

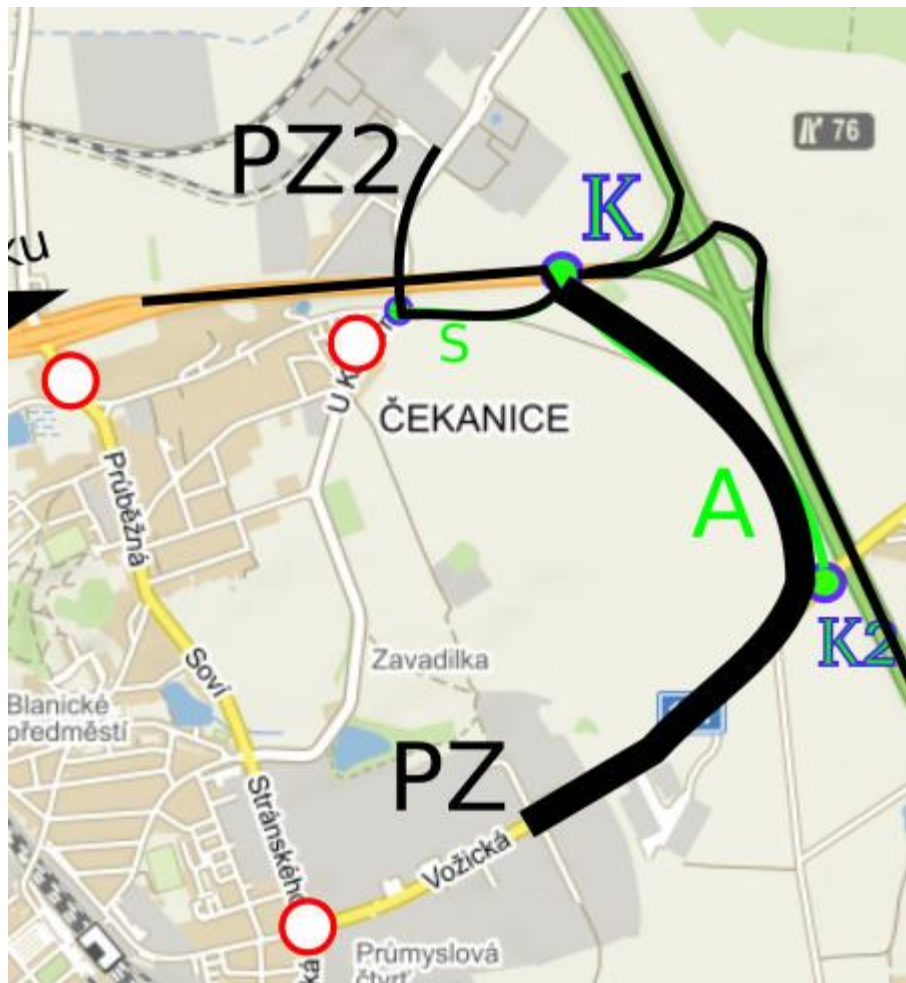
Alternativy přeložky Chýnovská - Vožická

Odysea vzniku plánu na přeložku Chýnovská-Vožická, PCHV ukazuje, že i přestože město Tábor mohlo řešit alternativy napojení průmyslových zón (PZ) v několika variantách a nenutit veškerou kamionovou dopravu jezdit některou částí města, nepochopitelně tlačilo tuto přeložku. Stavět de-facto obchvat města uprostřed obydlené části města ve 21. století není šťastné. Je to ta nejhorší, nejdražší a nejkontroverznější varianta, která bez své další etapy, která je ale v nedohlednu, nepovede k řešení. Přitom napojit průmyslové zóny v Táboře na D3 není žádná věda.



Na obrázku nahoře máme situaci i s nástinem jednotlivých variant. Pojdme si ale ukázat (obr. vpravo), jak by to fungovalo, kdyby se PCHV postavila. Doprava ze všech směrů, tzn. od Písku, Prahy, Pelhřimova - D1 a od Českých Budějovic se v posledním úseku sleje, aby kolem celých Měšic následně sjela směrem do města, vystoupala kopec k hasičům a následně novou přeložkou do PZ (tmavě modrá). Do PZ2 se ale nedostanou jinak, než přes Družstevní ulici v Čekanicích (hnědá).

Alternativa



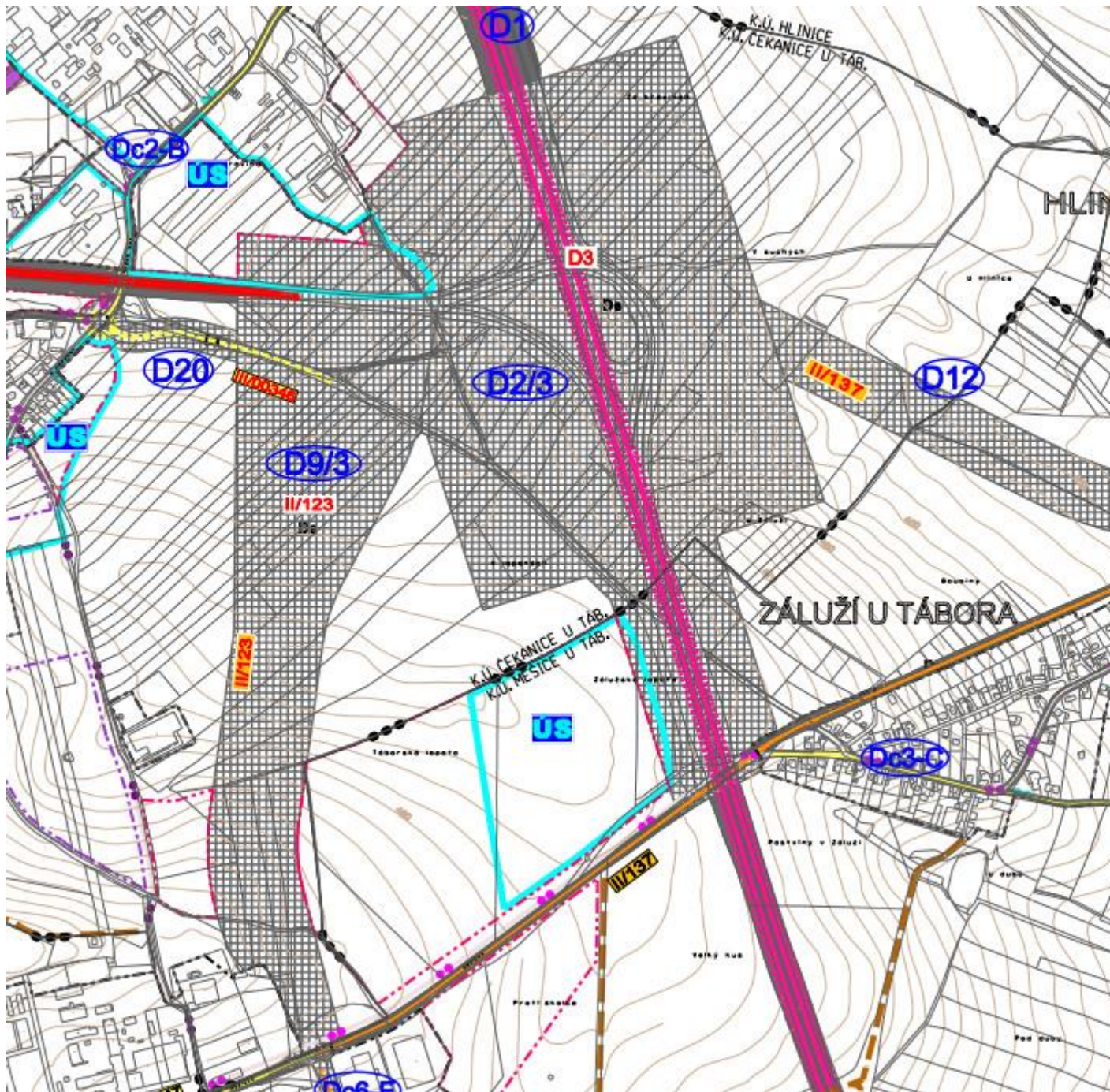
Z "Odyssey" mj. plyne, že bylo uvažováno o prodloužení silnice z Písku až do Zaluží. Tento záměr vypadl ze Zásad územního rozvoje Jihočeského kraje a tudíž město Tábor může o přesné trase rozhodovat bez kraje.

Nejlepším řešením je, podle Pirátů, na základě dostupných informací, změnit trasu tohoto záměru podle obrázku vlevo. Toto řešení využívá staré silnice mezi Čekanicemi a Vožickou (II/137). Jak je vidět, svádí veškerou dopravu (s výjimkou směru od Vožice) na kruhový objezd u nájezdu na D3 (písmeno K). Z něj se pak odděluje doprava do PZ2 (úsek S) a do PZ (úsek A). Do obou průmyslových zón se tak lze dostat bez průjezdu obydlenými částmi.



Úsek by mohl být napojen na I/19 kruhovým objezdem s jedním průběžným pruhem (obj.vlevo). Ten by umožnil plynule pokračovat po sjezdu z D3.

Na Vožickou silnici úsek ústí hned za mostem přes D3. Ze směru z Tábora je toto místo viditelné již z dálky. Z opačného směru však je za horizontem a je tak potenciálně nebezpečné. Proto jsou v návrhu “zpomalovací” pásy (Z) které dojezd na horizont zpomalí.



Oba úseky zároveň leží na pozemcích města a území je v **územním plánu Tábor** (obrázek vpravo) vyhrazeno pro dopravní stavby.

Shrneme-li výhody oproti městem plánovanému řešení, tak toto je:

- nesrovnatelně levnější
- jednodušší co do výkupu pozemků
- dál od města, tudíž to nepostihne žádnou z obydlených oblastí
- koncepční - řeší napojení průmyslové zóny z vnějšku města

Závěr

Odysea, i přes tolik rozeslaných žádostí o informace, má mnoho hluchých míst. Skryty zůstávají především důvody:

- proč se neřešilo několik alternativ
- proč město tlačí tu nejhorší variantu i přesto, že hrozí, že problém nevyřeší
- proč takto strukturální stavby nemají jasnou koncepci
- proč průběh přípravy a realizace zůstává nezveřejňován