

Náměstí Krále Jiřího 6, 350 02 Cheb, tel. 354 436 328, fax 354 535 179, email : info@dsva.cz, www.dsva.cz			
Projektant : Ing. Arch. Luděk Vystyd		 DOPRAVNÍ STAVBY A VENKOVNÍ ARCHITEKTURA s.r.o.	
Vypracoval : Ing. Petr Král			
Místo : Dalovice, Sadov, Otovice	Kraj : Karlovarský	Datum : 06/2011	
Pořizovatel : Krajský úřad Karlovarského kraje, odbor regionálního rozvoje, Závodní 353/88, 360 21 Karlovy Vary		Číslo zakázky : 48/2010	
Akce : Územní studie části velkého obchvatu Karlových Varů		Stupeň : Čistopis	Souprava :
SO :			
Výkres Textová část		Část : A.	

Dokumentaci lze užívat ve smyslu příslušné smlouvy o dílo, kopírování a rozšiřování bez předchozího souhlasu je zakázáno

Akce : Územní studie části velkého obchvatu Karlových Varů

Místo : správní území obcí Dalovice, Sadov, Otovice

Kraj : Karlovarský

Objednatel : Karlovarský kraj
Závodní 353/88, 360 21 Karlovy Vary
IČO : 70891168

Pořizovatel: Krajský úřad Karlovarského kraje, odbor regionálního rozvoje zastoupený
vedoucím Ing. arch. Jaromírem Musilem
Závodní 353/88, 360 21 Karlovy Vary

Koordinace úkolu: Ing. arch. Jana Kaválková
Ing. arch. Jaroslav Jelínek
oddělení územního plánování

Zhotovitel : Dopravní stavby a venkovní architektura s.r.o.
Náměstí krále Jiřího 6, 350 02 Cheb
IČO: 26392526

Zpracovatelé:
Projektant : Ing. arch. Luděk Vystyd, ČKA 00114
Hlavní projektant, koordinace : Ing. Petr Král ČKAIT 0301080
Dopravní řešení: Ing. Ota Řezanka ČKAIT 0301061
Báňské řešení ložiska kaolinu Ing. Jan Blažek CSc. ČKAIT č. 0300674
Prognóza dopravy : Ing. Vladislav Rozsypal
Nerostné suroviny: RNDr. Gabriela Licková PhD

Stupeň : Územní studie (ÚS) dle zákona 183/2006 Sb.

Účel : 1. úkol vyplývající z kapitoly i. ZÚR KK
2. podklad pro aktualizaci ZÚR KK a ÚPD obcí

OBSAH:

A. 1. NÁVRH ŘEŠENÍ ŠIRŠÍCH VZTAHŮ	4
A.2. POPIS A POSOUZENÍ 2 VARIANT VEDENÍ TRASY	5
A.3. POSOUZENÍ MOŽNOSTI VYDOBYTÍ ROZHO-DUJÍCÍ ČÁSTI LOŽISKA KAOLINU DALOVICE - VYSOKÁ.....	8
A. 4. ZHODNOCENÍ PODMÍNEK PRO BÁŇSKÉ ŘEŠENÍ OTVÍRKY A TĚŽBY LOŽISKA KAOLINU DALOVICE – VYSOKÁ.....	10
A.5. POSOUZENÍ HOSPODÁŘSKÝCH PŘÍNOSŮ A ZTRÁT PRO VYBRANOU VARIANTU	12
A.6. ZÁSADY USPOŘÁDÁNÍ VYBRANÉHO KORIDORU TRASY VELKÉHO OBCHVATU KV.....	12
A. 7. DOPORUČENÍ PRO ZPRACOVÁNÍ NAVAZUJÍCÍ ÚPD PŘÍP. PD.....	14

A.1 NÁVRH ŘEŠENÍ ŠIRŠÍCH VZTAHŮ

ZAČÁTEK A KONEC TRASY

Řešené území je vymezeno severovýchodním segmentem koridoru pro trasu budoucího obchvatu Karlových Varů a nachází se na správním území obcí Dalovice, Sadov a Otovice. Z důvodu navázání na stávající stav silnice I/6 je v grafické části řešení začátek ve st. km 0+000. (Pozn. zkratka st. km znamená staničení v kilometrech, které narůstá ve směru jízdy od Prahy na Cheb)

Touto studií řešená část však začíná v Dalovicích ve st. km 1+500, prochází východní částí správního území Dalovic za Vysokou do Sadova. Sadov prochází při jižní hraně, křížuje trať ČD a při severní hraně Otovic prochází směrem na Čankov, konec je ve st. km 5+700. Délka koridoru, v kterém bude řešen návrh trasy je cca. 4,2 km.

DOPORUČENÁ A URČENÁ PRŮCHOZÍ MÍSTA

Zásadní kritérium pro zpřesnění části velkého obchvatu Karlových Varů je trasování koridoru prioritně do lokalit mimo zastavěná území sídel a zastavitelné plochy schválené v platných ÚPD.

Dále budou omezeny střety koridoru trasy s lokalitami navrženými pro rozvoj zástavby v rozpracovaných územně plánovacích dokumentacích obcí.

Všeborovice – průchod trasy v CHLÚ, při západním okraji z důvodu minimalizace vlivu silnice na rozvojové plochy obce Dalovice v území mezi řekou Ohří, zastavěným územím a koridorem silnice

Vysoká – trasu umístit co nejdále od zástavby stávající i plánované tj. severovýchodní území, výškově navrhnout do zářezu

Sadov – průchod územím je možný pouze při jižní hraně Sadova, avšak v dostačené vzdálenosti od zastavěného území

Sadov, Otovice – stáv. objekty výroby a průmyslu při silnici Otovice – Sadov a v areálu panelárny Otovice pokud bude možno respektovat

Otovice – plánované rozvojové plochy pro bydlení v severní části obce mezi silnicemi III/2206 a 22129 by měli být v dostatečné vzdálenosti od koridoru trasy, což bude dále řešit návrh nového ÚP.

POPIS HRANICE ŘEŠENÉ OBLASTI

Řešeným prostorem pro návrh přesnějšího koridoru jsou ZÚR KK. V jejich výkresové části je vymezen rozšířený koridor v délce 4,2 km a šířce 300 až 1500 m. Hranice tohoto koridoru jsou limitem pro návrh trasy.

DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÉ ÚDAJE (ZDROJE A CÍLE DOPRAVY, VÝHLEDOVÉ INTENZITY);

Vzhledem k tomu, že firma EDIP s.r.o. disponovala licencí na software matematického modelu pouze po dobu zpracování zakázky pro město v roce 2010. jsou níže uvedené intenzity dopravy odborným odhadem. Hodnoty udávají výhledové celodenní intenzity dopravy pro období roku 2030 ve tvaru všechna / nákladní za 24h:

- ✓ úsek od křižovatky MÚK stávající I/6 (směr od Prahy) - křižovatka MÚK I/13: cca 5 000 voz/500 nákl. za 24h,
- ✓ úsek od křižovatky MÚK I/13 - křižovatka MÚK III/22129 (Otovice): cca 8 000 voz/700 nákl. za 24h,

- ✓ úsek od křižovatky MÚK III/22129 – křižovatka MÚK III/2201x I/6 (směr Cheb): cca 9 500 voz/900 nákl. za 24h,
- ✓ úsek od křižovatky MÚK III/2201x I/6 (směr Cheb) – MÚK stávající průtah městem: cca 11 000 voz/1 000 nákl. za 24h,

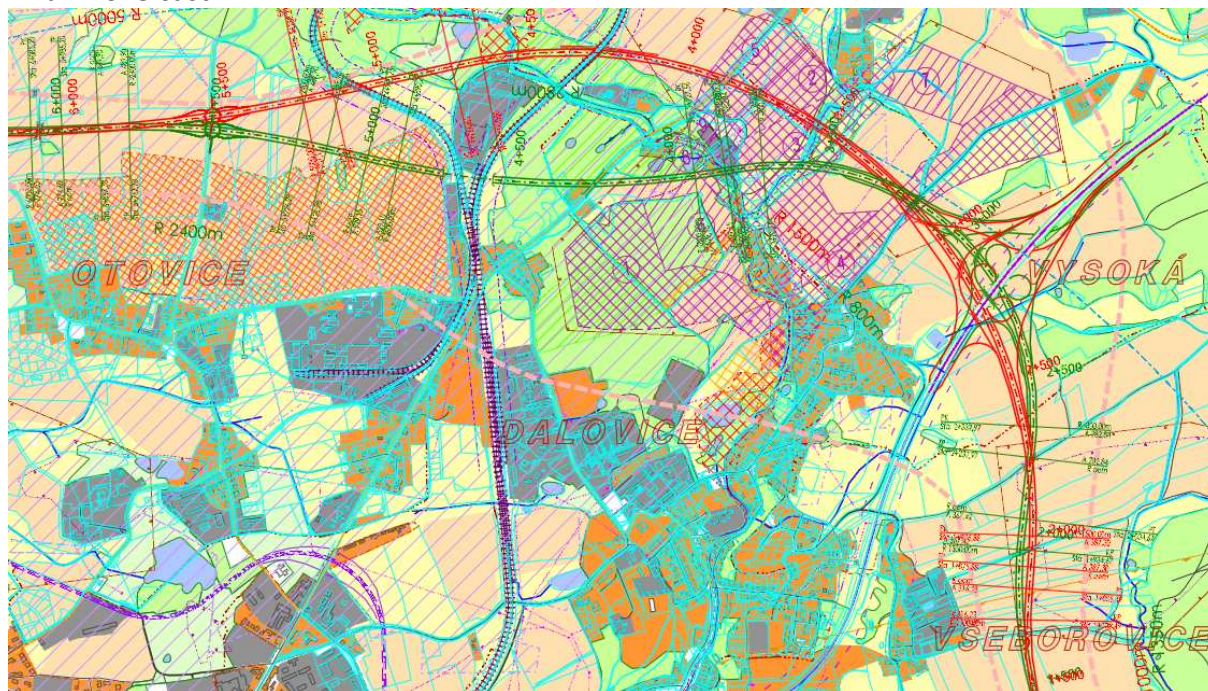
Výše uvedené hodnoty byly stanoveny na základě znalosti intenzit dopravy na obchvatu města ve variantách prověřovaných v roce 2010 matematickým modelem. Hodnoty odpovídají stavu komunikační sítě za těchto předpokladů:

- dovolená rychlost na navrhovaném obchvatu je 130km/h,
- v průjezdním úseku u obce Stará Role dovolená rychlost snížena na 100km/h,
- snížení rychlosti na stávajícím průtahu na 50km/h

A.2 POPIS A POSOUZENÍ 2 VARIANT VEDENÍ TRASY

POPIS VARIANT

V rámci návrhové části byly navrženy 2 varianty trasy budoucí komunikace viz. výřez situace z návrhové části :



- **Varianta červená (severní)**
V úseku st. Km 3,0 – 5,5 je koridor trasován jedním velkým směrový obloukem a prochází územím pod Sadovem, křížuje trať K. Vary – Chomutov, prochází za průmyslovým areálem panelárny a křížuje ještě trať K. Vary – Merklín.
- **Varianta zelená (jižní)**
V úseku st. Km 2,5 – 5,5 je koridor trasován 3 navzájem protisměrnými oblouky, přechází údolí soutoku Vitického a Sadovského potoka a vede dál bezlesím pásem

k zhlaví tratí ČD. Křížení s tratěmi je řešeno tunelem, za jeho koncem se trasa přiklání ke koridoru červené trasy.

POSOUZENÍ VARIANT

Citlivost průchodu územím z hlediska ŽP

- mimo řešené území (před optimalizovaným koridorem) dochází ke křížení koridoru silnice s biokoridorem nadregionálním funkčním č.K41 - spojnice Svatošské skály - Úhošť - vodní osa a ochranná zóna Jedná se o aluviální nivu Ohře s přilehlými svahy. V rámci ÚP se navrhuje trvale zachovat úplný břehový porost (+výmladky). Vyloučit chemické znečištění půdy i toku (PHM, hnojiva, pesticidy, saponáty apod.) a vznik i drobných skládek odpadů. Zachovat (event. rekonstruovat) + přirozenou dřevinou skladbou – včetně keřů.
- V obou variantách dochází ke křížení s místním biokoridorem nad řekou - Ptačí vrch, jedná se o kraj lesa, orná půda v trase bývalé cesty. V rámci ÚP je navrhuje kraje lesa stabilizovat listnáči (dub, buk, lípa, habr, jasan) a keřovým pláštěm na orné půdě ponechat 15 m široký volný neobhospodařovaný nebo zatravněný pás, v něm vysadit shluky dřevin, příp. obnovit i kamennou mez, polní cesty či stezku
- Ve st. Km 3+500 v obou variantách koridor silnice kříží Sadovský potok, ležící v údolí v přirozeném neupraveném korytě. Záplavové území nebylo stanoveno.
- Var. Červená zasahuje za křížení s tratí ve st. Km 4+200 do místního biocentra LBC3 „Pod tratí“ jehož jihozápadní hranici tvoří Vitický potok. Odvodňuje severní a jihovýchodní okraj katastru. Má přirozené koryto s vegetačním doprovodem. V zastavěném území je odvodňován melioračním příkopem, který začíná pod panelárnou. Protéká plochým územím, takže má malý podélný sklon. Do něj a jeho přítoků jsou vyústěny dešťové stoky. Jedná se o pstruhový revír, 16 km, 6 ha, přítok Ohře. Od ústí do Ohře v Dalovicích (ř. km 173,3) až k pramenům (Krušné hory). Celý revír je chovný, lov ryb zakázán. Na území Dalovic jsou pro Vitický potok stanovena záplavová území Q100. Q20 a Q5.
- Trasa zelená v st. Km 4+000 až 4+400 prochází po okraji místního biocentra mezi tratí ČD a silnicí na Sadov (Zálesí)

Současné a budoucí využití území

- **Zástavba**
Celý koridor prochází územím nezastavěným pouze ve variantě zelené v úseku st. Km 3+900 až 4+400 vede trasa koridoru v území s roztříštěnou (nesouvislou) zástavbou . V konceptu rozvojových ploch pro nový ÚP Dalovice se počítá s trasou koridoru silnice, a tyto plochy jsou dostatečně vzdálené, variantně dokonce oddělené izolačním pásem zeleně.
V Sadově se červená varianta přibližuje k rozvojovým plochám, které jsou dle platného ÚP schváleny k bydlení.
Ve var. Zelené dochází ke kolizi trasy s rozvojovými plochami SM v severovýchodní části u tratí na Merklín.
- **Pozemní komunikace**
Řešeným územím prochází silnice I/13, dále pak silnice III. tříd Otovice – Sadov, Otovice – Hroznětín, Otovice – Děpoltovice, dále pak několik místních a účelových komunikací nižšího významu. Ke křížení dochází v obou variantách.

- **Dráhy**

Územím prochází celostátní železniční trať Cheb – Chomutov trať č. 140–dvoukolejná trať, elektrifikovaná v úseku Cheb – Karlovy Vary. Tato trať není zahrnuta v žádném z tranzitních koridorů, je však součástí doplňkové sítě TINA a v řešeném území zabezpečuje významné přepravní kapacity v osobní i nákladní dopravě. Její modernizace se předpokládá v rozsahu optimalizace bez výraznějších územních nároků. Dále územím prochází regionální železniční trať Dalovice – Merklín trať č. 141. Ke křížení dochází v obou variantách.

- **Důlní činnost**

Území bylo dotčeno v minulosti výrazně těžbou hnědého uhlí a kaolínu, což je podrobně popsáno v analytické části. S tím jsou spojené projevy sedání a sesuvy. Trasa koridoru v obou variantách zasahuje na území Sadova a Otovice téměř 95% na území, které je poddolováno.

Důležité inženýrské sítě

- **Vodojem Otovice**

Vodovodní systém obce je napojen na vodojem v severní části obce, do kterého je voda přiváděna výtlačkem ze sousedního katastru.

V řešeném území se nachází jednokomorový vodojem VDJ2 - Otovice o obsahu 250 m³, hladina 454m.n.m., dno 449,5 m.n.m., umístěný na č.s.p. 315, mimo území řešeného katastru poblíž jeho hranic je umístěna vodárenská čerpací stanice.

Podle podkladů VaK Karlovy Vary je z čerpací vodárenské stanice pro obec vedeno přívodní potrubí AC 125 do vodojemu Otovice, z něhož je napojen hlavní řad rozvodné vodovodní sítě uvnitř obce PE 110 - 90. Řešené varianty toto zařízení respektují.

- **Energetika.**

Ve st. Km 3+400, 3+700 (zelená), 4+100 (červená) a 5+500 kříží trasu nadzemní vedení VN.

- **Zásobování plynem.**

V severní části Otovic je vedeno VTL potrubí, na němž je regulační stanice plynu VTL/STL pro vedení do Podlesí. Na trase koridoru může dojít ke křížení či souběhu s trasou plynovodu, což bude podrobně řešeno v dalším projektovém stupni.

- **Významná ochranná pásma**

Navržený koridor v obou variantách leží v celé délce v ochranném pásmu přírodních a léčivých zdrojů lázeňského místa Karlovy Vary – II. A Stupeň.

Koridor zasahuje do výhradního ložiska kaolínu č. 32568000 Dalovice – Vysoká, kaolin pro výrobu porcelánu se stanoveným CHLÚ. Ve variantě červené je blokováno 36,3 % bilančních zásob, ve variantě zelené pak jen 35,2 % bilančních zásob.

Na základě kritérií vzešlých z analýzy zastavěných lokalit a rozvojových ploch v území, dopravní a technické infrastruktury byly navrženy dvě varianty. Tyto byly vzájemně posouzeny a na základě střetu s geologickými podmínkami v území byla zvolena optimální (zelená) varianta.

A.3 POSOUZENÍ MOŽNOSTI VYDOBYTÍ ROZHODUJÍCÍ ČÁSTI LOŽISKA KAOLINU DALOVICE - VYSOKÁ

LOŽISKO JEHO STAVBA :

Geologicko-tektonická situace je podrobně uvedena v závěrečné zprávě o průzkumu ložiska.

Ložisko : je tvořeno reziduálním, převážně hrubozrnným kaolínem. Mocnost kaolínu se pohybuje v rozmezí od 1,5 do 30 m.

Nadloží : je tvořeno starosedlským souvrstvím pískovců, křemenců a slepenců. V nadloží se vyskytuje dříve dobývané souvrství hnědouhelne sloje Josef, zčásti zasahující do posuzovaného ložiska kaolínu.

Podloží : tvoří drobně až středně zrnitá muskovit-biotitická až biotitická žula.

Tektonická situace : ložisko se nachází v tektonické depresi. Na severu a na jihu je vymezeno dvěma tektonickými liniemi. Směr linií je JZ-SV. V prostoru mezi těmito liniemi se kaolín nachází v hloubkách 100 až 150 m (bloky 1, 3, 4), za severní tektonickou linií v hloubkách 135 až 165 m (bloky 2, 5).

ZÁSoby A JEJICH TĚŽITELNOST :

Ložisko je rozděleno do sedmi bloků. Vzhledem k rozhodnutí vytěžit zásoby ložiska hlubinným dobýváním jsou dle obecných kondic bilanční zásoby k hlubinnému dobývání pouze bloky 1,2,3,4 a 5 Bloky 6 a 7 jsou nebilanční.

Bilanční zásoby :

Blok 1 : $2\,259\,001\text{ m}^3$, tj. 4 834 198 t, plocha bloku $162\,750\text{ m}^2$, počva sloje v hloubce 140 až 150 m

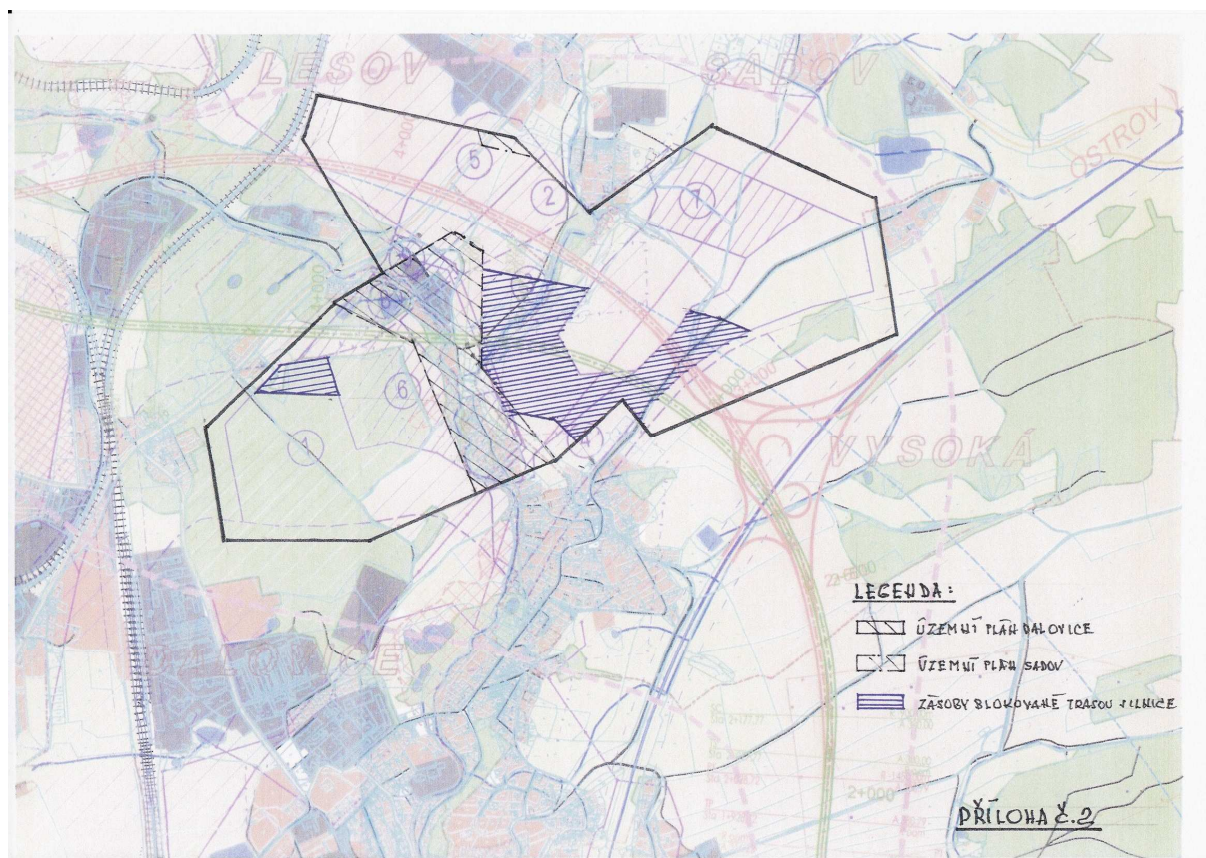
Blok 2 : $1\,097\,655\text{ m}^3$, tj. 2 348 982 t, plocha bloku $42\,250\text{ m}^2$, počva sloje v hloubce 130 až 140 m

Blok 3 : $1\,939\,600\text{ m}^3$, tj. 4 150 744 t, plocha bloku $186\,500\text{ m}^2$, počva sloje v hloubce 100 až 115 m

Blok 4 : $2\,862\,351\text{ m}^3$, tj. 6 125 431 t, plocha bloku $163\,750\text{ m}^2$, počva v hloubce 145 až 155 m

Blok 5 : $638\,063\text{ m}^3$, tj. 1 365 455 t, plocha bloku $62\,250\text{ m}^2$, počva v hloubce 160 až 165 m

Celkové bilanční zásoby ložiska : $V_c = 8\,796\,640\text{ m}^3$, tj. $T_c = 18\,824\,810\text{ t}$



OVlivNĚNÍ POVRCHU DOBÝVÁNÍM :

Vydobytá plocha bude ovlivňovat povrch poklesy terénu. Vzdálenost ovlivnění od hrany vydobytého prostoru je dána zálomovými úhly. Rozvaha používá pro vrstvy nadloží a sloj kaolínu hodnoty, dané zkušeností z jeho hlubinného dobývání.

Použité zálomové úhly :

Nadloží (pískovce, křemence, slepence) : $\alpha = 30^\circ$ (dle průměru hlubinného dobývání)

Kaolínová sloj : $\beta = 65^\circ$ (dle skutečnosti dolu BOHEMIE – nejnižší hodnota)

DĚLKY TRASY PROCHÁZEJÍCÍ BILANČNÍMI BLOKY, ŠÍŘKA TĚLESA KOMUNIKACE :

Blok 4 je ovlivněn komunikací na svém okraji v délce 90 m

Blok 3 je ovlivněn komunikací na svém okraji v délce 450 m

Blok 1 je ovlivněn komunikací na svém okraji v délce cca 140 m

Uvažovaná šířka tělesa komunikace : $s = 30$ m

Blok 4 : hloubka počvy kaolínové sloje : $H = 150$ m
 Mocnost kaolínové sloje : $m = 23$ m
 Délka průchodu trasy komunikace blokem : $L = 90$ m
 Blokované zásoby : $1\,017\,198\text{ m}^3$, tj. $2\,176\,804$ t
 Blokovaná plocha : $44\,226\text{ m}^2$
Procento blokovaných zásob : 35,5 %

- Blok 3 :** hloubka počvy kaolínové sloje : $H_1 = 111$ m, $H_2 = 101$ m
Mocnost kaolínové sloje : 12 m
Délka průchodu trasy komunikace blokem : $L_1 = 70$ m, $L_2 = 380$ m
Blokované zásoby : $1\,891\,858\text{ m}^3$, tj. 4 048 576 t
Blokovaná plocha : $159\,910\text{ m}^2$
Procento blokováných zásob : 97,5 %
- Blok 1 :** hloubka počva kaolínové sloje : $H = 110$ m
Mocnost kaolínové sloje : 10 m
Délka ovlivnění ložiska trasou komunikace : 150 m
Blokované zásoby : $216\,861\text{ m}^3$
Blokovaná plocha : $162\,750\text{ m}^2$
Procento blokováných zásob : 9,6 %

V celkovém hodnocení je blokováno 35,2 % bilančních zásob kaolínu.

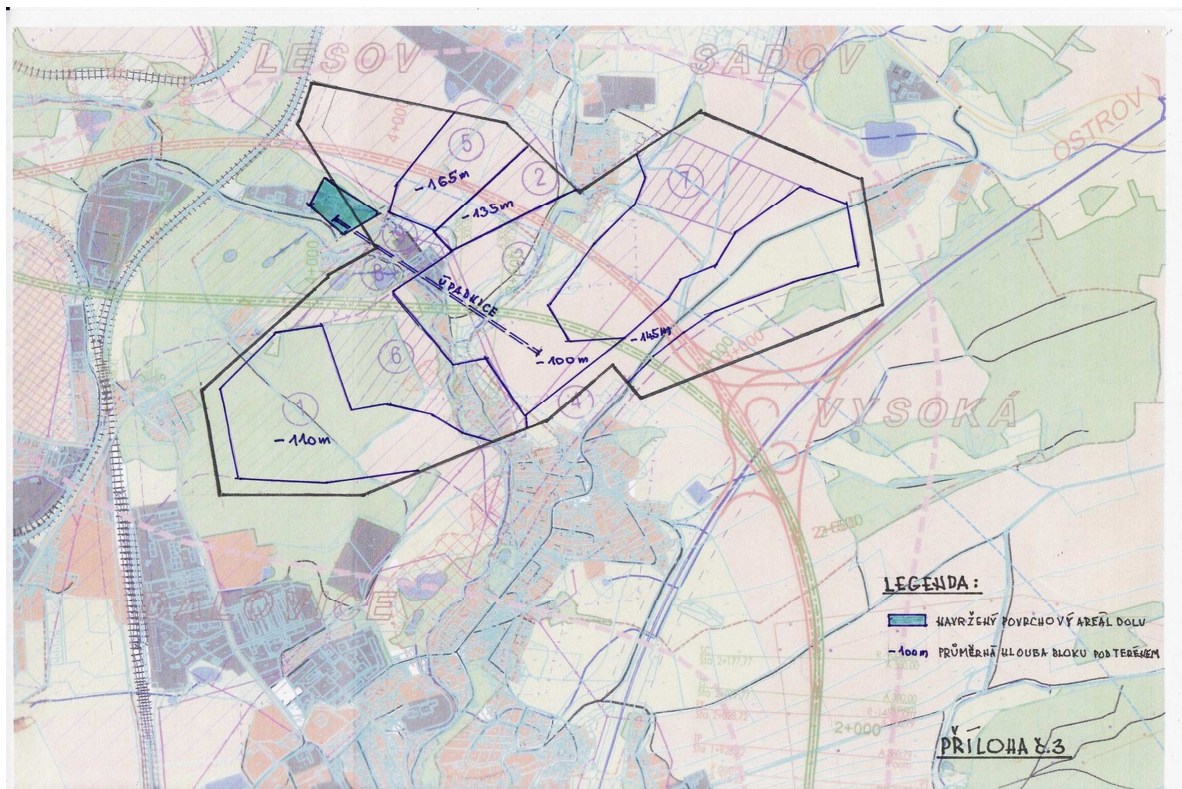
A.4 ZHODNOCENÍ PODMÍNEK PRO BÁŇSKÉ ŘEŠENÍ OTVÍRKY A TĚŽBY LOŽISKA KAOLINU DALOVICE – VYSOKÁ

NÁVRH ZÁSAD DOBÝVÁNÍ LOŽISKA :

Ložisko kaolínu Dalovice-Vysoká bude dobýváno dle zásad, uplatňovaných při hlubinné těžbě kaolínu v minulém období. Vzhledem k neznalosti základních požadavků na provoz a životnost dolu nerozlišuje tato úvaha rozdíly mezi otvírkou a dobýváním v případě vedení trasy komunikace obchvatu severní či jižní variantou.

Vzhledem ke skutečnosti, že není známa doba exploatace, výše požadované roční těžby, ani stav a možnosti důlní mechanizace v době provozu je tato část zpracována dle navržených rámcových parametrů :

- Doba životnosti dolu cca 20 let
- Razicí a dopravní mechanizmy bezkolejové
- Otvírka dolu úpadnicí
- Větrání dolu umělé, diagonální
- Dobývání prováděno na zával
- Výrubnost dobývání cca 60 %

OTVÍRKA A PŘÍPRAVA DOBÝVÁNÍ :

Otvírka dolu bude provedena úpadnicí pod úklonem cca 10°. Profil úpadnice se bude řídit rozměry dopravních mechanismů. Výztuž díla bude odpovídat fyzikálně-mechanickým parametrům horninového masivu. Vzhledem k rozdílnému výškovému uložení zásob kaolínu v jednotlivých blocích, bude úvodní důlní dílo (úpadnice) ukončeno na hloubkové úrovni cca 100 m přibližně v centrální části bloku č. 3 (vrt DV 9). Otvírka níželežících bloků pak bude dle situace řešena krátkými úpadnicemi. Otvírka bude provedena na horizontech 110 m (blok č. 3), na horizontu 150 m (blok č. 4). Předběžně lze uvažovat s umístěním povrchu dolu vlevo od silnice z Dalovic do Sadova přibližně v areálu dřívějšího povrchu hnědouhelné jámy Trojice.

Příprava dobývání bude řešena páteřními chodbami na bázi kaolínové sloje tak, aby délka dobývek byla optimální.

DOBÝVACÍ METODY :

Pro dobývání ložiska budou použity dříve osvědčené dobývací metody :

- Pro mocnosti 2-4 m metoda chodbicování na zával
- Pro mocnosti nad 4 m komorování na zával s výškou komory 4-6 m
- Mocnosti nad 6 m budou dobývány shora dolů v lávkách dle potřeby s umělým stropem
- Délka komor dle situace do 40 m

Předpokládaná výrubnost cca 60 %.

DOPRAVA :

Veškerý transport (kaolín, materiál) bude prováděn bezkolejovou mechanizací (n.př. lžícové nakladače). Kaolín bude z dolu expedován automobilovou dopravou.

VĚTRÁNÍ DOLU :

Větrání dolu bude umělé, sací, diagonální. Vtažným dílem bude úpadnice. Na centrální větrací chodby na horizontu -100 m, vedené od paty úpadnice směrem JZ-SV a pro bloky č. 2 a 5 s odbočkou na SZ bude na severovýchodě ložiska napojena větrací jáma. Umístění větrací jámy bude řešeno na základě projektu expolatace dolu.

ČERPÁNÍ VOD :

Čerpací stanice bude umístěna pod nejnižším horizontem. Důlní vody budou na den odvedeny úpadnicí.

A.5 POSOUZENÍ HOSPODÁŘSKÝCH PŘÍNOSŮ A ZTRÁT PRO VYBRANOU VARIANTU

Bereme-li v úvahu celkové množství bilančních zásob na ložisku ve výši 18 824 810 t, omezení vedením komunikace obchvatu ložiskem dle jižní varianty a předpokládanou výrubnost 60 %, pak může být vydobyto za dobu životnosti 20 let až cca 7 600 kt kaolínu. Roční těžba by se pak pohybovala okolo 350-400 tis. tun.

A.6 ZÁSADY USPOŘÁDÁNÍ VYBRANÉHO KORIDORU TRASY VELKÉHO OBCHVATU KV**HLEDISKO URBANISTICKÉ**

Navržená trasa se snaží vyhovět požadavkům ochránce ložiska kaolínu a rozvojovým plochám dle platného územního plánu před lokalitou pro bydlení Sadov – JIH se trasa odklání na území Dalovic, pod Vysokou do území Zátíší k soutoku Vitického a Sadovského potoka, kde sleduje stávající terén.

V rámci řešení MÚK R25,5 x I/13 je trasa odkloněna více od Vysoké a umožní více využít území pro rozvoj, výškově je trasa v tomto území v zářezu tj. schovaná pod terénem, tak aby nedošlo k omezení expozice směrem k horizontu.

Na území Otovic u trati na Merklín doporučujeme upravit rozvojové plochy SM s ohledem na navrženou trasu komunikace a její ochranné pásmo.

HLEDISKO DOPRAVNÍ

Navržená trasa je směrově členitá a to z důvodu průchodu převážně nebilačními plochami zásob kaolínu na straně jedné a respektování zástavby na straně druhé. Výškově sleduje terén což bude výhodné pro bilanci zemních prací. Návrh trasy vytváří několik mostů a navíc řeší křížení se zhlavím tratí ČD krátkým tunelem.

HLEDISKO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Navržená trasa zasahuje do zemědělských ploch v relativně malém rozsahu, křížuje potoky Vitický a Sadovský v místech, kde již začínají být součástí urbanizovaného území tzn. mimo

volnou přírodu. Při návrhu výškového řešení doporučujeme v dalších fázích zohlednit pohled „do silnice“ od zahrádek z Vysoké.

Navržená trasa respektuje všechny další biokoridory a biocentra, v území mezi Mosteckou ul. a tratí KV-CH však zasahuje do lesního smíšeného porostu.

V rámci zpracování další předprojektové přípravy doporučujeme zpracovat posouzení vlivu na ŽP v koordinaci s technickým návrhem dle TP 181 Hodnocení průchodnosti území pro liniové stavby, neboť zpřesnění polohy trasy v rámci 300 m koridoru je možné.

HLEDISKO TECHNICKO-EKONOMICKÉ

Navržená trasa bude ekonomicky náročná především na položku zemních prací a počtem a délkou mostních objektů.

V rámci ekonomického zhodnocení je vhodné uvést i možnost povrchového vytěžení části ložiska bentonitu Všeborovice, který se nachází v části „pod trasou“ a dále podél ní (úsek st. Km 1+700 až 2+300) v předstihu. Po ukončení těžby provést rekultivace jako přípravu pro stavbu komunikace.

Dalším aspektem je omezení vydobyví ložiska kaolínu s blokací 35,2 % bilančních zásob kaolínu.

SMĚROVÉ A VÝŠKOVÉ ŘEŠENÍ

Navržený koridor vychází z reálných parametrů budoucí silnice R6 (označované též vícepruhová kapacitní komunikace rychlostního charakteru) dle ČSN 73 6101 s následujícími základními parametry :

- $a = 3,75 \text{ m}$
- $v_1 = 0,25$
- $V_2 = 0,50 \text{ m}$
- $c = 2,50 \text{ m}$
- $e = 0,50 \text{ m}$
- $d = 3,00 \text{ m}$
- Návrhová rychlost $V_n = 100 \text{ km/h}$
- Směrodatná rychlost $V_s = 110 \text{ km/h}$
- Povolená rychlost $V_p = 130 \text{ km/h}$
- min. směrový poloměr $R = 900 \text{ m}$
- min. výškové zaoblení $R_u = 3400 \text{ m}$, $R_v = 7500 \text{ m}$

I přesto že tato studie upřesňuje koridor trasy budoucí silnice pouze v úseku st. km 1+500 až 5+700, byly prověřeny směrové i výškové poměry před řešeným úsekem, což je začátek staničení km 0+000 u Střelnice, a dále za řešeným úsekem směrem na Čankov.

V úseku st. Km 2,5 – 5,5 je koridor trasován 3 navzájem protisměrnými oblouky, přechází údolí soutoku Vitického a Sadovského potoka a vede dál bezlesím pásem k zhlaví tratí ČD. Křížení s tratěmi je řešeno tunelem, za jeho koncem se trasa odklání od rozvojových ploch do volné krajiny a vede západně na Čankov . Délka řešené trasy je 4,2 km.

KŘÍŽOVATKY

Na trase jsou navrženy 2 MÚK ve vzájemné vzdálenosti 2,7 km s ohledem na zastavěné a urbanizované území :

- MÚK Vysoká je řešeno křížení se směrově rozdělenou silnicí I/13 Ostrov – K.Vary
- kosodélná MÚK Otovice je řešeno křížení se silnicí III/22129

MOSTNÍ A TUNELOVÉ OBJEKTY

1. Most na R25,5/100 přes hluboké údolí Ohře – 450 m
2. Most na ÚK Všebořovice – 2ks a 40 m
3. Mostní objekty v rámci MÚK Vysoká – 6 ks a 50 m
4. Most na MK Sadov – Vysoká - 90 m
5. Propustek pro Sadovský potok – 5 m
6. Propustek pro Vitický potok – 5 m
7. Most na silnici III/22129 – 40 m
8. Tunel na R25,5/100 pod tratěmi ČD K. Vary – Chomutov a K. Vary – Merklín – 160-300 m
9. Mostní objekty v rámci MÚK Otovice – 2 ks – 45 m
10. Most na ÚK k vodárně – 45 m
11. Most na silnici III/2206 – 40 m

Výsledkem této studie je návrh koridoru zelené trasy budoucí vícepruhové kapacitní komunikace rychlostního charakteru v šířce 300 m, který je zobrazen ve výkrese B.2 modrozelenou čárkovanou křivkou a který upřesňuje původní koridor dle ZÚR, který je ve výkrese B.2 zobrazen růžovou čárkovanou křivkou.

A.7 DOPORUČENÍ PRO ZPRACOVÁNÍ NAVAZUJÍCÍ ÚPD PŘÍP. PD

V návrhové části studie byly navrženy 2 varianty (severní a jižní) trasy rychlostní komunikace. Podrobně byla územní studie projednána s veřejností a dotčenými orgány dne 22.3.2011. Následně byla stanovena lhůta pro podání připomínek do 28.3.2011. Pořizovatel provedl jejich vyhodnocení a tento čistopis návrhové části řeší již vybranou „zelenou nebo též jižní“ trasu budoucí komunikace.

Dále jsou uvedena témata a doporučení, vzešlá z připomínek, pro další stupně předprojektové a projektové přípravy této stavby.

1. V technické studii komunikace doporučujeme v úseku st. Km 3+500 až 4+000 minimalizaci příčného řezu tělesa komunikace tzn. vedení po terénu tak, aby nevznikaly zářezy či násypy a šířka v příčném řezu byla omezena na šířku koruny komunikace. V tomto úseku se doporučuje využití všech technických možností k minimalizaci vázaných bilančních zásob např. založení tohoto úseku na hlubinných pilotách, které minimalizují horninový pilíř pod komunikací na menší šířku než je uvažováno v příloze B.5 a tím snížit procento vázaných bilančních zásob kaolinu. V souvislosti s řešením takovýchto opatření pak lze uvažovat i o výjimce pro dobývání ložiska v ochranném pásmu rychlostní komunikace samozřejmě za podmínek, které stanoví silniční správní úřad.
2. V připravovaném ÚP Otovic je žádoucí upravit konfliktní rozvojové plochy tj. BI v Zálesí ve st. Km 4+500 vpravo a SM za panelárnou ve st. Km 4+700 až 5+000 na jiné funkce, které nemůže negativně ovlivnit navržená dopravní stavba, především pak užívání této stavby.
3. V rámci ÚP Otovic vymezit, po konzultaci s ŘSD ČR, plochy pro oboustrannou odpočívku při rychlostní komunikaci a to před kosodélnou křižovatkou ve st. Km 5+500. Plochy pro odpočívky nebyly dosud požadovány, navrhujeme však před MÚK

R25,5 x I/13 řešit dálniční oboustrannou odpočívku, neboť na trase směr Cheb je uvažováno pouze s truckparkem v Horách, pro ostatní řidiče je možnost až u Transmotelu Sokolov, ve směru na Prahu min. k Andělské hoře se s odpočívkou neuvažuje. Ve směru I/13 Ostrov není možnost vůbec žádná až do Chomutova. Dalším aspektem je že na této MÚK bude docházet k rozdělení a spojení dopravních proudů z různých směrů.

4. V rámci předprojektové přípravy komunikace provést předběžný geotechnický průzkum dle TP 76 přímo v uvažované trase a sledovat monitoringem projevy poddolování a sesuvů.
5. V rámci ÚP Dalovic v území nad Vysokou „lokalita Marakana“ je vhodné navrhnout plochy izolační zeleně mezi rampami MÚK a rozvojovými plochami pro bydlení, a to i přesto že hlavní komunikace i nejbližší rampa jsou navrženy v zářezu cca. 5 m pod stávajícím terénem.
6. Dle požadavku MD ČR a ŘSD ČR bylo upraveno označení velkého obchvatu silnice R6 na **vícepruhová kapacitní komunikace rychlostního charakteru** bez předjímání jejího zařazení z hlediska budoucího vlastnictví i kategorie. Avšak aby mohl být navržen kvalitně koridor pro komunikaci takového významu, musí být pro směrové i výškové řešení předem stanoveny základní parametry a tím pro tuto studii je šířkové uspořádání R25,5/100 a to z důvodu logické návaznosti na hotovou část R6 Jenišov – Karlovy Vary 2. Stavba, která je provedena v kategorii R 24,50/100 a na projektově připravenou část R6 od Olšových Vrat navrženou jako R25,50/100. Z dokumentu kategorizace dálnic a silnic I. třídy do roku 2040 (viz. obrázek níže) vyplývá že ve směru na Prahu a do SRN se uvažuje s rychlostní silnicí R6 v kategorii R25,50/100 avšak příjezd od Golfu do K. Varů se z důvodu malého směrového oblouku u střelnice „náhle“ přerazuje do kategorie S22,50/70. Dalším faktem je výhledové zatížení průtahové komunikace K.Vary MS 20/60, která je již dnes v průzkumech k novému ÚP K.Varů uvedena jako dopravní závada č.1. Z uvedeného schématu je jasné, že propojení R6 tak jak je řešeno v ZÚR KK je žádoucí, samozřejmě v dlouhodobém výhledu a tato územní studie prokazuje reálnost trasy v jejím severovýchodním segmentu.

