

sídlo: Pařížská 1230/1, 301 00 Plzeň  
telefon: 377 224 667  
edip@edip.cz, www.edip.cz



**15-35**

## **KONCEPCE ROZVOJE SILNIČNÍ SÍTĚ NA ÚZEMÍ KRAJE VYSOČINA**



**ČERVENEC 2017**

## ANOTACE


Obsahem zprávy je zpracování koncepce silniční sítě na území Kraje Vysočina.

Rozvoj silniční sítě Kraje Vysočina je postupné zrealizování účelné a kvalitní sítě regionálních silnic, jejichž smyslem je - v návaznosti na nadřazenou státní silniční síť - umožnit dopravní spojení mezi jednotlivými obcemi a dalšími zdroji a cíli dopravy v regionu.

Součástí této zprávy je návrh koncepce tohoto rozvoje se zaměřením na silnice II. a III. třídy, včetně optimalizace silniční sítě (návrh na změnu zatřídění některých komunikací), návrh dalšího postupu správy silniční sítě (určení priorit výstavby a rekonstrukcí krajské silniční sítě) v krátkodobém i dlouhodobém období.

Předmětem koncepce jsou silnice II. a III. třídy (silnice v majetku kraje). Záměry na dálnicích a silnicích I. třídy koncepce pouze přebírá z celostátních koncepčních materiálů, žádné nové nenavrhuje.

## IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

<i>Název zakázky:</i>	<b>Koncepce rozvoje silniční sítě na území Kraje Vysočina</b>
<i>Číslo zakázky:</i>	15-35
<i>Objednatel:</i>	Kraj Vysočina sídlo: Žižkova 57, 587 33 Jihlava IČ: 70890749
<i>Zhotovitel:</i>	 EDIP s.r.o. IČ: 25462482 sídlo: Pařížská 1, 301 00 Plzeň tel.: 377 224 667 e-mail: edip@edip.cz web: www.edip.cz
<i>Odpovědný řešitel:</i>	Ing. Jan Martolos
<i>Řešitelé:</i>	Ing. Luděk Bartoš Ing. Aleš Richtr Ing. Jan Šťastný Ing. Petr Kolečko Jakub Uhlík, DiS. Lenka Vohradská Ing. Jana Bartošová
<i>Datum:</i>	červenec 2017

# OBSAH

<b>1</b>	<b>ÚVOD .....</b>	<b>3</b>
1.1	CÍLE .....	3
1.2	POUŽITÉ PODKLADY .....	4
<b>2</b>	<b>ANALYTICKÁ ČÁST .....</b>	<b>7</b>
2.1	ŠIRŠÍ VZTAHY .....	7
2.2	DEMOGRAFIE .....	8
2.3	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O DÁLNIČNÍ A SILNIČNÍ SÍTI .....	11
2.4	STAVEBNÍ STAV .....	13
2.5	INVENTARIZACE PODKLADŮ .....	16
2.6	STÁVAJÍCÍ PÁTEŘNÍ SÍŤ .....	20
2.7	ZÁMĚRY NA SILNIČNÍ SÍTI .....	21
2.8	INTENZITA DOPRAVY .....	23
2.9	LINKOVÁ AUTOBUSOVÁ DOPRAVA .....	23
2.10	CYKLISTICKÁ DOPRAVA .....	23
2.11	OSTATNÍ DRUHY DOPRAVY .....	23
2.12	DOPRAVNĚ NEBEZPEČNÁ MÍSTA .....	24
2.13	EKONOMICKÉ UKAZATELE .....	26
2.14	SOUHRN A ZÁVĚRY .....	32
<b>3</b>	<b>NÁVRHOVÁ ČÁST .....</b>	<b>33</b>
3.1	METODIKA .....	33
3.2	KRITÉRIA PRO VYMEZENÍ PÁTEŘNÍ SÍŤE .....	33
3.3	NÁVRH PÁTEŘNÍ SÍŤE .....	34
3.4	KRITÉRIA PRO STANOVENÍ SÍŤE SILNIC II. TŘÍDY .....	35
3.5	NÁVRH SÍŤE SILNIC II. TŘÍDY .....	36
3.6	KRITÉRIA PRO MOŽNOST VYŘAZENÍ ÚSEKU ZE SILNIČNÍ SÍŤE .....	41
3.7	ZBYTNÉ ÚSEKY SILNIC .....	41
3.8	ZÁMĚRY NOVOSTAVEB SILNIC .....	49
3.9	VÝHLEDOVÉ INTENZITY DOPRAVY .....	50
3.10	VÝHLEDOVÁ SILNIČNÍ SÍŤ .....	51
3.11	METODIKA TVORBY NÁVRHU INVESTIC .....	52
3.12	VÝSLEDNÝ SEZNAM INVESTIC .....	55
3.13	ÚDRŽBA A OPRAVY .....	55
3.14	MULTIKRITÉRIÁLNÍ ANALÝZA POTŘEB INVESTIC .....	56
<b>4</b>	<b>ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ, MANAŽERSKÉ SHRUTÍ .....</b>	<b>60</b>
<b>5</b>	<b>PŘÍLOHY .....</b>	<b>63</b>

# 1 ÚVOD

## 1.1 CÍLE

Cílem studie je

- ✓ vyhodnotit potřebnost investic a údržby na jednotlivých komunikacích ve vlastnictví kraje ve vztahu k současné i očekávané intenzitě dopravy a budoucímu rozsahu veřejné hromadné dopravy ve výhledu do roku 2050 a jejich optimalizaci,
- ✓ navrhnout hlavní směry rozvoje silniční sítě v majetku kraje.

Díličmi cíli jsou:

- ✓ navrhnout páteřní komunikační síť krajských silnic včetně kritérií pro její výběr jako jeden z podkladů pro čerpání dotací z nového programovacího období,
- ✓ navrhnout přeřazení komunikací ze silnic II. třídy do silnic III. třídy, případně i opačně, nebo vyřazení některých úseků ze silniční sítě.

## 1.2 POUŽITÉ PODKLADY

### Obecné

- [1] Zákon 13/1997 o pozemních komunikacích.
- [2] ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic, včetně Změny 1 a 2 2013.
- [3] ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích, včetně Změny 1 2010.
- [4] ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací, včetně Změny 1 a Opravy 1. 2012.
- [5] TP 87. Navrhování údržby a oprav netuhých vozovek.
- [6] TP 189. Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích. 2.vydání. EDIP, 2012.
- [7] TP 225. Prognóza intenzit automobilové dopravy. 2. vydání. EDIP, 2012.

### Územně plánovací

- [8] Politika územního rozvoje ČR ve znění aktualizace č. 1, 2015: <http://www.mmr.cz/cs/Stavebni-rad-a-bytova-politika/Uzemni-planovani-a-stavebni-rad/Koncepce-Strategie/Politika-uzemniho-rozvoje-Ceske-republiky>
- [9] Zásady územního rozvoje Kraje Vysočina, 2008: <http://www.kr-vysocina.cz/zasady-uzemniho-rozvoje-kraje-vysocina/ds-300412/>
- [10] Platná územně-plánovací dokumentace sídel Kraje Vysočina: <http://www.kr-vysocina.cz/upd-obci/ds-301528/>
- [11] Strategie Kraje Vysočina 2020: <http://www.kr-urady.cz/strategie-kraje-vysocina-2020/ds-302546>
- [12] Program rozvoje Kraje Vysočina: [http://www.kr-vysocina.cz/vismo5/zobraz\\_dok.asp?id\\_org=450008&id\\_ktg=300352&n=program%2Drozvoje%2Dkraje%2Dvysocina](http://www.kr-vysocina.cz/vismo5/zobraz_dok.asp?id_org=450008&id_ktg=300352&n=program%2Drozvoje%2Dkraje%2Dvysocina)
- [13] Páteřní silniční síť Kraje Vysočina: <http://www.kr-urady.cz/doprava/ds-301125/archiv=0>
- [14] Návrh kategorizace páteřní sítě silnic II. a III. třídy kraje Vysočina: [http://extranet.kr-vysocina.cz/samosprava/index.php?akce=rada\\_materialy\\_detail&id=8972](http://extranet.kr-vysocina.cz/samosprava/index.php?akce=rada_materialy_detail&id=8972) zrušeno [http://extranet.kr-vysocina.cz/samosprava/index.php?akce=rada\\_materialy\\_detail&id=13277](http://extranet.kr-vysocina.cz/samosprava/index.php?akce=rada_materialy_detail&id=13277)
- [15] Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050: <http://databaze-strategie.cz/cz/md/strategie/dopravni-politika-cr-pro-obdobi-2014-2020-s-vyhledem-do-roku-2050>
- [16] Dopravní sektorové strategie, 2. fáze: <http://www.dopravnistrategie.cz>
- [17] Územní plán Brtnice (07/2010)
- [18] Územní plán Dolní Krupá, právní stav po vydání změny č. 2 (11/2014)
- [19] ÚPSÚ Golčův Jeníkov, včetně změn č. 1, 2 a 3 (09/2011)
- [20] Zadání územního plánu Golčův Jeníkov (10/2013)
- [21] Územní plán Hněvkovice (08/2013)
- [22] Územní plán Chotěboř, právní stav po změně č. 3 (01/2016)
- [23] Územní plán Jamné, včetně změny 1 (06/2014)
- [24] Územní plán Jemnice (06/2010)
- [25] Územní plán Jaroměřice nad Rokytnou, včetně změny 1 (04/2016)
- [26] Územní plán Kámen (okres Havlíčkův Brod), stav po vydání změny č. 1 (10/2007)
- [27] Územní plán obce Křižanov (10/2006)
- [28] ÚPSÚ Ledec nad Sázavou, včetně změn I. (08/2002)
- [29] Návrh zadání územního plánu Ledec nad Sázavou (10/2016)
- [30] Územní plán Lukavec (02/2014)
- [31] Územní plán Moravské Budějovice, právní stav po změně č. 3 (11/2015)

- [32] Návrh územního plánu Nové Město na Moravě (05/2016)
- [33] Návrh územního plánu Olešná, okres Pelhřimov (09/2015)
- [34] Územní plán Ostrov nad Oslavou, právní stav po vydání změny č. 1 (10/2014)
- [35] Územní plán Polná (08/2014)
- [36] Územní plán Rudolec (08/2015)
- [37] Územní plán obce Salačova Lhota (08/2006)
- [38] Územní plán Světlá nad Sázavou, právní stav po vydání změny č. 1 (03/2013)
- [39] Územní plán obce Třebelovice (09/2003)
- [40] Návrh zadání územního plánu Třebelovice (06/2016)
- [41] Územní plán města Velká Bíteš, po změnách č. 1 až 7 (10/2015)

## Další

- [42] Plán zimní údržby silnic: <http://www.ksusv.cz/zimni-udrzba/ds-1005>
- [43] Data KSÚSV, databázové údaje interní aplikace (Sepie)
- [44] Integrovaný regionální operační program: <http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Microsites/IROP/Uvodni-strana>
- [45] Strategie rozvoje cykloturistiky a cyklo dopravy v Kraji Vysočina na období 2014 – 2020, KP projekt s.r.o., 2014 <http://www.kr-vysocina.cz/strategie-rozvoje-cykloturistiky-a-cyklo dopravy-v-kraji-vysocina-na-obdobi-2014-2020-finalni-zneni/d-4055185>
- [46] NÖ Strategie Verkehr, <http://www.no.e.gv.at/Verkehr-Technik/Planungen-Beratung/Strategie-Verkehr.html>
- [47] Systém pro komplexní posouzení kritických míst a řízení rizik na pozemních komunikacích z hlediska bezpečnosti a plynulosti provozu pro potřeby dopravní policie ČR, identifikační kód: VG20112015051SYKRIK, softwarová aplikace
- [48] Andres, J., Mikulík, J., Rokytová, J., Hrubý, Z., Skládáný, P. Metodika identifikace a řešení míst častých dopravních nehod. Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., Brno, 2001. ISBN 80-902141-9-3.
- [49] Statistika dopravních nehod, <https://analytika.kr-vysocina.cz/SitePages/Safety.aspx>
- [50] Generel krajských silnic Jihomoravského kraje, 2006 (úprava 2008): <http://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=6927&TypeID=2>
- [51] Koncepce optimalizace dopravní sítě na území Jihočeského kraje, 2011: [http://www.kraj-jihocesky.cz/1610/koncepce\\_optimalizace\\_dopravni\\_site\\_na\\_uzemi\\_jihoceskeho\\_kraje.htm](http://www.kraj-jihocesky.cz/1610/koncepce_optimalizace_dopravni_site_na_uzemi_jihoceskeho_kraje.htm)
- [52] Dopravní plán Kraje Vysočina pro roky 2012-2016, Krajský úřad Kraje Vysočina, Odbor dopravy a silničního hospodářství
- [53] Plán dopravní obslužnosti území Kraje Vysočina pro období 2017 – 2021, Krajský úřad Kraje Vysočina, Odbor dopravy a silničního hospodářství
- [54] Strategie rozvoje cykloturistiky a cyklo dopravy v Kraji Vysočina na období 2014-2020, KP projekt s.r.o., 2014
- [55] Akční plán Kraje Vysočina, CDV v.v.i., 2016
- [56] Silnice I/19 Kámen obchvat, informační leták, stav k 07/2016, ŘSD ČR
- [57] Silnice I/34 Božejov – Ondřejov – Pelhřimov, technická průvodka stavby, ŘSD ČR
- [58] Silnice I/34 Pelhřimov, západní obchvat, informační leták, stav k 11/2016, ŘSD ČR
- [59] Silnice I/34 Roušťany – Pohled, informační leták, stav k 11/2016, ŘSD ČR
- [60] Silnice I/37 Sklené nad Oslavou - obchvat, informační leták, stav k 01/2017, ŘSD ČR
- [61] Silnice I/37 Osová Bítýška - obchvat, informační leták, stav k 07/2016, ŘSD ČR
- [62] Silnice I/38 Havlíčkův Brod, JV obchvat, informační leták, stav k 07/2016, ŘSD ČR
- [63] Silnice I/38 Želetava - obchvat, informační leták, stav k 08/2016, ŘSD ČR

- [64] Přehledy z informačního systému o silniční a dálniční síti ČR:  
[https://www.rsd.cz/wps/wcm/connect/d4f00eed-e6d7-4488-bac4-233113763473/prehledy\\_2016\\_7\\_cr.pdf?MOD=AJPERES](https://www.rsd.cz/wps/wcm/connect/d4f00eed-e6d7-4488-bac4-233113763473/prehledy_2016_7_cr.pdf?MOD=AJPERES)
- [65] Digitální vektorová geografická databáze České republiky ArcČR® 500:  
<https://www.arcdata.cz/produkty/geograficka-data/arccr-500>
- [66] Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2015:  
<http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx>
- [67] Specializovaná mapa s odborným obsahem – Posouzení úrovně bezpečnosti pozemních komunikací z hlediska dopravní nehodovosti: <http://sykrik.vectormap.cz/>
- [68] Rozpočty Kraje Vysočina: <https://www.kr-vysocina.cz/rozpocet-kraje-vysocina/ds-300399>
- [69] Program zlepšování kvality ovzduší zóny Jihovýchod,  
[http://www.mzp.cz/cz/kvalita\\_ovzdusi\\_jihovychod\\_2016](http://www.mzp.cz/cz/kvalita_ovzdusi_jihovychod_2016)
- [70] Operační program životní prostředí 2014-2020 (prioritní osa 4), <http://www.opzp2007-2013.cz/sekce/768/novy-program-2014-2020/>
- [71] Národní program životní prostředí (prioritní oblast 5),  
[http://www.mzp.cz/cz/narodni\\_program\\_zivotni\\_prostredi](http://www.mzp.cz/cz/narodni_program_zivotni_prostredi)

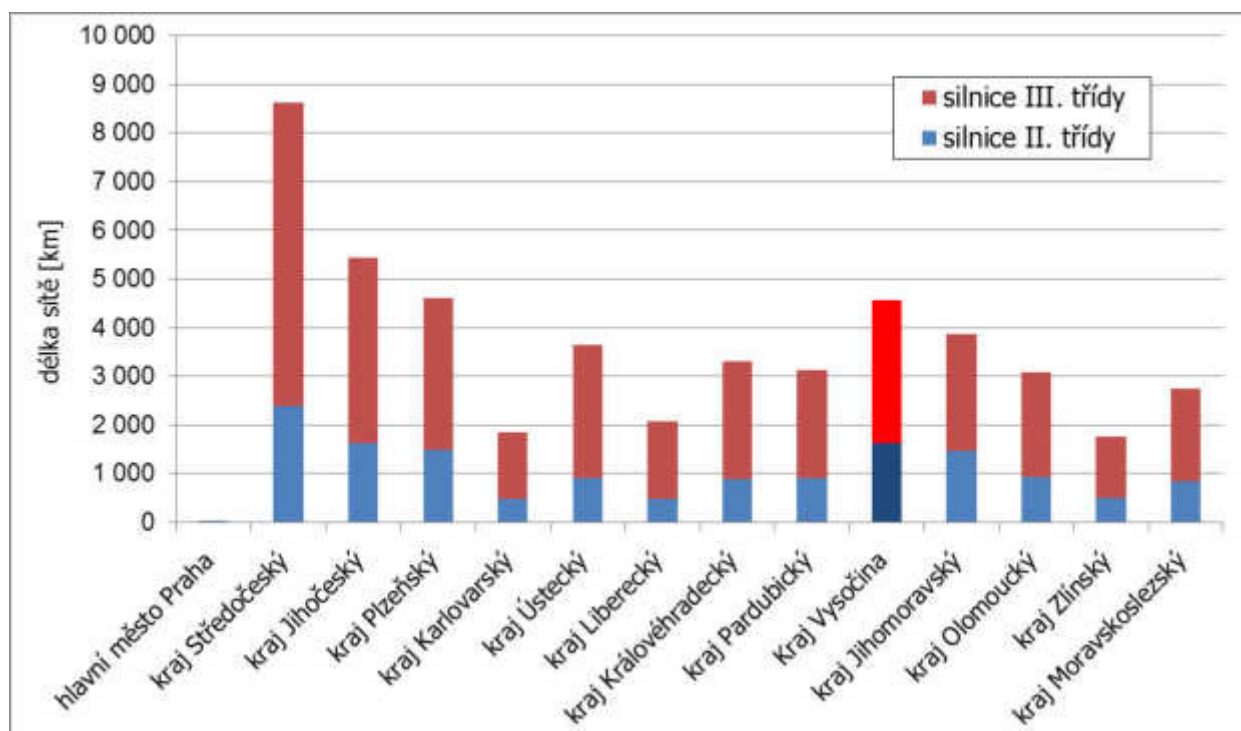
## 2 ANALYTICKÁ ČÁST

### 2.1 ŠIRŠÍ VZTAHY

Kraj Vysočina se svou rozlohou 6 796 km<sup>2</sup> zaujímá 5. místo mezi 14 českými kraji. Kraj Vysočina v rámci České republiky zaujímá centrální polohu (viz **Přílohu 1**). Sousedí s krajem Jihočeským, Středočeským, Pardubickým a Jihomoravským, se kterým vytváří oblast NUTS 2 za účelem podpory regionálního rozvoje. Je pro něj charakteristická členitost území, vyšší nadmořská výška a řídké osídlení.

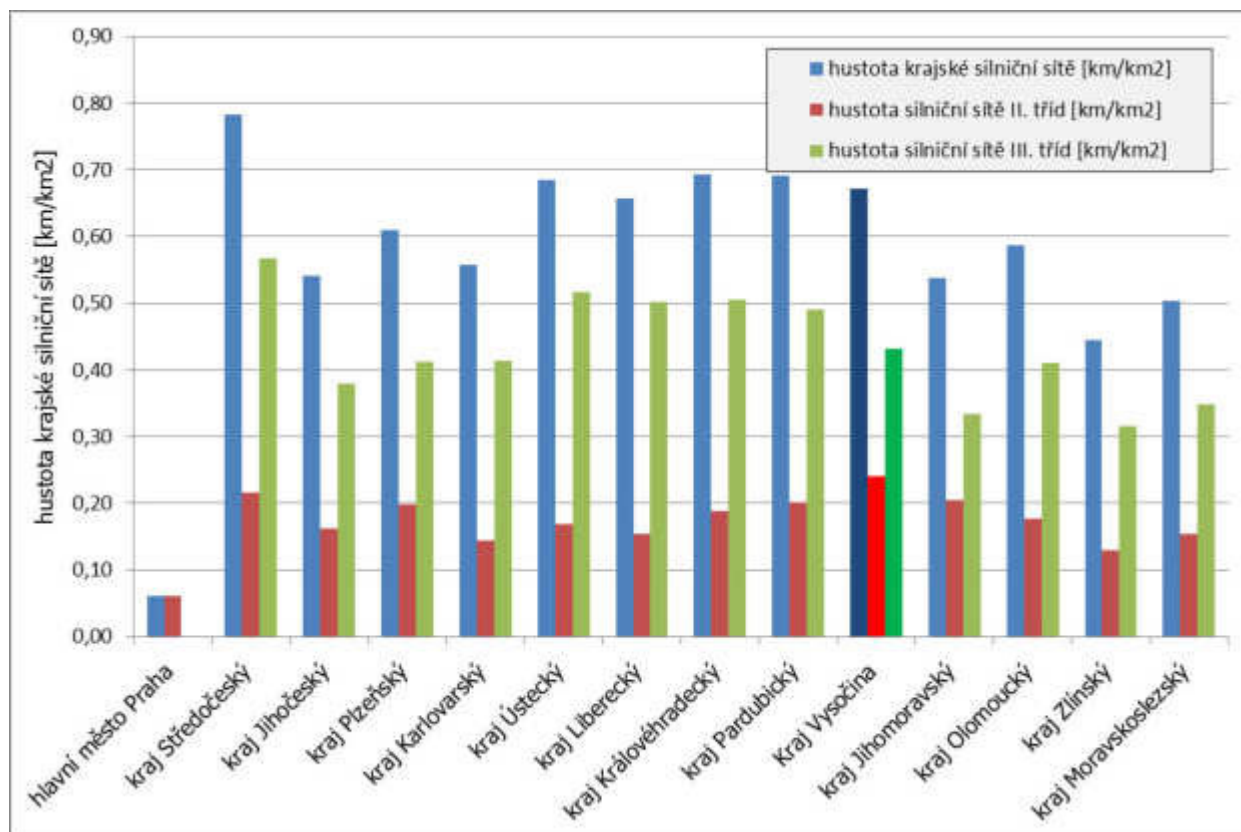
		délka silniční sítě k 1.7.2016 [km]					rozloha [km <sup>2</sup> ] k 30.6.2016	počet obyvatel k 30.6.2016	hustota dálniční a silniční sítě [km/km <sup>2</sup> ]	hustota krajské silniční sítě [km/km <sup>2</sup> ]	hustota silniční sítě II. tříd [km/km <sup>2</sup> ]	hustota silniční sítě III. tříd [km/km <sup>2</sup> ]
		dálnice	silnice I. třídy	silnice II. třídy	silnice III. třídy	celkem						
CZ010	hlavní město Praha	44	10	30		84	496	1 272 774	0,17	0,06	0,06	0,00
CZ020	kraj Středočeský	347	661	2 384	6 242	9 633	11 016	1 333 064	0,87	0,78	0,22	0,57
CZ031	kraj Jihočeský	47	650	1 635	3 810	6 143	10 058	638 397	0,61	0,54	0,16	0,38
CZ032	kraj Plzeňský	109	416	1 494	3 111	5 130	7 561	577 538	0,68	0,61	0,20	0,41
CZ041	kraj Karlovarský	38	184	475	1 372	2 068	3 314	297 212	0,62	0,56	0,14	0,41
CZ042	kraj Ústecký	78	486	897	2 753	4 215	5 335	822 272	0,79	0,68	0,17	0,52
CZ051	kraj Liberecký	5	337	487	1 590	2 418	3 163	440 108	0,76	0,66	0,15	0,50
CZ0 52	kraj Královéhradecký	17	439	894	2 407	3 757	4 759	551 137	0,79	0,69	0,19	0,51
CZ053	kraj Pardubický	13	459	913	2 213	3 598	4 519	516 504	0,80	0,69	0,20	0,49
CZ063	Kraj Vysočina	93	420	1 631	2 931	5 074	6 796	509 155	0,75	0,67	0,24	0,43
CZ064	kraj Jihomoravský	160	422	1 468	2 400	4 450	7 195	1 177 120	0,62	0,54	0,20	0,33
CZ071	kraj Olomoucký	127	350	927	2 166	3 569	5 267	634 049	0,68	0,59	0,18	0,41
CZ072.	kraj Zlínský	33	343	511	1 254	2 141	3 963	584 140	0,54	0,45	0,13	0,32
CZ080	kraj Moravskoslezský	100	628	840	1 895	3 463	5 428	1 211 396	0,64	0,50	0,15	0,35
	<b>celkem</b>	<b>1 210</b>	<b>5 805</b>	<b>14 585</b>	<b>34 142</b>	<b>55 742</b>	<b>78 870</b>	<b>10 564 866</b>	<b>0,71</b>	<b>0,62</b>	<b>0,18</b>	<b>0,43</b>

Tabulka 1: Délky dálnic a silnic v jednotlivých krajích, hustota silniční sítě (Zdroj: [64], [65])



Obrázek 1: Délka silnic II. a III. třídy v jednotlivých krajích ČR (Zdroj: [64])





Obrázek 2: Hustota silniční sítě (celkem, II. a III. tříd) v jednotlivých krajích ČR (Zdroj: [64], [65])

Silniční a železniční síť Kraje Vysočina má strategický význam z pohledu vnitrostátního i celoevropského. Území kraje je součástí střeoevropské urbanizované osy (Berlín–Praha–Viedeň/Bratislava–Budapešť). Dálnice D1 (v síti evropských silnic označení E50 a E65) tak slouží dopravě národní i evropské, je zařazena do sítě TEN-T.

## 2.2 DEMOGRAFIE

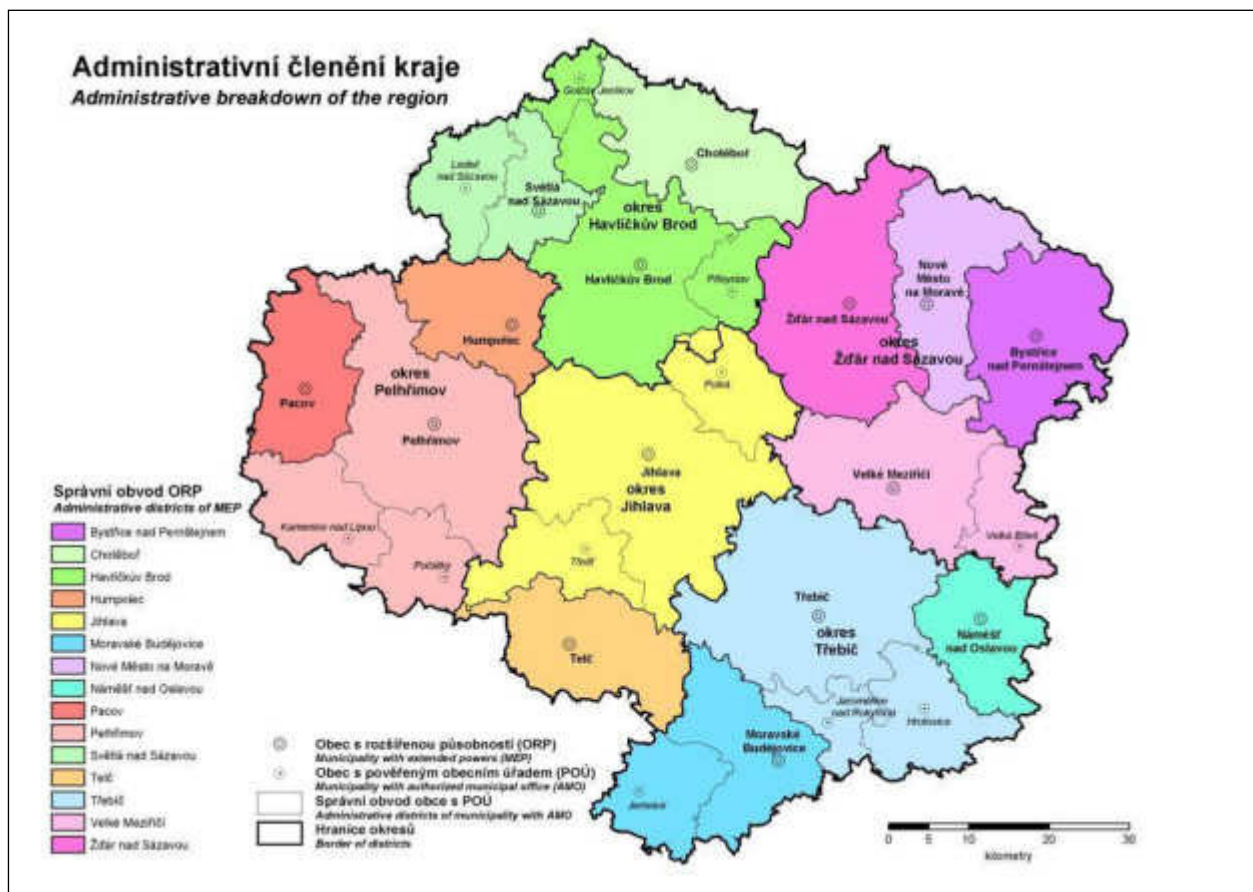
K 30.6.2016 žilo v Kraji Vysočina 509 155 obyvatel. Rozlohou 6 796 km<sup>2</sup> se sice Kraj Vysočina řadí na páté místo mezi kraji, počtem obyvatel ale až na místo dvanácté, což se odráží ve velmi nízké hustotě osídlení, 75,1 obyvatele na km<sup>2</sup>, tato hodnota nedosahuje ani 57 % průměru České republiky a v rámci krajů je druhá nejnižší.

Počet obyvatel kraje v posledních letech klesá vlivem migračního i přirozeného úbytku. Klesá i počet přistěhovaných a usedlých cizinců. Pokračuje proces stárnutí obyvatelstva, zvyšuje se počet obyvatel starších 65 let a roste průměrný věk.

Území Kraje Vysočina se administrativně člení na 5 okresů, 15 správních obvodů obcí s rozšířenou působností (ORP) a 26 obvodů pověřených obecních úřadů (POÚ). Základní samosprávnou jednotkou jsou obce, kterých je v kraji 704 (stav od 1. ledna 2005). Obec na Vysočině má v průměru 731 obyvatel, tedy nejméně ze všech krajů České republiky. V kraji jsou nejčastěji zastoupeny obce s méně než 500 obyvateli. Statut města má v současnosti 34 obcí kraje, což je v rámci České republiky vzhledem k velikosti regionu mírně podprůměrné. Obce podle velikosti jsou zobrazeny v **Příloze 2**, obce podle hustoty osídlení v **Příloze 3**.

Okres	Rozloha [km <sup>2</sup> ]	Počet obyvatel	Hustota osídlení [obyv./km <sup>2</sup> ]	Počet obcí
Havlíčkův Brod	1 265	94 885	75	120
Jihlava	1 199	112 417	94	123
Pelhřimov	1 290	72 061	56	120
Třebíč	1 463	112 076	77	167
Žďár nad Sázavou	1 579	118 456	75	174

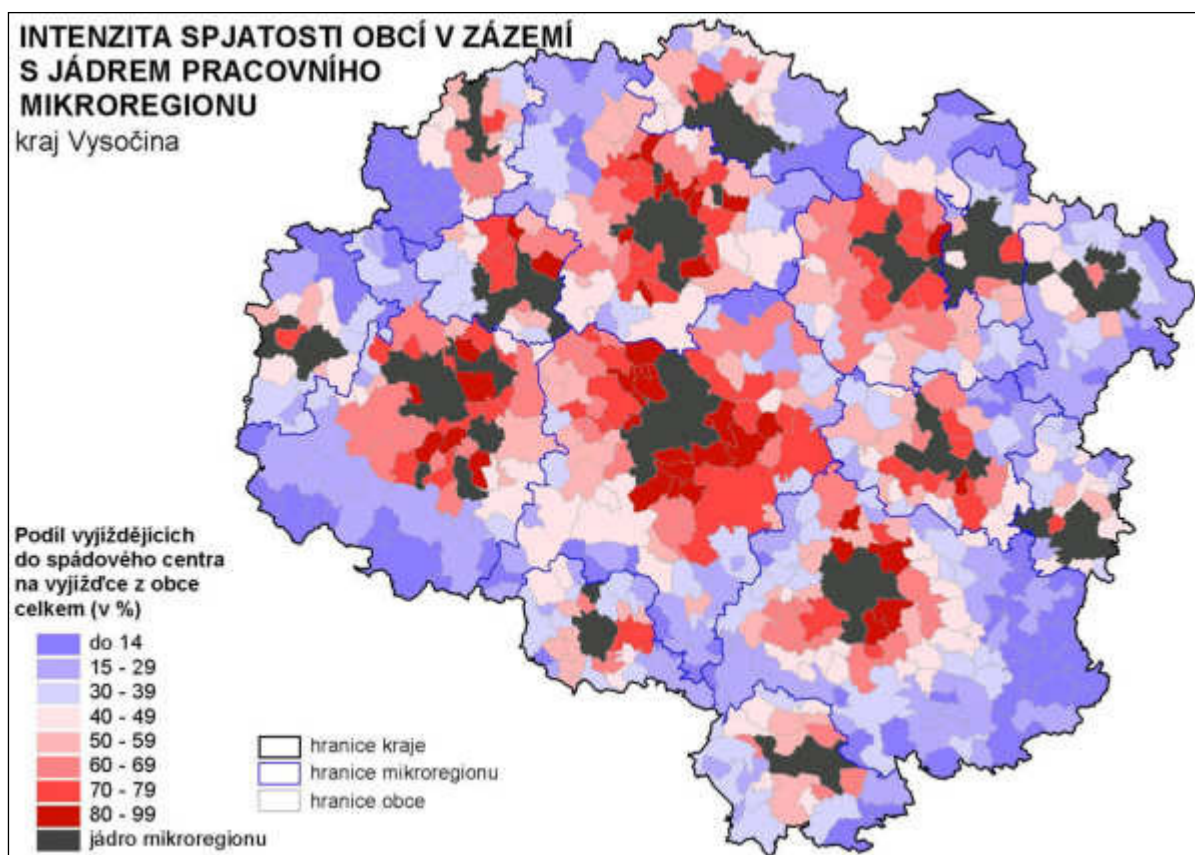
Tabulka 2: Vybrané údaje okresů k 1.1.2015 (Zdroj: [65])



Obrázek 3: Administrativní členění Kraje Vysočina ([65]).



Obrázek 4: Analýza dojížděky do zaměstnání – pracovní mikroregiony (ČSÚ, [65])



Obrázek 5: Analýza dojížděky do zaměstnání – intenzita spjatosti obcí s jádrem mikroregionu ([65])

## 2.3 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O DÁLNIČNÍ A SILNIČNÍ SÍTI

Dálniční a silniční síť na území Kraje Vysočina (viz **Přílohu 4**), tvoří (stejně jako v ostatních krajích) dvě skupiny komunikací s odlišným vlastníkem:

- ✓ Nadřazená síť tvořená dálnicemi a silnicemi I. třídy, ve vlastnictví státu zastupovaného Ředitelstvím silnic a dálnic ČR.
- ✓ Krajská síť tvořená silnicemi II. a III. třídy, ve vlastnictví Kraje Vysočina.

### Nadřazená síť dálnic a silnic I. třídy

Základní funkcí nadřazené sítě je převedení průjezdné dopravy přes území kraje. Další podstatnou funkcí je zajištění rychlého, bezpečného a kapacitně vyhovujícího spojení se sousedními krají. A konečně z hlediska státu sice podružnou, ale z hlediska kraje významnou funkcí nadřazené sítě je převedení významných směrů krajské dopravy, především pro spojení okresních a dalších velkých měst.

Z hlediska využitelnosti nadřazené sítě pro krajskou dopravu lze za optimální označit vedení dálnice D1 diametrálním směrem s přímou vazbou na krajské město Jihlava. Naopak síť silnic I. třídy je oproti většině ostatních krajů orientována převážně tangenciálně. Silnice I. třídy proto nezvykle zajišťují pouze jedno spojení krajského města s okresním městem (Havlíčkův Brod), zatímco přímá spojení Jihlavy se zbylými okresními městy se realizují po silnicích II. třídy.

### Krajská síť silnic II. a III. třídy

Krajská silniční síť představuje velmi široké spektrum komunikací s rozdílným dopravním významem, intenzitou dopravy, dopravně technickým i stavebním stavem.

Na vrcholu sítě krajských silnic stojí silnice II/602, II/405 a II/353 zajišťující spojení z Jihlavy do okresních měst Pelhřimova, Třebíče a Žďáru nad Sázavou, které jsou postupně přestavovány do kategorie S 9,5/70 včetně výstavby obchvatů obcí.

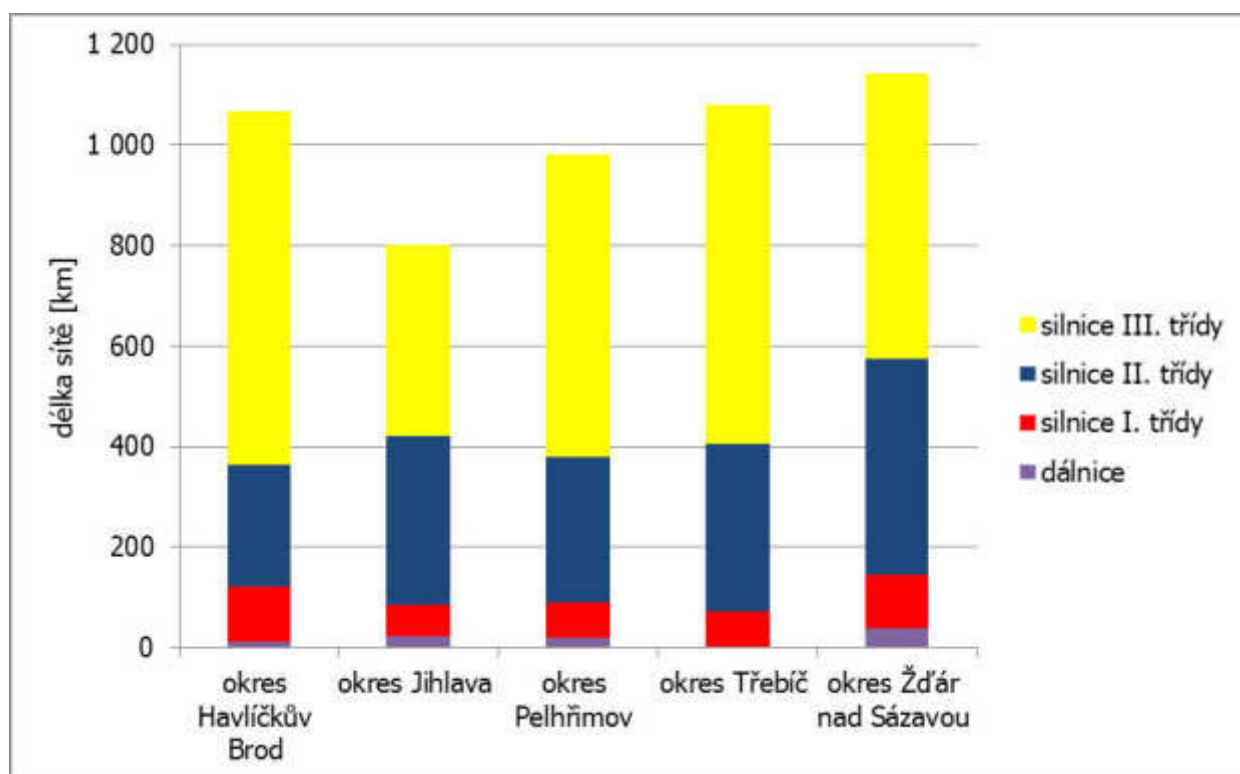
Silně dopravně zatížená je silnice II/406 spojující Jihlavu s Telčí, zejména v úseku od Jihlavy do Třeště. Nejzatíženějším úsekem silnice II. třídy v Kraji Vysočina je silnice II/602 na průjezdním úseku Jihlavou (přes 20 tis. voz/den na Hradební ulici v centru města). Mimo průjezdní úseky je nejvyšší intenzita dopravy na silnici II/602 mezi Jihlavou a křižovatkou s již zmíněnou silnicí II/406 – 12 tis. voz/den, což odpovídá nadprůměrně zatížené silnici I. třídy.

Zvláštní funkci mají silnice souběžné s dálnicí D1, zejména silnice II/602 z Jihlavy přes Velké Meziříčí a Velkou Bíteš na Brno, která je vedena v těsném souběhu s trasou D1. Na těchto silnicích dochází k nepravidelnému nárazovému nárůstu provozu, na který nejsou (a ani nemohou být) dimenzovány, v době mimořádných stavů na dálnici, a to jak plánovaných (stavební práce), tak neplánovaných (dopravní nehody).

Základní statistické údaje o silniční síti Kraje Vysočina jsou převzaty ze Silniční databanky Ředitelství silnic a dálnic ČR – údaje k 1.7.2016.

okres	dálnice	silnice I. třídy	silnice II. třídy	silnice III. třídy	celkem
Havlíčkův Brod	12	109	242	705	1 068
Jihlava	22	64	334	383	803
Pelhřimov	20	69	291	602	981
Třebíč	-	71	335	676	1 081
Žďár nad Sázavou	39	107	430	567	1 142
<b>celkem</b>	<b>93</b>	<b>420</b>	<b>1 631</b>	<b>2 931</b>	<b>5 074</b>

Tabulka 3: Délka silniční sítě v jednotlivých okresech podle kategorie silnice [km] (Zdroj: [64]), stav k 1.7.2016



Obrázek 6: Délka silniční sítě v jednotlivých okresech podle kategorie silnice [km] (Zdroj: [64]), stav k 1.7.2016

### Objekty na silnicích

okres	dálnice		silnice I. třídy		silnice II. třídy		silnice III. třídy		celkem	
	počet	délka [m]	počet	délka [m]	počet	délka [m]	počet	délka [m]	počet	délka [m]
Havlíčkův Brod	6	169	35	1 082	52	728	114	890	207	2 870
Jihlava	24	454	40	624	74	1 092	73	648	211	2 818
Pelhřimov	15	954	28	538	61	640	84	864	188	2 996
Třebíč	-	-	23	915	70	970	94	662	187	2 546
Žďár n. Sáz.	57	2 042	32	552	117	1 132	135	1 049	341	4 774
<b>celkem</b>	<b>102</b>	<b>3 619</b>	<b>158</b>	<b>3 711</b>	<b>374</b>	<b>4 562</b>	<b>500</b>	<b>4 113</b>	<b>1 134</b>	<b>16 005</b>

Tabulka 4: Počty a délka mostů v jednotlivých okresech podle kategorie silnice (Zdroj: [64]), stav k 1.7.2016

okres	dálnice		silnice I. třídy		silnice II. třídy		silnice III. třídy		celkem	
	podjezdy	přejezdy	podjezdy	přejezdy	podjezdy	přejezdy	podjezdy	přejezdy	podjezdy	přejezdy
Havlíčkův Brod	2	-	4	1	8	14	9	16	23	31
Jihlava	10	-	15	1	7	9	5	18	37	28
Pelhřimov	16	-	8	1	3	12	6	16	33	29
Třebíč	-	-	3	4	4	8	9	33	16	45
Žďár n.Sáz.	16	-	2	1	14	6	12	12	44	19
<b>celkem</b>	<b>44</b>	<b>-</b>	<b>32</b>	<b>8</b>	<b>36</b>	<b>49</b>	<b>41</b>	<b>95</b>	<b>153</b>	<b>152</b>

Tabulka 5: Počty přejezdů a podjezdů v jednotlivých okresech podle kategorie silnice (Zdroj: [64]), stav k 1.7.2016

## 2.4 STAVEBNÍ STAV

Stavební stav silniční sítě byl zjištěn z podkladů Silniční databanky Ostrava (ŘSD) a z údajů poskytnutých SÚS.

### Stavebně technický stav

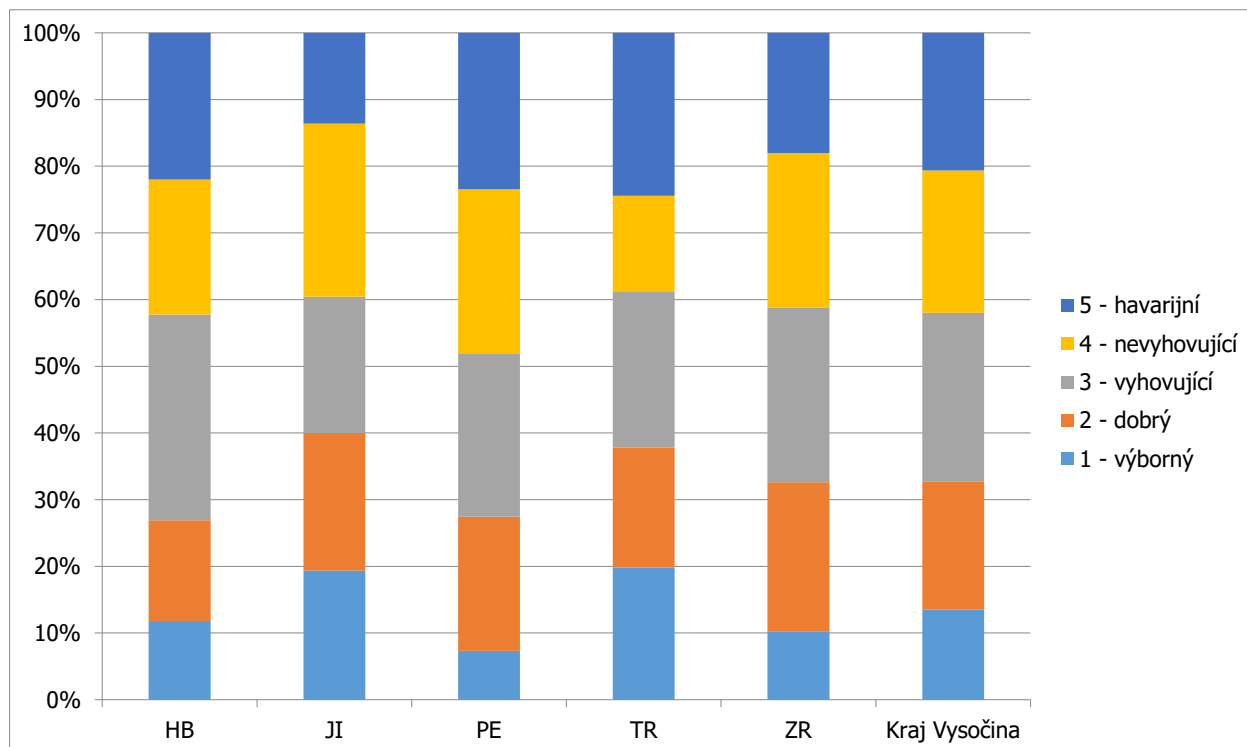
kryt vozovky	dálnice	silnice I. třídy	silnice II. třídy	silnice III. třídy	celkem
dlážděný	-	-	10	11	22
betonový	67	-	0	-	67
živičný těžký	25	214	119	18	376
živičný střední	-	195	1 365	2 159	3 719
živičný lehký	-	11	133	733	876
válcovaný náhr.	-	-	4	0	4
šterkový	-	-	-	9	9
bez určení		1	0	1	2
<b>celkem</b>	93	420	1 631	2 931	5 074

Tabulka 6: Délka silniční sítě [km] podle povrchu komunikace (Zdroj: [64]), stav k 1.7.2016

V **Příloze 6** je znázorněn stavebně-technický stav vozovek silnic II. a III. třídy. Souhrnné údaje jsou uvedeny v tabulce.

	třída	stav 1	stav 2	stav 3	stav 4	stav 5	celkem
okres	silnice	výborný	dobrý	vyhovující	nevyhovující	havarijní	
Havl. Brod	II.	48,2	26,9	82,5	51,4	33,1	242,1
	III.	63,0	115,7	208,3	139,5	174,3	700,9
	celkem	<b>111,3</b>	<b>142,6</b>	<b>290,8</b>	<b>190,9</b>	<b>207,4</b>	<b>943,0</b>
Jihlava	II.	69,1	96,1	73,9	73,5	18,9	331,4
	III.	69,2	50,9	71,9	111,5	78,1	381,5
	celkem	<b>138,2</b>	<b>147,0</b>	<b>145,8</b>	<b>185,0</b>	<b>97,0</b>	<b>712,9</b>
Pelhřimov	II.	26,6	85,0	79,5	51,1	47,1	289,3
	III.	38,5	93,6	137,8	167,3	161,0	598,1
	celkem	<b>65,1</b>	<b>178,7</b>	<b>217,3</b>	<b>218,3</b>	<b>208,1</b>	<b>887,4</b>
Třebíč	II.	106,7	74,5	83,8	38,6	31,0	334,7
	III.	94,2	107,4	152,8	107,4	216,3	678,1
	celkem	<b>200,9</b>	<b>182,0</b>	<b>236,6</b>	<b>146,0</b>	<b>247,4</b>	<b>1012,8</b>
Žďár n.Sáz.	II.	24,5	130,1	174,5	51,4	49,5	430,0
	III.	76,2	92,2	84,5	178,5	129,0	560,4
	celkem	<b>100,7</b>	<b>222,2</b>	<b>259,0</b>	<b>229,9</b>	<b>178,5</b>	<b>990,4</b>
Kraj Vysočina	II.	275,1	412,7	494,2	266,0	179,6	1627,6
	III.	341,0	459,8	655,3	704,2	758,7	2919,0
	celkem	<b>616,1</b>	<b>872,4</b>	<b>1149,5</b>	<b>970,2</b>	<b>938,3</b>	<b>4546,5</b>

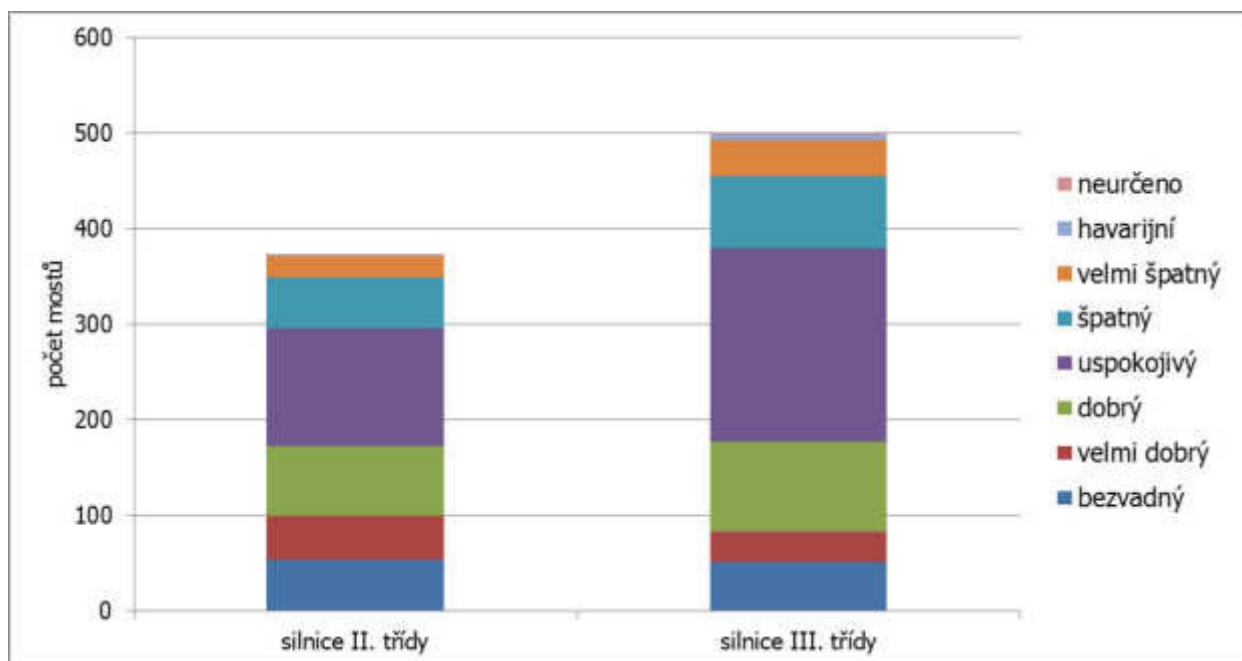
Tabulka 7: Délka sítě podle stavebně-technického stavu vozovky [km] (Zdroj: [64]), stav k 1.7.2016



Obrázek 7: Podíl délky sítě daného stavu na celkové délce sítě, podle okresů a Kraj Vysočina celkem (Zdroj: [64])

## Mosty

V **Příloze 8** je znázorněn stav mostů silnic II. a III. třídy podle stavu nosné konstrukce nebo spodní stavby. Souhrnné údaje jsou uvedeny v tabulce.



Obrázek 8: Počty mostů podle stavu nosné konstrukce nebo spodní stavby, krajské silnice (Zdroj: [64]), stav k 1.7.2016

	třída	stav 1	stav 2	stav 3	stav 4	stav 5	stav 6	stav 7		
okres	silnice	bezvadný	velmi dobrý	dobrý	uspokojivý	špatný	velmi špatný	havarijní	neurčeno	celkem
Havl. Brod	D	-		3	2	1	-	-	-	6
	I.	9	10	9	6	1	-	-	-	35
	II.	9	7	9	19	3	4	-	1	52
	III.	19	10	24	38	12	9	-	2	114
	celkem	37	27	45	65	17	13	-	3	207
Jihlava	D	-	7	8	9	-	-	-	-	24
	I.	6	18	8	6	2	-	-	-	40
	II.	13	18	14	23	4	2	-	2	74
	III.	6	5	12	34	9	7	-	-	73
	celkem	25	48	42	72	15	9	-	2	211
Pelhřimov	D	-	6	6	2	-	1	-	-	15
	I.	1	12	9	4	2	-	-	-	28
	II.	9	6	13	20	12	-	-	1	61
	III.	5	3	13	41	18	4	-	-	84
	celkem	15	27	41	67	32	5	-	1	188
Třebíč	D	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	I.	10	3	3	3	3		1	-	23
	II.	10	4	9	24	16	7	-	-	70
	III.	5	5	12	42	20	8	2	-	94
	celkem	25	12	24	69	39	15	3	-	187
Žďár n.Sáz.	D	-	11	19	21	4	2	-	-	57
	I.	6	7	8	5	5	1	-	-	32
	II.	12	12	27	38	18	9	1	-	117
	III.	16	9	33	48	16	10	3	-	135
	celkem	34	39	87	112	43	22	4	-	341
Kraj Vysočina	D	-	24	36	34	5	3	-	-	102
	I.	32	50	37	24	13	1	1	-	158
	II.	53	47	72	124	53	22	1	2	374
	III.	51	32	94	203	75	38	5	2	500
	celkem	136	153	239	385	146	64	7	4	1134

Tabulka 8: Počty mostů podle stavu nosné konstrukce nebo spodní stavby (Zdroj: [64]), stav k 1.7.2016



## 2.5 INVENTARIZACE PODKLADŮ

Tato kapitola obsahuje přehled a důležité závěry podkladů s dopadem na návrh rozvoje silniční sítě Kraje Vysočina. Přehled všech použitých podkladů obsahuje kapitola 1.2.

### Politika územního rozvoje ČR

Vymezuje pouze koridory nadřazené sítě dálnic a vybraných silnic I. třídy. V Kraji Vysočina se jedná o tyto koridory:

**S8** (Mladá Boleslav) – R10 – Nymburk – Poděbrady – D11 – Kolín – Kutná Hora – Čáslav – **Golčův Jeníkov – Havlíčkův Brod – Jihlava** – Znojmo – Hatě – hranice ČR/Rakousko (– Wien)

**S13 b)** Písek – Tábor – D3 – **Pelhřimov – D1**

### Zásady územního rozvoje Kraje Vysočina

Zásady územního rozvoje Kraje Vysočina (ZÚR [9]) byly od svého schválení v roce 2008 již třikrát aktualizovány, naposledy 13.9.2016. Zejména aktualizace č. 1 přinesla podstatné změny v oblasti dopravy.

ZÚR zpřesňují plochy a koridory vymezené Politikou územního rozvoje. Navíc vymezují další plochy a koridory. Konkrétně na nadřazené síti dálnic a silnic I. třídy se jedná o tyto plochy a koridory:

**Dálnice D1** - plocha pro novou MÚK dálnice D1 a silnice II/352 Měšín

**Silnice I/38** - koridor pro homogenizaci stávajícího tahu  
 - obchvat I/38 Kámen  
 - přeložka silnice I/38 Jihlava – Moravské Budějovice  
 - přeložka silnice I/38 Moravské Budějovice – hranice kraje

**Silnice I/19** - koridor pro homogenizaci stávajícího tahu  
 - přeložka silnice I/19 Čížkov  
 - přeložka silnice I/19 Pohled  
 - přeložka silnice I/19 Krátká Ves – Stříbrné Hory  
 - přeložka silnice I/19 Nové Město na Moravě – Rovné

**Silnice I/23** - koridor pro homogenizaci stávajícího tahu  
 - silnice I/23 Mrákotín – Krahulčí – přeložka I/23 Krahulčí  
 - obchvat I/23 Stará Říše  
 - obchvat I/23 Markvartice  
 - přeložka silnice I/23 Markvartice – Předín  
 - obchvat I/23 Štěměchy  
 - přeložka silnice I/23 Náměšť nad Oslavou

**Silnice I/34** - koridor pro homogenizaci stávajícího tahu  
 - přeložka silnice I/34 Božejov – Pelhřimov  
 - silnice I/34 – západní obchvat Pelhřimova  
 - obchvat I/34 Věž, Skála  
 - silnice I/34 Roušňany – Pohled  
 - obchvat I/34 Krátká Ves  
 - přeložka silnice I/34 Česká Bělá - Slavětín  
 - obchvat I/34 Ždírec nad Doubravou

**Silnice I/37** - koridor pro homogenizaci stávajícího tahu  
 - obchvat I/37 Žďár nad Sázavou  
 - obchvat I/37 Sazomín  
 - obchvat Ostrov nad Oslavou  
 - přeložka silnice I/37 Jívoví – Křižanov

- přeložka silnice I/37 Osová Bítýška
  - územní rezerva pro prověření budoucího umístění stavby přeložky silnice I/37 Ždírec nad Doubravou – Vojnův Městec
  - územní rezerva pro prověření budoucího umístění stavby obchvatu I/37 Velká Bíteš – jižní varianta
- Ostatní**
- územní rezerva pro prověření budoucího umístění stavby alternativního vedení silnice MÚK Velké Meziříčí-východ – Kozlov - Křižanov v technických parametrech silnice I. třídy

ZÚR dále stanovují úkoly prověřit a stabilizovat umístění následujících staveb silnic I. třídy:

- Silnice I/38**
- jihovýchodní obchvat města Havlíčkův Brod,
  - všesměrná MÚK s ulicí Romana Havelky v Jihlavě,
  - obchvat Olšinky na území města Golčův Jeníkov.
- Silnice I/19**
- obchvat obce Obrataň,
  - obchvat obce Kámen,
  - obchvat obce Zlátenka,
  - obchvat města Přibyslav,
  - obchvat obce Nové Dvory,
  - obchvat obce Radňovice,
  - obchvat sídla Lesoňovice na území města Bystřice nad Pernštejnem,
  - obchvat sídla Starý Pelhřimov na území města Pelhřimov.
- Silnice I/23**
- obchvat obce Olšany
  - obchvat obce Stařeč
  - obchvat města Třebíč
  - přeložka silnice I/23 Třebíč – Vladislav
  - obchvat města Telč
- Silnice I/34**
- obchvat sídla Rozkoš na území města Humpolec
  - přeložka silnice I/34 Ždírec nad Doubravou – Kohoutov – hranice kraje
  - západní obchvat města Havlíčkův Brod
- Silnice I/37**
- obchvat sídla Údavy na území města Ždírec nad Doubravou
  - obchvat obce Rousměrov
  - obchvat obce Sklené nad Oslavou
  - přeložka silnice I/37 Ořechov
- Ostatní**
- obchvat města Polná v technických parametrech silnice I. třídy

Krom toho ZÚR stanovují požadavek projednat přeložení silnice I/19 na silnici II/602 v úseku Pelhřimov – Jihlava a dále na silnici II/352 v úseku Jihlava – Polná, na silnici II/348 na území města Polná a na silnici II/351 v úseku Polná – Přibyslav a tyto úseky homogenizovat na technické parametry silnice I. třídy, minimálně na parametry S 9,5/70.

Na úrovni silnic v majetku Kraje Vysočina vymezují koridory pro homogenizaci:

- celých tahů silnic II. třídy číslo 130, 345, 379, 399, 405, 406, 602,
- vybraných úseků silnic II. třídy číslo 112, 128, 129, 132, 150, 152, 344, 347, 348, 350, 351, 352, 353, 357, 360, 387, 388, 389, 408, 409, 410, 639,
- celého tahu silnice III. třídy číslo 3507,
- vybraného úseku silnice III. třídy číslo 3853.

A vymezují tyto koridory pro umístění staveb silnic II. a III. třídy:

- přeložka silnice II/353 Žďár nad Sázavou – Nové Veselí

- obchvat II/360 Moravec
- obchvat II/360 Křižanov
- napojení II/360 na D1 Velké Meziříčí-východ
- přeložka II/360 Vlčatín - Rudíkov
- přeložka II/388 Bystřice nad Pernštejnem – Vojetín
- přeložka silnice II/405 Zašovice
- obchvat II/405 Okříšky včetně propojení na silnici III/35114 mezi obcemi Přibyslavice a Nová Ves
- přeložka silnice II/406 Kostelec – Dvorce
- přeložka silnice II/406 Třešť – Hodice
- obchvat II/602 Velký Beranov včetně připojení Nových Domků
- přeložka II/602 jižně od Jihlavy včetně napojení na silnici I/38
- obchvat II/602 Sedliště
- obchvat III/3853 Strážek
- územní rezerva pro prověření budoucího umístění stavby přeložka Velká Bíteš na silnici II/379
- územní rezerva pro prověření budoucího umístění stavby obchvat II/602 Velká Bíteš

ZÚR stanovují úkoly prověřit a stabilizovat umístění staveb silnic II. a III. třídy:

- obchvat obce Salačova Lhota na silnici II/128
- obchvat obce Hněvkovice na silnici II/150
- obchvat města Ledec nad Sázavou na silnici II/150
- nové přemostění řeky Sázavy mezi ulicí Zámecká a Nádražní ve městě Světlá nad Sázavou na silnici II/150
- obchvat sídla Mrzkovice na území města Světlá nad Sázavou silnici II/150
- obchvat obce Nová Ves u Světlé nad Sázavou na silnici II/150
- obchvat města Světlá nad Sázavou na silnici II/150, resp. II/347 – jihozápadní směr
- dopravní napojení průmyslové plochy u skláren ve městě Světlá nad Sázavou na silnici II/150
- obchvat města Moravské Budějovice na silnici II/152
- obchvat města Dolní Krupá na silnici II/344
- obchvat města Chotěboř na silnici II/344, resp. II/345
- obchvat města Golčův Jeníkov na silnici II/345
- přeložka Rytířsko – Jamné na území obce Jamné na silnici II/353
- přeložka Rudolec na silnici II/353
- obchvat města Nové Město na Moravě na silnici II/360
- přeložka Třebíč – Pocoucov na území města Třebíč na silnici II/360
- přeložka Štěpánovice – Jaroměřice nad Rokytnou na území města Jaroměřice nad Rokytnou na silnici II/360
- obchvat obce Brtnice na silnici II/405
- obchvat sídla Příseka na území obce Brtnice na silnici II/405
- obchvat obce Olešná na silnici II/602

Část uvedených staveb silnic již byla vybudována, např. obchvat sídla Příseka na silnici II/405, 1. etapa přeložky Rytířsko – Jamné (obchvat obce Jamné) na silnici II/353 nebo přeložka Třebíč – Pocoucov na silnici II/360.

### **Strategie Kraje Vysočina 2020**

Tento komplexní dokument se rozvoji silniční sítě věnuje v kapitole „D.1 Kvalitní regionální silniční síť.“ Jako klíčové aktivity definuje:

- zkvalitnění silniční sítě v regionu se zacílením na páteřní silniční síť Kraje Vysočina (zkvalitnění napojení nejvýznamnějších regionálních center na dálnici D1 a spojení menších mikroregionálních středisek s nadřazenými regionálními centry koncentrujícími pracovní příležitosti a služby),
- zvyšování kapacity objízdných tras dálnice D1.

Jako hlavní záměry zmiňuje:

- vybudování nové MÚK Měšín na křížení dálnice D1 se silnicí II/352,
- dokončení celkové modernizace včetně přeložek tahu silnice II/360 Velké Meziříčí (D1) – Třebíč,
- dokončení celkové modernizace včetně přeložek tahu silnice II/405 Jihlava – Třebíč,
- dokončení celkové modernizace včetně přeložek tahu silnice II/353 Žďár nad Sázavou – Jihlava,
- výstavbu obchvatů měst přetížených dopravu (bez dalšího upřesnění),
- modernizaci tahu silnic II/152 a II/360 Moravské Budějovice – Jaroměřice nad Rokytnou – Třebíč,
- modernizaci tahu silnice II/150 hranice kraje– Ledec nad Sázavou – Světlá nad Sázavou – Havlíčkův Brod,
- modernizaci tahu silnic II/602 a II/406 Jihlava – Třešť – Telč,
- zvýšení kapacity tahu silnic II/602 a II/112 hranice kraje – Velká Bíteš – Velké Meziříčí – Jihlava – Pelhřimov – hranice kraje (směr Vlašim).

### **Program rozvoje Kraje Vysočina**

Přínosem tohoto dokumentu je zpracovaná SWOT analýza, která z oblasti silniční sítě Kraje Vysočina uvádí:

S – silné stránky

- Definovaná páteřní silniční síť Kraje Vysočina jako východisko pro realizaci dlouhodobých záměrů.
- Existence organizace určené pro správu všech silnic II. a III. třídy (KSÚSV).

W – slabé stránky

- Příliš hustá silniční síť s ohledem na náročnost na její údržbu a modernizaci.
- Technický a stavební stav regionální silniční sítě neodpovídající současným požadavkům z hlediska intenzity a bezpečnosti dopravy (např. šířkové uspořádání, bodové závady, chybějící obchvaty).
- Nevyhovující stav silniční vegetace.
- Nevyhovující bezpečnost silničního provozu v důsledku smíšeného využití frekventovaných silnic motorovou a nemotorovou dopravou.
- Existence přechodů pro chodce nesplňujících požadavky na bezpečnost.
- Výskyt kongescí v největších centrech kraje při zvýšeném silničním provozu.

O – příležitosti

- Existence nadřazené silniční sítě umožňující dopravní napojení kraje na ostatní regiony a centra (D1-součást TEN-T, silnice I. třídy).
- Zavedení mýta na silnicích II. a III. tříd jako motivace udržení tranzitní dopravy na dálnicích a silnicích I. třídy.

T – ohrožení

- Špatný technický stav a parametry nadřazené silniční sítě neumožňující její efektivní využití.
- Mimořádné situace způsobující přesun především tranzitní přepravy na regionální silniční síť.
- Zdlouhavá majetkoprávní příprava investičních akcí.
- Negativní vliv dopravy na životní prostředí a zdraví obyvatel (např. emise, hluk).
- Nedodržování pravidel silničního provozu.

Vlastní programová část ale zůstává pouze v obecné rovině, když jako aktivity týkající se krajské silniční sítě (bez dalšího upřesnění) uvádí pouze:

- Modernizaci komunikací II. a III. třídy (přednostní aktivita).
- Údržbu a obnovu silniční vegetace.

## Generel krajských silnic Jihomoravského kraje

Generel rozděluje tahy a úseky krajských silnic do 4 skupin:

- Silniční tahy krajského významu (výhledově silnice II. třídy)
- Silniční tahy oblastního významu (výhledově silnice III. třídy)
- Silnice lokálního významu (výhledově silnice III. třídy)
- Silnice neplnící funkce krajské silnice

Mezi silniční tahy krajského významu (výhledově silnice II. třídy) jsou zařazeny následující silnice překračující hranici s Krajem Vysočina:

- II/362 Polička – Rozseč nad Kunštátem (silnice I/19 směr Boskovice)
- II/387 Štěpánov nad Svratkou (silnice I/19 od Bystřice nad Pernštejnem) – Tišnov
- II/385 Nové Město na Moravě – Tišnov – Česká (silnice I/43 směr Brno)
- II/379 Velká Bíteš – Tišnov – Blansko – Vyškov
- II/602 Brno – Velká Bíteš
- II/152 Dukovany – Ivančice – Brno
- II/400 Zvěrkovice (silnice I/38 u Moravských Budějovic) – Miroslav (silnice I/53 směr Pohořelice)
- II/361 Jaroměřice nad Rokytnou – Znojmo
- II/408 Jemnice – Znojmo – Hevlín

Všechny ostatní silnice II. a III. třídy překračující hranici s Krajem Vysočina jsou zařazeny mezi výhledové silnice III. třídy.

## Koncepce optimalizace dopravní sítě na území Jihočeského kraje

Dokument navrhuje změny třídy některých silnic. Na hranici s Krajem Vysočina se jedná výhradně o změnu z II. na III. třídu, a to konkrétně u silnic:

- II/135 Tučapy – Mnich
- II/134 Jarošov n. Nežárkou – Panské Dubenky
- II/410 Jemnice – Dešná (státní hranice)

Dále byly zohledněny **dokumenty vztahující se k ochraně životního prostředí**, zejména:

- ✓ Program zlepšování kvality ovzduší zóny Jihovýchod [69]
- ✓ Operační program životní prostředí 2014-2020 (prioritní osa 4 [70])
- ✓ Národní program životní prostředí (prioritní oblast 5) [71]

Při provedení multikriteriální analýzy (viz kapitolu 3.14) byly bonifikovány stavby, které zlepšují životní prostředí obcí zatížených průjezdní dopravou.

## 2.6 STÁVAJÍCÍ PÁTEŘNÍ SÍŤ

Páteřní silniční síť Kraje Vysočina (**Příloha 5**) 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 a zabezpečuje dopravní spojení pro téměř 63 % obyvatelstva kraje.

	Celková délka páteřní sítě (km)	Z toho na stávajících silnicích II. třídy (km)	Z toho na stávajících silnicích III. třídy (km)	Podíl páteřní sítě ze stávajících silnic II. třídy (%)
Stávající páteřní síť	745	728	17	45,7

Tabulka 9: Stávající páteřní síť Kraje Vysočina (Zdroj: [13])

## 2.7 ZÁMĚRY NA SILNIČNÍ SÍTI

### Dálnice, silnice I. třídy

Na dálnicích a silnicích I. třídy jsou v současné době ve stádiu realizace nebo přípravy tyto záměry:

Dálnice D 1

- ✓ D 1 – probíhající modernizace

Silnice I. třídy, v realizaci

- ✓ I/34, Božejov – Ondřejov – Pelhřimov

Silnice I. třídy, v přípravě

- ✓ I/38 Želetava - obchvat
- ✓ I/38 Havlíčkův Brod, JV obchvat
- ✓ I/37 Sklené nad Oslavou, obchvat
- ✓ I/37 Osová Bítýška - obchvat
- ✓ I/34 Rouštany – Pohled
- ✓ I/19 Kámen - obchvat
- ✓ I/34 Pelhřimov, západní obchvat

### Silnice II. a III. třídy

Na krajské silniční síti jsou připravené přeložky, které byly uvažovány k možnému financování z programu IROP:

I1	II/130	Golčův Jeníkov - křiž. S D1
I2	II/347	Humpolec - ul. Čejkovská, okružní křižovatka
I3	II/351	Třebíč - křiž. s II/399, 1. část
I4	II/351	Třebíč - křiž. s II/399, 2. část
I5	II/353	Nové Veselí - obchvat
I6	II/357	Strachujov - Jimramov
I7	II/392	Kralice n. O. - křiž. s I/23 - křiž. s II/399
I8	II/399	křiž. III/39911 - Dalešice křiž. II/351
I9	II/405	Okříšky - křiž. s I/23
I10	II/406	Kostelec - křiž. s. II/639
I11	II/406	Telč - hranice kraje
I12	II/410	Chotěbudice - most. ev. č. 410-014
I13	II/129	Březina - most ev. č. 129-003
I14	II/602	hr. kraje - Pelhřimov, 8. stavba
I15	II/602	hr. kraje - Pelhřimov, 9. stavba
I16	II/360	Třebíč - Střítež
I17	II/360	Střítež - Slavice
I18	II/360	Slavice - Výčapy
I19	II/360	Výčapy - Štěpánovice
I20	II/360	Jaroměřice nad Rokytkou - obchvat
I21	II/128	Salačova Lhota - obchvat
I22	II/128	Lukavec - obchvat

I23	II/360	Trnava - Rudíkov
I24	II/353	Stáj - Zhoř
I25	II/128	II/150 Lukavec - hranice kraje
I26	II/128	Pacov - Lukavec, 1. stavba
I27	II/128	Pacov - Lukavec, 2. stavba
I28	II/353	Rytířsko - Jamné, 1. stavba
I29	II/128	Pacov - Lukavec, 3. stavba
I30	II/128	Pacov - Lukavec, 4. stavba
I31	II/360	Velké Meziříčí - JV obchvat
I32	II/152	Jaroměřice - Hrotovice - hr. kraje, 1. stavba
I33	II/602	Sedliště - obchvat
I34	II/344	Havlíčkův Brod - Chotěboř, 1. stavba
I35	II/344	Havlíčkův Brod - Chotěboř, 3. stavba
I36	II/344	Dolní Krupá
I37	II/344	Havlíčkův Brod - Chotěboř, 2. stavba
I38	II/353	Velký Beranov - obchvat
I39	II/360	Pocoucov
I40	II/405	Brtnice
I41	II/602	Jihlava - Dvorce
I42	II/353	Bohdalov - Rudolec
I43	II/150	Pavlíkov - Leštinka
I44	II/360	Oslavička - Rudíkov
I45	II/602	Jihlava - JV obchvat

Tabulka 10: Stavby připravené k financování z programu iROP (Zdroj: zadavatel)

Pro nejbližší období jsou připravené k realizaci (zařazené do rozpočtu kraje) následující stavby:

D1	III/11244	Radňov
D2	III/1327	Žirovnice - průtah
D3	II/133, III/1335	Nový Rychnov - průtah
D4	II/408	hr. kraje - Jemnice
D5	III/3928	Velká Bíteš - rekonstrukce násypu
D6	II/385	Dolní Rožínka - průtah
D7	III/4062	Jihlava - Pístov

Tabulka 11: Stavby připravené k realizaci (Zdroj: zadavatel)

## 2.8 INTENZITA DOPRAVY

Intenzita dopravy na silniční síti je zjišťována v pětiletém v cyklu Celostátním sčítáním dopravy (CSD). Poslední CSD, z kterého jsou k dispozici výsledky proběhlo v roce 2010, další proběhne v roce 2016 (s ročním zpožděním) a výsledky budou k dispozici v roce 2017.

Výsledky CSD 2010 jsou zobrazeny v **Příloze 9**.

Z vyhodnocení výsledků CSD 2010 vyplývá, že průměrná intenzita dopravy je na komunikacích Kraje Vysočina:

- ✓ Dálnice D1 36 000 / 1 400
- ✓ Silnice I. třídy 5 700 / 1 200
- ✓ Silnice II. třídy 1 700 / 300
- ✓ Silnice III. třídy 400 / 50

Údaje jsou v hodnotě ročního průměru denních intenzit dopravy (RPDI) ve vozidlech celkem / vozidla nákladní za den.

Průměrné intenzity dopravy na silnicích (I. – III. třídy) jsou ve vztahu k celostátnímu průměru spíše nižší (60-70 % z průměru ČR).

Nejvyšší intenzita na silnici II. třídy byla dosažena na silnici II/523 v Jihlavě, ul. Hradební (20.000 voz/den).

Nejnižší intenzita na silnici II. třídy byla dosažena na silnici II/390 před obcí Sejřek (150 voz/den).

Nejvyšší intenzita na silnici III. třídy byla dosažena na silnici III/03824 v Jihlavě, ul. Pražská (13.700 voz/den).

Nejnižší intenzita ze sčítaných úseků silnic III. třídy byla dosažena na silnici III/3484 před obcí Skorkov (100 voz/den).

Po silnicích II. a III. třídy vozidla naježdí denně cca 4 mil. vozokm.

## 2.9 LINKOVÁ AUTOBUSOVÁ DOPRAVA

Veřejná linková doprava je provozována na základě vydaných licencí, které uděluje a odejímá příslušný krajský dopravní úřad, v Kraji Vysočina tedy Krajský úřad Kraje Vysočina, odbor dopravy a silničního hospodářství.

V současné době zajišťuje základní dopravní obslužnost v Kraji Vysočina 21 dopravců.

Do základní dopravní obslužnosti je zařazeno cca 35 linek a 4020 spojů a je obsluhováno 2560 zastávek.

Grafické zobrazení linkové autobusové dopravy je obsahem **Přílohy 12**.

## 2.10 CYKLISTICKÁ DOPRAVA

V Kraji Vysočina je 5. nejdelší síť cyklotras v rámci ČR (nejvíce cyklotras KČT se nachází v Jihočeském, Středočeském, Plzeňském a Pardubickém kraji). V kraji se nachází cca 2 448 km značených cyklotras KČT (z celkem 34,7 tis. km značených cyklotras KČT v celé ČR). Dále je zde cca 59,5 km cyklotras značených pásovými malovanými značkami (z 3.397,7 km v celé ČR) a cca 101 km cyklotras evidovaných, ale neudržovaných KČT (z 670 km v celé ČR).

Podrobnější analýza cyklistické dopravy je uvedena v materiálu [45].

## 2.11 OSTATNÍ DRUHY DOPRAVY

Koncepce se zabývá silniční dopravou, ostatní druhy dopravy jsou uvedeny pro úplnost.



## Železniční doprava

Celková délka železničních tratí v Kraji Vysočina činí 619 km. Krajem Vysočina prochází 7 celostátních a 6 regionálních tratí, po kterých projede za běžný pracovní den (24 hodin) 40 vlaků dálkové dopravy (rychlíky) a 389 vlaků regionální dopravy.

Ke strategickým záměrům České republiky patří zvažovaná realizace vysokorychlostní tratě pro parametry rychlosti 250 km/hod a vyšší. V současné době není vyjasněna trasa vedení vysokorychlostní tratě ani termín realizace.

## Letecká doprava

Na území Kraje Vysočina je v provozu pět letišť se statutem veřejného letiště s travnatou vzletovou a přistávací dráhou (VPD), čtyři letiště pro SLZ, tj. sportovní létající zařízení a jedno vojenské letiště Náměšť nad Oslavou.

## Vodní doprava

Vodní doprava nemá v Kraji Vysočina větší význam pro přepravu osob a zboží, je využívána jako rekreační druh dopravy.

## 2.12 DOPRAVNĚ NEBEZPEČNÁ MÍSTA

### Úvod – základní statistické údaje

V tabulce 1 je uveden základní statistický přehled o následcích dopravních nehod v Kraji Vysočina.

rok	Počet dopravních nehod	Usmrceno	Těžce zraněno	Lehce zraněno	Hmotná škoda (mil. Kč)
2011	2 594	36	190	1 238	197
2012	3 291	45	187	1 324	209
2013	3 687	41	153	1 289	220
2014	3 705	45	156	1 350	202
2015	4 114	35	149	1 428	302

Tabulka 12: Dopravní nehodovost, vývoj základních ukazatelů (Zdroj: [66])

Podle kategorie komunikace v roce 2015 je rozdělení počtu nehod uvedeno v tabulce 13.

Kategorie a třída komunikace	Počet dopravních nehod	Usmrceno	Těžce zraněno	Lehce zraněno	Hmotná škoda (mil. Kč)
Dálnice	669	2	13	119	114,0
Silnice I. třídy	723	8	49	318	66,2
Silnice II. třídy	1202	14	45	539	66,9
Silnice III. třídy	566	11	20	226	26,1
Ostatní komunikace	954	0	22	226	28,7
Celkem	4 114	35	149	1 428	301,9

Tabulka 13: Dopravní nehodovost, rozdělení podle kategorie komunikace (Zdroj: [66])

## Identifikace dopravně nebezpečných míst

K identifikaci dopravně nebezpečných míst na silniční síti II. a III. tříd byly využity statistiky dopravních nehod dostupné z vektorové mapy aplikace SYKRIK [47].

Nehodové lokality byly určeny na základě dopravní nehodovosti v období 1. 1. 2012 - 31. 12. 2014 podle kritérií metodiky [48].

Bylo nalezeno celkem 25 nehodových lokalit, všechny se nacházejí na silnicích II. třídy.

Základní údaje o jednotlivých lokalitách jsou uvedeny v tabulce 14.

pořad.číslo	místní název	označení	počet nehod	smrtelně zraněno osob	těžce zraněno osob	lehce zraněno osob	celková hmotná škoda [tis. Kč]	délka nehodové lokality [m]
1	Nová Ves u Světlé	II/150-1	10			4	449	467
2	Vilémovice	II/150-2	5	1		5	200	379
3	Ledeč nad Sázavou	II/150-3	4			3	294	48
4	Kožlí	II/150-4	6			6	204	348
5	Světlá nad Sázavou	II/347-1	5			3	209	183
6	Knyk	II/344-1	4	1		3	290	110
7	Jiřice	II/129-1	6	1	1	1	455	460
8	Vyskytná	II/602-1	3	1		2	215	266
9	Kostelec	II/602-2	14			13	1 828	600
10	Jihlava	II/602-3	12		3	14	2 604	411
11	Jihlava	II/602-4	5			4	400	65
12	Jihlava	II/602-5	12			8	543	70
13	Nové Město na Moravě	II/354-1	8	1	1	3	399	554
14	Jihlava	II/523-1	6			5	580	312
15	Brtnice	II/405-1	12			9	772	869
16	Okříšky	II/405-2	5		2	2	396	312
17	Krahulov	II/405-3	8			3	845	552
18	Třebíč	II/351-1	5		1	2	204	439
19	Oslavička	II/360-1	10			8	455	1 171
20	Lukov	II/152-1	6			5	282	392
21	Moravské Budějovice	II/152-2	6			6	120	40
22	Otín	II/403-1	4			5	250	82
23	Kostelec	II/406-1	9		1	17	510	146
24	Třešť	II/406-2	5	2	3	6	495	238
<b>Celkem</b>			<b>170</b>	<b>7</b>	<b>12</b>	<b>137</b>	<b>12 999</b>	<b>8 514</b>

Tabulka 14: Nehodové lokality – základní údaje (Zdroj: [67])

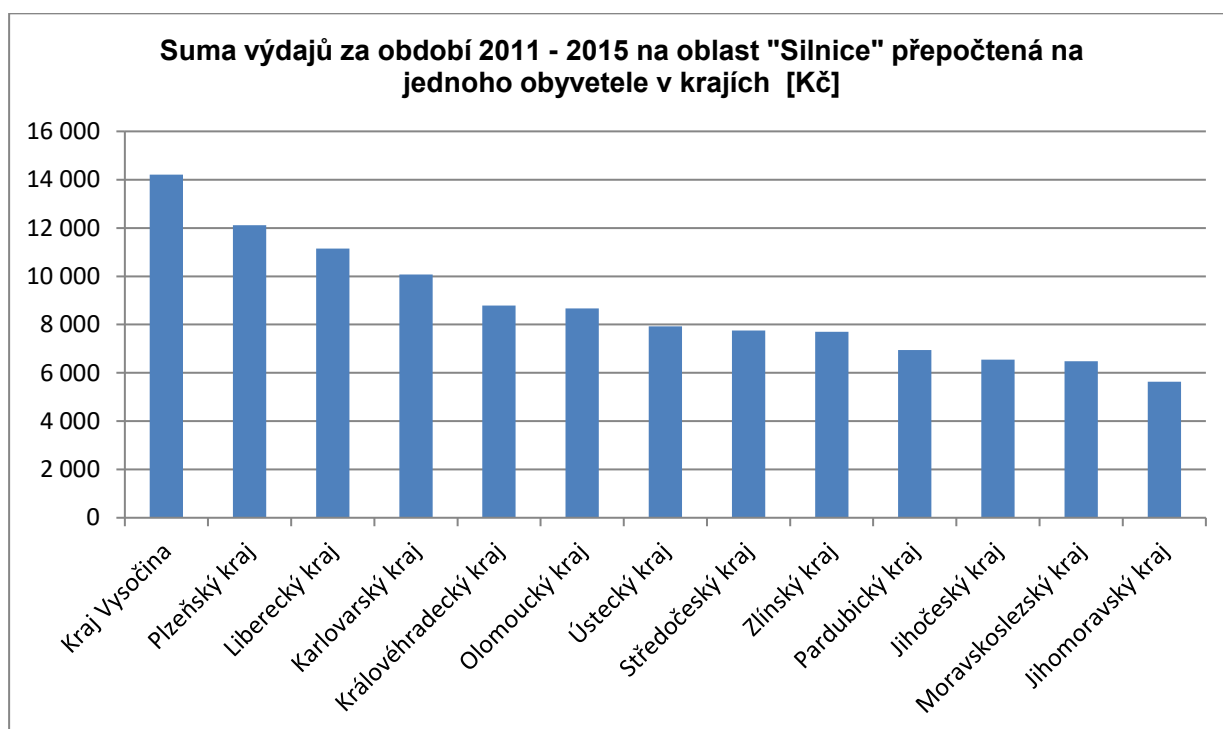
Grafické zobrazení nehodových lokalit je obsahem **Přílohy 10**.

## Analýza a návrh řešení

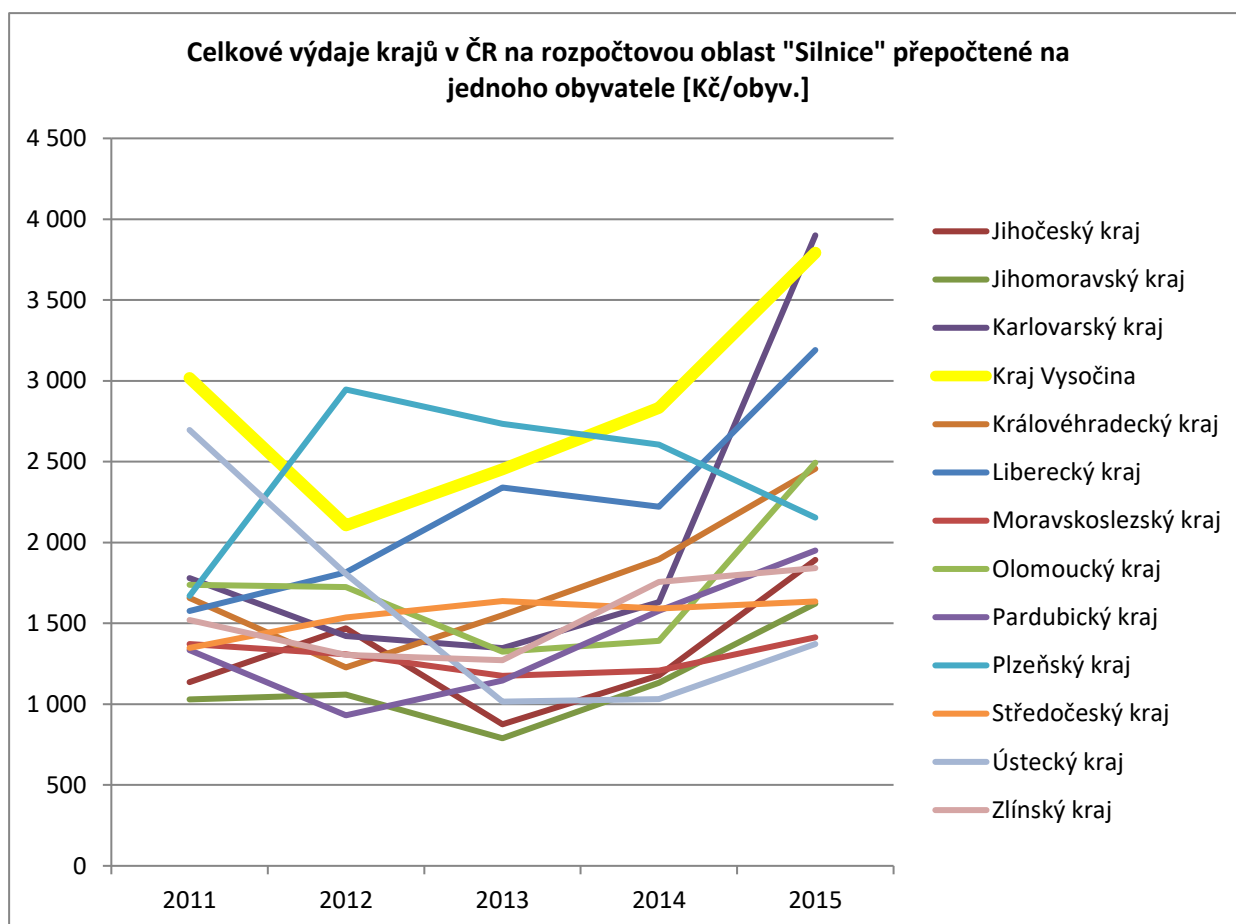
Podrobná analýza příčin nehodovosti u jednotlivých lokalit a návrh řešení je uveden v **Příloze 11**.

## 2.13 EKONOMICKÉ UKAZATELE

Pro Kraj Vysočina je oblast dopravy zřetelnou rozpočtovou prioritou. Oblast je sledovaná v odvětvové struktuře rozpočtu jako „Silnice“, což zahrnuje výdaje na běžnou údržbu i správu silnic, jejich opravy, ale i investice spojené s rozvojem silniční sítě i se zařízeními, které jsou používány pro udržování silniční sítě. Pro zhodnocení postavení Kraje Vysočina z hlediska intenzity rozpočtových výdajů do této oblasti „Silnice“ lze využít porovnání výdajů do této oblasti s ostatními kraji v ČR. Porovnání je zpracováno přepočtením na obyvatele. Postavení Kraje Vysočina ilustrují následující dva grafy. První z nich shrnuje celkové rozpočtové výdaje na oblast „Silnice“ za období 2011 – 2015 a uvádí je v přepočtu na jednoho obyvatele v pořadí krajů dle této hodnoty. Druhý graf pak naznačuje dynamiku vývoje těchto výdajů v porovnání s ostatními kraji. Do grafů nejsou zahrnuty údaje za Hlavní město Praha, kde jsou sledované hodnoty výrazně vyšší a přehlednost mezikrajského srovnání by tak byla ztížena.



Obrázek 9: Výdaje na oblast Silnice, kraje ČR (Zdroj: [www.stranky.krajů](http://www.stranky.krajů))



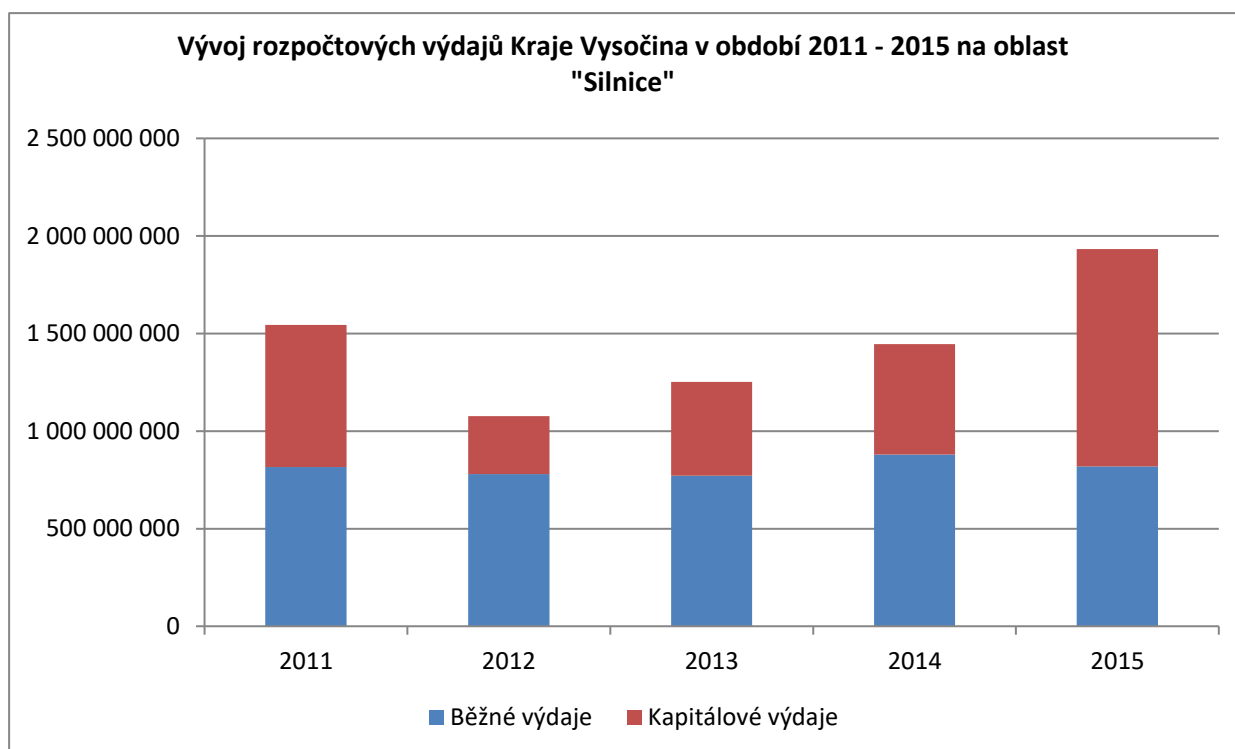
Obrázek 10: Výdaje na oblast Silnice, kraje ČR, přepočet na obyvatele (Zdroj: vlastní výpočet)

Z obou srovnávacích grafů vyplývá, že regionální doprava, respektive rozpočtová oblast „Silnice“ je pro Kraj Vysočina zásadní prioritou.

S přihlédnutím k výše uvedenému je pak možno sledovat vnitřní strukturu této rozpočtové priority a to alespoň v základním rozdělení na běžné a kapitálové (investiční) výdaje. Vývoj těchto výdajů Kraje Vysočina znázorňuje následující tabulka a graf.

	2011	2012	2013	2014	2015
Běžné výdaje	815 023 294	780 075 818	771 744 937	879 940 439	818 293 187
Kapitálové výdaje	729 775 516	296 786 038	480 274 399	565 061 827	1 113 901 559
Celkem	1 544 798 810	1 076 861 856	1 252 019 337	1 445 002 266	1 932 194 746

Tabulka 15: Vývoj rozpočtových výdajů Kraje Vysočina v období 2011 - 2015 na oblast "Silnice" [Kč] (zdroj: [68])



Obrázek 11: Výdaje na oblast „Silnice“, Kraj Vysočina (zdroj: [68])

Z tabulky a grafu vyplývá, že běžné výdaje na oblast „Silnice“ se udržují ve sledovaných letech na zhruba konstantní hodnotě. Zásadní podíl na dynamice růstu celkových výdajů má hodnota kapitálových výdajů, tedy investic, což bez podrobnějšího rozboru lze alespoň rámcově označit jako pozitivní trend.

Pro doplnění přehledu o realizovaných výdajích na oblast „Silnice“ je vhodné soustředit se na kvalitativní parametry těchto výdajů a ty jsou primárně spojeny s parametry jednotlivých akcí na dopravní síti.

V rámci vyhodnocení ukazatelů byla sledována výše finančních prostředků vynakládaných na rekonstrukce a související opravy silnic II. a III. třídy v období 2011 – 2015.

Investiční akce byly financovány z rozpočtu Kraje Vysočina a zejména pak z prostředků ERDF prostřednictvím ROP NUTS II Jihovýchod. Neinvestiční akce byly primárně financovány z rozpočtu Kraje Vysočina a od roku 2015 rovněž z prostředků uvolněných ze strany SFDI na opravy silnic II. a III. třídy.

Zdrojem informací byly závěrečné účty Kraje Vysočina v jednotlivých letech, popř. přílohy D1 a D2 schválených rozpočtů Kraje Vysočina. Příloha D1 vymezuje neinvestiční akce na mostech a silnicích II. a III. třídy realizované KSUSV, příloha D2 naopak investice do silnic II. a III. třídy (včetně projektových dokumentací).

Přehled výdajů v jednotlivých letech je znázorněn v následující tabulce.

Rok	Investiční akce (tis. Kč)		Neinvestiční akce (tis. Kč)		Celkem (tis. Kč)
	rozpočet Kraje Vysočina	ROP NUTS II Jihovýchod	rozpočet Kraje Vysočina	SFDI	
2011	164 494	61 555	233 634	-	459 683
2012	179 403	55 702	205 262	-	440 367
2013	155 825	285 320	131 328	-	572 473
2014	189 260	231 282	238 565	-	659 107
2015	293 672	770 642	150 664	81 563	1 296 541

Tabulka 16: Vývoj rozpočtových výdajů Kraje Vysočina v období 2011 - 2015 na oblast "Silnice" [Kč] (zdroj: vlastní výpočet, www stránky MFČR)

**Vyhodnocení modernizace od roku 2006**

Níže jsou uvedeny jmenovité akce obsažené v závěrečných účtech Kraje Vysočina za léta 2006 až 2015.(68)

II/130 Koberovice - rekonstrukce mostu	28 242
II/360 Třebíč - Velké Meziříčí, zkapacitnění komunikace (38,26 mil. Kč ze SFDI)	39 253
III/34740 Lipnice n. Sázavou - rekonstrukce	5 372
II/405 Příseka - Brtnice	2 162
II/405 Brtnice - Zašovice	4 483
II/128 Pacov - Lukavec	4 720
II/360, II/388 Bobrová	9 758
SUS Jihlava - garáže Telč	8 336
III/15245 Dalešice - most	8 337
III/3791a Velká Bíteš, Kostelní ul.	4 289
II/133, III/1333, 1335, 1336 Nový Rychnov - průtah	18 226
II/403 Urbanov havárie mostu evid. č. 403-008	10 909
III/34728 Světlá n. S. - Komenského, rekonstrukce	7 817
II/112, III/40610 Telč - ul. Slav., Staň., Masaryk. - rekonstrukce	8 024

Tabulka 17: Investiční akce – rok 2006 (tis. Kč)

III/15245 Dalešice - most	3 857 630
II/112 Pelhřimov, ulice Rynářská	3 340 487
II/129 Cětov - most ev. č. 129-002	9 847 169
III/4065 Třešť - ulice Čenkovská	6 069 000

Tabulka 18: Investiční akce – rok 2007 (tis. Kč)

II/151 Budeč - most ev. č. rekonstrukce mostu	10 396 713
III/3525 Rekonstrukce silnice I/38 do Stříteže (17 670 000 Kč ze SFDI)	31 494 544
III/03810 Přibyslav - Hesovská	6 185 408
III/3791 Velká Bíteš - křižovatka (9 352 608 Kč ze SFDI)	9 369 181
Rekonstrukce silnice II/390, III/3791 Vlkov - průtah (8 013 000 Kč ze SFDI)	8 024 856
II/387 Štěpánov nad Svratkou - most ev. č. 387-007 (7 293 000 Kč ze SFDI)	7 303 628

Tabulka 19: Investiční akce – rok 2008 (tis. Kč)

III/1316 Jihlava - Zborná - zkapacitnění silnice	14 910 867
II/133, III/1335 Nový Rychnov - Rohozná	17 902 355
III/36049 Mostišť - most č.36049-1 rek. + rozšíření (19 035 688 Kč ze SFDI)	19 218 580
II/348 Dobronín - most ev. č. 348-009	10 029 490
II/602 V. Meziříčí - most ev. č. 602-025-havárie, DSP	6 197 939
II/354 Rokytno – Kuklák (financováno ze SFDI)	12 499 980

Tabulka 20: Investiční akce – rok 2009 (tis. Kč)

III/03811 HB - most č.03811-1 izolace, chodník, zábradlí	26 788 937
--	------------

II/344 Dolní Krupá	17 300 379
II/350 Přibyslav, ul. Žižkova - rekonstrukce	15 452 979
III/3507 Havlíčkova Borová	13 732 386
III/3791 Velká Bíteš - Vlkovská	9 585 291
II/402 Třešť - Nádražní ul.	8 453 953

Tabulka 21: Investiční akce – rok 2010 (tis. Kč)

III/35314 Nové Město na Moravě - Tři studně	19 345
II/344 Dolní Krupá	11 669
II/345 Ždírec nad Doubravou - průtah	10 479
II/345 Bílek - most ev. č.345-008	10 354
II/345 Chotěboř - průtah	8 899
Budíkovická - okružní křižovatka	8 793

Tabulka 22: Investiční akce – rok 2011 (tis. Kč)

II/402 Třešť - křižovatka s I/38	42 798
III/03810 Hesov – mosty	18 757

Tabulka 23: Evropské projekty, r. 2011 (tis. Kč)

III/35417, 35120 Slavkovice - Mělkovice	20 817
III/3507 Havlíčkova Borová - křiž. s II/350	17 371
II/385 Dolní Rožínka	13 945
II/357 Strachujov - Jimramov	11 019
II/404 Luka nad Jihlavou - průtah	10 356
III/3507 Havlíčkova Borová	9 742
II/401 Vladislav, Číměř	9 593
II/639 Dolní Cerekev - průtah	8 118
II/602 Pelhřimov - ul. Slovanského bratrství	7 425
III/03720 Dolní Radslavice - sesuv	7 103
II/150 Havlíčkův Brod - most ev. č. 150 - 026	11 561

Tabulka 24: Investiční akce – rok 2012 (tis. Kč)

II/152 Jaroměřice - Dědice	38 602
II/409 Panské Dubenky - most	17 100

Tabulka 25: Evropské projekty, r. 2012 (tis. Kč)

II/385 Dolní Rožínka – hranice kraje	20 896
II/404, III/4045 Komárovice – křiž. s III/4045	12 031
III/3791 Velká Bíteš – Vlkovská	11 013
II/403 Nevcehle - průtah	8 544
II/639 Dolní Cerekev - průtah	7 820
II/361 Příštpo, most ev. č. 361-003 a 361-004	15 973
III/03815 Pohled, most. ev. č. 03815-2	8 887

II/351 Přibyslav, most. ev. č. 351-008	8 767
II/375 Jimramov, most ev. č. 375-001	8 123

Tabulka 26: Investiční akce – rok 2013 (tis. Kč)

II/405 Zašovice - Okříšky	99 850
II/353 D1 - Rytířsko - Jamné, 2. stavba	95 756
II/602 hr. kraje - Pelhřimov, 6. stavba	62 207
II/150 Havlíčkův brod - Okrouhlice	27 507

Tabulka 27: Evropské projekty, r. 2013 (tis. Kč)

II/150 Okrouhlice - opěrné zdi	32 266
II/351 Třebíč - ul. Hrotovická, 2. etapa	23 834
II/602 Velké Meziříčí – ul. Sokolovská a Karlov - 10.stavba	20 244
III/03824 Jihlava - most ev. č. 03824-2	17 588
II/150 Havlíčkův Brod - ul. Žižkova, Dolní	11 111
II/112 Bácovice - most ev. č. 112-049	10 875
III/3494 Uhřínov - průtah	9 717
III/3881 Znetínek - rekonstrukce vozovky	9 059
II/639 Batelov - úprava křižovatky	8 716

Tabulka 28: Investiční akce – rok 2014 (tis. Kč)

II/602 hr. kraje – Pelhřimov, 6. stavba	89 471
II/353 D1 - Rytířsko - Jamné, 2. stavba	63 712
II/150 Havlíčkův Brod – Okrouhlice	45 471
II/408 Jemnice - Dobrá Voda	32 628

Tabulka 29: Evropské projekty, r. 2014 (tis. Kč)

III/4036 Brtnička – Opatov	29 183
II/523 Jihlava – žel. přejezd St. Hory – křiž. s III/13112	27 877
II/130 Golčův Jeníkov – křižovatka s D1	27 695
II/150 Okrouhlice – most ev. č. 150-021	19 300
III/41011 Bítovánky – Cidlina	17 010
II/389 křiž. III/36044 Meziboří – hranice kraje	15 908
II/152 Moravské Budějovice – průtah	15 026
III/3489 Lípa – Šmolovy	12 760
III/1296 Pošná – most ev. č. 1296-3	10 425
III/3494 Uhřínov – křiž. II/349	10 128

Tabulka 30: Investiční akce – rok 2015 (tis. Kč)

II/345 Golčův Jeníkov – Chotěboř	169 481
II/405 Příseka – obchvat	167 392
II/602 hr. kraje – Pelhřimov, 4. stavba, úsek č. 1	102 993
II/360 ul. Rafaelova – Pouchov	97 882
II/347 Světlá nad Sázavou – D1, 2. stavba – úsek č. 1	74 317



II/602 hr. kraje – Pelhřimov, 7. stavba – úsek č. 1	64 753
II/523 Jihlava – Větrný Jeníkov	47 267
II/523 Větrný Jeníkov – Humpolec	46 557

Tabulka 31: Evropské projekty, r. 2015 (tis. Kč)

## 2.14 SOUHRN A ZÁVĚRY

Současná silniční síť Kraje vysočina má délku 4 562 km, z toho silnice II. třídy tvoří 1 631 km (36 %). Kraj vysočina má nadprůměrnou hustotu sítě silnic II. třídy (v porovnání s ostatními kraji ČR).

Definovaná páteřní síť má 745 km (cca 46 % silnic II. třídy).

Cca 40 % délky krajské silniční sítě je v nevyhovujícím nebo havarijním stavu (u silnic II. třídy je to 45 %).

Kraj dále pečuje o 874 mostů, z nichž je 65 ve špatném či havarijním stavu.

Pro Kraj Vysočina je oblast silničního hospodářství výraznou prioritou, v přepočtu na jednoho obyvatele vynakládá ze všech krajů do této oblasti nejvyšší finanční prostředky.

## 3 NÁVRHOVÁ ČÁST

### 3.1 METODIKA

Návrh rozvoje silniční sítě Kraje Vysočina má za cíl definovat výhledovou silniční síť kraje tak, aby plnila svou úlohu, byla efektivní a dlouhodobě finančně udržitelná.

Návrh silniční sítě se skládá z těchto částí:

- ✓ Nadřazená silniční síť – dálnice a silnice I. třídy
- ✓ Páteřní krajská síť – vybrané silnice II. třídy
- ✓ Ostatní silnice II. třídy
- ✓ Silnice III. třídy

Nejprve jsou navrženy změny na stávající krajské silniční síti:

- ✓ Definice kritérií pro vymezení páteřní sítě a návrh páteřní sítě.
- ✓ Definice kritérií pro vymezení sítě silnic II. třídy a návrh sítě silnic II. třídy.
- ✓ Definice kritérií pro možnost vyřazení úseků ze silniční sítě a návrh zbytných úseků, tj. úseků, které je možné ze silniční sítě vyřadit.

V další části této kapitoly jsou uvedeny navržené novostavby na krajské silniční síti a navržena výhledová silniční síť.

Předmětem koncepce jsou silnice II. a III. třídy (silnice v majetku kraje). Záměry na dálnicích a silnicích I. třídy koncepce pouze přebírá z celostátních koncepčních materiálů, žádné nové nenavrhuje.

Pro návrh silniční sítě bylo zohledněno vedení linek veřejné autobusové dopravy poskytnuté Odborem dopravy a silničního hospodářství Kraje Vysočina pro období 2017 – 2021 a koncepce cyklistické dopravy [45].

### 3.2 KRITÉRIA PRO VYMEZENÍ PÁTEŘNÍ SÍTĚ

Páteřní síť je vymezena jako podmnožina nejdůležitějších úseků silnic II. třídy (současných, nebo navržených k zařazení mezi silnice II. třídy). Rozhodujícím kritériem pro zařazení do páteřní sítě je dopravní význam silnice.

Podmínkou pro zařazení do páteřní sítě bylo splnění alespoň jednoho z kritérií:

- 1) kritérium propojení významných center,
- 2) kritérium intenzity dopravy,
- 3) kritérium celistvosti páteřní sítě.

#### Ad 1) Kritérium propojení významných center

Do páteřní sítě jsou zařazeny úseky, které splňují alespoň jednu z podmínek:

- spojení sídla nad 3 000 obyvatel s Jihlavou, s příslušným okresním městem a s příslušnou obcí s rozšířenou působností (ORP),
- napojení sídla nad 5 000 obyvatel na dálnici D1 v obou směrech (na Prahu i na Brno),
- spojení sídla nad 10 000 obyvatel s okresními městy sousedních okresů (včetně okresů v sousedních krajích a nejbližších okresů v Rakousku).

**Ad 2) Kritérium intenzity dopravy**

Do páteřní sítě jsou zařazeny úseky s intenzitou dopravy přes 2000 voz/den (dle výsledků CSD 2010).

Nejsou však zařazeny úseky ve městech, pokud navazující úsek mimo město uvedenou podmínku nespĺňuje. Nejsou zařazeny úseky ve městech od městského okruhu, resp. obchvatu směrem do centra města. Není zařazeno několik úseků, které podmínku splňují jen těsně, nebo v krátkém úseku, a v navazujícím úseku již podmínka splněna není.

**Ad 3) Kritérium celistvosti páteřní sítě**

Jsou zahrnuty zejména kratší úseky souvislých tahů, jejichž navazující úseky splňují kritérium 1 nebo 2.

**Kategorizace páteřní sítě**

Pro všechny úseky páteřní sítě je navržena kategoriální šířka. Kritériem pro její volbu byl zejména dopravní význam dané silnice, dále intenzita dopravy (se zohledněním nákladní dopravy) a také šířkové uspořádání úseků realizovaných v předchozím období (z důvodu zajištění homogenity tahu).

Všechna spojení Jihlavy s okresními městy a některé další vybrané úseky jsou navrženy v šířce S 9,5, všechny zbývající úseky v šířce S 7,5.

**3.3 NÁVRH PÁTEŘNÍ SÍTĚ**

Navržená páteřní síť se z převážné části shoduje se stávající páteřní sítí (viz kapitolu 2.6 a přílohu č. 5). V následujícím textu jsou jednotlivě popsány a zdůvodněny navržené změny.

Návrh vymezení páteřní sítě včetně splnění kritérií pro zařazení obsahuje **Příloha 13**. Změny v zařazení úseků silnic do páteřní sítě oproti současnému stavu obsahuje **Příloha 14**. Návrh kategorizace páteřní sítě obsahuje **Příloha 15**.

**Úseky navržené k doplnění do páteřní sítě****II/132 hranice s Jihočeským krajem (Zdešov) – Žirovnice**

Část přímé spojnice Jihlavy s Jindřichovým Hradcem, v páteřní síti nahrazuje méně významný i méně dopravně zatížený úsek silnice II/409 Kamenice nad Lipou – Žirovnice.

**II/351 Třebíč – Dalešice**

Silně zatížená silnice (v celém úseku přes 3 tis. voz/den), která spojuje JV část okresu Třebíč (m.j. jaderná elektrárna Dukovany) s okresním i krajským městem.

**II/354 Ostrov nad Oslavou – II/602 západně od Velkého Meziříčí**

Tvoří část spojnice velkých měst ve východní části kraje: Žďár nad Sázavou (+ Nové Město na Moravě) – Velké Meziříčí – Třebíč. Intenzita dopravy se pohybuje kolem 2 tis. voz/den.

**II/639 Horní Cerekev – Kostelec**

Zejména v úseku Batelov – Kostelec silně zatížená silnice (přes 3 tis. voz/den). Spojuje města v jižní části okresu Pelhřimov (Žirovnice, Počátky, Horní Cerekev), která mají dohromady přes 7 tisíc obyvatel, s krajským městem. Část přímé spojnice Jihlavy s Jindřichovým Hradcem.

**Úseky navržené k vyřazení z páteřní sítě****II/128 Věžná (I/19) – Černovice a II/409 Černovice – Kamenice nad Lipou**

Intenzita dopravy pod 1 000 voz/den, kromě města Černovice (méně než 2 tisíce obyvatel), nespojuje žádná významnější sídla.

**II/150 Havlíčkův Brod**

Průjezdni úsek centrální částí města, existuje obchvat silnice I. třídy.

**II/399 I/23 u Náměšti nad Oslavou – Dalešice**

Intenzita dopravy v celém úseku pod 1 000 voz/den, nespojuje žádná významná sídla. V páteřní síti ji nahradí silnice II/351 z Třebíče.

**II/399 II/152 u Hrotovic – hranice s Jihomoravským krajem (Tavíkovice)**

V úseku do Rouchovan 1 400 voz/den, dále na hranici kraje 500 voz/den, nespojuje žádná významná sídla.

**II/130 D1 Koberovice – Křelovice**

Intenzita dopravy 1 100 voz/den, silnice nespojuje žádné významnější sídlo (napojení Pacova je uvažováno po silnici na D1 i na Jihlavu).

**II/409 Kamenice nad Lipou – Žirovnice**

Intenzita dopravy pod 1 000 voz/den, pouze spojení sousedních měst. V páteřní síti ji nahradí silnice II/132 od Jindřichova Hradce.

**Shrnutí**

Nově navržená páteřní síť má délku 678 km, což je 41,6 % délky současné sítě silnic II. třídy (viz tabulku 32). Oproti současné páteřní síti je navrženo zkrácení o 67 km, tj. o 9 % současné délky páteřní sítě.

	Celková délka páteřní sítě (km)	Z toho na stávajících silnicích II. třídy (km)	Z toho na stávajících silnicích III. třídy (km)	Podíl páteřní sítě ze stávajících silnic II. třídy (%)
Stávající páteřní síť	745	728	17	45,7
Navržená páteřní síť	678	661	17	41,6 *)
Změna (±)	-67	-67	0	-4,1

Tabulka 32: Porovnání délky stávající a navržené páteřní sítě

\*) Poznámka: Podíl délky navržené páteřní sítě ku délce navržené sítě silnic II. třídy (viz kapitolu 3.5) je 51,3 %.

### 3.4 KRITÉRIA PRO STANOVENÍ SÍTĚ SILNIC II. TŘÍDY

Vymezení sítě silnic II. třídy vychází ze zákona o pozemních komunikacích [1], podle kterého je silnice II. třídy „určena pro dopravu mezi okresy“, zatímco silnice III. třídy „je určena k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace“. Rozhodujícím kritériem pro zařazení do sítě silnic II. třídy je vedle dopravního významu dané silnice zejména hledisko pokrytí území.

Podmínkou pro zařazení úseku do navržené sítě silnic II. třídy bylo splnění alespoň jednoho z kritérií (kritéria byla posuzována v uvedeném pořadí, při splnění jednoho už další nebyla posuzována):

- 1) zařazení do páteřní sítě,
- 2) intenzita dopravy,
- 3) napojení větších sídel,
- 4) pokrytí území a celistvost sítě silnic II. třídy.

**Ad 1) Zařazení do páteřní sítě**

Do sítě silnic II. třídy jsou automaticky zařazeny všechny úseky navržené do páteřní sítě.

**Ad 2) Kritérium intenzity dopravy**

Do sítě silnic II. třídy jsou zařazeny úseky s intenzitou dopravy přes 1 500 voz/den (dle výsledků CSD 2010). Nejsou však zařazeny úseky ve městech, pokud navazující úsek mimo město uvedenou podmínku nesplňuje. Není zařazeno několik úseků, které podmínku splňují jen těsně, nebo v krátkém úseku, a v navazujícím úseku již podmínka splněna není.

**Ad 3) Napojení větších sídel**

Síť silnic II. třídy je navržena tak, aby všechny obce nad 1 500 obyvatel ležely buď přímo na silnici minimálně II. třídy, nebo v její těsné blízkosti. Pokud to je možné s ohledem na celistvost sítě a pokrytí území, jsou do sítě silnic II. třídy přednostně zařazeny silnice zajišťující spojení obce s příslušnou ORP, s okresním městem a krajským městem.

Do sítě silnic II. třídy jsou dále zařazeny silnice, které zajišťují spojení mezi sousedními ORP (včetně ORP v sousedních krajích).

**Ad 4) Kritérium pokrytí území a celistvosti sítě silnic II. třídy**

V síti silnic II. třídy je navrženo ponechat i některé dopravně méně významné úseky stávajících silnic II. třídy, aby bylo zachováno přiměřené pokrytí území i v méně osídlených oblastech. Zejména se jedná o případy, kdy i méně dopravně zatížená silnice zajišťuje dopravní spojení na střední vzdálenosti, tedy nejen mezi nejbližšími obcemi.

Rovněž bylo zohledněno hledisko celistvosti sítě. Každý navržený úsek silnice II. třídy je ukončený na jiné silnici II. nebo I. třídy.

Na úsecích směřujících na hranice kraje byla v nejednoznačných případech zohledněna též platná koncepce silniční sítě sousedního kraje [50, 51].

**3.5 NÁVRH SÍTĚ SILNIC II. TŘÍDY**

Navržená síť silnic II. třídy se z převážné části shoduje se stávajícím stavem (viz přílohu č. 4).

Návrh vymezení sítě silnic II. třídy včetně kritéria, podle kterého byly jednotlivé úseky zařazeny, obsahuje **Příloha 16**. Navržené změny sítě silnic II. třídy proti současnému stavu obsahuje **Příloha 17**.

V následujícím textu jsou jednotlivě popsány a zdůvodněny navržené změny. Pokud není v popisu konkrétní změny uvedeno jinak, je navržena pouze změna třídy silnice z II. třídy na III. třídu, nebo naopak, jejíž provedení je plně v kompetenci krajského úřadu.

**Úseky navržené k doplnění do sítě silnic II. třídy****III/11255 Rynárec – Veselá a III/13215 Bělá – Počátky**

Přímé spojení Pelhřimova s městem Počátky, dále jižním směrem navazuje stávající silnice II/409 směr Studená. Na úseku silnice III/11255 zahrnutém do celostátního sčítání dopravy je intenzita dopravy téměř 1 300 voz/den.

**II/34536 Chotěboř – Maleč, Hranice**

Náhrada (zkrácení) stávající trasy silnice II/344.

**III/34819 Dobronín – Střítež a III/3525 Střítež – Červený Kříž (I/38)**

Přímé propojení města Polná a obce Dobronín (1,9 tis. obyvatel) na silnici I/38 a dálnici D1, náhrada současné méně využívané silnice II/348 v úseku Dobronín – Stoky.

**III/3507 Rodkov – Dolní Rožínka – Slavětín**

Úsek páteřní sítě, část silničního tahu Bystřice nad Pernštejnem – Velké Meziříčí.

**III/3791 Osová – Vlkov a III/3792 Vlkov – Křoví (II/379)**

Přímé propojení ze silnice I/37 od Žďáru nad Sázavou na silnici II/379 směr Tišnov bez průjezdu Velkou Bíteší a bez překonávání údolí Bílého potoka.

**III/3853 Modlíkov – Havlíčkova Borová – Strážek**

Úsek páteřní sítě, část silničního tahu Polná – Přibyslav – Ždírec nad Doubravou s návazností na silnice I/34 a I/37 do Pardubického kraje.

**Úseky navržené k vyřazení ze sítě silnic II. třídy****II/112 Nová Říše – Želetava**

Pouze místní význam, vedena v souběhu se silnicí I/23, intenzita dopravy 350 voz/den. Nenapojuje žádné významnější sídlo.

**II/128 Černovice – Mnich**

Pouze místní význam, intenzita dopravy 220 voz/den. Pro spojení z Černovic na Jindřichův Hradec je využívána souběžná silnice II/409 do Kamenice nad Lipou.

**II/131 Větrný Jeníkov – Opatov (II/602)**

Pouze místní význam, intenzita dopravy 320 voz/den. Nenapojuje žádné významnější sídlo.

**II/133 Horní Cerekev – Vyskytná**

Pouze místní význam, intenzita dopravy 400 voz/den. Silnice sice napojuje městyň Nový Rychnov (1 tis. obyvatel), ale kolmo na směr do Pelhřimova (ORP a okresní město) i do Jihlavy.

**II/134 hranice s Jihočeským krajem – Panské Dubenky – Batelov**

Silnice je v celé své délce z Jarošova nad Nežárkou do Batelova vedena v souběhu se silnicí II/132, ale na rozdíl od ní nevede přes žádná významnější sídla, ani nenabízí lepší podmínky pro spojení mezi okresy. Intenzita dopravy nedosahuje 700 voz/den. V koncepci Jihočeského kraje je navržena změna navazujícího úseku silnice II/134 na silnici III. třídy.

**II/150 Havlíčkův Brod**

Bývalý průjezdní úsek silnice I/34 přes centrum města, po vybudování přeložky silnice I/34 má charakter místní komunikace. S výjimkou úseku napojujícího silnici III/03810 na I/38 je možné jednat rovnou o změně kategorie na místní komunikaci.

**II/151 hranice s Jihočeským krajem (Knínice) – Litohoř**

Souběh s trasou silnic II/408 a II/152 přes Jemnici. Na rozdíl od této trasy má silnice II/151 pouze místní význam a nenapojuje žádné významnější sídlo, intenzita dopravy méně než 400 voz/den.

**II/344 Chotěboř – Maleč, Hranice**

Přeložení úseku silnice II. třídy přes Libice nad Doubravou do kratší trasy stávající silnice III/34536.

**II/347 Komorovice – Vyskytná, Sedliště (II/602)**

Pouze místní význam, intenzita dopravy necelých 900 voz/den. Nenapojuje žádné významnější sídlo.

**II/348 Humpolec – Štoky (křižovatka s II/131)**

Souběh s dálnicí D1 a s dopravně významnější silnicí II/523, intenzita dopravy 350 voz/den. Napojuje obec Herálec (1,1 tis. obyvatel), ale v blízkosti napojení na silnici I/34.

**II/348 Štoky – Dobronín**

Změna vedení tahu silnice II/348 mezi silnicí I/38 a městem Polná do více využívané trasy přes Strítěž (v trase stávajících silnic III/3525 a III/34819) s lepší dostupností z dálnice D1.

**II/349 Měřín – Čechtín**

Pouze místní význam, intenzita dopravy klesá z 600 voz/den u Měřína na 200 voz/den u Čechtína. Nenapojuje žádné významnější sídlo.

**II/350 Přibyslav – Polnička**

Souběh se silnicí I/19, intenzita dopravy 450 - 550 voz/den. Nenapojuje žádné významnější sídlo.

**II/352 Polná – Sázava**

Duplicitní trasa silnice II. třídy (spojení Polná – Žďár nad Sázavou lze realizovat přes Přibyslav nebo přes Bohdalov s prodloužením cesty o cca 3 km, ale za srovnatelný čas). Intenzita dopravy klesá z necelých 700 voz/den u Polné na 450 voz/den u Sázavy. Nenapojuje žádné významnější sídlo.

**II/388 Bohdalov – Ostrov nad Oslavou – Rodkov (křižovatka s III/3507)**

Pro spojení do Bystřice nad Pernštejnem od Jihlavy souběh s atraktivnější trasou silnic II/353 a I/19. Pro spojení do Bystřice nad Pernštejnem od Velkého Meziříčí bude v síti silnic II. třídy nahrazena stávající silnicí III/3507 přes Dolní Rožínku.

V úseku Bohdalov – křižovatka s III/3507 má silnice II/388 pouze místní význam, intenzita dopravy je v průběhu úseku proměnlivá od 350 do 700 voz/den. Nenapojuje žádné významnější sídlo.

**II/353 hranice s Pardubickým krajem (Borovnice) – Sněžné**

Pouze místní význam. Pro spojení s Pardubickým krajem je využívána souběžná trasa silnice II/360. Intenzita dopravy od 500 voz/den v Borovnici do 750 voz/den u Sněžného. Nenapojuje žádné významnější sídlo.

**II/357 Borovnice – Jimramov**

Pouze místní význam, intenzita dopravy 300 voz/den. Nenapojuje žádné významnější sídlo.

**II/375 Jimramov – Nyklovice**

Pouze místní význam, intenzita dopravy 350 voz/den. Nenapojuje žádné významnější sídlo.

**II/387 Vír – Štěpánov nad Svratkou**

Pouze místní význam, intenzita dopravy mírně přes 500 voz/den. Nenapojuje žádné významnější sídlo.

**II/389 Strážek – hranice s Jihomoravským krajem**

Pouze místní význam. Pro spojení z Nového Města na Moravě do Tišnova je využívána souběžná silnice II/385.

V generelu Jihomoravského kraje je navazující úsek silnice II/389 zařazen mezi „tahy oblastního významu“, resp. „tahy místního významu I. kategorie“, což mají být důležitější silnice III. třídy.

Intenzita dopravy necelých 500 voz/den. V Kraji Vysočina pouze úsek na území obce Strážek.

**II/390 hranice s Jihomoravským krajem – Sejřek (II/385)**

Pouze místní význam. V generelu Jihomoravského kraje je navazující úsek silnice II/390 zařazen mezi „tahy lokálního významu“, resp. „tahy místního významu II. kategorie“, což mají být ostatní silnice III. třídy.

Intenzita dopravy 150 voz/den. V Kraji Vysočina pouze úsek na území obce Sejřek.

**II/390 Vidonín – Osová**

Pouze místní význam, intenzita dopravy necelých 500 voz/den. Nenapojuje žádné významnější sídlo.

**II/391 Křižanov – hranice s Jihomoravským krajem (Vidonín)**

Pouze místní význam. Pro spojení ze Žďáru nad Sázavou a Křižanova do Tišnova je využívána sice delší, ale atraktivnější silnice II/379. Směr od Křižanova na silnici II/379 bude podpořen navrženým převedením silnic III/3791 Osová – Vlkov a III/3792 Vlkov – Křoví (II/379) do II. třídy.

V generelu Jihomoravského kraje je navazující úsek silnice II/391 zařazen mezi „tahy lokálního významu“, resp. „tahy místního významu II. kategorie“, což mají být ostatní silnice III. třídy.

Intenzita dopravy necelých 500 voz/den. Nenapojuje žádné významnější sídlo.

**II/392 Velké Meziříčí – Jinošov**

Souběh s dálnicí D1 a s dopravně významnější silnicí II/602, intenzita dopravy klesá z 1 200 voz/den u Velkého Meziříčí na 400 voz/den u Jinošova. Nenapojuje žádné významnější sídlo.

**II/392 Dukovany – hranice s Jihomoravským krajem**

Pouze místní význam. V generelu Jihomoravského kraje je navazující úsek silnice II/392 zařazen mezi „tahy oblastního významu“, resp. „tahy místního významu I. kategorie“, což mají být důležitější silnice

III. třídy. Intenzita dopravy necelých 500 voz/den. V Kraji Vysočina pouze krátký úsek na území obce Dukovany.

#### **II/393 Rapotice – hranice s Jihomoravským krajem (Sudice)**

Pouze místní význam. V generelu Jihomoravského kraje je navazující úsek silnice II/393 zařazen mezi „tahy lokálního významu“, resp. „tahy místního významu II. kategorie“, což mají být ostatní silnice III. třídy.

Intenzita dopravy přes 700 voz/den. V Kraji Vysočina pouze krátký úsek na území obcí Rapotice a Sudice.

#### **II/395 Velká Bíteš – hranice s Jihomoravským krajem**

Souběh s dálnicí D1 a s dopravně významnější silnicí II/602. V generelu Jihomoravského kraje je navazující úsek silnice II/395 zařazen mezi „tahy oblastního významu“, resp. „tahy místního významu I. kategorie“, což mají být důležitější silnice III. třídy.

Intenzita dopravy 1 400 voz/den. V Kraji Vysočina pouze krátký úsek na území města Velká Bíteš.

#### **II/396 Rouchovany – hranice s Jihomoravským krajem**

Pouze místní význam. V generelu Jihomoravského kraje je navazující úsek silnice II/396 zařazen mezi „tahy lokálního významu“, resp. „tahy místního významu II. kategorie“, což mají být ostatní silnice III. třídy.

Intenzita dopravy přes 500 voz/den. V Kraji Vysočina pouze krátký úsek na území obce Rouchovany.

#### **II/401 Vladislav – Jaroměřice nad Rokytou**

Pouze místní význam, intenzita dopravy se v průběhu trasy pohybuje v rozmezí 500 – 700 voz/den. Nenapojuje žádné významnější sídlo.

#### **II/403 Kouty – Brtnice, Jestřebí (II/402)**

Pouze místní význam, intenzita dopravy se v průběhu trasy pohybuje v rozmezí 300 – 600 voz/den. Z větších sídel na silnici leží město Brtnice (3,7 tis. obyvatel), které je však napojeno silnicí II/405 v důležitějším směru Jihlava – Třebíč.

#### **II/410 Třebíč – Želetava**

Souběh se silnicí I/23. Z větších sídel na silnici leží městyň Stařeč (1,6 tis. obyvatel), ale v těsné blízkosti Třebíče i silnice I/23. Velká intenzita dopravy (2 600 voz/den) je v krátkém úseku Třebíč – Stařeč, v dalším pokračování klesá z 600 voz/den (za Stařečí) na méně než 400 voz/den (u Želetavy).

#### **II/410 Jemnice – hranice s Jihočeským krajem (Lovčovice)**

Pouze místní význam, intenzita dopravy rychle klesá z 1 000 voz/den v Jemnici na 200 voz/den za hranicí kraje. V koncepci Jihočeského kraje je navržena změna navazujícího úseku silnice II/410 na silnici III. třídy.

#### **II/411 Moravské Budějovice – hranice s Jihomoravským krajem (Dešov)**

Pouze místní význam. V generelu Jihomoravského kraje je navazující úsek silnice II/411 zařazen mezi „tahy oblastního významu“, resp. „tahy místního významu I. kategorie“, což mají být důležitější silnice III. třídy.

Intenzita dopravy klesá z 800 voz/den (u Moravských Budějovic) na 300 voz/den (na hranici kraje). Nenapojuje žádné významnější sídlo.



**Shrnutí**

Nově navržená síť silnic II. třídy má délku 1 321 km, což je 29 % délky současné sítě všech krajských silnic (viz tabulku 33). Oproti současnému stavu je navrženo zkrácení o 310 km, tj. o 19 % současné délky silnic II. třídy.

	Celková délka (km)	Podíl na stávající silniční síti kraje (%)
Stávající síť silnic II. třídy	1 631	35,8
Navrhovaná síť silnic II. třídy	1 321	29,0
Změna (±)	-310	-6,8

*Tabulka 33: Porovnání délky stávajících a navržených silnic II. třídy*

### 3.6 KRITÉRIA PRO MOŽNOST VYŘAZENÍ ÚSEKU ZE SILNIČNÍ SÍTĚ

Současná síť silnic II. a III. třídy v Kraji Vysočina zahrnuje i úseky, jejichž dopravní význam neodpovídá zařazení do kategorie silnice podle zákona o pozemních komunikacích [1]. Jedná se především o úseky, které nespojují obce navzájem, ani je nenapojují na ostatní pozemní komunikace. Dále se jedná o úseky v zastavěném území obcí, které nepřevádějí průjezdnou dopravu tímto územím. Tyto úseky mají zpravidla charakter místních, případně účelových komunikací.

Kromě toho existují úseky, které mají charakter silnice, ale nabízejí duplicitní spojení. Pro potřeby vzájemného spojení obcí a jejich napojení na ostatní komunikace lze tyto úseky nahradit jinými existujícími silnicemi bez podstatných dopadů na kvalitu spojení. Jejich existence v silniční síti tudíž není nutná.

Úseky komunikací, jejichž zachování v silniční třídě není nutné (dále též „zbytné úseky silnic“), byly vybrány podle některého z následujících kritérií:

#### Slepý úsek v zastavěném území obce

Celý úsek silnice leží na území jedné obce, převážně v zastavěném území a žádnou další obec nenapojuje. Má charakter místní komunikace.

#### Slepý úsek nenapojující část obce

Slepý úsek, který nenapojuje obec ani část obce. Silnice končí buď bez zjevného cíle (např. na křižovatce polních cest), nebo napojuje např. železniční zastávku, areál, nebo skupinu domů, které ale netvoří obec ani část obce podle územně identifikačního registru (nemají svoji řadu čísel popisných). Má charakter účelové nebo místní komunikace.

#### Napojení části obce do 700 m

Část obce je napojena slepým úsekem silnice, jehož délka mimo zastavěné území je kratší než 700 m. Současně musí být splněna podmínka, že celý úsek leží na území obce, jejíž část je tímto úsekem napojena. Má charakter místní komunikace.

#### Napojení části obce nad 700 m – navrženo SÚS

Část obce je napojena slepým úsekem silnice, jehož délka mimo zastavěné území je delší než 700 m. Současně musí být splněna podmínka, že celý úsek leží na území obce, jejíž část je tímto úsekem napojena. V této skupině byly zohledněny i další souvislosti, zejména velikost připojované části obce, délka připojení, dopravně technický stav silnice nebo skutečnost, zda je na silnici zajišťována zimní údržba. Do této skupiny byly zařazeny pouze úseky doporučené materiálem zpracovaným SÚS. Má charakter místní komunikace.

#### Paralelní komunikace

Tato skupina zahrnuje případy, kdy je obec nebo její část je napojena na silniční síť dvěma nebo více silnicemi v obdobném směru, a dále případy, kdy je úsek silnice mezi křižovatkami veden ve volné krajině, aniž by napojoval nějakou obec. Nutnou podmínkou je, že případné vyřazení daného úseku nezpůsobí nežádoucí narušení celistvosti silniční sítě nebo neúměrné prodloužení cest mezi obcemi. Může být převedena do kategorie místní nebo účelové komunikace, případně zrušena.

### 3.7 ZBYTNÉ ÚSEKY SILNIC

Vymezení zbytných úseků silnic obsahuje **Příloha 18** (členěná po okresech) a tabulky č. 34 – 38.

Kromě identifikačních údajů a důvodu zahrnutí mezi zbytné úseky (viz předchozí kapitolu) tabulka obsahuje také informaci o provozu veřejné autobusové dopravy na daném úseku silnice. Tato informace je doložena podle schváleného Plánu dopravní obslužnosti území Kraje Vysočina pro období 2017 – 2021 [53].

**Okres Havlíčkův Brod**

<i>silnice</i>	<i>staničení od</i>	<i>staničení do</i>	<i>kritérium</i>	<i>veřejná doprava</i>
II/150	87,332	89,242	paralelní komunikace	NE
III/01823	0,000	0,833	slepý úsek v zastavěném území obce	ANO
III/01825	0,000	1,315	napojení části obce do 700 m	NE
III/01826	1,269	2,104	napojení části obce do 700 m	NE
III/01833	0,000	0,750	napojení části obce do 700 m	NE
III/01838	2,503	2,999	slepý úsek v zastavěném území obce	ANO
III/01840	0,000	1,679	paralelní komunikace	NE
III/03813	0,000	1,388	napojení části obce do 700 m	NE
III/03814	0,000	1,711	napojení části obce do 700 m	NE
III/03820	0,000	1,549	paralelní komunikace	NE
III/13012	0,000	0,740	napojení části obce do 700 m	NE
III/13013	0,000	1,155	napojení části obce do 700 m	NE
III/13015	0,000	1,635	paralelní komunikace	NE
III/13017	0,000	0,945	slepý úsek v zastavěném území obce	ANO
III/1309	0,493	2,102	paralelní komunikace	ANO
III/1313	0,000	0,460	napojení části obce do 700 m	NE
III/1314	0,000	3,549	paralelní komunikace	NE
III/33911	2,776	5,446	slepý úsek nenapojující část obce	NE
III/33923	0,000	1,086	napojení části obce do 700 m	ANO
III/3398	0,000	0,590	slepý úsek v zastavěném území obce	NE
III/34410	0,000	4,096	paralelní komunikace	NE
III/34421	0,000	1,239	napojení části obce do 700 m	NE
III/34429	0,000	0,726	napojení části obce do 700 m	NE
III/34434	0,000	1,050	napojení části obce do 700 m	NE
III/3444	0,000	2,935	napojení části obce nad 700 m - navrženo SÚS	ANO
III/34513	0,000	0,100	slepý úsek v zastavěném území obce	NE
III/34519	0,000	2,650	paralelní komunikace	NE
III/34522	0,000	1,945	paralelní komunikace	NE
III/34523	0,000	0,666	napojení části obce do 700 m	NE
III/34524	0,000	3,485	paralelní komunikace	NE
III/34525	0,000	1,572	paralelní komunikace	NE
III/34531	0,000	1,048	slepý úsek nenapojující část obce	NE
III/34532	0,000	1,941	paralelní komunikace	ANO
III/34610	5,697	9,599	paralelní komunikace	NE
III/34710	0,000	1,346	paralelní komunikace	NE
III/34715	0,000	1,746	paralelní komunikace	NE
III/3472a	0,000	1,490	paralelní komunikace	NE
III/34730	0,000	1,260	napojení části obce do 700 m	NE
III/34732	3,339	3,824	slepý úsek nenapojující část obce	NE
III/34736	0,000	1,531	paralelní komunikace	ANO
III/34737	0,000	0,612	napojení části obce do 700 m	NE

III/34749	0,000	0,280	slepý úsek nenapojující část obce	NE
III/3475	0,000	1,239	paralelní komunikace	ANO
III/34757	0,000	0,887	napojení části obce do 700 m	NE
III/34759	0,000	1,470	napojení části obce do 700 m	NE
III/34767	0,000	0,550	napojení části obce do 700 m	NE
III/34768	0,000	0,650	slepý úsek nenapojující část obce	NE
III/3478	0,000	3,032	paralelní komunikace	ANO
III/3481	0,000	0,918	slepý úsek v zastavěném území obce	NE
III/3488	0,000	0,600	napojení části obce do 700 m	NE
III/3501	0,000	2,175	paralelní komunikace	NE
III/35010	0,000	0,582	napojení části obce do 700 m	NE
III/3511	2,338	3,912	paralelní komunikace	NE
III/3512	0,000	0,850	slepý úsek nenapojující část obce	NE

Tabulka 34: Seznam zbytných úseků silnic v okrese Havlíčkův Brod

**Okres Jihlava**

<b>silnice</b>	<b>staničení od</b>	<b>staničení do</b>	<b>kritérium</b>	<b>veřejná doprava</b>
III/0021	0,000	0,487	slepý úsek v zastavěném území obce	NE
III/03824	0,000	0,784	slepý úsek v zastavěném území obce	ANO
III/03826	0,000	0,696	slepý úsek v zastavěném území obce	NE
III/03827	0,000	0,303	slepý úsek v zastavěném území obce	NE
III/03829	0,000	0,133	slepý úsek v zastavěném území obce	NE
III/0395	2,423	3,003	slepý úsek v zastavěném území obce	NE
III/11264	4,359	6,569	slepý úsek v zastavěném území obce	NE
III/11265	0,000	0,670	slepý úsek v zastavěném území obce	NE
III/11270	0,000	0,323	slepý úsek v zastavěném území obce	NE
III/1314	3,549	5,979	paralelní komunikace	NE
III/1315	0,000	1,290	slepý úsek nenapojující část obce	NE
III/13417	0,559	2,382	paralelní komunikace	NE
III/13420	0,000	1,365	slepý úsek nenapojující část obce	ANO
III/34816	0,000	0,165	paralelní komunikace	ANO
III/34818	0,000	0,362	paralelní komunikace	NE
III/34818	0,362	0,574	paralelní komunikace	NE
III/34820	0,000	0,643	paralelní komunikace	ANO
III/34821	0,000	0,244	paralelní komunikace	ANO
III/34821	0,244	0,367	paralelní komunikace	NE
III/3531	0,000	0,595	paralelní komunikace	NE
III/3535	0,000	0,666	paralelní komunikace	NE
III/4021	0,000	0,953	napojení části obce do 700 m	NE
III/4024	0,000	1,773	napojení části obce nad 700 m - navrženo SÚS	NE
III/4035	0,000	0,225	slepý úsek v zastavěném území obce	NE
III/4038	0,000	0,373	slepý úsek v zastavěném území obce	NE
III/4041	0,149	3,365	paralelní komunikace	NE
III/4044	0,000	0,188	slepý úsek v zastavěném území obce	NE

III/4045	6,091	6,911	slepý úsek nenapojující část obce	NE
III/4046	0,000	0,822	paralelní komunikace	ANO
III/4046	0,822	1,342	paralelní komunikace	NE
III/4052	0,000	2,690	napojení části obce nad 700 m - navrženo SÚS	NE
III/4067	0,000	2,205	paralelní komunikace	NE
III/4072	0,000	0,268	slepý úsek v zastavěném území obce	NE

Tabulka 35: Seznam zbytných úseků silnic v okrese Jihlava

**Okres Pelhřimov**

<i><b>silnice</b></i>	<i><b>staničení od</b></i>	<i><b>staničení do</b></i>	<i><b>kritérium</b></i>	<i><b>veřejná doprava</b></i>
III/01921	0,000	0,569	paralelní komunikace	NE
III/01923	0,000	1,729	napojení části obce nad 700 m - navrženo SÚS	NE
III/01931	0,000	1,031	napojení části obce nad 700 m - navrženo SÚS	NE
III/01935	3,022	3,758	napojení části obce nad 700 m - navrženo SÚS	NE
III/03410	0,000	1,037	paralelní komunikace	ANO
III/03412	0,000	0,600	napojení části obce do 700 m	NE
III/03416	0,878	2,706	paralelní komunikace	ANO
III/03416	2,706	3,486	paralelní komunikace	ANO
III/03417	0,000	0,394	slepý úsek v zastavěném území obce	NE
III/03419	0,000	0,343	slepý úsek v zastavěném území obce	ANO
III/0347	0,000	1,712	slepý úsek nenapojující část obce	NE
III/0349	0,000	0,596	napojení části obce do 700 m	NE
III/11226	0,148	2,628	paralelní komunikace	NE
III/11230	1,115	1,970	slepý úsek nenapojující část obce	NE
III/11232	0,000	3,265	paralelní komunikace	ANO
III/11238	0,000	0,788	napojení části obce do 700 m	NE
III/11241	0,000	1,500	napojení části obce nad 700 m - navrženo SÚS	NE
III/11242	0,000	0,700	napojení části obce do 700 m	NE
III/11245	0,000	0,602	napojení části obce do 700 m	ANO
III/11246	1,318	1,608	slepý úsek v zastavěném území obce	NE
III/11249	0,553	1,370	slepý úsek v zastavěném území obce	ANO
III/11256	0,000	2,335	paralelní komunikace	NE
III/11257	0,000	0,301	slepý úsek v zastavěném území obce	NE
III/12419	0,000	1,705	napojení části obce nad 700 m - navrženo SÚS	NE
III/1273	0,000	1,651	napojení části obce nad 700 m - navrženo SÚS	ANO
III/12815	0,000	1,229	napojení části obce do 700 m	NE
III/12816	0,000	0,733	slepý úsek v zastavěném území obce	NE
III/12817	0,000	0,547	napojení části obce do 700 m	NE
III/1282	0,000	0,433	slepý úsek v zastavěném území obce	NE
III/12820	0,000	2,187	napojení části obce nad 700 m - navrženo SÚS	ANO
III/12821	1,007	4,556	paralelní komunikace	NE
III/12821	0,000	1,007	napojení části obce do 700 m	ANO
III/12822	0,000	1,920	slepý úsek v zastavěném území obce	NE
III/12824	0,000	4,140	paralelní komunikace	NE

III/1282a	0,678	1,670	napojení části obce nad 700 m - navrženo SÚS	NE
III/1282a	0,000	0,678	napojení části obce nad 700 m - navrženo SÚS	NE
III/1283	0,000	0,583	napojení části obce nad 700 m - navrženo SÚS	NE
III/1284	0,000	2,601	napojení části obce nad 700 m - navrženo SÚS	NE
III/1284	1,675	2,601	slepý úsek nenapojující část obce	NE
III/1285	0,000	0,110	slepý úsek v zastavěném území obce	NE
III/1286	0,000	1,260	slepý úsek nenapojující část obce	NE
III/1287	0,000	1,353	napojení části obce do 700 m	ANO
III/1289	0,000	1,100	napojení části obce do 700 m	ANO
III/1291	0,000	0,546	napojení části obce do 700 m	ANO
III/12911	0,000	0,533	napojení části obce do 700 m	NE
III/12912	0,000	0,805	slepý úsek nenapojující část obce	NE
III/12913	0,000	0,400	napojení části obce do 700 m	NE
III/12919	0,000	1,187	paralelní komunikace	ANO
III/12919	3,520	3,780	slepý úsek nenapojující část obce	NE
III/1292	3,788	5,991	paralelní komunikace	NE
III/12924a	0,000	0,809	napojení části obce do 700 m	ANO
III/12926	0,000	0,395	slepý úsek v zastavěném území obce	NE
III/12929	0,000	0,534	napojení části obce do 700 m	NE
III/12930	1,977	2,845	slepý úsek v zastavěném území obce	ANO
III/12931	0,000	0,807	napojení části obce do 700 m	ANO
III/12939	0,000	0,810	napojení části obce do 700 m	NE
III/12940	0,000	0,978	napojení části obce do 700 m	NE
III/1297	0,000	1,718	slepý úsek v zastavěném území obce	ANO
III/1299	0,000	0,351	napojení části obce do 700 m	NE
III/13028	0,000	0,576	napojení části obce do 700 m	NE
III/13031	0,000	2,148	napojení části obce nad 700 m - navrženo SÚS	NE
III/13033	0,000	0,598	napojení části obce do 700 m	NE
III/13216	0,000	0,680	napojení části obce do 700 m	NE
III/1331	0,000	0,460	napojení části obce do 700 m	NE
III/1339	0,000	5,001	paralelní komunikace	NE
III/13417	2,382	4,428	paralelní komunikace	NE
III/34762	0,000	0,860	slepý úsek nenapojující část obce	NE
III/34772	0,000	2,660	napojení části obce nad 700 m - navrženo SÚS	NE
III/34775	1,815	4,829	paralelní komunikace	ANO
III/34777	0,000	1,340	napojení části obce do 700 m	NE
III/40913	0,000	0,500	slepý úsek v zastavěném území obce	NE
III/4094	0,000	2,506	paralelní komunikace	ANO
III/4097	0,000	3,929	napojení části obce nad 700 m - navrženo SÚS	NE
III/4098	0,000	4,435	paralelní komunikace	NE
III/4099	0,000	0,599	napojení části obce do 700 m	NE

Tabulka 36: Seznam zbytných úseků silnic v okrese Pelhřimov

## Okres Třebíč

<i>silnice</i>	<i>staničení od</i>	<i>staničení do</i>	<i>kritérium</i>	<i>veřejná doprava</i>
III/02323	0,000	1,703	slepý úsek nenapojující část obce	NE
III/15218	0,360	3,602	paralelní komunikace	ANO
III/15219	0,000	0,582	slepý úsek v zastavěném území obce	NE
III/15220	0,000	0,103	slepý úsek v zastavěném území obce	NE
III/15229	1,775	4,734	paralelní komunikace	NE
III/15232	0,000	0,899	napojení části obce do 700 m	ANO
III/15233	0,000	1,201	paralelní komunikace	ANO
III/15238	0,000	2,864	paralelní komunikace	NE
III/15239	0,000	1,050	paralelní komunikace	ANO
III/15243	0,000	3,125	paralelní komunikace	ANO
III/15248	0,000	0,957	paralelní komunikace	ANO
III/34911	0,000	2,047	slepý úsek nenapojující část obce	NE
III/34913	0,000	1,520	paralelní komunikace	NE
III/35115	0,000	0,951	napojení části obce do 700 m	NE
III/35117	0,000	0,513	napojení části obce do 700 m	NE
III/35118	0,000	2,151	slepý úsek nenapojující část obce	NE
III/35119	0,000	1,004	slepý úsek v zastavěném území obce	NE
III/35120	0,000	1,102	napojení části obce do 700 m	ANO
III/35121	0,000	0,578	paralelní komunikace	ANO
III/35121	1,707	1,960	napojení části obce do 700 m	NE
III/35126	0,000	0,091	napojení části obce do 700 m	NE
III/36056	0,000	0,154	paralelní komunikace	ANO
III/36060	0,000	1,725	napojení části obce do 700 m	ANO
III/36060	1,725	2,151	napojení části obce do 700 m	ANO
III/36061	0,000	1,640	paralelní komunikace	NE
III/36065	0,000	1,331	paralelní komunikace	ANO
III/36067	0,000	0,825	paralelní komunikace	ANO
III/36073	0,000	2,113	paralelní komunikace	ANO
III/36075	0,000	1,243	paralelní komunikace	ANO
III/36076	0,000	0,269	slepý úsek v zastavěném území obce	NE
III/36078	5,430	9,072	paralelní komunikace	NE
III/36078	0,000	0,524	slepý úsek v zastavěném území obce	ANO
III/36079	0,000	0,305	slepý úsek v zastavěném území obce	ANO
III/36081	0,000	0,741	paralelní komunikace	ANO
III/36082	0,000	0,090	slepý úsek nenapojující část obce	NE
III/39011	0,000	1,558	slepý úsek nenapojující část obce	NE
III/39015	0,000	2,085	paralelní komunikace	NE
III/3908	0,000	0,552	paralelní komunikace	NE
III/3909	0,000	0,123	slepý úsek v zastavěném území obce	NE
III/39215	0,000	0,517	slepý úsek v zastavěném území obce	NE
III/39216	0,000	0,221	slepý úsek v zastavěném území obce	NE

III/39219	0,000	1,014	slepý úsek v zastavěném území obce	ANO
III/3931	0,000	0,148	slepý úsek v zastavěném území obce	NE
III/39910	1,799	2,057	slepý úsek v zastavěném území obce	NE
III/3999	2,468	4,207	paralelní komunikace	NE
III/4012	0,000	1,380	paralelní komunikace	NE
III/4015	0,000	1,149	paralelní komunikace	ANO
III/40511	5,785	6,260	slepý úsek nenapojující část obce	NE
III/40512	0,540	1,151	paralelní komunikace	ANO
III/40512	0,000	0,540	paralelní komunikace	ANO
III/40514	0,000	1,243	paralelní komunikace	ANO
III/40811	0,000	2,040	paralelní komunikace	NE
III/40812	0,000	0,205	paralelní komunikace	ANO
III/4089	0,000	0,320	slepý úsek v zastavěném území obce	NE
III/41010	0,000	2,867	paralelní komunikace	NE
III/4103	0,000	1,515	napojení části obce do 700 m	NE
III/4105	0,000	0,279	slepý úsek nenapojující část obce	NE
III/4108	0,000	0,747	slepý úsek nenapojující část obce	NE
III/4111	0,000	1,770	paralelní komunikace	NE
III/4119	0,000	1,010	paralelní komunikace	NE

Tabulka 37: Seznam zbytných úseků silnic v okrese Třebíč

**Okres Žďár nad Sázavou**

<b>silnice</b>	<b>staničení od</b>	<b>staničení do</b>	<b>kritérium</b>	<b>veřejná doprava</b>
II/357	64,715	65,801	paralelní komunikace	ANO
II/357	65,801	66,420	paralelní komunikace	NE
II/357	66,420	66,665	paralelní komunikace	NE
III/0025	0,000	0,958	paralelní komunikace	ANO
III/0026	1,299	2,375	napojení části obce do 700 m	ANO
III/0029	0,000	0,875	slepý úsek v zastavěném území obce	NE
III/01842	2,031	2,430	slepý úsek nenapojující část obce	ANO
III/01843	0,000	3,820	slepý úsek v zastavěném území obce	ANO
III/03718	0,000	0,520	napojení části obce do 700 m	NE
III/03722	0,000	0,570	paralelní komunikace	ANO
III/03723	0,000	0,750	slepý úsek v zastavěném území obce	ANO
III/03724	0,000	0,832	paralelní komunikace	ANO
III/03724	0,832	1,618	paralelní komunikace	ANO
III/3495	0,000	0,868	napojení části obce do 700 m	NE
III/35018	0,000	1,418	paralelní komunikace	ANO
III/3518	0,000	4,846	paralelní komunikace	NE
III/3528	0,000	1,377	paralelní komunikace	ANO
III/35310	0,000	0,364	slepý úsek v zastavěném území obce	NE
III/35314	0,000	1,262	paralelní komunikace	ANO
III/35315	1,910	3,948	napojení části obce nad 700 m - navrženo SÚS	ANO
III/35317	0,000	9,858	paralelní komunikace	NE



III/35318	0,000	2,450	napojení části obce nad 700 m - navrženo SÚS	NE
III/3537	0,463	0,868	slepý úsek nenapojující část obce	NE
III/35411	0,000	1,111	slepý úsek v zastavěném území obce	NE
III/35415	0,000	0,363	paralelní komunikace	NE
III/35418	0,000	1,495	paralelní komunikace	ANO
III/35420	4,787	7,275	paralelní komunikace	NE
III/35422	0,000	2,622	paralelní komunikace	NE
III/35423	0,000	0,809	paralelní komunikace	NE
III/35424	0,000	1,503	paralelní komunikace	ANO
III/35425	1,465	3,573	paralelní komunikace	NE
III/35436	0,000	0,838	slepý úsek v zastavěném území obce	NE
III/35437	0,000	0,845	slepý úsek nenapojující část obce	ANO
III/35727	0,000	2,078	paralelní komunikace	NE
III/35734	0,000	0,620	paralelní komunikace	NE
III/36033	0,000	1,742	napojení části obce do 700 m	ANO
III/36046	0,000	0,400	slepý úsek v zastavěném území obce	ANO
III/36048	0,000	2,140	paralelní komunikace	NE
III/36056	0,154	1,294	paralelní komunikace	ANO
III/3791a	0,281	0,609	paralelní komunikace	NE
III/3791a	0,000	0,281	paralelní komunikace	NE
III/3794	0,000	1,260	slepý úsek v zastavěném území obce	ANO
III/3797a	0,000	0,410	napojení části obce do 700 m	NE
III/3851	0,000	1,129	paralelní komunikace	ANO
III/38510	0,000	0,232	slepý úsek nenapojující část obce	NE
III/38511	0,000	0,191	slepý úsek v zastavěném území obce	NE
III/38513	0,000	0,768	napojení části obce do 700 m	ANO
III/3852	0,000	2,557	paralelní komunikace	ANO
III/3854	0,000	0,158	slepý úsek v zastavěném území obce	ANO
III/3856	0,000	1,020	slepý úsek v zastavěném území obce	ANO
III/38711	0,000	0,850	slepý úsek v zastavěném území obce	NE
III/38712	0,000	0,132	slepý úsek v zastavěném území obce	NE
III/38721	0,000	0,436	paralelní komunikace	NE
III/38813	0,000	1,000	napojení části obce nad 700 m - navrženo SÚS	NE
III/38816	0,000	0,800	napojení části obce do 700 m	ANO
III/38817	0,000	0,750	slepý úsek v zastavěném území obce	NE
III/38818	0,000	1,550	napojení části obce do 700 m	NE
III/3884	0,000	1,499	paralelní komunikace	NE
III/3885	0,000	2,493	paralelní komunikace	NE
III/3886	1,548	3,196	paralelní komunikace	NE
III/3887	0,000	0,415	slepý úsek v zastavěném území obce	ANO
III/3888	0,000	0,281	slepý úsek v zastavěném území obce	ANO
III/3889	0,000	0,285	paralelní komunikace	NE
III/3911	0,000	3,848	paralelní komunikace	ANO
III/3916	0,083	1,695	paralelní komunikace	NE

III/3925	0,000	0,700	slepý úsek v zastavěném území obce	NE
III/3929	0,000	1,016	nápojení části obce do 700 m	NE

Tabulka 38: Seznam zbytných úseků silnic v okrese Žďár nad Sázavou

## Shrnutí

Celkem bylo vytipováno 289 zbytných úseků silnic III. (výjimečně i II. třídy) o celkové délce 362 km, jejichž zachování v silniční síti není nezbytné a je možné jednat o změně jejich kategorie na místní nebo účelovou komunikaci.

Okres	Délka zbytných úseků (km)	Podíl ze stávajících silnic II. a III. třídy (%)
Havlíčkův Brod	80,0	8,4
Jihlava	29,8	4,2
Pelhřimov	97,9	11,0
Třebíč	68,9	6,8
Žďár n. Sázavou	85,4	8,6
<b>celkem</b>	<b>362,0</b>	<b>7,9</b>

Tabulka 39: Délka zbytných úseků silnic po okresech

## 3.8 ZÁMĚRY NOVOSTAVEB SILNIC

Návrh vychází z platné územně plánovací dokumentace, zejména ze Zásad územního rozvoje Kraje Vysočina [9]. Vzhledem k rozsahu a aktuálnímu stavu krajské silniční sítě a s přihlédnutím k předpokládaným investičním možnostem kraje byly do návrhu zařazeny pouze záměry na navržené síti silnic II. třídy.

Výsledný seznam přeložek silnic II. třídy zahrnutých do návrhu byl upřesněn na základě projednání s objednatelem.

V návrhu nejsou jmenovitě uvedeny některé uvažované přeložky menšího rozsahu v úsecích s navrženou homogenizací tahu (např. obchvat Mrzkovic na silnici II/150). O případné realizaci těchto přeložek bude rozhodnuto při přípravě stavby homogenizace dané silnice.

Konkrétně návrh zahrnuje tyto přeložky krajských silnic (v závorce označení investice pro multikriteriální analýzu – viz přílohy 19 a 21):

- **II/128 Lukavec – obchvat** (I29): východní obchvat městyse Lukavec,
- **II/128 Salačova Lhota – obchvat** (I28): západní obchvat obce Salačova Lhota,
- **II/152 a II/408 obchvat Jemnice** (P01): západní a jižní obchvat města Jemnice,
- **II/152 obchvat Třebelovice** (P02): severní obchvat obce Třebelovice,
- **II/152 obchvat Moravské Budějovice** (P03): východní obchvat města Moravské Budějovice s odbočením ze silnice I/38 jižně od města,
- **II/152 obchvat Jaroměřice nad Rokytnou** (P24): jihovýchodní obchvat města Jaroměřice nad Rokytnou,
- **II/344 Dolní Krupá** (I44): jihovýchodní obchvat obce,
- **II/345 přeložka Golčův Jeníkov – Vrtěšice** (P05): jižní obchvat města Golčův Jeníkov,
- **II/347 nový most ve Světlé nad Sázavou** (P25): přeložka silnice II/347 na východní okraj města Světlá nad Sázavou s novým mostem přes Sázavu u nádraží,

- **II/348 přeložka Dobronín – Střítež** (P19): jihovýchodní obchvat Dobronína a severní obchvat Stříteže v nově navrženém směru silnice II/348 (stavba zatím nemá oporu v územně plánovací dokumentaci),
- **II/348 přeložka Arnolec – Měřín** (P08): přeložení silnice II/348 do již v současné době využívané trasy po silnici III/34823 Arnolec – Jersín a po navazující komunikaci ve vlastnictví obce Meziříčko, městyse Měřín a několika fyzických a právnických osob (nejedná se tedy o výstavbu nové komunikace, ale pouze o zařazení stávající komunikace do silniční sítě a její rekonstrukci – rozšíření),
- **II/353 Nové Veselí – obchvat** (I05): východní obchvat obce Budeč a východní a jižní obchvat městyse Nové Veselí,
- **II/353 D1 – Rytířsko – Jamné, 1. stavba** (I35): severní obchvat lokality Rytířsko,
- **II/360 obchvat Moravec** (P11): jižní obchvat obcí Moravec a Pikárec (ve směru silničního tahu Bystřice nad Pernštejnem – Velké Meziříčí),
- **II/360 obchvat Křižanov** (P12): severozápadní obchvat městyse Křižanov,
- **II/360 Velké Meziříčí – JV obchvat** (I39): jižní obchvat města Velké Meziříčí s napojením do MÚK Velké Meziříčí – východ (D1 – exit 146),
- **II/360 Jaroměřice nad Rokytnou – obchvat** (I27): západní obchvat města Jaroměřice nad Rokytnou,
- **II/388 přeložka Bystřice n. Pernštejnem – Vojetín** (P13): západní obchvat města Bystřice nad Pernštejnem a severní obchvat obce Rodkov,
- **II/405 obchvat Zašovice** (P14): severní obchvat obce Zašovice,
- **II/405 Okříšky – křižovatka s I/23** (I13): přeložka silnice jihozápadně od Okříšek a Krahulova s novým vyústěním na silnici I/23 jižně od železniční stanice Krahulov.
- **II/406 obchvat Kostelec** (P28): západní obchvat obcí Dvorce a Kostelec s novým odbočením ze silnice II/602 severozápadně od Dvorců.
- **II/406 obchvat Třešť** (P15): západní obchvat města Třešť a obce Hodice.
- **II/602 obchvat Velká Bíteš** (P26): jihovýchodní obchvat města Velká Bíteš s vyústěním na I/37 v blízkosti křižovatky s dálnicí D1.
- **II/602 obchvat Velký Beranov** (P17): severní obchvat obce Velký Beranov včetně lokality Nové Domky (součást Velkého Beranova),
- **II/602 Jihlava JV obchvat** (I54): jihovýchodní obchvat města Jihlavy s napojením na silnici I/38 jižně od města.
- **II/602 Sedliště – obchvat** (I41): SV obchvat Sedliště (část obce Vyskytná),
- **III/3853 obchvat Strážek** (P18): SZ obchvat obce Strážek (součást nového tahu silnice II. třídy Bystřice nad Pernštejnem – Velké Meziříčí).

Specifickou stavbou jmenovitě vymezenou v Zásadách územního rozvoje Kraje Vysočina je stavba nové **MÚK Měřín** (K01) v km 115 – 116 dálnice D1, která napojí silnici II/352 na dálnici D1.

### 3.9 VÝHLEDOVÉ INTENZITY DOPRAVY

Výhledová intenzita dopravy je určena pomocí koeficientů vývoje dopravy uvedených v TP 225 [7].

Koeficienty vývoje dopravy mezi lety 2010 a 2050 jsou pro silnice II. a III. třídy:

- ✓ pro skupinu lehkých vozidel 1,75
- ✓ pro skupinu těžkých vozidel 1,07

Pro přesnější určení výhledových intenzit dopravy tak, aby zohledňovaly rozvoj komunikační sítě a okolního území by bylo potřebné zpracovat matematický model zatížení silniční sítě Kraje Vysočina.

Výhledová intenzita dopravy je použita jako jedno z kritérií v multikriteriální analýze. Na nových úsecích silnic (přeložkách) byla intenzita dopravy stanovena odborným odhadem.

### 3.10 VÝHLEDOVÁ SILNIČNÍ SÍŤ

Návrh výhledové silniční sítě shrnuje výše popsané záměry:

- ✓ změny ve vymezení sítě silnic II. třídy (viz kap. 3.5),
- ✓ vyřazení zbytných úseků ze silniční sítě (viz kap. 3.7),
- ✓ výstavbu přeložek silnic II. třídy (viz. kap. 3.8).

Návrh výhledové sítě dále obsahuje doporučené úpravy krajské silniční sítě v souvislosti s výstavbou nových úseků silnic, a to jak navržených přeložek silnic II. třídy, tak i přeložek silnic I. třídy (již reálně připravovaných – viz kap. 2.7, ale i dosud jen vymezených v Zásadách územního rozvoje Kraje Vysočina - viz kap. 2.5).

Pokud je to možné, je navrženo původní trasu přeložené silnice vyřadit ze silniční sítě. Ve většině případů je nutné alespoň krátký úsek původní trasy v silniční síti ponechat z důvodu zachování celistvosti sítě – pro napojení křižujících se silnic. U některých rozsáhlejších přeložek (zpravidla silnic I. třídy) je navrženo zařazení dosavadní trasy mezi silnice III. třídy z důvodu spojení obcí ležících na původní trase. Jmenovitě se jedná o tyto úseky současných silnic I. třídy:

- ✓ I/19 Pohled – Stříbrné Hory,
- ✓ I/19 Nové Město na Moravě, Olešná – Bystřice nad Pernštejnem, Rovné,
- ✓ I/34 Ústrašín – Ondřejov – Pelhřimov, Myslotín,
- ✓ I/38 Jihlava – Rančívov – Čížov – Vílanec – Suchá – Stonařov,
- ✓ I/38 Jakubov u Moravských Budějovic – Litohoř.

Výstavba přeložky silnice I/19 Krátká Ves – Stříbrné Hory umožní využití silnice I/19 nově i pro kvalitní spojení Chotěboř – Přibyslav, a tudíž vyřazení stávající silnice II/351 v úseku Česká Bělá – Žižkovo Pole – Přibyslav ze sítě silnic II. třídy.

V souvislosti s přeložkou silnice II/405 Okříšky – silnice I/23 je v souladu se ZÚR uvažována výstavba zcela nové silnice III. třídy pro napojení průmyslového území v Nové Vsi.

#### Varianty návrhu

Návrh výhledové silniční sítě je zpracován ve dvou variantách v závislosti na možném výhledovém vedení tahů silnic I. třídy.

**Varianta I** vychází ze současného vedení tahů silnic I. třídy na území Kraje Vysočina a kromě výstavby jednotlivých přeložek nepředpokládá změny tohoto uspořádání. Návrh výhledové silniční sítě ve variantě I obsahuje **Příloha 20 A**.

**Varianta II** zohledňuje možnou změnu v uspořádání silnic I. třídy na území Kraje Vysočina, jak je nastíněna i v ZÚR. Navržená změna spočívá ve vedení silnice I/19 v úseku Pelhřimov – Žďár nad Sázavou přes Jihlavu místo dosavadního vedení přes Havlíčkův Brod, což by lépe odpovídalo intenzitám dopravy i významu Jihlavy jako krajského města.

Na rozdíl od ZÚR ale návrh předpokládá v úseku Jihlava – Žďár nad Sázavou vedení silnice I/19 v přímější trase silnice II/353 místo v ZÚR uvedené trase přes Polnou a Přibyslav. Konkrétně tedy varianta II navrhuje tyto změny oproti variantě I:

- ✓ Přeložení silnice I/19 v úseku Pelhřimov (resp. Olešná) – Žďár nad Sázavou do trasy silnic II/602 a II/353 přes jižní obchvat Jihlavy.
- ✓ Převedení silnice I/19 v úseku Pohled (resp. Krátká Ves) – Žďár nad Sázavou do sítě silnic II. tř.
- ✓ Převedení stávající silnice II/602 Olešná – Pelhřimov mezi silnice III. třídy.

Návrh výhledové silniční sítě ve variantě II obsahuje **Příloha 20 B**.

Jako logické se mohou jevit i případné další možné náměty na změny v uspořádání nadřazené silniční sítě v Kraji Vysočina. Například skutečnost, že Třebíč, druhé největší město v kraji, neleží v blízkosti dálnice, a nemá ani přímé připojení na dálnici silnicí I. třídy. Jedním z možných řešení by mohla být např. změna vedení silnice I/37 z trasy Křižanov – Velká Bíteš (D1) do trasy Křižanov – Velké Meziříčí, východ (D1) – Třebíč (I/23).

### 3.11 METODIKA TVORBY NÁVRHU INVESTIC

Seznam investic byl vytvořen z akcí:

- ✓ uvažovaných k financování z programu IROP (viz kapitolu 2.7)
- ✓ připravených k financování z rozpočtu kraje - příloha D2 rozpočtu (viz kapitolu 2.7)
- ✓ záměrů novostaveb silnic (viz kapitolu 3.8)
- ✓ úseků, které nesplňují návrhovou kategorií šířku – navržených k homogenizaci tahu (viz níže)
- ✓ míst označených jako nehodové lokality (viz kapitolu 2.12)

#### Úseky silnic navržené k homogenizaci (nesplňující návrhovou kategorií šířku)

Pro jednotlivé skupiny úseků silniční sítě byla stanovena cílová (výhledová) kategorie silnice (viz tabulku 9 ČSN 73 6101). Pro silnice na páteřní síti bylo rozdělení do kategorií S 9,35 a S 7,5 provedeno v kapitole 3.2.

Silnice II. třídy	Páteřní síť	S 9,5/70
		S 7,5/60
	Ostatní silnice II. třídy	S 7,5/60
Silnice III. třídy		S 7,5/60 nebo S 6,5/50 nebo S 4,0/40 podle intenzity dopravy

Tabulka 40: Návrhové kategorie krajské silniční sítě

Návrhová kategorií šířka silnice byla porovnána s aktuální šířkou silnice uváděnou v evidenci Silniční databanky Ostrava (viz také Přílohu 7) a v případě šířkového deficitu bylo navrženo rozšíření silnice ve formě homogenizace tahu.

Níže je uveden seznam úseků silnic, na kterých by měla být provedena homogenizace tahu.

Č. silnice	úsek	Délka (km)
II/112	Zvolenovice - Vystrčenovice	2,4
II/112	Telč - Dyjice	1,9
II/112	Křelovice - hr. Kraje	10,9
II/112	Křelovice - Pelhřimov	11,8
II/112	Horní Cerekev - Telč	17,9
II/128	Černovice - I/19	6,4
II/130	Křelovice - MUK D1	10,7
II/131	Větrný Jeníkov - II/348	6,8
II/132	Žirovnice - Počátky	2,9
II/132	Počátky - Horní Cerekev	10,0
II/150	Mrzkovice - průtah	1,3
II/150	Ledeč nad Sázavou - hranice kraje	5,4
II/150	Okrouhlice - Havlíčkův Brod	7,3
II/150	Světlá nad Sázavou - Okrouhlice	6,8
II/152	Jemnice - Dědice	4,5
II/152	Jemnice - Dědice	4,2
II/152	Jaroměřice nad Rokytnou - Hrotovice	13,8
II/340	Vilémov (II/345) - hranice kraje	2,7
II/344	r. Stavenov (III/34526) - hranice kraje	8,3
II/346	Habry - Leština u Světlé	6,1

II/346	Kámen - Svinný - (Chotěboř)	10,7
II/347	Habry - Světlá nad Sázavou	10,9
II/348	II/131 - Štoky	2,3
II/348	Černá (-Arnolec) - Stáj	2,8
II/350	Cikháj - Herálec - Svratka	7,2
II/350	Přibyslav - Šlapanov	8,5
II/351	Kamenice - II/602	3,1
II/351	Čechtín - Kouty	3,2
II/351	Přibyslav - Brzkov	6,4
II/351	Račerovice - Čechtín	5,2
II/351	Věžnice (-Rybné) - Lipina	5,8
II/351	Chotěboř - Česká Bělá	7,2
II/351	Kouty - Kamenice	6,4
II/351	Česká Bělá - Přibyslav	9,7
II/352	Heroltice (Měšín - Ždírec) - Polná	8,5
II/353	Jamný - II/351	1,4
II/353	Stáj (II/348) - Rudolec	4,5
II/353	II/351 - Zhoř	2,2
II/353	Tři Studně - Sněžné	8,9
II/354	Kochánov	1,5
II/354	Netín - Zahradiště	4,2
II/354	Milovy	1,7
II/354	Hlinné - Petrovice	3,2
II/357	III/35731 Ždánice - Strachujov	12,3
II/360	Roženecké Paseky	1,4
II/360	Křižanov - Moravec	2,9
II/360	Bobrová - Radešínská Svratka	4,5
II/385	Zvole - Branišov	3,4
II/388	Bystřice nad Perštýnem - Zvole	2,5
II/388	Ostrov nad Oslavou - Bobrová	10,1
II/388	Bystřice nad Perštýnem - hranice kraje	13,3
II/389	Moravec - Strážek	1,7
II/390	II/360 (Rudíkov) - Budišov	4,9
II/390	Budišov (Tasov) - MUK D1	9,7
II/392	Mohelno - Náměšť nad Oslavou	10,7
II/396	Hrotovice - Dukovany	7,6
II/399	Hrotovice - Rouchovany	4,0
II/399	Náměšť nad Oslavou - D1 (Velká Bíteš)	8,4
II/399	Náměšť nad Oslavou - Třesov	4,8
II/399	Rouchovany - hranice kraje	4,7
II/402	Kněžice - Nová Brtnice	2,5
II/402	Stonařov - Pouště	5,1
II/402	Batelov - Buková	4,3
II/402	Stonařov - Jestřebí (polní cesta)	4,4

II/403	Stonařov - Nevcehle	7,4
II/404	II/602 (r. Loudilka, MUK) - Luka nad Jihlavou	1,9
II/404	Luka nad Jihlavou - II/405 (Brtnice)	7,0
II/405	Zašovice - Okříšky	1,0
II/407	I/38 - (Stará Říše - Nová Říše) - hranice kraje	10,1
II/408	Slavíkovice - hranice kraje	8,2
II/409	Počátky - hranice kraje	6,3
II/409	Černovice - hranice kraje	6,2
II/409	Kamenice nad Lipou - Žirovnice	10,6
II/409	Černovice - Kamenice nad Lipou	12,0
II/410	Jemnice - hranice kraje	4,0
II/410	Chotěbudice	3,8
II/410	Želetava - Budeč	7,9
II/523	D1 (podjezd) - Větrný Jeníkov	10,9
II/602	hranice kraje - Velká Bíteš	1,2
II/602	II/404 (r. Loudilka, MUK) - Velký Beranov	1,6
II/602	Osová Bítýška - podjezd pod D1	5,3
II/602	Měříň - MUK exit 141	6,2
II/602	Velká Bíteš - Osová Bítýška	6,9
II/602	II/351 - (Vysoké Studnice) - II/404 (r. Loudilka, MUK)	5,1
II/639	Dolní Cerekev - Kostelec	1,4
II/639	Častrov - Veselá	2,5
II/639	Horní Cerekev - Batelov	4,8
II/639	Bělá - Hřibčcí	4,1
II152	Jemnice - hranice kraje	2,4
II361	Příštpo - hranice kraje	4,8
III/11255	Veselá - Rynárec	9,3
III/13215	Počátky - II/639	5,4
III/34526	Chotěboř - r. Stavenov (II/344)	3,2
III/3507	Havlíčková Borová - I/34	4,2
III/3853	Strážek - Dolní Rožínka - II/388	3,2

Tabulka 41: Úseky navržené k homogenizaci tahu

### 3.12 VÝSLEDNÝ SEZNAM INVESTIC

Podle kritérií uvedených v předešlé kapitole byl vytvořen návrh investic na krajské silniční síti, který je zobrazen v **Příloze 19**.

Označení skupiny	Popis	Počet akcí
I	identifikováno k možnému financování z programu IROP	41
D	přípraveno k financování z rozpočtu kraje (příloha D2 rozpočtu)	7
P	záměry novostaveb silnic	17
H	homogenizace tahu	95
N	nehodové lokality	22
K	vyvoláno změnami na nadřazené síti	1
Celkem		183

*Tabulka 42: Přehled typů investičních akcí*

V seznamu investic nejsou řešeny jednotlivé mosty – ty jsou buď součástí jiné investiční akce nebo je nutné je řešit samostatně.

### 3.13 ÚDRŽBA A OPRAVY

Vzhledem k tomu, že Správa a údržba silnic Kraje vysočina v současné době připravuje pětiletý plán údržby a opravy silniční sítě, nebyla problematika oprav v této studii po dohodě s objednatelem podrobně řešena.

Z hlediska vlivů na životní prostředí je nutné, aby plán údržby a oprav silniční sítě navrhl harmonogram způsobu údržby komunikací s důrazem na čištění v obydlených oblastech za účelem snížení resuspenze tuhých znečišťujících látek, konkrétně:

- ✓ zavést režim pravidelného čištění komunikací mokřím způsobem (suché čištění zvyšuje resuspenzi tuhých částic),
- ✓ každoročně provádět důkladné čištění komunikací po zimním období.



### 3.14 MULTIKRITERIÁLNÍ ANALÝZA POTŘEB INVESTIC

#### Stanovení kritérií

Kritéria pro hodnocení investičních akcí byla rozdělena do čtyř základních oblastí:

- ✓ dopravně plánovací,
- ✓ dopadů na životní prostředí,
- ✓ dopadů na rozvoj území,
- ✓ stupně přípravy projektu.

Kromě nejobsáhlejší oblasti dopravně plánovací s šesti navrženými kritérii byly zohledněny dopady na obyvatelstvo podle místa realizace projektu, napojení na hospodářsky problémové regiony a připravenost projektové dokumentace.

Oblast hodnocení	Kritérium	Popis kritéria	Hodnota kritéria
Dopravně plánovací	Dopravní význam	Páteřní síť / Ostatní síť	Páteřní síť = 10 bodů Ostatní síť = 0 bodů
	Intenzita dopravy	Dle CSD 2010	1.000 voz/den = 1 bod Nad 10.000 voz/den = 10 b.
	Vedení silniční VLD	Výhledové vedení linky VD dle plánu Dopravní obslužnosti kraje	Vedení linky VD = 10 bodů, jinak 0 bodů
	Bezpečnost	Hustota nehod (počet nehod na km úseku)	Počet bodů 0-10 (lineárně interpolováno mezi 0 a max. hustotou nehod) a 2 body za úsek, kterým se ruší žel. přejezd
	Stavební stav	Dle SDBO (1-5)	5 = 10 bodů 4 = 8 bodů 3 = 6 bodů 2 = 4 body 1 = 2 body novostavba 0 bodů
	Dopravní stav	Šířka rozšíření	Nad 1 m a novostavby = 10 bodů Do 1 m včetně = 5 bodů
Dopady na životní prostředí	Dopady na obyvatelstvo	Délka průjezdního úseku, kterou stavba nahrazuje	Počet bodů 0-10 podle délky průjezdního úseku (lineárně interpolováno mezi 0 a max. délkou průjezdního úseku)
Dopady na rozvoj území	Napojení na hospodářsky slabé regiony	Správní obvody ORP zařazené mezi hospodářsky problémové regiony	Přímé napojení příslušné ORP na nadřazenou síť = 10 bodů Silnice procházející správním obvodem příslušné ORP bez napojení na nadřazenou síť = 5 bodů, jinak 0 bodů
Stupeň přípravy projektu	Připravenost projektové dokumentace	Existence stavebního povolení, územního rozhodnutí, technické studie	Stavební povolení = 10 bodů Územní rozhodnutí = 5 bodů Technická studie = 0 bodů

Tabulka 42: Struktura multikriteriálního hodnocení investičních akcí

Pro hodnocení dopadů na rozvoj území bylo zohledněno kritérium napojení hospodářsky slabých regionů na nadřazenou silniční síť, resp. zohledněny projekty na komunikacích, které procházejí správním

obvodem obce s rozšířenou působností zařazeného do seznamu hospodářsky problémových regionů podle Strategie regionálního rozvoje ČR 2014 – 2020. V případě Kraje Vysočina se jedná o správní obvody obcí s rozšířenou působností Bystřice nad Pernštejnem a Moravské Budějovice.

### Odhad nákladů

Pro potřeby ekonomického hodnocení projektu byl proveden orientační odhad nákladů. U akcí, kde je odhad nákladů znám (např. jsou jmenovitě uvedeny v rozpočtu), byl tento použit.

U ostatních akcí byl proveden odhad nákladů pomocí jednotkových cen uvedených v tabulce 43.

Charakter projektu	Orientační náklady (mil. Kč/km bez DPH)
Rekonstrukce s rozšířením	40
Novostavby, přeložky (méně náročné)	55
Mosty (bm)	1

Tabulka 43: Orientační hodnoty měrných nákladů dle charakteru projektu

### Provedení multikriteriální analýzy

Váhy jednotlivých kritérií byly přiděleny podle tabulky 44.

Kritérium	Váha
Dopravní význam	2,0
Dopravní výkon	1,0
Vedení silniční VLD	0,2
Bezpečnost	0,8
Stavební stav	1,0
Dopravní stav	1,0
Dopady na obyvatelstvo	1,0
Napojení na hospodářsky slabé regiony	0,5
Připravenost projektové dokumentace	3,0

Tabulka 44: Váhy kritérií multikriteriální analýzy

Následně proběhl výpočet celkového bodového hodnocení jednotlivých staveb (součet bodů za jednotlivá kritéria vynásobený váhou kritéria).

Výsledné pořadí staveb je uvedeno v **Příloze 21**.

Do výsledného pořadí nebyly zahrnuty nehodové lokality, protože po bližším prověření je pravděpodobné, že většinu z nich bude možné odstranit vhodným opatřením neinvestičního charakteru.

Z ekonomických ukazatelů vyplývá, že ročně lze pro investice v dopravě (včetně fondů EU) počítat s částkou cca 1,5 mld. Kč.

Pro období 2017 až 2020 se jedná tedy o částku 6,0 mld. Kč.

### Střednědobý investiční plán (do r. 2020)

Po provedené multikriteriální analýze, seřazení jednotlivých investic podle pořadí a porovnáním s ekonomickými možnostmi kraje vyplynul seznam staveb, které je vhodné připravovat k financování na roky 2017 až 2020 až do celkového objemu 6,0 mld. Kč.

Jmenovitě jsou akce uvedeny v tabulce 45.

č	kód	silnice	popis	Náklady (mil. Kč)	Kumulativní náklady (mil. Kč)
1	I23	II/360	II/360 Třebíč - Strážec	20	20
2	I03	II/351	II/351 Třebíč - křiž. s II/399, 1. část	95	115
3	I04	II/351	II/351 Třebíč - křiž. s II/399, 2. část	100	215
4	I40	II/152	II/152 Jaroměřice - Hrotovice - hr. kraje, 1. stavba	51	266
5	I11	II/392	II/392 Kralice n.O. - křiž. s I/23 - křiž. s II/399	50	316
6	I52	II/150	II/150 Pavlíkov - Leštinka	120	436
7	D04	II/408	II/408 hr. kraje - Jemnice	70	506
8	I02	II/347	II/347 Humpolec - il. Čejkovská, okružní křižovatka	31	537
9	I19	II/129	II/129 Březina - most ev. č. 129-003	25	562
10	I30	II/360	II/360 Trnava - Rudíkov	151	713
11	I24	II/360	II/360 Strážec - Slavice	30	743
12	I50	II/602	II/602 Jihlava - Dvorce	52	795
13	I39	II/360	II/360 Velké Meziříčí - JV obchvat	269	1 064
14	I49	II/405	II/405 Brtnice	35	1 099
15	I25	II/360	II/360 Slavice - Výčapy	30	1 129
16	I26	II/360	II/360 Výčapy - Štěpánovice	30	1 159
17	I32	II/128	II/128 II/150 Lukavec - hranice kraje	60	1 219
18	I53	II/360	II/360 Oslavička - Rudíkov	100	1 319
19	I51	II/353	II/353 Bohdalov - Rudolec	64	1 383
20	I54	II/602	II/602 Jihlava - JV obchvat	600	1 983
21	I15	II/406	II/406 Telč - hranice kraje	106	2 089
22	I44	II/344	II/344 Dolní Krupá	85	2 174
23	I05	II/353	II/353 Nové Veselí - obchvat	210	2 384
24	I27	II/360	II/360 Jaroměřice nad Rokytkou - obchvat	300	2 684
25	I06	II/357	II/357 Strachujov - Jimramov	90	2 774
26	I47	II/360	II/360 Pocoucov	46	2 820
27	I31	II/353	II/353 Stáj - Zhoř	350	3 170
28	I34	II/128	II/128 Pacov - Lukavec, 2. stavba	217	3 387
29	I01	II/130	II/130 Golčův Jeníkov - křiž. S D1	130	3 517
30	I35	II/353	II/353 D1 - Rytířsko - Jamné, 1. stavba	45	3 562
31	I29	II/128	II/128 Lukavec - obchvat	205	3 767
32	D06	II/385	II/385 Dolní Rožinka - průtah	10	3 777
33	I42	II/344	II/344 Havlíčkův Brod - Chotěboř, 1. stavba	172	3 949
34	I41	II/602	II/602 Sedliště - obchvat	41	3 990
35	I43	II/344	II/344 Havlíčkův Brod - Chotěboř, 3. stavba	264	4 254
36	D05	III/3928	III/3928 Velká Bíteš - rekonstrukce násypu	16	4 270
37	I28	II/128	II/128 Salačova Lhota - obchvat	150	4 420
38	H84	II/389	II/389 Moravec - Strážek	69	4 489
39	D02	III/1327	III/1327 Žirovnice - průtah	10	4 499
40	D07	III/4062	III/4062 Jihlava - Pístov	24	4 523
41	D03	II/133, III/1335	II/133, III/1335 Nový Rychnov - průtah	10	4 533
42	H06	II/150	II/150 Světlá nad Sázavou - Okrouhlice	356	4 889
43	H64	II/602	II/602 Měřín - MUK exit 141	318	5 207
44	H54	II/602	II/602 Velká Bíteš - Osová Bítýška	350	5 557
45	H49	II/396	II/396 Hrotovice - Dukovany	386	5 943

Tabulka 45: Střednědobý investiční plán (do r. 2020)

Při novostavbách, kdy bude provedeno kácení dřevin rostoucích mimo les je nutné navrhovat a realizovat adekvátní náhradní výsadbu.

Při novostavbách i rekonstrukcích a rozšíření je nutné zajistit pozemky podél rozšiřovaných a nově budovaných silnic, na kterých bude možno realizovat výsadbu zeleně.

Náklady na pozemky pro výsadbu a náklady na vlastní výsadbu musí být součástí rozpočtovaných nákladů, které jsou postupně v procesu přípravy stavby upřesňovány.

### **Dlouhodobý investiční plán (do r. 2050)**

Ostatní akce (viz **Přílohu 21**) jsou zařazené do dlouhodobého investičního plánu (2020-2050) s tím, že jejich finanční objem je cca 30 mld. Kč, což je v souladu s předpokládanými finančními možnostmi kraje (s nižším předpokladem financování z fondů EU) ( $30 * 1 \text{ mld. Kč/rok} = \text{cca } 30 \text{ mld. Kč}$ ). Otázkou zde samozřejmě je právě výše finančních prostředků z různých dotačních titulů (národních i evropských).

## 4 ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ, MANAŽERSKÉ SHRNU TÍ

### Analytická část

Současná krajská silniční síť (silnice II. a III. třídy) Kraje Vysočina má délku 4 562 km, z toho silnice II. třídy tvoří 1 631 km (36 %). Kraj vysočina má nadprůměrnou hustotu sítě silnic II. třídy (v porovnání s ostatními kraji ČR).

Definovaná páteřní síť má 745 km (cca 46 % silnic II. třídy).

Cca 40 % délky krajské silniční sítě je v nevyhovujícím nebo havarijním stavu (u silnic II. třídy je to 45 %).

Kraj dále pečuje o 874 mostů, z nichž je 65 ve špatném či havarijním stavu.

Pro Kraj Vysočina je oblast silničního hospodářství výraznou prioritou, v přepočtu na jednoho obyvatele vynakládá ze všech krajů do této oblasti nejvyšší finanční prostředky.

### Návrhová část

Byla definována kritéria pro:

- ✓ vymezení páteřní sítě a jejího šířkového uspořádání,
- ✓ vymezení sítě silnic II. třídy,
- ✓ pro ponechání úseků v silniční síti.

Byla navržena krajská páteřní silniční síť a síť silnic II. třídy.

Navržená páteřní síť má délku 678 km, což je oproti stávající páteřní síti o 67 km méně.

Navržená síť silnic II. třídy má délku 1 321 km, což je oproti stávající síti silnic II. třídy o 310 km méně.

Bylo identifikováno 362 km zbytných úseků silniční sítě, které nespĺňují kritérium pro zařazení do sítě silnic. Návrh rozvoje silniční sítě Kraje Vysočina definuje výhledovou silniční síť kraje tak, aby plnila svou úlohu, byla efektivní a dlouhodobě finančně udržitelná.

Byly vymezeny novostavby na silniční síti a navržena výhledová silniční síť.

Srovnáním současného a návrhového stavu sítě byly identifikovány potřebné investice, provedena jejich multikriteriální analýza a seřazení investic podle priority.

Z multikriteriální analýzy vzešlo pořadí staveb z hlediska jejich přínosu pro rozvoj silniční sítě. Srovnáním s finančními možnostmi kraje byl sestaven střednědobý a dlouhodobý investiční plán.

### Doporučení

- ✓ Provést změnu tříd na krajské silniční síti. Postupně řešit možné vyřazení zbytných úseků silniční sítě.
- ✓ Vypracovat podrobnější plán investičních záměrů jednotlivých akcí s ohledem na možnosti rozpočtu kraje a čerpání dotačních titulů.
- ✓ Řešit odstranění nehodových lokalit na krajské silniční síti.
- ✓ Tento dokument průběžně aktualizovat.

## CONCLUSIONS AND RECOMMENDATIONS, EXECUTIVE SUMMARY

### Analytical Part

The present regional road system (category II and III roads) of the Vysočina Region is 4,562 km long, of which the category II roads represent 1,631 km (36 %). The Vysočina Region has a higher-than-average density of category II roads (as compared to the other regions of the Czech Republic).

The defined backbone network has 745 km (approximately 46 % of category II roads).

About 40 % of the regional road system is in unsatisfactory or emergency condition (45 % in case of category II roads).

In addition, the Region takes care of 874 bridges, 65 of which are in bad or emergency condition.

The road management is a major priority of the Vysočina Region, it invests the highest amount of financial funds per capita of all regions in this area.

### Proposal

Criteria have been defined for:

- ✓ determination of backbone system and its width arrangement,
- ✓ determination of system of category II class roads,
- ✓ for keeping sections in the road system.

The regional backbone road system and system of category II roads have been proposed.

The proposed backbone system is 678 km long, which is 67 km less as compared to the preset backbone system.

The proposed system of category II roads is 1,321 km long, which is 310 km less as compared to the present system of category II roads.

There were 362 km of non-essential road system sections identified which do not meet the criterion for being included in the road system. The proposal for the Vysočina Region road system development defines the perspective regional road system in order to fulfil its purpose, be effective and financially sustainable in the long term.

New structures on the road system have been defined and perspective road system has been proposed.

Based on comparison of the present and proposed condition of the system, the required investments have been identified, analyzed using multiple criteria and ranked by priority.

The multi-criteria analysis has identified a rank of the structures in terms of their benefit for the road system development. A mid-term and long-term investment plans were compiled based on comparison with financial capacity of the region.

### Recommendations

- ✓ Change category of the regional road system. Gradually deal with eventual elimination of the non-essential road system sections.
- ✓ Generate a detailed plan of investment plans of the individual projects with respect to the region's budget and drawing of subsidies.
- ✓ Deal with elimination of accident locations within the regional road system.
- ✓ Update this document on a continuous basis.

## SCHLÜSSE UND EMPFEHLUNGEN, ZUSAMMENFASSUNG FÜR MANAGER

### Analytischer Teil

Das aktuelle regionale Straßennetz (Straßen der II. und III. Klasse) der Region Vysočina (dt. Hochland) hat eine Länge von 4.562 km, davon entfallen auf Straßen der II. Klasse 1.631 km (36%). Die Region Vysočina hat eine überdurchschnittliche Dichte von Straßen der II. Klasse (im Vergleich zu den übrigen Regionen der Tschechischen Republik).

Das definierte Basisnetz hat 745 km (ca. 46% Straßen der II. Klasse).

Etwa 40% der Länge des regionalen Straßennetzes befinden sich in einem unzureichenden bzw. katastrophalen Zustand (bei Straßen der II. Klasse sind es 45%).

Die Region kümmert sich außerdem um 874 Brücken, von denen 65 sich in einem schlechten bzw. katastrophalen Zustand befinden.

Für die Region Vysočina stellt das Straßenwesen eine bedeutende Priorität dar. In diesen Bereich werden im Vergleich zu den übrigen Regionen pro Einwohner die höchsten Finanzmittel aufgewendet.

### Entwurfsteil

Es wurden Kriterien für die folgenden Bereiche festgelegt:

- ✓ Festlegung des Basisnetzes und seiner Breitenanordnung,
- ✓ Festlegung des Netzes für Straßen der II. Klasse,
- ✓ Beibehaltung der Abschnitte im Straßennetz.

Entworfen wurden ein regionales Basisstraßennetz und ein Netz von Straßen der II. Klasse.

Das entworfene Basisnetz hat eine Länge von 678 km, was gegenüber dem bestehenden Basisnetz um 67 km weniger bedeutet.

Das entworfene Netz von Straßen der II. Klasse hat eine Länge von 1.321 km, was gegenüber dem bestehenden Netz von Straßen der II. Klasse um 310 km weniger ist.

Identifiziert wurden 362 km überflüssiger Straßennetzabschnitte, die das Kriterium für das Einfügen in das Straßennetz nicht erfüllen. Der Entwurf zur Entwicklung des Straßennetzes der Region Vysočina definiert das Straßennetz der Region derart, dass es seine Aufgabe erfüllt, effektiv und langfristig finanziell nachhaltig ist.

Es wurden Neubauten im Straßennetz festgelegt und ein mögliches künftiges Straßennetz entworfen.

Durch den Vergleich des aktuellen und des prognostizierten Zustands des Straßennetzes wurden die notwendigen Investitionen identifiziert, deren Analyse anhand mehrerer Kriterien durchgeführt und die Investitionen je nach Priorität geordnet.

Aus dieser Analyse anhand mehrerer Kriterien ging die Reihenfolge der Bauten aus Sicht ihres Nutzes für die Entwicklung des Straßennetzes hervor. Durch den Vergleich mit den finanziellen Möglichkeiten der Region wurde ein mittelfristiger und langfristiger Investmentplan erstellt.

### Empfehlungen

- ✓ Änderung der Klassen im regionalen Straßennetz. Schrittweise Lösung einer möglichen Beseitigung überflüssiger Straßennetzabschnitte.
- ✓ Erarbeitung eines detaillierten Plans der Investitionsvorhaben der einzelnen Maßnahmen im Hinblick auf die Möglichkeiten des regionalen Budgets und das Schöpfen der Subventionstitel.
- ✓ Lösungsfindung im Hinblick auf die Beseitigung von Lokalitäten mit hohen Unfallzahlen im regionalen Straßennetz.
- ✓ Durchgehende Aktualisierung dieses Dokuments.

## 5 PŘÍLOHY

### ANALYTICKÁ ČÁST

- 1 ŠIRŠÍ VZTAHY
- 2 DEMOGRAFIE – OBCE PODLE POČTU OBYVATEL
- 3 DEMOGRAFIE – HUSTOTA OSÍDLENÍ
- 4 SILNIČNÍ SÍŤ KRAJE VYSOČINA – STAV
- 5 PÁTEŘNÍ SÍŤ – STAV
- 6 STAVEBNÍ STAV SILNIC II. A III. TŘÍDY
- 7 ŠÍŘKOVÉ USPOŘÁDÁNÍ - STAV
- 8 MOSTY – STAVEBNÍ STAV
- 9 INTENZITA DOPRAVY – STAV
- 10 PŘEHLEDNÁ MAPA NEHODOVÝCH LOKALIT
- 11 NEHODOVÉ LOKALITY - ANALÝZA A NÁVRH ŘEŠENÍ
- 12 LINKOVÁ AUTOBUSOVÁ DOPRAVA

### NÁVRHOVÁ ČÁST

- 13 PÁTEŘNÍ SÍŤ – KRITÉRIA PRO ZAŘAZENÍ ÚSEKU
- 14 PÁTEŘNÍ SÍŤ – ZMĚNY OPROTI SOUČASNÉMU STAVU
- 15 PÁTEŘNÍ SÍŤ – NÁVRHOVÉ KATEGORIE
- 16 SÍŤ SILNIC II. TŘÍDY – KRITÉRIA PRO ZAŘAZENÍ ÚSEKU
- 17 SÍŤ SILNIC II. - ZMĚNY OPROTI SOUČASNÉMU STAVU
- 18 A ZBYTNÉ ÚSEKY SILNIC – OKRES HAVLÍČKŮV BROD  
B ZBYTNÉ ÚSEKY SILNIC – OKRES JIHLAVA  
C ZBYTNÉ ÚSEKY SILNIC – OKRES PELHŘIMOV  
D ZBYTNÉ ÚSEKY SILNIC – OKRES TŘEBÍČ  
E ZBYTNÉ ÚSEKY SILNIC – OKRES ŽDÁR NAD SÁZAVOU
- 19 NÁVRH INVESTIC
- 20 A VÝHLEDOVÁ SILNIČNÍ SÍŤ – VARIANTA I  
B VÝHLEDOVÁ SILNIČNÍ SÍŤ – VARIANTA II
- 21 MULTIKRITERIÁLNÍ ANALÝZA INVESTIC



## Legenda

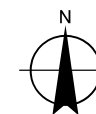
-  dálnice
-  silnice I. třídy
-  silnice II. třídy
-  významná sídla
-  hranice Kraje Vysočina
-  státní hranice


Německo

Polsko

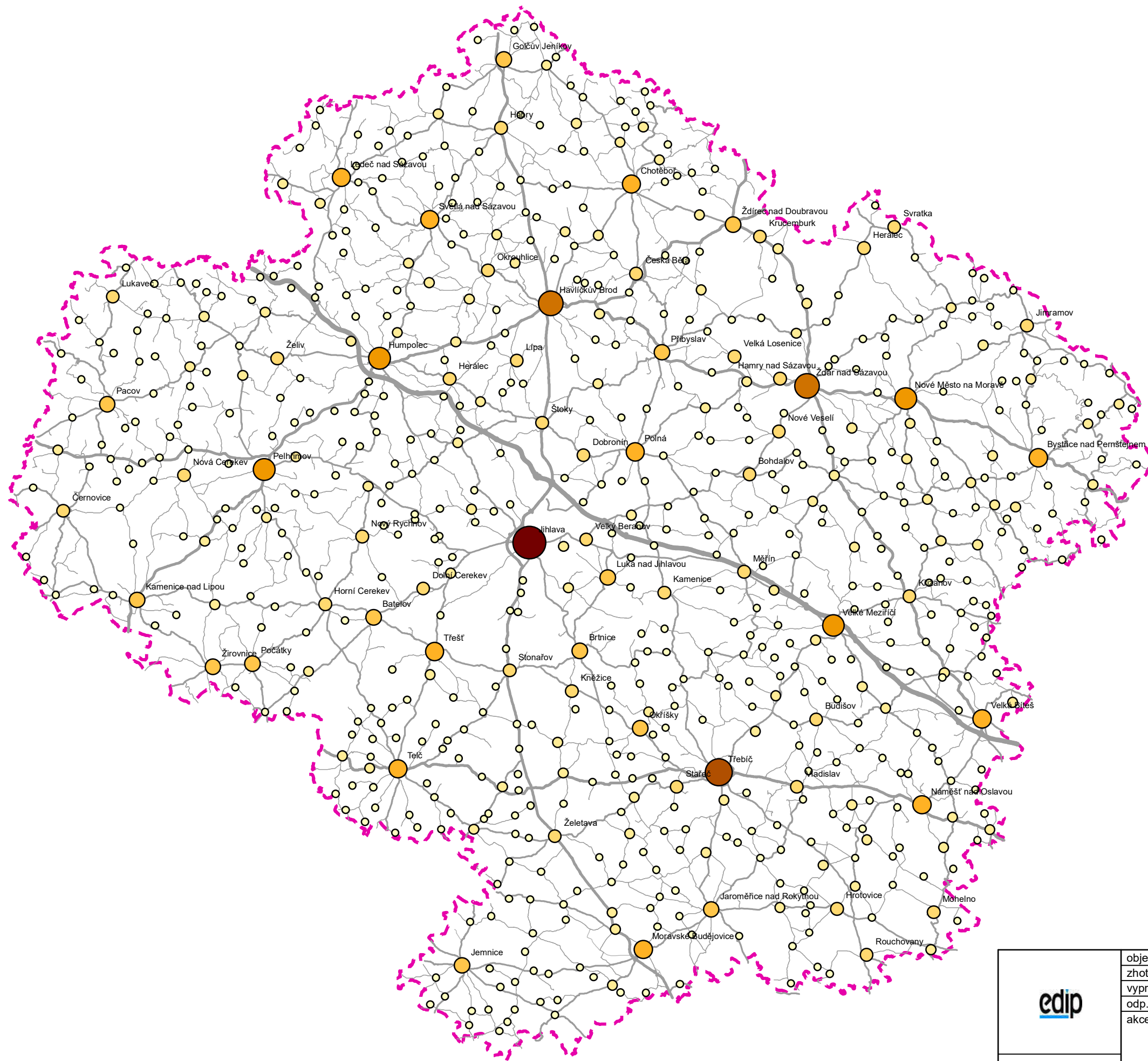
Slovensko

Rakousko



	objednatel:	Kraj Vysočina	zak. číslo:	15-35
	zhotovitel:	EDIP s.r.o.	datum:	červenec 2017
	vypracoval:	Ing. Jan Štastný	formát:	A3
	odp. řešitel:	Ing. Jan Martolos	měřítko:	1:1 500 000
	akce:	Konceptce rozvoje silniční sítě na území Kraje Vysočina		č. přílohy:
část:	Širší vztahy		1	
<p>EDIP s.r.o. Pařížská 1230/1 301 00 Pízeň IČO: 254 62 482 DIČ: CZ 254 62 482</p>				

# DEMOGRAFIE - OBCE PODLE POČTU OBYVATEL



## Legenda

### Obce podle počtu obyvatel

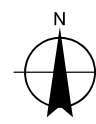
- do 500
- 501 - 1000
- 1001 - 2000
- 2001 - 5000
- 5001 - 10000
- 10001 - 20000
- 20001 - 30000
- 30001 - 40000
- 40001 - 50000
- nad 50000

### Silniční síť

- dálnice
- silnice I. třídy
- silnice II. třídy
- silnice III. třídy

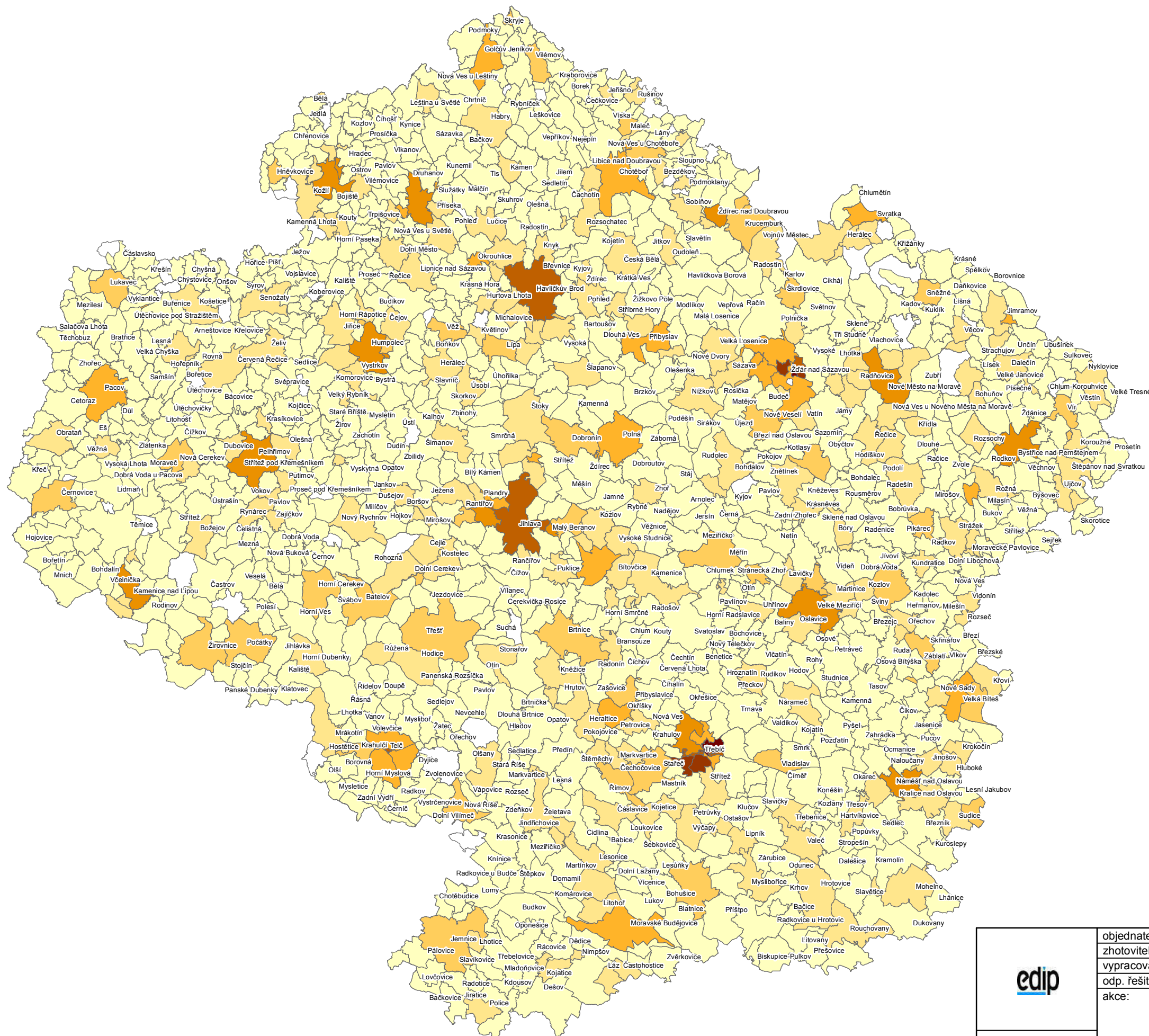
### Územní členění

- hranice kraje



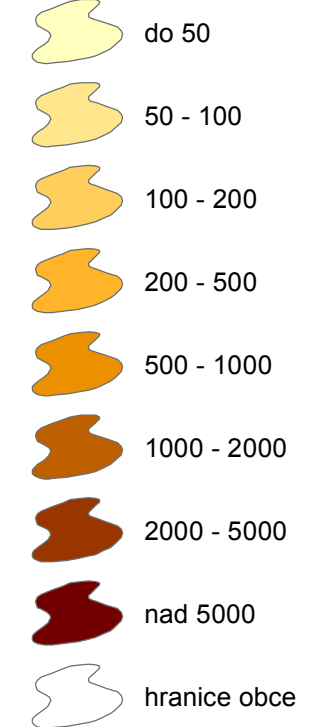
	objednatel:	Kraj Vysočina	zak. číslo:	15-35
	zhotovitel:	EDIP s.r.o.	datum:	červenec 2017
	vypracoval:	Ing. Jan Šťastný	formát:	A3
	odp. řešitel:	Ing. Jan Martolos	měřítko:	1:400 000
	akce:	Konceptce rozvoje silniční sítě na území Kraje Vysočina		č. přílohy:
část:	Demografie - obce podle počtu obyvatel		2	


EDIP s.r.o.  
Pařížská 1230/1  
301 00 Plzeň  
IČO: 254 62 482  
DIČ: CZ 254 62 482

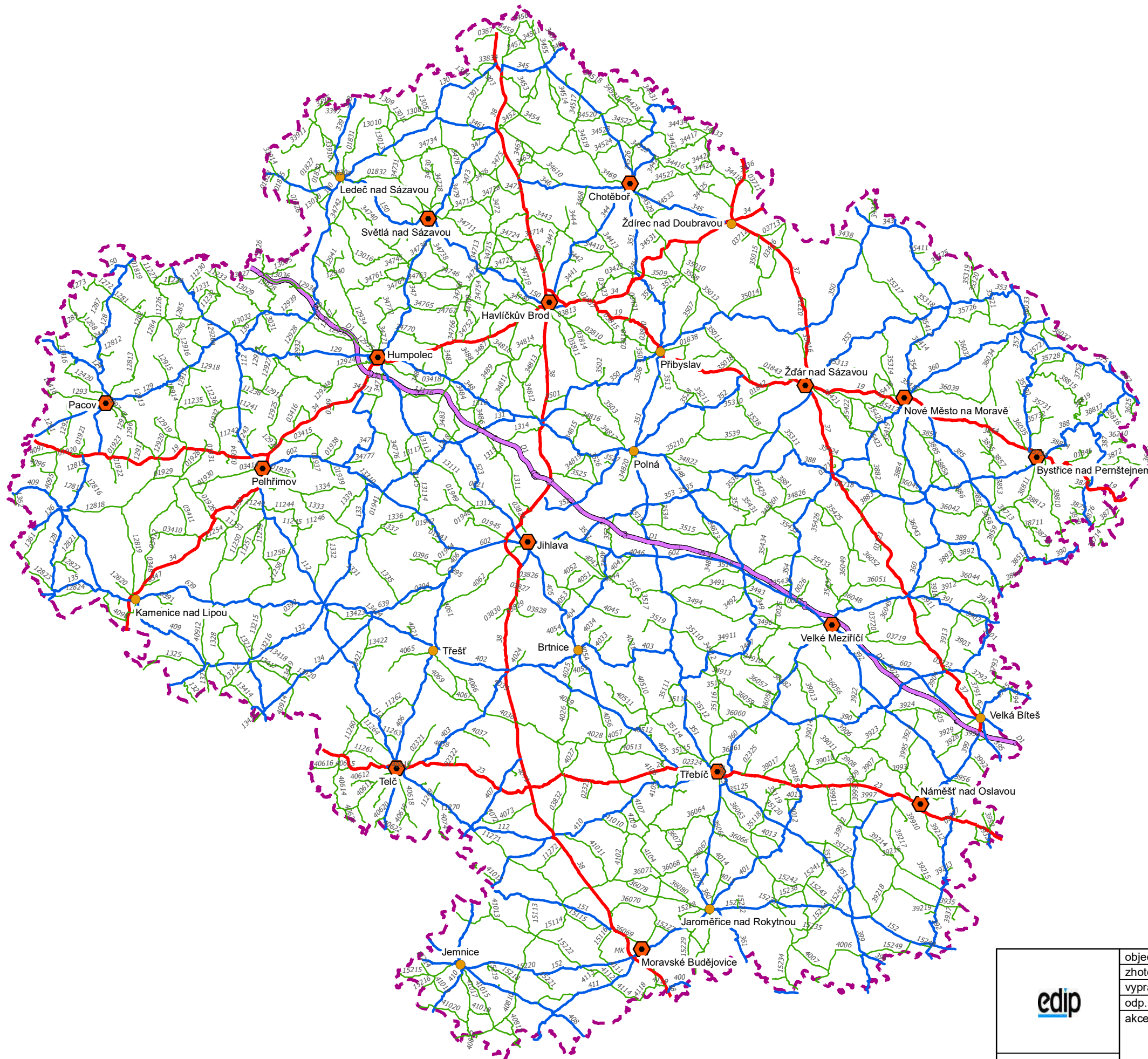


## Legenda

Hustota osídlení [obyvatel / km<sup>2</sup>]

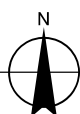



  EDIP s.r.o. Pařížská 1230/1 301 00 Plzeň IČO: 254 62 482 DIČ: CZ 254 62 482	objednatel:	Kraj Vysočina	zak. číslo:	15-35
	zhotovitel:	EDIP s.r.o.	datum:	červenec 2017
	vypracoval:	Ing. Jan Štastný	formát:	A3
	odp. řešitel:	Ing. Jan Martolos	měřítko:	1:400 000
	akce:	Konceptce rozvoje silniční sítě na území Kraje Vysočina		č. přílohy:
část:	Demografie - hustota osídlení		3	

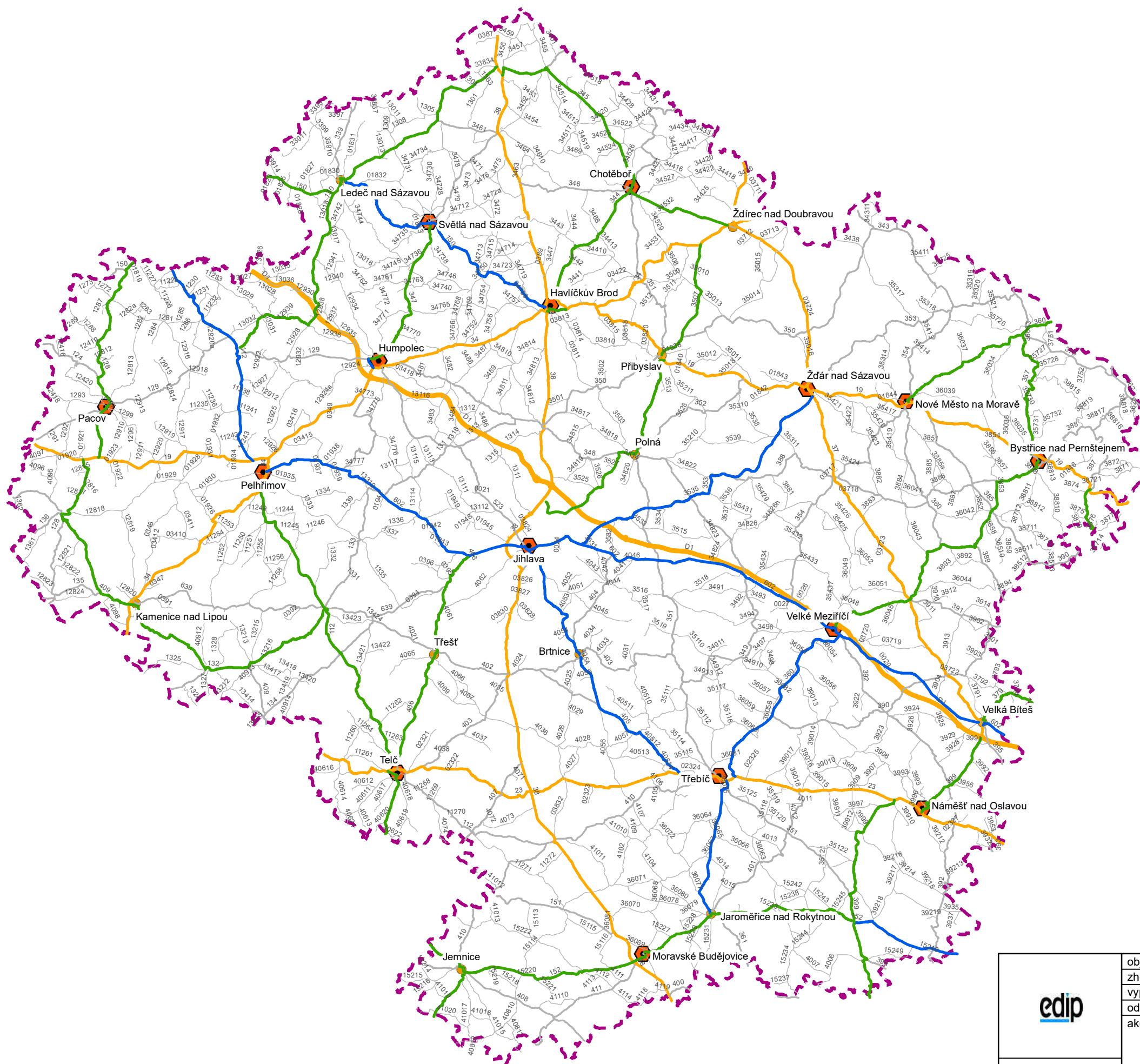


## Legenda

- dálnice
- silnice I. třídy
- silnice II. třídy
- silnice III. třídy
- obce s rozšířenou působností
- sídla nad 3000 obyvatel
- hranice kraje



  EDIP s.r.o. Pařížská 1230/1 301 00 Plzeň IČO: 254 62 482 DIČ: CZ 254 62 482	objednatel:	Kraj Vysočina	zak. číslo:	15-35
	zhotovitel:	EDIP s.r.o.	datum:	červenec 2017
	vypracoval:	Ing. Jan Šťastný	formát:	A3
	odp. řešitel:	Ing. Jan Martolos	měřítko:	1:400 000
	akce:	Koncepte rozvoje silniční sítě na území Kraje Vysočina		č. přílohy:
část:	Silniční síť Kraje Vysočina - stav		4	



**Legenda**

**Krajské silnice zapojené do páteřní sítě s navrženou šířkou**

— kategoriální šířka 7,5 m

— kategoriální šířka 9,5 m

**Ostatní silniční síť**

— dálnice

— silnice I. třídy

— silnice II. třídy

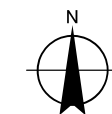
— silnice III. třídy

⬡ obce s rozšířenou působností

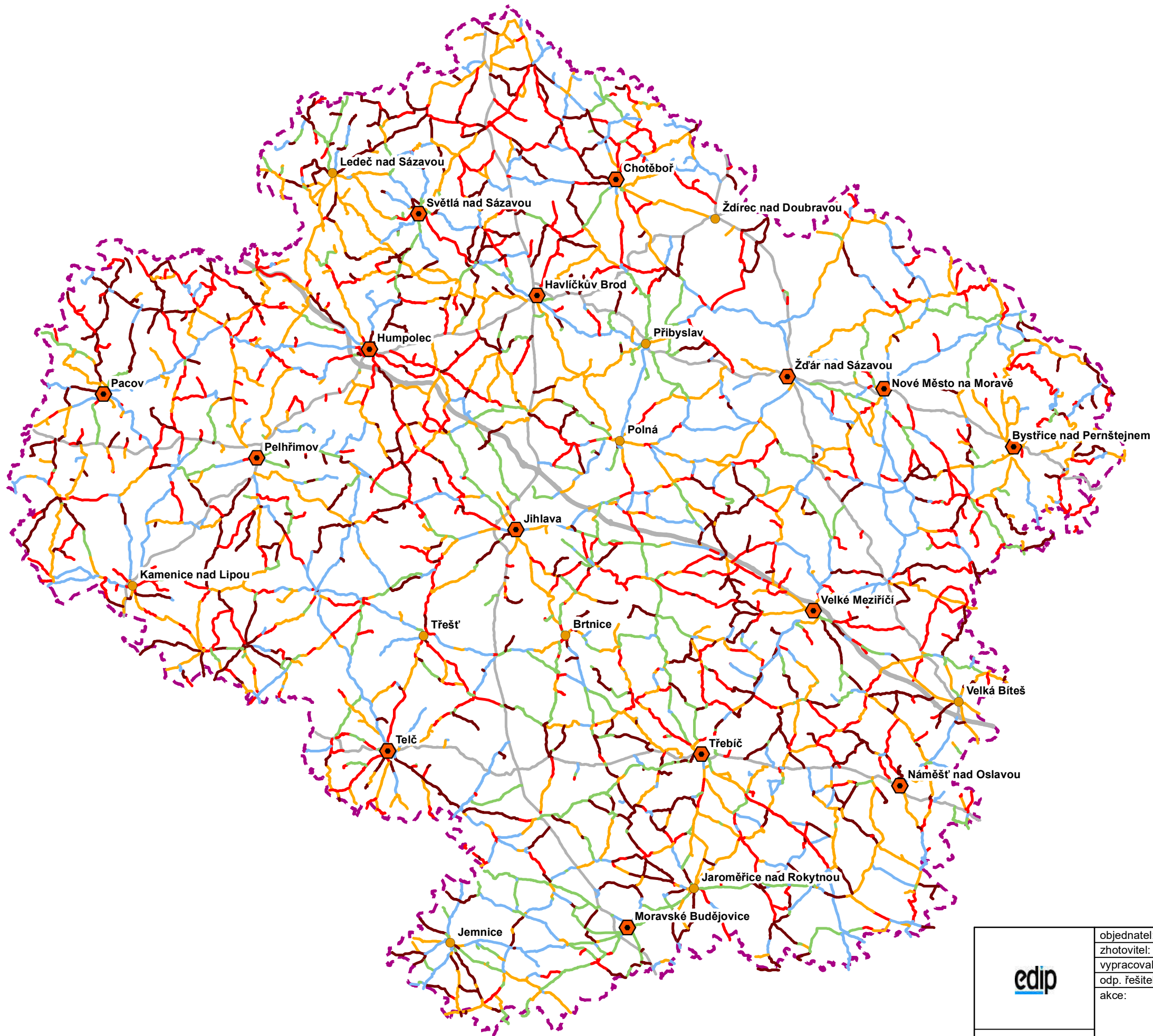
● sídla nad 3000 obyvatel

**Vymezení území**

⋯ hranice kraje



	objednatel:	Kraj Vysočina	zak. číslo:	15-35
	zhotovitel:	EDIP s.r.o.	datum:	červenec 2017
	vypracoval:	Ing. Jan Šťastný	formát:	A3
	odp. řešitel:	Ing. Jan Martolos	měřítko:	1:400 000
	akce:	Konceptce rozvoje silniční sítě na území Kraje Vysočina		č. přílohy:
část:	Páteřní síť - stav		5	
EDIP s.r.o. Pařížská 1230/1 301 00 Plzeň IČO: 254 62 482 DIČ: CZ 254 62 482				



## Legenda

### Stavební stav silnic II. a III. třídy

- výborný
- dobrý
- vyhovující
- nevyhovující
- havarijní

### Ostatní silniční síť

- dálnice
- silnice I. třídy

### Sídla

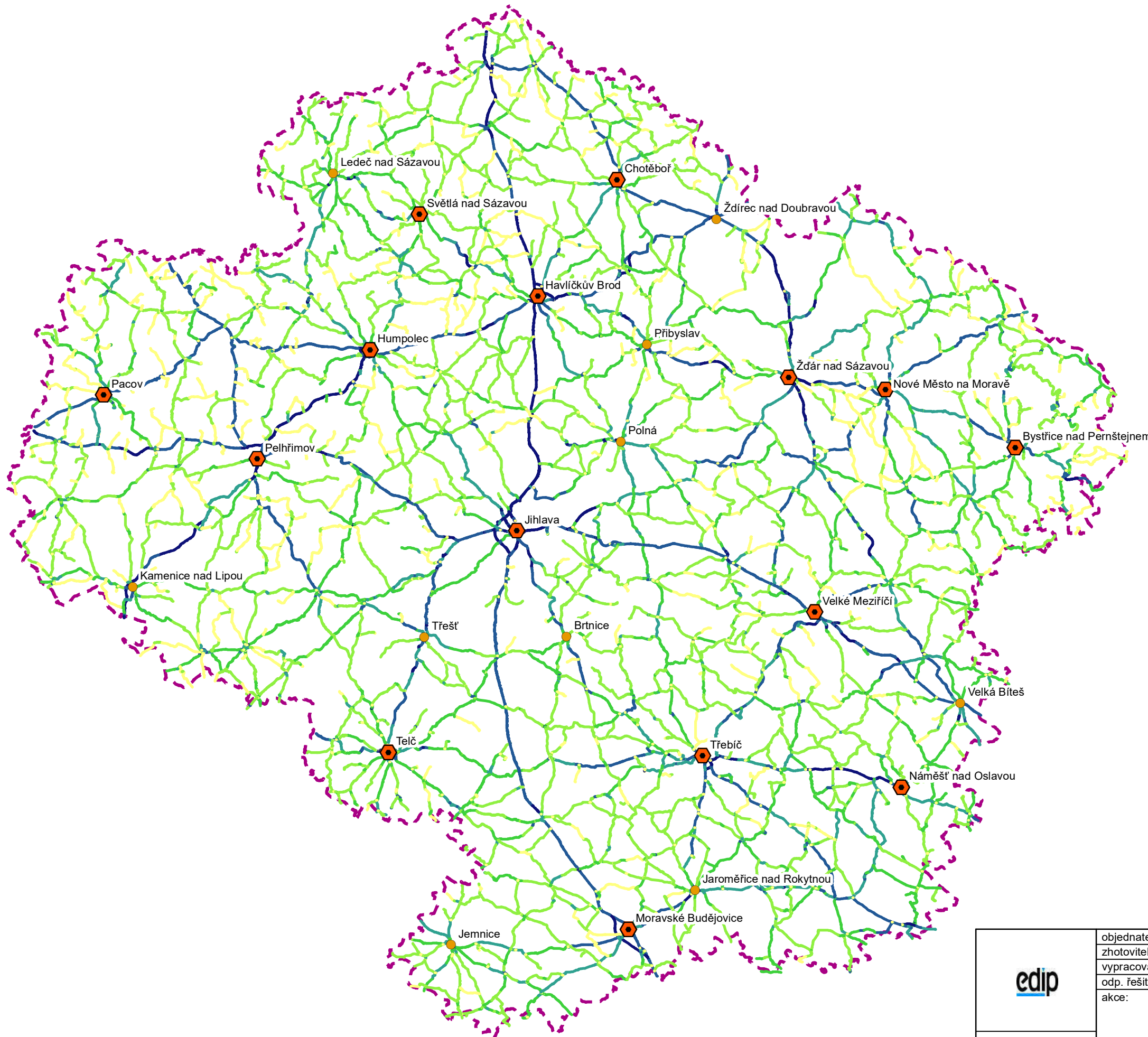
- obce s rozšířenou působností
- sídla nad 3000 obyvatel

### Vymezení území

- - - hranice kraje



	objednatel:	Kraj Vysočina	zak. číslo:	15-35
	zhotovitel:	EDIP s.r.o.	datum:	červenec 2017
	vypracoval:	Ing. Jan Šťastný	formát:	A3
	odp. řešitel:	Ing. Jan Martolos	měřítko:	1:400 000
	akce:	Konceptce rozvoje silniční sítě na území Kraje Vysočina		č. přílohy:
část:	Stavební stav silnic II. a III. třídy		6	
EDIP s.r.o. Pařížská 1230/1 301 00 Plzeň IČO: 254 62 482 DIČ: CZ 254 62 482				



## Legenda

### Současná kategoriální šířka silnic

- méně než 5 m
- od 5 do 6 m
- od 6 do 7 m
- od 7 do 8 m
- od 8 do 10 m
- 10 m a více


### Sídla

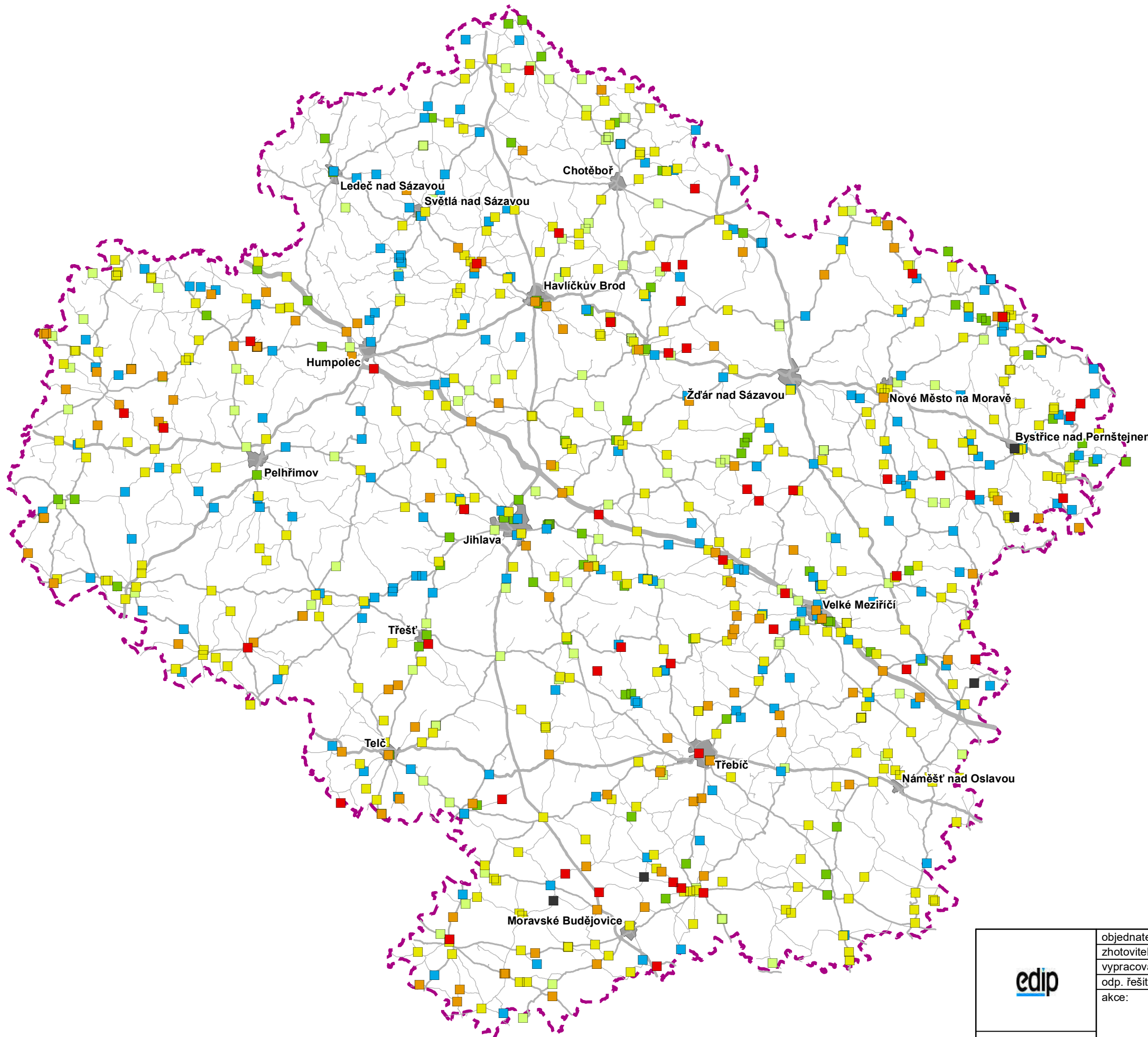
- ⬡ obce s rozšířenou působností
- sídla nad 3000 obyvatel

### Vymezení území

- - - hranice kraje



 EDIP s.r.o. Pařížská 1230/1 301 00 Plzeň IČO: 254 62 482 DIČ: CZ 254 62 482	objednatel:	Kraj Vysočina	zak. číslo:	15-35
	zhotovitel:	EDIP s.r.o.	datum:	červenec 2017
	vypracoval:	Ing. Jan Šťastný	formát:	A3
	odp. řešitel:	Ing. Jan Martolos	měřítko:	1:400 000
	akce:	Koncepte rozvoje silniční sítě na území Kraje Vysočina		č. přílohy:
část:	Šířkové uspořádání - stav		7	



## Legenda

### Technický stav mostů

- I - bezvadný
- II - velmi dobrý
- III - dobrý
- IV - uspokojivý
- V - špatný
- VI - velmi špatný
- VII - havarijní

### Silniční síť

- dálnice
- silnice I. třídy
- silnice II. třídy
- silnice III. třídy


### Sídla

- významná sídla

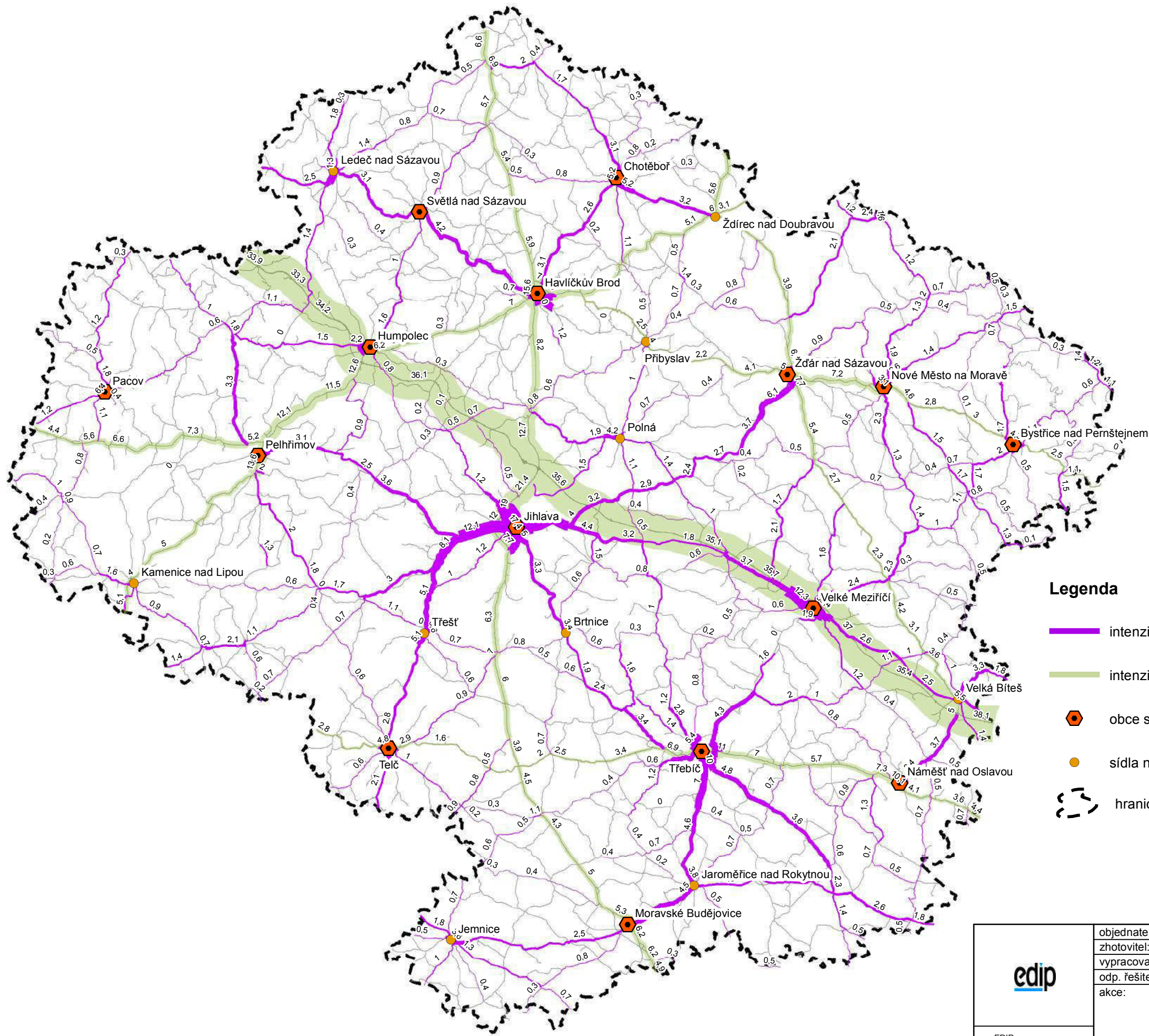
### Vymezení území

- hranice kraje



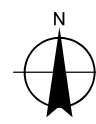
  EDIP s.r.o. Pařížská 1230/1 301 00 Plzeň IČO: 254 62 482 DIČ: CZ 254 62 482	objednatel:	Kraj Vysočina	zak. číslo:	15-35
	zhotovitel:	EDIP s.r.o.	datum:	červenec 2017
	vypracoval:	Ing. Jan Šťastný	formát:	A3
	odp. řešitel:	Ing. Jan Martolos	měřítko:	1:400 000
	akce:	Konceptce rozvoje silniční sítě na území Kraje Vysočina		č. přílohy:
část:	Mosty - stavební stav		8	




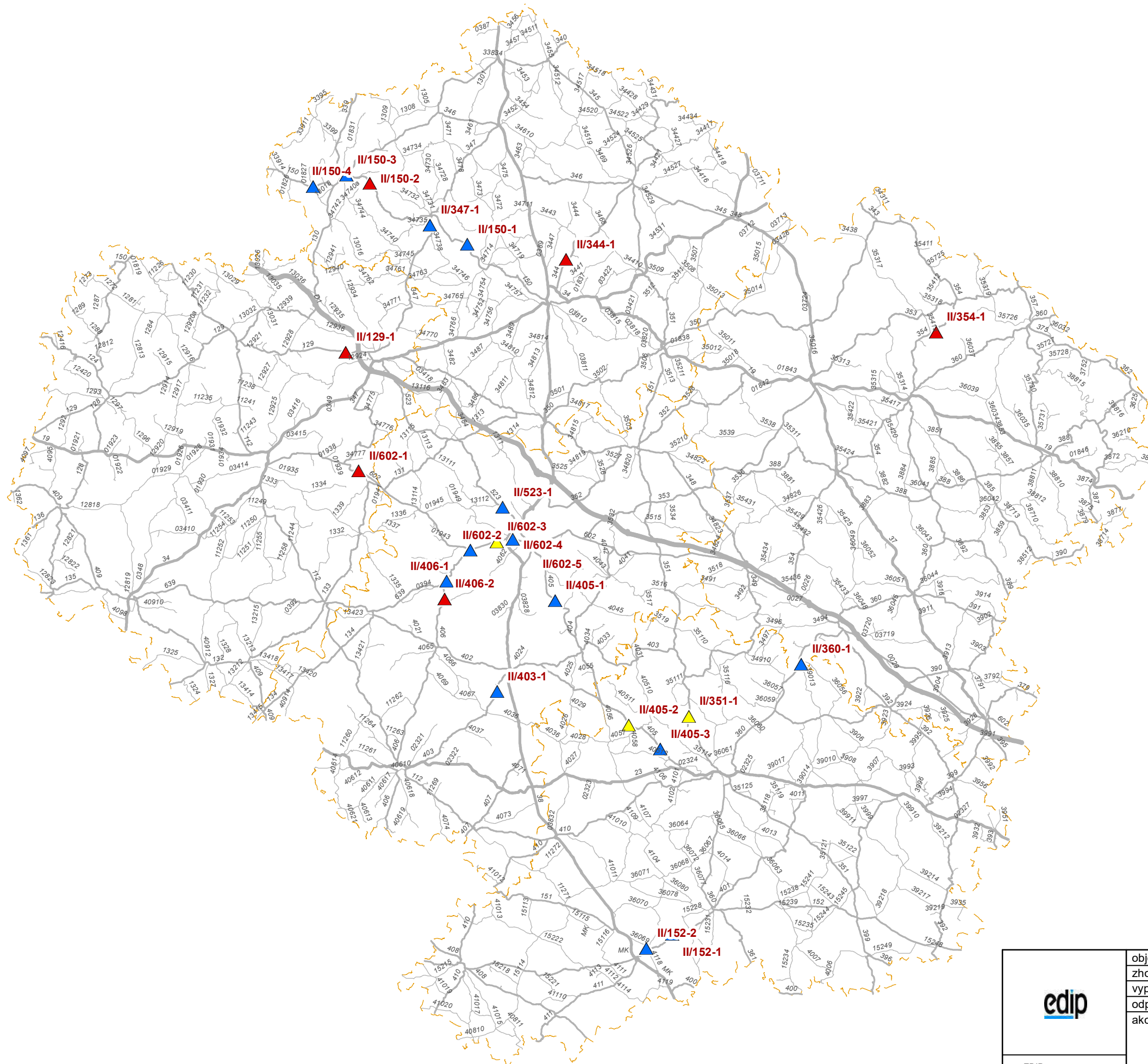


**Legenda**

- intenzita dopravy na silnicích II. a III. třídy [1000 voz/den] - všechna vozidla
- intenzita dopravy na dálnicích a silnicích I. třídy [1000 voz/den] - všechna vozidla
- ⬡ obce s rozšířenou působností
- sídla nad 3000 obyvatel
- hranice kraje



  EDIP s.r.o. Pařížská 1230/1 301 00 Plzeň IČO: 254 62 482 DIČ: CZ 254 62 482	objednatel:	Kraj Vysočina	zak. číslo:	15-35
	zhotovitel:	EDIP s.r.o.	datum:	červenec 2017
	vypracoval:	Ing. Jan Štastný	formát:	A3
	odp. řešitel:	Ing. Jan Martolos	měřítko:	1:400 000
	akce:	Koncepte rozvoje silniční sítě na území Kraje Vysočina		č. přílohy:
část:	Intenzita dopravy - stav		9	



## Legenda

### Nehodové lokality podle nejtěžšího následku

- ▲ usmrcení
- ▲ těžké zranění
- ▲ lehké zranění

### Silniční síť

- dálnice
- silnice I. třídy
- silnice II. třídy
- silnice III. třídy
- hranice okresu



	objednatel:	Kraj Vysočina	zak. číslo:	15-35
	zhotovitel:	EDIP s.r.o.	datum:	červenec 2017
	vypracoval:	Ing. Jan Šťastný	formát:	A3
	odp. řešitel:	Ing. Jan Martolos	měřítko:	1:400 000
	akce:	Konceptce rozvoje silniční sítě na území Kraje Vysočina		č. přílohy:
	část:	Přehledná mapa nehodových lokalit	10	
EDIP s.r.o. Pařížská 1230/1 301 00 Pízeň IČO: 254 62 482 DIČ: CZ 254 62 482				

NEHODOVÉ LOKALITY  
ANALÝZA A NÁVRH ŘEŠENÍ

## Lokalita 1

### II/150-1: Nová Ves u Světlé



Obrázek 1: Umístění nehodové lokality (zdroj: sykrik.vectormap.cz)

#### Popis

Délka identifikovaného úseku je 467 m. Úsek se nachází mimo obec, mezi obcemi Dobrá nad Sázavou a Babice. Silnice je v řešeném úseku dvoupruhová, v přímém vedení, bez zpevněné krajnice. Úsek je bez oddělení protisměrných jízdních pruhů vodorovným dopravním značením.

Nejvyšší dovolená rychlost 90 km/h vyplývá z obecné právní úpravy.

Lokalita byla vybrána na základě kritéria minimálně 3 nehod s osobními následky za 1 rok (rok 2014).

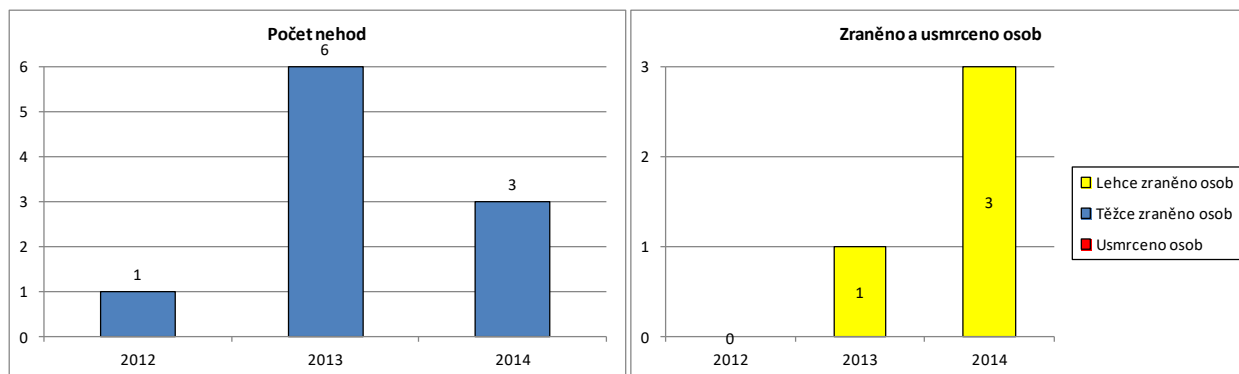
#### Intenzity dopravy

V roce 2010 dosahovala intenzita dopravy na úseku 4 200 voz/den, z toho 550 nákladních.

#### Přehled dopravní nehodovosti

Rok	Počet nehod	Usmrceno osob	Těžce zraněno osob	Lehce zraněno osob	Hmotná škoda (tis. Kč)
2012	1	0	0	0	51
2013	6	0	0	1	320
2014	3	0	0	3	78
<b>Celkem</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>449</b>

Tabulka 1: Základní údaje o dopravní nehodovosti



Obrázek 2: Umístění nehodové lokality (zdroj: sykrik.vectormap.cz)

### Analýza dopravních nehod

Za období let 2012 – 2014 se na sledovaném úseku stalo 10 nehod, při kterých byla 1 osoba zraněna těžce a 4 osoby byly zraněny lehce.

V blízkosti směrového oblouku se stalo 7 nehod. Na přímém úseku se staly 3 nehody

Z hlediska druhu nehody se v 6 případech jednalo o střet s pevnou překážkou (oplocení, svodidlo), ve 2 případech o boční střet s jedoucím vozidlem.

Příčinami nehod bylo povětšinou nepřiměřené rychlosti dopravně technickému stavu vozovky.

Nepříznivé podmínky mají na dopravní nehodovost podstatný vliv. 5 nehod se stalo za podmínek mokré vozovky, z ostatních se 1 nehoda stala v noci.

### Závěry bezpečnostní inspekce

#### Riziko:

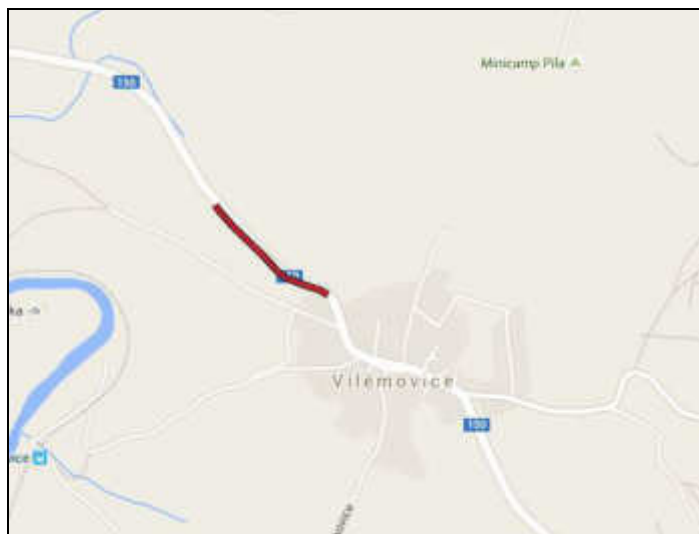
- ✓ Důvodem velkého podílu dopravních nehod za mokra mohou být zhoršené protismykové vlastnosti vozovky.
- ✓ Důvodem velkého podílu střetů s pevnou překážkou může být nedostatečné šířkové uspořádání komunikace s absencí zpevněné krajnice a těsně přiléhajícím oplocení na vnější straně směrového oblouku. Na vnitřní straně směrového oblouku se v těsné blízkosti komunikace nachází svodidlo nad propustkem.

#### Návrh řešení:

- ✓ Změřit protismykové vlastnosti vozovky a na základě výsledků přijmout potřebná opatření.
- ✓ Upravit šířkové uspořádání komunikace, zřídit zpevněnou krajnici.

## Lokalita 2

### II/150-2: Vilémovice



Obrázek 3: Umístění nehodové lokality (zdroj: sykkrik.vectormap.cz)

#### Popis

Délka identifikovaného úseku je 379 m. Úsek se nachází mimo obec, v blízkosti obce Vilémovice. Silnice je v řešeném úseku dvoupruhová, v mírném oblouku, bez zpevněné krajnice. Úsek je na severní straně lemován stromy které jsou v těsné blízkosti komunikace.

Nejvyšší dovolená rychlost 90 km/h vyplývá z obecné právní úpravy.

Lokalita byla vybrána na základě kritéria minimálně 3 nehody s osobními následky za 1 rok (rok 2013).

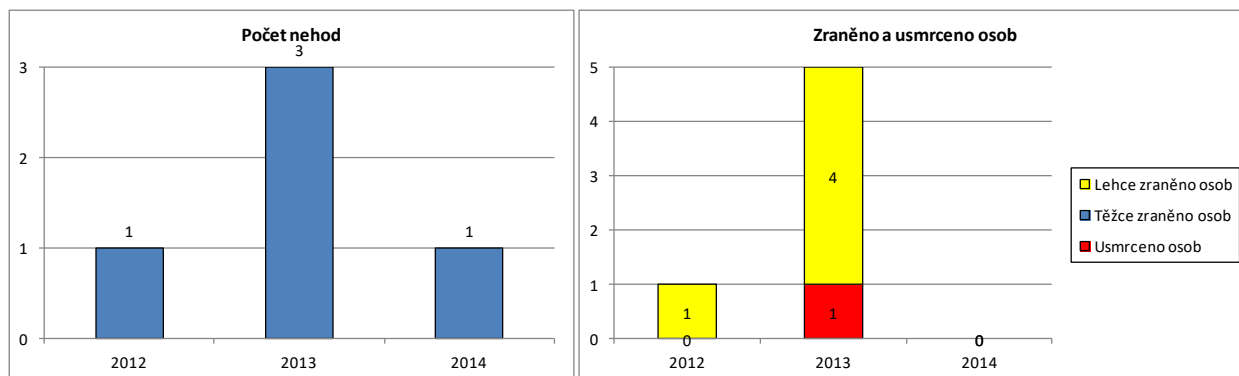
#### Intenzity dopravy

V roce 2010 dosahovala intenzita dopravy na úseku 3 100 voz/den, z toho 350 nákladních.

#### Přehled dopravní nehodovosti

Rok	Počet nehod	Usmrceno osob	Těžce zraněno osob	Lehce zraněno osob	Hmotná škoda (tis. Kč)
2012	1	0	0	1	20
2013	3	1	0	4	155
2014	1	0	0	0	25
<b>Celkem</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>200</b>

Tabulka 2: Základní údaje o dopravní nehodovosti



Obrázek 4: Základní údaje o dopravní nehodovosti

### Analýza dopravních nehod

Za období let 2012 – 2014 se na sledovaném úseku stalo 5 nehod, při kterých byla 1 osoba usmrcena a 5 osob bylo zraněno lehce. Posouzení stavu dopravní nehodovosti tak vychází ze statisticky málo významného počtu nehod.

V prostoru dvou protisměrných oblouků se staly 4 nehody. Na přímém úseku se stala 1 nehody

Z hlediska druhu nehody se ve 3 případech jednalo o střet s pevnou překážkou (strom), v 1 případě o čelní střet s jedoucím vozidlem a v 1 případě o srážku s lesní zvěří.

Příčinami nehod bylo povětšinou nepřiměřené rychlosti dopravně technickému stavu vozovky.

Nepříznivé podmínky mají na dopravní nehodovost podstatný vliv. 4 nehody se staly za podmínek mokré vozovky, z toho 1 nehoda v noci.

### Závěry bezpečnostní inspekce

#### Riziko:

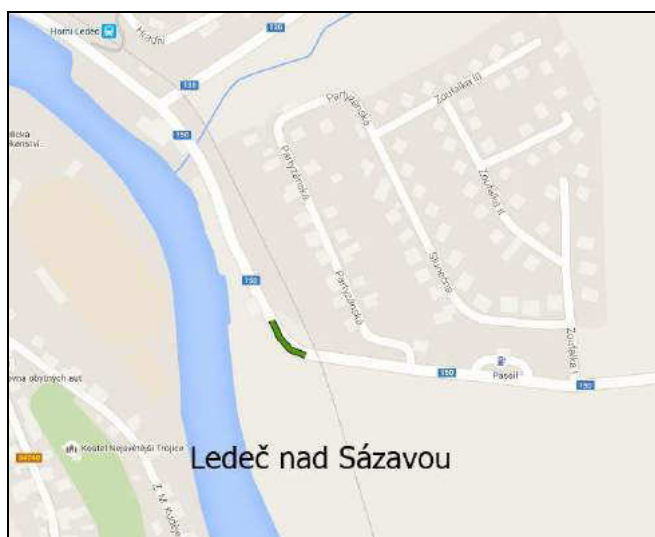
- ✓ Důvodem velkého podílu dopravních nehod za mokra mohou být zhoršené protismykové vlastnosti vozovky.
- ✓ Důvodem velkého podílu střetů s pevnou překážkou může být nedostatečné šířkové uspořádání komunikace s absencí zpevněné krajnice a těsně přiléhajícím stromořadím, případně nedostatečné dopravní značení.

#### Návrh řešení:

- ✓ Změřit protismykové vlastnosti vozovky a na základě výsledků přijmout potřebná opatření.
- ✓ Zřídit směrové sloupky.
- ✓ Revidovat vodorovné i svislé dopravní značení.
- ✓ Upravit šířkové uspořádání komunikace, zřídit zpevněnou krajnici.
- ✓ Revidovat vymýcení stromořadí.

## Lokalita 3

### II/150-3: Ledeč nad Sázavou



Obrázek 5: Umístění nehodové lokality (zdroj: sykrik.vectormap.cz)

### Popis

Délka identifikovaného úseku je 48 m. Úsek se nachází v obci Ledeč nad Sázavou. Silnice je v řešeném úseku dvoupruhová, bez zpevněné krajnice. V blízkosti úseku se nachází železniční viadukt (150-004), provoz pod viaduktem je regulován značkami P08 a P07, zároveň je průjezd výškově omezen – značka B16 (3,5m). Úsek je bez oddělení protisměrných jízdních pruhů vodorovným dopravním značením.

Nejvyšší dovolená rychlost 50 km/h vyplývá z obecné právní úpravy.

Lokalita byla vybrána na základě kritéria minimálně 3 nehody s osobními následky za 1 rok (rok 2014).

### Intenzity dopravy

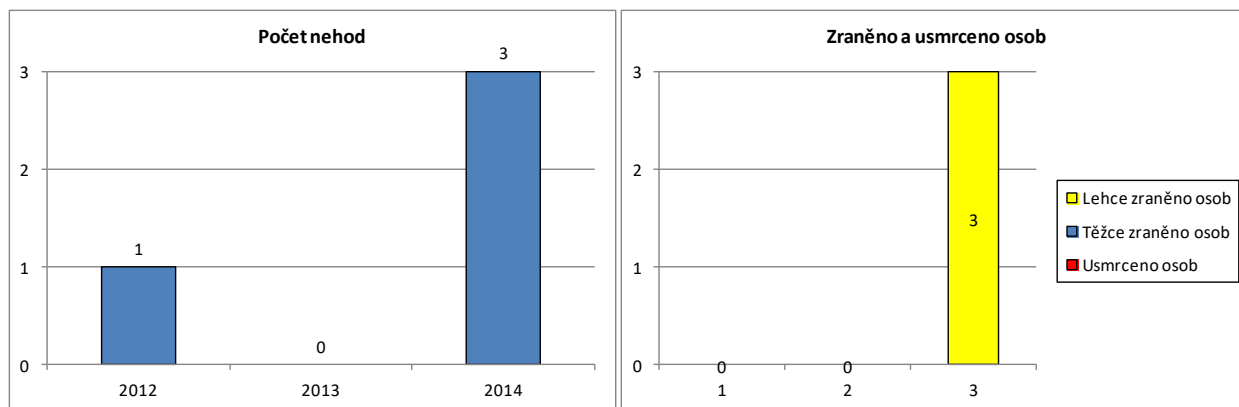
V roce 2010 dosahovala intenzita dopravy na úseku 3 100 voz/den, z toho 350 nákladních.

### Přehled dopravní nehodovosti

Rok	Počet nehod	Usmrceno osob	Těžce zraněno osob	Lehce zraněno osob	Hmotná škoda (tis. Kč)
2012	1	0	0	0	266
2013	0	0	0	0	0
2014	3	0	0	3	28
<b>Celkem</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>294</b>

Tabulka 3: Základní údaje o dopravní nehodovosti





Obrázek 6: Základní údaje o dopravní nehodovosti

### Analýza dopravních nehod

Za období let 2012 – 2014 se na sledovaném úseku staly 4 nehody, při kterých byly 3 osoby zraněny lehce. V roce 2013 zde nebyla zaznamenána žádná dopravní nehoda. Posouzení stavu dopravní nehodovosti tak vychází ze statisticky málo významného počtu nehod.

Všechny 4 nehody se staly v prostoru směrového oblouku.

Z hlediska druhu nehody se ve 2 případech jednalo o střet s pevnou překážkou (mostní objekt), ve 2 případech o havárii.

Příčinami nehod bylo nepřiměřené rychlosti dopravně technickému stavu vozovky a nezvládnutí řízení vozidla.

Nepříznivé podmínky mají na dopravní nehodovost podstatný vliv. 2 nehody se staly za podmínek mokré vozovky.

### Závěry bezpečnostní inspekce

#### Riziko:

- ✓ Důvodem velkého podílu dopravních nehod za mokra mohou být zhoršené protismykové vlastnosti vozovky.
- ✓ Důvodem velkého podílu střetů s pevnou překážkou může být nedostatečné dopravní značení v místě podjezdu pod železničním viaduktem, případně absence místní úpravy nejvyšší dovolené rychlosti.

#### Návrh řešení:

- ✓ Změřit protismykové vlastnosti vozovky a na základě výsledků přijmout potřebná opatření.
- ✓ Revidovat vodorovné i svislé dopravní značení.
- ✓ Upravit nejvyšší dovolenou rychlost v místě podjezdu pod železničním viaduktem.

## Lokalita 4

### II/150-4: Kožlí



Obrázek 7: Umístění nehodové lokality (zdroj: sykrik.vectormap.cz)

### Popis

Délka identifikovaného úseku je 348 m. Úsek se nachází mimo obec, na úseku mezi obcí Hněvkovice a křižovatkou III/150 x II/130. Silnice je v řešeném úseku dvoupruhová, bez zpevněné krajnice, částečně v mírném oblouku. V úseku se nachází několik nepřehledných křižovatek II/150 s účelovými komunikacemi a zejména se silnicí III/13015. Úsek je bez oddělení protisměrných jízdních pruhů vodorovným dopravním značením.

Nejvyšší dovolená rychlost 90 km/h vyplývá z obecné právní úpravy.

Lokalita byla vybrána na základě kritéria minimálně 3 nehody s osobními následky za 1 rok (rok 2014).

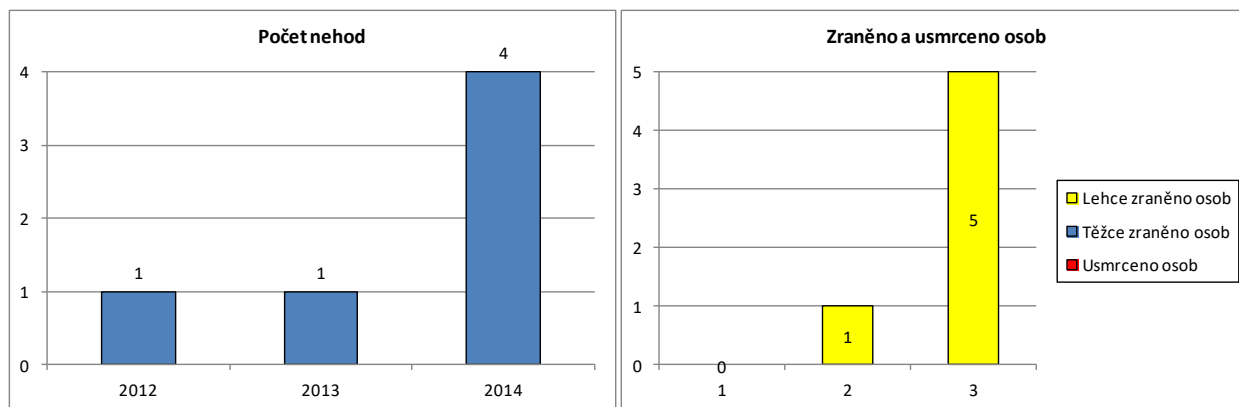
### Intenzity dopravy

V roce 2010 dosahovala intenzita dopravy na úseku 2 500 voz/den, z toho 350 nákladních.

### Přehled dopravní nehodovosti

Rok	Počet nehod	Usmrceno osob	Těžce zraněno osob	Lehce zraněno osob	Hmotná škoda (tis. Kč)
2012	1	0	0	0	25
2013	1	0	0	1	50
2014	4	0	0	5	129
<b>Celkem</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>204</b>

Tabulka 4: Základní údaje o dopravní nehodovosti



Obrázek 8: Základní údaje o dopravní nehodovosti

### Analýza dopravních nehod

Za období let 2012 – 2014 se na sledovaném úseku stalo 6 nehod, při kterých bylo 6 osob zraněno lehce.

V místě křižovatky se stala 1 nehoda. Na přímém úseku se stalo 5 nehod.

Z hlediska druhu nehody se ve 2 případech jednalo o střet s pevnou překážkou (strom), ve 2 případech o střet s jedoucím vozidlem.

Příčinami nehod bylo povětšinou nepřiměřená rychlosti dopravně technickému stavu vozovky.

Nepříznivé podmínky mají na dopravní nehodovost podstatný vliv. 4 nehody se staly za podmínek mokré vozovky, z toho 2 nehody v noci.

### Závěry bezpečnostní inspekce

#### Riziko:

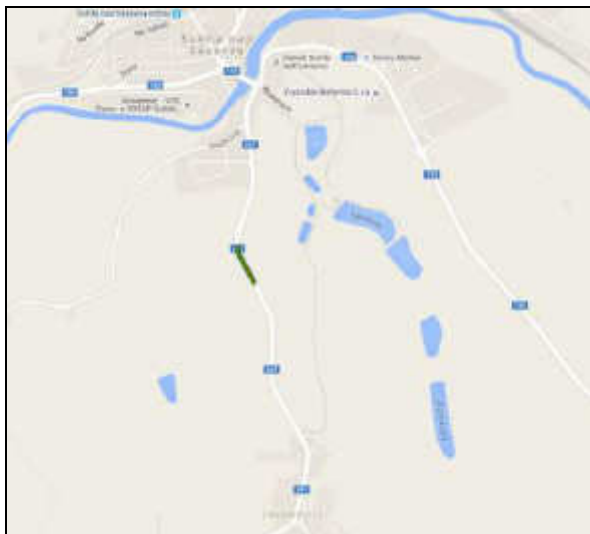
- ✓ Důvodem velkého podílu dopravních nehod za mokra mohou být zhoršené protismykové vlastnosti vozovky.
- ✓ Důvodem střetů s pevnou překážkou může být nedostatečné šířkové uspořádání komunikace s absencí zpevněné krajnice a těsně přiléhajícím stromořadím, případně nedostatečné dopravní značení.

#### Návrh řešení:

- ✓ Změřit protismykové vlastnosti vozovky a na základě výsledků přijmout potřebná opatření.
- ✓ Revidovat vodorovné i svislé dopravní značení.
- ✓ Revidovat vymýcení přilehlého stromořadí.
- ✓ Upravit šířkové uspořádání komunikace, na komunikaci zřídit zpevněnou krajnici.

## Lokalita 5

### II/347-1: Světlá nad Sázavou



Obrázek 9: Umístění nehodové lokality (zdroj: sykrik.vectormap.cz)

#### Popis

Délka identifikovaného úseku je 183 m. Úsek se nachází mimo obec, mezi obcemi Světlá nad Sázavou a Závadkovice. Silnice je v řešeném úseku dvoupruhová, částečně ve směrovém oblouku, procházející alejí. Úsek je bez oddělení protisměrných jízdních pruhů vodorovným dopravním značením.

Nejvyšší dovolená rychlost 90 km/h vyplývá z obecné právní úpravy.

Lokalita byla vybrána na základě kritéria minimálně 3 nehody s osobními následky za 1 rok (rok 2013).

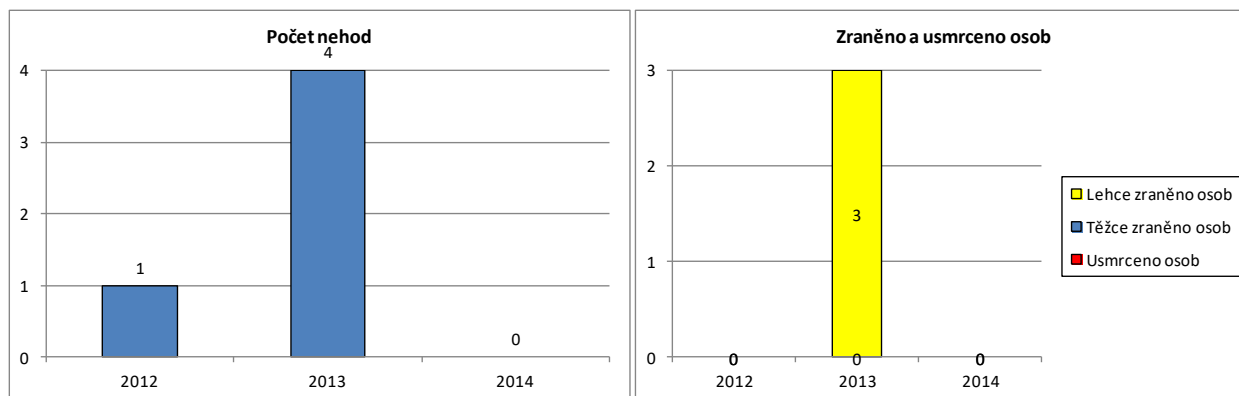
#### Intenzity dopravy

V roce 2010 dosahovala intenzita dopravy na úseku 1 050 voz/den, z toho 150 nákladních.

#### Přehled dopravní nehodovosti

Rok	Počet nehod	Usmrceno osob	Těžce zraněno osob	Lehce zraněno osob	Hmotná škoda (tis. Kč)
2012	1	0	0	0	120
2013	4	0	0	3	89,4
2014	0	0	0	0	0
<b>Celkem</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>209,4</b>

Tabulka 5: Základní údaje o dopravní nehodovosti



Obrázek 10: Základní údaje o dopravní nehodovosti

### Analýza dopravních nehod

Za období let 2012 – 2014 se na sledovaném úseku stalo 5 nehod, při kterých byly 3 osoby zraněny lehce. V roce 2012 a 2014 zde nebyla zaznamenána žádná dopravní nehoda. Posouzení stavu dopravní nehodovosti tak vychází ze statisticky málo významného počtu nehod.

V místě směrového oblouku se staly 3 nehody. Na přímém úseku se staly 2 nehody.

Z hlediska druhu nehody se ve 4 případech jednalo o střet s pevnou překážkou (strom), v 1 případě o střet se zvěří.

Příčinami nehod bylo povětšinou nepřiměřená rychlosti dopravně technickému stavu vozovky.

Nepříznivé podmínky nemají na dopravní nehodovost podstatný vliv. Pouze 1 nehoda se stala za podmínek náledí a 1 nehoda v noci.

### Závěry bezpečnostní inspekce

#### Riziko:

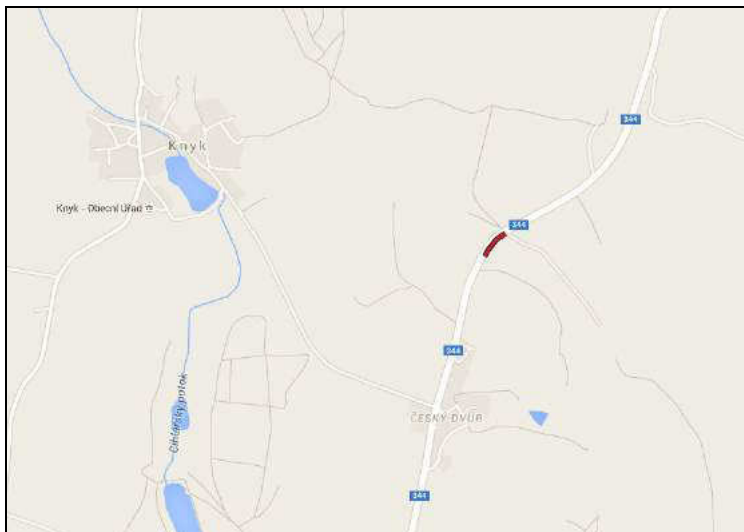
- ✓ Důvodem střetů s pevnou překážkou může být nedostatečné šířkové uspořádání komunikace s absencí zpevněné krajnice a s těsně přiléhajícím stromořadím, případně nedostatečné dopravní značení.

#### Návrh řešení:

- ✓ Zřídit směrové sloupky.
- ✓ Revidovat vodorovné i svislé dopravní značení.
- ✓ Revidovat vymýcení přilehlého stromořadí.
- ✓ Upravit šířkové uspořádání komunikace, na komunikaci zřídit zpevněnou krajnici.

## Lokalita 6

### II/344-1: Knyk



Obrázek 11: Umístění nehodové lokality (zdroj: sykrik.vectormap.cz)

#### Popis

Délka identifikovaného úseku je 110 m. Úsek se nachází mimo obec, mezi obcemi Český Dvůr a Dolní Krupá. Silnice je v řešeném úseku dvoupruhová, v mírném směrovém oblouku. Úsek je bez oddělení protisměrných jízdních pruhů vodorovným dopravním značením.

Nejvyšší dovolená rychlost 90 km/h vyplývá z obecné právní úpravy.

Lokalita byla vybrána na základě kritéria minimálně 3 nehody s osobními následky za 1 rok (rok 2012).

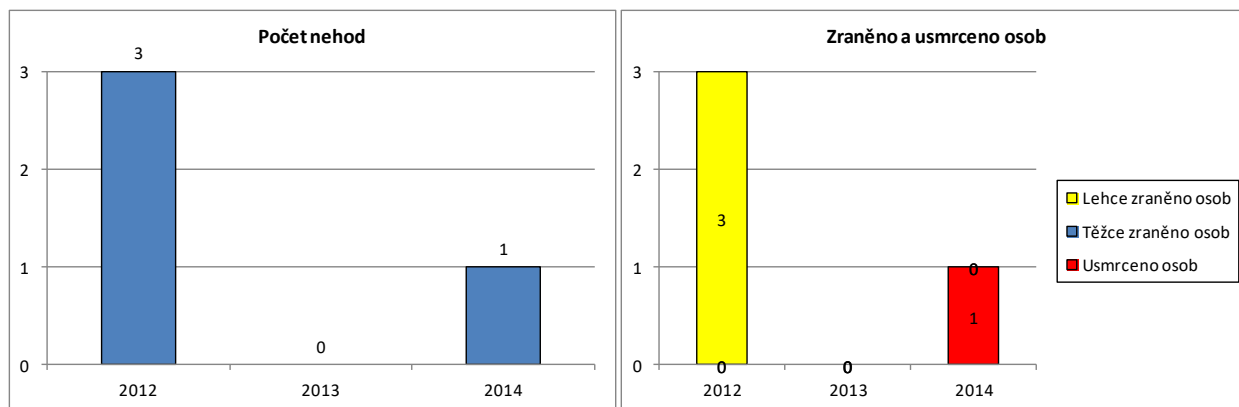
#### Intenzity dopravy

V roce 2010 dosahovala intenzita dopravy na úseku 3 100 voz/den, z toho 300 nákladních.

#### Přehled dopravní nehodovosti

Rok	Počet nehod	Usmrceno osob	Těžce zraněno osob	Lehce zraněno osob	Hmotná škoda (tis. Kč)
2012	3	0	0	3	90
2013	0	0	0	0	0
2014	1	1	0	0	200
<b>Celkem</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>290</b>

Tabulka 6: Základní údaje o dopravní nehodovosti



Obrázek 12: Základní údaje o dopravní nehodovosti

### Analýza dopravních nehod

Za období let 2012 – 2014 se na sledovaném úseku staly 4 nehody, při kterých byla 1 osoba usmrcena a 3 osoby zraněny lehce. V roce 2013 zde nebyla zaznamenána žádná dopravní nehoda. Posouzení stavu dopravní nehodovosti tak vychází ze statisticky málo významného počtu nehod.

Všechny 4 nehody se staly v místě směrového oblouku.

Z hlediska druhu nehody se ve 3 případech jednalo o střet s pevnou překážkou (strom), v 1 případě o střet se zvěří.

Příčinami nehod bylo povětšinou nepřiměřené rychlosti dopravně technickému stavu vozovky.

Nepříznivé podmínky nemají na dopravní nehodovost podstatný vliv. Pouze 1 nehoda se stala za podmínek mokré vozovky.

### Závěry bezpečnostní inspekce

#### Riziko:

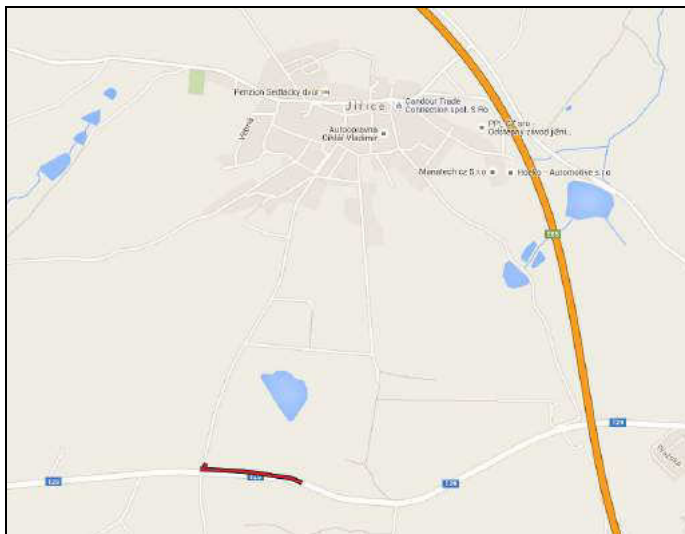
- ✓ Důvodem střetů s pevnou překážkou může být nedostatečné šířkové uspořádání komunikace s absencí zpevněné krajnice a s těsně přiléhajícím stromořadím, případně nedostatečné dopravní značení.

#### Návrh řešení:

- ✓ Zřídit směrové sloupky.
- ✓ Revidovat vodorovné i svislé dopravní značení.
- ✓ Revidovat vymýcení přilehlého stromořadí.
- ✓ Upravit šířkové uspořádání komunikace, na komunikaci zřídit zpevněnou krajnici.

## Lokalita 7

### II/129-1: Jiřice



Obrázek 13: Umístění nehodové lokality (zdroj: sykrik.vectormap.cz)

### Popis

Délka identifikovaného úseku je 460 m. Úsek se nachází mimo obec, mezi křižovatkami II/129 x MK (Jiřice) a II/129 x MK (Hněvkovice). Silnice je v řešeném úseku dvoupruhová. Nehodová lokalita se nachází v přímém úseku a náleží k ní křižovatka II/129 x MK (Jiřice).

Nejvyšší dovolená rychlost 90 km/h vyplývá z obecné právní úpravy.

Lokalita byla vybrána na základě kritéria minimálně 3 nehody s osobními následky za 1 rok (rok 2012).

### Intenzity dopravy

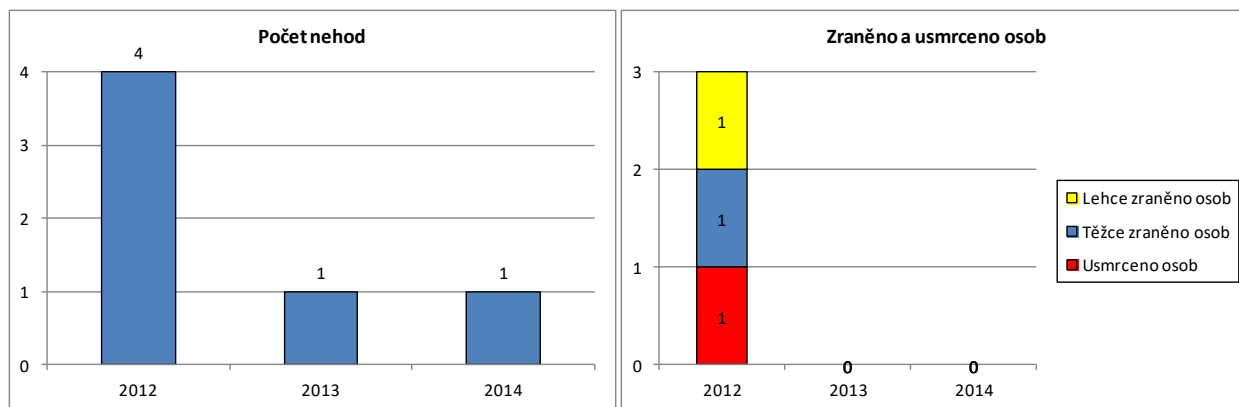
V roce 2010 dosahovala intenzita dopravy na úseku 1 550 voz/den, z toho 200 nákladních.

### Přehled dopravní nehodovosti

Rok	Počet nehod	Usmrceno osob	Těžce zraněno osob	Lehce zraněno osob	Hmotná škoda (tis. Kč)
2012	4	1	1	1	321,2
2013	1	0	0	0	100
2014	1	0	0	0	34,1
<b>Celkem</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>455,3</b>

Tabulka 7: Základní údaje o dopravní nehodovosti





Obrázek 14: Základní údaje o dopravní nehodovosti

### Analýza dopravních nehod

Za období let 2012 – 2014 se na sledovaném úseku stalo 6 nehod, při kterých byla 1 osoba usmrcena, 1 osoba zraněna těžce a 1 osoba zraněna lehce.

V místě křižovatky se staly 3 nehody. Na přímém úseku se staly 3 nehody

Z hlediska druhu nehody se ve 3 případech jednalo o střet s pevnou překážkou (strom), které se staly v prostoru křižovatky. Ve 2 případech šlo o srážku se zvěří.

Příčiny nehod byly různého charakteru bez žádné převažující.

Nepříznivé podmínky nemají na dopravní nehodovost podstatný vliv. Pouze 2 nehody se staly za podmínek náledí, z ostatních se 1 nehoda stala v noci.

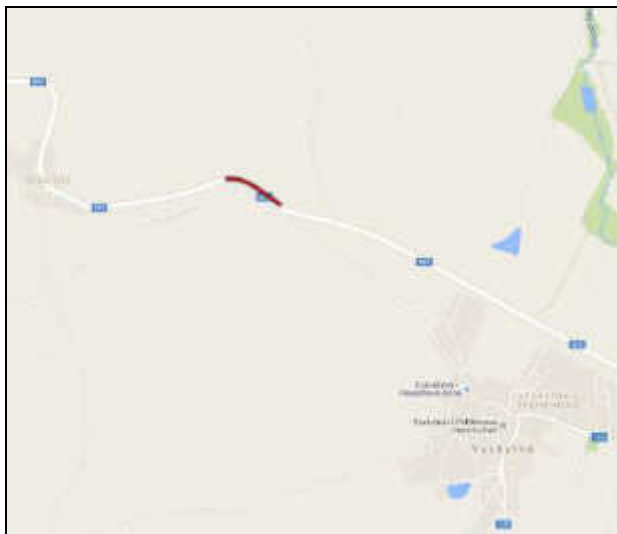
### Závěry bezpečnostní inspekce

#### Riziko:

- ✓ Důvodem střetů s pevnou překážkou může být nedostatečné šířkové uspořádání komunikace s těsně přiléhajícím stromořadím, případně nedostatečné dopravní značení.
- ✓ Na úseku se vyskytuje relativně vysoký počet srážek se zvěří z důvodu blízkosti lesního porostu a polí.

#### Návrh řešení:

- ✓ Zřídit směrové sloupky.
- ✓ Revidovat vodorovné i svislé dopravní značení.
- ✓ Revidovat vymýcení přilehlého stromořadí.
- ✓ Provést opatření proti srážkám s lesní zvěří.

**Lokalita 8****II/602-1: Vyskytná**

Obrázek 15: Umístění nehodové lokality (zdroj: sykrik.vectormap.cz)

**Popis**

Délka identifikovaného úseku je 266 m. Úsek se nachází mimo obec, na úseku mezi obcí Sedliště a křižovatkou II/602 x III/13310. Silnice je v řešeném úseku dvoupruhová, částečně ve směrovém oblouku.

Nejvyšší dovolená rychlost 90 km/h vyplývá z obecné právní úpravy.

Lokalita byla vybrána na základě kritéria minimálně 3 nehody s osobními následky za 1 rok (rok 2012).

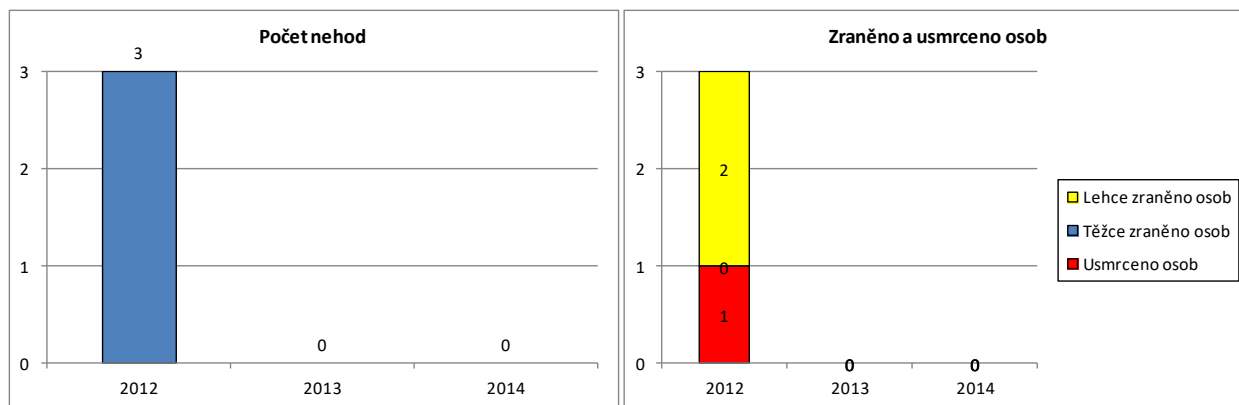
**Intenzity dopravy**

V roce 2010 dosahovala intenzita dopravy na úseku 2 500 voz/den, z toho 600 nákladních.

**Přehled dopravní nehodovosti**

Rok	Počet nehod	Usmrceno osob	Těžce zraněno osob	Lehce zraněno osob	Hmotná škoda (tis. Kč)
2012	3	1	0	2	215
2013	0	0	0	0	0
2014	0	0	0	0	0
<b>Celkem</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>215</b>

Tabulka 8: Základní údaje o dopravní nehodovosti



Obrázek 16: Základní údaje o dopravní nehodovosti

### Analýza dopravních nehod

Za období let 2012 – 2014 se na sledovaném úseku staly 3 nehody, při kterých byla 1 osoba usmrcena a 3 osoby zraněny lehce. V roce 2013 a 2014 zde nebyla zaznamenána žádná dopravní nehoda. Posouzení stavu dopravní nehodovosti tak vychází ze statisticky málo významného počtu nehod.

V místě křižovatky se stala 1 nehoda, na přímém úseku 1 nehoda a ve směrovém oblouku také 1 nehoda.

Z hlediska druhu nehody se ve 2 případech jednalo o střet s pevnou překážkou, které se staly v prostoru křižovatky a na přímém úseku. V 1 případě se jednalo o havárii.

Příčinami nehod bylo nezvládnutí řízení vozidla a nepřiměřená rychlosti dopravně technickému stavu vozovky.

Nepříznivé podmínky nemají na dopravní nehodovost podstatný vliv. Pouze 1 nehoda se stala za podmínek náledí.

### Závěry bezpečnostní inspekce

#### Riziko:

- ✓ Důvodem střetů s pevnou překážkou může být nedostatečné dopravní značení v blízkosti křižovatky a směrového oblouku nebo zhoršené protismykové vlastnosti vozovky.

#### Návrh řešení:

- ✓ Změřit protismykové vlastnosti vozovky a na základě výsledků přijmout potřebná opatření.
- ✓ Revidovat vodorovné i svislé dopravní značení.

**Lokalita 9****II/602-2: Kostelec**

Obrázek 17: Umístění nehodové lokality (zdroj: sykrik.vectormap.cz)

**Popis**

Délka identifikovaného úseku je 600 m. Úsek se nachází mimo obec, v okolí křižovatky II/602 x II/406 která je součástí nehodové lokality. Křižovatka prošla v roce 2014 rekonstrukcí a změnou typu ze soustavy 3 stykových křižovatek na spirálovitou okružní křižovátku. Část nehodové lokality se nachází na silnici II/602 a část na silnici II/406.

Nejvyšší dovolená rychlost 90 km/h vyplývá z obecné právní úpravy.

Lokalita byla vybrána na základě kritéria minimálně 3 nehody s osobními následky za 1 rok (rok 2013).

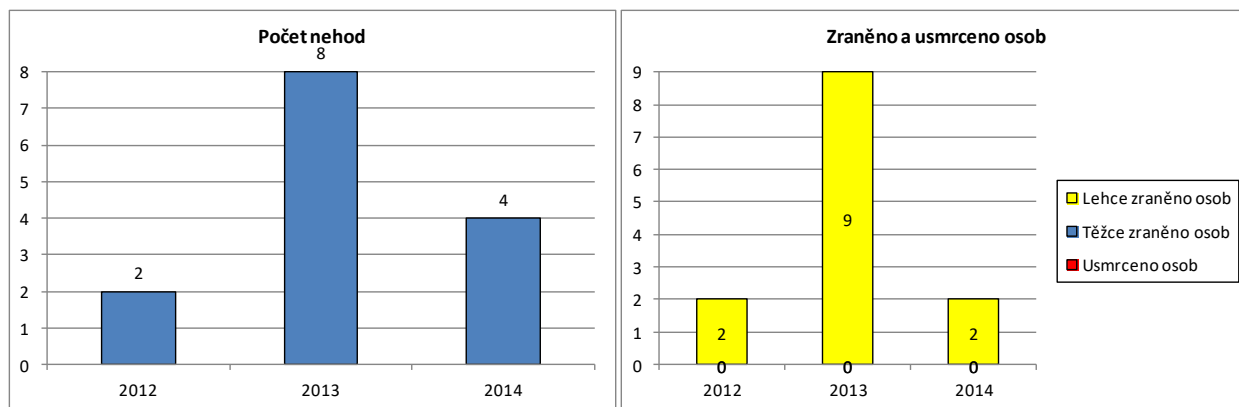
**Intenzity dopravy**

V roce 2010 dosahovala intenzita dopravy na úseku 12 100 voz/den, z toho 1900 nákladních na silnici II/602, a 8 100 voz/den, z toho 950 nákladních na silnici II/406.

**Přehled dopravní nehodovosti**

Rok	Počet nehod	Usmrceno osob	Těžce zraněno osob	Lehce zraněno osob	Hmotná škoda (tis. Kč)
2012	2	0	0	2	138
2013	8	0	0	9	959
2014	4	0	0	2	731
<b>Celkem</b>	<b>14</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>13</b>	<b>1 828</b>

Tabulka 9: Základní údaje o dopravní nehodovosti



Obrázek 18: Základní údaje o dopravní nehodovosti

### Analýza dopravních nehod

Za období let 2012 – 2014 se na sledovaném úseku stalo 14 nehod, při kterých bylo 13 osob zraněno lehce.

V místě křižovatky se stalo 5 nehod. Na přímém úseku se stalo 9 nehod.

Z hlediska druhu nehody se ve 9 případech jednalo o střet s jedoucím vozidlem (zezadu nebo z boku), ve 2 případech šlo o srážku se zvěří.

Příčinami nehod bylo často nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem a nezvládnutí řízení vozidla.

Nepříznivé podmínky mají na dopravní nehodovost podstatný vliv. 4 nehody se stalo za podmínek mokré vozovky, 3 nehody za náledí, z ostatních se 2 nehody staly v noci.

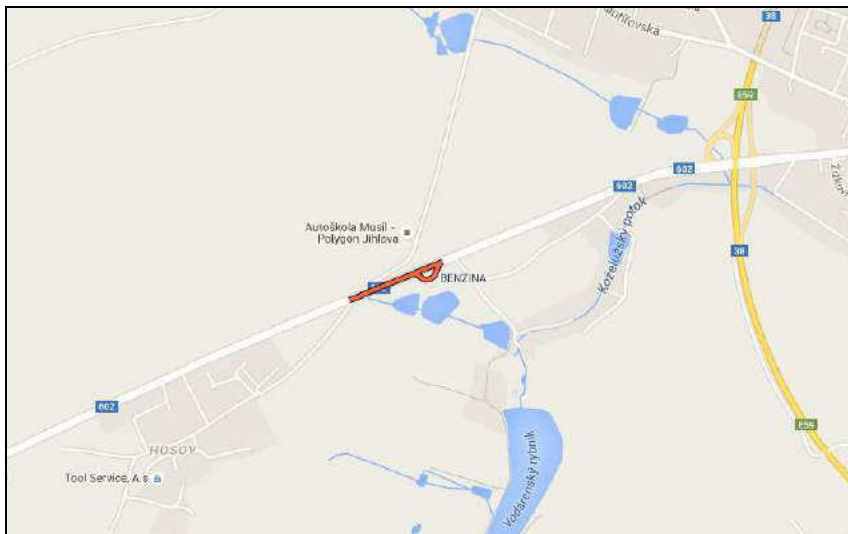
### Závěry bezpečnostní inspekce

#### Riziko:

- ✓ Důvodem velkého podílu dopravních nehod za mokra mohou být zhoršené protismykové vlastnosti vozovky.
- ✓ Na úseku se vyskytuje relativně vysoký počet srážek se zvěří z důvodu blízkosti lesního porostu a polí.
- ✓ Dá se předpokládat eliminace zvýšené nehodovosti po provedené rekonstrukci a zřízení spirálovité okružní křižovatky.

#### Návrh řešení:

- ✓ Změřit protismykové vlastnosti vozovky a na základě výsledků přijmout potřebná opatření.
- ✓ Provést opatření proti srážkám s lesní zvěří.
- ✓ Dále sledovat vývoj dopravní nehodovosti v období po zřízení spirálovité okružní křižovatky.

**Lokalita 10****II/602-3: Jihlava**

Obrázek 19: Umístění nehodové lokality (zdroj: sykrik.vectormap.cz)

**Popis**

Délka identifikovaného úseku je 411 m. Úsek se nachází mimo obec, mezi obcí Hosov a mimoúrovňovou křižovatkou II/602 x I/38. Nehodový úsek se nachází na přímém úseku součástí je křižovatka s místní komunikací a odbočka k čerpací stanici pohonných hmot Benzina. V úseku je zákaz předjíždění daný jak vodorovným tak svislým dopravním značením.

Nejvyšší dovolená rychlost 90 km/h vyplývá z obecné právní úpravy.

Lokalita byla vybrána na základě kritéria minimálně 3 nehody s osobními následky za 1 rok (rok 2012 a 2013).

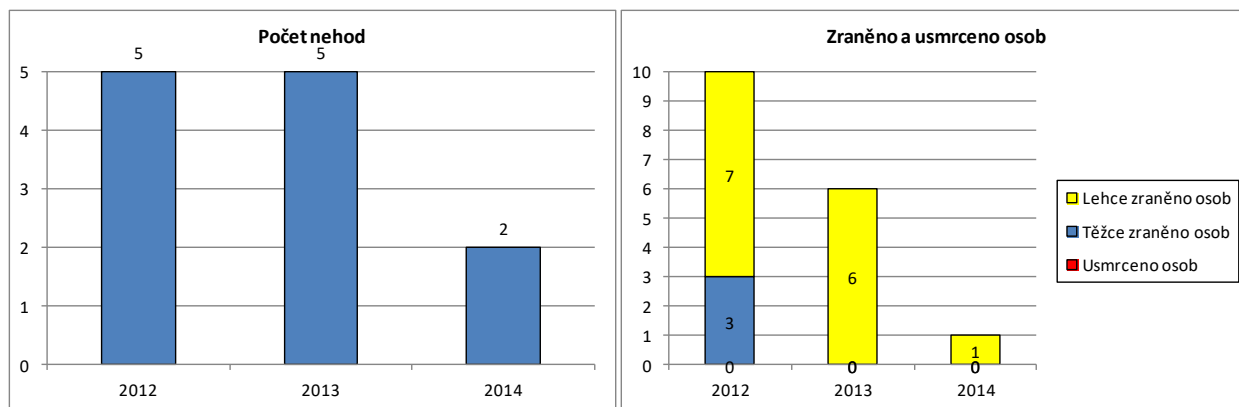
**Intenzity dopravy**

V roce 2010 dosahovala intenzita dopravy na úseku 12 100 voz/den, z toho 2 000 nákladních.

**Přehled dopravní nehodovosti**

Rok	Počet nehod	Usmrceno osob	Těžce zraněno osob	Lehce zraněno osob	Hmotná škoda (tis. Kč)
2012	5	0	3	7	830,1
2013	5	0	0	6	1 541
2014	2	0	0	1	233
<b>Celkem</b>	<b>12</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>14</b>	<b>2 604</b>

Tabulka 10: Základní údaje o dopravní nehodovosti



Obrázek 20: Základní údaje o dopravní nehodovosti

### Analýza dopravních nehod

Za období let 2012 – 2014 se na sledovaném úseku stalo 12 nehod, při kterých byly 3 osoby zraněny těžce a 14 osob zraněno lehce.

V místě křižovatky s místní komunikací se stalo 6 nehod. V místě odbočení k čerpací stanici se stalo 5 nehod.

Z hlediska druhu nehody se ve 9 případech jednalo o střet s jedoucím vozidlem (většinou zezadu).

Příčinami nehod bylo často nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem.

Nepříznivé podmínky nemají na dopravní nehodovost podstatný vliv. Pouze 1 nehoda se stala za podmínek mokré vozovky, z ostatních se 2 nehody staly v noci.

### Závěry bezpečnostní inspekce

#### Riziko:

- ✓ Důvodem velkého podílu dopravních nehod se střetem zezadu mohou být zhoršené protismykové vlastnosti vozovky.
- ✓ Vysoké riziko představuje jak křižovatka s místní komunikací, tak odbočka s čerpací stanicí.

#### Návrh řešení:

- ✓ Změřit protismykové vlastnosti vozovky a na základě výsledků přijmout potřebná opatření.
- ✓ Provést analýzu rozhledových poměrů, bezpečnosti a dopravně technického stavu místních křižovatek a jejich dopravního značení.

**Lokalita 11****II/602-4: Jihlava**

Obrázek 21: Umístění nehodové lokality (zdroj: sykrik.vectormap.cz)

**Popis**

Délka identifikovaného úseku je 65m. Úsek se nachází v intravilánu, mezi křižovatkou II/602 x III/01945 a II/602 x MK (Žižkova). Lokalita se nachází v přímém úseku, součástí je křižovatka s III/01945. V úseku je zákaz předjíždění daný vodorovným značením.

Nejvyšší dovolená rychlost 50 km/h vyplývá z obecné právní úpravy.

Lokalita byla vybrána na základě kritéria minimálně 3 nehody s osobními následky za 1 rok (rok 2014).

**Intenzity dopravy**

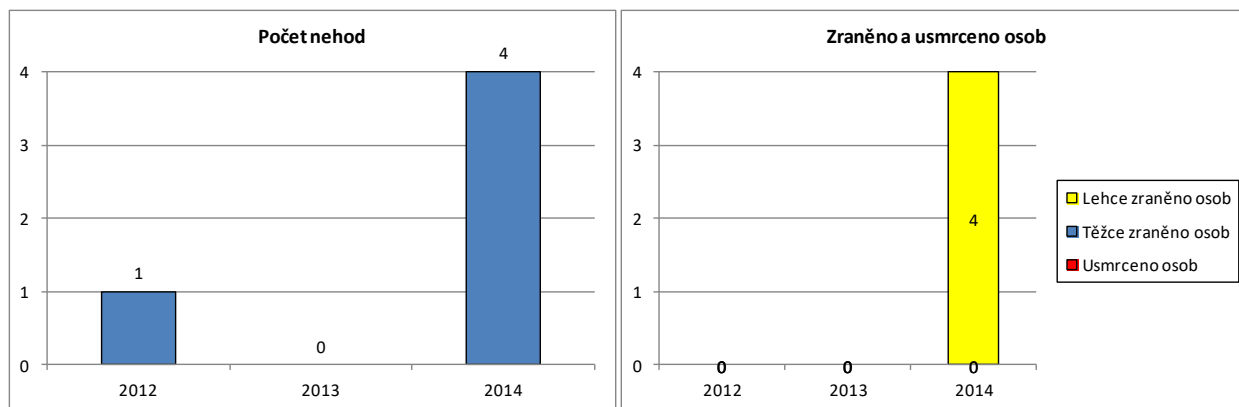
V roce 2010 dosahovala intenzita dopravy na úseku 11 400 voz/den, z toho 1 200 nákladních.

**Přehled dopravní nehodovosti**

Rok	Počet nehod	Usmrceno osob	Těžce zraněno osob	Lehce zraněno osob	Hmotná škoda (tis. Kč)
2012	1	0	0	0	15
2013	0	0	0	0	0
2014	4	0	0	4	385
<b>Celkem</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>400</b>

Tabulka 11: Základní údaje o dopravní nehodovosti





Obrázek 22: Základní údaje o dopravní nehodovosti

### Analýza dopravních nehod

Za období let 2012 – 2014 se na sledovaném úseku stalo 5 nehod, při kterých byly 4 osoby zraněny lehce. V roce 2013 zde nebyla zaznamenána žádná dopravní nehoda. Posouzení stavu dopravní nehodovosti tak vychází ze statisticky málo významného počtu nehod.

V místě křižovatky s místní komunikací se staly 3 nehody. Na přímém úseku se staly 2 nehody.

Z hlediska druhu nehody se ve 4 případech jednalo o střet s jedoucím vozidlem.

Příčiny nehod byly různého charakteru bez žádné převažující.

Nepříznivé podmínky nemají na dopravní nehodovost podstatný vliv. Pouze 2 nehody se staly za podmínek mokré vozovky.

### Závěry bezpečnostní inspekce

#### Riziko:

- ✓ Vysoké riziko představuje křižovatka s komunikací III/01945.

#### Návrh řešení:

- ✓ Provést analýzu rozhledových poměrů, bezpečnosti a dopravně technického stavu křižovatky a jejího dopravního značení.

**Lokalita 12****II/602-5: Jihlava**

Obrázek 23: Umístění nehodové lokality (zdroj: sykrik.vectormap.cz)

**Popis**

Délka identifikovaného úseku je 70m. Lokalita se nachází v mírném směrovém oblouku, součástí je křižovatka s místní komunikací. V úseku je zákaz předjíždění daný vodorovným značením. Úsek je třípruhový se samostatným pruhem pro levé odbočení (náleží ke světelně řízené křižovatce, vjezd do OZ Interspaar).

Nejvyšší dovolená rychlost 50 km/h vyplývá z obecné právní úpravy.

Lokalita byla vybrána na základě kritéria minimálně 3 nehody s osobními následky za 1 rok (rok 2012).

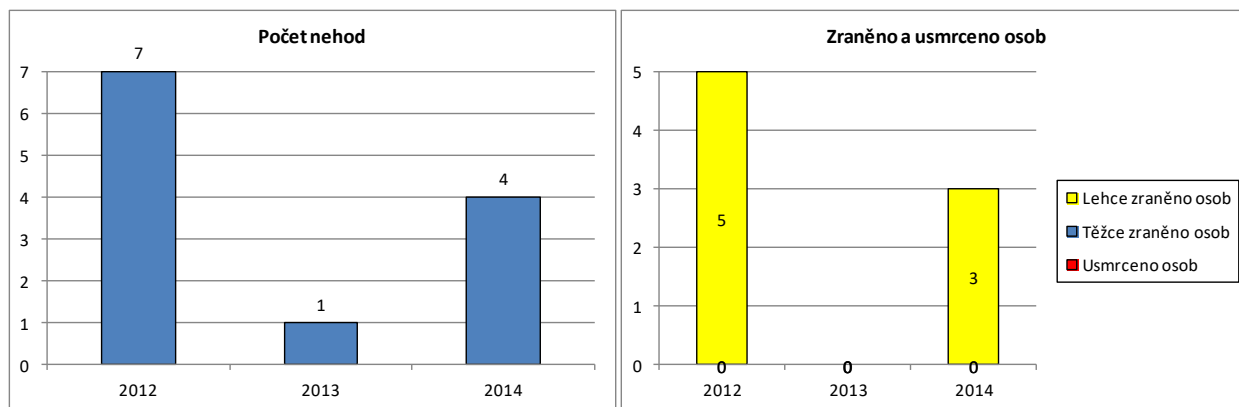
**Intenzity dopravy**

V roce 2010 dosahovala intenzita dopravy na úseku 14 500 voz/den, z toho 1 700 nákladních.

**Přehled dopravní nehodovosti**

Rok	Počet nehod	Usmrceno osob	Těžce zraněno osob	Lehce zraněno osob	Hmotná škoda (tis. Kč)
2012	7	0	0	5	243
2013	1	0	0	0	120
2014	4	0	0	3	180
<b>Celkem</b>	<b>12</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>543</b>

Tabulka 12: Základní údaje o dopravní nehodovosti



Obrázek 24: Základní údaje o dopravní nehodovosti

### Analýza dopravních nehod

Za období let 2012 – 2014 se na sledovaném úseku stalo 12 nehod, při kterých bylo 8 osob zraněno lehce.

V místě nebo v blízkosti křižovatky s místní komunikací se stalo prakticky všech 12 nehod.

Z hlediska druhu nehody se v 6 případech jednalo o střet s jedoucím vozidlem, ve 2 případech o srážku s chodcem a ve 3 případech o srážku s pevnou překážkou.

Příčiny nehod byly různého charakteru bez žádné převažující.

Nepříznivé podmínky nemají na dopravní nehodovost podstatný vliv. Pouze 4 nehody se staly za podmínek mokré vozovky, z toho 2 v noci.

### Závěry bezpečnostní inspekce

#### Riziko:

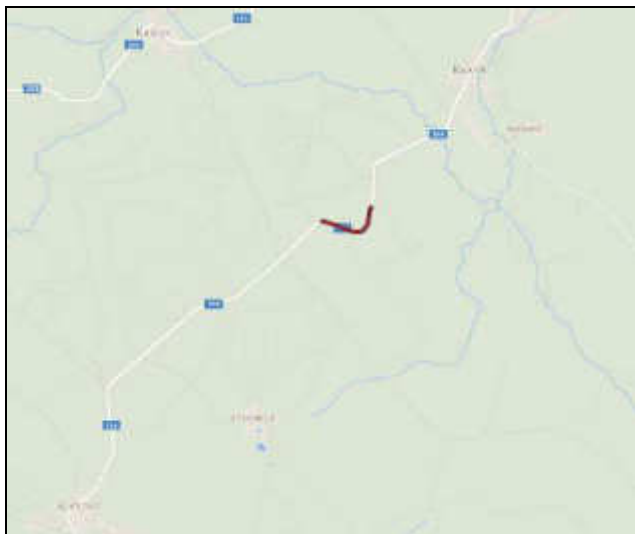
- ✓ Vysoké riziko představuje křižovatka s místní komunikací III/01945.

#### Návrh řešení:

- ✓ Provést analýzu rozhledových poměrů, bezpečnosti a dopravně technického stavu křižovatky a jejího dopravního značení, s důrazem na bezpečnost chodců.

## Lokalita 13

### II/354-1: Nové město na Moravě



Obrázek 25: Umístění nehodové lokality (zdroj: sykrik.vectormap.cz)

#### Popis

Délka identifikovaného úseku je 554 m. Lokalita se nachází v extravilánu v místě dvou protisměrných směrových oblouků. Celá lokalita je v zalesněném prostoru. Úsek je bez oddělení protisměrných jízdních pruhů vodorovným dopravním značením.

Nejvyšší dovolená rychlost 90 km/h vyplývá z obecné právní úpravy.

Lokalita byla vybrána na základě kritéria minimálně 3 nehody s osobními následky za 1 rok (rok 2014).

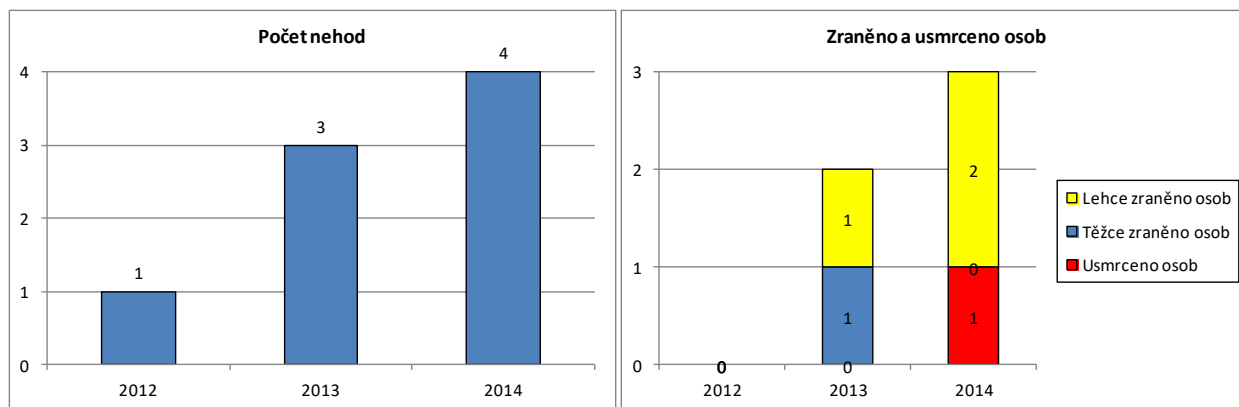
#### Intenzity dopravy

V roce 2010 dosahovala intenzita dopravy na úseku 1 300 voz/den, z toho 200 nákladních.

#### Přehled dopravní nehodovosti

Rok	Počet nehod	Usmrceno osob	Těžce zraněno osob	Lehce zraněno osob	Hmotná škoda (tis. Kč)
2012	1	0	0	0	60,5
2013	3	0	1	1	246
2014	4	1	0	2	92,1
<b>Celkem</b>	<b>8</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>398,6</b>

Tabulka 13: Základní údaje o dopravní nehodovosti



Obrázek 26: Základní údaje o dopravní nehodovosti

### Analýza dopravních nehod

Za období let 2012 – 2014 se na sledovaném úseku stalo 8 nehod, při kterých byla 1 osoba usmrcena, 1 osoba zraněna těžce a 3 osoby zraněny lehce.

V místě nebo v blízkosti směrových oblouků se stalo 7 nehod.

Z hlediska druhu nehody se v 5 případech jednalo o srážku s pevnou překážkou (strom).

Příčinami nehod bylo povětšinou nepřiměřené rychlosti dopravně technickému stavu vozovky.

Nepříznivé podmínky mají na dopravní nehodovost podstatný vliv. 4 nehody se staly za podmínek náledí a 2 nehody za podmínek mokré vozovky. 3 nehody se staly v noci.

### Závěry bezpečnostní inspekce

#### Riziko:

- ✓ Důvodem velkého podílu dopravních nehod za mokra a náledí mohou být zhoršené protismykové vlastnosti vozovky.
- ✓ Důvodem velkého podílu střetů s pevnou překážkou může být nedostatečné šířkové uspořádání s těsně přiléhajícím zalesněním, případně nedostatečné dopravní značení.

#### Návrh řešení:

- ✓ Změřit protismykové vlastnosti vozovky a na základě výsledků přijmout potřebná opatření.
- ✓ Zřídít směrové sloupky.
- ✓ Revidovat vodorovné i svislé dopravní značení.
- ✓ Revidovat vymýcení přilehlých stromů.
- ✓ Upravit šířkové uspořádání komunikace.

**Lokalita 14****II/523-1: Jihlava**

Obrázek 27: Umístění nehodové lokality (zdroj: sykrik.vectormap.cz)

**Popis**

Délka identifikovaného úseku je 312 m. Úsek je situován mezi křižovatkou II/523 x III/13112 a okrajovou částí (Staré Hory) města Jihlava. Lokalita se nachází v extravilánu ve místě dvou protisměrných oblouků. Úsek je lemován stromořadím, převážně po obou stranách. Úsek je bez oddělení protisměrných jízdních pruhů vodorovným dopravním značením.

Nejvyšší dovolená rychlost 90 km/h vyplývá z obecné právní úpravy.

Lokalita byla vybrána na základě kritéria minimálně 3 nehody s osobními následky za 1 rok (rok 2012).

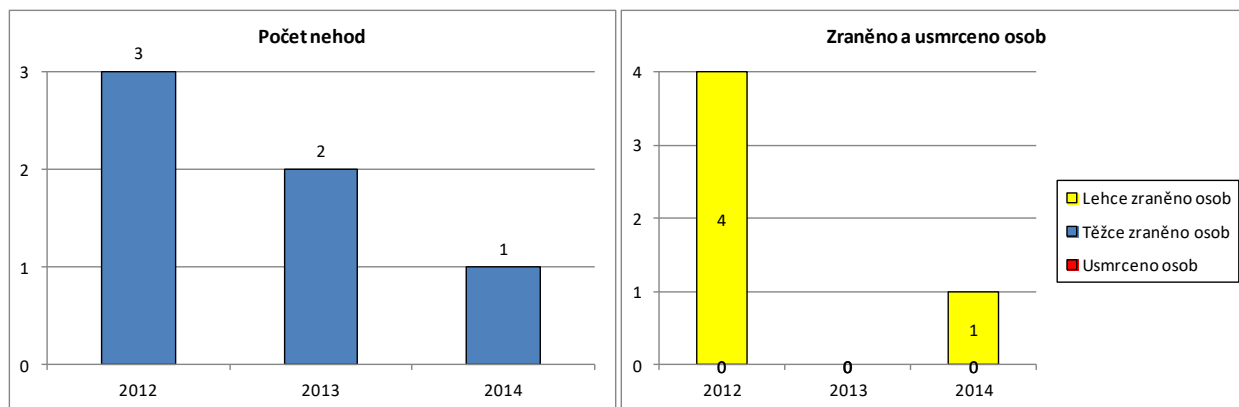
**Intenzity dopravy**

V roce 2010 dosahovala intenzita dopravy na úseku 3 300 voz/den, z toho 500 nákladních.

**Přehled dopravní nehodovosti**

Rok	Počet nehod	Usmrceno osob	Těžce zraněno osob	Lehce zraněno osob	Hmotná škoda (tis. Kč)
2012	3	0	0	4	250
2013	2	0	0	0	250
2014	1	0	0	1	80
<b>Celkem</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>580</b>

Tabulka 14: Základní údaje o dopravní nehodovosti



Obrázek 28: Základní údaje o dopravní nehodovosti

### Analýza dopravních nehod

Za období let 2012 – 2014 se na sledovaném úseku stalo 6 nehod, při kterých bylo 5 osob zraněno lehce.

V místě nebo v blízkosti směrových oblouků se stalo všech 6 nehod.

Z hlediska druhu nehody se ve 3 případech jednalo o srážku jedoucím vozidlem a ve 2 případech o srážku s pevnou překážkou (strom).

Příčinami nehod bylo často nepřiměřené rychlosti dopravně technickému stavu vozovky.

Nepříznivé podmínky mají na dopravní nehodovost podstatný vliv. 3 nehody se staly za podmínek náledí.

### Závěry bezpečnostní inspekce

#### Riziko:

- ✓ Důvodem velkého podílu dopravních nehod za mokra a náledí mohou být zhoršené protismykové vlastnosti vozovky.
- ✓ Důvodem velkého podílu střetů s pevnou překážkou může být nedostatečné šířkové uspořádání s těsně přiléhajícím stromořadím, případně nedostatečné dopravní značení.

#### Návrh řešení:

- ✓ Změřit protismykové vlastnosti vozovky a na základě výsledků přijmout potřebná opatření.
- ✓ Zřídít směrové sloupky.
- ✓ Revidovat vodorovné i svislé dopravní značení.
- ✓ Revidovat vymýcení přilehlých stromů.
- ✓ Upravit šířkové uspořádání komunikace.

**Lokalita 15 (vyřešena výstavbou obchvatu)****II/405-1: Brtnice**

Obrázek 29: Umístění nehodové lokality (zdroj: sykrik.vectormap.cz)

**Popis**

Délka identifikovaného úseku je 869 m. Lokalita se nachází mimo obec mezi městem Jihlava a obcí Příseka, v místě mírných protisměrných oblouků. V současné době probíhá výstavba obchvatu obce Příseka.

Nejvyšší dovolená rychlost 90 km/h vyplývá z obecné právní úpravy.

Lokalita byla vybrána na základě kritéria minimálně 3 nehody s osobními následky za 1 rok (rok 2014).

**Intenzity dopravy**

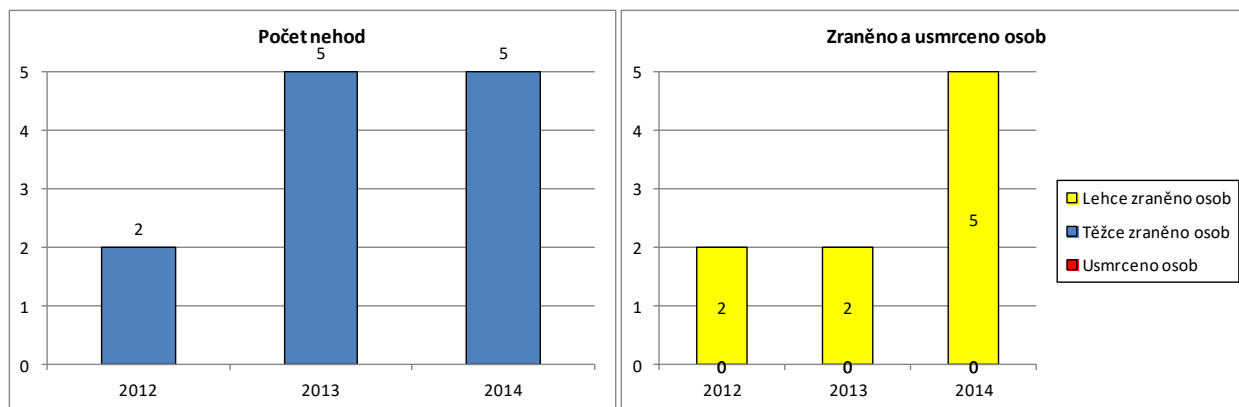
V roce 2010 dosahovala intenzita dopravy na úseku 3 300 voz/den, z toho 500 nákladních.

**Přehled dopravní nehodovosti**

Rok	Počet nehod	Usmrceno osob	Těžce zraněno osob	Lehce zraněno osob	Hmotná škoda (tis. Kč)
2012	2	0	0	2	280
2013	5	0	0	2	228,5
2014	5	0	0	5	263,9
<b>Celkem</b>	<b>12</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>9</b>	<b>772,4</b>

Tabulka 15: Základní údaje o dopravní nehodovosti





Obrázek 30: Základní údaje o dopravní nehodovosti

### Analýza dopravních nehod

Za období let 2012 – 2014 se na sledovaném úseku stalo 12 nehod, při kterých bylo 9 osob zraněno lehce.

V místě nebo v blízkosti směrových oblouků se stalo všech 12 nehod.

Z hlediska druhu nehody se ve 2 případech jednalo o srážku jedoucím vozidlem, ve 2 případech o srážku s pevnou překážkou (strom) a v 6 případech o havárii.

Příčinami nehod bylo často nepřiměřené rychlosti dopravně technickému stavu vozovky a nezvládnutí řízení vozidla.

Nepříznivé podmínky mají na dopravní nehodovost podstatný vliv. 5 nehod se stalo za podmínek náledí, 1 nehoda za podmínek mokré vozovky.

### Závěry bezpečnostní inspekce

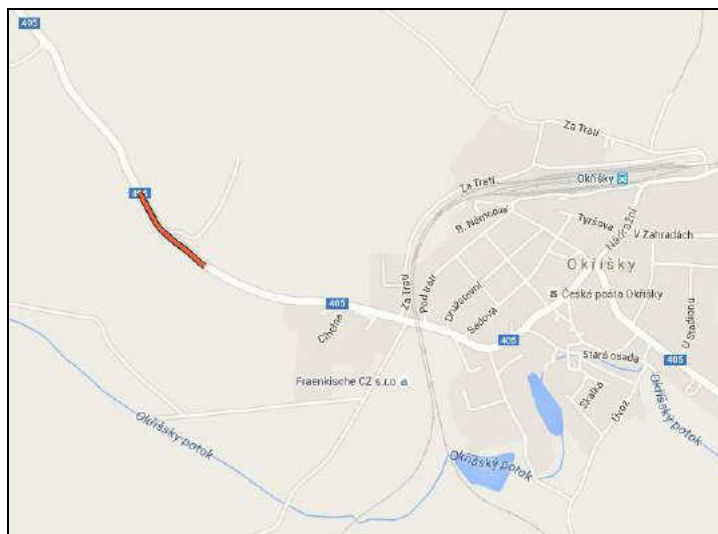
#### Riziko:

- ✓ Důvodem velkého podílu dopravních nehod za mokra a náledí mohou být zhoršené protismykové vlastnosti vozovky.
- ✓ Na úseku se pravděpodobně dosahuje vysokých rychlostí, které v kombinaci se směrovými oblouky vytvářejí nebezpečí nehody.

#### Návrh řešení:

- ✓ Změřit protismykové vlastnosti vozovky a na základě výsledků přijmout potřebná opatření.
- ✓ Revidovat vodorovné i svislé dopravní značení.
- ✓ Dále sledovat vývoj dopravní nehodovosti v období po výstavbě obchvatu.

### Lokalita odstraněna výstavbou obchvatu.

**Lokalita 16****II/405-2: Okříšky**

Obrázek 31: Umístění nehodové lokality (zdroj: sykrik.vectormap.cz)

**Popis**

Délka identifikovaného úseku je 312 m. Úsek je situován mezi obce Zašovice a Okříšky. Úsek je v mírném oblouku, bez zpevněné krajnice, po obou stranách lemován stromořadím.

Nejvyšší dovolená rychlost 90 km/h vyplývá z obecné právní úpravy.

Lokalita byla vybrána na základě kritéria minimálně 3 nehody s osobními následky za 1 rok (rok 2014).

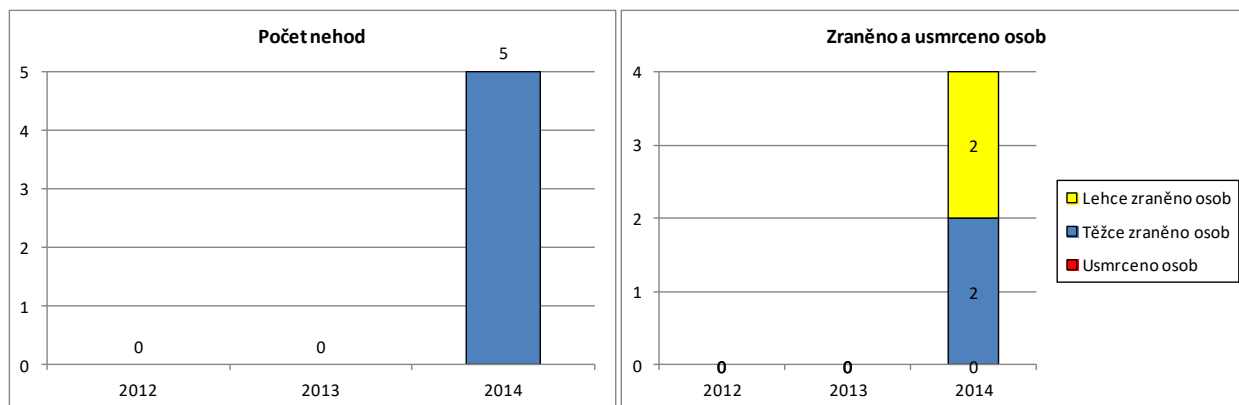
**Intenzity dopravy**

V roce 2010 dosahovala intenzita dopravy na úseku 2 400 voz/den, z toho 300 nákladních.

**Přehled dopravní nehodovosti**

Rok	Počet nehod	Usmrceno osob	Těžce zraněno osob	Lehce zraněno osob	Hmotná škoda (tis. Kč)
2012	0	0	0	0	0
2013	0	0	0	0	0
2014	5	0	2	2	396,1
<b>Celkem</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>396,1</b>

Tabulka 16: Základní údaje o dopravní nehodovosti



Obrázek 32: Základní údaje o dopravní nehodovosti

### Analýza dopravních nehod

Za období let 2012 – 2014 se na sledovaném úseku stalo 5 nehod, při kterých byly 2 osoby zraněny těžce a 2 osoby zraněny lehce. V roce 2012 a 2013 zde nebyla zaznamenána žádná dopravní nehoda. Posouzení stavu dopravní nehodovosti tak vychází ze statisticky málo významného počtu nehod.

V místě směrového oblouku se stalo všech 5 nehod.

Z hlediska druhu nehody se ve 2 případech jednalo o srážku s pevnou překážkou (svodidlo), ve 2 případech o havárii a v 1 případě o srážku se zvířem.

Příčinami nehod bylo povětšinou nepřiměřené rychlosti dopravně technickému stavu vozovky.

Nepříznivé podmínky nemají na dopravní nehodovost podstatný vliv. Pouze 1 nehoda se stala za podmínek mokré vozovky a zároveň v noci.

### Závěry bezpečnostní inspekce

#### Riziko:

- ✓ Na úseku se pravděpodobně dosahuje vysokých rychlostí, které v kombinaci se směrovým obloukem vytvářejí nebezpečí nehody.

#### Návrh řešení:

- ✓ Revidovat vodorovné i svislé dopravní značení.
- ✓ Provést analýzu bezpečnosti a dopravně technického stavu úseku komunikace a jejího dopravního značení.

**Lokalita 17****II/405-3: Krahulov**

Obrázek 33: Umístění nehodové lokality (zdroj: sykrik.vectormap.cz)

**Popis**

Délka identifikovaného úseku je 552 m. Úsek je situován mezi obce Krahulov a Okříšky. Úsek je v extravilánu, mezi dvěma protisměrnými oblouky, bez zpevněné krajnice, na jižní straně lemován stromořadím.

Nejvyšší dovolená rychlost 90 km/h vyplývá z obecné právní úpravy.

Lokalita byla vybrána na základě kritéria minimálně 3 nehody s osobními následky za 1 rok (rok 2013).

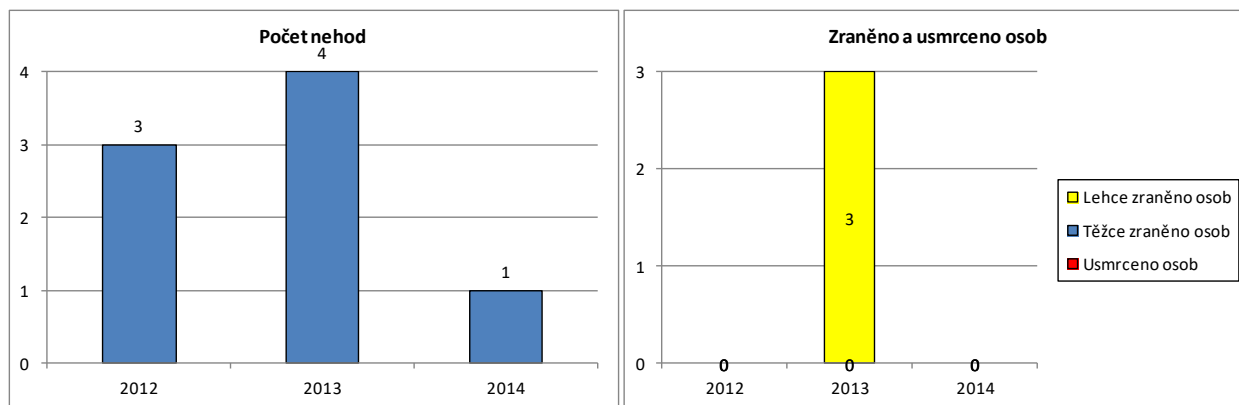
**Intenzity dopravy**

V roce 2010 dosahovala intenzita dopravy na úseku 3 400 voz/den, z toho 350 nákladních.

**Přehled dopravní nehodovosti**

Rok	Počet nehod	Usmrceno osob	Těžce zraněno osob	Lehce zraněno osob	Hmotná škoda (tis. Kč)
2012	3	0	0	0	304,1
2013	4	0	0	3	473
2014	1	0	0	0	67,4
<b>Celkem</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>844,5</b>

Tabulka 17: Základní údaje o dopravní nehodovosti



Obrázek 34: Základní údaje o dopravní nehodovosti

### Analýza dopravních nehod

Za období let 2012 – 2014 se na sledovaném úseku stalo 8 nehod, při kterých byly 3 osoby zraněny lehce.

V místě směrových oblouků se stalo všech 8 nehod.

Z hlediska druhu nehody se ve 2 případech jednalo o srážku s pevnou překážkou, ve 2 případech o srážku s jedoucím vozidlem, ve 3 případech o srážku se zvěří.

Příčinami nehod bylo často nepřiměřené rychlosti dopravně technickému stavu vozovky.

Nepříznivé podmínky mají na dopravní nehodovost podstatný vliv. 3 nehody se stala za podmínek mokré vozovky, 1 nehody za podmínek náledí, z ostatních 1 v noci.

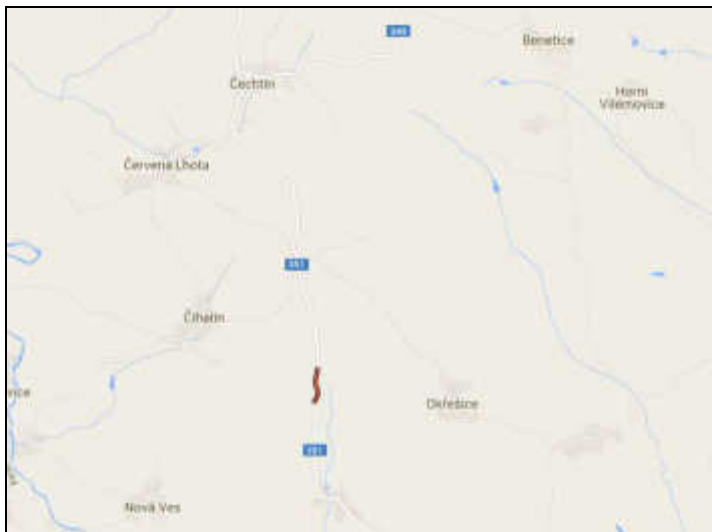
### Závěry bezpečnostní inspekce

#### Riziko:

- ✓ Důvodem velkého podílu dopravních nehod za mokra a náledí mohou být zhoršené protismykové vlastnosti vozovky.
- ✓ Důvodem velkého podílu střetů s pevnou překážkou může být nedostatečné šířkové uspořádání komunikace, případně nedostatečné dopravní značení.
- ✓ Na úseku se pravděpodobně dosahuje vysokých rychlostí, které v kombinaci se směrovými oblouky vytvářejí nebezpečí nehody.

#### Návrh řešení:

- ✓ Změřit protismykové vlastnosti vozovky a na základě výsledků přijmout potřebná opatření.
- ✓ Revidovat vodorovné i svislé dopravní značení.
- ✓ Upravit šířkové uspořádání komunikace, zřídit zpevněnou krajnici.

**Lokalita 18****II/351-1: Třebíč**

Obrázek 35: Umístění nehodové lokality (zdroj: sykrik.vectormap.cz)

**Popis**

Délka identifikovaného úseku je 439 m. Úsek je situován mezi obce Čechtín a Račeřovice. Úsek je v extravilánu, v místě protisměrných oblouků, bez oddělení protisměrných jízdních pruhů vodorovným dopravním značením.

Nejvyšší dovolená rychlost 90 km/h vyplývá z obecné právní úpravy.

Lokalita byla vybrána na základě kritéria minimálně 3 nehody s osobními následky za 1 rok (rok 2014).

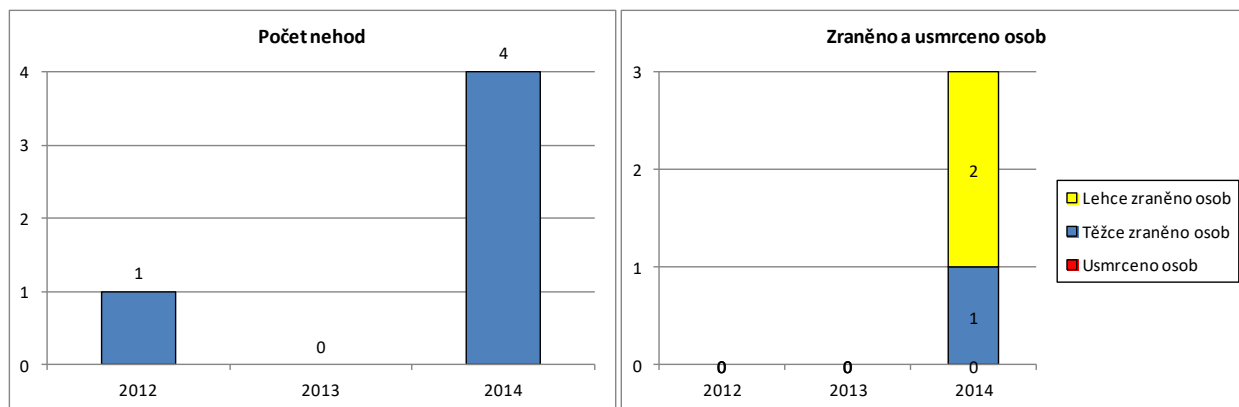
**Intenzity dopravy**

V roce 2010 dosahovala intenzita dopravy na úseku 1 200 voz/den, z toho 100 nákladních.

**Přehled dopravní nehodovosti**

Rok	Počet nehod	Usmrceno osob	Těžce zraněno osob	Lehce zraněno osob	Hmotná škoda (tis. Kč)
2012	1	0	0	0	121
2013	0	0	0	0	0
2014	4	0	1	2	83
<b>Celkem</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>204</b>

Tabulka 18: Základní údaje o dopravní nehodovosti



Obrázek 36: Základní údaje o dopravní nehodovosti

### Analýza dopravních nehod

Za období let 2012 – 2014 se na sledovaném úseku stalo 5 nehod, při kterých byla 1 osoba zraněna těžce a 2 osoby zraněny lehce. V roce 2013 zde nebyla zaznamenána žádná dopravní nehoda. Posouzení stavu dopravní nehodovosti tak vychází ze statisticky málo významného počtu nehod.

V místě směrových oblouků se stalo všech 5 nehod.

Z hlediska druhu nehody se ve 3 případech jednalo o srážku s pevnou překážkou, v 1 případě o havárii a v 1 případě o srážku se zvěří.

Příčinami nehod bylo povětšinou nepřiměřené rychlosti dopravně technickému stavu vozovky.

Nepříznivé podmínky mají na dopravní nehodovost podstatný vliv. 2 nehody se staly za podmínek mokré vozovky nebo náledí, z ostatních 2 v noci.

### Závěry bezpečnostní inspekce

#### Riziko:

- ✓ Důvodem velkého podílu dopravních nehod za mokra a náledí mohou být zhoršené protismykové vlastnosti vozovky.
- ✓ Důvodem velkého podílu střetů s pevnou překážkou může být nedostatečné šířkové uspořádání komunikace, případně nedostatečné dopravní značení.
- ✓ Na úseku se pravděpodobně dosahuje vysokých rychlostí, které v kombinaci se směrovými oblouky vytvářejí nebezpečí nehody.

#### Návrh řešení:

- ✓ Změřit protismykové vlastnosti vozovky a na základě výsledků přijmout potřebná opatření.
- ✓ Revidovat vodorovné i svislé dopravní značení.
- ✓ Upravit šířkové uspořádání komunikace, rozšířit zpevněnou krajnici.

**Lokalita 19****II/360-1: Oslavička**

Obrázek 37: Umístění nehodové lokality (zdroj: sykrik.vectormap.cz)

**Popis**

Délka identifikovaného úseku je 1 171 m. Úsek je situován na obchvat obce Oslavička a přechází do místní komunikace. Směrový oblouk je z velké části situován v zářezu, který omezuje rozhledové poměry. Součástí nehodové lokality jsou 2 křižovatky s komunikacemi III/39013 a III/36056.

Nejvyšší dovolená rychlost 90 km/h vyplývá z obecné právní úpravy.

Lokalita byla vybrána na základě kritéria minimálně 3 nehody s osobními následky za 1 rok (rok 2012).

**Intenzity dopravy**

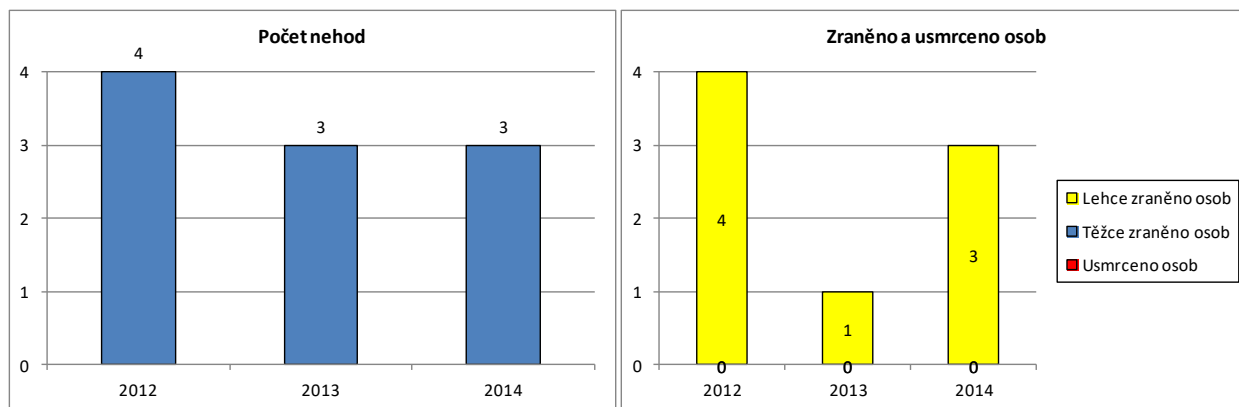
V roce 2010 dosahovala intenzita dopravy na úseku 1 650 voz/den, z toho 200 nákladních.

**Přehled dopravní nehodovosti**

Rok	Počet nehod	Usmrceno osob	Těžce zraněno osob	Lehce zraněno osob	Hmotná škoda (tis. Kč)
2012	4	0	0	4	188,1
2013	3	0	0	1	100,1
2014	3	0	0	3	167
<b>Celkem</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>455,2</b>

Tabulka 19: Základní údaje o dopravní nehodovosti





Obrázek 38: Základní údaje o dopravní nehodovosti

### Analýza dopravních nehod

Za období let 2012 – 2014 se na sledovaném úseku stalo 10 nehod, při kterých bylo 8 osob zraněno lehce.

V místě křižovatek se staly 2 nehody, v místě směrového oblouku se staly 4 nehody.

Z hlediska druhu nehody se v 5 případech jednalo o havárii, ve 3 případech o srážku se zvěří.

Příčinami nehod bylo často nepřiměřené rychlosti dopravně technickému stavu vozovky.

Nepříznivé podmínky nemají na dopravní nehodovost podstatný vliv. Pouze 3 nehody se staly za podmínek mokré vozovky nebo náledí, z ostatních 1 v noci.

### Závěry bezpečnostní inspekce

#### Riziko:

- ✓ Na úseku se pravděpodobně dosahuje vysokých rychlostí, které v kombinaci s nepřehledným směrovým obloukem v zářezu vytvářejí nebezpečí nehody.
- ✓ Na úseku se vyskytuje relativně vysoký počet srážek se zvěří z důvodu blízkosti lesního porostu a polí.
- ✓ Poměrné riziko představují křižovatky s komunikacemi III/39013 a III/36056.

#### Návrh řešení:

- ✓ Změřit protismykové vlastnosti vozovky a na základě výsledků přijmout potřebná opatření.
- ✓ Revidovat vodorovné i svislé dopravní značení.
- ✓ Provést potřebná opatření k zabránění srážek se zvěří.
- ✓ Provést analýzu rozhledových poměrů, bezpečnosti a dopravně technického stavu křižovatek a jejich dopravního značení.

## Lokalita 20

### II/151-1: Lukov



Obrázek 39: Umístění nehodové lokality (zdroj: sykrik.vectormap.cz)

### Popis

Délka identifikovaného úseku je 392 m. Úsek je situován mezi křižovatkou II/152 x III/15227, která je součástí nehodové lokality, a město Moravské Budějovice. Úsek se situován mezi dvěma protisměrnými oblouky.

Nejvyšší dovolená rychlost 90 km/h vyplývá z obecné právní úpravy.

Lokalita byla vybrána na základě kritéria minimálně 3 nehody s osobními následky za 1 rok (rok 2012).

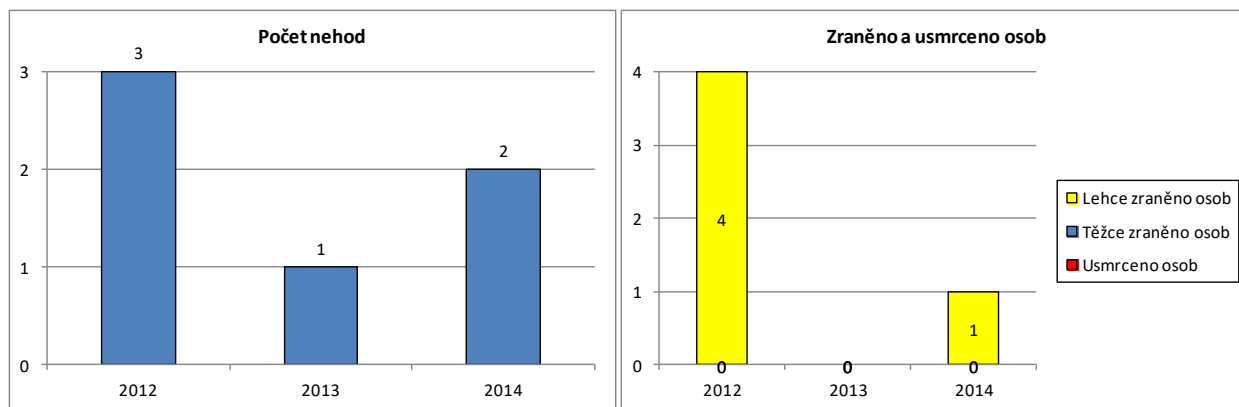
### Intenzity dopravy

V roce 2010 dosahovala intenzita dopravy na úseku 4 500 voz/den, z toho 700 nákladních.

### Přehled dopravní nehodovosti

Rok	Počet nehod	Usmrceno osob	Těžce zraněno osob	Lehce zraněno osob	Hmotná škoda (tis. Kč)
2012	3	0	0	4	210
2013	1	0	0	0	25
2014	2	0	0	1	47
<b>Celkem</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>282</b>

Tabulka 20: Základní údaje o dopravní nehodovosti



Obrázek 40: Základní údaje o dopravní nehodovosti

### Analýza dopravních nehod

Za období let 2012 – 2014 se na sledovaném úseku stalo 6 nehod, při kterých bylo 5 osob zraněno lehce.

V místě křižovatky se staly 2 nehody.

Z hlediska druhu nehody se ve 3 případech jednalo o havárii, po 1 případu se jednalo o srážku se zvířím, s pevnou překážkou a s jedoucím vozidlem.

Příčinami nehod bylo povětšinou nepřiměřené rychlosti dopravně technickému stavu vozovky.

Nepříznivé podmínky nemají na dopravní nehodovost podstatný vliv. Pouze 1 nehoda se stala za podmínek mokré vozovky, z ostatních 2 v noci.

### Závěry bezpečnostní inspekce

#### Riziko:

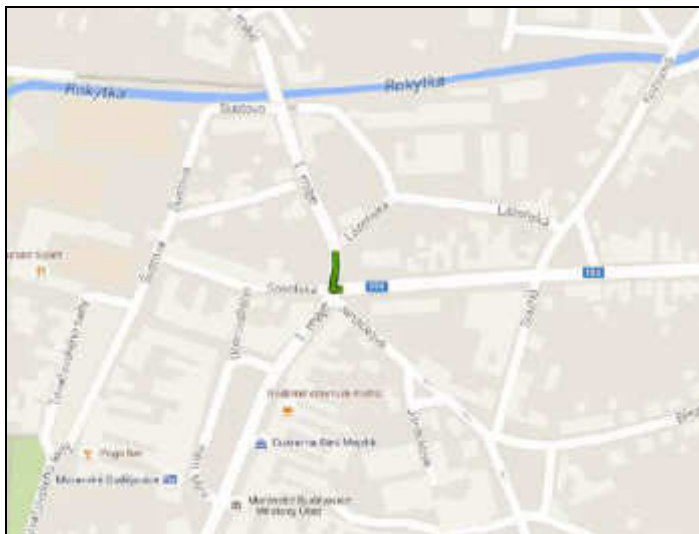
- ✓ Na úseku se pravděpodobně dosahuje vysokých rychlostí, které v kombinaci se směrovým obloukem vytvářejí nebezpečí nehody.
- ✓ Poměrně vysoké riziko představuje křižovatka s komunikací III/15227.

#### Návrh řešení:

- ✓ Revidovat vodorovné i svislé dopravní značení.
- ✓ Provést analýzu rozhledových poměrů, bezpečnosti a dopravně technického stavu křižovatky a jejího dopravního značení.

## Lokalita 21

### II/151-2: Moravské Budějovice



Obrázek 41: Umístění nehodové lokality (zdroj: sykrik.vectormap.cz)

#### Popis

Délka identifikovaného úseku je 40 m. Úsek je situován v intravilánu (Moravské Budějovice) v místě nepřehledné pětiramenné neřízené křižovatky silnic II/152 x Janáčkova x 1. máje x Sokolská.

Nejvyšší dovolená rychlost 50 km/h vyplývá z obecné právní úpravy.

Lokalita byla vybrána na základě kritéria minimálně 3 nehody s osobními následky za 1 rok (rok 2014).

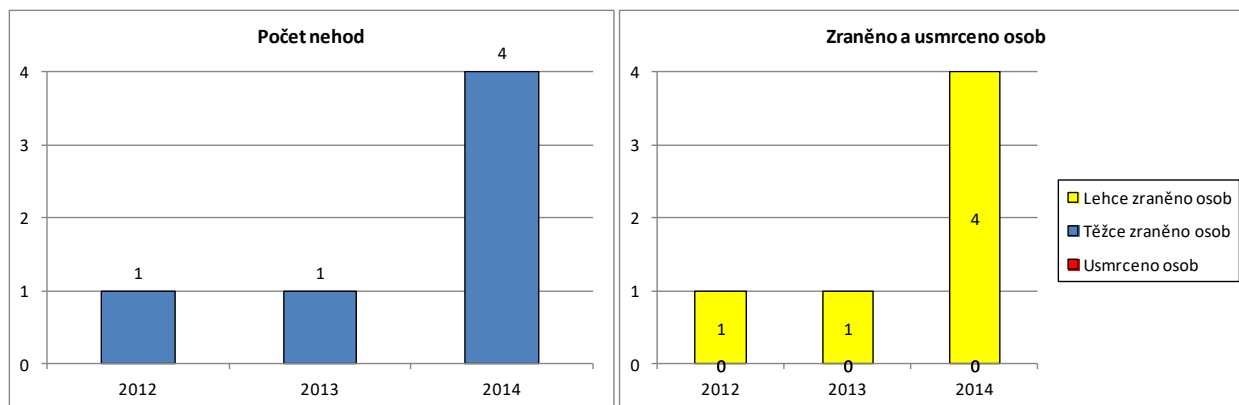
#### Intenzity dopravy

V roce 2010 dosahovala intenzita dopravy na úseku 4 500 voz/den, z toho 700 nákladních.

#### Přehled dopravní nehodovosti

Rok	Počet nehod	Usmrceno osob	Těžce zraněno osob	Lehce zraněno osob	Hmotná škoda (tis. Kč)
2012	1	0	0	1	30
2013	1	0	0	1	5
2014	4	0	0	4	84,5
<b>Celkem</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>119,5</b>

Tabulka 21: Základní údaje o dopravní nehodovosti



Obrázek 42: Základní údaje o dopravní nehodovosti

### Analýza dopravních nehod

Za období let 2012 – 2014 se na sledovaném úseku stalo 6 nehod, při kterých bylo 6 osob zraněno lehce. Všechny nehody se staly v místě nebo blízkosti křižovatky.

Z hlediska druhu nehody se ve 4 případech jednalo o srážku s jedoucím vozidlem a v 1 případě o srážku s chodcem.

Příčinami nehod bylo povětšinou nedání přednosti v jízdě.

Nepříznivé podmínky nemají na dopravní nehodovost podstatný vliv. Pouze 1 nehoda se stala za podmínek mokré vozovky, z ostatních 1 v noci.

### Závěry bezpečnostní inspekce

#### Riziko:

- ✓ Vysoké riziko představuje nepřehledná křižovatka s pěti rameny a neřízeným provozem.

#### Návrh řešení:

- ✓ Revidovat vodorovné i svislé dopravní značení.
- ✓ Provést analýzu rozhledových poměrů, bezpečnosti a dopravně technického stavu křižovatky a jejího dopravního značení s důrazem na bezpečnost chodců.

**Lokalita 22****II/403-1: Otín**

Obrázek 43: Umístění nehodové lokality (zdroj: sykrik.vectormap.cz)

**Popis**

Délka identifikovaného úseku je 82 m. Úsek je situován v extravilánu mezi obce Otín a Pavlov. Lokalita se nachází na přímém úseku komunikace bez zpevněné krajnice za směrovým obloukem. Na východní straně lemována lesním porostem.

Nejvyšší dovolená rychlost 90 km/h vyplývá z obecné právní úpravy.

Lokalita byla vybrána na základě kritéria minimálně 3 nehody s osobními následky za 1 rok (rok 2014).

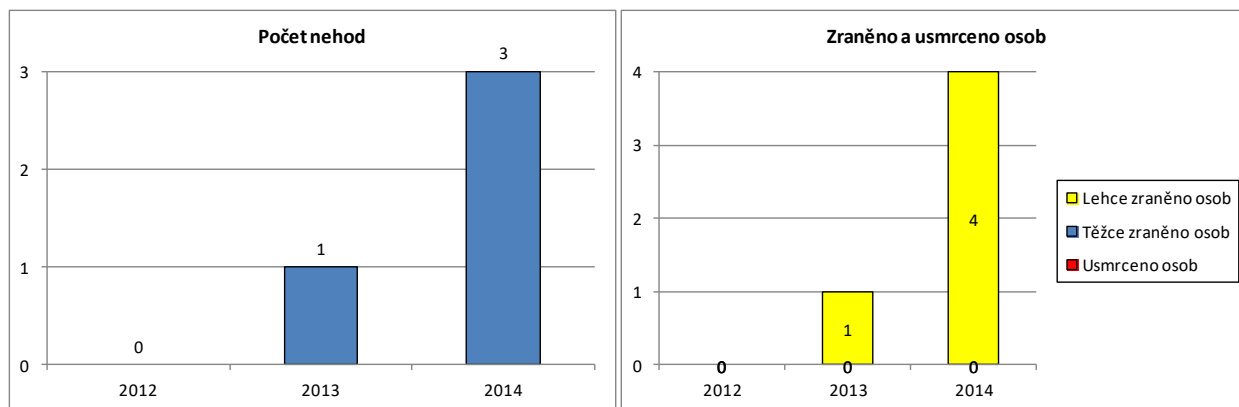
**Intenzity dopravy**

V roce 2010 dosahovala intenzita dopravy na úseku 900 voz/den, z toho 150 nákladních.

**Přehled dopravní nehodovosti**

Rok	Počet nehod	Usmrceno osob	Těžce zraněno osob	Lehce zraněno osob	Hmotná škoda (tis. Kč)
2012	0	0	0	0	0
2013	1	0	0	1	50
2014	3	0	0	4	200
<b>Celkem</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>250</b>

Tabulka 22: Základní údaje o dopravní nehodovosti



Obrázek 44: Základní údaje o dopravní nehodovosti

### Analýza dopravních nehod

Za období let 2012 – 2014 se na sledovaném úseku staly 4 nehody, při kterých bylo 5 osob zraněno lehce. V roce 2012 zde nebyla zaznamenána žádná dopravní nehoda. Posouzení stavu dopravní nehodovosti tak vychází ze statisticky málo významného počtu nehod.

Z hlediska druhu nehody se ve všech 4 případech jednalo o havárii.

Příčinami nehod bylo vždy nepřiměřením rychlosti dopravně technickému stavu komunikace.

Nepříznivé podmínky mají na dopravní nehodovost podstatný vliv. 3 nehody se staly za podmínek mokré vozovky, z toho 1 v noci.

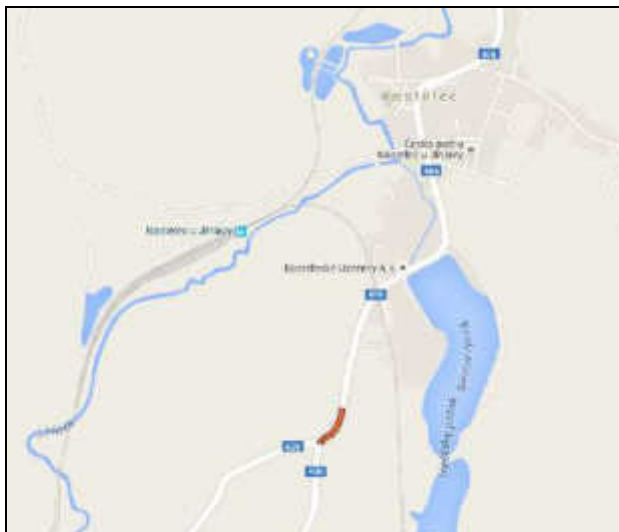
### Závěry bezpečnostní inspekce

#### Riziko:

- ✓ Důvodem velkého podílu dopravních nehod za mokra mohou být zhoršené protismykové vlastnosti vozovky.
- ✓ Na úseku se pravděpodobně dosahuje vysokých rychlostí, které v kombinaci se směrovým obloukem, do kterého není kvůli lesnímu porostu vidět, vytvářejí nebezpečí nehody.

#### Návrh řešení:

- ✓ Změřit protismykové vlastnosti vozovky a na základě výsledků přijmout potřebná opatření.
- ✓ Revidovat vodorovné i svislé dopravní značení.
- ✓ Provést analýzu rozhledových poměrů a revidovat vymýcení části lesního porostu.
- ✓ Upravit šířkové uspořádání komunikace, zřídít zpevněnou krajnici.

**Lokalita 23****II406-1: Kostelec**

Obrázek 45: Umístění nehodové lokality (zdroj: sykrik.vectormap.cz)

**Popis**

Délka identifikovaného úseku je 146 m. Úsek je situován v extravilánu mezi obcí Kostelec a křižovatkou II/406 x II/639. Lokalita se nachází na úseku s protisměrnými oblouky a zahrnuje rozlehlou křižovátku II/406 x II/639.

Nejvyšší dovolená rychlost 90 km/h vyplývá z obecné právní úpravy.

Lokalita byla vybrána na základě kritéria minimálně 3 nehody s osobními následky za 1 rok (rok 2014).

**Intenzity dopravy**

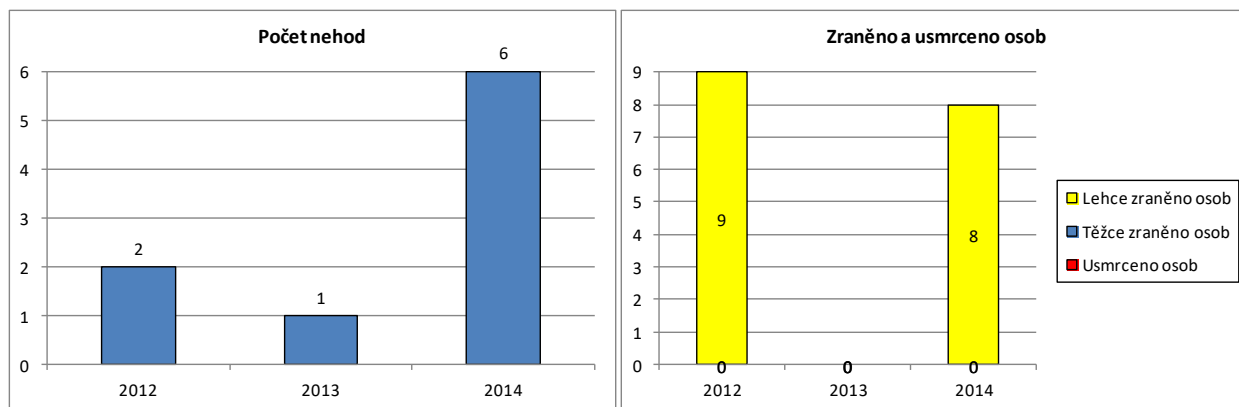
V roce 2010 dosahovala intenzita dopravy na úseku 8 100 voz/den, z toho 950 nákladních.

**Přehled dopravní nehodovosti**

Rok	Počet nehod	Usmrceno osob	Těžce zraněno osob	Lehce zraněno osob	Hmotná škoda (tis. Kč)
2012	2	0	1	9	180
2013	1	0	0	0	30
2014	6	0	0	8	300
<b>Celkem</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>17</b>	<b>510</b>

Tabulka 23: Základní údaje o dopravní nehodovosti





Obrázek 46: Základní údaje o dopravní nehodovosti

### Analýza dopravních nehod

Za období let 2012 – 2014 se na sledovaném úseku stalo 9 nehod, při kterých byla 1 osoba zraněna těžce a 17 osob zraněno lehce.

V blízkosti křižovatky se stalo 5 nehod. Ve směrovém oblouku se staly 4 nehody.

Z hlediska druhu nehody se ve všech 4 případech jednalo o havárii, ve 3 případech a srážku s jedoucím vozidlem a ve 2 případech o srážku s pevnou překážkou.

Příčinami nehod bylo povětšinou nepřiměřené rychlosti dopravně technickému stavu komunikace.

Nepříznivé podmínky mají na dopravní nehodovost podstatný vliv. 7 nehody se staly za podmínek mokré vozovky, z toho 1 v noci.

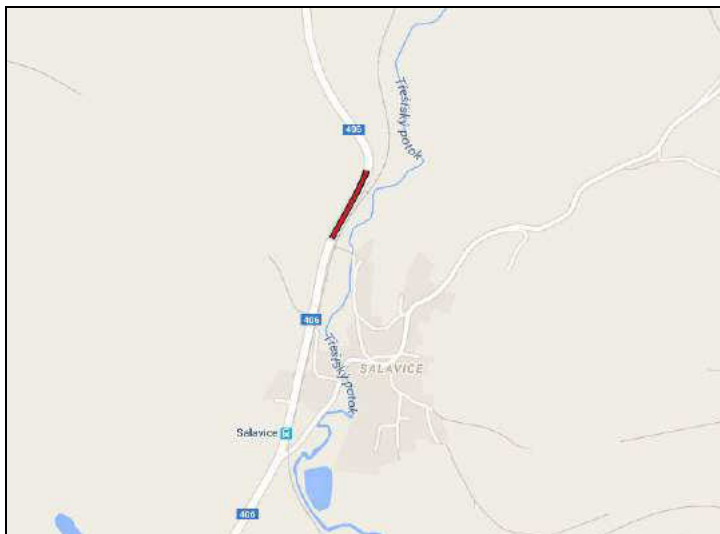
### Závěry bezpečnostní inspekce

#### Riziko:

- ✓ Důvodem velkého podílu dopravních nehod za mokra mohou být zhoršené protismykové vlastnosti vozovky.
- ✓ Na úseku se pravděpodobně dosahuje vysokých rychlostí, které v kombinaci s protisměrnými oblouky, vytvářejí nebezpečí nehody.

#### Návrh řešení:

- ✓ Změřit protismykové vlastnosti vozovky a na základě výsledků přijmout potřebná opatření.
- ✓ Revidovat vodorovné i svislé dopravní značení.
- ✓ Provést analýzu rozhledových poměrů, bezpečnosti a dopravně technického stavu křižovatky a jejího dopravního značení.

**Lokalita 24****II/406-2: Třešť**

Obrázek 47: Umístění nehodové lokality (zdroj: sykrik.vectormap.cz)

**Popis**

Délka identifikovaného úseku je 238 m. Úsek je situován v extravilánu mezi obcí Salavice a křižovatkou II/406 x II/639. Lokalita se nachází v přímém úseku mezi dvěma protisměrnými oblouky, částečně zasahuje do směrového oblouku, který je v odřezu s omezenými rozhledovými poměry.

Nejvyšší dovolená rychlost 90 km/h vyplývá z obecné právní úpravy.

Lokalita byla vybrána na základě kritéria minimálně 3 nehody s osobními následky za 1 rok (rok 2012).

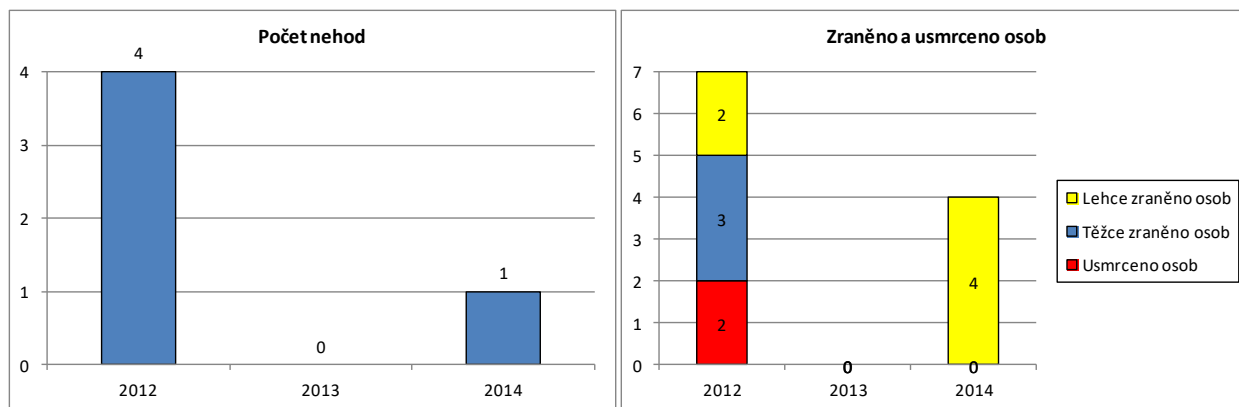
**Intenzity dopravy**

V roce 2010 dosahovala intenzita dopravy na úseku 2 800 voz/den, z toho 600 nákladních.

**Přehled dopravní nehodovosti**

Rok	Počet nehod	Usmrceno osob	Těžce zraněno osob	Lehce zraněno osob	Hmotná škoda (tis. Kč)
2012	4	2	3	2	460
2013	0	0	0	0	0
2014	1	0	0	4	35
<b>Celkem</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>6</b>	<b>495</b>

Tabulka 24: Základní údaje o dopravní nehodovosti



Obrázek 48: Základní údaje o dopravní nehodovosti

### Analýza dopravních nehod

Za období let 2012 – 2014 se na sledovaném úseku stalo 5 nehod, při kterých byly 2 osoby usmrceny, 3 osoby zraněny těžce a 6 osob zraněno lehce. V roce 2013 zde nebyla zaznamenána žádná dopravní nehoda. Posouzení stavu dopravní nehodovosti tak vychází ze statisticky málo významného počtu nehod.

V místě směrového oblouku se staly 4 nehody, na přímém úseku 1 nehoda.

Z hlediska druhu nehody se ve 4 případech jednalo o čelní střet s jedoucím vozidlem, ve 2 případech o srážku s pevnou překážkou (strom, svodidlo).

Příčinami nehod bylo povětšinou nepřiměřené rychlosti dopravně technickému stavu komunikace.

Nepříznivé podmínky mají na dopravní nehodovost podstatný vliv. 2 nehody se staly za podmínek mokré vozovky, 2 nehody za náledí. 4 ze všech nehod se staly v noci.

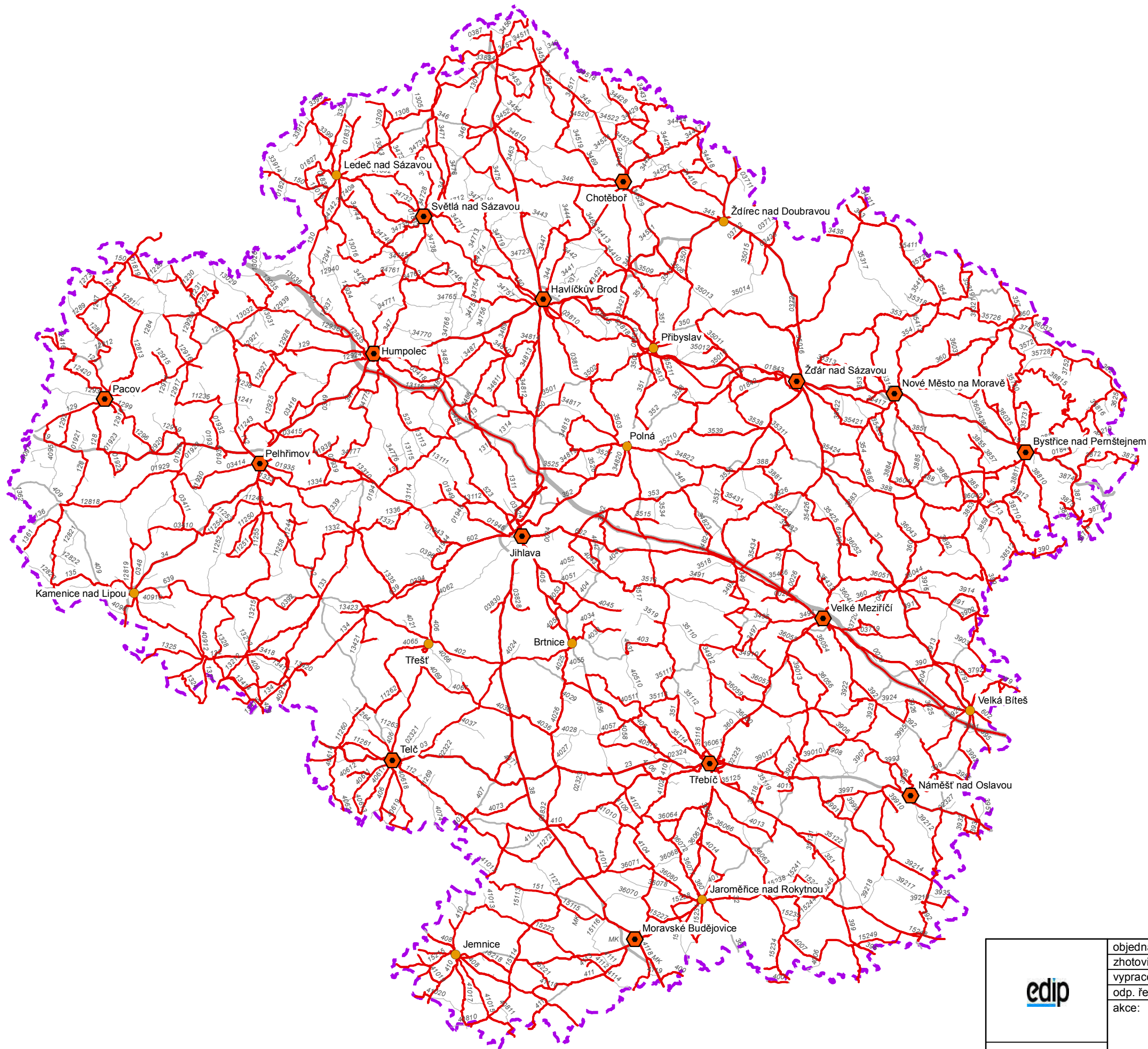
### Závěry bezpečnostní inspekce

#### Riziko:

- ✓ Důvodem velkého podílu dopravních nehod za mokra mohou být zhoršené protismykové vlastnosti vozovky.
- ✓ Na úseku se pravděpodobně dosahuje vysokých rychlostí, které v kombinaci s nepřehledným směrným obloukem v odřezu s omezenými směrovými poměry, vytvářejí nebezpečí nehody.

#### Návrh řešení:

- ✓ Změřit protismykové vlastnosti vozovky a na základě výsledků přijmout potřebná opatření.
- ✓ Revidovat vodorovné i svislé dopravní značení.
- ✓ Provést analýzu rozhledových poměrů, bezpečnosti a dopravně technického stavu směrového vedení trasy.
- ✓ Revidovat terénní úpravy pro zlepšení rozhledových poměrů.



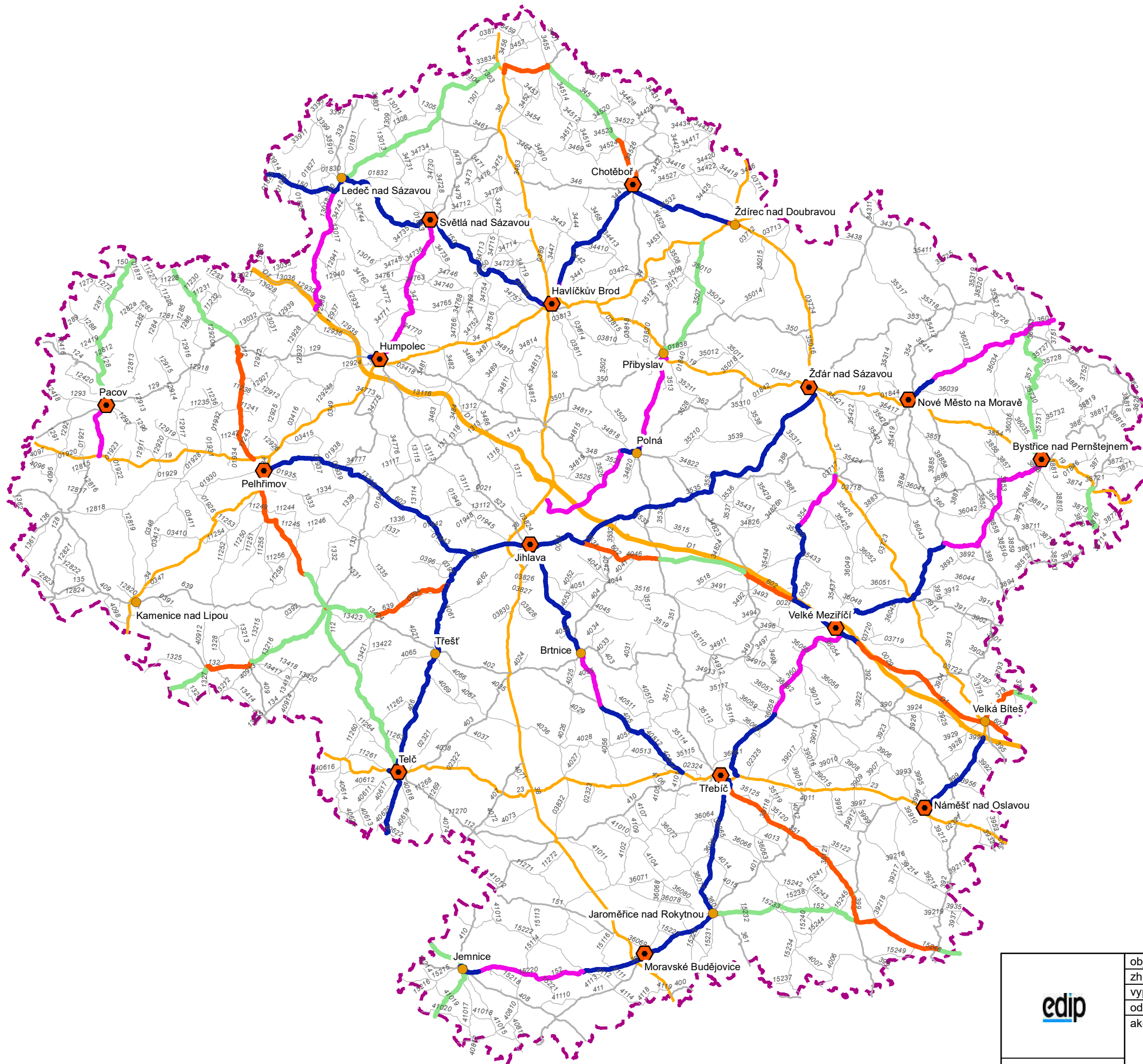
## Legenda

- pozemní komunikace s provozem linkové autobusové dopravy
- dálnice
- silnice I. třídy
- silnice II. třídy
- silnice III. třídy
- obce s rozšířenou působností
- sídla nad 3000 obyvatel
- hranice kraje



	objednatel:	Kraj Vysočina	zak. číslo:	15-35
	zhotovitel:	EDIP s.r.o.	datum:	červenec 2017
	vypracoval:	Ing. Jan Štastný	formát:	A3
	odp. řešitel:	Ing. Jan Martolos	měřítko:	1:400 000
	akce:	Konceptce rozvoje silniční sítě na území Kraje Vysočina		č. přílohy:
část:	Linková autobusová doprava		12	
EDIP s.r.o. Pařížská 1230/1 301 00 Plzeň IČO: 254 62 482 DIČ: CZ 254 62 482				

# PÁTEŘNÍ SÍŤ - KRITÉRIA PRO ZAŘAZENÍ ÚSEKU DO PÁTEŘNÍ SÍTĚ



## Legenda

### Zařazení do páteřní sítě podle kritérií

- splňuje kritérium propojení významných center a kritérium intenzity dopravy
- splňuje kritérium propojení významných center
- splňuje kritérium intenzity dopravy
- splňuje pouze kritérium celistvosti páteřní sítě

### Silniční síť

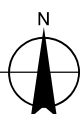
- dálnice
- silnice I. třídy
- silnice II. třídy
- silnice III. třídy


### Sídla

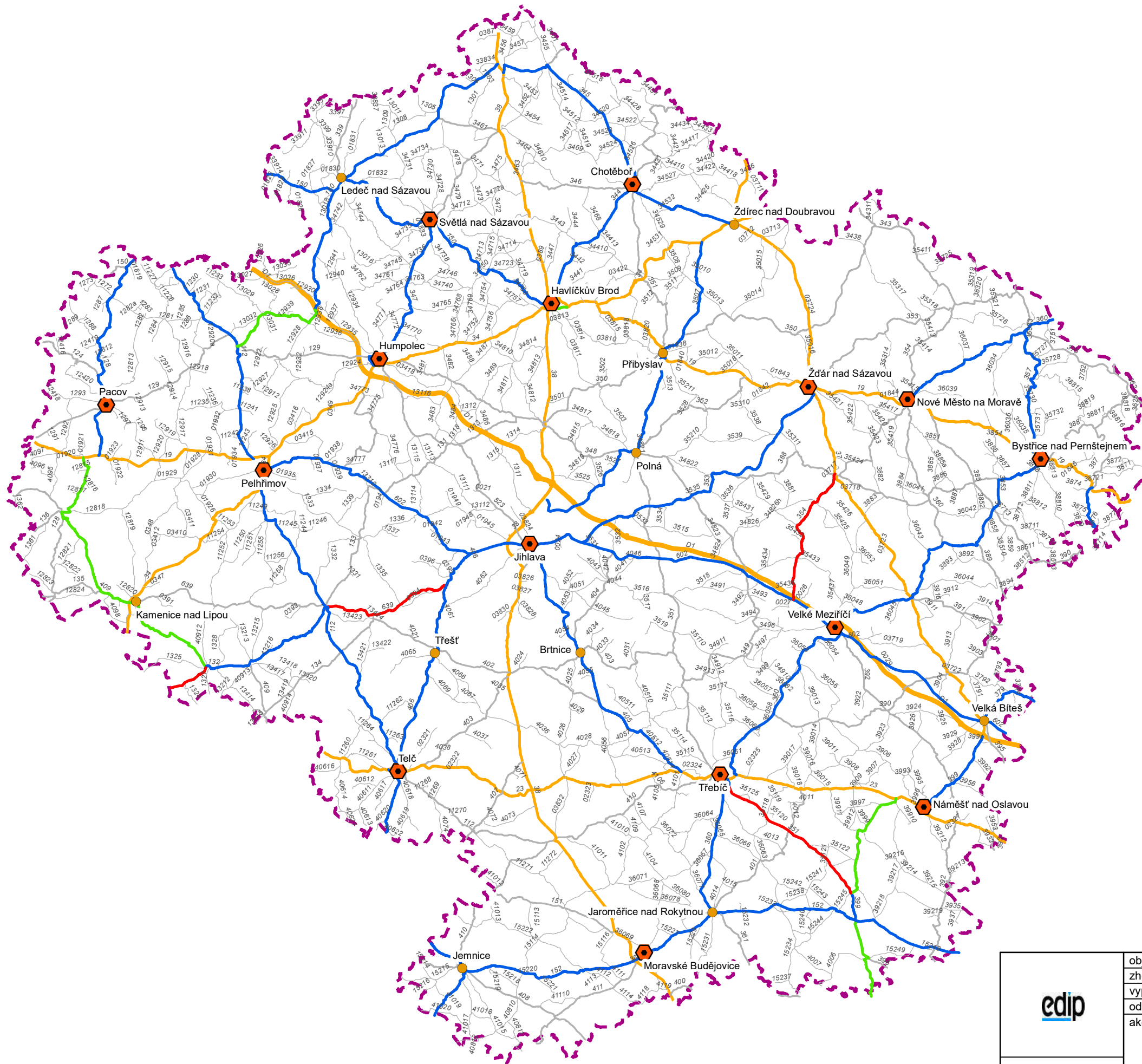
- ⬢ obce s rozšířenou působností
- sídla nad 3000 obyvatel

### Vymezení území

- - - hranice kraje



  EDIP s.r.o. Pařížská 1230/1 301 00 Plzeň IČO: 254 62 482 DIČ: CZ 254 62 482	objednatel:	Kraj Vysočina	zak. číslo:	15-35
	zhotovitel:	EDIP s.r.o.	datum:	červenec 2017
	vypracoval:	Ing. Jan Šťastný	formát:	A3
	odp. řešitel:	Ing. Jan Martolos	měřítko:	1:400 000
	akce:	Konceptce rozvoje silniční sítě na území Kraje Vysočina		č. přílohy:
část:	Páteřní síť - kritérium pro zařazení úseku do páteřní sítě		13	



## Legenda

### Páteřní silniční síť (PSS) - návrh

- potvrzuje se v PSS
- navrženo přidat do PSS
- navrženo vyjmout z PSS

### Ostatní silniční síť

- dálnice
- silnice I. třídy
- silnice II. třídy
- silnice III. třídy


### Sídla

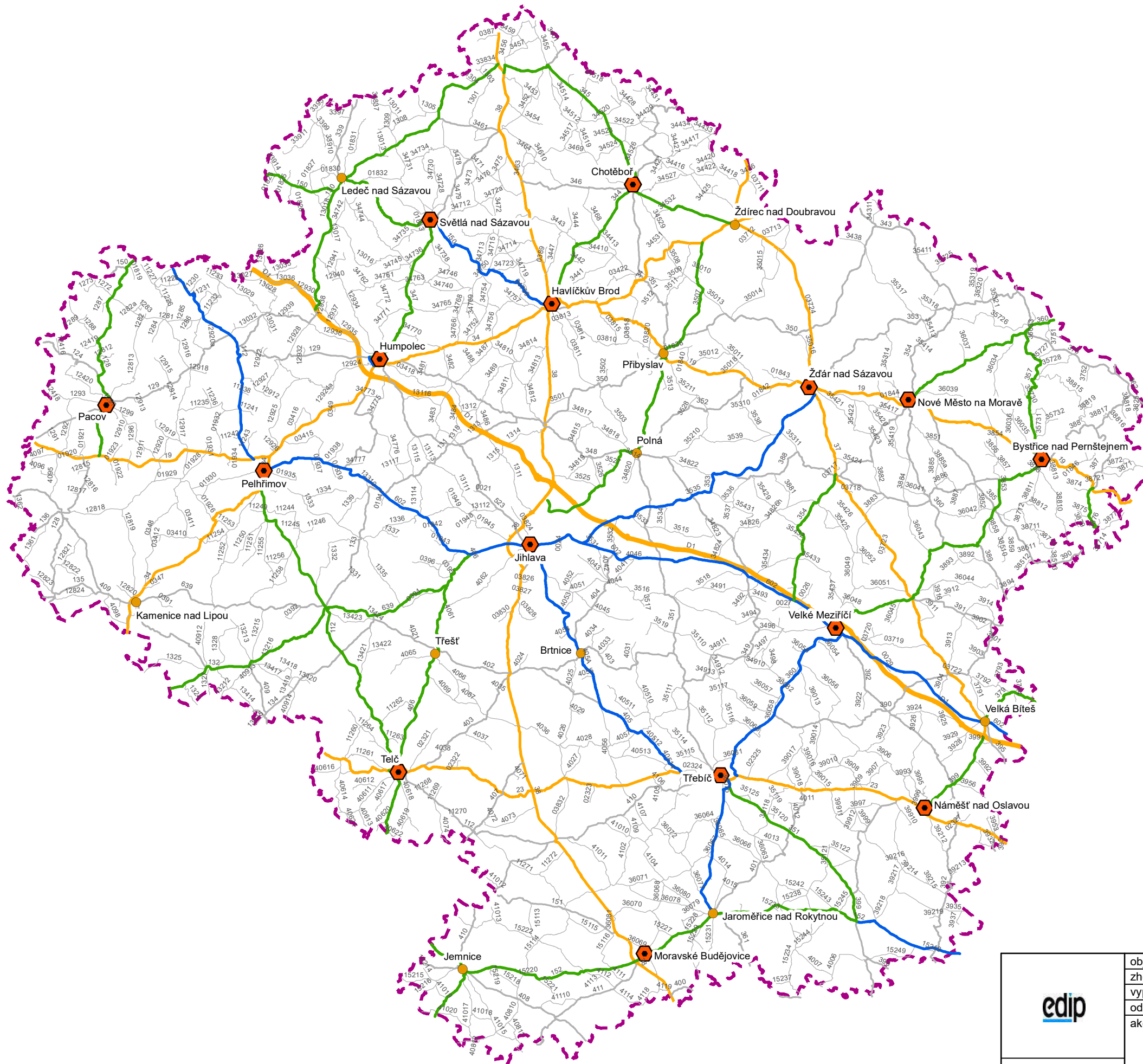
- ◆ obce s rozšířenou působností
- sídla nad 3000 obyvatel

### Vymezení území

- - - hranice kraje



  EDIP s.r.o. Pařížská 1230/1 301 00 Plzeň IČO: 254 62 482 DIČ: CZ 254 62 482	objednatel:	Kraj Vysočina	zak. číslo:	15-35
	zhotovitel:	EDIP s.r.o.	datum:	červenec 2017
	vypracoval:	Ing. Jan Šťastný	formát:	A3
	odp. řešitel:	Ing. Jan Martolos	měřítko:	1:400 000
	akce:	Koncepte rozvoje silniční sítě na území Kraje Vysočina		č. přílohy:
část:	Páteřní síť - změny oproti současnému stavu		14	



## Legenda

### Krajské silnice navržené do páteřní sítě

— navržená kategoriální šířka 7,5 m

— navržená kategoriální šířka 9,5 m

### Ostatní silniční síť

— dálnice

— silnice I. třídy

— silnice II. třídy

— silnice III. třídy

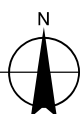
### Sídla


— obce s rozšířenou působností

— sídla nad 3000 obyvatel

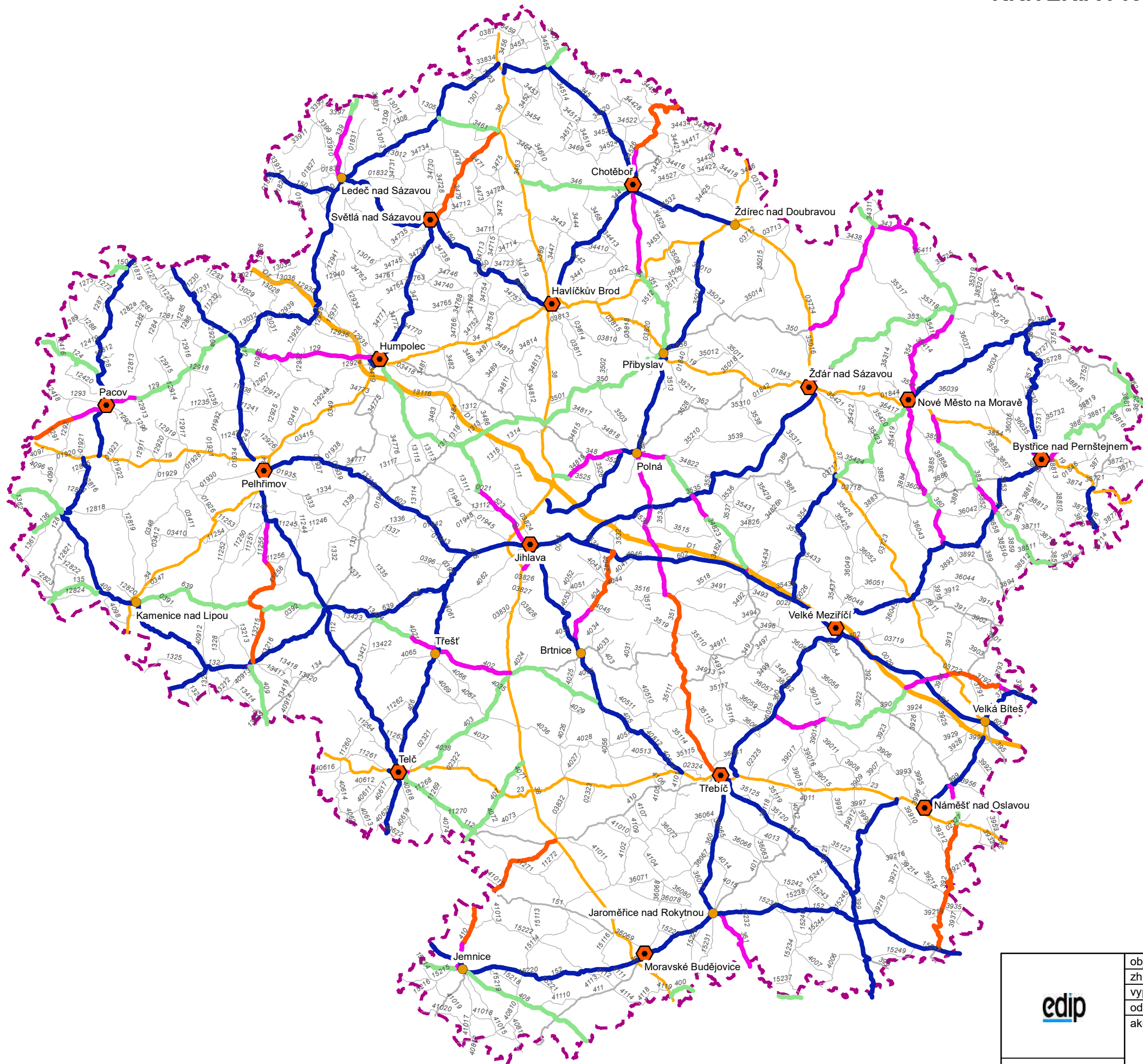
### Vymezení území

— hranice kraje



  EDIP s.r.o. Pařížská 1230/1 301 00 Plzeň IČO: 254 62 482 DIČ: CZ 254 62 482	objednatel:	Kraj Vysočina	zak. číslo:	15-35
	zhotovitel:	EDIP s.r.o.	datum:	červenec 2017
	vypracoval:	Ing. Jan Šťastný	formát:	A3
	odp. řešitel:	Ing. Jan Martolos	měřítko:	1:400 000
	akce:	Konceptce rozvoje silniční sítě na území Kraje Vysočina		č. přílohy:
část:	Páteřní síť - návrhové kategorie		15	

# SÍŤ SILNIC II. TŘÍDY - KRITÉRIA PRO ZAŘAZENÍ ÚSEKU DO SÍŤE SILNIC II. TŘÍDY



## Legenda

### Zařazení do sítě silnic II. třídy podle kritérií

- splňuje kritérium zařazení do páteřní sítě
- splňuje kritérium intenzity dopravy
- splňuje kritérium napojení větších sídel
- splňuje kritérium pokrytí území a celistvosti sítě

### Silniční síť

- dálnice
- silnice I. třídy
- silnice II. třídy
- silnice III. třídy


### Sídla

- ◆ obce s rozšířenou působností
- sídla nad 3000 obyvatel

### Vymezení území

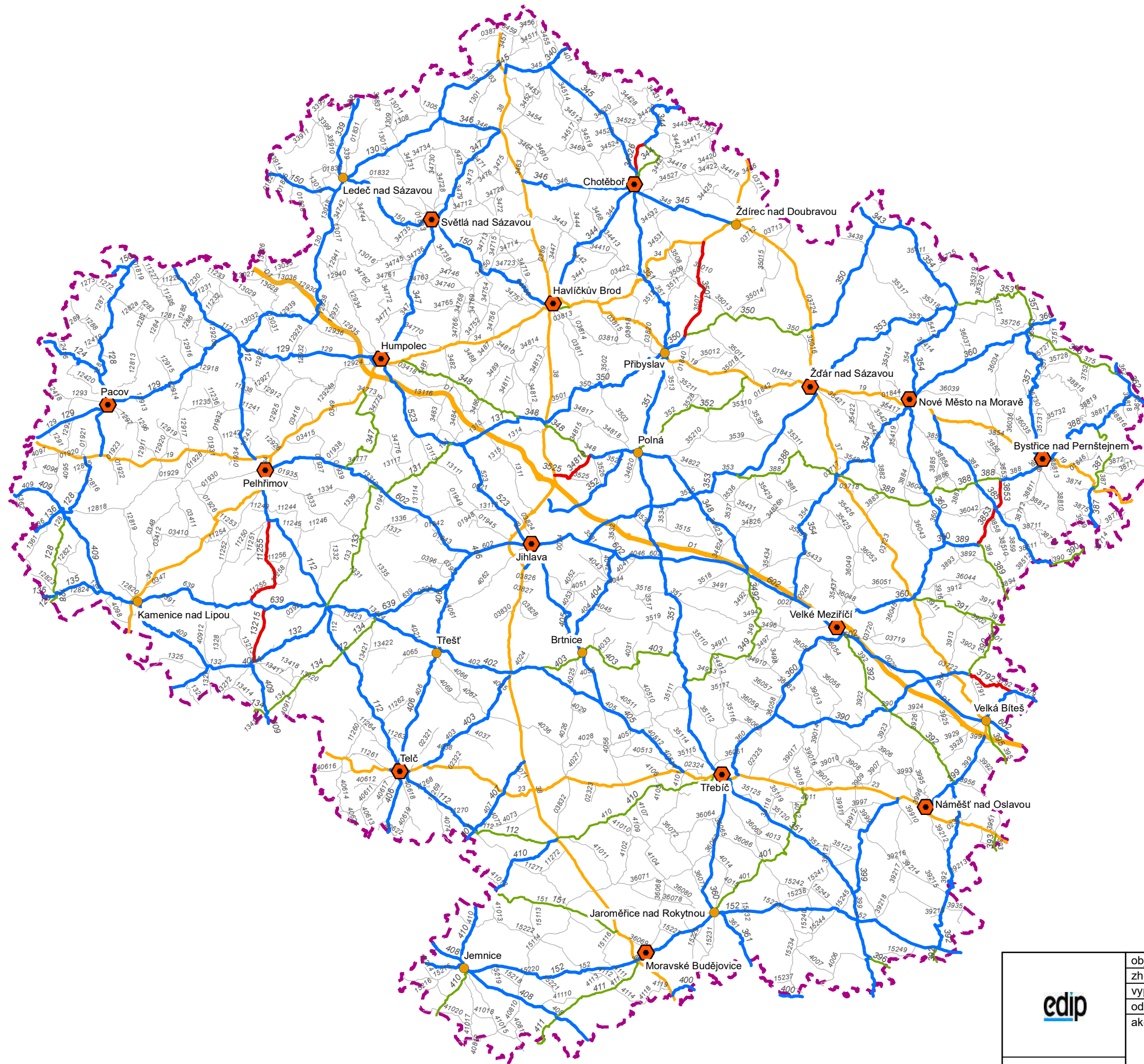
- - - hranice kraje



  EDIP s.r.o. Pařížská 1230/1 301 00 Plzeň IČO: 254 62 482 DIČ: CZ 254 62 482	objednatel:	Kraj Vysočina	zak. číslo:	15-35
	zhotovitel:	EDIP s.r.o.	datum:	červenec 2017
	vypracoval:	Ing. Jan Štastný	formát:	A3
	odp. řešitel:	Ing. Jan Martolos	měřítko:	1:400 000
	akce:	Koncepte rozvoje silniční sítě na území Kraje Vysočina		č. přílohy:
část:	Síť silnic II. třídy - kritéria pro zařazení úseku do sítě silnic II. třídy		16	



# SÍŤ SILNIC II. TŘÍDY - ZMĚNY OPROTI SOUČASNÉMU STAVU



## Legenda

### Návrh sítě silnic II. třídy

- potvrzuje se II. třída
- navrženo přidat do II. třídy
- navrženo vyřadit z II. třídy

### Ostatní silniční síť

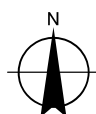
- dálnice
- silnice I. třídy
- silnice II. třídy
- silnice III. třídy


### Sídla

- ◆ obce s rozšířenou působností
- sídla nad 3000 obyvatel

### Vymezení území

- - - hranice kraje





  EDIP s.r.o. Pařížská 1230/1 301 00 Plzeň IČO: 254 62 482 DIČ: CZ 254 62 482	objednatel:	Kraj Vysočina	zak. číslo:	15-35
	zhotovitel:	EDIP s.r.o.	datum:	červenec 2017
	vypracoval:	Ing. Jan Šťastný	formát:	A3
	odp. řešitel:	Ing. Jan Martolos	měřítko:	1:400 000
	akce:	Konceptce rozvoje silniční sítě na území Kraje Vysočina		č. přílohy:
část:	Síť silnic II. třídy - změny oproti současnému stavu		17	


# ZBYTNÉ ÚSEKY SILNIC - OKRES HAVLÍČKŮV BROD


## Legenda

### Zbytné úseky silnic podle kritérií

 slepý úsek v zastavěném území obce

 slepý úsek nenapojující část obce


 napojení části obce do 700 m


 napojení části obce nad 700 m - navrženo SÚS


 paralelní komunikace

### Silniční síť


 dálnice


 silnice I. třídy

 silnice II. třídy


 silnice III. třídy


### Sídla


 obce s rozšířenou působností

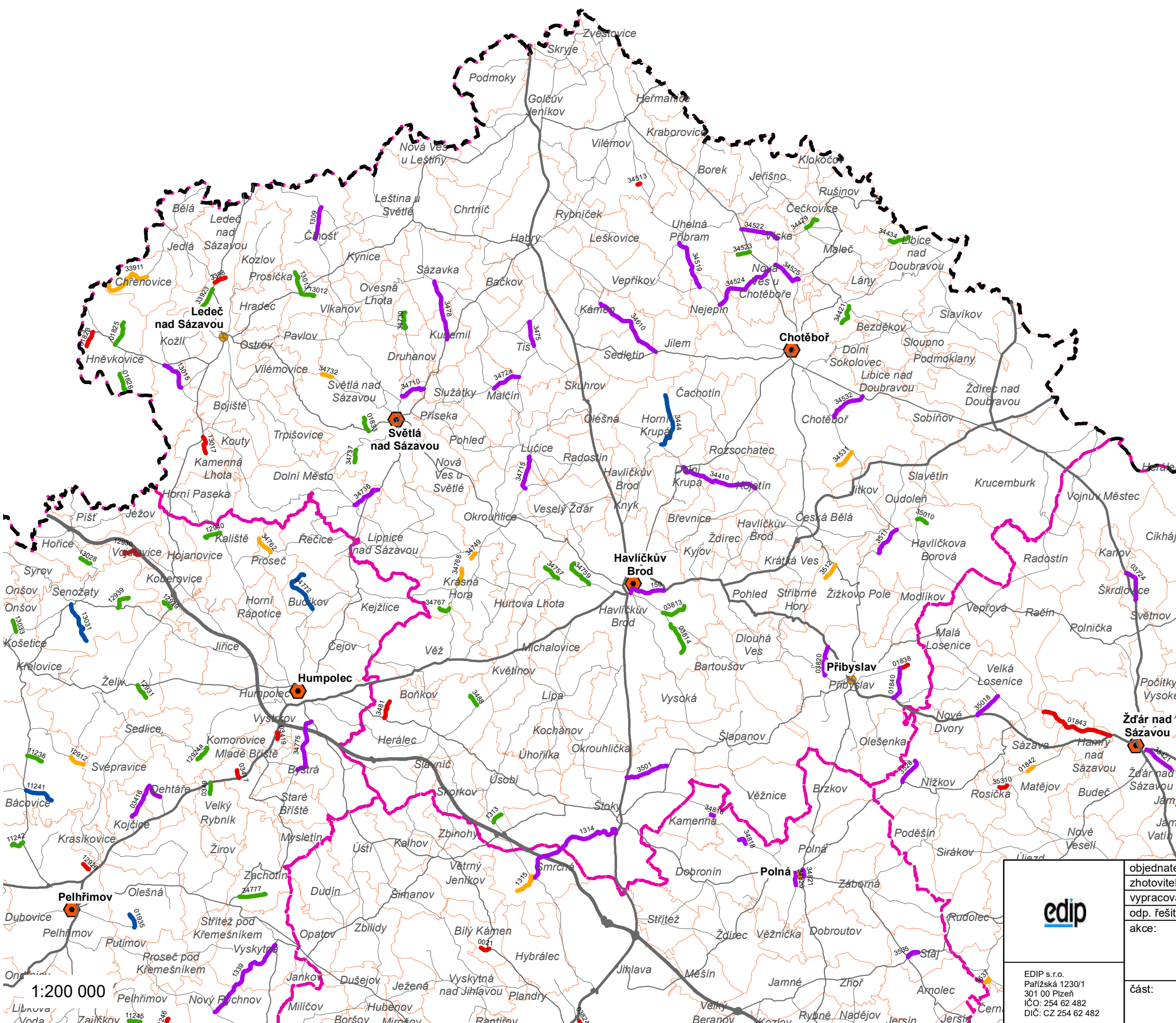
 sídla nad 3000 obyvatel


### Územní členění

 hranice kraje

 hranice okresu

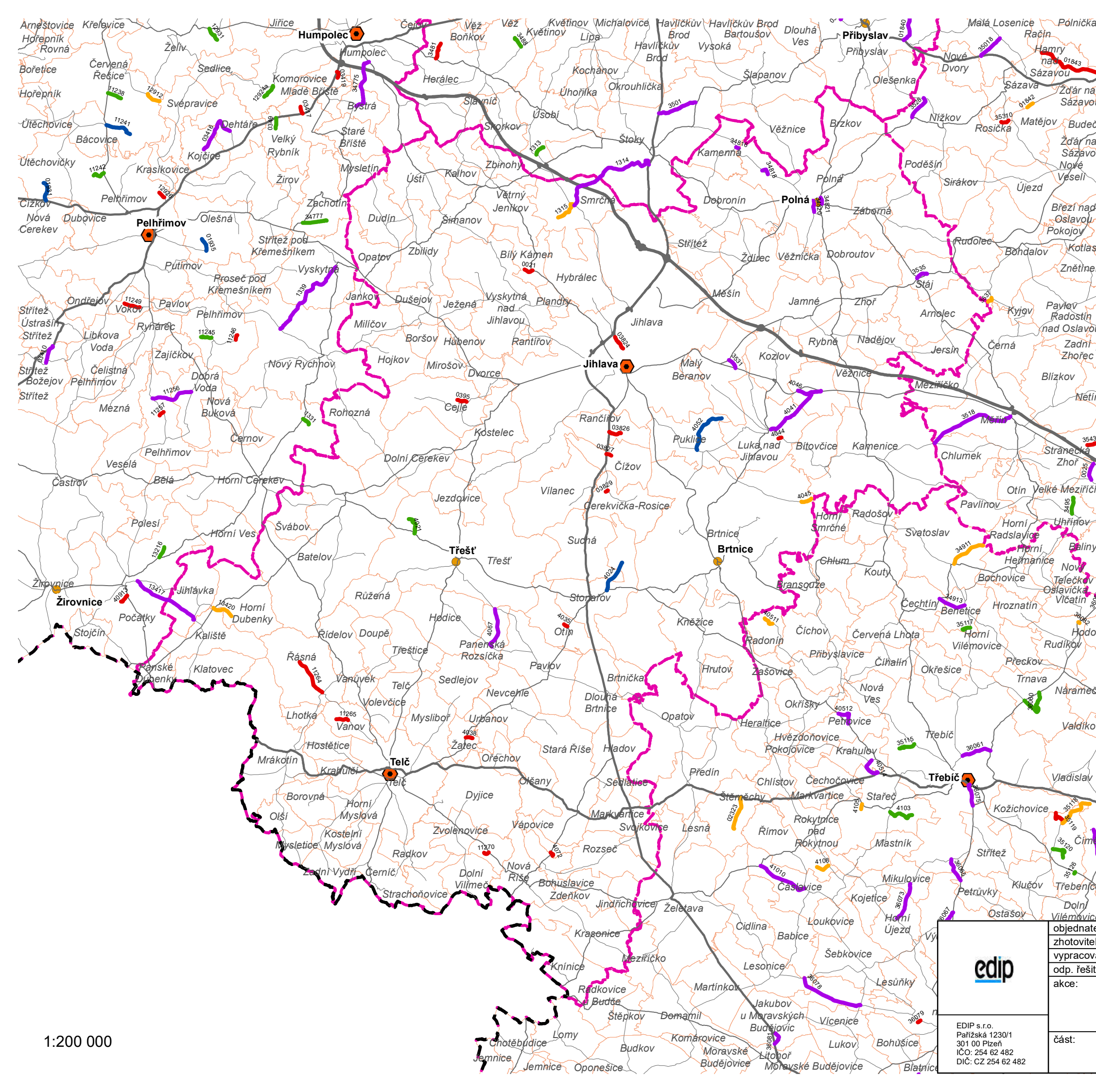
 hranice obce



  EDIP s.r.o. Pařížská 1230/1 301 00 Plzeň IČO: 254 62 482 DIČ: CZ 254 62 482	objednatel:	Kraj Vysočina	zak. číslo:	15-35
	zhotovitel:	EDIP s.r.o.	datum:	červenec 2017
	vypracoval:	Ing. Jan Štastný	formát:	A3
	odp. řešitel:	Ing. Jan Martolos	měřítko:	1:200 000
	akce:	Koncepte rozvoje silniční sítě na území Kraje Vysočina		č. přílohy:
část:	Zbytné úseky silnic - Okres Havlíčkův Brod		18A	

1:200 000

# ZBYTNÉ ÚSEKY SILNIC - OKRES JIHLAVA



## Legenda

### Zbytné úseky silnic podle kritérií

- slepý úsek v zastavěném území obce
- slepý úsek nenapojující část obce
- napojení části obce do 700 m
- napojení části obce nad 700 m - navrženo SÚS
- paralelní komunikace

### Silniční síť

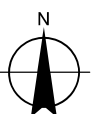
- dálnice
- silnice I. třídy
- silnice II. třídy
- silnice III. třídy

### Sídla

- ◻ obce s rozšířenou působností
- sídla nad 3000 obyvatel

### Územní členění

- hranice kraje
- hranice okresu
- hranice obce

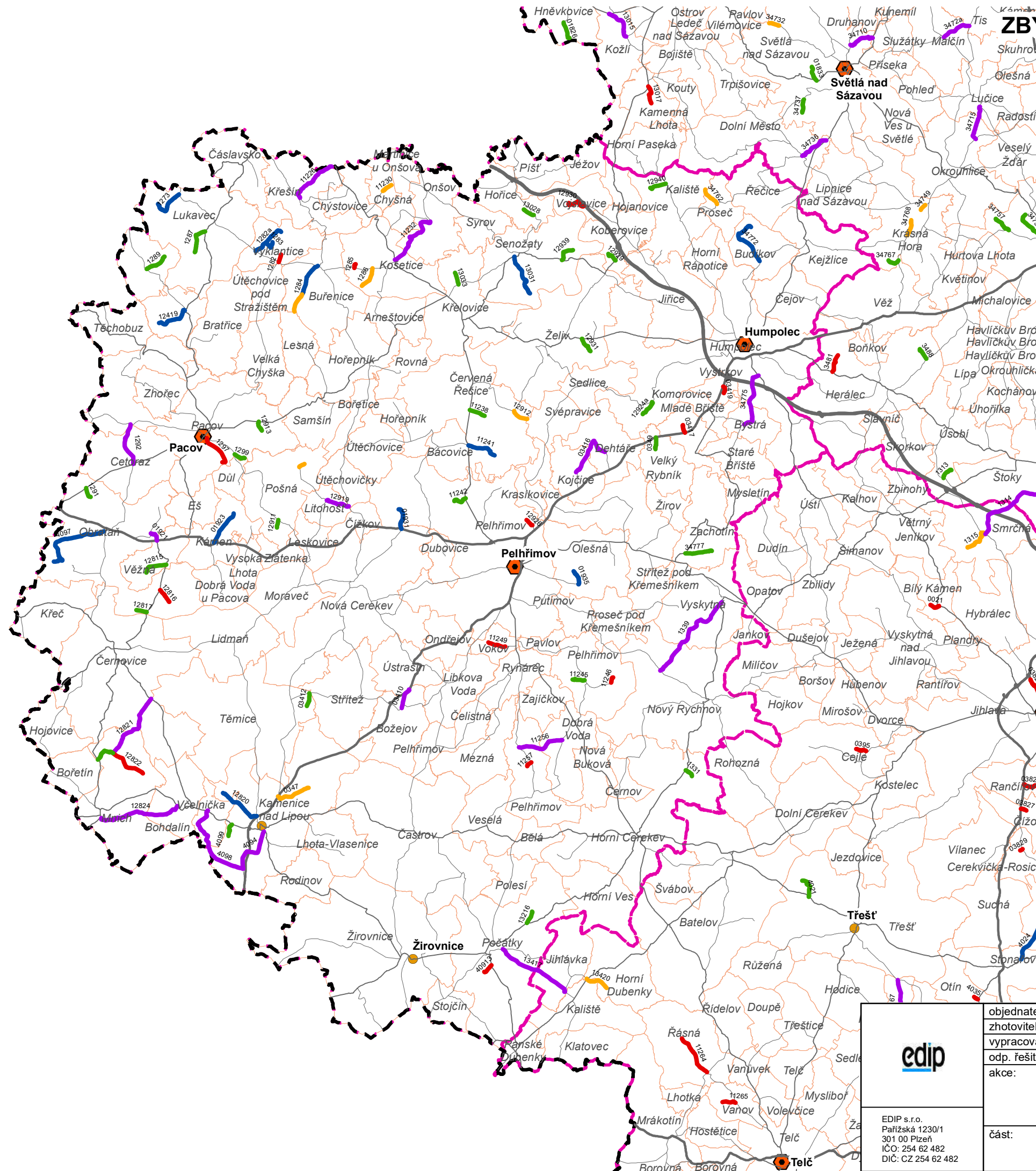


1:200 000

	objednatel:	Kraj Vysočina	zak. číslo:	15-35
	zhotovitel:	EDIP s.r.o.	datum:	červenec 2017
	vypracoval:	Ing. Jan Štastný	formát:	A3
	odp. řešitel:	Ing. Jan Martolos	měřítko:	1:200 000
	akce:	Konceptce rozvoje silniční sítě na území Kraje Vysočina		č. přílohy:
část:	Zbytné úseky silnic - Okres Jihlava		18B	

EDIP s.r.o.  
Pařížská 1230/1  
301 00 Plzeň  
IČO: 254 62 482  
DIČ: CZ 254 62 482

# ZBYTNÉ ÚSEKY SILNIC - OKRES PELHŘIMOV



## Legenda

### Zbytné úseky silnic podle kritérií

- slepý úsek v zastavěném území obce
- slepý úsek nenapojující část obce
- napojení části obce do 700 m
- napojení části obce nad 700 m - navrženo SÚS
- paralelní komunikace

### Silniční síť

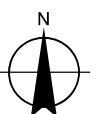
- dálnice
- silnice I. třídy
- silnice II. třídy
- silnice III. třídy

### Sídla

- obce s rozšířenou působností
- sídla nad 3000 obyvatel

### Územní členění

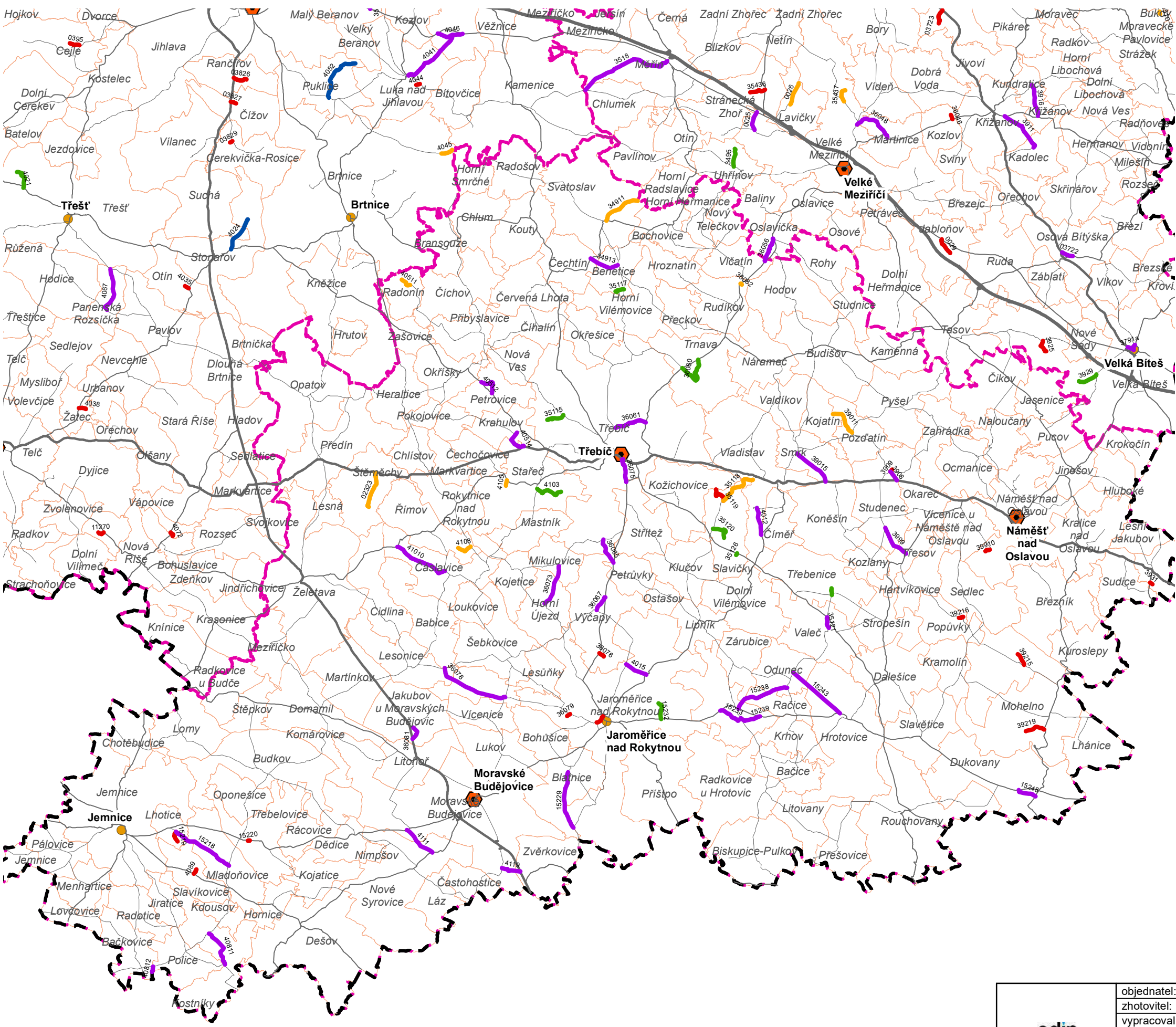
- hranice kraje
- hranice okresu
- hranice obce



1:200 000

<p>EDIP s.r.o. Pařížská 1230/1 301 00 Plzeň IČO: 254 62 482 DIČ: CZ 254 62 482</p>	objednatel:	Kraj Vysočina	zak. číslo:	15-35
	zhotovitel:	EDIP s.r.o.	datum:	červenec 2017
	vypracoval:	Ing. Jan Štastný	formát:	A3
	odp. řešitel:	Ing. Jan Martolos	měřítko:	1:200 000
	akce:	Konceptce rozvoje silniční sítě na území Kraje Vysočina		č. přílohy:
část:	Zbytné úseky silnic - Okres Pelhřimov		18C	

# ZBYTNÉ ÚSEKY SILNIC - OKRES TŘEBÍČ



## Legenda

### Zbytné úseky silnic podle kritérií

- slepý úsek v zastavěném území obce
- slepý úsek nenapojující část obce
- napojení části obce do 700 m
- napojení části obce nad 700 m - navrženo SÚS
- paralelní komunikace

### Silniční síť

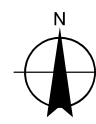
- dálnice
- silnice I. třídy
- silnice II. třídy
- silnice III. třídy

### Sídla

- ⬢ obce s rozšířenou působností
- sídla nad 3000 obyvatel

### Územní členění

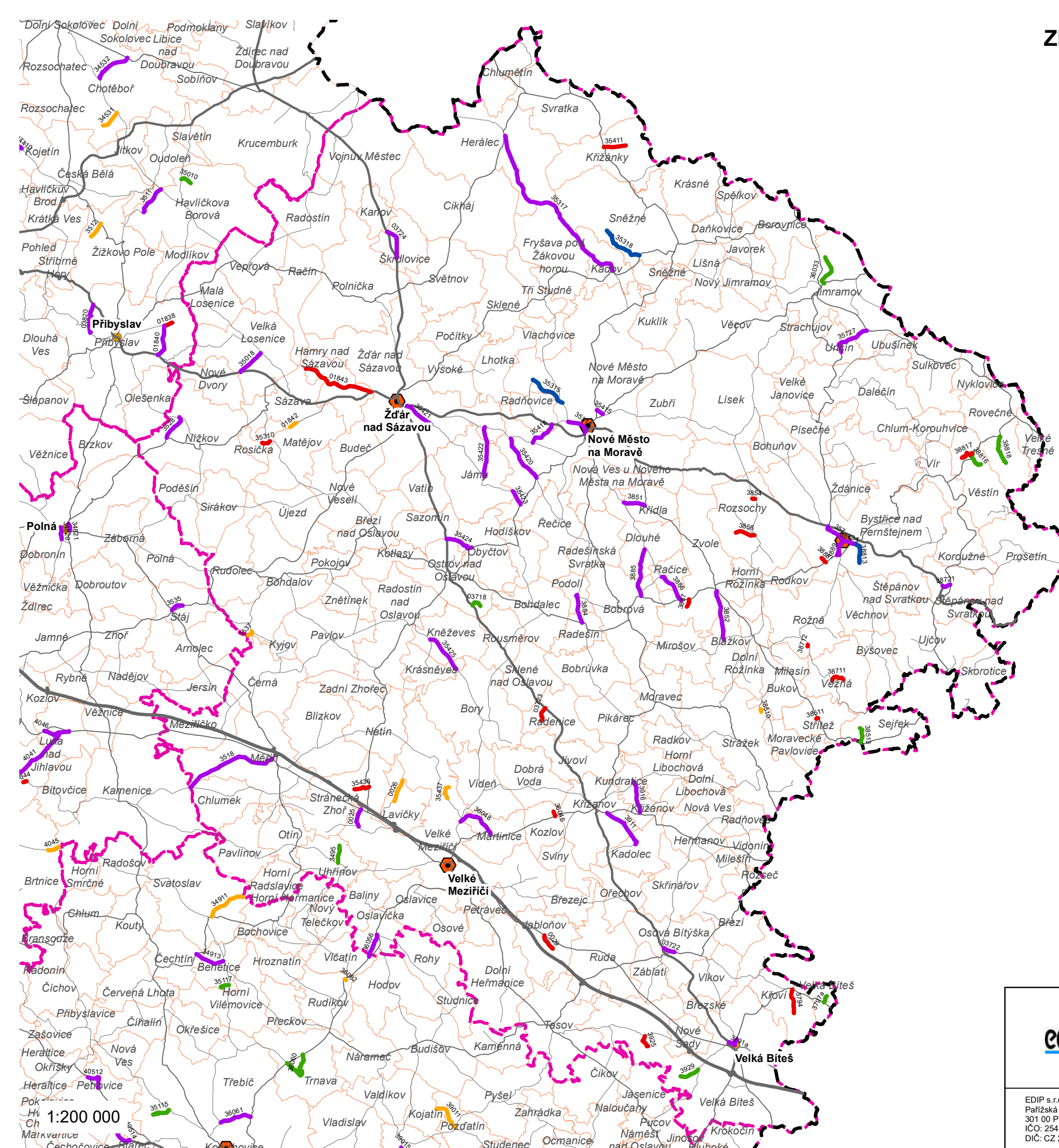
- - - hranice kraje
- - - hranice okresu
- - - hranice obce



1:200 000

	objednatel:	Kraj Vysočina	zak. číslo:	15-35
	zhotovitel:	EDIP s.r.o.	datum:	červenec 2017
	vypracoval:	Ing. Jan Štastný	formát:	A3
	odp. řešitel:	Ing. Jan Martolos	měřítko:	1:200 000
	akce:	Konceptce rozvoje silniční sítě na území Kraje Vysočina		č. přílohy:
	část:	Zbytné úseky silnic - Okres Třebíč		18D
EDIP s.r.o. Pařížská 1230/1 301 00 Plzeň IČO: 254 62 482 DIČ: CZ 254 62 482				

# ZBYTNÉ ÚSEKY SILNIC - OKRES ŽĎÁR NAD SÁZAVOU



## Legenda

### Zbytné úseky silnic podle kritérií

- slepý úsek v zastavěném území obce
- slepý úsek nenapojující část obce
- napojení části obce do 700 m
- napojení části obce nad 700 m - navrženo SÚS
- paralelní komunikace

### Silniční síť

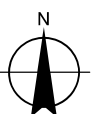
- dálnice
- silnice I. třídy
- silnice II. třídy
- silnice III. třídy


### Sídla

- ⬢ obce s rozšířenou působností
- sídla nad 3000 obyvatel

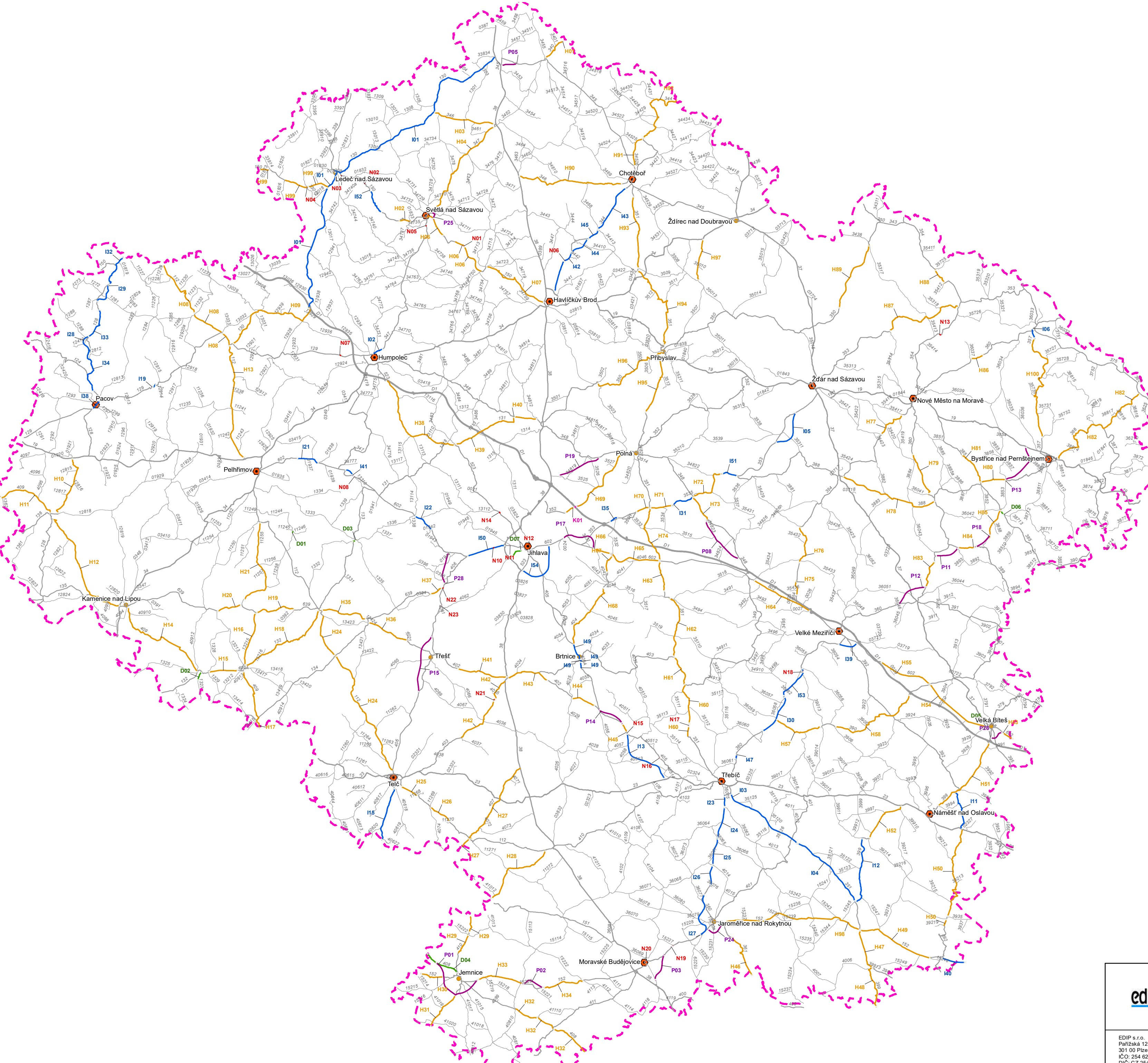
### Územní členění

- hranice kraje
- hranice okresu
- hranice obce



  EDIP s.r.o. Pařížská 1230/1 301 00 Plzeň IČO: 254 62 482 DIČ: CZ 254 62 482	objednatel:	Kraj Vysočina	zak. číslo:	15-35
	zhotovitel:	EDIP s.r.o.	datum:	červenec 2017
	vypracoval:	Ing. Jan Štastný	formát:	A3
	odp. řešitel:	Ing. Jan Martolos	měřítko:	1:200 000
	akce:	Koncepte rozvoje silniční sítě na území Kraje Vysočina		č. přílohy:
část:	Zbytné úseky silnic - Okres Žďár nad Sázavou		18E	

1:200 000



**Legenda**

**Skupina investiční akce**

- akce IROP
- akce D2
- nehodové lokality
- přeložky
- homogenizace
- křižovatky

**Silniční síť**

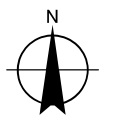
- dálnice
- silnice I. třídy
- silnice II. třídy
- silnice III. třídy

**Sídla**

- obce s rozšířenou působností
- sídla nad 3000 obyvatel

**Vymezení území**

- hranice kraje



<b>edip</b>	objednatel:	Kraj Vysočina	zak. číslo:	15-35	
	zhotovitel:	EDIP s.r.o.	datum:	červenec 2017	
	vypracoval:	Ing. Jan Štátný	formát:	A2	
	odp. řešitel:	Ing. Jan Martol	měřítko:	1:250 000	
	akce:	Konceptce rozvoje silniční sítě na území Kraje Vysočina		č. přílohy:	paré:
	část:	Návrh investic		<b>19</b>	
<small>EDIP s.r.o. Pařížská 1230/1 301 00 Plzeň IČO: 254 62 482 DIČ: CZ 254 62 482</small>					



**Legenda**

**Silnice I. třídy**

38 — stav

38 - - - - - návrh (přeložky)

**Silnice II. třídy**

112 — stav

112 — — — — — návrh (změna třídy)

112 - - - - - návrh (přeložky)

**Silnice III. třídy**

3922 — stav

3922 — — — — — návrh (změna třídy)

3922 - - - - - návrh (přeložky)

**Dálnice**

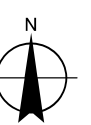
D1 — stav

D1 — — — — — návrh (MÚK)

**Zbytné úseky silnic**

— — — — — současné silnice I. třídy

- - - - - současné silnice II. a III. třídy



	objednatel: Kraj Vysočina	zsk. číslo: 15-35
	zhotovitel: EDIP s.r.o.	datum: červenec 2017
	vypracoval: Ing. Jan Štátný	formát: A1
	odp. řešitel: Ing. Jan Martolot	měřítko: 1:200 000
	akce: <b>Koncepce rozvoje silniční sítě na území Kraje Vysočina</b>	č. přílohy: paré:
	část: <b>Výhledová silniční síť - varianta I</b>	<b>20A</b>
EDIP s.r.o. Patařská 1230/1 301 00 Písek IČO: 254 62 482 DIČ: CZ 254 62 482		





**Legenda**

**Silnice I. třídy**

- 38 stav
- 38 návrh (změna třídy)
- - - 38 návrh (přeložky)

**Silnice II. třídy**

- 112 stav
- 112 návrh (změna třídy)
- - - 112 návrh (přeložky)

**Silnice III. třídy**

- 3922 stav
- 3922 návrh (změna třídy)
- - - 3922 návrh (přeložky)

**Dálnice**

- D1 stav
- - - D1 návrh (MÚK)

**Zbytné úseky silnic**

- současné silnice I. třídy
- - - - - současné silnice II. a III. třídy



<b>edip</b>	objednatel: Kraj Vysočina	zsk. číslo: 15-35
	zhotovitel: EDIP s.r.o.	datum: červenec 2017
vypracoval: Ing. Jan Štátný	formát: A1	
odp. řešitel: Ing. Jan Martolot	měřítko: 1:200 000	
akce: <b>Koncepce rozvoje silniční sítě na území Kraje Vysočina</b>	č. přílohy: paré:	
část: <b>Výhledová silniční síť - varianta II</b>	<b>20B</b>	
EDIP s.r.o. Pražská 1230/1 301 00 Písek IČO: 254 62 482 DIČ: CZ 254 62 482		

## MULTIKRITERIÁLNÍ ANALÝZA INVESTIC





