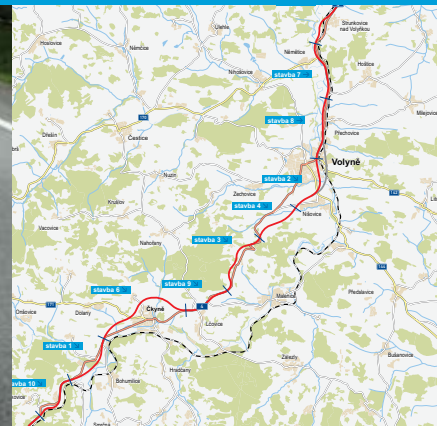


Silnice 1/4

Strakonice–Vimperk

INFORMAČNÍ LETÁK, stav k 10/2014



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

Strakonice–Vimperk

DOPRAVNÍ VÝZNAM STAVBY

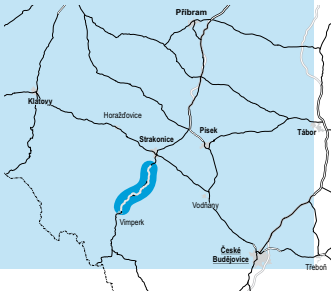
Účelem studie je vyhledat trasu silnice I/4 tak, aby v úseku Strakonice–Volyně vyhovovala kategorii silnice S 11,5/70 a v úseku Volyně–Vimperk kategorii silnice S 11,5/60. Tam, kde je to nutné byla trasa navržena i ve více alternativách.

V rámci studie je navržena ke zpracování tzv. výsledná varianta, která byla předem projednána s veřejnoprávními orgány a zainteresovanými organizacemi. Výsledná trasa je navržena tak, aby mohla být realizována postupně po jednotlivých úsecích. Sled těchto úseků byl předběžně určen podle jejich důležitosti a stavu komunikace.

Ve výsledné variantě bylo dosaženo nejhodnějších jak směrových, tak výškových poměrů a patřičného přihlednutí na vyvedení dopravy z nyní zasažených sídelních celků. Otevřenou otázkou zůstává obchvat Volyně, kde je nutné zpracovat platný územní plán města.

Lze předpokládat, že na silnic I/4 budou v bývalých okresech Strakonice a Prachatice nadále kladeny vyšší požadavky než dnes, protože se jedná o silnici vedoucí k hraničním přechodům.

Silnice I/4 vedená na trase Praha–Strakonice–Strážný (státní hranice) je významnou evropskou spojnici Prahy s Pasovem s napojením na českou i bavorskou dálniční síť. Postupně dochází k přestavbě stávající nevhovující silnice I/4 od státní hranice do potřebných parametrů.



UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

Nová trasa silnice I/4 je navržena tak, aby začínala těsně za mostem v Předních Zborovicích v km 114,593 podle pasportu silnice I/4. Trasa nové silnice se v těchto místech musí směrově i výškově napojit na vozovku nového mostu v Předních Zborovicích. Konec úpravy je ve Vimperku, těsně před křížením stávající silnice I/4 se silnicí II/145. Celková délka nové trasy je ve výsledné variantě 22,750 km.

Trasa navržené přeložky směrově sleduje dnešní silnici od začátku úpravy až před obec Strunkovice nad Volyňkou. Tam opouští současnou silnici I/4 a mimoúrovňově kříží železniční trať Strakonice–Volyňka. Za tímto křížením je trasa vedena mezi Volyňkou a stodolou, v místech dnešního křížení silnice I/4 z železniční tratě. Odsud, až do připojení silnice II/170 z Vacova je nová trasa vedena vpravo o stávající silnici. Od km 2,500 až do km 3,000 je trasa vedena mimo stávající silnici. V dalším úseku je trasa navržena tak, aby přibližně v km 3,800 nové násypové těleso nezasahovalo do dnešní silnice. Dále pak až do km 5,100 je trasa vedena mimo dnešní silnici jako částečný obchvat obce Přečovice. Přibližně od km 5,100 až do km 7,000 bude trasa převzata ze schváleného územního plánu Volyně. V km 7,750 dochází ke křížení se silnicí III/1441. Nová trasa jde v těchto místech v zářezu. V dalším úseku přechází stávající silnice přes horský hřeben Bethaň. Přeložka vede po úbočí hřebene v příčném sklonu 15 %. V km 9,400 dochází ke křížení stávající silnice I/4 s přeložkou. V km 10,215 dojde ke křížení se silnicí z obce Zlesice. Komunikace bude vykříže-

na mimoúrovňově. Obec Zlešička by byla na novou silnici I/4 připojena úrovňově asi v km 11,260. V km 11,650 přechází trasa z okresu Strakonice do okresu Prachatice. Zde navřená trasa výškově i směrově navazuje na dnešní silnici, kterou opouští až v km 13,250. V km 15,370 bude prostým mimoúrovňovým křížením překročena silnice II/171 z Vacova. V km 16,600 bude přeložka I/4 situačně i výškově připojena opět na stávající silnici. V km 17,620 nové silnice I/4 je navržen most přes potok Spůlka, a to tak, že by se situoval mimo dnešní potok. Pak by se potok převedl pod nový most. Další napojení přeložky na dnešní silnici bude v km 18,400. Od km 18,400 až do km 19,320 sleduje nová trasa stávající silnici. Pak trasa pokračuje opět jako přeložka a zpět se vrací ke stávající silnici v km 20,080. Dále trasa až do konce úpravy, to je v km 22,750, zhruba sleduje dnešní silnici, kterou však vyrovnává jak směrově, tak výškově.

Níže uvedené rozdělení je pouze orientační a bude upřesněno při zpracování podrobnější dokumentace. Doporučené pořadí výstavby jednotlivých úseků vychází jednak ze stavu současných silnic, (hlavně z jejich nebezpečných úseků), jednak z možnosti rozdělení stavby.

1. stavba

Jedná se o úsek mezi km 16,5 až 18,40 dle staničení silnice I/4 použitého v této studii. Současná silnice má v tomto úseku velkou dopravní závalu způsobenou jak směrovým, tak i výškovým vede-

Strakonice–Vimperk

UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

ním. Jedná se přibližně o místo dnešního připojení silnice III/00434 z obce Spůlka na silnici I/4.

2. stavba

Úsek od km 5,900 do km 7,850. Jedná se o úsek z Volyně, z místa, kde nová silnice opouští stávající komunikaci – před novým mostem přes řeku Volyňku, až do obce Nišovice. To znamená do míst za křížením nové přeložky silnice I/4 se silnicí III/1441 vedoucí z Nišovic na dnešní silnici I/4. Tím by se odvedla doprava z centra Volyně. V následných stupních přípravy se trasa kolem Volyně ještě více odsune od města, jak je patrné z aktuálního územního plánu Volyně – viz šedá alternativa na mapě.

3. stavba

Úsek od km 9,440 až km 11,650, to je hranice Strakonického a Prachatického okresu. Jedná se o úsek, kde stará silnice překonává horský hřeben. Tento úsek je zvlášť nebezpečný v zimním období, ale i v létě. Zvlášť kamióny projíždí směrově oblouky téměř nulovými poloměry s velkými obtížemi. Od začátku stavby až do km 10,000 je nutno počítat s výstavbou pruhů pro pomalá vozidla.

4. stavba

Úsek od km 7,850 do km 9,440. Tento úsek vedoucí po svazích horského hřebene Betháň lze realizovat a uvést do provozu až po výstavbě 2. a 3. úseku. Po dokončení tohoto úseku by byly vyřešeny – kromě úrovněového křížení silnice I/4 a železniční trati Strakonice–Volary – nejhorší úseky dnešní silnice I/4. V celé délce této stavby je potřeba vpravo ve směru staničení vybudovat pruh pro pomalá vozidla.

5. stavba

Úsek od začátku úpravy do km 2,000. Realizací tohoto úseku dojde ke zrušení úrovněového křížení silnice I/4 se železniční tratí.

6. stavba

Úsek od km 13,200 až do km 16,500. Tento úsek v délce 3300 metrů je obchvatem obce Čkyně. Dojde tím k vyloučení stále se zvyšující veřejné dopravy ze středu obce. Dnešní průjezd obcí vykazuje dopravní závady, hlavně pokud se týká směrového vedení sil. I/4 přímo v obci a výškového vedení před obcí. Odstranění těchto závdav při zachování průtahu obcí by znamenalo demolice obytných objektů, nehledě k tomu, že by nedošlo k odstranění nepříjemných důsledků dopravy na životní prostředí (hluk, výfukové plyny, nebezpečí úrazu chodců). Vlevo ve směru staničení od km 15,000 do km 15,680 se předpokládá postavit už v plně šíři pruh pro pomalá vozidla.

7. stavba

Úsek od km 2,000 až do km 3,900. Jedná se o úsek od úrovněového křížení dnešní silnice I/4 se železniční tratí ve Strunkovicích až asi 700 metrů před obec Přečovice. Na konci úseku by bylo provedeno provizorní připojení na dnešní silnici. V km 3,150 je nutné osu i niveletu nové silnice kategorie S 11,5 umístit mezi opěrnou zeď vpravo a železniční trať vlevo s využitím nivelety dnešní silnice. V této stavbě bude nutné převést regulaci řeky Volyňky.

8. stavba

Úsek od km 3,900 do km 5,900, to je od místa, kde nová trasa silnice I/4 se před obcí Přečovice se provizorně připojila na dnešní silnici I/4 až k novému mostu přes řeku Volyňku ve Volyni. V tomto úseku bude potřeba v km 5,350 vyřešit napojení vjezdů k dnešní čerpací stanici pohonných hmot, jenž je umístěna po pravé straně silnice. V těchto místech bude trasa nové silnice vedena v zářezu. V km 4,610 bude úrovněově připojena silnice III/1425 a tím i obec Přečovice. Současně bude proveden sjezd vpravo na komunikaci, která připojí zástavbu na této straně. Stejně jako u 2. stavby, tak i zde bude v následných stupních přípravy trasa kolem Volyně ještě více odsunuta od města, jak je patrné z aktuálního územního plánu Volyně – viz šedá alternativa na mapě.

Úsek od km 11,650 do km 13,200. Jedná se o úsek mezi obcí Zlešička a začátkem přeložky mimo obec Čkyně. Realizací tohoto úseku by byla dokončena úprava silnice I/4 přes horský hřeben mezi Volyní a Čkyní.

9. stavba

Úsek od km 18,400 až km 20,100. V tomto úseku jsou použity minimální poloměry směrových oblouků pro návrhovou rychlost $V=60$ km/h. Přesto nebylo možné sledovat trasu dnešní silnice I/4. Mezi km 19,200 až km 20,100 byla navržena přeložka silnice. Tato přeložka dvakrát překračuje řeku Volyňku.

10. stavba

Úsek v km 20,100 až km 22,750. Tento poslední úsek zhruba sleduje trasu dnešní silnice I/4. Pouze v km 22,400 tuto trasu podstatněji opouští. Provádění vysokých násypů pro rozšíření zemního tělesa bude velmi náročné.

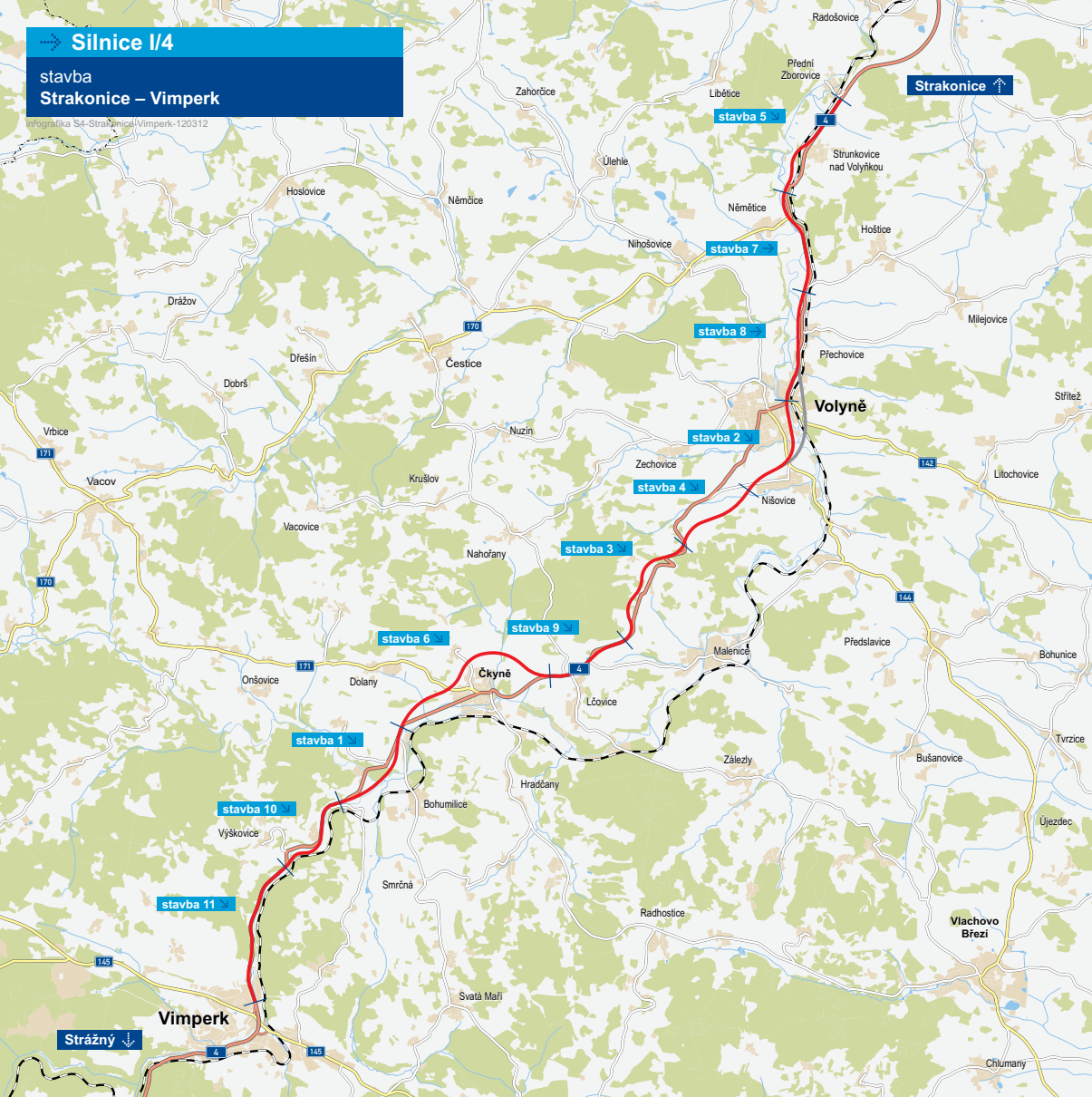
11. stavba



Úsek v km 20,100 až km 22,750. Tento poslední úsek zhruba sleduje trasu dnešní silnice I/4. Pouze v km 22,400 tuto trasu podstatněji opouští. Provádění vysokých násypů pro rozšíření zemního tělesa bude velmi náročné.

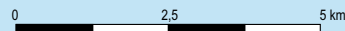
Silnice I/4

stavba Strakonice – Vimperk

Infografika S4-Strakonice-Vimperk-120312



-  výsledná varianta
-  trasa dle ÚP Volyně



Geografická data poskytl VGHMÚF Dobruška, © MO ČR, 2008



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

Strakonice–Vimperk

STAV PŘÍPRAVY

Studii vypracoval Pragoprojekt České Budějovice v roce 1993. V roce 1996 bylo vydáno souhlasné stanovisko EIA.

EIA	IZ	UR	SP	VZ	ZS	UP
06/1996	–	–	–	–	–	–

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

DATA O STAVBĚ

Hlavní trasa:

délka: 22 750 m

kategorie:

– úsek Strakonice–Volyně:

S 11,5/70

– úsek Volyně–Vimperk: S 11,5/60

Zábory půdy:

zemědělská půda: 43,039 ha

lesní půda: 4,878 ha

ostatní plochy: 18,231 ha

Název stavby:

Studie silnice I/4 Strakonice–Vimperk

Místo stavby:

Jihočeský kraj

Katastrální území:

Horní Vltavice, Houžná

Druh stavby:

novostavba

Objednatel:

Ředitelství silnic a dálnic ČR,
Na Pankráci 56, Praha 4

Projektant technické studie:

Pragoprojekt a.s.

K Ryšance 16, 147 54 Praha 4

Pozn.: Tento leták byl aktualizován v říjnu 2014. Jelikož výstavbu významných dopravních komunikací ovlivňuje velké množství faktorů, které se nedají předem předvídat, jsou uvedená data pouze orientační.