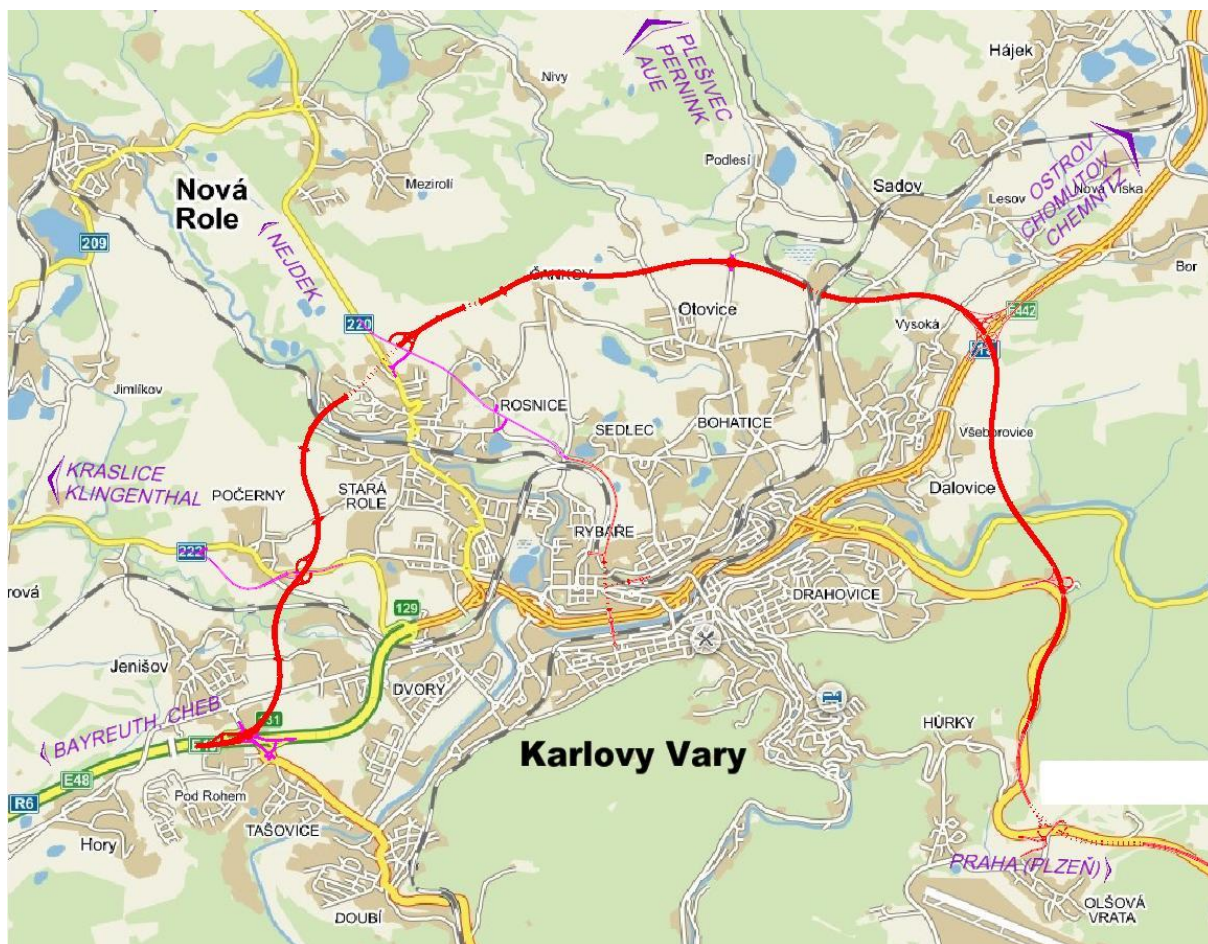


Analýza podkladů a návrh řešení



Náměstí Krále Jiřího 6, 350 02 Cheb, tel. 354 436 328, fax 354 535 179, email: info@dsva.cz, www.dsva.cz			
Projektant :	Zodpovědný projektant :	 DOPRAVNÍ STAVBY A VENKOVNÍ ARCHITEKTURA s.r.o.	
Ing. Arch. Petr Martínek	Ing. Ota Řezanka		
Vypracoval :	Hlavní projektant :	Územní studie	
Ing. Petr Král	Ing. Petr Král		
OÚ:	Kraj :	Datum :	03-09/2015
Otovice, K. Vary, Jenišov	Karlovarský		
Objednatel :	Číslo zakázky :	Souprava :	
Karlovarský kraj, Závodní 353/88, 360 21, K. Vary	32/2015		
Akce :	Úroveň :	Měřítko : Část : A.	
Územní studie severozápadní části obchvatu Karlových Varů			
SO :		Měřítko : Část : A.	
úsek ve správním území Otovice-K.Vary-Jenišov			
Výkres	Textová část		

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

OBSAH:

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	3
2. ZADÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE	4
3. ŘEŠENÉ ZÁJMOVÉ ÚZEMÍ	4
4. PODKLADY A ÚDAJE PRO NÁVRH	4
5. VYHODNOCENÍ PODKLADŮ	8
6. ŠIRŠÍ VZTAHY	10
7. POPIS VEDENÍ NAVRHOVANÉ TRASY	11
8. DOPORUČENÍ PRO NAVAŽUJÍCÍ ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ A PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE	13
9. ZÁVĚR	14

1. Identifikační údaje

Akce:	Územní studie severozápadní části obchvatu Karlových Varů (dále jen „územní studie“)
Místo:	správní území Jenišov, Karlovy Vary, Otovice
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:	Mgr. Barbora Žemličková Ing. arch. Jaroslav Jelínek oddělení územního plánování
Projektant:	Dopravní stavby a venkovní architektura s.r.o. Náměstí krále Jiřího 6, 350 02 Cheb IČO: 26392526
Zpracovatelé:	
Hlavní projektant:	Ing. Petr Král ČKAIT 0301080
Dopravní řešení:	Ing. Ota Řezanka ČKAIT 0301061
Urbanismus a životní prostředí:	Ing. arch. Petr Martínek, ČKA 00499

2. Zadání územní studie

Krajský úřad Karlovarského kraje (dále jen KÚKK), odbor regionálního rozvoje zadal vypracování podrobnějšího územně plánovacího podkladu pro severozápadní část obchvatu Karlových Varů. Cílem územní studie je prověřit a upřesnit trasu budoucí vícepruhové kapacitní komunikace - obchvatu Karlových Varů (dále jen „obchvatu“), a navrhnout koncepci technického řešení. Výstupem návrhu je prověřená trasa, která zohledňuje požadavky subjektů v řešeném území, zejména z hledisek urbanistických, ochrany horninového prostředí, přírody, životního prostředí a ochrany zemědělského půdního fondu. Územní studie bude po řádném projednání s obcemi a dotčenými subjekty plnohodnotným územně plánovacím podkladem pro zpracování územních plánů dotčených správních území. Územní studie navazuje svým obsahem na územní studii východní části obchvatu Karlových Varů, která byla zpracována v roce 2010.

3. Řešené zájmové území

Řešené území je vymezeno zadáním územní studie pořizovatelem a zahrnuje severozápadní část koridoru pro trasu budoucího obchvatu Karlových Varů. Řešené území prochází správním územím obcí Jenišov, Karlovy Vary a Otovice. Navrhovaná severozápadní část začíná v katastru Jenišov u obchodního centra GLOBUS, pokračuje mezi Jenišovem a karlovarskou městskou částí Dvory do východní části katastru Počerny. Dále pokračuje v severní části katastrů Stará Role, Rosnice a Čankov, kde přechází do již prověřené trasy obchvatu v severním cípu katastru Otovice. Délka řešené části celého koridoru pro obchvat je cca. 7 km měřeno od výchozího bodu v Jenišově až na hranici katastrálního území Otovice.

4. Podklady a údaje pro návrh

4.1 Podklady předané objednatelem

1. Územně analytické podklady Karlovarského kraje 2013
2. Mapové podklady (mapy KMD, Zabaged)
3. Zásady územního rozvoje Karlovarského kraje (dále jen ZÚR KK)
4. Podklady z Geofondu (12/2010)
5. Změna ÚPN SÚ Jenišov č.4/2009 (zastavitelná plocha u MÚK Jenišov)

4.2 Podklady získané v rámci zpracování vstupní analýzy

1. Územní plán Otovice (textová část, grafická část)
2. Územní plán Karlovy Vary (ÚPKV) – Průzkumy a rozbor
3. Územní plán Karlovy Vary (ÚPKV) – Koncept 2012, (textová část, grafická část)
4. Územní plán Jenišova (grafická část z roku 1999)
5. ÚPKV, aktuální informace z průběhu zpracování návrhu ÚPKV včetně Pokynů pro zpracování návrhu ÚPKV
6. SPÚRM Karlovy vary (RegioPartner, s.r.o.)
7. Dopravní průzkum, zjišťování a modelování dopravní situace, EDIP s.r.o., listopad 2009
8. Závěrečná zpráva o měření, B&C Dopravní systémy s.r.o., 2013
9. Dopravní studie Karlovy Vary, REVITALIZACE DOLNÍHO NÁDRAŽÍ KARLOVY VARY - ANALÝZA DOPRAVNÍCH DOPADŮ PLÁNOVANÉHO AREÁLU A NÁVRH OPATŘENÍ, European Transportation Consultancy, s.r.o. 2011
10. Urbanistické řešení širšího centra města Karlovy Vary – územní studie (2015, A69 architekti s.r.o.)
11. Prohlídka trasy koridoru v rozsahu ZÚR KK a pořízení pracovní fotodokumentace
12. Stanoviska a názory zástupců dotčených obcí k navrhované trase komunikace

4.3 Současný stav v řešeném území

4.3.1 Pro účely územní studie je současný stav řešeného území popsán územními podmínkami, kterými navrhovaná trasa obchvatu prochází. Podmínky jsou souhrnně uvedeny ve dvou základních kapitolách, a to v celkových urbanistických souvislostech a v kapitole limitů, hodnot a dalších významných jevů včetně omezení vyskytujících se v řešeném území. Pro přehlednost jsou jednotlivé části řešeného území řazeny po trase obchvatu od 0,000 km v katastru obce Jenišov až po katastr Čankov – Karlovy Vary. Limity, hodnoty a další jevy včetně omezení, která nemají praktický vliv na vyvinutí obchvatu v určeném koridoru, nejsou v textu uvedeny. Jedná s například o telekomunikační radioreleové trasy, ochranná pásma telekomunikačních vysílačů (kolem stožárů), vzdálená a výškově nerelevantní ochranná pásma letiště Karlovy Vary včetně vzletových a přistávacích vzdušných těles, ochranné pásmo lesa 50 m, ochranná pásma výrobních zařízení, hřbitovů, ochranné pásmo 2. Stupně II. B přírodních léčivých zdrojů lázeňského místa Karlovy Vary v celém řešeném území a další ochranná pásma bez vlivu na navrhovanou trasu. V následující kapitole jsou podklady k současnému stavu vyhodnoceny podle míry zásahu a ovlivnění uvedených hlavních podmínek v území.

4.3.2 Jenišov.

Řešené území je ve východní části katastru obce Jenišov. Téměř celá trasa koridoru je vedena po nezastavěném území. Urbanizované území obce leží západně od vymezeného koridoru. V nejbližších plochách zastavěného území jsou stabilizované plochy bydlení čistého (Bč) a bydlení městského typu (Bm). Výjimkou je malá část ve staničení do 0,500 km, kde vymezený koridor atakuje v nutném napojení stávající území průmyslové výroby (Vp) areálu bývalé kompostárny. Trasa vymezeného koridoru od staničení 0,500 km až na hranici katastru prochází volným územím se zemědělskými a lesními plochami. V úseku 0,500 km – 1,000 km prochází trasa přes ložisko kaolínu, a to převážně v jeho východní části. Na začátku lesa přechází přes Chodovský potok, po kterém je veden lokální biokoridor. Na této trase volným územím se nachází standardní hlavní limity, které jsou dále vyjmenovány. Umístění trasy, ve vztahu k urbanizovanému území obce a s přihlédnutím k terénním podmínkám, umožňuje vedení obchvatu bez jakýchkoliv negativních zátěží na stávající i navrhovaná zastavěná území obce. Požadavky na způsoby a rozsah potřebných ochranných opatření uvádí rámcově územní studie, konkrétní opatření vyplývající z podrobného řešení bude navrženo ve stupni dokumentace pro územní řízení. Předpokládaná délka úseku na katastru obce je ve staničení od 0,000 km (napojení na stávající rychlostní komunikaci R6) do cca 2,000 km na hranici katastru v severovýchodní části, kde překračuje plochu železničního koridoru, a vstupuje do správního území Karlovy Vary, katastru Počerny.

Limity, hodnoty a další významné jevy a omezení pro návrhovou část:

- zastavěné stabilizované území průmyslové výroby Vp
- ložisko výhradní plocha č. 3232301, surovina kaolín, název ložiska - Jenišov
- poddolovaná území č. 472 a 508 – hnědé uhlí
- ekologická zátěž v areálu bývalé kompostárny
- zemědělsky obdělávané plochy ZPF
- lesní plochy
- lokální biokoridor vedoucí po toku Chodovského potoka
- aktivní zóna záplavového území Chodovského potoka
- záplavové území Q100 Chodovského potoka
- vodohospodářsky zranitelná oblast
- rozvody VN a VVN

4.3.3 Karlovy Vary - Počerny.

Řešené území pro obchvat je ve východní části katastru Počerny. Celý vymezený koridor je veden po nezastavěném území. Urbanizované území obce je západně od navrhované trasy. V nejbližších stabilizovaných plochách zastavěného území je bydlení v rodinných domech - venkovské (Bv), a bydlení v bytových domech. Trasa vymezeného koridoru při vstupu do katastru prochází plochou lesa a dále pokračuje přes jihovýchodní cíp ložiska kaolínu a chráněného ložiskového území

kaolínu po volných plochách meliorované zemědělské půdy až na hranici s katastrem Stará Role. Na trase křížuje obchvat vedení VN a páteřní vedení VTL plynu a to téměř v jejich vzájemném střetu. V blízkém místě křížuje trasa rovněž horkovod. Na trase obchvatu volným územím se nachází standardní hlavní limity, které jsou dále vyjmenovány. Umístění trasy, ve vztahu k urbanizovanému území obce a s přihlédnutím k terénním podmínkám, umožňuje její navržení bez negativních zátěží na stávající i navrhovaná zastavěná území obce. Požadavky na způsoby a rozsah potřebných ochranných opatření uvádí rámcově územní studie, konkrétní opatření vyplývající z podrobného řešení bude navrženo ve stupni dokumentace pro územní řízení. Předpokládaná délka úseku obchvatu na katastru obce je ve staničení od 2,000 km do cca 3,200 km na hranici katastru v severovýchodní části, kde po obdělávané ploše ZPF vstupuje do správního území Karlovy Vary, katastru Stará Role.

Limity, hodnoty a další významné jevy a omezení pro návrhovou část:

- ložisko výhradní plocha kaolínu č. 3198701, název ložiska - Počerny-Marta-Epiag-povrch
- poddolované území č. 476 , název – Počerny,těžba kaolín a hnědé uhlí
- CHLÚ č. 19870100, surovina kaolín, název ložiska Počerny
- zemědělsky obdělávané plochy ZPF mimo nejcenější bonity I. a II. třídy
- lesní plochy
- lokální biokoridor vedoucí po volných zemědělských plochách
- vodohospodářsky zranitelná oblast
- rozvody VN a VVN
- rozvody VTL plynu

4.3.4 Karlovy Vary – Stará Role.

Řešené území pro obchvat je umístěno v severní části katastru. Jedná se o nesložitější území z hlediska urbanistického, geografického i dalších významných hledisek, jak bude dále popsáno. Trasa obchvatu je střídavě vedena po stabilizovaných i rozvojových plochách zastavěného i nezastavěného území zejména ve střední pasáži průchodu katastrem. V dotčených plochách zastavěného území jsou funkční plochy bydlení v rodinných domech – městské a příměstské (BI), bydlení v rodinných domech – venkovské (BV), plochy rekreace – zahrádkové osady (RZ), plochy výroby a skladování – drobná a řemeslná výroba (VD), plochy občanského vybavení – hřbitovy (OH). Podél vymezeného koridoru v této části území jsou v Územním plánu města Karlovy Vary rozvojové plochy navazující na stávající urbanizované území. Trasa vymezeného koridoru ve volném území prochází po zemědělských a lesních plochách. Umístění obchvatu ve vztahu k urbanizovanému území katastru a s přihlédnutím k terénním podmínkám bude vyžadovat náročné technické řešení, aby byly vyloučeny negativní zátěže na stávající i navrhovaná urbanizovaná území. Požadavky na způsoby a rozsah potřebných ochranných opatření uvádí rámcově územní studie, konkrétní opatření vyplývající z podrobného řešení bude navrženo ve stupni dokumentace pro územní řízení. Předpokládaná délka úseku na katastru Stará Role je ve staničení od 3,200 km do cca 5,000 km na hranici katastru v severovýchodní části, kde vstupuje do správního území Karlovy Vary, katastru Rosnice v blízkosti lokálního biokoridoru a interakčního prvku s vodní plochou.

Limity, hodnoty a další významné jevy a omezení pro návrhovou část:

- zastavěná stabilizovaná území výše uvedená
- ložisko - nebilancovaná plocha č. 3241000, název ložiska Mezirolí, radioaktivní suroviny
- poddolovaná území č. 478, Stará Role – kaolín a hnědé uhlí, č. 484, Nová Role – kaolín a č. 545, Stará Role, Rosnice, Čankov, Otovice – kaolín a hnědé uhlí
- zemědělsky obdělávané plochy ZPF
- lesní plochy
- lokální biokoridor vedoucí po toku Rolavy
- aktivní zóna záplavového území Rolavy
- záplavové území Q100 Rolavy
- vodohospodářsky zranitelná oblast
- rozvody VN a VVN
- vedení VTL plynu

- hřbitov
- plochy železniční dopravy – trať Karlovy Vary – Nová Role

4.3.5 Karlovy Vary – Rosnice.

Řešené území pro obchvat je umístěno v severní části katastru. Jedná se o méně složitě území z hlediska urbanistického, geografického i dalších významných hledisek, jak bude dále popsáno. Vymezený koridor je veden v celé trase mimo zastavěné území stabilizovaných ploch i mimo rozvojové plochy. Urbanizované území je celé na jižní straně od trasy obchvatu. Podél řešeného území nejsou navrženy rozvojové plochy navazující na stávající urbanizované území. Trasa vymezeného koridoru ve volném území prochází po zemědělských plochách podél jižní hranice lesních ploch a atakuje stávající lokální biocentrum. Dále se tečnou dotýká v severní poloze ložiska kaolínu a prochází v severní okrajové části plochou CHLÚ kaolínu. Umístění trasy obchvatu, ve vztahu k urbanizovanému území obce a s přihlédnutím k terénním podmínkám, umožňuje vedení budoucí komunikace bez jakýchkoliv negativních zátěží na stávající i navrhovaná zastavěná území obce. Požadavky na způsoby a rozsah potřebných ochranných opatření uvádí rámcově územní studie, konkrétní opatření vyplývající z podrobného řešení bude navrženo ve stupni dokumentace pro územní řízení. Předpokládaná délka úseku na katastru Rosnice je ve staničení od 5,000 km do cca 6,150 km na hranici katastru v severovýchodní části, kde vstupuje do správního území Karlovy Vary, katastru Čankov po volné ploše ZPF

Limity, hodnoty a další významné jevy a omezení pro návrhovou část:

- ložisko - nebilancovaná plocha č. 3241000, název ložiska Mezirolí, radioaktivní suroviny
- CHLÚ č. 17430200, surovina kaolín, název ložiska Sedlec
- ložisko výhradní plocha č. 3174302, název ložiska Sedlec – Čankovská – hlubina, surovina kaolín
- poddolovaná území č. 545, Stará Role, Rosnice, Čankov, Otovice – kaolín a hnědé uhlí
- poddolované území č. 484, Nová Role – kaolín
- zemědělsky obdělávané plochy ZPF
- lesní plochy
- lokální biocentrum ve střední části katastru
- vodohospodářsky zranitelná oblast

4.3.6 Karlovy Vary – Čankov.

Vymezený koridor pro obchvat je umístěn v severní části katastru. Jedná se o méně složitě území z hlediska urbanistického, geografického i dalších významných hledisek, jak bude dále popsáno. Vymezený koridor je veden téměř v celé trase mimo zastavěné území stabilizovaných ploch i mimo rozvojové plochy vymezené v Územním plánu města Karlovy Vary. Urbanizované území je na jižní straně od řešeného území. Podél navrhované trasy obchvatu nejsou navrženy rozvojové plochy navazující na stávající urbanizované území. Trasa obchvatu ve volném území prochází po zemědělských plochách podél jižní hranice lesních ploch a lokálního biocentra a atakuje plochu archeologického naleziště II. kategorie. Umístění trasy, ve vztahu k urbanizovanému území obce a s přihlédnutím k terénním podmínkám, umožňuje vedení budoucího obchvatu bez jakýchkoliv negativních zátěží na stávající i navrhované zastavitelné plochy na území obce. Požadavky na způsoby a rozsah potřebných ochranných opatření uvádí rámcově územní studie, konkrétní opatření vyplývající z podrobného řešení bude navrženo ve stupni dokumentace pro územní řízení. Předpokládaná délka úseku na katastru Čankov je ve staničení od 6,150 km do cca 7,050 km na hranici katastru v severovýchodní části, kde vstupuje do správního území Otovice v území mezi dobývacím prostorem Otovice Katzenholt na severu a plochou ÚSES s významným krajinným prvkem s vodní plochou na jižní straně koridoru.

Limity, hodnoty a další významné jevy a omezení pro návrhovou část:

- dobývací prostor č. 60285, název Otovice, surovina kaolín
- CHLÚ č. 17430200, surovina kaolín, název ložiska Sedlec

- ložisko výhradní plocha č. 3174302, název ložiska Sedlec – Čankovská – hlubina, surovina kaolín
- ložisko nebilancovaná plocha č. 5207400, název Čankov, surovina hnědé uhlí
- ložisko výhradní plocha č. 3116100, název Otovice Katzenholz, surovina kaolín, bentonit a štěrkopísek
- poddolované území č. 518, název Otovice Katzenholz, kaolín a hnědé uhlí
- poddolovaná území č. 545, název Stará Role, Rosnice, Čankov, Otovice – kaolín a hnědé uhlí
- zemědělsky obdělávané plochy ZPF
- lesní plochy
- lokální biokoridor ve východní části katastru
- vodohospodářsky zranitelná oblast
- rozvody VN a VVN
- archeologické naleziště II. kategorie

5. Vyhodnocení podkladů

5.1 Preambule.

Pro vyhodnocení podkladů, popisujících stávající stav v řešeném území, jsou navržena následující hlavní hlediska. Na základě vyhodnocení podmínek byla trasa komunikace upravována v rámci vymezené plochy koridoru. Pokud měla některá z podmínek zásadní vliv na trasování komunikace, je ve vyhodnocení zdůrazněna.

5.2 Dopravní hledisko.

Řešené území je zadáno koridorem šířky 600,0 m, vymezeným ve vzdálenosti přibližně 150m na obě strany od koridoru stanoveným v ZÚR KK.

Z dopravních analýz provedených v rámci konceptu územního plánu Karlových Varů vyplývá výhledová potřeba kapacitní komunikace (obchvatu). Provedené průzkumy a analýzy dokládají kapacitní vyčerpání komunikační sítě města na mnoha místech. Většina křižovatek v okolí průtahu je okružních a již v současnosti je kapacita některých z nich vyčerpána. Je otázkou několika málo let, kdy se projeví dominový efekt mezi těmito křižovatkami a kolony vozidel budou v celé centrální části města (ulice Sokolovská a ulice Západní). Obchvat by výrazně přispěl k odvedení tranzitní dopravy z křižovatek a komunikací v okolí průtahu. Vzhledem k této dopravní situaci Karlovy Vary potřebují urychlit přípravu obchvatu.

Současné intenzity na silnici I/6 jsou v řádu desítek tisíc vozidel denně (na nejzatíženějším úseku průtahu přes 40 tisíc vozidel denně). Stavba obchvatu by dle provedených prognóz v roce 2040 převedla intenzity okolo 30 tisíc vozidel denně. Takováto stavba by tedy byla jednoznačně efektivní investicí (dokonce výrazně návratnější než jakýkoli úsek rychlostní silnice R6, kde intenzity dopravy nedosahují ani deseti tisíc vozidel denně).

5.3 Urbanistické hledisko.

Významnou výhodou řešené trasy obchvatu je relativně citlivý průchod krajinou mimo současná urbanizovaná území s omezeným vlivem na stávající i rozvojové hodnoty v krajině. A to i za cenu náročnějšího technického řešení zejména v úseku katastru Stará Role. Z hlediska urbanistického je trasování komunikace přes katastry Jenišov, Počerny, Rosnice a Čankov prakticky nekonfliktní. Průchod v blízkosti zastavitelných ploch stabilizovaných i navrhovaných rozvojových bude vyžadovat standardní terénní nebo technická opatření k vyloučení zejména negativní hlukové zátěže směrem do okolí. Přednostně budou využita terénní opatření vlastní komunikace v zářezech, dále v násypch kolem komunikace a poslední variantou jsou technická opatření na mostech a viaduktech. Nejsložitější je průchod katastrem Stará Role, a to téměř po celé trase řešeného území. Zejména přechod přes údolí Rolavy v návaznosti na funkční plochy v údolí je nejobtížnější pasáží celé řešené trasy. V této části území je nezbytné komunikaci trasovat na viaduktu s vědomím vlivu na okolní

urbanizované plochy. Při průchodu zastavěným územím katastru Stará Role je minimalizován rozsah atakování stabilizovaných ploch s bydlením, které zůstává stranově mimo viadukt a výškově pod viaduktem. Minimální vliv na plochu výroby a skladování (VD) a plochu RZ, které mohou pod viaduktem dále fungovat, byl důvodem úpravy trasy více nad plochu hřbitova, která bude pod viaduktem. Za částí trasy s viaduktem následuje hloubený tunel, který umožní plnohodnotné využití ploch nad ním. Ve východní části dochází z důvodu ochrany zastavěného území k posunutí mimoúrovňové křižovatky na hranici s katastrem Rosnice tak, aby plocha s funkcí VL – výroba a skladování – lehký průmysl nebyla narušená. V katastrech Rosnice a Čankov navržená trasa obchvatu neatakuje urbanizovaná území. Závěrem lze konstatovat, že z hlediska urbanistického je navržená trasa zpřesněného tělesa komunikace pro jednotlivé katastry přijatelná a proveditelná téměř v nekonfliktní podobě. Trasa komunikace v maximální možné míře respektuje stabilizovaná i rozvojová území, což je výchozím předpokladem následného standardního projednávání dokumentace a budoucí realizace.

5.4 Limity a ostatní omezení v území.

Výchozí limity a ostatní omezení v řešeném území jsou pro potřeby vyhodnocení jejich vlivu na návrh komunikace rozděleny do třech základních skupin.

a) podstatné, určující tvar, niveletu a technické řešení

--- zastavěná a rozvojová území v jednotlivých sídlech jsou důležitým faktorem pro trasování a musí být v návrhu komunikace v maximální možné míře zohledněna. Z tohoto hlediska je navržené trasování v optimální poloze v rámci vymezeného koridoru, jak je výše popsáno.

--- nerostné suroviny jsou významným limitem a je jim věnována samostatná stať.

--- prvky územního systému ekologické stability (ÚSES) jsou významným prvkem, kterému je věnována samostatná část.

b) méně podstatné, neurčující technické řešení, ale s vlivem na ekonomii stavby (úpravy na tranzitních a ostatních vedeních technické infrastruktury)

--- trasa komunikace křížuje prakticky ve všech katastrech regionální trasy technické infrastruktury, zejména vedení VN, VVN a VTL plynovodů. Těmito vedením se prakticky nelze vyhnout, ale ve většině případů znamená dotek s nimi nevýznamnou úpravu na jejich trase. V několika případech se křížení odehrává v jiných úrovních a nemá vliv na tato vedení.

c) ostatní bez vlivu na technické řešení a technickou infrastrukturu, s vlivem na ekonomii stavby (ZPF, demolice, asanace území, výkupy soukromých pozemků v zastavěném území)

--- výše uvedené limity a omezující faktory nemají praktický vliv na technické řešení úkolu. Snahou návrhu je vyloučit trasování komunikace na drahých zemědělských půdách a minimalizovat průchod po soukromých pozemcích, kde bude třeba vynaložit finanční prostředky na jejich vykoupení. To se týká prakticky pouze katastru Stará Role, kde byla trasa komunikace několikrát precizována právě s ohledem na stávající vlastnické vztahy. Mimoúrovňové řešení v poměrně dlouhých úsecích, vynucené technickou náročností terénu, nepřímo umožnilo vyloučit zastavěná území, kde by byla potřeba provést demolice a asanace, a zároveň umožnilo využít ploch nad Komunikací, která je vedena v tunelech.

5.5 Významné hodnoty území, nerostné bohatství, ÚSES.

--- trasa Komunikace v katastrech Jenišov a Počerny vede po meliorovaných půdách s bonitou nižší třídy než I. a II. třída. Přesto bude třeba věnovat zvýšenou pozornost zachování funkčnosti těchto systémů, pokud bude tento požadavek správci nastolen. Na mnoha jiných územích se setkáváme s požadavkem naopak ponechat meliorace na dožití a území nechat přirozeným způsobem zavodnit.

--- trasa komunikace je navržena tak, aby se vyhnula kvalitním půdám s bonitou I. a II. třídy.

--- v podrobnějším trasování komunikace se podařilo vyvinout niveletu mimo, nebo na okrajových částech území s důležitými nerostnými surovinami. Pokud nebylo možné se zcela ložiskům surovin vyhnout, jsou tato území dotčena pouze okrajově, vyjma ložiska v katastru Jenišov. V tomto katastru trasa prochází po celé východní straně ložiska. V katastru Počerny prochází trasa jihovýchodním cípem CHLÚ v minimálním rozsahu a v katastru Rosnice atakuje severní okraj CHLÚ.

Otevřenou otázkou zůstává, zda následně vymezené dobývací prostory budou zasahovat až na okraje ložisek. Protože vymezená území ochrany nerostných surovin formou CHLÚ a vymezených ložisek surovin nevypovídají o faktickém rozložení suroviny v podzemí, bude třeba v dalším kroku provést posouzení a vyhodnocení střetů obchvatu s těmito limity samostatným dokumentem. Předpokládáme, že i v nepříznivých podmínkách střetů komunikace se zásobami nerostných surovin, je možné vyvinout trasu vlastního tělesa komunikace nekonfliktním způsobem, a koordinovat v čase a prostoru využití ložisek s realizací obchvatu.

--- trasa komunikace v minimálních plochách prochází menšími kompaktními lesními plochami v katastru Počerny a Stará Role. Nejedná se o velkoplošné lesní plochy (nejsou součástí ÚSES), které by zásahem tělesa komunikace byly zničeny. Budou pouze rozděleny do menších ploch.

--- trasa komunikace prochází přes 4 lokální biokoridory a 1 lokální biocentrum. Na rozhraní katastrů Jenišov a Stará Role přechází obchvat biokoridor Chodovského potoka mostem a trasa biokoridoru není přerušena. Rovněž následující přechod přes biokoridor Rolavy je veden po viaduktu a celá údolní niva není komunikací významně ovlivněna. Následující střet komunikace na rozhraní katastrů Stará Role a Rosnice vychází do místa interaktivního krajinného prvku malé vodní plochy v trase lokálního biokoridoru. Zde vybíhá komunikace z tunelu s možností tvarování nového terénu. V tomto případě bude třeba trasu biokoridoru upravit podle tvaru dopravního tělesa a při jeho návrhu vyvinout snahu zapracovat interaktivní prvek do krajinné kompozice komunikace. Následně na katastru Rosnice prochází trasa komunikace téměř středem lokálního biocentra a vážnějším způsobem ovlivní jeho budoucí utváření a doplnění o další potřebné plochy. Protože v tomto místě je trasa vedena téměř po niveletě stávajícího terénu, bude třeba řešit propojení oddělených částí biocentra novými krajinnými a terénními tělesy, a pro rozšíření biocentra navrhnout další potřebné kontaktní plochy. Poslední střet s prvkem ÚSES je přechod přes biokoridor ve východní části katastru Čankov. Tato část trasy je vedena na mostě, přes biokoridor přechází mimoúrovňově a nepřerušuje ho.

--- přechod přes terénní biokoridory v zemědělských plochách není navrženou trasou komunikace generován. Rovněž ostatní prvky ÚSES nejsou navrhovanou trasou dotčeny

5.6 Ochrana životního prostředí.

Z hlediska ochrany životního prostředí je hlavním kritériem pro návrh komunikace vliv hluku na zastavěná území. Způsob šíření hluku od komunikace v konkrétním daném prostředí je ovlivněn zejména vedením komunikace v terénu. S ohledem na členitost po celé trase komunikace bude niveleta vedena s maximální snahou využít přirozených terénních opatření k vyloučení hlukové zátěže a až následně použít technická řešení. Z podkladů a návrhu trasy předpokládáme, že většina opatření bude řešena terénním způsobem vyjma vedení komunikace na viaduktech, kde je nezbytné užití technických opatření. Rozsah je dokumentován podélným řezem trasou komunikace.

Z hlediska ostatních důležitých faktorů ochrany ŽP (odpady, podzemní vody, ovzduší a zplodiny) se jedná o standardní ukazatele, které budou posuzovány v dalších fázích přípravy stavby.

6. Širší vztahy

Silniční tah I/6 – R6 ve směru východ ↔ západ (mezinárodní tah E48) představuje jedno z významných propojení České republiky s Německem s odpovídajícím dopravním zatížením. Z hlediska plynulosti jízdy po celé trase je lokální omezení v průjezdu městem Karlovy Vary významnou dopravní závadou. Z tohoto důvodu je ve všech platných územně plánovacích dokumentech navržen obchvat města Karlovy Vary pro vícepruhovou kapacitní komunikaci s cílem odvést zbytečnou dopravu z centrální části města a vnitřní průtah využít pouze pro dopravu, která má v území svůj zdroj či cíl.

Základní důvody pro stavbu silničního obchvatu Karlových Varů:

- zkvalitnění a zrychlení jízdy na trase Praha – Cheb v oblasti krajského města
- odvedení tranzitní (především kamionové dopravy) z centrální části města
- dopravní napojení okrajových částí města a uvolnění ploch pro rozvoj

- Zkvalitnění a zrychlení jízdy na trase Praha - Cheb v oblasti krajského města

Nové silnice, navazující na řešený průtah, jsou s výjimkou okolí Karlových Varů projektovány a realizovány v kategorii R24,5/100, to znamená s možností jízdy rychlostí 130 km/hod. Kolem krajského města je několik úseků, které tyto parametry neplní.

Prvním z nich je úsek průtahu městem, kde jsou parametry komunikace mnohem méně komfortní. Směrový oblouk ve středu města pod železničním mostem má poloměr pouze 120,0 m, což odpovídá návrhové rychlosti 40km/h, oblouk okolo OC Tesco má hodnotu 450m (odpovídá návrhové rychlosti 80km/h). Samotná trasa silnice I/6 je na vjezdu do Karlových Varů od Prahy dokonce pouze vedlejší větví křižovatky a na vlastní průtah je třeba se připojit rampou MÚK o poloměru 60m z Pražského mostu.

Tyto parametry jsou pro řidiče velmi rozdílné oproti zbytku trasy a důsledkem toho je značná nehodovost na průtahu městem.

Další atypickou částí silnice I/6 je úsek Karlovy Vary – Olšová Vrata. Tento úsek je již navržen jako komunikace se čtyřmi pruhy, ale vlivem požadavku na setrvání v současné trase jsou poloměry opět nevyhovující a na většině úseku je plánována maximální rychlost 90km/h.

Trasa obchvatu tyto nekonceptní úseky nahrazuje a umožňuje tak provést vlastní silnici v kategorii R24,5/100.

- Odvedení tranzitní dopravy z centrální části města

Negativní vlivy dopravy na město se po zprovoznění průtahu ještě prohloubily. Území na levém břehu Ohře v centrální části města je málo využívané. V území západně od Chebského mostu ztrácí na svém komerčním významu prakticky všechny hlavní objekty. Vlivem vysokého hluku není zájem v této oblasti cokoli budovat. Město je tak rozdělené na dvě poloviny, mezi kterými se většina obyvatel dopravuje motorovými vozidly. Jedná se o prostor délky několika set metrů a šířky cca 350m v samotném jádru města. Toto velké území, zamořené v současné době hlukem a exhalacemi, může být po vybudování obchvatu využito jako plnohodnotné městské prostředí. Stavba obchvatu umožní území okolo řeky Ohře revitalizovat a průtah bude běžnou městskou komunikací s navazující okolní zástavbou

- Dopravní napojení okrajových částí a uvolnění ploch pro rozvoj

Okrajové části města získají realizací obchvatu kvalitní a rychlé dopravní připojení na silniční síť. Plánované rozvojové plochy získají kvalitním dopravním napojením základní předpoklad budoucího rozvoje.

7. Popis vedení navrhované trasy

Hlavní zásadou pro navržení přesnější trasy obchvatu je zkvalitnění jeho průjezdných parametrů a snaha navrhnout jej v celé trase pro kategorii R24,5/100, která je navržena na všech doposud realizovaných úsecích rychlostní silnice R6 mezi Prahou a Chebem. Takové směrové řešení se podařilo v určeném koridoru nalézt. Minimální poloměr oblouku navržené trasy je 700m, což vyhovuje návrhové rychlosti 100km/h a povolené rychlosti 130km/h.

Úsek na správním území Jenišov

Zásadní pro řešení obchvatu v katastru Jenišova je změna mimoúrovňové křižovatky (MÚK). Na celé trase obchvatu je tato křižovatka nejsložitějším uzlem, protože jsou zde současné i plánovaná velká nákupní centra s potřebným dopravním napojením. Současná okružní křižovatka před OC GLOBUS je již dnes za hranicí své kapacity. Nově je proto MÚK doplněna o další představené křižovatky. Nová křižovatka by po odklonění trasy obchvatu severně vznikla na současné trase

průtahu směrem na Karlovy Vary. Z této křižovatky by bylo možné odbočit rovnou na okružní křižovatku u Globusu a doprava pro tento směr by tak vůbec neprojížděla MÚK na obchvatu.

Vlastní obchvat je veden východně od urbanizovaného území Jenišova. Obchvat přechází bývalou silnicí I/6, dnes místní komunikací mezi Dvory a Jenišovem. Ve staničení 1+100 až 1+500 prochází trasa nad ložiskem bentonitu. Překonání Chodovského potoka a železniční trati Karlovy Vary – Cheb bude na mostě délky cca 550m. Pod mostem je zátopová oblast Q100 a lokální biokoridor Chodovského potoka.

Úsek na správním území Karlovy Vary, katastry Počerny – Stará Role – Rosnice - Čankov

Ve správním území Karlovy Vary prochází obchvat od staničení 1+900 do 7+050 km v délce 5150 metrů. V celé trase probíhá komunikace obchvatu ve vymezeném koridoru, který je veden po nezastavěném území. Urbanizované území obce je západně od navrhované trasy komunikace. V nejbližších stabilizovaných plochách zastavěného území je bydlení v rodinných domech - venkovské (Bv), a bydlení v bytových domech. Trasa vymezeného koridoru při vstupu do katastru prochází plochou lesa a dále pokračuje přes jihovýchodní cíp ložiska kaolínu a chráněného ložiskového území kaolínu po volných plochách meliorované zemědělské půdy až na hranici s katastrem Stará Role. Na trase křížuje komunikace vedení VN a páteřní vedení VTL plynu a to téměř v jejich vzájemném střetu. V blízkém místě křížuje trasa rovněž horkovod. V některých úsecích je vzdálenost obchvatu od stávající zástavby, případně od navrhovaných rozvojových ploch, nedostatečná až na hranici přípustnosti z hlediska dodržení předpokládaných požadavků vyplývajících z hygienických předpisů. Požadavky na způsoby a rozsah potřebných ochranných opatření uvádí rámcově územní studie v kapitole 5.6 Ochrana životního prostředí, konkrétní opatření vyplývající z podrobného řešení bude navrženo ve stupni dokumentace pro územní řízení. Okolo staničení 3+000 prochází trasa přes pole ke katastru Stará Role nejméně kolizním úsekem.

Trasa komunikace je vedena v severní části katastru. Jedná se o nesložitější území jak z hlediska urbanistického, geografického i dalších hledisek. Komunikace je střídavě vedena po stabilizovaných i rozvojových plochách nezastavěného i zastavěného území zejména ve střední pasáži průchodu katastrem. V dotčených plochách zastavěného území jsou funkční plochy bydlení v rodinných domech – městské a příměstské (BI), bydlení v rodinných domech – venkovské (BV), plochy rekreace – zahrádkové osady (RZ), plochy výroby a skladování – drobná a řemeslná výroba (VD), plochy občanského vybavení – hřbitovy (OH). Umístění Komunikace ve vztahu k urbanizovanému území katastru a s přihlédnutím k terénním podmínkám bude vyžadovat náročné technické řešení, aby byly vyloučeny negativní zátěže na stávající i navrhovaná urbanizovaná území. Ve staničení 3+500 se trasa přibližuje zástavbě na vzdálenost 200m. Následuje přemostění hlubokého údolí řeky Rolavy s výškou mostu okolo 30metrů a délkou cca 400m. Vzhledem k úzkému kontaktu s plochami pro bydlení je úsek od staničení 4+150 do 4+830 navržen pod úroveň terénu. Niveleta však není příliš hluboko a tak je navržen pouze hloubený tunel. Vyústění z tunelu je až za současnou trasou silnice II/220 na Nejdek. Tato silnice je přeložena do nové trasy v souladu s koridorem stanoveným ZÚR. Mimoúrovňová křižovatka obou silnic je oproti ZÚR i ÚP města Karlovy Vary posunuta mimo současnou zástavbu, cca 170m východně od současné polohy silnice. Důvodem změny je nemožnost realizace mimoúrovňové křižovatky v oblasti současné trasy silnice, podél níž je na obou stranách zástavba. Předpokládaná délka úseku na katastru Stará Role je ve staničení od 3+200 km do cca 5,000 km na hranici katastru v severovýchodní části, kde vstupuje do správního území Karlovy Vary, katastru Rosnice v blízkosti lokálního biokoridoru a interakčního prvku s vodní plochou.

Komunikace v sídle Rosnice je umístěna v severní části katastru. Jedná se o méně složitě území, kde je obchvat veden v celé trase mimo zastavěné území stabilizovaných i rozvojových ploch. Urbanizované území je celé na jižní straně od komunikace. Trasa obchvatu ve volném území prochází po zemědělských plochách podél jižní hranice lesních ploch a atakuje stávající lokální biocentrum. Dále se tečnou dotýká v severní poloze ložiska kaolínu a prochází v severní okrajové části plochou CHLÚ kaolínu. Předpokládaná délka úseku na katastru Rosnice je ve staničení od 5,000 km do cca 6,150 km na hranici katastru v severovýchodní části, kde vstupuje do správního území Karlovy Vary, katastru Čankov po volné ploše ZPF.

V katastru Čankov je komunikace vedena v severní části v méně složitém území. Obchvat je veden téměř v celé trase mimo zastavěné území. Nejbližší domy v Čankově komunikace míjí ve vzdálenosti jen 60m. Komunikace ve volném území prochází po zemědělských plochách podél jižní hranice lesních ploch a lokálního biocentra a atakuje plochu archeologického naleziště II. kategorie. Předpokládaná délka úseku na katastru Čankov je ve staničení od 6,150 km do cca 7,050 km na hranici katastru v severovýchodní části, kde vstupuje do správního území Otovice v území mezi dobývacím prostorem Otovice Katzenholt na severu a plochou ÚSES s významným krajinným prvkem s vodní plochou na jižní straně koridoru. Za Čankovem se trasa napojuje na již schválený východní úsek obchvatu.

Úsek na správním území Otovice

Na území Otovic zasahuje část řešená územní studií v malé ploše a projednanou trasu mění jen na samém počátku v řádu metrů. Zbývající úsek v Otovicích je zapracován do platného územního plánu Otovice, tak aby se trasa více vzdálila od plánované zástavby a dostala se za výškový horizont.

8. DOPORUČENÍ PRO NAVAZUJÍCÍ ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ A PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE

Projednaná územní studie bude územně plánovacím podkladem do nových územních plánů Jenišova a Karlových Varů. Na základě zpřesněné trasy komunikace bude v územních plánech vymezena reálně potřebná plocha pro dopravní stavbu. Plochy kolem mimoúrovňových křižovatek mohou být přesněji určeny až po zpracování podrobnějších technických studií. Do té doby bude potřebná funkční plocha dopravy (DS) ponechána u křižovatek v původní šířce chráněného koridoru. Plochy koridoru vymezeného ZÚR KK, které není potřeba k realizaci obchvatu po trase, mohou být uvolněny pro jiná funkční využití.

Pro detailní vymezení reálně potřebných ploch pro vyvinutí mimoúrovňových křižovatek, tunelu a zahloubení trasy v úseku Staré Role doporučujeme zpracovat technické studie, které dokončí zpřesnění tvaru budoucích ploch dopravy. Technické studie je třeba zpracovat na podkladu základního polohopisu a výškopisu území. Na trase obchvatu doporučujeme zpracování těchto technických studií:

- Dopravní uzel Jenišov včetně dopravně – inženýrského posouzení
- MÚK Počerny včetně napojení obchvatu Počeren
- MÚK Stará Role a zahloubení úseku západně od MÚK (za účasti specialistů na tunelové trasy komunikací)

Pro části dopravního systému města navazující na obchvat doporučujeme vypracovat následující související dokumenty:

- Územní studie přeložky silnice II/220 v úseku z centra města Karlovy Vary k mimoúrovňové křižovatce ve Staré Roli

PŘELOŽKA SILNICE II/220 – zdůvodnění jejího významu a potřeby změny trasování:

Pro fungování celého dopravního systému jsou důležité navazující přeložky silnic II.třídy, bez nichž by se například situace na průtahu ve Staré Roli nezměnila (ulice Závodu Míru). Pro odklonění dopravy ze Staré Role je v této variantě obchvatu důležitou podmínkou změna vedení přeložky silnice II/220 v koncovém úseku mezi Sedlecem a Bohaticemi. Původní trasování přeložky II/220 ve směru od Nejdku do Bohatic s klesáním okolo teplárny a napojením na MÚK u Pražského mostu nemá v systému s velkým obchvatem žádnou logiku. Množství vozidel ve směru Nejdek – Praha je z celkového počtu zanedbatelné a nemá tudíž smysl pro tento směr vytvářet samostatnou a poměrně nákladnou komunikaci. Pro tento pohyb vozidel mimoto navrhujeme obchvat města, který by měla tato doprava přednostně využívat. Naprosto dominantním pohybem na silnici II/220 jsou vozidla, která mají zdroj nebo cíl v Karlových Varech, ta nepotřebují jezdit na konec města, ale do jeho centra.

Z tohoto důvodu je navržena alternativní trasa přeložky silnice II/220 vedená do centra města, do místa kde je zároveň uvažován nový most přes Ohři v rámci studie širšího města (tzv. CENTRAL PARK). Tato trasa je navržena v souladu s urbanistickou zásadou společných dopravních tras, přimyká se ke koridoru železniční trati, za kterou je vůči hustě obydlenému sídlišti Čankovská ukryta. V posledním úseku využívá terénních změn a do údolí Ohře je vedena raženým tunelem pod čtvrtí Rybáře délky cca 450m. Součástí stavby jsou také propojení směrem k sídlišti Čankovská na ulici Železniční a také do sídliště Růžový Vrch do ulice Jáchymovská. Těmito propojeními by vznikly náhradní trasy vůči ulici Sokolovské a z této kriticky přetížené ulice by tak značná část dopravy zmizela. Alternativní trasa silnice II/220 je kratší než původní trasa do Bohatic, náklady na její realizaci by tedy mohly být i nižší než u původní varianty.

9. ZÁVĚR

Obchvat v navrženém řešení by byl jednoznačným přínosem pro město Karlovy Vary i celý region. V určeném koridoru se podařilo navrhnout trasu potřebných parametrů, tak aby obchvat vyhovoval moderním požadavkům na dálniční síť. Hlavními přínosy stavby jsou ucelení trasy kapacitní komunikace mezi Prahou a Chebem v jednotných parametrech, zrychlení spojení na této trase, odklonění tranzitní dopravy z urbanisticky nejcennějších částí Karlových Varů a umožnění dalšího rozvoje centra města.

V Karlových Varech 3 . 9. 2015

Ing. Ota Řezanka, Ing. arch. Petr Martínek, Ing. Petr Král