






výškový systém Bpv
souřadný systém S-JTSK

objednatel		Statutární město Karlovy Vary Moskevská 2035/21 361 20 Karlovy Vary	
zhotovitel		hlavní inženýr projektu	
		STAVplan-CZ s.r.o. Ostrovní 15/5 301 00 Plzeň +420 379 494 484 info@stavplan.cz	Ing. Jaroslav Šípek 
vypracoval	zodpovědný projektant	technická kontrola	
Bc. Martin Leška 	Bc. Martin Leška 	Ing. Jaroslav Šípek 	
území	město Karlovy Vary, okres Karlovy Vary, Karlovarský kraj		měřítko –
akce	Řešení dopravy v polyfunkčním území drobné výroby a služeb		zakázka 17SP022 datum 08/2018 formát A4
příloha	TEXTOVÁ ČÁST		stupeň dokumentace ÚS číslo přílohy A.01

OBSAH

1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	2
a)	označení stavby	2
b)	objednatel	2
c)	projektant	2
2	VYMEZENÍ ÚZEMÍ A POPIS JEHO STAVU, ŠIRŠÍ VZTAHY	3
3	LIMITY VYUŽITÍ ÚZEMÍ	4
4	NÁVRH VYUŽITÍ ÚZEMÍ	5
4.1	návrh dopravní obsluhy	5
4.1.1	komunikační síť, varianta 1	6
4.1.2	komunikační síť, varianta 2	7
4.2	využití území z hlediska funkčního a prostorového uspořádání.....	8
4.3	návrh nové obslužné technické infrastruktury.....	8
5	VYHODNOCENÍ CELKOVÉHO ŘEŠENÍ Z HLEDISKA NÁROKŮ NA VYŘEŠENÍ PROBLÉMŮ V ÚZEMÍ.....	9
5.1	odůvodnění ve vztahu ke Strategickému plánu rozvoje města Karlovy Vary	9
5.1.1	opatření, s nimiž je rozvoj zájmového území v souladu.....	10
5.1.2	opatření, s nimiž rozvoj zájmového území v souladu není	11
5.1.3	opatření, kterých se rozvoj zájmového území přímo nedotýká	11
5.2	doporučené zásady pro rozhodování	12
5.3	návrh etapizace.....	13
6	ORIENTAČNÍ PROPOČET NÁKLADŮ NA VYBUDOVÁNÍ DOPRAVNÍ OBSLUHY ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ	13

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

a) označení stavby

název akce	Řešení dopravy v polyfunkčním území drobné výroby a služeb
stupeň dokumentace	ÚS

b) objednatel

název	Statutární město Karlovy Vary
identifikační číslo	00254657
zastupuje	Ing. Petr Kulhánek primátor
sídlo	Moskevská 2035/21, 361 20 Karlovy Vary
jedná	ve věcech technických Bc. Daniela Skoupá ve věcech smluvních Ing. Ladislav Vrbický

c) projektant

název	STAVplan-CZ s.r.o.
identifikační číslo	05299195
sídlo	Ostrovní 15/5, 301 00 Plzeň
zastupuje	Ing. Jaroslav Šípek jednatel
HIP	Ing. Jaroslav Šípek ČKAIT 0201765 Autorizovaný inženýr v oboru dopravní stavby osvědčení 30984 Autorizovaný inženýr v oboru městské inženýrství osvědčení 37150 Auditor bezpečnosti pozemních komunikací povolení 0118 Kordinátor BOZP na staveništi registrace ITI/306/KOO/2013

2 VYMEZENÍ ÚZEMÍ A POPIS JEHO STAVU, ŠIRŠÍ VZTAHY

Město Karlovy Vary se nachází v západních Čechách v přímém kontaktu se Spolkovou republikou Německo (jeho spolkovými zeměmi Svobodný stát Bavorsko a Svobodný stát Sasko) a tvoří přirozené správní, kulturní a ekonomické středisko severozápadních Čech. Je krajským (sídelním) městem Karlovarského kraje. Urbanistická struktura města je silně podmíněna morfologií terénu, zejména údolími řek Ohře a Teplá, na jejichž soutoku město leží. Úzký kaňon Teplé se strmými svahy, nutnost ochrany lázeňského prostředí s termálními prameny a kontakt s Chráněnou krajinnou oblastí Slavkovský les vedl k rozvoji města zejména podél řeky Ohře v její údolní nivě. Zájmové území se nachází v západně od centra města při západním okraji jeho hranic. Leží v katastrálních územích Dvory a Tašovice. Je vymezeno ze severozápadní strany hranicí mezi katastrálními územími Tašovice a Jenišov, která zároveň tvoří rozhraní mezi územím Statutárního města Karlovy Vary a obce Jenišov, ze západní a jihozápadní strany silnicí I/20 *Jenišov – Karlovy Vary – Plzeň – Písek – České Budějovice*, z jihovýchodní strany ulicí Závodní a z východní strany ulicí V Lučinách. Územím při jeho severním okraji prochází silnice I/6 *Praha – Karlovy Vary – Pomezí nad Ohří* vedená v tomto úseku v režimu silnice pro motorová vozidla, která je součástí silnice pro mezinárodní provoz E 48 *Schweinfurt – Karlovy Vary – Praha* a po jeho jihozápadní hranici silnice I/20 *Jenišov – Karlovy Vary – Plzeň – Písek – České Budějovice*, která je součástí silnice pro mezinárodní provoz E 49 *Magdeburg – Karlovy Vary – Plzeň – České Budějovice – Wien*. Od severovýchodu k jihozápadu prochází územím páteřní cyklotrasa města Karlovy Vary *A Tašovice – centrum – Drahovice*.

Zájmové území má rozlohu cca 0,937 km² při vnějším obvodu 4361 m.

Zájmové území je převážně rovinaté, zčásti se svažující od severozápadu k jihovýchodu. Nejvyšší bod je v nadmořské výšce cca 413 m n. m. v blízkosti mimoúrovňové křižovatky Jenišov v severozápadním cípu území, nejnižší bod je v nadmořské výšce cca 375 m n. m. v blízkosti křižovatky Závodní ulice a silnice I/20. Výškový rozdíl v území nepřesahuje 40 m, v plochách podél Závodní ulice se pohybuje v jednotkách metrů. Geologicky je území součástí soustavy Českého masivu – pokryvných útvarů a postvariských magmatitů. Geologický původ horninového podloží je v celém území sedimentový, sedimenty jsou nezpevněné s převážně fluvialní genezí a náleží do éry kenozoika, útvaru kvartér, oddělení holocén, částečně pleistocén. Z hlediska půdní typologie je převážná část území pokryta kambizemí psefitickou, zčásti oglejenou. Severozápadní část směrem k Jenišovu je kryta psudoglejí modální, jižní část podél Závodní ulice fluvizemí glejovou.

Zájmové území je z větší části nezastavěné a tvořené zemědělsky využívanými plochami a loukami, zčásti s rozptýlenými jednotlivými stromy a keři. V remízcích a podél stružek se nacházejí skupiny stromů a keřů. Cestní síť je řídká a tvořená převážně nezpevněnými pěšinami, zčásti zpevněnými polními cestami a cyklostezkami. Menší část území je zastavěna rozptýlenými objekty různorodého charakteru (administrativa, služby, drobná výroba) i podlažnosti ve volné uliční struktuře a to zejména v tzv. areálu krajských institucí podél Závodní ulice. Při západní hranici zájmového území se nachází občanská výstavba řadových domů rodinného bydlení a skupiny objektů boxových garáží. Zájmové území má předměstský až periferní charakter.

Vlastnická pozemková struktura v zájmovém území je fragmentovaná. Pozemky jsou ve vlastnictví jak státu a jeho jednotlivých organizačních složek (Hasičský záchranný sbor, policie, Ministerstvo zemědělství, Státní oblastní archiv, Ředitelství silnic a dálnic a další), tak Karlovarského kraje, Statutárního města Karlovy Vary a většího počtu fyzických a soukromých právnických osob.

Ve vzdálenosti několika desítek metrů od jižního okraje zájmového území protéká řeka Ohře, jejíž tok je zčásti součástí oblasti Natura 2000 *Kaňon Ohře*, v odstupu několika desítek metrů od severovýchodního cípu teče Chodovský potok. V zájmovém území se nacházejí prvky územního systému ekologické stability (lokální biokoridory, lokální biocentra, část zájmového území je součástí nadregionálního biokoridoru). Celé zájmové území je poddolované. V zájmovém území se nacházejí ložiska nerostných surovin – kaolinu.

3 LIMITY VYUŽITÍ ÚZEMÍ

Přestože územím procházejí kapacitní komunikace nadřazené silniční síti, nebo se jej na jeho hranicích dotýkají, je pro využití území limitující napojení na silniční infrastrukturu. Pro napojení na silnici I/6, která přechází v dálnici D6 je nutné užít zejména stávající MÚK Jenišov, která je především vlivem umístění velkokapacitních nákupních zařízení v její blízkosti na hranici kapacity. S ohledem na vzájemnou vzdálenost stávajících mimoúrovňových křižovatek Jenišov a K Vysílači na silnici I/6, která činí 1400 m ve směru Praha a 1800 m ve směru Cheb, je přímé napojení na silnici I/6 možné zřídit pouze s použitím kolektorových pásů a uplatněním výjimky z ustanovení ČSN 73 6102. Limitující pro využití území jsou stávající ochranná pásma komunikací, zejména silnic I/6 a I/20 a vedení inženýrských sítí v nezastavěné části území. Územím procházejí nadzemní vedení vysokého napětí na linkách Tašovice – Dvory a Tašovice – Jenišov a ovládací kabel katodové ochrany plynovodu. Zastavěná část území je zasítována podzemními vedeními vodovodu, kanalizace, nízkého a vysokého napětí, sdělovacích kabelů a veřejného osvětlení.

V zájmovém území se nachází chráněné ložiskové území nerostné suroviny – kaolinu Tašovice 1.

Celé zájmové území je poddolované. Území leží v bývalém dobývacím prostoru hnědého uhlí rozkládajícím se na rozsáhlé ploše mezi karlovarskými městskými částmi Tuhnice, Tašovice a Dvory a obcí Jenišov. Těžba byla ukončena v 19. století. V zájmovém území byla identifikována důlní díla – jáma nezjištěného typu Václav I. a štola nezjištěného typu Josef-Antonín Gustav, jejíž provoz byl ukončen před rokem 1945.

Zájmové území neleží v záplavové oblasti a významné místní vodoteče, tj. řeka Ohře a Chodovský potok, nepředstavují riziko pro zástavbu v území.

K okamžiku zpracování studie bylo v zájmovém území identifikováno několik záměrů různých investorů, z nichž některé mohou představovat omezující faktory pro využití území. Jde o tyto investice:

- **Karlovy Vary, cyklostezka A2, Tašovice – Dvory**, investorem Statutární město Karlovy Vary, záměr realizován v období 11/2017 – 05/2018; výstavba páteřní městské cyklostezky představuje možnost napojení zájmového území na komunikační síť pro bezmotorovou dopravu, její trasování ale neodpovídá předpokládaným komunikačním koridorům dle návrhu územního plánu i této studie
- **Karlovy Vary, propojovací komunikace od Závodní ulice k areálu Tesco**, investorem Statutární město Karlovy Vary, zpracovaná dokumentace pro územní rozhodnutí, územní řízení zastaveno; komunikace představuje důležitou dopravní spojnici zajišťující vazby ze zájmového území východním a severovýchodním směrem a její realizace je nezbytná pro plný rozvoj zájmového území, zpoždění přípravy a výstavby může představovat omezení pro rozvoj zájmového území
- **Dálnice D6, Karlovy Vary – obchvat**, investorem Česká republika prostřednictvím Ředitelství silnic a dálnic ČR, zpracována studie dle zadání Karlovarského kraje, příprava stavby nepokračuje a není předpokládána realizace dříve než po roce 2030;

přeložením dálnice D6 do nové stopy bude muset dojít k zásadní úpravě MÚK Jenišov, což může mít vliv na dopravní obsluhu zájmového území

- **I/20 Doubí, okružní křižovatka Studentská**, investorem Česká republika prostřednictvím Ředitelství silnic a dálnic ČR, Správa Karlovy Vary, zpracována dokumentace pro územní rozhodnutí, předpoklad uvedení do provozu v letech 2019-2020; stavba může mít vliv na kapacitu dopravního spojení ze zájmového území jižním směrem
- **Rozšíření areálu Kanov**, investorem EHC CZECH s.r.o., platné stavební povolení, probíhá realizace s předpokladem uvedení do provozu v roce 2018; záměr je situován v místě vhodného komunikačního propojení do Závodní ulice
- **„Outlet“**, obchodní zařízení pro nákup oděvů, investorem Sedlecký kaolin a. s., probíhá zpracování studie; záměr může být v částečné kolizi s navrženou komunikační sítí a ochrannými pásmy silnice I. třídy
- **Výstavba objektu pro obchod a služby na p.p.č. 435**, investorem WEST END CENTRE s.r.o., platné stavební povolení, předpoklad uvedení do provozu v letech 2019-2020; záměr situován do blízkosti křižovatky I/20 X Závodní v pozici, ve které znemožňuje přirozené dopravní napojení zájmového území jižním směrem, uvažovat lze o propojení s územím přes odstavné plochy
- **I/20 Dvory, okružní křižovatka Závodní**, investorem WEST END CENTRE s.r.o., platné stavební povolení, předpoklad uvedení do provozu v letech 2019 – 2020, záměr je součástí výstavby objektu pro obchod a služby na p.p.č. 435; v případě samostatné realizace bez obchodního zařízení by záměr umožnil dopravní napojení zájmového území do okružní křižovatky, v případě společné realizace znemožňuje přirozené dopravní napojení zájmového území jižním směrem, uvažovat lze o propojení s územím přes odstavné plochy
- **Vědeckotechnický park a informačně vzdělávací středisko Karlovarského kraje**, investorem Karlovarský kraj, platné územní rozhodnutí, předpoklad realizace v letech 2021 – 2022, záměr situovaný při severozápadním okraji areálu krajských institucí představuje významný zdroj a cíl dopravy v území; navržená komunikační síť vede v obou variantách v blízkosti záměru, který na ni může být napojen

4 NÁVRH VYUŽITÍ ÚZEMÍ

Návrh využití území je proveden ve dvou variantách lišících se navrženou komunikační sítí. Návrh funkčních ploch vychází z návrhu územního plánu pořizovaného Statutárním městem Karlovy Vary a zpracovaného AF-Cityplan s.r.o. v 02/2016, který je ve vztahu k navržené infrastruktuře lokálně korigován. Území je rozděleno na plochy určené pro objekty občanské vybavenosti, smíšené výroby a plošně rozsáhlá obchodní zařízení.

4.1 návrh dopravní obsluhy

Pro dopravní obsluhu území byla navržena síť pozemních komunikací, které zájmovou oblast připojují na stávající dopravní infrastrukturu. Navržené komunikace napojují zájmové území ve všech hlavních směrech – západně na silnici I/20, severně na Chebskou ulici, východně na propojovací komunikaci Závodní – TESCO – Chebská a jižně na Závodní ulici. Jednotlivé varianty se liší způsobem napojení jižním směrem na Závodní ulici, varianta 2 navíc celé území přímo připojuje na silnici I/6 prostřednictvím nově navržené mimoúrovňové křižovatky.

4.1.1 komunikační síť, varianta 1

- **komunikace 1A**, propojení sever – jih, trasa začíná napojením na Chebskou ulici v křižovatkovém uzlu K1-1 řešeném variantně jako okružní křižovatka nebo křižovatka styková s preferencí směru Jenišov – polyfunkční území. Komunikacev tomto úseku prochází katastrálním územím Jenišov, dále podchází silnici I/6 pod stávajícími mosty 6-056e.1 a .2 a stáčí se na jihovýchod, kde se zprava napojuje v křižovatkovém uzlu K1-2 komunikace 1B a následuje křižovatkový uzel K1-3, kde se komunikace kříží s komunikací 1C ve směru severovýchod-jihozápad; za ním se komunikace stáčí jižním směrem, obchází areál Kanov před nímž je v křižovatkovém uzlu K1-4 napojena komunikace 1D s propojením do Závodní ulice okolo budovy Krajské hygienické stanice a nedaleko budovy Agentury pro zemědělství a venkov končí napojením na Závodní ulici v křižovatkovém uzlu K1-5; celková délka cca 1,6 km
- **komunikace 1B**, napojení západním směrem, trasa začíná v křižovatkovém uzlu K1-6, který napojuje zájmové území na stávající silnici I/20; komunikace vede severovýchodním směrem, kde končí napojením na komunikace 1A stykovým křižovatkovým uzlem K1-2; celková délka cca 0,4 km
- **komunikace 1C**, propojení východ – západ, trasa začíná napojením na stavbu propojovací komunikace od Závodní ulice k areálu Tesco, v rámci které je předpokládáno vybudování stykové křižovatky a několika desítek metrů komunikace západním směrem, trasa se dále stáčí na jihozápad a prochází kolem stávajícího areálu krajských institucí, který je napojen v křižovatkovém uzlu K1-7 s komunikací 1E a u jehož východního cípu v křižovatkovém uzlu K1-3 kříží komunikaci 1A a vede až k silnici I/20, podél které se stočí na jihovýchod a v souběhu vede až k okružní křižovatce na Závodní ulici (křižovatkový uzel K1-8), na které končí; celková délka cca 1,4 km
- **komunikace 1D**, napojení na Závodní ulici, je trasa spojující komunikace 1A v křižovatkovém uzlu K1-4 a Závodní ulici (napojení křižovatkovým uzlem K1-9) koridorem mezi areálem Kanov a budovou Krajské hygienické stanice Karlovarského kraje; celková délka cca 0,3 km
- **komunikace 1E**, napojení areálu krajských institucí, je trasa spojující páteřní komunikaci 1C v křižovatkovém uzlu K1-7 se stávající uliční sítí v areálu krajských institucí; celková délka cca 0,1 km

Přehled křižovatkových uzlů

- **K1-1**, okružní křižovatka, napojení komunikace 1A na Chebskou ulici
- **K1-1a**, styková křižovatka, alternativní napojení Chebské ulice na komunikaci 1A upravenou tak, že průběžný směr vede v ose Jenišov – polyfunkční území Tašovice/Dvory
- **K1-2**, styková křižovatka, napojení komunikace 1B na komunikaci 1A
- **K1-3**, okružní křižovatka, křížení významných os v území – komunikací 1A a 1C
- **K1-4**, styková křižovatka, napojení komunikace 1D na komunikaci 1A
- **K1-5**, styková křižovatka, napojení komunikace 1A na Závodní ulici
- **K1-6**, okružní křižovatka, napojení komunikace 1B na silnici I/20 s možností připojení obchodních a výrobních zařízení na plochách podél komunikace 1B
- **K1-7**, styková křižovatka, napojení komunikace 1E na komunikaci 1C
- **K1-8**, okružní křižovatka, napojení Závodní ulice na silnici I/20 s připojením komunikace 1C vedené přes odstavné plochy uvažovaného objektu pro obchod a služby
- **K1-9**, styková křižovatka, napojení komunikace 1D na Závodní ulici

4.1.2 komunikační síť, varianta 2

- **komunikace 2A**, propojení sever – jih, trasa začíná napojením na Chebskou ulici křižovatkovým uzlem K1-1/K1-1a, kde v tomto úseku prochází katastrálním územím Jenišov, dále se trasa přibližuje k silnici I/6, kde se nachází křižovatka s větvemi mimoúrovňové křižovatky „Dvory“ v křižovatkovém uzlu K2-2 (napojení na Chebskou ulici je řešeno variantně blíže k zástavbě Dvorů a dále od něj), dále podchází silnici I/6 pod stávajícími mosty 6-056e.1 a .2 a stáčí se na jihovýchod, kde se v křižovatkovém uzlu K2-3 zprava napojuje komunikace 2B a zleva nájezdová a sjezdová větev mimoúrovňové křižovatky se silnicí I/6; poté, co se v křižovatkovém uzlu K2-4 zleva připojí komunikace 2B se trasa stáčí k jihu a následuje křižovatkový uzel K2-5; za ním komunikace pokračuje kolem areálu Kanov a nedaleko budovy Agentury pro zemědělství a venkov končí napojením na Závodní ulici v křižovatkovém uzlu K2-6; celková délka cca 1,6 km; z dopravního hlediska je vhodnější napojení přímo jižním směrem do okružní křižovatky silnice I/20 a Závodní ulice (křižovatkový uzel K2-6a), které je blokováno stavebním záměrem *Výstavba objektu pro obchod a služby na p.p.č. 435*; v případě, že nedojde k realizaci záměru a skončí platnosti stavebního povolení, je vhodné vést koridor komunikace 2A tímto směrem
- **komunikace 2B**, napojení západním směrem, trasa začíná v křižovatkovém uzlu K2-2, který napojuje zájmové území na stávající silnici I/20; komunikace vede severovýchodním směrem, kde končí napojením na komunikaci 2A v křižovatkovém uzlu K2-3; celková délka cca 0,4 km
- **komunikace 2C**, propojení na východ, trasa začíná napojením na stavbu propojovací komunikace od Závodní ulice k areálu Tesco, v rámci které je předpokládáno vybudování stykové křižovatky a několika desítek metrů komunikace západním směrem, trasa se dále stáčí na jihozápad a prochází přes křižovatkový uzel K2-8 kolem stávajícího areálu krajských institucí, u jehož východního cípu končí zaústěním do komunikace 2A v křižovatkovém uzlu K2-4; celková délka cca 0,6 km
- **komunikace 2D**, napojení na Závodní ulici, je trasa spojující jihovýchodní část území s komunikací 2A a Závodní ulici (křižovatkový uzel K2-9) koridorem mezi areálem Kanov a budovou Krajské hygienické stanice Karlovarského kraje; v křižovatkovém uzlu K2-5 kříží komunikaci 2A a pokračuje západním směrem, kde končí u silnice I/20; vzhledem k omezenému počtu připojení není uvažováno s napojením na silnici I/20, ale pro možnost výhledové realizace (např. po přeřazení stávající silnice I/20 do jiné kategorie) je chráněn koridor; celková délka cca 0,7 km
- **komunikace 2E**, napojení areálu krajských institucí, je trasa spojující páteřní komunikaci 2C v křižovatkovém uzlu K2-8 se stávající uliční sítí v areálu krajských institucí; celková délka cca 0,1 km

Přehled křižovatkových uzlů:

- **K2-1**, styková křižovatka, napojení komunikace 2A na Chebskou ulici
- **K2-1a**, styková křižovatka, alternativní napojení komunikace 2A na Chebskou ulici blíže k zástavbě Dvorů a vedené z větší části po území Karlových Varů
- **K2-2**, styková křižovatka, napojení severní poloviny deltovité MÚK Dvory na komunikaci 2A
- **K2-3**, okružní křižovatka, napojení komunikace 2B a jižní poloviny deltovité MÚK Dvory na komunikaci 2A
- **K2-4**, styková křižovatka, napojení komunikace 2C na komunikaci 2A
- **K2-5**, okružní křižovatka, křížení komunikací 2A a 2D

- **K2-6**, styková křižovatka, napojení komunikace 2A na Závodní ulici
- **K2-6a**, okružní křižovatka, napojení komunikace 2A na silnici I/20 a Závodní ulici v případě nerealizace obchodního zařízení na pozemku p.p.č. 435
- **K2-7**, okružní křižovatka, napojení komunikace 2B na silnici I/20 s možností připojení obchodních a výrobních zařízení na plochách podél komunikace 2B
- **K2-8**, styková křižovatka, napojení komunikace 2E na komunikaci 2C
- **K2-9**, styková křižovatka, napojení komunikace 2D na Závodní ulici

4.2 využití území z hlediska funkčního a prostorového uspořádání

Návrh funkčního využití zájmového území vychází z návrhu nového územního plánu pořizovaného Statutárním městem Karlovy Vary a zpracovaného AF-Cityplan s.r.o. v 02/2016. S ohledem na nově navržené koridory komunikací jsou hranice jednotlivých funkčních ploch v obou variantách mírně korigovány. Území je navrženo zejména k plnění funkce občanské vybavenosti, pro kterou rozšiřuje stávající areál krajských institucí i severně od navržené komunikace 1C/2C a pro funkci smíšené výroby a plošně rozsáhlých komerčních zařízení. Menší plochy především na okrajích zájmového území jsou určeny pro bydlení, sportovní zařízení a zeleň.

4.3 návrh nové obslužné technické infrastruktury

Zájmové území je ve své zastavěné části obsluženo stávajícími trasami technické infrastruktury, které stávajícím budovám v území poskytují veškerá potřebná napojení. Nezastavěná část území není dosud zasíťována, pouze přes ni vedou linky vysokého napětí a ovládací kabel katodové ochrany plynovodu. Pro zajištění napojení území na rozvody elektrické energie, vody a plynu, kanalizační a datové sítě, je nezbytné doplnit v území nové trasy předmětných rozvodů. Vhodné je vést trasy těchto rozvodů v souběhu v rámci koridorů nově budovaných komunikací tak, aby došlo jednak k jejich prostorové koordinaci a jednak k co nejmenšímu omezení využití pozemků z hlediska limitů daných ochrannými pásmy. Ze stejného důvodu je vhodné uvažovat o přeložení stávajícího vzdušného vedení vysokého napětí do v zemi uložených kabelů a vést jeho trasu v koridoru navržených komunikací.

Dešťové vody akumulované na střechách nově realizovaných budov a zpevněných plochách soukromých pozemků je vhodné jímat a využívat pro závlahu travnatých ploch a pomocné použití (např. splachování toalet), přebytek likvidovat vsakováním v rámci pozemku. Dešťové vody zachycené na zpevněných plochách veřejně přístupných komunikací přednostně vsakovat v rámci zelených pásů případně svádět do stávajících lokálních vodotečí.

Splaškové vody budou odváděny kanalizací napojenou na stávající kanalizační síť v území. S ohledem na charakter budov v území může dojít k potřebě posílení stávajících kanalizačních sběračů, případně vybudování trasy sběrače nového. Prověření kapacity stávající kanalizační sítě bude předmětem podrobné dokumentace navrhovaných budov.

Napojení na rozvod vody bude realizováno v severovýchodní a jihovýchodní části území, čímž dojde k alternativnímu propojení stávajících vodovodních systémů v Tašovicích a Dvorech a zvýšení odolnosti vodovodního systému vůči poruchám (přebudování sítě z větvené na okružovou, resp. kombinovanou). S ohledem na charakter budov v území může dojít k potřebě posílení stávajících vodovodních řadů, případně vybudování řadu nového. Prověření kapacity stávající vodovodní sítě bude předmětem podrobné dokumentace navrhovaných budov.

Přes zájmové území vedou trasy vedení vysokého napětí, kterými jsou přes transformátorové stanice napájeny stávající budovy v areálu krajských institucí

elektrickou energií a mohou sloužit i pro napájení zástavby v rozvojové části zájmového území. S ohledem na stávající vzdušné vedené trasované napříč územím je vhodné uvažovat o jeho přeložení v rámci výstavby komunikací a uložení do zemních kabelů. Pro napájení budov bude nezbytné vybudování nových transformačních stanic. Jejich umístění, počet a výkon bude předmětem podrobné dokumentace navrhovaných budov.

Zastavěná část zájmového území je napojena na sdělovací rozvody (telefonní kabely). V rozvojové části území lze uvažovat s napojením nově navržených tras sdělovacích rozvodů na rozvody stávající. S ohledem na charakter budov v území může dojít k potřebě posílení stávajících tras sdělovacích vedení, případně vybudování trasy nové. Prověření kapacity stávající sdělovací sítě bude předmětem podrobné dokumentace navrhovaných budov.

Zastavěná část zájmového území je napojena na středotlaký rozvod plynu. V rozvojové části území lze uvažovat s napojením nově navržených tras středotlakých rozvodů na rozvody stávající. S ohledem na charakter budov v území může dojít k potřebě posílení stávajících tras plynovodů, případně vybudování trasy nové. Lze předpokládat nutnost vybudovat nové regulační stanice. Prověření kapacity stávající sdělovací sítě bude předmětem podrobné dokumentace navrhovaných budov. Je vhodné uvažovat s vybudováním nízkotlakého rozvodu plynu v zájmové oblasti, jehož návrh bude předmětem podrobné dokumentace zástavby v území.

5 VYHODNOCENÍ CELKOVÉHO ŘEŠENÍ Z HLEDISKA NÁROKŮ NA VYŘEŠENÍ PROBLÉMŮ V ÚZEMÍ

Studie řešení dopravy v polyfunkčním území drobné výroby a služeb v Karlových Varech Tašovicích a Dvorech byla zpracována ve dvou variantách, které byly navrženy na základě zhodnocení veškerých dostupných informací o území včetně známých plánovaných investic v zájmovém území i širší oblasti a na základě informací a stanovisek dotčených orgánů získávaných v průběhu zpracování studie. Navržená komunikační síť byla v obou variantách posouzena z pohledu kapacity pro cílový stav v roce 2041, kdy lze předpokládat plný rozvoj území po stránce zastavěnosti a zároveň lze předpokládat, že dosud nebudou realizovány významné infrastrukturní investice mající vliv na intenzitu dopravy v zájmovém území a jeho okolí (dálnice D6 Karlovy Vary obchvat, přeložka I/20 Toužim – Žalmanov).

Vyhodnocení celkového řešení z hlediska nároků na vyřešení problémů v území bude doplněno na základě výsledků dopravně inženýrského posouzení.

5.1 odůvodnění ve vztahu ke Strategickému plánu rozvoje města Karlovy Vary

Zastupitelstvo Statutárního města Karlovy Vary schválilo dne 09.09.2014 *Strategický plán udržitelného rozvoje města (SPURM)*, pro nějž je užíván i zkrácený název *StrategieKV*^o. Plán je klíčovým strategickým dokumentem pro období do roku 2020 a zavazuje město k realizaci a podpoře takových aktivit, které povedou k rozvoji města v souladu s nastavenými cíli. Zároveň bude vodítkem pro další subjekty, jejichž činnost má vliv na rozvoj města a život v něm. Občanům a podnikatelům umožní lépe plánovat vlastní budoucnost v Karlových Varech.

Dokument ve své návrhové části definuje 8 priorit dále rozčleněných do 23 specifických cílů, z nichž každý bude naplňován realizací jednoho opatření. Všechny rozvojové aktivity, které bude Statutární město Karlovy Vary do roku 2020 realizovat, musí být v souladu s vizí a globálním cílem *StrategieKV*^o.

Globálním cílem strategického rozvoje je zajištění prosperity a atraktivnosti města v budoucím období, udržení a posílení pozice Karlových Varů mezi nejvýznamnějšími lázeňskými městy a zařazení města na seznam UNESCO.

Navržená opatření přiřazená jednotlivým specifickým cílům v rámci témat a priorit strategického plánu byla rozčleněna do těchto skupin:

- opatření, s nimiž je rozvoj zájmového území v souladu, a která může rozvoj zájmového území podpořit
- opatření, s nimiž rozvoj zájmového území v souladu není, a jejichž realizace může být rozvojem zájmového území ztížena či ohrožena
- opatření, která se rozvoje zájmového území přímo nedotýkají a na jejichž realizaci nemá rozvoj zájmového území vliv

5.1.1 opatření, s nimiž je rozvoj zájmového území v souladu

Priorita 1 - Udržitelná doprava ve městě

Specifický cíl 1.2 - Přiblížit se rovnovážnému stavu mezi počtem veřejných parkovacích míst a potřebami obyvatel a návštěvníků na tato místa

Realizací dopravní infrastruktury v zájmovém území může být v případě vhodného návrhu zvýšen počet parkovacích míst jak na samotných komunikacích, tak ve funkčních plochách určených pro občanskou vybavenost, kde lze budovat i veřejně přístupná odstavná parkoviště a garážové objekty. Vzhledem k nízké současné hustotě zástavby netrpí zájmové území deficitem parkovacích a odstavných ploch a návrh infrastruktury vytváří podmínky pro udržení tohoto stavu i při budoucím rozvoji. Budování nových ploch pro parkování v širším území a budování parkovišť a parkovacích domů ve vazbě na MHD patří mezi typické aktivity v rámci navrženého opatření.

Specifický cíl 1.3 – Konceptně dořešit hromadnou dopravu ve městě

Realizací dopravní infrastruktury v zájmovém území bude rozvíjena silniční síť, což je jedna z typických aktivit v rámci navrženého opatření. Navržené trasy komunikací umožní optimalizaci vedení linek městské hromadné i regionální linkové dopravy a vytvoření nových přímých tangenciálních spojení městských částí Tašovice a Dvory paralelně k dnes fungujícímu systému radiálních linek. Vhodným trasováním může být zlepšeno dopravní spojení autobusy MHD do institucí s celoměstským a regionálním významem, zejména Krajského úřadu Karlovarského kraje a Krajské knihovny Karlovy Vary. Tím může dojít ke zvýšení atraktivity tohoto způsobu dopravy a rozvoji udržitelných forem dopravy ve městě.

Specifický cíl 1.4 – Rozvíjet příznivé podmínky pro pohyb chodců ve městě, vybudovat bezbariérové přístupy všude tam, kde je to účelné, a dobudovat plánované cyklotrasy a cyklostezky

Realizací dopravní infrastruktury v zájmovém území bude rozvíjena komunikační síť včetně komunikací pro pěší dopravu a dopravu bezmotorovými vozidly. Vhodným návrhem komunikací může být docíleno výrazného zvýšení komfortu spojení pěší a cyklistickou dopravou mezi městskými částmi Tašovice a Dvory a obcí Jenišov. V době zpracovávání studie je v zájmovém území realizován úsek A2 páteřní cyklotrasy A ve formě stezky pro chodce a cyklisty se smíšeným provozem. Návrh předpokládá zachování tohoto spojení s umístěním komunikace do nového koridoru a v závislosti na konkrétním návrhu komunikací i případně s jiným dopravním režimem (stezka s rozděleným provozem, integrační opatření, kombinace prvků)

Priorita 5 - Posílení místní ekonomiky

Specifický cíl 5.1 – Vytvářet podmínky pro zvýšení ekonomické aktivity obyvatel a ekonomické výkonnosti města

V rámci naplňování tohoto specifického cíle je mezi typické aktivity zařazeno i vybudování průmyslové zóny s dobrou dopravní obslužností a dostupností. Návrh funkčního využití zájmového území i dopravní infrastruktury v něm tento předpoklad splňuje. V rámci území jsou určeny plochy pro smíšenou výrobu i obchodní zařízení. Navržená dopravní infrastruktura vytváří předpoklad pro vysokou kvalitu dopravní obsluhy území a zvýšení atraktivity území pro investory.

Specifický cíl 5.3 – Usilovat v dlouhodobém horizontu o územní připravenost města poskytovat podnikatelům vhodné plochy a nemovitosti pro podnikání

Návrh funkčního využití ploch v zájmovém území a dopravní infrastruktury v něm je součástí typických aktivit vedoucích k naplnění tohoto cíle. Realizací dopravní infrastruktury v území budou zpřístupněny atraktivní plochy pro rozvoj podnikání.

5.1.2 opatření, s nimiž rozvoj zájmového území v souladu není

Ve Strategickém plánu udržitelného rozvoje města nebyly identifikovány specifické cíle a opatření vedoucí k jejich naplnění, která by byla v rozporu se záměrem rozvoje zájmového území, jeho funkčních ploch a navržené dopravní infrastruktury.

5.1.3 opatření, kterých se rozvoj zájmového území přímo nedotýká

S těmito specifickými cíli uvedenými ve Strategickém plánu rozvoje města rozvoj zájmového území přímo nesouvisí. Realizací dopravní infrastruktury a zástavbou jednotlivých funkčních ploch není přímo ovlivněno uplatňování jednotlivých opatření vedoucích k naplnění specifických cílů. Rozvoj území má všeobecně pozitivní vliv na rozvoj města, aktivit v něm a jeho ekonomiku, nelze ale identifikovat jednoznačnou vzájemnou vazbu ať už pozitivní, tak negativní.

Priorita 1 – Udržitelná doprava ve městě

Specifický cíl 1.1 – Optimálním způsobem regulovat dopravu uvnitř lázeňského území a zajistit zde odpovídající dopravní obslužnost, snížit dopravní přetížení centra města, zvýšit plynulost dopravy na nejexponovanějších místech. Minimalizovat negativní dopady tranzitní dopravy, zejména hlukovou zátěž

Priorita 2 – Rozvoj sociální infrastruktury a služeb

Specifický cíl 2.1 – Přizpůsobit zaměření sociálních služeb a kapacity pro trvalou péči o seniory postupnému stárnutí populace ve městě

Specifický cíl 2.2 – Zlepšit podmínky pro sociální i ekonomické začleňování specifických skupin obyvatel

Specifický cíl 2.3 – Rozvinout koncept prostupného bydlení ve městě a zřizovat byty se zvláštním určením

Priorita 3 – Příznivé podmínky pro život ve městě

Specifický cíl 3.1 – Omezit projevy asociálního chování, vandalismu a poškozování veřejného majetku a zvýšit pocit bezpečí obyvatel i návštěvníků města

Specifický cíl 3.2 – Rozvíjet infrastrukturu pro kulturu, sport a volný čas podle potřeb a zájmů obyvatel města i návštěvníků

Specifický cíl 3.3 – Zajistit potřebnou infrastrukturu pro školní a předškolní vzdělávání

Priorita 4 – Kvalitní životní prostředí ve městě

Specifický cíl 4.1 – Zajistit efektivní nakládání s odpady a udržovat čisté město

Specifický cíl 4.2 – Zvyšovat hodnotu veřejného prostoru a kvalitu veřejné zeleně

Priorita 5 - Posílení místní ekonomiky

Specifický cíl 5.2 - Usilovat v dlouhodobém horizontu o větší příležitosti k odbornému růstu vysokoškolsky a středoškolsky vzdělaných mladých lidí

Priorita 6 - Rozvoj lázeňství a cestovního ruchu

Specifický cíl 6.1 - Zachovat pro budoucí období potenciál pramenů vřídelní vody a minimalizovat potenciální antropogenní rizika. Zajistit způsobilost provozu léčivých pramenů a rozvodů vřídelní vody po technické stránce

Specifický cíl 6.2 - Budovat image „lázeňského města“, poskytujícího lázeňské služby na nejvyšší úrovni, doprovázené nabídkou kulturního a společenského vyžití

Specifický cíl 6.3 - Dosáhnout toho, aby bylo vnitřní lázeňské území pro svoji unikátní architektonickou hodnotu zapsáno na světové listině UNESCO

Specifický cíl 6.4 - Šířit mezi obyvateli města i potenciálními návštěvníky pozitivní obraz Karlových Varů jako jedinečného lázeňského města, vstřícného ke svým obyvatelům i návštěvníkům

Priorita 7 - Zapojení občanů do veřejného života

Specifický cíl 7.1 - Udržet a dále posilovat angažovanost obyvatel při správě města a při naplňování strategických cílů rozvoje města

Specifický cíl 7.2 - Posilovat u obyvatel města sounáležitost navzájem i s městem samotným

Priorita 8 - Správa města

Specifický cíl 8.1 - Řídit město a hospodařit s obecními prostředky transparentním a udržitelným způsobem a zachovávat finanční stabilitu města

S ohledem na výše uvedené lze konstatovat, že návrh dopravní infrastruktury a funkčního využití zájmového území je v souladu se Strategickým plánem udržitelného rozvoje města Karlovy Vary. Byly určeny specifické cíle, pro jejichž naplnění bude realizace dopravní infrastruktury v zájmovém území jednoznačným přínosem a pomůže k dosažení cílového stavu v rámci jednotlivých priorit a tím i globálního cíle města. Nebyly identifikovány žádné prioritní oblasti Strategického plánu udržitelného rozvoje města a pro jejich naplnění navržené specifické cíle a opatření, které by byly realizací navržené dopravní infrastruktury ohroženy, znesnadněny nebo znemožněny. Větší část specifických cílů Strategického plánu udržitelného rozvoje města nemá přímou souvislost s předmětem studie, nelze tedy stanovit přímou vazbu mezi realizací dopravní infrastruktury v zájmovém území a vlivem na příslušné specifické cíle. V obecné rovině lze konstatovat, že rozvojem města v zájmovém území může být pozitivně ovlivněno naplňování vybraných specifických cílů. Např. získání dobře dostupných a kvalitně dopravně obslužených ploch určených k výstavbě objektů občanské vybavenosti může pomoci naplnit cíl rozvíjení sociální infrastruktury (zřízení pečovatelských a azylových domů a infrastruktury pro kulturu, sport a volný čas.

5.2 doporučené zásady pro rozhodování

Studie řešení dopravy v polyfunkčním území drobné výroby a služeb v Karlových Varech Tašovicích a Dvorech byla zpracována ve dvou variantách, které byly navrženy na základě zhodnocení veškerých dostupných informací o území včetně známých plánovaných investic v zájmovém území i širší oblasti a na základě informací a stanovisek dotčených orgánů získávaných v průběhu zpracování studie. Navržená komunikační síť byla v obou variantách posouzena z pohledu kapacity pro cílový stav v roce 2041, kdy lze předpokládat plný rozvoj území po stránce zastavěnosti a zároveň lze předpokládat, že dosud nebudou realizovány významné infrastrukturní investice mající vliv na intenzitu dopravy v zájmovém území a jeho okolí (dálnice D6 Karlovy Vary obchvat, přeložka I/20

Toužim – Žalmanov). Dopravně inženýrským posouzením bylo prokázáno, že obě navržené varianty disponují dostatečnou kapacitou pro současný i budoucí výhledový stav a jsou tedy z pohledu nároků na řešení problémů v území plně srovnatelné. Při rozhodování, která z těchto variant bude určena jako cílová a stane se podkladem pro dokončení návrhu nového územního plánu, je třeba zohledňovat jednak relativní schopnost jednotlivých variant řešit konkrétní dopravní vazby v území, která se uplatněním různých dílčích prvků může lišit a jednak relativní investiční náročnost obou variant. Určení výsledné varianty bude záviset na posouzení dle zásad:

- **hospodárnosti**, tedy zda realizace navržených komunikací splňuje požadavky na ně kladené při minimalizaci nákladů
- **účelnosti**, tedy že je vynaloženými prostředky dosažena optimální míra dosažení požadovaného výsledku
- **efektivnosti**, tedy že objem vynaložených prostředků je úměrný k dosaženému výsledku

Dle výsledku dopravně inženýrského posouzení je navržená síť dostatečně kapacitní ve všech navržených variantách za předpokladu provedení úprav v rámci MÚK Jenišov. Varianta 2 přes výrazně vyšší investiční nároky a předpoklad komplikovanější realizace (větší rozsah výkupů soukromých pozemků) poskytuje přímější napojení na nadřazenou komunikační síť (silnici I/6), čímž zkvalitňuje dosažitelnost areálu institucí celokrajského významu pro obyvatele nejen města Karlovy Vary, ale celého Karlovarského kraje. Volba cílové varianty bude být předmětem rozhodnutí zadavatele studie, zpracovatel studie považuje obě varianty za realizovatelné a dostatečně kapacitní.

5.3 návrh etapizace

Navržená komunikační síť ve všech variantách slouží k dopravní obsluze plně rozvinutého území v rozsahu dle navržených funkčních ploch. Vzhledem ke struktuře sítě a jejímu napojení na stávající komunikace v několika bodech je možné ji realizovat etapově v průběhu časového období, po které bude docházet k rozvoji území. Návrh konkrétních etap musí odpovídat časovému předpokladu rozvoje jednotlivých zón, který není v době zpracování studie znám. Kapacitní posouzení sítě v jednotlivých fázích jejího budování v závislosti na rozsahu rozvinutých ploch by mělo být součástí dokumentace navazujících stupňů v rámci projektové přípravy konkrétních komunikací.

6 ORIENTAČNÍ PROPOČET NÁKLADŮ NA VYBUDOVÁNÍ DOPRAVNÍ OBSLUHY ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

Orientační propočet nákladů na vybudování dopravní obsluhy řešeného území byl kalkulován na základě dostupných cenových dat staveb pozemních komunikací. S ohledem na formu a obsah studie je nezbytné tento odhad považovat za předběžný a orientační.

Ve variantě 1 je předpokládáno vybudování cca 3,8 km místních komunikací včetně 3 okružních a 3 stykových křižovatek a úprava jedné stávající stykové křižovatky. Náklady na vybudování sítě pozemních komunikací v rozsahu této varianty byly odhadnuty na cca 120 – 150 mil. Kč.

Ve variantě 2 je předpokládáno vybudování cca 3,4 km místních komunikací včetně 3 okružních a 4 stykových křižovatek, kolektorových vozovek v délce cca 2,5 km, ramp nové mimoúrovňové křižovatky v délce cca 1,0 km, úprava jedné stávající stykové křižovatky, úprava ramp jedné stávající mimoúrovňové křižovatky a rozšíření stávajícího

mostu či vybudování mostů nových pro kolektorové vozovky. Náklady na vybudování sítě pozemních komunikací v rozsahu této varianty byly odhadnuty na cca 290 – 320 mil. Kč.

Plzeň 08/2018

Bc. Martin Leška