

## DŮVODOVÁ ZPRÁVA

### 1. Název problému a jeho charakteristika

Přestavba křižovatky Rondel – Karlovarská.

### 2. Konstatování současného stavu a jeho analýza

Křižovatka Rondel na Karlovarské ulici byla postavena na přelomu šedesátých a sedmdesátých let minulého století. Jedná se torzo širšího dopravního konceptu vycházejícího z poválečných plánů přestavby Plzně. Součástí této vize byl dopravní průtah městem, jemuž měla být obětována zástavba kolem Klatovské ulice, včetně synagogy. Komunikace slouží jako průjezdní usek státních silnic I/20 a I/27.

Po padesátiletém užívání je stavba na konci své technické životnosti. Dožilé jsou konstrukce vozovek i tramvajového tělesa, ale hlavním důvodem pro potřebný stavební zásah je špatný technický stav mostů. Celý úsek vyžaduje významnou investici. Potřebná rekonstrukce křižovatky otvírá příležitost změnit průtahový charakter komunikace na městskou třídu s plynulým dopravním provozem, s novými zastávkami tramvají a autobusů a příjemným prostředím pro chodce a cyklisty. Kolem komunikace je potřebné doplnit uliční aleje, pásy pro cyklisty i plochy pro pohyb a pobyt pěších. Vytvoření příjemného veřejného prostoru je podmínkou pro rozvoj parteru budoucí zástavby. Odstranění stávajících nedostatků předpokládá jak Územní plán Plzeň, tak územní studie „Plzeň, Karlovarská“ (ÚKRMP, 2015). Technicky je nutné vymístit vedení silnice I. třídy ze záplavového území.

V součinnosti města Plzně a ŘSD ČR bylo v předchozí fázi zpracováno několik studií hledajících nejvhodnější dopravní řešení. Výslednou variantu 7b schválilo Zastupitelstvo města Plzně usnesením č. 224 ze dne 17. 6. 2019 a současně uložilo zpracovat pro navržené řešení podrobnou technickou studii. V rámci pořízení podrobné technické studie bylo řešení dne 26. 2. 2020 představeno na setkání s občany, které se uskutečnilo v Saloonu Roudná. Připomínky občanů byly zaznamenány a vypořádány.

Technickou studii zadal ÚKRMP. Zpracovatelem studie se na základě výběrového řízení stala projekční kancelář STAVplan-CZ s.r.o. Obsahem studie je dopravně technický návrh řešení křižovatky včetně inženýrských sítí, propočtu finančních nákladů a postupu provádění stavby při zachování dopravního provozu.

Karlovarská ulice je navržena jako městská sběrná komunikace s úrovnovými křižovatkami a vyhrazenými pruhy pro MHD. Středové tramvajové těleso je doplněno o nové zastávky s bezbariérovým přístupem. V přidruženém dopravním prostoru jsou řešeny samostatné pruhy pro cyklisty a chodníky pro pohyb a pobyt chodců. Jednotlivé druhy dopravy jsou vzájemně odděleny řadami alejových stromů. Podmínky pro jejich růst vytváří zpracované principy zelenomodré infrastruktury. Návrh stanovil prostorové limity pro budoucí obestavění komunikace a zajistil možnou provázanost veřejného prostoru na budoucí dostavbu.

Ve studii je navrženo podrobné dopravně technické řešení. Byly zdokumentovány a zpracovány systémové a prostorové nároky na řešení inženýrských sítí, ověřen způsob realizace stavby při zachování dopravního provozu, vyčísleny stavební náklady na realizaci a mikrosimulací dopravního provozu ověřena kapacitní dostatečnost navrženého řešení. Kromě dokončení rozestavěných částí městského okruhu (úsek Chebská – Studentská a Plaská – Na Roudné) je podmínkou také realizace nového napojení Lochotínské ulice na Karlovarskou v křižovatce s Boleveckou ulicí.

Z hlediska inženýrských sítí jsou ve studii navrženy přeložky stávajících sítí a prostorová rezerva pro nové sítě, jejichž potřeba vyplývá z plánované dostavby území. Systémově nově bylo řešeno odkanalizování území s odděleným řešením dešťových vod, které jsou využívány pro závlahu navržené zeleně a dále samostatně odváděny do recipientu tak, aby nezatěžovaly kanalizační síť v oblasti Roudné.

Velká pozornost byla věnována způsobu provádění stavby, které je z důvodu zachování dopravního provozu rozděleno do pěti etap a zabírá čtyři stavební sezóny. Pro tramvajovou dopravu bude realizována provizorní dvojkolejná trať na dočasném tělese. Pro autobusy MHD a dopravní obsluhu území bude využívána Lochotínská ulice, která bude dočasně upravena dle nároků zvýšeného dopravního provozu během stavby. Automobilová doprava bude zpočátku převedena v obou směrech na horní úroveň křižovatky, kde dojde k nutným úpravám na rampách a okružním pásu. Poté bude postupně zasypáván rondel a doprava převáděna na již vybudované definitivní vozovky nejdříve ve směru do centra města, v dalších etapách ve směru na Lochotín. Během závěrečné etapy by mělo dojít k přebudování křižovatky Malická a O. Beníškové a úpravám napojení obchodního centra Rondel.

Na základě zpodrobnění technického řešení a stanovení způsobu provádění stavby byl proveden odborný propočet stavebních nákladů. Stavební náklady stavby dosahují výše 542,5 mil. Kč. Část nákladů bude hrazena ze Státního fondu dopravní infrastruktury prostřednictvím Ředitelství silnic a dálnic ČR, které bude hlavním spoluinvestorem přestavby.

Pro zpřesnění dopravně inženýrské řešení byla provedena společností EDIP s.r.o. nová mikrosimulace dopravního provozu, a to pro stav s otevřeným i pro stav s uzavřeným Rooseveltovým mostem. Kapacita navrženého dopravního řešení vyhovuje oběma těmito stavům organizace dopravy. Podmínkou je ale zprovoznění obou rozestavěných částí městského okruhu, a to úseků Křimická – Studentská a Plaská – Na Roudné.

Vzhledem k podmínce dostavby obou částí městského okruhu nemůže být vlastní realizační fáze zahájena dříve než v roce 2023. Z důvodu nutnosti realizovat stavbu při zachování provozu tramvajové a automobilové dopravy bude stavba probíhat čtyři stavební sezóny. Z uvedeného vyplývá, že realizaci stavby lze časově umístit nejdříve mezi roky 2023 až 2026. Přesnější termín realizace stavby vyplyne z harmonogramu projektové přípravy stavby, který bude součástí dalších stupňů přípravy stavby.

V současné době provádí ÚKRMP aktualizaci územní studie Plzeň – Karlovarská, do které bude promítnuta nová úprava Karlovarské ulice. Zpracování technické studie prokázalo realizovatelnost daného záměru a možnost posunout přípravu stavby do dalších stupňů projektové dokumentace.

Studie byla projednána a odsouhlasena dne 16. 9. 2020 ZMO Plzeň 1 usnesením č. 202. Dne 6. 10. 2020 byla studie projednána v Komisi pro koncepci a rozvoj RMP, dne 15. 10. 2020 v Komisi pro dopravu RMP a dne 9. 11. 2020 v RMP.

### **3. Předpokládaný cílový stav**

Schválení technické studie „Přestavba křižovatky Rondel – Karlovarská“ (STAVplan-CZ s.r.o., 08/2020) jako podkladu pro další projektovou přípravu stavby.

### **4. Navrhované varianty řešení**

Nejsou.

## 5. Doporučená varianta řešení

Viz návrh usnesení.

## 6. Finanční nároky řešení a možnosti finančního krytí

S přijetím tohoto usnesení bezprostředně nevznikají.

Požadavek na rozpočet města související s projektovou přípravou a realizací stavby je vzhledem k aktuálnímu stupni dokumentace propočten na 542,5 mil. Kč. Přitom část nákladů bude hrazena ze Státního fondu dopravní infrastruktury prostřednictvím Ředitelství silnic a dálnic ČR, které bude hlavním spoluinvestorem přestavby.

## 7. Návrh termínů realizace a určení zodpovědných pracovníků

Viz návrh usnesení – ukládací část.

## 8. Dříve přijatá usnesení orgánů města nebo městských obvodů, která s tímto návrhem souvisejí

Usnesení ZMP č. 224 ze dne 17. 6. 2019

[https://usneseni.plzen.eu/bin\\_Soubor.php?id=98753](https://usneseni.plzen.eu/bin_Soubor.php?id=98753)

Usnesení ZMO Plzeň 1 č. 202 ze dne 16. 9. 2020

[https://usneseni.plzen.eu/bin\\_Soubor.php?id=101586](https://usneseni.plzen.eu/bin_Soubor.php?id=101586)

Usnesení RMP č.           ze dne 9. 11. 2020

## 9. Závazky či pohledávky vůči městu Plzeň

Nezjišťují se.

## 10. Přílohy

č. 1    Technická studie „Přestavba křižovatky Rondel – Karlovarská“ (STAVplan-CZ s.r.o., 08/2020

[Detail zásilky č: BE7E2008-9501-4C82-8C3D-9CFAB5325B65](#)

Vzhledem k velikosti přílohy je příloha předkládána pouze v elektronické podobě.