



Město Strakonice

Ing. Markéta Bučoková
Tisková mluvčí města Strakonice
Velké náměstí 2
386 01 Strakonice

725 586 678
marketa.bucokova@mu-st.cz

Tisková zpráva č. 2, ze dne 26. 1. 2024

Téma východního obchvatu Strakonice rezonuje napříč společností. Postupnými kroky město ve spolupráci s ŘSD a ministerstvem dopravy připravují materiály, které povedou k realizaci stavby. Zahájení samotné realizace ovšem dle odborníků nelze čekat dříve než za deset let a to musí všechna povolení, řešení projektových dokumentací, povolení EIA a další podklady být vyřízeny bezproblémově a bezodkladně.

Rada města dostala k projednání novou technickoekonomickou studii východního obchvatu I/4 Strakonice. Cílem studie je navrhnout a vyhodnotit předložené dvě varianty východního obchvatu města od komunikace Písecká po Volyňskou s křížením s ulicí Podsrpenská.

Úkolem města je vyjádřit se k předloženým variantám, z nichž obě mají své kladné i záporné stránky a zároveň uplatnit připomínky a požadavky. Radní vyhodnotili jako ekonomicky a technicky přijatelnou variantu obchvatu s pracovním názvem „modrá“. Toto rozhodnutí bude předkládáno na jednání zastupitelstva města v únoru. Obě varianty řeší koridor přeložky odlišným způsobem, než je zakresleno v dosavadní územně plánovací dokumentaci, tedy v Zásadách územního rozvoje Jihočeského kraje a v Územním plánu Strakonice + Radošovice + Řepice, jelikož koridor přeložky se týká i území těchto obcí.

Oranžová trasa je vedena zhruba v koridoru vymezeném ÚP se začátkem úseku u mostního objektu ev. č. 4-043 směrem na jih podél východní strany města Strakonice více přiblížena městu a poté se napojuje na stáv. silnici I/4 v JOK se stáv. silnicí I/4 a silnicí III/00430a.

Modrá varianta je vedena od stávající křižovatky stáv. silnice I/4 a ÚK vedoucí do obce Řepice směrem na jih podél východní strany města Strakonice více oddálená od města a poté se plynule napojuje na stávající směrový oblouk stáv. silnice I/4 za Svaryšovským potokem.

Oranžová varianta má větší negativní dopad na obyvatelstvo, což je možné řešit případnými technickými opatřeními, má větší objemy zemních prací, větší celkovou délku mostních objektů a zdí, je technologicky i finančně náročnější.

Výhodou této varianty je výrazně lepší obsluha města Strakonice bližším vedením trasy s propojením obchvatu s ulicí Heydukova (křižovatka navíc oproti modré), disponuje také pouze 1 MÚK (mimoúrovňovou křižovatkou).

Oproti tomu modrá varianta představuje nižší vliv na obyvatelstvo (hluk, emise, atd.), jelikož je vedena dále od města s větším odstupem od zastavěných oblastí, má menší objemy zemních prací, menší délku mostních objektů, disponuje pouze 3 křižovatkami, avšak 2 z nich jsou MÚK (mimoúrovňové křížení). Technologicky i finančně je méně náročná.

Její nevýhodou je chybějící napojení průmyslové zóny propojením ulice Heydukovy s obchvatem a delší vedení trasy v záplavovém území s periodicitou 100 let a aktivní zóně záplavového území

Vznik studie je podněten faktem, že v době, kdy vznikala myšlenka obchvatu, tedy zhruba před 10 – 15 lety nebylo součástí plánů ekonomické posouzení stavby. Vzhledem k tomu, že každý takový záměr realizace dopravní stavby prochází určitým vývojem, je aktuální předkládaná studie logickým krokem, iniciovaným ŘSD a ministerstvem dopravy. Dalším postupem bude zadání navazující studie a projektové dokumentace, ve které bude dopracována vybraná varianta.

Odhadované náklady dle technickoekonomické studie:

Oranžová varianta: 1 685 738 660 Kč bez DPH

Modrá varianta: 1 387 461 778 Kč bez DPH

Ing. Markéta Bučoková, PR

