



Odborné posouzení záměru silničního propojení severní části města Horšovský Týn se silnicí I/26

Ing. arch. Veronika Šindlerová, Ph.D.

Autorizovaná architektka České komory architektů pro obor architektura, osvědčení č. 04 019

srpen 2021

Zadání

Město Horšovský Týn leží na křižovatce silnic.

Jižní částí města prochází v západovýchodním směru, rovnoběžně s tokem Radbuzy a Černého potoka, silnice I. třídy I/26 z Plzně na státní hranici se Spolkovou republikou Německo Folmava / Futh im Wald.

Přímo v centru města, v jeho historickém jádru, se protíná trojice silnic II. třídy II/193, II/197 a II/200 radiálně směřujících do města ze severu, resp. severozápadu, z Eslarnu a od německé dálnice A6 (II/197), od Tachova a Boru a dálnice D5 (II/200), resp. od Stříbra a dálnice D5 (II/193). Směrem na jih pokračuje tato trojice silnic již jen jako silnice II/193, přičemž překonává řeku Radbuзу po jediném vnitroměstském mostě na ulici Jana Littrowa. Silnice II/193 pokračuje dále na jih do Domažlic, s napojením na silnici I/22 směr Kdyně a Klatovy.

Silnice I/26 napojuje město Horšovský Týn na krajské město Plzeň a na dálnici D5 ve směru na Prahu.

Hlavní spojení města Horšovský Týn na dálnici D5 ve směru na Německo zajišťuje silnice II/200, ta má ze všech radiálních silnic II. třídy směřujících k dálnici D5 nejlepší technické parametry. V převažující délce trasy mezi Horšovským Týnem a dálnicí D5 má silnice II/200 šířkové uspořádání minimálně 7,5 m, na rozdíl od silnic II/193 a II/197, které mají šířku většinou jen 5,5 anebo 6,5 m.

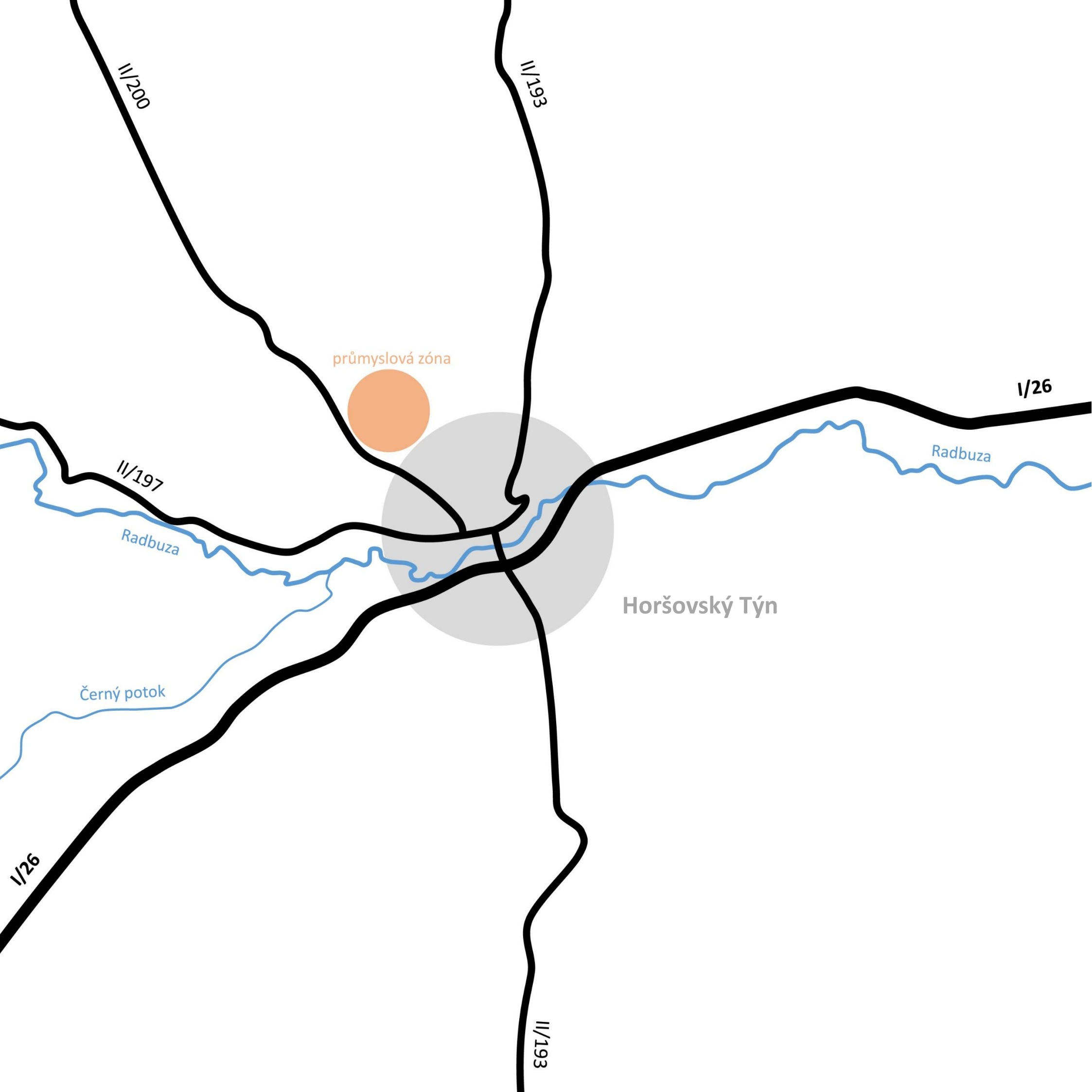
Severní část města Horšovský Týn (Město, Malé Předměstí, Horšov, Nová Ves) je s jižní částí města (Staré Město, Velké Předměstí) propojená pro automobilovou dopravu jediným silničním mostem na ulici Jana Littrowa na průjezdním úseku silnice II/193. Řeku Radbuзу lze na území města Horšovský Týn překonat také silničním mostem na silnici I/26 na východním okraji města. Pro vnitroměstské dopravní vztahy, tedy pro propojení severní a jižní části města Horšovský Týn, však nemá most přes Radbuзу na silnici I/26 prakticky žádný význam. Kromě Plzeňského předměstí by musela veškerá automobilová doprava směřující ze severní do jižní části města projet historickým jádrem města, náměstím Republiky a napříč celým Plzeňským předměstím. Závlek dopravy by byl téměř 3 km.

V rámci vnitroměstských dopravních vztahů je velmi problematická poloha průmyslové zóny u Masarykovy ulice, mezi Malým předměstím a Horšovem. Veškerá těžká nákladní doprava mezi průmyslovou zónou a silnicí I/26 musí projet Masarykovou ulicí a ulicí Dr. E. Beneše a po mostě na ulici Jana Littrowa. Těžká nákladní vozidla tak projíždějí obytným územím kolem Masarykovy ulice, kolem základní školy a okrajem historického jádra města, přímo pod hradem a zámkem Horšovský Týn.

V rámci tranzitních automobilových dopravních vztahů představuje pro město Horšovský Týn problém veškerá automobilová doprava směřující od dálnice D5 od Tachova a Boru či od Stříbra na jih, směrem na Domažlice. Tato tranzitní doprava nemá jinou možnost, než je průjezd centrem Horšovského Týna a přes most Jana Littrowa. Podle zatím nejnovějších údajů z Celostátního sčítání dopravy provedeného Ředitelstvím silnic a dálnic ČR v roce 2016 překračuje intenzita veškeré automobilové dopravy na ulici Dr. E. Beneše a na ulici Jana Littrowa 7 000 vozidel v obou směrech za 24 h a počet těžkých nákladních vozidel je v ulici Jana Littrowa 760 v obou směrech za den.

Město Horšovský Týn dlouhodobě trápí chybějící silniční propojení severní a jižní části města, vedené mimo centrum města a mimo obytná území města. Napojení severní části města na silnici I/26 bylo v minulosti několikrát prověřováno a opakovaně se objevují náměty na řešení tohoto dopravního problému.

Cílem tohoto posouzení je přehledně shrnout a rekapitulovat současné poznání o problematice silničního propojení mezi severní částí města a silnicí I/26, porovnat a zhodnotit dříve prověřované varianty tohoto propojení a navrhnout optimální novou trasu tohoto silničního propojení.



II/200

II/193

průmyslová zóna

I/26

II/197

Radbuza

Radbuza

Horšovský Týn

Černý potok

I/26

II/193

Zhodnocení dříve prověřovaných variant propojení severní části města se silnicí I/26

V minulosti bylo prověřováno několik různých variant nového silničního propojení severní části města Horšovský Týn se silnicí I/26, a to například v rámci tvorby nového Územního plánu Horšovský Týn či v rámci hledání vhodné trasy silniční tangenciály v prostoru Českého lesa. K tématu silničního propojení severní části města Horšovský Týn se silnicí I/26 se vyjádřila i aktuální Koncepce rozvoje regionální silniční a železniční sítě Plzeňského kraje.

Jedním ze zásadních východisek tohoto Odborné posouzení záměru silničního propojení severní části města Horšovský Týn se silnicí I/26 a jedním z podkladů pro nový koncepční návrh trasy tohoto silničního propojení je zhodnocení pozitivních a negativních aspektů dříve prověřovaných variant posuzovaného záměru a vzájemné porovnání těchto variant.

Dílčí zhodnocení dříve posuzovaných variant

1 Přeložka silnice II/193 dle konceptu ÚP Horšovský Týn

Zdroj: Koncept Územního plánu Horšovský Týn, varianta řešení, Ing. arch. Jana Benešová, ATELIER URBI, 10/2015

Přeložka silnice II/193 vedené ze severu od Stříbra východně od zástavby Plzeňského předměstí, s napojením na východní okraj ulice Plzeňská (u sochy Panny Marie).

Pozitiva

- + Odstranění dopravní závady směrově, šířkově i výškově nevyhovujícího průjezdního úseku silnice II/193 ulic Gorkého.
- + Odvedení tranzitní automobilové dopravy po silnici II/193 mimo historické jádro Horšovského Týna.

Negativa

- Průchod přeložky topograficky členitým územím. >> Náročné stavebně technické řešení. >> Vysoké realizační náklady stavby.
- Bez přímého napojení na plánovanou přeložku silnice I/26. Nedořešená návaznost přeložky silnice II/193 na přeložku silnice I/26.
- Neřeší vůbec dopravní napojení průmyslové zóny u Masarykovy ulice na silnici I/26.
- Neřeší převedení tranzitní automobilové dopravy jedoucí po silnici II/200 na silnici I/26 mimo historické jádro města.
- Malá dopravní účinnost přeložky.

2 Nový silniční most přes Radbuzu dle ÚP Horšovský Týn

Zdroj: Územní plán Horšovský Týn po Změně č. 1, Ing. arch. Jana Benešová, ATELIER URBI, 9/2020

Nový silniční most přes řeku Radbuzu, v návaznosti na ulici Dobrovského, v trase stávající pěší lávky propojující ulice Vrchlického a Nádražní.

Pozitiva

- + Druhý silniční most v centrální části města, alternativní ke stávajícímu jedinému silničnímu mostu v centru města v ulici Jana Littrowa.
- + Náhrada stávající pěší lávky, která je v havarijním technickém stavu, mostem pro pěší, cyklistický i automobilový provoz.
- + Odvedení tranzitní automobilové dopravy jedoucí po silnici II/200 mimo historické jádro města.

Negativa

- Neřeší odvedení tranzitní automobilové dopravy jedoucí po silnici II/200 mimo obytné území města Horšovský Týn (zachován průjezd tranzitní automobilové dopravy ulicemi Masarykova a Vrchlického).
- Bez přímého napojení na plánovanou přeložku silnice I/26. Nedořešená návaznost přeložky silnice II/200 na přeložku silnice I/26.
- Neřeší dopravní napojení průmyslové zóny u Masarykovy ulice na silnici I/26 bez nutnosti průjezdu automobilů přes obytné území města (ulice Masarykova, Vrchlického).

3 Varianta A přeložky silnice II/200 dle konceptu ÚP Horšovský Týn

Zdroj: Koncept Územního plánu Horšovský Týn, varianta řešení, Ing. arch. Jana Benešová, ATELIER URBI, 10/2015

Přeložka silnice II/200 západně od Horšovského Týna, mezi průmyslovou zónou u Masarykovy ulice a silnicí I/26 (ulice Nádražní).

Pozitiva

- + Vedení přeložky méně topograficky členitým územím. >> Jednodušší stavebně technické řešení. >> Nižší realizační náklady.
- + Druhý silniční most ve vazbě na centrální část města, alternativní ke stávajícímu jedinému silničnímu mostu v centru města v ulici Jana Littrowa.
- + Přímé dopravní napojení průmyslové zóny u Masarykovy ulice na stávající silnici I/26.
- + Odvedení tranzitní automobilové dopravy jedoucí po silnici II/200 zcela mimo zastavěnou část města.

Negativa

- Bez přímého napojení na plánovanou přeložku silnice I/26.
- Vedení přeložky přes plochu nemovité kulturní památky Horšovská obora a přes památkově chráněnou ohradní zeď obory.
- Vedení přeložky přímo přes soutok Radbuzy a Černého potoka, a tedy přes nejširší část údolní nivy, napříč regionálním biocentrem.

4 Varianta B přeložky silnice II/200 dle konceptu ÚP Horšovský Týn

Zdroj: Koncept Územního plánu Horšovský Týn, varianta řešení, Ing. arch. Jana Benešová, ATELIER URBI, 10/2015

Přeložka silnice II/200 západně od Horšovského Týna, mezi průmyslovou zónou u Masarykovy ulice a plánovanou přeložkou silnice I/26, s napojením do plánované křižovatky stávající silnice I/26 s navrhovanou přeložkou silnice I/26.

Pozitiva

- + Vedení přeložky méně topograficky členitým územím. >> Jednodušší stavebně technické řešení. >> Nižší realizační náklady.
- + Přímé dopravní napojení průmyslové zóny u Masarykovy ulice na stávající silnici I/26.
- + Odvedení tranzitní automobilové dopravy jedoucí po silnici II/200 zcela mimo zastavěnou část města.
- + Přímé napojení na plánovanou přeložku silnice I/26. Napojení do plánované křižovatky stávající silnice I/26 s navrhovanou přeložkou silnice I/26 čtvrtým ramenem křižovatky.

Negativa

- Vedení přeložky přes plochu nemovité kulturní památky Horšovská obora a přes památkově chráněnou ohradní zeď obory.
- Vedení přeložky přes soutok Radbuzy a Černého potoka, a tedy přes nejširší část údolní nivy, napříč regionálním biocentrem.
- Vedení přeložky v těsném kontaktu s návrším s kostelem sv. Anny, kaplí Božího hrobu a původním špitálem.

5 Západní obchvat Horšovského Týna dle varianty B studie silniční tangenciály v prostoru Českého lesa

Zdroj: Silniční tangenciála v prostoru Českého lesa – studie, Atelier T-Plan, 04/2006.

Přeložka silnice II/200 západně od Horšovského Týna, mezi Horním Metelskem a silnicí I/26 u Mašovic.

Pozitiva

- + Vedení přeložky méně topograficky členitým územím. >> Jednodušší stavebně technické řešení. >> Nižší realizační náklady.
- + Vedení přeložky mimo kulturně historicky hodnotná území.
- + Vedení přeložky užšími úseky údolní nivy Radbuzy i Černého potoka.
- + Odvedení tranzitní automobilové dopravy jedoucí po silnici II/200 zcela mimo zastavěnou část města.

Negativa

- Velmi dlouhá trasa přeložky. >> Vyšší realizační náklady stavby.
- Neřeší dopravní napojení průmyslové zóny u Masarykovy ulice na silnici I/26 bez nutnosti průjezdu automobilů přes obytné území města (nepřiměřeně dlouhý závlek dopravy z průmyslové zóny směrem na sever k Hornímu Metelsku a zpět na jih na silnici I/26).
- Oddálení přeložky silnice II/200 od silnice II/193 směr Domažlice. >> Bez přímého a plynulého silničního tahu D5 – II/200 – (Horšovský Týn) – II/193 – Domažlice.
- Křižovatkové napojení u Mašovic jen cca 1,5 km od plánované křižovatky stávající silnice I/26 s navrhovanou přeložkou silnice I/26.

6 Západní obchvat Horšovského Týna dle Konceptce rozvoje regionální silniční a železniční sítě Plzeňského kraje

Zdroj: Konceptce rozvoje regionální silniční a železniční sítě Plzeňského kraje, Regionální rozvojová agentura Plzeňského kraje, o.p.s., 2021.

Přeložka silnice II/200 západně od Horšovského Týna, mezi Horním Metelskem a silnicí I/26 u Mašovic.

Pozitiva

- + Vedení přeložky méně topograficky členitým územím. >> Jednodušší stavebně technické řešení. >> Nižší realizační náklady.
- + Vedení přeložky mimo kulturně historicky hodnotná území.
- + Vedení přeložky úzkými úseky údolní nivy Radbuzy i Černého potoka.
- + Odvedení tranzitní automobilové dopravy jedoucí po silnici II/200 zcela mimo zastavěnou část města.

Negativa

- Velmi dlouhá trasa přeložky. >> Vyšší realizační náklady stavby.
- Neřeší dopravní napojení průmyslové zóny u Masarykovy ulice na silnici I/26 bez nutnosti průjezdu automobilů přes obytné území města (nepřiměřeně dlouhý závlek dopravy z průmyslové zóny směrem na sever k Hornímu Metelsku a zpět na jih na silnici I/26).
- Oddálení přeložky silnice II/200 od silnice II/193 směr Domažlice. >> Bez přímého a plynulého silničního tahu D5 – II/200 – (Horšovský Týn) – II/193 – Domažlice.
- Křižovatkové napojení u Mašovic pouhý 1 km od plánované křižovatky stávající silnice I/26 s navrhovanou přeložkou silnice I/26.

Syntéza a závěrečné porovnání














ozn. závěrečné hodnocení varianty klíčová charakteristika

1 zcela nevhodná	Vůbec neřeší identifikované zásadní dopravní problémy. Vedení v topograficky velmi členitém území.
2 zcela nevhodná	Neřeší systémově identifikované zásadní dopravní problémy. Nejedná se o návrh přeložky silnice, jen o parciální návrh nového mostu.
3 nevhodná	Řeší identifikované zásadní dopravní problémy, ale ve střetu s významnými chráněnými veřejnými zájmy (obora, údolní niva soutoku).
4 nevhodná / inspirativní	Řeší identifikované zásadní dopravní problémy, ale ve střetu s významnými chráněnými veřejnými zájmy (obora, údolní niva soutoku). Inspirativní je návrh napojení do plánované křižovatky stávající silnice I/26 s navrhovanou přeložkou silnice I/26 (4. rameno křižovatky).
5 nevhodná / inspirativní	Řeší pouze odvedení tranzitní automobilové dopravy mimo zastavěné území města, neřeší však přímé silniční napojení průmyslové zóny na silnici I/26. Inspirativní je návrh trasy přeložky silnice II/200 mimo Horšovskou oboru i mimo údolní nivu soutoku.
6 nevhodná / inspirativní	

Žádná z dříve prověřovaných variant nového silničního propojení severní části města Horšovský Týn se silnicí I/26 není zcela vhodná. Varianty 1 a 2 jsou zcela nevhodné, protože vůbec neřeší ani jeden z identifikovaných zásadních dopravních problémů, kterými jsou odvedení tranzitní automobilové dopravy jedoucí mezi dálnicí D5 a silnicí I/26 po silnici II/200 mimo zastavěné území Horšovského Týna a chybějící přímé silniční napojení průmyslové zóny u Masarykovy ulice na silnici I/26. Varianty 3 a 4 naopak z čistě dopravního hlediska velmi vhodně řeší oba zásadní dopravní problémy, když odvádějí tranzitní automobilovou dopravu mezi silnicemi II/200 a I/26 mimo zastavěnou část Horšovského Týna a zároveň přímo ve velmi krátké trase napojují průmyslovou zónu na silnici I/26. Obě tyto varianty však procházejí památkově chráněnou Horšovskou oborou a krajinářsky cennou údolní nivou soutoku Radbuzy a Černého potoka. Varianty 5 a 6 vhodně řeší oba zásadní dopravní problémy bez zásadních střetů s chráněnými veřejnými zájmy v území, jejich úskalím je však velmi dlouhá trasa značně odsunutá od města, bez možnosti přímého silničního napojení průmyslové zóny u Masarykovy ulice na silnici I/26.



Vybrané zásadní limity využití území

-  Nemovitá národní kulturní památka – bodové vymezení
-  Nemovitá kulturní památka – bodové vymezení
-  Nemovitá národní kulturní památka – plošné vymezení
-  Nemovitá kulturní památka – plošné vymezení
-  Městská památková rezervace
-  Ochranná zóna městské památkové rezervace – 1. pásmo
-  Ochranná zóna městské památkové rezervace – 2. pásmo
-  Památný strom
-  ÚSES – regionální biokoridor
-  ÚSES – regionální biocentrum
-  ÚSES – lokální biokoridor
-  ÚSES – lokální biocentrum
-  Záplavové území Q100



Návrh nové trasy propojení severní části města se silnicí I/26

Cílem koncepčního návrhu nové trasy silničního propojení severní části území města Horšovský Týn se silnicí I/26 ^N je uspokojit zásadní dopravní nároky města Horšovský Týn, kterými jsou odvedení tranzitní automobilové dopravy směřující přes území města ve směru sever – jih mimo zastavěné území města a napojení průmyslové zóny u Masarykovy ulice na silnici I/26 rovněž bez nutnosti průjezdu těžké nákladní dopravy generované průmyslovou zónou přes zastavěné území města, při současné minimalizaci střetů navrhované trasy silnice se zásadními limity využití území. Některým střetům, například střetu nové trasy silnice s tokem Radbuzy či Černého potoka a na jejich toky vázanými nivami, záplavovými územími či prvky ÚSES se nelze vyhnout, řešení těchto střetů (drobná úprava navržené trasy silnice, mimoúrovňové křížení silnice s ÚSES, posun či úprava vymezení biocentra atp.) by bylo předmětem detailního dopravně inženýrského návrhu trasy silnice.

Zásady vedení nové trasy silničního propojení severní části města Horšovský Týn se silnicí I/26

Koncepční návrh nové trasy silničního propojení severní části území města Horšovský Týn se silnicí I/26 ^N vychází z následujících zásad:

1. Vedení nové trasy silnice západně od zástavby Horšovského Týna

Křakovský potok tvoří rozhraní mezi plochým, resp. jen mírně zvlněným povodím Radbuzy a jejích přítoků a mezi nejjihnějším výběžkem topograficky členité Plaské pahorkatiny. Východně od toku Křakovského potoka se terén prudce zvedá a terénní zlom zde vytváří ostrou hranu. Výškový rozdíl mezi povodím Radbuzy na západě od Křakovského potoka a Plaskou pahorkatinou na východě od potoka činí průměrně 60 až 80 výškových metrů.

Silnice II/200 prochází územím města Horšovský Týn v úrovni povodí Radbuzy, tedy na spodní výškové úrovni. Silnice II/193 naopak přichází do Horšovského Týna od severu z území Plaské pahorkatiny a teprve na území historického jádra města prudce klesá po terénním zlomu do nivy Radbuzy.

Vedení přeložky silnice II/200 západně od zástavby Horšovského Týna bude s ohledem na výše uvedené stavebně technicky podstatně snadnější a finančně řádově méně náročné než její vedení východně od města. Přeložka silnice II/200 vedená západně od zástavby města zůstane v ploché, resp. jen mírně zvlněné krajině povodí Radbuzy, a kromě nutnosti překonání nivy Radbuzy a Černého potoka (spolu se železniční tratí) mostními objekty a nutnosti mírně vystoupat od Černého potoka na výškovou úroveň silnice I/26, nebude západní trasou přeložky silnice nutné překonat žádné výrazné terénní rozdíly a trasu silnice bude možné vést po povrchu.

Vedení trasy přeložky silnice II/200 východně od zástavby Horšovského Týna by vyvolalo „ztracený spád“, vyžadovalo by totiž nejprve překonat výrazný terénní zlom mezi úrovní povodí Radbuzy a úrovní Plaské pahorkatiny, a pak návrat přeložky zpátky do úrovně nivy Radbuzy, podél níž je vedená silnice I/26. Východní vedení trasy přeložky silnice II/200 by tak znamenalo velké množství náročných zářezů do svahů nad Křakovským potokem jakož i do svahů lemujících ze severu údolí Radbuzy.

2. Vedení nové trasy silnice mimo zastavěné území sídel

Vedení přeložky silnice II/200 mimo zastavěná území a zejména pak mimo obytná území sídel je samozřejmostí. Cílem je vyloučit indukci jakékoli vyvolané automobilové dopravy do stabilizovaných zastavěných a zejména pak obytných území.

Navržená nová trasa přeložky silnice II/200 se dostává nejbližší k zástavbě sídla Polžice. To je důsledkem snahy o návrh co nejkratší možné trasy přeložky silnice, vedené zároveň mimo plochu památkově chráněné Horšovské obory. V podrobném návrhu přeložky silnice by musela být přesná trasa přeložky silnice v průchodu okolo sídla Polžice prověřena tak, aby byly vyloučeny negativní vlivy přeložky silnice na obytné prostředí sídla.

3. Vedení nové trasy silnice mimo území Horšovské obory

Horšovská obora, včetně obvodové zdi a několika dalších dochovaných stavebních objektů, je nemovitou kulturní památkou a představuje tak jeden z nejzásadnějších limitů využití území v západním sektoru území města Horšovský Týn. Navržená trasa přeložky silnice II/200 proto musí minout Horšovskou oboru a ta je tak nejvíce determinující pro navrženou trasu přeložky silnice.

Průchod bezprostředně po obvodu Horšovské obory není s ohledem na riziko vizuálního narušení kulturní památky vhodný, po jižním a západním okraji pak ani není s ohledem na nivu Radbuzy a polohu sídla Polžice možný. Přijatelnou vzdálenost přeložky silnice do severozápadního okraje Horšovské obory je nutné hledat ve spolupráci s orgánem a odborným pracovištěm státní památkové péče.

4. Vedení nové trasy silnice mimo soutok Radbuzy a Černého potoka

Pro krajinu západního sektoru území města Horšovský Týn je určujícím široká a plochá niva Radbuzy a dále pak mělké a rovněž poměrně široké údolí Černého potoka, včetně jejich vzájemného soutoku pod svatou Annou. Šíře niv obou vodních toků implikuje i šířku záplavového území stoleté vody. Nivami obou vodních toků jsou pak logicky vedené hydrické větve regionálních biokoridorů s četnými vloženými biocentry.

Navržená trasa přeložky silnice II/200 se zcela vyhýbá ploše nivy na soutoku Radbuzy a Černého potoka, kde údolní niva dosahuje šířky více než 800 m. Navržená trasa silnice kříží nivu Černého potoka v místě, kde je široká cca 250 m a nivu Radbuzy v místě, kde je široká cca 450 m. Křížení s nivou Radbuzy by bylo možné navrhnout v jejím nejužším místě u sídla Srby, tím by se ale prodloužila délka celé trasy obchvatu. V podrobném řešení je i přesto na místě prověřit i tuto variantu, obchvat by se tak vyhnul oběma navrženým biocentrům severozápadně i severovýchodně od Polžic a vedl by zároveň dále od zástavby sídla Polžice.

5. Severní napojení nové trasy silnice co nejbližší průmyslové zóně u Masarykovy ulice

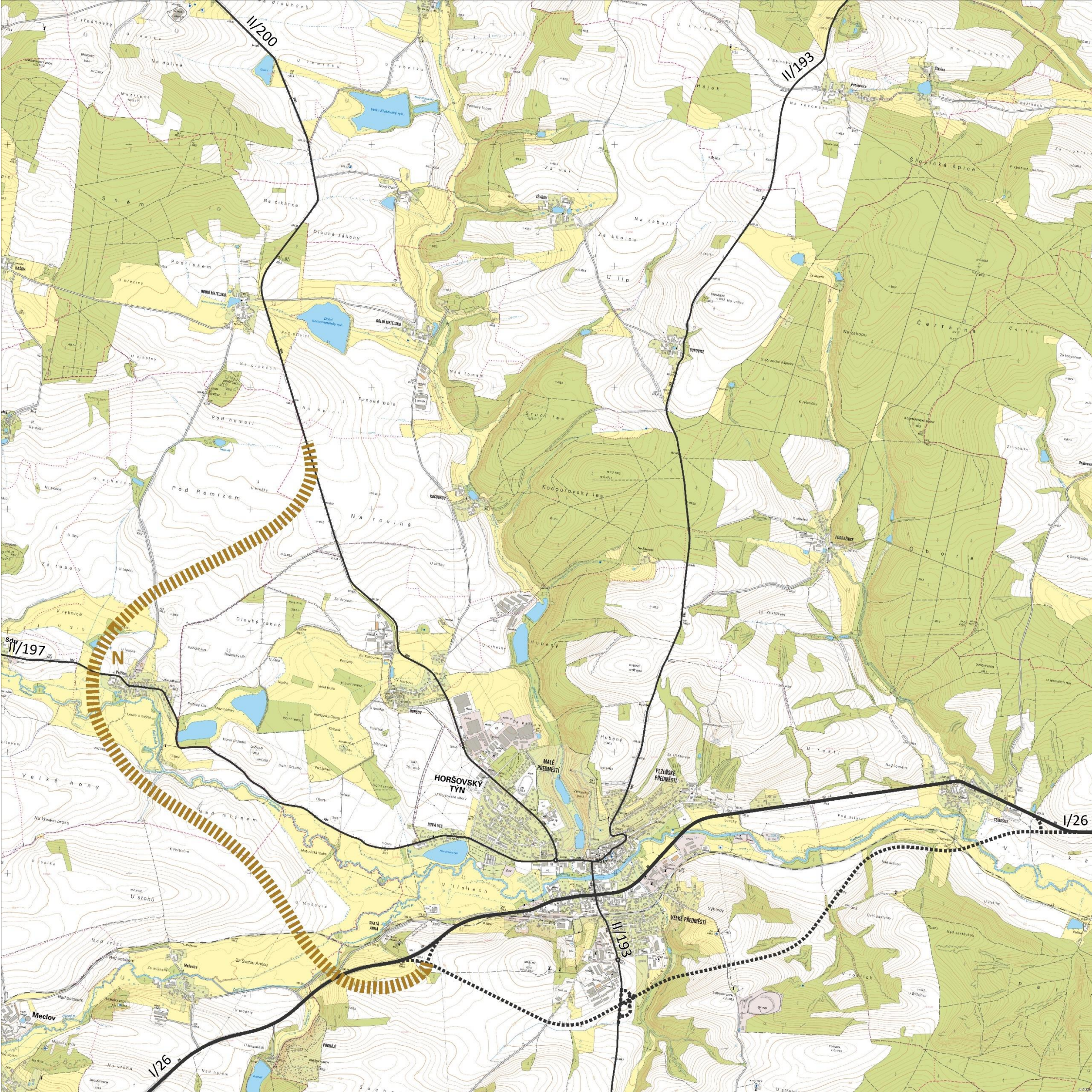
Poloha severního napojení navržené trasy přeložky silnice II/200 na stávající silnici II/200 je určena plochou Horšovské obory, jíž se navržená trasa přeložky silnice zcela vyhýbá. Napojení navíc není vhodné navrhovat bezprostředně při okraji obory, aby nedošlo k narušení kulturní hodnoty obory novou silnicí.

Přijatelnou vzdálenost napojení navržené trasy přeložky silnice II/200 na stávající silnici II/200 je nutné hledat ve spolupráci s orgánem a odborným pracovištěm státní památkové péče. Z hlediska dopravní účinnosti je přitom žádoucí, aby toto napojení bylo co možná nejbližší severnímu okraji Horšovské obory, jedině tak bude navržená trasa přeložky silnice II/200 dostatečně atraktivní pro automobilovou dopravu generovanou průmyslovou zónou u Masarykovy ulice. V každém případě představuje oddálení napojení navrhované přeložky silnice II/200 na stávající silnici II/200 od průmyslové zóny pro dopravu mezi průmyslovou zónou a silnicí II/200 značný závlek. Čím blíže k průmyslové zóně bude severní napojení přeložky silnice II/200 na stávající silnici II/200, tím atraktivnější bude přeložka silnice II/200 pro dopravu mezi průmyslovou zónou a silnicí I/26.

6. Jižní napojení nové trasy silnice přímo do plánované křižovatky přeložky silnice I/26 se stávající silnicí I/26

Jižní napojení navržené trasy přeložky silnice II/200 na silnici I/26 je navrženo jako 4. rameno navrhované křižovatky přeložky silnice I/26 a stávající silnice I/26, západně od Horšovského Týna. Cílem je sdružit obě navrhovaná křížení silnic a synergicky využít navrhované křižovatky na západním konci přeložky silnice I/26 a eliminovat tak nutnost další křižovatky na silnici I/26, navíc v malé vzdálenosti od navržené křižovatky přeložky silnice I/26 a stávající silnice I/26. Navržená přeložka silnice II/200 by (ve směru od severu) po překonání železniční trati a nivy Černého potoka musela buď podjet anebo nadjet silnici I/26 a směrovým obloukem se napojit do navrhované křižovatky přeložky silnice I/26 a stávající silnice I/26.

Navržené jižní napojení přeložky silnice II/200 přímo do křižovatky přeložky silnice I/26 se stávající silnicí I/26 by umožnilo relativně plynulý průjezd tranzitní automobilové dopravy mezi dálnicí D5 a Domažlicemi západně od Horšovského Týna, de facto v modifikované trase varianty B Silniční tangenciály v prostoru Českého lesa: dálnice D5 – silnice II/200 – přeložka silnice II/200 západně od Horšovského Týna – homogenizovaná silnice II/193 – přeložka silnice I/22 severně od Domažlic – Kdyně.





6

5

Pod Remizem

5

N

6

4

3

2

1

I/26

I/26

II/193

HORŠOVSKÝ TYN

MALE PREDMESTI

PLZENSKÉ PREDMESTI

VELKÉ PREDMESTI

SVATÁ ANNA

NOVÁ VES

Meclov

SERADICE

Čertárna

Šlovičská špička

Plzeň

VĚRVY

ROVNÍ METELSKO

DOLNÍ METELSKO

II/193

II/200

II/197

Pod Remizem

Pod Remizem

Pod Remizem

Pod Remizem

Pod Remizem

Pod Remizem

Pod Remizem

Pod Remizem

Pod Remizem

U Václavské obory

Základní škola

U Václavské obory

U Václavské obory

U Václavské obory

U Václavské obory

U Václavské obory

U Václavské obory

U Václavské obory

U Václavské obory

U Václavské obory

U Václavské obory

U Václavské obory

U Václavské obory

U Václavské obory

U Václavské obory

U Václavské obory

U Václavské obory

U Václavské obory

U Václavské obory

U Václavské obory

U Václavské obory

U Václavské obory

U Václavské obory

U Václavské obory

U Václavské obory

U Václavské obory

U Václavské obory

U Václavské obory

U Václavské obory

U Václavské obory

U Václavské obory

U Václavské obory

U Václavské obory

U Václavské obory

U Václavské obory

U Václavské obory

U Václavské obory

U Václavské obory

U Václavské obory

U Václavské obory

U Václavské obory

U Václavské obory

U Václavské obory

U Václavské obory

U Václavské obory

U Václavské obory

U Václavské obory

U Václavské obory

U Václavské obory

U Václavské obory

U Václavské obory

U Václavské obory

U Václavské obory

U Václavské obory

U Václavské obory

U Václavské obory

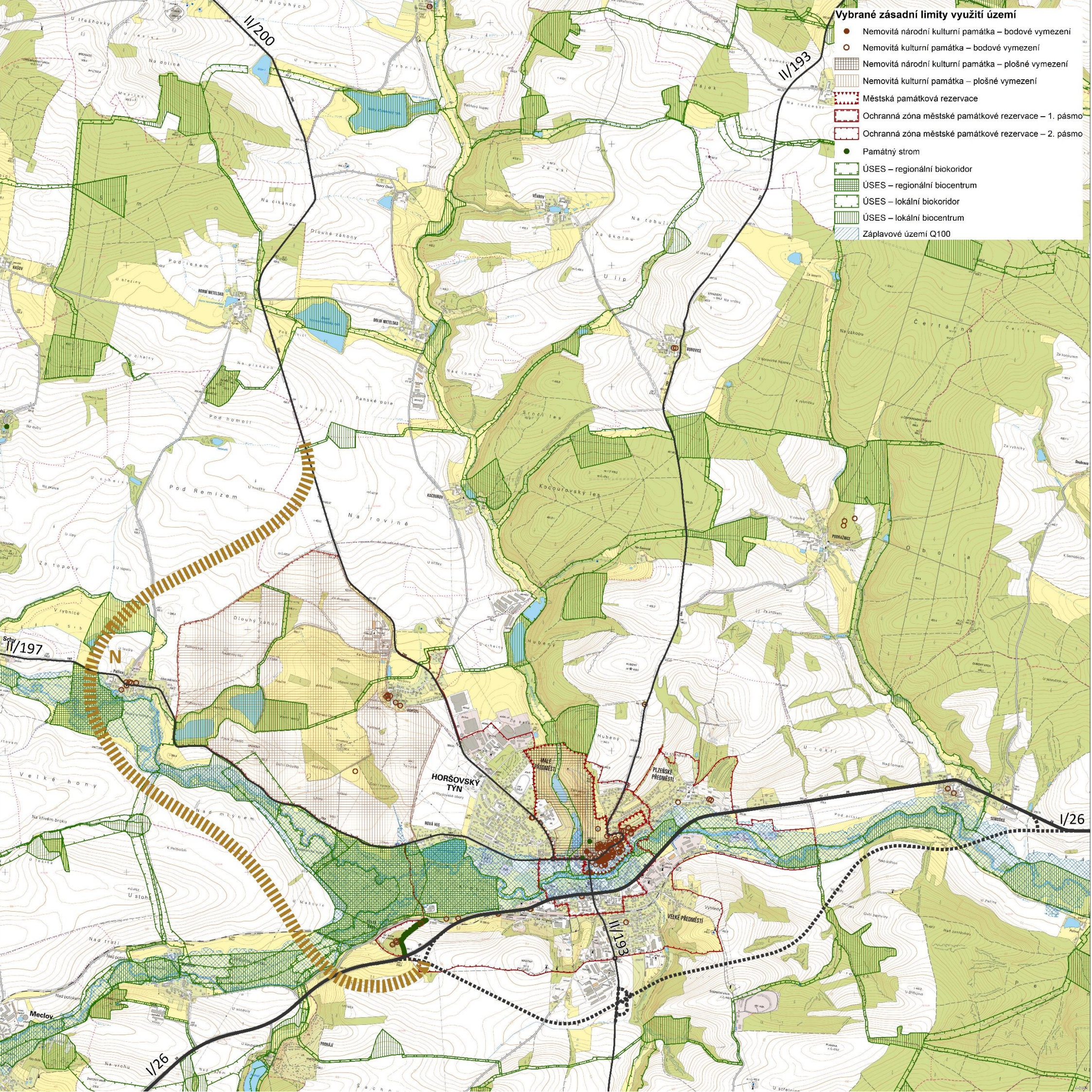
U Václavské obory

U Václavské obory

U Václavské obory

Vybrané zásadní limity využití území

- Nemovitá národní kulturní památka – bodové vymezení
- Nemovitá kulturní památka – bodové vymezení
- ▨ Nemovitá národní kulturní památka – plošné vymezení
- ▨ Nemovitá kulturní památka – plošné vymezení
- ▨ Městská památková rezervace
- ▨ Ochranná zóna městské památkové rezervace – 1. pásmo
- ▨ Ochranná zóna městské památkové rezervace – 2. pásmo
- Památný strom
- ▨ ÚSES – regionální biokoridor
- ▨ ÚSES – regionální biocentrum
- ▨ ÚSES – lokální biokoridor
- ▨ ÚSES – lokální biocentrum
- ▨ Záplavové území Q100



Použité zdroje

Koncept Územního plánu Horšovský Týn, varianta řešení, Ing. arch. Jana Benešová, ATELIER URBI, 10/2015

Územní plán Horšovský Týn po Změně č. 1, Ing. arch. Jana Benešová, ATELIER URBI, 9/2020

Úplné znění Územního plánu Domažlice po vydání Změny č. 2, Studio KAPA, 06/2021

Silniční tangenciála v prostoru Českého lesa – studie, Atelier T-Plan, 04/2006

Koncepce rozvoje regionální silniční a železniční sítě Plzeňského kraje, Regionální rozvojová agentura Plzeňského kraje, o.p.s., 2021

I/26 Horšovský Týn, obchvat: Technicko-ekonomická studie, Valbek, spol. s r.o., 03/2020

Silnice I/26 Horšovský Týn, obchvat, informační leták ŘSD ČR, stav k 01/2021

Celostátní sčítání dopravy na dálniční a silniční síti ČR v roce 2016, ŘSD ČR 2016

Propojení silnice I/26 a silnice II/197 v Horšovském Týně, studie, Projekce dopravních staveb, projekční kancelář Rojt + MRK Consult, 4/2020

5. úplná aktualizace ÚAP ORP Horšovský Týn 2020, Městský úřad Horšovský Týn, 11/2020

Zásady územního rozvoje Plzeňského kraje, Úplné znění po vydání Aktualizace č. 4, HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r.o., 1/2019