Nedvěd s.r.o.
PROJEKT PLZEŇ, PROJEKTOVÁ KANCELÁŘ
KOTEROVSKÁ 177, 326 00 PLZEŇ

	[redacted]	[redacted]	[redacted]
KRAJ:	PLZEŇSKÝ	OBEC:	ROKYCANY
STAVEBNÍK:	Správa a údržba silnic Plzeňského kraje, p.o., Koterovská 462/162, Koterov, 326 00 Plzeň		

RAZÍTKO

Nedvěd s.r.o.
PROJEKT PLZEŇ
326 00 PLZEŇ, Koterovská 177
tel.: 377 483 321-9, www.dprojekt.cz
IČ 26388791, DIČ CZ26388791

OBCHVAT ROKYCANY

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

SOUBOR	
DATUM	05/2025
STUPEŇ	STUDIE
ZMĚNA Č.	
MĚŘÍTKO	PŘÍLOHA / PARÉ
	A.

Akce: OBCHVAT ROKYCANY

VYHLEDÁVACÍ STUDIE

Objednatel: Správa a údržba silnic Plzeňského kraje, příspěvková organizace,

Koterovská 462/162, Koterov, 326 00 Plzeň

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

zpracoval: [redacted]

datum: 05/2025

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1. Stavba

Název stavby:	OBCHVAT ROKYCANY
Katastrální území:	Rokycany
Kraj:	Plzeňský
Silnice:	II/183, II/605
Charakter stavby:	Novostavba

1.2. Objednatel

Název objednatele:	Správa a údržba silnic Plzeňského kraje, příspěvková organizace
Adresa:	Koterovská 462/162, Koterov, 326 00 Plzeň
IČ:	720 53 119

1.3. Zhotovitel studie

Název:	D PROJEKT PLZEŇ Nedvěd s.r.o.
IČ:	263 88 791
Sídlo:	Útušice 66, 332 09 Štěnovice
Kontaktní adresa:	Koterovská 574/177, 326 00 Plzeň
Vedoucí projektu:	[redacted]
Odpovědný zástupce:	[redacted]

2. ZDŮVODNĚNÍ STUDIE

Na základě smlouvy o dílo uzavřené se Správou a údržbou silnic Plzeňského kraje, příspěvkovou organizací, byla vypracována vyhledávací studie řešení trasy západního obchvatu města Rokycan.

Účel studie a sledované cíle

Úkolem vyhledávací studie bylo nalezení vhodné trasy západního obchvatu města Rokycan v návaznosti na realizovanou trasu „obchvatu Rokycany – Hrádek“, která zajistí převedení silniční dopravy ze stávajícího průjezdního úseku silnice II/183 (ul. Šťáhlavské) městem Rokycany včetně odlehčení dopravní zátěže na stávající okružní křižovatce silnice II/605 a II/183 a zároveň zajistí dopravní napojení rozvojového území „Pod Čilinou“, které je územním plánem určeno k zástavbě, na kapacitní komunikační síť v území, se zohledněním stávajících a budoucích dopravních vazeb.

Součástí studie je kromě vlastního řešení nově navržených tras i dopad navrženého řešení do majetkoprávních vztahů, zákres do aktuálního územního plánu a odhad stavebního nákladu.

Potřebnost a naléhavost stavby

S ohledem na závěry posouzení „Rokycany obchvat, dopravní model“ (EDIP s.r.o., 03/2024), je vyhledávaná trasa západního obchvatu města Rokycan potřebná pro další rozvoj (dostavbu) území v lokalitě „Pod Čilinou“ s ohledem na její rozsah a předpokládané generované výhledové dopravní zátěže, které budou míst dopad na komunikační síť. Současně nová trasa západního obchvatu města Rokycan významně odlehčí dopravní zatížení stávající okružní křižovatky silnic II/605 a II/183 (ulice Plzeňská x Arbesova), které je v současnosti na hranici kapacity.

3. ZÁJMOVÉ ÚZEMÍ

Zájmové území bylo vymezeno objednatelem a jeho rozsah je dán zejména koridory určenými uzemním plánem pro umístění staveb dopravní infrastruktury.

Jedná se o západní okraj města Rokycany v prostoru mezi vrchem (polesím) Čilina a zástavbou města a dále pak o území navazující na inundační plochy vodního toku Klabava.

Z hlediska konfigurace terénu se jedná o území částečně pak svažitě směrem severovýchodním a částečně rovinaté (inundační plochy vodního toku Klabava).

Z hlediska dopravního je zájmové území dáno průběhem stávajících silnic II/183, III/183 32 a II/605. Územím pak prochází stávající místní komunikace napojující lokalitu „Pod Čilinou“ na území města Rokycany a síť účelových komunikací (polních a lesních cest) určených pro přístup do navazujícího území.

Řešeným území dále prochází železniční trati č. 170 Praha – Beroun – Plzeň

Předmětem studie byl rovněž průzkum průběhů stávajících inženýrských sítí.

4. VÝCHOZÍ ÚDAJE PRO NÁVRH VARIANT

Kategorie a návrhová kategorie, nebo funkční skupina a typ příčného uspořádání předmětné PK, případně její další charakteristiky

V návaznosti na navazující síť stávajících páteřních komunikací v území (silnice II/605 a II/183) je vycházeno ze základní kategorie navržených komunikací S 9,5/90 tj. šířka jízdního pruhu 3,50 m, zpevněná krajnice šířky 0,75 m, nezpevněná krajnice šířky 0,50, celková základní (kategorijní) šířka 9,50 m.

Související nebo dotčené PK a/nebo dráhy (určující návrhové prvky)

Souvisejícími komunikacemi jsou místní a účelové komunikace, určené pro přístup do navazujícího území, resp. rozvojového území. Návrhové prvky těchto komunikací nejsou rozhodujícím faktorem pro řešenou trasu a budou určeny v rámci navazujících dokumentací přípravy stavby.

Mosty (návrhová rychlost, prostorové uspořádání, jiné požadavky)

Návrhové parametry na mostních objektech odpovídají návrhovým parametrům převáděných komunikací (základní kategorie navržených komunikací S 9,5/90).

Tunely (návrhová rychlost, prostorové uspořádání, základní informace o inženýrsko-geologických podmínkách, jiné požadavky)

Nejsou předmětem návrhu

Požadavky na obslužná dopravní zařízení (odpočívky, celnice, SSÚD apod.)

Stavba je bez požadavku na obslužná zařízení.

požadavky na inteligentní dopravní systémy

Stavba je bez požadavku na inteligentní dopravní systémy.

Dopravně inženýrské údaje (zdroje a cíle dopravy, výhledové intenzity)

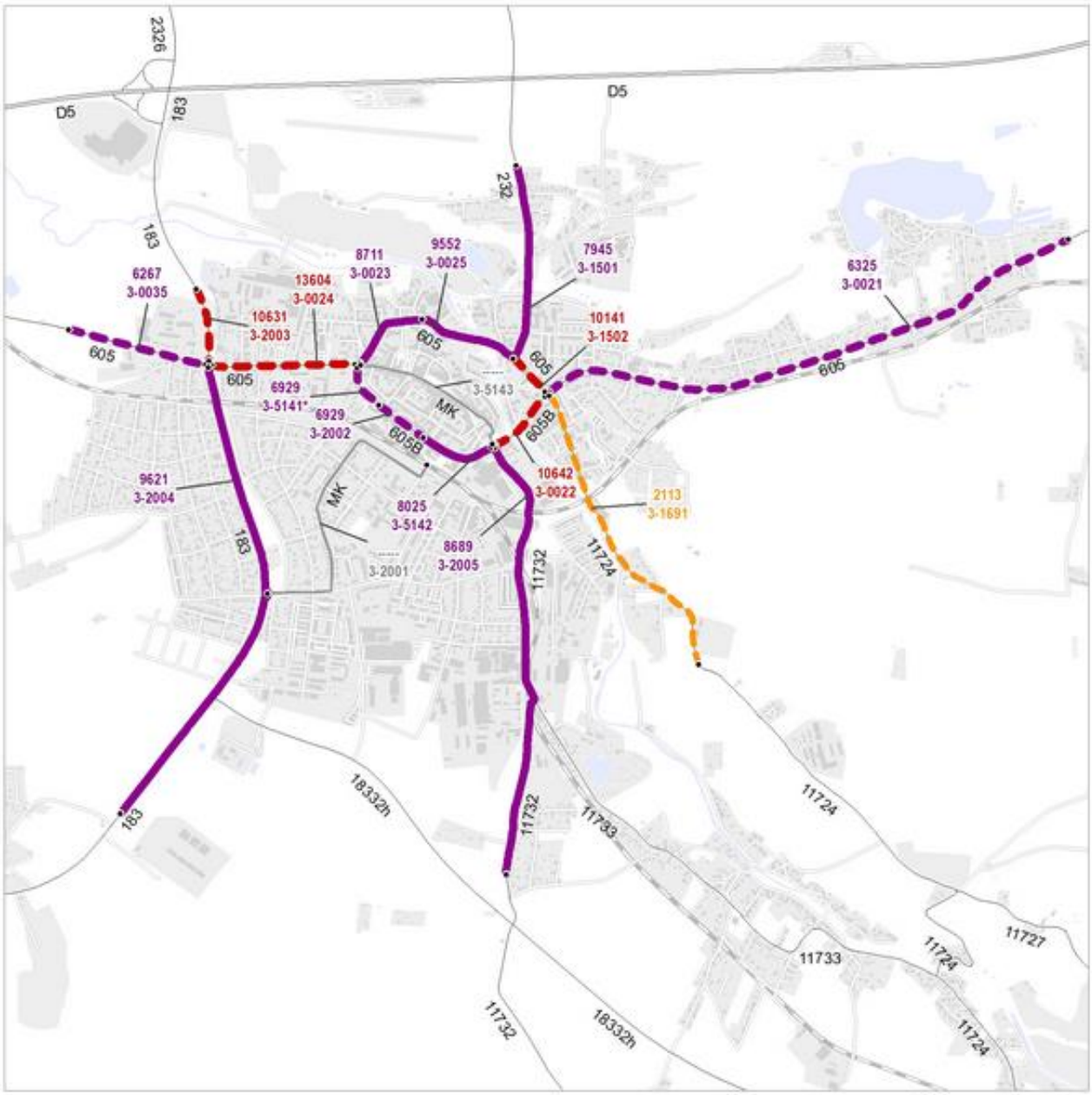
Podle výsledků celostátního sčítání dopravy v roce 2025 byla zjištěna intenzita dopravy (RPDI):

na silnici II/605

- ve sčítacím úseku č. 3-0024: 13604 voz/den, z toho 1743 těžkých (13 %)
- ve sčítacím úseku č. 3-0035: 6267 voz/den, z toho 992 těžkých (16 %)

na silnici II/183

- ve sčítacím úseku č. 3-2003: 10631 voz/den, z toho 1742 těžkých (16 %)
- ve sčítacím úseku č. 3-2004: 9621 voz/den, z toho 1569 těžkých (16 %)



Výsledky CSD 2020 - zdroj: rsd.cz.

Geotechnické údaje (z archivu Geofondu ČGS, případně z orientačního GTP/IGP), ložiska nerostů

Studie je z hlediska geotechnického posouzení řešena pouze na základě informací objednatele bez konkrétního geotechnického posudku. V řešeném území nejsou evidované chráněné lokality nerostných surovin, resp. výhradní ložiska (evidované Českou geologickou službou – Geofondem).

Technická infrastruktura

Územím prochází množství stávajících inženýrských sítí, jejichž průběhy byly do situačních výkresů převzaty z předaných podkladů od jednotlivých správců.

Podklady pro zpracování studie byly následující:

- Územní plán Rokycany
- Rokycany obchvat, dopravní model (EDIP s.r.o., 03/2024)
- Regulační plán lokality Pod Čilinou v Rokycanech (Projektové sdružení Ing. arch. Tomáš Havrda - Ing. arch. Michal Schwarz, 2019)
- Rokycany, studie propojení silnice II/605 Litohlavská s ul. Arbesova (DPROJEKT PLZEŇ Nedvěd s.r.o., 2017)
- Digitální model terénu (ČÚZK)
- Základní mapa 1:10000 (ČÚZK)
- Ortofoto České republiky (ČÚZK)
- digitální podklad pozemkové mapy
- požadavky objednatele
- vlastní průzkum stávající dopravní sítě, organizace dopravy a dopravního značení
- podklady o průběhu stávajících podzemních inženýrských sítí potvrzené jednotlivými správci
- závěry z jednání s objednatelem

5. CHARAKTERISTIKY ÚZEMÍ Z HLEDISKA JEJICH VLIVŮ NA NÁVRH VARIANT TRAS

Popis vlivů na jednotlivé trasy vychází z kapitoly 3. ZÁJMOVÉ ÚZEMÍ, kde jsou specifikovány vlivy území ve vztahu k vytipovanému koridoru.

Jedná se zejména o průchod koridorů územím z hlediska životního prostředí, z hlediska členitosti terénu a z hlediska využití území ve vztahu ke stávajícímu osídlení a k rozvojovým plochám.

Z hlediska krajinářského návrh ovlivňuje zejména aktivní zóna záplavového území vodního toku Klabava a hranice záplavového území s periodicitou 100 let.

6. ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKY VARIANT

V rámci vyhledávací studie bylo hodnoceno 6 variant řešení. Návrh těchto variant vychází z dokumentu „Rokycany obchvat, dopravní model“ (EDIP s.r.o., 03/2024), předaného objednatelem. V rámci toho dokumentu byly modelovány jednotlivé návrhové stavy dopravní sítě města a byl hodnocen jejich dopad na stávající a výhledové intenzity dopravy na této síti.

VARIANTA 0 – jedná se tzv. „nulovou“ variantu, tj. komunikační síť je zachována bez úprav.

Pro nově navržené varianty tras obchvatu Rokycany je společně respektován koridor určený uzemním plánem. Navržená trasa západního obchvatu města je napojena na silnici II/183 v místě stávající stykové křižovatky se silnicí III/183 32 (obchvat Rokycany – Hrádek) formou jejího doplnění o čtvrtý paprsek (nově vzniká průsečná křižovatka). Trasa v rámci všech variant dále od křižovatky s II/183 prochází podél jihozápadního okraje rozvojového území „Pod Čilinou“ až do polohy kontaktu trasy s výběžkem lesního porostu polesí Čilina (cca km 1,7 trasy).

VARIANTA 1 (*varianta 2 dle dopravního modelu EDIP*) – Navržená trasa západního obchvatu (TRASA 1) dále pokračuje směrem severozápadním s napojením do stávající trasy silnice II/605 ve směru na obec Ejpovice. Silnice II/605 je na navrženou trasu obchvatu napojena TRASOU 1.1 v prostoru za nadjezdem železniční trati formou mimoúrovňové křižovatky (typ „rozštěp“).

VARIANTA 1A (*varianta 3a dle dopravního modelu EDIP*) – Navržená trasa západního obchvatu (TRASA 1) dále pokračuje směrem severozápadním s napojením do stávající trasy silnice II/605 ve směru na obec Ejpovice. Silnice II/605 je na navrženou trasu obchvatu napojena TRASOU 1.1 v prostoru za nadjezdem železniční trati formou mimoúrovňové křižovatky (typ „rozštěp“). Řešení je shodné s variantou 1 a je dále doplněno o komunikační propojení se silnicí II/183 ve směru MÚK D5 Rokycany (cca v ploše koridoru dle územního plánu). Toto propojení je napojeno na trasu obchvatu formou stykové křižovatky, ve

směru k dálnici D5 kříží mimoúrovňově železniční trať, v dalším průběhu kříží mimoúrovňově stávající silnici II/605 a následně plynule přechází do stopy stávající silnice II/183, která je na navržené propojení připojena formou nové průsečné křižovatky v místě stávajícího napojení výrobního areálu.

VARIANTA 1B (*varianta 3a dle dopravního modelu EDIP*) – Navržená trasa západního obchvatu (TRASA 1) dále (od společného úseku variant) pokračuje směrem severozápadním s napojením do stávající trasy silnice II/605 ve směru na obec Ejpovice. Silnice II/605 je na navrženou trasu obchvatu napojena v prostoru za nadjezdem železniční trati formou mimoúrovňové křižovatky (typ „rozštěp“). Řešení je shodné s variantou 1 a je dále doplněno o komunikační propojení se silnicí II/183 ve směru MÚK D5 Rokycany (TRASA 1.2.). Toto propojení je napojeno na trasu obchvatu formou mimoúrovňové křižovatky (typ „rozštěp“). Trasa 1.2. ve směru k silnici II/183 kříží mimoúrovňově železniční trať, v dalším průběhu kříží mimoúrovňově stávající silnici II/605 a následně se stáčí směrem východním, je vedena při severním okraji zastavitelného území města a je napojena na stávající silnici II/183 v poloze budoucí stykové křižovatky (dle studie „Rokycany, studie propojení silnice II/605 Litohlavská s ul. Arbesova“ formou jejího doplnění o čtvrtý paprsek nově vzniklé křižovatky.

VARIANTA 2 (*varianta 3b dle dopravního modelu EDIP*) – Navržená trasa západního obchvatu (TRASA 2) dále (od společného úseku variant) pokračuje směrem severovýchodním ve směru MÚK D5 Rokycany. Tato trasa v dalším průběhu kříží mimoúrovňově železniční trať, dále pak kříží mimoúrovňově stávající silnici II/605 a následně plynule přechází do stopy stávající silnice II/183, která je na TRASU 2 připojena formou nové průsečné křižovatky v místě stávajícího napojení výrobního areálu. Součástí řešení je i možné napojení stávající silnice II/605 ve směru od Ejpovic na navrženou trasu a její další možné propojení na silnici II/183 v nové trase – řešení tohoto propojení je však s ohledem na výškové vedení trasy 2 v místě křížení se železniční tratí nevhodné.

VARIANTA 2A (*vychází z varianty 3b dle dopravního modelu EDIP*) – Navržená trasa západního obchvatu (TRASA 2) je řešena shodně s variantou 2. Součástí řešení je možné napojení silnice II/605 na silnici II/183 v nové trase – řešení tohoto propojení je však s ohledem na výškové vedení trasy 2 v místě křížení se železniční tratí nevhodné. Stávající silnice II/605 ve směru od Ejpovic je na navrženou trasu 2 napojena formou nově mimoúrovňové křižovatky (typ „rozštěp“) v prostoru nad železniční tratí. Stávající křížení silnice II/605 a železniční trati (nadjezd) je v návrhu varianty 2A zrušeno.

Řešení jednotlivých variant je patrné z grafických příloh č. B.2.1 – B.2.6 SITUACE 1:10 000. Součástí těchto příloh je i popis předpokládaných intenzit dopravy na navržených komunikacích i na stávající dopravní síti.

S ohledem na předpokládané budoucí dopravní zatížení navržených komunikací v jednotlivých zpracovaných variantách a s ohledem na náročnost průchodu inundačním území vodního toku Klabava byla na základě projednávání jednotlivých navržených variant řešení v průběhu zpracování studie doporučena k dalšímu rozpracování VARIANTA 1B.

6.1. VARIANTA 1B

Geometrie tras

– posouzení hodnoty jednotlivých tras z hlediska oblouků, přímek, sklonů, jejich vzájemných vztahů a celkové délky.

Trasa 1 je navržena začátkem úprav s napojením na silnici II/183 v místě stávající stykové křižovatky se silnicí III/183 32 (obchvat Rokycany – Hrádek) formou jejího doplnění o čtvrtý paprsek (nově vzniká průsečná křižovatka). Od začátku úprav prochází trasa v úseku cca 40 m v přímé, na tento přímý úsek navazuje levostranný kruhový oblouk o poloměru R=600 m se symetrickými přechodnicemi L=50 m. Trasa dále pokračuje přímým úsekem délky cca 356 m, pravostranným kruhovým obloukem o poloměru R=550 m se symetrickými přechodnicemi L=90 m, přímým úsekem délky cca 715 m, levostranným kruhovým obloukem o poloměru R=850 m se symetrickými přechodnicemi L=90 m a přímým úsekem délky cca 102 m až do konce úprav, kde navazuje na trasu stávající silnice II/605 ve směru Ejpovice. Celková délka Trasy 1 činí 2,933 km.

Napojení na stávající silnici II/605 je navrženo v prostoru před západním okrajem stávajícího nadjezdu železnicí trati a je řešeno formou mimoúrovňové křižovatky typu „rozštěp“ a návrhem komunikace Trasa 1.1. Vlastní trasa 1.1. navazuje přímým úsekem na mostní objekt železničního nadjezdu a je vedena levostranným obloukem o poloměru R=150 m, dále přímým úsekem délky podchází Trasu 1 a dvěma protisměrnými oblouky navazuje na Trasu 1 ve směru od Ejpovic. Křižovatka je doplněna samostatnou větví propojující Trasu 1.1. s Trasou 1. ve směru na Ejpovice.

Součástí návrhu je komunikace Trasa 1.2, která je navržena začátkem úprav s napojením na silnici II/183 v poloze budoucí stykové křižovatky (dle studie „Rokycany, studie propojení silnice II/605 Litohlavská s ul. Arbesova“ formou jejího doplnění o čtvrtý paprsek (nově vzniká průsečná křižovatka). Od začátku úprav prochází Trasa 1.2 v úseku cca 12 m v přímé, na tento přímý úsek navazuje pravostranný kruhový oblouk prostý o poloměru R=200 m. Trasa dále pokračuje navazujícím levostranným kruhovým obloukem prostým o poloměru R=600 m, přímým úsekem délky cca 135 m, levostranným kruhovým obloukem prostým o poloměru R=80 m a navazujícím pravostranným kruhovým obloukem prostým o poloměru R=210 m až do konce úprav, kde se trasa 1.2. napojuje na Trasu 1 (ve směru k jejímu začátku úprav). Celková délka Trasy 1.2. činí 1,468 km. Trasa 1.2. kříží formou mostních objektů stávající silnici II/605 a stávající železniční trať. Navrženou trasu 1 pak kříží ve spodní úrovni. Napojení na trasu 1 je řešeno formou mimoúrovňové křižovatky typu „rozštěp“ Vlastní trasa 1.2. je doplněna samostatnou větví propojující Trasu 1.2. s Trasou 1. ve směru k D5 – v návrhu se jedná o trasu 4 v délce 0,266 km.

Průběh trasy navržených tras včetně vazeb na území je patrný z grafické přílohy č. B.3 SITUACE NAVRHOVANÉHO ŘEŠENÍ – VARIANTA 1B.

Z grafické přílohy č. B.4. PODÉLNÉ PROFILY – VARIANTA 1B je pak zřejmý výškový průběh nivelety jednotlivých navržených tras v ose. Výškové řešení je ovlivněno jednak konfigurací terénu, vazbami na navazující silniční síť a dále pak požadavky na vykřížení s železniční tratí č. 170 Praha – Beroun – Plzeň, vykřížení se stávající silnicí II/605 a vykřížení navržených komunikací v místech navržených mimoúrovňových křižovatek. Výškový průběh nivelety se pohybuje v rozsahu 0,67 – 6,4 %.

V návaznosti na navazující síť stávajících páteřních komunikací v území (silnice II/605 a II/183) jsou navržené komunikace řešeny s návrhovou kategorií silnice S 9,5/90 tj. šířka jízdního pruhu 3,50 m, zpevněná krajnice šířky 0,75 m, nezpevněná krajnice šířky 0,50. základní uspořádání je patrné z grafické přílohy č. B.5. ŠÍŘKOVÉ USPOŘÁDÁNÍ.

Křižovatky

– zdůvodnění návrhu,

– druh, umístění, počet.

Z grafické přílohy č. B.3 SITUACE NAVRHOVANÉHO ŘEŠENÍ – VARIANTA 1B je patrné rozmístění úrovňových i mimoúrovňových křižovatek a vykřížení se stávající železniční tratí č. 170 Praha – Beroun – Plzeň a vykřížení se stávající silnicí II/605. Vzdálenost křižovatek je ovlivněna hustotou zástavby a požadavky na připojení urbanizovaného a rozvojového území.

Na Trase 1 jsou navrženy celkem 3 úrovňové křižovatky a 2 mimoúrovňové křižovatky. Tvary jednotlivých křižovatek, resp. průběhy ramp mimoúrovňových křižovatek a úpravy navazujících komunikací jsou patrné ze situace (grafická příloha č. B.3).

Jedná se o průsečnou křižovatku v začátku úprav (v místě stávající stykové křižovatky silnici II/183 a III/183 32), dále pak o novou stykovou křižovatku v km 0,801 38, která bude zajišťovat dopravní napojení rozvojového území „Pod Čilinou“ a zároveň umožní vykřížení stávající pěší turistické trasy do polesí Čilina, dále se pak jedná o novou průsečnou křižovatku v km 1,223 14 v místě stávající místní komunikace ul. Tymákovské, která kromě dopravního napojení stávající zástavby bude rovněž zajišťovat dopravní napojení rozvojového území „Pod Čilinou“.

V rámci řešení jsou pak navrženy mimoúrovňové křižovatky – v km cca 1,8 je křižovatkou typu „rozštěp“ napojena navržená Trasa 1.2, a v km cca 2,3 je pak křižovatkou typu „rozštěp“ napojena stávající silnice II/605 v prostoru za nadjezdem železniční trati ve směru na Ejpovice.

Mosty, tunely, galerie, opěrné zdi

– zdůvodnění návrhu,

– umístění, počet, délky.

Mimoúrovňová křížení a křížení s železniční tratí jsou řešena mostními objekty, jejichž technické parametry budou podrobněji řešeny v dalších stupních přípravné dokumentace. V návrhu s jedná o 3 mostní objekty v místě křížení s navrženými a stávajícími komunikacemi a 1 mostní objekt v místě křížení s železniční tratí. Délky mostních objektů se budou pohybovat v rozsahu cca 25 – 40 m.

V rámci trasy 1 se jedná o mostní objekt v km 1,869 26 ve vykřížení s Trasou 1.2. navržené mimoúrovňové křižovatky s touto trasou a o mostní objekt v km 2,300 00 ve vykřížení s Trasou 1.1. navržené mimoúrovňové křižovatky (napojení silnice II/605 ve směru Rokycany – Ejpovice).

V rámci trasy 12 se jedná o mostní objekt v km 0,768 87 ve vykřížení se stávající silnicí II/605 a o mostní objekt v km 0,922 00 ve vykřížení se stávající železniční tratí č. 170 Praha – Beroun – Plzeň.

Obslužná zařízení

– umístění, předpokládaná kapacita zařízení, požadavky na plochy,

– připojení na zdroje vody a energií.

V rámci navrženého řešení není uvažováno s umístěním obslužných zařízení.

Inteligentní dopravní systémy

– základní technické řešení včetně stručného výčtu prvků ITS a popisu použitých technologií, místa instalace a definice komunikačních rozhraní,

– vazba na nadřazené systémy ITS,

– případně další údaje dle požadavků rezortních metodik (např. Přílohy B Směrnice MD č. V-2/2012) anebo požadavků zadavatele/objednatele.

Návrh případných inteligentních systému nebyl předmětem studie.

Vybavení území

– nároky na přeložky a úpravy dopravní infrastruktury (souvisící pozemní komunikace, dráhy), technické infrastruktury a vodotečí, demolice, zásahy do důležitých ochranných pásem.

Zájmovým územím prochází podzemní a nadzemní inženýrské sítě, v rámci studie byly zakresleny jejich trasy sítí a byl určen střet těchto sítí s navrženou trasou.

U nadzemních rozvodů se jedná zejména o rozvody VN a NN. Další stupeň PD určí rozsah a detailní způsob úprav na vzdušných rozvodech, resp. úprav na jejich stožárech.

Kromě vzdušných rozvodů je v zájmovém území uloženo množství podzemních inženýrských vedení, s nimiž navrhovaná trasa přichází do bezprostředního kontaktu. V dotčeném (řešeném) úseku se jedná zejména o střet s rozvody VTL plynovodu.

Veškeré průběhy inženýrských sítí v zájmovém území byly převzaty ze zákresů jednotlivých správců a potvrzené průběhy jsou uloženy u zpracovatele studie.

Realizace stavby

– všeobecná problematika realizace stavby.

Přepokládaný horizont realizace stavby nebyl v době zpracování studie znám. Časový průběh realizace bude ovlivněn kromě potřeb z hlediska dopravního zatížení zejména finančními možnostmi a náročností přípravy jednotlivých úseků stavby včetně nezbytného řešení majetkoprávních vztahů.

7. ZÁVĚR A DOPORUČENÍ

Úkolem vyhledávací studie bylo nalezení vhodné trasy západního obchvatu města Rokycan v návaznosti na realizovanou trasu „obchvatu Rokycany – Hrádek“, která zajistí převedení silniční dopravy ze stávajícího průjezdního úseku silnice II/183 (ul. Šťáhlavské) městem Rokycany včetně odlehčení dopravní zátěže na stávající okružní křižovatce silnice II/605 a II/183 a zároveň zajistí dopravní napojení rozvojového území „Pod Čilinou“, které je územním plánem určeno k zástavbě, na kapacitní komunikační síť v území, se zohledněním stávajících a budoucích dopravních vazeb.

Po prověření variantních možností a po projednání navrhovaných řešení v rozpracovanosti bylo přistoupeno k dopracování vybrané varianty – jedná se o VARIANTU 1B. Lze konstatovat, že tato varianta je přijatelná zejména z hlediska bezpečnosti silničního provozu a z hlediska zajištění převedení výhledových dopravních zátěží na území města Rokycany, které lze očekávat v rámci cílového stavu zástavby lokality „Pod Čilinou“. Zároveň od tohoto řešení lze očekávat částečné snížení dopravní zátěže na stávající silnici II/183 (ul. Šťáhlavské) a ve stávající okružní křižovatce silnic II/605 a II/183 (ulice Plzeňská x Arbesova).

Zpracovatel doporučuje v rámci navazující přípravy navrhovaného záměru následující kroky:

- Provést aktualizaci dopravního modelu města Rokycany a ověřit předpoklady studie posouzením dopadu navrženého řešení na výhledové intenzity dopravy.
- Aktualizovat územně plánovací dokumentace formou zahrnutí koridorů pro navržené trasy komunikací a zařadit jejich průběh do veřejně prospěšných staveb.
- S ohledem na dopravní zatížení stávající okružní křižovatky silnic II/605 a II/183 (ulice Plzeňská x Arbesova), která je v současnosti na hraně své kapacity, a s ohledem na neznámý horizont realizace řešeného záměru, prověřit možné stavební úpravy této křižovatky, které budou směřovat k jejímu zkapacitnění (i s ohledem na předpokládané přitížení po zprovoznění stavby „Napojení severního Rokycanska“).

Dopad navrženého řešení do majetkoprávních vztahů je patrný z grafických příloh č. B.6.1. – B.6.3. ZÁKRES DO KATASTRÁLNÍ MAPY – DÍL 1 - DÍL 3, vlastnické vztahy jsou pak předmětem samostatné přílohy C. VÝPIS DOTČENÝCH POZEMKŮ.

Zákres navrženého řešení do platného územního plánu je patrný z grafické přílohy č. B.7. VARIANTA 1B – ZÁKRES DO ÚZEMNÍHO PLÁNU

Zákres navrženého řešení do leteckého snímku území je patrný z grafické přílohy č. B.8. VARIANTA 1B – ZÁKRES DO ORTOFOTO

Odhad investičních nákladů je předmětem části D. ODHAD NÁKLADŮ.