
	Objednatel: Karlovarský kraj, Závodní 353/88, 360 06 Karlovy Vary
	Pořizovatel: Krajský úřad Karlovarského kraje, odbor regionálního rozvoje, Závodní 353/88, 360 06 Karlovy Vary
	Zhotovitel: Valbek, spol. s r.o., Vaňurova 505/17, 460 01 Liberec
	Středisko: Valbek, spol. s r.o., stf. Ústí nad Labem, Děčínská 717/21, 400 03 Ústí nad Labem

Vedoucí týmu:	Ing. arch. J. Plašil		Zak. číslo:	17-UL11-021
Dopravní specialista:	Ing. K. Dusbaba		Datum:	prosinec 2019
Vypracoval:	Kolektiv		Stupeň:	ÚS
Akce:	ÚZEMNÍ STUDIE SILNIČNÍ DOPRAVY V OBLASTI KARLOVÝCH VARŮ		Počet formátů:	142xA4
			Měřítko:	
			Paré:	
Etapa:	III. Návrh			
	TEXTOVÁ ČÁST			

Obsah

1.1	Identifikační údaje.....	8
1.2	Úvod a filozofie řešení návrhu.....	9
1.3	Soupis použitých podkladů.....	10
2	Seznam zjištěných záměrů na silniční síti v řešeném území.....	11
2.1	Kompletní přehled všech zjištěných záměrů.....	11
2.2	Záměry zanesené v ZÚR Karlovarského kraje.....	14
2.3	Záměry zanesené pouze v ÚPD obcí.....	18
2.4	Záměry z územních studií.....	20
2.5	Záměry z ostatních zdrojů.....	20
3	Závěry z komplexního posouzení stávající silniční sítě.....	23
4	Potvrzení vybraných scénářů výhledových intenzit dopravy.....	25
4.1	Realistický scénář.....	27
4.2	Optimistický scénář.....	28
4.3	Pesimistický scénář.....	28
4.4	Koncentrační scénář.....	28
4.5	Suburbanizační scénář.....	28
4.6	Nulový scénář.....	29
4.7	Pracovní scénáře pro konkrétní záměry.....	29
4.8	Návrhový scénář.....	29
5	Popis a odůvodnění návrhu vybraných alternativ trasování obchvatu – tematická část A.....	30
5.1	VARIANTA č.1: Úprava průtahu silnice I/6.....	31
5.2	VARIANTA č.2: Tunelové řešení průtahu silnice I/6.....	32
5.3	VARIANTA č.3: Propojení variant č.4 a 5 v místní části Sedlec.....	33
5.4	VARIANTA č.4: Malý obchvat v souběhu s žel. tratí v místní části Rybáře.....	35
5.5	VARIANTA č.5: Malý obchvat v koridoru dle ZÚR.....	36
5.6	VARIANTA č.6: Velký „severní“ obchvat K. Varů v koridoru dle ZÚR.....	38
5.7	VARIANTA č.7: Velký „superseverní“ obchvat K. Varů.....	39
5.8	VARIANTA č.8: Jižní obchvat.....	41
5.9	VARIANTA č.9: Superjižní obchvat.....	41
6	Popis a odůvodnění návrhu vybraných variant řešení navazující silniční sítě – tematická část B 42	
6.1	Záměry řešící přeložku silnice I/20 (A ZÚR – VPS D06).....	43
6.2	Záměr řešící přeložku silnice II/209 (A ZÚR – VPS D35).....	46
6.3	Záměr řešící přeložku silnice II/209 (A ZÚR – VPS DR88).....	48
6.4	Záměr řešící přeložku silnice II/220 (A ZÚR – VPS D86).....	50
6.5	Záměr řešící přeložku silnice III/2204 (A ZÚR – VPS D36).....	52
6.6	Záměr řešící přeložku silnice III/2204 (A ZÚR – VPS D37).....	53
6.7	Záměr řešící přeložku silnice III/22129 (A ZÚR – VPS D42).....	55
6.8	Záměr řešící přeložku silnice III/22129 (návrh Ing. Ota Řezanka).....	58

6.9	Záměr řešící přeložku silnice II/209 a II/222 (A ZÚR – VPS D32)	59
6.10	Záměr řešící přeložku silnice III/20811 (A ZÚR – VPS D84)	62
6.11	Záměr řešící přeložku silnice III/22129 (ÚP Otovice)	64
6.12	Záměry řešící přeložku silnice II/222 (ÚS severozápadní části obchvatu K. Varů)	66
6.13	Záměr řešící přeložku silnice II/222 (návrh Ing. Ota Řezanka)	67
7	Konzultace s obcemi, DOSS a dalšími	69
8	Popis a vyhodnocení výsledků modelování dopravních toků jednotlivě vybraných alternativ obchvatu a přeložek silnic navazující silniční sítě	71
8.1	Realistický scénář	72
8.1.1	Realistický nulový scénář	72
8.1.2	Realistické pracovní scénáře tematické části A	75
8.1.3	Realistický návrhový scénář	82
9	Ekonomické vyhodnocení rámcových ekonomických nákladů a přínosů jednotlivých alternativ a variant	83
9.1	Posuzované varianty	84
9.2	Náklady investora	85
9.3	Náklady na údržbu a opravy	87
9.4	Náklady na čas uživatelů	88
9.5	Provozní náklady vozidel	88
9.6	Výsledky ekonomické analýzy	89
10	Multikriteriální porovnání vybraných alternativ obchvatu a variant přeložek silnic	90
10.1	Kritéria MKA	91
10.2	Výsledek MKA	92
11	Závěrečné shrnutí a doporučení	95
11.1	Závěry z komplexního posouzení stávající i navrhované silniční sítě	96
11.1.1	VARIANTA č.1 – Úprava průtahu silnice I/6	97
11.1.2	VARIANTA č.2 – Tunelové řešení průtahu silnice I/6	100
11.1.3	VARIANTA č.3 – Propojení variant č. 4 a 5 v místní části Sedlec	104
11.1.4	VARIANTA č.4 – Malý obchvat v souběhu s žel. tratí v místní části Rybáře	107
11.1.5	VARIANTA č.5 – Malý obchvat v koridoru dle ZÚR	110
11.1.6	VARIANTA č.6 – Velký „severní“ obchvat K. Varů v koridoru dle ZÚR	113
11.1.7	VARIANTA č.7 – Velký „superseverní“ obchvat K. Varů	116
11.1.8	VARIANTA č.8 – Jižní obchvat	118
11.1.9	VARIANTA č.9 – Superjižní obchvat	121
11.1.10	Záměry řešící přeložku silnice I/20 (A ZÚR – D06)	125
11.1.11	Záměr řešící přeložku silnice II/209 (A ZÚR – D35)	126
11.1.12	Záměr řešící přeložku silnice II/209 (A ZÚR – DR88)	127
11.1.13	Záměr řešící přeložku silnice II/220 (A ZÚR – D86)	129
11.1.14	Záměr řešící přeložku silnice III/2204 (A ZÚR – D36)	130
11.1.15	Záměr řešící přeložku silnice III/2204 (A ZÚR – D37)	131
11.1.16	Záměr řešící přeložku silnice III/22129 (A ZÚR – D42)	133
11.1.17	Záměr řešící přeložku silnice III/22129 (návrh Ing. Ota Řezanka)	135
11.1.18	Záměr řešící přeložku silnice II/209 a II/222 (A ZÚR – D32)	136

11.1.19	Záměr řešící přeložku silnice III/20811 (A ZÚR – D84).....	138
11.1.20	Záměr řešící přeložku silnice III/22129 (ÚP Otovice).....	139
11.1.21	Záměry řešící přeložku silnice II/222 (ÚS severozápadní části obchvatu K. Varů)	140
11.1.22	Záměr řešící přeložku silnice II/222 (návrh Ing. Ota Řezanka).....	142
11.2	Doporučení a zdůvodnění nejvhodnější koncepce rozvoje systému silniční dopravy v řešeném (návrhovém) území.....	143
11.3	Doporučení pro aktualizaci ZÚR KK a pro změny územních plánů dotčených obcí.....	144
11.3.1	Doporučení pro ZÚR a ÚPD – Varianta č.1	144
11.3.2	Doporučení pro ZÚR a ÚPD – Varianta č.2	145
11.3.3	Doporučení pro ZÚR a ÚPD – Varianta č.3	145
11.3.4	Doporučení pro ZÚR a ÚPD – Varianta č.4	146
11.3.5	Doporučení pro ZÚR a ÚPD – Varianta č.5	146
11.3.6	Doporučení pro ZÚR a ÚPD – Varianta č.6	146
11.3.7	Doporučení pro ZÚR a ÚPD – Varianta č.7	146
11.3.8	Doporučení pro ZÚR a ÚPD – Varianta č.8	146
11.3.9	Doporučení pro ZÚR a ÚPD – Varianta č.9	146
11.3.10	Doporučení pro ZÚR a ÚPD – Záměr č. 08, 51 a 53	147
11.3.11	Doporučení pro ZÚR a ÚPD – Záměr č. 11	147
11.3.12	Doporučení pro ZÚR a ÚPD – Záměr č. 12	147
11.3.13	Doporučení pro ZÚR a ÚPD – Záměr č. 17	147
11.3.14	Doporučení pro ZÚR a ÚPD – Záměr č. 26	147
11.3.15	Doporučení pro ZÚR a ÚPD – Záměr č. 27	148
11.3.16	Doporučení pro ZÚR a ÚPD – Záměr č. 28	148
11.3.17	Doporučení pro ZÚR a ÚPD – Záměr č. 57	148
11.3.18	Doporučení pro ZÚR a ÚPD – Záměr č. 31	148
11.3.19	Doporučení pro ZÚR a ÚPD – Záměr č. 34	148
11.3.20	Doporučení pro ZÚR a ÚPD – Záměr č. XX.....	148
11.3.21	Doporučení pro ZÚR a ÚPD – Záměr č. 47, 54 a 55	148
11.3.22	Doporučení pro ZÚR a ÚPD – Záměr č. 56	149
11.4	Doporučení pro další předprojektovou a projektovou přípravu	149
11.5	Problémy navržené silniční sítě.....	150

Seznam tabulek

Tabulka 1 - Seznam zjištěných záměrů	11
Tabulka 2 – Seznam variant tematické části A	31
Tabulka 3 – Seznam prověřovaných záměrů v tematické části B.....	43
Tabulka 4 – Přehled scénářů vývoje dopravní poptávky.....	71
Tabulka 5 – Uvažované okolní stavby.....	72
Tabulka 6 – Srovnání realistického nulového scénáře s rokem 2016.....	74
Tabulka 7 - Srovnání dopravních výkonů realistického nulového scénáře s rokem 2016	75
Tabulka 8 – Navazující a doplňující stavby tematické části A.....	75
Tabulka 9 - Varianty vybrané do výsledného návrhu komunikační sítě.....	82
Tabulka 10 - Srovnání dopravních výkonů realistického nulového scénáře roku 2040 s rokem 2016 .	83
Tabulka 11 – Přehled posuzovaných variant	84
Tabulka 12 – Přehled stavebních nákladů, tematická část A.....	85
Tabulka 13 – Přehled stavebních nákladů, tematická část B.....	86
Tabulka 14 – Rekapitulace délek silniční sítě	87
Tabulka 15 – Rekapitulace úspor času	88
Tabulka 16 – Rekapitulace úspor vozokm	89
Tabulka 17 – Rekapitulace hodnot ENPV	90
Tabulka 18 – Kritéria MKA.....	91
Tabulka 19 – Párové porovnání kritérií	91
Tabulka 20 – Vstupní hodnoty variant.....	93
Tabulka 21 – Vyhodnocení MKA.....	94

Seznam obrázků

Obrázek 1 – Přehled scénářů vývoje dopravní poptávky	26
Obrázek 2 – Přehled scénářů uspořádání silniční sítě.....	27
Obrázek 3 – Výsledné kombinace scénářů.....	30
Obrázek 4 – Schéma profilů intenzit v nulovém scénáři	73
Obrázek 5 - Schéma profilů pro porovnání intenzit v pracovních scénářích.....	78
Obrázek 6 - Srovnání změny vozokilometrů jednotlivých variant s nulovým scénářem	80
Obrázek 7 - Srovnání změny vozohodin jednotlivých variant s nulovým scénářem	81

Seznam zkratk

ÚS	Územní studie
ÚP	Územní plán
ÚPm	Územní plán města
ÚPD	Územně plánovací dokumentace (obce)
ÚPSÚ	Územní plán sídelního útvaru
ZÚR	Zásady územního rozvoje Karlovarského kraje
A ZÚR	Aktualizace 07/2018 Zásad územního rozvoje Karlovarského kraje
CHKO	Chráněná krajinná oblast
CHLÚ	Chráněné ložiskové území
CHOPAV	Chráněné oblasti přírodní akumulace vod
ÚSES	Územní systém ekologické stability
EVL	Evropsky významná lokalita
OP	Ochranné pásmo
OPPLZ	Ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů
PF	Půdní fond
ČÚS	Český statistický úřad
HDP	Hrubý domácí produkt
PHM	Pohonné hmoty
MŽP	Ministerstvo životního prostředí ČR
ČSFDI	Český státní fond dopravní infrastruktury
KVK	Karlovarský kraj
KÚKVK	Krajský úřad Karlovarského kraje
SMKV (Stm K. Vary)	Statutární město Karlovy Vary
ŘSD ČR	Ředitelství silnic a dálnic České republiky
KSÚS KK	Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje
ČSSI	Český svaz stavebních inženýrů
DOSS	Dotčené orgány státní správy
TEN-T	Transevropská dopravní síť
EXXX	Označení mezinárodní silnice a jejího čísla
D6	Dálnice č. 6
I/XX	Silnice I. třídy/označení čísla silnice
II/XXX	Silnice II. třídy/označení čísla silnice
III/XXXX	Silnice III. třídy/označení čísla silnice
MK	Místní komunikace
D(R,S)XX/XX	Kategorie pozemní komunikace – D-dálnice (R-rychlostní, S-silnice), volná šířka v m/návrhová rychlost v km/h

MSXX/XX/XX/XX	Kategorie místní komunikace – R-rychlostní (S-sběrná, O-obslužná), prostor MK v m/hlavní dopravní prostor v m/návrhová rychlost v km/h
MÚK	Mimoúrovňová křižovatka silnic
OK	Okružní křižovatka
MHD	Městská hromadná doprava
OC	Obchodní centrum
P+R	„Park and ride“ (zaparkuj a jed)
P+G	„Park and go“ (zaparkuj a jdi)
ČSNXX XXX	Česká státní norma a její číselné označení
TPXXX	Technický předpis a jeho číslo
ZÚ/KÚ	Začátek úseku/konec úseku
PD	Projektová dokumentace
CBA	Analýza nákladů a přínosů
ENPV	Economic Net Present Value (Ekonomická čistá současná hodnota)
MKA	Multikriteriální analýza hodnocení
FDMM	Forced Decision Matrix Method (Metoda matice nuceného rozhodnutí)
DMM	Decision Matrix Method (Metoda rozhodovací matice)

1.1 Identifikační údaje

Objednatel:

Karlovarský kraj
Závodní 353/88
360 06 Karlovy Vary

Pořizovatel:

Krajský úřad Karlovarského kraje
odbor regionálního rozvoje
zastoupený vedoucím odboru Ing. arch. Jaromírem Musilem
Závodní 353/88
360 06 Karlovy Vary

Koordinace úkolu:

Ing. arch. Jana Kaválková – vedoucí oddělení územního plánování
Bc. Petr Křenek

Zpracovatel:

Valbek s.r.o.
Středisko Ústí nad Labem
Děčínská 717/21
400 03 Ústí nad Labem

Zpracovatelský tým:

Ing. arch. Jiří Plašil (SAUL s.r.o.) – vedoucí týmu
Ing. Oldřich Lubojacký (SAUL s.r.o.) – regionalista
Ing. Karel Dusbaba – dopravní specialista
Ing. Jan Prchal – dopravní model
Michal Madej, DiS. – specialista GIS

1.2 Úvod a filozofie řešení návrhu

Cílem Územní studie silniční dopravy v oblasti Karlových Varů (dále jen Územní studie) je komplexně posoudit stávající a navrhované koridory dálnic a silnic v území, jejich technické parametry, závady, omezení a jejich širší souvislosti v řešeném území. Na základě komplexního posouzení má ve svých závěrech buď potvrdit v současné době závaznou koncepci rozvoje systému silniční dopravy v návrhovém území, nebo navrhne její vhodnější řešení (doplnění, změnu trasy řešených koridorů). Územní studie bude sloužit jako podklad pro aktualizaci Zásad územního rozvoje Karlovarského kraje. Středobodem řešení je především průtah a obchvat Karlových Varů, ale i navazující silniční síť silnic I., II. a III. třídy. Zadáním bylo stanoveno řešené a návrhové území.

V rámci zpracování územní studie zohlednit řešení tak, aby území v rámci Karlovarského kraje bylo napojeno na nadřazenou silniční a železniční síť republikového a mezinárodního významu jak v rámci ČR, tak přilehlého území Německa. Zapojení do této sítě je nezbytné pro hospodářský a sociální rozvoj řešeného území. Kvalitní páteřní silniční síť je nezbytná pro další rozvoj a to zejména v relaci Praha – K. Vary – Cheb – státní hranice ČR/SRN dálnicí D6, resp. dopravním spojením K. Vary – Chomutov – Ústí n.L. – Liberec a dále novou kapacitní silnicí I/13.

V návaznosti na připravenost nadřazené silniční sítě orientovat rozvojové aktivity na zkvalitnění veřejné infrastruktury s cílem zlepšit zejména dopravní dostupnost území specifických oblastí, zkvalitnit dopravní propojení středisek osídlení a jejich spádového území.

V rámci zpracování dopravního řešení nelze opomenout minimalizaci střetů s limity v území a nezbytné začlenění do území jak v rámci komunikací řešených v sídelních oblastech nebo přiléhajících částech, tak volném terénu v propojení těchto územních celků. Podrobné prověření pak bude součástí navazujících přípravných prací (projektových dokumentacích) v rámci konkrétních záměrů, které územní studie doporučí pro další zpracování.

Hlavní cíle Územní studie je pak možné stručně shrnout do následujících bodů:

- **Provázat koncepční řešení veřejné dopravní infrastruktury města Karlovy Vary a Karlovarského regionu**
- **Potvrdit dohodnutým řešením soulady, případně odstranit rozdíly v územně plánovacích dokumentacích různých stupňů (ÚP, ZÚR)**
- **Obhájit navržené řešení veřejným projednáním při potvrzení či vyvrácení rozdílných neformálních názorů na rozvoj dopravy v Karlovarském regionu**
- **Vytvořit podklad pro přijetí jednotné dopravní koncepce a její prosazování politickými orgány různých stupňů (KVK, SMKV)**
- **Těmito kroky iniciovat stagnující faktické řešení dopravní infrastruktury zejména města Karlovy Vary**

Územní studie je rozdělena do pěti etap zpracování:

- I. etapa: Průzkumy a rozborů
- II. etapa: Ověření zadání
- **III. etapa: Návrh**
- IV. etapa: Konzultace návrhu
- V. etapa: Čistopis

V řešené III. etapě bylo cílem především vyhodnotit podklady z předchozích etap a na jejich základě navrhnout úpravu nebo doplnění komplexní silniční sítě v rámci návrhového území. Podkladem pro vyhodnocení bylo zpracování dopravního modelu navržené silniční sítě, srovnání ekonomických nákladů jednotlivých variant řešení a záměrů, komplexní multikriteriální vyhodnocení a analytické vyhodnocení dle dalších hledisek. Dalším důležitým vstupem pro zpracování návrhu územní studie jsou projednání s DOSS, správci silničních komunikací a dotčenými obcemi v návrhovém území. Prezentace kompletního návrhu a připomínek k řešení bude navazovat v rámci IV. etapy – Konzultace návrhu.

Vzhledem k rozdělení územní studie na tematickou část A a B bylo postupováno v rámci zpracování s jejich vzájemným propojením pro získání komplexního a funkčního řešení. Součástí tematické části A je prověření stávající trasy a širší souvislosti stávajícího vedení silnice I/6, případně dálnice D6 v průtahu Karlovými Vary a zpřesnění trasy severního obchvatu Karlových Varů v koridoru ZÚR KK. Součástí tematické části B je prověření stávajících tras sítě silnic I., II. a III. třídy v řešeném území a záměrů rozvoje sítě silnic I. až III. třídy dle platných ÚPD případně dalších podkladů.

V prvním kroku bylo pro zpracování navazující tematické části B nutné vyřešit tematickou část A, jejíž součástí je řešení vedení silnice I/6 na území Karlových Varů. Řešení doporučené varianty vedení silnice I/6 má zásadní dopad do řešení okolní silniční sítě (silnic I., II., III. i místních komunikací v samotných Karlových Varech).

Výstupem III. etapy územní studie jsou kromě této textové části shrnující všechny provedené práce, část grafická obsahující doporučenou koncepci rozvoje systému silniční dopravy v návrhovém území, tj. především alternativy silnice I/6 (případně D6) a jednotlivých silnic I., II. a III. třídy. Grafická část je dále doplněna o kartogramy, tj. výstupy z dopravního modelování intenzit dopravy na doporučené silniční síti jak ve stávajícím stavu, tak i ve výhledových scénářích dopravy. Další nezbytnou součástí je zpracování Problémového výkresu s upozorněním na možné střety v řešeném území.

1.3 Soupis použitých podkladů

- Zásady územního rozvoje Karlovarského kraje - úplné znění po aktualizaci č.1, 2018
- Zásady územního rozvoje Ústeckého kraje, 2011
- Zásady územního rozvoje Plzeňského kraje, právní stav po aktualizaci č.1
- Územně analytické podklady Karlovarského kraje, 4. úplná aktualizace
- Program rozvoje Karlovarského kraje pro období 2014-2020

- Politika územního rozvoje ČR ve znění aktualizace č.1, 2015
- Regionalplan Oberfranken-Ost, 2018
- Regionalplan Oberpfalz-Nord , 2018
- Regionalplan Chemnitz, 2013
- Zemský rozvojový plán Sasko, 2013
- Výsledky Celostátního sčítání dopravy 2016, ŘSD ČR
- Data z automatických sčítačů dopravy, ŘSD ČR
- Data z detektorů v křižovatkách se SSZ v Karlových Varech, Magistrát města Karlovy Vary
- Analýza návrhů řešení silniční sítě v oblasti Karlových Varů v ÚPD a ÚPP v období 1980 – 2016
- Koncepce rozvoje silniční sítě v Karlovarském kraji, Mott MacDonald CZ, s.r.o., 03/2012
- Dopravní průzkum na vybraných komunikacích města Karlovy Vary 2013 a 2015, B&C Dopravní systémy s.r.o., 2017
- R6 Nové Strašecí – Bošov, TES, SUDOP Praha a.s., 10/2013
- Statistický lexikon obcí 2013, ČSÚ
- Dojíždka do zaměstnání a škol podle Sčítání lidu, domů a bytů 2011, ČSÚ
- ČSN 73 6101 – Projektování silnic a dálnic, 09/2018
- ČSN 73 6102 – Projektování křižovatek na pozemních komunikacích, 01/2006 a navaz.změn
- ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací, 11/2007 a navazujících změn
- TP 225 – Prognóza intenzit automobilové dopravy (II. vydání), s účinností od 15.9.2018 (oprava č.1 od 26.11.2018)
- Veřejně dostupné zdroje, internet
- Mapové podklady OpenStreetMap (© Příspěvatelé OpenStreetMap)
- Územní plány obcí v řešené oblasti, viz. podrobný seznam v rámci I. etapy územní studie

2 Seznam zjištěných záměrů na silniční síti v řešeném území

2.1 Kompletní přehled všech zjištěných záměrů

Záměry na silniční síti byly zjišťovány z platných Zásad územního rozvoje Karlovarského kraje, územních plánů obcí v řešené oblasti, územních studií a osobních jednání s obcemi a dalšími institucemi. Zjištěné záměry jsou zakresleny ve výkresu č. 3. Výčet záměrů je v následující tabulce.

Tabulka 1 - Seznam zjištěných záměrů

Označení	Název záměru	Zdroj záměru
Záměry zanesené v ZÚR Karlovarského kraje		
01	D6 Knínice – Bošov	ZÚR (VPS D01), ÚP Bochov
02	D6 Žalmanov – Knínice	ZÚR (VPS D01), ÚP Stružná
03	D6 Olšová Vrata – Žalmanov	ZÚR (VPS D01), ÚP Andělská Hora, ÚP Karlovy Vary

04	I/6 Olšová Vrata - Karlovy Vary	ZÚR (VPS D02), ÚP Karlovy Vary
05	Kapacitní silnice, úsek Jenišov – silnice I/13 (obchvat Karlových Varů)	ZÚR (VPS D81), ÚP Karlovy Vary, ÚP Dalovice, ÚP Otovice, ÚPSÚ Jenišov, ÚP Sadov
06	Kapacitní silnice, úsek propojení silnice I/13 – dálnice D6 (obchvat Karlových Varů)	ZÚR (VPS D82), ÚP Karlovy Vary, ÚP Dalovice
07	I/13 Květnová – Damice – hranice kraje (Smilov)	ZÚR (VPS D04), ÚP Ostrov, ÚP Krásný Les, ÚP Stráž nad Ohří
08	I/20 Toužim - Žalmanov (D6), přeložka	ZÚR (VPS D06), ÚP Stružná, ÚP Útvina, ÚP Bochov
09	II/198 Bochov, přeložka	ZÚR (VPS D66), UP Bochov
10	II/208 Hlinky, přestavba	ZÚR (VPS D65)
11	II/209 Nová Role, jihovýchodní obchvat	ZÚR (VPS D35), ÚP Nová Role
12	II/209 Nové Sedlo, obchvat (územní rezerva)	ZÚR (VPS DR88), ÚP Nové Sedlo
13	II/210 Rotava, přeložka	ZÚR (VPS D26), ÚP Jindřichovice
14	II/210 Jindřichovice, přeložka	ZÚR (VPS D27), ÚP Jindřichovice
15	II/210 Prameny, přeložka	ZÚR (VPS D72), ÚP Prameny
16	II/220 Karlovy Vary, přeložka	ZÚR (VPS D45), ÚP Karlovy Vary, ÚP Otovice
17	II/220 Mezirolí, přeložka	ZÚR (VPS D86), UP Nová Role
18	II/221 Horní Blatná, jihozápadní obchvat	ZÚR (VPS D31), ÚPo Horní Blatná
19	II/221 Pstruží, rektifikace směrových oblouků	ZÚR (VPS D39), ÚP Merklín
20	III/1794 Útvina, přeložka	ZÚR (VPS D76), ÚP Útvina
21	III/21030 Svatava, sever, přeložka	ZÚR (VPS D79), ÚP Svatava
22	III/21036 Boučí – Nové Domy, přeložka	ZÚR (VPS D21), ÚP Dolní Nivy
23	III/21036 Boučí, obchvat	ZÚR (VPS D22), ÚP Dolní Nivy
24	III/21047 Nejdek, přeložka	ZÚR (VPS D30)
25	III/21233 Svatava – Habartov, přeložka	ZÚR (VPS D23), ÚP Svatava, ÚP Josefov
26	III/2204 Děpoltovice, přeložka	ZÚR (VPS D36), ÚP Hroznětín, ÚP Nová Role
27	III/2204 Odeř, přeložka	ZÚR (VPS D37), ÚP Hroznětín
28	III/22129 Podlesí, přeložka	ZÚR (VPS D42), ÚP Sadov, ÚP Otovice
29	III/22129 Otovice, přeložka	ZÚR (VPS D43), ÚP Otovice
30	III/22129 Ruprechtov, přeložka	ZÚR (VPS D41), ÚP Hroznětín
31	Chodov, východní obchvat	ZÚR (VPS D32), ÚP Chodov, ÚP Mírová, ÚP Nové Sedlo
32	Bochov – Horní Tašovice, přeložka	ZÚR (VPS D67), ÚP Bochov, ÚP Stružná
33	Žalmanov – Andělská Hora, přeložka	ZÚR (VPS D68), ÚP Stružná, ÚP Andělská Hora
34	Silniční napojení letiště Karlovy Vary	ZÚR (VPS D84)

Záměry zanesené pouze v ÚPD obcí		
35	II/208 Hlinky, přeložka	ÚP Stanovice
36	II/209 Horní Slavkov, přeložka	ÚP Horní Slavkov
37	II/210 Stará, přeložka	ÚP Jindřichovice, chybí v ÚP Dolní Nivy
38	II/219 Nejdek, přeložka	ÚPm Nejdek
39	II/220 Nejdek, přeložka	ÚPm Nejdek
40	III/21031 Radvanov, přeložka	ÚP Josefov
41	III/22128 Horní Žďár, přeložka	ÚP Ostrov
42	Vintířov – úprava křižovatek	ÚP Vintířov
43	Propojení ulic Chebská – Závodní	ÚPm Karlovy Vary
44	Propojení ulic U Trati – Fričova	ÚPm Karlovy Vary
Záměry z územních studií		
45	Přeložka silnice II/220 (obchvat Staré Role)	ÚS severozápadní části obchvatu Karlových Varů
46	Variantské vedení přeložky II/220	ÚS severozápadní části obchvatu Karlových Varů
47	Přeložka silnice II/222 (obchvat Počeren)	ÚS severozápadní části obchvatu Karlových Varů
Záměry z ostatních zdrojů		
48	Obchvat Karlových Varů – varianta 2	Koncept ÚPm Karlovy Vary
49	Alternativní trasa obchvatu Karlových Varů	Ing. Ota Řezanka
50	Jižní obchvat D6 – varianta 1	Návrh oblastní pobočky ČSSI Karlovy Vary
51	Přeložka I/20 – varianta 1	Návrh oblastní pobočky ČSSI Karlovy Vary
52	Jižní obchvat D6 – varianta 2	Návrh oblastní pobočky ČSSI Karlovy Vary
53	Přeložka I/20 – varianta 2	Návrh oblastní pobočky ČSSI Karlovy Vary
54	Počerny, obchvat – varianta 2	Karlovy Vary, silniční obchvat obytné lokality Počerny (studie)
55	Počerny, obchvat – varianta 3	Karlovy Vary, silniční obchvat obytné lokality Počerny (studie)
56	II/222 Karlovy Vary – Chodov, přeložka	Ing. Ota Řezanka
57	Východní obchvat Otovic	Ing. Ota Řezanka
58	Zahloubení průtahu (MÚK Chebský most – MÚK Rybáře)	Ing. Ota Řezanka
59	Paralelní komunikace s ulicí Západní	Ing. Ota Řezanka
60	Zprovoznění Drahovického mostu (napojení na průtah)	Ing. Ota Řezanka
61	Propojení z MÚK Chebský most do ulice Nákladní	Ing. Ota Řezanka
62	Propojení z MÚK Dvory do areálu Tesco	Ing. Ota Řezanka
63	Dalovice – napojení na I/13	jednání v obci Dalovice
64	Alternativní trasa obchvatu Otovic	jednání v obci Otovice

2.2 Záměry zanesené v ZÚR Karlovarského kraje

(01, 02, 03) Dálnice D6 [VPS D01]

V oblasti dálnic je plánována stavba dálnice D6 ve směru od Prahy k Olšovým Vratům. Jedná se o novostavbu dálnice, v řešeném území jde o úseky Knínice – Bošov, Žalmanov – Knínice a Žalmanov – Olšová Vrata. Částečně bude vedena v nové stopě podél stávající silnice I/6, částečně stávající silnici nahradí. V každém úseku je plánována jedna mimoúrovňová křižovatka, na které budou napojeny silnice II. třídy, v případě křižovatky u Žalmanova pak přeložka silnice I/20. Dálnice je ve všech úsecích připravována v návrhové kategorii R21,5/100. Délka úseků je 7,9 km, 6,9 km a 7,3 km. Záměr je součástí globální sítě TEN-T, Dopravní strategie státu a mezinárodní silnice E48.

(04) I/6 Olšová Vrata - Karlovy Vary [VPS D02]

Na dálnici D6 od Olšových Vrat ve směru na Karlovy Vary má navazovat úprava silnice I/6. Silnice bude i v tomto úseku čtyřpruhová směrově rozdělená, nesplňovala by však vlivem konfigurace terénu parametry pro dálnici. Je proto připravována v návrhové kategorii S22,5/80. Délka úseku je 8 km. Jde o přestavbu stávající silnice I/6 úpravou šířkového uspořádání, směrového vedení a vypuštění úrovnových křižovatek. Zůstanou pouze tři mimoúrovňové křižovatky, jedna v Olšových Vratech a dvě v Drahovicích. Záměr je součástí globální sítě TEN-T a mezinárodní silnice E48.

(05, 06) Obchvat Karlových Varů [VPS D81, D82]

Obchvat Karlových Varů je v platných územně plánovacích dokumentacích navržen jako severní, a to ve formě tzv. velkého obchvatu vedoucím za obcemi Dalovice a Otovice, za osadou Čankov, dále kolem Staré Role zpět k jihu s napojením na D6 v MÚK Jenišov. Obchvat je v ZÚR zanesen jako kapacitní silnice bez specifikování třídy komunikace. Záměr je součástí globální sítě TEN-T a mezinárodní silnice E48.

(07) I/13 Květnová – Damice – hranice kraje (Smilov) [VPS D04]

Jedná se o přeložku silnice řešící zhoršené parametry směrového a výškového vedení silnice v tomto úseku. Úsek navazuje na již realizovanou přestavbu silnice I/13 do čtyřpruhového uspořádání v úseku Karlovy Vary – Ostrov. Úsek je navržen v návrhové kategorii S11,5/70. Záměr je součástí mezinárodní silnice E442 a podporuje dopravní spojení v rámci rozvojové osy republikového významu s mezinárodním přesahem OS7 (Ústí nad Labem – Karlovy Vary – Cheb – Bayreuth).

(08) I/20 Toužim - Žalmanov (D6), přeložka [VPS D06]

Přeložka řeší zásadní změnu trasy silnice I/20 v úseku Toužim – Bečov nad Teplou – Karlovy Vary. Změna spočívá v přesměrování silnice od Toužimi k plánované dálnici D6 u Žalmanova. Úsek je navržen v kategorii S11,5/80. Přeložka silnice má zlepšit propojení krajských měst Karlovy Vary a Plzeň

a zcela se vyhne stávajícímu vedení přes Bečov nad Teplou a kolem vodní nádrže Březová, které má nevhodné směrové parametry. Záměr je součástí mezinárodní silnice E49.

(09) II/198 Bochov, přeložka [VPS D66]

Přeložka řeší přesun současné trasy silnice mimo zastavěné území obce, a to východním směrem. Silnice tak bude napojena na I/6 novou křižovatkou dále od obce východním směrem, kde na ni bude navazovat silnice III/00613 do Těšetic (v minulosti silnice II/198, která byla zkrácena). Návaznost na D6 není zajištěna, mimoúrovňová křižovatka Bochov je navržena západně od obce s možností posunu východním směrem a napojením na II/198 Bochov – Toužim.

(10) II/208 Hlinky, přestavba [VPS D65, část A – ano, část B - ne]

Přeložka řeší úpravu trasy v zastavěném území místní části Hlinky. Dojde k úpravě trasy mezi křižovatkou se silnicemi III/2082 a III/1793 a křižovatkou s místní komunikací v jihozápadní části Hlinek, koridor pro přestavbu je veden podél stávající silnice.

(11) II/209 Nová Role, jihovýchodní obchvat [VPS D35]

Jedná se o přeložku stávající silnice II/209 mimo průtah městem Nová Role. Bude řešena jihovýchodním obchvatem města. Začínat bude v místě křižovatky se silnicí III/2224 a pokračovat severovýchodním směrem až za zastavěné území města. Zde na ni bude navazovat plánovaná přeložka silnice v prostoru obce Děpoltovice. Přeložka je součástí vedení uceleného tahu tzv. Podkrušnohorské paralely k dálnici D6 a silnici I/13 v ose Ostrov – Františkovy Lázně.

(12) II/209 Nové Sedlo, obchvat (územní rezerva) [VPS DR88]

Jedná se o přeložku stávající silnice II/209, a to do podoby západního obchvatu města. Obchvat bude začínat na stávající silnici II/181 ve směru od Královského Poříčí a dále povede severním směrem podél západního okraje města. Zaústěn pak bude do okružní křižovatky u vlakového nádraží. Závěrečný úsek této přeložky již byl vybudován. Přeložka je součástí vedení uceleného tahu tzv. Podkrušnohorské paralely. Územní rezerva pro záměr přeložky byla vymezena i v souvislosti s vymezením územní rezervy pro průmyslovou zónu Nové Sedlo – Chranišov.

(13) II/210 Rotava, přeložka [VPS D26]

Přeložka řeší úpravu trasy na území obce Jindřichovice jižně od obce Rotava, a to vylepšením stávajícího směrového vedení. Přeložka je navržena v místě s nevyhovujícími směrovými oblouky.

(14) II/210 Jindřichovice, přeložka [VPS D27]

Přeložka řeší úpravu trasy za obcí Jindřichovice ve směru na Kraslice, a to vylepšením stávajícího směrového vedení. Přeložka je navržena v místě s nevyhovujícími směrovými oblouky.

(15) II/210 Prameny, přeložka [VPS D72]

Přeložka řeší vymístění stávající trasy mimo zastavěné území obce, a to po jejím severovýchodním okraji až do prostoru křižovatky se silnicí III/21018.

(16) II/220 Karlovy Vary, přeložka [VPS D45]

Jedná se o tzv. vnitřní nebo také malý obchvat Karlových Varů. Je veden od Pražského mostu, kde se křižují silnice I/6 a I/13, severním směrem kolem místní části Bohatice, za kterou se stočí na západ k Sedlci. V závěrečném úseku vede mezi Rosnicemi a Starou Rolí a severně od Staré Role se napojuje na stávající vedení silnice II/220, a to v místě, kde bude umístěna křižovatka s obchvatem Karlových Varů.

(17) II/220 Mezirolí, přeložka [VPS D86]

Jedná se o přeložku v prostoru obce Mezirolí, a to západním směrem mimo zastavěné části obce. Přeložka bude začínat v pravém směrovém oblouku v úrovni jižního okraje obce a povede napřímeným vedením směrem do prostoru křižovatky se silnicí II/209.

(18) II/221 Horní Blatná, jihozápadní obchvat [VPS D31]

Jedná se o přeložku mimo střed zastavěného území obce Horní Blatná. Přeložka se odpojí od stávající silnice jižně od obce a bude převedena přes železniční trať. Podél ní pak povede do prostoru ulice Majakovského, kde se napojí na stávající silnici.

(19) II/221 Pstruží, rektifikace směrových oblouků [VPS D39]

Jedná se o pokračování vylepšení parametrů silnice II/221 na území obce Merklín. V minulosti byla realizována jižní část, nerealizovaná zůstává část na průchodu osadou Pstruží.

(20) III/1794 Útvina, přeložka [VPS D76]

Přeložka řeší vymístění silnice III/1794 mimo obec Útvina, a to západním směrem. Silnice tak bude nově napojena na silnici I/20 západně od obce. Silnice III/1794 je bývalou silnicí II/179, byla však převedena do sítě silnic III. třídy.

(21) III/21030 Svatava, sever, přeložka [VPS D79]

Jedná se o úpravu nevhodného směrového vedení v lokalitě Na Špici. Záměr řeší přeložku směrového vedení silnice, v rámci které dojde ke zlepšení parametrů napřímením trasy západně od zmíněné lokality.

(22) II/21036 Boučí – Nové Domy, přeložka [VPS D21]

Je navržena krátká přeložka na území osady Boučí ve směru na Oloví. Přeložka řeší nevyhovující směrové vedení, a to napřímením stávající trasy.

(23) II/21036 Boučí, obchvat [VPS D22]

Záměr řeší přeložku stávajícího vedení silnice v prostoru zastavěného území osady Boučí. Cílem je napřímení stávající trasy včetně nového napojení na silnici II/210.

(24) III/21047 Nejdek, přeložka [VPS D30]

Záměr řeší přeložku stávajícího vedení silnice v zastavěném území města Nejdek. Přeložka vymístí silnici v současné době vedoucí kolem autobusového nádraží a obytnými částmi města do prostoru podél železniční tratě.

(25) III/21233 Svatava – Habartov, přeložka [VPS D23]

Přeložka silnice řeší vylepšení směrových parametrů trasy mezi Svatavou a Habartovem. Přeložením dojde k napřimění stávajícího vedení. Přeložka je součástí vedení uceleného tahu tzv. Podkrušnohorské paralely.

(26) III/2204 Děpoltovice, přeložka [VPS D36]

Přeložka řeší vedení stávající silnice III/2204 v prostoru obce Děpoltovice. Na západě navazuje na plánovaný jihovýchodní obchvat Nové Role, dále pokračuje na sever a křížuje silnici II/220 jižně od křižovatky se stávající silnicí. Děpoltovicemi prochází jižně od zámku a následně se napojuje zpět na stávající silnici, a to před vodní plochou u Odeře. Přeložka je součástí vedení uceleného tahu tzv. Podkrušnohorské paralely.

(27) III/2204 Odeř, přeložka [VPS D37]

Přeložka má za úkol vymístit dopravu ze současného průtahu obcí Odeř na silnici III/2204. Nová trasa bude vedena jižně od obce a na východě naváže na již zbudovanou přeložku vedenou po jižním okraji Hroznětína. Přeložka je součástí vedení uceleného tahu tzv. Podkrušnohorské paralely.

(28) III/22129 Podlesí, přeložka [VPS D42]

Přeložka řeší napřimění stávající silnice III/22129 v prostoru Podlesí u Sadova. Jedná se o dvě části. V první části bude silnice odsunuta západním směrem za stávající zastavěné území osady Podlesí. Druhá část přeložky je severněji v prostoru křižovatky se silnicí III/22132, kde opět dochází k napřimění silnice tentokrát již bez odsunu mimo stávající trasu.

(29) III/22129 Otovice, přeložka [VPS D43]

Přeložka stávající silnice III/22129 řeší jednak vymístění trasy mimo současný průtah zastavěným územím obce, ale také napojení na přeložku silnice II/220 neboli vnitřní obchvat Karlových Varů. Od napojení na obchvat povede na sever východně od stávajícího vedení, zpět se napojí za hlavní částí zastavěného území Otovic.

(30) III/22129 Ruprechtov, přeložka [VPS D41]

Přeložka řeší zlepšení stávajících směrových parametrů silnice v blízkosti osady Ruprechtov. V řešeném úseku je více směrových oblouků s nevhodnými poloměry.

(31) Chodov, východní obchvat [VPS D32]

Jedná se o přeložku stávající silnice II/209, a to východním obchvatem okolo města Chodov. Přeložka začíná již na území Nového Sedla a dále je vedena mezi Chodovem a Mírovou. Na stávající silnici se přeložka napojuje až na severní hranici území města. Součástí je i přeložka silnice II/222, která bude přemístěna severně od města a v prostoru mezi Chodovem a Mírovou se napojí na obchvat i na stávající silnici. Obchvat je součástí vedení uceleného tahu tzv. Podkrušnohorské paralely.

(32) Bochoř – Horní Tašovice, přeložka [VPS D67]

Jedná se o stavbu silnice, která naváže na stávající silnici III/00625 a společně budou sloužit jako doprovodná komunikace k připravované stavbě dálnice D6 v místě, kde stávající silnice I/6 bude zrušena stavbou dálnice.

(33) Žalmanov – Andělská Hora, přeložka [VPS D68]

Jedná se o stavbu silnice, která naváže na stávající silnici III/00625 a společně budou sloužit jako doprovodná komunikace k připravované stavbě dálnice D6 v místě, kde stávající silnice I/6 bude zrušena stavbou dálnice.

(34) Silniční napojení letiště Karlovy Vary [VPS D84]

Jedná se o přeložku stávající silnice III/20811 mimo zastavěné území místních částí Olšová Vrata a Hůrky. Přeložka povede severně od Olšových Vrat a jižně od stávajícího vedení kolem Hůrek. Stavba zlepšit mimo jiné napojení mezinárodního letiště na silnici I/6, případně v budoucnu dálnici D6.

2.3 Záměry zanesené pouze v ÚPD obcí**(35) II/208 Hlinky, přeložka**

Přeložka řeší úpravu trasy v zastavěném území místní části Hlinky. Dojde k úpravě trasy mezi křižovatkou se silnicemi III/2082 a III/1793 a křižovatkou s místní komunikací v jihozápadní části Hlinek, koridor pro přeložku je veden tak, že dojde k napřimění trasy v prostoru obce. Jedná se o alternativu k záměru (10) II/208 Hlinky, přestavba, který je zanesen v ZÚR a do ÚP Stanovice zatím nebyl převzat a od kterého se liší směrovým vedením. S ohledem na malý vliv ve výpočtech není uvažováno.

(36) II/209 Horní Slavkov, přeložka

Přeložka řeší příjezd do města ve směru od Lokte, který je prostorově nevyhovující vzhledem k umístění zástavby. Nevyhovující stav je řešen zjednosměrněním stávajícího vedení silnice a vedení druhého směru současnou ul. Dolní Příkopy, která bude na začátku a na konci nově napojena na stávající silnici.

(37) II/210 Stará, přeložka

Přeložka řeší úpravu trasy na území obce Jindřichovice ve směru na Dolní Nivy, a to vylepšením stávajícího směrového vedení. Přeložka je navržena v místě s nevyhovujícími směrovými oblouky.

Přeložka je navržena přes hranice obce i na území obce Dolní Nivy. V ÚP Dolní Nivy však přeložka není zanesena.

(38) II/219 Nejdek, přeložka

Přeložka řeší vymístění stávající silnice III/21047 mimo současné zaústění a vedení ulic Osvětimská a zlepšuje napojení na navrhovanou přeložku silnice II/220. Je vedena z ulice Osvětimská jihovýchodním směrem kolem zimního stadionu k současné trase silnice II/220, následně využívá její trasu a odpojuje se z ní v místní části Pozorka, kde je napojena na přeložku silnice II/220.

(39) II/220 Nejdek, obchvat

Navrženo je nové vedení silnice, které vyloučí nevyhovující průjezd zastavěným územím. Přeložka se odklání od stávajícího vedení silnice před místní částí Pozorka, kterou obchází jihozápadním směrem, nad touto místní částí je od severu připojena přeložka silnice II/219 od Perninku. Přeložka dále pokračuje mostem přes Rolavu a je vedena podél železniční tratě do křižovatky Nádražní x Chodovská. Dále pokračuje nadále podél železniční tratě k silnici III/21047. Přeložka dále pokračuje podél železniční tratě až k železniční stanici Nejdek-zastávka, kde se napojuje zpět na stávající vedení. Jedná se o alternativu k záměru (24) III/21047 Nejdek, přeložka, který je zanesen v ZÚR a do ÚPm Nejdek zatím nebyl převzat. Alternativa v ZÚR počítá pouze s přeložkou podél železniční tratě od křižovatky Nádražní x Chodovská k silnici III/21047.

(40) III/21031 Radvanov, přeložka

Jedná se o vybudování nové příjezdové silnice do místní části Radvanov. Současná silnice je vedena ve směru od Josefova ze silnice III/21030. Nová silnice bude napojena na přeložku silnice (25) III/21233 Svatava – Habartov a vedena ve stopě stávající polní cesty. Současná silnice III/21031 bude vyřazena ze sítě silnic III. třídy a převedena do místních komunikací.

(41) III/22128 Horní Žďár, přeložka

Přeložka řeší přemístění stávající silnice mimo současně zastavěné území místní části Horní Žďár. Přeložka bude nově napojena do stávající křižovatky silnice I/25 s místní komunikací do Vykmanova. Odtud bude vedena severozápadním směrem a zpět na stávající silnici se napojí ještě před koncem zastavěného území.

(42) Vintířov – úprava křižovatek

Jedná se o přestavbu 4 křižovatek ze stávajícího uspořádání na okružní. Přestavěny budou křižovatky silnice III/2092 s místní komunikací na východní hranici obce a s místní komunikací u školy, dále křižovatka silnic III/2092 a III/20911 a konečně silnice III/1812 s místní komunikací na severu obce.

(43) Propojení ulic Chebská – Závodní

Jedná se o propojení od současné okružní křižovatky u obchodního centra Fontána do ulice Závodní k areálu krajských institucí v místní části Dvory.

(44) Propojení ulic U Trati – Fričova

Jedná se o nové propojení ulic U Trati a Fričova v místní části Bohatice. Bariéru mezi ulicemi tvoří dvě železniční tratě. V současnosti je propojení řešeno nevyhovujícím podjezdem z hlediska průjezdné výšky i šířky a úrovnovým přejezdem. Nové propojení odstraní tuto bodovou dopravní závalu.

2.4 Záměry z územních studií**(45) Přeložka silnice II/220 (obchvat Staré Role)**

Jedná se o upravenou alternativu k záměru (16) II/220 Karlovy Vary, přeložka, a to v úseku od stávající silnice II/220 k silnici III/22134 do osady Čankov, tedy na obchvatu Staré Role. Na začátku a konci úseku trasa přeložky vybíhá z koridoru pro přeložku silnice dle ZÚR, upraveno je směrové vedení i v průběhu trasy.

(46) Variantní vedení přeložky II/220

Jedná se o alternativu k záměru (16) II/220 Karlovy Vary, přeložka, a to v úseku od silnice III/22134 do osady Čankov k silnici I/6. Tato varianta směřuje místo toho do centra Karlových Varů a do místní části Tuhnice. Sleduje železniční trať a vede obchvatem kolem místní části Rybáře, dále pokračuje tunelovým vedením pod železniční tratí a ulicí Sokolovskou, kříží průtah silnice I/6, novým mostem přes Ohři (Charkovský most) do Tuhnic a vyústuje v křižovatce ulic Západní a Charkovská.

(47) Přeložka silnice II/222 (obchvat Počeren)

Přeložka řeší obchvat místní části Počerny. Obchvat je veden jihozápadním směrem. Na svém východním konci prochází přes mimoúrovňovou křižovatku s obchvatem Karlových Varů. Cílem je odvedení tranzitní dopravy mezi Karlovými Vary a Chodovem mimo průchod zastavěným územím obce.

2.5 Záměry z ostatních zdrojů**(48) Obchvat Karlových Varů – varianta 2**

Jedná se o alternativu k záměru (05) Kapacitní silnice, úsek Jenišov – silnice I/13 (obchvat Karlových Varů). V konceptu návrhu Územního plánu Karlovy Vary byly zpracovány dvě varianty vedení obchvatu. První je respektuje koridor ze ZÚR, druhá je vedena z MÚK Zlatý Kopeček, podél železniční tratě mezi Starou Rolí a Rybářů a dále na sever mezi osadou Čankov a Otovicemi ke koridoru vymezenému v ZÚR.

(49) Alternativní trasa obchvatu Karlových Varů

Jedná se o alternativu k záměru (05) Kapacitní silnice, úsek Jenišov – silnice I/13 (obchvat Karlových Varů). Trasa je obdobná jako u záměru (48) Obchvat Karlových Varů – varianta 2, má však mírné odlišnosti ve směrovém vedení a v řešení mimoúrovňových křižovatek.

(50) Jižní obchvat D6 – varianta 1

Jedná se o alternativu k záměrům (05) a (06) společně tvořících obchvat Karlových Varů. Propojení částí D6 před a za Karlovými Vary je v tomto případě řešeno jižním obchvatem, který se od stopy stávající silnice I/6 odpojuje již u Bochova. V úvodním úseku vede paralelně se silnicí II/208, následně se stáčí více na sever k obci Stanovice a severně od Tepličky kříží silnici I/20. Mezi Loktem a Horním Slavkovem pak kříží silnici II/209 a na D6 se napojuje u Sokolova v nové mimoúrovňové křižovatce.

(51) Přeložka I/20 – varianta 1

Jedná se o alternativu k záměru (08) I/20 Žalmanov – Toužim v případě realizace záměru (50) Jižní obchvat D6 – varianta 1. Tato varianta je vedena více západně, a to od obce Útvina. Dále sleduje silnici III/1794 a u obce Rybníčná se napojuje na záměr (50).

(52) Jižní obchvat D6 – varianta 2

Jedná se o druhou variantu jižního obchvatu D6 jako alternativy k záměrům (05) a (06). Oproti variantě 1 dochází k odpojení od stopu stávající silnice I/6 až u Žalmanova. Trasa je tak vedena severněji, mezi obcemi Kolová a Pila, severně od vodní nádrže Stanovice a dále k Sokolovu, kde dochází k napojení v totožném místě, jako ve variantě 1.

(53) Přeložka I/20 – varianta 2

Jedná se o druhou variantu přeložky silnice I/20 jako alternativy k záměru (08). Oproti variantě 1 je přeložka protažena až k současné I/6 u Žalmanova a v této variantě tak přeložka není vázána na trasu obchvatu Karlových Varů.

(54, 55) Počerny, obchvat – varianta 2 a 3

Jedná se o alternativy k záměru (47) Přeložka silnice II/222 (obchvat Počeren). Liší se ve směrovém vedením, a to různým odsazením od zastavěného území obce.

(56) II/222 Karlovy Vary – Chodov, přeložka

Záměr řeší přetrasování silnice II/222 mezi Karlovými Vary a Chodovem do zcela nové trasy. Přeložka začíná na současné silnici III/00635 jižně od Jenišova a pokračuje severozápadním směrem k Mírové. Tu míjí z jihozápadu a mezi Mírovou a Chodovem se napojuje zpět na stávající silnici II/222. Přeložka může být napojena i na záměr (31) Chodov, východní obchvat.

(57) Východní obchvat Otovic

Jedná se o alternativu k záměru (29) III/22129 Otovice, přeložka. Přeložka je vedena z místa, kde je plánováno křížení trasy obchvatu Karlových Varů (05) a silnice III/22129. Je vedena východním směrem podél obchvatu Karlových Varů a následně se stočí k jihu podél železniční trati. Na stávající silniční síť se napojí v místě současné křižovatky silnic III/22129 a III/22134.

(58) Zahloubení průtahu (MÚK Chebský most – MÚK Rybáře)

Záměr má za cíl snížení negativních vlivů průtahu silnice I/6 v místní části Rybáře. Navrženo je zahloubení průtahu v délce 1200 m, a to v úseku od Chebského mostu po MÚK Rybáře. Na povrchu je navrženo vybudování propojující komunikace mezi Chebským mostem a ulicí Dolní Kamenná.

(59) Paralelní komunikace s ulicí Západní

Záměr sleduje vybudování paralelní komunikace s ulicí Západní, a to vedenou za železniční tratí. Nová komunikace začíná v okružní křižovatce u KV arény a pokračuje severním obloukem přes průmyslový areál. Dále je vedena mezi řekou Ohří a železniční tratí až k železniční stanici Karlovy Vary dolní nádraží, kde se stočí k železnici a dále bude pokračovat nad ní až do prostoru křižovatky na náměstí Republiky. Navržena je i propojka do ulice Dr. Janatky.

(60) Zprovoznění Drahovického mostu (napojení na průtah)

Záměr má za cíl zprovoznění Drahovického mostu, který je v současné době pro vozidla uzavřen z důvodu jeho nevyhovujícího napojení na průtah silnice I/6. Je proto navrženo zahloubení průtahu v místě Drahovického mostu a v úrovni terénu je navržena okružní křižovatka, do které by byl napojen Drahovický most i větve nově vzniklé mimoúrovňové křižovatky s průtahem.

(61) Propojení z MÚK Chebský most do ulice Nákladní

Záměr má za cíl vybudování nového propojení MÚK u Chebského mostu s ulicí Nákladní. Propojení je vedeno za budovou magistrátu města v prostoru současné ulice U Spořitelny s vyústěním k propojovací komunikaci k železniční stanici Karlovy Vary, v místě současné křižovatky by byla zřízena křižovatka okružní. Záměr souvisí s myšlenkou provozu Chebského mostu jen pro vozidla MHD.

(62) Propojení z MÚK Dvory do areálu Tesco

Záměr má za cíl doplnit propojení z MÚK Dvory do ulice Chodovská a dále do okružní křižovatky s ulicí Chebská. Koridor pro tento záměr je zanesen i v návrhu ÚP Karlovy Vary. Propojení zlepší spojení z průtahu silnice I/6 do areálu OC Fontána a spolu se záměrem (43) Propojení ulic Chebská – Závodní i do areálu krajských institucí.

(63) Dalovice – napojení na I/13

Záměr řeší zkvalitnění napojení obce Dalovice na silnici I/13. Napojení by mělo být provedeno mimoúrovňovou křižovatkou východně od obce s napojením do ulice Všeborovická.

(64) Alternativní trasa obchvatu Otovic

Jedná se o alternativu k záměru (29) III/22129 Otovice, přeložka. Přeložka je vedena obdobně jako v záměru (57) Východní obchvat Otovic, avšak trasa je protažena dále podél železniční tratě až na území obce Bohatice do ulice Hlavní, případně do ulice Teplárenská.

3 Závěry z komplexního posouzení stávající silniční sítě

Celá stávající silniční síť v řešeném území byla analyzována, a to v podrobnosti silnic I., II. a III. třídy. Silniční síť byla pro tyto účely rozdělena na jednotlivé homogenní úseky na základě dopravní charakteristiky. Rozdělení na jednotlivé úseky a jejich číslování lze nalézt v rámci I. etapy územní studie. Analýza silnic probíhala z různých hledisek, kromě hlediska dopravního i dle územní charakteristiky, územních střetů, dopravních závad, průchodu zastavěným územím a vazby na záměry. Výstupy z analýzy jsou souhrnně popsány v rámci I. etapy Územní studie. Následně byl Pořizovatelem upřesněn rozsah zapracování zjištěných problémů v rámci III. etapy a to především s vazbou na dále prověřované jednotlivé záměry na silniční síti.

Přehled zjištěných problémů na stávající silniční síti v řešeném území:

- průchod silnice zastavěným územím obce
- průchod silnice přes kulturní hodnoty
- průchod silnice územím CHKO
- nehodový úsek, nehodové místo
- úrovněvé křížení významné komunikace s železnicí
- problémová křižovatka na významné silniční komunikaci
- značně nevyhovující parametry silniční komunikace
- lokalita se závažnými dopravně bezpečnostními závadami

Z územní charakteristiky vyplývá funkce každé silnice, resp. každého úseku silnice v rámci silničního systému kraje. Je z ní patrný význam silnice pro obsluhu území, případně pro tranzitní vazby. Územní střety popisují konflikty s jednotlivými limity využití území, pro stávající silniční síť spočívá největší problém v průchodu přes CHKO. Dopravní závady byly převzaty z již zpracovaných dokumentací, a to z Územně analytických podkladů Karlovarského kraje a Koncepce rozvoje silniční sítě v Karlovarském kraji zpracované firmou Mott McDonald CZ s.r.o.

V rámci vymezeného řešeného a návrhového území jsou výše uvedené problémy řešené v rámci variantního řešení jednotlivých záměrů uvedených v kapitole 2.

Závěry k jednotlivým významným silničním komunikacím:

Dálnice D6

Jedná se o nejvýznamnější komunikaci, která je páteří nadřazenou komunikací celého Karlovarského kraje a slouží k propojení významných cílů. Zajišťuje propojení s hlavním městem Praha a v západo-východní linii významná města Karlovarského kraje Sokolov a Cheb. V dalším pokračování pak přeshraniční spojení do Německa. Dálnice je zařazena do Transevropské dopravní sítě TEN – T, rozvojová osa OS7.

Hlavním nedostatkem je především její neúplnost v plánované délce, kdy je z celkových 167 km zatím v provozu 73 km. Dalším nedostatkem je nevyřešené její vedení na území Karlových Varů. V současnosti je vedena jako kapacitní čtyřpruhová směrově dělená silniční komunikace I/6 s mimoúrovňovými křižovatkami v průtahu Karlových Varů, ale v ZÚR a ÚPD je pro její budoucí trasu vymezen koridor severního obchvatu města.

Silnice I/13

Silnice I/13 slouží v řešené oblasti pro spojení Karlovarského kraje s krajem Ústeckým. Silnice je významnou dopravní cestou republikového významu (tzv. „Podkrušnohorská magistrála“). V Karlových Varech navazuje na průtah silnice I/6, která v Bohaticích odbočuje ve směru na Prahu.

Hlavním nedostatkem na území Karlovarského kraje je její trasování v úseku mezi Ostrovem a Kláštercem nad Ohří v údolí řeky Ohře s nevyhovujícími parametry především směrového řešení. V úvodním úseku Karlovy Vary – Ostrov je přitom řešena ve čtyřpruhovém směrově rozděleném uspořádání a prodlužuje tak kapacitní spojení v západovýchodní linii v rámci kraje tvořenou především dálnicí D6 s předpokládanou úpravou dovolené rychlosti na 110 km/h po odstranění bezpečnostních nedostatků. Za Ostrovem pak ovšem přechází v dvoupruhovou komunikaci. Především v úseku Květnová – Boč má silnice zhoršené parametry směrového a výškového vedení, které jsou dané konfigurací terénu v oblasti a stává se tak nejslabším silničním úsekem rozvojové osy OS7 Ústí nad Labem – Chomutov – Karlovy Vary – Cheb – hranice ČR/Německo.

Silnice I/20

Silnice I/20 propojuje především Karlovy Vary s Plzní, dále pak pokračuje na Písek a České Budějovice. Spolu se silnicí I/21 slouží k propojení Karlovarského, Plzeňského a Jihočeského kraje.

Jejím hlavním nedostatkem je opět její směrové a výškové vedení. Začíná na dálnici D6 v MÚK Jenišov a pokračuje na Bečov nad Teplou a Toužim. Silnice je dvoupruhová, především v úvodním úseku do Bečova nad Teplou má zhoršené parametry směrového vedení, které snižují možnosti předjíždění. Silnice je součástí mezinárodní silnice E49.

Silnice I/25

Silnice I/25 napojuje východní část Karlovarského kraje na Německo, a to spolkovou zemi Sasko. Silnice slouží především jako přístupová komunikace k lokalitám s volnočasovým využitím a to jak v letních, tak především v zimních měsících, k lyžařským areálům v severní části Karlovarského kraje. V tomto úseku tedy od Karlových Varů a Ostrova po lyžařské areály je značně vytížena, ale v dalším pokračování do Německa její vytížení výrazně klesá.

Hlavním nedostatkem komunikace I/25 je její vedení především mezi Jáchymovem a Božím Darem, kde jsou zhoršené parametry směrového a výškového vedení dané především konfigurací terénu. Silnice zde překonává na své délce značné převýšení téměř 500 výškových metrů.

Silnice II. třídy v okolí Karlových Varů

Páteří tahy dálnice a silnic I. třídy, po kterých jsou realizovány kromě místních i tranzitní vztahy, doplňují silnice II. třídy, které napojují další významná sídla na nadřazenou komunikační síť. Hlavním nedostatkem dále uvedených významných silnic II. třídy je jejich vedení v průjezdních úsecích obcí a nevyhovující směrové, šířkové a výškové parametry neodpovídající jejich významu.

Silnice II/209 je částečně okružní silnice kolem Karlových Varů spojující významná sídla v jejich okolí. V severozápadním kvadrantu propojuje Novou Roli, Chodov a Nové Sedlo, je napojena na dálnici D6 a dále v jihozápadním kvadrantu prochází městy Loket a Horní Slavkov.

Silnice II/220 vychází radiálně z Karlových Varů ve směru na severozápad, začíná na I/6 v MÚK Zlatý Kopeček. Cílem je město Nejdek, kde je ukončena a dále pokračují již jen silnice III. třídy. Silnice slouží i pro spojení Nové Role s krajským městem.

Silnice II/221 vychází z Ostrova severozápadním směrem a napojuje na nadřazené komunikace města Hroznětín, Abertamy a Horní Blatnou. Silnice pokračuje dále do Německa přes hraniční přechod Potůčky / Johanngeorgenstadt. Ve svém úvodním úseku do Hroznětína dokončuje funkci částečně okružní komunikace kolem Karlových Varů, propojení z Nové Role k Hroznětínu zajišťuje silnice III/2204. Pro radiální napojení měst na trase silnice II/221 do krajského města potom od Hroznětína slouží silnice III/22129.

Poslední silnicí, která tvoří systém komunikací silnic II. třídy v okolí Karlových Varů, je silnice II/222. Ta tvoří radiální komunikaci pro směry západ a východ, v obou směrech vychází ze silnice I/6, na západě z MÚK Dvory, na východě z křižovatky u Pražského mostu. Ve své západní části slouží pro přímé napojení Chodova, případně měst dostupných po silnici II/210 (Rotava, Kraslice). Ve své východní části je význam silnice nižší, napojuje pouze obce ležící podél řeky Ohře, zakončena je v obci Kyselka, odkud dále pokračují pouze silnice III. třídy.

4 Potvrzení vybraných scénářů výhledových intenzit dopravy

Návrh scénářů vývoje dopravní poptávky poslouží pro posouzení jednotlivých variant navržených záměrů v rámci multikriteriální analýzy i celkové ověření správnosti návrhu výhledové silniční sítě v návrhovém území. Návrh scénářů vznikl spoluprací napříč zpracovatelským týmem územní studie i na základě konzultací zpracovatele a pořizovatele realizovaných v rámci I. etapy zpracování územní studie. Scénáře navržené v tomto materiálu jsou zpracovány v dopravním modelu v rámci této etapy zpracování územní studie. Výsledky dopravního modelu pak posloužily jako jeden ze vstupů do multikriteriální analýzy jednotlivých záměrů a dále pro identifikaci kapacitně problémových míst navržené výhledové silniční sítě.

Výhledovým stavem všech navržených scénářů je výhledový rok 2040. V rámci výhledového stavu jsou navrženy hlavní scénáře, které určují vývoj celkového počtu cest v řešeném území, a dále validační

scénáře, které ověřují v rámci jednoho zvoleného vývoje celkového počtu cest alternativy při budoucí možné sídelní koncentraci obyvatel nebo naopak při pokračujícím procesu suburbanizace.

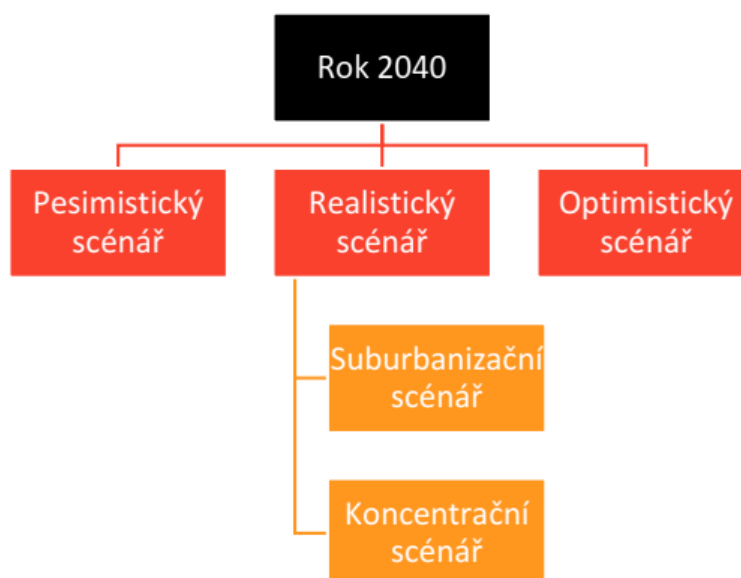
Vybrané hlavní scénáře vývoje dopravní poptávky:

Realistický scénář s dalším rozdělením na validační scénáře, tj. Suburbanizační scénář, resp. Koncentrační scénář

Optimistický scénář

Pesimistický scénář

Obrázek 1 – Přehled scénářů vývoje dopravní poptávky



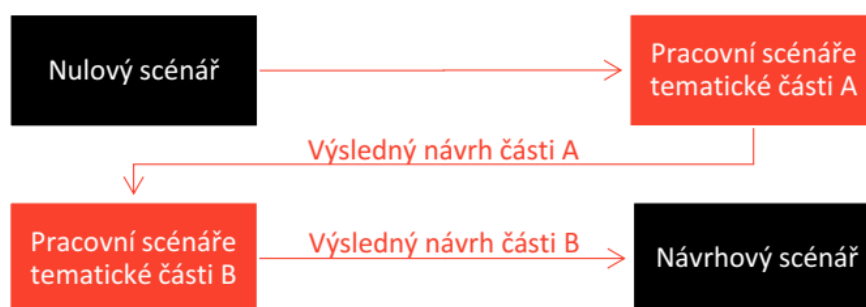
Vybrané scénáře uspořádání silniční sítě:

Nulový scénář

Pracovní scénáře pro konkrétní záměry

Návrhový scénář

Obrázek 2 – Přehled scénářů uspořádání silniční sítě



Na základě definovaných scénářů vývoje dopravní poptávky a scénářů uspořádání silniční sítě vzniknou kombinací výsledné výhledové scénáře pro rok 2040, které budou zpracovány v dopravním modelu v rámci této etapy. Hlavním cílem výsledných scénářů je ověření správnosti návrhu výhledové silniční sítě. Návrhový scénář uspořádání silniční sítě proto bude zpracován v kombinaci se všemi navrženými scénáři vývoje dopravní poptávky. Dílčími cíli jsou výběry výsledné varianty jednotlivých konkrétních záměrů. Jednotlivé pracovní scénáře pro konkrétní záměry budou zpracovány v kombinaci s realistickým scénářem vývoje dopravní poptávky. Závěrem pak je zpracování nulového scénáře uspořádání silniční sítě v kombinaci s realistickým scénářem vývoje dopravní poptávky za účelem ilustrace vývoje dopravní situace při zachování stávající dopravní sítě. Vedle výhledových scénářů pro rok 2040 byl pro potřeby tvorby dopravního modelu v rámci I. etapy zpracován územní studie již zpracován kalibrační scénář roku pro rok 2016 se současným uspořádáním silniční sítě, viz. výkres č. 4.1 v grafické části.

4.1 Realistický scénář

Základní hlavní scénář (označen jako realistický) je navržen na základě předpokládaného vývoje objemu silniční dopravy dle TP 225 – Prognóza intenzit automobilové dopravy (III. vydání). Tento nový předpis Ministerstva dopravy ČR definuje různé koeficienty vývoje mezioblastních vztahů dle velikosti sídla, krajské příslušnosti a délky cesty pro skupiny vozidel osobní, lehká nákladní a těžká vozidla. Vychází z prognózy vývoje počtu cest automobilové dopravy na území celé České republiky, která využívá dostupná data o regionálním vývoji ovlivňujících faktorů (např. předpokládaném vývoji počtu obyvatel, vývoji HDP v tuzemsku i sousedních státech, i dosavadním vývoji intenzit dopravy ve sledovaných úsecích).

V realistickém scénáři dle TP 225 tedy bude ve výhledovém roce 2040 uvažován vývoj mezioblastních vztahů v rozsahu + 20 až – 13 % oproti roku 2016 dle velikosti sídla a délky cesty. Uvedený vývoj mezioblastních vztahů platí pro cesty uvnitř řešeného území, pro tranzitní cesty přes řešené území se bude v realistickém scénáři vycházet z vývoje intenzit dopravy na jednotlivých kategoriích silnic, kde se dle TP 225 očekává vývoj v roce 2040 + 3 až + 16 % oproti roku 2016, zohledněno však bude i zprovoznění staveb v okolním území.

4.2 Optimistický scénář

Druhým scénářem je scénář optimistický. Navržen je na základě předpokladu zaplňování rozvojových ploch zanesených v územních plánech jednotlivých obcí, které byly zjištěny v rámci rozboru územních plánů provedeném při zpracování I. etapy územní studie. Rozvojové plochy byly rozděleny do dvou hlavních skupin, kterými jsou plochy pro bydlení (zvyšující produkci dopravy v oblasti – roste význam oblasti jakožto zdroje dopravy) a plochy pro výrobu a skladování (zvyšující atrakci dopravy v oblasti – roste význam oblasti jakožto cíle dopravy).

Tímto postupem je zajištěno, že nedojde k poklesu celkového objemu dopravy, ale pouze k růstu, a to dle rozlohy rozvojových ploch v jednotlivých oblastech. Úroveň zastavěnosti jednotlivých rozvojových ploch je upřesněna při zpracování scénáře, nemusí být uvažována plná zaplněnost, pokud by vedla k nereálnému rozvoji oblasti.

Uvedený postup zpracování optimistického scénáře platí pro cesty uvnitř řešeného území, u tranzitních cest skrz řešené území bude ponechán vývoj dle scénáře realistického.

4.3 Pesimistický scénář

Třetím scénářem je scénář pesimistický. Tento scénář má za cíl simulovat nanejvýš stagnaci vývoje mezioblastních vztahů. Byl odvozen ze scénáře realistického snížením vývoje o 20 %. Nejprogresivnější vztahy, které v realistickém scénáři rostly o 20 %, tak budou v pesimistickém scénáři stagnovat, u ostatních bude pozorovatelný pokles, který se prohloubí u vztahů, které klesaly již v realistickém scénáři. Uvedený postup zpracování pesimistického scénáře platí opět pro cesty uvnitř řešeného území, u tranzitních cest přes řešené území bude ponechán vývoj dle scénáře realistického.

4.4 Koncentrační scénář

Prvním validačním scénářem je scénář koncentrační. Tento scénář má za cíl simulovat proces koncentrace obyvatel ve větších sídlech při zachování obdobného trendu celkového vývoje řešeného území jako celku, který bude odpovídat realistickému scénáři. Posíleny budou zdroje dopravy ve větších městech na úkor malých obcí. V tomto scénáři bude utlumen rozvoj mezioblastních vztahů pro malé obce do 5 000 obyvatel a naopak akcelerován rozvoj u ostatních sídel. V celkovém srovnání se v tomto scénáři dá také očekávat více cest na kratší vzdálenosti a nižší celkový počet cest oproti scénáři realistickému.

Tranzitní cesty zůstávají beze změny.

4.5 Suburbanizační scénář

Druhým validačním scénářem, který zároveň tvoří protiváhu koncentračnímu scénáři, je scénář suburbanizační. Tento scénář má za cíl simulovat pokračující proces suburbanizace, a to opět při

zachování obdobného trendu celkového vývoje řešeného území jako celku. Posíleny budou zdroje dopravy v malých obcích na úkor větších měst. V tomto scénáři bude akcelеровán rozvoj mezioblastních vztahů pro malé obce do 5 000 obyvatel a naopak utlumen rozvoj u ostatních sídel. V celkovém srovnání se v tomto scénáři dá také očekávat více cest na delší vzdálenosti a i vyšší celkový počet cest oproti scénáři realistickému.

4.6 Nulový scénář

V nulovém scénáři nebudou uvažovány žádné zprovozněné dopravní záměry v řešeném území vyjma okolních staveb vyjmenovaných v tabulce 1. Scénář bude sloužit k ověření vývoje dopravní situace ve výhledových scénářích při zachování stávající dopravní sítě.

4.7 Pracovní scénáře pro konkrétní záměry

Pro každý záměr hodnocený v rámci multikriteriální analýzy je zpracován pracovní scénář umožňující zhodnotit dopad zprovoznění záměru. V rámci každého scénáře je zpracován stav bez a se zprovozněným záměrem, čímž je možné odvodit změny na dopravní síti způsobené zprovozněním záměru. Pracovní scénáře pro záměry v tematické části A (varianty průtahu nebo obchvatu Karlových Varů) a tematické části B (varianty ostatní silniční sítě) přitom vycházejí z odlišného uspořádání silniční sítě. Pracovní scénáře v části A vycházejí z nulového scénáře a nebudou tak ovlivněny dalšími záměry v řešeném území. Pracovní scénáře v části B pak vycházejí z nulového scénáře navíc s již zprovozněnou výslednou variantou průtahu nebo obchvatu Karlových Varů vzešlé z tematické části A. Tím bude v rámci hodnocení záměrů v tematické části B zajištěna návaznost na část A.

4.8 Návrhový scénář

V návrhovém scénáři jsou uvažovány všechny záměry v řešeném území s dopadem na uspořádání silniční sítě a dále výsledné varianty záměrů v návrhovém území tak, jak jsou navrženy a vybrány v rámci zpracování této etapy v obou tematických částech. Uvažováno je samozřejmě i s okolními stavbami. Scénář bude sloužit k ověření správnosti návrhu uspořádání výhledové silniční sítě.

Potvrzené výsledné shrnutí výhledových scénářů pro rok 2040:

- Realistický nulový scénář, viz. příloha č. 4.2.1, 4.2.2
- Realistické pracovní scénáře pro konkrétní záměry, viz. příloha č. 4.3.1 – 4.3.9
- Realistický návrhový scénář, viz. příloha č. 4.5
- Optimistický návrhový scénář
- Pesimistický návrhový scénář
- Koncentrační návrhový scénář
- Suburbanizační návrhový scénář

Obrázek 3 – Výsledné kombinace scénářů

Rok 2040	Nulový scénář	Pracovní scénáře pro konkrétní záměry	Návrhový scénář
Realistický scénář	✓	✓	✓
Optimistický scénář	✗	✗	✓
Pesimistický scénář	✗	✗	✓
Koncentrační scénář	✗	✗	✓
Suburbanizační scénář	✗	✗	✓

5 Popis a odůvodnění návrhu vybraných alternativ trasování obchvatu – tematická část A

Vybrané alternativy trasování obchvatu vycházejí z rozsahu zadání dle tematické části A a z převzatých podkladů v rámci I. etapy, resp. jsou doplněny o návrhy v rámci zpracování této etapy na základě podnětu Zpracovatele, Pořizovatele a ostatních DOSS. V rámci návrhu nových tras obchvatu bylo postupováno tak, aby jejich vedení bylo maximálně mimo zastavěná území sídel a zastavitelných ploch dle platných ÚPD. Dále jejich vedení bude v souladu s existujícími hodnotami území a limitů využití území. Současně tak, aby předcházely střetům s požadavky dotčených orgánů.

V rámci III. etapy zpracování bylo prověřováno celkem 9 variant řešení vedení silnice I/6 na území Karlových Varů. Jedná se o dvě varianty, které řeší vedení silnice I/6 průtahovou kapacitní komunikací. Další pět variant řeší vedení silnice I/6 jako severní obchvat Karlových Varů, resp. dvě varianty jsou řešeny v trase jižního obchvatu Karlových Varů. Jejich číslování je vzestupně od stávajícího průtahu silnice I/6 v Karlových Varech (varianta č.1 je průtah, resp. varianta č.9 nejuvzdálenější jižní varianta obchvatu).

Tabulka 2 – Seznam variant tematické části A

Číslo varianty	Název varianty
1	Úprava průtahu silnice I/6
2	Tunelové řešení průtahu silnice I/6
3	Propojení variant č. 4 a 5 v místní části Sedlec
4	Malý obchvat v souběhu s žel. tratí v místní části Rybáře
5	Malý obchvat v koridoru dle ZÚR
6	Velký "severní" obchvat K. Varů v koridoru dle ZÚR
7	Velký "superseverní" obchvat K. Varů
8	Jižní obchvat
9	Superjižní obchvat

5.1 VARIANTA č.1: Úprava průtahu silnice I/6

Varianta č.1 řeší vedení silnice I/6 se zachováním ve stávající trase při současném zahloubení průtahu v délce cca 1.307 m a vybudování nové obslužné komunikace nad tělesem průtahu v délce cca 950 m. Napojení průtahu ve směru od Chebu portálem u „Plechové“ hokejové haly, úsek k nové MÚK Charkovská s novým mostem v prodloužení Charkovské ulice opatřen ochrannou bariérou proti hluku (sklo) km 1,650 – 2,000 (dl. 350 m), resp. portálem ve směru na Prahu od železničního nadjezdu v km 3,250 napojením na stávající průtah (ochranná bariéra v dl. 210 m). Stávající MÚK Bohatice ve směru Praha (I/6) a Chomutov (I/13) zůstává bez úprav, dtto MÚK Sokolovská. Niveleta stávajícího průtahu je částečně zahloubena oproti stávajícímu stavu (levý jízdní pás snížen na úroveň pravého jízdního pásu). Realizace stavby se předpokládá po polovinách stávajícího čtyřpruhu I/6, tj. vybudování dvou souběžných tubusů (ŽB pojížděné konstrukce částečně přesypanou) při zachování provizorního provozu na I/6.

Šířkové uspořádání zůstává zachováno směrově rozdělený čtyřpruh v kategorii MS4Tdb 21,5/9,75/50.

Povolená rychlost silnice I/6 v této variantě 50 - 70 km/h.

Přímé napojení na okolní silniční síť:

- v rámci vedení bude zrušena MÚK v km 2,50 ul. Sokolovská (Chebský most), resp. Chebský most společně s mostem Ostrovský zůstane pro využití v rámci místních komunikací města v kategorii MO 8/7/50 (nebude přímé propojení s průtahem).
- náhradní napojení za výše uvedenou rušenou MÚK bude v nově vzniklé MÚK Charkovská v km 2,00, tj. návrh kosodélné MÚK s propojením na okolní silniční síť oválnou okružní křižovatkou v úrovni nad portálem tunelu a propojující silnici I/6 s novým propojením přes most v prodloužení Charkovské ulice (místní komunikace) ve směru do centra, resp. severním směrem s novou trasou přeložené silnice II/220 ve směru na Nejdeč. V úseku tunelu bude nad jeho částečně přesypanou konstrukcí vedena obslužná komunikace městského charakteru MO2 10,5/7,5/30 propojující K.Vary (severní a jižní část) s využitím nového mostu v prodloužení Charkovské ulice a dále stávajících mostů Chebský a Ostrovský

- součástí návrhu rozšíření sítě místních komunikací je komunikace propojující severní část K. Varů a centrum města. Jedná se o místní sběrnou komunikaci MS2 9,5/8,5/50 v délce 1,03 km, která propojuje ulici Jáchymovská a Ostrovský most (nábř. Osvobození), včetně vybudování dvoupruhového jednotubusového tunelu v délce 800 m s podélným sklonem 5,0 %. V napojení na stávající síť MK budou vybudovány úroňové křižovatky, tj. v napojení u Ostrovského mostu styková křižovatka, resp. na ul. Jachymovská nová okružní křižovatka (4 ramena.)
- Přeložka silnice II/220 tvořící novou radiálu v kategorii S 9,5/90 se začátkem v okružní křižovatce (dále jen OK) Charkovská (MÚK Charkovská) a končící zpětným napojením na stávající II/220 nad místní částí Stará Role v celkové délce 4,50 km. V ZÚ ve vzdálenosti cca 60 m od OK je trasa vedena tunelem s obousměrným provozem (jeden tubus) v délce 635 m, dále pokračuje trasa severně, kde dále kříží úroňovou OK nově navrženou místní komunikaci MS 9,5/8,5/50 propojující místní části Rybáře a Sedlec, postupně napojuje OK silnice III/2201 (napojení Sedlec a Stará Role) a III/22134 (napojení Čankov) a stykovou křižovatkou se napojuje zpět na silnici II/220 pokračující dále na Nejdeč.

Ostatní dopravní stavby v rámci této varianty:

- další stavbou je úprava, resp. vybudování nové OK na silnici I/20 v místní části Tašovice, Jeníšov v místě stávající OK u Globusu. Připravovaný záměr ŘSD ČR („I/20 Karlovy Vary, Tašovice – PD, Okružní křižovatka) a související investice Stm K.Vary (nová OK a komunikace napojující rozvojové území).
- v rámci upravené sítě MK se jedná o paralelní MK s ul. Západní propojující Tuhnice s centrální částí, včetně propojení na nový most v prodloužení Charkovské ulice a ulici Západní, resp. Charkovská. V konci úseku ve čtyřpruhovém uspořádání nad železnicí s napojením na most v prodloužení Charkovské ulice (náměstí Republiky)
- dále se jedná o následující MK:
 - propojení ul. Fričova a U Trati v kategorii MO 7/6/30, dl. 280 m
 - propojení místních částí Rybáře a Sedlec v kategorii MO 9/8/50, tj. propojení ulic Železniční a Jáchymovská v dl. 1.365 m
 - propojující MK v místní části Dvory, tj. MK od MÚK Dvory na silnici I/6, resp. od silnice II/222 (Chodovská) podjezdem pod železniční trati do ulice Chodovská až k OK Chebská v kategorii MO 7/6/30 v dl. 560 m, dále pokračuje MK ve stávající trase až do OK Tesco a od ní jižně až do ulice Závodní ve stejné kategorii v dl. 610 m

5.2 VARIANTA č.2: Tunelové řešení průtahu silnice I/6

Varianta č.2 je trasována v ZÚ odklonem od stávající silnice I/6 v místě „Plechové“ hokejové haly směrem ke stávající křižovatce ulic Sedlecká x Jáchymovská, od které se vrací zpět ke stávající silnici I/6 před MÚK Bohatice. V ZÚ a KÚ v rozsahu staničení km 0,100 – 0,500, resp. km 2,265 – 2,385 je trasa vedena v „hloubeném“ (umělý tubus-zákryt trasy cca ve stáv. niveletě) tunelu. Ražený dvou tubusový tunel pak ve staničení km 0,500 – 2,265, tj. v délce 1.765 m. Celková délka přeložky silnice I/6 v této variantě činí 2.512 m. Podélný sklon raženého tunelu je ve směru od Chebu (stoupá) na limitní hodnotě 5,00%, resp. od úrovně ul. Jáchymovská klesá ve sklonu 4,00% (podélný sklon ovlivněn případným vybudováním MÚK v místě stávající křižovatky ul. Jáchymovská x Sedlecká). Realizace stavby se předpokládá pouze s omezením v místech napojení ZÚ a KÚ po polovinách na stávajícím čtyřpruhu I/6.

Šířkové uspořádání tunelového řešení je směrově rozdělený čtyřpruh v kategorii MSdb 21,5/9,75/80.

Povolená rychlost silnice I/6 v této variantě 80 km/h.

Přímé napojení na okolní silniční síť:

- preferovaná varianta Pořizovatelem je bez vybudování MÚK v km 1,238, resp. v rámci prověření technického řešení je možné vybudovat novou MÚK Sedlec ve tvaru kosodélné křižovatky s úroňovou okružní křižovatkou nad tunelem v úrovni stávajících ulic Sedlecká a Jáchymovská, která by současně propojovala trasu přeložené silnice I/6 vedené v tunelu s okolní silniční sítí místní části Sedlec. Větve MÚK propojující tunel a okružní křižovátku budou z větší části vedeny rovněž v tunelu s jejich předpokládanou délkou cca 300 m.
- v případě varianty bez MÚK Sedlec je možné vést ražený tunel v přiměřenějším podélném sklonu bez využití maximálního podélného sklonu
- stávající průtah na silnici I/6 by zůstal provozovaný v síti MK (zklidněná komunikace, zajištění napojení v ZÚ a KÚ) se současnou restrikcí dopravy. Restrikce by spočívala v zákazu vjezdu pro nákladní vozidla (vyjma obsluhy), zákaz tranzitu a povolená rychlost v celé délce 50 km/h. Současně by došlo ke stavebním úpravám na stávající směrově dělené čtyřpruhové komunikaci spočívajících ve vyhrazení vždy pouze jedno jízdniho pruhu pro vozidla a ostatní část by byla vyhrazena pro dopravu v klidu, preferenci MHD, vedení cyklistického a pěšího provozu.
- Přeložka silnice II/220 tvořící novou radiálu v kategorii S 9,5/90 se začátkem v okružní křižovatce (dále jen OK) Charkovská (MÚK Charkovská) a končící zpětným napojením na stávající II/220 nad místní částí Stará Role v celkové délce 4,50 km. V ZÚ ve vzdálenosti cca 60 m od OK je trasa vedena tunelem s obousměrným provozem (jeden tubus) v délce 635 m, dále pokračuje trasa severně, kde dále kříží úroňovou OK nově navrženou místní komunikaci MS 9,5/8,5/50 propojující místní části Rybáře a Sedlec, postupně napojuje OK silnice III/2201 (napojení Sedlec a Stará Role) a III/22134 (napojení Čankov) a stykovou křižovátkou se napojuje zpět na silnici II/220 pokračující dále na Nejdeč.

Ostatní dopravní stavby v rámci této varianty:

- další stavbou je úprava, resp. vybudování nové OK na silnici I/20 v místní části Tašovice, Jenišov v místě stávající OK u Globusu. Připravovaný záměr ŘSD ČR („I/20 Karlovy Vary, Tašovice – PD, Okružní křižovátka) a související investice Stm K.Vary (nová OK a komunikace napojující rozvojové území).
- v rámci upravené sítě MK se jedná o paralelní MK s ul. Západní propojující Tuhnice s centrální částí. V konci úseku ve čtyřpruhovém uspořádání nad železnicí s napojením na Chebský most (náměstí Republiky)
- dále se jedná o následující MK:
 - propojení ul. Fričova a U Trati v kategorii MO 7/6/30, dl. 280 m
 - propojující MK v místní části Dvory, tj. MK od MÚK Dvory na silnici I/6, resp. od silnice II/222 (Chodovská) podjezdem pod železniční trati do ulice Chodovská až k OK Chebská v kategorii MO 7/6/30 v dl. 560 m, dále pokračuje MK ve stávající trase až do OK Tesco a od ní jižně až do ulice Závodní ve stejné kategorii v dl. 610 m

5.3 VARIANTA č.3: Propojení variant č.4 a 5 v místní části Sedlec

Varianta č.3 řeší vedení silnice I/6 v nové trase vzájemným propojením (kombinací) dílčích částí tzv. malých severních obchvatů řešených samostatně ve variantách č. 4 a 5 v celkové délce 5.660 m. Napojení na stávající průtah v ZÚ je před stávající MÚK Rybáře, dále pokračuje trasa severně přestavbou stávající MÚK Rybáře s preferencí (vedení hlavní komunikace přeložky sil.I/6) po obchvatové trase následně v souběhu s železniční tratí (podvariantně s posunem – přeložkou železniční trati/zachování trati s vyvolanou demolicí stávající zástavby), křížením stávající silnice III/2201 v části Sedlec a mostní estakádou s následnou změnou směru v místní části Bohatic. Nová obchvatová trasa je vedena částí Bohatic v raženém dvou tubusovém tunelu s vjezdovým portálem v km 3,600 a výjezdovým portálem v km 5,400, tj. délka tunelu 1.800 m. V KÚ se pak obchvat napojuje přes nově vybudovanou okružní křižovátku do upravené MÚK Bohatice.

Niveleta obchvatu je vedena vyjma tunelové části tak, aby co nejvíce korespondovala stávající profil terénu. Vzhledem k jeho členitosti budou součástí této varianty tři mostní objekty. Konkrétně se jedná o mostní objekt v upravené MÚK Rybáře, resp. v MÚK Sedlec, kde tento objekt pokračuje estakádou (km 2,0 – 3,0) a další mostní objekt přes údolí je v km 1,500 – 1,850.

Šířkové uspořádání severního obchvatu je směrově rozdělený čtyřpruh v kategorii MSdb 21,5/9,75/80. S tím, že v ZÚ a KÚ je z důvodu napojení na stávající silnici I/6 v přechodném úseku trasa návrhově přizpůsobena jejímu stávajícímu vedení s omezenou povolenou rychlostí. Omezená rychlost bude rovněž v úseku tunelové části, kde jsou i omezující směrové oblouky.

Povolená rychlost silnice I/6 v této variantě 50 – 80 km/h.

Přímé napojení na okolní silniční síť:

- v km 0,650 je přestavěna MÚK Rybáře ve tvaru kosodélné křižovatky, vedení obchvatu mostním objektem nad úrovní stávajícího průtahu, kde bude současně realizována nová okružní křižovatka umožňující propojení ostatních stávajících směrů (sil. II/220, stáv.průtah sil. I/6).
- v km 2,200 nová MÚK Sedlec v místě křížení se sil. III/2201, resp. s přeložkou radiály silnice II/220, která je od nové MÚK vedena severním směrem až nad úroveň části Stará Role, kde se napojuje stykovou křižovatkou na stávající II/220 ve směru na Nejdek. Délka úpravy II/220 činí 2.645 m v kategorii S 9,5/90.
- v km 5,600 je v severní části stávající MÚK Bohatice vložena nová OK umožňující propojení nové obchvatové trasy a stávajících MK s usměrněním provozu od Chomutova po silnici I/13 upravenou vratnou větví.
- stávající průtah na silnici I/6 by zůstal provozovaný v síti MK (zklidněná komunikace, zajištění napojení v ZÚ a KÚ) se současnou restrikcí dopravy. Restrikce by spočívala v zákazu vjezdu pro nákladní vozidla (vyjma obsluhy), zákaz tranzitu a povolená rychlost v celé délce 50 km/h. Současně by došlo ke stavebním úpravám na stávající směrově dělené čtyřpruhové komunikaci spočívajících ve vyhrazení vždy pouze jednoho jízdního pruhu pro vozidla a ostatní část by byla vyhrazena pro dopravu v klidu, preferenci MHD, vedení cyklistického a pěšího provozu.

Ostatní dopravní stavby v rámci této varianty:

- další stavbou je úprava, resp. vybudování nové OK na silnici I/20 v místní části Tašovice, Jenišov v místě stávající OK u Globusu. Připravovaný záměr ŘSD ČR („I/20 Karlovy Vary, Tašovice – PD, Okružní křižovataka) a související investice Stm K.Vary (nová OK a komunikace napojující rozvojové území).
- v rámci upravené sítě MK se jedná o paralelní MK s ul. Západní propojující Tuhnice s centrální částí, včetně propojení na nový most v prodloužení Charkovské ulice a ulici Západní, resp. Charkovská. V konci úseku ve čtyřpruhovém uspořádání nad železnicí s napojením na Chebský most (náměstí Republiky). Součástí mostu v prodloužení Charkovské ulice je i nová kosodélná MÚK na stávajícím průtahu silnice I/6, tzv. MÚK Charkovská s propojením na okolní silniční síť oválnou okružní křižovatkou v úrovni nad průtahem.
- dále se jedná o následující MK:
 - propojení ul. Fričova a U Trati v kategorii MO 7/6/30, dl. 280 m
 - propojující MK v místní části Dvory, tj. MK od MÚK Dvory na silnici I/6, resp. od silnice II/222 (Chodovská) podjezdem pod železniční trati do ulice Chodovská až k OK Chebská v kategorii MO 7/6/30 v dl. 560 m, dále pokračuje MK ve stávající trase až do OK Tesco a od ní jižně až do ulice Závodní ve stejné kategorii v dl. 610 m

5.4 VARIANTA č.4: Malý obchvat v souběhu s žel. tratí v místní části

Rybáře

Varianta č.4 řeší vedení silnice I/6 v nové trase severního obchvatu v celkové délce 11.360 m. Napojení na stávající průtah v ZÚ je před stávající MÚK Rybáře, dále pokračuje trasa severně přestavbou stávající MÚK Rybáře s preferencí (vedení hlavní komunikace přeložky sil.I/6) po obchvatové trase následně v souběhu s železniční tratí (podvariantně s posunem – přeložkou železniční trati/zachování trati s vyvolanou demolicí stávající zástavby), křížením stávající silnice III/2201 v části Sedlec a mostní estakádou. V severovýchodním směru pak pokračuje až nad Otovice s novou MÚK Otovice v křížení se sil. III/22129, Dalovice a východně až za Vysokou, kde kříží stávající silnice I/13 s nově navrženou MÚK Vysoká. Od MÚK Vysoká se jižně stáčí až ke KÚ, kde se za novou MÚK Drahovice napojuje na stávající silnici I/6.

Niveleta obchvatu je vedena vyjma krátkého dvou tubusového tunelu v km 1,800 – 2,050 (dl. 250 m) tak, aby co nejvíce korespondovala stávající profil terénu. Vzhledem k jeho členitosti bude součástí této varianty 20 mostních objektů, z nichž hned 10 je součástí MÚK. Dalšími mosty jsou mostní estakády přes stávající údolí, kde by nebyl návrh zemního násypové tělesa technicky přijatelný.

Šířkové uspořádání severního obchvatu je směrově rozdělený čtyřpruh v kategorii D 26/130. S tím, že v ZÚ (MÚK Rybáře) je z důvodu napojení na stávající silnici I/6 v přechodném úseku trasa návrhově přizpůsobena jejímu stávajícímu vedení s omezenou povolenou rychlostí 80 km/h. Omezená rychlost bude rovněž v úseku tunelové části rovněž 80 km/h.

Povolená rychlost dálnice D6 v této variantě 130 km/h (80km/h).

Přímé napojení na okolní silniční síť:

- v km 0,650 je přestavěná MÚK Rybáře ve tvaru kosodélné křižovatky, vedení obchvatu mostním objektem nad úrovní stávajícího průtahu, kde bude současně realizována nová okružní křižovatka umožňující propojení ostatních stávajících směrů (sil. II/220, stáv.průtah sil. I/6).
- v km 2,300 nová deltovitá MÚK Sedlec v místě křížení se sil. III/2201, resp. s přeložkou radiály silnice II/220, která je vedena od nové MÚK Charkovská (od stávajícího průtahu sil. I/6) dále severním směrem až nad úroveň části Stará Role, kde se napojuje stykovou křižovatkou na stávající II/220 ve směru na Nejdek.
- Přeložka silnice II/220 tvoří novou radiálu v kategorii S 9,5/90 se začátkem v okružní křižovatce (dále jen OK) Charkovská a končí zpětným napojením na stávající II/220 nad místní částí Stará Role v celkové délce 4,50 km. V ZÚ ve vzdálenosti cca 60 m od OK je trasa vedena tunelem s obousměrným provozem (jeden tubus) v délce 635 m, dále pokračuje trasa severně, kde dále kříží úrovní OK nově navrženou místní komunikaci propojující místní části Rybáře a Sedlec, postupně napojuje OK silnice III/2201 a III/22134 v části Sedlec a stykovou křižovatkou se napojuje zpět na silnici II/220 pokračující dále na Nejdek.
- v km 4,900 je navržena nová kosodélná MÚK Otovice se současnou přeložkou sil. III/22129 – východní obchvat Otovic v kategorii S 7,5/70.
- v km 7,850 v křížení se silnicí I/13 MÚK Vysoká, jedná se o útvárovou MÚK, která současně s ohledem na zajištění minimální vzdálenosti křižovatek neumožňuje propojení všech směrů. Jedná se o směry pohybu z K. Varů po silnici I/13 na Prahu a Cheb, resp. z Prahy na K. Vary. Vybudování této MÚK současně podmiňuje zrušení stávající MÚK Bor na silnici I/13. V rámci této křižovatky zůstane zachováno pouze mimoúrovňové křížení silnic I/13 a III/221 29 (propojení Sadov – Bor). Ostatní směry pohybu bude zajišťovat nová MÚK Vysoká.

- v km 10,450 v napojení KÚ obchvatu zpět na silnici I/6 trubkovitá MÚK Drahovice při současném přímým napojením části Drahovice, resp. Bohatice. V rámci této křižovatky, opět z důvodu zachování minimální vzdálenosti křižovatek, nebudou zajištěny všechny křižovatkové pohyby, resp. v rámci této MÚK bude umožněno propojení z K. Varů na Prahu a z Prahy na K. Vary, tzn. MÚK Drahovice doplňuje chybějící pohyby sousední MÚK Vysoká ve směru z/na Prahu.
- stávající průtah na silnici I/6 by zůstal provozovaný v síti MK (zklidněná komunikace, zajištění napojení v ZÚ a KÚ) se současnou restrikcí dopravy. Restrikce by spočívala v zákazu vjezdu pro nákladní vozidla (vyjma obsluhy), zákaz tranzitu a povolená rychlost v celé délce 50 km/h. Současně by došlo ke stavebním úpravám na stávající směrově dělené čtyřpruhové komunikaci spočívajících ve vyhrazení vždy pouze jedno jízdního pruhu pro vozidla a ostatní část by byla vyhrazena pro dopravu v klidu, preferenci MHD, vedení cyklistického a pěšího provozu.

Ostatní dopravní stavby v rámci této varianty:

- přeložka silnice III/22129 - východní obchvat Otovic v celkové délce 1.600 m. Začátek obchvatové trasy na ulici Mostecká v úrovňové stykové křižovatce, konec severně nad Otovicemi v nové MÚK Otovice (součástí severního obchvatu silnice I/6). V křížení s ul. Hroznětínská (sil. III/221 29) bude vybudována úrovňová průsečná křižovatka. Kategorie komunikace je navržena S 7,5/70.
- další stavbou je úprava, resp. vybudování nové OK na silnici I/20 v místní části Tašovice, Jenišov v místě stávající OK u Globusu. Připravovaný záměr ŘSD ČR („I/20 Karlovy Vary, Tašovice – PD, Okružní křižovatka) a související investice Stm K.Vary (nová OK a komunikace napojující rozvojové území).
- v rámci upravené sítě MK se jedná o paralelní MK s ul. Západní propojující Tuhnice s centrální částí, včetně propojení na nový most v prodloužení Charkovské ulice a ulici Západní, resp. Charkovská. V konci úseku ve čtyřpruhovém uspořádání nad železnicí s napojením na Chebský most (náměstí Republiky). Součástí mostu v prodloužení Charkovské ulice je i nová kosodélná MÚK na stávajícím průtahu silnice I/6, tzv. MÚK Charkovská s propojením na okolní silniční síť oválnou okružní křižovatkou v úrovni nad průtahem.
- dále se jedná o následující MK:
 - propojení ul. Fričova a U Trati v kategorii MO 7/6/30, dl. 280 m
 - propojení místních částí Rybáře a Sedlec v kategorii MO 9/8/50, tj. propojení ulic Železniční a Jáchymovská v dl. 1.365 m
 - propojující MK v místní části Dvory, tj. MK od MÚK Dvory na silnici I/6, resp. od silnice II/222 (Chodovská) podjezdem pod železniční trati do ulice Chodovská až k OK Chebská v kategorii MO 7/6/30 v dl. 560 m, dále pokračuje MK ve stávající trase až do OK Tesco a od ní jižně až do ulice Závodní ve stejné kategorii v dl. 610 m

5.5 VARIANTA č.5: Malý obchvat v koridoru dle ZÚR

Varianta č.5 řeší vedení silnice I/6 v nové trase severního obchvatu v celkové délce 10.247 m. Napojení v ZÚ je na dálnici D6 ve stávající MÚK Jenišov s její současnou přestavbou umožňující odklon obchvatu silnice I/6 v severním směrem na Počerny a dále nad Starou Roli s následným pokračováním v jihovýchodním směru na Sedlec. Pokračování na území Bohatic je vedeno v raženém dvou tubusovém tunelu s vjezdovým portálem v km 8,200 a výjezdovým portálem v km 10,000, tj. délka tunelu 1.800 m. V KÚ se pak obchvat napojuje přes nově vybudovanou okružní křižovatku do upravené MÚK Bohatice.

Niveleta obchvatu je vedena vyjma tunelové části tak, aby co nejvíce korespondovala stávající profil terénu. Vzhledem k jeho členitosti bude součástí této varianty 16 mostních objektů, z nichž hned 6 je součástí MÚK. Dalšími mosty jsou mostní estakády přes stávající údolí, kde by nebyl návrh zemního

násypové tělesa technicky přijatelný, resp. se jedná o křížení s biokoridory či silničními komunikacemi nižších tříd.

Šířkové uspořádání severního obchvatu je směrově rozdělený čtyřpruh v kategorii S 21,5/110. S tím, že v KÚ (tunelový úsek a napojení do MÚK Bohatice) je z důvodu napojení na stávající silnici I/6 v přechodném úseku trasa návrhově přizpůsobena jejímu stávajícímu vedení s omezenou povolenou rychlostí 80 km/h (50 km/h na OK Bohatice).

Povolená rychlost silnice I/6 v této variantě 110 km/h (80km/h, 50km/h).

Přímé napojení na okolní silniční síť:

- v km 0,500 je upravená MÚK Jenišov (propojení všech směrů) umožňující vedení severního obchvatu při současném napojení stávajícího vedení silnice I/6 a propojením ostatních existujících směrů.
- v km 5,000 v křížení se silnicí II/220 trubkovitá MÚK Stará Role (propojení všech směrů) s částečnou směrovou úpravou silnice II/220 v pokračování na Nejdek.
- v km 7,000 v křížení se silnicí III/2201 osmičkovitá MÚK Sedlec (propojení všech směrů) se zaústěním nové radiály, tj. přeložky silnice II/220, která je vedena od nové MÚK Charkovská (od stávajícího průtahu sil. I/6).
- Přeložka silnice II/220 tvoří novou radiálu v kategorii S 9,5/90 se začátkem v okružní křižovatce (dále jen OK) Charkovská a končící napojením na MÚK Sedlec v celkové délce 1.540 m. V ZÚ ve vzdálenosti cca 60 m od OK je trasa vedena tunelem s obousměrným provozem (jeden tubus) v délce 635 m, dále pokračuje trasa severně, kde dále kříží úrovní OK nově navrženou místní komunikaci propojující místní části Rybáře a Sedlec. Propojení ve směru na Nejdek je zajištěno v trase nově navrhovaného obchvatu silnice I/6.
- v km 10,150 je v severní části stávající MÚK Bohatice (propojení všech směrů) vložena nová OK umožňující propojení nové obchvatové trasy a stávajících MK s usměrněním provozu od Chomutova po silnici I/13 upravenou vratnou větví.
- stávající průtah na silnici I/6 by zůstal provozovaný v síti MK (zklidněná komunikace, zajištění napojení v ZÚ a KÚ) se současnou restrikcí dopravy. Restrikce by spočívala v zákazu vjezdu pro nákladní vozidla (vyjma obsluhy), zákaz tranzitu a povolená rychlost v celé délce 50 km/h. Současně by došlo ke stavebním úpravám na stávající směrově dělené čtyřpruhové komunikaci spočívajících ve vyhrazení vždy pouze jednoho jízdního pruhu pro vozidla a ostatní část by byla vyhrazena pro dopravu v klidu, preferenci MHD, vedení cyklistického a pěšího provozu.

Ostatní dopravní stavby v rámci této varianty:

- další stavbou je úprava, resp. vybudování nové OK na silnici I/20 v místní části Tašovice, Jenišov v místě stávající OK u Globusu. Připravovaný záměr ŘSD ČR („I/20 Karlovy Vary, Tašovice – PD, Okružní křižovatka) a související investice Stm K.Vary (nová OK a komunikace napojující rozvojové území).
- v rámci upravené sítě MK se jedná o paralelní MK s ul. Západní propojující Tuhnice s centrální částí, včetně propojení na nový most v prodloužení Charkovské ulice a ulici Západní, resp. Charkovská. V konci úseku ve čtyřpruhovém uspořádání nad železnicí s napojením na Chebský most (náměstí Republiky). Součástí mostu v prodloužení Charkovské ulice je i nová kosodélná MÚK na stávajícím průtahu silnice I/6, tzv. MÚK Charkovská s propojením na okolní silniční síť oválnou okružní křižovatkou v úrovni nad průtahem.
- dále se jedná o následující MK:
 - propojení ul. Fričova a U Trati v kategorii MO 7/6/30, dl. 280 m
 - propojení místních částí Rybáře a Sedlec v kategorii MO 9/8/50, tj. propojení ulic Železniční a Jáchymovská v dl. 1.365 m
 - propojující MK v místní části Dvory, tj. MK od MÚK Dvory na silnici I/6, resp. od silnice II/222 (Chodovská) podjezdem pod železniční trati do ulice Chodovská až k OK

Chebská v kategorii MO 7/6/30 v dl. 560 m, dále pokračuje MK ve stávající trase až do OK Tesco a od ní jižně až do ulice Závodní ve stejné kategorii v dl. 610 m

5.6 VARIANTA č.6: Velký „severní“ obchvat K. Varů v koridoru dle ZÚR

Varianta č.6 řeší vedení silnice I/6 v nové trase velkého severního obchvatu v celkové délce 14.808 m. Napojení v ZÚ je na dálnici D6 ve stávající MÚK Jeníšov s její současnou přestavbou umožňující odklon obchvatu silnice I/6 v severním směrem na Počerny a dále nad Starou Rolí s následným pokračováním na Čankov a nad Otovice s novou MÚK Otovice napojující sil. III/22129, Dalovice a východně až za Vysokou, kde kříží stávající silnice I/13 s nově navrženou MÚK Vysoká. Od MÚK Vysoká se jižně stáčí až ke KÚ, kde se za novou MÚK Drahovice napojuje na stávající silnici I/6. V úseku km 4,300 – 4,950 v dl. 650 m je s ohledem na konfiguraci terénu trasa vedena v dvou tubusovém raženém tunelu.

Niveleta obchvatu je vedena vyjma tunelové části tak, aby co nejvíce korespondovala se stávajícím profilem terénu. Vzhledem k jeho členitosti a délce obchvatové trasy bude součástí této varianty 26 mostních objektů, z nichž hned 11 je součástí MÚK. Dalšími mosty jsou mostní estakády přes stávající údolí, kde by nebyl návrh zemního násypové tělesa technicky přijatelný, resp. se jedná o křížení s biokoridory či silničními komunikacemi nižších tříd.

Šířkové uspořádání velkého severního obchvatu je směrově rozdělený čtyřpruh v kategorii D 26/130.

Povolená rychlost dálnice D6 v této variantě 130 km/h (80 km/h v tunelu).

Přímé napojení na okolní silniční síť:

- v km 0,500 je upravená MÚK Jeníšov (propojení všech směrů) umožňující vedení severního obchvatu při současném napojení stávajícího vedení silnice I/6 a propojením ostatních existujících směrů.
- v km 5,000 v křížení se silnicí II/220 deltovitá MÚK Stará Role (propojení všech směrů) s napojením upravené radiály silnice II/220 v úseku od MÚK Charkovská.
- Přeložka silnice II/220 tvoří novou radiálu v kategorii S 9,5/90 se začátkem v okružní křižovatce (dále jen OK) Charkovská a končí zpětným napojením na stávající II/220 nad místní částí Stará Role v celkové délce 4,50 km. V ZÚ ve vzdálenosti cca 60 m od OK je trasa vedena tunelem s obousměrným provozem (jeden tubus) v délce 635 m, dále pokračuje trasa severně, kde dále kříží úrovně OK nově navrženou místní komunikaci propojující místní částí Rybáře a Sedlec, postupně napojuje OK silnice III/2201 a III/22134 v části Sedlec a stykovou křižovatkou se napojuje zpět na silnici II/220 pokračující dále na Nejdek.
- v km 8,250 je navržena nová kosodélná MÚK Otovice se současnou přeložkou sil. III/22129 – východní obchvat Otovic v kategorii S 7,5/70.
- v km 11,250 v křížení se silnicí I/13 MÚK Vysoká, jedná se o útvárovou MÚK, která současně s ohledem na zajištění minimální vzdálenosti křižovatek neumožňuje propojení všech směrů. Jedná se o směry pohybu z K. Varů po silnici I/13 na Prahu a Cheb, resp. z Prahy na K. Vary. Vybudování této MÚK současně podmiňuje zrušení stávající MÚK Bor na silnici I/13. V rámci této křižovatky zůstane zachováno pouze mimoúrovňové křížení silnic I/13 a III/221 29 (propojení Sadov – Bor). Ostatní směry pohybu bude zajišťovat nová MÚK Vysoká.
- v km 13,950 v napojení KÚ obchvatu zpět na silnici I/6 trubkovitá MÚK Drahovice při současném přímým napojením části Drahovice, resp. Bohatice. V rámci této křižovatky, opět z důvodu zachování minimální vzdálenosti křižovatek, nebudou zajištěny všechny křižovatkové pohyby, resp. v rámci této MÚK bude umožněno propojení z K. Varů na Prahu a z Prahy na K.

Vary, tzn. MÚK Drahovice doplňuje chybějící pohyby sousední MÚK Vysoká ve směru z/na Prahu.

- stávající průtah na silnici I/6 by zůstal provozovaný v síti MK (zklidněná komunikace, zajištění napojení v ZÚ a KÚ) se současnou restrikcí dopravy. Restrikce by spočívala v zákazu vjezdu pro nákladní vozidla (vyjma obsluhy), zákaz tranzitu a povolená rychlost v celé délce 50 km/h. Současně by došlo ke stavebním úpravám na stávající směrově dělené čtyřpruhové komunikaci spočívajících ve vyhrazení vždy pouze jedno jízdniho pruhu pro vozidla a ostatní část by byla vyhrazena pro dopravu v klidu, preferenci MHD, vedení cyklistického a pěšího provozu.

Ostatní dopravní stavby v rámci této varianty:

- přeložka silnice III/22129 - východní obchvat Otovic v celkové délce 1.600 m. Začátek obchvatové trasy na ulici Mostecká v úrovňové stykové křižovatce, konec severně nad Otovicemi v nové MÚK Otovice (součástí severního obchvatu silnice I/6). V křížení s ul. Hroznětínská (sil. III/221 29) bude vybudována úrovňová průsečná křižovatka. Kategorie komunikace je navržena S 7,5/70.
- další stavbou je úprava, resp. vybudování nové OK na silnici I/20 v místní části Tašovice, Jenišov v místě stávající OK u Globusu. Přípravovaný záměr ŘSD ČR („I/20 Karlovy Vary, Tašovice – PD, Okružní křižovátka) a související investice Stm K.Vary (nová OK a komunikace napojující rozvojové území).
- v rámci upravené sítě MK se jedná o paralelní MK s ul. Západní propojující Tuhnice s centrální částí, včetně propojení na nový most v prodloužení Charkovské ulice a ulici Západní, resp. Charkovská. V konci úseku ve čtyřpruhovém uspořádání nad železnicí s napojením na Chebský most (náměstí Republiky). Součástí mostu v prodloužení Charkovské ulice je i nová kosodélná MÚK na stávajícím průtahu silnice I/6, tzv. MÚK Charkovská s propojením na okolní silniční síť oválnou okružní křižovátkou v úrovni nad průtahem.
- dále se jedná o následující MK:
 - propojení ul. Fričova a U Trati v kategorii MO 7/6/30, dl. 280 m
 - propojení místních částí Rybáře a Sedlec v kategorii MO 9/8/50, tj. propojení ulic Železniční a Jáchymovská v dl. 1.365 m
 - propojující MK v místní části Dvory, tj. MK od MÚK Dvory na silnici I/6, resp. od silnice II/222 (Chodovská) podjezdem pod železniční trati do ulice Chodovská až k OK Chebská v kategorii MO 7/6/30 v dl. 560 m, dále pokračuje MK ve stávající trase až do OK Tesco a od ní jižně až do ulice Závodní ve stejné kategorii v dl. 610 m

5.7 VARIANTA č.7: Velký „superseverní“ obchvat K. Varů

Varianta č.7 řeší vedení silnice I/6 v nové trase velkého superseverního obchvatu v celkové délce 16.428 m. Napojení v ZÚ je na dálnici D6 v nové MÚK Pod Rohem s odklonem v severovýchodním směru nad Jenišov a Počerny dále nad Starou Roli s následným pokračováním na Čankov a nad Otovice s novou MÚK Otovice s napoejním sil. III/22129, Dalovice a východně až za Vysokou, kde kříží stávající silnice I/13 s nově navrženou MÚK Vysoká. Od MÚK Vysoká se jižně stáčí až ke KÚ, kde se za novou MÚK Drahovice napojuje na stávající silnici I/6.

Niveleta obchvatu je vedena tak, aby co nejvíce korespondovala stávající profil terénu. Vzhledem k jeho členitosti a délce obchvatové trasy bude součástí této varianty 25 mostních objektů, z nichž hned 10 je součástí MÚK. Dalšími mosty jsou mostní estakády přes stávající údolí, kde by nebyl návrh zemního násypové tělesa technicky přijatelný, resp. se jedná o křížení s biokoridory či silničními komunikacemi nižších tříd.

Šířkové uspořádání velkého severního obchvatu je směrově rozdělený čtyřpruh v kategorii D 26/130.

Povolená rychlost dálnice D6 v této variantě 130 km/h.

Přímé napojení na okolní silniční síť:

- v km 0,750 je nová trubkovitá MÚK Pod Rohem (propojení všech směrů) umožňující vedení severního obchvatu při současném napojení stávajícího vedení silnice I/6.
- v km 6,600 v křížení se silnicí II/220 deltovitá MÚK Stará Role (propojení všech směrů) s napojením upravené radiály silnice II/220 v úseku od MÚK Charkovská.
- Přeložka silnice II/220 tvoří novou radiálu v kategorii S 9,5/90 se začátkem v okružní křižovatce (dále jen OK) Charkovská (MÚK Charkovská) a končící zpětným napojením na stávající II/220 nad místní částí Stará Role v celkové délce 4.547 m. V ZÚ ve vzdálenosti cca 60 m od OK je trasa vedena tunelem s obousměrným provozem (jeden tubus) v délce 635 m, dále pokračuje trasa severně, kde dále kříží úrovně OK nově navrženou místní komunikací propojující místní části Rybáře a Sedlec, postupně napojuje OK silnice III/2201 a III/22134 v části Sedlec a stykovou křižovatkou se napojuje zpět na silnici II/220 pokračující dále na Nejdeč.
- v km 9,950 je navržena nová kosodélná MÚK Otovice se současnou přeložkou sil. III/22129 – východní obchvat Otovic v kategorii S 7,5/70.
- v km 12,900 v křížení se silnicí I/13 MÚK Vysoká, jedná se o útvárovou MÚK, která současně s ohledem na zajištění minimální vzdálenosti křižovatek neumožňuje propojení všech směrů. Jedná se o směry pohybu z K. Varů po silnici I/13 na Prahu a Cheb, resp. z Prahy na K. Vary. Vybudování této MÚK současně podmiňuje zrušení stávající MÚK Bor na silnici I/13. V rámci této křižovatky zůstane zachováno pouze mimoúrovňové křížení silnic I/13 a III/221 29 (propojení Sadov – Bor). Ostatní směry pohybu bude zajišťovat nová MÚK Vysoká.
- v km 15,500 v napojení KÚ obchvatu zpět na silnici I/6 trubkovitá MÚK Drahovice při současném přímým napojením části Drahovice, resp. Bohatice. V rámci této křižovatky, opět z důvodu zachování minimální vzdálenosti křižovatek, nebudou zajištěny všechny křižovatkové pohyby, resp. v rámci této MÚK bude umožněno propojení z K. Varů na Prahu a z Prahy na K. Vary, tzn. MÚK Drahovice doplňuje chybějící pohyby sousední MÚK Vysoká ve směru z/na Prahu.
- stávající průtah na silnici I/6 by zůstal provozovaný v síti MK (zklidněná komunikace, zajištění napojení v ZÚ a KÚ) se současnou restrikcí dopravy. Restrikce by spočívala v zákazu vjezdu pro nákladní vozidla (vyjma obsluhy), zákaz tranzitu a povolená rychlost v celé délce 50 km/h. Současně by došlo ke stavebním úpravám na stávající směrově dělené čtyřpruhové komunikaci spočívajících ve vyhrazení vždy pouze jednoho jízdního pruhu pro vozidla a ostatní část by byla vyhrazena pro dopravu v klidu, preferenci MHD, vedení cyklistického a pěšího provozu.

Ostatní dopravní stavby v rámci této varianty:

- přeložka silnice III/22129 - východní obchvat Otovic v celkové délce 1.600 m. Začátek obchvatové trasy na ulici Mostecká v úrovně stykové křižovatce, konec severně nad Otovicemi v nové MÚK Otovice (součástí severního obchvatu silnice I/6). V křížení s ul. Hroznětínská (sil. III/221 29) bude vybudována úrovně průsečná křižovatka. Kategorie komunikace je navržena S 7,5/70.
- další stavbou je úprava, resp. vybudování nové OK na silnici I/20 v místní části Tašovice, Jenišov v místě stávající OK u Globusu. Připravovaný záměr ŘSD ČR („I/20 Karlovy Vary, Tašovice – PD, Okružní křižovatka) a související investice Stm K.Vary (nová OK a komunikace napojující rozvojové území).
- v rámci upravené sítě MK se jedná o paralelní MK s ul. Západní propojující Tuhnice s centrální částí, včetně propojení na nový most v prodloužení Charkovské ulice a ulici Západní, resp. Charkovská. V konci úseku ve čtyřpruhovém uspořádání nad železnicí s napojením na Chebský most (náměstí Republiky). Součástí mostu v prodloužení Charkovské ulice je i nová kosodélná MÚK na stávajícím průtahu silnice I/6, tzv. MÚK Charkovská s propojením na okolní silniční síť oválnou okružní křižovatkou v úrovni nad průtahem.
- dále se jedná o následující MK:
 - propojení ul. Fričova a U Trati v kategorii MO 7/6/30, dl. 280 m

- propojení místních částí Rybáře a Sedlec v kategorii MO 9/8/50, tj. propojení ulic Železniční a Jáchymovská v dl. 1.365 m
- propojující MK v místní části Dvory, tj. MK od MÚK Dvory na silnici I/6, resp. od silnice II/222 (Chodovská) podjezdem pod železniční trati do ulice Chodovská až k OK Chebská v kategorii MO 7/6/30 v dl. 560 m, dále pokračuje MK ve stávající trase až do OK Tesco a od ní jižně až do ulice Závodní ve stejné kategorii v dl. 610 m

5.8 VARIANTA č.8: Jižní obchvat

Varianta č.8 řeší vedení silnice I/6 v nové trase jižního obchvatu v celkové délce 23.500 m. Napojení v ZÚ je na dálnici D6 v MÚK Sokolov (přestavba stávajících MÚK Sokolov a Těšovice) s odklonem východním směrem podél jezera Michal a pokračuje dále na osadu Údolí, Kolová a před Žalmanovem se napojuje zpět na silnici I/6 (resp. na související stavbu ŘSD D6 Olšová Vrata - Žalmanov) MÚK Žalmanov. Trasa protíná kulturní hodnotu v Kolové, golfové hřiště Háje.

Niveleta obchvatu prochází velice náročným terénem a i když je vedena tak, aby co nejvíce korespondovala stávající profil terénu, nevyhne se trasa hned několika tunelům. Tunely budou dálniční dvou tubusové ražené a jsou postupně v těchto staničeních km 3,970 – 5,000 (dl. 1.030 m), km 5,928 – 7,338 (dl. 1.410 m), km 8,165 – 8,315 (dl. 150 m) a km 8,405 – 12,355 (dl. 3.950 m), tj. celková délka trasy v tunelu v rámci této varianty činí 6.540 m. Současně bude součástí této varianty dále 21 mostních objektů, z nichž 9 je součástí MÚK. Dalšími mosty jsou mostní estakády přes stávající údolí, kde by nebyl návrh zemního násypové tělesa technicky přijatelný, resp. se jedná o křížení s biokoridory či silničními komunikacemi nižších tříd.

Šířkové uspořádání jižního obchvatu je směrově rozdělený čtyřpruh v kategorii D 26/130.

Povolená rychlost dálnice D6 v této variantě 130 km/h (80 km/h v tunelech).

Přímé napojení na okolní silniční síť:

- v km 0,0 - 2,000 je navržena nová útvarová MÚK Sokolov, která vznikla přestavbou stávajících křižovatek na dálnici D6 s doplněním propojení všech směrů pohybu se zaústěním přeložky dálnice D6 v trase jižního obchvatu.
- v km 23,000 je nová kosodélná MÚK Žalmanov, která napojuje trasu jižního obchvatu zpět na stávající silnici I/6, včetně doplnění přímých větví napojujících přeložku dálnice D6 v trase jižního obchvatu. Současně se v této variantě předpokládá zaústění přeložky silnice I/20 (součástí tematické části B) do této MÚK.

5.9 VARIANTA č.9: Superjižní obchvat

Varianta č.9 řeší vedení silnice I/6 v nové trase superjižního obchvatu v celkové délce 28.632 m. Napojení v ZÚ je na dálnici D6 v MÚK Sokolov (přestavba stávajících MÚK Sokolov a Těšovice) s odklonem východním směrem podél jezera Michal a pokračuje dále jihovýchodním směrem na osadu Nadlesí, Teplička, Rybničná, kde kříží trasu přeložky silnici I/20 a u Bochova se napojuje zpět na silnici I/6 (resp. na související stavbu ŘSD D6 Žalmanov – Kninice) MÚK Bochov.

Niveleta obchvatu prochází velice náročným terénem a i když je vedena tak, aby co nejvíce korespondovala stávající profil terénu, nevyhne se trasa hned několika tunelům. Tunely budou dálniční dvou tubusové ražené a jsou postupně v těchto staničeních km 3,380 – 7,780 (dl. 4.400 m), km 8,540

– 12,800 (dl. 4.260 m), km 13,560 – 17,100 (dl. 3.540 m), km 17,750 – 18,870 (dl. 1.120 m), km 21,820 – 23,284 (dl. 1.465 m) a km 24,391 – 24,501 (dl. 110 m), tj. celková délka trasy v tunelu v rámci této varianty činí 14.895 m. Současně bude součástí této varianty dále 19 mostních objektů, z nichž 13 je součástí MÚK. Dalšími mosty jsou mostní estakády přes stávající údolí, kde by nebyl návrh zemního násypové tělesa technicky přijatelný, resp. se jedná o křížení s biokoridory či silničními komunikacemi nižších tříd.

Šířkové uspořádání superjižního obchvatu je směrově rozdělený čtyřpruh v kategorii D 26/130.

Povolená rychlost dálnice D6 v této variantě 130 km/h (80 km/h v tunelech).

Přímé napojení na okolní silniční síť:

- v km 0,0 - 2,000 je navržena nová útvarová MÚK Sokolov, která vznikla přestavbou stávajících křižovatek na dálnici D6 s doplněním propojení všech směrů pohybu se zaústěním přeložky dálnice D6 v trase jižního obchvatu.
- v km 21,250 kříží trasa obchvatu přeložené vedení silnice I/20 novou deltovitou MÚK umožňující propojení všech směrů.
- v km 27,500 je útvarová MÚK Bochov, která napojuje trasu superjižního obchvatu zpět na projektovaný stav D6 Žalmanov - Knínice.

6 Popis a odůvodnění návrhu vybraných variant řešení navazující silniční sítě – tematická část B

Varianty jednotlivých záměrů v rámci tematické části B vycházejí opět z rozsahu zadání této tematické části a z převzatých podkladů v rámci I. etapy, resp. jsou doplněny o návrhy v rámci zpracování této etapy na základě podnětu Zpracovatele. V rámci návrhu nových variant bylo postupováno tak, aby jejich vedení bylo maximálně mimo zastavěná území sídel a zastavitelných ploch dle platných ÚPD. Dále jejich vedení bude v souladu s existujícími hodnotami území a limitů využití území. Současně tak, aby předcházely střetům s požadavky dotčených orgánů.

V rámci III. etapy zpracování bylo prověřováno celkem 13 záměrů (některé záměry řešící totožnou silniční komunikaci ve shodném úseku jsou sloučeny pod jeden záměr) na kompletní silniční síti v návrhovém území. Základní návrh označený vždy jako VARIATA A1 vychází ze získaných pokladů (ZÚR, ÚPD, studie). V rámci návrhu je ke každému záměru navržen minimálně jeden alternativní návrh s označením VARIANTA A2, příp. A3. Číslo jednotlivých záměrů odpovídá přehledné tabulce č.1, resp. přehledu záměrů dle I. etapy Územní studie.

Záměry, které jsou již řešeny ve vyšší projektové přípravě, např. úseky dálnice D6 zajišťované ŘSD ČR (v rámci posuzované silniční sítě se předpokládá jejich kompletní realizace a v rámci dopravního modelu jsou ve výhledovém scénáři již jako dokončené stavby) nebo jsou mimo vymezenou oblast návrhového území nebo je jejich rozsah z hlediska budoucích přepravních vztahů nepodstatný jsou na základě rozhodnutí Pořizovatele z této tematické části B vynechány. Rozsah dále uvedených záměrů byl schválen Pořizovatelem, viz. tabulka 3.

Tabulka 3 – Seznam prověřovaných záměrů v tematické části B

Poř.č.	Označ. dle I.et.	Název záměru	Zdroj záměru
1	8	I/20 Toužim - Žalmanov (D6), přeložka	A ZÚR (VPS D06), ÚP Stružná, ÚP Útvina, ÚP Bochov
	51	Přeložka I/20 – varianta 1	Návrh oblastní pobočky ČSSI Karlovy Vary
	53	Přeložka I/20 – varianta 2	Návrh oblastní pobočky ČSSI Karlovy Vary
2	11	II/209 Nová Role, jihovýchodní obchvat	A ZÚR (VPS D35), ÚP Nová Role
3	12	II/209 Nové Sedlo, obchvat (územní rezerva)	A ZÚR (VPS DR88), ÚP Nové Sedlo
4	17	II/220 Mezirolí, přeložka	A ZÚR (VPS D86), ÚP Nová Role
5	26	III/2204 Děpoltovice, přeložka	A ZÚR (VPS D36), ÚP Hroznětín, ÚP Nová Role
6	27	III/2204 Odeř, přeložka	A ZÚR (VPS D37), ÚP Hroznětín
7	28	III/22129 Podlesí, přeložka	A ZÚR (VPS D42), ÚP Sadov, ÚP Otovice
8	57	Východní obchvat Otovic	Ing. Ota Řezanka
9	31	Chodov, východní obchvat	A ZÚR (VPS D32), ÚP Chodov, ÚP Mírová, ÚP Nové Sedlo
10	34	Silniční napojení letiště Karlovy Vary	A ZÚR (VPS D84)
11	XX	Územní rezerva Otovice - Čankov	ÚP Otovice
12	47	Přeložka silnice II/222 (obchvat Počeren)	ÚS severozápadní části obchvatu Karlových Varů
	54	Počerny, obchvat – varianta 2	Karlovy Vary, silniční obchvat obytné lokality Počerny (studie)
	55	Počerny, obchvat – varianta 3	Karlovy Vary, silniční obchvat obytné lokality Počerny (studie)
13	56	II/222 Karlovy Vary – Chodov, přeložka	Ing. Ota Řezanka

6.1 Záměry řešící přeložku silnice I/20 (A ZÚR – VPS D06)

- ze ZÚR označení č. 08 – I/20 Toužim - Žalmanov (A ZÚR – VPS D06)

- ze záměrů ostatních zdrojů č. 51 – Přeložka I/20 – varianta 1 (návrh oblastní pobočky ČSSI K. Vary)

- ze záměrů ostatních zdrojů č. 53 – Přeložka I/20 – varianta 2 (návrh oblastní pobočky ČSSI K. Vary)

(viz. grafická příloha č. 9.4)

Uvedené záměry řeší přeložku silnice I/20 v nové trase, včetně napojení na nadřazenou silniční síť (místa) dálnici D6. V souladu se zjištěnými záměry se jedná o dvě varianty řešení. Varianta A1 řeší

přeložku v souladu s ÚPD obcí Stružná, Útvina a Bochov, resp. v souladu se ZÚR (VPS D06). Varianta A2 řeší přeložku v souladu se záměry z ostatních zdrojů v tomto případě dle návrhu oblastní pobočky ČSSI Karlovy Vary. Obě trasy procházejí v ochranném pásmu letiště Toužim v km 3,5, resp. km 4,0. Trasy obou variant se dají hodnotit tak, že jsou ve vzájemném souběhu a procházejí téměř totožným územím.

Popis navržených variant:

Varianta A1:

Začátek překládané trasy silnice I/20 je za obcí Toužim s následným vybudováním úrovnové křižovatky v napojení původní trasy I/20 v km 0,84. V severním směru pokračuje nezastavěnou částí přes pole a lesní pozemky (v celé délce trasy) k letišti Toužim, resp. v km 3,60 až ke křížení se silnicí III/1792 spojující obce Přílezy a Chylice a silnici III/1791 do Útviny. V uvedeném křížení bude vybudována nová úrovnová křižovatka. Dále pokračuje trasa v severovýchodním směru k obci Číhaná, která bude napojena v km 8,30 další úrovnovou křižovatkou napojením na silnici III/19814. V severním směru v km 10,50 kříží nová trasa stávající silnici II/208 spojující nejbližší cíle Nové Kounice a Německý Chloumek, v místě křížení je navržena opět nová úrovnová křižovatka. Dalším napojením v severním směru je úrovnová křižovatka v km 12,70 se silnicí III/20812 vedoucí do Dlouhé Lomnice. V konci úseku v km 15,70 se napojuje u obce Žalmanov do MÚK s již předpokládanou dokončenou trasou D6.

Přeložka je navržena v návrhové kategorii S 11,5/90, tj. dvoupruhové směrově nerozdělené komunikace s šířkou zpevnění 10,50 m. Délka varianty A1 činí 15,71 km. Směrové řešení je popsáno v situačním výkresu. Minimální podélný sklon je navržen 0,5 %, resp. maximální 5,00%. Povolená rychlost 90 km/h.

Výpis tunelů: 0 ks

Výpis mostních objektů:

1. km 0,390 – 0,440, délka 50 m, jednopolová konstrukce přes MK, max. výška nad MK 6 m
2. km 1,295 – 1,605, délka 310 m, vícepolová mostní estakáda přes údolí, max. výška nad terénem 19 m
3. km 1,730, nadjezd polní cesty, dl. 65 m, max. výška nad vozovkou I/20 do 8 m
4. km 2,550 – 2,965, délka 415 m, vícepolová mostní estakáda přes údolí a polní cestu, max. výška nad terénem 14 m
5. km 4,540 – 5,160, délka 620 m, vícepolová mostní estakáda přes údolí a polní cestu, max. výška nad terénem 34 m
6. km 6,310 – 6,820, délka 510 m, vícepolová mostní estakáda přes údolí a polní cestu, max. výška nad terénem 15 m
7. km 14,530, nadjezd polní cesty, dl. 65 m, max. výška nad vozovkou I/20 do 10 m
8. km 14,655 – 14,910, délka 255 m, vícepolová mostní estakáda přes údolí, max. výška nad terénem 10 m

Přímé napojení na okolní silniční síť související s vybudováním výše popsaných křížení nebo úrovnových křižovatek:

- km 0,420, křížení MK propojující obec Toužim a stávající I/20, návrhová kategorie MS2 7,5/50 v délce 525 m
- km 0,840, v západním směru napojení stávající silnice I/20, která by měla být následně přeřazena na krajskou silnici II. třídy. Napojení bývalé I/20 v návrhové kategorii S7,5/90 v délce 700 m.

- km 3,600, křížení se silnicí III/1792 spojující obce Přílezy a Chylice, resp. silnici III/1791 do Útviny, silnice III. třídy budou upraveny v návrhové kategorii S6,5/90 v celkové délce 550 m
- km 8,300, napojení silnice III/19814 v návrhové kategorii S6,5/90 v délce 100 m
- km 10,50, napojení silnice II/208 spojující nejbližší cíle Nové Kounice a Německý Chloumek. Úprava silnice II/208 v návrhové kategorii S7,5/90 v délce 1.200 m.
- km 12,70, napojení silnice III/20812 vedoucí do Dlouhé Lomnice bude v návrhové kategorii S6,5/90 v délce 360 m

Varianta A2:

Začátek překládané trasy silnice I/20 je za obcí Toužim s následným vybudováním úrovnové křižovatky v napojení původní trasy I/20 v km 0,84 a v km 2,11 kříží silnici III/1791 úrovnovou křižovatkou. V severozápadním směru dále pokračuje nezastavěnou část přes pole a lesní pozemky (v celé délce trasy) k obci Útvina, resp. v km 3,73 až ke křížení se silnicí III/1794 spojující obce Útvina a Přílezy. V uvedeném křížení bude vybudována nová úrovnová křižovatka. Dále pokračuje trasa v severním směru k obci Přílezy, v km 5,90 a km 6,34 kříží trasa přeložky silnice I/20 mostními objekty silnice III/1793 a III/1794. V dalším pokračování je trasa vedena v souběhu se silnicí III/1794, v km 11,155 kříží nová trasa stávající silnici II/208 spojující nejbližší cíle Nové Kounice a Německý Chloumek, v místě křížení je navržena opět nová úrovnová křižovatka. V konci úseku v km 17,29 se napojuje u obce Žalmanov do MÚK s již předpokládanou dokončenou trasou D6.

Přeložka je navržena v návrhové kategorii S 11,5/90, tj. dvoupruhové směrově nerozdělené komunikace s šířkou zpevnění 10,50 m. Délka varianty A2 činí 17,29 km. Směrové řešení je popsáno v situačním výkresu. Minimální podélný sklon je navržen 0,5 %, resp. maximální 6,00%. Povolená rychlost 90 km/h.

Výpis tunelů: 0 ks

Výpis mostních objektů:

1. km 0,390 – 0,440, délka 50 m, jednopolová konstrukce přes MK, max. výška nad MK 6 m
2. km 1,455 – 1,700, délka 245 m, vícepolová mostní estakáda přes údolí, max. výška nad terénem 10 m
3. km 2,400 – 2,580, délka 180 m, vícepolová mostní estakáda přes údolí a polní cestu, max. výška nad terénem do 6 m
4. km 4,890, nadjezd silnice III/1792, dl. 65 m, max. výška nad vozovkou I/20 5,5 m
5. km 5,900, nadjezd silnice III/1793, dl. 65 m, max. výška nad vozovkou I/20 5 m
6. km 6,250 – 6,385, délka 135 m, vícepolová mostní estakáda přes údolí a silnici III/1794, max. výška nad terénem do 8 m
7. km 8,300 – 8,900, délka 600 m, vícepolová mostní estakáda přes údolí, max. výška nad terénem 24 m
8. km 14,000 – 14,380, délka 380 m, vícepolová mostní estakáda přes údolí a polní cesty, max. výška nad terénem 13 m
9. km 14,525 – 14,560, délka 35 m, jednopolový most přes polní cestu, max. výška nad terénem 5 m
10. km 15,110 – 15,155, délka 45 m, jednopolový most přes polní cestu, max. výška nad terénem 6 m
11. km 16,135, nadjezd polní cesty, dl. 65 m, max. výška nad vozovkou I/20 6 m
12. km 16,265 – 16,515, délka 250 m, vícepolová mostní estakáda přes údolí, max. výška nad terénem 9 m

Přímé napojení na okolní silniční síť související s vybudováním výše popsaných křížení nebo úrovnových křižovatek:

- km 0,420, křížení MK propojující obec Toužim a stávající I/20, návrhová kategorie MS2 7,5/50 v délce 525 m
- km 0,840, v západním směru napojení stávající silnice I/20, která by měla být následně přeřazena na krajskou silnici II. třídy. Napojení bývalé I/20 v návrhové kategorii S7,5/90 v délce 700 m.
- km 2,110, napojení silnice III/1791 spojující obce Útvina a Chylice, bez nutnosti úpravy silnice III. třídy
- km 3,730, napojení silnice III/1794 spojující obce Útvina a Přílezy, úprava silnice III/1794 v návrhové kategorie S6,5/90 v délce 720 m
- km 6,340, kříží trasa přeložky silnice I/20 mostním objekt upravenou silnici III/1794, která je navržena v návrhové kategorii S6,5/90 v délce 460 m
- km 11,155, napojení nové trasy stávající silnice II/208 spojující nejbližší cíle Nové Kounice a Německý Chloumek. Úprava silnice II/208 v návrhové kategorii S7,5/90 v délce 645 m.

6.2 Záměr řešící přeložku silnice II/209 (A ZÚR – VPS D35)

- ze ZÚR označení č. 11 – II/209 Nová Role, jihovýchodní obchvat (A ZÚR – VPS D35)

(viz. grafická příloha č. 9.2)

Uvedený záměr řeší přeložku silnice II/209 v nové trase, včetně napojení na veřejnou silniční síť. V souladu se ZÚR a ÚPD je jednou ze dvou variant řešení dle těchto podkladů (varianta A1), resp. druhá varianta dle návrhu zpracovatele ÚS (varianta A2). Obě varianty jsou řešeny přibližně ve společném koridoru a jejich rozdíl spočívá především ve variantním návrhu technického řešení směrového vedení nové trasy a jeho parametrů ve vztahu k návrhové (dovolené) rychlosti vozidel. Varianta A1 řeší přeložku v souladu se se ZÚR (VPS D35), resp. v souladu s ÚPD obce Nová Role. Varianta A2 řeší přeložku v souladu s návrhem zpracovatele ÚS v souladu s aktuálně platnou legislativou (ČSN, TP, atd.).

Popis navržených variant:

Varianta A1:

Začátek překládané trasy silnice II/209 je jižně pod obcí Nová Role ve stávající úrovnové křižovatce silnic II/209 s III/2224 u Novorolského rybníka. Trasa pokračuje v jihovýchodním směru k silnici II/220, resp. směrem na Děpoltovice. Celá trasa prochází nezastavěnou částí přes pole a lesní pozemky. V km 0,658 podchází trasa přeložky pod mostním objektem na železniční trati Karlovy Vary – Nové Hamry, v km 1,015 kříží údolí s řekou Rolava opět mostním objektem, v dalším pokračování v km 1,700 mokřad s rybníky mostní estakádou a poté se odklání severním směrem k napojení v konci úseku km 3,180 na silnici II/220. V km 1,950 je nová úrovnová styková křižovatka, která napojuje stávající silnici II/209. V napojení na silnici II/220 se předpokládá vybudování nové okružní křižovatky, do které bude současně jako samostatná větev napojena přeložka III/2204 (řeší záměr III/2204 Děpoltovice, přeložka VPS D 36 dle ZÚR).

Přeložka je navržena v návrhové kategorii S 7,5/70, tj. dvoupruhové směrově nerozdělené komunikace s šířkou zpevnění 6,50 m. Délka varianty A1 činí 3,18 km. Směrové řešení je popsáno

v situačním výkresu (min. poloměr $R = 230$ m v km 2,300). Minimální podélný sklon je navržen 1,6 %, resp. maximální 7,00%. Povolená rychlost 90 km/h.

Výpis tunelů: 0 ks

Výpis mostních objektů:

1. km 0,655 – 0,680, délka 25 m, jednopolová konstrukce na jednokolejně žel.trati, max. výška nad žel. mostu nad přeložkou silnice II/209 do 8 m
2. km 0,990 – 1,045, délka 55 m, vícepolová mostní estakáda přes údolí a řeku Rolavu, max. výška nad terénem do 6 m
3. km 1,560 – 1,880, délka 320 m, vícepolová mostní estakáda přes údolí mokřadu a soustavu rybníků, max. výška nad terénem 11 m

Přímé napojení na okolní silniční síť související s vybudováním výše popsaných křížení nebo úrovnových křižovatek:

- km 0,0, křížení se silnicí III/2224 propojující obec Nová Role a Jimlíkov, úprava napojení silnice III/2224 v návrhové kategorii S 6,5/70 v délce 115 m
- km 1,950, v severozápadním směru napojení stávající silnice II/209, která by měla být následně přeřazena na krajskou silnici III. třídy. Napojení bývalé II/209 v návrhové kategorii S 6,5/70 v délce 100 m.
- v konci úseku v km 3,180, napojení přeložené silnice II/209 na silnici II/220 propojující Karlovy s Nejdkem. Napojení bude řešeno úrovnovou okružní křižovatkou o $D = 50$ m o pěti ramenech. Dvě větve řeší napojení silnice II/220, jedna větev přeložku silnice II/209, resp. přeložku III/2204 (viz. záměr č. 26) a poslední větev napojení stávající silnice III/2204. Úprava napojení II/220 v návrhové kategorii S 7,5/90 celkové délce 150 m, úprava přeložky III/2204 je řešeno v samostatném záměru č. 26, délka napojení stávající III/2204 v návrhové kategorii S 6,5/90 činí 315 m.

Varianta A2:

Začátek překládané trasy silnice II/209 je totožně jako u varianty A1, tj. jižně pod obcí Nová Role ve stávající úrovnové křižovatce silnic II/209 s III/2224 u Novorolského rybníka. Trasa pokračuje více v jihovýchodním směru k silnici II/220, resp. směrem na Děpoltovice. Celá trasa prochází v téměř totožném území, tj. nezastavěnou částí přes pole a lesní pozemky, ale oproti předchozí variantě se snaží více respektovat stávající zalesněné území. V km 0,656 podchází trasa přeložky pod mostním objektem na železniční trati Karlovy Vary – Nové Hamry, v km 1,005 kříží údolí s řekou Rolava opět mostním objektem, v dalším pokračování v km 1,815 mokřad s rybníky mostní estakádou a poté se odklání severním směrem k napojení v konci úseku km 3,230 na silnici II/220. V km 2,050 je nová úrovnová styková křižovatka, která napojuje stávající silnici II/209. V km 2,630 podchází trasa přeložka nadjezd polní cesty. V napojení na silnici II/220 se předpokládá vybudování nové okružní křižovatky, do které bude současně jako samostatná větev napojena přeložka III/2204 (řeší záměr III/2204 Děpoltovice, přeložka VPS D 36 dle ZÚR).

Přeložka je navržena v návrhové kategorii S 7,5/90, tj. dvoupruhové směrově nerozdělené komunikace s šířkou zpevnění 6,50 m. Délka varianty A1 činí 3,23 km. Směrové řešení je popsáno v situačním výkresu (min. poloměr $R = 360$ m v km 1,380). Minimální podélný sklon je navržen 1,06 %, resp. maximální 7,00%. Povolená rychlost 90 km/h.

Výpis tunelů: 0 ks

Výpis mostních objektů:

1. km 0,640 – 0,665, délka 25 m, jednopolová konstrukce na jednokolejné žel.trati, max. výška nad žel. mostu nad přeložkou silnice II/209 do 9 m
2. km 0,980 – 1,030, délka 55 m, vícepolová mostní estakáda přes údolí a řeku Rolavu, max. výška nad terénem do 7 m
3. km 1,655 – 1,980, délka 325 m, vícepolová mostní estakáda přes údolí mokřadu a soustavu rybníků, max. výška nad terénem 11 m
4. km 2,630, nadjezd polní cesty, dl. 40 m, max. výška nad vozovkou II/209 5,5 m

Přímé napojení na okolní silniční síť související s vybudováním výše popsaných křížení nebo úrovnových křižovatek:

- km 0,0, křížení se silnicí III/2224 propojující obec Nová Role a Jimlíkov, úprava napojení silnice III/2224 v návrhové kategorii S 6,5/70 v délce 115 m
- km 2,050, v severozápadním směru napojení stávající silnice II/209, která by měla být následně přeřazena na krajskou silnici III. třídy. Napojení bývalé II/209 v návrhové kategorii S 6,5/70 v délce 65 m.
- v konci úseku v km 3,230, napojení přeložené silnice II/209 na silnici II/220 propojující Karlovy s Nejdkem. Napojení bude řešeno úrovnovou okružní křižovatkou o $D = 50$ m o pěti ramenech. Dvě větve řeší napojení silnice II/220, jedna větev přeložku silnice II/209, resp. přeložku III/2224 (viz. záměr č. 26) a poslední větev napojení stávající silnice III/2224. Úprava napojení II/220 v návrhové kategorii S 7,5/90 celkové délce 150 m, úprava přeložky III/2224 je řešeno v samostatném záměru č. 26, délka napojení stávající III/2224 v návrhové kategorii S 6,5/90 činí 315 m.

6.3 Záměr řešící přeložku silnice II/209 (A ZÚR – VPS DR88)

- ze ZÚR označení č. 12 – II/209 Nové Sedlo, obchvat, územní rezerva (A ZÚR – VPS DR88)

(viz. grafická příloha č. 9.1)

Uvedený záměr řeší přeložku silnice II/209 v nové trase, včetně napojení na veřejnou silniční síť. V souladu se ZÚR a ÚPD je jednou ze dvou variant řešení dle těchto podkladů (varianta A1), resp. druhá varianta dle návrhu zpracovatele ÚS (varianta A2). Varianta A1 je řešena jako západní obchvat Nového Sedla s napojením na silnici II/181, resp. varianta A2 pak východní obchvat obce s přímým napojením do MÚK Nové Sedlo na dálnici D6, resp. do okružní křižovatky se silnicí II/209. Varianta A1 řeší přeložku v souladu se se ZÚR (VPS DR88), resp. v souladu s ÚPD obce Nové Sedlo. Varianta A2 řeší přeložku v souladu s návrhem zpracovatele ÚS v souladu s aktuálně platnou legislativou (ČSN, TP, atd.).

Popis navržených variant:

Varianta A1:

Začátek překládané trasy silnice II/209 je jihozápadně pod obcí Nové Sedlo s nově budovanou okružní křižovatkou propojující vyjma přeložky silnice II/209 dále silnici II/181 (spojení s dálnicí D6) a III/2908 zajišťující napojení obce. Trasa pokračuje v severozápadním směru podél důlní železnice (v koridoru mezi obcí a doly) až místní komunikaci v severní části obce napojující průmyslovou zónu se

silnici II/209. Celá trasa prochází nezastavěnou částí přes pole a lesní pozemky, resp. po okraji území s důlní činností. V souběhu s doly dochází ke křížení s důlní železnicí, která bude zrušena, resp. další případné křížení mosty a křižovatkami nejsou součástí této varianty řešení.

Přeložka je navržena v návrhové kategorii S 9,5/70, tj. dvoupruhové směrově nerozdělené komunikace s šířkou zpevnění 8,50 m. Délka varianty A1 činí 2,09 km. Směrové řešení je popsáno v situačním výkresu (min. poloměr $R = 190$ m v konci úseku). Minimální podélný sklon je navržen 0,5%, resp. maximální 5,60%. Povolená rychlost 70 km/h.

Výpis tunelů: 0 ks

Výpis mostních objektů: 0 ks

Přímé napojení na okolní silniční síť související s vybudováním výše popsaných křížení nebo úrovnňových křižovatek:

- v začátku úseku v km 0,0, napojení přeložené silnice II/209 na silnici II/181 propojující dálnici D6 a Sokolov. Napojení bude řešeno úrovnňovou okružní křižovatkou o $D = 50$ m o čtyřech ramenech. Dvě větve řeší napojení silnice II/181, jedna větev přeložku silnice II/209 a poslední větev napojení stávající silnice III/2908. Úprava napojení II/181 v návrhové kategorii S 9,5/90 celkové délce 215 m, délka napojení stávající III/2908 v návrhové kategorii S 6,5/90 činí 120 m
- v konci úseku v km 2,090, napojení přeložené silnice II/209 na místní komunikaci v Novém Sedle v jejím plynulém pokračování.

Varianta A2:

Začátek překládané trasy silnice II/209 je jihovýchodně pod obcí Nové Sedlo v místě stávající okružní křižovatky silnic II/209 a III/2097. Přeložka silnice II/209 je napojena před okružní křižovatkou na silnici III/2097, která je pak následně od přeložky II/209 v km 0,090 zpět napojena do své stopy novou úrovnňovou stykovou křižovatkou. Trasa přeložka je pak dále vedena v severovýchodním směru v souběhu s železniční tratí, kterou pak v km 1,950 kříží mostní estakádou a končí v km 2,110 napojením do stávající okružní křižovatky před Chranišovem. V km 0,690 pak podchází stávající silnici III/2098 a železniční trať.

Přeložka je navržena v návrhové kategorii S 9,5/80, tj. dvoupruhové směrově nerozdělené komunikace s šířkou zpevnění 8,50 m. Délka varianty A2 činí 2,11 km. Směrové řešení je popsáno v situačním výkresu (min. poloměr $R = 300$ m v konci úseku před křížením s žel. tratí). Minimální podélný sklon je navržen 0,5 %, resp. maximální 3,50%. Povolená rychlost 90 km/h.

Výpis tunelů: 0 ks

Výpis mostních objektů:

1. km 0,665 – 0,715, délka 50 m, jednopolová konstrukce na jednokolejně žel. trati a silnici III. třídy, max. výška nad žel. mostu nad přeložkou silnice II/209 do 7 m
2. km 1,840 – 2,040, délka 200 m, vícepolová mostní estakáda přes železniční zhlaví, max. výška nad terénem do 8 m

Přímé napojení na okolní silniční síť související s vybudováním výše popsaných křížení nebo úrovnňových křižovatek:

- v začátku úseku v km 0,0, napojení přeložené silnice II/209 na silnici III/2097, která je zaústěna do stávající okružní křižovatky propojující dálnici D6 v rámci MÚK Nové Sedlo. Napojení je řešeno jako prodloužení trasy silnice III. třídy, která tímto řešením bude rovněž částečně přeložena do nové trasy.
- v km 0,090, zpětné napojení silnice III/2098 do své trasy v návrhové kategorii S 6,5/70 v délce 135 m.
- v konci úseku v km 2,110, napojení v trase místní komunikace do stávající okružní křižovatky na silnici II/209.

6.4 Záměr řešící přeložku silnice II/220 (A ZÚR – VPS D86)

- ze ZÚR označení č. 17 – II/220 Mezirolí, přeložka (A ZÚR – VPS D86)

(viz. grafická příloha č. 9.2)

Uvedený záměr řeší přeložku silnice II/220 v nové trase, včetně napojení na veřejnou silniční síť. V souladu se ZÚR a ÚPD je jednou ze dvou variant řešení dle těchto podkladů (varianta A1), resp. druhá varianta dle návrhu zpracovatele ÚS (varianta A2). Obě varianty jsou řešeny přibližně ve společném koridoru a jejich rozdíl spočívá především ve variantním návrhu technického řešení směrového vedení nové trasy a jeho parametrů ve vztahu k návrhové (dovolené) rychlosti vozidel. Varianta A1 řeší přeložku v souladu se se ZÚR (VPS D86), resp. v souladu s ÚPD obce Nová Role. Varianta A2 řeší přeložku v souladu s návrhem zpracovatele ÚS v souladu s aktuálně platnou legislativou (ČSN, TP, atd.).

Popis navržených variant:

Varianta A1:

Začátek překládané trasy silnice II/220 je západně od obce Mezirolí ve stávajícím směrovém oblouku o malém směrovém poloměru $R = 100$ m ještě před vjezdem do obce, kde bude nově vybudovaná mimoúrovňová trubkovitá křižovatka. Trasa je vedena v nezastavěné části po lesních pozemcích, jako západní obchvat obce. Zpět je napojena v severní části obce nově vybudovanou okružní křižovatkou se silnicí II/209. Jediným mostním objektem je most začátku úseku v km 0,150, který je součástí MÚK a převádí přeložku II/220 přes křižovatkou větev napojující obec Mezirolí.

Přeložka je navržena v návrhové kategorii S 7,5/80, tj. dvoupruhové směrově nerozdělené komunikace s šířkou zpevnění 6,50 m. Délka varianty A1 činí 1,26 km. Směrové řešení je popsáno v situačním výkresu (min. poloměr $R = 275$ m v konci úseku před napojením do OK). Minimální podélný sklon je navržen 1,5 %, resp. maximální 3,00%. Povolená rychlost 90 km/h.

Výpis tunelů: 0 ks

Výpis mostních objektů:

1. km 0,140 – 0,165, délka 25 m, jednoplošný most přes větev MÚK, max. výška nad terénem 5 m

Přímé napojení na okolní silniční síť související s vybudováním výše popsaných křížení nebo úrovnňových křižovatek:

- km 0,0, nová trubkovitá MÚK, křížení větve ve směru od Mezirolí v km 0,150. Křižovatka není úplná, tj. neumožňuje směr pohybu od Mezirolí na Nejdek, tento pohyb bude možný přes OK v severní části obce. Křižovatkové větve jsou jednopruhové jednosměrné s šířkou zpevnění 5,50 m v délce 270 m + 230 m
- v konci úseku v km 1,115, bude v místě stávající okružní křižovatky v odsunutě poloze vybudována nová okružní křižovatka umožňující propojení silnic II/209 a II/220. Parametry okružní křižovatky jsou $D = 30$ m, jednopruhová, čtyři ramena. Dvě větve řeší napojení přeložené silnice II/220, jedna větev napojení stávající silnice II/209 a poslední větev napojení původní trasy silnice II/220 napojující obec Mezirolí v severní části. Úprava napojení II/209 a II/220 v návrhové kategorii S 7,5/90 celkové délce 150 m.

Varianta A2:

Varianta A2 je vedena totožně s variantou A1 v západním směru, včetně napojení v začátku a konci úseku. Rozdílem oproti předchozí variantě je směrové řešení, tj. trasa se v ZÚ od MÚK odpojuje obloukem o poloměru $R = 1300$ m s následnou mezipřímou a dále vystřídáním obloukem o poloměrech $R = 450$ m, resp. $R = 510$ m. Úprava směrového řešení oproti variantě A1 odpovídá návrhové (dovolené) rychlosti 90 km/h. Vzhledem k úpravě směrového řešení se trasa dostává mimo koridor dle ZÚR (ÚPD).

Přeložka je navržena v návrhové kategorii S 7,5/80, tj. dvoupruhové směrově nerozdělené komunikace s šířkou zpevnění 6,50 m. Délka varianty A2 činí 1,31 km. Směrové řešení je popsáno v situačním výkresu (min. poloměr $R = 450$ m ve střední části). Minimální podélný sklon je navržen 0,5 %, resp. maximální 3,00%. Povolena rychlost 90 km/h.

Výpis tunelů: 0 ks

Výpis mostních objektů:

1. km 0,140 – 0,165, délka 25 m, jednoplošný most přes větev MÚK, max. výška nad terénem 5 m

Přímé napojení na okolní silniční síť související s vybudováním výše popsaných křížení nebo úrovnňových křižovatek:

- km 0,0, nová trubkovitá MÚK, křížení větve ve směru od Mezirolí v km 0,150. Křižovatka není úplná, tj. neumožňuje směr pohybu od Mezirolí na Nejdek, tento pohyb bude možný přes OK v severní části obce. Křižovatkové větve jsou jednopruhové jednosměrné s šířkou zpevnění 5,50 m v délce 270 m + 230 m
- v konci úseku v km 1,170, bude v místě stávající okružní křižovatky v odsunutě poloze vybudována nová okružní křižovatka umožňující propojení silnic II/209 a II/220. Parametry okružní křižovatky jsou $D = 30$ m, jednopruhová, čtyři ramena. Dvě větve řeší napojení přeložené silnice II/220, jedna větev napojení stávající silnice II/209 a poslední větev napojení původní trasy silnice II/220 napojující obec Mezirolí v severní části. Úprava napojení II/209 a II/220 v návrhové kategorii S 7,5/90 celkové délce 150 m.

6.5 Záměr řešící přeložku silnice III/2204 (A ZÚR – VPS D36)

- ze ZÚR označení č. 26 – III/2204 Děpoltovice, přeložka (A ZÚR – VPS D36)

(viz. grafická příloha č. 9.2)

Uvedený záměr řeší přeložku silnice III/2204 (obchvat Děpoltovic) od napojení na silnici II/220 až před obec Odeř v nové trase, včetně napojení na veřejnou silniční síť. V souladu se ZÚR a ÚPD je jednou ze dvou variant řešení dle těchto podkladů (varianta A1), resp. druhá varianta dle návrhu zpracovatele ÚS (varianta A2). Obě varianty jsou řešeny přibližně ve společném koridoru a jejich rozdíl spočívá především ve variantním návrhu technického řešení směrového vedení nové trasy a jeho parametrů ve vztahu k návrhové (dovolené) rychlosti vozidel. Dalším hlavním rozdílem je prodloužení varianty A2 se zahrnutím rovněž obchvatu Odeře v jedné trase, tzn. napojením na trasu varianty A1 v rámci záměru dle ZÚR VPS D37. Varianta A1 řeší přeložku v souladu se se ZÚR (VPS D36), resp. v souladu s ÚPD obce Hroznětín a Nová Role. Varianta A2 řeší přeložku v souladu s návrhem zpracovatele ÚS v souladu s aktuálně platnou legislativou (ČSN, TP, atd.).

Popis navržených variant:

Varianta A1:

Začátek překládané trasy silnice III/2204 je jižně pod obcí Děpoltovice v napojení na stávající silnici II/220 novou okružní křižovatkou, do které bude současně jako samostatná větev napojena přeložka II/209 (řeší záměr č. 11 II/209 Nová Role, jihovýchodní obchvat, přeložka VPS D 35 dle ZÚR). Další samostatnou větví je napojení původní trasy III/2204 s tím, že původní styková křižovatka, včetně části úseku této komunikace bude zrušena. Trasa pokračuje v jihovýchodním směru až po konec zástavby obce a dále se vrací k původní trase v severovýchodním směru před obec Odeř. V konci úseku v km 2,895 bude vybudována nová úroňová styková křižovatka napojující východní přístup od Děpoltovic. V km 1,110 kříží trasa přeložky stávající silnici III/2206 novým mostním objektem.

Přeložka je navržena v návrhové kategorii S 7,5/80, tj. dvoupruhové směrově nerozdělené komunikace s šířkou zpevnění 6,50 m. Délka varianty A1 činí 3,02 km. Směrové řešení je popsáno v situačním výkresu (min. poloměr $R = 350$ m v konci úseku). Minimální podélný sklon je navržen 0,5 %, resp. maximální 3,50%. Povolená rychlost 90 km/h.

Výpis tunelů: 0 ks

Výpis mostních objektů:

1. km 1,050 – 1,150, délka 100 m, vícepolová konstrukce přes silnici III/2206, max. výška nad silnicí III/2206 do 8 m

Přímé napojení na okolní silniční síť související s vybudováním výše popsaných křížení nebo úroňových křižovatek:

- v začátku úseku v km 0,0, napojení přeložené silnice III/2204 na silnici II/220 propojující Karlovy s Nejdkem. Napojení bude řešeno úroňovou okružní křižovatkou o $D = 50$ m o pěti ramenech. Dvě větve řeší napojení silnice II/220, jedna větev přeložku silnice II/209 (viz. záměr č. 11),

resp. přeložku III/2204 a poslední větev napojení stávající silnice III/2204. Úprava napojení stávající III/2204 v návrhové kategorii S 6,5/90 v délce 315 m, úprava II/209 je řešeno v samostatném záměru č. 11, resp. úprava stávající II/220 v návrhové kategorii S 7,5/90 v délce 150 m

- v konci úseku v km 2,895, napojení stávající silnice III/2204, východní napojení obce Děpoltovice. Napojení v návrhové kategorii S 6,5/90 v délce 105 m.

Varianta A2:

Začátek překládané trasy silnice III/2204 je totožný jako u varianty A1, dále trasa pokračuje ve směrovém pravostranném oblouku o poloměru $R = 1000$ m, následuje protisměrný levostranný oblouk o stejném poloměru s dalším pokračováním v severovýchodním směru v nezastavěné části po polích až na jižní okraj obce Odeř, kde se trasa napojuje pravostranným obloukem $R = 570$ m do totožné trasy s variantou A1 dle záměru č. 27 a pokračuje až k napojení na stávající silnici III/22636 ve směru na Hroznětín. V rámci této varianty je řešeno jediné napojení, resp. úroňová styková křižovatky před koncem úseku v km 4,180 napojující stávající silnici III/22136, tj. obec Odeř. V km 1,135 kříží trasa přeložky stávající silnici III/2206 novým mostním objektem.

Přeložka je navržena v návrhové kategorii S 7,5/90, tj. dvoupruhové směrově nerozdělené komunikace s šířkou zpevnění 6,50 m. Délka varianty A2 činí 4,44 km. Směrové řešení je popsáno v situačním výkresu (min. poloměr $R = 570$ m 2 x před napojením na variantu A1 záměru č. 27). Minimální podélný sklon je navržen 0,5 %, resp. maximální 5,50%. Povolená rychlost 90 km/h.

Výpis tunelů: 0 ks

Výpis mostních objektů:

1. km 1,080 – 1,180, délka 100 m, vícepolová konstrukce přes silnici III/2206, max. výška nad silnicí III/2206 do 8 m

Přímé napojení na okolní silniční síť související s vybudováním výše popsaných křížení nebo úroňových křižovatek:

- v začátku úseku v km 0,0, napojení přeložené silnice III/2204 na silnici II/220 propojující Karlovy s Nejdkem. Napojení bude řešeno úroňovou okružní křižovatkou o $D = 50$ m o pěti ramenech. Dvě větve řeší napojení silnice II/220, jedna větev přeložku silnice II/209 (viz. záměr č. 11), resp. přeložku III/2204 a poslední větev napojení stávající silnice III/2204. Úprava napojení stávající III/2204 v návrhové kategorii S 6,5/90 v délce 315 m, úprava II/209 je řešeno v samostatném záměru č. 11, resp. úprava stávající II/220 v návrhové kategorii S 7,5/90 v délce 150 m
- v konci úseku v km 4,180, napojení stávající silnice III/22136, východní napojení obce Odeř. Napojení v návrhové kategorii S 6,5/90 v délce 100 m.

6.6 Záměr řešící přeložku silnice III/2204 (A ZÚR – VPS D37)

- ze ZÚR označení č. 27 – III/2204 Odeř, přeložka (A ZÚR – VPS D37)

(viz. grafická příloha č. 9.2)

Uvedený záměr řeší přeložku silnice III/2204 (obchvat Odeře), včetně silnice III/22136 ve směru od Hroznětína. V souladu se ZÚR a ÚPD je jednou ze dvou variant řešení dle těchto podkladů (varianta

A1), resp. druhá varianta dle návrhu zpracovatele ÚS (varianta A2). V rámci varianty A1 je přeložka řešena jako jihovýchodní obchvat v nezastavěné části po polích a lesních pozemcích a v souběhu chráněným ložiskovým územím před Hroznětínem, resp. v rámci varianty A2 se jedná o severovýchodní obchvat Odeře s vyústěním až do OK u Hroznětína. Varianta A1 řeší přeložku v souladu se ZÚR (VPS D37), resp. v souladu s ÚPD obce Hroznětín. Varianta A2 řeší přeložku v souladu s návrhem zpracovatele ÚS v souladu s aktuálně platnou legislativou (ČSN, TP, atd.).

Popis navržených variant:

Varianta A1:

Začátek překládané trasy silnice III/2204 je západně před obcí Odeř, trasa se odklání od stávající komunikace v jihovýchodním směru s následným napojením na stávající silnici III/22136 ve směru na Hroznětín. V km 0,260 je navržena úroňová průsečná křižovatka s napojením obce Odeř (západní napojení) a polní cesty, resp. v km 1,300 napojení silnice III/22136 (východní napojení obce Odeř) stykovou úroňovou křižovatkou. V tomto záměru není navržen žádný mostní objekt.

Přeložka je navržena v návrhové kategorii S 7,5/70, tj. dvoupruhové směrově nerozdělené komunikace s šířkou zpevnění 6,50 m. Délka varianty A1 činí 1,56 km. Směrové řešení je popsáno v situačním výkresu (min. poloměr $R = 270$ m v začátku úseku, odklon od stáv. komunikace). Minimální podélný sklon je navržen 0,50 %, resp. maximální 4,30%. Povolená rychlost 70 km/h.

Výpis tunelů: 0 ks

Výpis mostních objektů: 0 ks

Přímé napojení na okolní silniční síť související s vybudováním výše popsaných křížení nebo úroňových křižovatek:

- v začátku úseku v km 0,260, napojení přeložené silnice III/2204 na stávající komunikaci a polní cesty. Napojení bude řešeno úroňovou průsečnou křižovatkou. Větev napojení stávající silnice III/2204, napojení obce Odeř, v návrhové kategorii S 6,5/70 v délce 75 m, úprava napojení polní cesty je rovněž v návrhové kategorii S 6,5/50 v délce 125 m.
- v konci úseku v km 1,300, napojení stávající silnice III/22136, východní napojení obce Odeř. Napojení v návrhové kategorii S 6,5/70 v délce 105 m.

Varianta A2:

Začátek překládané trasy silnice III/2204 je rovněž západně před obcí Odeř, trasa se odklání od stávající komunikace v severovýchodním směru, která pak následně od křížení se stávající trasou III/2204 v km 1,250 pokračuje v jihovýchodním směru až před stávající okružní křižovatkou na silnici II/222 před Hroznětínem. V km 0,200 je navržena úroňová průsečná křižovatka s napojením obce Odeř (západní napojení) a místní komunikace, resp. v km 1,350 napojení stávající silnice III/2204 (východní napojení obce Odeř) průsečnou úroňovou křižovatkou. Současně by v rámci této varianty došlo k rekultivaci nevyužívané části silnice III/22136. V tomto záměru není navržen žádný mostní objekt.

Přeložka je navržena v návrhové kategorii S 7,5/90, tj. dvoupruhové směrově nerozdělené komunikace s šířkou zpevnění 6,50 m. Délka varianty A2 činí 2,05 km. Směrové řešení je popsáno

v situačním výkresu (min. poloměr $R = 600$ m v začátku úseku, odklon od stáv. komunikace). Minimální podélný sklon je navržen 1,00 %, resp. maximální 5,50%. Povolena rychlost 90 km/h.

Výpis tunelů: 0 ks

Výpis mostních objektů: 0 ks

Přímé napojení na okolní silniční síť související s vybudováním výše popsanych křížení nebo úrovnňových křiřovatek:

- v začátku úseku v km 0,200, napojení přeložené silnice III/2204 na stávající komunikaci a místní komunikace. Napojení bude řešeno úrovnňovou průsečnou křiřovatkou. Větev napojení stávající silnice III/2204, napojení obce Odeř, v návrhové kategorii S 6,5/70 v délce 80 m, úprava napojení místní komunikace je rovněž v návrhové kategorii MS2 6,5/50 v délce 80 m.
- v km 1,350, napojení stávající silnice III/2204, východní napojení obce Odeř a západní napojení Hroznětína (sil. II/221). Obě napojení v návrhové kategorii S 6,5/70 v celkové délce 420 m.

6.7 Záměr řešící přeložku silnice III/22129 (A ZÚR – VPS D42)

- ze ZÚR označení č. 28 – III/22129 Podlesí, přeložka (A ZÚR – VPS D42)

(viz. grafická příloha č. 9.3)

Uvedený záměr řeší přeložku silnice III/22129 (obchvat Podlesí) od napojení na východní obchvat Otovic (řeší záměr č. 57), resp. územní rezervu Otovice - Čankov (bez označení čísla záměru) ve třech variantách v souvislosti s řešením vedení silnice I/6 na území Karlových Varů, včetně napojení na veřejnou silniční síť. V souladu se ZÚR a ÚPD je jednou ze tří variant řešení dle těchto podkladů (varianta A1), resp. druhá a třetí varianta dle návrhu zpracovatele ÚS (varianta A2). Všechny varianty jsou řešeny přibližně ve společném koridoru a jejich rozdíl spočívá především v místě odpojení s obchvatu Otovic a ve variantním návrhu technického řešení směrového vedení nové trasy a jeho parametrů ve vztahu k návrhové (dovolené) rychlosti vozidel. Varianta A1 řeší přeložku v souladu se se ZÚR (VPS D42), resp. v souladu s ÚPD obce Sadov a Otovice. Varianty A2 a A3 řeší přeložku v souladu s návrhem zpracovatele ÚS v souladu s aktuálně platnou legislativou (ČSN, TP, atd.).

Popis navržených variant:

Varianta A1:

Začátek překládané trasy silnice III/22129 je v úrovnňové stykové křiřovatce na východním obchvatu Otovic (řeší záměr č. 57) a současně v trase původní silnice III/22129. Trasa pokračuje v severním směru k obci Podlesí, kterou následně obchází v západním směru a v severní části obce se napojuje zpět na stávající trasu silnice III/22129. Trasa přeložky je vedena v nezastavěné části po polích a lesních pozemcích, resp. částečně zasahuje do území chráněného ložiskového území, které je již částečně odtěženo (km 1,250 – 1,450). V konci úseku v km 1,550 bude vybudována nová úrovnňová styková křiřovatka napojující východní přístup od Podlesí. V km 0,470 křiří trasa přeložky záplavové území s biokoridorem novým mostním objektem.

Přeložka je navržena v návrhové kategorii S 7,5/50, tj. dvoupruhové směrově nerozdělené komunikace s šířkou zpevnění 6,50 m. Délka varianty A1 činí 1,73 km. Směrové řešení je popsáno

v situačním výkresu (min. poloměr $R = 150$ m v konci úseku před napojením do stávající trasy). Minimální podélný sklon je navržen 3,50 %, resp. maximální 4,80%. Povolena rychlost 70 km/h.

Výpis tunelů: 0 ks

Výpis mostních objektů:

1. km 0,405 – 0,505, délka 100 m, vícepolová konstrukce přes údolí se záplavovým územím a biokoridorem, max. výška nad terénem 12 m

Přímé napojení na okolní silniční síť související s vybudováním výše popsaných křížení nebo úrovnových křižovatek:

- v začátku úseku v km 0,0, napojení na východní obchvat Otovic (řeší záměr č. 57) v trase stávající silnice III/22129. Jedná se o stykovou křižovatku, která předpokládá realizaci východního obchvatu Otovic, tj. bez nutnosti úpravy jednotlivých větví křižovatky.
- v konci úseku v km 1,550, napojení stávající silnice III/22129, severní napojení obce Podlesí, styková křižovatka. Napojení v návrhové kategorii S 6,5/50 v délce 60 m.

Varianta A2:

Začátek překládané trasy silnice III/22129 je v úrovnové okružní křižovatce na územní rezervě Otovice - Čankov (řeší záměr č. XX), která by měla být součástí MÚK Otovice v rámci varianty přeložky silnice I/6 v trase severního obchvatu. Trasa pokračuje v severním směru k obci Podlesí, kterou následně obchází v západním směru a v severní části obce se napojuje zpět na stávající trasu silnice III/22129. Trasa přeložky je vedena v nezastavěné části po polích a lesních pozemcích, resp. částečně zasahuje do území chráněného ložiskového území, které je již částečně odtěženo (km 1,110 – 1,425). V konci úseku v km 1,425 bude vybudována nová úrovnová styková křižovatka napojující východní přístup od Podlesí. V km 0,325 kříží trasa přeložky záplavové území s biokoridorem novým mostním objektem.

Přeložka je navržena v návrhové kategorii S 7,5/90, tj. dvoupruhové směrově nerozdělené komunikace s šířkou zpevnění 6,50 m. Délka varianty A2 činí 1,72 km. Směrové řešení je popsáno v situačním výkresu (min. poloměr $R = 600$ m v konci úseku před napojením do stávající trasy). Minimální podélný sklon je navržen 4,00 %, resp. maximální 5,00%. Povolena rychlost 90 km/h.

Výpis tunelů: 0 ks

Výpis mostních objektů:

1. km 0,275 – 0,410, délka 135 m, vícepolová konstrukce přes údolí se záplavovým územím a biokoridorem, max. výška nad terénem 11 m

Přímé napojení na okolní silniční síť související s vybudováním výše popsaných křížení nebo úrovnových křižovatek:

- v začátku úseku v km 0,0, napojení na územní rezervu Otovice - Čankov (bez označení záměru č. XX) v poloze možné MÚK Otovice v rámci severního obchvatu silnice I/6 do okružní křižovatky, která bude její součástí. Přeložka silnice III/22129 by byla napojena do okružní křižovatky, z/do jsou napojeny dvě obousměrné větve v návrhové kategorii S 7,5/50 v šířce zpevnění 6,50 m v délce 560 m + 275 m.

- v konci úseku v km 1,425, napojení stávající silnice III/22129, severní napojení obce Podlesí, styková křižovatka. Napojení v návrhové kategorii S 6,5/50 v délce 130 m.

Varianta A3:

Začátek překládané trasy silnice III/22129 je rovněž v úroňové okružní křižovatce na územní rezervě Otovice - Čankov (řeší záměr č. XX), která by měla být součástí MÚK Otovice v rámci varianty přeložky silnice I/6 v trase severního obchvatu. Trasa pokračuje v severním směru k obci Podlesí, kterou následně částečně obchází ve východním směru a následně se napojuje na stávající silnici III/22129 vedenou průtahem obce až k severnímu okraji mimo zástavbu. Trasa přeložky je z části vedena v nezastavěné části po polích a lesních pozemcích, mimo území chráněného ložiskového území, ovšem z větší části vedení po stávající silnici v průtahu obcí (km 0,935 – 1,615). V začátku a konci průtahového úseku jsou postupně v km 0,935, resp. v km 1,615 vybudovány nové úroňové stykové křižovatky připojující obchvatovou trasu se stávající silnicí III/22129 v průtahu Podlesím. V km 0,325 kříží trasa přeložky záplavové území s biokoridorem novým mostním objektem.

Přeložka je navržena v úseku km 0,0 – 0,935 a 1,615 – 1,99 v návrhové kategorii S 7,5/90, tj. dvoupruhové směrově nerozdělené komunikace s šířkou zpevnění 6,50 m, resp. v průtahovém úseku km 0,935 – 1,615 v návrhové kategorii MO2k 7,5/7,5/50, tj. rovněž 6,5 zpevnění. Délka varianty A3 činí 1,99 km. Směrové řešení je popsáno v situačním výkresu (min. poloměr R = 170 m v km 1,450 v obci). Minimální podélný sklon je navržen 1,00 %, resp. maximální 6,00%. Povolená rychlost 90 km/h mimo obec, resp. 50 km/h v obci.

Výpis tunelů: 0 ks

Výpis mostních objektů:

1. km 0,275 – 0,410, délka 135 m, vícepolová konstrukce přes údolí se záplavovým územím a biokoridorem, max. výška nad terénem 11 m

Přímé napojení na okolní silniční síť související s vybudováním výše popsaných křížení nebo úroňových křižovatek:

- v začátku úseku v km 0,0, napojení na územní rezervu Otovice - Čankov (bez označení záměru č. XX) v poloze možné MÚK Otovice v rámci severního obchvatu silnice I/6 do okružní křižovatky, která bude její součástí. Přeložka silnice III/22129 by byla napojena do okružní křižovatky, z/do jsou napojeny dvě obousměrné větve v návrhové kategorii S 7,5/50 v šířce zpevnění 6,50 m v délce 560 m + 275 m.
- v km 0,935, jižní napojení obce Podlesí, styková křižovatka. Větev napojující místní komunikaci MO2k 7,5/7,5/50, úprava v délce 50 m.
- v km 1,615, severní napojení obce Podlesí, styková křižovatka. Větev napojující místní komunikaci MO2k 7,5/7,5/50, úprava v délce 45 m.

6.8 Záměr řešící přeložku silnice III/22129 (návrh Ing. Ota Řezanka) - ze záměrů ostatních zdrojů č. 57 – Východní obchvat Otovic (návrh Ing. Ota Řezanka)

(viz. grafická příloha č. 9.3)

Uvedený záměr řeší přeložku silnice III/22129 (obchvat Otovic) odpojením ze silnice III/22134 ve východní části Otovic s následným pokračováním v severovýchodním kvadrantu v nezastavěné části Otovic po polích. V souladu se ZÚR a ÚPD je jednou ze dvou variant řešení dle těchto podkladů (varianta A1), resp. druhá varianta dle návrhu zpracovatele ÚS (varianta A2). Obě varianty jsou ovšem vedeny v téměř totožném koridoru (trase), kde jediný rozdíl je hned v začátku úseku v odpojení od silnice III/22134 a následnému pokračování trasy. V rámci varianty A1 je přeložka řešena ve větším odstupu od stávající průmyslové zástavby a zabírá tak větší část nezpevněné plochy, resp. v rámci varianty A2 je trasa vedena v souběhu s touto zástavbou bez většího zásahu do přiléhající nezpevněné plochy. Varianta A1 řeší přeložku v souladu se studií zpracovanou Ing. Otou Řezankou, resp. varianta A2 řeší přeložku v souladu s návrhem zpracovatele ÚS v souladu s aktuálně platnou legislativou (ČSN, TP, atd.).

Popis navržených variant:

Varianta A1:

Začátek překládané trasy silnice III/22129 je severně nad Otovicemi vytvořením stykové křižovatky stávající silnice s nově řešeným obchvatem (současné připojení záměru č. 28 obchvat Podlesí, varianta A1), trasa dále pokračuje ve východním směru a zpět na stávající silniční síť se napojuje jižním odklonem k silnici III/22134. V konci úseku km 1,250 je trasa napojena před stykovou křižovatkou silnic III/22134 a III/22129. Východní napojení Otovic je pak před koncem úseku v km 1,125 zajištěno stykovou křižovatkou s napojením silnice III/22134. V tomto záměru není navržen žádný mostní objekt.

Přeložka je navržena v návrhové kategorii S 7,5/70, tj. dvoupruhové směrově nerozdělené komunikace s šířkou zpevnění 6,50 m. Délka varianty A1 činí 1,25 km. Směrové řešení je popsáno v situačním výkresu (min. poloměr $R = 100$ m v konci úseku před napojením na sil. III/22134). Minimální podélný sklon je navržen 1,00 %, resp. maximální 4,50%. Povolená rychlost 50 km/h (v konci úseku, křižovatkový úsek), resp. 90 km/h ve volné trase.

Výpis tunelů: 0 ks

Výpis mostních objektů: 0 ks

Přímé napojení na okolní silniční síť související s vybudováním výše popsaných křížení nebo úrovnňových křižovatek:

- v začátku úseku v km 0,0, napojení přeložené silnice III/22129 na stávající komunikaci a vytvoření stykové křižovatky a to společně s vybudováním záměru č. 28 obchvat Podlesí. V rámci napojení nebudou nutné úpravy jednotlivých větví (řešeny v rámci samostatných záměrů).

- v konci úseku v km 1,125, napojení na stávající silnici III/22134, východní napojení obce Otovice. Napojení stykovou křižovatkou v návrhové kategorii S 7,5/50 v délce 170 m.

Varianta A2:

Začátek překládané trasy silnice III/22129 je totožný s předešlou variantou severně nad Otovicemi vytvořením stykové křižovatky stávající silnice s nově řešeným obchvatem (současné připojení záměru č. 28 obchvat Podlesí, varianta A1), trasa dále pokračuje ve východním směru a zpět na stávající silniční síť se napojuje jižním odklonem k silnici III/22134. V konci úseku km 1,220 je trasa napojena před stykovou křižovatkou silnic III/22134 a III/22129. Východní napojení Otovic je pak před koncem úseku v km 1,135 zajištěno stykovou křižovatkou s napojením silnice III/22134. V tomto záměru není navržen žádný mostní objekt.

Přeložka je navržena v návrhové kategorii S 7,5/70, tj. dvoupruhové směrově nerozdělené komunikace s šířkou zpevnění 6,50 m. Délka varianty A2 činí 1,22 km. Směrové řešení je popsáno v situačním výkresu (min. poloměr $R = 50$ m v konci úseku před napojením na sil. III/22134). Minimální podélný sklon je navržen 1,00 %, resp. maximální 3,50%. Povolená rychlost 50 km/h (v konci úseku, křižovatkový úsek), resp. 90 km/h ve volné trase.

Výpis tunelů: 0 ks

Výpis mostních objektů: 0 ks

Přímé napojení na okolní silniční síť související s vybudováním výše popsaných křížení nebo úrovnňových křižovatek:

- v začátku úseku v km 0,0, napojení přeložené silnice III/22129 na stávající komunikaci a vytvoření stykové křižovatky a to společně s vybudováním záměru č. 28 obchvat Podlesí. V rámci napojení nebudou nutné úpravy jednotlivých větví (řešeny v rámci samostatných záměrů).
- v konci úseku v km 1,135, napojení na stávající silnici III/22134, východní napojení obce Otovice. Napojení stykovou křižovatkou v návrhové kategorii S 7,5/50 v délce 210 m.

6.9 Záměr řešící přeložku silnice II/209 a II/222 (A ZÚR – VPS D32)

- ze ZÚR označení č. 31 – Chodov, východní obchvat (A ZÚR – VPS D32)

(viz. grafická příloha č. 9.1)

Uvedený záměr řeší přeložku silnice II/209 v nové trase, včetně napojení na veřejnou silniční síť. V souladu se ZÚR a ÚPD je jednou ze dvou variant řešení dle těchto podkladů (varianta A1), resp. druhá varianta dle návrhu zpracovatele ÚS (varianta A2). Varianta A1 je řešena jako východní obchvat Chodova s napojením na silnici II/222, resp. varianta A2 pak jako západní obchvat obce. Varianta A1 řeší přeložku v souladu se se ZÚR (VPS D32), resp. v souladu s ÚPD obce Chodov, Mírová a Nové Sedlo. Varianta A2 řeší přeložku v souladu s návrhem zpracovatele ÚS v souladu s aktuálně platnou legislativou (ČSN, TP, atd.).

Popis navržených variant:Varianta A1:

Začátek překládané trasy silnice II/209 je jižně pod obcí Chodov a Chranišov ve stávající okružní křižovatce silnic II/209 a III/20911, trasa dále pokračuje v severovýchodním směru po okraji zastavěné části města Chodova, resp. nezastavěných pozemcích charakteru pole a lesy. V severní části nad městem Chodov se trasa přeložky vrací zpět s napojením na silnici II/222. V rámci přeložky silnice II/209 dochází hned k několika křížením mostními objekty a budování křižovatek. V km 0,295 kříží trasa novým mostním objektem stávající silnici II/209 a železniční zhlaví, součástí bude i částečná úprava stávající silnice II/209 s převedením na stávající silniční síť pod novým mostním objektem. V km 1,186 bude nová styková křižovatka napojující stávající silnici II/209 jižně v Chodově, součástí vedlejší křižovatkové větve bude mostní objekt přes železniční trať. Další napojení je v km 1,736 opět stykovou křižovatkou s místní komunikací ul. Hrnčířská. V dalším pokračování v km 2,200 kříží trasa opět železniční trať železničním podjezdem pod tratí. Následuje v km 2,315 průsečná křižovatka s místní komunikací ul. Nádražní. Dále je trasa vedena v souběhu s nepojmenovaným přítokem Chodovského potoka až ke křížení se stávající silnicí II/222 v km 3,152, kde bude vybudována nová MÚK ve spodní úrovni s přeložkou II/209 a železniční trati (podjezd pod tratí). V km 2,830 kříží trasa mostním objektem Chodovský potok. Další křížení je v km 3,932 se stávající trasou silnice II/209 ve směru na Novou Roli, kde bude nová úrovňová průsečná křižovatka. Současně je, dle uspořádání vedení přeložky, možné v této křižovatce rozdělení celého obchvatu s hlediska postupu výstavby na dvě etapy (km 0,0 – 3,932, resp. km 3,932 – 6,312) s postupným zprovozněním. V km 4,905 je navržena styková křižovatka pro napojení místní komunikace k vodní nádrži Bílá voda, se kterou souvisí i nový nadjezd místní komunikaci v km 5,005. Další křížení nadjezdem je v km 5,325 na účelové komunikaci. Poslední napojení stykovou křižovatkou je v km 5,735 napojení stávající silnice II/222, tj. severní napojení Chodova.

Přeložka je navržena v návrhové kategorii S 9,5/70, tj. dvoupruhové směrově nerozdělené komunikace s šířkou zpevnění 8,50 m. Délka varianty A1 činí 6,31 km. Směrové řešení je popsáno v situačním výkresu (min. poloměr $R = 150$ m v začátku úseku v odklonu do východního směru přes žel. trať). Minimální podélný sklon je navržen 0,50 %, resp. maximální 6,00%. Povolená rychlost 50 km/h v začátku úseku v napojení do stávající OK, resp. v další trase 90 km/h.

Výpis tunelů: 0 ks

Výpis mostních objektů:

1. km 0,185 – 0,450, délka 265 m, vícepolová konstrukce přes stávající silnici II/209 a železniční zhlaví, max. výška nad žel. tratí 8,5 m.
2. km 1,186, délka 85 m, vícepolová konstrukce přes železniční trať na vedlejší křižovatkové větvi propojující stáv. sil. II/209 a její novou přeložku.
3. km 2,190 – 2,230, délka 40 m, jednopulový železniční most (podjezd), přeložka II/209 vedena pod mostem převádějící železniční zhlaví, max. výška podjezdu do 7 m.
4. km 2,820 – 2,840, délka 20 m, jednopulový přesýpaný objekt přes Chodovský potok, max. výška nad dnem koryta 3 m.
5. km 3,140 – 3,160, délka 20 m, most na silnici II/222 vedený v rámci MÚK přes přeložku silnice II/209, max. výška podjezdu do 7 m.
6. km 3,170 – 3,210, délka 40 m, most na železnici přes přeložku silnice II/209 (žel. podjezd), max. výška podjezdu do 6 m.

7. km 5,005, délka 75 m, nadjezd místní komunikace nad přeložkou silnice II/209, max. výška nad povrchem II/209 6,5 m
8. km 5,325, délka 75 m, nadjezd místní komunikace nad přeložkou silnice II/209, max. výška nad povrchem II/209 6,5 m

Přímé napojení na okolní silniční síť související s vybudováním výše popsaných křížení nebo úroňových křižovatek:

- v začátku úseku v km 0,0, napojení přeložené silnice II/209 do stávající OK, bez nutnosti úprav.
- km 0,295, částečná přeložka stávající silnice II/209 pod nově vybudovaným mostem (viz. výše), přeložka v návrhové kategorii S7,5/50 v délce 435 m.
- km 1,186, napojení Chodov jih, styková křižovatka napojující stávající silnici II/209, návrhová kategorie S7,5/50 v délce 475 m.
- km 1,736, napojení ul. Hrnčířská, styková křižovatka, vedlejší komunikace v návrhové kategorii S6,5/50 v délce 130 m.
- km 2,315, napojení ul. Nádražní, průsečná křižovatka s místní komunikací, vedlejší komunikace v návrhové kategorii S6,5/50 v celkové délce 185 m.
- km 3,152, napojení Chodov střed 1 v křížení se stávající silnicí II/222, nová MÚK s obousměrnou větví v jihovýchodním kvadrantu v návrhové kategorii S7,5/50 v délce 115 m s napojením na hlavní trasu přeložky II/209 úroňovou stykovou křižovatkou s kompletními řadícími pruhy. V napojení na II/222 bude vybudovaná úroňová okružní křižovatka D = 40 m umožňující propojení všech směrů. OK je jednopruhová s jednopruh. vjezdy a výjezdy, počet větví 3. OK bude současně umožňovat případné napojení dalšího záměru č. 56, tj. přeložky silnice II/222 v úseku Karlovy Vary (Jeníšov) – Chodov. Součástí úprav v rámci MÚK bude rovněž úprava II/222, včetně mostního objektu (viz. výše), kterým bude přecházet přeložku II/209. II/222 bude upravena v návrhové kategorii S7,5/50 v délce 150 m.
- km 3,932, napojení Chodov střed 2 v křížení se stávající trasou silnice II/209 ve směru na Novou Roli. V případě realizace kompletní přeložky bez etapovitosti výstavby (v definitivní stavu) bude vybudována úroňová průsečná křižovatka s napojením stávající II/209, vedlejší větve v návrhové kategorii S7,5/50 v celkové délce 150 m. V případě rozdělení na etapy by byla ukončena přeložka II/209 napojením do stávající trasy a napojení Chodova centrum by bylo stykovou křižovatkou s úpravou komunikací v návrhové kategorii S7,5/50 v celkové délce úprav 750 m.
- km 4,905, napojení místní komunikace k vodní nádrži Bílá voda, úroňová styková křižovatka, vedlejší komunikace v návrhové kategorii S6,5/50 v délce 105 m.
- km 5,325, pouze mimoúroňové křížení II/209 s účelovou komunikací bez napojení, účelová komunikace upravena v návrhové kategorii S6,5/50 v délce 100 m.
- km 5,735, napojení Chodov sever na stávající silnici II/222, úroňová styková křižovatka, vedlejší komunikace v návrhové kategorii S7,5/50 v délce 125 m.
- km 6,311, napojení přeložky v konci úseku na II/222 ve směru na Kraslice

Varianta A2:

Začátek překládané trasy silnice II/209 je jižně pod obcí Chodov a Chranišov ve stávající okružní křižovatce silnic II/209 a III/20911, trasa dále pokračuje v severozápadním směru po okraji území s důlní činností mimo zastavěné části města Chodova, resp. po nezastavěných pozemcích charakteru pole a lesy. V severní části nad městem Chodov se trasa přeložky vrací zpět s napojením na silnici II/222. V rámci přeložky silnice II/209 dochází k několika křížením mostními objekty a budování křižovatek. V km 1,010 levostranné napojení silnice III/20911 propojující Chranišov s Vintířovem stykovou křižovatkou, v km 1,650 kříží trasa novým podjezdem železniční zhlaví. V dalším pokračování v km 2,232 kříží trasa stávající silnici III/2092 ul. Vintířskou, resp. v km 2,320 místní komunikaci ul. Lesní, obě křížení řeší nová okružní křižovatka v km 2,320 s přímým napojením ul. Lesní a částečnou přeložkou

ul. Vintířovská v napojení do OK. Trasa pokračuje vzhledem ke konfiguraci stávajícího terénu se současným biokoridorem novým jednotubusovým dvoupruhovým tunelem v km 2,550. Přes následné údolí s ohledem na výšku nad terénem bude v km 2,860 vybudován mostní objekt. V km 3,275 kříží trasa Vintířovský potok, kde bude vybudován kapacitní rámový propustek. V konci úseku km 4,145 vpravo bude napojena severní část Chodova na stávající silnici II/222 úroňovou stykovou křižovatkou, resp. v km 4,632 bude přeložka ukončena na stávající silnici II/222 ve směru na Kraslice.

Přeložka je navržena v návrhové kategorii S 9,5/90, tj. dvoupruhové směrově nerozdělené komunikace s šířkou zpevnění 8,50 m. Délka varianty A2 činí 4,63 km. Směrové řešení je popsáno v situačním výkresu (min. poloměr $R = 400$ m v konci úseku před napojením do stávající trasy). Minimální podélný sklon je navržen 0,50 %, resp. maximální 3,50%. Povolená rychlost 50 km/h v začátku úseku a ve střední části v napojení okružních křižovatek, resp. v další trase 90 km/h.

Výpis tunelů:

1. km 2,450 – 2,670, délka 220 m, jednotubusový dvoupruhový ražený tunel v pod vrcholem Na Skalce.

Výpis mostních objektů:

1. km 1,605 – 1,685, délka 80 m, vícepolová konstrukce pod železničním zhlaví, max. výška žel. podjezdu 7,0 m.
2. km 2,850 – 2,880, délka 30 m, jednopolová konstrukce přes údolí, max. výška nad terénem 8,0 m.

Přímé napojení na okolní silniční síť související s vybudováním výše popsaných křížení nebo úroňových křižovatek:

- v začátku úseku v km 0,0, napojení přeložené silnice II/209 do stávající OK, bez nutnosti úprav.
- km 1,010, napojení silnice III/20911 spojující Chranišov a Vintířov, styková křižovatka, návrhová kategorie vedlejší komunikace S6,5/50 v délce 390 m.
- km 2,320, napojení ul. Vintířovská (III/2092) a Lesní, okružní křižovatka na ul. Lesní $D = 40$ m, jednopruhá s pěti rameny. Dvě ramena na přeložce II/209, dvě ramena v napojení ul. Lesní, resp. jedna větev napojuje ul. Vintířovská. Větvě napojující ul. Vintířovská a Lesní budou v návrhové kategorii S6,5/50 v celkové délce 360 m.
- km 4,145, pravostranné napojení stávající II/222 ul. Husova, styková křižovatka s místní komunikací, vedlejší komunikace v návrhové kategorii S7,5/50 v celkové délce 100 m.
- km 4,632, napojení přeložky v konci úseku na II/222 ve směru na Kraslice

6.10 Záměr řešící přeložku silnice III/20811 (A ZÚR – VPS D84)

- ze ZÚR označení č. 34 – Silniční napojení letiště K. Vary (A ZÚR – VPS D84)

(viz. grafická příloha č. 9.3)

Uvedený záměr řeší přeložku silnice III/20811, resp. nové napojení letiště Karlovy Vary v nové trase, včetně napojení na veřejnou silniční síť, která bude realizována v rámci související stavby ŘSD „Dálnice D6 Karlovy Vary – Olšová Vrata“. V souladu se ZÚR je jednou ze dvou variant řešení dle těchto podkladů (varianta A1), resp. druhá varianta dle návrhu zpracovatele ÚS (varianta A2). Varianta A1 je řešena s napojením v rámci nové MÚK D6 Olšová Vrata, resp. varianta A2 vycházející z přístupové místní komunikace „Pražská silnice“. Varianta A1 řeší přeložku v souladu se se ZÚR (VPS D84). Varianta A2

řeší přeložku v souladu s návrhem zpracovatele ÚS v souladu s aktuálně platnou legislativou (ČSN, TP, atd.).

Popis navržených variant:

Varianta A1:

Začátek překládané trasy silnice III/20811 je na začátku zástavby (na konci letiště), pokračuje v celé své trase ve východním směru podél vzletové a přistávací dráhy letiště a dále podél zástavby obce Olšová Vrata. Zpět do trasy stávající III/20811 se napojuje v okružní křižovatce, která je součástí MÚK D6 Olšová Vrata. V celé délce trasy je jediné křížení a to v km 0,720 se stávající silnicí III/20811, které je řešeno vybudováním průsečné křižovatky s napojením stávající komunikace.

Přeložka je navržena v návrhové kategorii S 7,5/70, tj. dvoupruhové směrově nerozdělené komunikace s šířkou zpevnění 6,50 m. Délka varianty A1 činí 1,38 km. Směrové řešení je popsáno v situačním výkresu (min. poloměr $R = 50$ m v konci úseku v napojení do okružní křižovatky). Minimální podélný sklon je navržen 0,50 %, resp. maximální 5,50%. Povolená rychlost 50 km/h v začátku úseku v napojení do stávající OK, resp. v další trase 70 km/h.

Výpis tunelů: 0 ks

Výpis mostních objektů: 0 ks

Přímé napojení na okolní silniční síť související s vybudováním výše popsaných křížení nebo úrovnových křižovatek:

- v začátku úseku v km 0,0, napojení přeložky na III/20811 ve směru letiště a Kolová
- km 0,720, napojení obce Olšová Vrata a Hůrky, průsečná křižovatka napojující stávající silnici III/20811, návrhová kategorie S6,5/50 v celkové délce 410 m.
- km 1,379, napojení přeložené silnice III/20811 do stávající OK (MÚK Olšová Vrata), bez nutnosti úprav.

Varianta A2:

Začátek překládané trasy silnice III/20811 je totožný s variantou A1, tj. na začátku zástavby (na konci letiště), pokračuje v severovýchodním směru podél vzletové a přistávací dráhy letiště a dále se vzdaluje od zástavby obce Olšová Vrata severním směrem. Konec přeložky stávající silnice III/20811 se napojuje do přístupové komunikace, která je součástí MÚK D6 Olšová Vrata a napojuje obec Hůrky. V celé délce trasy je jediné křížení a to v km 0,645 se stávající silnicí III/20811, které je řešeno vybudováním průsečné křižovatky s napojením stávající komunikace.

Přeložka je navržena v návrhové kategorii S 7,5/70, tj. dvoupruhové směrově nerozdělené komunikace s šířkou zpevnění 6,50 m. Délka varianty A2 činí 1,14 km. Směrové řešení je popsáno v situačním výkresu (min. poloměr $R = 240$ m v začátku úseku v napojení do okružní křižovatky). Minimální podélný sklon je navržen 0,50 %, resp. maximální 5,50%. Povolená rychlost 50 km/h v začátku úseku v napojení do stávající OK, resp. v další trase 70 km/h.

Výpis tunelů: 0 ks

Výpis mostních objektů: 0 ks

Přímé napojení na okolní silniční síť související s vybudováním výše popsaných křížení nebo úrovnňových křižovatek:

- v začátku úseku v km 0,0, napojení přeložky na III/20811 ve směru letiště a Kolová
- km 0,645, napojení obce Olšová Vrata a Hůrky, průsečná křižovatka napojující stávající silnici III/20811, návrhová kategorie S6,5/50 v celkové délce 250 m.
- km 1,136, napojení přeložené silnice III/20811 na přístupovou komunikaci do Obce Hůrky (MÚK Olšová Vrata), bez nutnosti úprav.

6.11 Záměr řešící přeložku silnice III/22129 (ÚP Otovice)

- z ÚPD obcí č. bez označ. XX – Územní rezerva Otovice - Čankov (ÚP Otovice)

(viz. grafická příloha č. 9.3)

Uvedený záměr řeší propojení silnic III/22134, III/2206 a III/22129 mezi Čankovem a Otovicemi. V souladu se ÚPD je jednou ze dvou variant řešení dle tohoto podkladu (varianta A1), resp. druhá varianta dle návrhu zpracovatele ÚS (varianta A2). Varianta A1 je řešena severně nad obcí Otovice v souběhu s koridorem pro severní obchvat Karlových Varů silnice I/6, resp. varianta A2 je vedena v totožném koridoru a oproti variantě A1 se liší pouze dílčí úpravou směrového řešení a napojením na MÚK Otovice, která je součástí záměrů v tematické části A, tj. severního obchvatu silnice I/6 K. Varů. Varianta A1 řeší přeložku v souladu se ÚPD Otovic. Varianta A2 řeší přeložku v souladu s návrhem zpracovatele ÚS v souladu s aktuálně platnou legislativou (ČSN, TP, atd.).

Popis navržených variant:

Varianta A1:

Začátek nové propojující komunikace je na silnici III/22134 jihovýchodně od Čankova, dále pokračuje východním směrem nad Otovice až k napojení na silnici III/22129. V rámci trasy je napojení stávající silnice III/22134 řešeno v km 0,115 pravostrannou stykovou křižovatkou, v dalším trase v km 0,780 kříží trasa silnici III/2206, kde bude vybudována nová okružní křižovatka. Ukončení trasy je na silnici III/22129 v km 1,594 v průsečné křižovatce. V rámci této křižovatky v konci úseku se připojují další samostatné záměry č. 28 – III/22129 Podlesí, přeložka a č. 57 – Východní obchvat Otovic.

Přeložka je navržena v návrhové kategorii S 7,5/70, tj. dvoupruhové směrově nerozdělené komunikace s šířkou zpevnění 6,50 m. Délka varianty A1 činí 1,59 km. Směrové řešení je popsáno v situačním výkresu (min. poloměr R = 200 m v začátku úseku v odpojení od silnice III/22134). Minimální podélný sklon je navržen 0,50 %, resp. maximální 6,00%. Povolená rychlost, vzhledem k délce úseku a k okružní křižovatce ve střední části 70 km/h.

Výpis tunelů: 0 ks

Výpis mostních objektů: 0 ks

Přímé napojení na okolní silniční síť související s vybudováním výše popsaných křížení nebo úrovnňových křižovatek:

- v začátku úseku v km 0,0, napojení silnice na III/22134 ve směru Čankov
- km 0,780, napojení obce Otovice západ, nová jednopruhová okružní křižovatka D = 40 m o 4 ramenech. Dvě větve na propojující nové komunikaci a dvě na silnici III/2206 v návrhové kategorii S6,5/50 v celkové délce (na III/2206) 100 m.
- km 1,594, napojení na silnici III/22129 průsečnou křižovatkou, řešící současně napojení dalších záměrů č. 28 a 57, bez nutnosti dalších úprav.

Varianta A2:

Začátek nové propojující komunikace je totožný jako u varianty A1, tj. na silnici III/22134 jihovýchodně od Čankova, dále pokračuje východním směrem nad Otovice až k napojení na silnici III/22129. V rámci trasy je napojení stávající silnice III/22134 řešeno v km 0,150 pravostrannou stykovou křižovatkou, v dalším trase v km 0,820 kříží trasa silnici III/2206, kde bude vybudována nová okružní křižovatka. Poté je trasa napojena v km 1,380 do MÚK Otovice, která je součástí samostatné záměru v rámci tematické části A. Ukončení trasy je na silnici III/22129 v km 1,668 v průsečné křižovatce. V rámci této křižovatky v konci úseku se připojují další samostatné záměry č. 28 – III/22129 Podlesí, přeložka a č. 57 – Východní obchvat Otovic.

Přeložka je navržena v návrhové kategorii S 7,5/70, tj. dvoupruhové směrově nerozdělené komunikace s šířkou zpevnění 6,50 m. Délka varianty A2 činí 1,67 km. Směrové řešení je popsáno v situačním výkresu (min. poloměr R = 100 m v napojení do OK v rámci MÚK Otovice). Minimální podélný sklon je navržen 1,00 %, resp. maximální 9,00%. Povolená rychlost, vzhledem k délce úseku a k okružní křižovatce ve střední části 70 km/h.

Výpis tunelů: 0 ks

Výpis mostních objektů: 0 ks

Přímé napojení na okolní silniční síť související s vybudováním výše popsaných křížení nebo úrovnňových křižovatek:

- v začátku úseku v km 0,0, napojení silnice na III/22134 ve směru Čankov
- km 0,820, napojení obce Otovice západ, nová jednopruhová okružní křižovatka D = 40 m o 4 ramenech. Dvě větve na propojující nové komunikaci a dvě na silnici III/2206 v návrhové kategorii S6,5/50 v celkové délce (na III/2206) 100 m.
- km 1,380, napojení do OK, která je součástí MÚK Otovice a vybudovaná v rámci tematické části A, bez dalších úprav.
- km 1,668, napojení na silnici III/22129 průsečnou křižovatkou, řešící současně napojení dalších záměrů č. 28 a 57, bez nutnosti dalších úprav.

6.12 Záměry řešící přeložku silnice II/222 (ÚS severozápadní části obchvatu K. Varů)

- z Územních studií označení č. 47 – Přeložka silnice II/222, obchvat Počeren (ÚS severozápadní části obchvatu K. Varů)

- ze záměrů ostatních zdrojů č. 54 – Počerny, obchvat – varianta 2 (Karlovy Vary, silniční obchvat obytné lokality Počerny – studie)

- ze záměrů ostatních zdrojů č. 55 – Počerny, obchvat – varianta 3 (Karlovy Vary, silniční obchvat obytné lokality Počerny – studie)

(viz. grafická příloha č. 9.1)

Uvedený záměr řeší přeložku silnice II/222 v nové trase na úseku obchvatu obce Počerny, včetně napojení na veřejnou silniční síť. V souladu s podklady „ÚS severozápadní části obchvatu Karlových Varů“ je nová trasa řešena pouze jednou variantou s označením varianta A1. Vzhledem k tomu, že případné další varianty neřeší, viz. výše uvedené záměry č. 47, 54 a 55, zásadní změnu v trasování obchvatu a současně z hlediska technického řešení není možné nalézt relevantní variantu, není další varianta dokladována.

Varianta A1:

Začátek překládané trasy silnice II/222 je západně od obce Počerny, pokračuje v jihovýchodním směru v nezastavěné části po polních pozemcích. Zpět do trasy stávající II/222 se napojuje východně za obcí Počerny. V rámci trasy jsou celkem tři napojení na stávající silniční síť. Jedná se o km 0,210, kde je levostranné napojení stávající II/222 zajišťující přístup do obce Počerny ze západní strany. Další napojení je v km 0,920 s pravostranným napojením místní komunikace. Posledním napojením je přístup do obce Počerny z východního směru v km 1,115, které současně v průsečné křižovatce řeší i přístup na místní komunikaci. Trasa končí v km 1,326 napojením do stávající trasy ve směru na K. Vary. Součástí přeložky nejsou žádné mostní objekty.

Přeložka je navržena v návrhové kategorii S 7,5/80, tj. dvoupruhové směrově nerozdělené komunikace s šířkou zpevnění 6,50 m. Délka varianty A1 činí 1,33 km. Směrové řešení je popsáno v situačním výkresu (min. poloměr $R = 300$ m ve střední části). Minimální podélný sklon je navržen 0,50 %, resp. maximální 3,50%. Povolená rychlost 90 km/h.

Výpis tunelů: 0 ks

Výpis mostních objektů: 0 ks

Přímé napojení na okolní silniční síť související s vybudováním výše popsaných křížení nebo úrovnových křižovatek:

- v začátku úseku v km 0,0, napojení přeložky na II/222 ve směru Chodov
- km 0,210, západní napojení obce Počerny, styková křižovatka napojující stávající silnici II/222, návrhová kategorie S6,5/50 v celkové délce 100 m.

- km 0,920, napojení místní komunikace, styková křižovatka, návrhová kategorie S6,5/50 v celkové délce 60 m.
- km 1,115, východní napojení obce Počerny a místní komunikace k zahrádkářské osadě, průsečná křižovatka napojující stávající silnici II/222 a účelovou komunikaci, návrhová kategorie S6,5/50 v celkové délce 260 m.
- km 1,326, napojení přeložené silnice II/222 do stávající trasy ve směru na K. Vary.

6.13 Záměr řešící přeložku silnice II/222 (návrh Ing. Ota Řezanka)

- ze záměrů ostatních zdrojů č. 56 – II/222 K. Vary – Chodov, přeložka (návrh Ing. Ota Řezanka)

(viz. grafická příloha č. 9.1)

Uvedený záměr řeší přeložku silnice II/222 v nové trase v úseku mezi Chodov a K. Vary, včetně napojení na veřejnou silniční síť. V souladu s podklady, tj. studie zpracovaná Ing. Otou Řezankou je nová trasa řešena ve dvou variantách. Varianta, která ctí zpracovanou studii je označena jako varianta A1, resp. její směrová modifikace v místech ložisek Sedleckého kaolinu je označena jako varianta A2. Varianta A1 řeší přeložku v souladu s výše uvedenou studií. Varianta A2 řeší přeložku v souladu s návrhem zpracovatele ÚS v souladu s aktuálně platnou legislativou (ČSN, TP, atd.).

Varianta A1:

Začátek překládané trasy silnice II/222 je východně od Chodova v MÚK řešené v rámci záměru č. 31 – Chodov, východní obchvat“, resp. v okružní křižovatce, která je její součástí. Trasa pokračuje v jihovýchodním směru, v nezastavěné části po polních pozemcích jižně míjí obec Mírová, kříží železniční trať a v konci úseku se napojuje na silnici III/00635 jihozápadně od Jeníšova. V rámci trasy jsou celkem dvě napojení v trase na stávající silniční síť. Jedná se o km 1,130, kde je pravostranné napojení stávající III/2224 zajišťující přístup do osady Na Cechu (obec Mírová). Další napojení je v km 3,030 s pravostranným napojením stávající silnice III/00635 spojující obce Jeníšov a Hory. Trasa končí v km 3,458 napojením do stávající trasy ve směru na K. Vary. Součástí přeložky jsou dále křížení mostními objekty v km 0,775 most nad účelovou komunikací a v km 1,630 most přes žel. trať.

Přeložka je navržena v návrhové kategorii S 9,5/90, tj. dvoupruhové směrově nerozdělené komunikace s šířkou zpevnění 8,50 m. Délka varianty A1 činí 3,46 km. Směrové řešení je popsáno v situačním výkresu (min. poloměr R = 600 m v začátku a konci úseku v odpojení/připojení na stáv. sil. síť). Minimální podélný sklon je navržen 0,85 %, resp. maximální 3,00%. Povolena rychlost 90 km/h.

Výpis tunelů: 0 ks

Výpis mostních objektů:

1. km 0,765 – 0,790, délka 25 m, jednopolová konstrukce nad účelovou komunikací, max. výška nad terénem 7,0 m.
2. km 1,550 – 1,725, délka 175 m, vícepolová konstrukce přes žel. trať, max. výška nad žel.traťí do 8,0 m.

Přímé napojení na okolní silniční síť související s vybudováním výše popsaných křížení nebo úrovnových křižovatek:

- v začátku úseku v km 0,0, napojení přeložky na II/222 v OK, která je součástí MÚK (viz. záměr č. 31) východně od Chodova
- km 1,130, napojení stávající silnice III/2224 (osady Na Cechu), styková křižovatka, vedlejší komunikace v návrhové kategorii S6,5/50 v celkové délce 100 m.
- km 3,030, napojení stávající silnice III/00635, styková křižovatka, návrhová kategorie S7,5/50 v celkové délce 250 m.
- km 3,458, napojení přeložené silnice II/222 na stáv. silniční síť ve směru na K. Vary.

Varianta A2:

Začátek překládané trasy silnice II/222 je totožný jako u varianty A1, tj. východně od Chodova v MÚK řešené v rámci záměru č. 31 – Chodov, východní obchvat“, resp. v okružní křižovatce, která je její součástí. Trasa pokračuje v jihovýchodním směru, v nezastavěné části po polních pozemcích jižně míjí obec Mírová, kříží železniční trať a v konci úseku se napojuje na silnici III/00635 jihozápadně od Jeníšova. Rozdíl oproti variantě A1 je ve střední části v úseku km 1,150 - 2,660, kde je trasa směrově vychýlena tak, aby se vyhnula v rámci CHLÚ ložiskovému území. V rámci trasy jsou celkem dvě napojení v trase na stávající silniční síť. Jedná se o km 1,150, kde je pravostranné napojení stávající III/2224 zajišťující přístup do osady Na Cechu (obec Mírová). Další napojení je v km 3,070 s pravostranným napojením stávající silnice III/00635 spojující obce Jeníšov a Hory. Trasa končí v km 3,496 napojením do stávající trasy ve směru na K. Vary. Součástí přeložky jsou dále křížení mostními objekty v km 0,775 most nad účelovou komunikací a v km 1,490 most přes žel. trať.

Přeložka je navržena v návrhové kategorii S 9,5/90, tj. dvoupruhové směrově nerozdělené komunikace s šířkou zpevnění 8,50 m. Délka varianty A2 činí 3,50 km. Směrové řešení je popsáno v situačním výkresu (min. poloměr $R = 600$ m v začátku úseku v odpojení od stáv. sil. síť). Minimální podélný sklon je navržen 1,80 %, resp. maximální 3,00%. Povolená rychlost 90 km/h.

Výpis tunelů: 0 ks

Výpis mostních objektů:

1. km 0,765 – 0,790, délka 25 m, jednopolová konstrukce nad účelovou komunikací, max. výška nad terénem 7,0 m.
2. km 1,425 – 1,555, délka 130 m, vícepolová konstrukce přes žel. trať, max. výška nad žel.traťí do 8,0 m.

Přímé napojení na okolní silniční síť související s vybudováním výše popsaných křížení nebo úrovnových křižovatek:

- v začátku úseku v km 0,0, napojení přeložky na II/222 v OK, která je součástí MÚK (viz. záměr č. 31) východně od Chodova
- km 1,150, napojení osady Na Cechu, styková křižovatka, vedlejší komunikace v návrhové kategorii S6,5/50 v celkové délce 100 m.
- km 3,070, napojení stávající silnice III/00635, styková křižovatka, návrhová kategorie S7,5/50 v celkové délce 250 m.
- km 3,496, napojení přeložené silnice II/222 na stáv. silniční síť ve směru na K. Vary.

7 Konzultace s obcemi, DOSS a dalšími

V rámci III. etapy proběhly konzultace s obcemi a dalšími dotčenými subjekty dle zadání pořizovatele. Předmětem konzultace bylo seznámení s obsahem, cíli a rozsahem Územní studie tematické části A. Osloveným subjektům bylo představeno řešení tematické části A s návrhem všech devíti variant řešení Zpracovatelem za účasti zástupce Pořizovatele. V následných diskuzích byly shromážděny připomínky k předloženým variantám, včetně případných požadavků na jejich úpravu a doplnění. Na základě požadavku Pořizovatele nebyl prezentovaný návrh nikde ponechán v tištěné ani elektronické verzi s odkazem na možnost nahlédnutí zpracovaného řešení u Pořizovatele. Současně nebyla na žádném projednání uvedena vybraná doporučená varianta řešení vedení silnice I/6. V rámci navazující IV. etapy Územní studie – Konzultace návrhu budou všechny dotčené instituce vyzvány k oficiálnímu vyjádření na základě předložené a úplné III. etapy.

Z jednotlivých jednání nebyl pořizován záznam. Následují stručné výstupy z jednotlivých jednání.

Tematická část B byla konzultována na pravidelných výrobních výborech pouze s Pořizovatelem a jejich závěry jsou součástí samostatných záznamů z jednání (záznamy na vyžádání u Zpracovatele Územní studie).

Obec Otovice

- byl prezentován kompletní návrh tematické části A zpracovávané Územní studie
- obec požaduje omezit tranzit po ulici Hroznětínská, vybudovat východní obchvat Otovic s využitím území v ZÚR pro přeložku silnice I/6 a uzavřít obec pro tranzitní dopravu, tj. zrušit průjezdní úsek silnice III/22129, tj. vypustit záměr dle A ZÚR – D43 III/22129 Otovice, přeložka, resp. zachovat stávající komunikaci, ale pouze jako místní komunikaci. Uvedený záměr je nahrazen v aktualizovaném ÚP Otovic východním obchvatem Otovic.
- v současné době probíhá změna územního plánu obce, která nebude mít zásadní vliv na koncepci budoucí dopravy. Obec umožní zastavět maximálně rezervní plochy R5, 6 a 7.
- obecně se obec staví k výstavbě severního obchvatu spíše negativně, důvodem jsou obavy ze zvýšení hluku v okrajových částech obce (byť budou pod hygienickými limity) a ze zhoršení životních podmínek v obci
- obec požaduje zpracovat do Územní studie rezervu v prodloužení východního obchvatu Otovic od silnice III/22129 až po Čankov (po silnici III/22134) v souladu se připravovanou změnou ÚP Otovic (zpracovatel Ing. Martínek); komentář Zpracovatele Územní studie – uvedený požadavek je součástí posuzovaných záměrů tematické části B, viz. výše odstavec 6.11

Obec Dalovice

- byl prezentován kompletní návrh tematické části A zpracovávané Územní studie
- přetrvává největší problémem obce s napojením na stávající silnici I/13 v místě stávající ČSPH Benzina ve směru na Ostrov, které by v případě povolení dovolené rychlosti na 110 km/h na I/13 bylo zrušeno. Zachování napojení na I/13 v tomto místě je nutné vzhledem k napojení rozvojových ploch pro bydlení. V případě zrušení napojení bude obec trvat na vybudování nového napojení na nadřazenou silniční síť, nejlépe pomocí mimoúrovňové křižovatky na silnici I/13.
- obec pozitivně vnímá zpracování devíti variant průtahu/obchvatu silnice I/6, které řeší veškeré možné trasy v řešeném území. Obec očekává definitivní rozhodnutí ve vedení silnice I/6 na území K. Varů.

Obec Jenišov

- byl prezentován kompletní návrh tematické části A zpracovávané Územní studie
- obec zásadně nesouhlasí se severním obchvatem silnice I/6, který přinese obci další zátěž. Varianta superseverního obchvatu a jižní varianty, které dále nerozdělují obec a jsou ze strany obce přijatelnější.
- obec vnímá negativně již stávající stav, kdy je rozdělena stávající dálnicí D6
- obec pozitivně vnímá zpracování devíti variant průtahu/obchvatu silnice I/6, které řeší veškeré možné trasy v řešeném území. Obec očekává definitivní rozhodnutí ve vedení silnice I/6 na území K. Varů.

Město Karlovy Vary

- byl prezentován kompletní návrh tematické části A zpracovávané Územní studie
- bylo diskutováno vedení místních komunikací, včetně nového mostu v prodloužení Charkovské ulice a přístupu do Tuhnic v návaznosti na nový návrh územního plánu K. Varů
- byla konstatována důležitá koordinace v rámci územně plánovacích dokumentací mezi městem a krajem. Současně bylo potvrzeno, že základní dopravní koncepce města by se měla odvíjet od budoucího vedení silnice I/6 na území K. Varů.

Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje (Ing. Šťovíček):

- byl prezentován kompletní návrh tematické části A zpracovávané Územní studie
- KSÚS KK se řídí koncepcí rozvoje silniční sítě dle pokynů svého zřizovatele
- KSÚS KK se soustředí na modernizaci významných silnic II. třídy

- nové rozvojové plány silnic II. a III. třídy nejsou zpracovány, kromě dílčích úprav nehodových míst a odstranění bodových závad se s většími úpravami této sítě nepočítá.

Ministerstvo dopravy ČR, GŘ ŘSD ČR (společné jednání na MD ČR dne 19.9.2019):

- byl prezentován kompletní návrh tematické části A zpracovávané Územní studie
- preference vedení silnice I/6 po stávajícím průtahu s odůvodněním, že kapacitní obtíže se ve střednědobém výhledu neočekávají
- upozornění na vzdálenosti křižovatek
- případné připomínky budou zpracovány ke kompletnímu materiálu předané III. etapě - Návrh

Krajský úřad Karlovarského kraje, odbor dopravy (Mgr. Malý)

- byl prezentován kompletní návrh tematické části A zpracovávané Územní studie
- doporučeno koordinovat návrh vedení obchvatové trasy silnice I/6 s Ministerstvem dopravy ČR (odbor strategie)
- odbor dopravy pozitivně vnímá zpracování devíti variant průtahu/obchvatu silnice I/6, které řeší veškeré možné trasy v řešeném území a očekává definitivní rozhodnutí ve vedení silnice I/6 na území K. Varů.

8 Popis a vyhodnocení výsledků modelování dopravních toků jednotlivě vybraných alternativ obchvatu a přeložek silnic navazující silniční síť

V rámci III. etapy zpracování Územní studie byly v dopravním modelu doplněny výhledové scénáře vývoje dopravní poptávky, které byly definovány v rámci II. etapy a na podkladu těchto scénářů modelovány dopravní toky na navrhované silniční síti.

Tabulka 4 – Přehled scénářů vývoje dopravní poptávky

Název scénáře	Využití v rámci ÚS
Realistický scénář	Výběr výsledné varianty návrhu v rámci tematických částí A, B
Optimistický scénář	Ověření výsledného návrhu
Pesimistický scénář	
Koncentrační scénář	
Suburbanizační scénář	

Výhledovým stavem navržených scénářů byl vždy rok 2040.

Pro všechny scénáře byly vytvořeny kartogramy intenzit na dopravní síti. Hodnoty vyjadřují denní intenzity v součtu obou směrů v pořadí: součet všech vozidel, lehká nákladní vozidla do 3,5 t a ostatní nákladní vozidla nad 3,5 t. Pro pracovní scénáře použité pro prověřování jednotlivých variant v rámci tematických částí A a B pak byly vytvořeny rozdílové kartogramy mezi příslušným pracovním scénářem a scénářem nulovým, kde hodnoty udávají rozdíl celkového součtu vozidel. Vždy byly zpracovány i detaily města Karlovy Vary.

8.1 Realistický scénář

Pro výpočet všech výhledových scénářů včetně realistického byl využit zkalibrovaný stav roku 2016. Ten byl zpracován v rámci I. etapy Územní studie. Kalibrační stav roku 2016 je doložen v grafické části ve výkresech 4.1.1 a 4.1.2.

V rámci realistického scénáře byl pro výpočet prognózy intenzit využit předpis Ministerstva dopravy ČR TP 225 – Prognóza intenzit automobilové dopravy (III. vydání). Zkalibrované matice k roku 2016 byly pro účely prognózy v realistickém scénáři upraveny aplikováním koeficientů růstu dopravy z tohoto předpisu. Ten definuje koeficienty vývoje mezioblastních vztahů na základě velikosti sídla a délky cesty pro skupiny vozidel osobní, lehká nákladní a těžká vozidla. Na základě těchto vstupních dat byly odvozeny matice koeficientů vývoje dopravy pro každou skupinu vozidel. Tyto matice popisují vývoj každého jednotlivého přepravního vztahu v matici přepravních vztahů. Je důležité upozornit, že dle předpisu TP 225 ne všechny mezioblastní vztahy od roku 2016 vzrostou, některé dokonce poklesnou. To se promítlo i v maticích vývoje dopravy v realistickém scénáři. Bližší popis vývoje mezioblastních vztahů v jednotlivých scénářích je uveden v příloze č. 2 v rámci II. etapy Územní studie.

Dopravní poptávka realistického scénáře byla použita pro modelování jednotlivých pracovních variant úprav komunikační sítě v rámci tematických částí A a B. Modelován byl také tzv. nulový scénář, kdy nedojde ke zprovoznění žádného záměru řešeného v rámci Územní studie.

8.1.1 Realistický nulový scénář

V rámci realistického nulového scénáře byl modelován vývoj na komunikační síti při nezprovoznění žádného řešeného záměru v Územní studii. Uvažovány však byly okolní stavby a to především dostavba dálnice D6.

Tabulka 5 – Uvažované okolní stavby

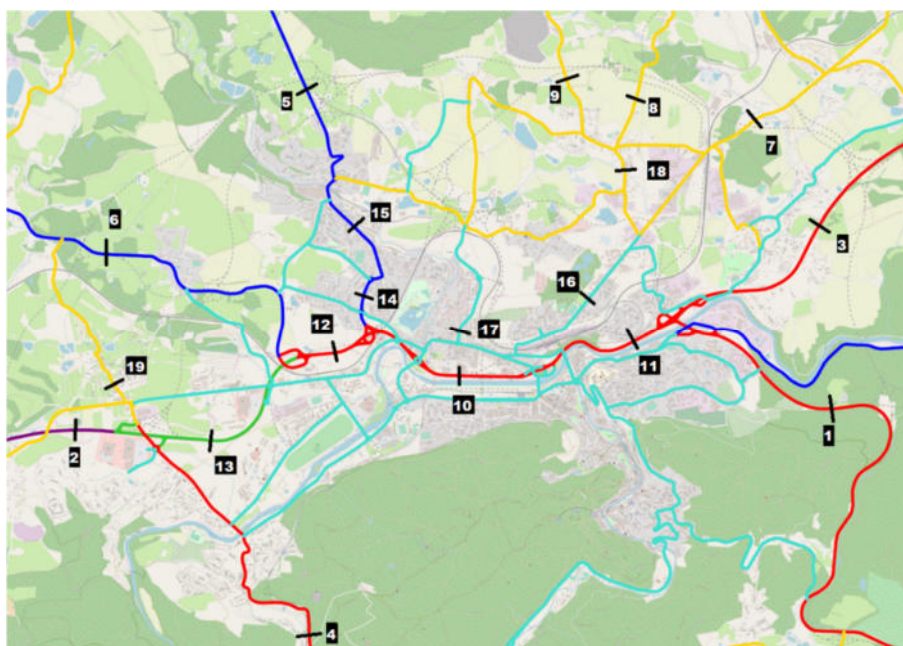
Číslo silnice	Název úseku	Kód stavby	Předpokládané zprovoznění
D6	Nové Strašecí – Řevničov	S11	2020
D6	Řevničov, obchvat	S12	2020
D6	Krupá, přeložka	S13	2024

D6	Hořesedly, přeložka	S14	2024
D6	Hořovičky, obchvat	S15	2024
D6	Petrohrad – Lubenec	U2	2026
D6	Lubenec, obchvat	U3	2021
D6	Knínice – Bošov	K1	2026
D6	Žalmanov – Knínice	K2	2026
D6	Olšová Vrata – Žalmanov	K3	2026
I/6	Karlovy Vary – Olšová Vrata	K4	2026
D7	MÚK Knovíz – MÚK Slaný-západ	S21	2024
D7	MÚK Slaný-západ – Kutrovice	S22	2024
D7	Kutrovice – Panenský Týnec	S23	2024
D7	Panenský Týnec, zkapacitnění obchvatu	U5	2021
D7	Chlumčany, zkapacitnění	U7	2022
D7	Louny, zkapacitnění obchvatu	U8	2021
D7	Postoloprty, zkapacitnění obchvatu	U9	2021
I/13	Ostrov – Smilov	K59	?
I/21	Trstěnice – Drmoul	K50	2020
I/21	Planá – Trstěnice, přeložka	P55	2027
I/21	Nová Hospoda – Kočov, II. stavba	P54	2020

Intenzity dopravy v realistickém nulovém scénáři jsou doloženy v grafické části ve výkresech 4.2.1 a 4.2.2.

Následují vybrané výstupy z modelování realistického nulového scénáře.

Obrázek 4 – Schéma profilů intenzit v nulovém scénáři



Tabulka 6 – Srovnání realistického nulového scénáře s rokem 2016

Profil		Intenzita [voz/den]		Změna
		Rok 2016	Realistický nulový	
Profily na vjezdech do oblasti Karlových Varů				
1	I/6 od Prahy	14 500	16 910	+ 16,6 %
2	D6 od Chebu	18 120	21 050	+ 16,2 %
3	I/13 od Ostrova	17 790	20 470	+ 15,1 %
4	I/20 od Toužimi	6 740	7 950	+ 18,0 %
5	II/220 od Nejdku	7 420	7 660	+ 3,2 %
6	II/222 od Chodova	6 950	8 250	+ 18,7 %
7	III/22129 od Sadova	4 900	5 900	+ 20,4 %
8	III/22129 od Hroznětína	1 860	2 110	+ 13,4 %
9	III/2206 od Děpoletovic	1 180	1 850	+ 56,8 %
Profily na území Karlových Varů				
10	průtah I/6 (Chebský most – MÚK Sokolovská)	26 240	30 490	+ 16,2 %
11	průtah I/6 (MÚK Bohatice – Chebský most)	25 030	29 370	+ 17,3 %
12	průtah I/6 (MÚK Rybáře – MÚK Dvory)	23 720	27 590	+ 16,3 %
13	průtah I/6 (MÚK Dvory – MÚK Jenišov)	23 120	25 710	+ 11,2 %
14	průtah II/220 (Zlatý Kopeček)	11 370	11 500	+ 1,1 %
15	průtah II/220 (Stará Role)	6 140	6 090	- 0,8 %
16	ul. Jáchymovská	5 050	7 150	+ 41,6 %
17	ul. Železniční	7 970	8 790	+ 10,3 %
Profily v okolních obcích				
18	III/22129 Otovice	4 200	5 270	+ 25,5 %
19	III/2226 Jenišov	5 740	6 480	+ 12,9 %

Ve výhledu roku 2040 v realistickém nulovém scénáři intenzity na průtahu Karlových Varů na silnici I/6 překračují hodnotu 30 tis. voz/den, přičemž necelých 10 % z tohoto počtu tvoří nákladní vozidla nad 3,5 t. Nejzatíženějším příjezdem do města zůstává dálnice D6 ve směru od Chebu s 21 tis. voz/den, na východním okraji, kde se průtah rozděluje na silnici I/6 ve směru na Prahu a silnici I/13 ve směru na Ostrov a Chomutov, na silnici I/13 překročí intenzity 20 tis. voz/den a na silnici I/6 se blíží 17 tis. voz/den. Oproti roku 2016 se jedná o průměrný nárůst o zhruba 16 %.

Dalšími významnými radiálami jsou silnice I/20 ve směru na Toužim, II/220 na Nejedek a II/222 na Chodov. Na těchto radiálách se intenzity na vstupu do oblasti Karlových Varů pohybují okolo 8 tis. voz/den. Nižší růst na radiále ve směru na Nejedek je způsoben mj. přerozdělením dopravy, kdy část vozidel začne vlivem vytížení průtahu silnice II/220 vyhledávat alternativní trasy jako například silnici III/2206.

Možné je také porovnání celkových dopravních výkonů na modelované síti.

Tabulka 7 - Srovnání dopravních výkonů realistického nulového scénáře s rokem 2016

Dopravní výkony	Rok 2016	Realistický nulový	Změna
Vozokilometry	2 798 560	3 192 828	+ 14,1 %
Vozohodiny	39 355	44 724	+ 13,6 %

V celkových dopravních výkonech se počet vozokilometrů ujetých všemi vozidly za jeden den zvýšil na modelované síti o 14 %. Jedná se tak o nižší nárůst než na hlavních tazích silnic I/6 a I/13. Dáno je to vývojem mezioblastních vztahů v tomto scénáři, kdy doprava z malých obcí roste jen velmi málo nebo i klesá, a to snižuje celkový růst dopravy. Nárůst vozohodin, které stráví všechna vozidla na modelované síti za jeden den, se zvýšil méně výrazně, a to především v důsledku zprovoznění nových úseků silnic, na kterých je možné jet vyšší rychlostí, především dálnice D6 a přeložky silnice I/13.

8.1.2 Realistické pracovní scénáře tematické části A

V rámci realistického nulového scénáře roku 2040 byl modelován vývoj na komunikační síti při nezprovoznění žádného řešeného záměru v Územní studii. Uvažovány však byly okolní stavby a to především dostavba dálnice D6.

V rámci tematické části A (průtah a obchvat Karlových Varů) bylo prověřováno celkem 9 variant úprav vedení stávající silnice I/6. Tyto varianty byly modelovány v jednotlivých pracovních scénářích. Každý pracovní scénář vychází z realistického nulového scénáře, navíc je pak v každém pracovním scénáři zanesena nová trasa průtahu nebo obchvatu a další navazující stavby nebo stavby doplňující základní komunikační síť města Karlovy Vary.

Z hlediska navazujících nebo doplňujících staveb byly uvažovány následující:

Tabulka 8 – Navazující a doplňující stavby tematické části A

Název stavby	Výjimka v uplatnění ve variantách
Radiála propojující centrum se směrem na Nejdek (přeložka II/220)	ve variantě 3 pouze od obchvatu ve směru na Nejdek, ve variantě 5 pouze z centra k obchvatu
Prodloužení ul. Charkovská (včetně mostu a MÚK Charkovská)	
Paralelní komunikace s ul. Západní	
Propojení ul. Jáchymovská a ul. Železniční	mimo varianty 3
Propojení ul. Fričova a ul. U Trati	
Propojení z areálu Tesco ke krajskému úřadu	
I/20 Karlovy Vary, Tašovice – okružní křižovatka	
Přeložka silnice I/20 (Žalmanov – Toužim)	

Z hlediska samotného průtahu nebo obchvatu jsou jednotlivé varianty řešeny následovně:

Varianta 1

Jedná se o úpravu průtahu silnice I/6 ve stávající stopě se zahloubením v délce 1300 m. Nad tunelem je vedena obslužná komunikace. Na průtahu je navržena nová MÚK (Charkovská) souvisící s napojením prodloužené ulice Charkovská a radiály propojující centrum se směrem na Nejdek. Součástí této varianty je i propojení Ostrovského mostu s ul. Jáchymovská.

Varianta 2

Jedná se o tunelové řešení průtahu v nové trase. V místě stávajícího průtahu silnice I/6 je navržena místní obslužná komunikace s vyloučením tranzitní nákladní dopravy a snížením nejvyšší dovolené rychlosti na 50 km/h. MÚK Charkovská je napojena pouze na místní komunikaci, tunelová trasa průtahu napojená není.

Varianta 3

Jedná se o nejkratší variantu obchvatu a to v úseku od MÚK Rybáře po MÚK Bohatice. Na stávajícím průtahu silnice I/6 mezi těmito křižovatkami je vyloučena tranzitní nákladní doprava a snížena nejvyšší dovolená rychlost na 50 km/h. Na trase obchvatu je zřízena jedna nová MÚK Sedlec, která napojuje radiálu ve směru na Nejdek.

Varianta 4

Tato varianta obchvatu začíná úpravou stávající MÚK Rybáře dále v souběhu s železniční tratí dále pokračuje v severovýchodním směru k MÚK Sedlec a MÚK Otovice, od které se stáčí jižním směrem ke křížení se stávající silnicí I/13. Zde je navržena neúplná MÚK Vysoká a trasa obchvatu se zpět napojuje na stávající silnici I/6 v rovněž v neúplné MÚK Drahovice. Na trase obchvatu jsou navrženy MÚK Vysoká v místě křížení se silnicí I/13, MÚK Otovice napojující silnici III/22129 ve směru na Hroznětín a MÚK Sedlec napojující radiálu z centra ve směru na Nejdek. Součástí této varianty je i stavba východního obchvatu Otovic. Na stávajícím průtahu silnice I/6 mezi MÚK Bohatice a MÚK Rybáře je vyloučena tranzitní nákladní doprava a snížena nejvyšší dovolená rychlost na 50 km/h.

Varianta 5

Trasa obchvatu v této variantě respektuje koridor ZÚR určený pro tzv. malý obchvat. Je vedena v úseku MÚK Jenišov po MÚK Bohatice. Na trase jsou navrženy dvě nové MÚK Stará Role napojující silnici II/220 ve směru na Nejdek a MÚK Sedlec napojující radiálu ve směru do centra. Na stávajícím průtahu silnice I/6 mezi MÚK Jenišov a MÚK Bohatice je vyloučena tranzitní nákladní doprava a snížena nejvyšší dovolená rychlost na 50 km/h.

Varianta 6

Trasa obchvatu v této variantě respektuje koridor ZÚR určeny pro tzv. velký obchvat. Je vedena v úseku nově navržené MÚK Jenišov po MÚK Drahovice. Na trase jsou navrženy MÚK Stará Role napojující radiálu z centra ve směru na Nejdek, MÚK Otovice napojující silnici III/22129 ve směru na Hroznětín a MÚK Vysoká v místě křížení se silnicí I/13. Součástí této varianty je i stavba východního obchvatu Otovic. Na stávajícím průtahu silnice I/6 mezi MÚK Jenišov a MÚK Bohatice je vyloučena tranzitní nákladní doprava a snížena nejvyšší dovolená rychlost na 50 km/h.

Varianta 7

Jedná se o nejdelší severní variantu obchvatu, a to v úseku nově navržených MÚK Pod Rohem (na úseku Jenišov – Nové Sedlo) a MÚK Drahovice (na úseku Karlovy Vary – Olšová Vrata). Na trase jsou navrženy MÚK Stará Role napojující radiálu z centra ve směru na Nejdek, MÚK Otovice napojující silnici III/22129 ve směru na Hroznětín a MÚK Vysoká v místě křížení se silnicí I/13. Součástí této varianty je i stavba východního obchvatu Otovic. Na stávajícím průtahu silnice I/6 mezi MÚK Jenišov a MÚK Bohatice je vyloučena tranzitní nákladní doprava a snížena nejvyšší dovolená rychlost na 50 km/h.

Varianta 8

Jedná se o jižní variantu obchvatu, a to v úseku již od MÚK Sokolov po MÚK Žalmanov (do které bude zaústěna také přeložka silnice I/20). Na trase nejsou navrženy žádné další křižovatky. Vzhledem k charakteru trasy (neobsluhuje tranzit ve směru Ostrov – Cheb) nebyly na stávajícím průtahu silnice I/6 navrženy žádné omezující úpravy.

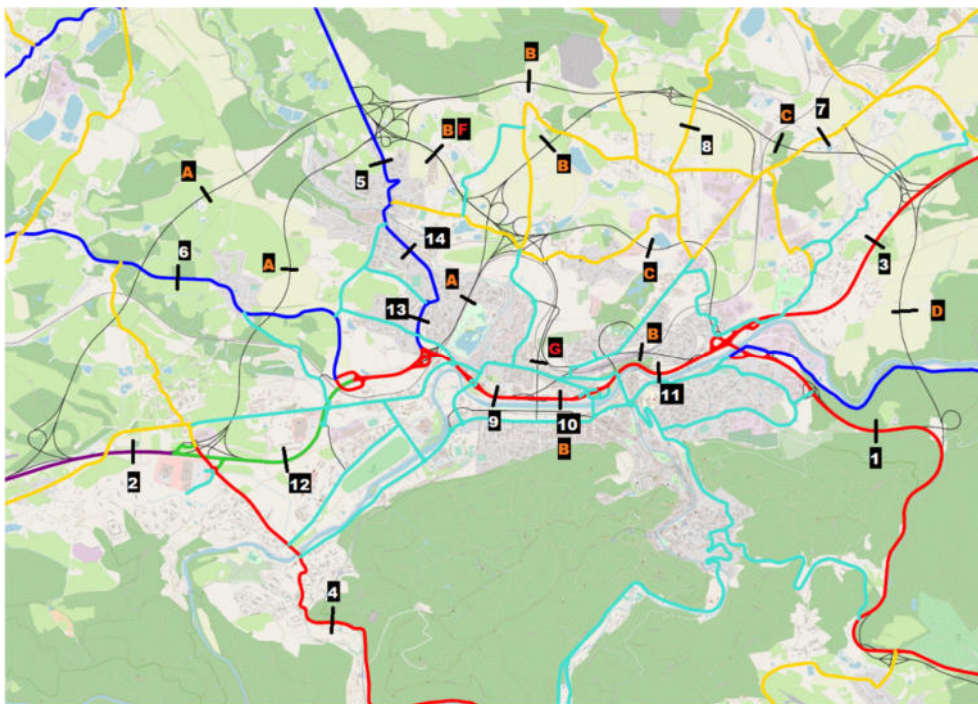
Varianta 9

Jedná se o superjižní variantu obchvatu, a to v úseku MÚK Sokolov po MÚK Bochov. Na trase je navrženy MÚK Rybníčná pro napojení přeložky silnice I/20. Vzhledem k charakteru trasy (neobsluhuje tranzit ve směru Ostrov – Cheb) nebyly na stávajícím průtahu silnice I/6 navrženy žádné omezující úpravy.

Intenzity dopravy v jednotlivých pracovních realistických scénářích jsou doloženy v grafické části ve výkresech 4.3.1 až 4.3.9. Změny v intenzitách dopravy v jednotlivých variantách vždy oproti realistickému nulovému scénáři jsou doloženy v grafické části ve výkresech 4.4.1 až 4.4.9.

Následuje přehled výsledků z modelování jednotlivých pracovních scénářů. Zkoumána byla především intenzita na stávajícím průtahu a intenzita na nové trase průtahu nebo obchvatu.

Obrázek 5 - Schéma profilů pro porovnání intenzit v pracovních scénářích



Profil	Varianta (intenzita ve vozíden)									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
Profily na vjezdech do oblasti Karlových Varů										
1	I/6 od Prahy	18 050	18 090	17 770	7 450	17 770	7 830	8 110	14 710	15 030
2	D6 od Chebu	21 100	21 130	20 960	21 070	20 590	21 300	14 900	17 970	18 180
3	I/13 od Ostrova	19 890	20 440	18 780	7 190	18 410	7 930	8 570	20 750	20 750
4	I/20 od Toužimi	6 860	6 890	7 320	7 170	7 420	7 300	7 520	6 900	6 800
5	II/220 od Nejdku	3 640	3 660	2 240	2 560	4 200	4 380	5 730	3 600	3 590
6	II/222 od Chodova	8 140	8 100	7 940	8 050	7 970	7 720	7 550	8 110	8 140
7	III/22129 od Sadova	6 230	5 810	7 240	6 830	7 240	6 960	7 060	5 460	5 480
8	III/22129 od Hroznětína	2 230	2 150	2 140	2 600	2 190	3 430	3 590	2 150	2 150
Profily na území Karlových Varů										
9	průtah I/6 (MÚK Charkovská – MÚK Sokolovská)	32 000	31 030	20 830	14 180	15 720	14 710	16 100	28 900	29 160
10	průtah I/6 (Chebský most – MÚK Charkovská)	5 210	4 950	13 870	10 450	12 480	11 440	12 810	27 910	28 200
11	průtah I/6 (MÚK Bohatice – Chebský most)	29 410	7 650	14 090	11 390	14 410	12 790	13 790	29 250	29 550
12	průtah I/6 (MÚK Dvory – MÚK Jenišov)	26 190	26 180	25 940	26 140	11 350	13 530	14 750	23 240	23 450
13	průtah III/220 (Zlatý Kopeček)	9 690	9 640	8 760	7 690	7 080	6 900	7 690	10 120	10 080
14	průtah III/220 (Stará Role)	3 700	3 710	3 100	2 270	1 700	2 160	3 050	4 090	4 070
Profily na variantě průtahu / obchvatu										
A	západní segment	-	-	17 150	17 220	14 480	16 860	12 980	-	-
B	severní segment	29 410	22 800	-	20 320	17 270	17 510	15 910	-	-
C	severovýchodní segment	-	-	14 440	18 090	13 230	16 730	15 800	-	-
D	východní segment	-	-	-	10 500	-	10 760	10 290	-	-
E	jižní varianty	-	-	-	-	-	-	-	3 630	3 310
Profily na radiále II/220										
F	severní segment	5 680	5 680	7 050	6 650	-	6 330	5 160	5 640	5 660
G	jižní segment	6 830	6 360	-	4 700	5 380	5 170	4 310	7 130	7 140

Z porovnání intenzit v jednotlivých pracovních scénářích je patrné, že nejefektivnější z hlediska odvedení dopravy ze stopy stávajícího průtahu silnice I/6, je varianta č. 4, kde intenzity v úseku mezi Chebským mostem a MÚK Charkovská klesají až k 10 tis. voz/den z původních více než 30 tis. voz/den. Varianta je pro vozidla výhodná, neboť je navržena na rychlost 130 km/h a zároveň ústí blízko centra města v MÚK Rybáře, čímž je využívána i radiální, případně místní dopravou. S odsouváním trasy obchvatu v dalších variantách severního obchvatu dále od centra klesá využití obchvatu právě místní dopravou. Kromě blízkosti městu má vliv i nejvyšší dovolená rychlost, což je jeden z hendikepů varianty č. 3, která není nejefektivnější právě z důvodu nižší dovolené rychlosti.

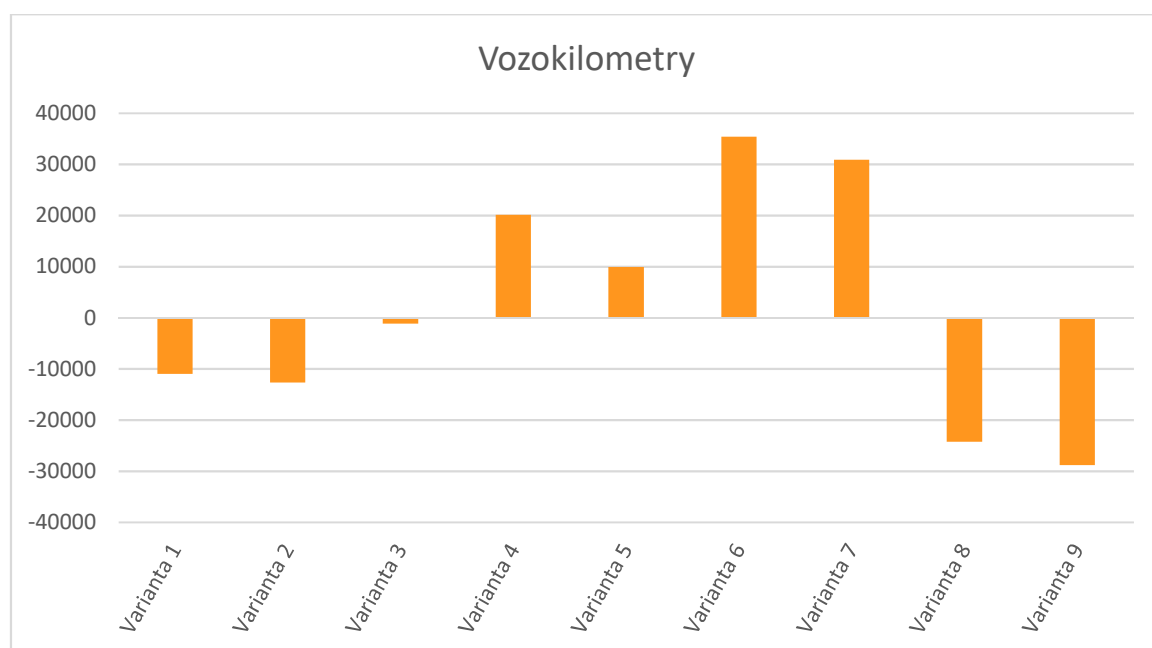
Tunelové varianty ponechávají na povrchových komunikacích přímo nad tunely nejmenší část dopravy, v úseku od MÚK Charkovská kolem Chebského mostu klesá intenzita na povrchu k 5 tis. voz/den. Více dopravy do sebe dokáže natáhnout tunelový průtah ve variantě č. 1 především z důvodu napojení na radiálu ve směru na Nejdek, které ve variantě č. 2 chybí. Ve variantě č. 1 pak také není k dispozici alternativní trasa na povrchu, která by spojovala oba konce trasy tunelové.

Jižní varianty obchvatů dokážou efektivně převést pouze tranzitní dopravu ve směru Praha – Cheb. Pro další významné dopravní vztahy, např. pro Ostrov – Cheb, pro napojení radiálních směrů na Chodov, Nejdek nebo Hroznětín ani pro místní dopravu v rámci Karlových Varů nejsou použitelné z důvodu „vysoké“ vzdálenosti napojovacích bodů (MÚK Žalmanov / Bochov, MÚK Sokolov). Hendikepem je také absence dalších mimoúrovňových křižovatek, které by umožňovaly napojení křižující komunikační sítě. Osídlení jižně od Karlových Varů je zde však řídké.

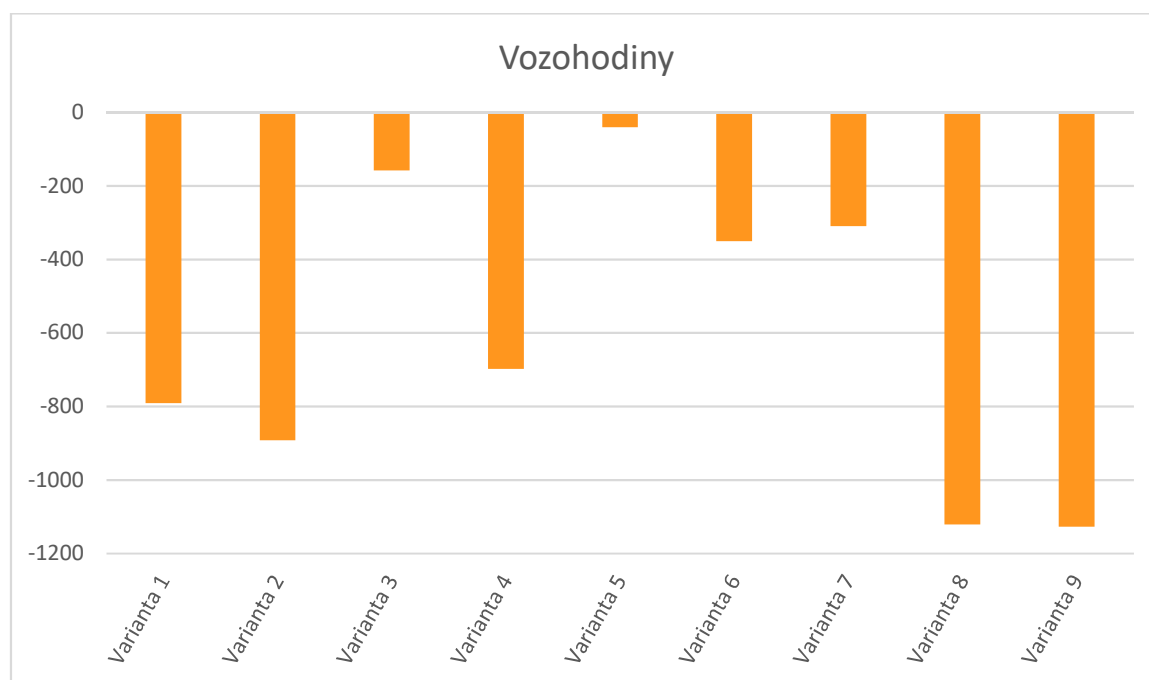
Radiála spojující centrum města se silnicí II/220 ve směru na Nejdek, pak přebírá v rozmezí zhruba 5 a 7 tis. voz/den. Odlehčuje především stávajícímu průtahu silnice II/220 přes Starou Roli.

Možné je také porovnání změny dopravních výkonů na modelované síti při zprovoznění jednotlivých variant oproti nulovému scénáři.

Obrázek 6 - Srovnání změny vozokilometrů jednotlivých variant s nulovým scénářem



Obrázek 7 - Srovnání změny vozohodin jednotlivých variant s nulovým scénářem



Nejvyšší přínosy z dopravních výkonů vykazují varianty jižních obchvatů (8 a 9), a to ve vozokilometrech i vozohodinách. Je to způsobeno zkrácením tras pro tranzitní dopravu ve směru Praha – Cheb. Vzhledem k tomu, že ostatní významné dopravní vztahy zprovoznění kterékoli z jižních variant výrazně neovlivní, jsou dopravní výkony ovlivněny pouze těmito přínosy.

Nižší přínosy pak přináší varianty průtahu (1 a 2), které způsobují především zrychlení dopravy v ose stávajícího průtahu městem Karlovy Vary. Mírně vyšší přínos má varianta 2 s delším tunelem, kde je tak možné zvýšení rychlosti na delším úseku. Vliv na snížení vozokilometrů pak má především zprovoznění radiály z centra ve směru na Nejdek, jakožto přeložky stávajícího průtahu silnice II/220. U vozidel směřujících z Nejdku do centra Karlových Varů nebo na Prahu tím dochází kromě zrychlení i ke zkrácení cest.

Následují varianty severních obchvatů 4, 6 a 7, které jsou navrženy převážně s dovolenou rychlostí 130 km/h. I u těchto variant dochází k zřetelnému poklesu vozohodin vlivem zrychlení tranzitních cest, a to jak ve směru od Prahy i Ostrova. Zároveň se však zvyšují vozokilometry, což je způsobeno trasováním obchvatu, které prodlužuje cesty tranzitujícím vozidlům především ve směru Praha – Cheb. Přínosy klesají se vzdalováním obchvatu od města a jeho prodlužováním, nejvyšší jsou tedy u varianty 4, nejnižší u varianty 7.

Nejnižší přínosy pak vykazují varianty severních obchvatů 3 a 5, které jsou navrženy s nižší dovolenou rychlostí. Přínosy opět klesají se vzdalováním obchvatu od města, nejnižší přínos v urychlení cest ze všech sledovaných variant má proto varianta 5.

8.1.3 Realistický návrhový scénář

Realistický návrhový scénář modeluje výsledné uspořádání komunikační sítě vybrané v tematických částech A i B. Jedná se tak o výsledný návrh komunikační sítě.

V rámci tematické části A byla do návrhu vybrána varianta č. 2, v rámci tematické části B byly do návrhu vybrány varianty dle následující tabulky.

Tabulka 9 - Varianty vybrané do výsledného návrhu komunikační sítě

Název stavby	Vybraná varianta
Tematická část A	
Obchvat / průtah Karlových Varů	varianta č. 2
Tematická část B	
II/209 Nové Sedlo, obchvat	varianta A1
Chodov, východní obchvat	varianta A1
II/222 Karlovy Vary – Chodov, přeložka	varianta A1
Přeložka silnice II/222 (obchvat Počeren)	varianta A1
II/209 Nová Role, jihovýchodní obchvat	varianta A1
II/220 Mezirolí, přeložka	varianta A1
III/2204 Děpoltovice, přeložka	varianta A1
III/2204 Odeř, přeložka	varianta A1
Východní obchvat Otovic	varianta A1
Otovice – Čankov	varianta A1
III/22129 Podlesí, přeložka	varianta A1
Silniční napojení mezinárodního letiště Karlovy Vary	varianta A1

Intenzity dopravy v realistickém návrhovém scénáři jsou doloženy v grafické části ve výkrese 4.5. Změny v intenzitách dopravy oproti realistickému nulovému scénáři jsou doloženy v grafické části ve výkrese 4.6.

Výsledky dopadů zprovoznění jednotlivých záměrů (variant průtahu / obchvatu v rámci tematické části A i jednotlivých záměrů v rámci tematické části B) na přerozdělení dopravních toků byly podrobněji popsány v předchozích kapitolách. Následuje stručný souhrn vlivu zprovoznění všech navrhovaných staveb.

Tunelové řešení průtahu v Karlových Varech převezme stávající dopravní zátěž, na navržené místní komunikaci nad tunelem se budou intenzity pohybovat kolem 5 tis. voz/den. Radiála z centra ve směru na Nejdek převezme dopravu především ze stávajícího průtahu silnice II/220, ale také třeba z ul. Železniční. Výsledné intenzity na radiále se pohybují v rozmezí 5 a 9 tis. voz/den.

Přeložka silnice I/20 Toužim – Žalmanov převezme dopravu především ze silnice II/198, která také propojuje stávající silnici I/20 a plánovanou dálnici D6. Natáhne na sebe dopravu i z okolních paralelních

silnic III. třídy a v menší míře i stávající silnice I/20. Výsledná intenzita na přeložce silnice I/20 se pohybuje kolem 3 tis. voz/den.

Zásadnější význam na intenzity v řešeném území má také přeložka II/222 Karlovy Vary – Chodov, která urychluje dopravní spojení mezi oběma městy a přebírá dopravu nejen ze stávajícího vedení silnice II/222, ale také silnice III/2226 přes Jenišov.

Východní obchvat Chodova ulevuje od tranzitní dopravy především městu samotnému, kde je na průtazích silnic II/209 i II/222 pozorovatelný pokles intenzit okolo 2 tis. voz/den. V širším okolí způsobuje pouze dílčí přesuny, například na sebe natahuje dopravu ze silnice III/2224 přes místní část Jimlíkov nebo způsobuje menší přesuny mezi jednotlivými radiálami směřujícími do města. Tyto přesuny mají i negativní vliv, kdy zprovoznění obchvatu Chodova v kombinaci s přeložkou II/222 Karlovy Vary – Chodov způsobuje nárůst dopravy v obci Božičany na silnici II/209.

Další přeložky v navrhované silniční síti mají spíše lokální význam pro odvedení tranzitní dopravy mimo zastavěná území obcí.

Následuje porovnání celkových dopravních výkonů na modelované síti.

Tabulka 10 - Srovnání dopravních výkonů realistického nulového scénáře roku 2040 s rokem 2016

Dopravní výkony	Realistický nulový	Realistický návrhový	Změna	
			abs.	%
Vozokilometry	3 191 253	3 178 523	- 12 730	- 0,3 %
Vozohodiny	44 697	43 471	- 1 226	- 2,7 %

I přes to, že ve výsledném návrhu je řada obchvatů, které prodlužují cesty oproti stávajícím průtahům, celková bilance ujetých kilometrů je záporná. Největší přínos k této úspoře je ze záměrů v tematické části A, což je patrné z grafu změny vozokilometrů v předchozí kapitole. I celková bilance tematické části B však vychází záporně a dochází tak k další úspoře ujetých kilometrů. Obdobně vychází srovnání i v oblasti vozohodin, kdy 60 % celkové úspory strávených hodin připadá na záměry z tematické části A.

9 Ekonomické vyhodnocení rámcových ekonomických nákladů a přínosů jednotlivých alternativ a variant

Ekonomická analýza variant byla provedena zjednodušeným způsobem při zachování principů uvedených v Rezortní metodice pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb (SFDI, 2017). Výstupy z ekonomické analýzy nejsou prezentovány samostatně, ale vstupují do multikriteriální analýzy.

Hlavními vstupy do ekonomického posouzení jsou:

- Stavební náklady
- Náklady na údržbu a opravy silniční infrastruktury
- Náklady na čas uživatelů
- Provozní náklady vozidel

Do ekonomického hodnocení nevstupují externí náklady (hluk, emise, dopravní nehodovost), protože ty jsou samostatnými kritérii multikriteriální analýzy. Zjištěnou čistou současnou hodnotu je proto nutné brát jako orientační.

Referenční pro všechny posuzované varianty je varianta bez projektu, která předpokládá zachování stávajícího stavu silniční sítě a běžnou úroveň údržby a oprav. Z praktických důvodů byly vytvořeny dva nulové stavy. První z nich slouží pro varianty průtahu a severních obchvatů, druhý nulový stav pak pro obě jižní varianty. Všechny hodnoty z dopravního modelu byly přepočteny tak, aby posuzované varianty byly srovnatelné.

Hlavním výstupem je čistá současná hodnota. Vzhledem k tomu, že u některých variant nelze vyčíslit hodnotu vnitřního výnosového procenta, nelze tento faktor použít jako vstup do multikriteriální analýzy.

9.1 Posuzované varianty

Je posuzováno devět projektových variant, přičemž dvě z nich mají podvarianty. Celkem tedy do posouzení vstupuje 11 projektových a dvě výše zmíněné varianty bez projektu.

Tabulka 11 – Přehled posuzovaných variant

Přehled posuzovaných variant	
Ozn.	Popis varianty
0A	Referenční pro varianty 1 až 7
0B	Referenční pro varianty 8 a 9
1	Průtah ve stávající stopě
2	Průtah severně od stávající I/6
3A	Kombinace variant 4 + 5 - přeložka tratě
3B	Kombinace variant 4 + 5 - demolice budov
4A	Malý obchvat podél tratě - přeložka tratě
4B	Malý obchvat podél tratě - demolice budov
5	Malý obchvat dle ZÚR
6	Severní obchvat
7	Superseverní obchvat
8	Jižní obchvat
9	Superjižní obchvat

9.2 Náklady investora

Na základě zpracovaných rozpočtů v aktuální cenové úrovni byla zpracována cena variant a záměrů v obou tematických částech. Výpočet stavebních nákladů jednotlivých variant byl sestaven dle "CN-SPK aktualizace 2019 schválených Centrální komisí MD ČR dne 26. 02. 2019,

<https://www.sfdi.cz/pravidla-metodiky-a-ceniky/cenove-databaze/>

Tabulka 12 – Přehled stavebních nákladů, tematická část A

Číslo varianty	Délka trasy [km]	Celková cena (bez DPH)	Celková cena (včetně DPH)	Cena za km (bez DPH)
1	1,860	4 979 379 242 Kč	6 025 048 883 Kč	2 677 085 614 Kč
2	2,512	8 981 918 883 Kč	10 868 121 848 Kč	3 575 604 651 Kč
3A	5,660	12 169 657 446 Kč	14 725 285 510 Kč	2 150 116 157 Kč
3B	5,660	11 553 560 266 Kč	13 979 807 922 Kč	2 041 265 065 Kč
4A	11,446	11 570 597 584 Kč	14 000 423 076 Kč	1 010 885 688 Kč
4B	11,446	10 796 584 200 Kč	13 063 866 882 Kč	943 262 642 Kč
5	10,247	13 675 036 927 Kč	16 546 794 681 Kč	1 334 540 541 Kč
6	14,808	13 377 927 029 Kč	16 187 291 705 Kč	903 425 650 Kč
7	16,445	13 433 377 513 Kč	16 254 386 790 Kč	816 866 982 Kč
8	23,966	33 562 031 206 Kč	40 610 057 759 Kč	1 400 401 870 Kč
9	28,335	49 851 281 595 Kč	60 320 050 730 Kč	1 759 353 506 Kč

Tabulka 13 – Přehled stavebních nákladů, tematická část B

Číslo záměru	Varianta	Délka trasy [km]	Celková cena (bez DPH)	Celková cena (včetně DPH)	Cena za km (bez DPH)
08, 51, 53	A1	15,710	3 347 010 177 Kč	4 049 882 314 Kč	213 049 661 Kč
	A2	17,290	3 338 101 270 Kč	4 039 102 537 Kč	193 065 429 Kč
11	A1	3,180	350 406 417 Kč	423 991 764 Kč	110 190 697 Kč
	A2	3,230	407 867 069 Kč	493 519 153 Kč	126 274 634 Kč
12	A1	2,090	119 152 404 Kč	144 174 408 Kč	57 010 719 Kč
	A2	2,110	265 751 098 Kč	321 558 829 Kč	125 948 388 Kč
17	A1	1,260	95 623 822 Kč	115 704 825 Kč	75 891 922 Kč
	A2	1,310	97 553 368 Kč	118 039 575 Kč	74 468 220 Kč
26	A1	3,020	159 795 526 Kč	193 352 586 Kč	52 912 426 Kč
	A2	4,440	203 599 606 Kč	246 355 524 Kč	45 855 767 Kč
27	A1	1,560	56 304 475 Kč	68 128 414 Kč	36 092 612 Kč
	A2	2,050	78 657 451 Kč	95 175 515 Kč	38 369 488 Kč
28	A1	1,730	107 983 085 Kč	130 659 533 Kč	62 417 968 Kč
	A2	1,720	153 107 740 Kč	185 260 365 Kč	89 016 128 Kč
	A3	1,990	156 891 179 Kč	189 838 326 Kč	78 839 788 Kč
57	A1	1,250	43 935 834 Kč	53 162 359 Kč	35 148 667 Kč
	A2	1,220	44 245 241 Kč	53 536 742 Kč	36 266 591 Kč
31	A1	6,310	783 563 699 Kč	948 112 076 Kč	124 178 082 Kč
	A2	4,630	765 646 769 Kč	926 432 590 Kč	165 366 473 Kč
34	A1	1,380	53 501 959 Kč	64 737 370 Kč	38 769 535 Kč
	A2	1,140	41 860 085 Kč	50 650 703 Kč	36 719 373 Kč
XX	A1	1,590	51 830 820 Kč	62 715 292 Kč	32 598 000 Kč
	A2	1,670	54 306 078 Kč	65 710 354 Kč	32 518 609 Kč
47, 54, 55	A1	1,330	62 393 168 Kč	75 495 733 Kč	46 912 156 Kč
56	A1	3,460	309 294 393 Kč	374 246 216 Kč	89 391 443 Kč
	A2	3,500	283 224 349 Kč	342 701 462 Kč	80 921 243 Kč

9.3 Náklady na údržbu a opravy

Ekonomické vyhodnocení je bráno jako rozdílové, do posouzení tedy vstupuje pouze ta část silniční sítě, která je realizována nad rámec nulové varianty. Uvažuje se, že většina stávající sítě zůstane i po realizaci průtahu nebo obchvatu funkční a bude třeba na ní provádět běžnou údržbu a opravy.

Tabulka 14 – Rekapitulace délek silniční sítě

Rekapitulace délek silniční sítě				
Ozn.	Popis varianty	Délka silniční sítě	Rozdíl délek	Tunelové úseky
		[km]	[km]	[km]
0A	Referenční pro varianty 1 až 7	343		
0B	Referenční pro varianty 8 a 9	229		
1	Průtah ve stávající stopě	361	17	1,300
2	Průtah severně od stávající I/6	361	18	2,285
3A	Kombinace variant 4 + 5 - přeložka tratě	370	26	1,780
3B	Kombinace variant 4 + 5 - demolice budov	370	26	1,780
4A	Malý obchvat podél tratě - přeložka tratě	374	30	0,170
4B	Malý obchvat podél tratě - demolice budov	374	30	0,170
5	Malý obchvat dle ZÚR	378	35	2,070
6	Severní obchvat	378	35	0,560
7	Superseverní obchvat	380	36	0,000
8	Jižní obchvat	274	45	6,540
9	Superjižní obchvat	280	52	14,895

Náklady na údržbu a opravy jsou pak uvažovány pro čtyřpruhovou silnici I. třídy, dle Rezortní metodiky, tab. 8.37 a tab. 8.38, náklady na tunelové úseky potom hodnotou 40,29 Kč/m/den pro jednu tunelovou troubu.

Nárůst provozních nákladů je nejvyšší u obou jižních variant, kde jsou nové úseky silnice nejdelší a jsou zde současně i nejdelší tunelové úseky.

9.4 Náklady na čas uživatelů

Náklady na čas jsou přímo úměrné dopravnímu výkonu vyjádřenému ve vozohodinách. Pro jejich určení byly převzaty výstupy dopravního modelu, které jsou vyjádřeny jako úspora času ve vozohodinách proti příslušné referenční variantě.

Tabulka 15 – Rekapitulace úspor času

Rekapitulace úspor času			
Ozn.	Popis varianty	Dopravní výkon	Úspora času
		[vozohod/rok]	[vozohod/rok]
0A	Referenční pro varianty 1 až 7	8 837 015	
0B	Referenční pro varianty 8 a 9	6 568 540	
1	Průtah ve stávající stopě	8 565 455	271 560
2	Průtah severně od stávající I/6	8 533 335	303 680
3A	Kombinace variant 4 + 5 - přeložka tratě	8 815 845	21 170
3B	Kombinace variant 4 + 5 - demolice budov	8 815 845	21 170
4A	Malý obchvat podél tratě - přeložka tratě	8 612 175	224 840
4B	Malý obchvat podél tratě - demolice budov	8 612 175	224 840
5	Malý obchvat dle ZÚR	8 853 075	-16 060
6	Severní obchvat	8 755 255	81 760
7	Superseverní obchvat	8 782 995	54 020
8	Jižní obchvat	6 253 910	314 630
9	Superjižní obchvat	6 249 530	319 010

Všechny varianty vyjma varianty 5 vykazují po realizaci úspory cestovního času. Ve variantách 1 až 7 jsou úspory dány vyšší cestovní rychlostí většího počtu vozidel s tím, že negativní vliv má délka trasy a délka tunelových úseků. U jižních variant 8 a 9 jsou úspory dány relativně malým počtem vozidel, která ujedou výrazně kratší dráhu, obvykle na trase Cheb (Sokolov) - Praha.

9.5 Provozní náklady vozidel

Provozní náklady vozidel jsou přímo úměrné dopravním výkonům vyjádřeným ve vozokilometrech. Pro jejich určení byly převzaty výstupy dopravního modelu, které jsou vyjádřeny jako úspora času ve vozokilometrech proti příslušné referenční variantě.

Tabulka 16 – Rekapitulace úspor vozokm

Rekapitulace úspor vozokm			
Ozn.	Popis varianty	Dopravní výkon	Úspora
		[vozokm/rok]	[vozokm/rok]
0A	Referenční pro varianty 1 až 7	616 197 015	
0B	Referenční pro varianty 8 a 9	475 477 470	
1	Průtah ve stávající stopě	612 160 480	4 036 535
2	Průtah severně od stávající I/6	611 380 475	4 816 540
3A	Kombinace variant 4 + 5 - přeložka tratě	616 362 360	-165 345
3B	Kombinace variant 4 + 5 - demolice budov	616 362 360	-165 345
4A	Malý obchvat podél tratě - přeložka tratě	623 245 165	-7 048 150
4B	Malý obchvat podél tratě - demolice budov	623 245 165	-7 048 150
5	Malý obchvat dle ZÚR	619 968 925	-3 771 910
6	Severní obchvat	626 555 350	-10 358 335
7	Superseverní obchvat	625 200 835	-9 003 820
8	Jižní obchvat	466 937 930	8 539 540
9	Superjižní obchvat	466 167 415	9 310 055

Varianty 1, 2, 8 a 9 vykazují po realizaci úspory dopravního výkonu ve vozokilometrech. Ve zbývajících variantách je úspora času vyvážena zvýšením počtu kilometrů, které vozidla musí absolvovat.

Náklady na provoz vozidel byly vzaty dle Rezortní metodiky, tab. 8.48.

9.6 Výsledky ekonomické analýzy

Výsledkem ekonomické analýzy je čistá současná hodnota (ENPV), která vstupuje jako jeden z parametrů do multikriteriální analýzy. S ohledem na způsob vyhodnocení MKA není důležitá výše ENPV, ale spíše její poměr vzhledem k ostatním variantám.

Tabulka 17 – Rekapitulace hodnot ENPV

Rekapitulace hodnot ENPV		
Ozn.	Popis varianty	ENPV
		[mil. Kč]
1	Průtah ve stávající stopě	-3 217
2	Průtah severně od stávající I/6	-7 607
3A	Kombinace variant 4 + 5 - přeložka tratě	-14 244
3B	Kombinace variant 4 + 5 - demolice budov	-13 628
4A	Malý obchvat podél tratě - přeložka tratě	-12 587
4B	Malý obchvat podél tratě - demolice budov	-11 813
5	Malý obchvat dle ZÚR	-17 504
6	Severní obchvat	-16 920
7	Superseverní obchvat	-16 378
8	Jižní obchvat	-35 443
9	Superjižní obchvat	-58 851

U žádné z variant nebyla zjištěna kladná hodnota ENPV, jde však pouze o orientační hodnotu, vzhledem ke zjednodušení výpočtu a vypuštění některých příznivých faktorů. Nejlepšího výsledku dosáhly varianty 1 a 2, s velkým odstupem nejhorší výsledek vykazují obě jižní varianty.

10 Multikriteriální porovnání vybraných alternativ obchvatu a variant přeložek silnic

Cílem multikriteriálního hodnocení je transformace různých ukazatelů, které vyjadřují vliv zkoumané dopravní stavby na své okolí, na vzájemně porovnatelnou základnu. Poté je pomocí váženého průměru možné ohodnotit společným ukazatelem každou z posuzovaných variant a je možné stanovit jejich pořadí.

Proti analýze nákladů a přínosů (CBA), která je zaměřena především na ekonomické kritérium, je multikriteriální analýza nástrojem pro řešení většího počtu různých cílů, které nelze vždy přesně kvantifikovat pomocí finančních nákladů a vah sociální prospěšnosti. Zároveň je možné do hodnocených kritérií zahrnout i vlivy, u kterých je obtížné nebo nemožné jejich finanční vyjádření a jejich zahrnutí do CBA tak není možné.

Výsledkem hodnocení bude pořadí hodnocených variant od nejvhodnější po nejméně vhodnou dle stanovených kritérií. Optimálním (nejvhodnějším) řešením je označena ta varianta, která nejlépe vyhovuje hodnocení podle sestaveného souboru kritérií.

Multikriteriální hodnocení na rozdíl od CBA nemá jasně definovanou hranici přijatelnosti a je proto vhodná pro porovnání více variant. Výsledek MKA pak slouží jako podklad pro rozhodnutí o výběru preferované trasy.

10.1 Kritéria MKA

Při výběru kritérií MKA byly zohledněny odlišnosti variant stavby z hlediska technického, ekonomického, z hlediska životního prostředí apod.

Tabulka 18 – Kritéria MKA

Kritéria MKA	
Ozn.	Popis
K1	Vedení trasy
K2	Stavebně technické řešení
K3	Dopravní obslužnost území
K4	Přírodní a územní podmínky
K5	Ekonomika stavby
K6	Vliv na obyvatele a návštěvníky
K7	Rychlost výstavby

Pro základní kritéria K1 až K7 je použita metoda FDMM (Forced Decision Matrix Method). Váha jednotlivých kritérií i hodnocení jednotlivých variant, zda splňují jednotlivé kritéria, se určuje párovým porovnáním. Znamená to, že při porovnání dvou kritérií je významnější z nich hodnoceno číslem 1 a méně významné číslem 0. Váha pro zvolená kritéria pak vychází následovně:

Tabulka 19 – Párové porovnání kritérií

Párové porovnání kritérií									
Ozn.	Popis	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	váha
K1	Vedení trasy		1	0	0	0	0	1	0,095
K2	Stavebně technické řešení	0		0	0	0	0	1	0,048
K3	Dopravní obslužnost území	1	1		0	0	0	1	0,143
K4	Přírodní a územní podmínky	1	1	1		1	1	1	0,286
K5	Ekonomika stavby	1	1	1	0		0	1	0,190
K6	Vliv na obyvatele a návštěvníky	1	1	1	0	1		1	0,238
K7	Rychlost výstavby	0	0	0	0	0	0		0,000

Jednotlivá kritéria jsou dále dělena na podkritéria, která pomáhají zpřesnit celkové ohodnocení varianty. Pro podkritéria je použita metoda DMM (Decision Matrix Method). Váha jednotlivých podkritérií je ohodnocena bodovou stupnicí od 1 po 10 (10 má největší váhu). Jako stupnice, podle které se hodnotí jednotlivé varianty, jsou zvoleny skutečné hodnoty vyjádřené v příslušných m.j., eventuelně údaj o splnění kritérií.

Bližší popis kritérií a podkritérií je v samostatném materiálu věnovaném návrhu multikriteriální analýzy.

10.2 Výsledek MKA

Popis jednotlivých variant dle kritérií MKA je na následující stránce, stejně jako vyhodnocení MKA. Nejlepšího hodnocení dosáhla varianta č. 2, následovaná variantou č. 1. Z výsledků hodnocení lze vysledovat, že čím dále od města je varianta navržena, tím horšího výsledku dosahuje. Je to dáno tím, že se vzrůstající vzdáleností klesá využitelnost stavby pro větší počet obyvatel a snižují se přínosy takového řešení. Výsledek je ovlivněn tím, že silnice I/6, resp. její přeložka plní tranzitní funkci pouze z části, ve své většině je využívána přímo obyvateli regionu a stává se nedílnou součástí dopravní sítě města. Úloha tranzitu je nejlépe pozorovatelná na jižních variantách, které se s výrazným odstupem umístily na posledních dvou příčkách.

Tabulka 20 – Vstupní hodnoty variant

Ozn.	Popis parametru	m.j.	Vstupní hodnoty variant													váha
			1 průtah	2 tunel-průtah	3A propojení 4+5	3B	4A malý-trat	4B	5 malý-ZÚR	6 severní	7 superseverní	8 jižní	9 superjižní			
A1	Délka trasy	[km]	1,860	2,512	5,660	5,660	11,446	11,439	10,247	14,809	16,446	23,966	28,336	10		
	Sklonové poměry	[m/km]	10	10	15	15	30	30	25	30	30	20	20	6		
	Křivolakost	[°/km]	85	60	70	70	40	40	75	50	35	15	15	2		
A2	Úseky bez možnosti předjíždění	[%]	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	6		
	Mosty	[m]	0	320	1 770	1 770	3 480	3 480	2 755	4 110	4 355	5 440	3 050	6		
	Tunely	[m]	1 300	2 285	1 780	1 780	170	170	2 070	560	0	6 540	14 895	10		
A3	Zemní práce	[tis. m ³]	303	338	462	462	1 609	1 609	1 310	2 765	3 275	3 615	4 640	2		
	Odlehčení stávající trasy	[%]	80%	90%	60%	60%	72%	72%	60%	67%	62%	8%	7%	10		
	Dopravní výkony vozokm	[vozokm]	1 677 152	1 675 015	1 688 664	1 688 664	1 707 521	1 707 521	1 698 545	1 716 590	1 712 879	1 664 815	1 662 704	2		
A4	Dopravní výkony vozohod	[vozohod]	23 467	23 379	24 153	24 153	23 595	23 595	24 255	23 987	24 063	23 349	23 337	5		
	Průchod zvláště chráněným územím	[km ²]	0,000	0,000	0,000	0,000	0,438	0,438	0,000	0,438	0,438	6,415	8,317	10		
	Průchod NATURA 2000 a ptačí oblastí	[km ²]	0,000	0,000	0,000	0,000	0,295	0,295	0,000	0,295	0,295	0,298	0,876	5		
	Průchod OPVZ	[km ²]	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	11,801	12,584	5		
	Průchod PLZ	[km ²]	2,823	3,217	4,542	4,544	8,577	8,577	7,162	10,594	11,577	11,028	11,313	8		
	Křížení prvků ÚSES	[ks]	5,000	5,000	7,000	7,000	16,000	16,000	11,000	15,000	21,000	27,000	32,000	3		
	Průchod CHLU, dobývacím územím	[km ²]	0,480	0,508	1,258	1,254	2,339	2,339	2,083	3,012	4,231	0,004	0,491	5		
A5	Sesuvná a poddolovaná území	[-]	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano	8		
	Zábor ZPF A PUPFL	[ha]	6,073	6,073	8,369	8,369	61,362	61,362	33,464	81,723	95,226	84,672	70,386	4		
	Čistá současná hodnota	[mil. Kč]	-3 216,802	-7 607,449	-14 244,109	-13 628,011	-12 586,559	-11 812,546	-17 503,537	-16 919,668	-16 378,099	-35 442,996	-58 851,118	10		
A6	Celkové investiční náklady	[mil. Kč]	4 979,379	8 981,919	12 169,657	11 553,560	11 570,598	10 796,584	13 675,037	13 377,927	13 433,378	33 562,031	49 851,282	5		
	Provozní náklady	[mil. Kč]	38,235	79,281	70,163	70,163	25,659	25,659	84,373	40,222	24,553	223,012	473,148	2		
	Obytná zástavba - bloková	[km ²]	0,191	0,358	0,281	0,285	0,137	0,140	0,149	0,000	0,000	0,000	0,000	10		
A7	Obytná zástavba - rodinné domy	[km ²]	0,059	0,122	0,215	0,213	0,179	0,178	0,307	0,199	0,083	0,090	0,048	8		
	Občanské vybavení, rekreace	[km ²]	0,135	0,178	0,294	0,289	0,224	0,221	0,342	0,262	0,079	0,308	0,308	5		
	Bariérový efekt	[km ²]	5,890	5,506	0,485	0,485	0,410	0,410	0,588	0,433	0,143	0,340	0,390	10		
A7	Hluk	[mil. Kč]	0,890	3,370	1,156	1,156	-2,527	-2,527	0,002	-3,501	-3,376	7,678	13,685	10		
	Emise	[mil. Kč]	0,000	3,612	-0,124	-0,124	-5,286	-5,286	-2,829	-7,769	-6,753	6,405	6,983	10		
	Demolice objektů	[ks]	0	7	13	23	3	12	14	0	0	0	0	2		
A7	Rychlost výstavby	[měs]	18	24	24	24	36	36	48	60	60	72	84	1		

Tabulka 21 – Vyhodnocení MIKA

Vyhodnocení MIKA												
Ozn.	Popis	váha	1 průtah	2 tunel-průtah	3A propojení 4+5	4A malý-trať	4B malý-trať	5 malý-ZÚR	6 severní superseverní	7 jižní superseverní	8 jižní	9 superjižní
A1	Vedení trasy	0,095	0,095	0,095	0,093	0,090	0,090	0,091	0,089	0,089	0,088	0,086
A2	Stavebně technické řešení	0,048	0,098	0,095	0,095	0,095	0,095	0,093	0,093	0,093	0,081	0,068
A3	Dopravní obslužnost území	0,143	0,111	0,120	0,093	0,104	0,104	0,093	0,099	0,095	0,045	0,044
A4	Přírodní a územní podmínky	0,286	0,097	0,097	0,096	0,092	0,092	0,095	0,091	0,090	0,079	0,074
A5	Ekonomika stavby	0,190	0,098	0,096	0,094	0,094	0,095	0,092	0,093	0,093	0,082	0,071
A6	Vliv na obyvatele a návštěvníky	0,238	0,089	0,089	0,091	0,090	0,089	0,088	0,088	0,092	0,099	0,094
A7	Rychlost výstavby	0,000	0,096	0,095	0,095	0,093	0,093	0,090	0,088	0,088	0,085	0,083
Vážený průměr kritérií		1,000	0,0971	0,0980	0,0937	0,0936	0,0935	0,0920	0,0917	0,0916	0,0806	0,0746
Pořadí variant			2	1	3	5	6	7	8	9	10	11

11 Závěrečné shrnutí a doporučení

Hlavním cílem III. etapy - Návrh bylo doporučit koncepci rozvoje systému silniční dopravy v řešeném (návrhovém) území pro tematické okruhy A i B, resp. v jejím kompletním propojení. Závěr z doporučení a jeho odůvodnění je součástí odstavce 11.2.

V průběhu zpracování Zpracovatel navrhl a projednal s Pořizovatelem scénáře vývoje dopravy a rozvoje funkčních ploch, které jsou stručně popsány v rámci odstavce 4. této textové části. Jejich kompletní a podrobný rozsah je uveden v materiálu, který byl zpracován v rámci II. etapy – Ověření zadání, příloha č. 1 – Návrh scénářů vývoje dopravní poptávky a uspořádání silniční sítě. Během prací na III. etapě Pořizovatel schválil scénáře vývoje dopravy.

Dále došlo ke zpracování základních návrhů úprav a přeložek komunikací pro tematické okruhy A a B v podrobnostech technické studie. V rámci devíti variant tematické části A (viz. odstavec 5. této textové části) a třinácti záměrů tematické části B (viz. odstavec 6. této textové části) bylo vypracováno pro každou variantu záměru směrové a výškové řešení jednotlivých návrhů, kategorie a na základě dalších parametrů i dovolená rychlost.

V rámci zpracování variant tematické části A, které nutně předcházely řešení záměrů tematické části B, bylo řešení devíti variant konzultováno na dotčených obcích, se správci komunikací a dalšími vybranými subjekty dle předchozího upřesnění Pořizovatelem. Stručné shrnutí z těchto projednání je uvedeno v odstavci 7 této textové části. Projednání jednotlivých záměrů a rozsahu navrhovaných úprav v rámci tematické části B bylo projednáno na pravidelných výrobních výborech pouze s Pořizovatelem.

Dále bylo nutné zpracování dopravních modelů výhledových stavů pro jednotlivé varianty úprav silniční sítě a pro vybrané scénáře rozvoje funkčních ploch. Popis dílčích výsledků a jejich zpracování je součástí odstavce 8. a 9. této textové části.

Současně bylo zpracováno analytické vyhodnocení alternativ, stanovení vlivu navrhovaných úprav na území dle hledisek multikriteriálního hodnocení, samostatně pro tematické okruhy A a B, viz. následující odstavec 11.1.

Pro objektivní doporučení vybrané varianty řešení bylo v předstihu navrženo a v rámci II. etapy schváleno Pořizovatelem multikriteriální hodnocení pro oba tematické okruhy A a B. Rozsah a náplň multikriteriální analýzy je pak podrobněji popsáno v rámci odstavce 10.

Grafickými výstupy III. etapy jsou výkresy a schémata popisující navržené variantní řešení během jejího zpracování, doporučenou koncepci silniční sítě, kartogramy intenzit z dopravního modelu jednotlivých variant, výkresy detailů technického řešení jednotlivých variant. Hlavním výkresem je pak problémový výkres navržené silniční sítě a koordinační výkres kompletní navržené silniční sítě.

11.1 Závěry z komplexního posouzení stávající i navrhované silniční sítě

Vyhodnocení stávající silniční sítě probíhalo hned z několika ohledů a následně byl zpracován Problémový výkres (Grafická část, I. etapa), který vyznačoval problémová místa sítě. Popis problémů byl rovněž souhrnně uveden v I. etapě Územní studie v její Textové části.

Nejdříve byla stanovena posuzovaná síť z hlediska její rozsahu na základě zadání, tzn. v řešeném území. Oblast byla rovněž přizpůsobena pro potřeby zpracování dopravního modelu tak, aby všechny změny v intenzitách dopravy vyvolané zanesením libovolné nové přeložky silnice nebo úpravy stávající komunikační sítě v návrhovém území proběhly na zahrnuté síti. Vzhledem k tomu byla oblast oproti původnímu zadání rozšířena a to především v jižní části, tzn. se zahrnutím obcí Toužim, Teplá, Otročin a Mnichov.

Ve stanovené oblasti byly posuzovány veškeré silniční komunikace, tedy dálnice a silnice I. třídy, II. třídy, III. třídy a v rámci dopravního modelu i vybrané místní komunikace především ve městech Karlovy Vary, Ostrov a Sokolov. Byly prověřeny jejich návaznosti v rámci Karlovarského kraje i mimo něj, napojení řešeného území na významná sídla v okolním středoevropském prostoru i vazby v rámci řešeného území. Celá silniční síť byla prozkoumána, ať už osobně nebo s využitím veřejně dostupných mapových služeb. V rámci dopravních charakteristik byly zjišťovány parametry jednotlivých úseků komunikací, jako dovolená rychlost, směrové a výškové vedení, šířkové uspořádání nebo možnosti předjíždění. U křižovatek bylo prozkoumáno jejich uspořádání, přednosti v jízdě nebo počty pruhů. Dále byly zkoumány územní charakteristika, územní střety (s limity využití území), dopravní závady, průchod zastavěným územím a vazba na záměry (dopravní i nedopravní).

Část údajů o silniční síti (především v rámci dopravních charakteristik) byla využita při tvorbě dopravního modelu, kde údaje o zahrnutých komunikacích slouží jako jedna ze vstupních datových vrstev. Další využití bylo při analýze problematických míst sítě, kde údaje o jednotlivých úsecích komunikací sloužily pro stanovení jejich orientační kapacity. Údaje o dopravních závadách a územních střetech sloužily k identifikaci problémů na stávající silniční síti, které pak byly dále zkoumány. Souhrn základních údajů o silniční síti byl součástí I. etapy zpracování Územní studie.

Zjišťované problémy jsou uvedeny v odstavci 3 této textové části, včetně uvedení závěrů o stávající silniční síti s rozdělením na jednotlivé silniční komunikace v řešeném území.

V rámci navrhované silniční sítě bylo postupováno tak, že nejdříve byla řešeno vedení silnice I/6 na území K. Varů a okolí v rámci tematické části A. Následně po vybrání doporučeného vedení silnice I/6 byla doplněna síť okolních a navazujících silničních komunikací řešených v rámci tematické části B.

V rámci III. etapy zpracování bylo prověřováno v rámci tematické části A celkem 9 variant řešení vedení silnice I/6 na území Karlových Varů. Jedná se o dvě varianty, které řeší vedení silnice I/6 průtahovou kapacitní komunikací. Dalších pět variant řeší vedení silnice I/6 jako severní obchvat Karlových Varů, resp. dvě varianty jsou řešeny v trase jižního obchvatu Karlových Varů.

11.1.1 VARIANTA č.1 – Úprava průtahu silnice I/6

Vedení trasy

Tvar základní komunikační kostry maximálně respektuje současný stav zejména vedením vnitroměstského úseku silnice I/6 ve stopě stávající trasy. K ní je pro dokompletování sítě připojena pouze přeložka silnice II/220.

Zachování silnice I/6 v původní trase po levém břehu Ohře protínající širší centrum města Karlovy Vary může paradoxně pozitivně ovlivnit urbanistickou strukturu města a jeho centra. Nutné odclonění tranzitní trasy ukrytím do podpovrchového úseku a tímto vyvolaná humanizace povrchového prostoru bude mít značný iniciační význam pro urbanistický rozvoj – revitalizaci městské struktury na levém břehu Ohře.

Přítom varianta č.1 má minimalizovaný dopad do nezastavěného přírodního zázemí města – vlivy na životní prostředí, bariérový efekt, faktický zábor PF i blokaci rozvojových pozemků. Tyto negativní faktory se projeví částečně pouze u přeložky silnice II/220. Negativní faktor může být spatřován i v neexistenci přiměřené objízdny trasy – toto je řešeno v závěrečném doporučení pro úpravu vedení silnice II/220 v rámci části doporučení pro ÚPD, viz. odstavec 12.3.1.

Podpovrchová trasa vedená v původní stopě je nejkratší a výškově nejméně členitá, proto přirozeně převezme tranzitní dopravu silnice I/6, kterou skryje pod povrch. Vzhledem k těžištní poloze v blízkosti a podstatné části důležitých cílů však převezme i nejvyšší podíl vnitroměstské tranzitní dopravy.

To umožní na uvolněném povrchu dotvořit strukturu městských prostorů humanizovanou sběrnou komunikací – městskou třídou. Ta přirozeně propojí ostatní významově odpovídající městské třídy – stávající Chebský most do centra města, Ostrovský most do lázeňské zóny a její protilehlé rameno do předprostoru horního nádraží, připravovaný most v prodloužení Charkovské ulice k dolnímu nádraží a protilehlou přeložku silnice II/220. Tím dojde k zeslabení bariérového efektu stávající trasy silnice I/6 na úroveň městských ulic.

Nová povrchová městská třída současně definuje kompoziční osu veřejného prostranství. To se stane těžištěm výstavby na levém břehu Ohře a umožní tak přiblížit – propojit urbánní strukturu pravobřežní a levobřežní části města.

Určitou míru zklidnění původní trasy silnice I/6 umožní i ostatní varianty územní studie, avšak ne jako opatření přímo vyvolané navrženým řešením. Toto zklidnění však nebude vyvolanou nutností základního dopravního řešení a k jeho realizaci už nemusí být vůle ani prostředky. Navíc míra očištění původní trasy od především vnitroměstské tranzitní dopravy bude závislá na razantnosti zklidňujících opatření a vzdálenosti zvolené dopravní trasy od těžiště města.

Obecně ve všech severních variantách se navrhuje úprava napojení silnice I/20 na silnici I/6 v zásadě stejným způsobem.

Stavebně technické řešení

Budování silnice I/6 v původní stopě v podpovrchovém řešení částečně zakrytém novou městskou sběrnou komunikací bude stavebně i logisticky vysoce náročné. Vzhledem k neexistenci přiměřených objízdných tras pro tranzitní dopravu bude výstavba pravděpodobně rozdělena na etapy po jednotlivých jízdnicích pásech (nejdříve ve směru na Prahu levá, resp. pravá polovina směrově dělené čtyřpruhové komunikace). Tak bude možno po celou dobu realizace zachovat dopravní obsluhu navazující zástavby i dopravní propojení do sítě městských komunikací.

Budování silnice II/220 částečně v raženém tunelu a převážně ve volném prostoru příměstské krajiny bude stavebně i logisticky standardně náročné.

Dopravní obslužnost území

Průtahová trasa silnice I/6 nepřispěje k lepšímu dopravnímu napojení stabilizovaných i rozvojových ploch severního sektoru města očekávanému od obchvatových variant. Charakter rychlostní čtyřpruhové komunikace s řídko umístěnými mimoúrovňovými křižovatkami však charakteru a nízké kapacitě těchto rozvojových ploch neodpovídá. Stávajícími obyvateli těchto prostorů jsou navíc obchvatové trasy vnímány standardně spíše jako nežádoucí zátěž území.

K dopravní obsluze stabilizovaných i rozvojových ploch severního sektoru města částečně přispěje navazující přeložka silnice II/220. Trasa je přemístěná mimo stísněné prostory historických center městských částí, avšak v přímém dosahu rozvojových ploch. Vzhledem ke své zátěži a charakteru dvoupruhové komunikace s hustěji umístěnými úrovněnými křižovatkami bude přirozeně sloužit jejich obsluze.

Specifikem varianty č.1 je možnost zakončit východní konec nové městské třídy vedené nad podpovrchovým úsekem průtahu I/6 přirozeným napojením jižním směrem přes Ostrovský most do lázeňské zóny a severním směrem do Nákladní ulice případně i novou tunelovou propojkou do lokálního centra za horním nádražím.

Zachování kapacitní dopravy ve stávající páteřní ose města významně přispěje ke zlepšení dopravní obsluhy centrálních a dalších navazujících ploch. Omezení zavádění zbytné dopravy do vybraných prostor bude závislé na míře zklidňujících opatření na městské uliční síti. Krátká připojení na kapacitní dopravní trasu z těchto prostor naopak plynule odvedou maximální podíl pro toto území potřebné dopravy.

Zachování tranzitní trasy v původním koridoru v těsném kontaktu s centrem města umožní atraktivní umístění stanovišť systému P+R, P+G a základů sdílených resp. autonomních aut v těžišti poptávky, což zvýší okruh jejich uživatelů jak z řad obyvatel města tak jeho návštěvníků.

Přírodní a územní podmínky

Silnice I/6 realizovaná v původní stopě podpovrchovým úsekem zakrytým novou sběrnou komunikací – městskou třídou má minimalizovaný dopad do nezastavěného přírodního zázemí města. Totéž platí pro dotčení limitů využití území novou trasou, které je minimalizované na případy řešené již stávající trasou komunikace (OPPLZ).

Rovinatá krátká trasa podpovrchového úseku znamená minimalizaci bariérového efektu, spotřeby PHM, produkce hluku a exhalací, jízdní doby, záboru PF, zásahu do krajinného rázu, urbanistické struktury okrajů města.

Argumenty na podporu krátké vnitroměstské trasy silnice I/6 podle varianty č.1 jsou očekávané zdražování pohonných hmot vč. elektrické energie, eliminace bariérového efektu a záboru městského prostoru podpovrchovým řešením, eliminace znehodnocení půdního fondu a dotčení krajinného rázu.

Argument očekávané modernizace autoparku i stavebních konstrukcí, která povede ke snižování hlukové a emisní zátěže se uplatňuje cca shodně ve prospěch všech variant, když při hodnocení stojí kontakt se zástavbou proti rozsahu zasaženého území.

Přeložka silnice II/220 realizovaná převážně ve volném prostoru příměstské krajiny má standardní dopad do nezastavěného přírodního zázemí města i dotčených limitů využití území. Hlavní potenciální problém – bariérový efekt je eliminován návrhem trasy částečně v raženém tunelu a částečně v souběhu se stávající železniční tratí.

Ekonomika stavby

Náklady na jednotky stavby podpovrchové trasy silnice I/6 zakryté sběrnou komunikací – městskou třídou budou nadstandardní. S ohledem na její minimalizovaný rozsah oproti obchvatovým variantám, které vesměs obsahují rozsáhlé mostní a tunelové úseky, bude celkový investiční náklad nejnižší. Je třeba zvážit také rizikovou nutnost a současně příležitost sdružení finančních zdrojů (ČSFDI, KÚKVK, SMK, ...).

Vzhledem k minimalizované délce základní trasy silnice I/6 i doplňkové přeložky silnice II/220 obsažené v obdobném rozsahu vesměs ve všech variantách územní studie lze očekávat ještě vyšší přínosy varianty č.1 z hlediska dlouhodobých provozních nákladů.

Významným přínosem varianty č.1 je vyvolání bezprostředního impulzu k řešení dlouhodobé potřeby revitalizace a urbanizace levobřežního prostoru města. To bude vyvolaná investice zřejmě vyššího řádu a delšího časového horizontu než vlastní realizace komunikace. Nahrzení průtahu silnice I/6 městskou třídou včetně napojení uliční sítě města a přeložek inženýrských sítí vytvoří nezbytný základ pro tuto transformaci spojenou s výrazným zhodnocením rozsáhlých pozemků.

Vliv na obyvatele a návštěvníky

V závislosti na zvoleném způsobu výstavby může mít realizace varianty č.1 a na ni navazujících výše uvedených příležitostí spočívajících v revitalizaci dotčeného území nejvyšší dočasný negativní dopad na fungování širšího centra města, život jeho obyvatel i pohodu návštěvníků.

Za nejvýznamnější pozitivní faktor lze však nehledě na příznivé technicko-ekonomické ukazatele považovat přínos realizace varianty č.1 pro následné trvalé užívání levobřežní části města jeho obyvateli a pro vnímání obrazu města jeho návštěvníky. Ten je zajištěn pouze v této variantě, která přímo vyvolá nutnost revitalizace koridoru dotčeného touto trasou po jejím dokončení.

Rychlost výstavby

Vzhledem ke stavební i logistické náročnosti může být očekávána nadstandardní doba realizace varianty č.1. Na druhé straně s ohledem na neexistenci objízdných tras v době realizace a omezené možnosti etapizace může být vyvíjen tlak na mimořádné vzepětí všech zainteresovaných subjektů a zdrojů k dosažení maximálního zkrácení doby realizace.

Realizační rizika

Varianta č.1 neřeší všechny závady stávající trasy průtahu silnice I/6 řešeným územím ani neodpovídá na politické prohlášení o budoucím vývoji – snížení rychlosti ve směrových obloucích v prostoru Olšových Vrat, v tunelových úsecích, homogenita trasy silnice I/6 (D6).

Přerušování homogenní kategorie dálnice D6 v celém průběhu řešeným územím v případě zachování vnitroměstského průtahu není specifickým negativním faktorem varianty č.1, protože ani trasa velkého obchvatu není vzhledem k vysokým nákladům ministerstvem dopravy ČR zařazena jako úsek dálnice D6.

Varianta č.1 je soustředěná především na tvorbu města, urbanistickou ekonomii a reálné přínosy rozvoji regionu.

11.1.2 VARIANTA č.2 – Tunelové řešení průtahu silnice I/6

Vedení trasy

Tvar základní komunikační kostry maximálně respektuje současný stav zejména vedením vnitroměstského úseku silnice I/6 podél stopy stávající trasy. K ní je pro dokončování sítě připojena pouze přeložka silnice II/220.

Zachování silnice I/6 v cca původní trase po levém břehu Ohře protínající širší centrum města Karlovy Vary může paradoxně pozitivně ovlivnit urbanistickou strukturu města a jeho centra. Nutné odclonění tranzitní trasy ukrytím do tunelového úseku a tímto umožněná humanizace povrchového prostoru bude mít značný iniciační význam pro urbanistický rozvoj – revitalizaci městské struktury na levém břehu Ohře.

Přítom varianty č.2 má minimalizovaný dopad do nezastavěného přírodního zázemí města – vlivy na životní prostředí, bariérový efekt, faktický zábor PF i blokaci rozvojových pozemků. Tyto negativní faktory se projeví částečně pouze u přeložky silnice II/220. Přiměřené objízdné trasy pak bude představovat humanizovaný stávající průtah městské sběrné komunikace, případně upravené vedení silnice II/220 řešené v závěrečném doporučení pro úpravu územní studie.

Tunelová trasa vedená v souběhu s původní stopou je nejkratší a výškově nejméně členitá, proto přirozeně převezme tranzitní dopravu silnice I/6, kterou skryje pod povrch. Vzhledem k těžištní poloze v blízkosti a podstatné části důležitých cílů převezme i vyšší podíl vnitroměstské tranzitní dopravy. S ohledem na nižší počet a nevýhodný tvar křižovatkových napojení bude tento podíl nižší než u varianty č.1.

Tunelové řešení umožní na uvolněném povrchu dotvořit strukturu městských prostorů humanizovanou sběrnou komunikací – městskou třídou vytvořenou z části stávajícího průtahu silnice I/6. Ta přirozeně propojí ostatní významově odpovídající městské třídy – stávající Chebský most do centra města, připravovaný most v prodloužení Charkovské ulice k dolnímu nádraží a protilehlou přeložku silnice II/220, případně i Ostrovský most do lázeňské zóny a jeho protilehlé rameno do Nákladní ulice. Tím dojde k zeslabení bariérového efektu stávající trasy silnice I/6 v centru města na úroveň městských ulic.

Nová povrchová městská třída současně definuje kompoziční osu veřejného prostranství. To se stane těžištěm výstavby na levém břehu Ohře a umožní tak přiblížit – propojit urbánní strukturu pravobřežní a levobřežní části města.

Na rozdíl od varianty č.1 humanizace původní zklidněné trasy I/6 nebude opatřením přímo vyvolaným navrženým tunelovým řešením - k její realizaci už nemusí být vůle ani prostředky.

Stavebně technické řešení

Budování silnice I/6 v souběhu s původní stopou v tunelovém řešení nezávislém na úpravách původní trasy – nové městské sběrné komunikace bude stavebně i logisticky méně náročné, než u varianty č.1. Vzhledem k existenci přiměřené objízdné – původní trasy pro tranzitní dopravu mezi oběma staveništi portálů tunelu bude výstavba relativně nezávislá na funkčnosti dopravní kostry. Rovněž bude možno po celou dobu realizace tunelu zachovat dopravní obsluhu navazující zástavby i dopravní propojení do sítě městských komunikací.

Budování silnice II/220 částečně v raženém tunelu a převážně ve volném prostoru příměstské krajiny bude stavebně i logisticky standardně náročné.

Dopravní obslužnost území

Průtahová trasa silnice I/6 nepřispěje k lepšímu dopravnímu napojení stabilizovaných i rozvojových ploch severního sektoru města očekávanému od obchvatových variant. Charakter rychlostní čtyřpruhové komunikace s řídce umístěnými mimoúrovňovými křižovatkami však charakteru a nízké

kapacitě těchto rozvojových ploch neodpovídá. Stávajícími obyvateli těchto prostorů jsou navíc obchvatové trasy vnímány standardně spíše jako nežádoucí zátěž území.

K dopravní obsluze stabilizovaných i rozvojových ploch severního sektoru města částečně přispěje navazující přeložka silnice II/220. Trasa je přemístěná mimo stísněné prostory historických center městských částí, avšak v přímém dosahu rozvojových ploch. Vzhledem ke své zátěži a charakteru dvoupruhové komunikace s hustěji umístěnými úrovnovými křižovatkami bude přirozeně sloužit jejich obsluze.

Zachování kapacitní dopravy ve stávající páteřní ose města významně přispěje ke zlepšení dopravní obsluhy ploch navazujících na centrum města. V závislosti na způsobu napojení tunelu přispěje i ke zklidnění vlastního centra. Omezení zavádění zbytné dopravy do vybraných prostor bude závislé na míře zklidňujících opatření na městské uliční síti. Krátká připojení na kapacitní dopravní trasu z těchto prostor naopak plynule odvedou maximální podíl pro toto území potřebné dopravy.

Zachování tranzitní trasy v původním koridoru v těsném kontaktu s centrem města umožní atraktivní umístění stanovišť systému P+R, P+G a základěn sdílených resp. autonomních aut v těžišti poptávky, což zvýší okruh jejich uživatelů jak z řad obyvatel města tak jeho návštěvníků.

Přírodní a územní podmínky

Silnice I/6 realizovaná tunelovým úsekem v souběhu s původní trasou přeměněnou na sběrnou komunikaci – městskou třídu má minimalizovaný dopad do nezastavěného přírodního zázemí města. Totéž platí pro dotčení limitů využití území novou trasou, které je minimalizované na případy řešené již stávající trasou komunikace (OPPLZ).

Rovinatá krátká trasa podpovrchového úseku znamená minimalizaci bariérového efektu, spotřeby PHM, produkce hluku a exhalací, jízdní doby, záboru PF, zásahu do krajinného rázu, urbanistické struktury okrajů města.

Argumenty na podporu krátké vnitroměstské trasy silnice I/6 podle varianty č.2 jsou očekávané zdražování pohonných hmot vč. elektrické energie, eliminace bariérového efektu a záboru městského prostoru tunelovým řešením, eliminace znehodnocení půdního fondu a dotčení krajinného rázu.

Přeložka silnice II/220 realizovaná převážně ve volném prostoru příměstské krajiny má standardní dopad do nezastavěného přírodního zázemí města i dotčených limitů využití území. Hlavní potenciální problém – bariérový efekt je eliminován návrhem trasy částečně v raženém tunelu a částečně v souběhu se stávající železniční tratí.

Ekonomika stavby

Náklady na jednotky stavby tunelové trasy silnice I/6 budou nadstandardní. S ohledem na její minimalizovaný rozsah oproti obchvatovým variantám, které vesměs obsahují rozsáhlé mostní a tunelové úseky, bude celkový investiční náklad nižší.

Vzhledem k minimalizované délce základní trasy silnice I/6 i doplňkové přeložky silnice II/220 obsažené v obdobném rozsahu vesměs ve všech variantách územní studie lze očekávat ještě vyšší přínosy varianty č.2 z hlediska dlouhodobých provozních nákladů.

Významným přínosem varianty č.2 je částečně navazující vyvolání impulzu k řešení dlouhodobé potřeby revitalizace a urbanizace levobřežního prostoru města. To bude propojená investice zřejmě vyššího řádu a delšího časového horizontu než vlastní realizace tunelové trasy komunikace I/6. Přeměna úseku silnice I/6 na městskou třídu včetně napojení uliční sítě města a přeložek inženýrských sítí vytvoří nezbytný základ pro transformaci území spojenou s výrazným zhodnocením rozsáhlých pozemků.

Vliv na obyvatele a návštěvníky

V závislosti na zvoleném způsobu výstavby může mít realizace varianty č.2 vysoký dočasný negativní dopad na fungování širšího centra města, život jeho obyvatel i pohodu návštěvníků.

Za nejvýznamnější pozitivní faktor lze považovat příznivé technicko-ekonomické ukazatele. Přínos realizace příležitostí navazujících na realizaci varianty č.2 – revitalizace části stávající trasy průtahu silnice I/6 pro následné trvalé užívání levobřežní části města jeho obyvateli a pro vnímání obrazu města jeho návštěvníky je cca shodný s ostatními variantami kromě varianty č.1, kde se jedná o přímo vyvolané úpravy.

Rychlost výstavby

Vzhledem ke stavební náročnosti může být očekávána nadstandardní doba realizace varianty č.2. To však nemusí být pro budování vlastních tunelových tubusů při zvládnutém napojení na stávající silniční síť zásadní problém.

Realizační rizika

Varianta č.2 neřeší všechny závady stávající trasy průtahu silnice I/6 řešeným územím ani neodpovídá na politické proklamace o budoucím vývoji – snížení rychlosti ve směrových obloucích v prostoru Olšových Vrat, v tunelových úsecích, homogenita trasy silnice I/6 (D6).

Přerušení homogenní kategorie dálnice D6 v celém průběhu řešeným územím v případě zachování vnitroměstského průtahu není specifickým negativním faktorem varianty č.2, protože ani trasa velkého obchvatu není vzhledem k vysokým nákladům ministerstvem dopravy ČR zařazena jako úsek dálnice D6.

Varianta č.2 je soustředěná především na technicko-ekonomicky příznivé dopravní řešení, urbanistickou ekonomii a reálné přínosy rozvoji regionu.

11.1.3 VARIANTA č.3 – Propojení variant č. 4 a 5 v místní části Sedlec

Vedení trasy

Vedení silnice I/6 v nové trase je vzájemným propojením (kombinací) dílčích částí tzv. malých severních obchvatů řešených samostatně ve variantách č. 4 a 5. Napojení na stávající průtah v ZÚ je před stávající MÚK Rybáře, dále pokračuje trasa severně přestavbou stávající MÚK Rybáře s preferencí (vedení hlavní komunikace přeložky sil.I/6) po obchvatové trase následně v souběhu s železniční tratí (podvariantně s posunem – přeložkou železniční trati/zachování trati s vyvolanou demolicí stávající zástavby), křížením stávající silnice III/2201 v části Sedlec a mostní estakádou s následnou změnou směru v místní části Bohatic. Nová obchvatová trasa je vedena částí Bohatice v raženém dvou tubusovém tunelu s vjezdovým a výjezdovým portálem. V KÚ se pak obchvat napojuje přes nově vybudovanou okružní křižovatku do upravené MÚK Bohatice.

Tvar základní komunikační kostry představuje kompromis mezi průtahem okrajovými částmi městského prostoru, resp. obchvatem jádrového území města – „supermalý obchvat“. Na východním okraji městské zástavby navazuje na stávající trasu silnice I/6 v MÚK Bohatice a sleduje dříve prověřovanou trasu „malého obchvatu“, na západním okraji se oproti ní přimyká k železniční trati se zaústěním do MÚK Rybáře.

K trase „supermalého obchvatu“ je na severním okraji v MÚK Sedlec pro dokončení základní komunikační kostry připojena přeložka silnice II/220, jejíž provoz je západním a východním směrem převeden na obchvat silnice I/6.

Trasa „supermalého obchvatu“ využívá části koridorů dlouhodobě více či méně úspěšně chráněných před zástavbou. S ohledem na zátěž, charakter a technické parametry silnice I/6 jsou dílčí úseky navrženy jako tunelové – Bohatice, nebo mostní – Sedlec, Rybáře. Současně je omezen počet křižovatkových napojení, čímž je potlačen přírůstek trasy pro dopravní obsluhu okrajového území města.

Přitom varianta č.3 má i přes vedení poměrně urbanizovaným prostorem značný dopad do nezastavěného zázemí města – vlivy na životní prostředí, bariérový efekt, faktický zábor PF i blokaci rozvojových pozemků. Tyto negativní faktory se projeví i u přeložky silnice II/220.

Přiměřenou objízdou havarijnou trasu bude představovat stávající průtah silnice I/6 humanizovaný na sběrnou komunikaci – městskou třídu.

Trasa „supermalého obchvatu“ propojuje stávající úseky silnice I/6 vstupující do města na východě i západě v hlubokém údolí Ohře. Je středně dlouhá, avšak výškově značně členitá. Přesto vzhledem ke své poloze – vzdálenosti od centra převezme maximální podíl tranzitní dopravy silnice I/6. Vzhledem k přimknutí i k okrajovým částem města převezme i určitý podíl vnitroměstské tranzitní dopravy limitovaný počtem křižovatkových napojení.

Stavebně technické řešení

Budování silnice I/6 v trase „supermalého obchvatu“ nezávislé na úpravách původní trasy silnice I/6 – nové sběrné komunikace (městské třídy) bude při započtení tunelových a mostních úseků stavebně nadstandardně náročné. Vzhledem existenci přiměřené objízdné trasy pro tranzitní dopravu mezi oběma napojovacími body bude výstavba relativně nezávislá na funkčnosti dopravní kostry dotčeného území.

Budování silnice II/220 převážně ve volném prostoru příměstské krajiny bude stavebně i logisticky standardně náročné.

Dopravní obslužnost území

Trasa „supermalého obchvatu“ silnice I/6 charakteru rychlostní čtyřpruhové komunikace s řídko umístěnými mimoúrovňovými křižovatkami pouze omezeně přispěje k lepšímu dopravnímu napojení stabilizovaných i rozvojových ploch severního sektoru města. Prioritně tranzitní význam komunikace neodpovídá charakteru a nízké kapacitě těchto ploch. Stávajícími obyvateli těchto prostorů je navíc obchvatová trasa vnímána obecně spíše jako nežádoucí zátěž území.

K dopravní obsluze stabilizovaných i rozvojových ploch severního sektoru města nepřispěje ani navazující přeložka silnice II/220, jejíž provoz je od MÚK Sedlec převeden na obchvat silnice I/6.

Přenesení kapacitní tranzitní dopravy na okraj jádrového území města přispěje k odstranění podstatné části tranzitní dopravy. Omezení zavádění zbytné dopravy do vybraných prostor centra města bude závislé na míře zklidňujících opatření na městské uliční síti. Krátká připojení na kapacitní dopravní trasu z těchto prostor naopak plynule odvedou maximální podíl pro toto území potřebné dopravy.

Přiblížení napojovacích bodů na základní silniční síť „supermalého obchvatu“ centru města umožní rovněž atraktivní umístění stanovišť systému P+R, P+G a základěn sdílených resp. autonomních aut v těžišti poptávky, což zvýší okruh jejich uživatelů jak z řad obyvatel města tak jeho návštěvníků.

Přírodní a územní podmínky

Silnice I/6 realizovaná v trase „supermalého obchvatu“ bude mít značný, nikoliv však fatální dopad do nezastavěného i zastavěného území města (spíše než do volné krajiny). Dotčení limitů využití území novou trasou je dáno využíváním proluk v příměstské zástavbě, které často zůstávají nezastavěné právě z důvodů omezení těmito limity.

Středně dlouhá a výškově poměrně členitá trasa „supermalého obchvatu“ znamená značné uplatnění bariérového efektu, vysoké spotřeby PHM, produkce hluku a exhalací, jízdní doby, záboru PF, dotčení urbanistické struktury okrajů města. Navíc v západní části města v Rybářích, kde prochází podél železniční trati poměrně hustou zástavbou, má charakter městského průtahu. Tomu význam silnice I/6 neodpovídá z hlediska obslužnosti území i míry negativních vlivů.

Argumenty na podporu trasy „supermalého obchvatu“ podle varianty č.3 jsou eliminace bariérového efektu a záboru městského prostoru částečným tunelovým řešením a souběhem se stávající železniční

tratí, eliminace znehodnocení půdního fondu a dotčení krajinného rázu umístěním do proluk zastavěného území. Přijetím varianty č.3 bude možno opustit územní hájení koridoru trasy velkého obchvatu města Karlovy Vary a tím uvolnit rozvojový potenciál sousedních příměstských sídel.

Přeložka silnice II/220 realizovaná převážně ve volném prostoru příměstské krajiny má standardní dopad do nezastavěného přírodního zázemí města i dotčených limitů využití území.

Ekonomika stavby

Náklady na jednotky stavby pozemní, mostní a tunelové části trasy „supermalého obchvatu“ silnice I/6, vč. přeložky úseku železniční trati budou v průměru nadstandardní. S ohledem na její střední rozsah dosáhne její celková investiční náročnost pravděpodobně rovněž střední hodnoty.

Vzhledem ke střední délce základní trasy silnice I/6 a zkrácení trasy doplňkové přeložky silnice II/220 lze očekávat i přes výškovou členitost trasy i střední náročnost varianty č.3 z hlediska dlouhodobých provozních nákladů.

Významným přínosem varianty č.3 je vysoký podíl tranzitní dopravy vymístěné z prostoru širšího centra města při zachování těsného kontaktu s napojovacími body trasy a umožnění řešení dlouhodobé potřeby revitalizace a urbanizace levobřežního prostoru města.

Vliv na obyvatele a návštěvníky

V závislosti na zvoleném způsobu výstavby může mít realizace varianty č.3 vysoký dočasný negativní dopad na fungování severního sektoru města a život jeho obyvatel. Lze ji však budovat etapovitě a doplnit ochrannými opatřeními vůči poměrně řídké zástavbě dotčeného území.

Za nejvýznamnější pozitivní faktor lze považovat příznivé technicko-ekonomické ukazatele. Přínos příležitostí navazujících na realizaci varianty č.3 – revitalizace stávající trasy průtahu silnice I/6 pro následné trvalé užívání levobřežní části města jeho obyvateli a pro vnímání obrazu města jeho návštěvníky je cca shodný s ostatními variantami kromě varianty č.1.

Rychlost výstavby

Vzhledem k průměrné stavební náročnosti a menší délce v rámci obchvatových variant může být očekávána standardní doba realizace varianty č.3.

Realizační rizika

Varianta č.3 neřeší všechny závady stávající trasy průtahu silnice I/6 řešeným územím ani neodpovídá na politické prohlášení o budoucím vývoji – snížení rychlosti ve směrových obloucích v prostoru Olšových Vrat, v tunelových úsecích, homogenita trasy silnice I/6 (D6).

Přerušení homogenní kategorie dálnice D6 v celém průběhu řešeným územím v případě realizace „supermalého obchvatu“ není specifickým negativním faktorem varianty č.3, protože ani trasa velkého obchvatu není vzhledem k vysokým nákladům ministerstvem dopravy ČR zařazena jako úsek dálnice D6.

Varianta č.3 je soustředěná především na kompromisní technicko-ekonomicky příznivé dopravní řešení uplatněním nejkratší obchvatové trasy, které umožní definitivní stabilizaci vybrané varianty jak v ÚPD, tak v přípravě rozvoje regionu.

11.1.4 VARIANTA č.4 – Malý obchvat v souběhu s žel. tratí v místní části Rybáře

Vedení trasy

Tvar základní komunikační kostry představuje propojení trasy „velkého obchvatu“ za východním okrajem města Karlovy Vary s průtahem v trase umístěné do souběhu s železniční tratí v západní části zastavěného území města. Na východním okraji navazuje na stávající trasu silnice I/6 v nové MÚK Drahovice a sleduje koridor zakotvený do ZÚR KVK, na západním okraji je zaústěna do MÚK Rybáře.

K trase „kompromisního obchvatu“ podle varianty č.4 je na severním okraji v MÚK Sedlec pro dokončování základní komunikační kostry připojena přeložka silnice II/220. Ta s ohledem na připojení v Rybářích ne zcela nezbytně ve shodě s dalšími variantami pokračuje k centru města k novému mostu v prodloužení Charkovské ulice.

Trasa „kompromisního obchvatu“ podle varianty č.4 využívá koridoru dlouhodobě chráněného před zástavbou. S ohledem na zátěž, charakter a technické parametry silnice I/6 jsou podstatné úseky navrženy jako mostní, včetně překročení Ohře. Současně je omezen počet křižovatkových napojení, čímž je potlačen přínos trasy pro dopravní obsluhu okrajového území města i příměstských sídel.

Přítom má varianta č.4 značný dopad do nezastavěného přírodního zázemí města – vlivy na životní prostředí, bariérový efekt, faktický zábor PF i blokaci rozvojových pozemků. Tyto negativní faktory se projeví i u přeložky silnice II/220.

Přiměřenou objízdou havarijní trasu bude představovat stávající průtah silnice I/6 humanizovaný na sběrnou komunikaci – městskou třídu.

Trasa varianty č.4 propojuje stávající úseky silnice I/6 vstupující do města na východě pod Olšovými Vraty a na západě v Rybářích. Je poměrně dlouhá, značná výšková členitost terénu řešeného území je zejména ve východní části eliminována prodloužením trasy a náročným technickým řešením.

Vzhledem ke své poloze – vzdálenosti od centra ve východní části převezme střední podíl tranzitní dopravy silnice I/6. Vzhledem k přimknutí k okrajovým částem města a některým příměstským sídlům převezme i určitý podíl vnitroměstské tranzitní dopravy limitovaný počtem křižovatkových napojení. Tvar trasy je výhodný pro převzetí tranzitní dopravy silnice I/13 napojené v MÚK Vysoká.

Stavebně technické řešení

Budování silnice I/6 v trase varianty č.4 nezávislé na úpravách původní trasy silnice I/6 – nové sběrné komunikace (městské třídy), bude při započtení délky a podílu mostních úseků stavebně nadstandardně

náročné. Vzhledem k existenci přiměřené objízdné trasy pro tranzitní dopravu mezi oběma napojovacími body bude výstavba relativně nezávislá na funkčnosti dopravní kostry dotčeného území.

Budování silnice II/220 převážně ve volném prostoru příměstské krajiny bude stavebně i logisticky standardně náročné, avšak cca 2x delší než trasa „supermalého“ obchvatu.

Dopravní obslužnost území

Trasa „kompromisního obchvatu“ podle varianty č.4 silnice I/6 charakteru rychlostní čtyřpruhové komunikace s řídko umístěnými mimoúrovňovými křižovatkami velmi omezeně přispěje k lepšímu dopravnímu napojení stabilizovaných i rozvojových ploch severního sektoru města a na něj navazujících příměstských sídel. Prioritně tranzitní význam komunikace neodpovídá charakteru a nízké kapacitě těchto ploch. Stávajícími obyvateli těchto prostorů je navíc obchvatová trasa vnímána obecně jako nežádoucí zátěž území.

K dopravní obsluze stabilizovaných i rozvojových ploch severního sektoru města přispěje částečně navazující přeložka silnice II/220 vedená až do centra města.

Přenesení kapacitní tranzitní dopravy za okraj území města přispěje k odstranění části tranzitní dopravy. S ohledem na vzdálenost od města ve východní části lze očekávat, že značná část místní tranzitní dopravy bude využívat ve směru od Prahy propojení k Pražskému mostu s důsledky pro možnost zklidnění stávajícího průtahu.

Oddálení napojovacích bodů na základní silniční síť varianty č.4 od centra města neumožní atraktivní umístění stanovišť systému P+R, P+G a základen sdílených resp. autonomních aut v těžišti poptávky a současně na hlavních dopravních tazích, což sníží okruh jejich uživatelů jak z řad obyvatel města, tak jeho návštěvníků.

Přírodní a územní podmínky

Silnice I/6 realizovaná v trase varianty č.4 bude mít značný dopad do nezastavěného zázemí města i do volné krajiny. Dotčení limitů využití území novou trasou je dáno pronikáním trasy do krajiny s četnými přírodními hodnotami území (ložiska nerostných surovin) těžebně využívanými (kaolín) i ochranou přírody a krajiny.

Dlouhá, výškově méně členitá trasa varianty č.4 znamená značné uplatnění bariérového efektu, vysoké spotřeby PHM, produkce hluku a exhalací, jízdní doby, záboru PF, dotčení urbanistické struktury okrajů města. Navíc v západní části města v Rybářích, kde prochází podél železniční trati poměrně hustou zástavbou, má charakter městského průtahu. Tomu význam silnice I/6 neodpovídá z hlediska obslužnosti území i míry negativních vlivů.

Argumenty na podporu trasy varianty č.4 jsou eliminace bariérového efektu a záboru městského prostoru souběhem se stávající železniční tratí.

Přijetím varianty č.4 bude možno opustit územní hájení části koridoru trasy velkého obchvatu města Karlovy Vary a tím uvolnit rozvojový potenciál sousedních příměstských sídel.

Přeložka silnice II/220 realizovaná převážně ve volném prostoru příměstské krajiny má standardní dopad do nezastavěného přírodního zázemí města i dotčených limitů využití území.

Ekonomika stavby

Náklady na jednotky stavby pozemní a mostní části trasy varianty č.4 silnice I/6 budou mírně nadstandardní. S ohledem na její větší délku dosáhne její celková investiční náročnost pravděpodobně rovněž vyšší hodnoty.

Vzhledem k větší délce základní trasy silnice I/6 lze i při eliminaci výškové členitosti trasy očekávat i vyšší náročnost varianty č.4 z hlediska dlouhodobých provozních nákladů.

Významným přínosem varianty č.4 je podíl tranzitní dopravy vymístěné z prostoru širšího centra města a umožnění řešení dlouhodobé potřeby revitalizace a urbanizace levobřežního prostoru města. Kladně lze hodnotit i možnou homogenizaci trasy silnice I/6 (D6).

Vliv na obyvatele a návštěvníky

Realizace varianty č.4 může mít vysoký dočasný i trvalý negativní dopad na fungování západní oblasti města – Rybářů a život jejich obyvatel. Ve východní části je trasa vedena mimo přímý kontakt s poměrně řídkou zástavbou dotčeného území a lze ji budovat etapovitě a doplnit ochrannými opatřeními.

Za nejvýznamnější pozitivní faktor lze považovat připojení silnice I/13 ve směru od Chomutova ještě před zásadním klesáním do zastavěného prostoru města. Přínos příležitostí navazujících na realizaci varianty č.4 – revitalizace stávající trasy průtahu silnice I/6 pro následné trvalé užívání levobřežní části města jeho obyvateli a pro vnímání obrazu města jeho návštěvníky je cca shodný s ostatními variantami kromě varianty č.1.

Rychlost výstavby

Vzhledem k průměrné stavební náročnosti a střední délce v rámci obchvatových variant může být očekávána standardní doba realizace varianty č.4.

Realizační rizika

Varianta č.4 řeší vedle vymístění tranzitní dopravy z širšího centra města další závady stávající trasy průtahu silnice I/6 řešeným územím – eliminuje snížení rychlosti ve směrových obloucích v prostoru Olšových Vrat, v tunelových úsecích,... Současně odpovídá na politické prohlášení o budoucím vývoji dopravy v regionu – homogenita trasy silnice I/6 (D6).

Varianta č.4 je soustředěná především na kompromisní technicko-ekonomicky příznivé dopravní řešení uplatněním nejkratší obchvatové trasy homogenního charakteru, které umožní definitivní stabilizaci vybrané varianty jak v ÚPD tak v přípravě rozvoje regionu.

11.1.5 VARIANTA č.5 – Malý obchvat v koridoru dle ZÚR

Vedení trasy

Tvar základní komunikační kostry respektuje koridor původního „vnitřního obchvatu“ dle ZÚR KVK. Na východním okraji městské zástavby trasa „malého obchvatu“ navazuje na stávající trasu silnice I/6 v MÚK Bohatice u Pražského mostu a odděluje od městského prostoru Otovice, obíhá severně Starou Roli a na západním okraj je zaústěna do dálnice D6 v MÚK Jeníšov.

K trase „malého obchvatu“ je na severním okraji v MÚK Stará Role připojena stávající silnice II/220, jejíž provoz je západním a východním směrem převeden na obchvat silnice I/6. K posílení regionálních vazeb silnice II/220 ve shodě s dalšími variantami pokračuje novou přeložkou od MÚK Sedlec k centru města k novému mostu v prodloužení Charkovské ulice.

Trasa „malého obchvatu“ využívá koridorů dlouhodobě více či méně úspěšně chráněných před zástavbou. S ohledem na zátěž, charakter a technické parametry silnice I/6 jsou dílčí úseky navrženy jako tunelové – Bohatice, nebo mostní. Současně je omezen počet křižovatkových napojení, čímž je potlačen přínos trasy pro dopravní obsluhu okrajového území města i příměstských sídel.

Přítom varianta č.5 má i přes vedení převážně po okraji urbanizovaného území značný dopad do nezastavěného zázemí města i příměstské krajiny – vlivy na životní prostředí, bariérový efekt, faktický zábor PF i blokaci rozvojových pozemků. Tyto negativní faktory se velmi omezeně projeví i u přeložky silnice II/220.

Přiměřenou objízdou havarijní trasu bude představovat stávající průtah silnice I/6 humanizovaný na sběrnou komunikaci – městskou třídu.

Trasa „malého obchvatu“ propojuje stávající úseky silnice I/6 vstupující do prostoru města na západě v Jeníšově a na východě v hlubokém údolí Ohře. Díky tomu je i při střední délce značně výškově členitá. Vzhledem ke své poloze – vzdálenosti od centra převezme nižší podíl tranzitní dopravy silnice I/6. I přes přimknutí k okrajovým částem města převezme jen malý podíl vnitroměstské tranzitní dopravy limitovaný počtem křižovatkových napojení.

Stavebně technické řešení

Budování silnice I/6 v trase „malého obchvatu“, nezávislé na úpravách původní trasy silnice I/6 – nové sběrné komunikace (městské třídy), bude při započtení tunelových a mostních úseků stavebně nadstandardně náročné. Vzhledem k existenci přiměřené objízdny trasy pro tranzitní dopravu mezi oběma napojovacími body bude výstavba relativně nezávislá na funkčnosti dopravní kostry dotčeného území.

Budování silnice II/220 převážně ve volném prostoru městské krajiny bude stavebně i logisticky standardně náročné.

Dopravní obslužnost území

Trasa „malého obchvatu“ silnice I/6 charakteru rychlostní čtyřpruhové komunikace s řídko umístěnými mimoúrovňovými křižovatkami pouze omezeně přispěje k lepšímu dopravnímu napojení stabilizovaných i rozvojových ploch severního sektoru města. Prioritně tranzitní význam komunikace neodpovídá charakteru a nízké kapacitě těchto ploch. Stávajícími obyvateli těchto prostorů je navíc obchvatová trasa vnímána obecně spíše jako nežádoucí zátěž území.

K dopravní obsluze stabilizovaných i rozvojových ploch severního sektoru města částečně přispěje navazující přeložka silnice II/220 sloužící jako přivaděč od obchvatu k centru města.

Přenesení kapacitní tranzitní dopravy na okraj území města přispěje k odstranění přiměřené části tranzitní dopravy. Omezení zavádění zbytné dopravy do vybraných prostor centra města však bude závislé na míře zklidňujících opatření na městské uliční síti. Blízkost připojovacích bodů na základní silniční síť u Pražského a nového mostu v prodloužení Charkovské ulice umožní z těchto prostor plynule odvést maximální podíl pro toto území potřebné dopravy.

Přiblížení těchto napojovacích bodů na základní silniční síť „malého obchvatu“ centru města umožní rovněž atraktivní umístění stanovišť systému P+R, P+G a základěn sdílených resp. autonomních aut v těžišti poptávky, což zvýší okruh jejich uživatelů jak z řad obyvatel města tak jeho návštěvníků.

Přírodní a územní podmínky

Silnice I/6 realizovaná v trase „malého obchvatu“ bude mít značný, nikoliv však fatální dopad do nezastavěného území města spíše i volné krajiny. Dotčení limitů využití území novou trasou je dáno pronikáním trasy do krajiny s četnými přírodními hodnotami území (ložiska nerostných surovin) těžebně využívanými (kaolín) i ochranou přírody a krajiny.

Poměrně dlouhá a výškově členitá trasa „malého obchvatu“ znamená značné uplatnění bariérového efektu, vysoké spotřeby PHM, produkce hluku a exhalací, jízdní doby, záboru PF, dotčení urbanistické struktury okrajů města.

Argumenty na podporu trasy „malého obchvatu“ podle varianty č.5 jsou eliminace bariérového efektu a záboru městského prostoru částečným tunelovým řešením, eliminace znehodnocení půdního fondu a dotčení krajinného rázu umístěním na okraj zastavěného území. Přijetím varianty č.5 bude možno opustit územní hájení části koridoru „velkého obchvatu“ města Karlovy Vary a tím uvolnit rozvojový potenciál sousedních příměstských sídel.

Přeložka silnice II/220 realizovaná převážně v souběhu s železniční tratí ve volném prostoru městské krajiny má standardní dopad do nezastavěného přírodního zázemí města i dotčených limitů využití území.

Ekonomika stavby

Náklady na jednotky stavby pozemní, mostní a tunelové části trasy „malého obchvatu“ silnice I/6 budou v průměru standardní. S ohledem na její větší délku dosáhne její celková investiční náročnost pravděpodobně rovněž vyšší hodnoty.

Vzhledem k větší délce základní trasy silnice I/6 a výškové členitosti trasy lze i přes zkrácení trasy doplňkové přeložky silnice II/220 očekávat i vyšší náročnost varianty č.5 z hlediska dlouhodobých provozních nákladů.

Významným přínosem varianty č.5 je přiměřený podíl tranzitní dopravy vymístěné z prostoru širšího centra města při zachování těsného kontaktu s napojovacími body trasy a umožnění řešení dlouhodobé potřeby revitalizace a urbanizace levobřežního prostoru města.

Vliv na obyvatele a návštěvníky

V závislosti na zvoleném způsobu výstavby může mít realizace varianty č.5 střední dočasný negativní dopad na fungování severního sektoru města a život jeho obyvatel. Lze ji budovat etapovitě a doplnit ochrannými opatřeními vůči poměrně řídké zástavbě dotčeného území.

Za nejvýznamnější pozitivní faktor lze považovat dlouhodobé sledování trasy a její zakotvení do ÚPD na podkladě odborného názoru dalších projektových týmů a veřejných projednání.

Přínos příležitostí navazujících na realizaci varianty č.5 – revitalizace stávající trasy průtahu silnice I/6 pro následné trvalé užívání levobřežní části města jeho obyvateli a pro vnímání obrazu města jeho návštěvníky je cca shodný s ostatními variantami kromě varianty č.1.

Rychlost výstavby

Vzhledem k průměrné stavební náročnosti a střední délce v rámci obchvatových variant může být očekávána standardní doba realizace varianty č.5.

Realizační rizika

Varianta č.5 neřeší všechny závady stávající trasy průtahu silnice I/6 řešeným územím ani neodpovídá na politické proklamace o budoucím vývoji – snížení rychlosti ve směrových obloucích v prostoru Olšových Vrat, v tunelových úsecích, homogenita trasy silnice I/6 (D6).

Přerušení homogenní kategorie dálnice D6 v celém průběhu řešeným územím v případě realizace „malého obchvatu“ není specifickým negativním faktorem varianty č.5, protože ani trasa velkého obchvatu není vzhledem k vysokým nákladům ministerstvem dopravy ČR zařazena jako úsek dálnice D6.

Varianta č.5 je soustředěná především na kompromisní technicko-ekonomicky příznivé dopravní řešení uplatněním nekonfliktní obchvatové trasy, které umožní definitivní stabilizaci vybrané varianty jak v ÚPD, tak v přípravě rozvoje regionu.

11.1.6 VARIANTA č.6 – Velký „severní“ obchvat K. Varů v koridoru dle ZÚR

Vedení trasy

Tvar základní komunikační kostry tvoří trasa „velkého obchvatu“ vedená za severním okrajem města Karlovy Vary i jeho nejbližšími příměstskými sídly. Na východním okraji navazuje na stávající trasu silnice I/6 v nové MÚK Drahovice a sleduje koridor zakotvený do ZÚR KVK, na západním okraji je zaústěna do dálnice D6 v MÚK Jeníšov.

K trase „velkého obchvatu“ podle varianty č.6 je na severním okraji v MÚK Stará Role pro dokončení základní komunikační kostry připojena stávající silnice II/220, jejíž provoz je západním a východním směrem přenesen na obchvat silnice I/6. K posílení regionálních vazeb silnice II/220 ve shodě s dalšími variantami pokračuje novou přeložkou k centru města k novému mostu v prodloužení Charkovské ulice.

Trasa varianty č.6 z podstatné části využívá koridoru dlouhodobě chráněného před zástavbou. S ohledem na zátěž, charakter a technické parametry silnice I/6 jsou podstatné úseky navrženy jako mostní, včetně překročení Ohře. Současně je omezen počet křižovatkových napojení, čímž je potlačen přínos trasy pro dopravní obsluhu okrajového území města i příměstských sídel. Počet a rozsah křižovatek (možnost propojení všech dopravních směrů) je přizpůsoben platné legislativě, především technickým normám na dopravní silniční stavby. Hlavním parametrem je dovolená minimální vzdálenost mezi jednotlivými křižovatkami.

Přítom má varianta č.6 značný dopad do nezastavěného přírodního zázemí města – vlivy na životní prostředí, bariérový efekt, faktický zábor PF. Tyto negativní faktory se projeví i u přeložky silnice II/220. Méně však zasahuje do OPL VZ a ložisek nerostných surovin.

Přiměřenou objízdou havarijní trasu bude představovat stávající průtah silnice I/6 humanizovaný na sběrnou komunikaci – městskou třídu.

Trasa „velkého obchvatu“ podle varianty č.6 propojuje stávající úseky silnice I/6 vstupující do města na východě pod Olšovými Vraty a na západě v Jeníšově. Je poměrně dlouhá, značná výšková členitost terénu řešeného území je zejména ve východní části eliminována prodloužením trasy a náročným technickým řešením.

Vzhledem ke své poloze – vzdálenosti od centra převezme nižší podíl tranzitní dopravy silnice I/6. Vzhledem k posunutí až za zástavbu příměstských sídel převezme pouze malý podíl vnitroměstského tranzitní dopravy limitovaný navíc počtem křižovatkových napojení. Tvar trasy je však výhodný pro převzetí tranzitní dopravy silnice I/13 napojené v MÚK Vysoká.

Stavebně technické řešení

Budování silnice I/6 v trase varianty č.6, nezávislé na úpravách původní trasy silnice I/6 – nové sběrné komunikace (městské třídy), bude při započtení délky a podílu mostních úseků stavebně nadstandardně náročné. Vzhledem k existenci přiměřené objízdny trasy pro tranzitní dopravu mezi

oběma napojovacími body bude výstavba relativně nezávislá na funkčnosti dopravní kostry dotčeného území.

Budování silnice II/220 převážně ve volném prostoru příměstské krajiny bude stavebně i logisticky standardně náročné.

Dopravní obslužnost území

Trasa velkého obchvatu silnice I/6 podle varianty č.6 charakteru rychlostní čtyřpruhové komunikace s řídky umístěnými mimoúrovňovými křižovatkami velmi omezeně přispěje k lepšímu dopravnímu napojení stabilizovaných i rozvojových ploch severního sektoru města a na něj navazujících příměstských sídel. Prioritně tranzitní význam komunikace neodpovídá charakteru a nízké kapacitě těchto ploch. Stávajícími obyvateli těchto prostorů je navíc obchvatová trasa vnímána obecně jako nežádoucí zátěž území.

K dopravní obsluze stabilizovaných i rozvojových ploch severního sektoru města přispěje částečně navazující přeložka silnice II/220 vedená až do centra města.

Přenesení kapacitní tranzitní dopravy daleko za okraj území města přispěje k odstranění menší části tranzitní dopravy. S ohledem na vzdálenost od města lze očekávat, že značná část místní tranzitní dopravy bude využívat ve směru od Prahy propojení k Pražskému mostu a od Jeníšova k Rybářům s důsledky pro možnost zklidnění stávajícího průtahu.

Oddálení napojovacích bodů na základní silniční síť varianty č.6 od centra města neumožní atraktivní umístění stanovišť systému P+R, P+G a základen sdílených resp. autonomních aut v těžišti poptávky a současně na hlavních dopravních tazích, což sníží okruh jejich uživatelů jak z řad obyvatel města tak jeho návštěvníků.

Přírodní a územní podmínky

Silnice I/6 realizovaná v trase varianty č.6 bude mít značný dopad do nezastavěného zázemí města i do volné krajiny. Dotčení limitů využití území novou trasou je dáno pronikáním trasy do krajiny s četnými s četnými přírodními hodnotami území (ložiska nerostných surovin) těžebně využívanými (kaolín) i ochranou přírody a krajiny.

Dlouhá, výškově méně členitá trasa varianty č.6 znamená značné uplatnění bariérového efektu, vysoké spotřeby PHM, produkce hluku a exhalací, jízdní doby, záboru PF.

Argumentem na podporu trasy varianty č.6 je snížení dopravní zátěže v centru města.

Přijetím varianty č.6 bude možno opustit územní hájení části koridoru trasy malého obchvatu města Karlovy Vary a tím uvolnit rozvojový potenciál části městského území.

Přeložka silnice II/220 realizovaná převážně ve volném prostoru příměstské krajiny má standardní dopad do nezastavěného přírodního zázemí města i dotčených limitů využití území.

Ekonomika stavby

Náklady na jednotky stavby pozemní a mostní části trasy varianty č.6 silnice I/6 budou mírně nadstandardní. S ohledem na její větší délku dosáhne její celková investiční náročnost pravděpodobně rovněž vyšší hodnoty.

Vzhledem k větší délce základní trasy silnice I/6 lze i při eliminaci výškové členitosti trasy očekávat i vyšší náročnost varianty č.6 z hlediska dlouhodobých provozních nákladů.

Významným přínosem varianty č.6 je podíl tranzitní dopravy vymístěné z prostoru širšího centra města a umožnění řešení dlouhodobé potřeby revitalizace a urbanizace levobřežního prostoru města. Kladně lze z určitého hlediska hodnotit oddělení trasy od zástavby i možnou homogenizaci trasy silnice I/6 (D6).

Vliv na obyvatele a návštěvníky

Realizace varianty č.6 může mít přijatelný dočasný negativní dopad na přírodní prostředí severní oblasti města. Trasa je vedena mimo přímý kontakt s poměrně řídkou zástavbou dotčeného území a lze ji budovat etapovitě a doplnit ochrannými opatřeními.

Za nejvýznamnější pozitivní faktor lze považovat připojení silnice I/13 ve směru od Chomutova ještě před zásadním klesáním do zastavěného prostoru města. Přínos příležitostí navazujících na realizaci varianty č.6 – revitalizace stávající trasy průtahu silnice I/6 pro následné trvalé užívání levobřežní části města jeho obyvateli a pro vnímání obrazu města jeho návštěvníky je cca shodný s ostatními variantami kromě varianty č.1.

Rychlost výstavby

Vzhledem k průměrné stavební náročnosti a vyšší délce v rámci obchvatových variant může být očekávána delší doba realizace varianty č.6.

Realizační rizika

Varianta č.6 řeší vedle vymístění tranzitní dopravy z širšího centra města další závady stávající trasy průtahu silnice I/6 řešeným územím – eliminuje snížení rychlosti ve směrových obloucích v prostoru Olšových Vrat, v tunelových úsecích,... Současně odpovídá na politické prohlášení o budoucím vývoji dopravy v regionu – homogenita trasy silnice I/6 (D6).

Varianta č.6 je soustředěná především na luxusní technicko-ekonomicky přijatelné dopravní řešení uplatněním dlouhé obchvatové trasy homogenního charakteru, které umožní definitivní stabilizaci vybrané varianty jak v ÚPD, tak v přípravě rozvoje regionu.

11.1.7 VARIANTA č.7 – Velký „superseverní“ obchvat K. Varů

Vedení trasy

Tvar základní komunikační kostry tvoří trasa „superseverního obchvatu“ vedená za severním okrajem města Karlovy Vary i jeho nejbližšími příměstskými sídly. Na východním okraji navazuje na stávající trasu silnice I/6 v nové MÚK Drahovice a sleduje koridor velkého obchvatu zakotvený do ZÚR KVK téměř po MÚK Stará Role, pak se oddaluje SZ směrem a je zaústěna do dálnice D6 za Jenišovem v nové MÚK Pod Rohem.

K trase „superseverního obchvatu“ podle varianty č.7 je na severním okraji v MÚK Stará Role pro dokompletování základní komunikační kostry připojena stávající silnice II/220, jejíž provoz je západním a východním směrem převeden na obchvat silnice I/6. K posílení regionálních vazeb silnice II/220 ve shodě s dalšími variantami pokračuje novou přeložkou k centru města k novému mostu v prodloužení Charkovské ulice.

Trasa varianty č.7 částečně využívá koridoru ze ZÚR dlouhodobě chráněného před zástavbou. S ohledem na zátěž, charakter a technické parametry silnice I/6 jsou podstatné úseky navrženy jako mostní, včetně překročení Ohře. Současně je omezen počet křižovatkových napojení, čímž je potlačen přínos trasy pro dopravní obsluhu okrajového území města i příměstských sídel.

Přítom má varianta č.7 značný dopad do nezastavěného přírodního zázemí města – vlivy na životní prostředí, bariérový efekt, faktický zábor PF. Tyto negativní faktory se projeví i u přeložky silnice II/220.

Přiměřenou objízdou havarijní trasu bude představovat stávající průtah silnice I/6 humanizovaný na sběrnou komunikaci – městskou třídu.

Trasa „superseverního obchvatu“ podle varianty č.7 propojuje stávající úseky silnice I/6 vstupující do města na východě pod Olšovými vraty a na západě před Jenišovem. Je velmi dlouhá, značná výšková členitost terénu řešeného území je zejména ve východní části eliminována prodloužením trasy a náročným technickým řešením.

Vzhledem ke své poloze – vzdálenosti od centra převezme ze severních obchvatů nejnižší podíl tranzitní dopravy silnice I/6. Vzhledem k posunutí až za zástavbu příměstských sídel převezme také pouze malý podíl vnitroměstského tranzitní dopravy limitovaný navíc počtem křižovatkových napojení.

Stavebně technické řešení

Budování silnice I/6 v trase varianty č.7 nezávislé na úpravách původní trasy silnice I/6 – nové sběrné komunikace (městské třídy), bude při započtení délky a podílu mostních úseků stavebně nadstandardně náročné. Vzhledem k existenci přiměřené objízdny trasy pro tranzitní dopravu mezi oběma napojovacími body bude výstavba relativně nezávislá na funkčnosti dopravní kostry dotčeného území.

Budování silnice II/220 převážně ve volném prostoru příměstské krajiny bude stavebně i logisticky standardně náročné.

Dopravní obslužnost území

Trasa „superseverního obchvatu“ silnice I/6 podle varianty č.7 charakteru rychlostní čtyřpruhové komunikace s řídce umístěnými mimoúrovňovými křižovatkami pouze omezeně přispěje k lepšímu dopravnímu napojení stabilizovaných i rozvojových ploch severního sektoru města a na něj navazujících příměstských sídel. Prioritně tranzitní význam komunikace neodpovídá charakteru a nízké kapacitě těchto ploch. Stávajícími obyvateli těchto prostorů je navíc obchvatová trasa vnímána obecně jako nežádoucí zátěž území.

K dopravní obsluze stabilizovaných i rozvojových ploch severního sektoru města přispěje částečně navazující přeložka silnice II/220 vedená až do centra města.

Přenesení kapacitní tranzitní dopravy daleko za okraj území města přispěje k odstranění menší části tranzitní dopravy. S ohledem na vzdálenost od města lze očekávat, že značná část místní tranzitní dopravy bude využívat ve směru od Prahy propojení k Pražskému mostu a od Jeníšova k Rybářům s důsledky pro možnost zklidnění stávajícího průtahu.

Oddálení napojovacích bodů na základní silniční síť varianty č.7 od centra města neumožní atraktivní umístění stanovišť systému P+R, P+G a základen sdílených resp. autonomních aut v těžišti poptávky a současně na hlavních dopravních tazích, což sníží okruh jejich uživatelů jak z řad obyvatel města tak jeho návštěvníků.

Přírodní a územní podmínky

Silnice I/6 realizovaná v trase varianty č.7 bude mít značný dopad do volné krajiny. Dotčení limitů využití území novou trasou je dáno pronikáním trasy do krajiny s četnými s četnými přírodními hodnotami území (ložiska nerostných surovin) těžebně využívanými (kaolín) i ochranou přírody a krajiny.

Velmi dlouhá, výškově méně členitá trasa varianty č.7 znamená značné uplatnění bariérového efektu, vysoké spotřeby PHM, produkce hluku a exhalací, jízdní doby, záboru PF.

Argumentem na podporu trasy varianty č.7 je snížení dopravní zátěže v centru města.

Přijetím varianty č.7 bude možno opustit územní hájení části koridoru trasy malého obchvatu města Karlovy Vary a tím uvolnit rozvojový potenciál části městského území v části koridoru velkého obchvatu ZÚR KVK.

Přeložka silnice II/220 realizovaná převážně ve volném prostoru příměstské krajiny má standardní dopad do nezastavěného přírodního zázemí města i dotčených limitů využití území.

Ekonomika stavby

Náklady na jednotky stavby pozemní a mostní části trasy varianty č.7 silnice I/6 budou mírně nadstandardní. S ohledem na její značnou délku dosáhne její celková investiční náročnost pravděpodobně rovněž vysoké hodnoty.

Vzhledem ke značné délce základní trasy silnice I/6 lze i přes eliminaci výškové členitosti trasy očekávat i vyšší náročnost varianty č.7 z hlediska dlouhodobých provozních nákladů.

Významným přínosem varianty č.7 je podíl tranzitní dopravy vymístěné z prostoru širšího centra města a umožnění řešení dlouhodobé potřeby revitalizace a urbanizace levobřežního prostoru města. Kladně lze z určitého hlediska hodnotit oddělení trasy od zástavby i možnou homogenizaci trasy silnice I/6 (D6).

Vliv na obyvatele a návštěvníky

Realizace varianty č.7 může mít přijatelný dočasný negativní dopad na přírodní prostředí severní oblasti města. Trasa je vedena mimo přímý kontakt s poměrně řídkou zástavbou dotčeného území a lze ji budovat etapovitě a doplnit ochrannými opatřeními.

Za nejvýznamnější pozitivní faktor lze považovat připojení silnice I/13 ve směru od Chomutova ještě před zásadním klesáním do zastavěného prostoru města. Přínos příležitostí navazujících na realizaci varianty č.7 – revitalizace stávající trasy průtahu silnice I/6 pro následné trvalé užívání levobřežní části města jeho obyvateli a pro vnímání obrazu města jeho návštěvníky je cca shodný s ostatními variantami kromě varianty č.1.

Rychlost výstavby

Vzhledem k průměrné stavební náročnosti, ale značné délce v rámci obchvatových variant může být očekávána delší doba realizace varianty č.7.

Realizační rizika

Varianta č.7 řeší vedle vymístění tranzitní dopravy z širšího centra města další závady stávající trasy průtahu silnice I/6 řešeným územím – eliminuje snížení rychlosti ve směrových obloucích v prostoru Olšových Vrat, v tunelových úsecích,... Současně odpovídá na politické proklamace o budoucím vývoji dopravy v regionu – homogenita trasy silnice I/6 (D6).

Varianta č.7 je soustředěná především na luxusní technicko-ekonomicky přijatelné dopravní řešení uplatněním velmi dlouhé obchvatové trasy homogenního charakteru, které umožní definitivní stabilizaci vybrané varianty jak v ÚPD, tak v přípravě rozvoje regionu.

11.1.8 VARIANTA č.8 – Jižní obchvat

Vedení trasy

Tvar základní komunikační kostry tvoří trasa „jižního obchvatu“ vedená mimo kontakt s urbanizovaným územím města Karlovy Vary jako přímá spojnice dálnice D6 a města Sokolov. Na východním okraji navazuje na stávající trasu silnice I/6 v nové MÚK Žalmanov (součástí související stavby „D6 Olšová Vrata – Žalmanov“), vedením přes území CHKO Slavkovský les se vymyká dosud prověřovaným koridorům, na západním okraji je zaústěna do dálnice D6 v upravené MÚK Sokolov.

Trasa „jižního obchvatu“ podle varianty č.8 nemá praktický vliv na dokompletování základní komunikační kostry regionu města Karlovy Vary kromě iniciace změny trasování a připojení přeložky silnice I/20 v nové MÚK Žalmanov. I přesto se v rámci jižní varianty uvažuje se zpracováním ostatních záměrů prověřovaných v rámci tematické části B, ale rovněž doplnění radiálních komunikací na území města Karlovy Vary, jejichž využití je patrné z doložených kartogramů intenzit dopravy, viz. příloha č. 4.3. Jedná se především o přeložku silnice II/220 ve směru na Nejdek s napojením do nové křižovatky s napojením mostu v prodloužení Charkovské ulice.

Trasa varianty č.8 využívá nového umístěného koridoru, který byl dlouhodobě chráněn před zástavbou zařazením do území chráněné krajinné oblasti. S ohledem na zátěž, charakter a technické parametry dálnice D6 jsou podstatné úseky navrženy jako mostní resp. tunelové. Současně je s ohledem na neurbanizovaný charakter dotčeného území omezen počet křižovatkových napojení. Ze stejného důvodu nemá trasa žádný přínos pro dopravní obsluhu města Karlovy Vary ani příměstských sídel. Neřeší ani převedení tranzitní dopravy ze silnice I/13.

Přitom má varianta č.8 fatální dopad do dosud nezastavěného zákonem zvláště chráněného území – významné vlivy na životní prostředí, přírodní hodnoty, bariérový efekt, faktický zábor PF. Tyto negativní faktory se projeví i u přeložky silnice I/20.

Přiměřenou objízdou havarijní trasu bude představovat stávající průtah silnice I/6, který si však zachová tranzitní charakter, protože jižní obchvat problémy tranzitní dopravy v Karlových Varech v podstatě neřeší.

Trasa „jižního obchvatu“ podle varianty č.8 propojuje stávající úseky silnice I/6 vstupující do regionu na východě u Žalmanova a na západě u Sokolova aniž by se přiblížila městu Karlovy Vary a tím přispěla k řešení jeho dopravních problémů. Je extrémně dlouhá, značná výšková členitost terénu dotčeného území je eliminována náročným technickým řešením.

Vzhledem ke své poloze – vzdálenosti od města a neprovázanosti s dalšími významnými komunikacemi regionu (I/13, II/220) převezme zanedbatelný podíl tranzitní dopravy procházející krajským městem Karlovy Vary, neumožní přístup na navazující dopravní infrastrukturu zpřístupňující střediska rekreace v severní části Karlovarského kraje a podstatě žádnou vnitroměstskou či regionální tranzitní dopravu.

Stavebně technické řešení

Budování silnice I/6 v trase varianty č.8 nezávislé na úpravách původní trasy průtahu silnice I/6 bude při započtení délky a podílu mostních a tunelových úseků stavebně extrémně náročné. Vzhledem k existenci přiměřené objízdny trasy pro tranzitní dopravu mezi oběma napojovacími body bude výstavba relativně nezávislá na funkčnosti dopravní kostry Karlovarského regionu.

Budování přeložky silnice I/20 převážně ve volném prostoru ryze přírodní krajiny bude stavebně i logisticky standardně náročné.

Dopravní obslužnost území

Trasa „jižního obchvatu“ silnice I/6 podle varianty č.8 charakteru čtyřpruhové dálniční komunikace pouze s počáteční a koncovou mimoúrovňovou křižovatkou prakticky nepřispěje k lepšímu dopravnímu napojení krajského města Karlovy Vary a na něj navazujících příměstských sídel. Prioritně tranzitní význam komunikace neodpovídá charakteru zasažených chráněných přírodních ploch a dotčenými orgány i občanskými iniciativami bude trasa vnímána obecně jako nežádoucí zátěž území. Podmínkou bude dosažení výjimky na úrovni vlády (MŽP) k umístění dálnice do CHKO.

K dopravní obsluze stabilizovaných i rozvojových ploch regionu nepřispěje ani navazující přeložka silnice I/20.

Přenesení kapacitní tranzitní dopravy daleko za okraj městského regionu přispěje k odstranění minimální části tranzitní dopravy procházející městem Karlovy Vary. S ohledem na polohu obchvatu lze očekávat, že značná část místní tranzitní dopravy bude nadále využívat stávající kapacitní dopravní trasy s důsledky pro nemožnost jejich zklidnění.

Oddálení napojovacích bodů na základní silniční síť varianty č.8 od centra města neumožní atraktivní umístění stanovišť systému P+R, P+G a základěn sdílených, resp. autonomních aut v těžišti poptávky a současně na hlavních dopravních tazích, což sníží okruh jejich uživatelů jak z řad obyvatel města, tak jeho návštěvníků.

Současně vzhledem k vedení trasy v náročném terénu je významná část trasy vedená v tunelech, kde platí v souladu se současně platnou legislativou snížená povolená rychlost 80 km/h.

Přírodní a územní podmínky

Silnice I/6 realizovaná v trase varianty č.8 bude mít značný dopad do volné krajiny vysokých přírodních hodnot. Dotčení limitů využití území novou trasou je dáno pronikáním trasy do krajiny s četnými přírodními hodnotami území, vč. zvláště chráněného území přírody a krajiny.

Dlouhá, výškově členitá trasa varianty č.8 znamená značné uplatnění bariérového efektu pro rekreanty a zvěř, zanesení produkce hluku a exhalací do dosud nedotčeného území, záboru PF. Snížení spotřeby PHM a zkrácení jízdní doby v dopravním rastru jako celku se bude týkat pouze malého podílu uživatelů silniční sítě.

Argumentem na podporu trasy varianty č.8 je, ačkoliv nevýznamné, snížení dopravní zátěže v centru města.

Přijetím varianty č.8 nebude možno opustit územní hájení koridorů tras obchvatů města Karlovy Vary a tím uvolnit rozvojový potenciál částí městského území, protože dopravní problematika vlastního prostoru města není touto variantou řešena.

Ekonomika stavby

Náklady na jednotky stavby pozemní, tunelové a mostní části trasy varianty č.8 silnice I/6 budou mírně nadstandardní. S ohledem na její značnou délku dosáhne její celková investiční náročnost pravděpodobně extrémní hodnoty zejména v porovnání s dosaženými přínosy.

Varianta č.8 nemá přínos ani v minimálním podílu tranzitní dopravy vymístěné z prostoru širšího centra města Karlovy Vary, čímž neumožní řešení dlouhodobé potřeby revitalizace a urbanizace levobřežního prostoru města. Kladně lze z určitého hlediska hodnotit oddělení trasy od zástavby i možnou homogenizaci trasy silnice I/6 (D6).

Vliv na obyvatele a návštěvníky

Realizace varianty č.8 může mít zásadní dočasný i trvalý negativní dopad na přírodní prostředí dotčené oblasti. Trasa je vedena mimo kontakt se zástavbou dotčeného území a lze ji budovat etapovitě a doplnit ochrannými opatřeními, která však nemusí eliminovat negativní dopady této varianty na významné přírodní hodnoty území

Přínos příležitostí navazujících na realizaci variant č.1 – 7 – revitalizace stávající trasy průtahu silnice I/6 pro následné trvalé užívání levobřežní části města jeho obyvateli a pro vnímání obrazu města jeho návštěvníky je nulový, protože varianta č.8 tyto příležitosti nepřináší.

Současně varianta č. 8 neumožňuje napojení na dopravní infrastrukturu zajišťující přístup do středisek rekreace v Krušných horách i samotných Karlových Varů.

Rychlost výstavby

Vzhledem k velké stavební náročnosti a značné délce může být očekávána delší doba realizace varianty č.8.

Realizační rizika

Varianta č.8 neřeší vymístění tranzitní dopravy z širšího centra krajského města Karlovy Vary. Další závady stávajících dopravních tras v řešeném území – snížení rychlosti ve směrových obloucích v prostoru Olšových Vrat, v tunelových úsecích,... fyzicky neřeší, pouze kritické úseky eliminuje nebo jim přiřazuje nižší dopravní význam.

Varianta č.8 je soustředěná především na luxusní trasování dálnice D6 bez jakýchkoliv přínosů pro řešení dopravní situace města Karlovy Vary.

11.1.9 VARIANTA č.9 – Superjižní obchvat

Vedení trasy

Tvar základní komunikační kostry tvoří trasa „superjižního obchvatu“ vedená mimo kontakt s urbanizovaným regionem okrajem města Karlovy Vary jako přímá spojnice dálnice D6 a města

Sokolov. Na východním okraji navazuje na stávající trasu silnice I/6 v nové MÚK Bochovo (součástí související stavby „D6 Žalmanov – Knínice“), vedením přes území CHKO Slavkovský les se vymyká dosud prověřovaným koridorům, na západním okraji je zaústěna do silnice I/6 v nové MÚK Sokolov.

Trasa „superjižního obchvatu“ podle varianty č.9 nemá praktický vliv na dokončování základní komunikační kostry regionu města Karlovy Vary kromě iniciace změny trasování a připojení přeložky silnice I/20 v nové MÚK Rybníčkář.

Trasa varianty č.9 využívá nového umístěného koridoru, který byl dlouhodobě chráněn před zástavbou zařazením do území chráněné krajinné oblasti. S ohledem na zátěž, charakter a technické parametry dálnice D6 jsou podstatné úseky navrženy jako mostní, resp. tunelové. Současně je s ohledem na neurbanizovaný charakter dotčeného území omezen počet křižovatkových napojení. Ze stejného důvodu nemá trasa žádný přínos pro dopravní obsluhu města Karlovy Vary ani příměstských sídel. Neřeší ani převedení tranzitní dopravy ze silnice I/13. I přesto se v rámci jižní varianty uvažuje se zpracováním ostatních záměrů prověřovaných v rámci tematické části B, ale rovněž doplnění radiálních komunikací na území města Karlovy Vary, jejichž využití je patrné z doložených kartogramů intenzit dopravy, viz. příloha č. 4.3. Jedná se především o přeložku silnice II/220 ve směru na Nejedek s napojením do nové křižovatky s napojením mostu v prodloužení Charkovské ulice.

Přitom má varianta č.9 fatální dopad do dosud nezastavěného zákonem zvláště chráněného území – vlivy na životní prostředí, přírodní hodnoty, bariérový efekt, faktický zábor PF. Tyto negativní faktory se projeví i u přeložky silnice I/20.

Přiměřenou objízdnu havarijnou trasu bude představovat stávající průtah silnice I/6, který si však zachová tranzitní charakter, protože „superjižní obchvat“ problémy tranzitní dopravy v Karlových Varech neřeší.

Trasa „superjižního obchvatu“ podle varianty č.9 propojuje stávající úseky silnice I/6 vstupující do regionu na východě u Bochova a na západě u Sokolova aniž by se přiblížila městu Karlovy Vary a tím přispěla k řešení jeho dopravních problémů. Je extrémně dlouhá, značná výšková členitost terénu dotčeného území je eliminována náročným technickým řešením.

Vzhledem ke své poloze – vzdálenosti od města a neprovázanosti s dalšími významnými komunikacemi regionu (I/13, II/220) převezme zanedbatelný podíl tranzitní dopravy procházející krajským městem Karlovy Vary, neumožní přístup na navazující dopravní infrastrukturu zpřístupňující střediska rekreace v severní části Karlovarského kraje a podstatě žádnou vnitroměstskou či regionální tranzitní dopravu.

Stavebně technické řešení

Budování silnice I/6 v trase varianty č.9 nezávislé na úpravách původní trasy průtahu silnice I/6 bude při započtení délky a podílu mostních a tunelových úseků stavebně extrémně náročné. Vzhledem existenci přiměřené objízdny pro tranzitní dopravu mezi oběma napojovacími body bude výstavba relativně nezávislá na funkčnosti dopravní kostry Karlovarského regionu.

Budování přeložky silnice I/20 převážně ve volném prostoru ryze přírodní krajiny bude stavebně i logisticky standardně náročné.

Dopravní obslužnost území

Trasa „superjižního obchvatu“ silnice I/6 podle varianty č.9 charakter čtyřpruhové dálniční komunikace s počáteční, koncovou a střední mimoúrovňovou křižovatkou na přeložce silnice I/20 prakticky nepřispěje k lepšímu dopravnímu napojení krajského města Karlovy Vary a na něj navazujících příměstských sídel. Současně neumožňuje napojení na dopravní infrastrukturu zajišťující přístup do středisek rekreace v Krušných horách v severní části Karlovarského kraje. Prioritně tranzitní význam komunikace neodpovídá charakteru zasažených zvláště chráněných přírodních ploch a dotčenými orgány i občanskými iniciativami bude trasa vnímána obecně jako nežádoucí zátěž území. Podmínkou bude dosažení výjimky na úrovni vlády (MŽP) k umístění dálnice do CHKO.

K dopravní obsluze stabilizovaných i rozvojových ploch regionu nepřispěje ani navazující přeložka silnice I/20.

Přenesení kapacitní tranzitní dopravy daleko za okraj městského regionu přispěje k odstranění minimální části tranzitní dopravy procházející městem Karlovy Vary. S ohledem na polohu obchvatu lze očekávat, že značná část místní tranzitní dopravy bude nadále využívat stávající kapacitní dopravní trasy s důsledky pro nemožnost jejich zklidnění.

Oddálení napojovacích bodů na základní silniční síť varianty č.9 od centra města neumožní atraktivní umístění stanovišť systému P+R, P+G a základen sdílených, resp. autonomních aut v těžišti poptávky a současně na hlavních dopravních tazích, což sníží okruh jejich uživatelů jak z řad obyvatel města, tak jeho návštěvníků.

Současně vzhledem k vedení trasy v náročném terénu je významná část trasy vedená v tunelech, kde platí v souladu se současně platnou legislativou snížená povolená rychlost 80 km/h.

Přírodní a územní podmínky

Silnice I/6 realizovaná v trase varianty č.9 bude mít značný dopad do volné krajiny vysokých přírodních hodnot území. Dotčení limitů využití území novou trasou je dáno pronikáním trasy do krajiny s četnými přírodními hodnotami území.

Dlouhá, výškově členitá trasa varianty č.9 znamená značné uplatnění bariérového efektu pro rekreanty a zvěř, zanesení produkce hluku a exhalací do dosud nedotčeného území, záboru PF. Snížení spotřeby PHM a zkrácení jízdní doby v dopravním rastru jako celku se bude týkat pouze malého podílu uživatelů silniční sítě.

Argumenty na podporu trasy varianty č.9 je, ačkoliv nevýznamné, snížení dopravní zátěže v centru města.

Přijetím varianty č.9 nebude možno opustit územní hájení koridorů tras obchvatů města Karlovy Vary a tím uvolnit rozvojový potenciál částí městského území, protože dopravní problematika vlastního prostoru města není touto variantou řešena.

Ekonomika stavby

Náklady na jednotky stavby pozemní, tunelové a mostní části trasy varianty č.9 silnice I/6 budou mírně nadstandardní. S ohledem na její značnou délku dosáhne její celková investiční náročnost pravděpodobně extrémní hodnoty zejména v porovnání s dosaženými přínosy.

Varianta č.9 nemá přínos ani v minimálním podílu tranzitní dopravy vymístěné z prostoru širšího centra města Karlovy Vary, čímž neumožní řešení dlouhodobé potřeby revitalizace a urbanizace levobřežního prostoru města. Kladně lze z určitého hlediska hodnotit oddělení trasy od zástavby i možnou homogenizaci trasy silnice I/6 (D6).

Vliv na obyvatele a návštěvníky

Realizace varianty č.9 může mít zásadní dočasný i trvalý negativní dopad na přírodní prostředí dotčené oblasti. Trasa je vedena mimo kontakt se zástavbou dotčeného území a lze ji budovat etapovitě a doplnit ochrannými opatřeními, která však nemusí eliminovat negativní dopady této varianty na významné přírodní hodnoty území.

Přínos příležitostí navazujících na realizaci variant č.1 – 7 – revitalizace stávající trasy průtahu silnice I/6 pro následné trvalé užívání levobřežní části města jeho obyvateli a pro vnímání obrazu města jeho návštěvníky je nulový, protože varianta č.9 tyto příležitosti nepřináší.

Současně varianta č. 9 neumožňuje napojení na dopravní infrastrukturu zajišťující přístup do středisek rekreace v Krušných horách i samotných Karlových Varů.

Rychlost výstavby

Vzhledem k velké stavební náročnosti a značné délce může být očekávána delší doba realizace varianty č.9.

Realizační rizika

Varianta č.9 neřeší vymístění tranzitní dopravy z širšího centra krajského města Karlovy Vary. Další závady stávajících dopravních tras v řešeném území – snížení rychlosti ve směrových obloucích v prostoru Olšových Vrat, v tunelových úsecích,... fyzicky neřeší, pouze kritické úseky eliminuje nebo jim přiřazuje nižší dopravní význam.

Varianta č.9 je soustředěná především na luxusní trasování dálnice D6 bez jakýchkoliv přínosů pro řešení dopravní situace města Karlovy Vary.

11.1.10 Záměry řešící přeložku silnice I/20 (A ZÚR – D06)

- ze ZÚR označení č. 08 – I/20 Žalmanov – Toužim (A ZÚR - D06)

- ze záměrů ostatních zdrojů č. 51 – Přeložka I/20 – varianta 1 (návrh oblastní pobočky ČSSI K. Vary)

- ze záměrů ostatních zdrojů č. 53 – Přeložka I/20 – varianta 2 (návrh oblastní pobočky ČSSI K. Vary)

U obou posuzovaných variant A1 i A2 se dá konstatovat, že procházejí téměř totožným koridorem v kompletně nezastavěném území. Začátek překládané trasy silnice I/20 je severozápadně za obcí Toužim, pokračuje v severním v nezastavěném územím k letišti Toužim, odkud v severovýchodním směru prochází až k obci Číhaná, s dalším pokračováním v severním směru postupně k obcím Německý Chloumek, Dlouhé Lomnice a Nová Víska. V konci úseku se napojuje u obce Žalmanov do MÚK s již předpokládanou dokončenou trasou D6. Trasa ve své poslední třetině zasahuje do území s ochranou vodního hospodářství a přírody.

Varianta A1 je vedena v koridoru dle ÚP Toužim, ÚP Stružná, ÚP Útvina a ÚP Bochov, který v několika případech nekoresponduje s koridorem ZÚR (A ZÚR – D06). Současně se trasa varianty A1 vyhýbá zásahu do CHLU a dobývacího území oproti variantě A2.

Varianta A2 je pak trasována dle převzatého návrhu oblastní pobočky ČSSI Karlovy Vary, která je kompletně vedena mimo koridor ZÚR, resp. ÚPD.

Z hlediska vedení trasy je varianta A1 kratší a současně v příznivějším terénu s ohledem na výškové vedení a zásahu do území s limity.

Stavebně technické řešení obou variant je srovnatelné a není mezi nimi zásadní rozdíl, včetně počtu mostních objektů. Vzhledem k realizaci mimo zastavěné území mimo napojovací body v ZÚ a KÚ nebudou zásadně ovlivňovat své okolí, včetně okolní silniční sítě. Budování přeložky silnice I/20 převážně ve volném prostoru ryze přírodní krajiny bude stavebně i logisticky standardně náročné.

Trasa ve své poslední třetině obou variant zasahuje do území s ochranou CHOPAV a OP přírodního léčivého zdroje, lokálně kříží regionální biokoridor a EVL. Dlouhá, výškově členitá trasa variant znamená značné uplatnění bariérového efektu pro rekreanty a zvěř, zanesení produkce hluku a exhalací do dosud nedotčeného území, záboru PF. Snížení spotřeby PHM a zkrácení jízdní doby v dopravním rastru jako celku se bude týkat pouze malého podílu uživatelů silniční sítě.

Z hlediska ekonomiky stavby jsou vzhledem ke srovnatelnému technickému řešení rovněž i náklady na jednotky stavby pozemní a mostní části trasy přeložky silnice I/20 mírně nadstandardní a přibližně totožné, viz. odstavec 10.2. S ohledem na její délku dosáhne její celková investiční náročnost pravděpodobně nadstandardní hodnoty zejména v porovnání s dosaženými přínosy.

Realizace přeložky silnice I/20 může mít zásadní dočasný i trvalý negativní dopad na přírodní prostředí dotčené oblasti. Trasa je vedena mimo kontakt se zástavbou dotčeného území a lze ji budovat

etapovitě a doplnit ochrannými opatřeními, která však nemusí eliminovat negativní dopady této stavby na významné přírodní hodnoty území.

Vzhledem k srovnatelné standardní stavební náročnosti a poměrně značné délce může být očekávána delší doba realizace stavby.

Realizace přeložky silnice I/20 odstraní její nevhodné směrové a výškové vedení ve stávající trase a to především v úseku mezi Bečovem a K. Vary při současném přetrasování v napojení do K. Varů (stávající trasa se napojuje v západní části města, resp. nová trasa bude napojena z jihovýchodního od Prahy po dálnici D6).

Vzhledem k vyhodnocení byla jako doporučená varianta zvolena varianta A1 v rámci navrhované silniční sítě.

11.1.11 Záměr řešící přeložku silnice II/209 (A ZÚR – D35)

- ze ZÚR označení č. 11 – II/209 Nová Role, jihovýchodní obchvat (A ZÚR – D35)

U obou posuzovaných variant A1 i A2 se dá konstatovat, že procházejí téměř totožným koridorem v kompletně nezastavěném území. Začátek překládané trasy silnice II/209 je jižně pod obcí Nová Role ve stávající úrovňové křižovatce silnic II/209 s III/2224 u Novorolského rybníka. Trasa pokračuje v jihovýchodním směru k silnici II/220, resp. směrem na Děpoltovice. Celá trasa prochází nezastavěným územím mimo zástavbu. V konci úseku se přeložka silnice II/209 napojuje na silnici II/220 novou okružní křižovatkou. Trasa v obou variantách kříží novým mostním objektem stávající železniční trať. Obě varianty současně zasahují do území s ochranou vodního hospodářství, přírody a nerostného bohatství.

Varianta A1 je vedena v koridoru dle ÚP Nová Role, který koresponduje s koridorem ZÚR (A ZÚR – D35).

Varianta A2 je pak trasována dle návrhu Zpracovatele Územní studie, která je ve dvou úsecích vedena mimo koridor ZÚR.

Z hlediska vedení trasy je varianta A1 kratší, ale její směrové řešení neodpovídá dovolené rychlosti 90 km/h, což je v rámci variantě A2 zajištěno. Rozdíl v délce trasy je minimální cca 50 m.

Stavebně technické řešení obou variant je srovnatelné a není mezi nimi zásadní rozdíl, včetně počtu mostních objektů. Vzhledem k realizaci mimo zastavěné území, nebude přeložka silnice II/209 zásadně ovlivňovat své okolí, včetně okolní silniční sítě. Budování přeložky silnice II/209 převážně ve volném prostoru ryze přírodní krajiny bude stavebně i logisticky standardně náročné.

Trasa obou variant zasahuje do záplavového území řeky Rolavy a OP přírodního léčivého zdroje II. stupně, lokálně kříží regionální biocentrum a biokoridor, dále trasa prochází CHLÚ a ložisky nerostných surovin, dobývacím prostorem a poddolovaným územím. Výškově členitá trasa variant znamená značné uplatnění bariérového efektu pro rekreaty a zvěř, zanesení produkce hluku a exhalací

do dosud nedotčeného území, záboru PF. Snížení spotřeby PHM a zkrácení jízdní doby v dopravním rastru jako celku se bude týkat pouze malého podílu uživatelů silniční sítě.

Z hlediska ekonomiky stavby jsou vzhledem ke srovnatelnému technickému řešení rovněž i náklady na jednotky stavby pozemní a mostní části trasy přeložky silnice II/209 standardní a přibližně totožné, viz. odstavec 10.2. Rozdíl je především v počtu mostních objektů, kdy je v rámci varianty A2 navíc oproti variantě A1 nadjezd nad přeložkou. Současně je varianta A2 nepatrně delší. S ohledem na délky obou variant dosáhne jejich celková investiční náročnost pravděpodobně nadstandardní hodnoty zejména v porovnání s dosaženými přínosy.

Realizace přeložky silnice II/209 může mít zásadní dočasný i trvalý negativní dopad na přírodní prostředí dotčené oblasti. Trasa je vedena z větší části mimo kontakt se zástavbou dotčeného území a lze ji doplnit ochrannými opatřeními, která však nemusí eliminovat negativní dopady této stavby na významné přírodní hodnoty území.

Vzhledem k srovnatelné standardní stavební náročnosti a přiměřené délce může být očekávána standardní doba realizace stavby.

Realizace přeložky silnice II/209 odstraní její nevhodné vedení obcí Nové Role, včetně vybudování mimoúrovňového křížení s žel. tratí.

Vzhledem k vyhodnocení byla jako doporučená varianta zvolena varianta A1 v rámci navrhované silniční sítě. Současně doporučujeme z hlediska přístupu obyvatel Nové Role do K. Varů doplnit napojení obchvatové trasy na stávající silnici II/209 s využitím její úpravy (modernizace) a přímým napojením ve směru na K. Vary do Mezirolí (přímé propojení se záměrem 17, A ZÚR D86).

11.1.12 Záměr řešící přeložku silnice II/209 (A ZÚR – DR88)

- ze ZÚR označení č. 12 – II/209 Nové Sedlo, obchvat, územní rezerva (A ZÚR – DR88)

Navržené varianty jsou řešeny v rozdílných trasách. Začátek varianty A1, dle ÚP Nové Sedlo, je jihozápadně pod obcí Nové Sedlo s nově budovanou okružní křižovatkou propojující vyjma přeložky silnice II/209 dále silnici II/181 (spojení s dálnicí D6) a III/2908 zajišťující napojení obce. Trasa pokračuje v severozápadním směru podél důlní železnice (v koridoru mezi obcí a doly) až k místní komunikaci v severní části obce napojující průmyslovou zónu se silnicí II/209. Celá trasa prochází nezastavěnou částí přes pole a lesní pozemky, resp. po okraji území s důlní činností. V souběhu s doly dochází ke křížení s důlní železnicí, která bude zrušena.

Oproti tomu je začátek varianty A2, dle návrhu Zpracovatele Územní studie, jihovýchodně pod obcí Nové Sedlo v místě stávající okružní křižovatky silnic II/209 a III/2097. Přeložka silnice II/209 je napojena před okružní křižovatkou na silnici III/2097, která je pak následně od přeložky II/209 zpět napojena do své stopy novou úrovňovou stykovou křižovatkou. Trasa přeložka je pak dále vedena v severovýchodním směru v souběhu s železniční tratí, kterou pak kříží mostní estakádou a končí napojením do stávající okružní křižovatky před Chranišovem.

Obě varianty současně zasahují do území se zástavbou, s ochranou vodního hospodářství a nerostného bohatství.

Varianta A1 je vedena v koridoru dle ÚP Nová Sedlo, který koresponduje s koridorem ZÚR (A ZÚR – DR88), výjimkou je pouze směrový oblouk před napojením v konci úseku napojující novou trasu na stávající místní komunikaci v Novém Sedlu.

Varianta A2 je pak trasována, dle návrhu Zpracovatele Územní studie, celá mimo koridor ZÚR.

Z hlediska vedení trasy je varianta A1 kratší, ale její směrové řešení neodpovídá dovolené rychlosti 90 km/h, což je v rámci variantě A2 zajištěno. Rozdíl v délce trasy je zanedbatelný cca 25 m.

Stavebně technické řešení obou variant je srovnatelné a není mezi nimi zásadní rozdíl, až na mostní objekty. V rámci varianty A1 nejsou navrženy žádné mostní objekty, oproti tomu jsou ve variantě A2 navrženy dva mostní objekty (oba přes žel. trať). Vzhledem k realizaci částečně v zastavěném území, bude přeložka silnice II/209 ovlivňovat své okolí, včetně okolní silniční sítě. Budování přeložky silnice II/209 převážně ve volném prostoru ryze přírodní krajiny bude stavebně i logisticky standardně náročné.

Trasa obou variant zasahuje do území se zástavbou a kříží žel. trať. Dále obě varianty zasahují do OP přírodního léčivého zdroje II. stupně. Varianta A1 zasahuje rovněž do CHLÚ a ložiska nerostných surovin, do dobývacího prostoru a poddolovaného území. Varianta A2 zasahuje pouze do poddolovaného území.

Vzhledem ke křížení s žel. tratí je varianta A2 výškově členitější než varianta A1, která kopíruje terén. Proto bude u varianty A2 uplatněn bariérový efekt pro rekreanty a zvěř, zanesení produkce hluku a exhalací do dosud nedotčeného území, záboru PF. Snížení spotřeby PHM a zkrácení jízdní doby v dopravním rastru jako celku se bude týkat pouze malého podílu uživatelů silniční sítě.

Z hlediska ekonomiky stavby je vzhledem k realizaci mostních objektů v rámci varianty A2 tato varianta dražší o 146 mil. Kč, viz. odstavec 10.2. Současně je varianta A2 nepatrně delší. S ohledem na délky obou variant dosáhne jejich celková investiční náročnost pravděpodobně nadstandardní hodnoty zejména v porovnání s dosaženými přínosy.

Realizace přeložky silnice II/209 může mít zásadní dočasný i trvalý negativní dopad na přírodní prostředí dotčené oblasti. Trasa je vedena z větší části mimo kontakt se zástavbou dotčeného území a lze ji doplnit ochrannými opatřeními, která však nemusí eliminovat negativní dopady této stavby na významné přírodní hodnoty území.

Vzhledem k srovnatelné standardní stavební náročnosti a přiměřené délce může být očekávána standardní doba realizace stavby.

Realizace přeložky silnice II/209 odstraní její nevhodné vedení obcí Nové Role, včetně vybudování mimoúrovňového křížení s žel. tratí. Současně bylo v rámci dopravního modelu ověřeno, že realizace západního obchvatu ve variantě A1 nepřinese odlehčení průjezdu obcí Nové Sedlo a to především z důvodu jejího přímého nenapojení do MÚK Nové Sedlo s dálnicí D6. Oproti tomu by varianta A2 s přímým napojením dopravy na dálnici D6 odlehčila průjezdu obcí Nové Sedlo.

I když je varianta A2, co se týká investičních nákladů, jednou tak dražší je dopravně a zásahem do území s limity vhodnějším řešením a proto je doporučena jako vybraná varianta v rámci navrhované silniční sítě.

11.1.13 Záměr řešící přeložku silnice II/220 (A ZÚR – D86) - ze ZÚR označení č. 17 – II/220 Mezirolí, přeložka (A ZÚR – D86)

U obou posuzovaných variant A1 i A2 se dá konstatovat, že procházejí téměř totožným koridorem v kompletně nezastavěném území. Začátek překládané trasy silnice II/220 je jihozápadně od obce Mezirolí ve stávajícím směrovém oblouku ještě před vjezdem do obce, kde bude nově vybudovaná mimoúrovňová trubkovitá křižovatka. Trasa je vedena v nezastavěné části po lesních pozemcích, jako západní obchvat obce. Zpět je napojena v severní části obce nově vybudovanou okružní křižovatkou se silnicí II/209.

Obě varianty současně zasahují do území s ochranou vodního hospodářství a nerostného bohatství.

Varianta A1 je vedena v koridoru dle ÚP Nová Role, který koresponduje s koridorem ZÚR (A ZÚR – D86).

Varianta A2 je pak trasována dle návrhu Zpracovatele Územní studie, která ve zvětšeném poloměru směrového oblouku ve střední části vystupuje mimo koridor ZÚR.

Z hlediska vedení trasy je varianta A1 kratší, ale její směrové řešení neodpovídá dovolené rychlosti 90 km/h, což je v rámci variantě A2 zajištěno. Rozdíl v délce trasy je minimální cca 60 m.

Stavebně technické řešení obou variant je srovnatelné a není mezi nimi zásadní rozdíl, včetně počtu mostních objektů. Vzhledem k realizaci mimo zastavěné území, nebude přeložka silnice II/220 zásadně ovlivňovat své okolí, včetně okolní silniční sítě. Budování přeložky silnice II/220 převážně ve volném prostoru ryze přírodní krajiny bude stavebně i logisticky standardně náročné.

Trasa obou variant zasahuje do OP přírodního léčivého zdroje II. stupně a v začátku úseku do poddolovaného území. Výškově členitá trasa variant znamená značné uplatnění bariérového efektu pro rekreanty a zvěř, zanesení produkce hluku a exhalací do dosud nedotčeného území, záboru PF. Snížení spotřeby PHM a zkrácení jízdní doby v dopravním rastru jako celku se bude týkat pouze malého podílu uživatelů silniční sítě.

Z hlediska ekonomiky stavby jsou vzhledem ke srovnatelnému technickému řešení rovněž i náklady na jednotky stavby pozemní a mostní části trasy přeložky silnice II/220 standardní a přibližně totožné, viz. odstavec 10.2. Rozdíl není ani v počtu mostních objektů. Současně je varianta A2 nepatrně delší. S ohledem na délky obou variant dosáhne jejich celková investiční náročnost pravděpodobně nadstandardní hodnoty zejména v porovnání s dosaženými přínosy.

Realizace přeložky silnice II/220 může mít zásadní dočasný i trvalý negativní dopad na přírodní prostředí dotčené oblasti. Trasa je vedena z větší části mimo kontakt se zástavbou dotčeného území a

Ize ji doplnit ochrannými opatřeními, která však nemusí eliminovat negativní dopady této stavby na významné přírodní hodnoty území.

Vzhledem k srovnatelné standardní stavební náročnosti a přiměřené délce může být očekávána standardní doba realizace stavby.

Realizace přeložky silnice II/220 odstraní její nevhodné vedení obcí Mezirolí, včetně vybudování mimoúrovňového křížení v začátku trasy v napojení do obce.

Vzhledem k vyhodnocení a lepším parametrům trasy obchvatu zajišťující dovolenou rychlost 90 km/h byla jako doporučená varianta zvolena varianta A2 v rámci navrhované silniční sítě.

11.1.14 Záměr řešící přeložku silnice III/2204 (A ZÚR – D36)

- ze ZÚR označení č. 26 – III/2204 Děpoltovice, přeložka (A ZÚR – D36)

Navržené varianty jsou řešeny v rozdílných trasách. Začátek varianty A1, dle ÚP Hroznětín a Nová Role, je jižně pod obcí Děpoltovice v napojení na stávající silnici II/220 novou okružní křižovatkou, do které bude současně jako samostatná větev napojena přeložka II/209 (řeší záměr č. 11 II/209 Nová Role, jihovýchodní obchvat, přeložka D 35 dle A ZÚR). Další samostatnou větví je napojení původní trasy III/2204 s tím, že původní styková křižovatka, včetně části úseku této komunikace bude zrušena. Trasa pokračuje v jihovýchodním směru až po konec zástavby obce a dále se vrací k původní trase v severovýchodním směru před obec Odeř. V konci úseku bude vybudována nová úrovněová styková křižovatka napojující východní přístup od Děpoltovic.

Začátek varianty A2 je totožný jako u varianty A1, dále trasa pokračuje v severovýchodním směru v nezastavěné části po polích až na jižní okraj obce Odeř, kde se trasa napojuje do totožné trasy s variantou A1 dle záměru č. 27 a pokračuje až k napojení na stávající silnici III/22636 ve směru na Hroznětín. Tato varianta tak řeší (spojuje) oba záměry dle A ZÚR, tj. D36 a D37 jako společný ochvat Děpoltovic a Odeře. Varianta A2 je tak výrazně delší než varianta A1.

Obě varianty současně částečně zasahují do území se zástavbou, do území s ochranou vodního hospodářství a nerostného bohatství.

Varianta A1 je vedena v koridoru dle ÚP Hroznětín a Nová Role, který z větší části koresponduje s koridorem ZÚR (A ZÚR – D36). Z koridoru se trasa dostává ve střední části v levostranném oblouku.

Varianta A2 je pak trasována dle návrhu Zpracovatele Územní studie, která je v začátku úseku v souladu s koridorem ZÚR (A ZÚR – D36), resp. v konci úseku v souladu s koridorem ZÚR (A ZÚR - D37). Ve střední části pak v délce cca 1,500 km je trasa umístěna mimo koridor ZÚR.

Z hlediska vedení trasy je varianta A1 výrazně kratší (řeší pouze obchvat Děpoltovic), ale její směrové řešení neodpovídá dovolené rychlosti 90 km/h, což je v rámci variantě A2 zajištěno (řeší komplexně přeložku trasy silnice III/2204 na obchvatu Děpoltovic i Odeře). Rozdíl v délce trasy je vzhledem k výše uvedenému značný 1,417 km.

Stavebně technické řešení obou variant je srovnatelné a není mezi nimi zásadní rozdíl, včetně počtu mostních objektů. Vzhledem k realizaci z větší části mimo zastavěné území, nebude přeložka silnice III/2204 zásadně ovlivňovat své okolí, včetně okolní silniční sítě. Budování přeložky silnice III/2204 převážně ve volném prostoru ryze přírodní krajiny bude stavebně i logisticky standardně náročné.

Trasa obou variant je ve střetu se zastavěnou oblastí východně od Děpoltovic, dále zasahuje do záplavového území bezejmenné vodoteče a OP přírodního léčivého zdroje II. stupně a prochází poddolovaným územím. Výškově členitá trasa variant znamená značné uplatnění bariérového efektu pro rekreanty a zvěř, zanesení produkce hluku a exhalací do dosud nedotčeného území, záboru PF. Snížení spotřeby PHM a zkrácení jízdní doby v dopravním rastru jako celku se bude týkat pouze malého podílu uživatelů silniční sítě.

Z hlediska ekonomiky stavby nejsou stavby zcela srovnatelné z důvodu, že trasa v rámci varianty A2 je výrazně delší z důvodu komplexního řešení přeložky silnice III/2204 obchvatem Děpoltovic i Odeře. Ve společných trasách obou variant v začátku úseku, resp. u varianty A2 v konci úseku s variantou A1 záměru č. 27 je technické řešení srovnatelné. Investiční náklady jsou tak u varianty A2 oproti variantě A1 vyšší o cca 44 mil. Kč, viz. odstavec 10.2. S ohledem na délky obou variant dosáhne jejich celková investiční náročnost pravděpodobně nadstandardní hodnoty zejména v porovnání s dosaženými přírůsky.

Realizace přeložky silnice III/2204 může mít zásadní dočasný i trvalý negativní dopad na přírodní prostředí dotčené oblasti. Trasa je vedena z větší části mimo kontakt se zástavbou dotčeného území a lze ji doplnit ochrannými opatřeními, která však nemusí eliminovat negativní dopady této stavby na významné přírodní hodnoty území.

Vzhledem k srovnatelné standardní stavební náročnosti a přiměřené délce může být očekávána standardní doba realizace stavby úměrná k délce trasy.

Realizace přeložky silnice III/2204 odstraní její nedostatečné směrové a výškové vedení a nevhodné vedení obcí Děpoltovice (v případě varianty A2 i Odeře).

Vzhledem k vyhodnocení byla v rámci záměru č. 26 jako doporučená varianta zvolena varianta A1 v rámci navrhované silniční sítě. Současně doporučujeme z hlediska komplexnosti řešit spojení obou záměrů č. 26 a 27 (A ZÚR D36 s D37) do jednoho dle varianty A2.

11.1.15 Záměr řešící přeložku silnice III/2204 (A ZÚR – D37)

- ze ZÚR označení č. 27 – III/2204 Odeř, přeložka (A ZÚR – D37)

Navržené varianty jsou řešeny v rozdílných trasách. Začátek varianty A1, dle ÚP Hroznětín, je západně před obcí Odeř, trasa se odklání od stávající komunikace v jihovýchodním směru s následným napojením na stávající silnici III/22136 ve směru na Hroznětín. V tomto záměru není navržen žádný mostní objekt.

Začátek varianty A2 je totožný jako u varianty A1, trasa se odklání od stávající komunikace v severovýchodním směru, která pak následně od křížení se stávající trasou III/2204 pokračuje v jihovýchodním směru až před stávající okružní křižovatkou na silnici II/222 před Hroznětinem. Současně by v rámci této varianty došlo k rekultivaci nevyužívané části silnice III/22136. V tomto záměru rovněž není navržen žádný mostní objekt.

Varianta A1 je ve střetu s regionálním biokoridorem. Varianta A2 zasahuje do území se zástavbou, resp. v začátku úseku stávající zástavbu přímo rozděluje. Obě varianty současně zasahují do území nerostného bohatství.

Varianta A1 je vedena v koridoru dle ÚP Hroznětín, který kompletně koresponduje s koridorem ZÚR (A ZÚR – D37).

Varianta A2 je pak trasována dle návrhu Zpracovatele Územní studie, která je v začátku úseku v souladu s koridorem ZÚR (A ZÚR – D37) a ve zbylé trase jde mimo koridor ZÚR.

Z hlediska vedení trasy je varianta A1 kratší, ale její směrové řešení neodpovídá dovolené rychlosti 90 km/h, což je v rámci variantě A2 zajištěno (úprava směrového řešení). Rozdíl v délce trasy činí přibližně 500 m.

Stavebně technické řešení obou variant je srovnatelné a není mezi nimi zásadní rozdíl, včetně počtu mostních objektů. Vzhledem k realizaci z větší části mimo zastavěné území, nebude přeložka silnice III/2204 zásadně ovlivňovat své okolí, včetně okolní silniční sítě. Budování přeložky silnice III/2204 převážně ve volném prostoru ryze přírodní krajiny bude stavebně i logisticky standardně náročné.

Trasa obou variant je ve střetu s CHLÚ a ložisky nerostných surovin a poddolovaným územím. Varianta A1 dále kříží před napojením na stávající silnici III/22136 regionální biokoridor. Varianta A2 zasahuje do zástavby v začátku úseku a současně by znamenala i demolici objektu. Výškově členitá trasa variant znamená značné uplatnění bariérového efektu pro rekreanty a zvěř, zanesení produkce hluku a exhalací do dosud nedotčeného území, záboru PF. Snížení spotřeby PHM a zkrácení jízdní doby v dopravním rastru jako celku se bude týkat pouze malého podílu uživatelů silniční sítě.

Z hlediska ekonomiky stavby jsou vzhledem ke srovnatelnému technickému řešení rovněž i náklady na jednotky stavby pozemní a mosty, které ovšem nejsou součástí stavby, srovnatelné, viz. odstavec 10.2. Rozdíl je především z důvodu větší délky v rámci varianty A2. Vzhledem k tomu je varianta A2 o cca 22 mil. Kč dražší. S ohledem na délky obou variant dosáhne jejich celková investiční náročnost pravděpodobně nadstandardní hodnoty zejména v porovnání s dosaženými přínosy.

Realizace přeložky silnice III/2204 může mít zásadní dočasný i trvalý negativní dopad na přírodní prostředí dotčené oblasti. Trasa je vedena z větší části mimo kontakt se zástavbou dotčeného území a lze ji doplnit ochrannými opatřeními, která však nemusí eliminovat negativní dopady této stavby na významné přírodní hodnoty území.

Vzhledem k srovnatelné standardní stavební náročnosti a přiměřené délce může být očekávána standardní doba realizace stavby úměrná k délce trasy.

Realizace přeložky silnice III/2204 odstraní její nedostatečné směrové a výškové vedení a nevhodné vedení obcí Odeř.

Vzhledem k vyhodnocení byla v rámci záměru č. 27 jako doporučená varianta zvolena varianta A1 v rámci navrhované silniční sítě. Současně doporučujeme z hlediska komplexnosti řešit spojení obou záměrů č. 26 a 27 (A ZÚR D36 s D37) dle popisu u záměru č. 26.

11.1.16 Záměr řešící přeložku silnice III/22129 (A ZÚR – D42) - ze ZÚR označení č. 28 – III/22129 Podlesí, přeložka (A ZÚR – D42)

Navržené varianty jsou řešeny v rozdílných trasách. Začátek varianty A1, dle ÚP Sadov a Otovice, je v úrovňové stykové křižovatce na východním obchvatu Otovic (řeší záměr č. 57) a současně v trase původní silnice III/22129. Trasa pokračuje v severním směru k obci Podlesí, kterou následně obchází v západním směru a v severní části obce se napojuje zpět na stávající trasu silnice III/22129. Trasa přeložky je vedena v nezastavěné části po polích a lesních pozemcích, resp. částečně zasahuje do území chráněného ložiskového území, které je již částečně odtěženo. V konci úseku bude vybudována nová úrovňová styková křižovatka napojující východní přístup od Podlesí. Trasa přeložky kříží záplavové území s biokoridorem novým mostní objektem.

Začátek varianty A2 je v úrovňové okružní křižovatce na územní rezervě Otovice - Čankov (řeší záměr č. XX, územní rezerva), která by měla být součástí MÚK Otovice v rámci případné varianty přeložky silnice I/6 v trase severního obchvatu. Trasa pokračuje v severním směru k obci Podlesí, kterou následně obchází v západním směru a v severní části obce se napojuje zpět na stávající trasu silnice III/22129. Trasa přeložky je vedena v nezastavěné části po polích a lesních pozemcích, resp. částečně zasahuje do území chráněného ložiskového území, které je již částečně odtěženo. V konci úseku bude vybudována nová úrovňová styková křižovatka napojující východní přístup od Podlesí. Trasa přeložky kříží záplavové území s biokoridorem novým mostní objektem.

Začátek varianty A3 je rovněž v úrovňové okružní křižovatce na územní rezervě Otovice - Čankov (řeší záměr č. XX, územní rezerva), která by měla být součástí MÚK Otovice v rámci případné varianty přeložky silnice I/6 v trase severního obchvatu. Trasa pokračuje v severním směru k obci Podlesí, kterou následně částečně obchází ve východním směru a následně se napojuje na stávající silnici III/22129 vedenou průtahem obce až k severnímu okraji mimo zástavbu. Trasa přeložky je z části vedena v nezastavěné části po polích a lesních pozemcích, mimo území chráněného ložiskového území, ovšem z větší části vedení po stávající silnici v průtahu obcí. Trasa přeložky kříží záplavové území s biokoridorem novým mostní objektem.

Všechny varianty jsou ve střetu s vodním hospodářstvím a s územím s nerostným bohatstvím. Varianta A3 pak prochází zastavěnou částí obce Podlesí.

Varianta A1 je vedena v koridoru dle ÚP Sadov a Otovice, který ve své střední části nekoresponduje s koridorem ZÚR (A ZÚR – D42).

Varianta A2 je pak trasována dle návrhu Zpracovatele Územní studie, která v celé délce mimo koridor ZÚR.

Varianta A3 je pak rovněž trasována dle návrhu Zpracovatele Územní studie, která je opačně k variantě A1 vedena v koridoru ZÚR pouze ve střední části.

Z hlediska vedení trasy je nejkratší varianta A2 a současně její technické parametry umožňují dovolenou rychlost 90 km/h. Oproti tomu jsou varianty A1 a A3 navrženy na dovolenou rychlost 50 km/h. Rozdíl v délkách tras jednotlivých variant je ovšem minimální, varianta A1 1,73 km, varianta A2 1,72 km a varianta A3 1,99 km.

Stavebně technické řešení všech variant je srovnatelné a není mezi nimi zásadní rozdíl a to ani v počtu mostních objektů. Vzhledem k realizaci z větší části mimo zastavěné území, nebude přeložka silnice III/22129 zásadně ovlivňovat své okolí, včetně okolní silniční sítě. Budování přeložky silnice III/22129 převážně ve volném prostoru ryze přírodní krajiny bude stavebně i logisticky standardně náročné. Výjimkou je vedení trasy v rámci varianty A3 na průtahu obcí Podlesí.

Trasa všech variant je ve střetu s OP přírodního léčivého zdroje a zdroje minerálních vod II. stupně a záplavového území Vitického potoka. Dále jsou trasy ve střetu s CHLÚ a ložisky nerostných surovin, s dobývacím prostorem a s poddolovaným územím. Výškově členitá trasa variant znamená značné uplatnění bariérového efektu pro rekreanty a zvěř, zanesení produkce hluku a exhalací do dosud nedotčeného území, záboru PF. Snížení spotřeby PHM a zkrácení jízdní doby v dopravním rastru jako celku se bude týkat pouze malého podílu uživatelů silniční sítě.

Z hlediska ekonomiky stavby jsou vzhledem ke srovnatelnému technickému řešení rovněž i náklady na jednotky stavby pozemní a mosty srovnatelné, viz. odstavec 10.2. Rozdíl je především z důvodu délky jednotlivých variant. Nejlevnější je varianta A1, která je ve srovnání s variantou A2 a A3 (napojující větve u OK v ZÚ) o cca 50 mil. Kč levnější. S ohledem na délky všech variant dosáhne jejich celková investiční náročnost pravděpodobně nadstandardní hodnoty zejména v porovnání s dosaženými přínosy.

Realizace přeložky silnice III/22129 může mít zásadní dočasný i trvalý negativní dopad na přírodní prostředí dotčené oblasti. Trasa je vedena z větší části mimo kontakt se zástavbou dotčeného území (vyjma varianty A3) a lze ji doplnit ochrannými opatřeními, která však nemusí eliminovat negativní dopady této stavby na významné přírodní hodnoty území.

Vzhledem k srovnatelné standardní stavební náročnosti a přiměřené délce může být očekávána standardní doba realizace stavby úměrná k délce trasy.

Realizace přeložky silnice III/22129 odstraní její nedostatečné směrové a výškové vedení a nevhodné vedení obcí Podlesí.

Vzhledem k vyhodnocení a výběru varianty vedení silnice I/6 v zachování průtahu K. Vary byla jako doporučená varianta zvolena varianta A1 v rámci navrhované silniční sítě.

11.1.17 Záměr řešící přeložku silnice III/22129 (návrh Ing. Ota Řezanka) - ze záměrů ostatních zdrojů č. 57 – Východní obchvat Otovic (návrh Ing. Ota Řezanka)

U obou posuzovaných variant A1 i A2 se dá konstatovat, že procházejí téměř totožným koridorem v kompletně nezastavěném území. Začátek překládané trasy silnice III/22129 je severně nad Otovicemi vytvořením stykové křižovatky stávající silnice s nově řešeným obchvatem (současné připojení záměru č. 28 obchvat Podlesí, varianta A1), trasa dále pokračuje ve východním směru a zpět na stávající silniční síť se napojuje jižním odklonem k silnici III/22134. V konci úseku km 1,250 je trasa napojena před stykovou křižovatkou silnic III/22134 a III/22129. V tomto záměru není navržen žádný mostní objekt.

Obě varianty současně zasahují v konci úseku do území se zástavbou, do území s ochranou vodního hospodářství a nerostného bohatství.

Obě varianty jsou vedeny v koridoru dle ÚP Otovice, který není zanesen v ZÚR.

Varianta A2 je pak trasována dle návrhu Zpracovatele Územní studie, která se oproti variantě A1 liší pouze způsobem napojení a odklonem hlavní trasy v konci úseku.

Z hlediska vedení trasy jsou obě varianty totožné, i co se délky týče, včetně směrového řešení. Parametry obou variant jsou srovnatelné a umožňují dovolenou rychlost 70 km/h. Rozdíl obou variant v konci trasy je v záboru (rozdělení) nezpevněné plochy, která je šetrnější u varianty A2 (více se přimyká ke stávající zástavbě).

Stavebně technické řešení obou variant je srovnatelné a není mezi nimi zásadní rozdíl. Vzhledem k realizaci mimo zastavěné území, nebude přeložka silnice III/22129 zásadně ovlivňovat své okolí, včetně okolní silniční sítě. Budování přeložky silnice III/22129 převážně ve volném prostoru ryze přírodní krajiny bude stavebně i logisticky standardně náročné.

Trasa obou variant v celé trase zasahuje do OP přírodního léčivého zdroje a zdroje minerálních vod II. stupně a do poddolovaného území. Výškově členitá trasa variant znamená značné uplatnění bariérového efektu pro rekreaty a zvěř, zanesení produkce hluku a exhalací do dosud nedotčeného území, záboru PF. Snížení spotřeby PHM a zkrácení jízdní doby v dopravním rastru jako celku se bude týkat pouze malého podílu uživatelů silniční sítě. V konci trasy je bariérový efekt omezen souběhem se zástavbou a železniční tratí.

Z hlediska ekonomiky stavby jsou vzhledem ke srovnatelnému technickému řešení rovněž i náklady na jednotky stavby pozemní trasy přeložky silnice III/22129 standardní a přibližně totožné, viz. odstavec 10.2. S ohledem na délky obou variant dosáhne jejich celková investiční náročnost pravděpodobně nadstandardní hodnoty zejména v porovnání s dosaženými přínosy.

Realizace přeložky silnice III/22129 může mít zásadní dočasný i trvalý negativní dopad na přírodní prostředí dotčené oblasti. Trasa je vedena z větší části mimo kontakt se zástavbou dotčeného území a lze ji doplnit ochrannými opatřeními, která však nemusí eliminovat negativní dopady této stavby na významné přírodní hodnoty území.

Vzhledem k srovnatelné standardní stavební náročnosti a přiměřené délce může být očekávána standardní doba realizace stavby.

Realizace přeložky silnice III/22129 odstraní její nevhodné vedení obcí Otovice.

Vzhledem k výše uvedenému a šetrnějšímu napojení v konci úseku obchvatu s ohledem záboru nezpevněné plochy byla jako doporučená varianta zvolena varianta A2 v rámci navrhované silniční sítě.

11.1.18 Záměr řešící přeložku silnice II/209 a II/222 (A ZÚR – D32) - ze ZÚR označení č. 31 – Chodov, východní obchvat (A ZÚR – D32)

Navržené varianty jsou řešeny v rozdílných trasách. Začátek varianty A1, dle ÚP Chodov, Mírová a Nové Sedlo, je jižně pod obcí Chodov a Chranišov ve stávající okružní křižovatce silnic II/209 a III/20911, trasa dále pokračuje v severovýchodním směru po okraji zastavěné části města Chodova, resp. nezastavěných pozemcích charakteru pole a lesy. V severní části nad městem Chodov se trasa přeložky vrací zpět s napojením na silnici II/222.

Oproti tomu je začátek varianty A2, dle návrhu Zpracovatele Územní studie, jižně pod obcí Chodov a Chranišov ve stávající okružní křižovatce silnic II/209 a III/20911, trasa dále pokračuje v severozápadním směru po okraji území s důlní činností mimo zastavěné části města Chodova, resp. po nezastavěných pozemcích charakteru pole a lesy. V severní části nad městem Chodov se trasa přeložky vrací zpět s napojením na silnici II/222.

Obě varianty současně zasahují do území se zástavbou, s dopravní infrastrukturou, s ochranou vodního hospodářství a nerostného bohatství.

Varianta A1 je vedena v koridoru dle ÚP Chodov, Mírová a Nová Sedlo, který plně koresponduje s koridorem ZÚR (A ZÚR – D32).

Varianta A2 je pak trasována, dle návrhu Zpracovatele Územní studie, celá mimo koridor ZÚR.

Z hlediska vedení trasy je varianta A1 delší a současně její směrové řešení neodpovídá dovolené rychlosti 90 km/h (pouze 70 km/h), což je v rámci variantě A2 zajištěno při současně kratší délce. Rozdíl v délce trasy je cca 1,7 km. Z hlediska zajištění přístupů do města Chodova a napojení na okolní silniční síť je i přes výrazně delší trasu vhodnější varianta A1. V trase západního obchvatu varianty A2 není tak výrazná dopravní poptávka.

Stavebně technické řešení obou variant je srovnatelné a není mezi nimi zásadní rozdíl, až na mostní objekty. V rámci varianty A1 je celkem 8 mostních objektů, oproti tomu jsou ve variantě A2 navrženy pouze 2 mostní objekty (oba přes žel. trať), ale současně 1 tunel. Vzhledem k realizaci částečně v

zastavěném území, bude přeložka silnice II/209 a II/222 ovlivňovat své okolí, včetně okolní silniční sítě. Budování přeložky silnice II/209 a II/222 převážně ve volném prostoru ryze přírodní krajiny bude stavebně i logisticky standardně náročné. V rámci varianty A2 by byl z pohledu délky realizace limitním prvkem ražený tunel.

Trasa obou variant zasahuje do území se zástavbou a kříží žel. trať. Dále obě varianty zasahují do OP přírodního léčivého zdroje a zdroje minerálních vod II. stupně a záplavového území Chodovského potoka. Dále obě varianty zasahují rovněž do CHLÚ a ložiska nerostných surovin, do poddolovaného území a sesuvného území (v konci úseku před napojením na II/222).

Vzhledem ke křížení s žel. tratí a ostatními silničními komunikacemi jsou obě varianty výškově členitější. V rámci varianty A2 je vzhledem ke konfiguraci terénu v trase obchvatu navržen ražený tunel. U obou variant je uplatněn bariérový efekt pro rekreanty a zvěř, zanesení produkce hluku a exhalací do dosud nedotčeného území, záboru PF. Snížení spotřeby PHM a zkrácení jízdní doby v dopravním rastru jako celku se bude týkat pouze malého podílu uživatelů silniční sítě.

Z hlediska ekonomiky stavby je realizace několika mostních objektů v rámci varianty A1 částečně vykompenzována realizací tunelu ve variantě A2, což ve výsledku činí variantu A1 o cca 18 mil. Kč dražší, viz. odstavec 10.2. Současně je varianta A1 výrazně delší. S ohledem na délky obou variant dosáhne jejich celková investiční náročnost pravděpodobně nadstandardní hodnoty zejména v porovnání s dosaženými přínosy.

Realizace přeložky silnice II/209 může mít zásadní dočasný i trvalý negativní dopad na přírodní prostředí dotčené oblasti. Trasa je vedena z větší části mimo kontakt se zástavbou dotčeného území a lze ji doplnit ochrannými opatřeními, která však nemusí eliminovat negativní dopady této stavby na významné přírodní hodnoty území.

Vzhledem k srovnatelné standardní stavební náročnosti a přiměřené délce, ovšem při realizaci náročných mostních objektů a tunelu může být očekávána nadstandardní doba realizace stavby.

Realizace přeložky silnice II/209 odstraní její nevhodné vedení městem Chodov, včetně vybudování mimoúrovňového křížení s žel. tratí a silnicí II/222. Současně bylo v rámci dopravního modelu ověřeno, že realizace západního obchvatu ve variantě A2 nepřinese odlehčení průjezdu Chodovem a to především z důvodu napojení na okolní silniční síť. Oproti tomu by varianta A1 s přímým napojením dopravy na okolní silniční síť, vč. přístupu do jednotlivých částí Chodova, odlehčí tranzitnímu průjezdu Chodovem.

I když je varianta A1, co se týká investičních nákladů dražší je dopravně a zásahem do území s limity vhodnějším řešením a proto je doporučena jako vybraná varianta v rámci navrhované silniční sítě.

11.1.19 Záměr řešící přeložku silnice III/20811 (A ZÚR – D84)

- ze ZÚR označení č. 34 – Silniční napojení mezinárodního letiště K. Vary (A ZÚR – D84)

Navržené varianty jsou řešeny v rozdílných trasách. Začátek varianty A1, dle ZÚR, na hranici zástavby (na konci letiště) obce Olšová Vrata, pokračuje v celé své trase ve východním směru podél vzletové a přistávací dráhy letiště a dále podél zástavby obce Olšová Vrata. Zpět do trasy stávající III/20811 se napojuje v okružní křižovatce, která je součástí související stavby na D6 MÚK D6 Olšová Vrata.

Začátek varianty A2, dle návrhu Zpracovatele Územní studie, je totožný s variantou A1, tj. na začátku zástavby (na konci letiště) obce Olšová Vrata, pokračuje v severovýchodním směru podél vzletové a přistávací dráhy letiště a dále se vzdaluje od zástavby obce Olšová Vrata severním směrem. Konec přeložky stávající silnice III/20811 se napojuje do přístupové komunikace, která je součástí související stavby D6 MÚK D6 Olšová Vrata a napojuje obec Hůrký.

Obě varianty současně zasahují do lázeňského území, do území s ochranou vodního hospodářství a s přírodou, krajinou.

Varianta A1 je kompletně vedena v koridoru dle ZÚR.

Varianta A2 je pak trasována pouze v začátku úseku dle ZÚR a před zástavbou se odklání mimo tento koridor.

Z hlediska vedení trasy je varianta A1 nepatrně delší, její technické parametry a dovolená rychlost jsou pro obě varianty totožné, dovolená rychlost 70 km/h. Varianta A2 je kratší o cca 240 m z důvodu, že využívá v delším úseku související stavbu D6 a tím i oddaluje přístupovou komunikaci od zástavby Olšovských Vrat.

Stavebně technické řešení obou variant je srovnatelné a není mezi nimi zásadní rozdíl. Vzhledem k realizaci na okraji zastavěného území, bude přeložka silnice III/20811 ovlivňovat své okolí, včetně okolní silniční sítě. Budování přeložky silnice III/20811 je vedeno v převážně ve volném prostoru ryze přírodní krajiny bude stavebně i logisticky standardně náročné.

Trasa obou variant zasahuje do lázeňského území. Dále obě varianty zasahují do OP přírodního léčivého zdroje a zdroje minerálních vod I. i II. stupně a rovněž jsou ve střetu s CHKO Slavkovský les.

Obě varianty nejsou výškově členitější, ale přesto s ohledem na umístění nové trasy komunikace do stávajícího terénu bude uplatněn bariérový efekt pro rekreanty a zvěř, zanesení produkce hluku a exhalací do dosud nedotčeného území, záboru PF. Snížení spotřeby PHM a zkrácení jízdní doby v dopravním rastru jako celku se bude týkat pouze malého podílu uživatelů silniční sítě.

Z hlediska ekonomiky stavby je jednotková cena obou variant srovnatelná a výsledné investiční náklady jsou rozdílné pouze vzhledem k délce variant, viz. odstavec 10.2. S ohledem na délky obou

variant dosáhne jejich celková investiční náročnost standardní hodnoty zejména v porovnání s dosaženými přínosy.

Realizace přeložky silnice III/20811 může mít zásadní dočasný i trvalý negativní dopad na přírodní prostředí dotčené oblasti. Trasa je vedena z větší části mimo kontakt se zástavbou dotčeného území a lze ji doplnit ochrannými opatřeními, která však nemusí eliminovat negativní dopady této stavby na významné přírodní hodnoty území.

Vzhledem k srovnatelné standardní stavební náročnosti a přiměřené délce, může být očekávána standardní doba realizace stavby.

Realizace přeložky silnice III/20811 odstraní její nevhodné vedení obcí Olšová Vrata.

I když je varianta A1, co se týká investičních nákladů dražší je dopravně a zásahem do území s limity vhodnějším řešením a proto je doporučena jako vybraná varianta v rámci navrhované silniční sítě.

11.1.20 Záměr řešící přeložku silnice III/22129 (ÚP Otovice) - z ÚPD obcí č. bez označ. XX – Územní rezerva Otovice - Čankov (ÚP Otovice)

U obou posuzovaných variant A1 i A2 se dá konstatovat, že procházejí téměř totožným koridorem v kompletně nezastavěném území. Začátek nové propojující komunikace je na silnici III/22134 jihovýchodně od Čankova, dále pokračuje východním směrem nad Otovice až k napojení na silnici III/22129. V konci úseku v napojení na silnici III/22129 se připojují další samostatné záměry č. 28 – III/22129 Podlesí, přeložka a č. 57 – Východní obchvat Otovic.

Vzhledem ke shodnému koridoru obou variant dochází u obou ke střetu s ochranou vodního hospodářství a s nerostným bohatstvím.

Obě varianty jsou v koridoru dle ÚP Otovic vedených jako rezerva, resp. ve většině svého úseku zasahují do koridoru ZÚR pro severní obchvat silnice I/6. Varianta A2 se oproti variantě A1 liší pouze dílčí úpravou směrového řešení a napojením na MÚK Otovice, která je součástí záměrů v tematické části A, tj. severního obchvatu silnice I/6 K. Varů.

Z hlediska vedení trasy je varianta A2 nepatrně delší vzhledem k napojení do předpokládané MÚK Otovice, jejich technické parametry a dovolená rychlost jsou pro obě varianty totožné, dovolená rychlost 70 km/h.

Stavebně technické řešení obou variant je srovnatelné a není mezi nimi zásadní rozdíl. Vzhledem k realizaci na okraji zastavěného území, bude přeložka silnice III/22129 ovlivňovat své okolí, včetně okolní silniční sítě. Budování přeložky silnice III/22129 je vedeno převážně ve volném prostoru ryze přírodní krajiny bude stavebně i logisticky standardně náročné.

Trasa obou variant zasahuje do OP přírodního léčivého zdroje a zdroje minerálních vod II. stupně a rovněž jsou ve střetu s poddolovaným územím.

Obě varianty nejsou výškově členitější, ale přesto s ohledem na umístění nové trasy komunikace do stávajícího terénu bude uplatněn bariérový efekt pro rekreanty a zvěř, zanesení produkce hluku a exhalací do dosud nedotčeného území, záboru PF. Snížení spotřeby PHM a zkrácení jízdní doby v dopravním rastru jako celku se bude týkat pouze malého podílu uživatelů silniční sítě.

Z hlediska ekonomiky stavby je jednotková cena obou variant srovnatelná a výsledné investiční náklady jsou rozdílné pouze vzhledem k délce variant, viz. odstavec 10.2. S ohledem na délky obou variant dosáhne jejich celková investiční náročnost standardní hodnoty zejména v porovnání s dosaženými přínosy.

Realizace přeložky silnice III/22129 může mít zásadní dočasný i trvalý negativní dopad na přírodní prostředí dotčené oblasti. Trasa je vedena z větší části mimo kontakt se zástavbou dotčeného území a lze ji doplnit ochrannými opatřeními, která však nemusí eliminovat negativní dopady této stavby na významné přírodní hodnoty území.

Vzhledem k srovnatelné standardní stavební náročnosti a přiměřené délce, může být očekávána standardní doba realizace stavby.

Realizace přeložky silnice III/22129, resp. stabilizace její rezervy v území odstraní její nevhodné vedení obcí Otovice s propojením do obce Čankov. Současně by bylo nutné v případě realizace severního obchvatu silnice I/6 K. Varů přizpůsobit trasu s ohledem na vzájemný překryv koridorů obou záměrů.

Obě varianty jsou s ohledem na posouzení srovnatelné a jejich stabilizace v území bude závislá na variantě vedení silnice I/6. V rámci navrhované silniční sítě je doporučena varianta A1.

11.1.21 Záměry řešící přeložku silnice II/222 (ÚS severozápadní části obchvatu K. Varů)

- z Územních studií označení č. 47 – Přeložka silnice II/222, obchvat Počeren (ÚS severozápadní části obchvatu K. Varů)

- ze záměrů ostatních zdrojů č. 54 – Počerny, obchvat – varianta 2 (Karlovy Vary, silniční obchvat obytné lokality Počerny – studie)

- ze záměrů ostatních zdrojů č. 55 – Počerny, obchvat – varianta 3 (Karlovy Vary, silniční obchvat obytné lokality Počerny – studie)

Uvedený záměr řeší přeložku silnice II/222 v nové trase na úseku obchvatu obce Počerny, včetně napojení na veřejnou silniční síť. V souladu s podklady „ÚS severozápadní části obchvatu Karlových Varů“ je nová trasa řešena pouze jednou variantou s označením varianta A1. Vzhledem k tomu, že případné další varianty neřeší, viz. výše uvedené záměry č. 47, 54 a 55, zásadní změnu v trasování obchvatu a současně z hlediska technického řešení není možné nalézt relevantní variantu, není další varianta dokladována.

Začátek překládané trasy silnice II/222 je západně od obce Počerny, pokračuje v jihovýchodním směru v nezastavěné části po polních pozemcích. Zpět do trasy stávající II/222 se napojuje východně za obcí Počerny. Součástí přeložky nejsou žádné mostní objekty.

Trasa obchvatu je částečně ve střetu se zástavbou, s lázeňským územím, s ochranou vodního hospodářství a s nerostným bohatstvím.

Obchvat Počerny vychází z Územní studie severozápadní části obchvatu K. Varů, který není součástí ÚPD obce a současně není ani součástí ZÚR.

Z hlediska vedení trasy je varianta A1 standardně dlouhá, její technické parametry a dovolená rychlost je 90 km/h.

Stavebně technické řešení bez větší náročnosti. Vzhledem k realizaci na okraji zastavěného území, bude přeložka silnice II/222 ovlivňovat své okolí, včetně okolní silniční sítě. Budování přeložky silnice II/222 je vedeno převážně ve volném prostoru ryze přírodní krajiny bude stavebně i logisticky standardně náročné.

Trasa obchvatu zasahuje částečně do zastavěné oblasti, do lázeňského území, dále do OP přírodního léčivého zdroje a zdroje minerálních vod II. stupně a rovněž jsou ve střetu s CHLÚ a ložisky nerostných surovin a s poddolovaným územím.

Výškové řešení je členitější a proto bude uplatněn bariérový efekt pro rekreanty a zvěř, zanesení produkce hluku a exhalací do dosud nedotčeného území, záboru PF. Snížení spotřeby PHM a zkrácení jízdní doby v dopravním rastru jako celku se bude týkat pouze malého podílu uživatelů silniční sítě.

Z hlediska ekonomiky stavby se vzhledem k technické náročnosti jedná o standardní stavbu, viz. odstavec 10.2. S ohledem na délku obchvatu dosáhne celková investiční náročnost standardní hodnoty zejména v porovnání s dosaženými přínoy.

Realizace přeložky silnice II/222 může mít zásadní dočasný i trvalý negativní dopad na přírodní prostředí dotčené oblasti. Trasa je vedena z větší části mimo kontakt se zástavbou dotčeného území a lze ji doplnit ochrannými opatřeními, která však nemusí eliminovat negativní dopady této stavby na významné přírodní hodnoty území.

Vzhledem k srovnatelné standardní stavební náročnosti a přiměřené délce, může být očekávána standardní doba realizace stavby.

Realizace přeložky silnice II/222 odstraní její nevhodné vedení obcí Počerny. Současně by bylo vhodné s ohledem na dopravní vytíženost koordinovat tento záměr s přípravou záměru č. 56 (II/222 K. Vary – Chodov, přeložka). V případě další přípravy záměru č. 56, který přebere značnou část dopravy ze stávající silnice II/222, není následně nutná další příprava tohoto záměru.

11.1.22 Záměr řešící přeložku silnice II/222 (návrh Ing. Ota Řezanka) - ze záměrů ostatních zdrojů č. 56 – II/222 K. Vary – Chodov, přeložka (návrh Ing. Ota Řezanka)

U obou posuzovaných variant A1 i A2 se dá konstatovat, že procházejí téměř totožným koridorem v kompletně nezastavěném území. Začátek překládané trasy silnice II/222 je východně od Chodova v MÚK řešené v rámci záměru č. 31 – Chodov, východní obchvat“, resp. v okružní křižovatce, která je její součástí. Trasa pokračuje v jihovýchodním směru, v nezastavěné části po pozemcích s bývalou důlní činností (výsypka) jižně míjí obec Mírová, kříží železniční trať a v konci úseku se napojuje na silnici III/00635 jihozápadně od Jeníšova ve směru na K. Vary.

Vzhledem ke shodnému koridoru obou variant dochází u obou ke střetu s dopravní infrastrukturou, s ochranou vodního hospodářství a s nerostným bohatstvím.

Žádná z variant není součástí ÚPD ani koridoru ZÚR, jedná se o návrh Ing. Oty Řezanky, který není součástí územně plánovacích dokumentací.

Z hlediska vedení trasy je rozdíl varianty A2 oproti variantě A1 pouze ve střední části, kde je trasa varianty A2 směrově vychýlena tak, aby se vyhnula v rámci CHLÚ ložiskovému území. Vzhledem k tomu je varianta A2 nepatrně delší. Jejich technické parametry a dovolená rychlost jsou pro obě varianty totožné, dovolená rychlost 90 km/h.

Stavebně technické řešení obou variant je srovnatelné a není mezi nimi zásadní rozdíl. Vzhledem k realizaci na okraji zastavěného území, bude přeložka silnice II/222 ovlivňovat své okolí, včetně okolní silniční sítě. Budování přeložky silnice II/222 je vedeno převážně ve volném prostoru ryze přírodní krajiny bude stavebně i logisticky standardně náročné.

Trasa obou variant kříží mimoúrovňově železniční trať, zasahuje do OP přírodního léčivého zdroje a zdroje minerálních vod II. stupně a záplavového území Chodovského potoka, rovněž jsou ve střetu s poddolovaným územím. Trasa A1 je navíc ve střetu s CHLÚ a ložisky nerostných surovin.

Výškově členitá trasa obou variant znamená značné uplatnění bariérového efektu pro rekreanty a zvěř, zanesení produkce hluku a exhalací do dosud nedotčeného území, záboru PF. Snížení spotřeby PHM a zkrácení jízdní doby v dopravním rastru jako celku se bude týkat pouze malého podílu uživatelů silniční sítě.

Z hlediska ekonomiky stavby je jednotková cena obou variant srovnatelná a výsledné investiční náklady jsou rozdílné pouze vzhledem k délce variant a v délce mostního objektu v křížení s žel. tratí, viz. odstavec 10.2. S ohledem na délky obou variant dosáhne jejich celková investiční náročnost standardní hodnoty zejména v porovnání s dosaženými přínosy.

Realizace přeložky silnice II/222 může mít zásadní dočasný i trvalý negativní dopad na přírodní prostředí dotčené oblasti. Trasa je vedena z větší části mimo kontakt se zástavbou dotčeného území a lze ji doplnit ochrannými opatřeními, která však nemusí eliminovat negativní dopady této stavby na významné přírodní hodnoty území.

Vzhledem k srovnatelné standardní stavební náročnosti a přiměřené délce, může být očekávána standardní doba realizace stavby.

Realizace přeložky silnice II/222 odstraní její nevhodné vedení v úseku od K. Varů do Chodova, tj. bude odstraněno nevhodné vedení v průtahu obcí Jeníšov, Počerny a Mírová. Tato trasa přeložky silnice II/222 by tak znamenala, že obchvat obce Počerny, který je řešen v rámci samostatného záměru č. 47 není nutný. Doporučujeme oba záměry koordinovat.

I když je varianta A1, co se týká investičních nákladů dražší je s ohledem na směrové řešení vhodnějším řešením a proto je doporučena jako vybraná varianta v rámci navrhované silniční sítě.

11.2 Doporučení a zdůvodnění nejvhodnější koncepce rozvoje systému silniční dopravy v řešeném (návrhovém) území

Na základě zpracování komplexního hodnocení všech alternativních řešení v rámci tematické části A i B byla dále doporučena kompletní silniční síť v rámci řešeného, resp. návrhového území.

Doporučené alternativy řešení obou okruhů jsou samostatně posouzeny v rámci multikriteriálního hodnocení a jeho výsledky jsou určující pro výběr. Na základě odsouhlasených kritérií, včetně jejich hodnot je vyhodnocení maximálně objektivní. Dalším vyhodnocením je slovní hodnocení, které je popsáno v odstavci 11.1 výše.

Tematická část A – Průtah a obchvat Karlových Varů

Hodnoceno bylo celkem 9 variant řešení, dvě varianty průtahu, pět variant severních obchvatů a dvě varianty jižních obchvatů. Na základě multikriteriálního hodnocení je doporučenou variantou varianta č.2 – Tunelové řešení průtahu silnice I/6.

Hlavní argumenty pro výběr této varianty jsou následující:

- ve srovnání s ostatními variantami má jedny z nejnižších investičních nákladů a dlouhodobé provozní náklady na její provoz
- odclonění tranzitní trasy průtahu jejím skrytím do podpovrchového úseku umožňující revitalizaci městské struktury na levém břehu Ohře při současném odstranění bariérového rozdělení města
- minimalizace dopadu do nezastavěné části města a jeho okolí, minimalizace dopadů do ostatních limitů okolního území
- zachování tranzitní trasy téměř v původním koridoru v těsném kontaktu s centrem města umožní atraktivní umístění stanovišť systému P+R, P+G a základen sdílených resp. autonomních aut v těžišti poptávky, což zvýší okruh jejich uživatelů jak z řad obyvatel města tak jeho návštěvníků

Společně s výběrem doporučené varianty vedení silnice I/6 tvoří ostatní silniční komunikace ucelenou doplněnou silniční sítí.

Tematická část B – Ostatní silniční sít' silnic I., II. a III. třídy

Prověřováno bylo celkem 13 záměrů (některé záměry řešící totožnou silniční komunikaci ve shodném úseku jsou sloučeny pod jeden záměr) na kompletní silniční síti v návrhovém území. Základní návrh označený vždy jako VARIATA A1 vychází ze získaných pokladů (ZÚR, ÚPD, studie). V rámci návrhu je ke každému záměru navržen minimálně jeden alternativní návrh s označením VARIANTA A2, příp. A3. Číslo jednotlivých záměrů odpovídá přehledné tabulce č.1, resp. přehledu záměrů dle I. etapy Územní studie.

V předstihu bylo Pořizovatelem rozhodnuto o upraveném rozsahu zjištěných záměrů a dále prověřovaných v rámci tohoto okruhu, viz. tabulka 3.

11.3 Doporučení pro aktualizaci ZÚR KK a pro změny územních plánů dotčených obcí

Na základě prověření jednotlivých variant vedení silnice I/6 na území K. Varů v rámci tematické části A a jednotlivých záměrů tematické části B byla doporučena doplněná silniční sít' v řešeném, resp. v návrhovém území ve výhledovém roce 2040.

Většina doporučených záměrů odpovídá stávající ZÚR a ÚPD, tzn. že u těchto záměrů nebude nutná jejich aktualizace.

V rámci zpracování každé alternativy řešení vznikla konkrétní doporučení pro zapracování do ÚPD.

11.3.1 Doporučení pro ZÚR a ÚPD – Varianta č.1

Při dopracování územní studie prověřit dodatečně zařazenou podvariantu přeložky silnice II/220. Navrhuje se rozpojit přeložku II/220 v úrovněvé křižovatce s III/22134 jihovýchodně od Staré Role do dvou úseků – východního úseku cca v trase dle aktuálního návrhu ÚP KV se zaústěním do průtahu silnice I/6 v MÚK Bohatice u Pražského mostu a západního úseku vedeného podél stávající železniční trati k zaústění do průtahu I/6 v MÚK Rybáře v souladu s návrhy „supermalého“ obchvatu (varianta č.4).

Vzhledem k zatížení a parametrům silnice II. třídy budou obě trasy povrchové, nevyvolají zbytečné podmiňující investice – přeložka železniční trati, náročná protihluková opatření. Doplní tak základní síť městských komunikací severního sektoru města. Zároveň vytvoří odpovídající náhradní trasu pro případné uzavření průtahu silnice I/6 městem.

Do konečného návrhu ÚP KV i aktualizace ZÚR KVK zapracovat novou část trasy radiály II/220 podle zvolené varianty. Do jednoznačného přijetí a zahájení přípravy navrženého řešení podpovrchového průtahu silnice I/6 zachovat a respektovat v obou dokumentacích trasu „velkého“ obchvatu jako koridor územní rezervy.

Teprve po realizaci dopravní koncepce varianty č.1 nebude ani do dalekého výhledu nutné uvažovat s rozšiřováním dopravní kostry do volné krajiny (budování obchvatů). Do jednoznačného přijetí a zahájení přípravy navrženého zakrytého řešení průtahu silnice I/6, v ZÚR KVK i příslušných ÚPD ponechat koridor pro kapacitní silnici – obchvat Karlových Varů (D81, D82) a koridor (D45) pro přeložku silnice II/220.

Obecně pro všechny varianty územní studie platí, že neřeší detailně vnitroměstskou komunikační síť v souladu s aktuálním návrhem ÚP. Ten by měl podle našeho názoru více propojit severní a jižní sektory města a zejména doplnit kompozičně přehledné motorové i bezmotorové vazby „historického“ centra města vč. oblasti dolního nádraží s rozvojovou zónou v okolí krajských institucí.

11.3.2 Doporučení pro ZÚR a ÚPD – Varianta č.2

Při dopracování územní studie prověřit dodatečně zařazenou podvariantu přeložky silnice II/220. Navrhuje se rozpojit přeložku II/220 v úrovněvé křižovatce s III/22134 jihovýchodně od Staré Role do dvou úseků – východního úseku cca v trase dle aktuálního návrhu ÚP KV se zaústěním do průtahu silnice I/6 v MÚK Bohatice u Pražského mostu a západního úseku vedeného podél stávající železniční trati k zaústěním do průtahu I/6 v MÚK Rybáře v souladu s návrhy „supermalého“ obchvatu.

Vzhledem k zatížení a parametrům silnice II. třídy budou obě trasy povrchové, nevyvolají zbytečné podmiňující investice – přeložka železniční trati, náročná protihluková opatření. Doplní tak základní síť městských komunikací severního sektoru města. Zároveň vytvoří odpovídající náhradní trasu pro případné uzavření průtahu silnice I/6 městem.

Do konečného návrhu ÚP KV i aktualizace ZÚR KVK zapracovat novou část trasy radiály II/220 podle zvolené varianty. Do jednoznačného přijetí a zahájení přípravy navrženého řešení tunelového průtahu silnice I/6 zachovat a respektovat v obou dokumentacích trasu „velkého“ obchvatu minimálně jako koridory územní rezervy (koridor pro kapacitní silnici – obchvat Karlových Varů (D81, D82) a koridor (D45) pro přeložku silnice II/220).

Teprve po realizaci dopravní koncepce varianty č.2, pak nebude ani do dalekého výhledu nutné uvažovat s rozšiřováním dopravní kostry do volné krajiny (budování obchvatů).

11.3.3 Doporučení pro ZÚR a ÚPD – Varianta č.3

Do konečného návrhu ÚP KV i aktualizace ZÚR KVK zapracovat koridor trasy „supermalého obchvatu“, vč. napojení přeložky silnice II/220 a vyřadit v obou dokumentacích koridor trasy „velkého obchvatu“, tzn. vypustit koridory D81 a D82 pro kapacitní silnici – obchvat Karlových Varů, převymezit koridor D45 pro přeložku silnice II/220, vypustit koridor D43 pro přeložku silnice III/22129 v Otovicích.

11.3.4 Doporučení pro ZÚR a ÚPD – Varianta č.4

Do konečného návrhu ÚP KV i aktualizace ZÚR KVK zpracovat koridor trasy „kompromisního“ obchvatu dle varianty č.4, vč. napojení přeložky silnice II/220. V obou dokumentacích vyřadit část koridoru D81 pro kapacitní silnici – obchvat Karlových Varů a část koridoru D45 pro přeložku silnice II/220. Vypustit nebo převymezit koridory D42 a D43 pro přeložky silnice III/22129.

11.3.5 Doporučení pro ZÚR a ÚPD – Varianta č.5

Do konečného návrhu ÚP KV i aktualizace ZÚR KVK zpracovat koridor trasy „malého obchvatu“ vč. napojení přeložky silnice II/220 (upravit vymezení koridoru D45 pro přeložku silnice II/220) a vyřadit v obou dokumentacích koridory D81 a D82 pro kapacitní silnici – obchvat Karlových Varů. Vypustit koridor D43 pro přeložku silnice III/22129.

11.3.6 Doporučení pro ZÚR a ÚPD – Varianta č.6

V konečném návrhu ÚP KV a aktualizace ZÚR KVK přesněji specifikovat obchvat Karlových Varů (koridory D81a D82) pro dálnici D6 (nebo silnici I/6). Vyřadit z obou dokumentací „malý obchvat“ – koridor D45 pro přeložku silnice II/220 a proti naopak vymezit koridor v nově navržené trase. Posoudit a případně vypustit koridor D43 pro přeložku silnice III/22129.

11.3.7 Doporučení pro ZÚR a ÚPD – Varianta č.7

Do konečného návrhu ÚP KV i aktualizace ZÚR KVK zpracovat koridor trasy „superseverního obchvatu“ dle varianty č.7 (upravit vymezení koridorů D81 a D82 včetně jejich specifikace) a nový koridor pro napojení přeložky silnice II/220. Vyřadit v obou dokumentacích část koridoru trasy „malého obchvatu“ – koridor D45 pro přeložku silnice II/220 a vyřadit koridor D43 pro přeložku silnice III/22129.

11.3.8 Doporučení pro ZÚR a ÚPD – Varianta č.8

Do aktualizace ZÚR KVK zpracovat koridor trasy „jižního obchvatu“ dle varianty č.8, vč. napojení přeložky silnice I/20. V konečném návrhu ÚP KV i aktualizaci ZÚR KVK zachovat veškeré dosavadní koridory dopravních tras pro budoucí řešení dopravní situace města Karlovy Vary.

11.3.9 Doporučení pro ZÚR a ÚPD – Varianta č.9

Do aktualizace ZÚR KVK zpracovat koridor trasy „superjižního obchvatu“ dle varianty č.9 vč. napojení přeložky silnice I/20. V konečném návrhu ÚP KV i aktualizaci ZÚR KVK zachovat veškeré dosavadní koridory dopravních tras pro budoucí řešení dopravní situace města Karlovy Vary.

11.3.10 Doporučení pro ZÚR a ÚPD – Záměr č. 08, 51 a 53

Varianta A1 je vedena v koridoru dle ÚP Toužim, ÚP Stružná, ÚP Útvina a ÚP Bochov, který v několika případech nekoresponduje s koridorem ZÚR (A ZÚR – D06). Upravit koridor ZÚR v souladu s ÚPD, resp. s návrhem dle této Územní studie.

11.3.11 Doporučení pro ZÚR a ÚPD – Záměr č. 11

Varianta A1 je vedena v koridoru dle ÚP Nová Role, který koresponduje s koridorem ZÚR (A ZÚR – D35). Doporučujeme z hlediska přístupu obyvatel Nové Role do K. Varů doplnit napojení obchvatové trasy na stávající silnici II/209 s využitím její úpravy (modernizace) a přímým napojením ve směru na K. Vary do Mezirolí (přímé propojení se záměrem 17, A ZÚR D86).

11.3.12 Doporučení pro ZÚR a ÚPD – Záměr č. 12

Varianta A1 je vedena v koridoru dle ÚP Nová Sedlo, který koresponduje s koridorem ZÚR (A ZÚR – DR88), výjimkou je pouze směrový oblouk před napojením v konci úseku napojující novou trasu na stávající místní komunikaci v Novém Sedlu. Vzhledem k vyhodnocení byla doporučena varianta A2, která je trasována celá mimo koridor ZÚR. Doporučením je změnit ZÚR a ÚPD v souladu s doporučenou variantou A2.

11.3.13 Doporučení pro ZÚR a ÚPD – Záměr č. 17

Varianta A1 je vedena v koridoru dle ÚP Nová Role, který koresponduje s koridorem ZÚR (A ZÚR – D86). Na základě vyhodnocení byla doporučena varianta A2, která ve zvětšeném poloměru směrového oblouku ve střední části vystupuje mimo koridor ZÚR. Doporučením upravit koridor ZÚR a ÚPD v souladu s doporučenou variantou A2.

11.3.14 Doporučení pro ZÚR a ÚPD – Záměr č. 26

Varianta A1 je vedena v koridoru dle ÚP Hroznětín a Nová Role, který z větší části koresponduje s koridorem ZÚR (A ZÚR – D36). Z koridoru se trasa dostává ve střední části v levostranném oblouku. Doporučujeme upravit koridor ZÚR a ÚPD do souladu s doporučenou variantou A1.

Dále doporučujeme z hlediska komplexnosti řešit spojení obou záměrů č. 26 a 27 (A ZÚR D36 s D37) do jednoho dle varianty A2 a tento společný koridor zanést do ZÚR a ÚPD.

11.3.15 Doporučení pro ZÚR a ÚPD – Záměr č. 27

Varianta A1 je vedena v koridoru dle ÚP Hroznětín, který kompletně koresponduje s koridorem ZÚR (A ZÚR – D37). Doporučujeme z hlediska komplexnosti řešit spojení obou záměrů č. 26 a 27 (A ZÚR D36 s D37) dle popisu u záměru č. 26 s přenesením do ZÚR a ÚPD.

11.3.16 Doporučení pro ZÚR a ÚPD – Záměr č. 28

Varianta A1 je vedena v koridoru dle ÚP Sadov a Otovice, který ve své střední části nekoresponduje s koridorem ZÚR (A ZÚR – D42). Doporučujeme upravit koridor ZÚR a ÚPD do souladu s doporučenou variantou A1.

11.3.17 Doporučení pro ZÚR a ÚPD – Záměr č. 57

Varianta A2 je vedena v koridoru dle aktualizovaného ÚP Otovice, který není zanesen v ZÚR. Doporučujeme zanést do ZÚR koridor dle aktualizovaného ÚP Otovic (varianty A2).

11.3.18 Doporučení pro ZÚR a ÚPD – Záměr č. 31

Varianta A1 je vedena v koridoru dle ÚP Chodov, Mírová a Nová Sedlo, který plně koresponduje s koridorem ZÚR (A ZÚR – D32). Doporučeno držet koridor dle ZÚR a ÚPD pro východní obchvat Chodova.

11.3.19 Doporučení pro ZÚR a ÚPD – Záměr č. 34

Varianta A1 je kompletně vedena v koridoru dle ZÚR. Doporučeno držet koridor dle ZÚR a přenést ho ÚPD obce.

11.3.20 Doporučení pro ZÚR a ÚPD – Záměr č. XX

Obě varianty jsou v koridoru dle ÚP Otovic vedených jako rezerva, resp. ve většině svého úseku zasahují do koridoru ZÚR pro severní obchvat silnice I/Doporučením je koordinovat tento záměr s případnou přípravou severního obchvatu silnice I/6 K. Varů a přizpůsobit trasu s ohledem na vzájemný překryv koridorů obou záměrů. Následně přenést do ZÚR a ÚPD.

11.3.21 Doporučení pro ZÚR a ÚPD – Záměr č. 47, 54 a 55

Obchvat Počerny vychází z Územní studie severozápadní části obchvatu K. Varů, který není součástí ÚPD obce a současně není ani součástí ZÚR. Realizace přeložky silnice II/222 odstraní její nevhodné vedení obcí Počerny. Současně by bylo vhodné s ohledem na dopravní vytíženost

koordinovat tento záměr s přípravou záměru č. 56 (II/222 K. Vary – Chodov, přeložka). V případě další přípravy záměru č. 56, který přebere značnou část dopravy ze stávající silnice II/222, není následně nutná další příprava tohoto záměru.

11.3.22 Doporučení pro ZÚR a ÚPD – Záměr č. 56

Žádná z posuzovaných variant není součástí ÚPD ani koridoru ZÚR, jedná se o návrh Ing. Oty Řezanky, který není součástí územně plánovacích dokumentací. Realizace přeložky silnice II/222 odstraní její nevhodné vedení v úseku od K. Varů do Chodova, tj. bude odstraněno nevhodné vedení v průtahu obcí Jenišov, Počerny a Mírová. Tato trasa přeložky silnice II/222 by tak znamenala, že obchvat obce Počerny, který je řešen v rámci samostatného záměru č. 47, není nutný. Doporučujeme oba záměry koordinovat.

11.4 Doporučení pro další předprojektovou a projektovou přípravu

V rámci zpracování III. etapy – Návrh byla doporučena doplněná silniční síť v rámci řešeného, resp. návrhového území dle zadání Pořizovatele ve výhledovém roce 2040.

Vzhledem k tomu, že v rámci prověření vedení silnice I/6 na území K. Varů byla doporučena k další přípravě varianta č. 2 – Tunelové řešení průtahu silnice I/6, je příprava jednotlivých záměrů na ostatní silniční síti v návrhovém území nezávislá na její realizaci. S ohledem na to je možné přípravu všech záměrů řešit samostatně bez nutnosti další časové koordinace.

Výjimku tvoří napojení konkrétních záměrů na vzájemně související stavby:

- napojení přeložky silnice I/20 (záměr 08, A ZÚR - VPS D06), u které se předpokládá její napojení do předem vybudované MÚK Žalmanov v rámci související stavby „D6 Olšová Vrata – Žalmanov“.
- silniční napojení letiště Karlovy Vary (záměr 34, A ZÚR – VPS D84) s napojením do MÚK Olšová Vrata, která bude realizována v rámci související stavby „D6 Karlovy Vary – Olšová Vrata“ (PÚR ČR).
- napojení přeložky silnice II/220 na MÚK Charkovská s předpokládaným novým mostem v prodloužení Charkovské ulice, resp. na úpravu průtahu na vedení silnice I/6 (spolufinancování ŘSD ČR, Karlovarský kraje a Města Karlovy Vary)

V rámci záměrů, které nejsou součástí ZÚR a ÚPD je nutné jejich schválení a zapracování jejich koridorů do aktualizace ZÚR a následně do ÚPD, kterým musí předcházet posouzení vlivů na životní prostředí. V rámci ÚPD doporučujeme řešené záměry zapsat jako veřejně prospěšné stavby, což napomůže urychlení v jejich přípravě, především v rámci majetkoprávní přípravy. Některé stavby je nutné ve formě aktualizace pouze v uvedených materiálech upřesnit. Doporučené úpravy na ZÚR a ÚPD jsou výše v odstavci 12.3.

V předstihu před přípravou projektové dokumentace k územnímu řízení zpracovat technickou studii každého záměru, kde bude upřesněno a projednáno konkrétní dopravní řešení (především tvary a uspořádání křižovatek) a majetkové poměry v území.

V rámci dalšího postupu zadat přípravné práce, tj. především geodetické zaměření a potřebné průzkumy (biologický, korozní, inženýrskogeologický, hlukové a rozptylové studie, atd.) tak, aby je bylo možné předat jako podklad pro zpracování projektové dokumentace pro územní rozhodnutí, případně sloučené projektové dokumentace pro územní řízení a stavební povolení. Příprava uvedených činností následně napomůže k urychlení zpracování projektové dokumentace jednotlivých záměrů.

Způsob zajištění přípravných prací a navazující projekční činnosti bude ovšem rozdílný s ohledem na jednotlivé správce silničních komunikací u konkrétního záměru (ŘSD ČR, Karlovarský kraj a Město Karlovy Vary).

11.5 Problémy navržené silniční sítě

Identifikace problémů stávající silniční sítě proběhla v rámci I. etapy Územní studie, kde je rovněž podrobně popsána. V této etapě již nejsou uvedeny. Stručný popis zjišťovaných problémů je uveden v odstavci 3 – Závěry z komplexního posouzení stávající silniční sítě.

V rámci III. etapy jsou zjišťovány problémy již na navržené vybrané silniční síti, tj. po vyhodnocení doporučené koncepce kompletní silniční sítě v řešeném, resp. v návrhovém území. Posuzování problémů bylo zaměřeno především na možné střety doplněné silniční sítě s územím v koridorech nové trasy.

Přehled zjišťovaných střetů a problémů na navrhované silniční síti:

- se zástavbou, označení Z – 00
 - Z-01 střet se zastavěnou oblastí
 - Z-02 demolice
- s dopravní infrastrukturou, označení D – 00
 - D-01 střet se železniční tratí
- s lázeňským územím, označení L – 00
 - L-01 střet s lázeňským územím
- s vodním hospodářstvím, označení V – 00
 - V-01 střet s OP přírodního léčivého zdroje a zdroje minerálních vod I. stupně
 - V-02 střet s OP přírodního léčivého zdroje a zdroje minerálních vod II. stupně
 - V-03 střet se záplavovým územím Q100
- s přírodou, krajinou a ÚSES, označení P – 00
 - P-01 střet s CHKO
 - P-02 střet s přírodní památkou (EVL)
 - P-03 střet s regionálním biocentrem
- s nerostným bohatstvím, označení H – 00

- H-01 střet s CHLÚ a ložisky nerostných surovin
- H-02 střet s dobývacím prostorem
- H-03 střet s poddolovaným územím
- H-04 střet se sesuvným územím

Všechny problémy s rozdělením na jednotlivé záměry doplněné silniční sítě jsou zakresleny v problémovém výkresu, viz. grafická část, příloha č. 5 – Problémový výkres 2 - navrhované silniční sítě.

Identifikované problémy jsou zpracovány především jako podklad v rámci přípravných prací pro navazující činnost, které bude nutné řešit v rámci projekčních prací jednotlivých záměrů. Soupis všech prověřovaných problémů je součástí samostatné přílohy, která je součástí této textové části.

Další případné problémy mohou vznikat v rámci samotné přípravy jednotlivých záměrů a jejich postupné realizace. Vzhledem k poměrně rozsáhlému doplnění silniční sítě v řešeném a návrhovém území v souhrnu všech záměrů není reálné jejich zprovoznění najednou. Důvodem je jejich ekonomická náročnost a současně podíl více investorů zajišťujících přípravu těchto staveb. Projektové přípravě bude muset současně předcházet zapracování do ZÚR a do ÚPD jednotlivých obcí. Samotná projektová příprava bude probíhat s ohledem na složitost v různých časových obdobích.

Vzhledem k výše uvedenému se dá předpokládat zprovoznění jednotlivých záměrů postupně, což může v mezidobí dostavby jednotlivých záměrů přinášet komplikace na stávající silniční síti. V rámci přípravných prací před realizací stavby je nutné zvážit návaznost na stávající a navrženou silniční síť. Tím maximálně eliminovat případné negativní vlivy z nedokončené navržené silniční sítě.

Ústí nad Labem, prosinec 2019

Ing. Bohumil Fišer

Ing. arch. Jiří Plašil

Ing. Jan Prchal

Tabulkové přílohy

- Příloha č.1 - Tabulka střetů a problémů navrhované silniční sítě

