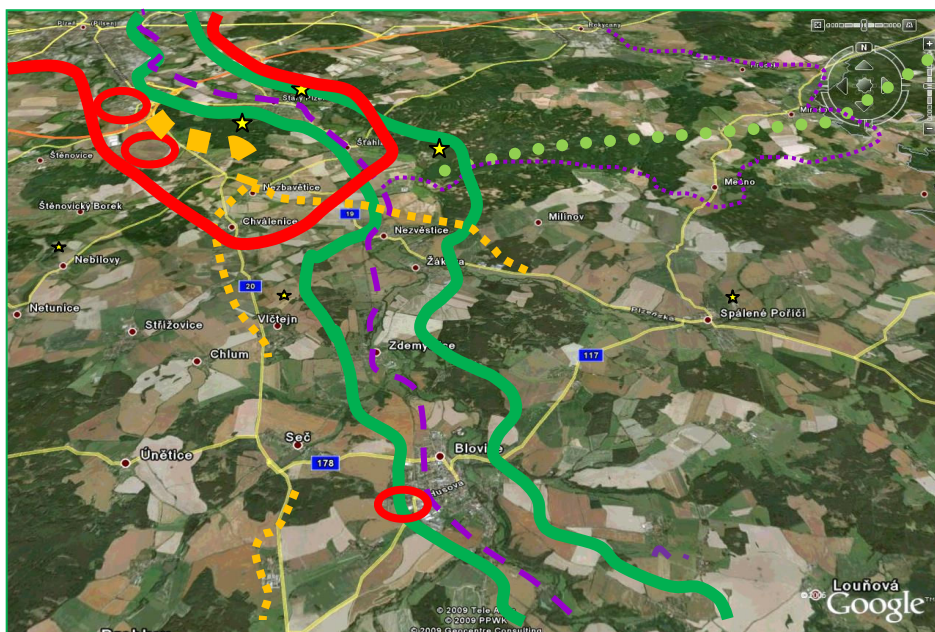


ÚZEMNÍ STUDIE PLZEŇ - JIHOVÝCHOD



listopad 2009

Pořizovatel: **Krajský úřad Plzeňského kraje**
odbor regionálního rozvoje
Škroupova 18, 306 13 Plzeň

Zhotovitel: **Atelier T-plan, s.r.o.**
Na Šachtě 9, 170 00 Praha 7 – Holešovice

Statutární zástupce: RNDr. Libor KRAJÍČEK, jednatel a ředitel

Odpovědný zástupce: Ing. arch. Karel BERÁNEK, CSc.

Hlavní projektant: Ing. Marie WICHSOVÁ, Ph.D.

číslo objednávky pořizovatele: Obj -1026/09

číslo zakázky zhotovitele: 2009 011

datum zpracování: listopad 2009

ZPRACOVATELSKÝ TÝM

Ing. Marie WICHSOVÁ, Ph.D.

vedení prací, koordinace, dopravní infrastruktura

Ing. arch. Karel BERÁNEK

sídelní struktura, urbanismus

Bc. Petr CEJNAR

grafické a datové zpracování

OBSAH

TEXTOVÁ ČÁST

	strana
1. ZÁKLADNÍ INFORMACE O ZADÁNÍ A CÍLECH ÚZEMÍ STUDIE	1
2. ŘEŠENÉ ÚZEMÍ V DOKUMENTECH REPUBLIKOVÉ A KRAJSKÉ ÚROVNĚ	
2.1 Územně plánovací dokumentace republikové úrovně	2
2.2 Územně plánovací dokumentace krajské úrovně	3
2.3 Přehled záměrů v řešeném území, sledovaných v ZÚR PK	5
3. CHARAKTERISTIKA ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ, ROZVOJOVÝ POTENCIÁL A PŘEDPOKLADY	
3.1 Celková charakteristika řešeného území a jeho rozvojové předpoklady	6
3.2 Základní zonace řešeného území vymezená územní studií Plzeň – jihovýchod	7
3.3 Charakteristika dopravní infrastruktury, rozvojové záměry a předpoklady	10
3.4 Rozhodující charakteristiky a předpoklady rozvoje jednotlivých sídel	23
4. HLAVNÍ PROBLÉMY A POTENCIÁLNÍ STŘETY S OHLEDEM NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ	33
5. KONCEPCE ROZVOJE ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ	36
6. DOPORUČENÍ PRO AKTUALIZACI A POŘÍZENÍ ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE	
6.1 Doporučení pro aktualizaci PÚR ČR	39
6.2 Doporučení pro aktualizaci ZÚR PK	39
6.3 Doporučení pro pořizování územně plánovací dokumentace obcí	39
7. DOPORUČENÍ PRO PODROBNĚJŠÍ PROVĚŘENÍ PROBLEMATIKY	40

GRAFICKÁ ČÁST

A. Problémový výkres	1 : 25 000
B. Návrh uspořádání území	1 : 25 000

1. ZÁKLADNÍ INFORMACE O ZADÁNÍ A CÍLECH ÚZEMÍ STUDIE

Pořízení a zpracování „Územní studie Plzeň - jihovýchod“ (dále ÚS) je v souladu s §30 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb. ve znění pozdějších předpisů uloženo Zásadami územního rozvoje Plzeňského kraje (dále ZÚR PK), vydanými dne 2.9.2008 usnesením č. 834/08 Zastupitelstvem Plzeňského kraje. ZÚR PK vymezují plochu pod názvem „Území Nezvěstice – Chválenice“, ve které je prověřením změn jejího využití územní studií podmínkou pro rozhodování. Územní vymezení bylo provedeno v hranicích těchto obcí:

ORP Plzeň: Plzeň (pouze v omezené „kontaktní“ části), Starý Plzenec, Losiná, Nezavětice, Štáhlavy, Chválenice, Nezvěstice

ORP Blovice: Žákava, Vlčtejn, Chlum, Zdemyslice, Blovice, Chocenice

Základním cílem územní studie je komplexní prověření podmínek pro udržitelný rozvoj území v prostoru vymezené plochy. Územní studie, po vložení údajů o ní do evidence územně plánovací činnosti, bude využita jako územně plánovací podklad pro aktualizaci ZÚR PK, pro pořízení územně plánovací dokumentace obcí a pro rozhodování v řešeném území.

Předložená územní studie je zaměřena na následující tématické cíle:

- průmět a dopady záměrů nadřazené územně plánovací dokumentace do řešeného území (Politika územního rozvoje ČR 2008, ZÚR PK),
- charakteristika území z hlediska jeho hodnot, limitů, potenciálů, potřeb a rozvojových předpokladů,
- vyhodnocení územně plánovací dokumentace obcí ve vztahu k nadřazeným záměrům a změnám využití území,
- návrh koncepce řešeného území,
- doporučení pro aktualizaci a pořízení územně plánovací dokumentace kraje a obcí.

Územní studie je zpracována v textové části a grafické části v podrobnosti měřítko 1 : 25 000.

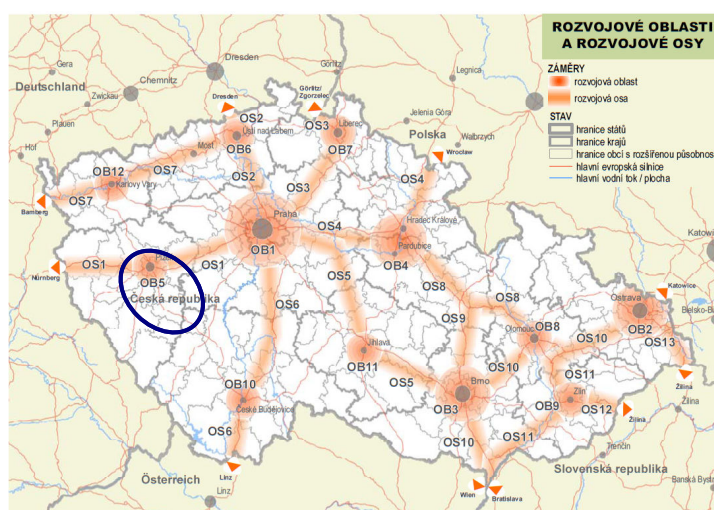
Územní studie byla na pracovní jednání na Krajském úřadě Plzeňského kraje dne 10.11. 2009 představena v rozpracovanosti zástupcům kraje a dotčených obcí. Přítomní byly pořizovatelem a zpracovatelem studie vyzváni k podání námětů a připomínek k možnému zapracování do výsledného návrhu územní studie.

2. ŘEŠENÉ ÚZEMÍ V DOKUMENTECH REPUBLIKOVÉ A KRAJSKÉ ÚROVNĚ

2.1 Územně plánovací dokumentace republikové úrovně

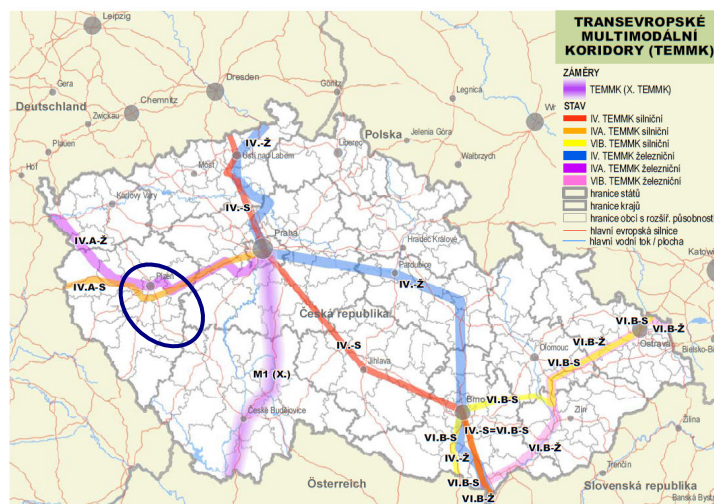
Řešené území Plzeň - jihovýchod je ve své severní části (ORP Plzeň a severní část ORP Blovice) součástí rozvojové oblasti republikového významu **OB5 – Plzeň** (obr. 1), kterou vymezuje Politika územního rozvoje ČR 2008 (dále PÚR ČR). Oblast je charakteristická silnou koncentrací obyvatelstva a ekonomických aktivit, ovlivněná rozvojovou dynamikou krajského města Plzně.

Obr. 1 PÚR ČR – Rozvojové oblasti a rozvojové osy



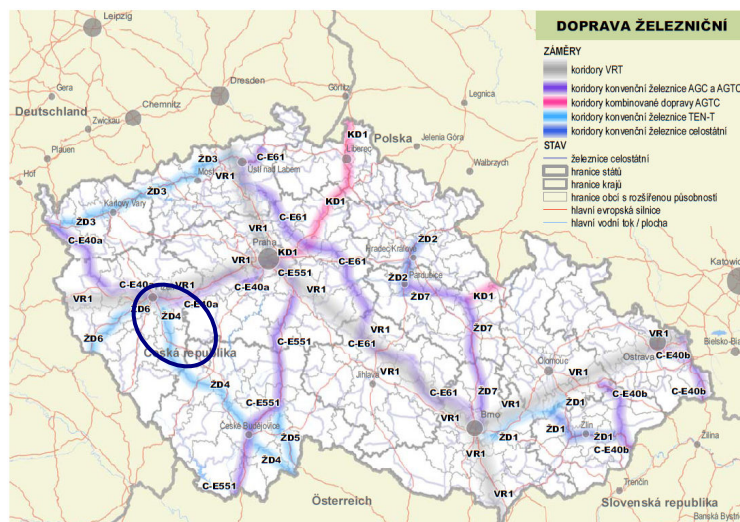
Oblast OB5 a její rozvojové předpoklady jsou současně podpořeny polohou v ose IV.A transevropského dopravního koridoru Nürnberg – Praha (dálnice D5, III. tranzitní železniční koridor), který je součástí rozvojové osy republikového významu **OS1 Praha – Plzeň – hranice ČR/Německo (– Nürnberg)**, vymezené v PÚR ČR (obr.1 a 2) a dotýkající se ze severu řešeného území.

Obr. 2. PÚR ČR – Transevropské multimodální koridory



Severojižní kolejovou osou řešeného území je koridor konvenční železnice republikového významu **ŽD4 Plzeň – Strakonice – České Budějovice – České Velenice – hranice ČR/Rakousko (– Wien)**, navazující v Plzni na koridor konvenční železnice republikového významu **C-E40a** (III. tranzitní železniční koridor), oba vymezené v PÚR ČR (obr. 3).

Obr. 3 PÚR ČR – Koridory vysokorychlostní a konvenční železniční dopravy



2.2 Územně plánovací dokumentace krajské úrovně

ZÚR PK zpřesňují územní vymezení rozvojové oblasti republikového významu OB5 Plzeň, v řešeném území Plzeň - jihovýchod v hranicích těchto obcí: Plzeň, Starý Plzenec, Štáhlavy, Losiná, Nezabavětice, Chválenice a Nezvěstice (obr. 4).

Pro rozvojovou oblast OB5 Plzeň ZÚR PK stanovují kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území, z nichž pro řešené území jsou rozhodující následující:

- podporovat zejména rozvoj obslužné funkce,
- neumísťovat velká zařízení pro cestovní ruch a rekreaci – navrhovaná zařízení využívat především pro každodenní rekreaci obyvatel Plzně a okolí,
- vytvářet podmínky pro územní rozvoj a zkvalitnění dopravní, technické a občanské infrastruktury.

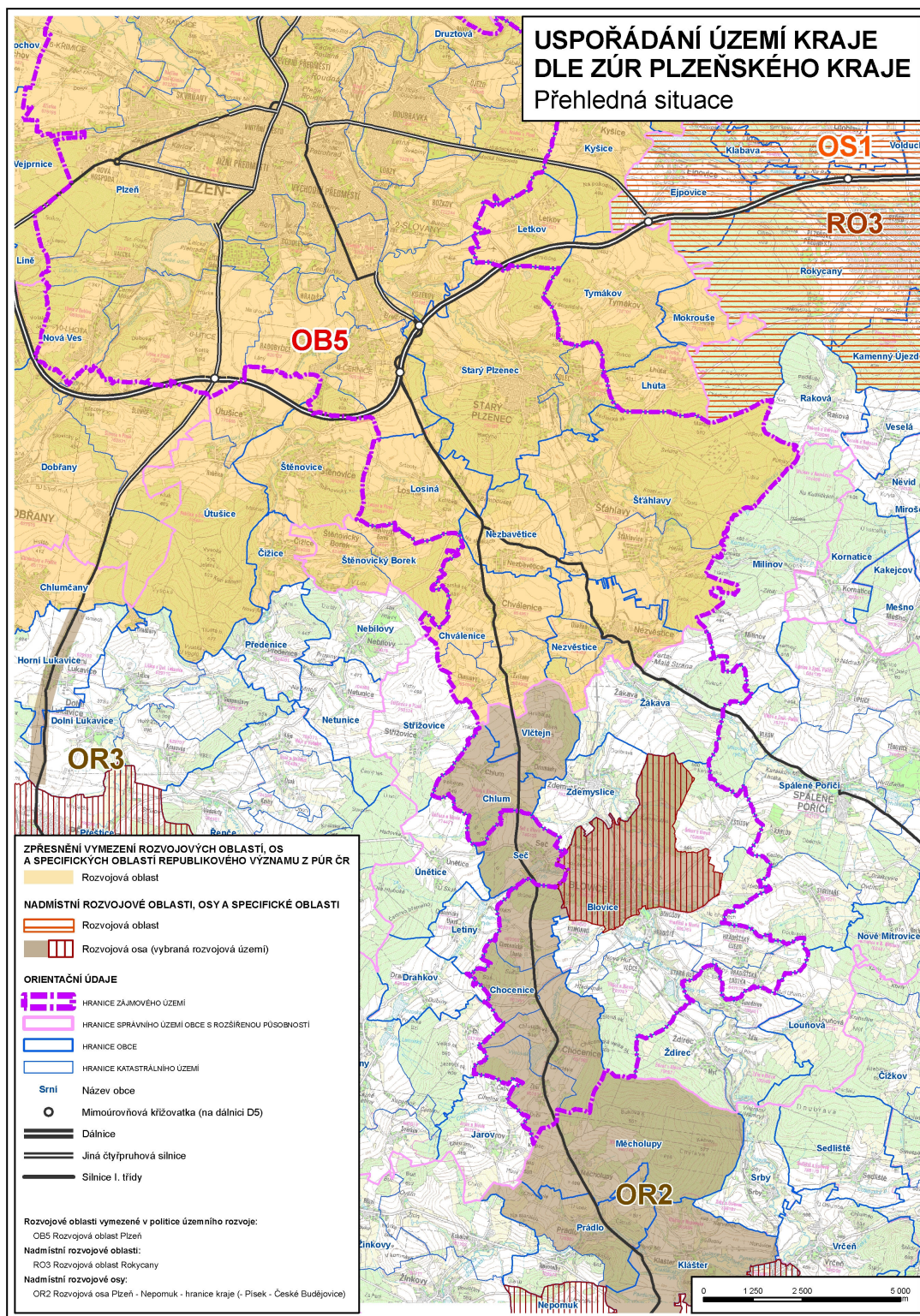
ZÚR PK vymezují rozvojovou osu nadmístního významu **OR2 Plzeň – Nepomuk – hranice kraje (– Písek – České Budějovice)**, v řešeném území v hranicích těchto katastrálních území: Vlčtejn, Chlum u Bílovic, Seč u Bílovic, Blovice, Chocenická Lhota, Chocenice (obr. 4)

V rámci rozvojové osy OR2 je v řešeném území, v hranicích katastrálního území Blovice, vymezeno **rozvojové území Blovice**.

Pro rozvojovou osu OR2 ZÚR PK stanovují následující kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území:

- využití území usměrňovat s cílem posílení obytné funkce,
- vytvářet podmínky pro rozvoj podnikatelských aktivit a přednostní zabezpečení funkcí území z hlediska infrastrukturních podmínek a ochrany životního prostředí,
- vytvářet podmínky pro rozvoj služeb a cestovního ruchu.

Obr. 4 ZÚR PK – Uspořádání území kraje; výřez



2.3 Přehled záměrů v řešeném území, sledovaných v ZÚR PK

a) Veřejně prospěšné stavby

Silniční doprava:

- I/19 Losiná (MÚK s I/20) – Nezbavětice – Nezvěstice, přeložka
- I/20 Plzeň, průtah
- I/20 Černice (MÚK s D5) – Losiná, přeložka
- I/20 Chválenice – Seč, přeložka
- II/178 Blovice, přeložka (součást regionálního okruhu)

Záměry na silnicích I. třídy jsou vymezeny koridory šíře 200m, záměry na silnici II. třídy koridory šíře 100m.

Železniční doprava:

- trať č. 190 Plzeň – Nepomuk (– České Budějovice), modernizace s rektifikací oblouků pro zvýšení traťové rychlosti do 160 km/hod. s úplným zdvojkolejněním
- trať č. 175 Rokycany – Nezvěstice, úpravy tratě

Záměry na železniční trati jsou vymezeny koridory šíře 200m

b) Územní rezervy

Silniční doprava:

- Starý Plzenec – Nezbavětice, přeložka - výhledové propojení (k prověření územní studií)
- I/19 Nezbavětice, severní obchvat

Železniční doprava

- trať č. 175 Rokycany – Nezvěstice, propojení na Štáhlavy

c) Silniční okruhy

Nadřazený dálniční a silniční systém je v regionální úrovni doplněn dvěma silničními okruhy, které obvodově propojují a zpřístupňují sídelní strukturu a ekonomické aktivity v území. Jednotlivé okruhy jsou vymezeny v následujících spojeních:

„Agglomerační okruh“: Kyšice – Starý Plzenec – Štěnovice – Dobřany – Nýřany – Město Touškov – Třemošná – Chrást – Dýšina – Kyšice

„Regionální okruh“: Rokycany – Mirošov – Spálené Poříčí – Blovice – Přeštice – Merklín – Stod – Konstantinovy Lázně – Manětín – Kralovice – Radnice – Břasy – Rokycany

Oba okruhy, které v polohách blíže (aglomerační okruh) a vzdáleněji (regionální okruh) od krajského města Plzně, obvodově obchází jádrové území. Oba okruhy procházejí řešeným územím Plzeň - jihovýchod a navazují na radiálně vedenou nadřazenou silniční síť.

U vymezených okruhů se předpokládá větší soustředění příměstské a regionální dopravy směřující do sídel v obvodovém prstenci kolem Plzně, případně navazující na radiálně vedené nadřazené síť. Vymezením regionálního okruhu je současně sledováno prioritní zkvalitnění vybrané dopravní infrastruktury ve vzdálenějších a odlehlejších oblastech jako systémová podpora pro možnou stabilizaci dílčích území a pro jejich možný rozvoj.

3. CHARAKTERISTIKA ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ, ROZVOJOVÝ POTENCIÁL A PŘEDPOKLADY

3.1 Celková charakteristika řešeného území a jeho rozvojové předpoklady

Základní charakteristikou území zahrnutého do řešené Územní studie Plzeň – jihovýchod (dále také jen studie) jsou jeho rozvojové předpoklady vyjádřené jeho příslušností jednak k rozvojové oblasti republikového významu - Plzeň (severní část) a jednak k rozvojové ose nadmístního významu OR2 (jihovýchodní část), ke které je přidružena rozvojová oblast nadmístního významu Blovice, ukončující vymezení řešeného území studie.

Řešené území zahrnuje městské části Plzně, Bručná a Plzeň, Černice, překračuje administrativní hranice Plzně a dálnici D5, pokračuje jihovýchodním směrem podél silnice I/20 a železniční trati č. 190 a přechází do hodnotné krajiny, které dominuje vrch Radyně se zříceninou hradu. Navazující historické osídlení převážně městského typu sleduje tok řeky Úslavy, osídlení s převažujícími venkovskými znaky sleduje tah silnice I/20. Řešený prostor se uzavírá Blovicemi a terénním předělem Buková hora (stejnomený přírodní park).

V širších vztazích řešené území bezprostředně navazuje na jihovýchodní segment Plzeňské aglomerace - na východní straně na prostor Spáleného Poříčí, Rokycanska a Brd - Středočeský kraj. Na jih pokračuje rozvojová osa OR2 k Nepomuku a do Jihočeského kraje. Východní zázemí řešeného prostoru tvoří údolí řeky Úhlavy a rozvojová osa OR3 procházející Přešticemi.

V rámci „Územní studie Plzeň - jihovýchod“ zpracovatel na základě vyhodnocených podkladů, vlastních průzkumů a odborných konzultací provedl následující zonování řešeného území. Toto rozčlenění území na dílčí oblasti bylo zpracováno proto, aby umožnilo přesněji charakterizovat vlastnosti a hodnoty území, identifikovat rozvojové problémy i předpoklady a přesněji komentovat navrženou koncepci řešení územního rozvoje.

3.2. Základní zonace řešeného území vymezená územní studií Plzeň – jihovýchod

Řešené území je rozděleno na čtyři zóny: a) bezprostřední okolí dálnice D5, b) území silně ovlivněné rozvojem Plzně, c) širší koridor řeky Úslavy, d) koridor navazující na silnici I/20.

a) bezprostřední okolí dálnice D5 (ve schématu graficky nevymezeno)

Jedná se o pás lemující dálnici D5 o šíři cca 2 km, ve kterém se projevují nejsilněji negativní vlivy z provozu automobilové dopravy. Současně je to prostor po stránce dopravní obsluhy bezprostředně navázaný na dálnici a intenzivně vnímaný motoristy a cestujícími.

b) území silně ovlivněné rozvojem Plzně

Tento prostor je vymezen hypoteticky a zahrnuje předpokládané území nejsilnějšího vlivu rozvojové osy Plzně podél ulice Nepomucké, ukončený bariérou dálnice D5. Tuto překážku má tendenci překonat a pokračovat dále v urbanistickém rozvoji příměstského typu jak podél silnice I/20 (relativně volný prostor obcí Losiná, Chválenice, Nezavětice), tak v údolí toku Úslavy podél celostátní železnice č.190 (sevřený z mnoha hledisek limitovaný prostor Starého Plzně, Štáhlav, Nezavětice a Žákavy). Krajinnou dominantou je vrch Radyně se stejnojmennou hradní zříceninou, chráněný symbol jižního Plzeňska.

c) širší koridor řeky Úslavy

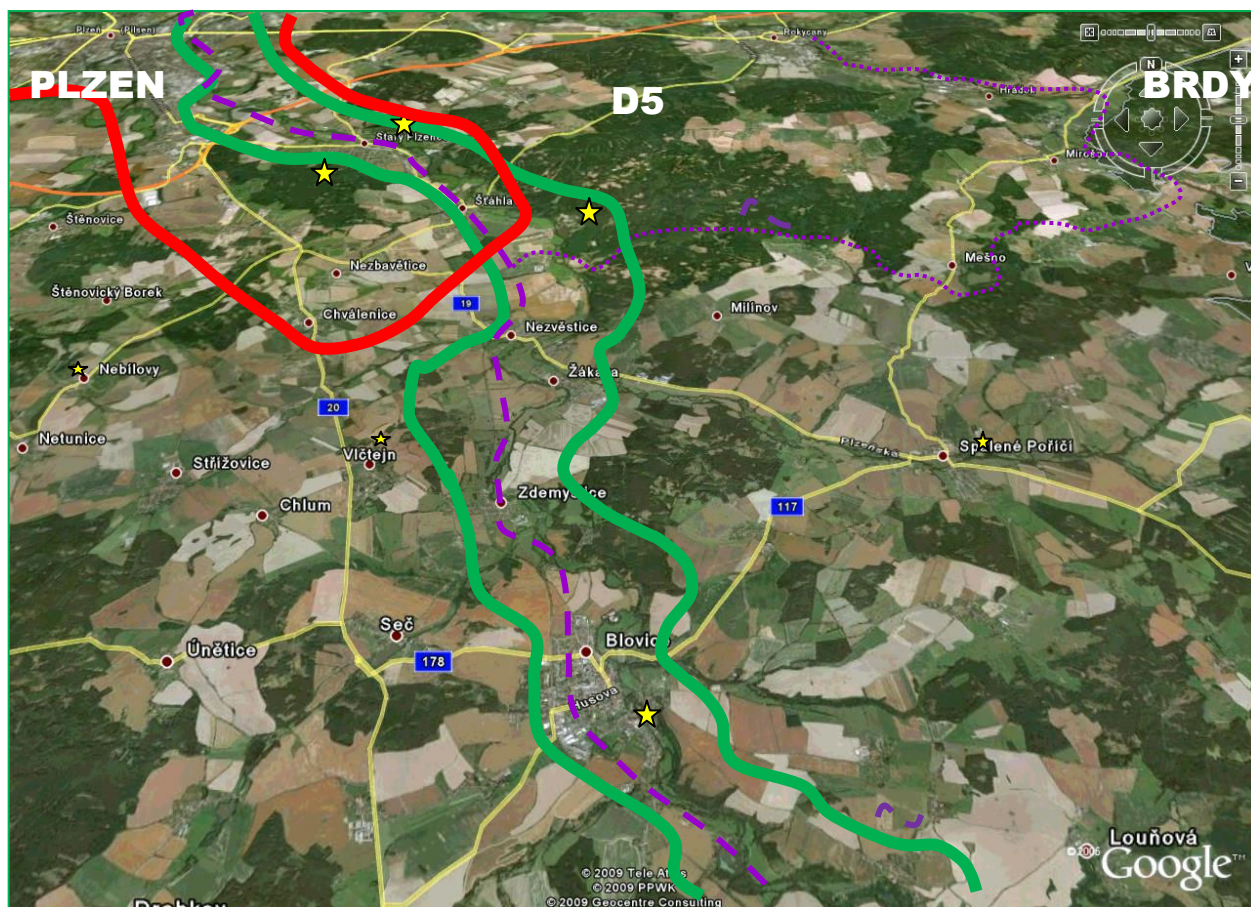
Jedná se vysoce hodnotné území příměstského typu, ve kterém se vyvinulo v charakteristickém a kvalitním přírodním prostředí převážně městské osídlení s vysokou obytnou hodnotou. Koridor vybíhá z území Plzně, pokračuje jihovýchodním směrem, zahrnuje Starý Plzenec, Štáhlavy, Nezavětice, Žákavu, Zdemyslice a Blovice. Kromě řeky tvoří osu koridoru celostátní železnice č. 190. Koridor je šířkově proměnlivý, je vymezen dle terénní konfigurace, zahrnuje kromě vlastního údolí řeky i navazující přírodní fenomény – zejména zmíněný vrch Radyně, drobné lesní komplexy a terénní útvary.

d) Koridor navazující na silnici I/20 (ve schématu graficky nevymezeno)

Jedná se o území lemující po obou stranách silnici I/20, navazující osídlení je venkovského typu (např. Chválenice, Vlčtejn, Zdemyslice), krajina má převažující zemědělský charakter. Osídlení v koridoru Úslavy je vzdáleno od silnice I/20 cca 2 – 3 km je propojeno několika silničními spojeními, z nichž nejvýznamnější je silnice I/19 a silnice II. třídy – 117 a 178, které současně tvoří segment regionálního okruhu.

Komentovaná zonace území je vyznačena na navazujícím grafickém schématu – obr. 5 (podklad: satelitní snímek Google doplněný zákresy), ze kterého mimo jiné vyplývá, že se jednotlivé zóny mohou prostupovat a jejich charakteristiky prolínat. Na dalším ob. 6 jsou schematickým řezem ve směru západ – východ cca v prostoru Chválenice – Nezavětice dokumentovány územní vztahy a krajinné uspořádání.

Obr. 5 Krajinné schéma a vymezení základního zonování řešeného území



Obr. 6 Typický profil krajiny ve směru Západ – Východ

Farská skála 538 m.n.m.

Kohouty 484 m.n.m.

návrší a rozvodí řek Úhlava a Úslava, trasa silnice I/ 20, menší sídla, zemědělská krajina,

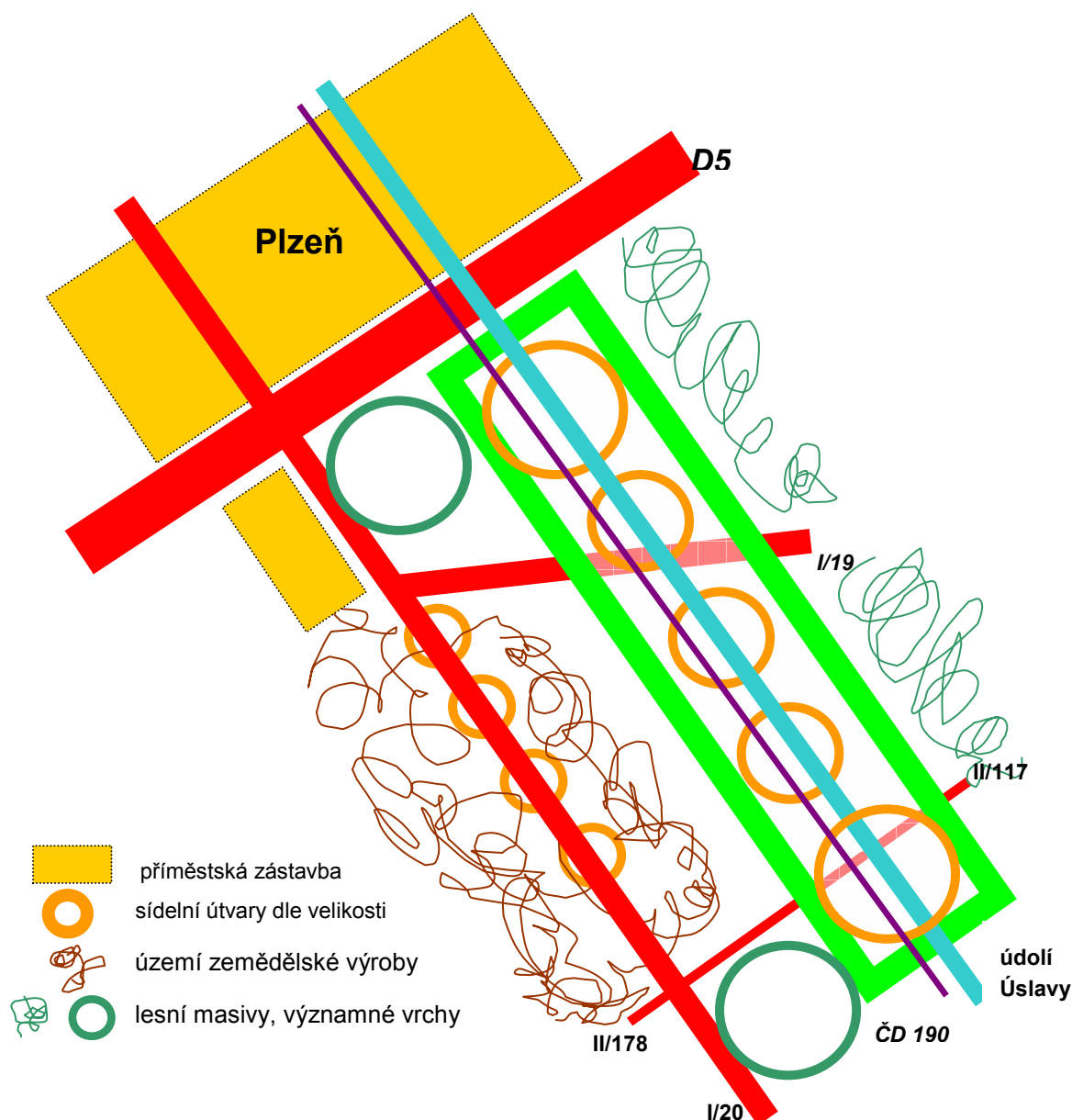
pás zemědělské krajiny, krajina navazující na údolí Úslavy

Nezvěstice 375 m.n.m.

krajina údolí Úslavy, železniční dráha, sídla vyššího významu, rekreační území Plzně (chaty)

krajinářsky a kulturně cenné území, místy strmý terén, místy rekreační území

Obr. 7 Schéma uspořádání a organizace řešeného území



Pro větší názornost vyjádření územních vztahů řešeného území jsou na uvedeném schématu – obr. 7 modelově znázorněny základní principy uspořádání území. Pro řešený prostor je charakteristická zejména paralelnost dvou rozdílných územních pásů – pás v údolí Úslavy (převážně městské osídlení, obslužené celostátní železnici č. 190, obklopené převážně krajinářsky hodnotným územím) – pás podél silnice I/20 (venkovské osídlení, obklopené převážně zemědělskou krajinou). Silnice I/20 se nachází v poloze jakéhosi „nadřazeného obchvatu“ osídlení v koridoru Úslavy. Pásové uspořádání je doplněno nezbytným příčným propojením – nejvýznamnějším je silnice I/19 a dále v Blovicech, silnice II. tř. – 117 a 178, současně tvořící část regionálního okruhu v dílčích relacích Rokycany – Spálené Poříčí – Blovice – Přeštice. Oba rozdílné pásy mají společný počátek – dálnice D5 oddávající příměstský a městský prostor Plzně a vrch Radyně se stejnojmennou zříceninou hradu i společné ukončení – město Blovice s vazbou na vrch Buková hora a stejnojmenný přírodní park.

3.3 Charakteristika dopravní infrastruktury, rozvojové záměry a předpoklady

a) Silniční doprava

Řešené území se rozkládá v jihovýchodním sektoru Plzeňského kraje, v oblasti průchodu významných dopravních koridorů mezinárodního a republikového významu. Ty v silniční dopravě představují dálnice a silnice I. třídy:

- Dálnice D5 Praha – Plzeň – Rozvadov – hranice ČR/Německo (součást evropské sítě TEN-T)
- I/20-E49 Jenišov (I/6) – Plzeň (I/26, I/27) – Nezabavětice (I/19) – Blatná – Nová Hospoda (I/4) – Písek (I/29) – Vodňany (I/22) – České Budějovice (I/3)
- I/19 Nezabavětice (I/20) – Rožmitál pod Třemšínem (I/18) – Lety (I/4) – Milevsko – Oltyně (I/29) – Tábor (I/3) – Pelhřimov (I/34)

Nadřazená dálniční a silniční síť je doplněná krajskou sítí následujících silnic II.a II. třídy.

- II/117 Žebrák – Komárov – Mirošov – Blovice – Ostřetice, v úseku Mirošov – Blovice součást „regionálního okruhu“,
- II/178 Vodokrty – Blovice, součást „regionálního okruhu“,
- II/180 Kyšice – Starý Plzenec – Štěnovice – Dobřany – Nýřany – Město Touškov – Třemošná – Chrást – Dýšina – Kyšice, která tvoří „aglomerační okruh“,
- 180H Plzeň-Černice – Plzeň-Bručná
- II/183 Domažlice – Merklín – Přeštice – Losiná – Rokycany
- III/1771 Chválenice (I/20) – Nezabavětice (I/19, II/183)
- III/1772 Štáhlavy, křižovatka (I/19) – Štáhlavy (II/183)
- III/1773 Štáhlavy, křižovatka (I/19) – Štáhlavice – Kornatice
- III/1774 Nezvěstice (I/19) – Chouzovy (I/20) – Střížovice – Netunice (II/183)
- III/1775 Chválenice (I/20) – Nezvěstice, křižovatka (III/1774)
- III/1776 Vlčtejn (I/20) – Chlum – Střížovice (III/1774)
- III/1777 Nezvěstice (I/19) – Žákava – Zdemyslice – Blovice (II/178)
- III/1778 Zdemyslice (III/1777) – Seč (II/178)
- III/1779 Zdemyslice (III/1777) – Vlčtejn (I/20)
- III/02011 Zhůř – Jarov – Kokořov (II/230)
- III/11742 Blovice (III/17711) – Přešín (III/17717)
- III/11743 Blovice (III/11742) – Hradištská Lhota (III/11746)
- III/11745 Blovice (III/17711) – Žďírec – Nepomuk (II/191)
- III/11746 Žďírec (III/11745) – Louňová (III/11742)
- III/11750 Chocenická Lhota (I/20) – Komorno (II/117)

- III/11753 Chocenická Lhota (I/20) – Dražkov (II/117)
- III/17711 Blovice (II/117) – Struhařov – Hořehledy, křižovatka (I/19)
- III/17712 Žákava (I/19) - Štítov (II/117)
- III/17714 Hradištská Lhota – Mítov (II/177)
- III/18020 Starý Plzenec (II/180) – Plzeň, Koterov (I/20)
- III/18021 Starý Plzenec (II/180) – D5 MÚK Plzeň, centrum – Plzeň, Černice (I/20)
- III/18022 Starý Plzenec (II/180) – Šťáhlavy (II/183)
- III/18023 Starý Plzenec (II/180) – Tymákov – D5 MÚK Ejpovice
- III/18024 Šťáhlavy (II/183) – Radyně (III/18026)
- III/18025 Losiná (I/20) – Štěnovice (II/180)
- III/18026 Starý Plzenec – Losiná (I/20)

Dálnice D5 – v plném rozsahu realizována, zajišťuje přímé napojení řešeného území na mezinárodní a republikovou dálniční síť. Pro řešené území jsou rozhodující dvě dálniční křižovatky **MÚK Plzeň-Černice** s přímou návazností silnice I/20 a III/18021 a **MÚK Plzeň-centrum** s návazností dílčího úseku přeložky čtyřpruhové silnice I/20 s budoucím obchvatem Plzně. Nepřímo, mimo řešené území, je využívána křižovatka MÚK Ejpovice s návazností silnice III/18023 Starý Plzenec – Tymákov – Ejpovice. Dálnice je výhledově stabilizovaná a představuje pro řešené území významný potenciál pro příznivou dopravní dostupnost, obsluhu a napojení na nadřazené republikové i evropské sítě.

Silnice I/19 – v návaznosti na silnici I/20 zajišťuje mezikrajské propojení Plzeňského a Středočeského kraje s napojením na připravovaný úsek rychlostní silnice R4 v Letech, případně v návaznosti na silnici I/18 na stávající rychlostní silnici R4 v Dubenci. V regionální úrovni, v návaznosti na silnici I/20 ve směru od Plzně, umožňuje zpřístupnění a dopravní obsluhu sídelní struktury v okrajové části Plzeňského kraje s vazbou na rekreační prostory údolí Úslavy, přírodních parků Kornatický potok, Kamínky, Brdy a Třemšín a dále prostor Brdská.

Intenzita dopravy podle výsledků Celostátního sčítání dopravy na silniční síti ČR v roce 2005 dosahovala v úseku Nezavětice–Spálené Poříčí průměrné hodnoty 5 140 voz./den.

Silnice I. třídy má řadu dopravních závad, nevyhovujících parametrů a nepříznivých průtahů sídly. Zvláště limitující je podjezd pod celostátní železniční tratí č. 190 v Nezvěsticích, který způsobuje odklon zvláště kamionové dopravy do trasy Spálené Poříčí – Blovice – Seč (I/20). Problémy s těžkou nákladní dopravou se tak přesouvají ze silnice I. třídy na silnice II. třídy, které nejsou na tuto dopravní zátěž připravené a přinášejí řadu problémů v území.

Rozvojové záměry

S ohledem na předpokládané vyšší dopravní využití silnice I/19 v mezikrajských kooperačních vztazích je ze strany Ředitelství silnic a dálnic ČR (dále ŘSD) připravována postupná přestavba silnice v úseku Nezavětice – Nezvěstice – hranice kraje, v řešeném území s obchvatem Nezvěstic, navazující jižně od Losiny na přestavbu silnice I/20.

Původní záměr ŘSD, který je zpracován jako veřejné prospěšná stavba ve vydaných ZÚR Plzeňského kraje (jihozápadní obchvat Nezvěstic s průchodem mezi obcemi Nezvěstice a Žákava), byl na úrovni projektové přípravy projednáván s dotčenými obcemi. Z důvodů zásadního nesouhlasu byla na popud obce Žákava následně prověřována varianta severního obchvatu Nezvěstic (v ZÚR PK sledována jako územní rezerva). Ta je zpracována na úrovni studie „Silnice I/19; křižovatka I/20 – hranice Plzeňského kraje“ (VALBEK, s.r.o., stř. Plzeň, 07/2008) s rozpracovaným hodnocením vlivů stavby na životní prostředí (tzv. EIA).

Severní trasa, předložená jako dvoupruhová silnice kategorie S 9,5 navazující na navrhovanou mimoúrovňovou křižovatku na silnici I/20 (součást přeložky silnice I/20), umožňuje bezkolizní průchod územím se zachováním přirozených vazeb mezi obcemi Nezvěstice a Žákava. Poloha přeložky umožňuje minimalizaci zásahů do údolí Úslavy a jejího záplavového území. Severní vedení trasy respektuje stávající celostátní i regionální tratě (mimoúrovňové křížení). Křižovatka se silnicemi II/183 Rokycany – Štáhlavy – Nezavětice – Přeštice a III/1771 Nezavětice – Chválenice je řešena jako úrovňová průsečná křižovatka se zachováním regionálních i lokálních vazeb v území

Doporučení

Koridor přeložky silnice I/19 v severní poloze je ze strany zpracovatele ÚS jednoznačně podpořen a za podmínky vydaného souhlasného stanoviska MŽP k EIA doporučen k zpracování do aktualizace ZÚR Plzeňského kraje a ÚPD dotčených obcí.

S ohledem na relativní blízkost obytných území zpracovatel ÚS dále doporučuje v následném stupni projektové dokumentace následující opatření:

- důsledně zohlednit výsledky hlukových studií a navrhnout vhodná a dostatečně účinná protihluková opatření, především v blízkosti obytných území obcí Nezavětice a Nezvěstice

Silnice I/20 – součást mezinárodního silničního tahu E 49 Magdeburk – Halle – Plauen – Karlovy Vary – Plzeň – České Budějovice (součást alternativního dopravního spojení Sasko - Rakousko), propojuje oblast Karlovarska, Plzeňska, Písecka a Českobudějovicka. V jihovýchodním sektoru Plzně je silnice využívána jako jedna z významných radiál pro každodenní osobní i nákladní dopravu směřující do krajského města Plzně. V úseku Plzeň – Losiná – Nezavětice (křižovatka s I/19) je přepravní význam silnice značně posílen funkcí příměstské radiály a silničního přivaděče k dálnici D5 – MÚK Plzeň-Černice a MÚK Plzeň-centrum ve směru od Nepomuku (I/20) a Spáleného Poříčí (I/19).

Intenzita dopravy podle výsledků Celostátního sčítání dopravy na silniční síti ČR v roce 2005 (ŘSD, 2006) dosahovala v úseku dálnice D5 - Nepomuk následujících hodnot:

D5 MÚK centrum – Nezabavětice (I/19):	12 870 voz./den
Nezabavětice (I/19) – Blovice (II/178):	9 780 voz./den
Blovice (II/178) – Nepomuk (I/20):	6 000 - 6 400 voz./den

Rozvojové záměry

Přeložka silnice I/20 v úseku D5-MÚK Plzeň-Černice – Losiná – Seč je součástí dlouhodobě sledované koncepce přestavby silnice I/20 na území Plzeňského kraje. Příprava tohoto záměru probíhá již od roku 1989. V průběhu této doby byla prověřována řada variant, jejichž výsledky postupně vedly ke stabilizaci základního koridoru, který byl zpracován a schválen v návrhu ZÚR PK.

V současné době je dokončena podrobná technická studie „Přeložka silnice I/20 v úseku D5 – Seč“ (SUDOP Praha, a.s., 11/2009), která vychází z hodnocení vlivů stavby na životní prostředí (EIA) a požadavků na částečnou úpravu polohy a tvarů křižovek navrhovaných technickou studií „Přeložka silnice I/20 D5 – Seč, výsledná varianta“ (Pragoprojekt a.s., 12/2003). Tato podrobná technická studie bude podkladem pro další stupeň projektové dokumentace.

Přeložka silnice I/20 v kategorii čtyřpruhové silnice (S24,5/100) ve směru od dálnice D5 východním obchvatem míjí obci Losinou, jižně od Losiné a severozápadně od Nezabavětic přichází do prostoru mimoúrovňové křižovatky se silnicemi I/19, II/183 a III/18026 (MÚK Chválenice). Dále již jako dvoupruhová silnice v kategorii S11,5 se stáčí do polohy západně od Chválenic, Chouzova a Vlčtejna. Severně od Seče u Blovic se napojuje na již realizovaný úsek až po Kotousov.

Navrhovaná přeložka silnice I/20 v úseku D5 – Seč respektuje hlavní regionální a lokální silniční vazby v území následujícím způsobem:

- prosté křížení se silnicí II/180, které je v současné době ve směru na Starý Plzenec zaslepené – nefunkční, je po v rámci přeložky I/20 řešeno prostým mimoúrovňovým křížením – podjezdem pod silnicí I/20 s obnovením souvislého propojení ve stopě bývalé vojenské silnice II/180 Štěnovice – Starý Plzenec,
- napojení stávající I/20 a silnice III/18047 v Losiné řešeno mimoúrovňovou křižovatkou MÚK Losiná,
- prosté křížení přeložky silnice I/20 s III/18026 Nezabavětice – Radyně – Starý Plzenec řešeno nadjezdem nad I/20,
- křižovatka se silnicemi I/19, II/183, III/18026 a stávající I/20 - MÚK Chválenice s okružními křižovatkami
- prosté křížení se silnicí III/18329 Chválenice – Borek řešeno přeložkou silnice III. třídy s nadjezdem nad přeložkou I/20,
- prosté křížení s užívanou polní cestou Chválenice – Nebílovi řešeno podjezdem pod přeložkou I/20,

- prosté křížení s užívanou polní cestou Chouzovy – Střížovice řešeno podjezdem pod přeložkou I/20,
- křížení se silnicí III/1776 Vlčtejn – Chlum řešeno mimoúrovňovou křižovatkou MÚK Vlčtejn s návazností na stávající silnici I/20 (zajištění dostupnosti a obsluhy přilehlého území)

Navrhovaná přeložka v úseku západně od stávající silnice Kotousov – Zhůř – hranice kraje je územně stabilizovaná s probíhající projektovou přípravou stavby; „Vyhledávací studie Seč – Nepomuk – Životice“ (VALBEK, s.r.o., stř. Plzeň, 04/2009).

Doporučení

Zpracovatel ÚS po prověření územních souvislostí v úseku D5 – Seč jednoznačně doporučuje vedení přeložky silnice I/20 v koridoru navrhované podrobnou technickou studií - SUDOP Praha, a.s. 11/2009.

S ohledem na relativní blízkost obytných území zpracovatel ÚS doporučuje v následném stupni projektové dokumentace podrobně prověřit a řešit následující problematiku:

- v prostoru Chválenic provést směrovou korekci trasy tak, aby došlo k maximálnímu možnému oddálení přeložky silnice I/20 od okraje obytné zástavby a navrhované rekreačně sportovní plochy,
- důsledně zohlednit výsledky hlukových studií a navrhnout vhodná a dostatečně účinná protihluková opatření, především v blízkosti obytných území obcí Losiná, Chválenice, případně Nezavětice,
- v prostoru Losiné využít možnost kombinace protihlukových opatření s možným dozalesněním některých zbytkových, pro zvýšení účinnosti a dosažení příznivých pohledových efektů ve směru od obytné zástavby,
- polohu MÚK Chválenice (křižovatka přeložky I/20, stávající I/20, II/183 a III/180026) ve vztahu k blízkosti od obytného území Nezavětice považovat za limitní.

Silnice II/117 a II/178 – jsou součástí „regionálního okruhu“ vymezeného v ZÚR PK, jehož cílem je podpora kvalitní dopravní dostupnosti území a sídel v okrajových oblastech Plzeňského kraje i v meziprostorech nadřazených dopravních sítí a posílení podmínek pro možný rozvoj a stabilizaci těchto oblastí. Silnice procházejí centrální částí Blovic a navazují v severozápadní a jihozápadní poloze od Blovic na silnici I/20. Intenzita dopravy v r. 2005 na silnici II/178 v úseku Blovice – I/20: cca 2 950 voz./den, silnice II/117 v úseku Blovice, výrobní lokality a rozvojové plochy – I/20: cca 1 725 voz./den.

Ve vztahu k navrhované přeložce silnice I/20 obě silnice II. třídy současně převezmou funkci silničních přivaděčů – silnice II/178 ke stávající MÚK Seč u Blovic, II/117 k navrhované MÚK Kotousov.

Rozvojové záměry

V návrhu ZÚR PK je navrhována přeložka silnice II/178, vedená v nové stopě západně v souběhu s železniční tratí a s napojením na stávající silnici II/117 v jihozápadní části Blovic. To umožňuje napojení silnic II. třídy a oboustranné zpřístupnění výrobních ploch a rozvojových území mimo centrální část města.

Doporučení

Zpracovatel ÚS navrhované řešení přestavby silniční sítě uplatněné v ZÚR PK nepovažuje za dostatečné. Důvodem je především vymezení Blovicka jako vybraného rozvojového území, které je součástí rozvojové osy nadmístního významu OR2 (ZÚR PK). Ze strany kraje je z hlediska investiční pobídky navrhováno umístění průmyslové zóny v rozsahu 12,5 ha. Za těchto okolností je nezbytné zajistit kvalitní silniční síť jak s vazbou na silnici I/20, tak jako součást regionálního okruhu propojujícího území v širších souvislostech (vyšší spádovost). Základ podmínkou je minimalizace negativních dopadů na obytná území a centrální část Blovic (podrobněji v subkap. 3.3 - Blovice).

Silnice II/180 – propojuje a obsluhuje příměstskou spádovou oblast v okolí Plzně s návaznostmi na radiálně vedenou nadřazenou silniční síť. Silnice II/180 je v ZÚR PK vymezená jako „aglomerační okruh“ kolem Plzně s nezbytnou přestavbou kolizních a nevyhovujících úseků silnice v dílčích segmentech okruhu.

V řešeném území, v souvislosti s výstavbou dálnice D5, a přeložky silnice I/20, byla původní trasa silnice II/180 v úseku Štěnovice – Starý Plzenec přerušena a odkloněna do nové trasy s využitím stávajících silnic III. třídy Plzeň-Černice, Bručná (II/180H) s napojením na stávající silnici I/20 a dále po silnici III/18021 ve směru na Starý Plzenec s napojením do původní trasy II/180 v prostoru Starého Plzece. Stávající úsek silnice II/180 Starý Plzenec – silnice I/20 je v současné době zaslepen a neprůjezdný

Rozvojové záměry

Jako součást 1. etapy přeložky silnice I/20 v úseku D5 – Losiná – Chválenice je řešeno znovuoobnovení silnice II/180 ve spojení Štěnovice – Starý Plzenec s podjezdem pod přeložkou silnice I/20 (prosté křížení bez křižovatky silnic II/180 a I/20).

Doporučení

„Aglomerační okruh“, v současné době vedený ve směru od Štěnovic v odkloněné trase přes Plzeň, Černice, Bručnou a po silnici III. třídy do Starého Plzece, zpracovatel ÚS doporučuje po dostavbě přeložky silnice I/20 a znovuoobnovení původní stopy II/180 s podjezdem pod I/20 přesměrovat zpět do původní stopy II/180. Pro posílení provázanosti „aglomeračního okruhu“ s regionální a lokální silniční sítí dotčeného území bude vhodné řešit návaznost losině na obnovenou silnici II/180. Nabízí se toto propojení řešit novou komunikací III. třídy, vedenou od stykové křižovatky s II/180 západně v souběhu s přeložkou I/20 s napojením na navrhovanou okružní křižovatku stávající silnice I/20 a III/18047, která je součástí MÚK Losiná (přeložka I/20) – podrobněji viz kap. 3.3. Losiná.

Silnice 180H – po zaslepení silnice II/180 v úseku Starý Plzenec – silnice I/20 zajišťuje náhradní kontinuální propojení dílčích úseků silnice II/180 ve spojení Štěnovice – Plzeň, Černice, Bručná - I/20 s možnou návazností na silnici III/18021 Plzeň-Bručná – Starý Plzenec. Ta kromě funkce hlavního silničního přivaděče od Starého Plzeňce k dálnici D5 a do krajského města Plzně dočasně přebírá funkci silnice II/180.

Silnice 180H je územně stabilizovaná, výhledově využitelná jako součást regionální sítě s vazbou na komunikační síť krajského města Plzně, ve vztahu k dálnici D5 jako napojovací rameno silnice II/180 na dálnici D5 (MÚK Plzeň -Černice).

Silnice II/183 – v řešeném území představuje homogenizovanou silnici obslužného významu se zajištěním vazeb prostoru Štáhlavska na Rokycany a dálnici D5, v opačném směru k Nezvěsticím (silnice I/19) a Chválenicím (silnice I/20). Mimo řešené území v úseku Vodokrty – Přeštice – Merklín je součástí „regionálního okruhu“.

Stávající přepravní význam silnice II/183 převažuje ve směru na Rokycany a dálnici D5. To potvrzují i výsledky Celostátního sčítání dopravy na silniční síti v r. 2005 v jednotlivých relacích s následujícími hodnotami:

Štáhlavy – Rokycany (D5)	1 600 voz./den
Štáhlavy – Nezvěstice (I/19)	780 voz./den
Losiná (I/20) - Vodokrty	580 voz./den

Rozvojové záměry

V souvislosti s navrhovanou přestavbou silnice I/19 je navržena i přestavba křižovatky přeložky silnice I/19 se silnicemi II/183 a III/1771 v prostoru Nezvěstic – úrovněová průsečná křižovatka.

Doporučení

Přestavbou silnice I/19 a I/20 nelze očekávat výraznější zvýšení dopravy na silnici II/183 v úseku Štáhlavy – Nezvěstice – Vodokrty. S ohledem na předpokládaný trvalý nízký přepravní význam silnice II/183 v úseku Štáhlavy – Losiná – Vodokrty zpracovatel ÚS doporučuje prověřit vhodnost přeřazení tohoto úseku silnice II/183 do sítě silnic III. třídy.

Silnice III. třídy – vesměs doplňují mikroregionální komunikační systém v území, který v návaznosti na silnice II. třídy zajišťuje zpřístupnění a obsluhu dílčích částí sídel a lokalit. Některé silnice III. třídy však ve vybraných relacích přenášejí významnější přepravní objemy a suplují tak funkce silnic II. třídy. K nim patří především silnice III/18021 Plzeň, Černice (I/20) – Starý Plzenec (II/180) a silnice III/18022 Starý Plzenec (II/180) – Štáhlavy (II/183).

III/18021 – v současné době v návaznosti na silnici 180H supluje silnici II/180 v dočasně přerušném úseku Starý Plzenec – silnice I/20. Intenzita dopravy v roce 2005 dle výsledků Celostátního sčítání dopravy na silniční síti v r. 2005 dosahovala hodnoty cca 4 100 voz./den. S rozvojem komerčních a obchodních center v okrajové jihovýchodní části Plzně lze v současnosti očekávat výraznější nárůst dopravy oproti roku 2005.

Výhledově si silnice zachová funkci hlavního silničního spojení z prostoru Starého Plzeňce k dálnici D5 (MÚK Plzeň-Černice) a ke krajskému městu Plzni.

III/18022 – navazuje ve Starém Plzenci na silnici II/180, nepřímo na silnici III/18021. V podélné komunikační ose zajišťuje propojení a obsluhu sídel ve směru na Štáhlavy s návazností na silnici II/183 směr Nezabavětice a silnici III/1772 směr Nezvěstice. Intenzita dopravy v roce 2005 dosahovala podle výsledků Celostátního sčítání dopravy na silniční síti ČR cca 840 voz./den. Tato hodnota je však v současné době výrazně překročena nárůstem osobní a především nákladní dopravy, kterou generují přepravní nároky a potřeby výrobního závodu KS Katalog – Servis, s.r.o. provozovna Štáhlavy. Veškerá osobní a nákladní doprava vázaná na potřeby tohoto závodu je uskutečňována po silnicích III/18022 a III/18021 ve směru k dálnici D5 a MÚK Plzeň-Černice (převažující objemy jsou směřovány na dálnici D5 ve směru na Německo). To způsobuje značné problémy při průjezdu centrem Starého Plzeňce.

Rozvojové záměry

ZÚR PK vymezuje územní rezervu pro přeložku silnice III/18022 – nové propojení v trase obchvatu Starého Plzeňce a Štáhlav včetně nového mimoúrovňového křížení s celostátní železniční tratí ve Štáhlavech, dále s úpravou trasy v koridoru stávající silnice III/1772 a s napojením na stávající silnici I/19 severně od Nezvěstic.

Doporučení

Navrhovaná územní rezerva pro koridor přeložky silnice III/18022 – nové propojení byla dlouhodobě sledována již v ÚP VÚC Plzeňské aglomerace. Přestavba silnice však nikdy nebyla územně ani technicky prověřena a ani zapracována do ÚPD dotčených obcí. Její reálnost je v současné době s ohledem na nové skutečnosti značně sporná a vyžaduje zásadní přehodnocení.

Jako příznivější koncepce se jeví posílení samostatného příčného napojení prostoru Štáhlav na přeložku silnice I/20 a omezení, případně vyloučení průjezdu zvláště nákladní dopravy centrální částí Starého Plzeňce. To vyžaduje komplexní podrobné prověření podmínek a zpracování návrhu včetně koordinace s připravovanou modernizací celostátní tratě č. 190 Plzeň – České Budějovice. Prověření a návrh řešení svoji problematikou a měřítkem přesahuje rámec této ÚS, která doporučuje řešit problematiku samostatnou územní studií.

b) Železniční doprava

Součástí významných dopravních koridorů jihovýchodního sektoru Plzeňského kraje je:

- Celostátní železniční trať č. 183 Plzeň Klatovy – Železná Ruda – hranice ČR/Německo
- Celostátní železniční trať č. 190 Plzeň – Horažďovice, předměstí – Strakonice – České Budějovice

Doplňující kolejovou dopravou je:

- Regionální trať č. 175 Rokycany – Mirošov – Nezvěstice

Železniční trať č. 183 – zasahuje svým vedením do řešeného území pouze okrajově bez přímých přepravních souvislostí. Umožňuje kolejové propojení významných sídel v relaci Plzeň – Klatovy a návaznost na rekreační prostory Železnorudska / Bayerisch Eisenstein. V mezinárodních dálkových souvislostech umožňuje vazbu ve směru na Regensburg.

Železniční trať č. 190 – propojuje Plzeňský a Jihočeský kraj s vazbou na Rakousko - součást sítě TEN-T. V příměstském úseku řešeného území je součástí systému příměstské integrované dopravy pro každodenní dojíždku a vyjíždku vázanou na krajského město Plzeň. Trať je elektrizovaná, v řešeném území v úseku Plzeň – Nepomuk jednokolejná, v navazujícím úseku Nepomuk - Horažďovice dvojkolejná, v úseku Horažďovice - Číčenice jednokolejná.

Rozvojové záměry

Modernizace tratě a zajištění podmínek pro dosažení traťové rychlosti 120 km/hod. je v záměrech Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) dlouhodobě sledováno a respektováno ve schválených ZÚR PK. Pro přestavbu tratě byla zpracována územně technická studie „ÚTS Modernizace traťového úseku České Budějovice – Plzeň (SUDOP Praha, a.s., 05/2007), která prověřuje podmínky modernizace s rektifikací oblouků pro dosažení potřebné traťové rychlosti, zdvojkolejněním a začleněním do systému příměstské dopravy v rameni Plzeň – Nepomuk, alternativně (etapově) ve zkráceném rameni Plzeň - Blovice.

S tím souvisí i případný rozsah zdvojkolejnění tratě, který byl v rámci ÚTS alternativně (etapově) prověřován. V případě zkráceného ramene příměstské dopravy v relaci Plzeň – Blovice je možné připustit zdvojkolejnění tratě pouze v úseku Plzeň – Blovice. Toto řešení by při průjezdech sídly nevyžadovalo tak striktní rušení některých úrovnových přejezdů, případně by umožňovalo realizovat některé podjezdy pod tratí s nižší podjezdnou výškou, využitelné pro vnitroměstské vztahy osobní automobilové dopravy a malých dodávkových vozidel

Modernizace tratě svými územními nároky a požadavky dodržení normových parametrů výrazně zasahuje do křižující silniční sítě a vyvolává značné nároky na její přestavbu a úpravy.

Přehled přestavby silniční sítě v jednotlivých sídlech řešeného území, vyvolané navrhovanou modernizací tratě:

Starý Plzenec

- II/180 - zrušení stávajícího nevyhovujícího podjezdu pod tratí a návrh nového podjezdu cca 50 m od stávajícího. Poloha podjezdu respektuje navrhovanou přeložku silnice II/180 dle ÚP města Starý Plzenec s obchvatem centra sídla.
- Od navrhované okružní křižovatky na silnici II/180 navrženo nové komunikační propojení v jižním souběhu s železniční tratí jako přeložka silnice III/18026. Zrušený úrovnový přejezd silnice III/18026 přes železniční trať (ponechán pouze pěší podchod) je v městském komunikačním systému kompenzován navazujícím novým podjezdem pod tratí napojujícím centrální část města.

Štáhlavy

- II/183 - zrušení stávajícího úrovnového přejezdu – návrh nového železničního mostu pro možnou realizaci výhledově navrhované přeložky silnice III/18022 vedené po severozápadním okraji Štáhlav.

Komentář

Poloha navrhovaného železničního mostu je v současné době již neakceptovatelná. Důvodem je zastavěnost území a již nereálné vedení přeložky silnice III/180 22 daným prostorem – nutno prověřit s ohledem na potřebu oboustranné průchodnosti a obsluhy sídla a s ohledem na potřeby nového vedení přeložky silnice III/18022 s vazbou na závod KS Katalog – Servis, s.r.o.provozovna Štáhlavy.

Štáhlavice

- III/1773 - zrušení stávajícího úrovnového přejezdu – návrh přeložky silnice III. třídy s podjezdem pod železniční tratí.

Nezvěstice

- I/19 - návrh mimoúrovňového křížení s navrhovanou přeložkou silnice I/19 podle původního záměru jižního obchvatu Nezvěstic novým mostním objektem, umožňujícím vedení původního jižního obchvatu a přeložky silnice I/19.

Komentář

Poloha navrhovaného železničního mostu není v současné době stabilizovaná. Podle aktuální technické studie přeložky silnice I/19 (viz kap. Silniční doprava) je upřednostňováno severní vedení obchvatu Nezvěstic. Technická studie řeší křížení přeložky I/19 s železniční tratí silničním mostem s nadjezdem nad tratí. Navazující projektová dokumentace k modernizaci tratě musí respektovat aktuální návrhy přeložky silnice I/19.

Zdemyslice

- III/1779 - zrušení stávajícího úrovnového přejezdu – návrh přeložky silnice III. třídy západně v souběhu s železniční tratí a s propojením na silnici III/1776. Vnitřní komunikační propojení sídla a návaznost na silnici III/1777 je řešeno novým nadjezdem nad železniční tratí. Pěší provázanost je řešena novým pěším podchodem, umístěným severně od stávající přejezdu.

Blovce

- II/178 - ÚTS řeší přestavbu stávajícího podjezdu na plnohodnotné parametry. V souladu se ZÚR PK je navržena nové silniční propojení od silnice II/178 s navrhovanou okružní křižovatkou v západním souběhu s železniční tratí až po silnici II/117 – v ZÚR PK označeno jako přeložka silnice II/178
- II/117 – stávající úrovnový přejezd je navržen ke zrušení. Pro nemotorovou dopravu je navržen v místě zrušeného přejezdu pěší podchod. Návaznost na silnici II/178 a pokračování silnice II/117 je řešeno v trase nového komunikačního propojení podél tratě.

- Místní komunikace v jižní části Blovic – stávající úroňový přejezd komunikace přes trať je zrušen a nahrazen přeložkou silnice, vedenou od navrhované okružní křižovatky silnice II/117 a přeložky II/178 v jižním směru s křížením místní komunikace, nadjezdem nad tratí a napojením na stávající místní komunikaci a následně silnici III/11745.

Komentář

Zrušení stávajícího úroňového přejezdu silnice II/117 způsobuje zásadní přerušení přirozených komunikačních vazeb silného obytného území západně od tratě s centrem města. Výsledné řešení doporučujeme podmínit detailním prověřením podmínek zřízení podjezdu pod tratí a silnicí II/117 pouze pro osobní automobilovou dopravu (menší nároky na podjezdnou výšku) s přímou návazností na obytné území. Stávající přejezd na místní komunikaci zpřístupňující průmyslovou zónu na jižním okraji území zpracovatel ÚS doporučuje zachovat jako úroňový. To by bylo reálné bez větších problémů v případě ukončení zdvojkolejnění tratě v Blovicích (jedna z možných variant za předpokladu ukončení ramene příměstské dopravy v Blovicích).

Regionální železniční trať č. 175 – ve svém průběhu má značně rozdílné přepravní využití. Výrazně využívaný pro osobní i nákladní dopravu je úsek mimo řešené území Rokycany – Mirošov. Úsek Mirošov – Nezvěstice, vedený v omezených směrových parametrech, neumožňuje vyšší cestovní rychlost a jeho využitelnost alespoň je značně omezená. Technický stav tratě je značně neuspokojivý a vyžaduje zásadní přestavbu.

Rozvojové záměry

Zpracovaný dokument „Koncepte dopravy Plzeňského kraje“ (SUDOP Praha, a.s., Atelier T-Plan, s.r.o., BohemiaPlan, s.r.o, 2007) po prověření provozně ekonomických aspektů doporučuje trať v úseku Mirošov – Nezvěstice ke zrušení s náhradou dopravní obsluhy autobusovou dopravou. Proti tomuto návrhu byl silný odpor některých obcí a sdružení.

Na základě těchto skutečností Plzeňský kraj zadal zpracování územně technické studie „Zlepšení infrastruktury na regionálních tratích Plzeňského kraje v Plzeňské aglomeraci“ (Ing. Jiří Kalčík, Ing. Jiří Pospíšil, Ing. arch. Michal Skala, P. Herbrik, 12/2007), která mimo jiné prověřila varianty přestavby a využití železniční tratě č. 175.

Výsledkem je variantní návrh přeložky traťového úseku Štáhlavice – Nezvěstice s napojením do stávající žst. Nezvěstice. Přeložka by měla odstranit limitní směrové parametry stávající tratě pro možné zvýšení cestovní rychlosti. Její odsun severně od stávající tratě by umožnila uvolnění ploch na severním okraji Nezvěstic pro možný rozvoj obce.

V rámci této studie byly předloženy varianty možné výhledové přestavby regionální tratě v odkloněné poloze se zapojením prostoru Štáhlav do kolejového systému ve směru k Plzni. Tím by došlo k vytvoření bezúvratového kontinuálního kolejového spojení Rokycany – Mirošov – Štáhlavy – Plzeň, vhodně využitelného pro příměstskou dopravu a obsluhu území v příměstském prostoru jihovýchodní oblasti.

Doporučení

Zpracovatel ÚS doporučuje prověřit provozně ekonomické předpoklady a investiční návratnost navrhovaných záměrů. Současně se přiklání k názoru, že přímé kolejové napojení rekreačního prostoru Úslavy a Přírodních parků Kornatický les, Kamínky a celého širšího okolí z krajského města Plzně, případně ve směru od Nepomuku a Nezvěstic (podmíněno doplněním kolejového napojení přeložky ve směru na Nezvěstice), by mohlo přispět k zatraktivnění tohoto prostoru a k příznivé dopravní dostupnosti především pro rekreační využití.

Jako variantu zpracovatel ÚS předkládá námět na zrušení tratě v úseku Mirošov – Nezvěstice s náhradou každodenní obsluhy autobusovou dopravou s možností operativní a „velkoplošné“ obsluhy území. Opuštěné těleso po zrušené trati by bylo vhodné upravit jako samostatnou stezku pro pěší, cyklisty, bruslaře-in-line, případně pro zimní turistiku apod. (stezka pro sportovně rekreační využití) včetně potřebné vybavenosti. Tento záměr by mohl být součástí předkládaného námětu na umístění a zřízení centra „outdoorových – adrenalinových sportů“ (podrobněji viz podkap. 3.3.e) Nemotorová rekreační doprava a aktivity).

c) Logistika

Řešené území s přímou vazbou na dálnici D5, celostátní železniční tratě č. 170 a 190 – součástí sítě TEN-T je atraktivní oblastí pro umístění veřejného logistického centra (dále VLC). Požadavek na vymezení lokality vhodné pro VLC vyplývá ze schválené PÚR ČR, čl. (130).

V rámci ÚS byly prověřovány podmínky pro umístění VLC v dostupnosti nadřazené minimálně dvou dopravních systémů. Plochy jižně od dálnice D5 v návaznosti na železniční trať č. 190 byly vyhodnoceny jako nevhodné pro tento záměr a to především z důvodů vysokých přírodních a kulturně historických hodnot, které vyžadují přísnou ochranu území před záměry generujícími zvýšenou poptávku po nákladní dopravě. Území severně od dálnice D5 nabízí plochu pro logistiku v prostoru nákladového obvodu Plzeň, Koterov. Plocha, která byla pro tyto funkce v minulosti již prověřována má značné limity v plošném rozvoji a dopravní dostupnosti. Pokud by byla pro tyto účely vůbec zvažována, pak lze předpokládat její využití omezeně, nanejvýš pro tzv. City-logistiku.

Pro veřejné logistické centrum krajského významu se nabízí plocha bývalého vojenského letiště Líně, která je velmi dobře napojitelná na nadřazené dopravní systémy včetně letecké dopravy a má pro tuto funkci vhodné prostorové a infrastrukturní předpoklady.

d) Letecká doprava

Do řešeného území zasahují výšková ochranná pásma veřejného vnitrostátního letiště Letkov. Letiště s travnatou vzletovou a přistávací dráhou je využíváno pro sportovní letectví, vyhlídkové lety a nepravidelnou osobní dopravu. Přestože je letiště mimo řešené území, jeho blízkost a dostupnost je významným potenciálem pro rozvoj rekreace a sportu prostoru Plzeň – jihovýchod. Jeho aktivity a provoz mohou vhodně doplňovat

nabídku rozvoje rekreace a sportu navrhovaného centra „outdoorového – adrenalinového sportu“ (viz podkap. 3.3.e) Nemotorová rekreační doprava a aktivity).

Rozvojové záměry

Pro zkvalitnění podmínek všeobecného letectví je navrhováno prodloužení vzletové a přistávací dráhy a dostavba technického zázemí a zázemí služeb.

e) Nemotorová rekreační doprava a aktivity

Cyklistické stezky a trasy

Severním okrajem řešeného území prochází **mezinárodní cyklistická stezka RT3 Praha – Plzeň – Regensburg**, která by v cílové podobě měla být cyklistickou komunikací "vyšší generace" s navazující sítí služeb a vybavenosti.

Na mezinárodní cyklostezku navazuje v Plzni nadregionální **cyklistická trasa č. 31**, která prochází v páteřní severojižní poloze řešeným územím. Trasa je vedena jižním směrem přes Starý Plzenec – Nezvěstice – Blovice – Nepomuk a dále pokračuje do Jihočeského kraje směrem na Blatnou. Trasa je v současné době považována za stabilizovanou a v území je v celém rozsahu vyznačená. Od Plzně, Koterova po Štáhlavy je vedena širším koridorem řeky Úslavy, převážně po silnicích III. třídy. Od Štáhlav po Nezvěstice se od toku odklání a vede po silnici III. třídy volnou krajinou. V navazujícím úseku Nezvěstice – Blovice – hranice řešeného území se opět vrací do blízkosti atraktivního území při řece Úslavě.

Na tuto páteřní cyklistickou trasu v řešeném území navazuje relativně hustá síť regionálních a lokálních cyklistických tras, které zpřístupňují významné kulturně historické památky Starého Plzně a okolí, Blovicka a Nepomucka, dále přírodní atraktivity kolem Kornatického potoka s návazností na Rokycansko, v jižní části Blovicko, prostor Přírodního parku Bukova hora - Chýlava a další.

Významný uzel značených cyklistických a pěších tras v řešeném území je soustředěn do prostoru Štáhlavicka, které je vhodným místem pro nástup k řadě atraktivních cílů rekreace a turistiky v příměstském prostoru v dosahu Plzně.

Vodácká turistika

Pro řešené území je velmi přitažlivá řeka Úslava, která nabízí atraktivní místa pro rekreaci u vody, chataření a turistiku. Za vyššího stavu vody je Úslava v úseku Žinkovy – Nepomuk – ústí do Berounky využívána pro vodácké aktivity.

Doporučení

Řešené území má velmi příznivé předpoklady a potenciál pro možný rozvoj rekreace, turistiky a sportu založený na atraktivní nabídce alternativních forem outdoorových aktivit, spojené s kulturně historickým poznáváním a vzděláváním. Potenciál tohoto prostoru je o to větší, že je v dosahu krajského města Plzně, zpřístupnitelný kolejovou dopravou (viz

podkapitola Železniční doprava) a v návaznosti na mezinárodní a nadregionální cyklistické trasy.

Pro posílení nabídky zpracovatel ÚS předkládá námět na zřízení **centra „outdoorových – adrenalinových sportů“**, situovaného do prostoru Štáhlavic. Toto centrum by v přírodě blízkém stylu nabízelo nejrůznější aktivity pro sportovní a pobytové vyžití, např. lanovou dráhu, lezeckou stěnu, vodní aktivity na řece Úslavě apod. včetně turistické formy ubytování, vybavenosti a doprovodných služeb. Součástí centra „outdoorových – adrenalinových sportů“ by byly cyklistické, pěší a běžecké trasy a stezky, in-line stezky bike-park, lukostřelba apod. Pro rozšíření aktivit by mohlo být využitelné i blízké letiště Letkov s možností sportovního letectví, akrobacie, vyhlídkových letů, případně balonového létání apod.

V této souvislosti je nezbytné prověřit využitelnost regionální tratě č. 176 Rokycany – Mirošov – Nezvěstice, která je v úseku Mirošov – Nezvěstice v ZÚR PK navržena k přestavbě s odklonem kolejového vedení přes Štáhlavice (mimo Nezvěstice) a s napojením na celostátní trať v průběžném směru na Plzeň (viz podkap. 3.3b Železniční doprava). Toto spojení by kromě každodenní příměstské dopravy bylo velmi dobře využitelné pro zpřístupnění centra „outdoorových – adrenalinových sportů“ ve směru od Plzně a Rokycan. Opuštěný traťový úsek Štáhlavice – Nezvěstice by bylo možné využít po přestavbě jako stezku pro sportovně rekreační aktivity (pro pěší, cyklisty, běžce, in-line apod.), navazující na centrum „outdoorových – adrenalinových sportů“.

Jako varianta se nabízí k prověření zrušení celého traťového úseku Mirošov – Nezvěstice (za podmínky náhrady dopravní obsluhy autobusovou dopravou) s využitím traťového tělesa po přestavbě návazně na úsek Nezvěstice – Štáhlavice jako stezku pro sportovně rekreační aktivity a přesměrování dílčího úseku cyklotrasy č. 31 Štáhlavy – Štáhlavice – Nezvěstice s přiblížením se k centru „outdoorových – adrenalinových sportů“.

Zpracovatel ÚS doporučuje zpracování územní studie, případně marketinkového projektu s prověřením podmínek využitelnosti a ideového návrhu centra „outdoorových – adrenalinových sportů“.

3.4 Rozhodující charakteristiky a předpoklady rozvoje jednotlivých sídel

STARÝ PLZENEC

Obecná charakteristika

Území spadá do rozvojové oblasti republikového významu – Plzeň (PÚR ČR). Starý Plzenec s 4 485 obyvateli (údaj 1.1. 2009) je největším městem řešeného území.

Město patří k nejstaršímu osídlení západních Čech, vzniklo na křižovatce obchodních cest. Původními částmi města jsou Starý Plzenec a Malá Strana. Význam Starého Plzence poklesl po založení nové Plzně ve 13. století. Rozvoj přineslo 19. stol. vybudováním železniční tratě a následnou výstavbou průmyslových závodů a celků. Převaha novodobého osídlení dnes leží na levém břehu Úslavy s vazbou na vrch Radyně.

Sídlo leží atraktivní krajině modelovaná tokem Úslavy, s mohutnou dominantou vrchu Radyně, s ostrohem Hůrka s rotundou Sv. Petra a Pavla. Území města zahrnuje řadu památek kulturního, historického a přírodovědeckého významu.

Charakteristická je pestrá oborová skladba hospodářské základny, mezi nejnámější podniky patří společnost BOHEMIA SEKT. Značná je vyjížďka za prací a vybaveností do Plzně, od jejíhož centra je Starý Plzenec vzdálen cca 9 km, spojení probíhá po železnici č. 190 a silniční dopravou.

Dopravní charakteristika

- Poloha sídla v ose aglomeračního silničního okruhu (ZÚR PK) – silnice II/180.
- Poloha sídla v koridoru konvenční železnice republikového významu ŽD4 Plzeň – České Budějovice – České Velenice (– Wien), celostátní trať č. 190 - součástí sítě TEN-T; v PÚR 2008 a ZÚR PK sledovaná modernizace tratě včetně zdvojkolejnění – obsluha území příměstskou kolejovou dopravou.
- V návrhu přeložka silnice II/180 s novým podjezdem po železniční trati s navazujícím obchvatem centra, koordinovanou s navrhovanou modernizací celostátní tratě č. 190.
- Průchod nadregionální cyklistické trasy.

Územně plánovací dokumentace

Územní plán města Starý Plzenec, datum zpracování 3/2006, zpracovatel A.F.I. Atelier Plzeň

Problémy

Plošný územní rozvoj je značně limitovaný terénní konfigurací, omezeními vodohospodářské, památkové povahy; vhodné zaměření územního rozvoje se orientuje na doplňkový plošný rozvoj, zejména na kultivaci prostředí a ochranu mimořádných hodnot urbanizovaného území, dále na ochranu cenných prvků přírody a dominantních krajinných útvarů; vylučují se velkoobjemové a převýšené pozemní stavby a též dopravní stavby nadměrného měřítko.

Problematický průjezd kamionové dopravy ze závodu KS Katalog – Servis, s.r.o. provozovna Štáhlavy centrem města ve směru k dálnici D5 – MÚK Plzeň-Černice; nutnost řešit přímé napojení, Štáhlav na silnici I/20. Absence přímého komunikačního propojení po silnici II/180 Starý Plzenec - Štěnovice (zaslepení II/180 v úseku Starý Plzenec – I/20; nutnost obnovení přímého propojení v rámci realizace přeložky I/20 D5 - Losiná

LOSINÁ

Obecná charakteristika

Poloha sídla v rozvojové oblasti republikového významu - Plzeň (PÚR ČR)

Sídlo se nalézá na úpatí mohutného vrchu Štěnovické vrchoviny Radyně (567 m n.m.), který vytváří jasně zapamatovatelný obraz obce a celého krajinného prostoru. I přes

zemědělský ráz má krajinný prostor nesporné krajinářské a estetické hodnoty. Pod obcí se rozkládají louky a pole v plochém údolí Losinského potoka otevřenému až do prostoru Štěnovic a k údolí řeky Úhlavy.

Původní jádro obce tvoří dlouhá ulicovitá návěs s potokem uprostřed. Na návsi je mezi početnou novodobou zástavbou dochováno několik tradičních statků. Losiná však nemá žádné významné kulturní památky. Obec má dnes 936 obyvatel (údaj 1.1. 2009). Identifikovány jsou dvě lokality chatové zástavby na úpatí vrchu Radyně. V obci jsou významná provozní zařízení APB Plzeň a.s. – logistické, stavební a administrativní centrum, nábytkářské firmy, na západní okraji je situováno středisko zemědělské výroby.

Vzhledem k blízkosti Plzně a bezprostřední dopravní dostupnosti z dálnice D5 se jedná o území atraktivní pro další výstavbu. Největší nárůst rodinné zástavby nastal v lokalitě Na zbytkách pod Radyní. Chybějící plochy pro výrobní funkce a pro bydlení, vedly už k pořízení změny ÚPN SÚ č. 1, v roce 2003.

Zásadním problémem obce je extrémní zátěž z dopravy na silnici I/20, vysoká je též koncentrace dopravy z provozu areálu APB.

Dopravní charakteristika

- Poloha sídla na silnici I/20 Plzeň – České Budějovice s přímou návazností na dálnici D5 (MÚK Plzeň-Černice a komunikační síť Plzně – příznivá dostupnost krajského města – snížená bezpečnost motorového a nemotorového provozu na stávajícím průtahu centrální částí sídla.
- V návrhu přeložka silnice I/20 ve čtyřpruhovém uspořádání s východním obchvatem sídla a napojením na stávající silnici I/20 - MÚK Losiná
- Průchod nadregionální cyklistické trasy.

Územně plánovací dokumentace

ÚPN SÚ Losiná, datum zpracování 1994, zpracovatel Ing. arch. Frei, ÚPN SÚ – změna č. 1, datum zpracování 2003, zpracovatel Urbioprojekt.

Problémy

Rozsáhlá výstavba rodinného bydlení v kontaktu s připravovanou přeložkou a realizací čtyřpruhové silnice I/20 na úpatí vrchu Radyně – nutnost zajistit dostatečnou vizuální a akustickou izolaci, mimo jiné námět na zalesnění volných úseků. Nárůst bytové zástavby též vyvolává potřebu posílení vybavenosti – ubytování a stravování.

Předpoklad dalšího zájmu na využití atraktivního území (realizovaná i uvažovaná plošně rozsáhlá bytová výstavba, velkoobjemová komerčně industriální zařízení), nutno regulovat s ohledem na respektování urbanistických i krajinářských hodnot území. Doporučeno proto zpracování nového územního plánu dle zák. č. 183/2006 Sb., v úzké koordinaci územním plánem navazující obce Štěnovice.

Po dostavbě čtyřpruhové přeložky silnice I/20 bude přerušena přímá návaznost Losiné na II/180 – aglomerační okruh a směr Štěnovice; nutnost řešení – námět na propojení novou komunikací vedenou souběžně s připravovanou čtyřpruhovou silnicí I/20 a s napojením na II/180.

ŠŤÁHLAVY

Obecná charakteristika

Území spadá do rozvojové oblasti republikového významu vymezené v PÚR ČR a zpřesněné v ZÚR. Počet obyvatel obce je 2 245 (k datu 1.1. 2009).

Historická část obce je charakteristická rostlou urbanistickou strukturou, z návěsního prostoru se rozbíhá zástavba podél silnic na tři strany. Hlavní dopravní tah, na který se váže též většina vybavenosti, je silnice II/183 mířící do Rokycan.

Celé zastavěné území leží v zemědělské krajině na levém břehu Úslavy, která obtéká intravilán po severním okraji podél úpatí velkého lesního masivu. V něm leží východně od obce významný areál zámku Kozel.

Ve struktuře zástavby, která je převážně nízkopodlažní, převažuje bydlení, bydlení je částečně rekreační povahy (cca 600 chat). Ekonomická základna je málo rozvinutá. Z běžných zařízení vybočuje velkoobjemový podnik polygrafického průmyslu KS katalog servis, situovaný na okraji obce směrem ke Starému Plzenci. Areál je navázán též na železniční trať č. 190, která protíná celou obec.

Dopravní charakteristika

- Poloha sídla v koridoru konvenční železnice republikového významu ŽD4 Plzeň – České Budějovice – České Velenice (– Wien), celostátní trať č. 190 - součástí sítě TEN-T; v PÚR 2008 a ZÚR PK sledovaná modernizace tratě včetně zdvojkolejnění - vyžaduje zrušení úrovněového přejezdu silnice II/183 ve Šťáhlavech; – obsluha území příměstskou kolejovou dopravou.
- Poloha sídla na silnici II/183 s návazností na dálnici D5 – MÚK Rokycany, v opačném směru na silnici I/19 v Nezvěsticích (úrovněový přejezd na celostátní železnici č. 190).
- Návaznost na Plzeň a dálnici D5 ve směru na Rozvadov zajištěna pouze po silnici III/18022 s průtahem přes Starý Plzenec a dále po silnici III/18021 (D5 MÚK Plzeň-Černice)
- *Územně plánovací dokumentace*

ÚPN SÚ Šťáhlavy, datum zpracování 1994, zpracovatel ing. arch. Frei; Změna č. 1 ÚPN SÚ, datum zpracování 2003, zpracovatel FREIPROJEKT; ÚPO Šťáhlavy (k.ú. Šťáhlavy, datum zpracování 2004

Problémy

Řešení dopravních problémů – v ZÚR PK vymezená územní rezerva pro přeložku/nové výhledové propojení Starý Plzenec – Šťáhlavy – Nezvěstice s napojením na silnici I/19; zpochybněná dopravní účinnost výhledového propojení, neprůchodné území ve vymezeném koridoru (v ÚPD Šťáhlavy ani Starého Plzence není územní rezerva obsažena). Problém průjezdu kamionové dopravy Starým Plzencem generované přepravními nároky závodu KS Katalog – Servis, s.r.o. provozovna Šťáhlavy – nutnost řešit přímé napojení pro kamionovou dopravu na silnici I/20 ve směru k dálnici D5. Zajištění mimoúrovněového přejezdu jako náhrady za zrušení stávajícího úrovněového

přejezdu přes celostátní železnici vyvolané připravovanou modernizací celostátní železnice a jejího zdvojkolejnění - potřeba zajištění vnitřních komunikačních vazeb mezi oběma částmi sídla rozděleného železnicí.

NEZBAVĚTICE

Obecná charakteristika

Území spadá do rozvojové oblasti republikového významu – OB5 Plzeň (vymezeno PÚR ČR, upřesněno ZÚR PK). Jedná se o malou obec zemědělského charakteru s klasickou venkovskou zástavbou a návesním prostorem. Počet obyvatel 170 (údaj z 1.1. 2009). Obec je vzdálena jen necelé 2 km od sousedící obce Chválenice.

Dopravní charakteristika

- Poloha sídla na silnici evropského významu I/20-E49 v blízkosti stávající křižovatky silnic I/20 a I/19; v návrhu přestavba silnic I/20 a I/19 s novou mimoúrovňovou křižovatkou - MÚK Chválenice a ukončením navrhovaného čtyřpruhového uspořádání přeložky silnice I/20 D5 – MÚK Chválenice (navazující úsek přeložky I/20 a silnice I/19 ve dvoupruhovém uspořádání).
- Příznivá dostupnost k dálnici D5 – MÚK Plzeň-Černice a ke krajskému městu Plzni.

Územně plánovací dokumentace

Územní plán Nezavětice, datum zpracování 2007, zpracovatel Projekt Frei

Problémy

Rozvojové plochy pro bydlení, vzhledem k velikosti obce velkého rozsahu, jsou orientovány do blízkosti plánované mimoúrovňové křižovatky silnic I/20 a I/19. Nutno ověřit možnosti a posoudit účinnost územně technických opatření k zabezpečení kvalit životního prostředí, eventuálně provést korekce koncepci územního rozvoje obce - riziko zvýšené hlukové expozice.

CHVÁLENICE

Obecná charakteristika

Území spadá do rozvojové oblasti republikového významu – OB5 Plzeň (vymezeno PÚR ČR, upřesněno ZÚR PK). V obci žije 568 obyvatel (údaj z 1.1. 2009). Životní prostředí Chválenic je postiženo vlivy tranzitní dopravy na stávající silnici I/20. Základní hospodářskou aktivitou obce je zemědělství a doplňkové další provozy. Obec je ozvláštněna stavbou kostela jehož autorem je slavný barokní architekt K.I. Dienzenhofer.

Dopravní charakteristika

- Poloha sídla na silnici evropského významu I/20-E49 jižně od stávající křižovatky silnic I/20 a I/19 – snížená bezpečnost motorového a nemotorového provozu na stávajícím průtahu centrální částí sídla.

- V návrhu přestavba silnice I/20 v koridoru západního obchvatu sídla v souladu s technickou studií - SUDOP Praha, a.s. 2009 (dvoupruhové uspořádání); křížení se silnice III. třídy řešeno přeložkou s mimoúrovňovým křížením, křížení s polní cestou Chválenice – Nebílovy řešeno mimoúrovňově nadjezdem na přeložkou I/20.

Územně plánovací dokumentace:

Územní plán Chválenice – etapa návrh, datum zpracování 2009, zpracovatel Útvar koncepce a rozvoje města Plzně

Problémy

Vztah stávající i rozvojové části obce k plánované přeložce silnice I/20. Doporučuje se důsledně sledovat možnosti územně technických opatření pro zajištění vizuálního a akustického oddělení stávající i navrhované zástavby od negativních účinků dopravy - riziko zvýšené hlukové expozice.

NEZVĚSTICE

Obecná charakteristika

Území spadá do rozvojové oblasti republikového významu – OB5 Plzeň (vymezeno PÚR ČR, upřesněno ZÚR PK). Počet obyvatel v obci je 1 380 (údaj k 1.1. 2009).

Charakteristické sídlo venkovského typu v pásu osídlení na soutoku řek Úslavy a Bradavy. Památkové hodnoty v obci jsou gotický barokně upravený kostel a zbytky tvrze. V obci je dominantní ekonomickou činností zemědělství, doplňkový význam mají ostatní provozy. Nezvěsticemi procházejí významné dopravní tahy - silnice I/19 a železniční trať č.190 s odbočující regionální tratí Nezvěstice – Mirošov – Rokycany, usnadňující vysokou míru dojížděky za prací, zejména do Plzně.

Dopravní charakteristika

- Poloha sídla na silnici I/19 – snížená bezpečnost motorového a nemotorového provozu na stávajícím průtahu sídlem; snížená podjezdná výška železničního mostu; v návrhu přestavba – koncepční varianty přeložky – upřednostňován severní obchvat.
- Poloha sídla v koridoru konvenční železnice republikového významu ŽD4 Plzeň – České Budějovice – České Velenice (– Wien), celostátní trať č. 190 - součástí sítě TEN-T; v PÚR 2008 a ZÚR PK sledovaná modernizace tratě včetně zdvojkolejnění – mostní objekt respektován pro přeložku I/19 v jižním koridoru – poloha žst. excentricky s méně příznivou docházkovou vzdáleností – obsluha území příměstskou kolejovou dopravou.
- Průchod nadregionální cyklistické trasy.

Územně plánovací dokumentace

Územní plán Nezvěstice, datum zpracování 1993, zpracovatel Ing.arch. Hucl a Ing. arch. Chrt.

Problémy

Nutnost aktualizace ÚPD – plánovaná jižní přeložka silnice I/19 je prověřována a doporučena (podle požadavků obce) v poloze severního obchvatu Nezvěstic, tak aby nedošlo k oddělení prostorově navazující obce Žákava. V souvislosti s tím nutno přehodnotit celkovou urbanistickou koncepci, dopravní vazby, rozmístění rozvojových ploch a další.

Pro průjezdnou kamionovou dopravu limitovaná podjezdná výška pod celostátní tratí na silnici I/19 – nežádoucí odklon kamionové dopravy přes Blovice s kolizním průjezdem centrální částí města. Nevyjasněné názory na budoucí existenci, případně vedení regionální tratě č. 195 v úseku Mirošov – Nezvěstice, případně v úseku Štáhlavice – Nezvěstice (přeložka přes Štáhlavice s průběžným napojením na železnici č. 190 ve směru na Plzeň).

ŽÁKAVA**Obecná charakteristika**

Malé sídlo zemědělského charakteru s 380 obyvateli (údaj k 1.1. 2009) situované na soutoku řek Úslavy a Bradavy. Pro obec je zejména charakteristická náves obestavěná zemědělskými usedlostmi a novodobá zástavba rodinnými domy. Obec se přimyká k průtahu silnice I/19 a její zástavbou prochází sinice III třídy 1777.

Dopravní charakteristika

- Poloha obce v blízkosti silnice I/19 – zpřístupnění a obsluha silnicemi III. třídy s napojením na I/19; příznivá dostupnost na nadřazené síť.

Územně plánovací dokumentace

Územní plán obce Žákava, datum zpracování 1996, zpracovatel Ing. arch. Hucl; Územní plán obce Žákava, Změna č. 1 – „Štěrkovna“, datum zpracování 2003.

Problémy

Nutnost aktualizace ÚPD – plánovaná jižní přeložka silnice I/19 je prověřována a doporučena (podle požadavků obce) v poloze severního obchvatu Nezvěstic, tak aby nedošlo k oddělení prostorově navazující obce Žákava. V souvislosti s tím nutno posoudit platnost dosavadní urbanistické koncepce. Na východním okraji obce je jako územní rezerva v dokumentaci ZÚR PK vedena lokalita pro akumulaci povrchových vod na říčce Bradava, kterou je nutno respektovat. Pro dopravní obsluhu omezené parametry a nízká technická úroveň silnic III. třídy.

CHLUM**Obecná charakteristika**

Území obce spadá do rozvojové osy nadmístního významu OR2 vymezené v ZÚR PK. Obec je menší velikosti, počet obyvatel k 1.1. 2009 byl 211. Vzdálenost Chlumu od Plzně je cca 15 km, od města Blovice je asi 6 km. Je umístěna západně od stávající silnice I/20,

v těsném sousedství obce Vlčtejn, na vrcholu krajinného terénního předělu. Zástavbou obce prochází silnice III. třídy. Střed obce tvoří výstavná náves půlkruhového zastavění, doplněná kaplí a vysokou zelení. Na historický stavební základ obce volně navazuje novodobější zástavba rodinnými domy. Rozvojové záměry obce jsou přiměřené, týkají se výstavby rodinných domů a menšího rozvoje výrobních ploch v návaznosti na zemědělskou provozovnu. .

Dopravní charakteristika

Poloha obce při silnici I/20 – zpřístupnění a obsluha po silnici III. třídy; v návrhu přeložka I/20 s mimoúrovňovou křižovatkou – MÚK Chlum; zkvalitnění dostupnosti od dálnice D5 a krajského města – zvýšení atraktivity území.

Územně plánovací dokumentace

Územní plán obce Chlum, datum zpracování 1995, zpracovatel Ing. arch. Hucl; Územní plán obce Chlum, Změna č. 1, datum zpracování 2000, zpracovatel Ing. arch. Hucl

Problémy

ÚS upozorňuje na výhodnou polohu obcí Chlum a Vlčtejn z hlediska možné lokalizace vhodné vybavenosti pro cestovní ruch - např. ubytování, stravování apod. Příznivé podmínky pro tento námět spočívají ve výhodné dopravní poloze – přiměřená vzdálenost do Plzně, připravovaná přestavba silnice I/20 s mimoúrovňovou křižovatkou v místě samém - blízkost připravované mimoúrovňové křižovatky na přeložce silnici I/20 – předpoklad zvýšené hlukové expozice obytné zástavby.

Hlavní atribut však spočívá v atraktivnosti místa ozvláštňeného romantickou zříceninou blízkého hradu v sousední obci Vlčtejn.

VLČTEJN

Obecná charakteristika

Území obce Vlčtejn spadá do rozvojové osy nadmístního významu OR2 vymezené v ZÚR PK. Vlčtejn je obcí malé velikosti s 93 obyvateli (údaj z 1.1. 2009). Charakteristika územních podmínek je obdobná jako u obce Chlum. Je situován v těsné blízkosti silnice I/20. Vzdálenost Chlumu od Plzně je cca 15 km, od města Blovice je asi 6 km.

Historie obce sahá do dávné minulosti, obec je zmiňována v období výstavby hradu (kolem 1280). V pozdější době je zde vybudován architektonicky zajímavý velkostatek v empírovém slohu (v současnosti ve špatném stavebním stavu). Nejstarší část obce Chlumánka je na východní straně území obce. Vytvořena je náves s rybníkem a zemědělskými usedlostmi.

Dopravní charakteristika

Poloha obce při silnici I/20 – zpřístupnění a obsluha po silnici III. třídy; v návrhu přeložka I/20 s mimoúrovňovou křižovatkou – MÚK Chlum; zkvalitnění dostupnosti od dálnice D5 a krajského města – zvýšení atraktivity území.

Územně plánovací dokumentace

Územní plán obce Vlčtejn, datum zpracování 2001, zpracovatel Ing. arch. Hucl

Problémy

ÚS upozorňuje na výhodnou polohu obcí Chlum a Vlčtejn z hlediska možné lokalizace vhodné vybavenosti nadmístního významu pro cestovní ruch - např. ubytování, stravování apod. Příznivé podmínky pro tento námět spočívají ve výhodné dopravní poloze – přiměřená vzdálenost do Plzně i Blovic, připravovaná přestavba silnice I/20 s mimoúrovňovou křižovatkou v místě samém - riziko zvýšené dopravní zatížení na průjezdu obcí. Hlavní atribut však spočívá v atraktivnosti místa ozvláštněného romantickou zříceninou hradu Vlčtejn. O mimořádných vlastnostech území svědčí i to, že z nedávné minulosti je znám námět na vybudování hvězdárny regionálního významu v tomto prostoru.

ZDEMYSLICE

Obecná charakteristika

Obec leží v údolí Úslavy, ve vzdálenosti cca 2km od Blovic. Počet stálých obyvatel v obci k 1.1. 2009 byl 533. Současně jsou Zdemyslice známé jako rekreační zázemí Plzně s rozsáhlou chatovou oblastí. Pracovní příležitosti poskytuje mj. zemědělské družstvo. Velká část obyvatel ale vyjíždí za prací zejména do Plzně, eventuálně do Blovic. Obcí prochází železniční trať č. 190. Střed obce tvoří větší měrou původní malozemědělské usedlosti. Mezi památkové hodnoty patří původně gotický kostel ze 14. století. Novodobá rodinná zástavba je situovaná rozptýleně v okrajových polohách obce. V okolí Zdemyslic se nalézají některé přírodní a technické zajímavosti (např. oprám po těžbě vitriolové břidlice). V souvislosti s očekávanými procesy suburbanizace byly v rámci změny územního plánu vymezeny rozsáhlé plochy pro obytnou výstavbu rodinných domů. Severně od zástavby obce je též vymezeno rozsáhlé rozvojové území pro výrobní funkce.

Dopravní charakteristika

- Poloha sídla v koridoru konvenční železnice republikového významu ŽD4 Plzeň – České Budějovice – České Velenice (– Wien), celostátní trať č. 190 - součástí sítě TEN-T; v PÚR 2008 a ZÚR PK sledovaná modernizace tratě včetně zdvojkolejnění - vyžaduje zrušení úrovněového přejezdu silnice III/1179, přeložku silnice III. třídy a nové mimoúrovňové křížení s modernizovanou tratí; obsluha území příměstskou kolejovou dopravou.
- Zpřístupnění a obsluha sídla silnicemi III. třídy; zkvalitnění vazby ve směru na Plzeň napojením na připravovanou přeložku silnice I/20 – MÚK Chlum.

Územně plánovací dokumentace

Územní plán obce Zdemyslice, datum zpracování 1994, zpracovatel Atelier H a CH;
Územní plán Zdemyslice - změna, datum zpracování 2005, zpracovatel Urbioprojekt

Problémy

Potřeba posouzení vhodnosti navrhovaného technického řešení důsledků zdvojkolejnění trati č. 190 pro místní dopravní vztahy - přerušení přirozené propojovací osy (III/1179) obytného území ve směru východ – západ vyvolané zrušením úrovněového přejezdu.

Otázka přiměřenosti rozsahu rozvojových ploch pro bydlení navržených v rámci změny územního plánu. obce.

BLOVICE

Obecná charakteristika

Území města je vymezeno v ZÚR Plzeňského kraje jako vybrané rozvojové území se silnou ekonomickou základnou a důležitou funkcí obslužnou na rozvojové ose OR2 nadmístního významu. Blovice se 4 085 obyvateli (údaj z 1.1. 2009) jsou druhým nejpočetnějším sídlem v řešeném území.

Okolí Blovic tvoří zemědělská a částečně zalesněná krajina, kterou protéká řeka Úslava. Vysoký podíl zemědělské výroby okolí předurčuje i zaměření ekonomické základny města.

Stavební fond města je smíšený, pocházející z různých časových údobí od 18. stol. po současnost. Kromě jádra obce je z hlediska památkového hodný pozornosti blovický zámek a zámecký park. Porušení měřítka nízkopodlažní maloměstské zástavby znamená panelová bytová zástavba a zejména areál síla zemědělského podniku.

Pro Blovice v jejich odlehlejší poloze (vzdálenost Plzně je cca 20 km) je významná přímá vazba k železniční trati č.190. Určitou nevýhodou je poloha Blovic mimo hlavní silniční tah I/20 (cca 3 km vzdálený). Napojení zajišťují silnice II/117 a II/178, procházející napříč městem a jsou součástí tzv. „regionálního okruhu“.

Těžiště územního rozvoje je stanoveno na jižním a jihozápadním okraji města, kde jsou vytipovány významné vytipované výrobní a obytné zóny (návrh a územní rezerva).

Dopravní charakteristika

- Poloha sídla v koridoru konvenční železnice republikového významu ŽD4 Plzeň – České Budějovice – České Velenice (– Wien), součást sítě TEN-T – návrh na modernizaci tratě č.190 včetně zdvojkolejnění (PÚR ČR) – 1. etapa Plzeň – Blovice – obsluha území příměstskou kolejovou dopravou; 2. etapa zdvojkolejnění Blovice – Nepomuk koncepčně otevřené.
- Poloha sídla v ose regionálního silničního okruhu (podpora ZÚR PK) – příznivá návaznost ve dvou polohách na přeložku silnice I/20 (MÚK Seč, MÚK Chocenice).

Územně plánovací dokumentace

Územní plán města Blovic, datum zpracování 1993, zpracovatel Regioprojekt; Územní plán města Blovic, Změna č. 2, datum zpracování 2003, zpracovatel Ing. arch. Hucl; v současnosti se připravuje zpracování nového územního plánu.

Problémy

S ohledem na plánovanou přestavbu I/20 vzrůstá význam bezkolizního napojení Blovic na tuto silnici (vzdálenost cca 3 km). Město řeší problémy nežádoucí tranzitní dopravy, která zatěžuje prostředí v důsledku dopravních závad na silničním tahu I/19 ve vztazích k Plzni (zejm. Nezvěstice). V rámci studijní práce byly posouzeny různé varianty řešení problému.

Doporučeno bylo, v souladu s plánem modernizace železnice, upravit pro tento účel průjezd silnic II/178 a II/117, které jsou též součástí tzv. regionálního okruhu. Studie doporučuje přehodnotit nereálně koncipovaný severní a západní obchvat města. Doporučené řešení je zobrazeno ve výkresu koncepce.

CHOCENICE

Obecná charakteristika

Obec Chocenice se rozkládá na rozvojové ose nadmístního významu OR2 vymezené v ZÚR PK. Počet obyvatel obce k 1.1. 2009 byl 567. Obec leží ve vzdálenosti cca 5 km od Blovic a cca 10 km od Nepomuku. Nejstarší část obce tvoří stavby v mělké části údolí, kde se nachází i jednoduchý barokní zámek Valdštejnů, bývalý areál panského dvora, soubor soch, a kaple s pomníkem. Obec má několik stávajících podnikatelských aktivit, které na sebe váží menší množství pracovních příležitostí. Chocenice mají bezprostřední vztah k přírodnímu parku Buková hora – Chýlava.

Dopravní charakteristika

- *Poloha sídla v průtahu silnice I/20 – v návrhu přeložka západně od stávající trasy s možným napojením v MÚK KOutousov a MÚK Zhůř; odlehčení centra sídla od průjezdné dopravy*

Územně plánovací dokumentace

Obec nemá zpracovanou územně plánovací dokumentaci

Problémy

Využití rozvojových předpokladů obce se váže na zpracování územně plánovací dokumentace.

4. HLAVNÍ PROBLÉMY A POTENCIÁLNÍ STŘETY S OHLEDEM NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ

1 **Urbanizace volných prostor zejména v okolí obce Losiná** - severní část řešeného prostoru, přilehlého k dálnici D5, je prodlouženou osou rozvojového území Plzně – Černice, Bručná. Lze očekávat další tlak pokračování urbanizace volných prostor v okolí obce Losiná při MÚK Černice (ale i v prostoru dalších obcí např. Chválenice, Nezabavětice), které je nutno pomocí ÚPD regulovat a nevhodné záměry eliminovat s ohledem na respektování urbanistických hodnot obcí, ochranu krajinného rázu (např. velkoobjemové logistické areály, nadměrná soustředění ploch satelitního bydlení apod.).

2 **Volné prostory při MÚK D5 Starý Plzenec** - území má zvláštní nároky na citlivost urbanistického řešení, s ohledem na zachování dominantnosti vrchu a hradu Radyně, rotundy sv. Petra a Pavla, respektování měřítka zástavby Starého Plzně. V tomto prostoru je nutné vyloučit nevhodné stavební záměry - velkoobjemové a výškové stavby, včetně objemově mohutných staveb dopravní infrastruktury.

- 3 Rozvojový prostor obce Losiná, rozsáhlá výstavba RD** – rozsáhlá již částečně zastavěná plocha RD se v budoucnu ocitne v relativně blízkém kontaktu s připravovanou čtyřpruhovou silnicí I/20. Je potřebné realizovat územně technická a estetická opatření pro zamezení negativní vlivů dopravy a zajištění vizuální a hlukové ochrany území (např. vedení silnice v zářezu, technická protihluková opatření, výsadba lesního porostu a zcelení okraje lesa)
- 4 Rozvojový prostor obce Chválenice** – stávající i rozvojové prostory obce pro bydlení, sport a rekreaci se v budoucnu ocitnou v relativně blízkém kontaktu s připravovanou čtyřpruhovou silnicí I/20. Doporučuje se přijmout územně technická opatření pro zamezení negativní vlivů dopravy. Například se jedná o mírnou korekci vedení silnice západním směrem a dosažení většího odstupu a ochrany podmínek životního prostředí přirozeným terénem a lesním porostem.
- 5 Rozvojové prostory obce Nezabavětice** – rozvojové prostory pro bydlení jsou v územním plánu obce lokalizovány v relativní blízkosti plánované mimoúrovňové křižovatky přeložky silnic I/20 a I/19 (MÚK Chválenice). Pro zajištění příznivých podmínek životního prostředí je třeba přijmout ochranná územně technická opatření, doporučuje se též zvážit možnosti úpravy rozvojové koncepce územního plánu.
- 6 Rozvojový prostor obce Nezvěstice a obce Žákava** – koncepci územního rozvoje obce je třeba posoudit s ohledem na pravděpodobnou změnu ve vedení přeložky silnice I/19 severním obchvatem obce Nezvěstice. Přehodnocení rozvojových záměrů se v této souvislosti týká též po pravděpodobném opuštění jižní průtahové varianty přeložky silnice I/19 obce Žákava (v souladu s požadavky obce).
- 7 Rozvojový potenciál obcí Vlčtejn a Chlum** – studie upozorňuje na možnost využití budoucí výhodné územní polohy při mimoúrovňové křižovatce připravované přeložky silnice I/20 se silnicemi III. třídy. Území se jeví jako zajímavé pro lokalizaci vhodné vybavenosti tak, aby byla využita atraktivita obce Vlčtejn - zřícenina středověkého hradu (v minulosti v obci zvažováno zřízení hvězdárny regionálního významu).
- 8 Soustředěná chatová zástavba** – územní problém se týká řady krajinářsky atraktivních ploch, zejména řek Úslavy a Bradavy, při kterých je soustředěna chatová zástavba – často využívaná pro sezónní trvalé bydlení. Další rozvoj chatové zástavby je již zakázán, avšak v oblastech s jejich vysokou koncentrací je třeba řešit dodatečná opatření týkající se zejména technické infrastruktury - čištění odpadních vod, likvidace odpadu, zásobování vodou a elektřinou, dopravní infrastrukturu a jiné.
- 9 Štáhlavy - zrušení úrovňového železničního přejezdu na silnici II/183** – problém je vyvolaný připravovanou modernizací a zdvojkolejněním tratě; původně navrhované náhradní mimoúrovňové křížení v koridoru územní rezervy pro přeložku – nové propojení Starý Plzenec – Štáhlavy – Nezvěstice sledované v ZÚR PK je nerealizovatelné (zastavěné území). Nezbytné prověřit a řešit nové možnosti zajištění vnitřního komunikačního provázání sídla a průchodnosti silnice II/183.

10 Blovice - zrušení úrovnového železničního přejezdu na silnici II/117 – problém je vyvolaný připravovanou modernizací a zdvojkolejněním tratě; průchodnost minimálně pro osobní automobilovou dopravu potřebné zajistit ve stávajícím místě vnitroměstské osy podjezdem pod železnicí a stávající silnicí II. třídy - nutno prověřit podrobnou studií.

11 Štáhlavy - absence samostatného silničního napojení na silnici I/20 – problém vyplývá z přepravních nároků na kamionovou dopravu závodu KS Katalog – Servis, s.r.o. provozovna Štáhlavy. Napojení na dálnici D5 ve směru na Německo (převažující směry přepravy) směřované přes Starý Plzenec – na MÚK Plzeň-Černice; nutnost řešení samostatného napojení na silnici I/20 a D5.

12 Losiná – napojení na silnici II/180 – „aglomerační okruh“ – v rámci realizace přeložky a zkapacitnění silnice I/20 bude znovuobnovena průjezdnost silnice II/180 a vedení „aglomeračního okruhu“ s podjezdem pod silnicí I/20 ve spojení Štěnovice – Starý Plzenec. Pro zajištění provázanosti sídel s vazbou na aglomerační okruh se nabízí dostavba silničního spojení v úrovni III. třídy Losiná – II/180 souběžně s přeložkou I/20.

13 Blovice – severovýchodní obchvat – realizací přeložky silnice I/19 bude odstraněn problém omezené podjezdné výšky na silnici I/19 v Nezvěsticích. Odklon kamionové dopravy přes Blovice bude vyloučen. V této souvislosti je nutné prověřit koncepci přestavby silniční sítě dle ÚP města a soustředit se na reálnou a dopravně účinnou přestavbu silniční sítě koordinovanou se směry rozvoje – předpoklad soustředění hlavních zdrojů a cílů dopravy do jižní části města – rozvojové ploch, průmyslová zóna.

14 Regionální železniční trať Mirošov - Nezvěstice – otevřeným problémem je výhledová koncepce využití regionální tratě č. 175 Rokycany – Mirošov – Nezvěstice v problémovém úseku Mirošov – Nezvěstice (nízká přepravní poptávka, katastrofální technický stav tratě a objektů). Základní varianty: přesměrování tratě mimo Nezvěstice s přiblížením se ke Štáhlavicím a začleněním do systému příměstské každodenní a rekreační dopravy s přímou vazbou na Plzeň; zrušení tratě a využití pro sportovně rekreační vyžití jako součást navrhovaného centra „outdoorového - adrenalinového sportu“ v prostoru Štáhlavic.

5. KONCEPCE ROZVOJE ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

Návrh koncepce je rozčleněn podle zonování území popsaného v předchozích kapitolách. Pro zjednodušení popisu došlo ke spojení dvou vymezených zón a) a b) do jedné společné.

a) Bezprostřední okolí dálnice D5 a území silně ovlivněné rozvojem Plzně

Vrch Radyně dělí tento prostor na dvě různé části. V jihozápadní části navazující na MÚK D5 a vedení silnice I/20 se velkou měrou rozvíjí příměstská zástavba - bydlení, vybavenost, logistika. Tento rozvoj bude i nadále pokračovat, a proto bude potřebné aktualizovat změnu ÚPN SÚ Losiná z roku 2003, respektive zpracovat nový územní plán dle zákona č. 183/2006 Sb.

Regulace územního rozvoje se zaměří na omezení objemu, výšky a plošného rozsahu staveb, tak aby byly ochráněny hodnoty krajinného rázu, dominantnost působení vrchu Radyně, hodnot původní venkovské zástavby. Vzhledem k plánovanému průchodu čtyřpruhové silnice I/20 tímto prostorem, bude třeba řešit ochranu území před nepříznivými vlivy dopravy, mimo jiné se nabízí možnost arondace lesních ploch vrchu Radyně a dosažení dílčí pohledové i akustické izolace dopravního koridoru.

Severovýchodně od vrchu Radyně jsou v údolí Úslavy situována sídla Starý Plzenec, Štáhlavy, Štáhlavice. Jejich mimořádně hodnotné prostředí je potřebné rozvíjet kontinuálním způsobem bez převratných změn. Je nutné respektovat měřítka objektů a prostorů, vazby k přírodnímu zázemí, ke kulturně historickým dominantám. Základem změn je kultivace prostředí, doplnění a modernizace technického a občanského vybavení, dořešení nedostatků dopravní infrastruktury.

Zvláště citlivé na vhodný způsob využití je údolí Úslavy, které by mělo být uchráněno před velkoobjemovými, velkoplošnými a nadměrně vysokými pozemními i dopravními stavbami. Pohled z dálnice údolím Úslavy na Starý Plzenec a na zalesněný vrch se zříceninou hradu Radyně představuje jeden z nejcharakterističtějších symbolů jižního Plzeňska.

b) Širší koridor řeky Úslavy

Návrh koncepce je odvozován od naplnění vize optimální formy příměstského, dnes vysoce ceněného prostředí s podmínkami pro kvalitní bydlení. Sídlní soustava v koridoru Úslavy navazuje na již zmíněné uskupení sídel Starý Plzenec – Štáhlavy – Štáhlavice, pokračuje obcemi Nezvěstice, Žákava, Zdemyslice a je v řešeném území ukončena městem Blovice. Území má předpoklady pro zajištění kapacitní ekologicky šetrné osobní i nákladní dopravy - plán zdvojkolejnění trati č. 190, (první etapa záměru uvažována do Blovic).

Bude uplatňován princip zachování prostorové autonomie sídel, respektovány krajinné předěly mezi sídly, které lze využívat též pro umístování protipovodňových opatření (rozlivy, poldry, hrázky). Současně je důležité věnovat pozornost zlepšení vzájemných dopravních vztahů mezi těmito obcemi, bez zatížení tranzitní dopravou. Ta bude

směřována na silnici I/20, pro což je nutno navrhnout a realizovat řadu dopravních opatření a staveb.

Podporovány budou rozvojové záměry Blovic (výrobní rozvojová zóna – návrhy a územní rezervy), města které je ZÚR PK vymezeno jako rozvojová oblast nadmístního významu. Blovice jsou ukončujícím článkem vymezeného koridoru. Předložená studie vyjadřuje názor na řešení dopravní problematiky regionálního okruhu v prostoru Blovic.

Pro kvalitu prostředí popisovaného koridoru řeky Ústavy má zásadní význam rozšiřování a zkvalitnění sítě turistických cest, hypostezeček, cyklostezek, zařízení pro sezónní vodní turistiku. Námětem pro zvážení je vytvoření centra „outdoorových – adrenalinových sportů“, přičemž za vhodný prostor se pokládá okolí obce Štáhlavice (dopravní důvody, krajinná poloha, tradice rekreačních a kulturních aktivit). Náměty se týkají též možností posílení vazeb k hodnotné oblasti Brdy, vzdálené cca 15 km.

Součástí koncepce je též kontrola aktivit, které by mohly narušovat krajinný ráz – mimo jiné se týká zamezení dalšímu rozšiřování individuálních chat, současně úprava podmínek soustředěných chatových enkláv s využíváním pro sezónní trvalé bydlení.

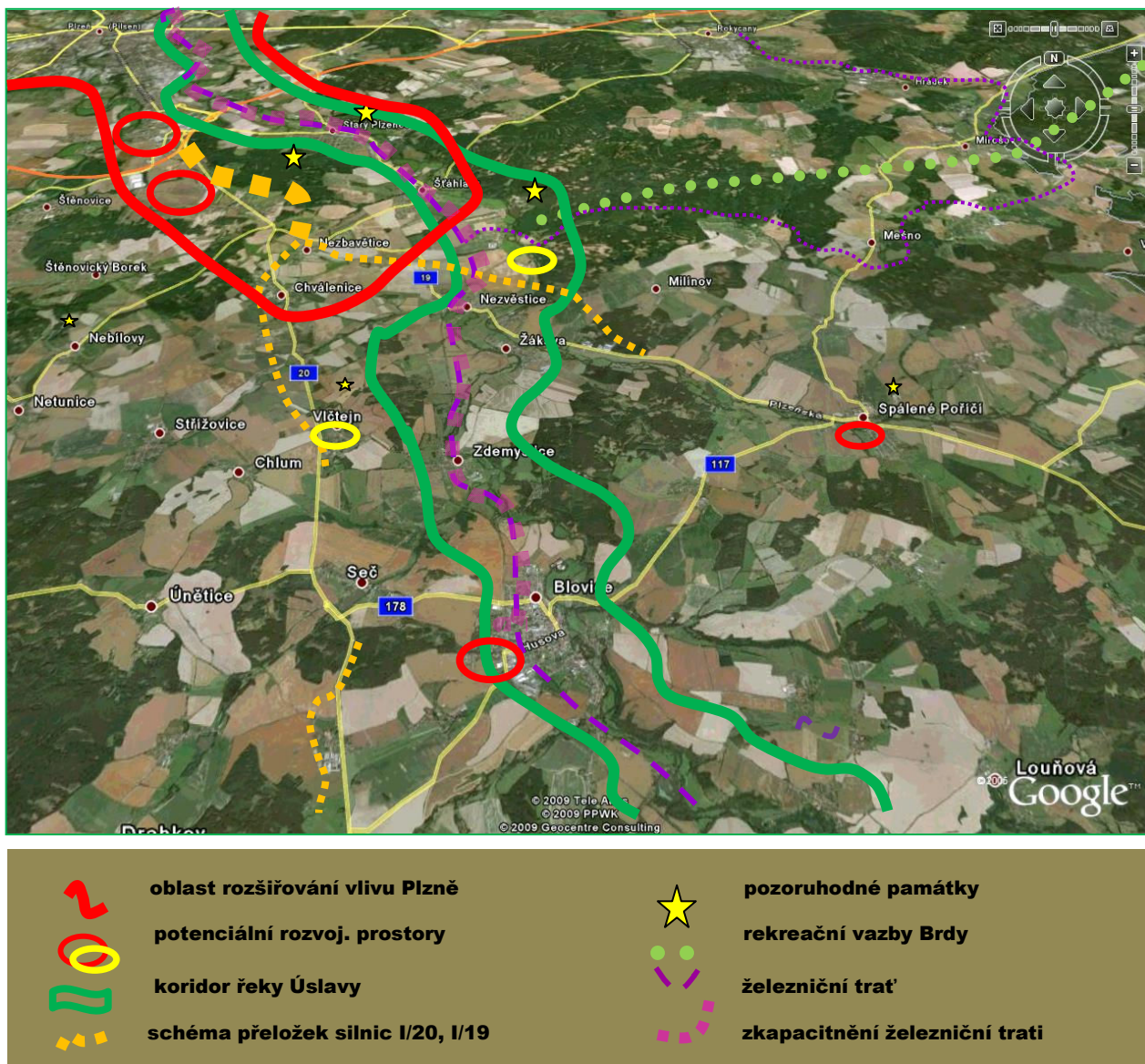
c) Koridor navazující na silnici I/20 (ve schématu graficky nevymezeno)

Hlavním faktorem který ovlivní koncepci rozvoje této zóny je plánovaná přeložka silnice I/20. Vhodnými úpravami je potřebné minimalizovat nepříznivé vlivy plynoucí z budoucího dopravního provozu. Silnice I/20 v této poloze „na návrší“ na rozvodnici řek Úhlava - Úslava, zajistí lepší ochranu cenného koridoru řeky Úslavy. Poloha navrhovaného koridoru přeložky silnice I/20 v tomto převážně zemědělském prostoru umožní manévrování při podrobném navrhování a stabilizaci trasy. Vedení silnice v této poloze lépe odpovídá zažitě tradici uspořádání území a může vést k vyšší podpoře prosperity menších venkovských sídel na tuto trasu navázaných.

Jedním z opatření na minimalizaci nepříznivých vlivů z dopravy je navržení umístění územně technických ochranných opatření, i přehodnocení rozvojových záměrů některých obcí tak, aby směřovaly do oblastí bez nepříznivých vlivů tranzitní dopravy.

Kapacitní komunikace I/20 může podpořit prosperitu dotčených obcí. Příkladem je doporučení zvážít rozvojové možnosti pro umístění vybavenosti pro cestovní ruch u obcí Vlčtejn – Chlum, které se po realizaci přeložky silnice I/20 ocitnou ve výhodné poloze ve vztahu k Plzni, či Blovicím. Námět je založen na atraktivitě místa spojeného se středověkým hradem ve Vlčtejně.

Obr.7 Schématické vyjádření návrhu koncepce rozvoje řešeného území



Shrnutí

Zásadní roli pro dosažení uvedených záměrů a vizí hraje zejména:

- realizace přeložek silnic I/20, I/19 v popsané poloze a minimalizace předpokládaných nepříznivých vlivů z provozu automobilové dopravy
- realizace zdvojkolejnění trati č. 190 a zavedení příměstské osobní dopravy
- kvalitní a citlivé řešení vztahu příměstského osídlení v těsné blízkosti Plzně
- kultivovaná forma územního rozvoje osídlení, rekreace a sportu v údolí Úslavy
- zachování krajinného rázu území, včetně vytipování a ochrany významných pohledových os ke krajinným a kulturně historickým dominantám .

6. DOPORUČENÍ PRO AKTUALIZACI A POŘÍZENÍ ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE

Na základě komplexního prověření řešeného území z hlediska udržitelného rozvoje území jsou v úrovni republikové a krajské navrhovány nové podněty a záměry, které zpracovatel doporučuje uplatnit v aktualizaci PÚR ČR a ZÚR PK.

6.1 Doporučení pro aktualizaci PÚR ČR

- Silnice I/20 Plzeň – České Budějovice; zařazení do koridoru silnice republikového významu s možností návaznosti na přímé silniční spojení České Budějovice – Wien

6.2 Doporučení pro aktualizaci ZÚR PK

- Zpřesnění územního vymezení koridoru přeložky silnice I/20 v souladu s aktuální projektovou dokumentací
- Za podmínky kladného stanoviska MŽP k hodnocení EIA na projekt ke stavbě „Silnice I/19; křižovatka I/20 – hranice Plzeňského kraje“ (VALBEK, s.r.o., stř. Plzeň, 07/2008) k vedení přeložky silnice I/19 v trase severního obchvatu Nezvěstic aktualizovat záměr.

6.3 Doporučení pro pořizování územně plánovací dokumentace obcí

- **Losiná** - prověřit návrh silničního propojení Losiná – silnice II/180 souběžně s přeložkou I/20
- **Štáhlavy** – prověřit možnosti řešení mimoúrovňového křížení silnice II/183 s modernizovanou železnicí a podmínky samostatného napojení na přeložku silnice I/20; podmínky umístění centra „outdoorového – adrenalinového sportu“
- **Nezvěstice** – aktualizace ÚPD v souvislosti se změnou vedení přeložky silnice I/19, rozhodnutím o existenci a využití regionální tratě; podmínky umístění centra „outdoorového – adrenalinového sportu“
- **Blovice** – přehodnocení koncepce dopravního řešení dle schválené ÚPD ve vztahu k rozvoji města, řešení podjezdu pod železniční tratí na stávající silnici II/117
- **Chocenice** – zpracování ÚP

7. DOPORUČENÍ PRO PODROBNĚJŠÍ PROVĚŘENÍ PROBLEMATIKY

- Územní studie přestavby silnice III/18022 s obchvatem Štáhlav – samostatné napojení Štáhlav na přeložku silnice I/20 mimo Starý Plzenec
- Provozně ekonomická studie přestavby, případně zrušení regionální železniční tratě Mirošov - Nezvěstice
- Územní studie, případně marketingová studie centra „outdoorových – adrenalinových sportů“ v prostoru Štáhlavic včetně možností využití regionální železniční tratě Mirošov – Nezvěstice / Štáhlavice