

**Územní studie veřejné dopravní
infrastruktury ve vazbě na TEN-T
na území
ORP Roudnice nad Labem**

B. Návrh územní studie

Textová část

OBJEDNATEL: Město Roudnice nad Labemj

Karlovo náměstí 21, 413 01 Roudnice nad Labem

**PORIZOVATEL: Úřad územního plánování
Městského úřadu v Roudnici nad Labem**

Karlovo náměstí 21, 413 01 Roudnice nad Labem

ZHOTOVITEL: Ing. Josef Smíšek

Zázvorkova 1999/22

155 00 Praha 5

e-mail: jsmisek@seznam.cz

IČO: 41 74 72 75

Koordinace zakázky a dopravní část: ing. Josef Smíšek

autorizovaný inženýr – ČKAIT por. č. 0007570

Urbanismus: ing. arch. Petr Vávra - STUDIO KAPA

Na Petynce 88, 169 00 Praha 6

autorizovaný architekt ČKA č.01189

Grafické zpracování: ing. Petr Kohoutek, ADR GIS - SERVICE

OBSAH DOKUMENTACE:

A. Textová část

1. Návrh a odůvodnění dopravního řešení
2. Územní dopady navrhovaného řešení
3. Závěr

B. Grafická část

- | | |
|---|--------------|
| 1. Hlavní výkres | 1 : 5 000 |
| 2. Výkres vymezení navržených změn ve využívání ploch | 1 : 5 000 |
| 3. Výkres úseku křížení obchvatu s VD1 a ÚSES | 1 : 2 000 |
| 4. Podélný řez trasy obchvatu silnice II/240 | 1:10000/1000 |
| 5. Výkres širších vztahů | 1:50 000 |

1. Návrh a odůvodnění dopravního řešení

Návrh výsledné trasy obchvatové trasy vychází z předchozí etapy zpracování této studie a následného projednání. Výsledkem průzkumové a rozborové části bylo, že rozhodující je průchod obchvatové trasy v prostoru Vědomic a Podlusk. S ohledem zejména na hygienické dopady tak bylo konstatováno, že vedení je v podstatě možné pouze v koridoru varianty „B“. V tomto koridoru byla tak obchvatová trasa podrobněji prověřena.

Výsledný návrh trasy obchvatu navazuje jižně od Podlusk na již realizovanou část obchvatu a to již před současnou křižovatkou silnice II/246 a silnice III/24618. Dochází zde k mírnému posunu této křižovatky a to z důvodu zlepšení současných ne zcela vyhovujících rozhledových poměrů ve stávající křižovatce a dále z důvodu vhodnějších směrových poměrů navazujícího úseku navrhované obchvatové trasy. V dalším pokračování pak navrhovaná trasa obchází v odsunutě poloze zástavbu Podlusk a to ve vzdálenosti cca 150 m. Dále navazuje přechod mostním objektem délky 280 m údolí toku Čepele. Zároveň s tím i mimoúrovňově kříží i silnici III/24616 (Podlusk – Nové Dvory). Její připojení není uvažováno s ohledem na minimální dopravní přínos. Pod mostním objektem zůstává tak veden stávající lokální biokoridor. Přechod údolí mostním objektem dále umožňuje převedení cyklotras.

Trasa obchvatu je pak dále směřována ke křižovatce se silnicemi III/24048 a III/24056. V tomto úseku byla trasa obchvatu mírně směrově upravena s ohledem na terénní podmínky za účelem minimalizace zemních prací. Navrhovaná trasa však zůstává vedena v prověřovaném koridoru varianty „B“.

Řešení křižovatky se silnicemi III/24048 a III/24056 je ovlivněno zejména následným vedením trasy přes údolí Labe. Ze značně rozdílné výšky obou břehů vyplývá i sklon silnice na mostním objektu. Snahou zde bylo snížení sklonu, který je zde uvažován 3%. Nižší poloha mostu je také vhodnější z pohledových poměrů a s ohledem na krajinný ráz území. Z toho pak vyplývá, že v prostoru křížení se silnicemi III/24048 a III/24056 je trasa obchvatu vedena v zářezu. To ze umožňuje vytvoření mimoúrovňové křižovatky. Návrh na vytvoření mimoúrovňové křižovatky je navíc žádoucí z toho důvodu, že by zde docházelo ke křížení naprosto rozdílných druhů charakteru dopravních proudů, které spolu nesouvisí. Po silnicích III/24048 a

III/24056 je dnes, jako naprosto převládající, vedena cílová doprava z příměstských sídel do Roudnice nad Labem. Naproti tomu na obchvatové trase se předpokládá jako převažující tranzitní doprava. Navrhované řešení tak předpokládá, že silnice III/24048 (od Rohatců) zůstane vedena v současné trase a bude mimoúrovňově křížit obchvatovou trasu. Silnice III/24056 (od Židovic) bude obchvatovou trasou přerušena a přeložena a nově napojena na silnici III/24048 a to vstřícně proti severní křižovatkové větvi. V jižním sektoru bude realizována druhá větev křižovatky a tím bude vytvořeno úplné mimoúrovňové křížení. Toto mimoúrovňové křížení navíc umožní i bezpečné pěší a zejména cyklistické křížení s obchvatovou trasou.

Navazující mostní objekt přes Labe je navržen v délce 530 m. V tomto prostoru trasa překonává (kříží) koridor vodní dopravy VD1 Labe (Pardubice – hranice SRN) který je součástí TEN-T, dále železniční trať mezinárodního významu Praha-Ústí n/L-Děčín, která je součástí I. železničního tranzitního koridoru a významný nadregionální biokoridor zahrnující tok Labe s okolní doprovodnou zelení. Navrhované výškové řešení (viz. podélný řez) zajišťuje, že křížením nedojde k dotčení těchto významných koridorů. Průjezdny profily železniční tratě i vodní cesty jsou s výraznou rezervou zachovány.

Na pravém břehu Labe, po překonání záplavového území Q_{100} mostním objektem, trasa obchvatu kříží cyklotrasu Vědomice – Černěves. Toto křížení je řešeno podjezdem obchvatové trasy. V dalším pokračování kříží místní komunikaci Vědomice – Černěves. Vzhledem k tomu, že niveleta obchvatové trasy je v tomto úseku vedena v podstatě na terénu bylo nutné řešit toto křížení s obchvatem jeho přemostěním.

Před napojením obchvatové trasy na současnou silnici II/240 prochází navrhovaná trasa v blízkosti obytné zástavby Vědomic (Zavadilka). Trasa je navržena v odsunuté poloze ve vzdálenosti cca 120 m a je vedena v podstatě souběžně s touto navrhovanou zástavbou. Součástí návrhu je i doplnění stávajícího lesního porostu podél této zástavby a to v šířce min. 70 m. Tím budou eliminovány negativní dopady z provozu na obchvatové trase na tuto obytnou zástavbu. Vlastní napojení navrhované a současné trasy silnice II/240 je řešeno úrovnovou křižovatkou tvaru „T“ s tím, že vedlejší směr je ze směru od Vědomic a je řešen krátkou přeložkou s mírným odklonem jižním směrem.

2. Územní dopady navrhovaného řešení

V Zadání deklarovaným cílem územní studie bylo prověřit nejvhodnější trasování koridoru přeložky silnice II/240, která je jako veřejně prospěšná stavba definována jednak v nadřazené územně plánovací dokumentaci (Zásady územního rozvoje Ústeckého kraje v platném znění, dále ZÚR ÚK) a zároveň v obou dotčených územních plánech (ÚP Roudnice nad Labem, nabytí účinnosti 4.1.2008 ve znění změn č.1-8 a ÚP Vědomice, nabytí účinnosti 1.11.2014). Tento západní obchvat města Roudnice nad Labem a Vědomic překonává koridor vodní dopravy VD1 Labe (Pardubice – hranice SRN), který je součástí TEN- T.

Navržené řešení vychází ze zpracované analýzy, která byla s pořizovatelem územní studie konzultována a na základě zde definovaných problémových okruhů byl specifikován pořizovatelem požadavek na způsob řešení a rozsah návrhu.

Vybraná varianta byla detailně prověřena z hlediska dopravně technického řešení (viz kapitola1) a v hlavním výkrese jsou graficky znázorněny její dopady na celkové urbanistické uspořádání území obou sídelních celků – Roudnice nad Labem, resp. Podlusk a Vědomic. Z pohledu širších vztahů lze konstatovat, že navržené řešení nemá kromě výše uvedených dopad na další katastrální území a proto lze předpokládat kladný výsledek projednání následné Změny ÚP Roudnice nad Labem i ÚP Vědomice, do kterých bude navrhované řešení zapracováno.

Nové vedení přeložky bylo vyhledáváno a navrženo s cílem eliminovat, resp. minimalizovat případné negativní dopady na zastavěná území či zastavitelné plochy Podlusk a Vědomic. Proto je navrženo oddálení trasy od těchto ploch a zejména její situování za terénní vlnu (horizont s výškovou kótou 196 m n.m.) v případě Podlusk, v případě Vědomic pak dochází k výraznému posunu severním směrem takřka na hranice katastrálního území a zejména za stávající lesní porosty, které jsou v návrhu dále doplněny ochrannou a izolační zelení. Tím jednak dojde k uvolnění ploch, které byly v ÚP Vědomice omezeny díky nadřazené územně plánovací dokumentaci (viz analýza), jednak k významnému fyzickému i optickému oddělení dopravního koridoru od stávající i navrhované zástavby.

Veškeré navržené změny ve využití území, tzn. územní dopady umístění dopravního koridoru, jsou graficky znázorněny ve Výkresu vymezení navržených

změn ve využívání ploch, který je takto přehledným znázorněním předpokládaných budoucích změn obou územních plánů.

3. Závěr

Účelem zpracování této územní studie bylo najít alternativní řešení, tedy vhodnější umístění koridoru přeložky silnice II/240 jak z pohledu zastavěných území obou sídel, tak z pohledu vodního koridoru VD1. Na základě konzultací zhotovitele s pořizovatelem byla vybraná varianta detailně prověřena nejen z hlediska dopravně technického řešení, ale také z hlediska jejího dopadu na celkovou urbanistickou koncepci a uspořádání území Roudnice nad Labem, resp. Podlusk a Vědomic. Navrhovaná obchvatová trasa z dopravního hlediska splňuje veškeré požadované parametry a její poloha zabezpečuje eliminování negativních dopadů na obyvatelstvo a životní prostředí.

Navržené řešení pak vychází ze záměrů zakotvených v platných územních plánech Roudnice nad Labem i Vědomic a nemá dopad na jiná katastrální území, zároveň je toto na základě předchozích jednání již zahrnuto v projednávané 2.Akualizaci ZÚR ÚK.

Také proto lze předpokládat pozitivní výsledek projednání a následném vydání Změn ÚP Roudnice nad Labem i ÚP Vědomice, do kterých bude navrhované řešení zapracováno.