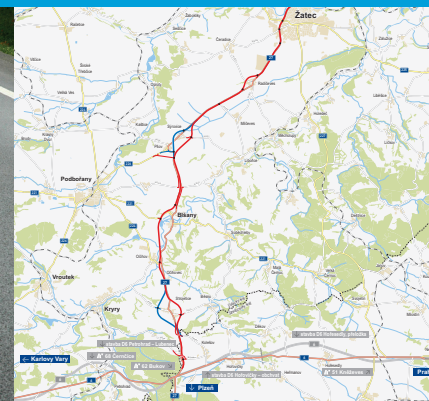
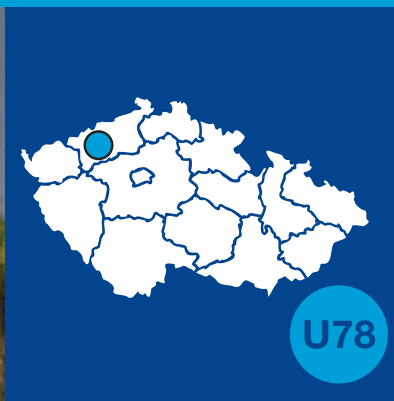


Silnice **I/27**

Žiželice – MÚK D6 Kolečov

INFORMAČNÍ LETÁK, stav k **11/2024**



DOPRAVNÍ VÝZNAM STAVBY

Předmětný úsek Žatec–křižovatka se silnicí I/6 (D6) má klíčovou funkci pro propojení měst a větších obcí Žatec, Podbořany, Blšany, Krynky a dalšími. Důvodem pro zpracování studie výhledové trasy je nutnost nalezení územně průchodné a technicky proveditelné trasy, která by respektovala požadavky na dotčené území.

Stávající silnice I/27 je důležitou trasou v rámci sítě silničních komunikací ČR s návazností na mezinárodní silniční síť. Silnice je vedena zhruba ve směru od severu k jihu. Začíná na silnici I/8 v Dubí a pokračuje ve přes Litvínov, Most, Žatec, Jesenici, Kralovice, Plasy, Kaznějov, Plzeň, Přeštice, Klatovy k hraničnímu přechodu Železná Ruda. Část trasy od Plzně na jih je zároveň evropskou komunikací E53.

V severní části, na území Ústeckého kraje, je silnice značně dopravně zatížená, protože spojuje důležitá města jako Litvínov, Most a Žatec. Mezi Mostem a Žatcem kříží silnice I/27 trasu I/7 Praha–Louny–Chomutov–Hora Svatého Šebestiána. Právě v blízkosti křížení obou komunikací je na pozemcích dřívějšího vojenského letiště budována strategická průmyslová zóna Triangle, jedna z největších v celé České republice. Tato lokalita by měla sehrát důležitou roli v rozvoji území a v řešení problematiky nezaměstnanosti v regionu. Zároveň se stane velkým zdrojem i cílem dopravy.

UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

Zájmové území, kterým prochází současná silnice I/27 a bude jí procházet i výhledová silnice, je v úseku od Žiželic po křižovatku se silnicí I/6 u Kolečova rovinatá až mírně zvlněná. Trasa sleduje stávající terén, pouze v oblasti západně od Blšan, jde přes údolí mezi dvěma kopci, které překonává dlouhým mostem. Také ve variantě 2 obchvat Strojetic je navržen dlouhý mostní objekt, který překonává údolí s vodotečí bezejmenného potoka, který je pravostranným přítokem říčky Blšanky.

Celkové řešení první části mezi Žiželicemi a Pšovou vychází do velké míry z vedení současné silnice I/27, která je vedena poměrně přímo, rovinatým terénem. Nový návrh však počítá s obchvaty všech obcí, kterými tato silnice prochází. Proto je zpracována varianta základního návrhu a další dvě varianty, které řeší obchvat Sýrovic a obchvat Strojetic.

Druhá část od Pšova na křižovatku se silnicí I/6 jde také kromě úseku okolo Blšan a Strojetic přibližně v souběhu se stávající silnicí I/27. Návrh nového vedení silnice I/27 město Blšany obchází západně. Obchvat Strojetic je řešen ve dvou variantách: v základním návrhu je veden po východní straně obce, ve variantě 2 po západní.

Studie výhledové trasy silnice I/27 navazuje v severní části Žatce na předchozí úsek I/27 Žiželice, obchvat a přemostění. Návrh řešení nové trasy mezi Žatcem a připojením silnice II/226 u Pšova začíná na výhledové okružní křižovatce Žatec-jih. Návrh výhledového řešení mezi obcemi je svázán s trasou současné silnice. Nová trasa je navržena

převážně v těsném souběhu se stávající silnicí tak, aby bylo možné provádět výstavbu nové silnice za provozu.

Obchvat obce Radčevce je veden v souladu se schválenými Zásadami územního rozvoje Ústeckého kraje severozápadně od obce s přemostěním současné silnice III/22523 i celého údolí potoka, ve kterém je silnice vedena. Společný obchvat Sýrovic i Pšova je veden jihovýchodně od těchto obcí. Navržené vedení obchvaty zajišťuje plynulý průběh výškového řešení, které nevyžaduje zřízení přídatného pruhu pro pomalá vozidla.

V úseku od km 13,400 do km cca 15,300 je těleso stávající silnice I/27 částečně zrekultivováno a částečně použito pro zbudování souběžných komunikací sloužících k obsluze přilehlých většinou zemědělských pozemků. Od km 15,400 až do km 21,000 je stávající silnice I/27 zcela zachována, jen bude potlačen její význam na obslužnou komunikaci propojující obce Strojetic, Očihovec, Očihov, Hradčany a Blšany. V místech křížení nově navrhované komunikace I/27 s původní je navrženo mimoúrovňové křížení bez napojení.

Úsek okolo Blšan je řešen jako obchvat po západní straně města. Po napojení silnice II/221 od Podbořan jde po úbočí svahu nad nádrží v Blšanech do prostoru s chmelnicemi v údolní nivě říčky Blšanky. Po jejím překonání mostem se dostává do souběhu se stávající silnicí I/27. Zde dochází k mimoúrovňovému vykřížení se stávající silnicí II/224 v prostoru mezi Očihovem a Hradčany.

UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

Odsud trasa začíná stoupat v těsném souběhu s I/27 směrem ke Strojeticím. Tuto obec v základním návrhu obchází po východním okraji. Tato varianta obchvatu se jeví jako výhodnější z hlediska toho, že v tomto prostoru jsou umístěny zemědělská zařízení a budovy a pravděpodobně zde nedojde k výstavbě dalších rodinných domků.

Trasa se poté opět přiblíží ke stávající silnici I/27 a jde s ní v souběhu po její levé straně převážně po zemědělské půdě až na konec úseku do km 25,300.

Trasa je dle požadavků objednatele navržena v kategorii S 11,5/70, což vyhoví kapacitně očekávaným zátěžím. Celková délka základní trasy je 25 300 metrů.

Varianta 1 obchvat Sýrovice:

Platí pro oblast obcí Sýrovice a Pšov. Modré variantní řešení je navrženo západně od Sýrovic a východně od Pšova, to znamená mezi oběma obcemi.

Ve směrovém vedení je použito oblouků $R = 750$ a 500 metrů s přechodnicemi. Navržená přeložka prochází blíže u obou obcí, u Sýrovic protíná dřívější zemědělský areál. Šikmo křížuje současnou silnici I/27 a napojuje se na základní trasu v blízkosti křižovatky se silnicí II/226. Variantní řešení je navrženo v úseku km 10,204–km 12,925 základní trasy (délka 2721 metrů). Celková délka variantního řešení je km 10,204–13,164, tedy 2960 metrů. Je tedy o 238 metrů delší než základní trasa.

Výškové vedení je méně výhodné než u hlavní trasy. Mezi Sýrovicemi a Pšovem prochází trasa strmějším stoupáním, sklon nivelety je navržen 5,2%. Stoupání v tomto případě vyžaduje přídatný pruh. Křížení se stávající silnicí je navrženo mimoúrovňově bez vzájemného propojení. Úrovňová křižovatka v šikmém křížení a velkém podélném sklonu by byla zcela nevhodná. Na křížení v km 12,085 je navržen mostní objekt o třech polích délky 22+32+22 m, celková délka 76 metrů. Založení mostu se předpokládá hlubinné. Při realizaci je nutné zachovat dopravu na současně I/27.

Výškové řešení variantní trasy se může dostat do konfliktu s vedením VVN, které prochází v blízkosti křížení obou silnic. V případě realizace variantního řešení by bylo nutné ověření průběhu vodičů příslušnými měřeními a posouzení možností vzájemného křížení.

Šířkové uspořádání, konstrukce vozovky, zemní práce i ostatní části řešení, budou provedeny podle stejných zásad, jako základní návrh.

Varianta 2 obchvat Strojetic:

Trasa je navržena jako variantní řešení po západním okraji obce Strojetic. V situaci je vyznačeno modře.

Trasa této varianty se v km 20,400 odklání západně od trasy základního návrhu, jde přes zemědělské pozemky, překonává mostem údolí s bezejmennou vodotečí a ve vzdálenosti asi 50 metrů od nejzápadnější položených domků kříží stávající silnici

III/2242 směrem na Kryry. Poté se stáčí k jihovýchodu a přes pole Za hřbitovem se opět přibližuje k základní trase, na kterou se napojuje v km 23,651. Délka této varianty je tedy 3251 metrů, což je úsek o 251 metrů delší, než v případě základní varianty.

Výškové vedení je přibližně rovnocenné se základní variantou, sklony jsou takřka totožné. Oproti základnímu návrhu je zde však nutno navrhnout most délky kolem 210 metrů, což zvýší náklady na stavbu (nebudou se však stavět dva kratší nadjezdy). Také napojení na stávající komunikaci III/2242 je problematictější než u východního obchvatu vzhledem k méně příznivé konfiguraci terénu (větší sklony).

Šířkové uspořádání, konstrukce vozovky, zemní práce i ostatní části řešení, budou provedeny podle stejných zásad, jako základní návrh.

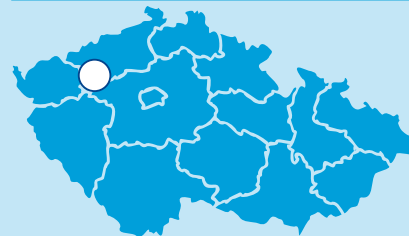
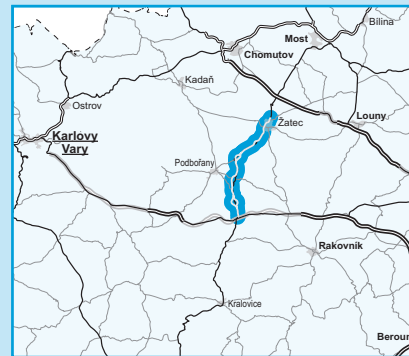
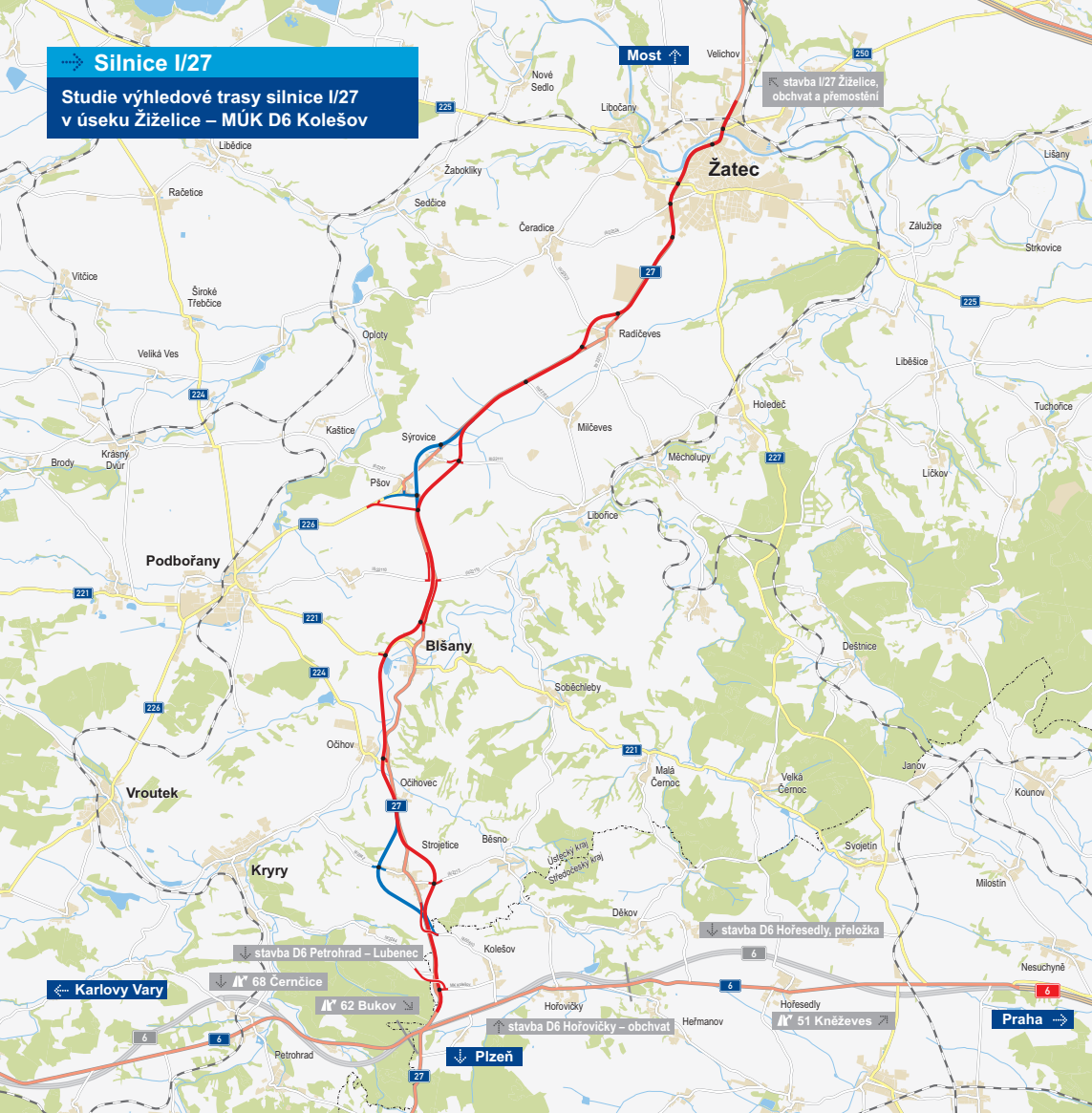
Varianta připojení silnice II/226

Variantní řešení je navrženo i pro úpravu silnice II/226 s využitím části současné silnice I/27 u Pšova. Celková délka variantní přeložky je navržena 983 metrů. Podélný profil je navržen s využitím značných podélných sklonů, až 6,2%. Napojení příjezdu do obce v km 0,400 je rovněž vedeno velkým podélným sklonem.

Navrhované variantní připojení silnice II/226 je možné použít pro základní trasu i pro variantní hlavní trasu.

Silnice I/27

Studie výhledové trasy silnice I/27
v úseku Žiželice – MUK D6 Kolečov



- varianta základního návrhu
- varianta č. 1 – obchvat Sýrovic
- varianta č. 2 – obchvat Strojetic
- křižovatka



0 3 6 km

Geografická data poskytl VGHMÚF Dobruška, © MO ČR, 2008

ROADMEDIA



ŘEDITELSTVÍ
SILNIC
A DÁLNIC

STAV PŘÍPRAVY / REALIZACE

Na stavbu je zpracována studie výhledové trasy z roku 2007. Krajský úřad Ústeckého kraje na stavbu vydal 19. 10. 2010 kladné stanovisko EIA. Při dodržení podmínek uvedených v návrhu stanoviska příslušného úřadu je možno vydat souhlasné stanovisko ke všem variantám posuzovaného zá- měru. Zpracovatel posudku doporučuje v dalším stupni projektové dokumen- tace podrobněji rozpracovat kombinaci variant PGP Sýrovice východ, napojení silnice II/26-jih a LUCIDA, které mají nejmenší vliv na životní prostředí.

EIA	ZP	UR	SP	VŘ	ZS	UP
10/2010	–	–	–	–	–	–

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: 25 300 m
kategorie: S 11,5/70

Hlavní mostní objekty:

počet celkem: 3
délka mostů: 632 m

Křižovatky:

úrovňové: 14

Přeložky a úpravy ost. komun.:

celková délka: 6319 m

Název stavby:

Studie výhledové trasy sil. I/27 v úseku Žiželice–MÚK D6 Kolečov

Místo stavby:

Ústecký kraj

Katastrální území:

Kolečov, Blšany, Liběšovice, Běsno, Kryry, Strojětice u Podbořan, Očihov, Očihovec, Pšov u Podbořan, Sýrovice, Milčeves, Radičeves, Žatec

Druh stavby:

novostavba, liniová

Objednatel:

Ředitelství silnic a dálnic s. p.

Zpracovatel studie :

PRAGOPROJEKT, a.s.

Předpokládaná cena stavby:

2 550 000 000 Kč (bez DPH)
v CÚ 2011