





	VED.PROJEKTU  Ing. Václav MAŠEK	ODP.PROJEKTANT  Ing. Karel NEDVĚD	PROJEKTANT  Ing. Václav MAŠEK	RAZÍTKO  Nedvěd s.r.o. DPROJEKT PLZEŇ 326 00 PLZEŇ, Koterovská 177 tel.: 377 483 321-9, <a href="http://www.dprojekt.cz">www.dprojekt.cz</a> IČ 26388791, DIČ CZ26388791	
KRAJ:	PLZEŇSKÝ	OBEC:	TACHOV		
OBJEDNATEL:	SÚS PK				
<b>II/198 TACHOV – OBCHVAT</b> aktualizace studie technického řešení z roku 2007				SOUBOR	TC-obchvat2020-PZ.docx
				DATUM	10/2020
				STUPEŇ	STUDIE
				ZMĚNA Č.	
<b>A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA</b>				MĚŘÍTKO	PŘÍLOHA / PARÉ <b>A.</b>

Akce: II/198 TACHOV – OBCHVAT

aktualizace studie technického řešení z roku 2007

Objednatel: Správa a údržba silnic Plzeňského kraje, Koterovská 462/162, 326 00 Plzeň

## **PRŮVODNÍ ZPRÁVA**

zpracoval: Ing. Václav Mašek

datum: 10/2020

## **1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE**

### **1. Stavba**

Název stavby:	II/198 TACHOV – OBCHVAT aktualizace studie technického řešení z roku 2007
Katastrální území:	Pernolec, Oldřichov u Tachova, Tachov, Vítkov u Tachova, Ctiboř u Tachova
Kraj:	Plzeňský
Silnice:	II/199, II/198
Charakter stavby:	Novostavba

### **2. Objednatel**

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

### **3. Projektant**

Název:	D PROJEKT PLZEŇ Nedvěd s.r.o.
Sídlo:	Útušice 66, 332 09
Kontaktní adresa:	Koterovská 177, 326 00 Plzeň
Zodpovědný projektant:	Ing. Karel Nedvěd, ČKAIT 0200110 - AI v oboru dopravní stavby
IČ:	263 88 791

## **2. ZDŮVODNĚNÍ STUDIE**

Na základě objednávky včetně specifikace požadavků byla vypracována aktualizace studie technického řešení trasy východního obchvatu Tachova z roku 2007 včetně alternativního vedení části trasy zpracovaného v roce 2016. Aktualizace studie má za úkol definovat výsledný průběh trasy vč. možností dělení trasy na dílčí etapy s ohledem na řešení nejzávažnějších dopravních problémů v průtahu městem Tachov souvisejících s lokalizací a dopravní dostupností průmyslové zóny v prostoru bývalých kasáren a na závěr stanovit podmínky a požadavky na zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí.

Aktualizace studie trasy je řešena pro jedinou výslednou variantu vycházející z kombinací původních variant ze studie z roku 2007, resp. zapracováním pozdějších aktualizací některých úseků. Jedná se v rozsahu mezi obcemi Pernolec – Ctiboř o úsek v délce cca 7,52 km.

Východní obchvat města Tachova řeší trasu, která navazuje v prostoru jihovýchodně od Tachova na silnice II/198 a II/199, které přivádějí dopravu ve směru od dálnice D5. Studie upřesňuje průběh obchvatu v území řešeném ÚP Tachova a prochází až na okraj k.ú. Ctiboř, kde navazuje na realizovanou přeložku obchvatu obce. Trasa obchvatu města Tachova má dále v širším rozsahu vazbu na zprůjezdnění bývalého hraničního přechodu Pavlův Studenec ve směru do Německa, které může po některých úpravách silniční sítě přivést do prostoru Tachovska nové dopravní zátěže, a to jak z pohledu regionálních vztahů, tak i z pohledu vztahů nadregionálních, tzn. tranzitní dopravu směřující od dálnice A93 Hoff – Regensburg na dálnic D5 Rozvadov – Praha.

Účel studie byl popsán v předchozím odstavci, z hlediska rozvoje území a převádění dopravy mimo vlastní zastavěnou část jednotlivých obcí a města Tachova má obchvat velký význam jak z hlediska dopadu na životní prostředí, tak i z hlediska bezpečnosti jednotlivých zastavěných území s ohledem na parametry a stavebně technický stav stávajících komunikací.

Realizací návrhu trasy obchvatu by došlo k doplnění stávající silniční sítě Tachovska při zachování stávajících silnic v dnešních podmínkách, která by umožňovala přímou obsluhu zastavěných a zastavitelných území bez dopadu na historickou část města s problematickými parametry průtahových komunikací. Do doby realizace této trasy budou stávající průtahy silnic II. třídy městem Tachov sloužit pro převádění veškeré dopravy tranzitní i cílové v rámci území Tachovska.

### **3. ZÁJMOVÉ ÚZEMÍ**

Začátek úprav se nachází jihovýchodně od Tachova v prostoru v blízkosti stávající křižovatky II/198 a II/199 v k.ú. Pernolec, konec úprav je pak v k.ú. Ctiboř severozápadně od Tachova. V začátku úprav trasa obchvatu navazuje na stávající silniční síť (silnice II/198, resp. II/199) a v konci úprav na silnici III/199 20.

Zájmové území předpokládá pro trasování silnice II/198 (uvažované výhledové označení), resp. II/199 probíhá ve směru jihovýchod – severozápad ve vazbě na sídelní útvary, resp. jejich části a stávající dopravní trasy silnic. Zájmové území je charakterizováno terénem pahorkovitým.

Dominantou území je široké údolí řeky Mže s vazbou na Oldřichov (část města Tachova). Terén v průběhu trasy překonává značné výškové rozdíly. Území, kde byly varianty trasy obchvatu vedeny, prochází terénem s nadmořskou výškou v rozsahu 466 – 589 m.n.m.

V zájmovém území se nachází síť ÚSES.

Z hlediska průchodnosti silniční trasy se jeví vhodná poloha v prostoru mimo lesní celky k.ú. Oldřichov, průchodné a překonatelné se zdají pak být i navržené prostory křížení údolí řeky Mže, prostoru kolem skalního výchozu s opuštěným lomem a prostoru severně od Humlenského rybníku (Hejčák) a rybníku Kyvadlo. Z hlediska zastavěnosti území je pak trasa ovlivněna stávající zástavbou v prostoru bývalých kasáren. Vedení prostorem zástavby zemědělských objektů Vilémov včetně křížení s železniční tratí se v rámci návrhu ukazuje jako méně problémová oblast.

### **4. VÝCHOZÍ ÚDAJE PRO NÁVRH**

V souladu se studií z roku 2007 (dle kategorizace silnic II. třídy na území Tachovska a v návaznosti na realizované nebo připravované úseky) byla navržena kategorie obchvatu S 7,5/90, návrhová rychlost byla upravena v souladu s aktuálně platnou ČSN. Tato kategorie pak v zastavěném území bývalých kasáren přejde ve funkční skupinu sběrné komunikace (B) s typem příčného uspořádání MS2 21,0/8,0/50.

S ohledem na možné změny dopravních zátěží a skladby dopravy bude však nutno navrženou kategorii zhodnotit v rámci dalších stupňů dokumentace, a to i s ohledem na připravované modely dopravních zátěží na německé straně, které by pak s dopravou regionální mohly překračovat kapacitu uvažované kategorie S 7,5/90.

Navazující silniční síť je v současnosti tvořena silnicemi II. třídy – II/198 a II/199, které navazují na silnici I/21, resp. dálnici D5, a silnicí III. třídy - III/199 20, která převádí dopravu ve směru k bývalému hraničnímu přechodu Pavlův Studenec.

Územím dotčeným trasou pak prochází jednokolejná železniční trať Planá – Tachov s připravovaným záměrem na přeložku v rámci územně technické studie “Zlepšení infrastruktury na regionálních tratích Plzeňského kraje – Český les a Pošumaví”.

Z hlediska vybavení tras mostními objekty je nezbytné uvažovat se stavebně náročným přemostěním údolí řeky Mže a dále pak dalšími méně náročnými mostními objekty přes železniční trať, resp. silnice II. a III. třídy, resp. místní komunikace.

V rámci studie nebyly uplatněny požadavky na vytipování míst pro dopravně obslužná zařízení, na kontrolní místa, resp. na specifické parametry objektů na trase.

Dopravně inženýrskými podklady jsou výsledky celostátního sčítání dopravy z roku 2016 včetně výhledových koeficientů. Doplněním pro potřeby dalších stupňů pak bude nezbytný zátěžový dopravní model silniční sítě navazující na hraniční přechody v prostoru Německa. V řešeném území se v současnosti intenzity pohybují na následných hodnotách: RPDl všechny dny 3884 voz/24h, podíl těžkých nákladních vozidel TNV 12,4 % (sčítací úsek 3-1060 na II/199 u obce Tisová) až RPDl všechny dny 9370 voz/24h, podíl těžkých nákladních vozidel TNV 7,5 % (sčítací úsek 3-1043 na II/198 v Sokolovské ul. v Tachově, výjezd na Planou).

Studie je z hlediska geotechnického posouzení řešena pouze na základě informací objednatele bez konkrétního geotechnického posudku.

Inženýrské sítě, které se v řešeném území nacházejí byly dle podkladů správců přeneseny do situace návrhu variant. Po dohodě s objednatelem byla provedena identifikace rozhodujících tras (dálkových tras) průběhů podzemních vedení, které by mohly mít zásadní vliv na průběh vedení trasy, resp. na finanční náklady stavby.

Při návrhu technických parametrů trasy bylo vycházeno z požadavků ČSN 73 6101 (2018).

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

Popis vlivů na trasu vychází z kapitoly 3. Zájmové území, kde jsou specifikovány vlivy území ve vztahu k vytípanému koridoru.

Jedná se zejména o průchod koridoru 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 krajinného trasa zohledňuje členitost území a možnost vhodného začlenění navržené trasy s jejím minimálním dopadem na krajinu.

Z hlediska ochrany památek se trasa nedotýká žádného památkově chráněného objektu ani neprochází v jeho bezprostřední návaznosti.

Území je značně terénně členité s výškovým převýšením 123 m, nejvyšší místo je v prostoru k.ú. Ctiboř o výšce 588,75 m.n.m, nejnižším místem je pak údolí řeky Mže s údolní nivou ve výškové úrovni cca 466 m.n.m. tato údolní niva je v místě křížení ve stávajícím stavu šířky cca 250 m. Na tuto nivu pak nastupují strmější svahy se sklony cca 12 %.

Území, v němž jsou varianty tras obchvatu řešeny, je zejména v rozsahu části Oldřichov značně poddolovaným územím. V rámci přípravy stavby bude nutno zajistit podmínky pro průchod stavby tímto poddolovaným územím.

Z hlediska ochranných pásem území, v němž trasa prochází, jsou kromě ochranných pásem inženýrských sítí, ochranného pásma dráhy a letiště Tachov - Oldřichov důležitá i ochranná pásma lesních porostů a ostatních VKP.

## **6. ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKY TRASY**

Výsledná trasa zahrnutá v aktualizaci studie z roku 2007 je trasou, která vzešla z kombinace řešení původní trasy A v prostoru začátku úprav a původní trasy C v dalším průběhu trasy, resp. z alternativního vedení k trase C zpracovaného v roce 2016 jako varianta "Teroz" v rozsahu od území bývalých kasáren až do konce úprav.

Úpravy začínají na trase II/198, pokračují MÚK se silnicí II/199 (Tisová – Tachov) v k.ú. Pernolec, v dalším průběhu v prostoru Oldřichova pak v maximálním možném rozsahu zohledňuje návrh trasy požadavky a potřeby vlastníka a uživatele dotčených pozemků jezdeckého areálu a chovu koní. V dalším průběhu se navržená trasa vzdaluje od zástavby Vilémova západním směrem, mimoúrovňově kříží železniční trať a dále stoupá až do prostoru bývalých kasáren v Tachově. V závěrečné části trasy mezi areálem bývalých kasáren a koncem úprav jižně od Ctiboře se pak trasa obchvatu posouvá severněji od stávající zastavěné části do prostoru za (ve vztahu od zastavěné části) rybníky Kyvadlo a Humlenský rybník a za stávající vrch s nejvyšším místem o nadmořské výšce 578 m.n.m., který se zvedá mezi zmiňovanými rybníky. V celém rozsahu jsou úpravy navrženy v kategorii S 7,5/90 (kromě průchodu vlastní zástavbou bývalých kasáren).

### **• Geometrie trasy**

Začátek úprav je navržen na trase silnice II/198 ve vzdálenosti cca 460 m před stávající stykovou křižovatkou silnic II/198 a II/199 severně od Pernolce. Trasa navazuje na přímý úsek silnice II/198 ústící z Pernolce v provozním km cca 64,400 silnice II/198 a po cca 82 m pokračuje pravostranným kružnicovým obloukem o poloměru R=600 m se symetrickými klotoidickými přechodnicemi délky L=130 m. V tomto oblouku trasa přechází v rámci MÚK mostem přes související přeložku silnice II/199 Tisová – Tachov navrženou v rámci aktualizace. Vzájemné propojení obou tras je navrženo rampou se stykovými

křižovatkami umístěnou v JZ kvadrantu MÚK, pravé odbočení z II/199 od Trnové na trasu východního obchvatu je pak řešeno samostatnou jednosměrnou rampou s odbočovacím a připojovacím pruhem.

Po přímém úseku délky cca 1183 m se trasa dostává na východní okraj Oldřichova, kde navazuje levostranný kružnicový obloukem o poloměru  $R=420$  m se symetrickými klotoidickými přechodnicemi délky  $L=110$  m. V této části je navržena levostranná styková křižovatka napojující Oldřichov, v levostranném směrovém oblouku trasa mimoúrovňově přechází dvě účelové komunikace přílehlého jezdeckého areálu a chovu koní a související přeložku silnice z Oldřichova do Kočova. Tímto levostranným obloukem se trasa stáčí do přímého úseku přes údolní nivu řeky Mže, v prostoru mostního objektu pak prochází v přímé a následně mezi zemědělskými objekty na jižním okraji Vilémova a terénním kopcem kóty 521,4 m.n.m. prochází do prostoru křížení s železniční tratí. V tomto úseku je dán směrový průběh dvěma protisměrnými kružnicovými oblouky o poloměrech  $R=550$  m, resp.  $R=700$  m se symetrickými klotoidickými přechodnicemi délky  $L=125$  m, resp.  $L=135$  m. Cca 70 m před křížením s železniční tratí je navržena styková křižovatka s místní komunikací, za silničním nadjezdem železniční trati (cca v km 3,555) pak prochází trasa v přímé v délce cca 251 m a do prostoru bývalých kasáren se stáčí pravostranným kružnicovým obloukem o poloměru  $R=1500$  m se symetrickými klotoidickými přechodnicemi délky  $L=210$  m. V této části, přibližně ve vrcholu směrového oblouku, je dle ÚP navržena průsečná křižovatka s místní komunikací. Prostorem bývalých kasáren prochází trasa v přímém směru délky cca 905 m, v prostoru přemostění stávající silnice II/198 vedoucí z Tachova na Planou se odklání navrhovaná trasa od trasy varianty C dle původní studie z roku 2007 a v souladu s alternativním vedením k trase C zpracovaného v roce 2016 jako varianta "Teroz" pokračuje dále kolem průmyslového areálu KDK Automotive až do prostoru Humlenského rybníku, který společně s rybníkem Kyvadlo a mezilehlým vrchem obchází levostranným kružnicovým obloukem o poloměru  $R=1300$  m se symetrickými klotoidickými přechodnicemi délky  $L=190$  m. V tomto přímém úseku jsou navrženy dvě průsečné křižovatky napojující průmyslové území a silnici II/198 od Plané, ve směrovém oblouku pak je průsečná křižovatka s přeložkou stávající silnice III/198 44 Tachov – Chodský Újezd. Za tímto obloukem po krátkém přímém úseku délky cca 134 m navazuje další průběh trasy pravostranným kružnicovým obloukem o poloměru  $R=500$  m se symetrickými klotoidickými přechodnicemi délky  $L=120$  m, dále trasa pokračuje v přímém směru přibližně v koridoru stávající silnice z Tachova do Ctiboře a po cca 281 m se levostranným kružnicovým obloukem o poloměru  $R=330$  m s klotoidickou přechodnicí délky  $L=100$  m napojuje cca 620 m před Ctiboří na stávající silnici III/199 20.

Z přílohy č. B.4. Podélné profily je pak zřejmý výškový průběh nivelety v ose. Výškové řešení je ovlivněno jednak konfigurací terénu, vazbami na navazující silniční síť a síť polních cest, požadavky na trasu z hlediska normy při předpokládaném předjíždění v obou směrech v maximálním rozsahu trasy. Zohledněny jsou pak rovněž zátopová území a křížení se stávajícími vodotečemi. Pro návrh výškového průběhu trasy má značný dopad i způsob napojení navazujících komunikací.

Výškový průběh nivelety se pohybuje v rozsahu 0,50 – 7,00 %. Studie uvažuje s realizací stoupacího pruhu mezi údolím řeky Mže a osadou Vilémov, rozsah stoupacího pruhu bude posouzen podrobně v rámci zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí. Zakružovací oblouky v extravilánu vyduťte jsou o minimálním poloměru 3 000 m, minimální poloměr vypuklého oblouku s ohledem na požadavek zajištění rozhledu pro zastavení je navržen 5 000 m.

#### • **Křižovatky**

Z přílohy č. B.2. je patrné rozmístění úrovnových i mimoúrovňových křižovatek a křížení s navazující sítí silnic a cest. Vzdálenost křižovatek je ovlivněna hustotou zástavby a požadavky na připojení urbanizovaného území. Nejmenší vzdálenost křižovatek je v prostoru bývalého areálu kasáren, dnešního průmyslového území, kde je vzdálenost rovna cca 300 m, ostatní křižovatky jsou pak ve vzdálenostech cca 0,6 – 1,2 km.

Na trase je navrženo celkem 6 úrovnových křižovatek, 1 mimoúrovňová křižovatka, 4 mimoúrovňová křížení se silnicemi II. a III. tříd, místními a účelovými komunikacemi a 1 křížení s železniční tratí. Související přeložka II/199 z Trnové pak obsahuje 1 úrovnové stykové napojení pro stávající přílehlou zástavbu. Pro propojení II/198 od Plané na trasu obchvatu je navržena okružní křižovatka na II/198.

Tvary jednotlivých křižovatek, resp. průběhy ramp mimoúrovňové křižovatky a úpravy navazujících komunikací jsou patrné ze situace – příloha č. B.2. Podrobnější podoba návrhu MÚK Pernolec a propojení II/198 od Plané na trasu obchvatu je pak zřejmé ze samostatných situací v měřítku M 1:2000 - příloha č. B.3.a, příloha č. B.3.b.

- **Mosty, tunely, galerie, opěrné zdi**

Mimoúrovňová křížení a křížení s vodními toky jsou řešena mostními objekty, jejichž technické parametry budou podrobněji řešeny v dalších stupních přípravné dokumentace. Nejnáročnější mostní objekt je navržen v prostoru křížení s údolím řeky Mže v km cca 2,460, délka mostu cca 280 m při překonávané hloubce údolí cca 6 - 10 m.

- **Obslužná zařízení**

Vytipování lokalit pro obslužná zařízení nebylo předmětem studie.

- **Přeložky souvisejících komunikací**

V celém rozsahu nové trasy dochází k úpravám navazujících komunikací zejména s ohledem na přepojení na stávající stav. V prostoru Oldřichova jsou kromě přeložek místních komunikací zahrnuty rovněž úpravy účelových komunikací, které zajišťují průchod pod nově navrženou trasou pro uživatele a vlastníka pozemků v návaznosti na jezdecký areál a chov koní při východním okraji Oldřichova.

V prostoru zastavěného území Tachova ve vazbě na areál bývalých kasáren byly zahrnuty do úprav i nově vzniklé komunikace, které vycházejí z koncepce dopravy v rámci ÚP Tachov. Ve směru od Pernolce jsou tedy zahrnuty tyto přeložky:

- Přeložka silnice II/199 Trnová – Tachov do nové polohy pro vytvoření MÚK s navrženou trasou obchvatu v prostoru ZÚ. Podrobněji je přeložka vč. MÚK patrná z přílohy B.3.a. Situace křižovatek II/199 a II/198 – MÚK Pernolec (M 1:2000), podélný profil přeložky je pak patrný z přílohy B.4.b. Podélné profily – II/199 Trnová – Tachov. Součástí přeložky pak je i přepojení průběhu stávající II/199 v blízkosti kostela Sv. Anny na novou trasu přeložky II/199.
- napojení stávající MK v jižní části Oldřichova (prodloužení III/1999)
- křížení dvou ÚK polních cest areálů stájí v Oldřichově
- přeložení MK, resp. ÚK ve směru na Kočov
- napojení části Vilémov včetně přeložky v minimálním nezbytném rozsahu
- napojení výhledové trasy MK z prostoru jižního okraje bývalých kasáren (prodloužení komunikace za výrobním areálem Pressol)
- Přeložka silnice II/198 Planá – Tachov: V prostoru stávající trasy II/198 bude provedena výšková úprava průběhu II/198 s ohledem na výškové parametry obchvatu pro zajištění vzájemného křížení. Na upravené přeložce je navržena okružní křižovatka s navazujícím připojením na obchvat (JV rameno okružní křižovatky – II/198 rampa obchvat – OK). Tato úprava silnice II/198 Planá – Tachov vyvolá dále nezbytnou změnu napojení stávajícího průmyslového areálu (KDK Automotive), které je navrženo samostatnou ÚK napojenou přímo na trasu obchvatu. Do úprav v tomto prostoru jsou zahrnuty i nově vzniklé komunikace, které vycházejí z koncepce dopravy v rámci ÚP Tachova. Podrobněji je navržené řešení zřejmé z přílohy B.3.b. Situace křižovatek II/199 a II/198 – MÚK kasárna (M 1:2000), podélné profily přeložky a rampy z OK na trasu obchvatu jsou pak patrné z přílohy B.4.c.
- přeložka silnice III/198 44 ve směru na Chodský Újezd včetně úpravy průsečné křižovatky

Veškeré související úpravy navazujících komunikací jsou patrné ze situace (příloha č. B.2.), podrobněji je navržené řešení křižovatek II/199 a II/198 (MÚK Pernolec a MÚK kasárna) zřejmé z přílohy B.3.a., resp. B.3.b.

Přeložky budou realizovány vždy v kategorii odpovídající příslušnému zatřídění upravované komunikace.

- **Vybavení území – inženýrské sítě**

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

U vzdušných rozvodů se jedná zejména o rozvody VVN a VN. 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. Jedná se zejména o střety s rozvody VTL plynovodů, kde kromě křížení dochází také k souběhu v trase vedení východního obchvatu Tachova a stávající trasy VTL plynovodu (mezi obcemi Pernolec a Oldřichov). V konci úprav mezi severozápadním okrajem zástavby (TEROZ) Tachova a obcí Ctiboř dochází k souběhu trasy s výtlačnými vodovodními řady profilů DN 400, koordinace trasy s těmito řady, resp. případné překládky řadů budou řešeny v dalších stupních. Přeložky plynovodů a případné přeložky vodovodů budou z hlediska sítí zřejmě nejrozsáhlejšími úpravami na podzemních vedení.

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

- **Realizace stavby**

S ohledem na délkový rozsah trasy (cca 7,5 km) lze předpokládat rozdělení trasy do samostatných etap. Předpokládá se rozdělení do dvou etap, z nichž první etapa zahrnuje úsek v délce cca 4,8 km z prostoru ZÚ vč. MÚK Pernolec až do prostoru bývalých kasáren, kde bude provedeno rampou a novou OK napojení na stávající silnici II/198 Planá – Tachov. Druhá etapa pak zahrnuje úsek v délce cca 2,7 km v rozsahu od konce předchozího úseku do KÚ v návaznosti na přeložku Ctiboř – Halže. Součástí druhé etapy je křížení se silnicí II/198 Planá – Tachov včetně výškové úpravy této silnice nezbytné pro zajištění navrženého křížení s pokračováním trasy obchvatu.

Časový průběh realizace bude ovlivněn kromě potřeb z hlediska dopravního zatížení zejména finančními možnostmi a náročností přípravy jednotlivých úseků stavby.

- **Souhrn základních údajů z hlediska technického, dopravního a ekonomického**

	<b>ETAPA I.</b>	<b>ETAPA II.</b>	<b>Celkem</b>
Délka trasy (km)	4,800	2,720	7,520
<i>Směrové parametry</i>			
Celkový počet směrových oblouků	5	3	8
Min. poloměr směrových oblouků (m)	420	330	330
Max. poloměr směrových oblouků (m)	1500	1300	1500
<i>Výškové parametry (extravilán)</i>			
Min. poloměr vydatých zakružovacích oblouků (m)	3 000	20 000	3 000
Min. poloměr vypuklých zakružovacích oblouků (m)	5 000	7 000	5 000
Max. poloměr vypuklých zakružovacích oblouků (m)	21 000	8 000	21 000
<i>Křižovatky</i>			
Počet úrovnových křižovatek	4	2	6
Počet mimoúrovňových křižovatek	1	0	1
<i>Mostní objekty</i>			
Počet mostních objektů	6	1	7
Celková délka mostních objektů (m)	370	30	400
<i>Realizace</i>			
Orientační odhad nákladů stavby (bez DPH)	444 928 tis. Kč	142 293 tis. Kč	587 221 tis. Kč



## **7. ZÁVĚR A DOPORUČENÍ PRO ZPRACOVÁNÍ DUR**

Studie prověřila aktuálnost dříve navržených variantních tras obchvatu Tachova a stanovila finální podobu trasy obchvatu včetně souvisejících úprav navazujících pozemních komunikací, a to jak s ohledem na současné preference a potřeby v dotčeném území, tak i s ohledem na současně platnou legislativu a normové předpisy. V rámci studie byla rovněž ověřena možnost rozdělení trasy do dvou samostatných realizačních etap s rozdělením před křížením trasy obchvatu se stávající silnicí II/198 Planá – Tachov.

Definitivní vedení trasy by mělo být zpracováno jak do dílčích ÚP měst a obcí tak i do ZÚR (Zásady územního rozvoje) Plzeňského kraje, aby trasa byla dostatečným způsobem chráněna proti případným rozvíjejícím se záměrům na využití ploch v zájmovém území.

Studie kromě jiného poukazuje na problematiku, jejíž podrobnější řešení přesahuje rámec vlastní studie, ale bude zapotřebí s ní počítat a blíže se s ní zabývat v rámci přípravy dalšího stupně projektové přípravy, kterým je dokumentace pro územní rozhodnutí (DUR). Jedná se především o následující problematiku:

- Šetření dopadu stavby na životní prostředí (oznámení záměru, závěry zjišťovacího řízení) a jeho ochrana.
- Dopad do majetkoprávních vztahů – Záborový elaborát (výpis dotčených pozemků předpokládané hranice záboru včetně zákresu do pozemkové mapy je součástí samostatné přílohy C. Související dokumentace).
- Dopravní průzkum (směrový) včetně prognózy (modelu) dopravy:
  - Pro prověření návrhové kategorie z hlediska požadavků na úroveň kvality dopravy
  - Pro prověření návrhové kategorie a zní vyplývajících návrhových prvků (dopravně technické parametry trasy, podíl TNV, požadavky na zvětšení jízdních pruhů ve stoupání apod.)
  - Pro posouzení typu a parametrů křižovatek
- IG a HG posouzení území, průzkum pro stanovení podmínek návrhu zejména mostních objektů ale i vlastní návrh silničního tělesa.
- Hydrotechnické posouzení, vliv na odtokové poměry
- Záplavové území
- Průzkum poddolovaného území (k.ú. Oldřichov) pro stanovení podmínek průchodu stavby tímto poddolovaným územím.
- Průzkum stávajících IS, koordinace, resp. přeložení stávajících IS na základě podrobnějšího průzkumu průběhu jednotlivých IS a podrobného polohopisného a výškopisného zaměření v zájmovém území. (Předpokládané zásadní úpravy na IS jsou popsány v kapitole 6., odst. Vybavení území – inženýrské sítě).
- Geodetické podklady
- Diagnostiky vozovek
- Dendrologický průzkum
- Pedologický průzkum
- Řešení vegetace
- Měření hluku a hlukovou a emisní studii (dopady z hlediska negativních vlivů dopravy)
- Koordinace s případnými navazujícími stavbami jiných investorů
- Bezpečnostní audit na DUR (v průběhu zpracování dokumentace)