D1-Rytířsko – Jamné - křižovatka silnic 351 – křižovatka D1 (obchvat Jamné – Rytířsko)

podání žádosti na rekonstrukci těchto úseků je plánováno na rok 2010. Předpokládané náklady na investici jsou odhadovány na cca 90 milionů korun. Obchvat by měl být veden severozápadně od obou obcí mimo stávající zástavbu. Současná vozovka nesplňuje základní parametry pro vytížení, kterému je vystavena –3334 vozidel/24 hodin.

12 – II/353 Stáj - Zhoř - křižovatka silnic 3536 – křižovatka silnic 351 (Stáj – Zhoř)

podání žádosti na rekonstrukci tohoto úseku je plánováno na rok 2013 a plánované náklady jsou 104,9 milionů korun. Na tomto úseku bude především upravena šířka a povrch komunikace. Plánované úpravy jsou nutné ke zkapacitnění vozovky vzhledem k jejímu významu ve směru na okresní město Žďár nad Sázavou, kdy její současné zatížení 2404 vozidel/24 hod se v rozporu se stávající šířkou vozovky – 5,5 m a tedy neodpovídá platné ČSN pro komunikace II. třídy.

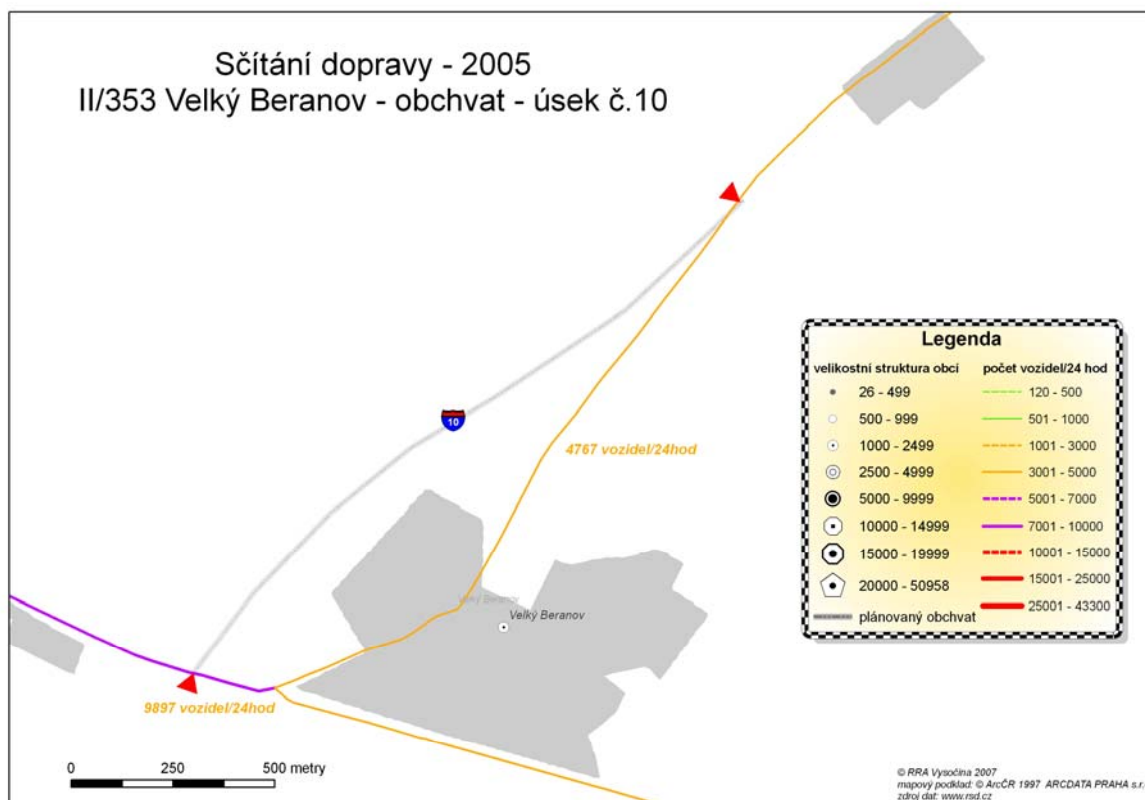
13 – II/353 Bohdalov - Rudolec - konec obchvatu Bohdalova – křižovatka silnic 3536

(Rudolec Průtah) podání žádosti na rekonstrukci těchto úseků je plánováno na rok 2013 a předpokládané investiční náklady jsou 83,4 miliony korun. Na komunikaci bude provedena zejména obnova živičných krytů vozovky, úprava odtokových poměrů komunikace, úprava šířkového uspořádání vozovky a odstranění dalších bodových závad.

14 – II/353 Žďár nad Sázavou - Nové Veselí - Žďár n/S křižovatka silnic 37 – Nové Veselí

výjezd podání žádosti na rekonstrukci tohoto úseku je plánováno na rok 2013 s předpokládanými náklady 24,7 miliony korun. Tento úsek je velmi intenzivně využíván zejména nákladní dopravou, intenzita vozidel zde byla zaznamenána 5180 vozidel za 24 hodin.

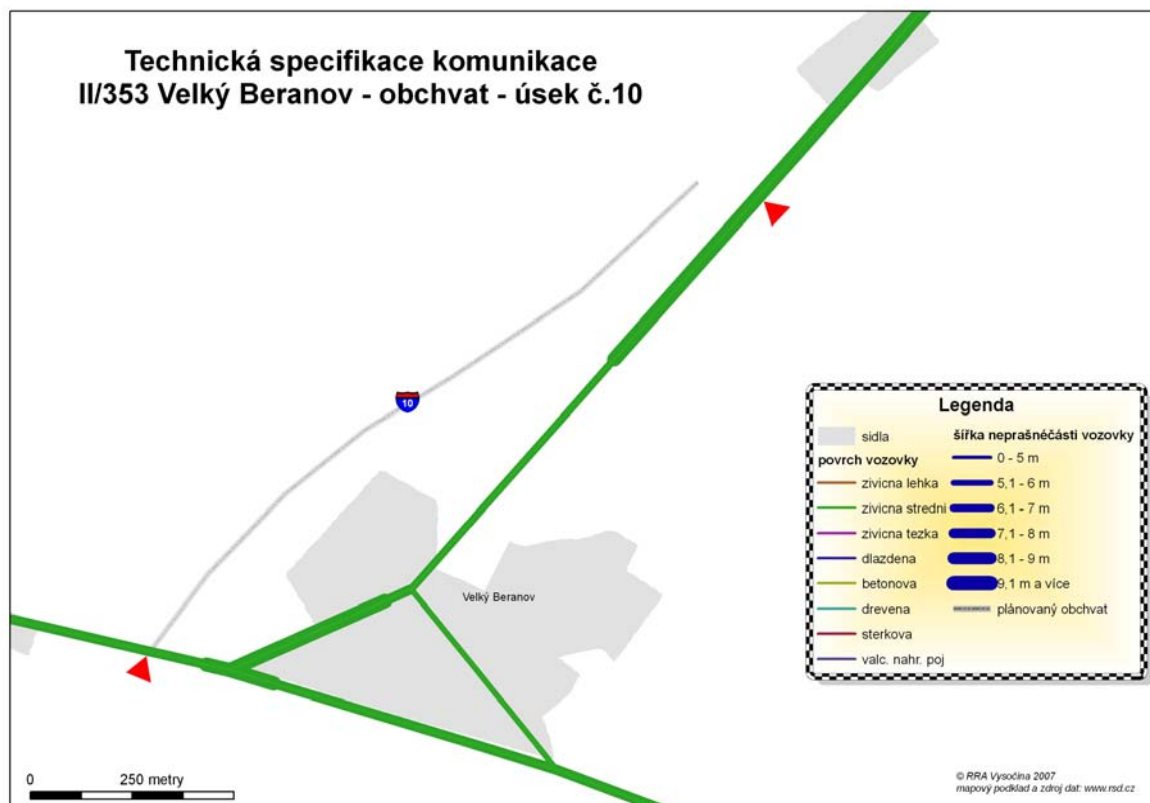
Příloha 1 – úsek 10



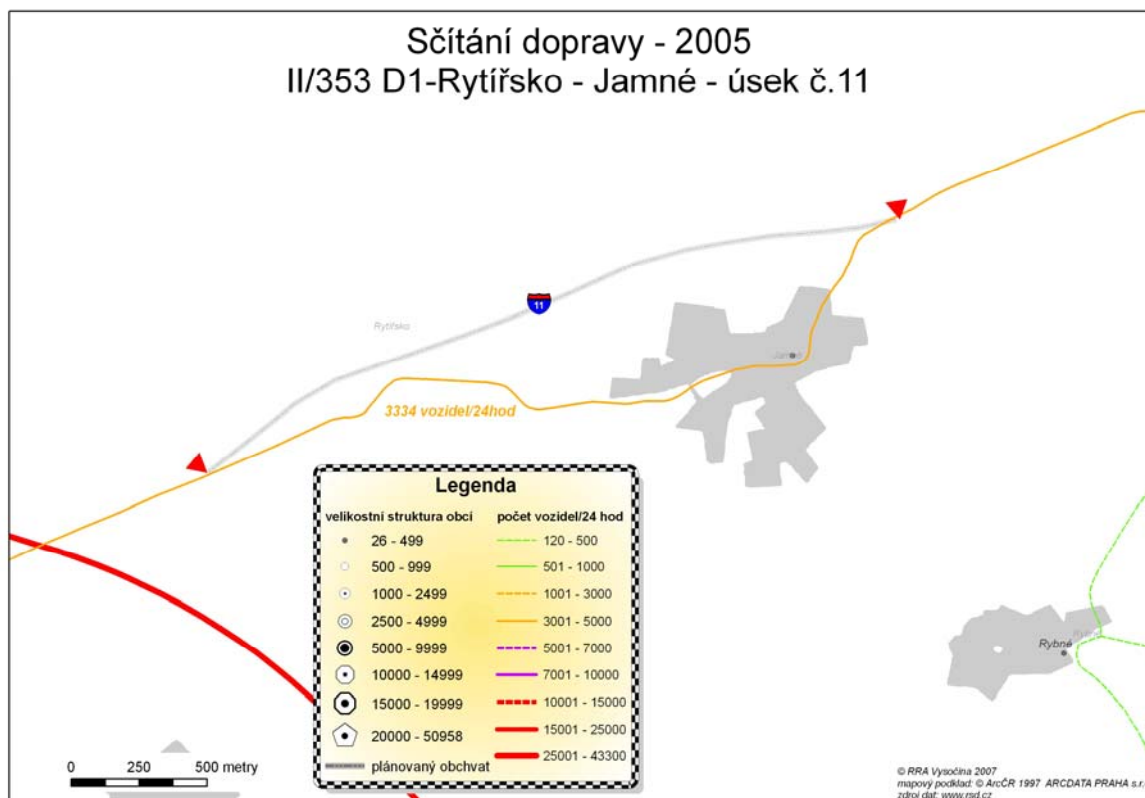
Příloha 2 – úsek 10



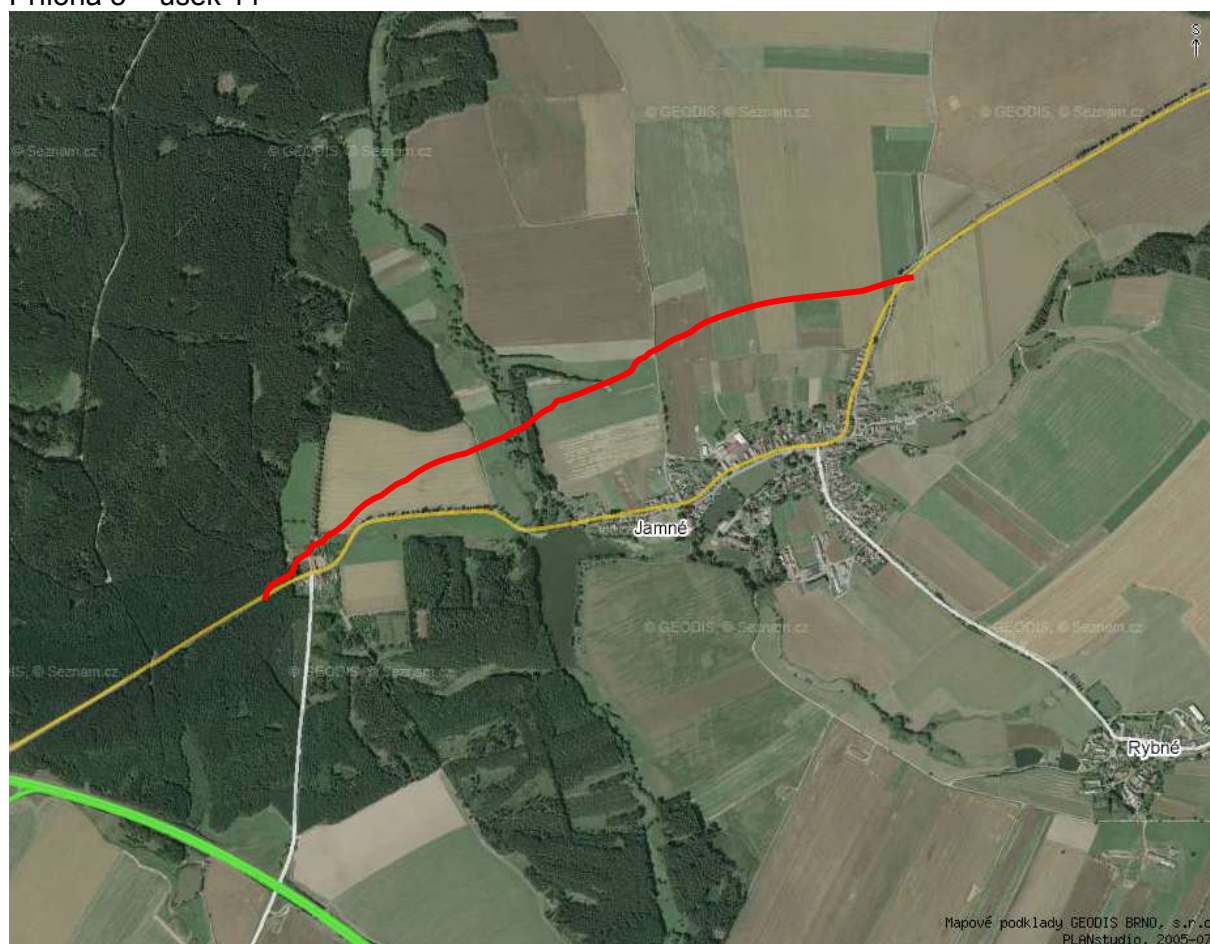
Příloha 3 – úsek 10



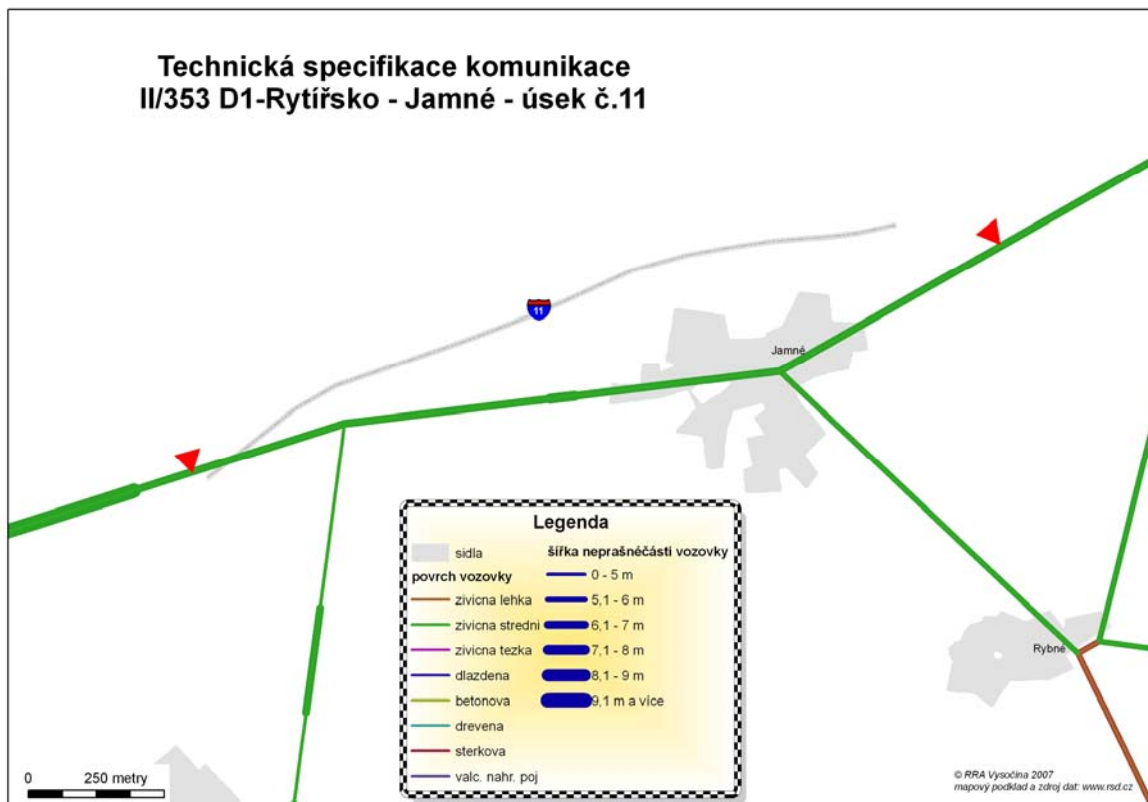
Příloha 4 – úsek 11



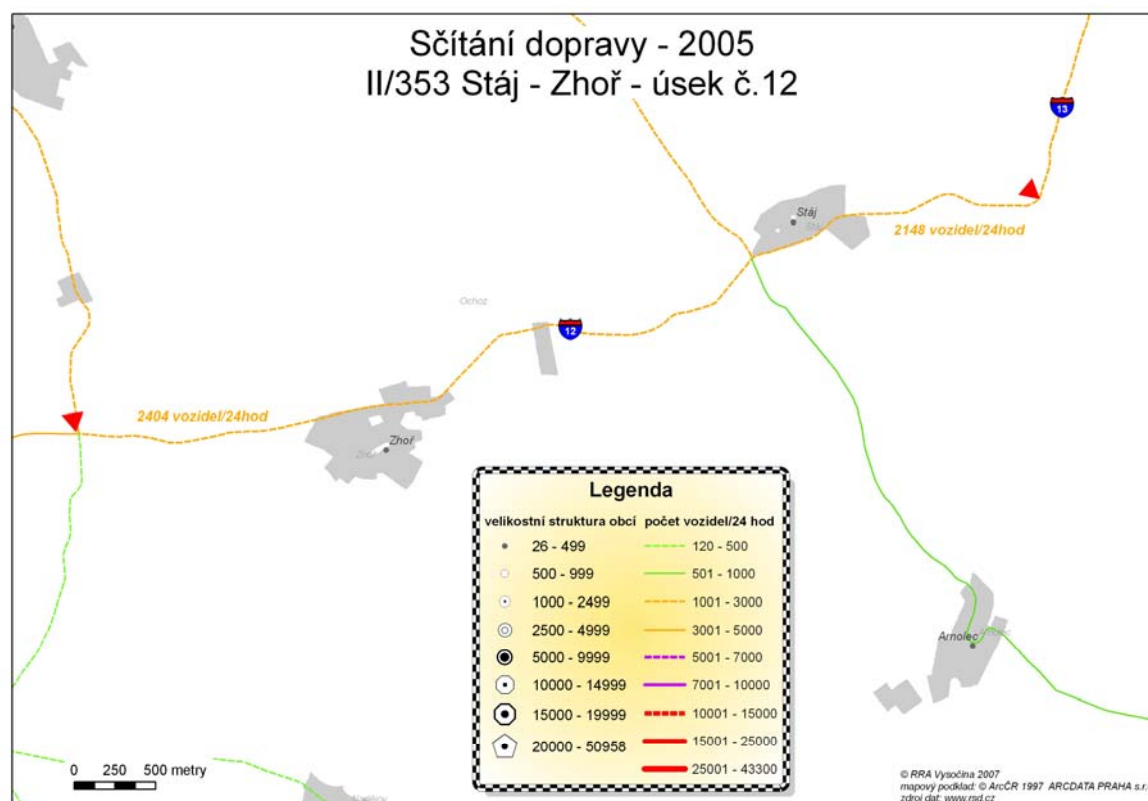
Příloha 5 – úsek 11



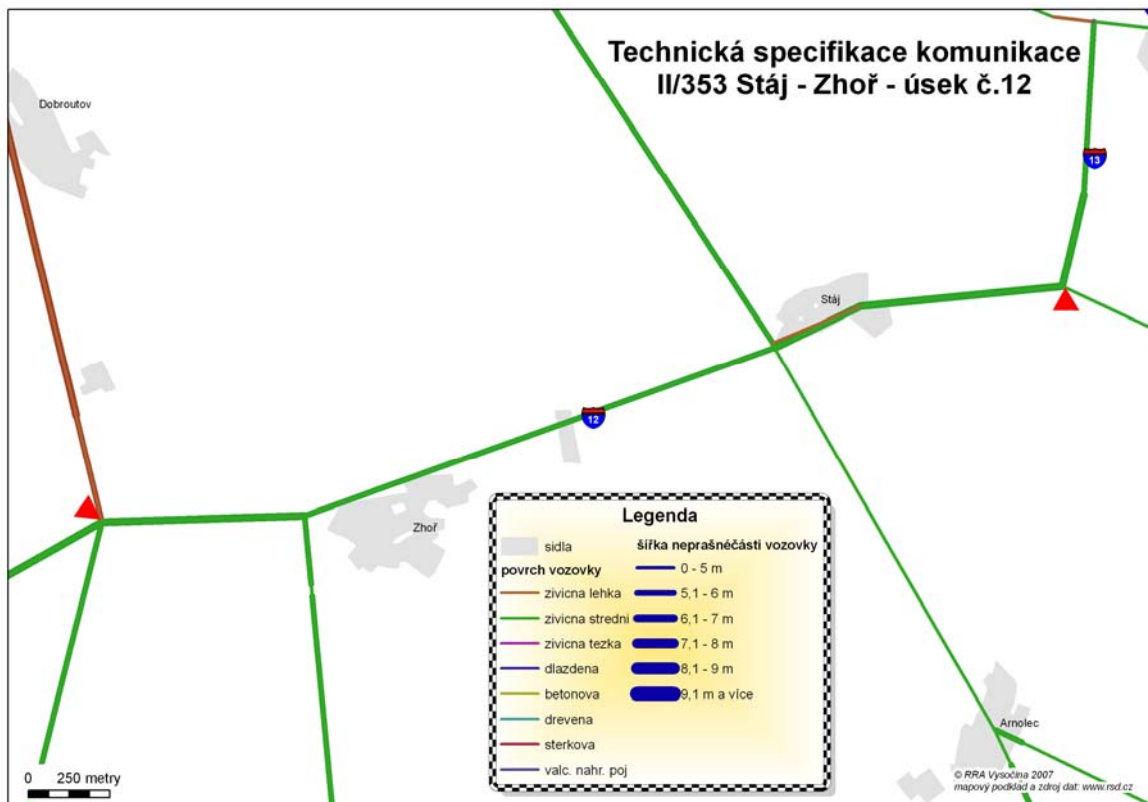
Příloha 6 – úsek 11



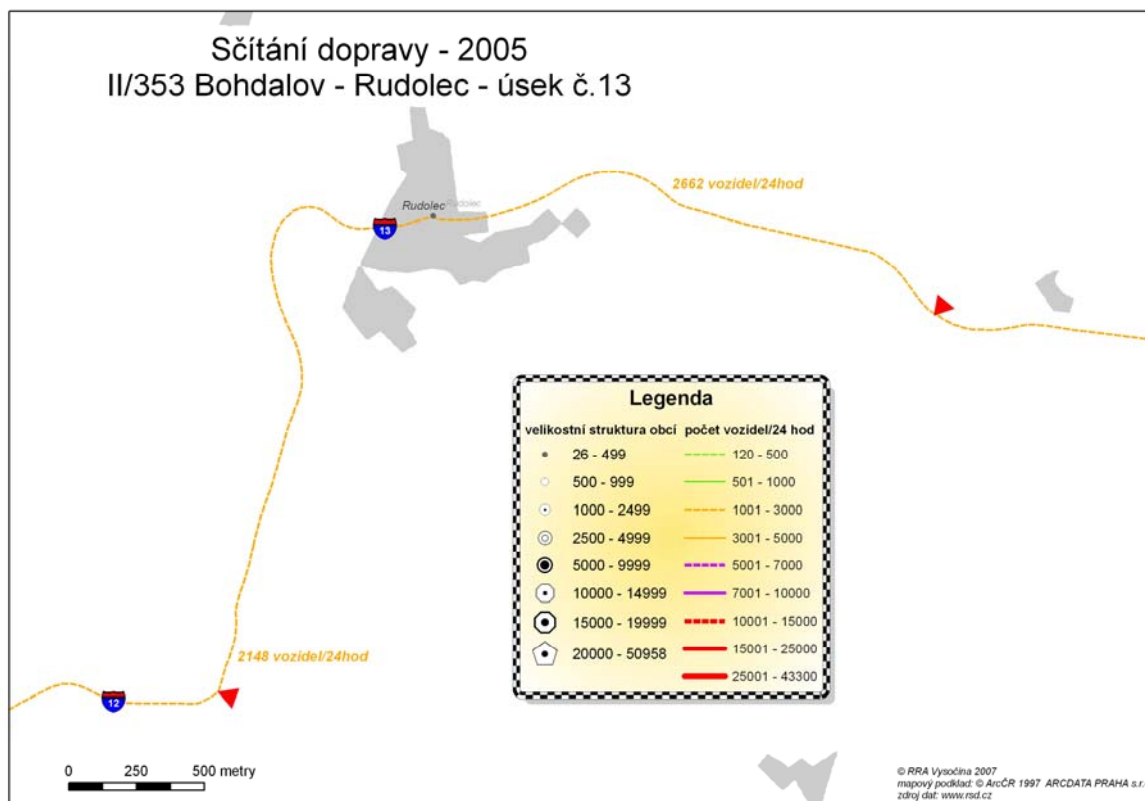
Příloha 7 – úsek 12



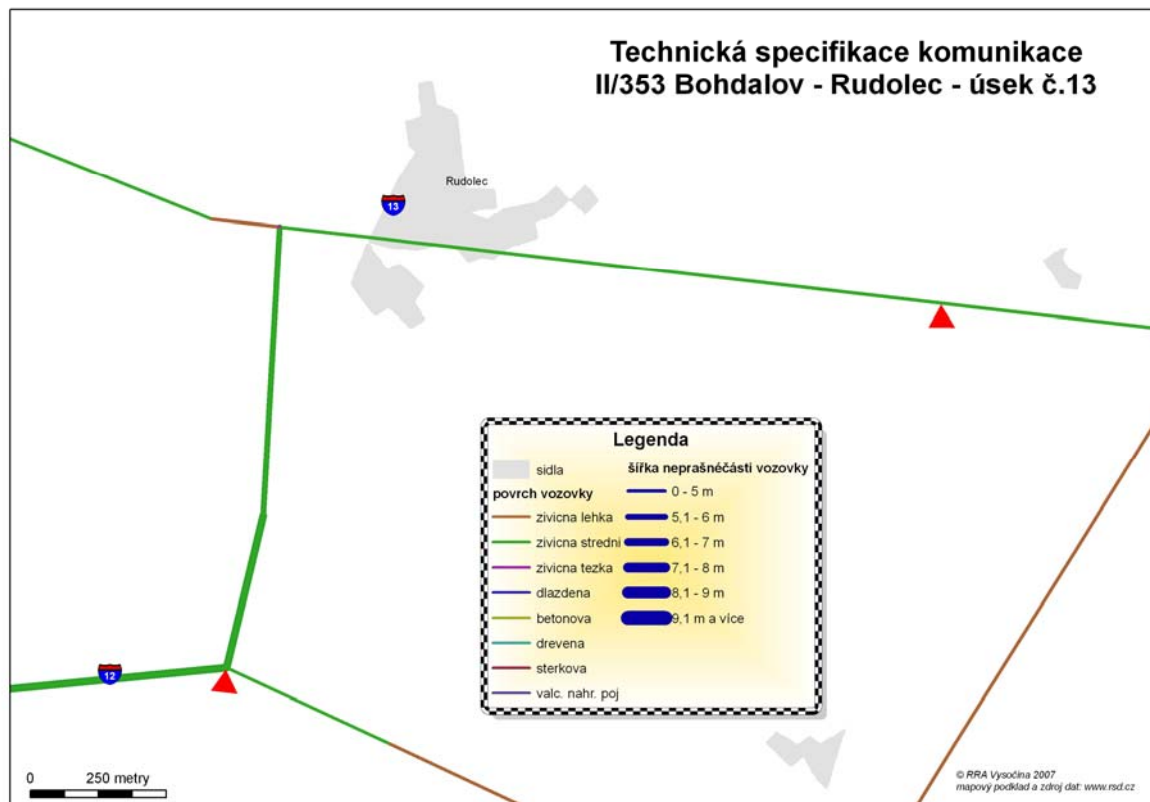
Příloha 8 – úsek 12



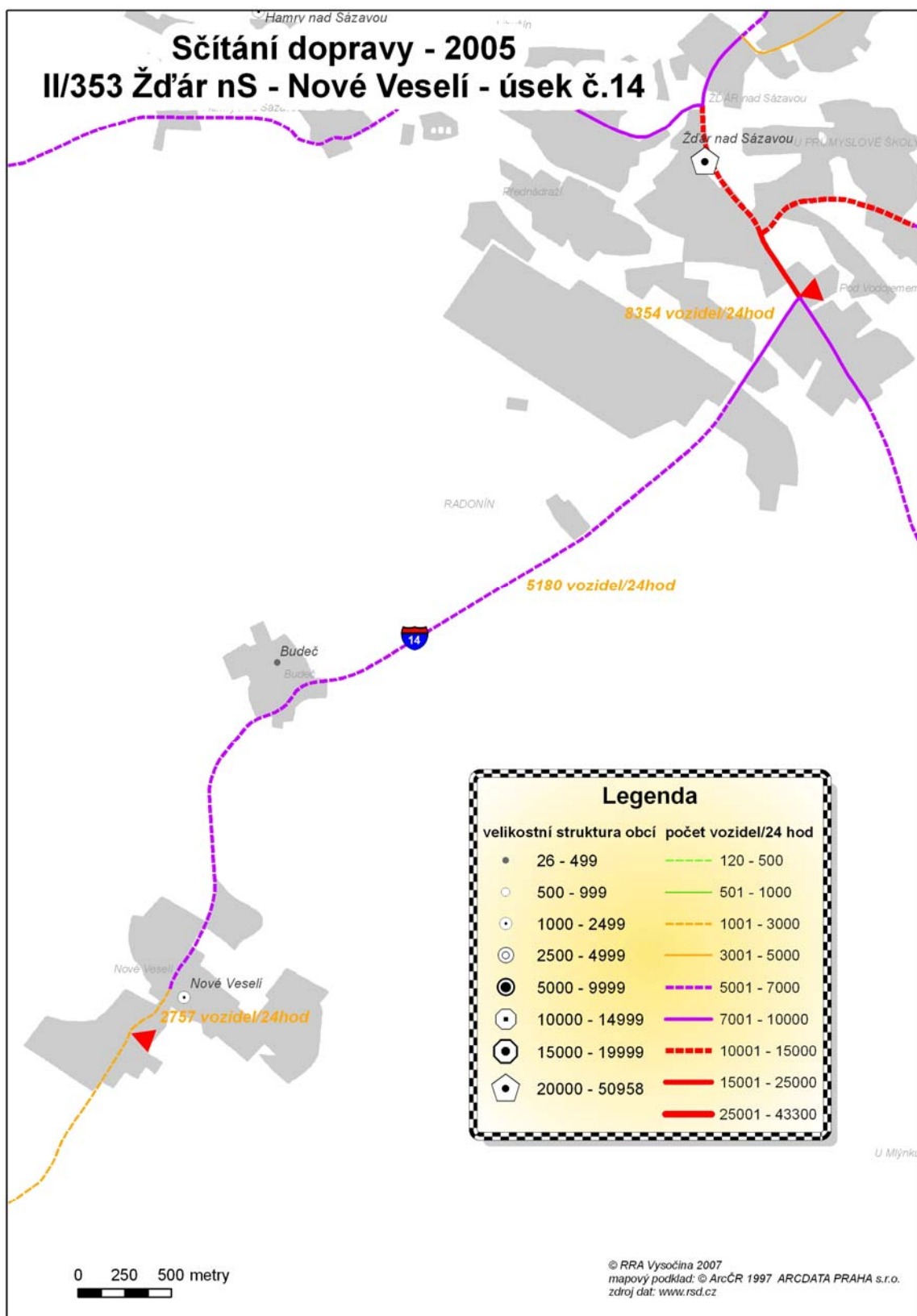
Příloha 9 – úsek 13



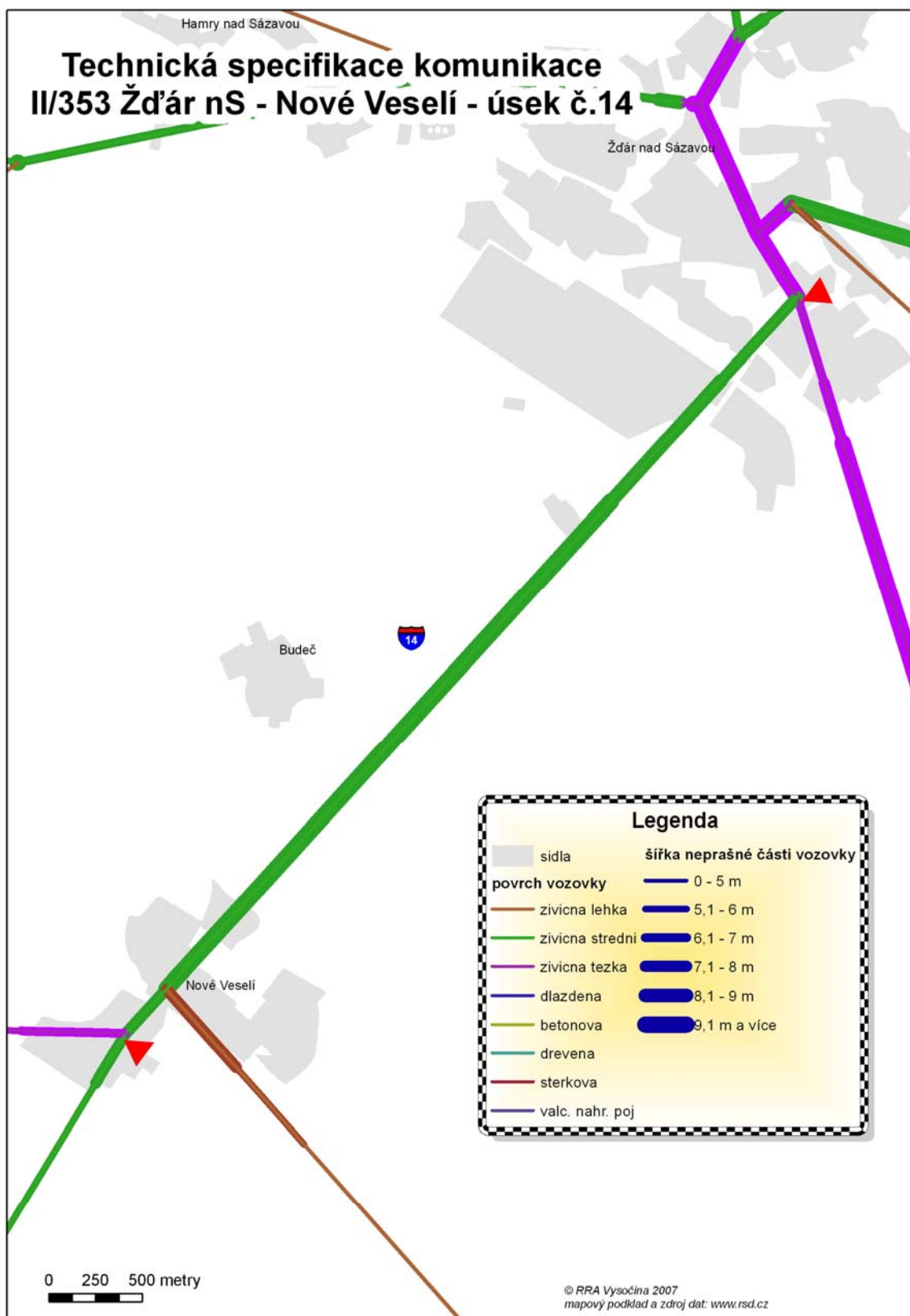
Příloha 10 – úsek 13



Příloha 11 – úsek 14

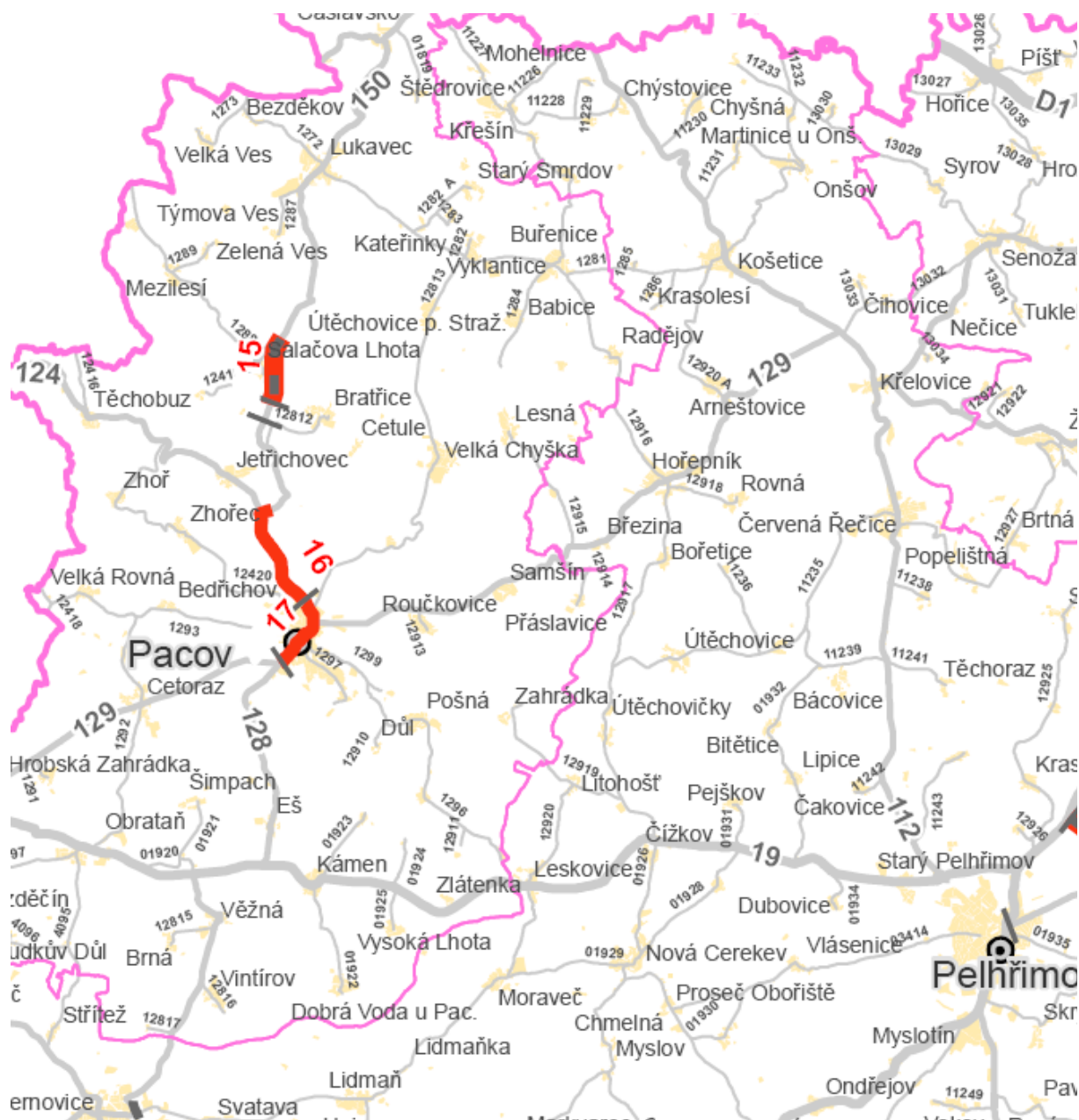


Technická specifikace komunikace II/353 Žďár nS - Nové Veselí - úsek č.14



REKONSTRUKCE KOMUNIKACÍ ROP 2010-2013

Silnice II/128 Pacov - Lukavec Úsek č. 15,16 a 17



Úsek č.	Název akce	Podání žádosti	Délka m	Předpokládané náklady v tis. Kč
15	II/128 Salačova Lhota - obchvat	2012	1 965	111 346
16	II/128 Pacov Lukavec, 3. stavba	2011	2 620	115 000
17	II/128 Pacov Lukavec, 4. stavba	2010	1 700	80 000

Silnice II/128 Pacov - Lukavec

Úsek č. 15, 16 a 17

Výchozí situace:

Silnice II/128 Čáslavsko - Pacov - J. Hradec - N. Bystřice - st. Hranice představuje významnou regionální silnici. Pro dopravní obslužnost regionu má tato komunikace velký význam, protože je nejbližším možným napojením na dálnici D1 (33km – 45 min). Vzhledem k vysoké hustotě komunikační sítě, která je nad celorepublikovým průměrem, je stavební stav této silnice v důsledku dlouhodobého podfinancování údržby velmi špatný a s rostoucí intenzitou provozu se stále zhoršuje.

Identifikace potřeb:

Pacov jako ORP má prostřednictvím této komunikace nejkratší možné spojení s dálnicí D1. Komunikace je také velmi důležitá z pohledu propojení jihozápad – severovýchod.

Realizace akcí opět vhodně naváže na aktivity realizované v rámci I. etapy a přispěje zejména:

- ke zvýšení atraktivnosti daného území pro turisty a investory
- k vytvoření odpovídajících podmínek pro kvalitní dopravní propojení okrajových částí kraje s nejvýznamnější dopravní tepnou regionu D1
- ke zvýšení mobility pracovních sil, zejména ve vazbě na pracovní příležitosti v regionálním centru Jihlavě

Cílové skupiny:

- obyvatelé žijící v této oblasti, pro které je tato komunikace důležitá z hlediska dopravy do zaměstnání, škol apod.
- potenciální investoři resp. jejich projekty, kteří mohou ocenit relativně dobrou dopravní dostupnost s dálnice D1
- veřejní dopravci, pro něž je stav komunikací a délka dopravních spojení v oblasti rozhodujícím kritériem při posuzování jejich konkurenční výhody,
- návštěvníci kraje

Význam a dopady akce:

- zkvalitnění dopravy mezi obcemi subregionu Pacovsko a hlavní dopravní tepnou dálnicí D1
- snížení nehodovosti
- zkrácení jízdní doby a zvýšení adaptability pracovní síly
- zvýšení jízdní bezpečnost a pohodlí,
- snížení hladiny hluku a exhalací,
- výrazné zkapacitnění celé trasy v souladu s palnou ČSN 736101(S 9,5/80)

Uvažovaný rozsah prací:

Vzhledem k odlišnému charakteru prací na jednotlivých úsecích, je rekonstrukce komunikace rozdělena na tři samostatné akce. Cílem plánované stavební investice pro všechny jednotlivé akce je odstranění četných dopravních závad, které se vzhledem k narůstajícímu dopravnímu zatížení stále prohlubují a celkové zprůjezdnění komunikace s ohledem na její vytíženost a regionální význam.

Jsou to zejména:

- nevyhovující směrové poměry, poloměry zatáček a terénních nerovností
- odstranění deformací na tělese vozovky, zejména trhlin v asfaltových vrstvách.
- výměna případně doplnění příslušenství komunikace, zejména o bezpečnostní zařízení a dopravní značky
- odstranění bodových závad

- nedostatečné šířkové uspořádání nevyhovující požadavkům na bezpečnost a plynulost silničního provozu, stávajícím a zejména výhledovým intenzitám dopravy

Informace o zvažované rekonstrukci na této komunikaci byla již projednávána na Radě kraje Vysočina (usnesení 1291/31/2005/RK).

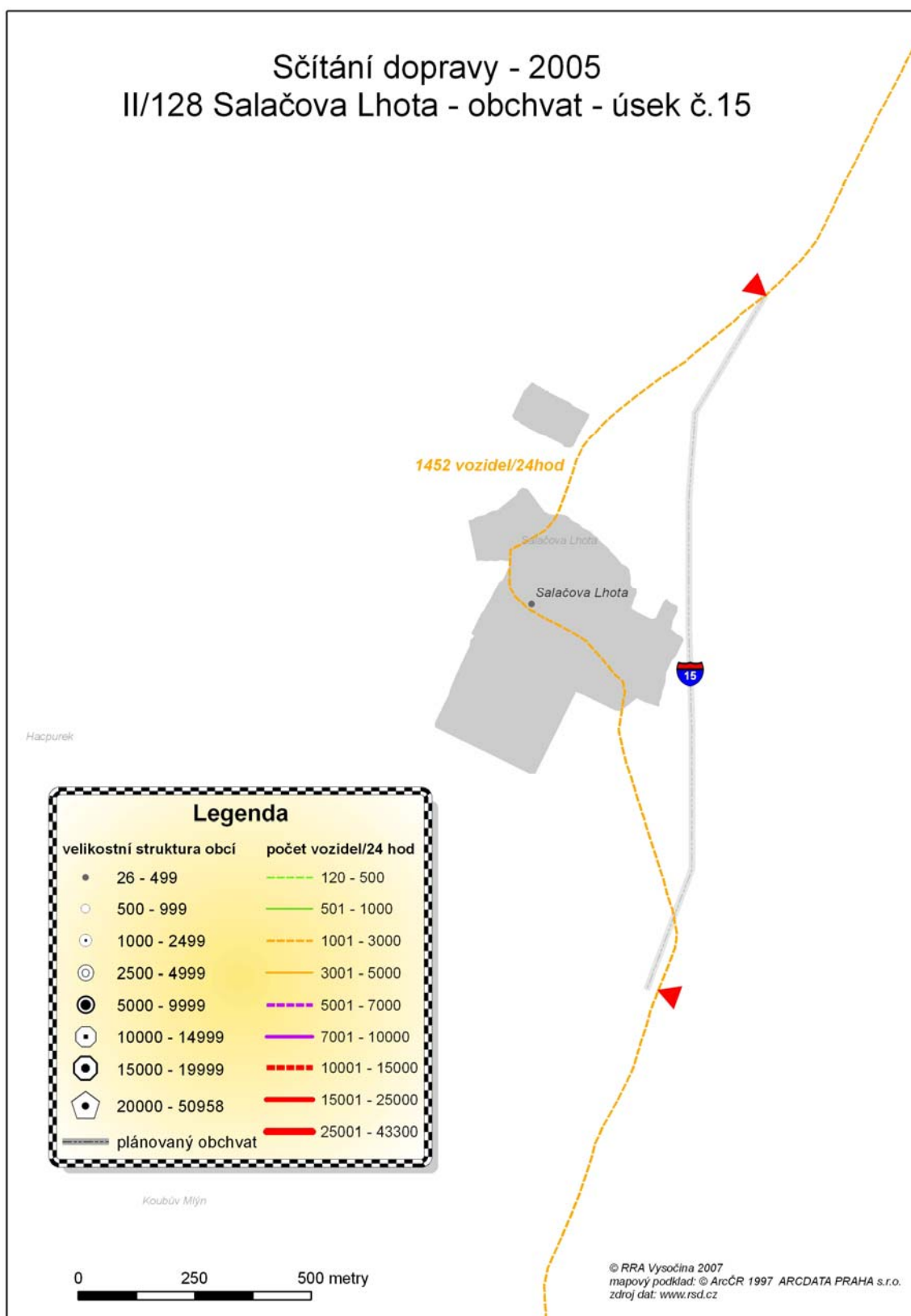
Charakteristika jednotlivých akcí:

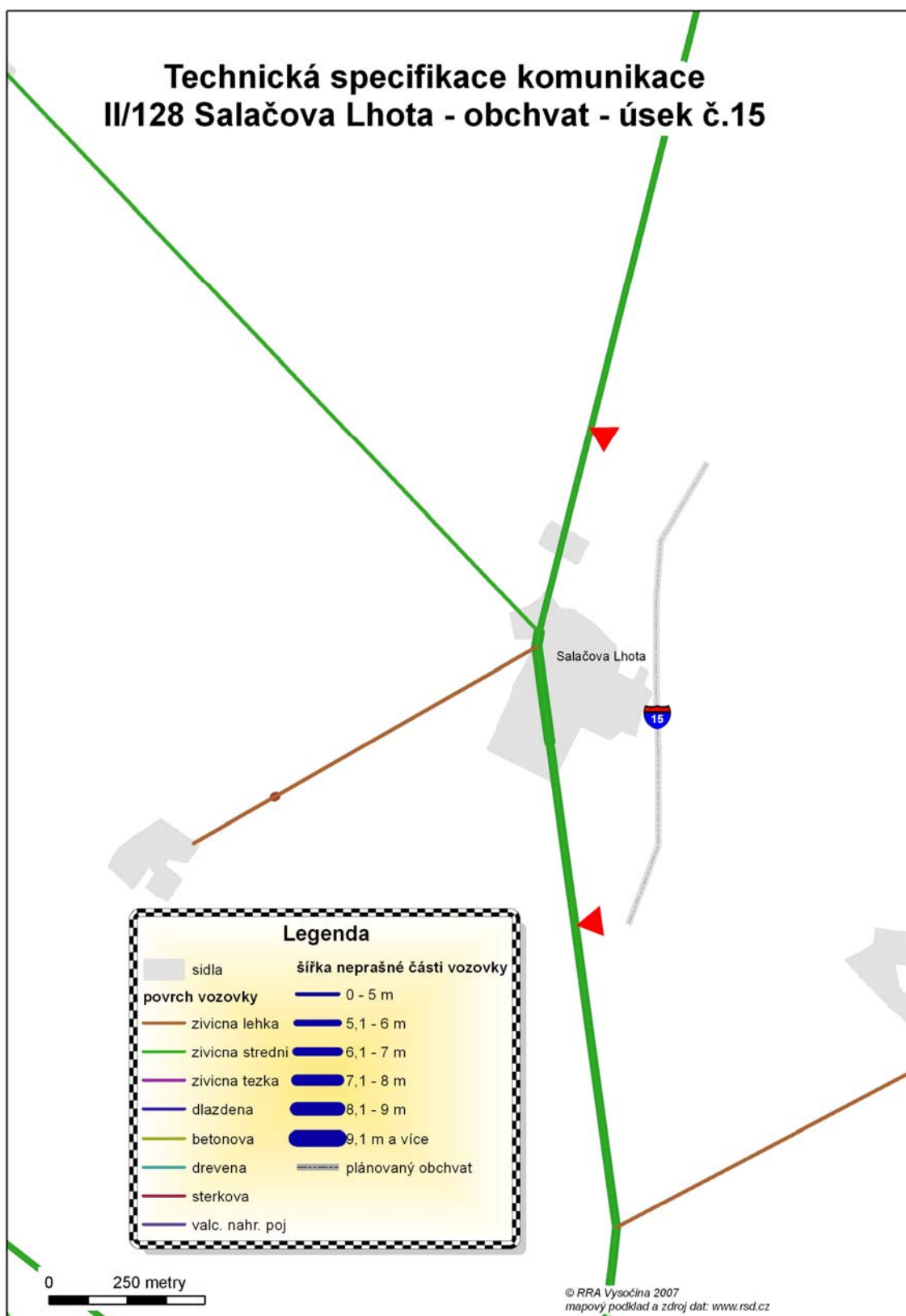
15 – II/128 Salačova Lhota, obchvat –podání žádosti na rekonstrukci tohoto úseku je plánováno na rok 20012, orientační náklady stavby jsou odhadovány na 111,3 mil Kč. V tomto úseku komunikace vykazuje nevhodné šířkové uspořádání vzhledem k intenzitě provozu. V intravilánu obce již není možné šířkové poměry upravit bez zásahu do okolních budov. Intenzita provozu na komunikaci dle přílohy 2, by se na první pohled mohla jevit jako nízká. Vezmeme-li v úvahu šíři komunikace (5,2 m) a porovnáme-li jí s ČSN 736101, dospějeme jednoznačně k závěru, že rekonstrukce komunikace je nezbytná, protože pro stávající stav by optimální intenzita provozu byla nižší než 300 vozidel/24h. Skutečnost 1452 vozidel/24 hod je téměř 5x větší.

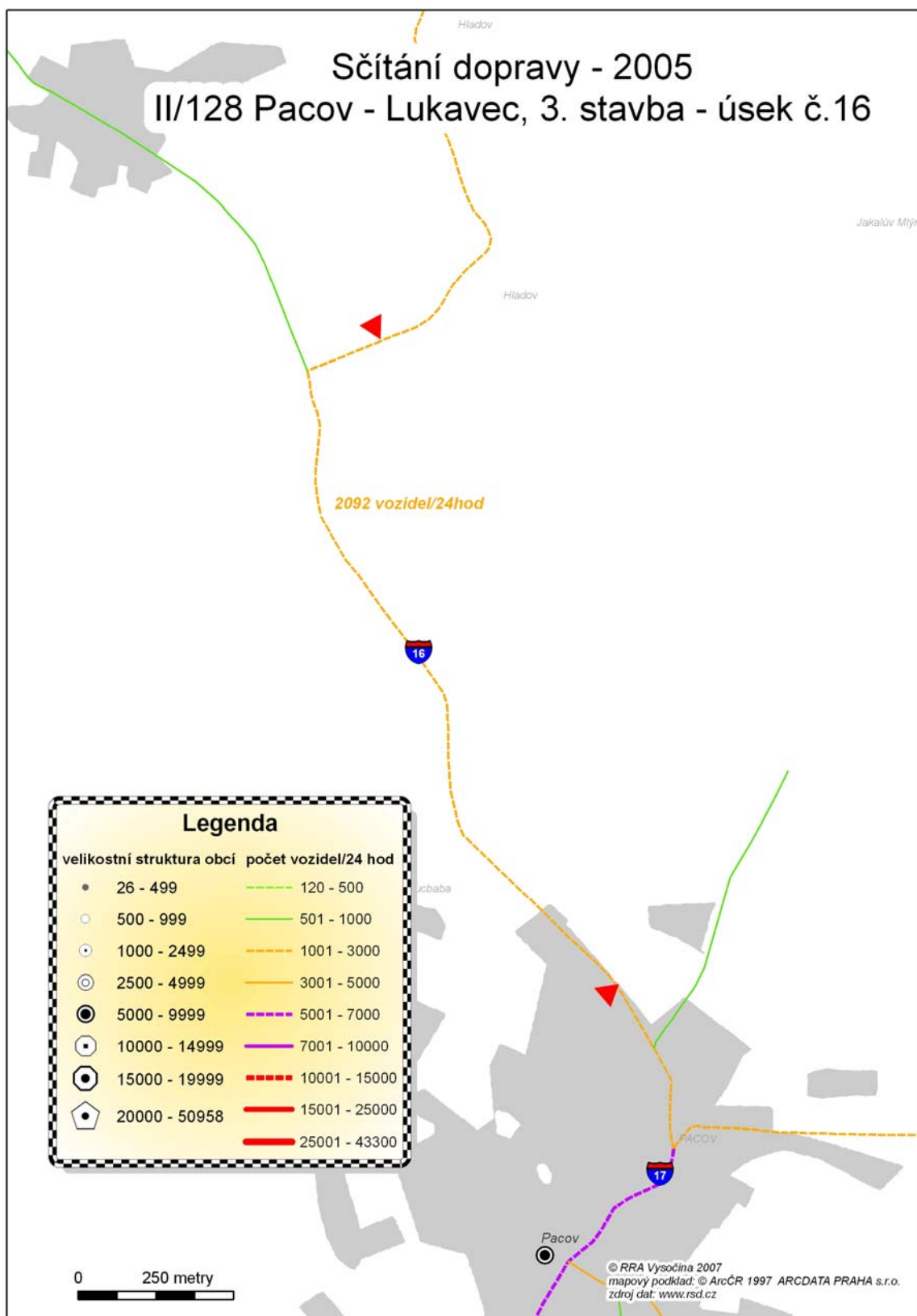
16 – II/128 Pacov - Lukavec, 3.stavba - podání žádosti na rekonstrukci tohoto úseku je plánován na rok 2011, orientační náklady stavby jsou odhadovány na 115 mil Kč. Silnice na tomto úseku má nevyhovující výškové uspořádání a nevyhovující šířku (5,4 m), která na řadě míst naprosto neodpovídá ČSN 736101 a to ani minimálním požadavkům na komunikace II. třídy. Zkapacitnění této části komunikace je nezbytné s ohledem na rozvoj podnikatelských aktivit v obci Lukavec a následnému napojení na komunikaci I/19.

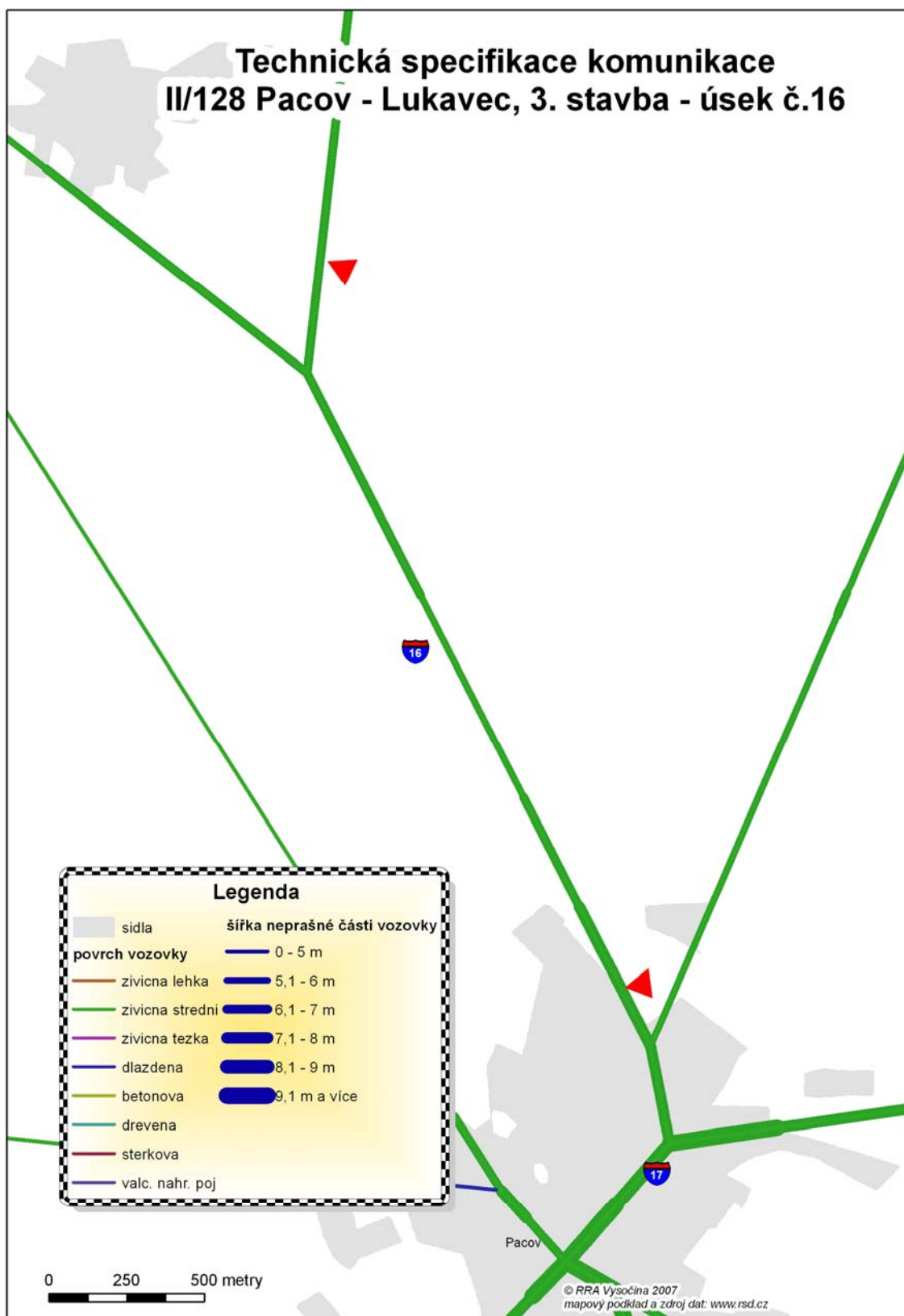
17 – II/128 Pacov - Lukavec, 4.stavba – jedná se o logické pokračování kompletní rekonstrukce komunikace II/128, která je součástí páteřní sítě kraje Vysočina. V roce 2010 se přepokládá investice do průtahu městem Padov v celkové výši 80 milionů korun. V rámci rekonstrukce komunikace ve městě budou řešeny především šířkové poměry a budou doplněny prvky zvyšující bezpečnost pro chodce při pohybu v okolí komunikce.

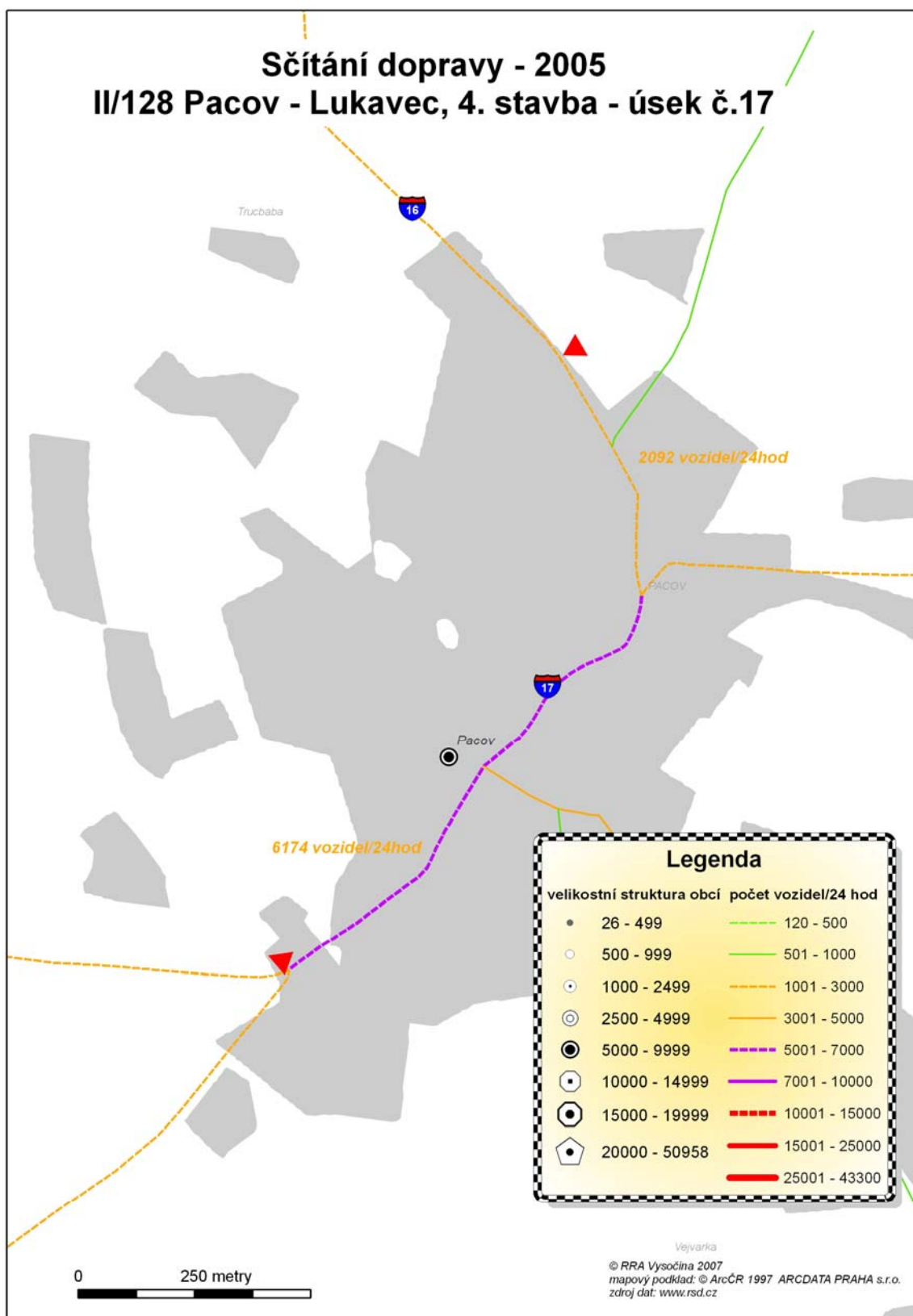
Sčítání dopravy - 2005 II/128 Salačova Lhota - obchvat - úsek č.15

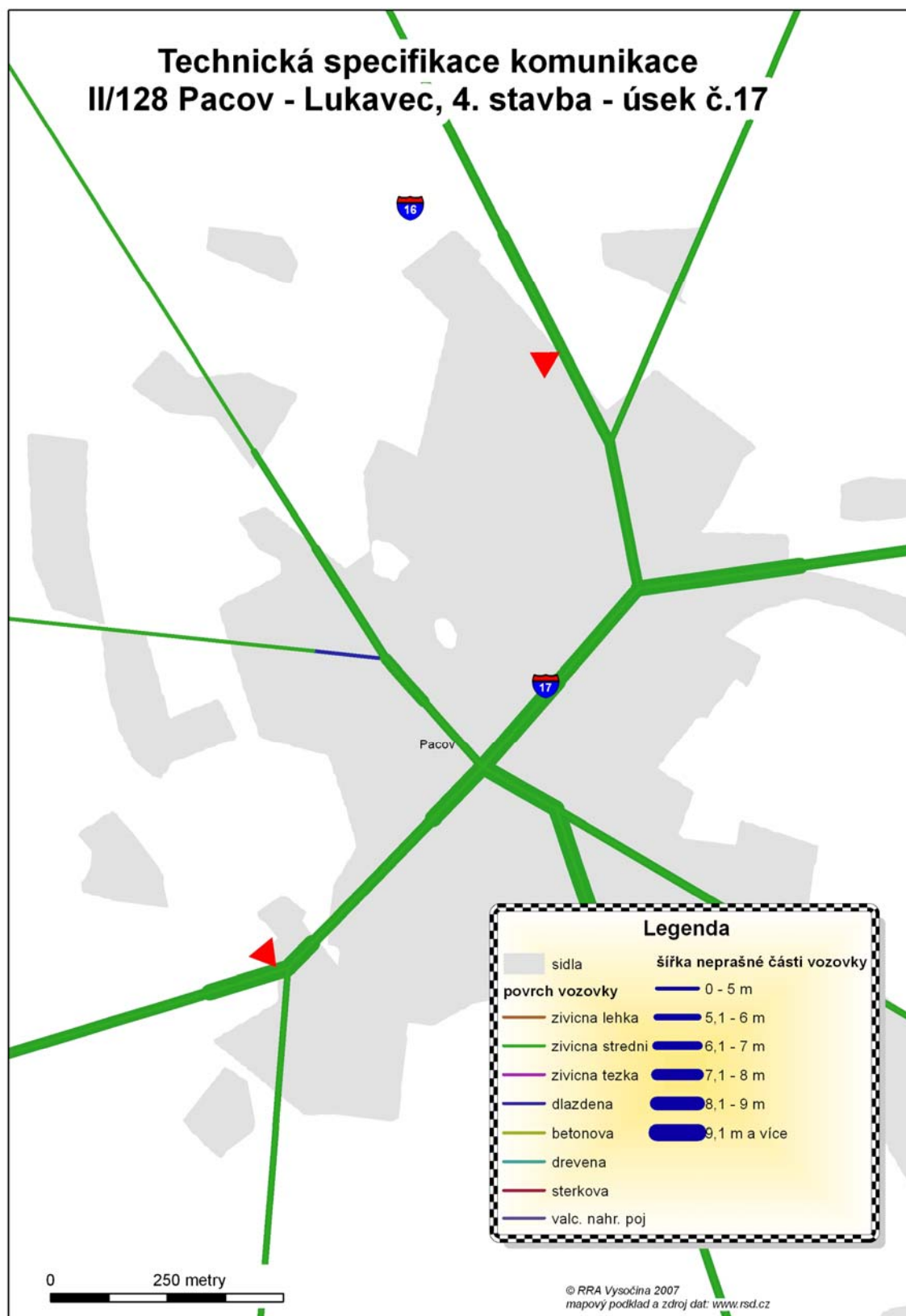






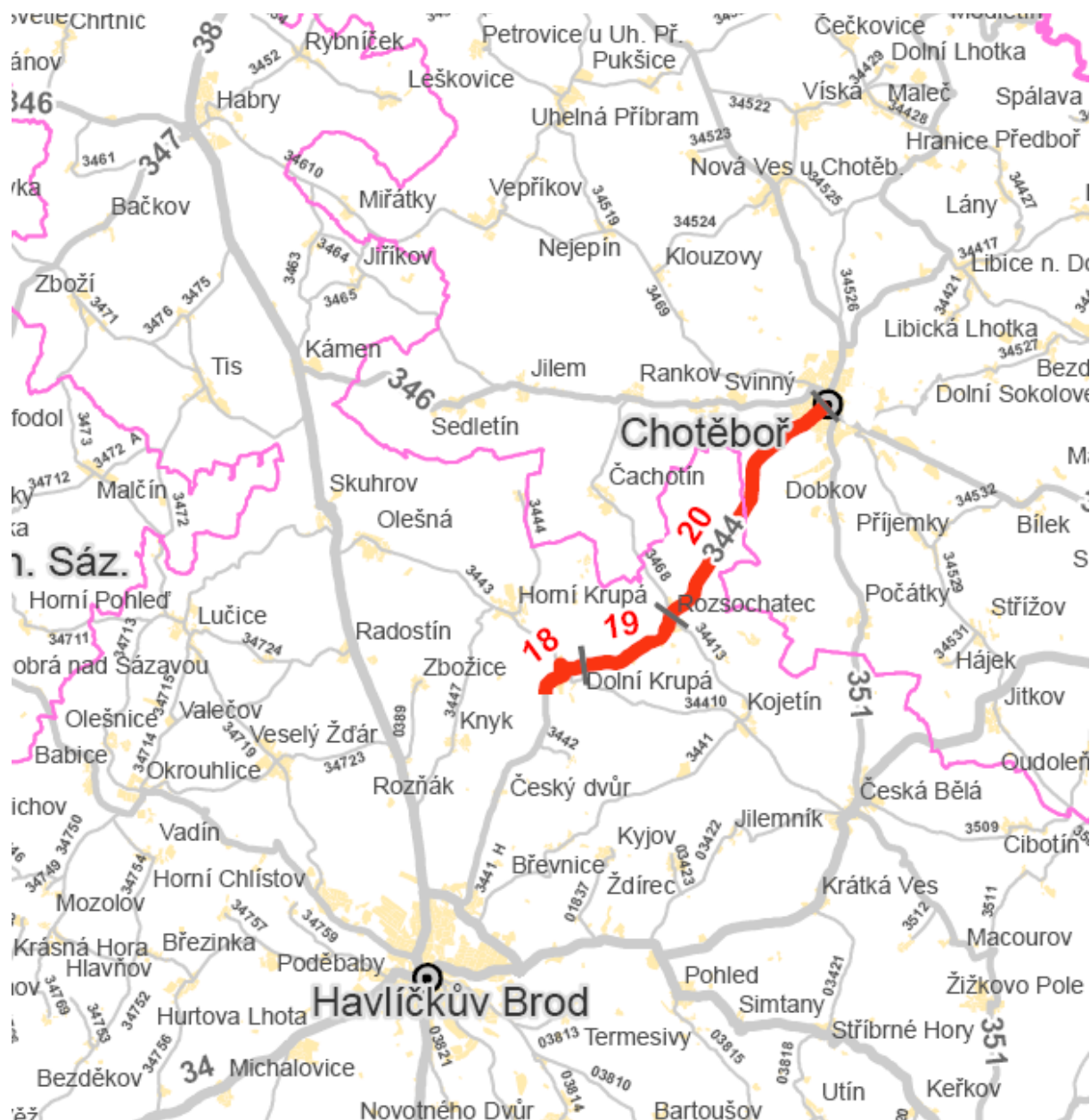






REKONSTRUKCE KOMUNIKACÍ ROP 2010-2013

Silnice II/344 Havlíčkův Brod - Chotěboř Úsek č. 18,19 a 20



Úsek č.	Název akce	Podání žádosti	Délka m	Předpokládané náklady v tis. Kč
18	II/344 Dolní Krupá	2013	1 370	250 000
19	II/344 Havlíčkův Brod-Chotěboř, 2.stavba	2011	2 286	34 661
20	II/344 Havlíčkův Brod-Chotěboř, 3.stavba	2010	5 526	91 991

Silnice II/344 Havlíčkův Brod - Chotěboř

Úsek č. 18,19 a 20

Výchozí situace:

Silnice II/344 Havlíčkův Brod - Chotěboř představuje významnou regionální silnici ve směru severo-j jižním. Pro dopravní obslužnost subregionu Chotěbořsko má tato komunikace strategický význam, protože je spojnicí s městem Havlíčkův Brod a dál po I/38 s krajským městem Jihlava.

Identifikace potřeb:

Stávající stavebně-technický stav silnice je velmi špatný. Komunikace vykazuje nevhodný výškový profil a s ohledem na charakter a intenzitu přepravy je nevyhovující. Šířka neprašené části stávající silnice je různorodá a pohybuje se v rozmezí 5,6 m až 13,1 m (příloha 3), šířka jízdního pruhu je 2,8m až 3,5 m. Stávající trasa silnice vykazuje v několika místech dopravní závady - například průjezd obcí Dolní Krupá, dále pak směrové vedení u obce Rozsochatec až po vjezd do města Chotěboř.

Podání žádostí na rekonstrukce těchto úseků je plánováno na roky 2010-13, orientační náklady staveb jsou odhadovány na 209 - 394 mil Kč.

Rekonstrukce přispěje zejména:

- Odlehčení center obcí povede ke zlepšení životního prostředí a ke zvýšení ekonomičnosti dopravy jako takové
- Snížení nehodovosti
- k vytvoření odpovídajících podmínek pro kvalitní dopravní propojení okrajových částí kraje s regionálním centrem a dálnicí D1
- ke zvýšení atraktivnosti daného území pro turisty a investory
- ke zvýšení mobility pracovních sil, zejména ve vazbě na pracovní příležitosti v Havlíčkově Brodě a Jihlavě.

Cílové skupiny:

- obyvatelé subregionu Chotěbořsko a další občané, pro které je tato komunikace důležitá z hlediska dopravy do zaměstnání, škol apod.
- potenciální investoři a místní podnikatelé
- návštěvníci kraje
- veřejní dopravci

Význam a dopady akce:

- výrazné zkapacitnění celé trasy v souladu s palnou ČSN 736101 (S 9,5/80)
- zvýšení mobility pracovních sil
- zkrácení jízdní doby a zvýšení adaptability pracovní síly
- zvýšení atraktivnosti daného území investory
- zlepšení ekonomického potenciálu oblasti
- zvýšení jízdní bezpečnosti a snížení nehodovosti
- zrychlení dopravy mezi subregionem Chotěbořsko a krajským centrem

Uvažovaný rozsah prací:

Bude provedeno celkové zkapacitnění komunikace, protože její stavebně technický stav je velmi špatný. včetně nového povrchu. Stavební úpravy budou prováděny postupně silnice tak, aby byly splněny minimální parametry návrhové kategorie S 9,5/80. Trasa je dána stávajícím vedením silnice II/344 s výjimkou obchvatu obce Dolní Krupá. Vlastní stavební úpravy dle zpracované studie byly rozděleny doněkolicke částí. V rámci první etapy rekonstrukce komunikací na páteřní síti kraje byly již některé úseky řešeny. Nyní ve II. Etapě se jedná o tyto akce: obchvat obce Dolní Krupá, průjezdní úsek mezi obcemi Dolní Krupá a Rozsochatec a průjezdní úsek mezi obcemi Rozsochatec a Chotěboř.

Informace o zvažované rekonstrukci na této komunikaci byla již projednávána na Radě kraje Vysočina (usnesení 0686/19/2004/RK).

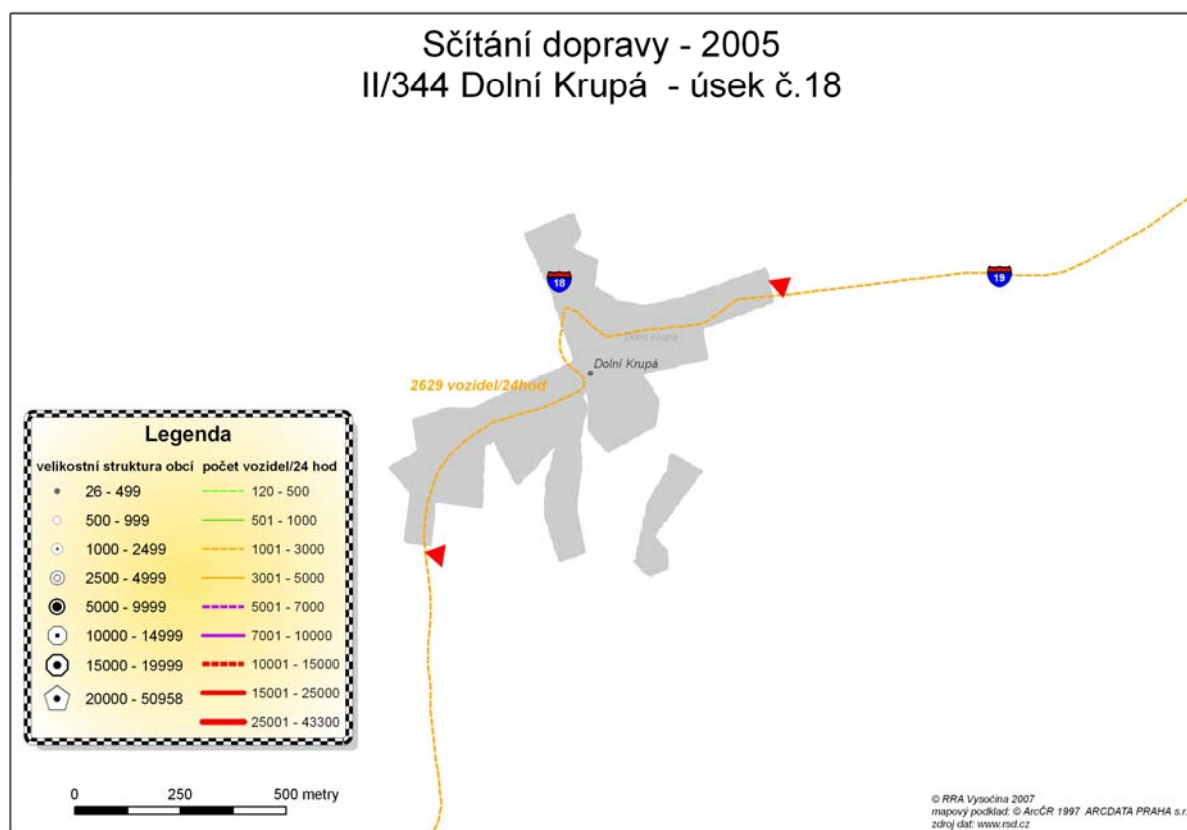
Charakteristika jednotlivých akcí:

18 – II/344 Dolní Krupá – průtah/obchvat – podání žádosti na rekonstrukci tohoto úseku je plánováno na rok 2013, orientační náklady jsou odhadovány v rozmezí od 65 do 250 milionů korun. Přesnější výše nákladů bude známa po dokončení projektových prací.

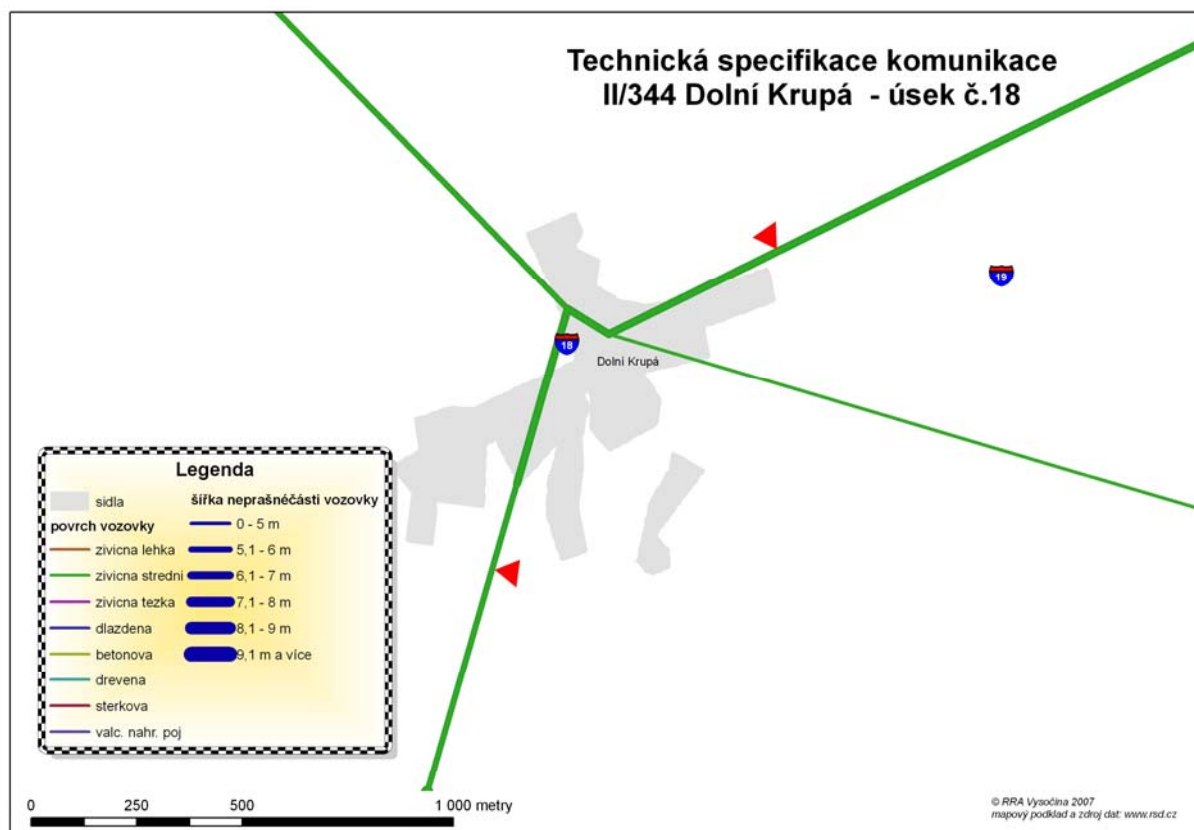
19 – II/344 Havlíčkův Brod – Chotěboř, 2. stavba – podání žádosti na rekonstrukci tohoto úseku je plánováno na rok 2011, orientační náklady jsou odhadovány na 34,6 milionů korun. V rámci rekonstrukce půjde zejména o kompletní opravu povrchu vozovky, včetně úpravy šířkových a výškových poměrů.

20 – II/344 Havlíčkův Brod – Chotěboř, 3. stavba – podání žádosti na rekonstrukci tohoto úseku je plánováno na rok 2010, orientační náklady jsou odhadovány na 91,9 milionů korun. V rámci rekonstrukce půjde zejména o kompletní opravu povrchu vozovky, včetně úpravy šířkových a výškových poměrů

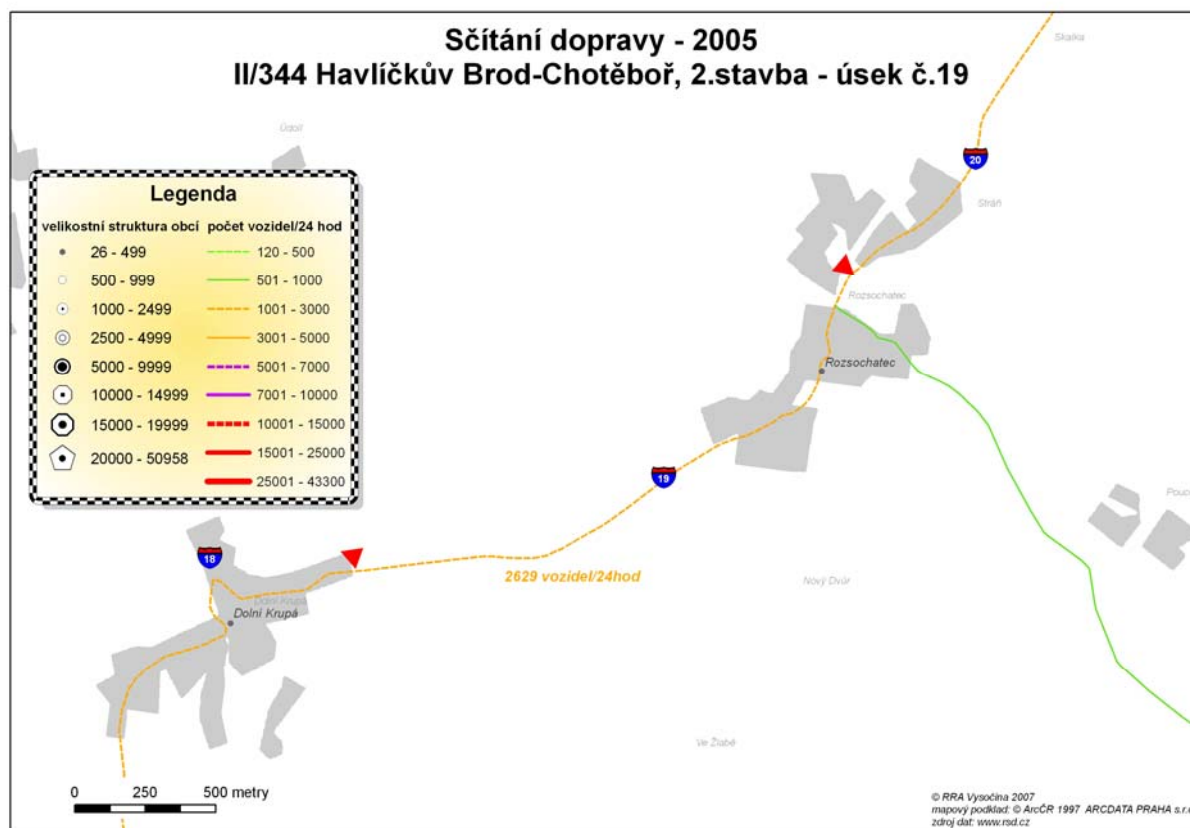
Příloha 1 – úsek 18

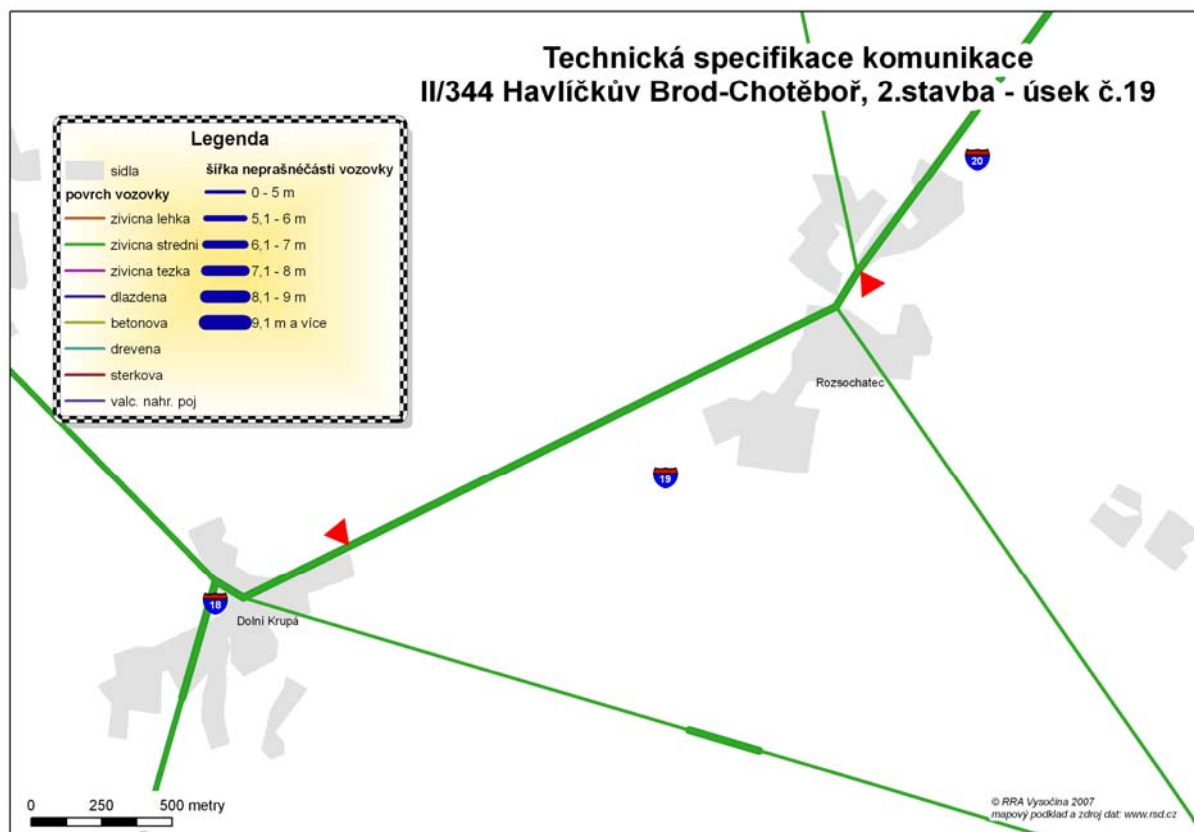


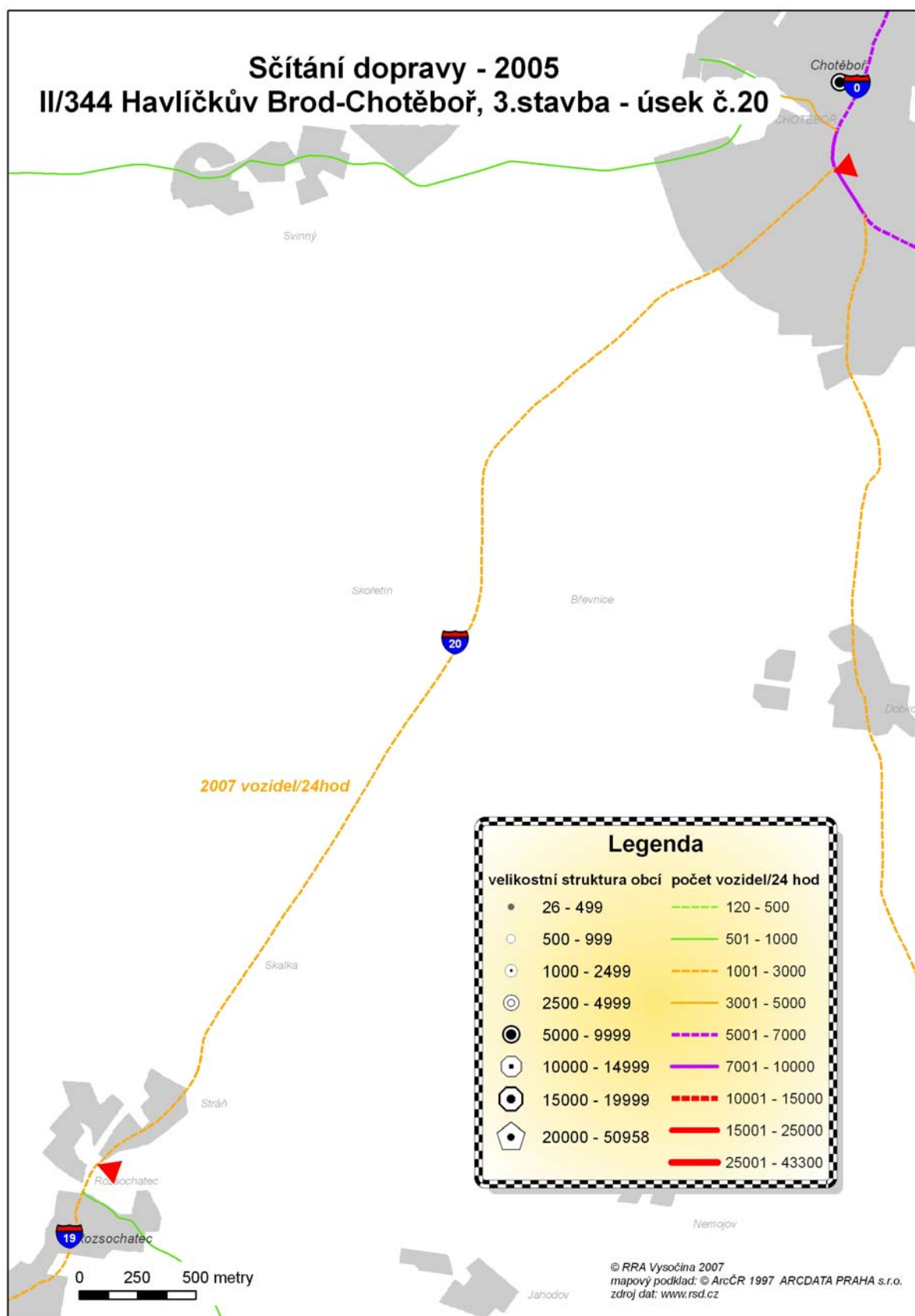
Příloha 2 – úsek 18

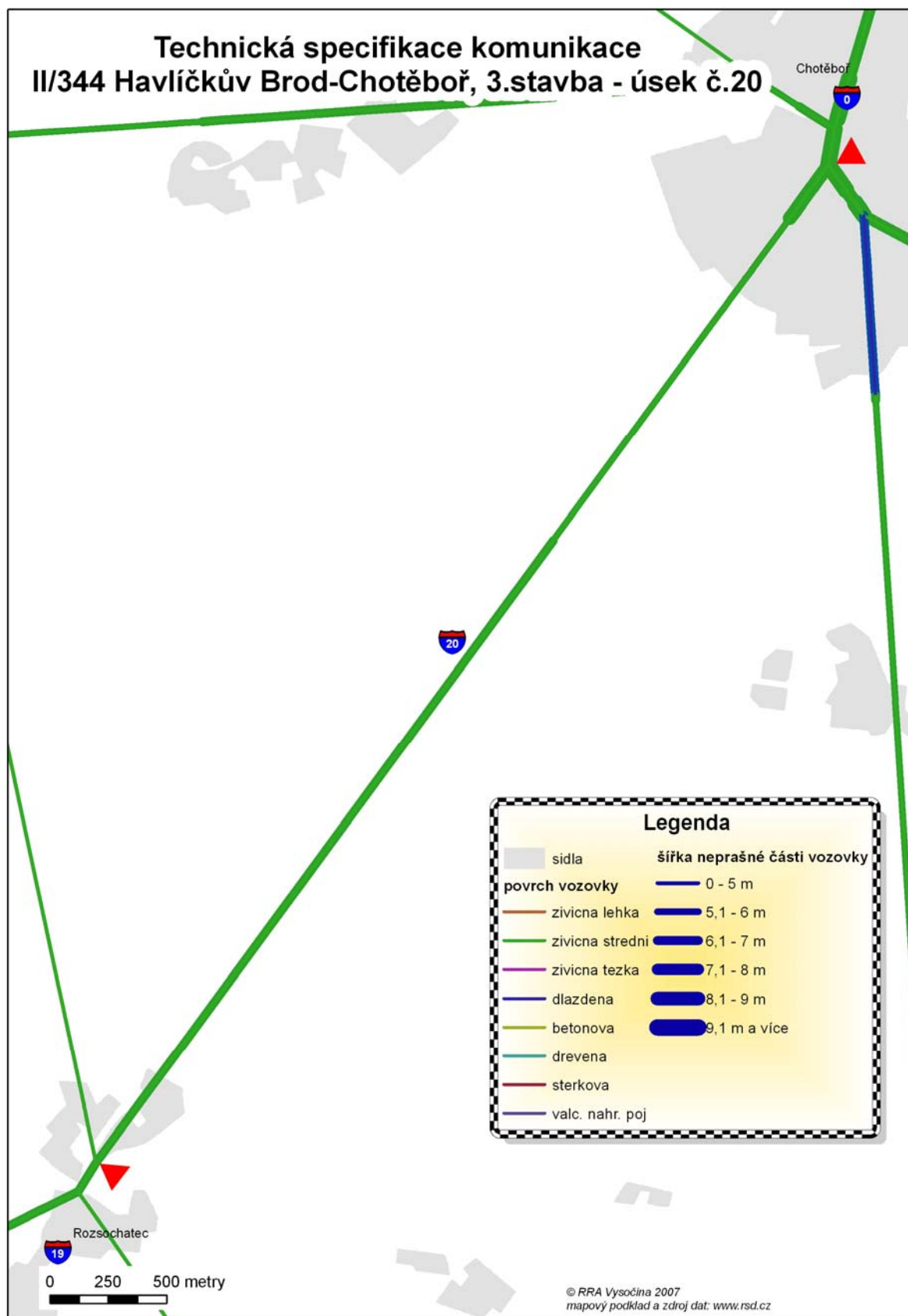


Příloha 3 – úsek 19



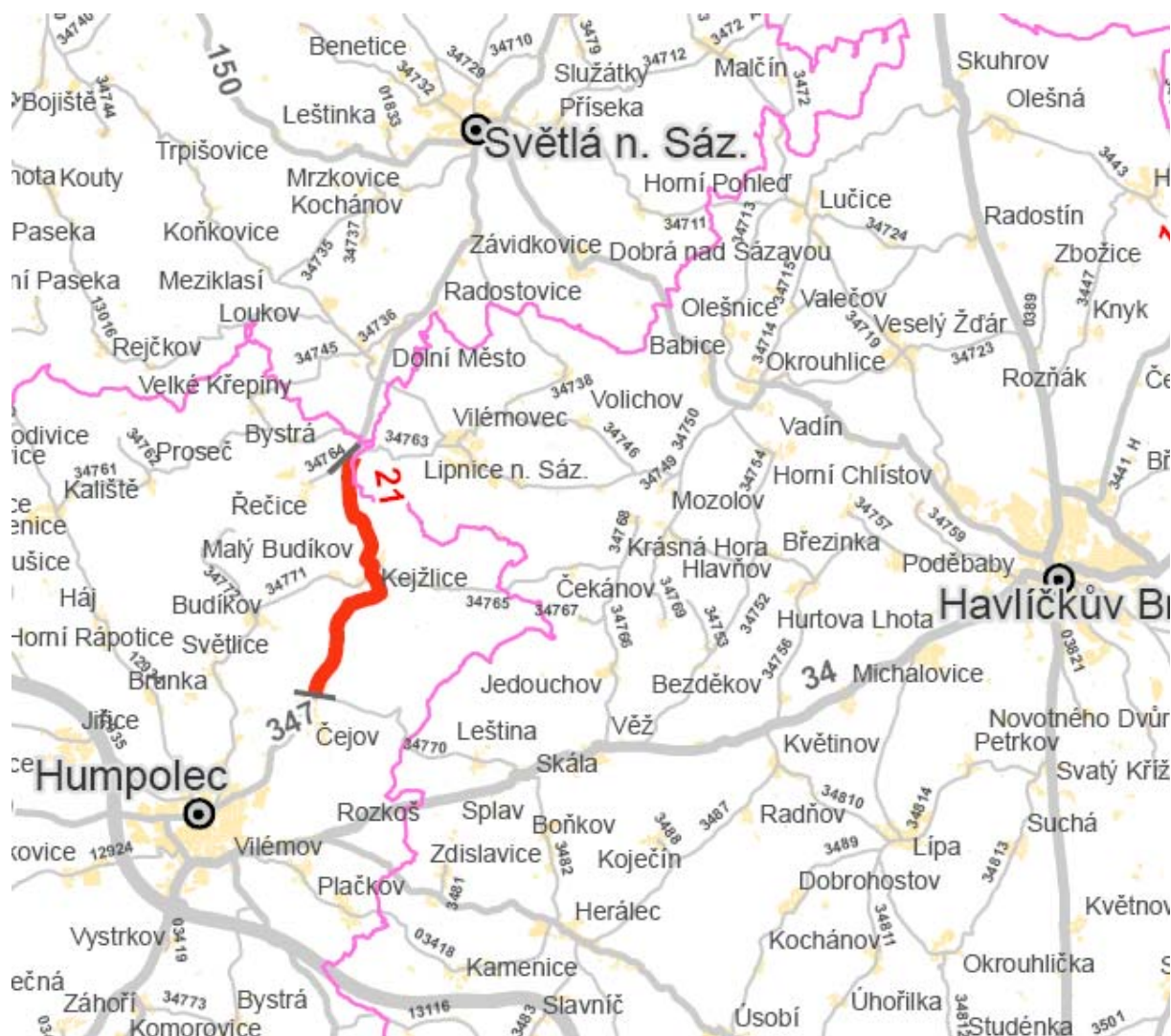






REKONSTRUKCE KOMUNIKACÍ ROP 2010-2013

Silnice II/347 Humpolec – Světlá nad Sázavou Úsek č. 21



Úsek č.	Název akce	Podání žádosti	Délka m	Předpokládané náklady v tis. Kč
21	II/347 Světlá nad Sázavou – D1, 2. stavba	2010	5 643	100 031

Silnice II/347 Humpolec – Světlá nad Sázavou

Úsek č. 21

II/347 Světlá nad Sázavou – D1, 2. stavba

Výchozí situace:

Silnice II/347 Světlá nad Sázavou - Humpolec představuje významnou regionální spojnici ve směru sever - jih. Pro dopravní obslužnost regionu má tato komunikace velký význam, protože je nejbližším možným napojením na dálnici D1

Identifikace potřeb:

Technický stav komunikace je v tomto úseku nevyhovující. Mezi obcemi Čejov a Keždice Intenzita dopravy (2202 vozidel/24hod) přesahuje únosnost stávající komunikace, jejíž šířka je nehomogenní a kolísá mezi 5 m až 6. nevyhovující je rovněž směrové vedení a poloměry zatáček, které spolu s dalšími bodovými závadami vyžadují komplexnější řešení.

Podání žádosti na rekonstrukci tohoto úseku je plánováno na rok 2010, předpokládané náklady stavby jsou odhadovány na 100 mil Kč.

Rekonstrukce přispěje zejména:

- k vytvoření odpovídajících podmínek pro kvalitní dopravní propojení okrajových částí kraje s nejvýznamnější dopravní tepnou regionu D1
- ke zvýšení atraktivnosti daného území pro turisty a investory
- ke zvýšení mobility pracovních sil, zejména ve vazbě na pracovní příležitosti v Humpolci a průmyslovému parku CTP.

Cílové skupiny:

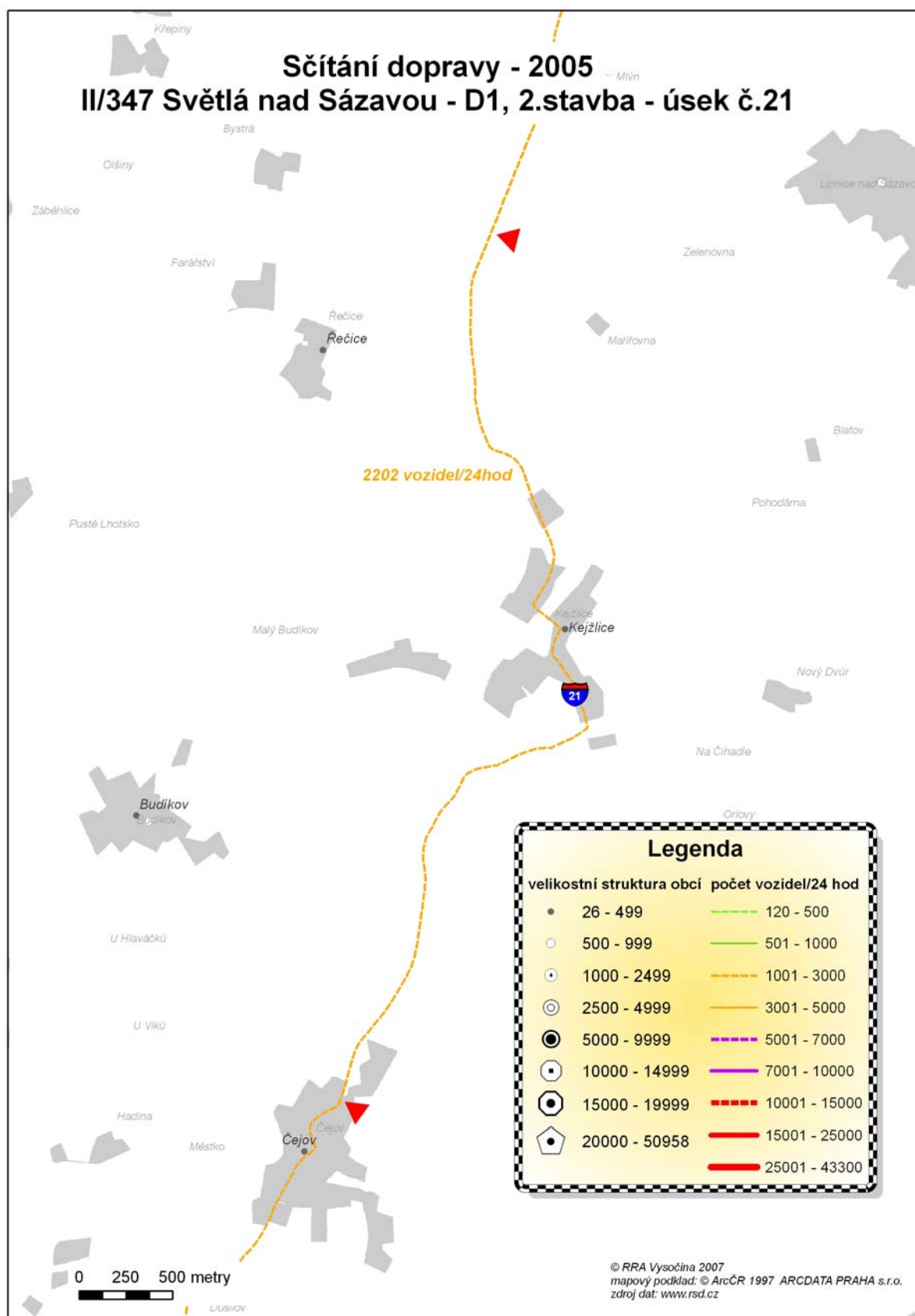
- obyvatelé subregionu Světelsko a další občané, pro které je tato komunikace důležitá z hlediska dopravy do zaměstnání, škol apod.
- investoři
- veřejní dopravci
- návštěvníci kraje

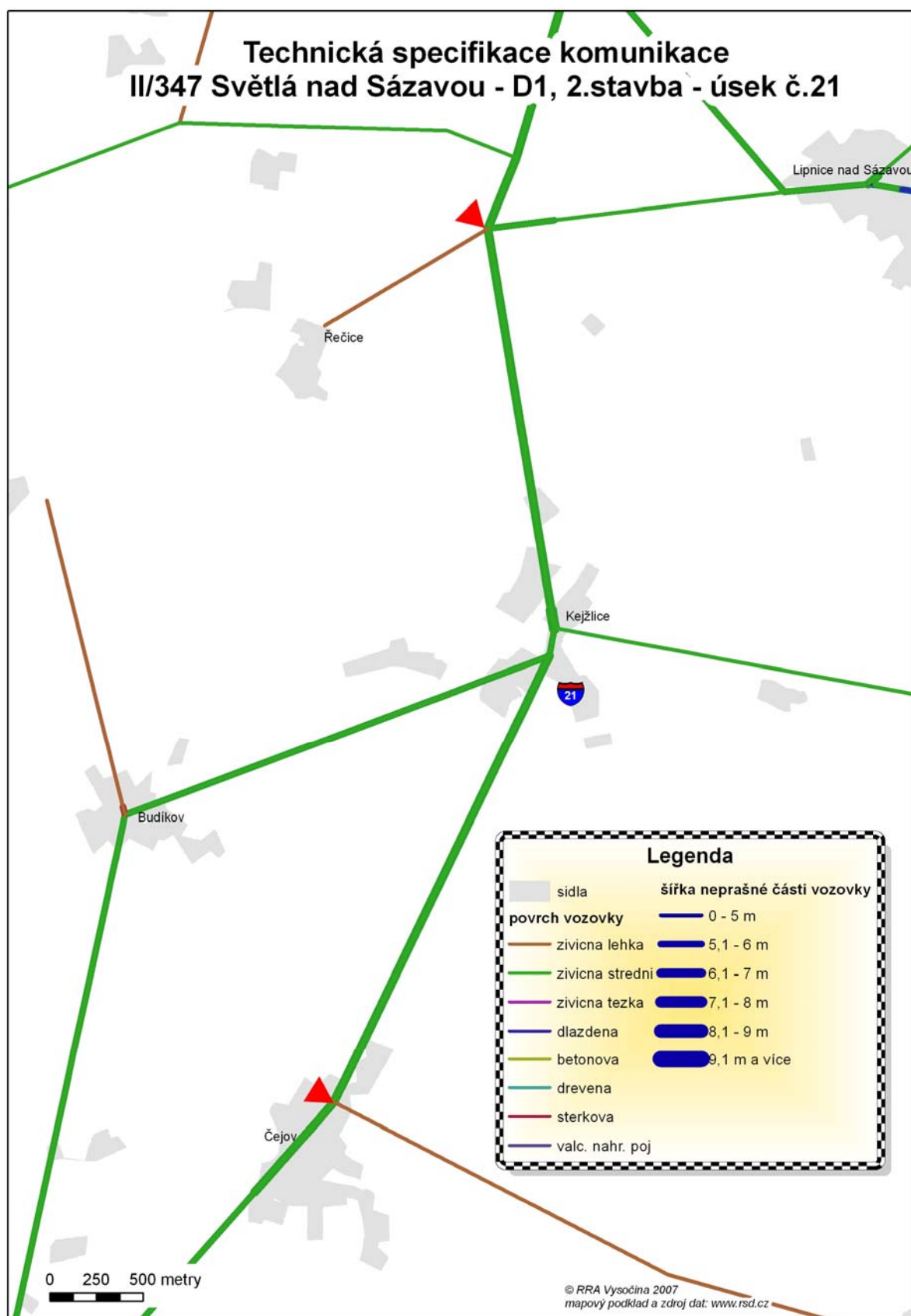
Význam a dopady akce:

- zvýšení mobility pracovních sil, zejména ve vazbě na pracovní příležitosti v průmyslové parku CTP v Humpolci
- zkrácení jízdní doby a zvýšení adaptability pracovní síly
- zvýšení atraktivnosti daného území investory
- zlepšení ekonomického potenciálu oblasti
- zvýšení jízdní bezpečnosti a snížení nehodovosti
- výrazné zkapacitnění celé trasy v souladu s platnou ČSN 736101

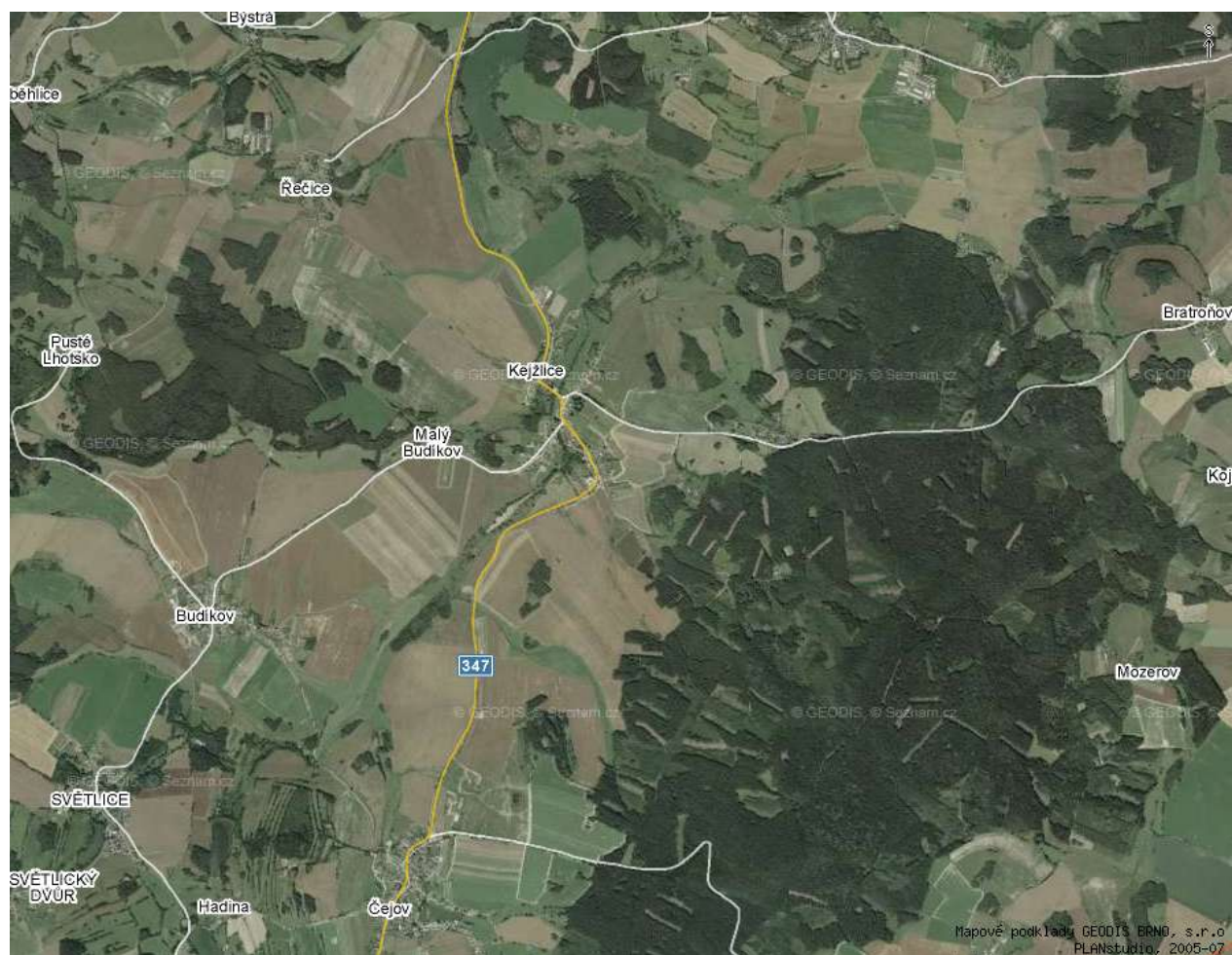
Uvažovaný rozsah prací:

Bude provedena celková rekonstrukce komunikace včetně nového povrchu. V rámci rekonstruovaného úseku budou odstraněny bodové závady a upraveny poloměry zatáček včetně sklonů a směrového vedení komunikace. Podrobná specifikace jednotlivých stavebních akcí bude uvedena v technickém projektu.





Příloha 3 – úsek 21



Použité zdroje dat v mapových kompozicích

Pro sestavení mapových příloh tohoto materiálu jsme vycházeli kromě primárních zdrojů uvedených u jednotlivých mapových kompozic ještě z následujících zdrojů:

Mapové podklady:

AKCE – identifikace akcí na silniční síti

© DOPRAVOPROJEKT Ostrava spol. s.r.o.

Silniční síť

© ŘSD ČR – Silniční databanka Ostrava

Kraj Vysočina 1:50 000

© T-MAPY, spol.s.r.o., Hradec Králové; zdroj dat: SHOCart, spol.s.r.o., Zlín

ArcČR 500

© ARCDATA PRAHA s.r.o

Statistická data:

Sčítání dopravy v roce 2005

© ŘSD ČR

Ostatní zdroje informací:

Charakteristika jednotlivých úseků

KÚ Vysočina