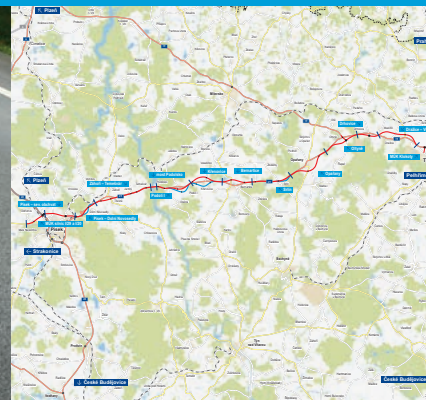


Silnice I/29

Písek – Tábor

INFORMAČNÍ LETÁK, stav k 01/2024



DOPRAVNÍ VÝZNAM STAVBY

Silnice I/29 a I/19 představují hlavní silniční spojení mezi Pískem a Tábořem. Obě silnice jsou vedeny v průtazích obcemi, kde v mnohých má trasa zcela nevhovující parametry. Důsledkem je velmi negativní vliv na životní prostředí v obcích, na bezpečnost jejich obyvatel a na plynulost a bezpečnost dopravy.

Účelem studie je návrh variant nové trasy silnic I/29 a I/19 mezi Pískem a Tábořem tak, aby svými parametry odpovídaly kategorii S 11,5/70 v úseku Písek–Oltně a kategorii S 22,5/100 v úseku Oltně–Tábor a respektovaly celý komplex požadavků na ochranu životního prostředí, aby celý úsek po postupné přestavbě měl charakter silnice I. třídy.

Západním směrem bude silnice I/29 dále vedena ke Kbelnici, kde se napojí na silnici I/4. Po ní je možné pokračovat na hraniční přechod ve Strážném, případně ze Strakonice po silnici I/22 do Klatov, Domažlic, na hraniční přechod Folmava a do přilehlých oblastí jihozápadních Čech. Z Tábořa silnice I/19 pokračuje východním směrem do Pelhřimova. Odtud lze jet po silnici I/34 k Humpolci a dále po dálnici D1 do východních oblastí státu, případně po silnici I/34 do severovýchodních Čech a na severní Moravu.

Z výše uvedeného je zřejmé, že silnice I/29 i I/19 jsou z hlediska vnitrostátní i mezinárodní dopravy významné. Tomu ale neodpovídá současný technický stav obou komunikací, na kterých v minulých několika desetiletích nedošlo k žádné podstatné stavební úpravě.

UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

Zájmové území studie má liniový tvar sledující současně silnice I/29 a I/19, které probíhá zhruba západovýchodním směrem mezi Pískem a Tábořem. Počátek studované trasy je na stávající silnici II/139 jižně od Oldřichova (po přestavbě bude přeřazena do sítě silnic I. třídy), konec je na severozápadním okraji Tábořa u Všechova, kde se napojuje do současné trasy silnice I/19.

V celém rozsahu vymezeného úseku je navržena základní varianta trasy silnic I/29 a I/19 s průběžným staničením, jehož počátek je v místě napojení na okružní křižovatku se silnicí I/20 v Písku. V některých úsecích je tato trasa jediným vhodným řešením. V úsecích, kde bylo možno navrhnout jinou trasu, je varianta pojmenována podle blízkého sídla (např. Křenovice – jih) a počátek jejího staničení je ve vhodném místě na základní trase. V některých úsecích bylo navrženo několik dalších tras, které však pro zjevnou nevhodnost byly po konzultaci se zadavatelem, případně po projednání konceptu studie, z dalšího sledování vypuštěny.

Úsek MÚK silnic I/20 a I/29 směr Strakonice

Mimoúrovňová křižovatka silnic I/20 a I/29 je navržena jako okružní protáhlého tvaru, přičemž komunikace okruhu je vedena v horní úrovni nad čtyřpruhovou přeložkou silnice I/20, nad přeložkou původní silnice I/20 a nad železnicí Zdice–Písek–Protivín. Obě zmíněné křižující silnice jsou s okruhem spojeny rampami pro všechny směry jízdy. Na okruh je připojena i přeložka silnice I/29, a to jak ze směru od Tábořa, tak i ze směru od Strakonice. Územní plán počítá také se zřízením rampy vedoucí do území Za

židovským hřbitovem, kde vznikne systém místních komunikací a území bude v budoucnu zastavěno. Studie uvedený tvar křižovatky respektuje.

Součástí stavby bude úsek silnice I/29 ve směru na Strakonice od okružní křižovatky po napojení do současné trasy u Oldřichova v délce 1800 metrů, úrovňová průsečná křižovatka se silnicí III/1391 Písek–Oldřichov v km 1,028 a krátká přeložka této silnice. Severně od okružní křižovatky bude na silnici III/1219 postavena úrovňová průsečná křižovatka s místní komunikací směřující východně do Purkratic a západně do Dobešic po někdejší silnici I/20. Na okružní křižovatce bude postaveno osm mostů – dva jednopólové přes železnici, dva třípólové přes silnici I/20, dva jednopólové přes silnici III/1219 a dva klenbové přes potok Jiher. Na silnici I/29 v území Za židovským hřbitovem bude postaven jednopólový most pro budoucí přeložku místní komunikace.

Úsek Písek – severní obchvat

Počátek stavebního úseku je v místě připojení na okružní křižovatku se silnicí I/20, konec před křižovatkou s původní silnicí I/29 pod Ptáčkovnou (km 3,100). Tato křižovatka je součástí dalšího stavebního úseku, protože se předpokládá jeho dřívější výstavba. Křížení silnice III/020 24 (směr Topělec) s přeložkou silnice I/29 bude mimoúrovňové bez vzájemného propojení obou silnic. Most zde bude jednopólový. Křižovatka silnic I/29 a III/020 25 (směr Vrcovice) bude mimoúrovňová. Silnice I/29 bude v dolní úrovni. Most přes Otavu bude dlouhý asi 260 metrů. V km 2,942 dochází ke křížení silnice I/29 se železnicí Tábor–Písek (km 54,780 ČD). Silnice I/29 je v dolní úrovni.

UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

Úsek Písek–Dolní Novosedly (střední varianta)

Tento stavební úsek začíná před křižovatkou s původní silnicí I/29 v prostoru pod Ptáčkovnou v Písku a končí na současné silnici asi kilometr před Záhořím (km 3,1–5,7). Od začátku stavebního úseku po křížení přeložky s původní silnicí I/29 (km 3,9) je řešení střední varianty takřka shodné s variantou severní (tato varianta je vedena od mimoúrovňové křižovatky pod Ptáčkovnou nejdříve volným terénem a na vrcholu stoupání je napojena do současné silnice), včetně MÚK a křížení se silnicí III/1385 v blízkosti vjezdu do lomu. Dále trasa střední varianty směřuje do nejnižšího místa terénního hřbetu, odkud se odklání západním směrem, míjí zástavbu u současné křižovatky silnic I/29 a III/1385 a v blízkosti rybníčku před Záhořím se napojuje do současné trasy silnice I/29.

Součástí MÚK bude třípolový most (km 3,126) nad silnicí I/29, další třípolový most nad silnicí I/29 bude postaven na přeložce silnice III/1385 v blízkosti vjezdu do lomu (km 3,900).

Úsek Záhoří–Temešvár

Tento stavební úsek začíná u malého rybníčku asi kilometr před Záhořím (km 5,700) a končí u západní opěry Podolského mostu (km 11,5). U Záhoří je nová trasa silnice I/29 vedena jižním obchvatem obce. Asi 50 metrů východně od konce zástavby se přeložka napojuje do stávající trasy, po které je vedena přes Temešvár až k mostu přes Vodní nádrž Orlik. Současná silnice v tomto úseku byla před několika desítkami let modernizována, takže její směrové i výškové parametry odpovídají současným požadavkům. Bude jí potřeba rozšířit na kategorii S 11,5.

S ohledem na blízký Podolský most, po kterém bude silnice I/29 i nadále vedena, zůstane průtah Temešvárem zachován.

S výstavbou jednopolevého mostu se uvažuje nad místní komunikací spojující Záhoří s Chrastinami.

Úsek Podolí I

Tento stavební úsek začíná u východní opěry Podolského mostu (km 12,1) a končí asi kilometr východně od Podolí I (km 15,8), kde lze přeložku napojit na původní silnici. V úseku od Podolského mostu po křižovátku se silnicí III/105 58 se jedná o rozšíření současné silnice na kategorii S 11,5. Navazující úsek je přeložkou okolo Podolí I. Tato část trasy je ve studii řešena ve dvou variantách, které obě prochází jižně od obce. Severní varianta odpovídá konceptu územního plánu obce. Prochází prolukou mezi zástavbou obce a zemědělským areálem. Jižní varianta je odkloněna až za zemědělský areál, který tak není od obce oddělen silnicí. Úvaha o návrhu trasy vedené severně od obce byla zamítnuta, protože koridor, kterým by mohla silnice procházet, je obsazen významnými, obtížně a nákladně přeložitelnými sítěmi. Tato trasa je oproti variantě severní více odkloněna od obce. Její nevýhodou je mírné prodloužení trasy a poněkud horší směrové parametry. Výhodou je naopak větší oddálení silnice od obce a tím zmenšení pravděpodobnosti nadměrného ovlivňování obce hlukem, nedojde k zásahu do zemědělského areálu a oploceného pozemku v obci.

Pro připojení Podolí je navržena jen jedna úrovňová průsečná křižovátka, a to v blízkosti zemědělského areálu. Most přes údolí Budovického potoka bude klenbový prefabrikovaný.

Úsek Křenovice

Koncept územního plánu obce Křenovice počítá se zachováním průtahu silnice I/29 obcí. V dlouhodobém výhledu je to vzhledem k významu silničního tahu nevhodné. Proto je přeložka okolo obce ve studii řešena, a to ve dvou variantách – severní a jižní. Vhodnější z hlediska dopravního je varianta severní, protože jízda vozidel od Písku ve směru do Milevska po silnici III/105 55 je tak vedena mimo zástavbu obce.

Stavební úsek Křenovice navazuje na předchozí úsek Podolí buďto v křižovatce v km 15,960 nebo v místě dočasně napojení do stávající trasy (podle toho, která varianta přeložky Podolí bude realizovaná). Konec úseku je v blízkosti stávajícího mostu nad odtokovým korytem z rybníka Pilný u Bernartic (km 19,2).

Severní trasa je vedena severním obchvatem obce a asi kilometr východně se napojuje do stávající trasy, po které je dále vedena až do konce stavebního úseku. Křižovátka se silnicí III/105 55 (směr Milevsko) bude úrovňová průsečná. Jednopolevé mosty jsou navrženy pro převedení polních cest v km 16,690 a 17,260. Výstavba krátké souběžné účelové komunikace je uvažována v blízkosti napojení přeložky silnice I/29 do současné trasy (km 18,300–18,650). Jižní trasa je vedena jižním obchvatem Křenovic. Začátek i konec stavebního úseku je shodný s variantou severní. Pro připojení Křenovic na silnici I/29 jsou zvažovány dvě stykové úrovňové křižovatky. Vozidla směřující ze silnice I/29 na silnici III/105 55 by projížděla obcí po stávajících komunikacích. Mosty přichází v úvahu pouze při křížení silnice I/29 s účelovými komunikacemi, zajišťujícími přístup na pozemky.

UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

Úsek Bernartice

Tato stavba zahrnuje severní obchvat Bernartic, který je na obou koncích napojen do současné trasy silnice I/29 (km 19,2–22,3). Trasa odpovídá schválenému územnímu plánu obce. Variantní řešení zde neexistuje.

Křižovatka se silnicí II/105 je při severním okraji zástavby v km 20,160. Pro připojení Bernartic ve směru od Tábora je navržena styková křižovatka v km 21,500. Most přes odpadní koryto z rybníka Pilný byl v nedávné době rekonstruován a vyhovuje kategorii S 11,5.

Úsek Srlín

Tento stavební úsek (km 22,3–26,3) zahrnuje ve značné rozšíření silnice I/29 na kategorii S 11,5. U Srlína, kde je současná trasa v přechodu přes údolní nivu řeky Smutné značně směrově zvlněná, je navržena přeložka ve dvou variantách. Severní varianta opouští trasu současné silnice v blízkosti křižovatky se silnicí III/105 53 západně od Srlína a do současné trasy se napojuje krátce po překročení údolí řeky. Jižní varianta pokračuje po stávající silnici až na konec zástavby Srlína a pak krátkou přeložkou překračuje údolí řeky.

Z hlediska dopravního je výhodnější varianta severní, prochází však lokálním biocentrem v údolní nivě řeky Smutné a větší zásah je do produktovodu. Údolí řeky Smutné překračuje třípolovým mostem a asi 200 metrů za ním se napojuje do současné trasy.

U jižní varianty je nevýhodou horší směrový průběh trasy, průchod okrajem zástavby Srlína a pravděpodobná potřeba výstavby opěrné zdi nad strmým břehem řeky za koncem zástavby. V údolí řeky trasa křížuje lokální biokoridor. Úprava produktovodu je

oproti severní variantě jednodušší. Tato varianta je vedena po staré silnici až ke konci zástavby Srlína, poté opouští staré silniční těleso, dvěma protisměrnými oblouky překonává údolí Smutné a napojuje se do současné trasy směrem na Opařany. Most v údolí řeky bude třípolový.

Úsek Opařany

Stavební úsek Opařany (km 26,3–31,0) je řešen v jedné variantě. Západní část trasy v délce asi kilometr a východní úsek rovněž v délce asi kilometr (včetně části spadající do stavebního úseku Oltně) jsou vedeny po současné silnici, která prochází lesem. V EIA bude stanoveno, na kterou stranu bude silniční těleso rozšířeno. Převážná část stavebního úseku Opařany je jižním obchvatem obce. Příjezd do obce ze směru od Písku je uvažován z úrovně křižovatky se silnicí II/122 v km 28,170. Pro připojení Opařan ze směru od Tábora je navržena styková úrovně křižovatka v km 30,195. Křížení s místní komunikací Opařany–Řepeč v km 29,930 bude mimoúrovňové bez vzájemného propojení se silnicí I/29. Na silnici I/29 zde bude postaven jednopólový most.

Úsek Oltně

Tento stavební úsek (km 31,0–34,7) je řešen pouze v jedné variantě, která má charakter obchvatu vedeného jihovýchodně od Oltně. Na novou trasu silnice I/29 se napojuje krátkou přeložkou silnice I/19 (kategorie S 9,5/80). Protože se jedná o dvě silnice I. třídy, je křižovatka obou silnic v km 33,450 navržena jako mimoúrovňová.

Úsek Drhovice

V prostoru Drhovic je pro přeložku silnice I/19 jediná vhodná proluka mezi jižním okrajem zástavby obce a oplocením kasáren. V oblasti Drhovic je tedy trasa přeložky silnice řešena jen v jedné variantě (km 34,7–36,9). Drhovice a Dražice budou na přeložku silnice I/19 připojeny pomocí mimoúrovňové křižovatky v údolí Pílského potoka.

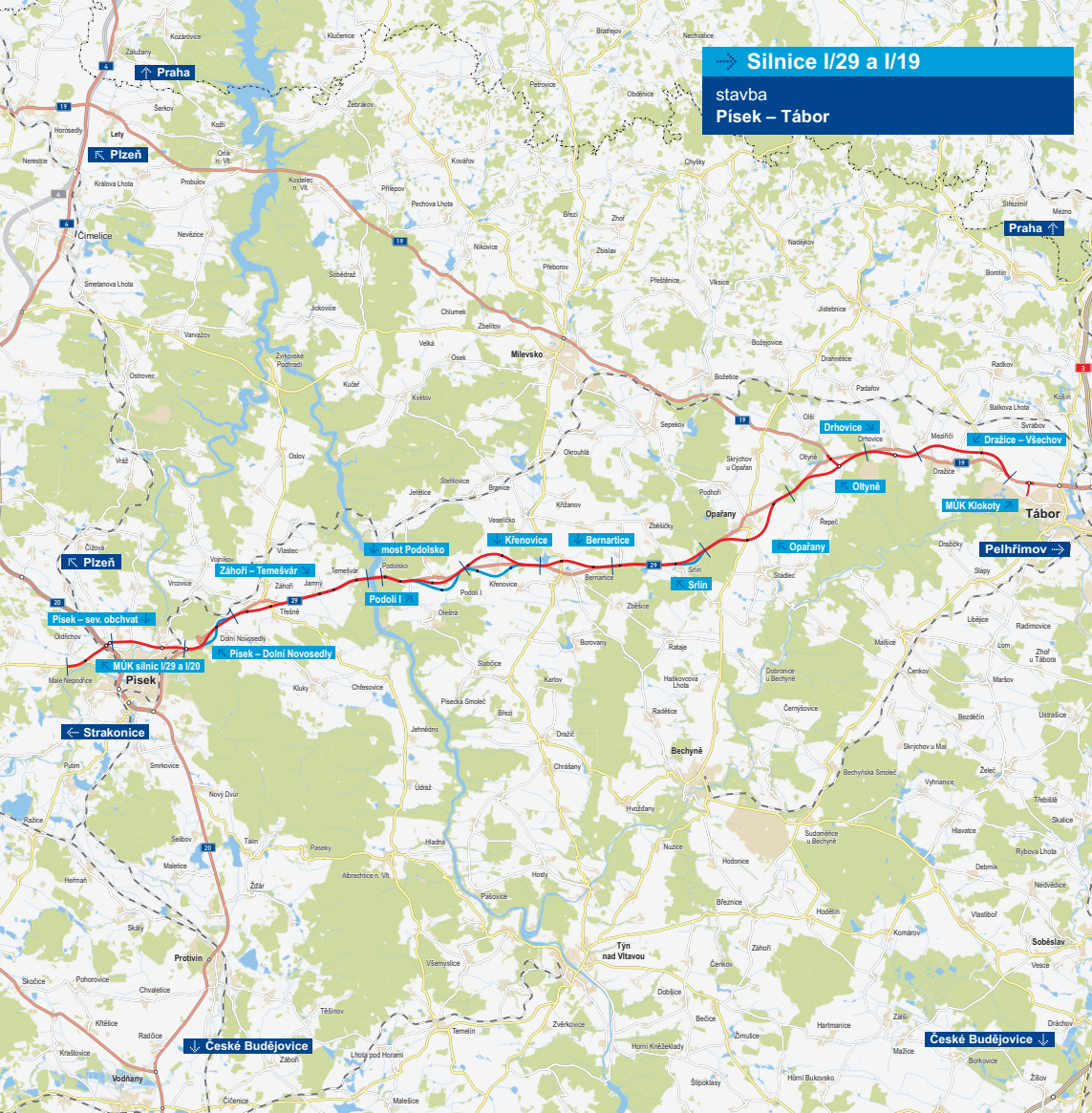
Úsek Dražice–Všechov

V tomto stavebním úseku (km 36,9–41,4) je ve studii řešena pouze varianta trasy silnice I/19 vedená severně od Dražic a Všechova. Trasa je pod hřbitovem mezi Drhovcemi a Dražicemi napojena na stavební úsek Drhovice. Současnou silnici I/19 kříží mimoúrovňově bez připojení. Mezi Dražicemi a Meziříčím prochází severně od okraje zahrádkářské kolonie a nad budovaným rybníčkem na Paseckém potoce. Všechov míjí severovýchodním obchvatem a napojuje se do současné trasy silnice I/19 jihovýchodně od Všechova.

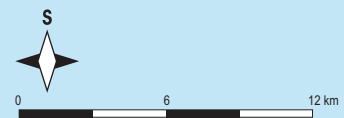
Umístění mimoúrovňové křižovatky na trase stávající silnice I/19 severně od Klokot (km cca 42,2) včetně komunikace směřující od této křižovatky do Klokot, která má zpřístupnit budoucí podnikatelskou zónu, je převzato z územního plánu města Tábora. Tato křižovatka může být postavena samostatně bez vazby na stavební úsek Dražice – Všechov, bylo by však lépe, kdyby byla uvedena do provozu dříve než tento stavební úsek.

Silnice I/29 a I/19

stavba Písek – Tábor



- řešená stavba
- varianty
- křižovatka
- mimoúrovňňová křižovatka



Geografická data poskytl VGHMÚJ Dobruška, © MO ČR, 2008
 ROADMEDIA

STAV PŘÍPRAVY / REALIZACE

Na trasu byla v roce 2004 vypracována technická studie. Účelem studie byl návrh variant nové trasy silnice I/29 a I/19 mezi Pískem a Tábořem tak, aby svými parametry odpovídaly kategorii S 11,5/70 v úseku Písek–Oltyně a kategorii S 22,5/100 v úseku Oltyně–Tábor a respektovaly celý komplex požadavků na ochranu životního prostředí.

Na studii navázalo vypracování dokumentace o hodnocení vlivu stavby na životní prostředí (EIA). Souhlasné stanovisko bylo vydáno 24. 6. 2008 Krajským úřadem Jihočeského kraje. Důležitým faktorem další přípravy je efektivita a stabilizovaná podoba územních plánů dotčených obcí.

EIA	ZP	UR	SP	VŘ	ZS	UP
06/2008	–	–	–	–	–	–

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: cca 42 200 m
kategorie: S 11,5/70; 22,5/100

Mostní objekty:

počet celkem: 37/38 (dle variant)
délka: 1588/1634 (dle variant)

Křižovatky:

počet MÚK: 7
počet úrovnových křižovatek: 19

Název stavby:

Studie silnice I/29 a I/19 Písek–Tábor

Místo stavby:

Jihočeský kraj
Obce a města:
Písek, Dolní Novosedly, Záhoří, Temešvár, Podolí I, Křenovice, Bernartice, Opařany, Drhovice, Meziříčí, Dražice, Tábor

Druh stavby:

novostavba

Objednatel:

Ředitelství silnic a dálnic s.p.

Zpracovatel technické studie:

Pragoprojekt a.s.