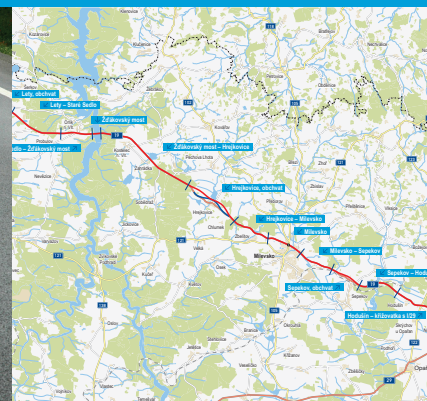


Silnice I/19

Oltyně – hranice Středočeského kraje

INFORMAČNÍ LETÁK, stav k 12/2024



DOPRAVNÍ VÝZNAM STAVBY

Cílem studie jsou návrhy úprav jednotlivých úseků silnice I/19 mezi Oltní a hranicemi krajů tak, aby byly odstraněny nejzávažnější dopravní závady a aby byla postupně celá trasa homogenizována na kategorii S 9,5/80. Předmětná studie bude sloužit ve výhledu ke strategickému plánování přípravy jednotlivých stavebních úprav.

Silnice I/19, která je situována převážně ve směru západ–východ, je vedena z Rožmitálu pod Třemšínem na území Jihočeského kraje přes Mirovice–Orlík nad Vltavou–Milevsko–Tábor dále do Pelhřimova a Jihlavy. Dopravně je silnice I/19 intenzivně využívána mezi Pelhřimovem a Tábořem, ve směru Oltně–Milevsko–Mirovice intenzita dopravy klesá.

Silnice I/19 je vedena v průtazích obcemi, v nichž má trasa většinou nevyhovující parametry, zejména nedostatečnou šířku vozovky a malé směrové poloměry. Vybudováním obchvatů dojde k zásadnímu zvýšení bezpečnosti všech účastníků silničního provozu v obci a ke zlepšení životního prostředí.

Studie bude sloužit v případě většiny navržených obchvatů jako podklad pro vypracování dokumentace o hodnocení vlivu stavby na životní prostředí. Na základě závěrů EIA budou vybrány konkrétní varianty k zapracování do všech stupňů územně plánovací dokumentace.

UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

Charakter stavby je liniový sledující stávající silnici I/19. Z hlediska členitosti terénu se jedná převážně o pahorkovité území, místy odpovídají podélné sklonu komunikace spíše charakteru horskému.

Délka řešeného úseku je 42 000 metrů. Začátek úseku je podle pasportního staničení stávající silnice v km 47,427 na hranici jihočeského a středočeského kraje před Plíškovicemi. Konec úseku je v km 89,540 před křižovatkou se silnicí I/29 a navazuje na úpravu silnice I/19 zařazenou do studie „Silnice I/19 a I/29 Písek–Tábor“, která byla zpracována v roce 2004.

Studie zahrnuje návrhy úprav silnice I/19 jednak ve stávající trase nebo v její těsné blízkosti v případě homogenizace na S 9,5 a dále obchvaty obcí podle stávajících územních plánů nebo jako prvotní návrh, který musí být podrobněji dopracován a převzat do územně plánovací dokumentace. Celá trasa je z hlediska navržených úprav rozdělena do několika samostatných úseků.

Hranice kraje km 42,113–49,105:

Stávající technické parametry jsou zcela nevyhovující pro kategorii S 9,5 – šířka vozovky 5,80 m, minimální směrové poloměry $R=164$ m a $R=239$ m, před Plíškovicemi je podélný sklon komunikace 7,7–9,4 %. V tomto úseku jsou navržené úpravy směrového a výškového vedení trasy i rozšíření vozovky na S 9,5. Protože se jedná o hornatý terén, bude nutné upravovat niveletu podle požadavků pro návrhovou rychlost nižší $v = 60\text{--}70$ km/hod., pro kterou je povolen podélný sklon 6–8 %.

Obchvat Mirovic:

V ÚP Jihočeského kraje není s obchvatem Mirovic uvažováno, ale v závazné části je zmíněno řešení mimoúrovňového křížení železniční tratě Písek–Prostějov se silnicí I/19. Toto křížení nelze bez zásahu do okolní zástavby a dopravního systému provést ve stávající trase silnice. Navržený obchvat se jeví jako ideální řešení. Kromě zmíněného křížení se železniční by obchvatem byly odstraněny i nevyhovující technické parametry na silnici I/19 v průtahu Plíškovicemi a Mirovicemi – šířka vozovky místy jen 5,80 m, malé směrové poloměry $R=164$ m a $R=239$ m, podélný sklon v Plíškovicích až 9,4 %. Parametry kategorie S 9,5 vyhovuje pouze krátká přeložka v Mirovicích postavená v roce 1988. Ve studii je navržen severní obchvat délky 3475 m, který nahrazuje stávající trasu v úseku km 49,105–52,639 novou komunikací. Připojení stávající silnice I/19 je řešeno ve třech místech, a sice v km 0,750 obchvatu mezi Plíškovicemi a Mirovicemi, v km 1,995 křižovatkou se silnicí II/00415 a na konci obchvatu v km 3,040 připojení Horosedel. Přes trať a údolí řeky Skalce je navržena mostní estakáda délky 240 m.

Mirovice km 52,639–křiž. se sil. I/4 km 53,570:

Mezi koncem obchvatu Mirovic a uvažovanou úpravou křižovatky silnice I/19 se silnicí I/4 zbývá úsek délky asi 1000 m, který svým šířkovým uspořádáním nevyhovuje kategorii S 9,5 – stávající šířka vozovky je jen 7 m. Směrové i výškové vedení trasy vyhovuje. Navrženo je pouze rozšíření vozovky na S 9,5. Potřebná úprava před křižovatkou a zařízení řadičích pruhů je zahrnuto do stavby rychlostní silnice R4, kde je silnice I/19 upravena ve stávající trase do vzdálenosti kolem 80 m za křižovátku ve směru na Lety.

UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

Obchvat obce Lety:

V ÚP VÚC Jihočeského kraje je obchvat zahrnut variantně (varianta jižní a severní), a je vyjmenován ve směrné části ÚP. Technické parametry stávajícího průtahu obcí Lety neodpovídají kategorii S 9,5 – šířka vozovky je místy jen 6,80 m, navíc tam jsou malé směrové poloměry ($R=124$ m a $R=146$ m) a maximální podélný sklon 6,4 %. Ve studii je navržen obchvat obce ve čtyřech variantách. Začátek a konec všech variant je na silnici I/19 přibližně ve stejném místě. Začátek obchvatu je v km 53,880, asi 80 m za křižovatkou se silnicí I/4, konec obchvatu je v km 56,500.

Variant A – severní odpovídající koridoru ve VÚC.

Variant B – nejjednodušší s minimálními směrovými poloměry ($R=500$ m) a vedoucí přes těžební jámy cihelny.

Variant C – jižní s estakádou v nejužším místě údolí.

Variant D – nejsevernější ve vzdálenosti 500 m od obce.

Ve všech variantách je navrženo připojení na stávající silnici I/19 úrovněvou křižovatkou ve dvou místech – v km 0,450 asi 650 m za křižovatkou silnic I/4 a I/19 a druhé připojení na konci obchvatu v průsečku se silnicí III/10246 ve směru na Orlik, resp. se silnicí ve směru jižním na Královu Lhotu. Obě severní varianty jsou nad obcí vedeny v násypu a lze předpokládat, že na základě hlukové studie budou podél komunikace nutná protihluková opatření. Křížení se stávající silnicí III/0196, účelovými komunikacemi i Žálužanského potoka je navrženo přemostěním. Obě jižní varianty jsou vedeny spíše po terénu a teprve údolí Žálužanského potoka překračují pomocí mostní estakády

délky 300 m v případě varianty B nejjednodušší a délky 240 m v případě varianty C.

km 55,500 Lety–km 57,5 Lipěš:

V tomto úseku proběhla rekonstrukce v roce 1977, trasa byla homogenizována na kategorii S 9,5.

Lipěš–km 60,4 Staré Sedlo:

V tomto úseku proběhla rekonstrukce v roce 1966, trasa byla homogenizována na kategorii S 9,5.

Staré Sedlo–Žďákovský most:

V tomto úseku proběhla rekonstrukce v roce 1966 na kategorii S 11,5. V průtahu obce Orlik nad Vltavou je podél silnice I/19 instalováno veřejné osvětlení a zpevněné krajnice jsou využívány pro pěší provoz. Navrženo je dobudování chodníků v průtahu obcí. V dalším stupni PD je nutné podrobněji řešit úpravu křižovatky silnice I/19 s místní komunikací vedoucí do centra Orlíku.

Žďákovský most:

Do provozu byl uveden v roce 1967, šířkové uspořádání odpovídá kategorii S 10,5. Žďákovský most čeká generální oprava.

Žďákovský most–km 69,25 Hřejkovice:

V tomto úseku proběhla rekonstrukce v roce 1966 na kategorii S 9,5. Stávající podélný sklon za Žďákovským mostem je 8,2 %. Podél Vltavy je vymezen nadregionální biokoridor evropského významu, který trasa silnice I/19 přetíná v délce asi 2000 m. V tomto území je pozice silnice I/19 stabilizovaná, nepočítá se rozšířením vozovky např. pro stoupací pruh (šířka

stávající vozovky 8,5 m) ani s úpravou nivelety. Na základě požadavku zástupce obce Kostelec nad Vltavou je do studie zahrnut návrh na úpravu úrovněvou křižovatky silnice I/19 se silnicí III/10238.

Obchvat Hřejkovic:

Obchvat Hřejkovic je zahrnut do ÚP VÚC Jihočeského kraje a je vyjmenován v jeho závazné části. Realizací obchvatu budou odstraněny dopravní závady na trase silnice I/19 spočívající v nevyhovujících technických parametrech stávajícího průtahu obcí – šířka vozovky 6-7 m, malé směrové poloměry (min. $R=125$ m), podélný sklon 8,2 %. Do studie jsou zařazeny dvě varianty obchvatu:

Variant A – je vedena v koridoru dle ÚP obce v délce 3785 m. V této variantě je navrženo připojení obce ve třech místech – na začátku obchvatu, v km 2,193 úrovněvou křižovatkou se silnicí III/10242 a na konci obchvatu.

Variant B – je navržena kratší v délce 2822 m. Připojení obce je navrženo v jednom místě ve shodě s ÚP obce úrovněvou křižovatkou s přeložkou silnice III/10242.

Obě varianty jsou vedeny v těsné blízkosti Hřejkovického rybníka. Na základě projednání na výrobním výboru je ve studii navrženo prodloužení mostu přes Hřejkovický potok i podél hráze Hřejkovického rybníka, aby stavbou zemního tělesa nové komunikace nebyla narušena stabilita hráze. Křížení se silnicí spojující Hřejkovice s Pechovou Lhotou je v obou variantách navrženo pomocí mostního objektu na silnici I/19

UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

Hrejkovice–Milevsko:

V tomto úseku proběhla rekonstrukce v roce 1979. Trasa byla šířkově upravena na kategorii S 9,5. V úseku mezi km 73,1–74,8 jsou směrové poloměry $R=414$, resp. 377 m, tedy menší než doporučených $R=500$ pro $v = 80$ km/hod. Ve studii je pro tento úsek navržena úprava směrového vedení v délce kolem 1700 m.

Milevsko:

V roce 1974 byla provedena v délce 2230 m přeložka silnice I/19 v kategorii S 9,5. Ve studii nejsou navrženy žádné úpravy.

Milevsko km 77,808–Sepekovo (po ZÚ obchvatu):

V úseku mezi úrovněnou křižovatkou v km 77,6 u mostu přes Milevský potok v Milevsku a Sepekovem je z technických parametrů stávající silnice I/19 nevyhovující šířka vozovky, která je jen 6,50 m. Směrové i výškové vedení trasy vyhovuje. Ve studii je navrženo rozšíření vozovky na S 9,5.

Obchvat Sepekova:

Obchvat Sepekova není zahrnut do konceptu ÚP VÚC Jihočeského kraje, a není s ním uvažován ani v územním plánu obce. V ÚP obce je pouze navrženo odstranění dopravních závad na silnici I/19 v průtahu, a to formou snížení rychlosti na 40 km/hod a úpravou jednoho směrového oblouku. Stávající průtah má ale šířku vozovky jen 6–7 m, malé směrové poloměry ($R=125$ m) a podélný sklon 8,2%. Pro vyřešení dopravních závad v průtahu obce je ve studii navržen severní obchvat Sepekova v délce 2032 m. Připojení obce je řešeno v jednom místě úrovněnou křižovatkou

sou se silnicí III/12130. Stávající účelová komunikace je v km 1,440 převedena nadjezdem nad silnicí I/19.

km 82,186 Sepekovo–Hodušín km 84,800:

V roce 1983 byla provedena v tomto úseku úprava komunikace na kategorii S 9,5, v úseku km 83,3–85,2 byl zřízen stoupací pruh ve směru na Oltyni. Ve studii nejsou navrženy žádné úpravy.

km 84,800–křižovatka se silnicí I/29 km 89,540:

Jedná se o přehledný úsek, jehož technické parametry směrového a výškového řešení odpovídají kategorii S 9,5/80. Pouze šířka stávající vozovky (7,7–8 m) je užší než požadovaných 8,5 m. Před křižovatkou se silnicí II/122 jsou vybudovány řadící pruhy. Ve studii je doporučeno rozšířit zpevnění komunikace na kategorii S 9,5.

Konec úseku této studie je v km 89,540, kde silnice I/19 navazuje na úpravu v rámci navržené mimoúrovňové křižovatky silnic I/19 a I/29. Křižovatka včetně krátké přeložky silnice I/19 je zahrnuta do navazující akce „Studie silnice I/29 a I/19 Písek–Tábor“.

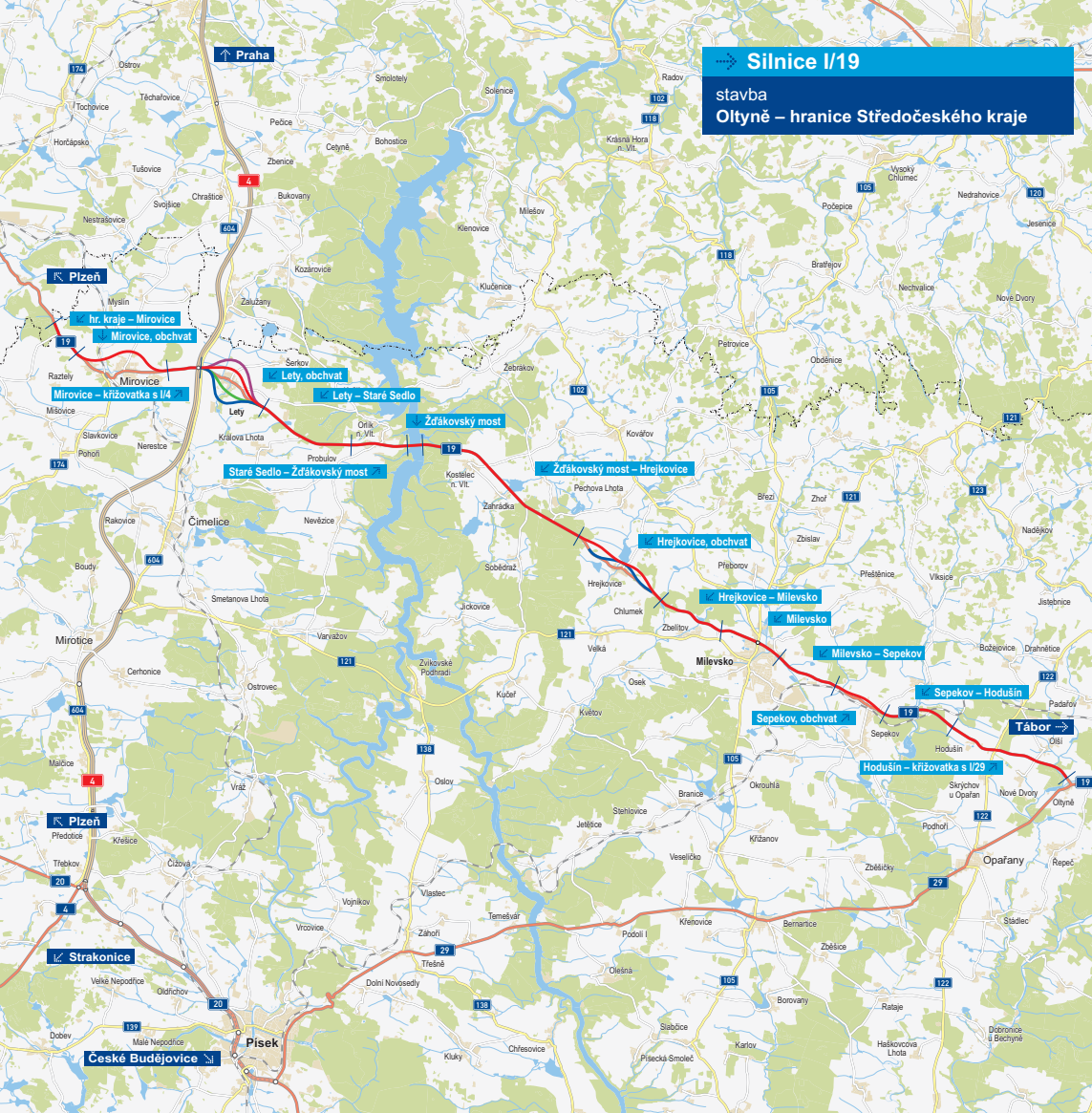
Z přehledu jednotlivých úseků je zřejmé, že kromě obchvatů obcí jsou navrženy úpravy silnice I/19 řešené v jedné variantě, a to převážně v trase sledující stávající silnici I/19. Obchvat Mirovic a Sepekova je navržen také v jedné variantě. Posouzení vhodnosti tras se týká pouze obchvatů obce Letý a Hrejovic, které jsou navrženy variantně.

Při realizaci navržených obchvatů a směrových úprav trasy budou dotčeny stávající silnice II. a III. třídy. V rámci realizace jednotlivých úseků homogenizace

silnice I/19 budou v nezbytném rozsahu upraveny i křižovatky s těmito silnicemi, případně budou vybudovány jejich krátké přeložky. Některé křižovatky jsou navrženy k úpravě zlepšující bezpečnost dopravy. Navržené úpravy se dotýkají i některých místních a účelových komunikací, polních a lesních cest. Rozsah jejich úprav a systém připojení či případných přeložek bude podrobněji řešen v dalším stupni projektové dokumentace v souladu se schválenými územními plány, navrhovanými pozemkovými úpravami a požadavky uživatelů pozemků.

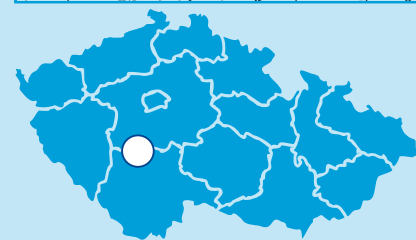
Silnice I/19 kříží v předmětném úseku železnici ve dvou místech: úrovněně trať Písek–Protivín v Mirovicích, mimoúrovňové křížení je řešeno v obchvatu Mirovic. Dále mimoúrovňově překračuje trať Tábor–Písek, stávající řešení bude zachováno. V Sepekově vede silnice I/19 v přednádražním prostoru v těsném souběhu s tratí Tábor–Písek, navíc úrovněný přejezd na odbočující silnici III/10549 je těsně za křižovatkou. Dopravně nevyhovující průtah kolem nádraží bude odstraněn realizací obchvatu Sepekova.

Ve studii navržené úpravy silnice I/19 se netýkají celé trasy komunikace. Jsou navrženy samostatné úseky, které se mohou budovat nezávisle na sobě. Výstavba obchvatů může probíhat bez vážnějších dopravních omezení. V úsecích, kde bude pouze rozšiřována vozovka, bude vzhledem k nedostatku vhodných obížděných tras stavba realizována po kratších úsecích s vedením veřejného provozu po polovinách. V úsecích, kde dochází k úpravě geometrie komunikace, bude využíváno provizorních komunikací.



Silnice I/19

stavba
Olšany – hranice Středočeského kraje



řešená stavba - silnice I/19

- varianta A
- varianta B
- varianta C
- varianta D



0 5 10 km

Geografická data poskytl VGHMÚF Dobruška, © MO ČR, 2008

ROADMEDIA



ŘEDITELSTVÍ
SILNIC
A DÁLNIC

STAV PŘÍPRAVY / REALIZACE

Na trasu byla v říjnu roku 2006 vypracována technická studie variantního vedení trasy. Studie bude sloužit v případě většiny navržených obchvatů jako podklad pro vypracování dokumentace o hodnocení vlivu stavby na životní prostředí.

EIA	ZP	UR	SP	VŘ	ZS	UP
–	–	–	–	–	–	–

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: 42 113 m
kategorie: S 9,5/80

Úprava křižovatek:

- km 58,3 křižovatka silnice I/19 se silnicí III/1219
- km 61,1 průsečná křižovatka silnice I/19 se silnicí III/1218
- km 65,15 průsečná křižovatka silnice I/19 se silnicí III/10238
- km 75,4 křižovatka silnice I/19 se silnicí III/12122
- km 77,7 křiž. sil. I/19 se silnicí do průmyslové zóny v Milevsku

Název stavby:

I/19 Oltyně–hranice kraje

Místo stavby:

Jihočeský kraj

Obce a města:

Plíškovice, Mirovice, Horosedly, Lety, Orlík nad Vltavou, Kostelec nad Vltavou, Hrejkovice, Milevsko, Sepekov, Oltyně

Druh stavby:

novostavba

Objednatel:

Ředitelství silnic a dálnic s. p.

Zpracovatel technické studie:

Dopravoprojekt Brno a.s.