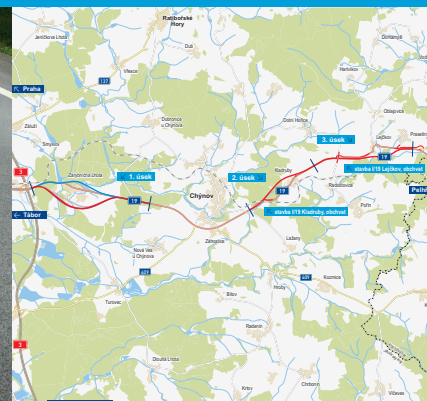


Silnice I/19

Tábor–hranice kraje Vysočina

INFORMAČNÍ LETÁK, stav k **08/2025**



DOPRAVNÍ VÝZNAM STAVBY

Cílem záměru je rekonstrukce a výstavba přeložky silnice I/19 v úseku Tábor – hranice kraje Vysočina. Ve srovnání se současným stavem dojde k významným změnám v úsecích, kde je přeložka vedena v nové trase. V sídlech se jednoznačně projeví pozitivní vliv vyvedení tranzitní dopravy z obytné zástavby.

Trasa silnice I/19 probíhá v délce 224 km od komunikace I/20 (napojení u Nezabavětice) po komunikaci I/34 (napojení u Pelhřimova), spolu s ní křížuje dálnici D1 a za Havlíčkovým Brodem se opět odpojuje směrem na Žďár nad Sázavou a končí na silnici I/43 u Svitávky. V oblasti západně od Tábora je trasa vedena po dálnici D3.

Trasa tvoří strategické paralelní propojení k tahu D5–D1 ve směru západ–východ a prochází kraji Plzeňským, Jihočeským, Vysočina a Jihomoravským. Na tomto tahu jsou postaveny i význačné mostní objekty – Žďákovský most přes Orlickou přehradu a most přes Jordán u Tábora.

Z výše uvedeného je zřejmé, že silnice I/19 je z hlediska vnitrostátní i mezinárodní dopravy velmi významná. Tomu však neodpovídá stavebně technický stav komunikace, na které v posledních letech nedošlo k žádné podstatné úpravě, přitom některé úpravy byly plánovány již v předválečném období (např. v oblasti Lejkova).

UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

Účelem studie je návrh variant nové trasy silnice I/19 tak, aby svými parametry odpovídala kategorii S 11,5/80, v koncových úsecích S 11,5/70 při respektování požadavků na ochranu životního prostředí, jehož nedílnou součástí jsou i obyvatelé zmíněných obcí. Celý úsek by po postupné přestavbě měl získat charakter moderní silnice I. třídy a vytvořit maximálně homogenní trasu v návaznosti na modernizovanou trasu Písek–Tábor a obchvat Obrataně.

Posuzovaný úsek je ohraničen na západě křižovatkou s dálnicí D3 a na východě končí na hranici kraje Vysočina. Pro snadnější výběr variant a jejich kombinací byla trasa rozdělena na tři dílčí úseky.

1. úsek – obchvat Zárbybnické Lhoty, km 0,0–4,34 (až 4,50) dle varianty

Varianta 1A: odbočuje za křižovatkou s dálnicí D3 doprava do lesního komplexu a v mírném odstupu od chatové oblasti křížuje údolí Stříbrného potoka, prochází zemědělskou zástavbou, která patří do katastru obce Turovec, křížuje další údolní nivu Chotovinského potoka a obloukem ve vzdálenosti asi 75 metrů od zástavby na jižním okraji Zárbybnické Lhoty se vrací přes pole na původní trasu. Varianta je příznivá z hlediska dopravních parametrů (dlouhé rovné úseky pro možnost předjíždění), těsná blízkost zástavby patřící do Turovce a konfigurace terénu by si vynutily mimoúrovňové křížení s rozsáhlým objektem zajišťujícím protihlukovou ochranu a další protihluková opatření. Minimální poloměr směrového oblouku na této trase je 450 metrů, maximální stoupání činí 3,5 %. Varianta 1B: vychází z předchozí varianty, je však situována jižněji, je tudíž delší a má větší podíl oblouků.

Vzdálenost od zástavby Turovce je kolem 75 metrů, od jižního okraje Zárbybnické Lhoty 185 metrů. Minimální poloměr směrového oblouku na této trase je 450 metrů, maximální stoupání činí 3 %.

Varianta 1E: (Zárbybnická Lhota – jih): vznikla modifikační varianty 1B. Úpravou tečnového polygonu a velikostí poloměrů snižuje podíl části vedených v oblouku a naopak zvětšuje podíl přímkových úseků, které jsou nezbytným předpokladem možnosti předjíždění, jež je limitujícím prvkem dvoupruhové obousměrné komunikace. Trasa navazuje bezprostředně na křižovátku s dálnicí D3, kde navazují protisměrné oblouky s přechodnicemi ve společném inflexním bodě. Trasa probíhá lesním komplexem, v němž by měla ležet i křižovatka s napojením na starou komunikaci, které je situováno v místě stávající lesní cesty. Minimální poloměr směrového oblouku na této trase je 450 metrů, maximální stoupání činí 4,3 %.

Varianta 1C: je vedena severně od Zárbybnické Lhoty přes úzký výběžek zástavby. Trasa odbočuje ze stávající silnice těsně za hrází Knížecího rybníka. Dále prochází rozsáhlým lesním komplexem, křížuje silničku k zastávce Smyslov, prochází mezi posledními domy na severním okraji obce, křížuje údolní nivu s meandrujícím Chotovinským potokem (most + násyp) a v zářezu do okraje terénního hřbetu se přibližuje k původní trase. Protože křížení s cestou směřující k chatové oblasti v údolí Chotovinského potoka by bylo ve vzdálenosti méně než 200 metrů od předcházející úrovně křižovatky se silnicí k zastávce Smyslov, bylo by zřejmě nutné toto propojení zrušit a nahradit ho novou cestou přes les, vedenou zhruba paralelně k nové trase silnice I/19. Pro pěší spojení by sloužil podchod pro pěší na okraji

UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

zástavby přilehlém v souběhu s údolní nivou. Minimální poloměr směrového oblouku na této trase je 325 metrů, maximální stoupání činí 4,1 %.

Varianta 1D: vznikla uplatněním požadavku na odsazení varianty 1C za poslední budovu na severní okraji Zábrybničné Lhoty. Nevýhodou této varianty je velmi šikmé křížení údolní nivy Chotovinského potoka a velmi malá vzdálenost od zástavby. Průběh varianty je od počátku úseku až do bodu křížení se silnicí na Smyslov totožný s variantou 1F, kde je popsán podrobněji (viz dále). Po překročení údolní nivy Chotovinského potoka se trasa obloukem $R=500$ metrů přimyká k původní trase. Východní napojení Zábrybničné Lhoty je limitováno mostem na stávající trase přes Chotovinský potok, přičemž by zřejmě bylo nutno ponechat v provozu část původní komunikace podél jednostranné zástavby. U této varianty lze v průběhu obchvatu předpokládat minimální možnosti předjíždění. Minimální poloměr směrového oblouku na této trase je 325 metrů, maximální stoupání činí 4,1 %.

Varianta 1F: (Zábrybničná Lhota – sever): byla vytvořena pro dosažení minimálního zásahu do údolní nivy a v ní meandrujícího potoka, která probíhá severně od varianty 1D. Další posunutí trasy dále severněji by bylo již kontraproduktivní vzhledem k úhlu křížení s údolím a k zásahu do souběžného biokoridoru. Tato varianta v počátečním úseku využívá trasu stávající komunikace procházející lesem, který by bylo nutno z důvodu rozšíření jednostranně vykácet. Konfliktní bod se nachází v místě, kde je napojena účelová komunikace obsluhující rekreační území Knížecího rybníka na jedné straně a chatovou oblast a parkoviště na druhé straně. Bezpečné odbočení by si vyžádalo zřízení standardní křižovatky, včetně

odbočovacích pruhů na silnici I/19. Protože komunikace sleduje korunu hráze, není zde možno docílit většího oblouku a poloměr $R=325$ metrů znamená velký příčný sklon. Hráz by se musela rozšířit na povodní straně současně s prodloužením poměrně velkého přepadového objektu. Za hrází, kde začíná jednostranná zástavba Zábrybničné Lhoty by se musela komunikace zhloubit, aby bylo odstraněno dnešní prudké stoupání. Z hlediska lepší protihlukové ochrany paralelní přilehlé zástavby se předpokládá nahloubení v celé trase až k údolí Chotovinského potoka. To by umožnilo vést nad komunikací lávku pro pěší spojující obec s jejím rekreačním zázemím. Pro napojení směrem k Táboru by mohla být zřízena pěší komunikace po tělese hráze severně od koruny komunikace, vedená eventuálně zčásti na ocelové konstrukci. V případě nutnosti by bylo možno provést i přemostění nad silnicí I/19 v trase stávající lesní cesty. Minimální poloměr směrového oblouku na této trase je 325 metrů, maximální stoupání činí 4,1 %.

2. úsek – obchvat Chýnova a Kladrub, km 0,0–7,65 (až 8,03) dle varianty

Ve druhém úseku je považována větší část trasy (obchvat Chýnova) za stabilizovanou. Křížení se silnicí II/409 řeší křižovatku jako úrovníovou na vysokém náspu. Podrobnější zkoumání se zaměřilo na část tvořící obchvat Kladrub. Jeho trasa navazuje přímo na obchvat Chýnova, který je ukončen provizorním napojením na stávající komunikaci. Ta je však vedena do stávajícího podjezdu pod železniční trať, který je jak výškové, tak směrově nevyhovující. Proto již v územních plánech byla sledována varianta podjezdu v poloze blízké k propustce stávajícího potoka, na kterou navazuje průchod rozsáhlým lesním

komplexem v údolnicové poloze. Tato varianta byla nazvána **varianta 2A** (Kladrub – západ). Trasa byla proti územnímu plánu v oblasti Kladrub mírně modifikována, aby směrové vedení v přímce umožnilo zvětšit délku úseků s možností předjíždění. Také poloha vzhledem k obci Kladrub byla upravena mírně severněji, aby se docílilo oddálení od mezitím vzniklé zástavby a aby se vytvořil prostor pro vyvinutí křižovatky v normových parametrech. Hlavním objektem na této trase je nový podjezd pod železniční trať. Minimální poloměr směrového oblouku na této trase je 650 metrů, maximální stoupání činí 4,8 %.

Varianta 2B: zachovává trasu varianty 2A až k místu podjezdu pod trať, kde navazuje oblouk, který také prochází lesem, ale v menším rozsahu než varianta 2A. Křížení s trať bylo ve větším úhlu a znamenalo by tak zvětšení rozpětí mostu. Trasa kříží původní silnici I/19 a pokračuje přes vrchol kopce k obci Kladrub. Varianta prochází těsným koridorem mezi zástavbou obce a železniční trať a půl oblast plánované výstavby obce. V místě křižovatky s místní komunikací vedoucí přes železniční přejezd by bylo jen těžko možné dodržet požadavek Českých drah na vzdálenost křižovatky větší než 30 metrů od tohoto přejezdu. Proto ji nelze považovat za perspektivní. Minimální poloměr směrového oblouku na této trase je 600 metrů, maximální stoupání činí 4,7 %.

Varianta 2C: se odklání již před dnešním podjezdem pod trať, směřuje přes Záhostický potok a stoupá v souběhu s dráhou, kterou překračuje nadjezdem v místě největšího zářezu trati. Křížení je velmi šikmé a vedlo by k velkému rozsahu přemostění. Poté trasa klesá k obci Kladrub, kde navazuje na trasu varianty 2B se všemi jejími nevýhodami. Minimální poloměr

 UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

směrového oblouku na této trase je 600 metrů, maximální stoupání činí 4,7 %.

Varianta 2D (Kladruby – východ): má jako všechny varianty stabilizovanou první část obchvatu Chýnova. Křížení se silnicí II/409 však řeší jako mimoúrovňové křížení. Na obchvat Kladrub odbočuje od trasy obchvatu Chýnova ve stejném místě jako varianta 2C, ale stoupá dále v souběhu s tratí v obdobném zářezu jako železnice až k místu, které lze označit jako sedlo a poté je vedena střídavě v násypu a zářezu až k místu, kde dnes trať překračuje potok a v souběhu s ním trať podchází. V místě křížení s potokem vytékajícím z Kladrub by měl být zřízen rámový propust. Přerušené polní cesty by měly být přes trasu obchvatu převedeny nadjezdem o délce 42 metrů v místě nehlubšího zářezu, což si vyžádá přetrasování a doplnění jejich sítě. Kladem varianty 2D je větší odstup od zástavby než ve variantě 2A, záporom a to značným, jsou vysoké náklady na zemní práce. Také její délka je oproti variantě 2A delší o 380 metrů, což znamená zvýšení provozních nákladů. Minimální poloměr směrového oblouku na této trase je 450 metrů, maximální stoupání činí 4,7 %.

V dalším průběhu trasa všech variant sleduje stávající komunikaci, kde však bude nutno učinit částečné směrové, popř. výškové úpravy.

3. úsek: obchvat Lejčkova, km 0,0–3,54 (až 3,57) dle varianty

K významnějším změnám by mělo dojít ve třetím úseku v části před koncem úpravy, tj. v oblasti obce Lejčkov, kde je stávající komunikace vedena především v naprosto dopravně nevyhovujících směrových poměrech (které na druhé straně příznivě působí na

zmírnění rychlosti vozidel v obci). V této souvislosti byly prozkoumány opět tři varianty.

Varianta 3A: by znamenala nejmenší zásah do pozemků, neboť navazuje na stávající komunikaci v úseku před obcí a odklání se od ní až v obci, sleduje však půdorysnou přímku stávající trasy, prochází širokou travnatou plochou mezi zástavbou, překračuje údolí potoka vytékajícího z rybníka a obloukem navazuje na stávající trasu. Pro zachování komunikačních vazeb mezi částmi obce a omezení hlukové zátěže by tato trasa musela být vedena v zářezu, který by byl částečně přemostěn, částečně proveden ve zdech, aby se omezila dotčená plocha a nedošlo k demolici. Minimální poloměr směrového oblouku na této trase je 450 m, maximální stoupání činí 5%.

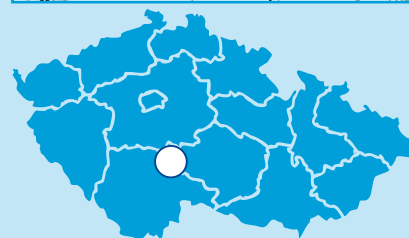
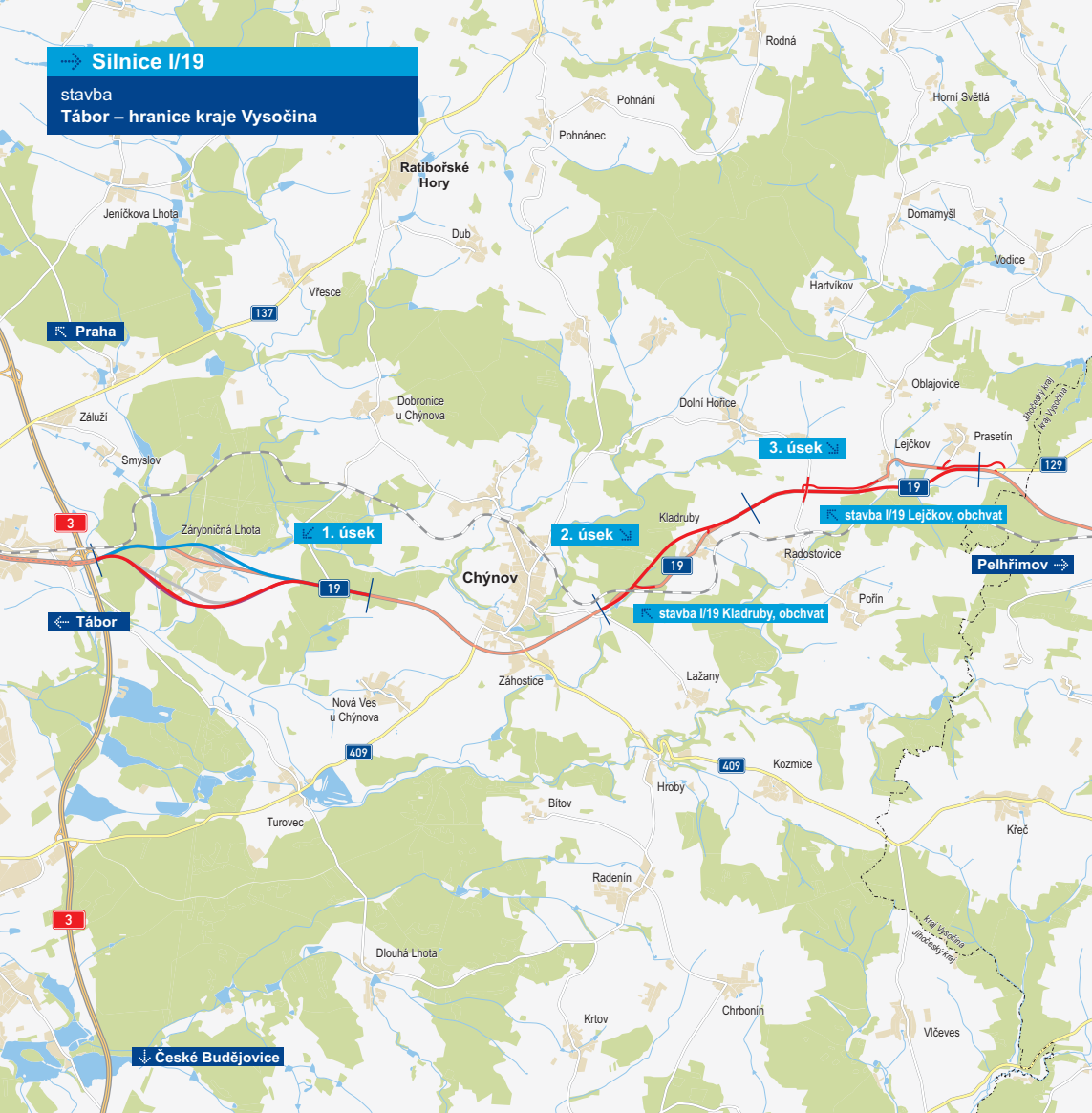
Varianta 3B (Lejčkov – krátká): vyšla z projednávání územního plánu jako nejvíce akceptovaná. Navazuje na stávající trasu v oblouku daleko pod obcí, prochází na náspu okrajem údolní nivy, krátkým zářezem zasahujícím do oplocení zahrady na jižním okraji Lejčkova, dalším náspem překračuje potok a po průchodu severním okrajem lesa navazuje na stávající průběh. Na této trase by mělo být zřízeno přemostění účelové komunikace vedoucí od obce do prostoru lesa a oblasti Turoveckého potoka. Další most přes Lejčkovský potok zabezpečuje i průchod biokoridoru a je tedy navržen v délce 78 m. Zdánlivá výhoda této varianty, totiž že je krátká, je však z dopravního hlediska její nevýhodou. Pokud by byly zřízeny dvě křižovatky zabezpečující napojení obce, jak to požadují její zastupitelé s ohledem na provoz autobusové linky, byla by jejich vzdálenost neodpovídající normě, proto se navrhuje pouze připojení východní. To však leží v blízkosti mostu a nelze vyloučit, že by zábra-

dlí mostu zasahovalo do rozhledového trojúhelníka křižovatky. Problematické je také navázání na silnici III/1293 v obci, kde by muselo dojít k úpravě ostrého napojení v této křižovatce. Minimální poloměr směrového oblouku na této trase je 450 m, maximální stoupání činí 5%.

Varianta 3C (Lejčkov – dlouhá): modifikuje variantu, původně sledovanou v územním plánu, kde jejím hlavním handicapem byl průchod údolní nivou Lejčkovského potoka. Proto byla mírným rozvlněním trasy posunuta nad okraj této nivy. Trasa vyžaduje dva mostní objekty, jeden menší délky 42 m nad místní komunikací vedoucí z Lejčkova směrem k lesu, druhý délky 78 m na soutoku dvou potoků, přičemž vzhledem k souběhu s násypovým tělesem by bylo zřejmě nutno průběh bezejmenného potoka upravit (nutno navrhnout dle skutečnosti, v různých podkladech se zakres bezejmenného potoka značně liší.). Západní napojení obce následuje krátce za místem, kde se nová trasa odchyluje od původní trasy. Východní napojení obce leží až za křižovatkou na Prasetín, což umožňuje řešit napojení obou obcí na úrovni křižovatky místních komunikací a omezuje se tím počet křižovek na silnici I/19. Minimální poloměr směrového oblouku na této trase je 450 m, maximální stoupání činí 5%. Tato varianta dává větší možnost rozvoje obce Lejčkov, neboť nezasahuje bezprostředně do její blízkostí. Z dopravního hlediska je jednoznačně výhodnější, a pokud by byl pro násypy použit materiál z přebytků jiných úseků, bude oproti variantě 3B i levnější.

→ Silnice I/19

stavba
Tábor – hranice kraje Vysočina



- varianty 1E, 2A, 3C
- varianty 1F
- varianta 1B
- jiné varianty



0 2 4 km

Geografická data poskytl VGHMÚF Dobruška, © MO ČR, 2008

ROADMEDIA



ŘEDITELSTVÍ
SILNIC
A DÁLNIC

STAV PŘÍPRAVY / REALIZACE

Na trasu byla v roce 2007 vypracována studie variantního vedení trasy. V prosinci 2008 bylo vydáno souhlasné stanovisko EIA ve variantě:

- v 1. úseku 1F, 1E a 1B
- ve 2. úseku 2A a 2D
- ve 3. úseku 3C a 3B

s tím, že níže uvedené podmínky tohoto stanoviska budou respektovány v následujících stupních projektové přípravy a realizace stavby, zkušebního a trvalého provozu a zahrnuty jako podmínky návazných správních řízení.

V rámci následné přípravy byl dopracován do stádia předrealizace úsek 2 – obchvat Chýnova, na který je zpracován samostatný informační leták a od října 2022 je již zprovozněn.

EIA	ZP	UR	SP	VŘ	ZS	UP
12/2008	–	–	–	–	–	–

Význam zkratk: EIA: Stanovisko EIA • ZP: Schválení záměru projektu • UR: Vydání územního rozhodnutí • SP: Vydání stavebního povolení • VŘ: Vyhlášení výběrového řízení • ZS: Zahájení výstavby • UP: Uvedení do provozu

DATA O STAVBĚ

Hlavní trasa:

délka: 15 490–16 100 m dle variant
1. úsek: 4340–4500 m dle varianty
2. úsek: 7650–8030 m dle varianty
3. úsek: 3540–3570 m dle varianty
kategorie: S 11,5/80 a S 11,5/70

Protihlukové stěny:

varianta 1B: 2 (110 m)
varianta 1E: 2 (100 m)
varianta 1F: 2 (170 m)
varianta 2A: 4 (255 m)
varianta 2D: 4 (265 m)
varianta 3B: 4 (55 m)

Přeložky a úpravy ostat. komun.:

II/129 Pacov
III/0199 Stříbrné Hutě–Ratibořské hory
III/01916 H. Hořice–D. Hořice
III/01917 Pořín
III/01919 Prasetín

Název stavby:

Studie silnice I/19 v úseku Tábor–hranice kraje

Katastrální území:

Měšice u Tábora, Zárybnická Lhota, Turovec, Nová Ves u Chýnova, Chýnov u Tábora, Záhostice, Dolní Hořice, Kladruby, Lejškov, Pořín, Prasetín

Objednatel:

Ředitelství silnic a dálnic s. p.

Zpracovatel studie:

Grebner spol. s r.o.