

**ANALÝZA NÁVRHŮ ŘEŠENÍ SILNIČNÍ SÍTĚ V OBLASTI KARLOVÝCH VARŮ V
ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍCH DOKUMENTACÍCH A PODKLADECH V OBDOBÍ
1980 - 2016**

Obsah:

I. Cíle analýzy	str. 2
II. Metodika	str. 3
III. Analýza přístupů k řešení silniční sítě	str. 4
IV. Závěr	str. 25

I. CÍLE ANALÝZY

Hlavním cílem analýzy je zachytit vývoj řešení silniční sítě ve městě Karlovy Vary a v jeho nejbližším zázemí v územně plánovací dokumentaci a podkladech. Vývoj bude zachycen za období 1980 – 2016, kdy společenský a územní rozvoj zaznamenal dynamické proměny.

Dalším cílem analýzy je vytvořit podklad pro další územně plánovací podklady a práce věnující se řešení silniční sítě regionu Karlovy Vary. Nároky na dopravní obslužnost, především silniční sítě, se společně se změnou podmínek v území a ve společnosti neustále proměňují. Za nejvýznamnější změnu v dopravní obslužnosti měst lze považovat zvyšování dopravní automobilové zátěže v důsledku změny prostorové organizace společnosti za posledních 20 let – suburbanizace. Hlavním znakem procesu suburbanizace je přesun obyvatel, jejich aktivit a některých funkcí z jádrového města do okolních obcí a vytváření tak nových vztahů v území. Svou roli ve zvyšující se dopravní zátěži má také posilující úloha krajského města jako hlavního obslužného centra. Také v souvislosti se změnou společensko-politického, a tím i ekonomického systému, především vlivem globalizace, dochází ke změnám v systému regionální, celostátní i mezinárodní dopravy. Zintenzivňují se mezinárodní dopravní vazby především mezi Českou republikou, Německem a Polskem. Vzdůstá tak potřeba vytvořit nové komplexní posouzení silničního řešení městského regionu, které je důležité ukotvit v nástrojích ÚP a dalších strategických a koncepčních materiálech. Analýza také zdůrazní vzájemnou propojenost dokumentací a studií věnující se řešení silniční sítě a podpoří tak spolupráci mezi jednotlivými aktéry (město Karlovy Vary, obce, kraj a dotčené orgány).

II. METODIKA

Celkem bylo hodnoceno 15 dokumentů, které se zabývají dopravním řešením města Karlových Varů a blízkého regionu. Klíčovou roli v hodnocení měla územně plánovací dokumentace, která vytváří závazné podmínky pro rozhodování v území. Hodnocené dokumenty zahrnovaly tyto územně plánovací dokumentace a podklady za období 1980 – 2016:

- ÚPN VÚC Karlovarsko – Chebská Aglomerace (1980)
- ÚPN VÚC Karlovarsko – Chebská sídelní aglomerace (1987)
- Homogenizace silniční sítě k hraničním přechodům směr Sasko (1992)
- Urbanistická studie rozvoje prostoru hnědouhelného ložiska Čankov (1993)
- Územní plán města Karlovy Vary (1997)
- ÚP VÚC Karlovarsko – Sokolovská aglomerace (2001)
- ÚP VÚC Karlovarského kraje – průzkumy a rozbor (2003)
- Dopravní propojení Karlovarského kraje se saskou částí SRN – ověřovací studie variant pro koncept ÚP VÚC Karlovarského kraje (2004)
- Návrh koridoru silnice Podkrušnohorská paralela s R6 – ověřovací studie variant pro koncept ÚP VÚC Karlovarského kraje (2005)
- ÚP VÚC Karlovarského kraje – koncept řešení (2005)
- Zásady územního rozvoje Karlovarského kraje (2010)
- Územní studie velkého obchvatu Karlových Varů (2011)
- Územní plán Karlovy Vary – koncept (2012)
- Územní studie severozápadní části obchvatu Karlových Varů (2015)
- Územní plán Karlovy Vary – návrh (2016)

Nejprve jsou hodnoceny dokumentace dle časového období, a to hlavně ty práce věnující se primárně městu Karlovy Vary a jeho nejbližšímu zázemí, a dále také práce zaměřené na řešení silniční sítě navazující na město Karlovy Vary. Zcela zvlášť je pak věnována pozornost dalším myšlenkám a podnětům pro řešení silniční sítě v územně plánovací dokumentaci. Grafické vyjádření časového období zpracování dokumentací a vývoj přístupu k obchvatu Karlových Varů je uvedeno v Příloze 1.

III. ANALÝZA PŘÍSTUPŮ K ŘEŠENÍ SILNIČNÍ SÍTĚ

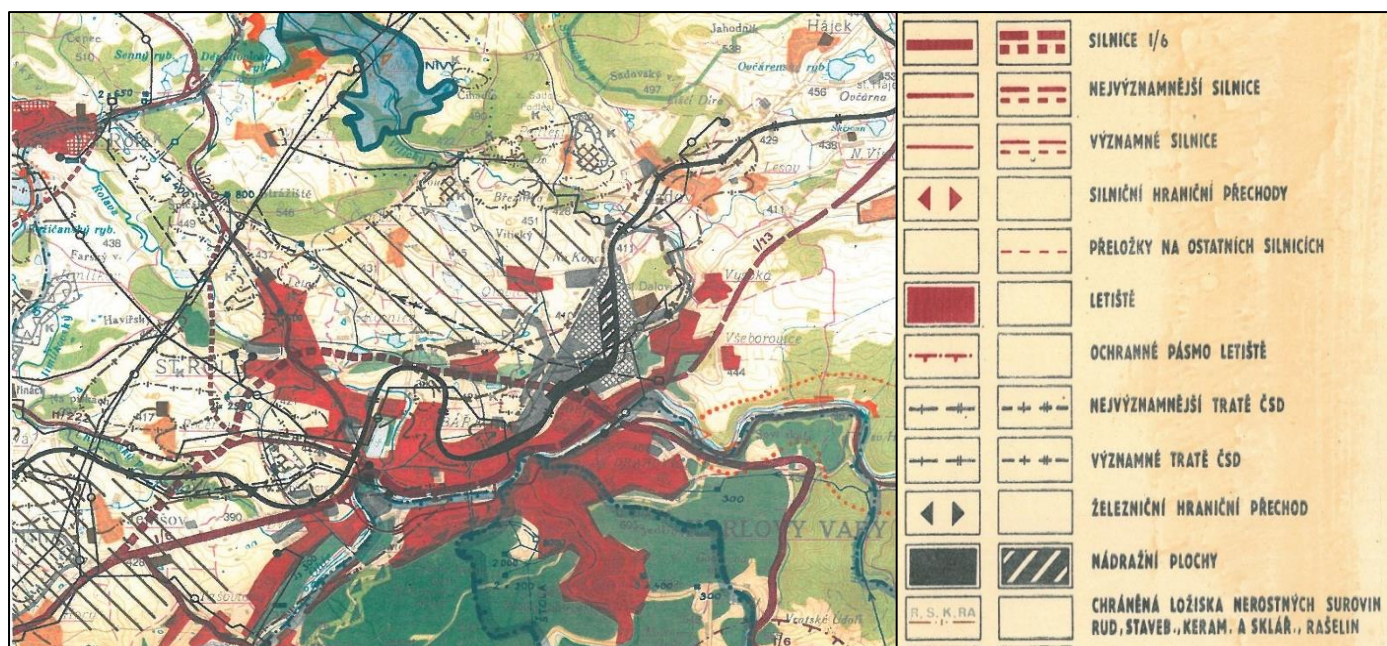
Analýza dopravního řešení města Karlových Varů a jeho zázemí se na základě vývoje v územně plánovacích dokumentacích člení na 4 období (1980 – 1989; 1990 – 1999; 2000 – 2004; 2005 – 2016). Nezávisle na časovém období jsou hodnoceny další myšlenky a podněty související s řešením silniční sítě v oblasti Karlových Varů.

III. A. Přístup k řešení silniční sítě Karlových Varů v období 1980 - 1989

Za toto období jsou hodnoceny dvě dokumentace nadmístního charakteru (tzn. pro část území v okolí Karlových Varů), a to územní plány velkého územního celku z roku 1980 a 1987. Je potřeba připomenout, že v době vzniku těchto dokumentací byl předpokládán odlišný směr a dynamika rozvoje společnosti, než který se v současnosti odehrává. Tyto dokumentace byly také zpracovávány v období systému socialistického centrálního plánování bez účasti veřejnosti. Projednání se účastnily pouze krajské úřady a ministerstva.

Silniční dopravu řeší dokumentace v širším měřítku zázemí Karlových Varů. První dokumentací je **Územní plán velkého územního celku Karlovarsko – Chebské aglomerace** z roku 1980 (dále jen „**ÚPN VÚC 1980**“). Zpracovatelem byl Terplan, hlavní projektant Arnošt Valter. Z koncepce silniční dopravy v této dokumentaci lze již dovodit návrh řešení průtahu Karlových Varů (uváděn jako návrh do r. 1990). Jako výhled (po r. 1990) je v dokumentaci navrženo řešení obchvatu Karlových Varů, a to přes území Staré Role, jižně od území Čankova a dále přes Drahovice. V té době navržená trasa obchvatu procházela částečně souvislým obytným územím Staré Role a Drahovic. Z dokumentace je také patrné řešení související silniční sítě – silnice I/13, II/220, II/222.

Územní plán velkého územního celku Karlovarsko – Chebské aglomerace (rok 1980)



Druhou dokumentací je **Územní plán velkého územního celku Karlovarsko – Chebské sídelní aglomerace** z roku 1987 (dále jen „**ÚPN VÚC 1987**“). Zpracovatelem byl Terplan, hlavní projektant RNDr. Arnošt Valter. V dokumentaci je kladen důraz na přednostní realizaci průtahu Karlových Varů, a to do roku 2000. Konkrétně je v textové části dokumentace z roku 1987 uvedeno: *„Realizovat přednostně mostní napojení silnice I/6 v Karlových Varech na silnici I/13 a pro vedení trasy I/6 vybudovat čtyřpruhovou městskou sběrnou komunikaci na levém břehu Ohře“*. Jako hlavní důvod tohoto rozhodnutí je patrně volba kratší vzdálenosti průjezdu automobilové dopravy městem, ale také volba ekonomicky výhodnějšího řešení a vyhnutí se blokovanému prostoru pro těžbu uhlí - Čankovské pánvi. Návrh průtahu byl patrně převzat z předchozí dokumentace z roku 1980. Realizace 1. etapy průtahu proběhla následně v letech 1990 – 1992 v úseku Rybáře – Bohatice. Návrh trasy obchvatu byl z této dokumentace zcela vynechán a nová řešení silničního napojení širšího zázemí nebyla navržena. Za základ silniční sítě byly považovány silnice I/6, I/13 a I/20.



Řešení silniční sítě v tomto období pravděpodobně bylo převzaté z územního plánu Karlových Varů. Nejsou známy bližší studie a postupy, ve kterých by bylo zdůvodněno právě navržené řešení. Domníváme se, že řešení se navrhovalo také ve spojitosti s ochranou ložisek hnědého uhlí v prostoru Čankova. Návrhy silniční sítě, které vznikly v dokumentacích v tomto období, rámcově ovlivnily i dokumentace následující.

III.B. Přístup k řešení silniční sítě Karlových Varů v období 1990 – 1999

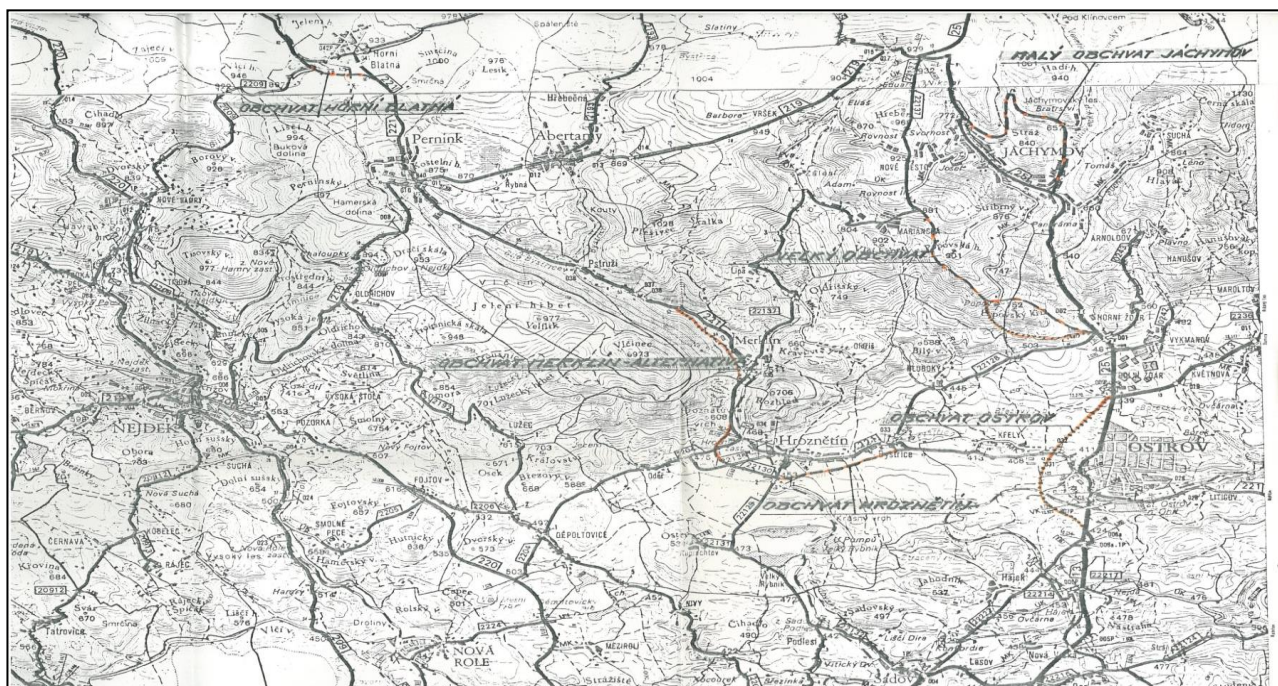
V období prvních deseti let po pádu komunistického režimu vznikly v oblasti územního plánování dva dokumenty. Zcela klíčovou roli ve vývoji dopravních řešení v tomto období měl vznik Územního plánu města Karlovy Vary v roce 1997. Dalším dokumentem byla Územní studie Homogenizace silniční sítě k hraničním přechodům směr Sasko (rok 1992).

Změny v území a rozvoj nových prostorových vztahů, jejichž příčinou byl rozvoj tržní ekonomiky po roce 1989, se projevily až s mírným zpožděním. Dynamický rozvoj území tak začíná až koncem 90. let. Po roce 1989 se územně plánovací dokumentace snažila na tuto očekávanou změnu částečně reagovat. Jelikož ale nebylo možné předpovědět konkrétní změny v území, jednotlivé stávající koncepce

řešení silniční dopravy (z předchozích dokumentací) byly prověřovány a dopracovány v **Územním plánu města Karlovy Vary** (dále jen „**ÚPM 1997**“). Zpracovatelem byl Institut regionálního a územního plánování, hlavní projektant Ing. arch. Richard Mundil, Ing. arch. Jaroslav Jelínek. ÚPM 1997 byl zpracováván v období 1994 – 1997.

První dokumentací tohoto období je studie **Homogenizace silniční sítě k hraničním přechodům směr Sasko** z roku 1992 (dále jen „**ÚS hranice Sasko 1992**“). Zpracovatelem byl Institut regionálního a územního plánování, hlavní projektant Ing. M. Kohout. Řeší hlavně navrzení obchvatů obcí na stávajících silničních trasách, které směřují k hraničním přechodům se Saskem, a to k přechodu Boží Dar – Oberwiesenthal a Potůčky - Johannegeorgenstadt. Řešení obchvatů bylo zcela nově navrhováno. Na trase směrem na hraniční přechod Boží Dar (Ostrov – Jáchymov – Boží Dar) je navrhován obchvat Jáchymova a Božího Daru (v druhém případě bylo již realizováno dle ÚP Boží Dar v roce 2006) na silnici I/25. Na trase k druhému hraničnímu přechodu Potůčky studie navrhuje obchvat Hroznětína, Merklína a Horní Blatné. ÚS hranice Sasko 1992 zdůrazňuje, že navržené řešení je dimenzováno na místní provoz a vylučuje tak zatížení tranzitní kamionovou dopravou. Podrobněji byly trasy prověřovány až ve studii z roku 2004

Homogenizace silniční sítě k hraničním přechodům směr Sasko (rok 1992)



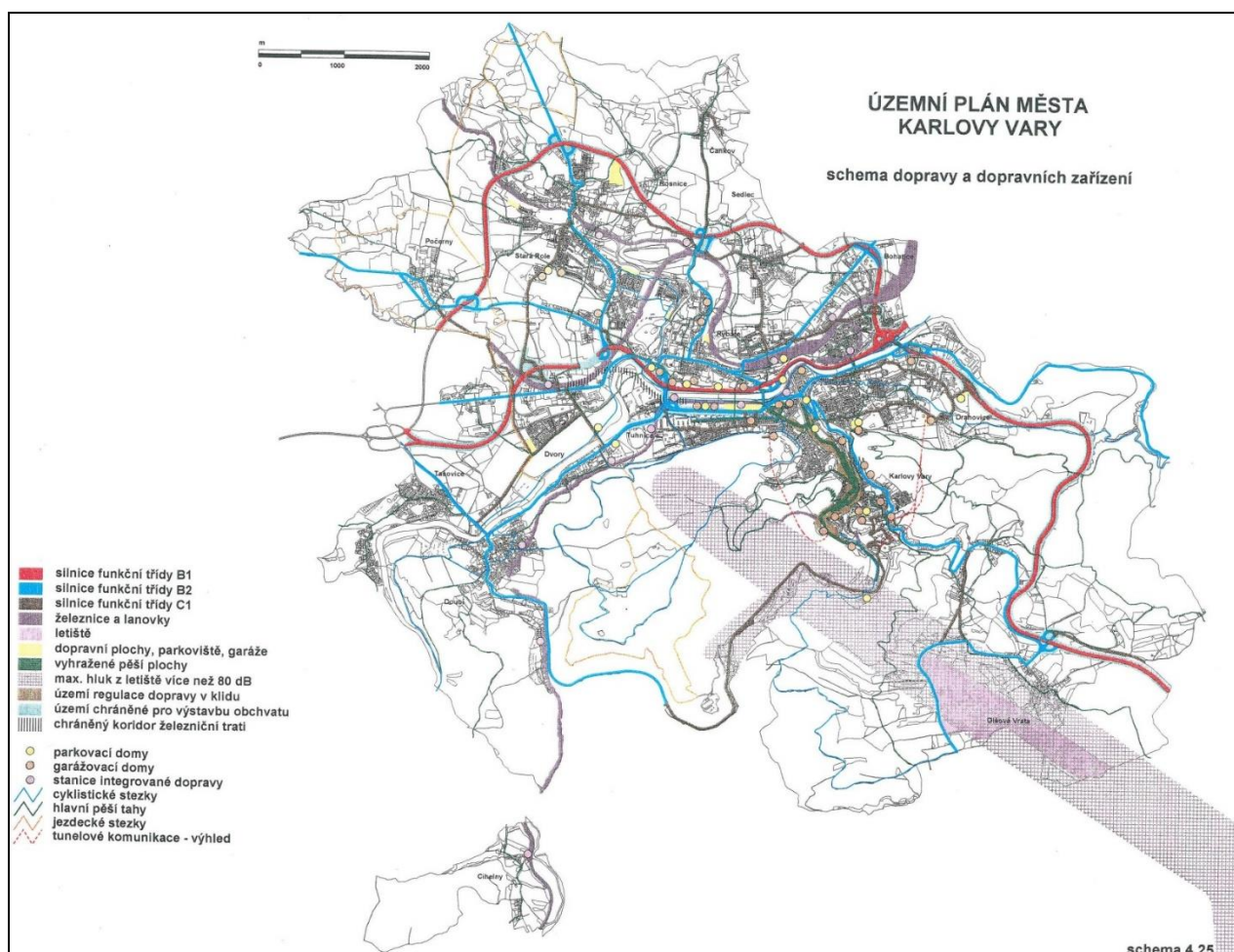
ÚPM 1997 předcházela **Urbanistická studie rozvoje prostoru hnědouhelného ložiska Čankov** z roku 1993. Zpracovatelem byl hlavní projektant Ing. arch. Jaroslav Jelínek. Tato urbanistická studie řešila možnosti funkčního využití prostoru Čankov, a to po uvolnění chráněného prostoru pro těžbu hnědého uhlí. Studie navrhovala dvě varianty řešení funkčního využití, a tudíž vznikly i dvě varianty trasy obchvatu: první severně od Otovic, dále od zastavěného území, druhá vedla přes Rosnice a Sedlec – tedy blíže již zastavěnému a obydlenému území. Tato varianta byla převzata územním plánem města (ÚPM 1997). Z řešení variant této studie se odvíjí i pozdější neoficiální pojmenování „velký“ a „malý“ obchvat.

ÚPM 1997 přináší již konkrétnější směr koncepce rozvoje silniční sítě Karlových Varů, cílem řešení bylo vyloučit dopravní zatížení z města a obejít obchvatem hlavní centrum města, a zároveň propojit obce v zázemí Karlových Varů. Obchvat, dle ÚPM 1997, má odlehčit dopravnímu zatížení ulic spojující severní části města a jeho zázemí (např. ulice Sokolovská). Obchvat byl v tomto územním plánu již uvažován v souvislosti s uvolněním prostoru Čankovské pánve, kde se nacházejí zásoby hnědého uhlí. V ÚPM 1997 je zdůrazňována reálná potřeba obchvatu. Jako dopravní odlehčení obchodně administrativním částem města (za které byly považovány ulice Chebská, Nejdecká a Sokolovská) byl v územním plánu navrhován průtah. Průtahu byla v ÚPM 1997 dávana větší priorita pro realizaci, než pro obchvat, a to patrně i z důvodu realizace části průtahu v letech 1990 – 1992.

Celkové řešení silniční sítě mělo v tomto územním plánu spíše urbanistické pojetí, z hlediska dopravní plynulosti a zátěží (i do budoucna) toto řešení nebylo podrobně dopravně prověřeno. Je také uvedeno, že územní plán předkládá pouze možné směrové řešení silniční sítě, které je následně nutno prověřit podrobnější dokumentací.

V ÚPM 1997 je také řešena i další související silniční síť, a to silnice I/13 a I/20. Dále je řešena silnice II/222, kde je v návaznosti na obchvat navrhována přeložka v Počernech. Dále je zmíněna silnice II/220.

Územní plán města Karlovy Vary (rok 1997)



III.C. Přístup k řešení silniční sítě Karlových Varů v období 2000 - 2004

Po roce 2000 byly dokončeny v Karlovarském kraji celkem tři práce v oboru územního plánování, které se mimo jiné, věnovaly i silniční dopravě. Všechny tyto práce jsou řešeny pro území kraje. Stěžejní prací byl územní plán velkého územního celku Karlovarsko – Sokolovské aglomerace z roku 2001. Dalšími dokumenty jsou průzkumy a rozborů pro územní plán velkého územního celku Karlovarského kraje (rok 2003) a ověřovací studie variant řešení Dopravního propojení Karlovarského kraje se saskou částí SRN pro koncept územního plánu Karlovarského kraje z roku 2004.

Tyto práce vycházejí z předchozích dokumentací a víceméně potvrzují některé předpoklady rozvoje území. V tomto období se již v regionu Karlových Varů rozvíjí nové prostorové vztahy v území, a to hlavně suburbanizace, se kterou souvisí i

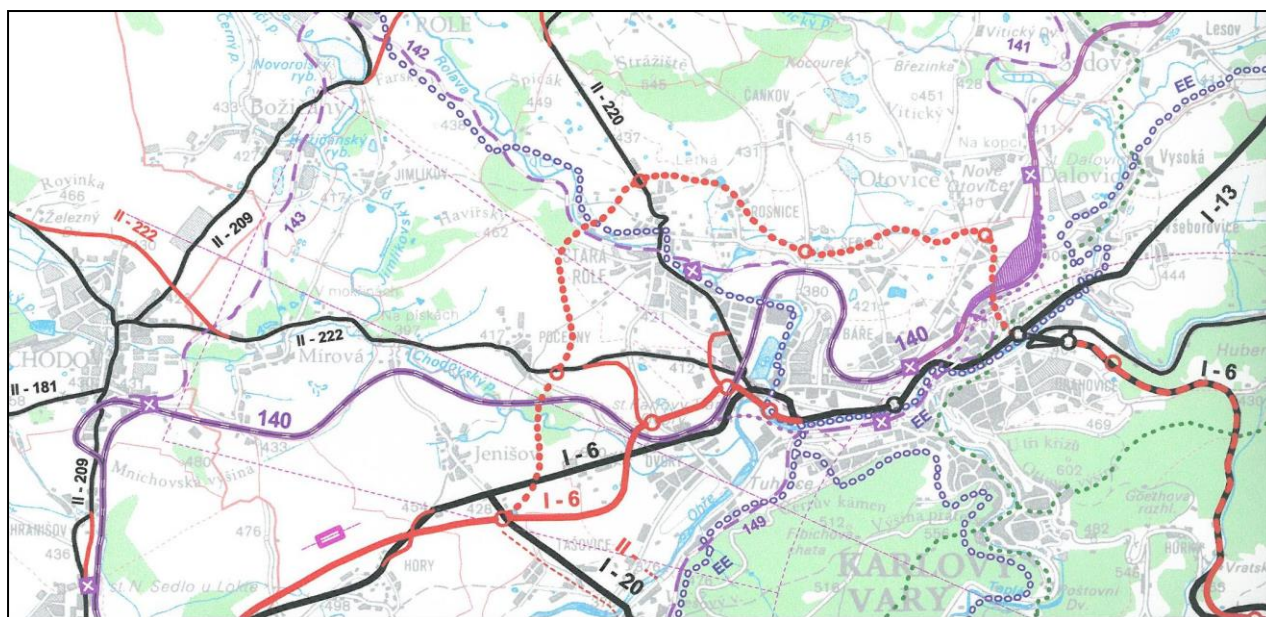
rostoucí dojíždka do zaměstnání, do škol a za nákupy. Projevuje se již také vliv zahraniční ekonomiky, a to zvýšením zintenzivněním nadregionální a mezinárodní dopravy, především v přepravě zboží, především vlivem globalizace. Koncepce silniční dopravy, a to hlavně v územně plánovacích dokumentacích obcí, se však v tomto dynamickém období příliš nezměnila – v podstatě byla z větší části zachovávána dlouhodobá původní koncepce, která nepředpokládala tento směr rozvoje. Zůstává tak otázkou, zda na změnu denních rytmů obyvatel Karlových Varů a zázemí a na zintenzivnění dopravy byla starší dokumentace dobře připravena nebo zda vůbec na takový rychlý rozvoj byly připravené samotné obce v zázemí Karlových Varů.

Územní plán velkého územního celku Karlovarsko – Sokolovské aglomerace z roku 2001 (dále jen „**ÚP VÚC KSA 2001**“). Zpracovatelem byl Institut regionálního a územního plánování, hlavní projektant Ing. arch. Jaroslav Jelínek. ÚP VÚC KSA 2001 byl zpracováván v období 1995 – 2001 a v roce 2001 byl představen na veřejném projednání. V dokumentaci se předpokládá stále se zvyšující dopravní zatížení silnic, a to hlavně koncentraci významných podílů dopravy do urbanizovaného území kraje. Za jeden ze základních předpokladů kvalitativního rozvoje území je sice uváděno zrychlení, zvýšení kapacity a plynulosti dopravy, avšak celkově je konstatováno, že kostra dopravní infrastruktury je vybudována a poukazuje pouze na nutnost rekonstrukce a zvýšení kapacity současných silnic, a to s ohledem na intenzity provozu díky narůstajícím přepravním proudům.

Z ÚPM 1997 je zde přejímán „malý“ obchvat Karlových Varů. V souvislosti s odpisem zásob hnědého uhlí v lokalitě Čankov se v tomto prostoru předpokládal další územní rozvoj města (hlavně plochy pro výrobu a bydlení). „Malý“ obchvat měl dle dokumentace získat novou funkci, tzv. polokruhu navazující na osu Ostrov – Chodov – Kynšperk nad Ohří. Funkční význam obchvatu tak v dlouhodobém výhledu v ÚPM 1997 nebyl potvrzen a bylo doporučeno zpracování prověřovací studie na severní „velký“ obchvat Karlových Varů. I přes to byl koridor pro realizaci „malého“ obchvatu ponechán jako ochrana území pro výhledovou realizaci.

Dalším přejímaným záměrem z předchozích dokumentací byl průtah Karlových Varů. Zde bylo pouze konstatováno, že průtah je ve výstavbě – 1. etapa již byla dokončena, připravovala se realizace 2. etapy v úseku Jenišov – Rybáře v letech 2004 - 2007. Byla také zhodnocena související silniční síť, podobně jako u ÚPM 1997.

Územní plán velkého územního celku Karlovarsko – Sokolovské aglomerace (rok 2001)

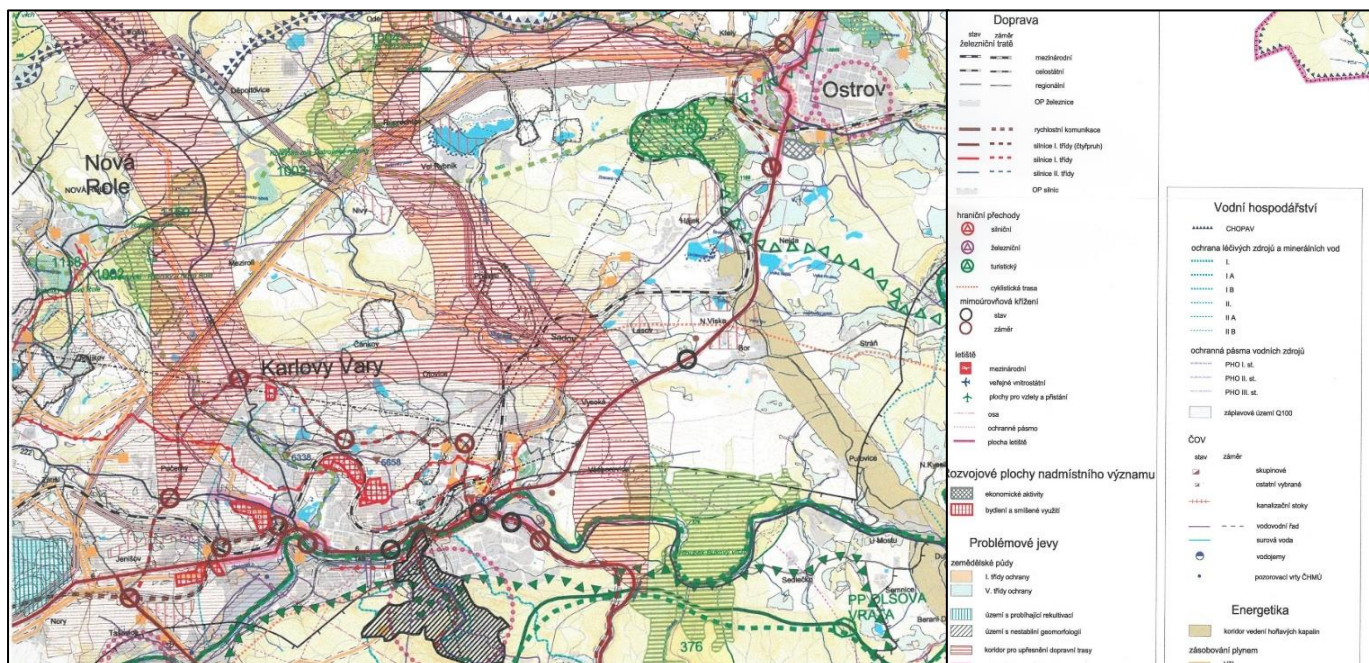


stav 1998	návrh do 2020	výhled po 2020		stav 1998	návrh do 2020	výhled po 2020	
			I - 21				silnice I.třídy (číslo silnice)
							silnice I.třídy - rozšíření na čtyřpruh
			II - 210				silnice II.třídy (číslo silnice)
							silnice II.třídy - rekonstrukce
							silnice III.třídy - rekonstrukce na II.třidu
							mimoúrovňová křižovatka
			II - 210				výhledové snížení třídy silnice
							dálková cyklistická trasa (EE - Euregio Egrensis)
							významná pěší trasa
							koridor, v rámci kterého bude upřesněna budoucí trasa
							železnice jednokolejná
							železnice dvojkolejná (číslo trati)
							železnice dvojkolejná elektrifikovaná
							železniční nádraží
							plochy pro rozvoj železnice
							letišťe
							osa vzletové dráhy
							ochranné pásmo letiště
							hraniční přechod - silniční
							- železniční
							- turistický

Následující **Průzkumy a rozbor**y pro nový Územní plán velkého územního celku Karlovarského kraje z roku 2003 (dále jen „PR VÚC KK 2003“) byly zpracovány na základě výše uvedeného ÚP VÚC KSA 2001. Zpracovatelem byl U-24, Atelier pro urbanismus a územní plánování, hlavní projektant Ing. arch. Pavel Koubek, Ing. arch. Vlasta Poláčková. I v tomto dokumentu je tak zdůrazňován nevyhovující stav silnic (především I. třídy) v Karlovarském kraji. Je uvedeno, že: „Rozvoj dopravního systému zaostává za celkovým rozvojem území nedostatečnou nabídkou po stránce kapacity, technické kvality, pohodlí a rychlosti.“ PR VÚC KK 2003 obsahují okruh problémů k řešení v územním plánu velkého územního celku: prověřit trasy a

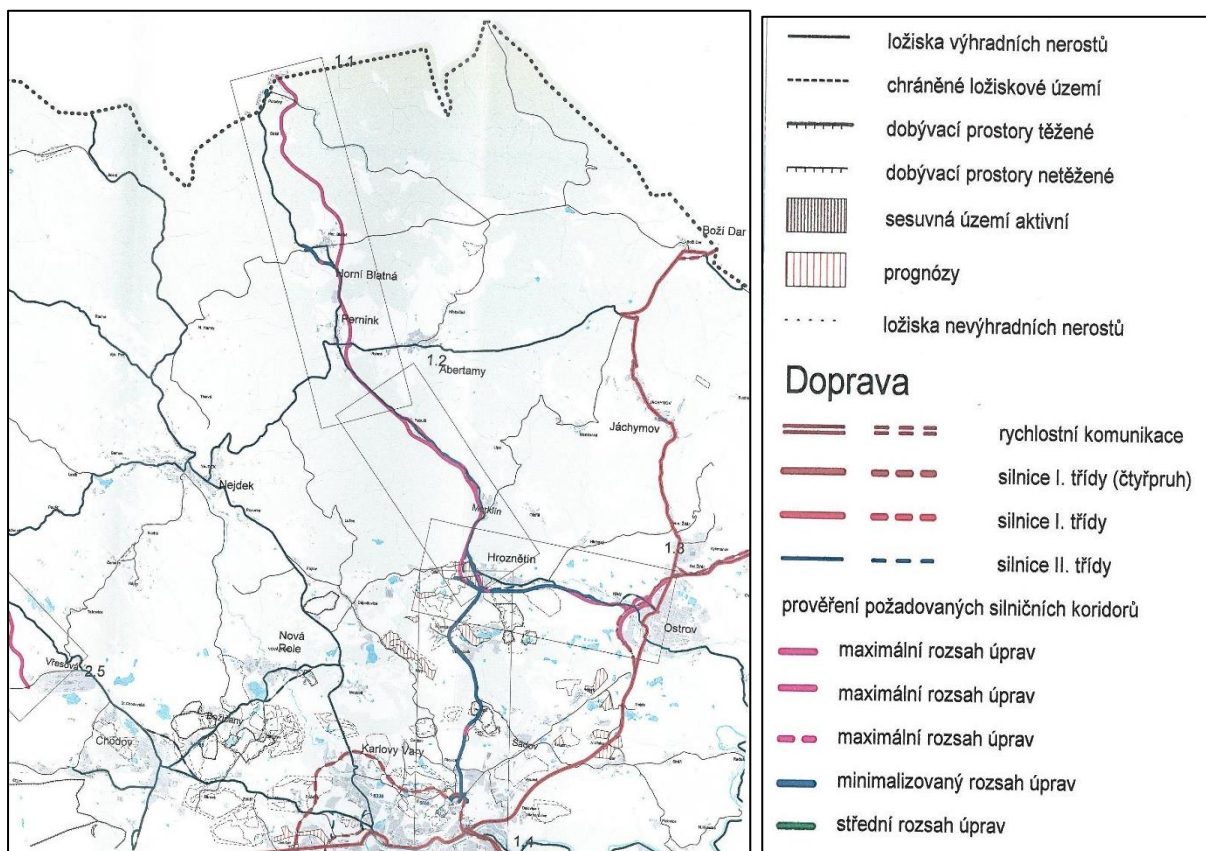
přeložky silnice R6 z ÚP VÚC KSA 2001 a zvážit a doplnit návrhy realizací obchvatů. Za stěžejní výsledek průzkumů a rozborů v oblasti Karlových Varů lze považovat vymezení území (koridoru) pro upřesnění dopravních tras. Vymezení tohoto území lze považovat za inovativní pojetí pro budoucí návrh trasy velkého obchvatu.

Průzkumy a rozborů pro územní plán velkého územního celku Karlovarského kraje (rok 2003)



Pro nový koncept ÚP VÚC Karlovarského kraje byla zpracována **ověřovací studie - Dopravní propojení Karlovarského kraje se saskou částí SRN** z roku 2004 (dále jen „**ÚS Sasko 2004**“). Zpracovatelem byl U-24, Urbanistický atelier, hlavní projektant Ing. arch. Pavel Koubek. Ve studii byla navržena příčná propojení Karlovarského kraje a Sasko navazující na silnici R6 v oblasti Karlových Varů, a to především na stávajících silnicích I. a II. třídy – v oblasti Karlových Varů to bylo propojení Karlovy Vary – Hroznětín – Pernink – Potůčky (silnice II/221 a III/22129) a propojení Ostrov – Jáchymov – Boží Dar (silnice I/25). V případě, že by dopravní propojení se SRN přesáhlo regionální úroveň, byla navržena významnější úprava koridoru pro silnici mezi Horní Blatnou a Potůčkami v trase stávající II/221 a bylo navrženo zařadit tuto komunikaci mezi silnice I. třídy. ÚS Sasko 2004 doporučila možný rozsah úprav všech silnic II. třídy – zkvalitnění ve formě směrového a výškového vedení komunikací. V závěru celkově doporučuje pro územně plánovací dokumentaci využít dopravní koridory stávajících silnic s drobnými úpravami. Studie předpokládá, že trasy budou dále posíleny podkrušnohorskou paralelou.

**Dopravní propojení Karlovarského kraje se saskou částí SRN – ověřovací studie variant pro koncept
ÚP VÚC Karlovarského kraje (rok 2004)**



Uvedené dokumentace již byly schopny na změny v uspořádání sídelní struktury a ekonomických vazeb upozornit, např. byla předvídána potřeba zvýšení kapacity silniční sítě nebo vznikla potřeba prověření vedení trasy obchvatu. Základní myšlenky uspořádání silniční sítě však zůstaly nezměněny – neustoupilo se ani od možnosti „malého“ obchvatu. Je také důležité si uvědomit, že potřeba prověření vzhledem k novým podmínkám v území byla uváděna pouze v dokumentacích kraje, v té době se tedy ještě nepropsala do jednotlivých územních plánů obcí. Územně plánovací dokumentace tak reaguje na aktuální změny v území s mírným zpožděním.

III.D. Přístup k řešení silniční sítě Karlových Varů v období 2005 - 2016

V posledních deseti letech je řešení silniční sítě intenzivně prověřováno v několika dokumentech územního plánování, a to celkem v sedmi. V roce 2005 vznikla přelomová práce těchto přístupů, kterou je koncept řešení Územního plánu velkého územního celku Karlovarského kraje. Konceptu předcházelo pořízení ověřovací studie variant pro koncept ÚP VÚC Karlovarského kraje – Návrh koridoru silnice Podkrušnohorská paralela s R6 z roku 2005 a již zmíněná ověřovací studie - Dopravní propojení Karlovarského kraje se saskou částí SRN z roku 2004.

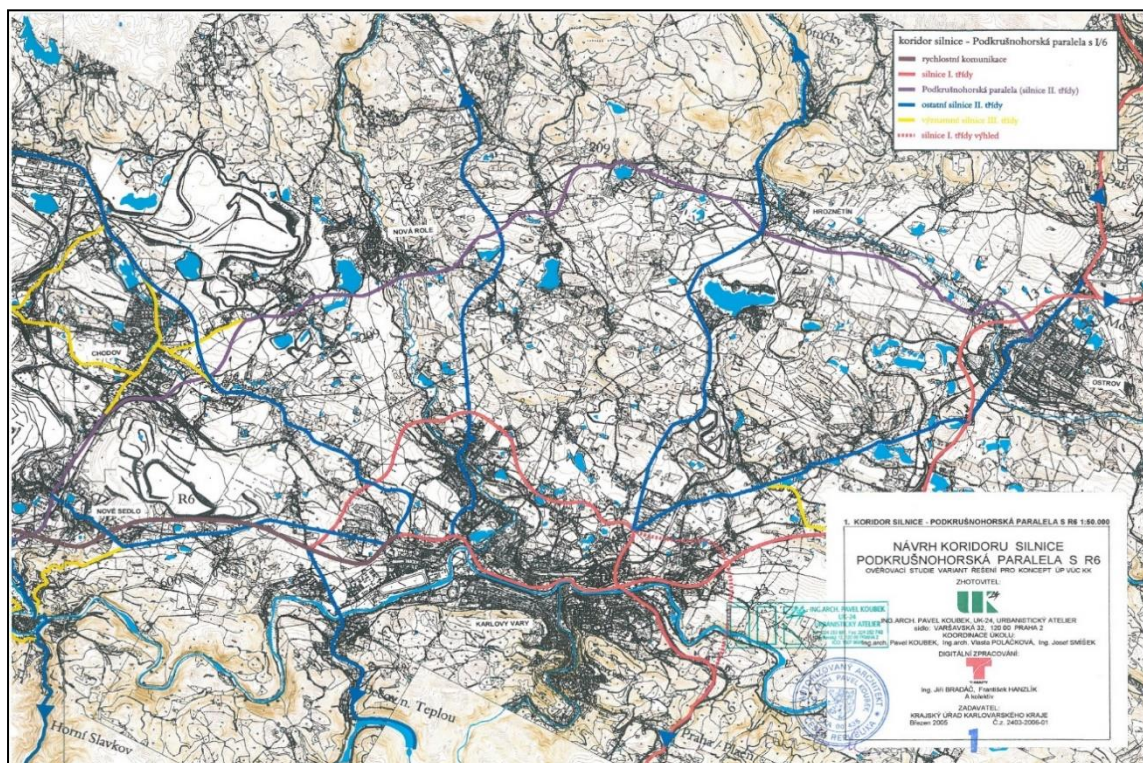
Z konceptu vycházely Zásady územního rozvoje Karlovarského kraje (vydané v roce 2010), které jsou v současnosti platnou a závaznou územně plánovací dokumentací kraje. Ze Zásad územního rozvoje vycházejí následně dvě územní studie, a to Územní studie části velkého obchvatu Karlových varů z roku 2011 a Územní studie severozápadní části obchvatu Karlových Varů, která je v současné době rozpracovaná. Významnou dokumentací je také návrh nového Územního plánu Karlových Varů zpracovaného roku 2016.

V tomto období je již v území patrné rozvíjení dopravních vztahů města Karlovy Vary a jeho okolí. Zintenzivňuje se hlavně silniční doprava, což souvisí s ustanovením Karlových Varů jako krajského města – tedy správního centra celého regionu. Zvýšení dopravní zátěže v prostoru Karlových Varů souvisí ale také se zlepšováním ekonomické situace obyvatel, novým stavebním rozvojem v zázemí Karlových Varů (suburbanizací) – především s výstavbou rodinných domů, obchodních center, ale také nových výrobních podniků v blízkém okolí. Karlovy Vary tak postupně posílily své postavení obchodně administrativního centra kraje. Neustále se zvyšují také územní projevy intenzivnější komunikace v rámci přeshraničních vztahů se SRN, a to v důsledku internacionalizace a globalizace ekonomiky a vstupu do Evropské unie, se kterým souvisí i otevření hranic v rámci Schengenského prostoru. V roce 2011 byl také dokončen poslední úsek části komunikace R6 (D6) na trase Karlovy Vary – Cheb, která výrazně zlepšila dostupnost krajského města.

Pro řešení navazující silniční sítě v oblasti Karlových Varů má význam ověřovací studie pro koncept ÚP VÚC Karlovarského kraje – **Návrh koridoru silnice Podkrušnohorská paralela s R6 z roku 2005** (dále jen „**ÚS podkrušnohorská 2005**“). Zpracovatelem byl U-24, Urbanistický atelier, hlavní projektant Ing. arch. Pavel Koubek. Řešení silniční sítě této studie se promítlo do řešení K-ÚP VÚC KK

2005. Hlavním cílem tohoto návrhu bylo vyhledat trasu silnice na úpatí Krušných hor v souběhu s trasou silnice I/6, která by propojila menší sídla v širším zázemí Karlových Varů. Řešena byla také příčná napojení menších sídel v Podkrušnohoří na silnici I/6 v návaznosti na návrh předchozí z ÚS Sasko 2004 (viz výše). Dle návrhu ÚS podkrušnohorská 2005 by tyto silnice měly být převážně zařazeny do kategorie II. třídy silnic. Příčná propojení jsou navrhována celkem ve čtyřech směrech vedoucích z oblasti Krušných hor do oblasti Karlových Varů. První trasa je vedena ve směru Potůčky – Pernink – Hroznětín – Karlovy Vary (po silnici II/221 a po III/22129), dílčí úpravy vedení této trasy byly již dříve navrhnuty ve studii Homogenizace silniční sítě k hraničním přechodům směr Sasko (především návrh obchvatů měst) a v ověřovací studii z roku 2004 (ÚS 1992 a ÚS 2004). Druhá trasa je vedena od Nejdku v trase silnice II/220. Třetí navrhovaná trasa probíhá ve směru Kraslice – (Boučí) – Chodov – Počerny – Karlovy Vary (silnice II/210 a II/222) a poslední trasa ve směru Kraslice – Sokolov. Všechna uvedená propojení navazují na příhraniční oblasti. Návrh příčných propojení navazuje na ověřovací ÚS Sasko 2004. Studie uvažovala napojení na obchvat dle ÚPM 1997.

Návrh koridoru silnice Podkrušnohorská paralela s R6 (rok 2005)

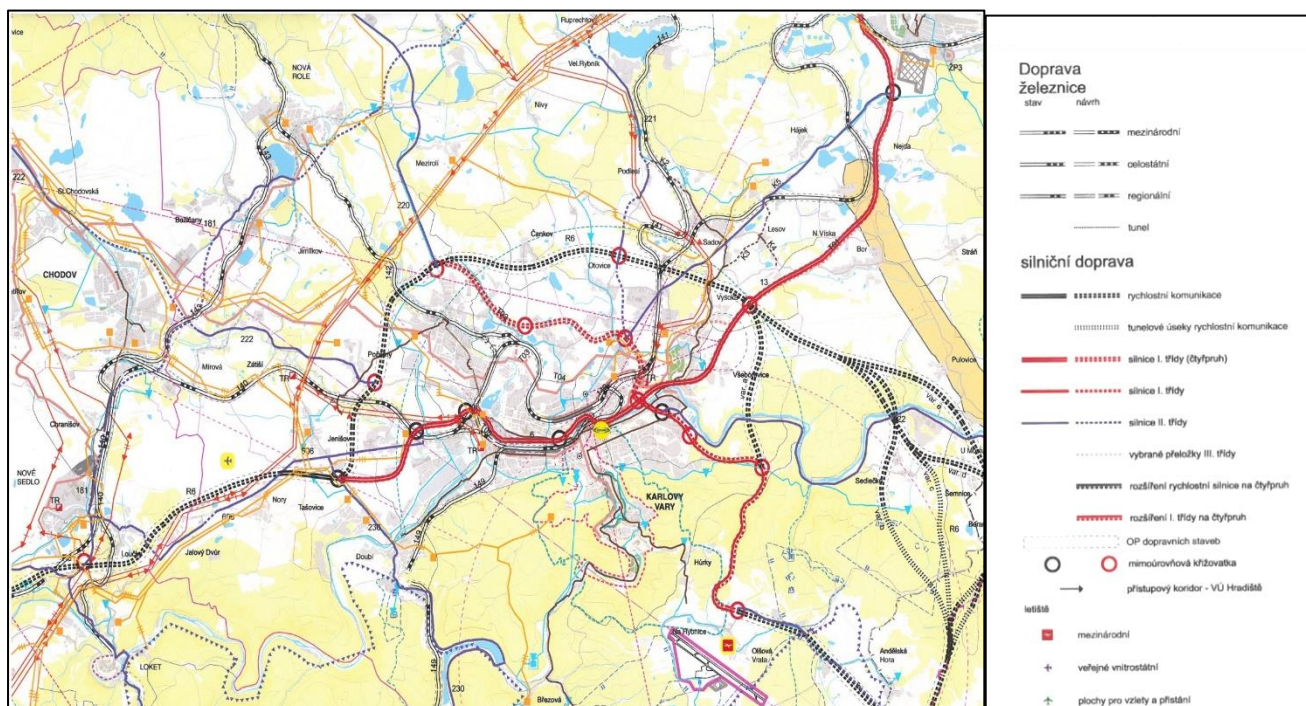


Koncept řešení Územního plánu velkého územního celku Karlovarského kraje z roku 2005 (dále jen „K-ÚP VÚC KK 2005“) navazuje na předchozí dokumentace PR VÚC KK 2003 a také na ověřovací studii koridoru silnice Podkrušnohorská paralela, na základě kterých podrobněji reaguje na změny v území. Zpracovatelem byl U-24, Urbanistický atelier, hlavní projektant Ing. arch. Pavel Koubek, Ing. arch. Vlasta Poláčková. K-ÚP VÚC KK 2005 byl zpracován v období 2003 – 2005 a jsou zde také popsány širší souvislosti navrhovaného řešení, které je již opřeno o kvalitní zdůvodnění. V prostoru Karlových Varů se konkrétně zabývá hlavně prověřením obchvatu. Je uvedeno, že v souvislosti s předpokládaným rozvojem bude kvalitní silniční propojení potřebovat severní část města – zdůrazňuje se tedy potřeba realizace „malého“ obchvatu (v K-ÚP VÚC KK 2005 označován jako velký) v poloze, jak byl zakotven v ÚPM 1997.

V K-ÚP VÚC KK 2005 byla trasa „malého“ obchvatu ponechána jen pro propojení částí města místní dopravou. Bylo ověřeno možné dopravní využití tohoto obchvatu, a to kombinací tranzitní a místní dopravy. Dále už se nepředpokládalo, že by tranzitní doprava této obchvatové trasy využívala, jelikož se jedná o trasu se značnými výškovými rozdíly. Tato trasa by navíc přinesla z celkového pohledu i vyšší zatížení celého území negativními dopady dopravy na životní prostředí, a zástavbu v okolí uvažovaného obchvatu. Společně s rozvojem území města se tak koncept snaží o odsunutí obchvatu pro tranzitní dopravu od sídel, a snížení zátěže městského prostředí.

Zmíněný problém předpokládaného přílišného dopravního zatížení trasy „malého“ obchvatu řeší v této dokumentaci návrh „velkého“ obchvatu (v konceptu uváděn jako supervelký). „Velký“ obchvat byl zcela novým návrhem řešení v silniční dopravě města Karlovy Vary za posledních 20 let. Trasa vychází z vymezeného území pro prověření trasy obchvatu z PR VÚC KK 2003. „Velký“ obchvat byl navrhován s cílem v maximální míře zachovat homogenní charakter R6 a oddělit část tranzitní dopravy mimo zastavěné území města. Západní část trasy „velkého“ obchvatu se shoduje s trasou „malého“ obchvatu, dále je ale vedena severní částí území v prostoru Čankova a Otovic. Na území Všeborovic byla trasa řešena variantně – celkem bylo navrženo pět možných variant napojení východní části obchvatu na R6 ve směru Karlovy Vary – Praha.

Koncept řešení územního plánu velkého územního celku Karlovarského kraje (rok 2005)



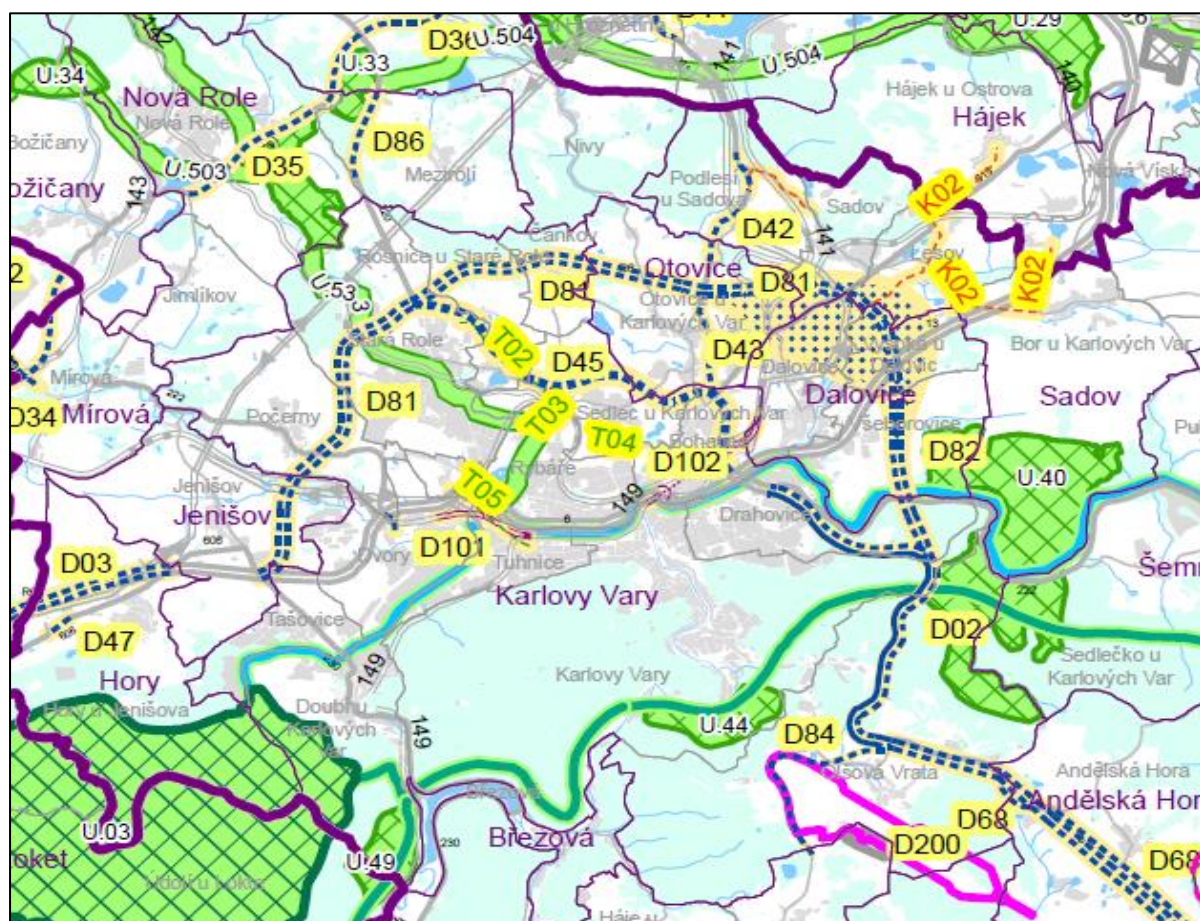
K-ÚP VÚC KK 2005 navrhuje etapovou výstavbu obou obchvatů: V první etapě by byl realizován „malý“ obchvat v úseku Jenišov – silnice II/220 jako čtyřpruh a v dalším úseku jako dvoupruhovou vnitroměstskou komunikaci. V druhé etapě by se realizoval v návaznosti na úsek Jenišov – II/220 „velký“ obchvat severně od Otovic.

Konkrétní trasa „velkého“ obchvatu byla navržena pouze na základě vymezení tohoto území v PR VÚC KK 2003, dále byla zpřesněna především z urbanistického hlediska koncepce dopravy v území. Nebyla dopravně podrobněji prověřována a vyhledávána. K-ÚP VÚC KK 2005 v prostoru Karlových Varů také navrhuje přeložku silnice II/221, a to po současné silnici III/22129 procházející Otovicemi.

Na základě K-ÚP VÚC KK 2005 byly v roce 2010 projednány a vydány **Zásady územního rozvoje Karlovarského kraje** (dále jen „**ZÚR KK 2010**“). ZÚR KK 2010 byly zpracovávány tedy v letech 2005 a ž 2010. Zpracovatelem byl U-24, Urbanistický atelier, hlavní projektant Ing. arch. Pavel Koubek, Ing. arch. Vlasta Poláčková. ZÚR KK 2010 přejímají řešení K-ÚP VÚC KK 2005 v nové formální podobě. Silniční řešení je uvedeno ve výrokové části jako řešení koridorů a stává se tak závazným. Řešení silniční sítě města Karlovy Vary a okolí uvažuje velký obchvat (v konceptu zmiňován jako supervelký obchvat – kód v ZÚR KK 2010: D. 81, D. 82). Dále ZÚR KK 2010 přejímají vnitřní obchvat (kód v ZÚR KK 2010: D. 45). ZÚR KK 2010 také stanovují postup realizace dopravního řešení prostoru Karlových Varů

obchvatem – v první části se doporučuje realizovat obchvatovou trasu v úseku Jenišov – silnice II/220, v další části realizovat navazující úsek od Staré Role severně od Otovic. ZÚR KK 2010 obsahují i řešení související silniční sítě s napojením na Karlovy Vary – silnice I/6, II/181, II/220, II/221. Promítlo se zde řešení silniční sítě z ověřovací studie Podkrušnohorské paralely a následně také z K-ÚP VÚC KK 2005. ZÚR KK 2010 přejímají z K-ÚP VÚC KK 2005 návrh přeložky silnice II/221, a to v obci Otovice (kód ZÚR D. 43 a D. 42), která je přímo součástí silniční sítě Karlových Varů. Navrhovaná přeložka v Otovicích souvisí s rostoucí dopravní zátěží, nárůstem obytné a obslužné funkce města Karlovy Vary.

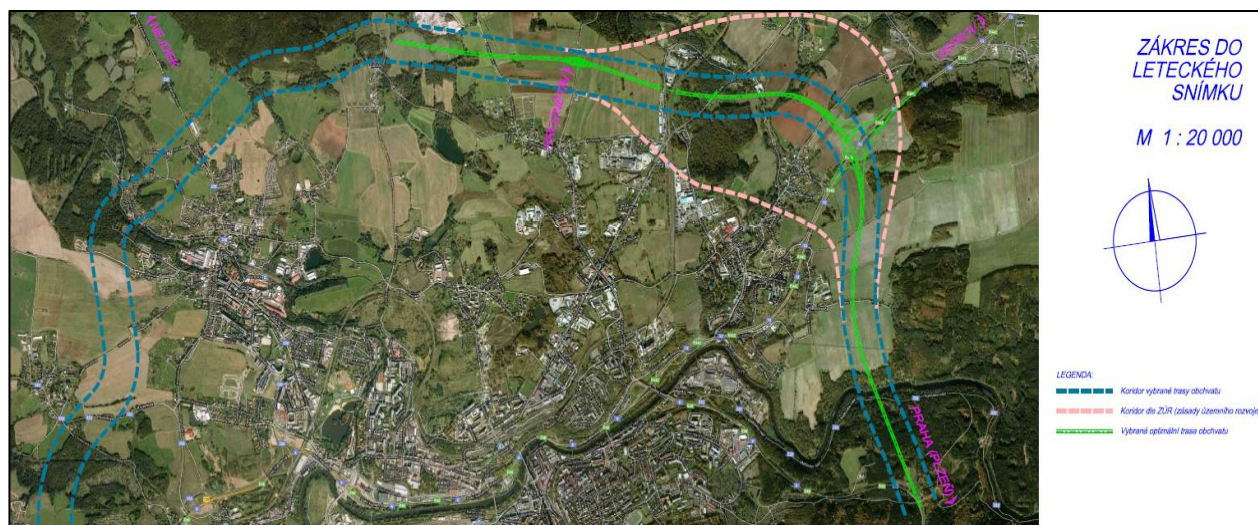
Zásady územního rozvoje Karlovarského kraje (rok 2010)



DOPRAVNÍ STAVBY	
	rychlostní komunikace
	tunelové úseky rychlostní komunikace
	silnice I. třídy (čtyřpruh)
	silnice I. třídy
	silnice II. třídy
	výbrané přeložky III. třídy
	rozšíření rychlostní silnice na čtyřpruh
	rozšíření I. třídy na čtyřpruh
	koridor k prověření trasy v rámci ÚS
	železnice mezinárodní
	železnice regionální
	tunelový úsek železnice

ZÚR KK 2010 ukládají prověřit část velkého obchvatu územní studií. Požadavek na zpracování této územní studie ovlivnil budoucí směřování v odborném prověřování řešení silniční sítě Karlových Varů. Územní studie má dle jejího zadání zpřesnit rozšířený koridor a vyhledat trasu obchvatu, která se jeví jako nejvhodnější vzhledem k vydobytí ložisek kaolinu v oblasti Dalovice – Vysoká. **Územní studie části velkého obchvatu Karlových Varů** (dále jen „ÚS části obchvatu 2011“ byla zpracována v roce 2011). Zpracovatelem byl Dopravní stavby a venkovní architektura, hlavní projektant Ing. Petr Král. Řešené území této studie je omezeno pouze na severovýchodní segment koridoru obchvatu Karlových Varů. Řešený koridor prochází obcemi Karlovy Vary, Otovice, Sadov a Dalovice. Cílem ÚS části obchvatu 2011 bylo vyhledat a zpřesnit trasu obchvatu pro územní plány obcí a pro aktualizaci Zásad územního rozvoje tak, aby umožnila přijatelné vydobytí ložisek kaolinu v prostoru Dalovic. Výsledkem návrhu ÚS části obchvatu 2011 byly dvě varianty možných tras obchvatu, z nichž byla vybrána „zelená“ varianta. Zelená varianta trasy byla převzata do územních plánů a aktualizace Zásad územního rozvoje jako 300 m široký koridor.

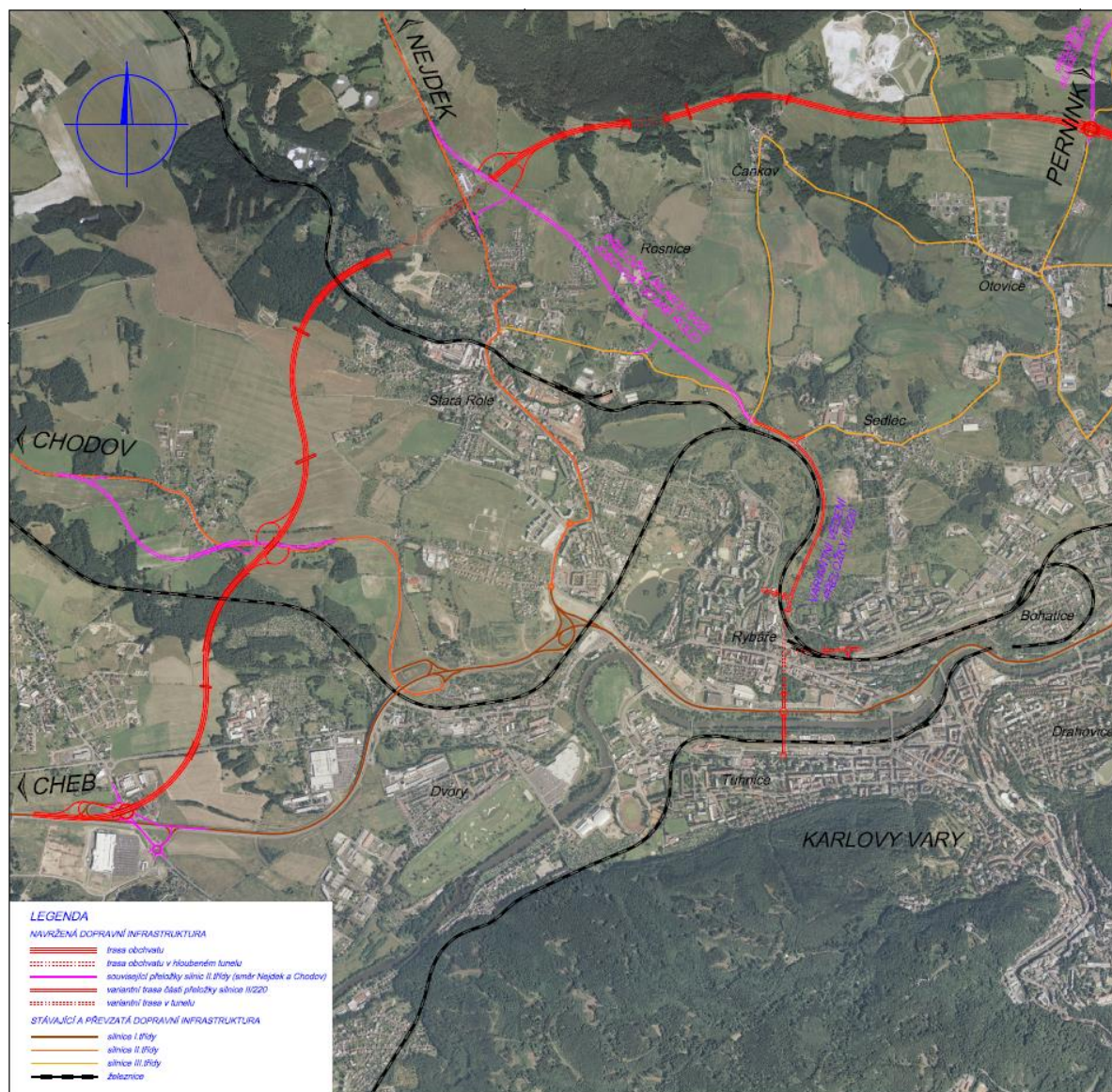
Územní studie části velkého obchvatu Karlových Varů (rok 2011)



Vyhledání a zpřesnění trasy druhé části obchvatu (severozápadní část) řeší navazující **Územní studie severozápadní části obchvatu Karlových Varů** (dále jen „ÚS SZ části obchvatu 2015“. Zpracovatelem byl Dopravní stavby a venkovní architektura, hlavní projektant Ing. Petr Král. Cílem této studie je zpřesnění trasy koridoru především pro územní plány tak, aby byly maximálně respektovány veškeré limity a hodnoty v silně urbanizovaném území této části koridoru. Územní studie byla

zadána v roce 2015. Vzhledem k negativním připomínkám k řešení, a zejména ke koridoru obchvatu ze ZÚR KK, v průběhu projednávání studie, nebyla tato studie dosud dokončena.

Územní studie severozápadní části obchvatu Karlových Varů (rok 2015)



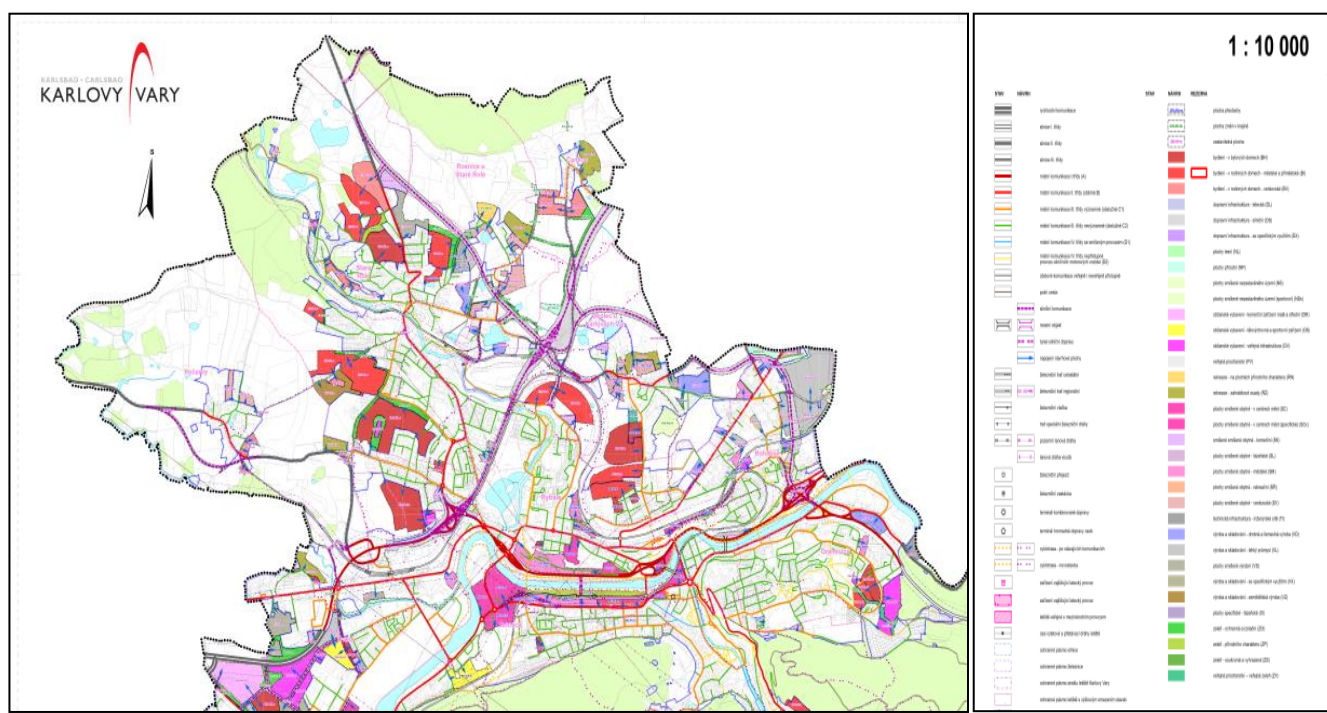
Obě územní studie řešící obchvat Karlových Varů tak nevyhledávají nové řešení obchvatu – ale pouze zpřesňují vymezení stávajícího návrhu velkého obchvatu, který je závazným koridorem vymezeným v ZÚR KK 2010.

Významným zpracovávaným dokumentem v tomto období je i **Územní plán Karlových Varů**. Již v roce 2012 byl dopracován koncept tohoto územního plánu (dále jen „K-ÚP KV 2012“). Zpracovatelem byl AF-CITYPLAN, hlavní projektant Ing.

Ondřej Kyp. Koncept se zpracovával v období 2008 – 2012. V K-ÚP KV 2012 je uvedeno, že: „*Všechny nově budované komunikace především propojovaly centrální část města s obytnými celky (městské tangenty). Důsledkem těchto řešení je dopravně přetížená centrální část města, kde se soustředí individuální a hromadná doprava*“. Zároveň je v K-ÚP KV 2012 zmiňován již realizovaný průtah rychlostní silnice R6, který sice odlehčil dopravě v centru města, ale došlo k funkčnímu rozdělení města (bariéře). Cílem dopravní koncepce územního plánu je další snížení dopravní zátěže centra města od individuální a nákladní automobilové dopravy, která zde nemá ani zdroj, ani cíl. Tento stanovený cíl je platný i pro stávající průtah R6. Tohoto chce K-ÚP KV 2012 docílit návrhem kapacitních komunikací, které propojí jednotlivé městské části a stávající radiály polokružním systémem.

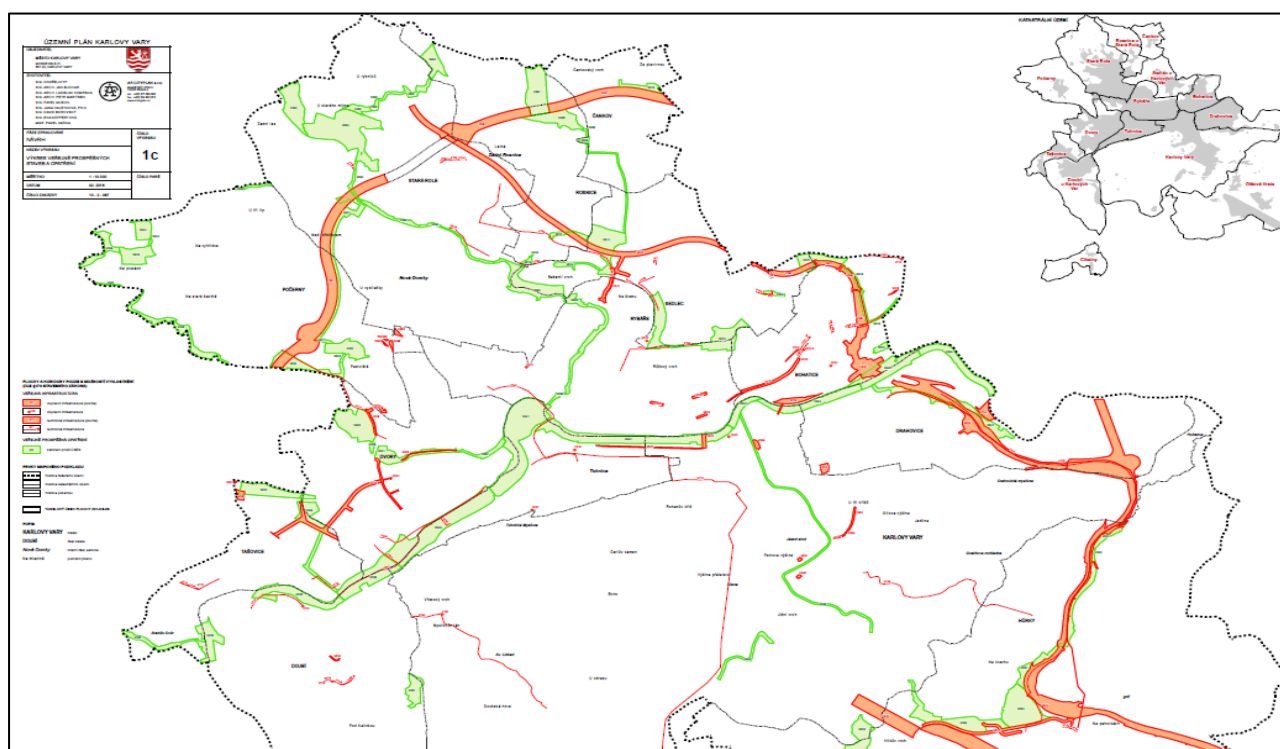
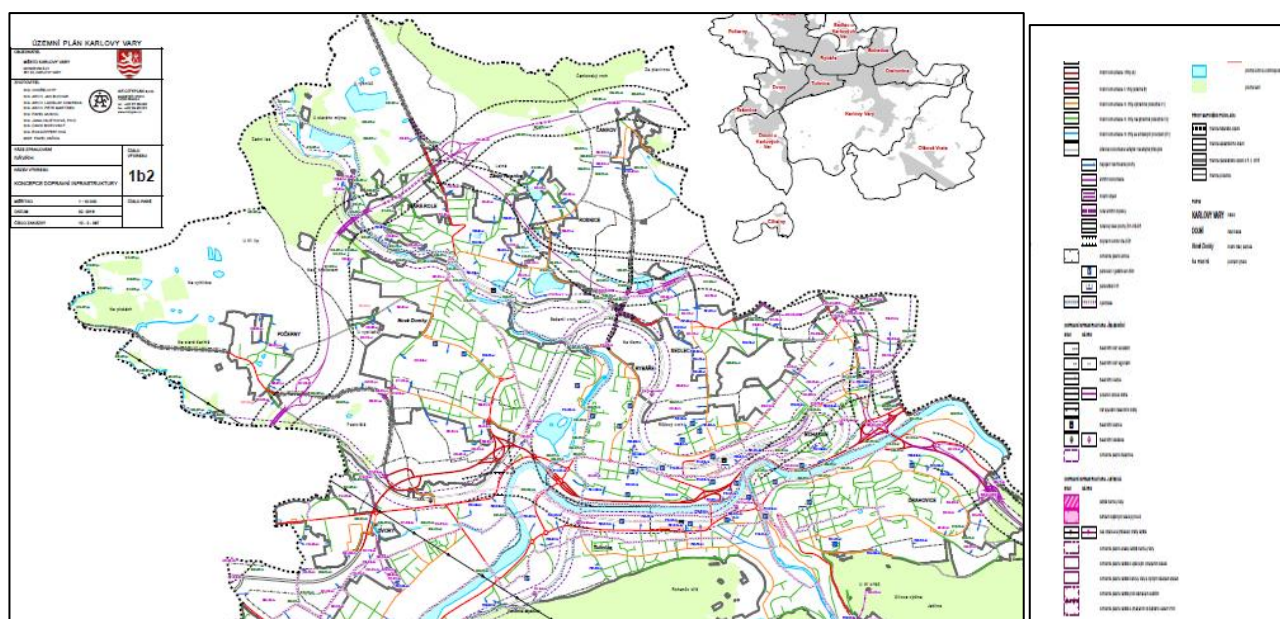
Relativně podrobněji byl v K-ÚP KV 2012 prověřen návrh silniční sítě s cílem řešit dopravní zátěž v centru (především odvést tranzitní dopravu) a napojit okrajové části města. Byl také poprvé pro potřeby územně plánovací dokumentace Karlových Varů zpracován dopravní model navrženého řešení, a to firmou CityPlan v roce 2011. V odůvodnění je podrobněji uvedena metodika zpracování tohoto modelu. K-ÚP KV 2012 byl variantní, navrhoval také dvě varianty řešení obchvatu a navazující silniční sítě města Karlovy Vary (komunikace II/220). Variantou číslo 1 bylo řešení obchvatu tak, jak je zapracován v Zásadách územního rozvoje. Podrobně jsou v první variantě řešeny i navazující komunikace. Druhá varianta řeší silniční propojení alternativním způsobem, a to návrhem přeložky komunikace R6 přes území Dvory – Rybáře – Sedlec – Otovice a řešením navazující silniční sítě (podrobněji viz Koncept ÚP). Obě varianty řešení silniční sítě byly porovnány z hlediska nárůstu a poklesu intenzit dopravy. Porovnání a dopravní model byl podkladem pro zpracování návrhu územního plánu.

Varianța 1



Návrh územního plánu Karlovy Vary byl zpracován v letech 2008 – 2016 (dále jen „N-ÚP KV 2016“). Zpracovatelem byl AF-CITYPLAN, hlavní projektant Ing. Ondřej Kyp. Pro návrh byla z K-ÚP KV 2012 vybrána varianta číslo 1 konceptu, kde trasa obchvatu je zapracována na základě návrhu ÚS SZ části obchvatu 2015. Vnitřní („malý“) obchvat je již považován za propojku a přeložku silnice II/220 – jeho poloha je ale převzata ze ZÚR KK 2010 (D.45).

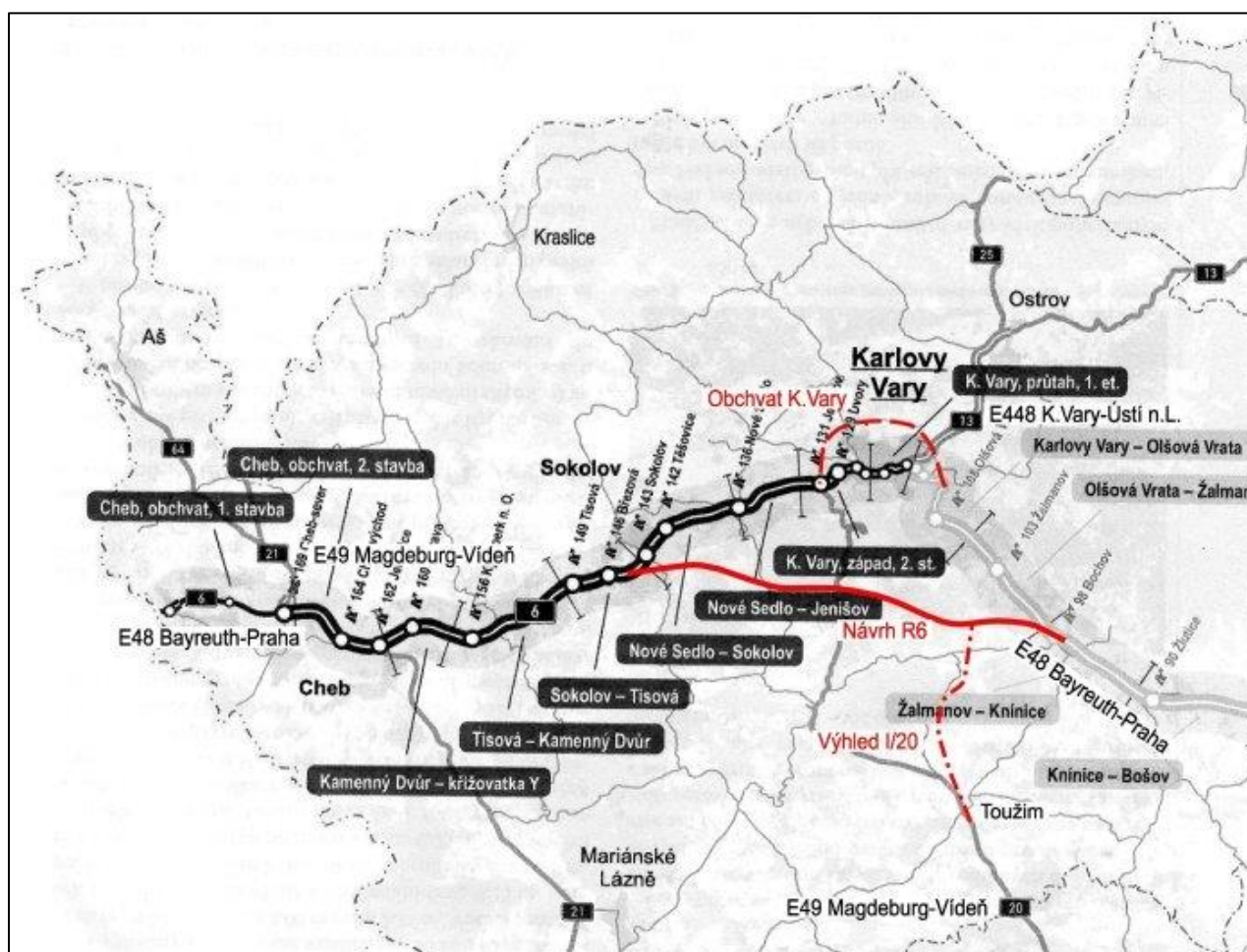
Územní plán Karlovy Vary - návrh (rok 2016)



III.E. Přístupy k řešení silniční sítě mimo ÚPD a ÚPP

V letech 2013 – 2016 byl Oblastní pobočkou Českého svazu stavebních inženýrů Karlovy Vary z vlastní iniciativy navrhován tzv. Jižní obchvat D6 Karlových Varů. Hlavním autorem návrhu je Ing. Jiří Klímt. Návrh obchvatu je veden směrem ze Sokolova, dále v prostoru Slavkovského lesa k Bochovu. Jako obecné zdůvodnění předloženého návrhu uvádějí autoři nedostatečnou přípravu dostavby dálnice D6 a potřebu vedení dálnice mimo intravilán měst a obcí. Více informací o návrhu je k dispozici zde <http://www.cssi-cr.cz/aktuality-karlovy-vary/navrh-oblastni-pobocky-cssi-karlovy-vary.html>.

Jižní obchvat D6 Karlových Varů - návrh (rok 2016)



IV. ZÁVĚR

Celkově bylo v analýze zahrnuto 15 územně plánovacích dokumentací a podkladů, které se zabývaly řešením silniční sítě v Karlových Varech a jejich zázemí. Hlavním cílem bylo zachytit vývoj řešení silniční sítě v těchto dokumentacích v období 1980 – 2015, které bylo pro přehlednost rozděleno na období 1980 – 1989; 1990 – 1999; 2000 – 2004; 2005 – 2016.

V každém ze 4 uvedených období se přístup k řešení silniční sítě mírně posunul (myšlenka – návrh – prověření – zpřesňování). V jednotlivých dokumentacích se objevují obdobné návrhy a myšlenky na řešení silniční sítě, které se postupně rozvíjely – hlavně řešení a přepracovávání obchvatu Karlových Varů a jeho navazující silniční tahy nadmístního charakteru.

Návrh průtahu Karlových Varů byl považován za přijatý již od roku 1987, v dalších letech se řešení průtahu neprověřovalo a nebyla řešena bližší souvislost s budoucí dopravní zátěží, případně s propojením na navrhovanou silniční síť. Stavba průtahu byla dokončena v roce 2007.

Návrh na řešení obchvatu Karlových Varů lze v dokumentacích dohledat již od roku 1980 – je to tedy myšlenka stará více jak 35 let, nicméně s vývojem společnosti a území se řešení obchvatu vyvíjelo. Do roku 2001 byl navrhován obchvat v podobě „malého“ obchvatu, procházející zastavěným územím Staré Role, Rosnic a dále Drahovic. Od roku 2001 se trasa obchvatu prověřovala – výsledkem bylo navržení „velkého“ obchvatu, jehož trasa vedla od území Staré Role přes Čankov a Otovice. Lze tedy tvrdit, že postupně v dokumentacích docházelo k posouvání obchvatu Karlových Varů vzhledem k rozvíjející se zástavbě a nárokům na kvalitu životního prostředí a limitům území. S myšlenkou obchvatu se pracovalo ve všech stěžejních dokumentacích, byl ale v různých variantách. V současné době je trasa obchvatu (v podobě platných ZÚR KK 2010) zpřesněna územními studiemi, žádné zcela nové řešení vedení trasy obchvatu navrženo nebylo.

Na základě analýzy je patrně zřetelná souvislost jednotlivých dokumentací (místních i nadmístních) a ukázala se tak vzájemná propojenost dokumentací (viz řešení obchvatu, další silniční sítě, apod.). Návrhy v dokumentacích se postupně přizpůsobovaly změnám ve společnosti a změnám v prostorovém uspořádání území. Zdůrazňovala se hlavně potřeba zvyšování kapacity a zkvalitňování stávající silniční sítě pro narůstající dopravní zátěž. Podstatné je to, že návrh prostorového řešení další silniční sítě oblasti Karlových Varů se podstatně nezměnil. Silniční síť navazující na

průtah a obchvat Karlových Varů byla řešena spíše okrajově. Řešení navazující silniční sítě na oblast Karlových Varů bylo podrobnější až v širších návaznostech ve studiích řešících napojení kraje na Sasko.

Žádné další řešení uspořádání silniční sítě, hlavně u silnic nižších tříd se v dokumentacích neobjevilo.

Na základě výše uvedeného a společně s předpokládaným rozvojem zástavby a vztahů mezi obcemi v zázemí Karlových Varů považujeme za nezbytné prostudovat silniční řešení, která byla doposud navrhována a případně navrhnout optimální řešení silniční sítě, které odpovídá současným i budoucím podmínkám v území.

Dalším cílem analýzy bylo vytvořit podklad pro tvorbu dalších územně plánovacích podkladů. V analýze byly studovány pouze nejvýznamnější dokumentace, které se váží k řešení silniční sítě oblasti Karlových Varů. Při zpracování dalších územně plánovacích podkladů a dokumentací je potřeba zhodnotit ještě další dokumenty - nejen z oblasti územního plánování, ale také z oblasti dopravního a strategického plánování.

Příloha 1 - Období zpracování územně plánovacích dokumentací a podkladů a obchvat Karlových Varů v územně plánovací dokumentaci a podkladech

