

	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., stř. Ústí nad Labem, Děčínská 717/21, 400 03 Ústí nad Labem

Vedoucí týmu:	Ing. arch. J. Plašil	Zak. číslo:	17-UL11-021
Akce:		Datum:	srpen 2021
		Stupeň:	ÚS
		Paré:	
ÚZEMNÍ STUDIE SILNIČNÍ DOPRAVY V OBLASTI KARLOVÝCH VARŮ			
Etapa: V. Čistopis			
b) Stručné shrnutí ÚS SD KV			

Obsah

1.1	Identifikační údaje	4
1.2	Úvod, postup a rozsah řešení územní studie	5
2	Seznam zjištěných záměrů na silniční síti v řešeném území	9
3	Závěry z komplexního posouzení stávající silniční sítě.....	11
4	Potvrzení vybraných scénářů výhledových intenzit dopravy	11
5	Popis a odůvodnění návrhu vybraných alternativ trasování obchvatu – tematická část A	13
6	Popis a odůvodnění návrhu vybraných variant řešení navazující silniční sítě – tematická část B 19	
7	Ekonomické vyhodnocení rámcových ekonomických nákladů a přínosů jednotlivých alternativ a variant 20	
8	Multikriteriální porovnání vybraných alternativ obchvatu a variant přeložek silnic.....	21
9	Závěrečné shrnutí a doporučení.....	23

Seznam tabulek

Tabulka 1 - Seznam zjištěných záměrů	9
Tabulka 2 – Seznam variant tematické části A	14
Tabulka 3 – Seznam prověřovaných záměrů v tematické části B.....	19
Tabulka 4 – Přehled stavebních nákladů, tematická část A.....	20
Tabulka 5 – Vyhodnocení MKA	22

Seznam obrázků

Obrázek 1 – Přehled scénářů vývoje dopravní poptávky	12
Obrázek 2 – Přehled scénářů uspořádání silniční sítě.....	13

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, postup a rozsah řešení územní studie

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 dokumentací) 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 rozbor
- II. etapa: Ověření zadání
- III. etapa: Návrh
- IV. etapa: Konzultace návrhu
- V. etapa: Čistopis

Rozsah I. etapy

V řešení I. etapy bylo cílem především formulovat metodický přístup ke zpracování územní studie, doplnění podkladů a informací potřebných pro řešení, terénní průzkumy v návrhovém území, konzultace cílů studie s dotčenými obcemi, správci dopravní infrastruktury a dotčenými orgány veřejné správy, zpracování dopravního modelu na stávající silniční síti a stanovení metody multikriteriálního hodnocení. Podkladem pro zpracování úvodní I. etapy byly především platné územně plánovací dokumentace kraje i obcí v řešeném území, dříve zpracované dokumentace k silniční síti a dříve zpracované dopravní průzkumy včetně údajů z Celostátního sčítání dopravy z let 2000 až 2016 a údajů z automatických sčítačů dopravy. V rámci terénních průzkumů byly mimo jiné zpracovány dopravní průzkumy ve čtyřech křižovatkách, jejichž výsledky sloužily k doplnění existujících podkladů o intenzitách na silniční síti. Dopravní model byl zpracován v rozsahu řešeného území s přesahy pro dosažení korektního namodelování dopravních vztahů v okrajových oblastech území. V modelu byl v této etapě řešen nulový scénář v úrovni roku 2016, ke kterému byly k dispozici výsledky posledního celostátního sčítání dopravy, které sloužily jako základní podklad pro kalibraci intenzit. Údaje z dopravního modelu byly využity pro analytické zhodnocení stávající sítě.

Výstupem I. etapy územní studie jsou kromě textové části shrnující všechny provedené práce část grafická obsahující schémata a výkresy dopravních vazeb, silničních dopravních vztahů, zjištěných záměrů na silniční síti, hodnot a limitů v řešeném území a kartogramy celodenních intenzit jako výstup z dopravního modelu. Zpracován byl i problémový výkres stávající silniční sítě jako výstup z jejího analytického vyhodnocení. Ve zvláštních textových přílohách je potom popsána metodika a podrobné výsledky dopravních průzkumů a návrh metody multikriteriálního hodnocení.

Rozsah II. etapy

V řešení II. etapy bylo cílem především vyhodnotit výsledky předchozí I. etapy – Průzkumy a rozbor vůči požadavkům Zadání územní studie projektantem a následně pořizovatelem. V rámci výsledků vyhodnocení I. etapy poskytl Pořizovatel vyjádření DOSS k případným doplňujícím podnětům či připomínkám k doposud zpracované I. etapě, výsledky z projednání podkladů zhotovitele s pořizovatelem a následné pokyny pořizovatele pro II. etapu.

Výstupem II. etapy územní studie jsou kromě textové části shrnující případné úpravy rozsahu zadání, tak vyhodnocení vyjádření DOSS s jejich dopadem do rozsahu zadání, dále aktualizovaná verze přílohy „Multikriteriální analýzy“ a současně nová verze „Návrhu scénářů“.

Rozsah III. etapy

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.

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 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.

Rozsah IV. etapy

V rámci IV. etapy byla zpracována digitální prezentace kompletního návrhu a její konzultace s pořizovatelem. Rozsah této prezentace odpovídal zpracovanému návrhu řešení v rámci III. etapy. Následně byla prezentace představena na veřejné konzultaci. Poté byly vyzváni jednotlivé subjekty k případné formulaci a předání připomínek k představenému návrhu zpracování územní studie. Po obdržení připomínek došlo ve vzájemné spolupráci zpracovatele s pořizovatelem k jejich vyhodnocení. Na základě vyhodnocení Pořizovatel vydal Pokyn ke zpracování závěrečné V. etapy.

Rozsah V. etapy

V rámci závěrečné V. etapy bylo cílem vyhotovení konečného znění zpracovávané územní studie zahrnující jednotlivé dílčí závěry a doporučení z předešlých etap zpracování. Jedná se především o úpravu textové i grafické části, která byla součástí III. etapy – Návrh, a to na základě obdržených připomínek v rámci projednání územní studie, doplněných o Pokyn Pořizovatele k rozsahu a způsobu zpracování této V. etapy.

V rámci vyhodnocení multikriteriální analýzy byla v rámci tematické části A jako nejvhodnější varianta 2. Vzhledem k této skutečnosti je dopravní model pro výhledovou kompletní silniční síť zpracován pro obě tematické části společně, kde je tematická část B vztažena k variantě 2 - Tunelové řešení průtahu silnice I/6 dle tematické části A.

Výstupem V. etapy územní studie jsou kromě textové části shrnující všechny provedené práce i část grafická obsahující doporučenou koncepci rozvoje systému silniční dopravy v návrhovém území. 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.

V rámci samostatných částech jsou pak zpracovány prověřované, ale současně nedoporučené alternativy a varianty v předchozích etapách územní studie. Další samostatnou část pak tvoří toto stručné shrnutí celé přípravy územní studie, kde je ve schématické grafické části (výkresová část ve formátu A3) zakreslena koncepce rozvoje systému silniční dopravy a současně návrhy koridorů doporučených pro další zpracování do ÚPD.

2 Seznam zjištěných záměrů na silniční síti v řešeném území

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. 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 Bošov
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 Bošov
09	II/198 Bošov, přeložka	ZÚR (VPS D66), ÚP Bošov
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), ÚP 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	Variantní 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

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 zpracování 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

4 Potvrzení vybraných scénářů výhledových intenzit dopravy

Návrh scénářů vývoje dopravní poptávky posloužil 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:

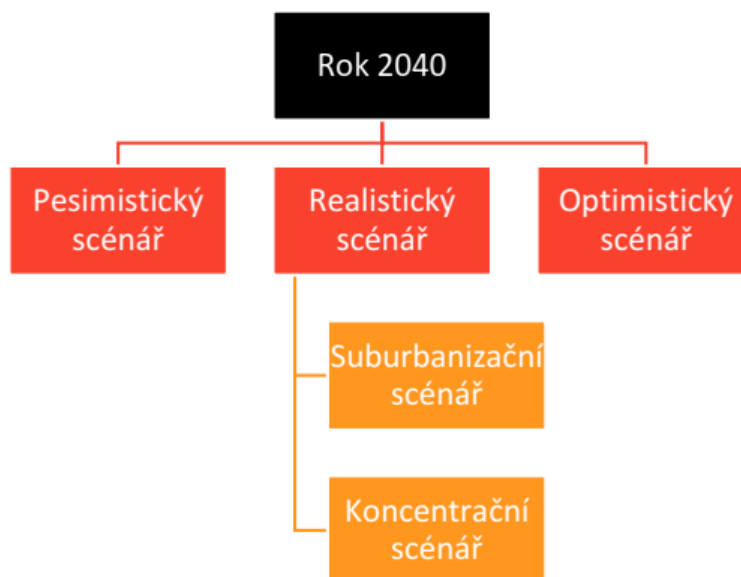
Realistický scénář s dalším rozdělením na validační scénáře, tj. Suburbanizační scénář,

resp. Koncentrační scénář

Optimistický scénář

Pesimistický scénář

Obrázek 1 – Přehled scénářů vývoje dopravní poptávky



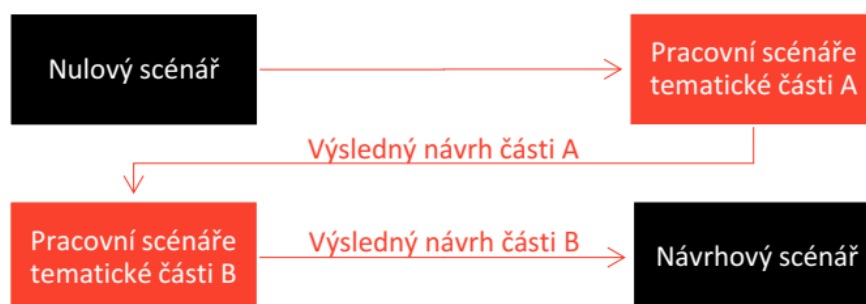
Vybrané scénáře uspořádání silniční sítě:

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 vznikají kombinací výsledné výhledové scénáře pro rok 2040, které jsou zpracovány v dopravním modelu. Hlavním cílem výsledných scénářů je ověření správnosti návrhu výhledové silniční sítě. Návrhový scénář uspořádání silniční sítě byl zpracován v kombinaci se všemi navrženými scénáři vývoje dopravní poptávky. Dílčími cíli byl výběr výsledné varianty jednotlivých konkrétních záměrů. Jednotlivé pracovní scénáře pro konkrétní záměry jsou 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 zpracování územní studie již zpracován kalibrační scénář roku pro rok 2016 se současným uspořádáním silniční sítě.

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. a III. etapy, resp. jsou upraveny o návrhy v rámci zpracování V. 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 nejvzdálenější jižní varianta obchvatu). Pro zpracování V. etapy, které předcházela IV. etapa a veřejné projednání ÚS, byl na základě Pokynu Pořizovatele upraven rozsah variant tematické části A. V další části jsou v rámci V. etapy tak popisovány pouze vybrané varianty č. 1, 2, 4 a 6.

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

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.

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 stoupá, resp. klesá ve sklonu 2,00% k ul. Jáchymovská, resp. od této ulice směrem k MÚK Bohatice (KÚ). Případnou úpravou podélných sklonů na limitní hodnoty je případně možné doplnění MÚK v místě stávajících ulic Jáchymovská a 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.

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 Bohatice v raženém dvoutubusovém 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 křižovatku do upravené MÚK Bohatice.

Niveleta obchvatu je vedena vyjma tunelové části tak, aby co nejvíce korespondovala se stávajícím profilem 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.

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 dvoutubusového 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).

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 se stávajícím profilem 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).

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 Jenišov s její současnou přestavbou umožňující odklon obchvatu silnice I/6 v severním směrem na Počerny a dále nad Starou Roli 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).

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 napojením 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 se stávajícím profilem 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.

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 se stávajícím profilem 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).

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 se stávajícím profilem terénu a trasa se nevyhne 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 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).

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. Číslo jednotlivých záměrů odpovídá přehledné tabulce č.1, resp. přehledu záměrů dle I. etapy Územní studie. Na základě proběhlé IV. etapy a následného Pokynu Pořizovatele došlo k úpravě rozsahu dále sledovaných záměrů a to včetně upřesnění konkrétní varianty pro výslednou silniční síť v návrhovém území Územní studie. V rámci V. etapy je sledováno 11 záměrů jejichž výpis je v níže uvedené tabulce č.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 Bochoř
	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

Rozsah jednotlivých záměrů je popsán v souhrnných částech územní studie a není tak součástí této textové části obsahují pouze stručné shrnutí.

7 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.

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 4 – 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

8 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.

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 5 – Vyhodnocení MKA

Vyhodnocení MKA													
Ozn.	Popis	váha	1	2	3A	3B	4A	4B	5	6	7	8	9
			průtah	tunel-průtah	propojení 4+5		malý-trať		malý-ZÚR	severní	superseverní	jižní	superjižní
A1	Vedení trasy	0,095	0,095	0,095	0,093	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	0,095	0,093	0,093	0,093	0,081	0,068
A3	Dopravní obslužnost území	0,143	0,111	0,120	0,093	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	0,096	0,092	0,092	0,095	0,091	0,090	0,079	0,074
A5	Ekonomika stavby	0,190	0,098	0,096	0,093	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	0,091	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	0,095	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	0,0936	0,0935	0,0920	0,0917	0,0916	0,0806	0,0746
Pořadí variant			2	1	3	4	5	6	7	8	9	10	11

9 Závěrečné shrnutí a doporučení

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.

Tematická část A – Průtah a obchvat Karlových Varů

V rámci čistopisu jsou hodnoceny celkem 4 varianty řešení z původních 9 (11 včetně podvariant), 2 varianty průtahu a 2 varianty severních 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

Vzhledem k celkově proběhlému procesu přípravy této ÚS a současně možnosti prověření v podrobnějších studiích přípravy jsou kromě doporučené varianty č.2 dle MKA součástí V. etapy – Čistopis i varianty č. 1, 4 a 6 tematické části A. V rámci další přípravy se doporučuje prověřit všechny uvedené 4 varianty tematické části A s ohledem na užší vazby a zahrnutí všech předpokládaných úprav připravovaných především Mm Karlových Varů na celém území města (vnitroměstskou komunikační síť).

Společně s výběrem doporučené varianty vedení silnice I/6 tvoří ostatní silniční komunikace ucelenou doplněnou silniční síť.

Tematická část B – Ostatní silniční síť silnic I., II. a III. třídy

V rámci V. etapy je řešeno 11 záměrů již s vybranou variantou řešení z původních prověřovaných 13 záměrů (některé záměry řešící totožnou silniční komunikaci ve shodném úseku jsou sloučeny pod jeden záměr) na kompletní silniční síti v návrhovém území.

Ústí nad Labem, červenec 2021

Ing. Bohumil Fišer

Ing. arch. Jiří Plašil

Ing. Karel Dusbaba

Ing. Petr Šalda

Přílohy

- Výkres č.1 – Výkres koncepce rozvoje silniční dopravy v návrhovém území
- Výkres č.2 – Schéma doporučených variant

VÝKRES č.1
ÚZEMNÍ STUDIE SILNIČNÍ DOPRAVY
V OBLASTI KARLOVÝCH VARŮ
VÝKRES KONCEPCE ROZVOJE SILNIČNÍ
DOPRAVY V NÁVRHOVÉM ÚZEMÍ
M 1:100 000

JEVY INFORMATIVNÍ
ADMINISTRATIVNÍ ČLENĚNÍ

- hranice obce s rozšířenou působností
- hranice obce
- hranice katastrálního území
- hranice vojenského újezdu
- zastavěné území
- návrhové území

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

- Dálnice
- silnice I. třídy
- silnice II. třídy
- silnice III. třídy
- železnice
- letišť veřejné s mezinárodním provozem
- přeshraniční spojení letecké dopravy

JEVY NÁVRHOVÉ¹
DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

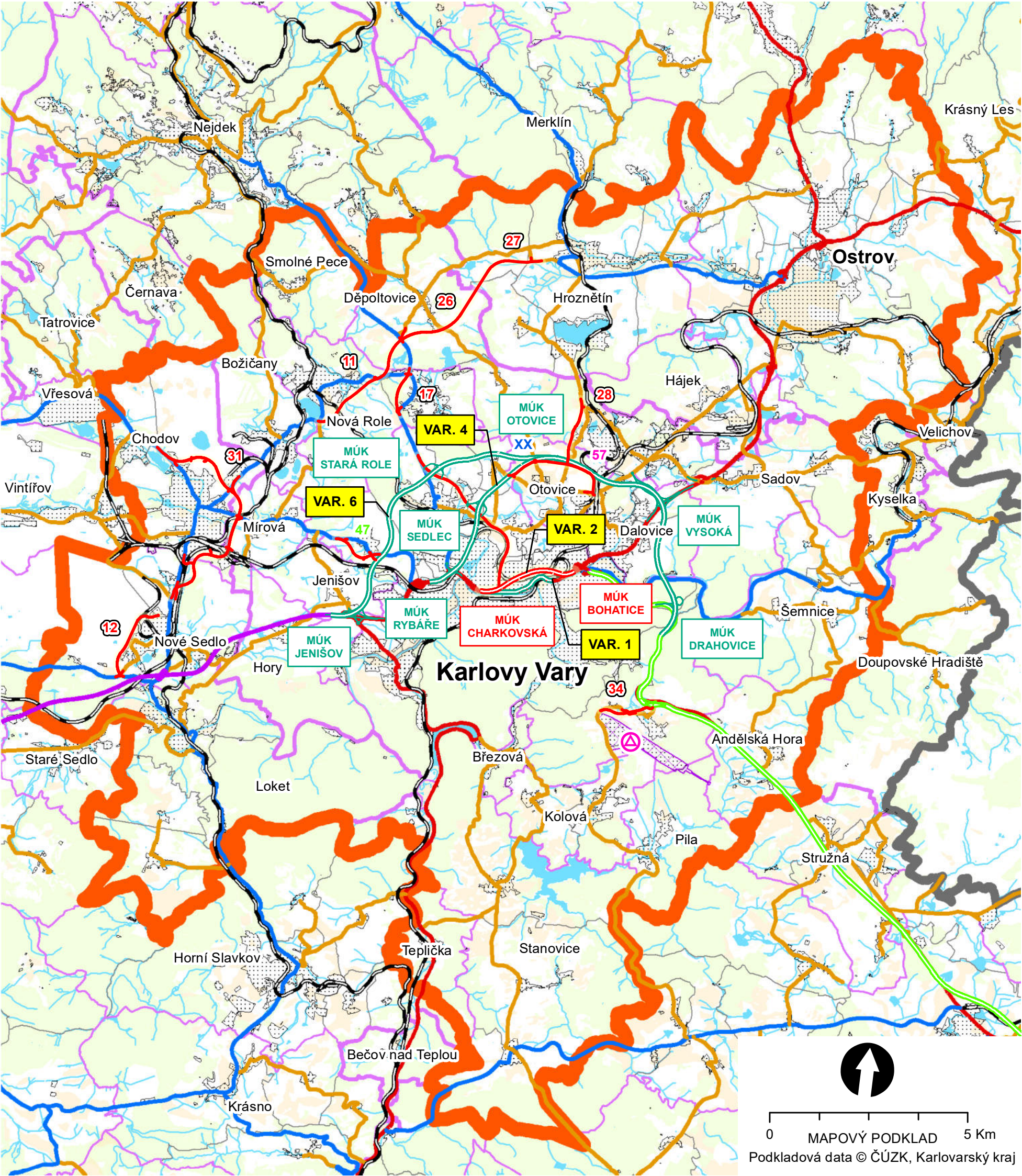
- doporučená varianta - hlavní trasa (průtah) / doplňky (mimoúrovňové křižovatky)
- doplněné varianty z projednání - hlavní trasa / doplňky (mimoúrovňové křižovatky)
- dálnice D6 - výhledový stav
- 08 XX 47 57
- ostatní záměry (doporučená silniční síť)
- VAR. X popis varianty průtahu
- MÚK X MÚK X popis mimoúrovňové křižovatky

PŮDNÍ FOND

- zemědělský půdní fond - pozemky I.a II. třídy ochrany
- lesní pozemky

VODNÍ HOSPODÁŘSTVÍ

- vodní útvar povrchových vod - tekoucích
- vodní nádrže



Pozn.¹ : Alfanoerický nebo numerický kod u kartografického znaku vyjadřuje označení zákresu v návaznosti na textovou část "Územní studie silniční dopravy v oblasti Karlových Varů"

VÝKRES č.2
ÚZEMNÍ STUDIE SILNIČNÍ DOPRAVY
V OBLASTI KARLOVÝCH VARŮ
SCHÉMA DOPORUČENÝCH VARIANT
M 1:100 000

JEVY INFORMATIVNÍ
ADMINISTRATIVNÍ ČLENĚNÍ

-  hranice obce s rozšířenou působností
-  hranice obce
-  návrhové území

JEVY NÁVRHOVÉ¹
DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

-  doporučená varianta - hlavní trasa (průtah) / doplňky (mimoúrovňňové křižovatky)
-  doplněné varianty z projednání - hlavní trasa / doplňky (mimoúrovňňové křižovatky)
-  dálnice D6 - výhledový stav
-     ostatní záměry (doporučená silniční síť)
-  hranice koridoru / koridor (doporučená silniční síť)
-  popis varianty průtahu

Pozn.¹: Alfnumerický nebo numerický kod u kartografického znaku vyjadřuje označení zákresu v návaznosti na textovou část "Územní studie silniční dopravy v oblasti Karlových Varů"

TABULKA DOPRAVNÍCH ZÁMĚRŮ

Ozn.	Název záměru
VAR. 1	Úprava průtahu silnice I/6**
VAR. 2	Tunelové řešení průtahu silnice I/6*
VAR. 4	Malý obchvat v souběhu s žel. tratí v místní části Rybáře**
VAR. 6	Velký "severní" obchvat k. Varů v koridoru dle ZÚR**
11	II/209 Nová Role, jihovýchodní obchvat
12	II/209 Nové Sedlo, obchvat (územní rezerva)
17	II/220 Mezirolí, přeložka
26	III/220 4 Děpoltovice, přeložka
27	III/220 4 Odeř, přeložka
28	III/221 29 Podlesí, přeložka
57	Východní obchvat Otovic
31	Chodov, východní obchvat
34	Silniční napojení mezinárodního letiště Karlovy Vary
XX	Územní rezerva Otovice - Čankov
47	Přeložka silnice II/222 (obchvat Počeren)

* varianta doporučená
** varianta doplněná z projednání

