

Studie proveditelnosti východního obchvatu Borovan, silnice II/157

Informace o výsledku vyhledávací studie proveditelnosti východního obchvatu města Borovany ve formě přeložky silnice II/157 a částečně i silnice II/155, kde obě silnice peážují. Jihočeský kraj si nechal zpracovat posudek, který zkoumal, zda je možné vést přeložku silnice II/157 v původně plánovaném koridoru z hlediska dopravy, dopravní bezpečnosti a životního prostředí. Z tohoto posudku vyplynulo, že původní koridor není vhodný, zejména v první části obchvatu ze směru jihu, a pouze při vymístění trasy mimo tělesa bývalých železničních vlečků.

Na základě těchto zjištění Jihočeský kraj zadal zpracování nové studie proveditelnosti pro přeložku silnice II/157, která by vyhovovala současným potřebám dopravy, města Borovany a respektovala životní prostředí a další aspekty.

V rámci této nové studie byly vypracovány čtyři varianty přeložky silnice II/157 - varianty A-D.

Varianta A je navržena pro přeložku silnice II/157 a zahrnuje následující klíčové prvky:

1. Překonání řeky Stropnice: Trasa varianty A překonává řeku Stropnici a vede kolem střelnice přes zemědělské pozemky. V km 0,870 kříží nebezpečnou účelovou komunikaci, kde je navržen oboustranný sjezd pro obsluhu zemědělských pozemků.
2. Křížení železniční trati: Trasa varianty A kříží jednokolejnou elektrifikovanou železniční trať č. 199 České Budějovice – Gmünd. Zde by bylo nutné vybudovat nový železniční most v místě stávajícího mostu přes bezejmenný vodní tok. Tato oblast se v době dešťů potýká s velkým množstvím srážkové vody, a proto je navržena retenční biodegradační nádrž pro zpracování srážkové vody.
3. Křížení železniční vlečky LASSELSBERGER: Trasa varianty A prochází přes železniční vlečku LASSELSBERGER, která je stále v provozu. Zde by bylo nutné vybudovat nový železniční most.
4. Okružní křižovatka: U křížení s silnicí III/15517 je navržena okružní křižovatka, která může být využita pro napojení průmyslové oblasti v prostoru Tovární ulice.
5. Křížení vodních toků: Trasa přeložky silnice II/157 kříží bezejmenné vodní toky, kde budou zřízeny rámové propustky pro zachování vodního toku.
6. Křížení s místní komunikací do Růžova: V místě křížení se silnicí III/15517 je navržena úroňová průsečná křižovatka s omezením pro těžší vozidla.
7. Souběh se stávající účelovou komunikací: Trasa silnice II/157 je vedena v souběhu se stávající účelovou komunikací, aby mohla být zachována a využita pro cyklostezku nebo cyklotrasu směrem na Radostice.

8. Napojení na stávající silnici II/155: Na konci stavby se nová komunikace napojuje na stávající silnici II/155, a zde je předběžně navržena mimoúrovňová křižovatka pro připojení města Borovany ze severu.

Tato varianta má za cíl zlepšit dopravní infrastrukturu v regionu a zároveň řeší problémy spojené se záplavami v některých částech trasy. Je také navržena s ohledem na zachování stávajících železničních vleček a místní komunikací pro cyklisty a chodce.

Varianta B je navržena s ohledem na potenciální rozvoj města Borovany směrem na východ a zahrnuje následující klíčové prvky:

1. Odchylka od varianty A: Trasa varianty B se odchyluje od varianty A za křížením s nezpevněnou účelovou komunikací v km 0,850. Směřuje dále od města Borovany.
2. Křížení železniční trati: Trasa varianty B je vedena tak, aby křížila železniční trať v místě jejího nejhlubšího zářezu. Tím se minimalizuje omezení provozu na železniční trati během výstavby, což je rozdíl oproti variantě A, kde bylo navrženo nové mostní překonání železniční trati.
3. Mimoúrovňová křižovatka: V místě křížení s existující silnicí III/15517 do Hluboké u Borovan je navržena malá jednovětвовá mimoúrovňová křižovatka, která umožňuje bezpečné křížení s mimoúrovňovým křížením silnice III/15517. Křižovatka je natočena směrem k městu Borovany, aby usnadnila odbočení ze silnice II/157 směrem do města.
4. Křížení vodních toků: Trasa varianty B kříží dvakrát bezejmenné zatrubněné vodní toky.
5. Souběh s variantou A: V dalším úseku se trasa varianty B vrací do oblasti mezi bývalými železničními vlečkami a je téměř shodná s variantou A. V km 3,7-4,2 je vedena přímo v trase stávající účelové komunikace s malým rozšířením.

Varianta B zohledňuje potenciální rozvoj města Borovany a minimalizuje omezení provozu na železniční trati během výstavby. Navržená mimoúrovňová křižovatka přispívá k bezpečnosti silničního provozu. Je také podobná variantě A v pozdější části trasy, ale s menšími změnami a rozšířením stávající účelové komunikace.

Varianta C je navržena s několika odlišnostmi od variant A a B, a zahrnuje následující klíčové prvky:

1. Shodnost s variantou B: Trasa varianty C až do místa křížení se stávající silnicí III/15517 do Hluboké u Borovan je zcela shodná s variantou B, včetně zřízení malé jednovětвовé mimoúrovňové křižovatky.
2. Křížení železniční tratě č. 199: Železniční trať č. 199 je novou silnicí křížena již v místě menšího zářezu, což vyžaduje vyšší a rozsáhlejší silniční násyp.
3. Křížení bezejmenných vodních toků: V úseku mezi železniční tratí a silnicí II/155 je novou silnicí kříženo dva bezejmenné zatrubněné vodní toky.

4. Křížení silnice II/155: Silnice II/155 je křížena úrovně s předběžně navrženou průsečnou křižovatkou.
5. Odchylna od variant A a B: Trasa varianty C se od této fáze odchylna od variant A a B a vede východně od porostlých těles bývalých železničních vleček. Kříží bývalou vlečku blíže k Růžovu a v místě druhého z obou křížení s bývalou vlečkou je navržen malý mostní objekt.
6. Mostní objekt přes bezejmenný vodní tok: Ještě před křížením s oběma bývalými vlečkami je navržen mostní objekt v místě přechodu přes bezejmenný vodní tok.
7. Shodnost s variantou A nebo B: V závěrečné části trasy se varianta C stává shodnou s variantou A, ale zároveň je možné ji vést zcela shodně s variantou B, včetně řešení křižovatky na konci stavby.

Varianta C zahrnuje některé prvky z variant A a B, ale má i své vlastní odlišnosti, zejména v úseku křížení železniční trati a vodních toků. Tím poskytuje alternativní řešení, které lze zvážit v rámci plánování přeložky silnice II/157.

Varianta D je navržená s cílem vymístit část dopravy mimo osadu Dvorec a je napojena na silnici III/15430 směrem do Jílovic. Zde jsou klíčové prvky této varianty:

1. Přesměrování dopravy: Varianta D je zaměřena na vymístit část dopravy mimo osadu Dvorec. To znamená, že provoz po silnici II/157 by musel být veden zpět do jihovýchodní části Dvorce, kde je osídlení méně husté, a odtud dále směrem na Trhové Sviny.
2. Mostní objekt: Cca 200 m od začátku trasy varianta D překračuje stávající vodní tok a polní cestu. Zde je navržen menší mostní objekt, který slouží k překonání obou těchto liniových staveb.
3. Mostní estakáda přes řeku Stropnice: Trasa pokračuje přes zemědělské pozemky až k nivě řeky Stropnice, kde je překonána mostní estakádou. Toto mostní řešení je podobné jako v ostatních variantách, avšak kvůli šikmosti křížení může být o něco delší.
4. Možnost propojení s ostatními variantami: Za křížením s nezpevněnou účelovou komunikací v km 1,340 je varianta D navržená tak, aby mohla pokračovat v kterékoliv z tras variant A-C. Tímto propojením se umožňuje flexibility výběru trasy v dalším průběhu projektu.

Varianta D přináší alternativní způsob řešení, který může být zvažován v rámci plánování přeložky silnice II/157, zejména pokud je prioritou minimalizovat dopravu v osadě Dvorec.

Z výsledků jednání ohledně přeložky silnice II/157 v okolí Borovan je patrné několik klíčových informací:

1. Preference varianty B (zelené): Zástupkyně objednatele akce preferuje variantu B (zelenou) jako výslednou variantu. Tato varianta vede blíže k městu Borovany a je tak kratší než ostatní varianty. Variantu A odmítá jako nedostatečnou pro vývoj města, a variantu D odmítá zejména kvůli vedení trasy za osadu Dvorec a výrazně vyšším stavebním nákladům.

2. Nesouhlas s variantou D: Zástupkyně objednatele a také zástupce krajského ředitelství policie nesouhlasí s variantou D, především kvůli vedení trasy za osadu Dvorec a zvýšeným stavebním nákladům.
3. Stavební náklady: Orientační stavební náklady jednotlivých variant jsou víceméně srovnatelné, kolem 850 milionů Kč bez DPH. Jednou z výjimek je varianta D, která by mohla stát až 1 miliardu Kč bez DPH.
4. Křižovatky: Křižovatky byly diskutovány a upraveny v souladu s požadavky a dohodami. Křižovatky budou navrženy v souladu s platnými normativy a budou obsahovat potřebné přídatné pruhy.
5. Lávky pro pěší a cyklisty: Plánují se dvě lávky pro pěší a cyklisty, včetně cyklostezky v souběhu s lipovou alejí. Tyto stavby budou prováděny městem Borovany jako spoluinvestorem.
6. Úrovňové křížení se železniční tratí: Účastníci jednání odmítli možnost úrovňového křížení přeložky silnice II/157 se železniční tratí č. 199 jako neefektivní a dopravně nevhodné řešení.
7. Přemístění kamenného křížku: Existuje kamenný křížek u křižovatky s místní komunikací do Růžova, který bude přemístěn na vhodné místo určené orgánem památkové péče.
8. Autobusová doprava: Po dokončení obchvatu autobusová doprava v okolí Borovan nemá doznat výrazných změn, a autobusy budou využívat novou komunikaci na obou koncích obchvatu.

Závěrem je uvedeno, že výsledná varianta E (přibližná pravděpodobná trasa E viz mapka), která vznikne jako modifikace varianty B (zelené) s ohledem na výsledky jednání a dohody ohledně křižovatek a dalších aspektů přeložky silnice II/157, bude prezentována na dalším výrobním výboru. Tato varianta bude také zahrnuta do změny územního plánu města Borovany. Šířka potřebného koridoru pro tuto přeložku bude určena projektantem komunikace.

Vít Fialka

Starosta města