



EUROPEAN TRANSPORTATION CONSULTANCY

MERCEDES-BENZ TRUCK PARK V CHEBU

DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÉ PODKLADY

**Červen 2026
REV 00**

European Transportation Consultancy, s.r.o.
Anny Letenské 7 | Praha 2 - 120 00 | Czech Republic
T: +420 224.211.708 | W: www.etc-transport.com

OBSAH

KAPITOLA	STRÁNKA
1 ÚVOD A ÚČEL STUDIE	1
2 VÝCHOZÍ PODKLADY	1
3 STÁVAJÍCÍ DOPRAVNÍ PODMÍNKY	2
3.1 STÁVAJÍCÍ INTENZITY DOPRAVY	3
4 STRUČNÝ POPIS NOVE VÝSTAVBY A DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ	4
4.0 PLÁNOVANÁ VÝSTAVBA A DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ	4
5 DOPRAVA VYVOLANÁ ZÁMĚREM	7
5.1 ROZDĚLENÍ DOPRAVNÍCH PROUDŮ A VYUŽITÍ VJEZDŮ	8
5.2 VÝSLEDNÉ HODNOTY GENEROVANÉ DOPRAVY	10
STAVENIŠTNÍ DOPRAVA	10
ETAPA 1 (MERCEDES - BENZ)	10
ETAPA 2A+2B (MERCEDES – BENZ OPCE)	11
ETAPA 2 C+D (ZBYTEK SPP)	11
ZELEZNIČNÍ PŘEKLADIŠTĚ	12
6 VÝHLEDOVÉ DOPRAVNÍ PODMÍNKY	14
6.1 PRŮMYSLOVÝ PARK CHEB SO 09 (H & M)	14
6.2 PANATTONI PARK CHEB JIH (GRAMMER JIFENG A HALA C)	16
6.3 ZÓNA EKONOMICKÉHO ROZVOJE EURON	17
6.4 OSTATNÍ ZÁMĚRY V ÚZEMÍ	18
6.5 INFRASTRUKTURNÍ OPATŘENÍ – MOST ZLATÝ VRCH	18
7 INTENZITY DOPRAVY – MODEL DOPRAVY	20
7.0 ZPŮSOB ZPRACOVÁNÍ, VSTUPNÍ ÚDAJE A POPIS DOPRAVNÍCH MODELŮ	20
7.1 MODEL 1 – STÁVAJÍCÍ STAV – ROK 2025	21
7.2 MODEL 2 – STAV 2027 (STAVENIŠTNÍ DOPRAVA)	21
7.3 MODEL 3 – VÝHLED 2029 (1. ETAPA)	21
7.4 MODEL 4 – VÝHLED 2035 (1. + 2. ETAPA)	22
8 DALŠÍ ÚDAJE NEZBYTNÉ PRO ZPRACOVÁNÍ STUDIE VLIVU STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	24
PRŮMĚRNÉ RYCHLOSTI NA KOMUNIKACÍCH, ZATŘÍDĚNÍ KOMUNIKACÍ	24
9 POSOUZENÍ DOPADU ZÁMĚRU NA KAPACITU KOMUNIKAČNÍ SÍTĚ	26
9.0 ÚVOD A METODIKA POSOUZENÍ	26
9.1 VYHODNOCENÍ KŘIŽOVATEK	30
KŘIŽOVATKA K1 – PRAŽSKÁ / AŠSKÁ / EVROPSKÁ	30
KŘIŽOVATKA K2 – PRAŽSKÁ / TRUHLÁŘSKÁ	31
KŘIŽOVATKA K3 – PRAŽSKÁ / KE HŘBITOVU	33
KŘIŽOVATKA K4 – KARLOVARSKÁ / KE HŘBITOVU	34
KŘIŽOVATKA K5 – NIŽNĚTAGILSKÁ / K MAŠKOVU / VRÁZOVA	35
KŘIŽOVATKA K6 – PRAŽSKÁ / K HRADIŠTI / KARLOVARSKÁ	36
KŘIŽOVATKA K7 – PRAŽSKÁ / PRŮMYSLOVÝ PARK / NÁJEZD D6 / III/0218	38
KŘIŽOVATKA K8 – NÁJEZD D6 / III/0218 / I/21	40

9.2	VYHODNOCENÍ VJEZDŮ	42
9.3	MEZIÚSEKY A MIMOÚROVŇOVÁ NAPOJENÍ NA DÁLNICI D6	44
9.4	SHRNUTÍ KAPACITNÍHO POSOUZENÍ A DOPORUČENÍ	45
10	SOUHRN A ZÁVĚR	49

SEZNAM PŘÍLOH

- PŘÍLOHA 1: ŠIRŠÍ VZTAHY, SCHÉMA SLEDOVANÝCH PROFILŮ
- PŘÍLOHA 2: SITUACE
- PŘÍLOHA 3: VÝPOČET GENEROVANÉ DOPRAVY
- PŘÍLOHA 4: MODEL 1 - INTENZITY DOPRAVY – STÁVAJÍCÍ STAV 2025
- PŘÍLOHA 4.1: SCHÉMA CELKOVÝCH INTENZIT NA SÍTI – STÁVAJÍCÍ STAV 2025
- PŘÍLOHA 4.2: SOUČTOVÉ TABULKY – STÁVAJÍCÍ STAV 2025
- PŘÍLOHA 5: MODEL 2 – INTENZITY DOPRAVY – STAV 2027 (STAVENIŠTNÍ DOPRAVA)
- PŘÍLOHA 5.1: SCHÉMA CELKOVÝCH INTENZIT NA SÍTI – STAV 2027, BEZ ZÁMĚRU
- PŘÍLOHA 5.2: SCHÉMA CELKOVÝCH INTENZIT NA SÍTI – STAV 2027, SE ZÁMĚREM (STAVENIŠTNÍ DOPRAVA)
- PŘÍLOHA 5.3: DISTRIBUCE STAVENIŠTNÍ DOPRAVY
- PŘÍLOHA 5.4: SOUČTOVÉ TABULKY – STAV 2027, BEZ ZÁMĚRU
- PŘÍLOHA 5.5: SOUČTOVÉ TABULKY – STAV 2027, SE ZÁMĚREM (STAVENIŠTNÍ DOPRAVA)
- PŘÍLOHA 6: MODEL 3 – INTENZITY DOPRAVY – VÝHLED 2029 (1. ETAPA)
- PŘÍLOHA 6.1: SCHÉMA CELKOVÝCH INTENZIT NA SÍTI – VÝHLED 2029, BEZ ZÁMĚRU
- PŘÍLOHA 6.2: SCHÉMA CELKOVÝCH INTENZIT NA SÍTI – VÝHLED 2029, SE ZÁMĚREM (1. ETAPA)
- PŘÍLOHA 6.3: DISTRIBUCE AREÁLOVÉ DOPRAVY (1. ETAPA)
- PŘÍLOHA 6.4: SOUČTOVÉ TABULKY – VÝHLED 2029, BEZ ZÁMĚRU
- PŘÍLOHA 6.5: SOUČTOVÉ TABULKY – VÝHLED 2029, SE ZÁMĚREM (1. ETAPA)
- PŘÍLOHA 7: MODEL 4 – INTENZITY DOPRAVY – VÝHLED 2035 (1. + 2. ETAPA)
- PŘÍLOHA 7.1: SCHÉMA CELKOVÝCH INTENZIT NA SÍTI – VÝHLED 2035 (1. + 2. ETAPA), BEZ PŘEKLADIŠTĚ
- PŘÍLOHA 7.2: SCHÉMA CELKOVÝCH INTENZIT NA SÍTI – VÝHLED 2035 (1. + 2. ETAPA), VČETNĚ PŘEKLADIŠTĚ
- PŘÍLOHA 7.3: DISTRIBUCE AREÁLOVÉ DOPRAVY – 2035 (1. + 2. ETAPA), BEZ PŘEKLADIŠTĚ
- PŘÍLOHA 7.4: DISTRIBUCE AREÁLOVÉ DOPRAVY – 2035 (1. + 2. ETAPA), VČETNĚ PŘEKLADIŠTĚ
- PŘÍLOHA 7.5: SOUČTOVÉ TABULKY – VÝHLED 2035 (1. + 2. ETAPA), BEZ PŘEKLADIŠTĚ
- PŘÍLOHA 7.6: SOUČTOVÉ TABULKY – VÝHLED 2035 (1. + 2. ETAPA), VČETNĚ PŘEKLADIŠTĚ
- PŘÍLOHA 8: KAPACITNÍ POSOUZENÍ

1 ÚVOD A ÚČEL STUDIE

1.0.1 Tato zpráva byla vypracována společností European Transportation Consultancy, s.r.o. (dále jen „ETC“) pro investora záměru a jeho smluvní partnery výhradně pro jejich potřeby. Použití těchto informací třetí stranou není dovoleno bez předchozího souhlasu objednatele.

1.0.2 Předmětem této studie je zpracování dopravně-inženýrských podkladů pro záměr „Mercedes-Benz Truck Park Cheb“, situovaný v katastrálním území Cheb (dále jen „záměr“). Záměr zahrnuje realizaci výrobního areálu v rámci Strategického podnikatelského parku Cheb (dále jen „SPP Cheb“) včetně související dopravní infrastruktury, napojení na stávající komunikační síť a návrhu vnitroareálového dopravního řešení. Součástí řešení je rovněž etapizace výstavby a variantní uspořádání logistických vazeb, včetně uvažovaného napojení na železniční dopravu prostřednictvím překladiště v ŽST Cheb.

1.0.3 Hlavním cílem dopravně-inženýrských podkladů je vyhodnotit stávající a výhledové dopravní podmínky v řešeném a širším zájmovém území, stanovit velikost a strukturu generované dopravy záměru, provést její rozdělení na komunikační síť a posoudit vliv záměru na zatížení dotčené dopravní infrastruktury. Hodnocení je provedeno pro časové horizonty zahrnující stávající stav 2025, období výstavby (2027), uvedení 1. etapy záměru do provozu (2029) a výhledový stav 2035 při plném rozvoji areálu (1. + 2. etapa), tedy naplnění celého SPP Cheb, a to ve variantách bez realizace překladiště v ŽST Cheb a včetně jeho realizace.

1.0.4 V rámci této studie je řešen výpočet generované dopravy na základě funkční náplně a kapacitních parametrů záměru. Generovaná doprava je členěna dle kategorií vozidel a časových charakteristik a je následně distribuována na komunikační síť s využitím expertního přístupu vycházejícího ze stávajících intenzit dopravy a identifikovaných dopravních vazeb v území. Samostatně je posuzována doprava v epatách výstavby, která má odlišný charakter z hlediska objemu i skladby dopravních proudů.

2 VÝCHOZÍ PODKLADY

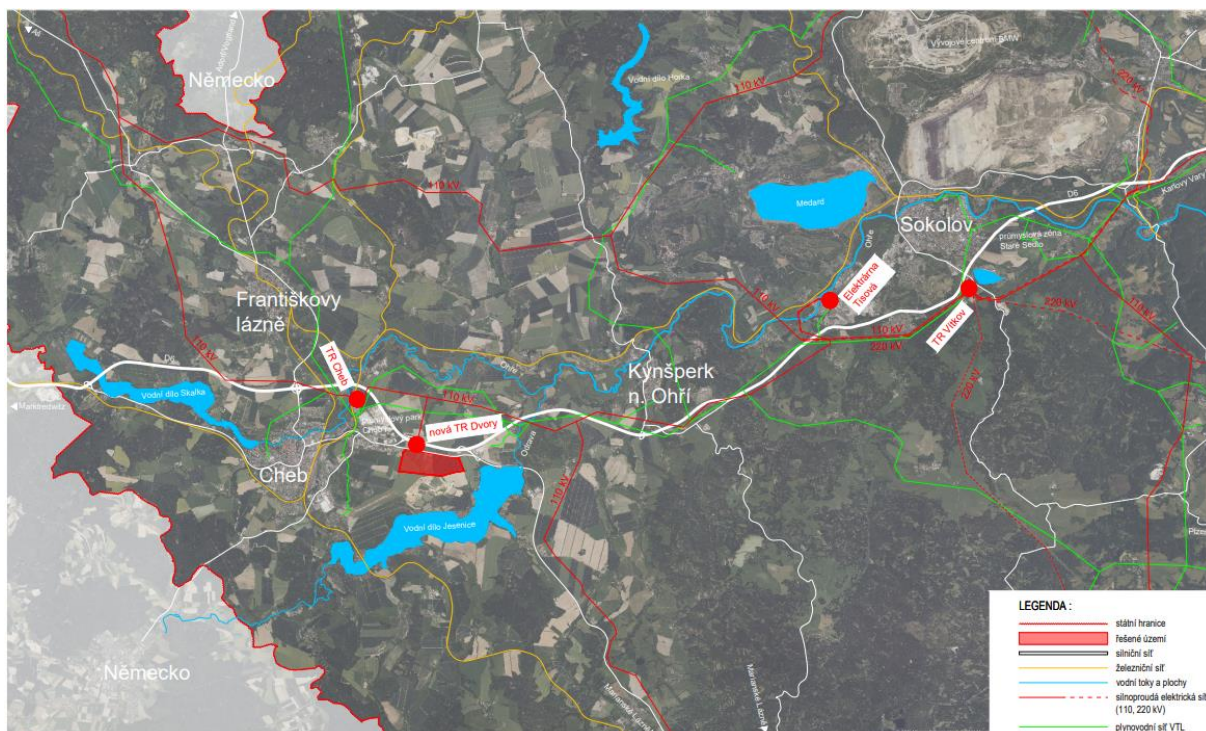
2.0.1 Při zpracování této studie byly použity tyto základní podklady:

- Digitální mapa zájmového území a širších dopravních vztahů.
- Situace stávající komunikační sítě v řešeném a širším zájmovém území.
- Situace záměru „Mercedes-Benz Trucks Park v Chebu“ včetně návrhu napojení na komunikační síť a vnitroareálového dopravního řešení.
- Informace o rozvoji sítě pozemních komunikací v dotčeném území.
- Platná územně plánovací dokumentace města Cheb.
- Podklady objednatele k funkční náplni areálu, kapacitním parametrům a předpokládané organizaci dopravy v jednotlivých etapách záměru.
- Dopravní modely, průzkumy a související podklady na dotčené komunikační síti a dostupné výsledky celostátního sčítání dopravy.
- Výsledky dopravních studií a kapacitních posouzení v řešeném území z předchozích stupňů projektové přípravy.

- Databáze dopravních studií, modelů a dopravních průzkumů obdobných výrobních a logistických areálů, zpracovaných společností EDIP, která byla využita pro stanovení generované dopravy, její struktury a časové distribuce na základě srovnatelných provozních celků.
- Interní databáze a zkušenosti společnosti ETC z obdobných průmyslových a logistických areálů.
- Výpočet hluku z automobilové dopravy – metodické podklady (aktuální znění).
- ČSN 73 6101 – Projektování silnic a dálnic.
- ČSN 73 6102 – Projektování křižovatek na pozemních komunikacích.
- ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací.
- TP 189 – Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích.
- TP 225 – Prognózy intenzit automobilové dopravy.

3 STÁVAJÍCÍ DOPRAVNÍ PODMÍNKY

3.0.1 Řešené území se nachází v západní části města Cheb, v Karlovarském kraji, v prostoru Strategického podnikatelského parku Cheb. Záměr „Mercedes-Benz Trucks Park v Chebu“ je situován v bezprostřední blízkosti dálnice D6, která představuje klíčovou nadřazenou komunikační osu ve směru Karlovy Vary – Cheb – státní hranice s Německem. Umístění záměru v širším území je patrné z následujícího schématu.



Obrázek 1: Umístění záměru v širší síti

3.0.2 Zásadní výhodou řešené lokality je přímá vazba na dvě mimoúrovňové křižovatky na dálnici D6, které zajišťují kapacitní a směrově plnohodnotné napojení území na dálniční síť. Tato skutečnost

umožňuje efektivní napojení areálu na nadřazenou dopravní infrastrukturu bez nutnosti vedení významných dopravních proudů přes zastavěné území města.

3.0.3 Dopravní obsluha řešeného území je dále zajištěna prostřednictvím navazující sítě silnic I., II. a III. třídy a místních komunikací, které zprostředkovávají distribuci dopravy mezi dálnicí D6 a jednotlivými částmi města Cheb a širšího regionu. Klíčové dopravní vztahy jsou orientovány zejména ve směru západ–východ (SRN – Cheb – Karlovy Vary) a v rámci regionálních vazeb na okolní sídla.

3.0.4 Komunikační síť v širším zájmovém území má převážně extravilánový charakter s vysokým podílem tranzitní dopravy, zejména nákladní, která je vedena po kapacitních komunikacích vyšších tříd, především po dálnici D6 a navazujících silnicích I. třídy. V intravilánu města Cheb dochází k rozdělení dopravy na sběrné komunikace, které zajišťují obsluhu jednotlivých městských částí.

3.0.5 Dopravní zatížení komunikační sítě vychází z dostupných dopravních modelů, průzkumových podkladů a celostátního sčítání dopravy, přičemž je patrný významný podíl nákladní dopravy odpovídající poloze města v blízkosti státní hranice a existenci průmyslových a logistických aktivit v území. Přímé napojení na dálnici D6 prostřednictvím dvou mimoúrovňových křižovatek představuje z hlediska dopravního řešení zásadní faktor, který umožňuje odvedení rozhodující části dopravy mimo městskou uliční síť.

3.0.6 Rozsah řešeného území, poloha záměru a základní schéma komunikační sítě včetně sledovaných profilů jsou patrné z **Přílohy 1: Širší vztahy**.

3.1 STÁVAJÍCÍ INTENZITY DOPRAVY

3.1.1 Základním podkladem pro stanovení intenzit dopravy byly předběžné výsledky Celostátního sčítání dopravy 2025 (ŘSD ČR), které představují nejaktuálnější dostupný zdroj dat o zatížení nadřazené komunikační sítě. Tyto podklady byly doplněny o dříve zpracované dopravní studie, dopravní modely a související průzkumové podklady v řešeném území, zejména podklady společnosti EDIP.

3.1.2 Při zpracování dopravního modelu referenčního stavu 2025 bylo zjištěno, že podklady ŘSD, ačkoliv představují základní datový rámec, nejsou v některých případech dostatečně detailní pro potřeby lokálního dopravního modelování. Jednotlivé sčítací úseky jsou často definovány ve velkém rozsahu a nereflektují změny intenzit dopravy v jednotlivých křižovatkách a dílčích úsecích komunikační sítě.

3.1.3 Typickým příkladem je sčítací úsek 3-0462 (ulice Evropská), který je z hlediska délky i dopravního významu velmi rozsáhlý a zahrnuje více křižovatek s rozdílným dopravním zatížením. Použití tohoto úseku v původním rozsahu by vedlo k nepřesnému rozdělení dopravních proudů a k nereálnému zatížení navazujících komunikací.

3.1.4 Z tohoto důvodu byly podklady ŘSD využity jako výchozí datová báze, která byla následně upravována a zpřesňována na základě iterativního modelového přístupu. Tento postup spočíval v postupném zpřesňování intenzit dopravy na jednotlivých úsecích komunikační sítě s využitím

dostupných dopravních studií, modelů a průzkumů, zejména podkladů společnosti EDIP, a dále na základě znalosti místních dopravních vazeb.

3.1.5 Cílem tohoto postupu bylo dosáhnout co nejvyšší shody modelovaných intenzit s reálným provozem, a to nejen z hlediska celkových objemů dopravy, ale i z hlediska jejich rozdělení na jednotlivých větvích křižovatek a směrových vztahů. Při úpravách bylo přihlíženo rovněž k dopravně-bezpečnostním aspektům a k reálnému chování řidičů v území, zejména s ohledem na preferované trasy, kapacitní omezení a organizaci dopravy.

3.1.6 Výsledný dopravní model tak vychází z kombinace dat Celostátního sčítání dopravy 2025 a jejich cílené úpravy na základě podrobných lokálních podkladů. Sčítací úseky ŘSD jsou v modelu respektovány jako základní referenční rámec, avšak jejich hodnoty jsou v odůvodněných případech upřesněny tak, aby odpovídaly skutečnému rozdělení dopravních proudů v řešeném území na dílčích úsecích jednotlivých komunikací.

3.1.7 Výsledné intenzity dopravy pro stávající stav roku 2025 jsou znázorněny v Příloze 4 – Model 1. Příloha 4.1 graficky zobrazuje celodenní intenzity dopravy na jednotlivých úsecích komunikační sítě, a to ve tvaru všech vozidel a vozidel nad 3,5 t za 24 hodin. Příloha 4.2 obsahuje součtové tabulky intenzit dopravy pro jednotlivé sledované profily. Intenzity veřejné hromadné dopravy (autobusy) jsou zahrnuty v kategorii vozidel nad 3,5 t a jsou již součástí uvedených celkových intenzit dopravy.

4 STRUČNÝ POPIS NOVÉ VÝSTAVBY A DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ

4.0 PLÁNOVANÁ VÝSTAVBA A DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

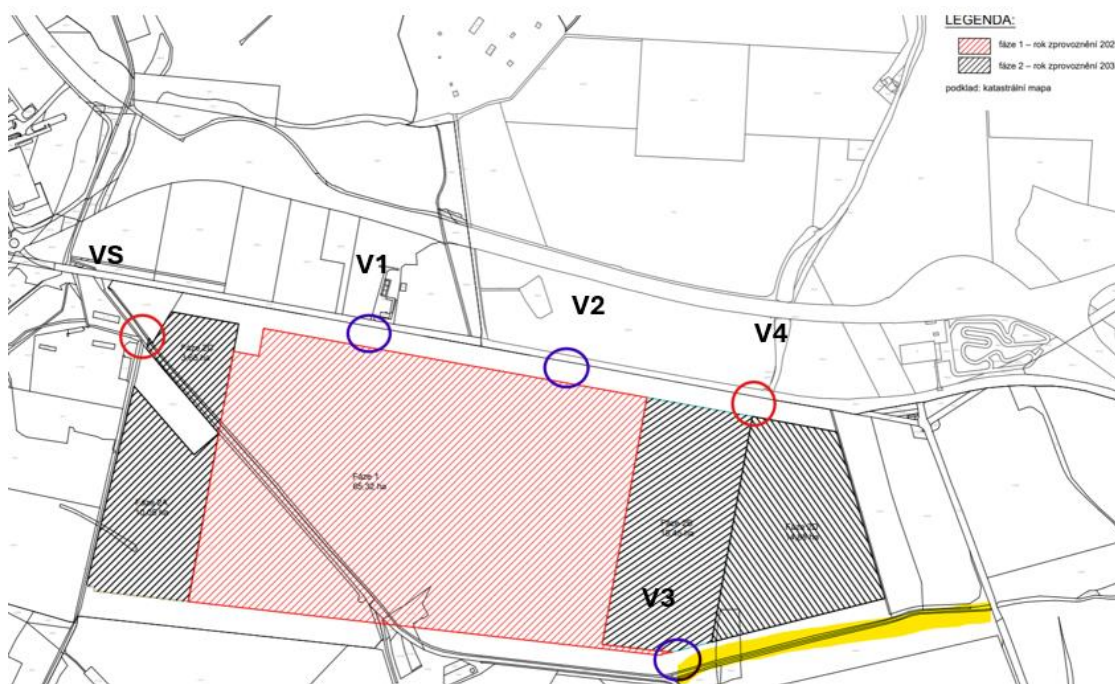
4.0.1 Plánovaný záměr „Mercedes-Benz Trucks Park v Chebu“ spočívá ve výstavbě výrobního areálu v rámci SPP Cheb určeného pro koncovou produkci nákladních vozidel včetně navazujících logistických, skladovacích a subdodavatelských funkcí. Součástí záměru je komplexní řešení dopravní infrastruktury zahrnující napojení na nadřazenou komunikační síť, vnitroareálové komunikace, plochy pro dopravu v klidu, manipulační plochy a logistické terminály.

4.0.2 Celý areál SPP Cheb je pro účely této studie navržen ve dvou základních etapách výstavby. V první etapě dochází k realizaci hlavního výrobního závodu včetně logistického zázemí a odpovídající dopravní infrastruktury. V navazující druhé etapě je areál rozšířen o subdodavatelské a doplňkové provozy, které funkčně doplňují hlavní výrobní celek a předpokládají celkové kapacity SPP Cheb. Tomu odpovídá i postupné navyšování dopravních nároků a rozšiřování dopravní infrastruktury, které je promítnuto do dopravního modelu.

4.0.3 Záměr je situován v rozvojovém území SPP Cheb na okraji města Cheb v přímé vazbě na dálnici D6, která představuje hlavní dopravní osu území ve směru Karlovy Vary – Cheb – státní hranice s Německem. Dopravní napojení areálu je uvažováno prostřednictvím dvou mimoúrovňových křižovatek na dálnici D6, což umožňuje kapacitní a směrově plnohodnotné napojení na nadřazenou komunikační síť bez nutnosti vedení rozhodujících dopravních proudů přes zastavěné území města.

4.0.4 Dopravní řešení areálu je založeno na principu oddělení jednotlivých dopravních funkcí. V rámci záměru je navrženo několik samostatných vjezdů do areálu, které zajišťují segregaci osobní

dopravy zaměstnanců, zásobování a logistické nákladní dopravy a vnitroareálových přesunů. Toto řešení přímo vychází z charakteru generované dopravy, kdy dominantní složku tvoří osobní doprava zaměstnanců a významnou složku nákladní doprava logistického charakteru. Oddělení těchto proudů přispívá k plynulosti provozu a minimalizaci kolizních situací. Jednotlivé vjezdy a etapy záměru jsou patrné z následujícího schématu.



Obrázek 2: Schéma etapizace a vjezdů do areálu

4.0.5 Rozdělení využití vjezdů je pak následující:

- Stávající vjezd VS, resp. stávající komunikace ke šterkopískovně Dřenice je v průběhu realizace záměru využíván pro staveništní dopravu.. Její převážná část bude při zastavení daných etap postupně demolována a v souladu s požadavky územního plánu přeložena do východní části území. Zbytek stávající komunikace, bude sloužit pro budoucí napojení západní části druhé etapy.
- Hlavní vjezd V1 je určen pro osobní dopravu zaměstnanců a zajišťuje přístup na kapacitní parkovací plochy situované v rámci areálu. Tento vjezd je dimenzován na dominantní objem osobní dopravy a jeho napojení na komunikační síť umožňuje rozdělení dopravních proudů ve směru město Cheb a širší region.
- Vjezd V2 je určen pro nákladní dopravu související s navážením materiálu a vstupní logistikou výrobního procesu. Tento vjezd je navržen s důrazem na přímou vazbu na nadřazenou komunikační síť a minimalizaci průjezdu nákladních vozidel intravilánem města.
- Vjezd V3 slouží pro expedici hotových výrobků. Z tohoto vjezdu odjíždí jak těžká nákladní vozidla, tak i vyrobená vozidla, která opouštějí areál po vlastní ose. Řešení tohoto vjezdu reflektuje specifické požadavky výrobního závodu na plynulé vyvedení výstupní dopravy.

- Vjezd V4 zajišťuje dopravní obsluhu navazujících ploch druhé etapy, zejména subdodavatelských a logistických provozů. Jeho význam se zvyšuje v dlouhodobém výhledu při plném rozvoji areálu.

4.0.6 Vnitroareálová komunikační síť je navržena s ohledem na plynulý a bezpečný pohyb všech kategorií vozidel. Návrh respektuje požadavky na průjezdnost charakteristických návrhových vozidel odpovídajících provozu výrobního a logistického areálu, včetně těžkých nákladních vozidel a jízdních souprav. Komunikační systém současně umožňuje logické vedení dopravních proudů mezi jednotlivými provozy a vjezdy.

4.0.7 Součástí dopravního řešení jsou rozsáhlé manipulační plochy pro logistické operace a parkovací plochy pro zaměstnance i návštěvníky. Doprava v klidu je řešena v kapacitě odpovídající podkladům investora, přičemž jsou respektovány požadavky na organizaci provozu, vazby na jednotlivé funkční celky a bezpečnost uživatelů.

4.0.8 Zásadním principem návrhu dopravního řešení je vedení nákladní dopravy mimo zastavěné území města Cheb. **Veškerá provozní nákladní doprava je proto organizována tak, aby byla vedena primárně přes východní napojení areálu a dále na mimoúrovňovou křižovatku dálnice D6 východně od areálu (EXIT 152 – D6 x I/21).** Tím je minimalizováno zatížení městské uliční sítě a negativní vlivy na obytné území.

4.0.9 Záměr je realizován etapovitě. V první etapě (rok 2029) dochází k uvedení hlavní části areálu do provozu, zatímco v dlouhodobém výhledu (rok 2035) je uvažován plný rozvoj území zahrnující všechny části areálu SPP Cheb. Pro tento výhled je současně posuzována varianta s realizací železničního překladiště v prostoru ŽST Cheb, které ovlivňuje především strukturu nákladní dopravy.

4.0.10 Navržené dopravní řešení vychází z požadavku na maximální využití kapacitní nadřazené infrastruktury, minimalizaci dopadů na okolní komunikační síť a zajištění bezpečného a přehledného provozu v území. Celkové řešení záměru je patrné z **Přílohy 2 – Situace**.

5 DOPRAVA VYVOLANÁ ZÁMĚREM

5.0.1 Stanovení dopravy vyvolané záměrem „Mercedes-Benz Truck Park v Chebu“ vychází primárně z podkladů investora, zejména z údajů o počtu zaměstnanců, rozsahu zastavěného území, funkční náplni jednotlivých etap a organizaci výrobního a logistického procesu.

5.0.2 Z hlediska personálního zatížení je pro záměr uvažováno následující maximální obsazení:

- v rámci etapy 1 celkem 2 050 zaměstnanců (FTE),
- v rámci etapy 2 celkem 1 300 zaměstnanců (FTE),
- celkově tedy 3 350 zaměstnanců (FTE).

5.0.3 Z hlediska plošného uspořádání je záměr rozdělen na dvě základní etapy:

- etapa 1 o rozloze cca 65 ha, která zahrnuje hlavní výrobní závod Mercedes – Benz,
- etapa 2 o rozloze cca 43 ha, která zahrnuje subdodavatelské a doplňkové provozy v rámci SPP Cheb včetně opce Mercedes – Benz.

5.0.4 Etapa 1 bude uvedena do provozu v roce 2029 a představuje rozhodující zdroj dopravy. Etapa 2 bude realizována postupně v období 2030 až 2035, přičemž její dopravní zatížení narůstá postupně v závislosti na obsazení jednotlivých ploch celého areálu SPP Cheb.

5.0.5 Na základě uvedených vstupních parametrů byla stanovena generovaná doprava, a to odděleně pro osobní dopravu zaměstnanců a pro nákladní dopravu související s výrobou, zásobováním a expedicí.

5.0.6 Osobní doprava je odvozena primárně z počtu zaměstnanců a charakteru směnného provozu. Bylo uvažováno, že rozhodující část zaměstnanců dojíždí individuální automobilovou dopravou, přičemž dochází ke kumulaci dopravy v časech výměny směn.

5.0.7 Z hlediska časového rozdělení dopravy byl návrhový špičkový stav stanoven na základě předpokládané organizace třísměnného provozu areálu. Rozhodující špičková hodina odpovídá období střídání pracovních směn, kdy dochází ke krátkodobé koncentraci osobní dopravy zaměstnanců. Pro účely dopravního modelu a kapacitního posouzení byl uvažován modelový scénář směnové výměny v odpoledním období, který slouží k ověření kritického dopravního zatížení. Konkrétní provozní režim směn bude vycházet z budoucí organizace provozu investora a může být dále upřesněn v navazující přípravě záměru.

5.0.8 Při nastavení časového průběhu generované dopravy bylo současně přihlédnuto k průmyslovému charakteru širšího území a k existenci dalších provozů se směnovým režimem. Z dopravního hlediska je obecně vhodné, aby při budoucím nastavení provozní organizace areálu nebyly hlavní směnové špičky více významných průmyslových provozů nadměrně kumulovány do jednoho krátkého časového intervalu. Tento princip je v dopravním posouzení uvažován jako provozně-organizační doporučení pro omezení krátkodobých špičkových nároků na společně využívanou komunikační síť, nikoliv jako pevně stanovená časová podmínka provozu areálu.

5.0.9 Hodnoty špičkové hodiny byly stanoveny samostatně pro osobní vozidla, lehká nákladní vozidla a těžká nákladní vozidla. U osobní dopravy je špičková hodina odvozena z reálného předpokladu směnového provozu. U nákladní dopravy je špičková hodina stanovena samostatně dle předpokládaného denního logistického režimu areálu.

5.0.10 Noční doprava (22–6 h) je v modelu uvažována rovněž na základě směnného provozu areálu. V tomto období dochází k výměně noční směny, což generuje významný objem osobní dopravy zaměstnanců, a to jak v příjezdech, tak odjezdech. Z tohoto důvodu není noční doprava zanedbatelná, ale představuje reálnou složku dopravního zatížení odpovídající charakteru nepřetržitého provozu výrobního závodu. **Nákladní doprava naopak v nočním období uvažována není, neboť logistické procesy (zásobování a expedice) jsou dle podkladů investora realizovány výhradně v denním období.**

5.0.11 Při stanovení osobní dopravy zaměstnanců bylo současně uvažováno s určitým podílem spolujízdy (carpooling), který je běžný u obdobných průmyslových a logistických areálů, zejména v lokalitách s omezenou dostupností veřejné dopravy. Tento faktor vede ke snížení celkového počtu generovaných jízd osobních vozidel ve vztahu k celkovému počtu zaměstnanců.

5.0.12 Současně bylo při stanovení dopravy přihlédnuto k předpokládanému zajištění svozu zaměstnanců pomocí smluvní autobusové dopravy. Tyto svozové linky jsou typicky organizovány zaměstnavatelem pro pokrytí hlavních směrových vazeb v území, zejména z města Cheb a širšího regionu.

5.0.13 Z hlediska dopravního modelu jsou tyto autobusové spoje zahrnuty v kategorii vozidel nad 3,5 t, a tedy součástí nákladní dopravy (resp. kategorie TNV). Jejich vliv je již implicitně obsažen v celkových intenzitách dopravy a není vykazován samostatně.

5.0.14 Zvolený přístup ke stanovení dopravy je tedy založen na kombinaci individuální automobilové dopravy, spolujízdy a částečného využití svozové autobusové dopravy. Výsledné hodnoty generované dopravy představují konzervativní, avšak realistický odhad odpovídající charakteru a rozsahu záměru.

5.0.15 Nákladní doprava je odvozena z logistických potřeb výroby, tj. z objemu vstupního materiálu, intenzity výroby a způsobu expedice hotových výrobků. Specifickým prvkem záměru je skutečnost, že část vyrobených vozidel opouští areál po vlastní ose, což se projevuje vyšším počtem odjezdů oproti příjezdům v kategorii těžkých vozidel.

5.1 ROZDĚLENÍ DOPRAVNÍCH PROUDŮ A VYUŽITÍ VJEZDŮ

5.1.1 Rozdělení generované dopravy na komunikační síť vychází z návrhu dopravního řešení areálu a z funkčního rozdělení jednotlivých vjezdů, které odpovídá oddělení osobní a nákladní dopravy.

5.1.2 Pro napojení areálu v rámci etapy 1 jsou uvažovány tři nové okružní křižovatky, které zajišťují rozdělení dopravních proudů podle jejich charakteru.

5.1.3 Severozápadní napojení slouží primárně pro osobní dopravu zaměstnanců. Celkové zatížení tohoto vjezdu odpovídá přibližně 2 500 osobním vozidlům za 24 hodin, tj. 1 250 vozidlům v jednom směru. Časové rozložení této dopravy odpovídá směnnému provozu.

5.1.4 Z hlediska prostorové distribuce je osobní doprava (zejména zaměstnanci) rozdělena dle spádovosti širšího území a očekávané zaměstnanosti zhruba následovně:

- přibližně 33 % dopravy je generováno z města Cheb a jeho bezprostředního okolí,
- přibližně 58 % dopravy pochází ze širšího regionu (zejména Karlovy Vary, Sokolov, Německo),
- přibližně 9 % dopravy pochází z Františkových Lázní a dalších menších sídel.

5.1.5 Severovýchodní napojení je určeno pro vstupní logistiku, tj. navážení materiálu pro výrobu. Intenzita dopravy na tomto vjezdu činí přibližně 340 těžkých nákladních vozidel za 24 hodin, tj. 170 vozidel v jednom směru. Tato doprava je realizována výhradně v denním období.

5.1.6 Směrové rozdělení této dopravy vychází z logistických vazeb výroby:

- přibližně 80 % dopravy je vedeno po dálnici D6 ze směru od Německa,
- přibližně 20 % dopravy je vedeno po dálnici D6 ze směru od Karlových Varů.

5.1.7 Jihovýchodní napojení slouží pro expedici hotových výrobků a částečně pro doplňkové zásobování. V rámci tohoto vjezdu je uvažováno:

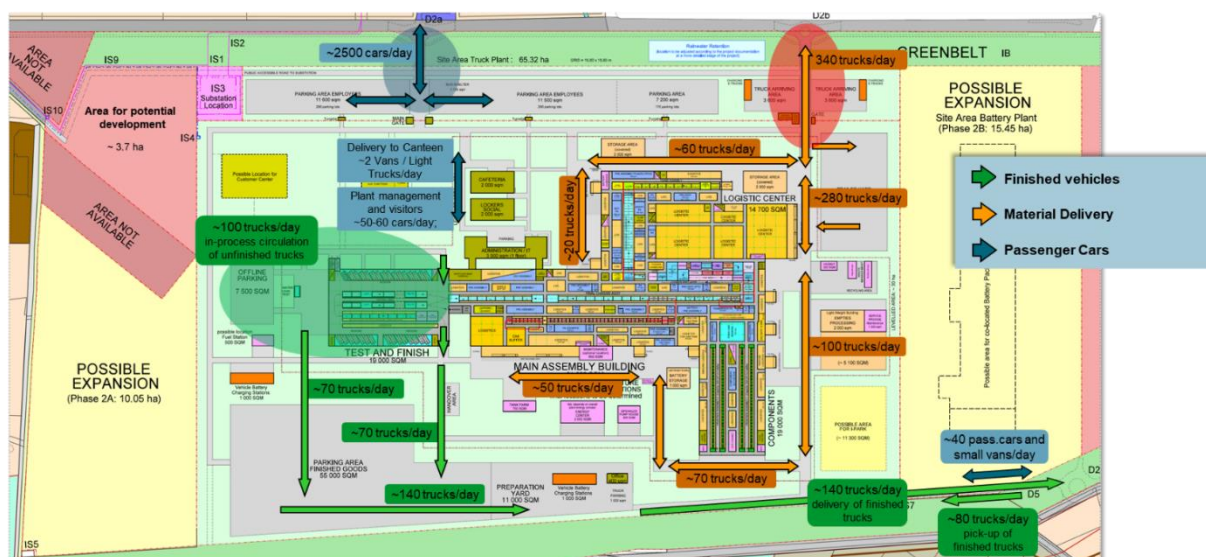
- příjezd cca 120 vozidel za 24 hodin (z toho cca 40 LNV a 80 TNV),
- odjezd cca 180 vozidel za 24 hodin (z toho cca 40 LNV a 140 TNV včetně vozidel odjíždějících po vlastní ose).

5.1.8 Rozdíl mezi počtem příjezdů a odjezdů je dán charakterem výrobního procesu, kdy hotová vozidla opouštějí areál samostatně bez nutnosti odpovídajícího vstupního logistického toku. Distribuce expedovaných vozidel ve variantě bez železničního překladiště je následující:

- přibližně 60 % dopravy je vedeno po dálnici D6 směrem na východ,
- přibližně 40 % dopravy je vedeno po dálnici D6 směrem na západ.

5.1.9 V souladu s požadavky dotčených orgánů **je veškerá nákladní doprava organizována tak, aby byla vedena primárně přes východní napojení areálu a dále na mimoúrovňovou křižovatku I/21 – D6. Tím je minimalizováno zatížení průtahu městem Cheb.** Výjimku tvoří pouze staveništní doprava, která může být částečně vedena i po lokální síti.

5.1.10 Schéma rozdělení dopravy první etapy záměru na jednotlivé areálové vjezdy je doloženo na následujícím obrázku.



Obrázek 3: Schéma rozdělení dopravy první etapy na vjezdy

5.1.11 V rámci druhé etapy je uvažováno doplnění dalšího východního napojení, které dále posílí kapacitu a umožní lepší rozdělení dopravních proudů zejména pro subdodavatelské provozy.

5.2 VÝSLEDNÉ HODNOTY GENEROVANÉ DOPRAVY

STAVENIŠTNÍ DOPRAVA

5.2.1 Prvním krokem bylo vyhodnocení stavební etapy (rok 2027), která představuje dočasné zatížení komunikační sítě. Pro tuto etapu je uvažováno zatížení ve výši 100 příjezdů osobních vozidel a 100 příjezdů těžkých nákladních vozidel za 24 hodin v jednom směru, tj. celkem 200 pohybů osobních vozidel a 200 pohybů těžkých nákladních vozidel obousměrně. Tyto hodnoty představují nejvyšší očekávané denní souhrnné zatížení pro jednotlivé etapy výstavby včetně zemních prací, hrubé stavby i technologických dodávek. Doprava staveniště je vedena primárně na nadřazenou komunikační síť s využitím dálnice D6.

5.2.2 V rámci posouzení stavební dopravy bylo dále přihlédnuto k poloze štěrkopískovny situované jižně od řešeného území. V případě využití tohoto zdroje materiálu pro potřeby výstavby lze předpokládat, že část přeprav bude realizována po krátkých trasách v rámci lokální komunikační sítě bez významného zatížení širší sledované komunikační sítě. Tato skutečnost je konzervativně zahrnuta již v rámci celkových intenzit staveništní dopravy.

ETAPA 1 (Mercedes - Benz)

5.2.3 Po uvedení první etapy záměru (Mercedes - Benz, rok 2029) do provozu dojde v širším území k nárůstu dopravy zejména v souvislosti se zaměstnaneckou dopravou a logistickými toky výroby. Pro tuto etapu jsou stanoveny následující intenzity:

- osobní vozidla: 1 250 příjezdů a 1 250 odjezdů za 24 hodin,
- lehká nákladní vozidla: 40 příjezdů a 40 odjezdů za 24 hodin,
- těžká nákladní vozidla: 250 příjezdů a 310 odjezdů za 24 hodin.

5.2.4 Celkově se jedná o 1 540 příjezdů (z toho 290 nákladních vozidel) a 1 600 odjezdů (z toho 350 nákladních vozidel) za 24 hodin.

5.2.5 Z hlediska časového rozdělení je patrné, že osobní doprava probíhá v průběhu celého dne, včetně nočního období, což odpovídá charakteru třisměnného provozu areálu. Nákladní doprava je uvažována v denním období. Ve špičkové hodině je pro etapu 1 uvažováno 360 příjezdů a 360 odjezdů osobních vozidel, 4 příjezdy a 4 odjezdy lehkých nákladních vozidel a 25 příjezdů a 30 odjezdů těžkých nákladních vozidel. Celkem tedy špičková hodina představuje 389 příjezdů a 394 odjezdů, z toho 29, resp. 34 nákladních vozidel.

ETAPA 2A+2B (Mercedes – Benz opce)

5.2.6 V navazující etapě rozvoje areálu SPP (etapa 2A+2B, Mercedes – Benz opce) dochází k dalšímu navýšení dopravní zátěže, přičemž charakter dopravy zůstává obdobný. Intenzity jsou stanoveny následovně:

- osobní vozidla: 480/480 vozidel za 24 h,
- lehká nákladní vozidla: 20/20 vozidel za 24 h,
- těžká nákladní vozidla: 100/100 vozidel za 24 h.

5.2.7 Celkově se jedná o 600 příjezdů a 600 odjezdů za 24 hodin, z toho 120 nákladních vozidel v každém směru. Ve špičkové hodině je pro etapu 2A+2B uvažováno 140 příjezdů a 140 odjezdů osobních vozidel, 2 příjezdy a 2 odjezdy lehkých nákladních vozidel a 10 příjezdů a 10 odjezdů těžkých nákladních vozidel. Celkem tedy špičková hodina představuje 152 příjezdů a 152 odjezdů, z toho 12 nákladních vozidel v každém směru.

ETAPA 2 C+D (ZBYTEK SPP)

5.2.8 V konečné etapě rozvoje (etapa 2C+D – zbytek SPP) dochází k dalšímu doplnění území o subdodavatelské a navazující provozy. Intenzity dopravy v této etapě činí:

- osobní vozidla: 300/300 vozidel za 24 h,
- lehká nákladní vozidla: 10/10 vozidel za 24 h,
- těžká nákladní vozidla: 60/60 vozidel za 24 h.

5.2.9 Celkově se jedná o 370 příjezdů a 370 odjezdů za 24 hodin, z toho 70 nákladních vozidel v každém směru. Ve špičkové hodině je pro etapu 2C+D uvažováno 90 příjezdů a 90 odjezdů osobních vozidel, 1 příjezd a 1 odjezd lehkých nákladních vozidel a 5 příjezdů a 5 odjezdů těžkých nákladních vozidel. Celkem tedy špičková hodina představuje 96 příjezdů a 96 odjezdů, z toho 6 nákladních vozidel v každém směru.

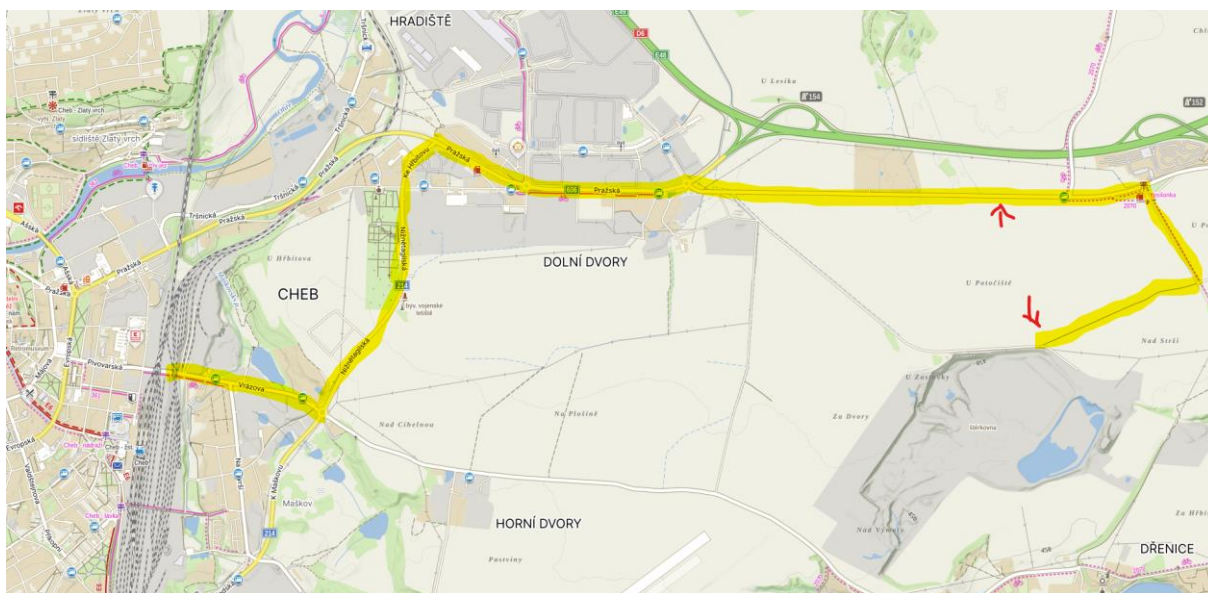
5.2.10 Souhrnně lze konstatovat, že při plném rozvoji areálu, tj. při provozu etapy 1, etapy 2A+2B a etapy 2C+D, generuje záměr celkem 2 510 příjezdů a 2 570 odjezdů za 24 hodin. Z toho připadá 2 030 příjezdů a 2 030 odjezdů na osobní vozidla, 70 příjezdů a 70 odjezdů na lehká nákladní vozidla a 410 příjezdů a 470 odjezdů na těžká nákladní vozidla. V součtu obou směrů se jedná o 5 080 vozidel za 24 hodin, z toho 1 020 nákladních vozidel.

5.2.11 Ve špičkové hodině je při plném rozvoji areálu uvažováno celkem 637 příjezdů a 642 odjezdů za hodinu. Z toho připadá 590 příjezdů a 590 odjezdů na osobní vozidla, 7 příjezdů a 7 odjezdů na lehká nákladní vozidla a 40 příjezdů a 45 odjezdů na těžká nákladní vozidla. V součtu obou směrů se jedná o 1 279 vozidel ve špičkové hodině, z toho 99 nákladních vozidel.

ZELEZNIČNÍ PŘEKLADIŠTĚ

5.2.12 V dlouhodobém výhledu je uvažována varianta se zprovozněním železničního překladiště v Chebu. Vzhledem k tomu, že u tohoto projektu zatím není známo časování zprovoznění, je předpokládáno až po uvedení etapy 1 do provozu, přičemž jeho vliv je uvažován v horizontu roku 2035 při plném rozvoji areálu.

5.2.13 Ve variantě s realizací železničního překladiště se nepředpokládá vznik nové dodatečné dopravy nad rámec celkové generované dopravy areálu, ale změna její struktury. Část silniční nákladní dopravy související s provozem areálu je v této variantě převedena na obsluhu železničního překladiště. Směrování dopravy na železniční překladiště je patrné z následujícího schématu.



Obrázek 4: Směrování TNV na překladiště

5.2.14 Pro etapu 1 je uvažováno, že překladiště převezme přibližně 30 TNV v jednom směru za 24 hodin, tj. 60 TNV obousměrně, a to pro případ, že by překladiště bylo realizováno dříve než etapu 2. Pro navazující části areálu, tj. etapy 2A až 2D, je uvažováno převedení dalších přibližně 20 TNV v jednom směru za 24 hodin, tj. 40 TNV obousměrně. Celkově tedy ve variantě s překladištěm dochází k převedení přibližně 100 TNV za 24 hodin obousměrně z přímé silniční obsluhy areálu na vazbu areál – překladiště.

5.2.15 Z hlediska časového rozdělení je nákladní doprava související s překladištěm uvažována výhradně v denním období (6–22 h), bez provozu v nočních hodinách.

5.2.16 Z hlediska celkového provozu je patrné, že rozhodující složkou dopravy je osobní doprava zaměstnanců, která je silně koncentrována do časů výměny směn. Nákladní doprava je naopak

stabilnější v průběhu dne. Ve variantě s překladištěm dochází u části nákladní dopravy ke změně distribučních vazeb v území, nikoliv však k navýšení celkové generované dopravy areálu.

5.2.17 Veškeré uvedené intenzity jsou dále využity jako vstup do dopravního modelu, kde jsou distribuovány na jednotlivá dopravní napojení areálu (V1–V4, VS) a následně na širší komunikační síť. Distribuce dopravy respektuje funkční členění areálu a požadavek na vedení nákladní dopravy primárně mimo zastavěné území města s využitím dálnice D6.

5.2.18 Stanovené hodnoty generované dopravy představují realistický a současně konzervativní odhad zatížení vycházející z provozních parametrů záměru a zkušeností z obdobných realizací. Tyto hodnoty tvoří základ pro následné kapacitní posouzení komunikační sítě a hodnocení vlivů na životní prostředí.

6 VÝHLEDOVÉ DOPRAVNÍ PODMÍNKY

6.0.1 Výhledové dopravní podmínky v řešeném území jsou stanoveny na základě kombinace obecného růstu intenzit dopravy dle TP 225 a explicitního započtení konkrétních rozvojových záměrů v území. Hodnocení je provedeno pro časové horizonty roku 2027 (stavební etapy), 2029 (uvedení 1. etapy záměru do provozu) a 2035 (plný rozvoj území), a to včetně varianty s realizací železničního přecladiště.

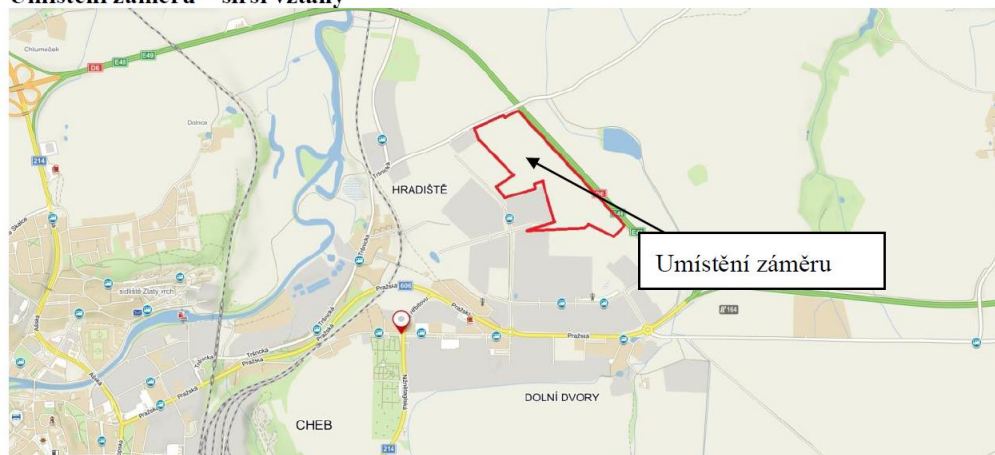
6.0.2 Základním principem je oddělení vlivu obecného růstu dopravy a vlivu jednotlivých konkrétních záměrů. Obecný růst je aplikován prostřednictvím koeficientů TP 225 diferencovaně dle kategorie komunikace, zatímco jednotlivé záměry jsou do modelu zahrnuty samostatně jako zdroje a cíle dopravy s definovanou strukturou a intenzitou.

6.0.3 Kumulace záměrů byly stanoveny na základě podkladů EIA (CENIA), projektové dokumentace a přímé konzultace se stavebním úřadem, který potvrdil jejich reálný časový horizont realizace. Do modelu jsou zahrnuty pouze záměry s reálnou pravděpodobností realizace, aby nedocházelo k nadhodnocení dopravního zatížení.

6.1 PRŮMYSLOVÝ PARK CHEB SO 09 (H & M)

6.1.1 Záměr „Průmyslový park Cheb SO 09“ v rámci Průmyslového parku Cheb I představuje výstavbu logistického areálu tvořeného čtyřmi halami určenými primárně pro skladování, redistribuci zboží a případně lehkou výrobu. Provoz je charakteristický vysokým podílem nákladní dopravy a kontinuálním provozem v průběhu celého dne. Umístění záměru je patrné z následujícího obrázku.

Umístění záměru – širší vztahy



Umístění záměru – fotomapa



Obrázek 5: Umístění a situace záměru H & M

- 6.1.2 Záměr je aktuálně připraven, avšak jeho plné uvedení do provozu se předpokládá v podzimním období roku 2026. Z tohoto důvodu je zahrnut ve všech výhledových stavech od roku 2027.
- 6.1.3 Na základě podkladů investora byla stanovena generovaná doprava ve výši 950 příjezdů a 950 odjezdů osobních vozidel za 24 hodin, dále 160 příjezdů a 160 odjezdů lehkých nákladních vozidel a 160 příjezdů a 160 odjezdů těžkých nákladních vozidel za 24 hodin. V nočním období je uvažováno 200 příjezdů a 200 odjezdů osobních vozidel a současně 25 příjezdů a 25 odjezdů lehkých i těžkých nákladních vozidel.
- 6.1.4 Tato doprava není obsažena v podkladech Celostátního sčítání dopravy a je proto do modelu doplněna samostatně jako nový zdroj dopravy. Z hlediska dopravních vazeb je dominantně orientována na nadřazenou komunikační síť, zejména na dálnici D6 a silnici I/21.

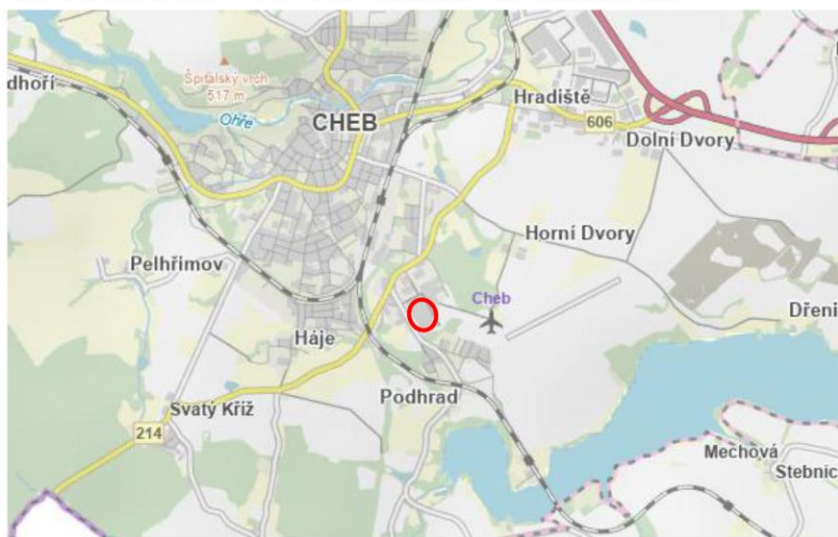
6.2 PANATTONI PARK CHEB JIH (GRAMMER JIFENG A HALA C)

6.2.1 Záměr „Panattoni park Cheb Jih – přestavba technologie v hale B“ představuje intenzifikaci stávajícího průmyslového areálu formou instalace výrobní technologie. Současně je v území uvažována dostavba haly C, která rozšiřuje výrobní kapacity areálu. Umístění záměru je patrné z následujícího obrázku.

Obr. 1 Lokalizace umístění záměru na podkladu leteckého snímku



Obr. 2 Umístění záměru – mapa širších vztahů na podkladu základní mapy



HS – Panattoni park Cheb Jih - PŘESTAVBA TECHNOLOGIE V HALE B

Stránka 6

Obrázek 6: Umístění záměru Panattoni Park Cheb Jih

6.2.2 Záměr je uvažován od roku 2027, kdy dochází k jeho postupnému zprovoznění, a je zahrnut ve všech výhledových stavech. Na rozdíl od záměru H & M se jedná o navýšení dopravy v již existujícím areálu, tedy o přírůstkovou dopravu na stávající komunikační síti.

6.2.3 Stanovená generovaná doprava činí 458 příjezdů a 458 odjezdů osobních vozidel za 24 hodin, dále 125 příjezdů a 125 odjezdů lehkých nákladních vozidel a 150 příjezdů a 150 odjezdů těžkých

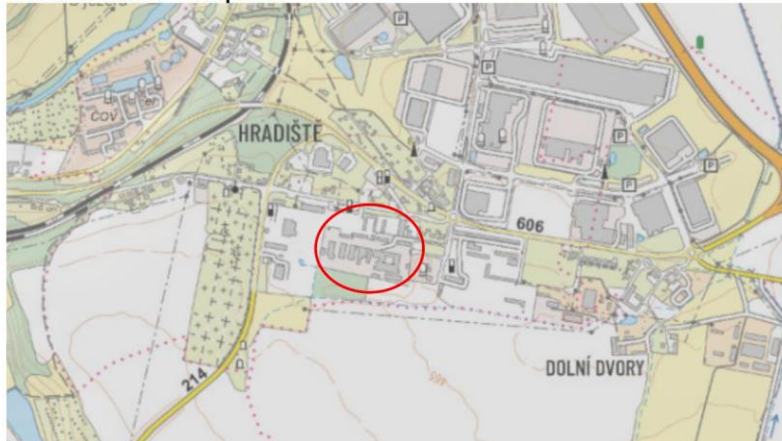
nákladních vozidel. V nočním období je uvažováno 148 příjezdů a 148 odjezdů osobních vozidel a minimální nákladní doprava ve výši 4 lehkých a 3 těžkých nákladních vozidel v každém směru.

6.2.4 Doprava je charakteristická výraznými špičkami v časech střídání směn a její vliv se projevuje zejména na lokální komunikační síti v okolí areálu, odkud je dále distribuována na nadřazenou síť.

6.3 ZÓNA EKONOMICKÉHO ROZVOJE EURON

6.3.1 Záměr „EURON – Hradiště u Chebu“ představuje výstavbu haly pro lehkou výrobu a skladování v prostoru brownfieldu. Záměr je charakterizován kombinací zaměstnanecké dopravy a logistických toků, přičemž podíl nákladní dopravy je nižší než u čistě logistických areálů. Umístění záměru je patrné na následujícím obrázku.

Umístění záměru – širší pohled



Umístění záměru – fotomapa



Obrázek 7: Umístění záměru EURON

6.3.2 Záměr je do dopravního modelu zahrnut od horizontu roku 2029, což odpovídá předpokládanému termínu jeho realizace, a je dále uvažován i ve výhledu 2035.

6.3.3 Stanovená generovaná doprava činí 160 příjezdů a 160 odjezdů osobních vozidel za 24 hodin, dále 15 příjezdů a 15 odjezdů lehkých nákladních vozidel a 15 příjezdů a 15 odjezdů těžkých nákladních vozidel. V nočním období je uvažováno 40 příjezdů a 40 odjezdů osobních vozidel a 5 příjezdů a 5 odjezdů lehkých i těžkých nákladních vozidel.

6.3.4 Z hlediska dopravních vazeb je záměr napojen na stávající komunikační síť průmyslové zóny a jeho vliv se projevuje zejména na lokálních komunikacích s následnou distribucí na nadřazenou síť.

6.4 OSTATNÍ ZÁMĚRY V ÚZEMÍ

6.4.1 Další identifikované záměry v území nebyly do dopravního modelu zahrnuty, a to na základě konzultace se stavebním úřadem, který potvrdil, že se jedná o záměry bez reálného časového horizontu realizace. Jejich případné zahrnutí by vedlo k nadhodnocení dopravní zátěže a neodpovídalo by reálnému vývoji území.

6.4.2 Vliv těchto záměrů je v modelu nepřímo zohledněn prostřednictvím obecných růstových koeficientů dle TP 225, které reflektují celkový rozvoj území, postupné naplňování územního plánu a nárůst dopravní poptávky.

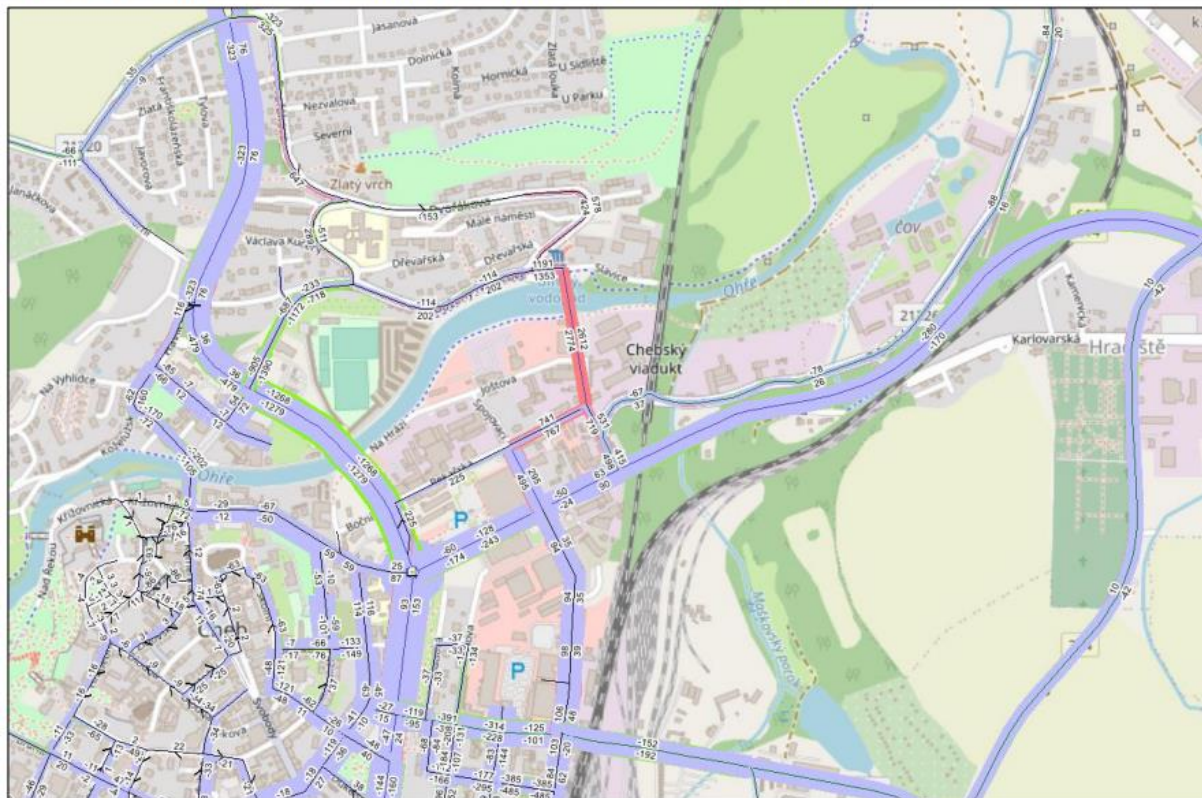
6.5 INFRASTRUKTURNÍ OPATŘENÍ – MOST ZLATÝ VRCH

6.5.1 Ve výhledu roku 2035 je do dopravního modelu zahrnuto nové komunikační propojení přes řeku Ohři v prostoru Zlatého vrchu, a to ve variantě 2 dle zpracované dopravně inženýrské studie. Tato varianta uvažuje umístění mostu v poloze stávající lávky s dopravním napojením do ulice Truhlářská.

6.5.2 Na základě dopravního modelu je předpokládané zatížení mostu přibližně 5 300 vozidel za 24 hodin. Tato hodnota však neodpovídá nárůstu dopravy na komunikační síti, ale představuje především přerozdělení stávajících dopravních proudů v rámci města. Rozdílový kartogram intenzit vlivem dostavby mostu je patrný z následujícího obrázku.

6.5.3 Z pohledu dopadů na širší dopravní síť je zásadní, že realizace mostu nevede k plošnému nárůstu intenzit dopravy, ale pouze k jejich lokálním změnám. Na většině sledovaných komunikací se změna intenzit pohybuje maximálně v řádu vyšších stovek vozidel za 24 hodin, což je z hlediska kapacity sítě relativně nevýznamná hodnota.

ROZDÍLOVÝ KARTOGRAM INTENZIT DOPRAVY – S MOSTEM, VARIANTA 2



VOZIDLA CELKEM, PRACOVNÍ DEN, VOZ / DEN

Obrázek 8: Rozdílový kartogram, vliv dostavby Ottova mostu

6.5.4 Hlavní efekty realizace mostu lze shrnout následovně:

- dochází k výrazné redistribuci dopravních proudů ze sídliště Zlatý vrch, které dnes využívá dominantně výjezd ulicí U Hilarie
- odlehčení stávajícího mostu na ulici Ašská přibližně o 2 500 vozidel za 24 hodin
- přesměrování části dopravy na novou trasu přes ulici Truhlářská
- pouze lokální nárůsty intenzit v navazujících uzlech, nikoliv systémové přetížení sítě

6.5.5 Zvýšení intenzit dopravy se projevuje především v bezprostředním okolí napojení mostu, zejména na následujících křižovatkách:

- nový most x Boženy Němcové x Slavice
- nový most x Truhlářská x Pekařská
- Truhlářská x Tršnická
- Pražská x Truhlářská

6.5.6 Mimo tyto lokality jsou změny intenzit dopravy omezené a z hlediska kapacitního posouzení nepředstavují zásadní zatížení komunikační sítě. Z hlediska dopravně-inženýrského hodnocení je tedy nutné most chápat primárně jako opatření zvyšující prostupnost území a redundanci dopravní sítě, nikoliv jako zdroj nové dopravy. Jeho přínos spočívá zejména ve zlepšení distribuce dopravních proudů a snížení jednostranného zatížení stávajících tras.

7 INTENZITY DOPRAVY – MODELY DOPRAVY

7.0 ZPŮSOB ZPRACOVÁNÍ, VSTUPNÍ ÚDAJE A POPIS DOPRAVNÍCH MODELŮ

7.0.1 S ohledem na harmonogram přípravy záměru, jeho etapizaci a požadavky na vyhodnocení kumulativních vlivů byly dopravně-inženýrské podklady zpracovány v několika časových horizontech, které odpovídají jednotlivým etapám vývoje území:

- Model 1 – stávající stav (2025),
- Model 2 – stavební etapa (2027),
- Model 3 – uvedení 1. etapy do provozu (2029),
- Model 4 – dlouhodobý výhled (2035) při plném rozvoji areálu (1. + 2. etapa), a to ve variantách bez železničního překladiště a včetně jeho realizace.

7.0.2 V rámci posouzení jsou dopravně-inženýrské podklady zpracovány ve formě celkových intenzit dopravy, přičemž v grafických přílohách jsou intenzity uváděny ve tvaru všech vozidel / nákladních vozidel za 24 hodin. Toto členění odpovídá charakteru záměru, kde významnou složku tvoří nákladní doprava.

7.0.3 Veškeré hodnoty jsou zpracovány v 24hodinovém profilu, který slouží jako základ pro další přepočty (hlukové posouzení, kapacitní analýza). Rozdělení dopravy v čase vychází z charakteru provozu jednotlivých zdrojů dopravy.

7.0.4 Umístění jednotlivých sledovaných profilů a jejich označení je patrné z Přílohy 1 – Širší vztahy, schéma sledovaných profilů. Tato příloha současně vymezuje rozsah modelované komunikační sítě a hlavní vazby řešeného území na nadřazenou silniční síť.

7.0.5 Výchozí dopravní model byl vytvořen syntézou dostupných podkladů, zejména Celostátního sčítání dopravy 2025 a dopravního modelu, průzkumů a souvisejících podkladů společnosti EDIP. Podklady ŘSD byly využity především pro nadřazenou komunikační síť, zatímco na lokální síti byl model zpřesněn na základě dostupných modelových a průzkumových podkladů v území.

7.0.6 Vzhledem k tomu, že data ŘSD pracují s relativně dlouhými sčítacími úseky, které neumožňují detailní zachycení lokálních vazeb, bylo provedeno jejich rozdělení a zpřesnění. Intenzity dopravy byly redistribuovány mezi jednotlivé větve komunikační sítě tak, aby odpovídaly reálnému chování dopravy, funkčnímu uspořádání území a skutečným směrům dopravních proudů.

7.0.7 Při tvorbě modelu byly zohledněny zejména vazby na dálnici D6, rozdělení dopravy mezi jednotlivé vjezdy do průmyslových areálů, charakter území s dominantní logistickou funkcí a reálné směrové vztahy osobní i nákladní dopravy.

7.0.8 Základ všech výhledových modelů tvoří stávající stav navýšený o obecný růst dopravy dle TP 225. Nad rámec tohoto růstu jsou v jednotlivých horizontech systematicky zapracovány kumulované záměry (H&M, Grammer Jifeng, EURON) a generovaná doprava posuzovaného záměru dle kapitoly 5.

7.1 MODEL 1 – STÁVAJÍCÍ STAV – ROK 2025

- 7.1.1 Model 1 představuje výchozí referenční stav dopravních poměrů v řešeném území bez vlivu posuzovaného záměru a bez započtení kumulovaných záměrů.
- 7.1.2 Model vychází primárně z podkladů Celostátního sčítání dopravy ŘSD, které byly v rámci této studie zpřesněny a doplněny na základě podkladů a modelu společnosti EDIP, zejména na úrovni lokální komunikační sítě a jednotlivých dopravních vazeb.
- 7.1.3 Celkové intenzity dopravy na komunikační síti jsou znázorněny v Příloze 4 – Model 1 – Intenzity dopravy – stávající stav 2025, konkrétně v Příloze 4.1 – Schéma celkových intenzit na síti – stávající stav 2025. Podrobné součtové tabulky intenzit dopravy jsou uvedeny v Příloze 4.2 – Součtové tabulky – stávající stav 2025.
- 7.1.4 Model představuje kalibrační základ pro všechny další výhledové scénáře.

7.2 MODEL 2 – STAV 2027 (STAVENIŠTNÍ DOPRAVA)

- 7.2.1 Model 2 představuje dopravní zatížení území v období realizace záměru, tedy v etapě výstavby.
- 7.2.2 V pozadí modelu je uvažován stávající stav navýšený o obecný růst dopravy dle TP 225 na rok 2027. Současně jsou v tomto horizontu zohledněny pouze ty kumulované záměry, jejichž realizace je reálně předpokládána již do roku 2027, tedy zejména dostavba areálu H & M a přírůstková doprava záměru Grammer Jifeng. Záměr EURON v tomto modelu zahrnut není, neboť jeho realizace je uvažována až v pozdějším horizontu.
- 7.2.3 Varianta bez záměru představuje referenční výhledový stav komunikační sítě v roce 2027 bez realizace posuzovaného areálu, avšak již při započtení obecného růstu dopravy a relevantních kumulací.
- 7.2.4 Ve variantě se záměrem je k tomuto zatížení přičtena stavební doprava související s realizací areálu. Pro tuto etapu je uvažováno 100 osobních vozidel a 100 těžkých nákladních vozidel v jednom směru za 24 hodin, tedy celkem 200 OA a 200 TNV obousměrně za 24 hodin.
- 7.2.5 Způsob rozdělení staveništní dopravy na komunikační síť je patrný z Přílohy 5.3 – Distribuce staveništní dopravy. Výsledné intenzity dopravy jsou znázorněny v Příloze 5, konkrétně v Příloze 5.1 pro stav bez záměru a v Příloze 5.2 pro stav se záměrem. Součtové tabulky jsou uvedeny v Přílohách 5.4 a 5.5.
- 7.2.6 V rámci stavební dopravy bylo dále přihlédnuto k poloze šterkopískovny jižně od řešeného území. Případná část přeprav souvisejících se zásobováním stavby z tohoto směru tak nepředstavuje významné dodatečné zatížení širší sledované komunikační sítě a je konzervativně zahrnuta již v rámci celkových uvažovaných intenzit staveništní dopravy.

7.3 MODEL 3 – VÝHLED 2029 (1. ETAPA)

- 7.3.1 Model 3 představuje dopravní stav po uvedení první etapy záměru do provozu.

- 7.3.2 V pozadí modelu je uvažován stávající stav navýšený o obecný růst dopravy dle TP 225 na rok 2029. Současně jsou v tomto horizontu již zahrnuty všechny relevantní kumulované záměry v území, tedy H & M, Grammer Jifeng i EURON.
- 7.3.3 Varianta bez záměru představuje referenční výhledový stav území v roce 2029 bez realizace posuzovaného areálu, avšak při započtení obecného růstu dopravy a všech relevantních kumulací.
- 7.3.4 Ve variantě se záměrem je k tomuto zatížení přičtena generovaná doprava 1. etapy areálu. Pro tuto etapu je uvažováno 1 250 příjezdů a 1 250 odjezdů osobních vozidel za 24 hodin, 40 příjezdů a 40 odjezdů lehkých nákladních vozidel za 24 hodin a 250 příjezdů a 310 odjezdů těžkých nákladních vozidel za 24 hodin.
- 7.3.5 Celkem tedy 1. etapa záměru generuje 1 540 příjezdů za 24 hodin, z toho 290 nákladních vozidel, a 1 600 odjezdů za 24 hodin, z toho 350 nákladních vozidel. V součtu obou směrů se jedná o 3 140 vozidel za 24 hodin, z toho 640 nákladních vozidel.
- 7.3.6 Z hlediska časového rozdělení připadá na denní období 6–22 h celkem 910 příjezdů a 1 050 odjezdů, z toho 290, resp. 350 nákladních vozidel. V nočním období 22–6 h je uvažováno 550 příjezdů a 550 odjezdů, přičemž v tomto období není uvažována nákladní doprava. Ve špičkové hodině je pro 1. etapu záměru uvažováno 389 příjezdů a 394 odjezdů, z toho 29, resp. 34 nákladních vozidel.
- 7.3.7 Způsob distribuce areálové dopravy je patrný z Přílohy 6.3 – Distribuce areálové dopravy. Výsledné intenzity dopravy jsou znázorněny v Příloze 6, konkrétně v Příloze 6.1 pro stav bez záměru a v Příloze 6.2 pro stav se záměrem. Součtové tabulky jsou uvedeny v Přílohách 6.4 a 6.5.

7.4 MODEL 4 – VÝHLED 2035 (1. + 2. ETAPA)

- 7.4.1 Model 4 představuje dlouhodobý výhled dopravních poměrů v území při plném rozvoji záměru, tj. při provozu 1. i 2. etapy areálu.
- 7.4.2 V pozadí modelu je uvažován stávající stav navýšený o obecný růst dopravy dle TP 225 na rok 2035. Současně jsou v tomto horizontu všechny relevantní kumulované záměry v území uvažovány jako realizované a stabilizované, tedy H & M, Grammer Jifeng i EURON. V modelu je dále zohledněna i nová dopravní vazba v podobě propojení přes Ottův most ve variantě napojení z ulice Truhlářská.
- 7.4.3 Model je zpracován ve dvou variantách, a to bez překladiště a včetně překladiště.
- 7.4.4 Ve variantě bez překladiště je k základnímu zatížení komunikační sítě přičtena celková generovaná doprava areálu odpovídající plnému provozu 1. a 2. etapy, tedy součet dopravy etapy 1, etapy 2A+2B a etapy 2C+D.
- 7.4.5 Pro etapu 1 je uvažováno 1 250 příjezdů a 1 250 odjezdů osobních vozidel za 24 hodin, 40 příjezdů a 40 odjezdů lehkých nákladních vozidel za 24 hodin a 250 příjezdů a 310 odjezdů těžkých nákladních vozidel za 24 hodin. Celkem tedy tato etapa generuje 1 540 příjezdů a 1 600 odjezdů za 24 hodin, z toho 290, resp. 350 nákladních vozidel.

- 7.4.6 Pro etapu 2A+2B je uvažováno 480 příjezdů a 480 odjezdů osobních vozidel za 24 hodin, 20 příjezdů a 20 odjezdů lehkých nákladních vozidel a 100 příjezdů a 100 odjezdů těžkých nákladních vozidel. Celkem tedy tato část generuje 600 příjezdů a 600 odjezdů za 24 hodin, z toho vždy 120 nákladních vozidel.
- 7.4.7 Pro etapu 2C+D je uvažováno 300 příjezdů a 300 odjezdů osobních vozidel za 24 hodin, 10 příjezdů a 10 odjezdů lehkých nákladních vozidel a 60 příjezdů a 60 odjezdů těžkých nákladních vozidel. Celkem tedy tato část generuje 370 příjezdů a 370 odjezdů za 24 hodin, z toho vždy 70 nákladních vozidel.
- 7.4.8 Celý areál v plném rozvoji bez překladiště tak generuje celkem 2 510 příjezdů za 24 hodin, z toho 480 nákladních vozidel, a 2 570 odjezdů za 24 hodin, z toho 540 nákladních vozidel. V součtu obou směrů se jedná o 5 080 vozidel za 24 hodin, z toho 1 020 nákladních vozidel.
- 7.4.9 Ve špičkové hodině při plném rozvoji areálu je uvažováno celkem 637 příjezdů a 642 odjezdů za hodinu. Z toho připadá 590 příjezdů a 590 odjezdů na osobní vozidla, 7 příjezdů a 7 odjezdů na lehká nákladní vozidla a 40 příjezdů a 45 odjezdů na těžká nákladní vozidla. Tyto hodnoty jsou dále použity jako vstup pro mikrosimulační kapacitní posouzení v prostředí PTV VISSIM.
- 7.4.10 Ve variantě včetně překladiště nedochází k navýšení celkové generované dopravy areálu, ale ke změně distribuce části nákladní dopravy. Část těžké nákladní dopravy, která by ve variantě bez překladiště byla vedena přímo po silniční síti v rámci širších logistických vazeb areálu, je v této variantě převedena na vazbu mezi areálem a železničním překladištěm.
- 7.4.11 Pro etapu 1 je uvažováno převedení přibližně 30 TNV v jednom směru za 24 hodin, tj. 60 TNV obousměrně pro případ, že by překladiště bylo zprovozněno dříve než etapa 2. Pro 2. etapu je uvažováno převedení dalších přibližně 20 TNV v jednom směru za 24 hodin, tj. 40 TNV obousměrně. Celkově tedy dochází k přesměrování přibližně 100 TNV za 24 hodin obousměrně v rámci již dříve stanovené areálové dopravy.
- 7.4.12 Celkový objem generované dopravy areálu proto zůstává i ve variantě s překladištěm shodný jako ve variantě bez překladiště, tedy 2 510 příjezdů a 2 570 odjezdů za 24 hodin, v součtu 5 080 vozidel za 24 hodin. Rozdíl mezi variantami spočívá ve změně distribučních vazeb nákladní dopravy na komunikační síti, nikoliv v navýšení celkové intenzity dopravy.
- 7.4.13 Způsob distribuce areálové dopravy je pro variantu bez překladiště patrný z Přílohy 7.3 a pro variantu včetně překladiště z Přílohy 7.4.
- 7.4.14 Výsledné intenzity dopravy jsou znázorněny v Příloze 7, konkrétně v Příloze 7.1 pro variantu bez překladiště a v Příloze 7.2 pro variantu včetně překladiště. Součtové tabulky jsou uvedeny v Přílohách 7.5 a 7.6.
- 7.4.15 Model představuje rozhodující dlouhodobý stav z hlediska posouzení dopadů plného rozvoje záměru na komunikační síť, přičemž variantní řešení s překladištěm umožňuje vyhodnotit změnu distribučních vazeb nákladní dopravy v území.

8 DALŠÍ ÚDAJE NEZBYTNÉ PRO ZPRACOVÁNÍ STUDIE VLIVU STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

PRŮMĚRNÉ RYCHLOSTI NA KOMUNIKACÍCH, ZATŘÍDĚNÍ KOMUNIKACÍ

8.0.1 Pro potřeby výpočtu hluku způsobeného automobilovým provozem na posuzovaných komunikacích jsou v následující tabulce uvedeny průměrné jízdní rychlosti v denním i nočním období a zatřídění jednotlivých komunikací.

	Komunikace (v úseku)	Průměrná rychlost 0-24h [km/h]	Průměrná rychlost 22-6h [km/h]	Zatřídění komunikací
1	DÁLNICE D6 - I	105	110	Dálnice I. třídy
2	DÁLNICE D6 - II	105	110	Dálnice I. třídy
3	DÁLNICE D6 - III	105	110	Dálnice I. třídy
4	II/214 (AŠSKÁ)	45	50	Silnice II. třídy
5	PRAŽSKÁ	35	40	Místní komunikace
6	II/606 (EVROPSKÁ) - I	45	50	Silnice II. třídy
7	II/606 (EVROPSKÁ) - II	45	50	Silnice II. třídy
8	II/606 (PRAŽSKÁ) - I	45	50	Silnice II. třídy
9	III/21226 (TRŠNICKÁ)	55	60	Silnice III. třídy
10	II/606 (PRAŽSKÁ) - II	45	50	Silnice II. třídy
11	II/606 (PRAŽSKÁ) - III	45	50	Silnice II. třídy
12	II/606 (PRAŽSKÁ) - IV	45	50	Silnice II. třídy
13	II/606 (PRAŽSKÁ) - V	45	50	Silnice II. třídy
14	III/0218 - I	65	70	Silnice III. třídy
15	III/0218 - II	65	70	Silnice III. třídy
16	III/0218 - III	65	70	Silnice III. třídy
17	III/0218 - IV	65	70	Silnice III. třídy
18	SJEZD D6	55	60	Dálnice I. třídy
19	I/21	65	70	Silnice I. třídy
20	III/2149 (PIVOVARSKÁ) - I	45	50	Silnice III. třídy
21	III/2149 (PIVOVARSKÁ) - II	45	50	Silnice III. třídy
22	III/2144 (NA NÁVRŠÍ) - I	45	50	Silnice III. třídy
23	III/2149 (VRÁZOVA) - III	35	40	Silnice III. třídy
24	II/214 (NIŽNĚTAGILSKÁ) - I	45	50	Silnice II. třídy
25	PIVOVARSKÁ	25	30	Místní komunikace
26	II/214 (NIŽNĚTAGILSKÁ) - II	45	50	Silnice II. třídy
27	II/214 (KE HŘBITOVU) - III	45	50	Silnice II. třídy
28	KARLOVARSKÁ	35	40	Místní komunikace
29	K HRADIŠTI	35	40	Místní komunikace
30	PRŮMYSLOVÝ PARK	25	30	Místní komunikace
31	III/21224	55	60	Silnice III. třídy

32	VJEZD STÁVAJÍCÍ	20	25	Místní komunikace
33	VJEZD 1	20	25	Místní komunikace
34	VJEZD 2	20	25	Místní komunikace
35	VJEZD 4	20	25	Místní komunikace
36	BEZEJMENNÁ - I	25	30	Místní komunikace
37	VJEZD 3	20	25	Místní komunikace
38	PŘEKLADIŠTĚ ŽST CHEB	15	20	Místní komunikace
39	BEZEJMENNÁ - II	25	30	Místní komunikace
40	III/0218 - V	65	70	Silnice III. třídy

Tabulka 1: Průměrné rychlosti na sledované síti a zatřídění komunikací

9 POSOUZENÍ DOPADU ZÁMĚRU NA KAPACITU KOMUNIKAČNÍ SÍTĚ

9.0 ÚVOD A METODIKA POSOUZENÍ

9.0.1 Účelem této kapitoly je vyhodnocení dopadů záměru „Mercedes-Benz Trucks Plant Cheb“ na kapacitu dotčené komunikační sítě v řešeném území. Posouzení navazuje na předchozí části dopravně-inženýrských podkladů, ve kterých byly stanoveny stávající a výhledové intenzity dopravy, kumulované vlivy dalších záměrů v území, generovaná doprava posuzovaného areálu a její směrové rozdělení na komunikační síť.

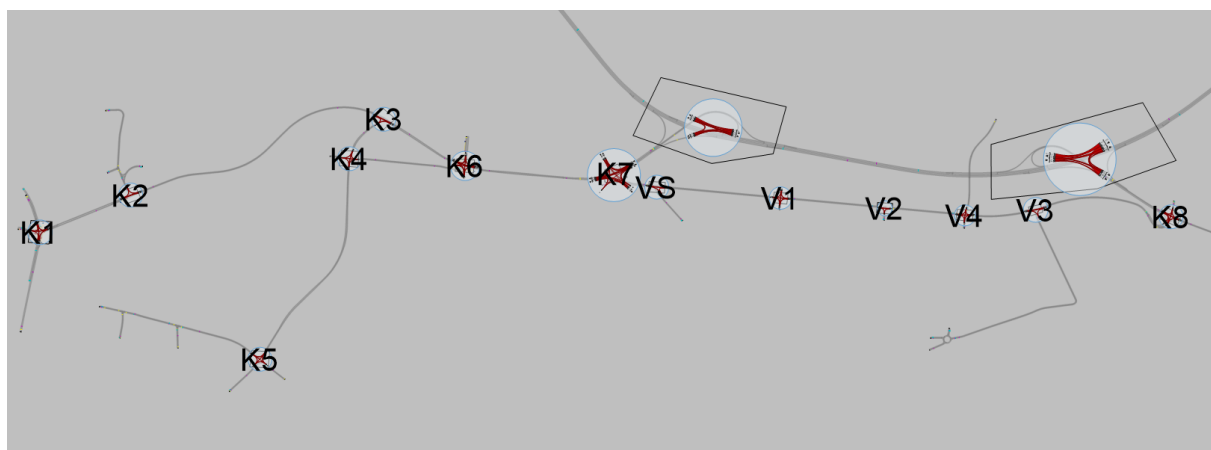
9.0.2 Pro účely kapacitního posouzení byl zpracován mikrosimulační dopravní model v prostředí PTV VISSIM. Jedná se o standardně používaný nástroj pro podrobné posuzování kapacity křižovatek, dopravních uzlů a širších komunikačních sítí. Oproti klasickému statickému kapacitnímu posouzení jednotlivých izolovaných křižovatek umožňuje mikrosimulace vyhodnotit nejen kapacitu samotných uzlů, ale také vzájemné vazby mezi navazujícími křižovatkami, šíření kolon, zpětné vzdutí, ovlivnění řazení vozidel, využití jízdních pruhů a časově proměnný průběh dopravní zátěže. Současně jako jediný nástroj dokáže popsat chování sítě v kritických okamžicích, resp. relativně krátkých období špičkových zatížení na příjezdu a odjezdu do záměru (kritických 15 minut), které běžná metodika kapacitních posouzení využívající pouze hodinové údaje o intenzitách provozu neumí postihnout.

9.0.3 Použití mikrosimulačního modelu je v daném případě vhodné zejména proto, že řešené území netvoří jeden izolovaný dopravní uzel, ale soustava vzájemně navazujících křižovatek a areálových napojení. Provozní problémy se proto nemusí projevit pouze v místě samotného kapacitního omezení, ale mohou se přenášet do navazujících částí sítě formou zpětného vzdutí. Tento typ chování není možné dostatečně spolehlivě zachytit pouze běžným výpočtem jedné křižovatky podle intenzit na ramenech, ale právě mikrosimulačním posouzením celé dotčené sítě.

9.0.4 Model zahrnuje sledovanou komunikační síť v širším zájmovém území města Cheb, zejména vazby mezi posuzovaným areálem, průmyslovou oblastí Dolní Dvory, nadřazenou komunikační sítí, dálnicí D6, silnicí I/21 a navazující městskou komunikační sítí. Do modelu jsou zahrnuty stávající křižovatky, navrhovaná areálová napojení, upravované křižovatky související s realizací záměru a rozhodující směrové vazby na okolní síť.

9.0.5 Pro účely jednoznačné interpretace výsledků mikrosimulačního modelu byla doprava související s posuzovaným záměrem v modelu graficky odlišena od ostatní dopravy. Vozidla jedoucí z areálu nebo do areálu jsou v simulaci zobrazena oranžovou barvou. Toto rozlišení umožňuje sledovat chování areálové dopravy v celé modelované síti, identifikovat její vazby na jednotlivé křižovatky a vyhodnotit, zda případné provozní jevy souvisejí přímo s dopravou záměru, nebo s obecnou dopravou na komunikační síti.

9.0.6 V modelu jsou posuzovány zejména křižovatky a napojení označené K1 až K8 a areálové vjezdy VS, V1, V2, V3 a V4. Tato místa byla vybrána jako rozhodující z hlediska přivedení dopravy do areálu, jejího rozdělení mezi jednotlivé vjezdy, napojení na dálnici D6 a možného vzniku kapacitních omezení v období směnové špičky. Rozsah modelované sítě a poloha jednotlivých posuzovaných uzlů jsou patrné z následujícího obrázku.



Obrázek 9: Rozsah mikrosimulačního modelu a poloha posuzovaných křižovatek a areálových vjezdů

9.0.7 Mikrosimulační model byl zpracován pro výhledový stav roku 2035, tedy pro stav plného rozvoje posuzovaného areálu zahrnujícího 1. i 2. etapu záměru. Tento stav byl zvolen jako rozhodující návrhový horizont, protože zahrnuje plný provoz areálu, obecný růst dopravy, kumulované vlivy dalších reálně připravovaných záměrů v území a výhledové dopravní uspořádání komunikační sítě.

9.0.8 Do modelu byla zahrnuta obecná doprava na komunikační síti, doprava generovaná posuzovaným záměrem a doprava související s dalšími uvažovanými záměry v území. Z hlediska dopravního charakteru se jedná o území s významným podílem průmyslové, výrobní a logistické funkce, kde se vedle běžné městské a regionální dopravy výrazně projevují také směnové provozování jednotlivých areálů. Právě kombinace běžné odpolední špičky a směnových nárazů je pro kapacitní posouzení rozhodující.

9.0.9 Obecná doprava na komunikační síti byla pro účely špičkového zatížení stanovena jako 8 % z celodenní intenzity dopravy. Tato hodnota vychází z dostupných podkladových dopravních studií, modelových výstupů a průzkumových dat pro řešené území. Z těchto podkladů vyplývá, že špičkové zatížení běžné dopravy se v posuzovaném území pohybuje přibližně v intervalu 7 až 8 % celodenní intenzity. Pro kapacitní posouzení byla proto zvolena horní hodnota tohoto intervalu, tedy 8 %, aby model odpovídal kritickému, nikoliv průměrnému zatížení sítě.

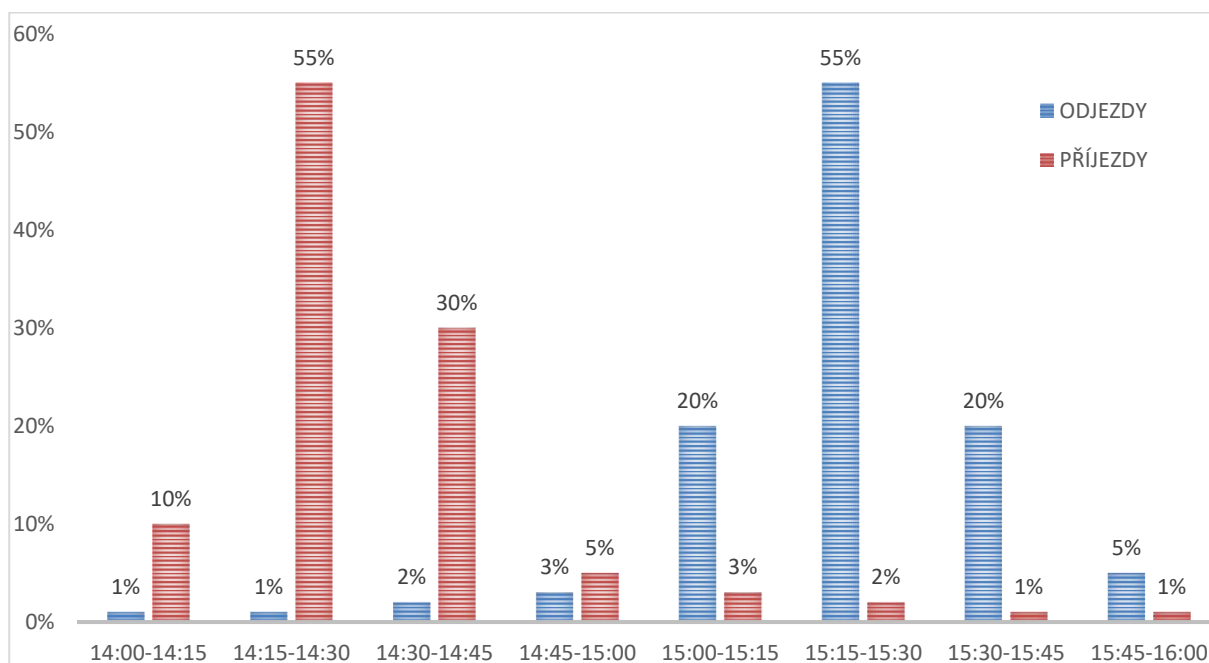
9.0.10 Použití hodnoty 8 % pro obecnou dopravu je z hlediska posouzení na straně bezpečnosti. Tato hodnota nezastupuje generovanou dopravu záměru, ale pouze převádí celodenní obecné intenzity na odpolední špičkové zatížení sítě. Doprava generovaná posuzovaným areálem byla zadána samostatně podle tabulky generované dopravy a podle specifického časového průběhu výměny směn. Tím je v modelu oddělena běžná špičková doprava na veřejné komunikační síti od specifické dopravy areálu, která má výrazně odlišný časový profil.

9.0.11 Pro výhledový stav roku 2035 při plném rozvoji areálu je ve špičkové hodině uvažováno celkem 637 příjezdů a 642 odjezdů za hodinu. Z toho připadá 590 příjezdů a 590 odjezdů na osobní vozidla, 7 příjezdů a 7 odjezdů na lehká nákladní vozidla a 40 příjezdů a 45 odjezdů na těžká nákladní vozidla. Uvedené hodnoty představují vstup do mikrosimulačního modelu pro výhledový stav roku 2035 při plném rozvoji areálu.

9.0.12 Rozhodující provozní stav nevzniká samotným celodenním objemem dopravy generované záměrem, ale její časovou koncentrací v období směnové výměny. Posuzovaný areál je výrobním areálem se směnným provozem. Pro účely mikrosimulačního kapacitního posouzení byl uvažován modelový scénář odpolední směnové výměny v období okolo 15:00. Tento časový údaj představuje vstupní předpoklad pro ověření kritického dopravního zatížení, nikoliv pevně stanovenou provozní podmínku budoucího provozu areálu. Z hlediska kapacity komunikační sítě jsou v modelu prověřeny dvě krátkodobé směnové špičky v rámci jednoho dvouhodinového období, a to příjezdová špička zaměstnanců na odpolední směnu a následná odjezdová špička zaměstnanců z ranní směny.

9.0.13 Z tohoto důvodu bylo kapacitní posouzení provedeno pro dvouhodinové modelové období 14:00–16:00. Tento časový úsek byl zvolen tak, aby zahrnul příjezd zaměstnanců na odpolední směnu před jejím zahájením a následný odjezd zaměstnanců z ranní směny po jejím ukončení podle uvažovaného provozního scénáře. Volba dvouhodinového období umožňuje posoudit obě rozhodující špičky samostatně, včetně vzniku a odbourávání kolon a případného přenášení kongescí mezi navazujícími křižovatkami. Skutečné nastavení směnového režimu může být v navazující přípravě upřesněno podle provozních potřeb investora.

9.0.14 Procentuální rozdělení příjezdové a odjezdové dopravy záměru bylo stanoveno jako podíl ze špičkové intenzity vycházející z aktualizované tabulky generované dopravy. Nejedná se tedy o procenta z celodenní intenzity, ale o časové rozložení již stanovené špičkové intenzity areálu. Příjezdová doprava je koncentrována především do období před začátkem odpolední směny, zatímco odjezdová doprava je koncentrována především do navazující části období po ukončení ranní směny. Uvažované procentuální rozdělení po 15minutových intervalech je patrné z následujícího grafu.



Obrázek 10: Příjezdové/odjezdové intervaly osobních vozidel - vjezd do systému (% ze špičkové hodiny)

9.0.15 Z uvedeného grafu je patrné, že příjezdová a odjezdová špička se v modelu významně nepřekrývají, ale v uvažovaném modelovém scénáři následují po sobě v rámci jednoho

dvouhodinového posuzovaného období. Tento způsob zadání umožňuje samostatně prověřit jednak kapacitu příjezdové trasy a vjezdu do areálu při nájezdu odpolední směny, jednak kapacitu výjezdů z areálu a navazující komunikační sítě při odjezdu ranní směny. Z hlediska návrhu je tento přístup vhodnější než posouzení jediné průměrné hodinové hodnoty, protože zachycuje oba provozně rozdílné kritické stavy, a přitom odpovídá reálnému průběhu dopravy v území.

9.0.16 Současně bylo v modelu zohledněno, že severozápadně od posuzovaného areálu se nachází průmyslová oblast se stávajícími a připravovanými výrobními a logistickými provozy, včetně záměru Průmyslový park Cheb SO 09 označovaného jako H and M a dalších halových objektů. V této oblasti lze s ohledem na charakter provozů předpokládat výskyt směnových špiček, které mohou v určitých časových obdobích ovlivňovat zatížení společně využívané komunikační sítě.

9.0.17 Pro posuzovaný areál byl v mikrosimulačním modelu uvažován provozní scénář se směnovou výměnou v období okolo 15:00. Tento scénář umožňuje prověřit kritické zatížení sítě a současně zohledňuje skutečnost, že v širším území se nacházejí další průmyslové provozy se směnovým režimem. Z hlediska dopravní stability je obecně vhodné, aby při budoucím nastavení provozu areálu nedocházelo k nadměrné kumulaci hlavních směnových špiček více významných provozů v jednom krátkém časovém intervalu.

9.0.18 V navazujících stupních přípravy je vhodné při nastavení provozní organizace areálu zohlednit také směnové režimy okolních průmyslových provozů. Případná koordinace směnových nároků může přispět ke snížení krátkodobé kumulace dopravních špiček v území. Jedná se o provozně-organizační možnost, která může pozitivně ovlivnit výsledné zatížení sítě, nikoliv o pevně stanovenou časovou podmínku provozu areálu.

9.0.19 Cílem mikrosimulačního posouzení není pouze ověřit formální kapacitu jednotlivých křižovatek, ale především vyhodnotit provozní stabilitu celé soustavy navazujících křižovatek a areálových napojení. V rámci simulace byly sledovány zejména tvorba a délka kolon, možnost zpětného vzduť do sousedních křižovatek, propustnost areálových vjezdů a výjezdů, využití jednotlivých jízdních pruhů, plynulost dopravního proudu a schopnost sítě odbavit krátkodobě koncentrované zatížení při výměně směn.

9.0.20 Výsledky posouzení je nutné interpretovat s ohledem na skutečnost, že modelovaný stav odpovídá kritickému směnovému zatížení, nikoliv průměrnému provozu během dne. Mimo období výměny směn je dopravní zatížení areálových napojení výrazně nižší a provozní podmínky na síti jsou příznivější. Pro návrh dopravní infrastruktury jsou však rozhodující právě tyto krátkodobé kritické stavy, protože určují potřebnou kapacitu areálových napojení a navazujících křižovatek.

9.0.21 V následujících podkapitolách je provedeno vyhodnocení jednotlivých křižovatek K1 až K8. Každá křižovatka je popsána z hlediska své funkce v síti, chování v modelovaném zatížení a případných identifikovaných kapacitních nebo provozních problémů. Samostatně jsou následně vyhodnoceny areálové vjezdy VS, V1, V2, V3 a V4, protože jejich funkčnost je pro stabilitu provozu posuzovaného areálu zásadní.

9.0.22 Na základě výsledků mikrosimulačního modelu jsou v závěru kapitoly shrnuta kritická místa návrhu a formulována doporučená opatření. Tato opatření zahrnují zejména úpravy dopravního

uspořádání vybraných křižovatek a areálových napojení, návrh odpovídající vnitřní organizace dopravy v areálu a obecné doporučení zohlednit při provozním nastavení areálu také dopravní špičky okolních průmyslových provozů.

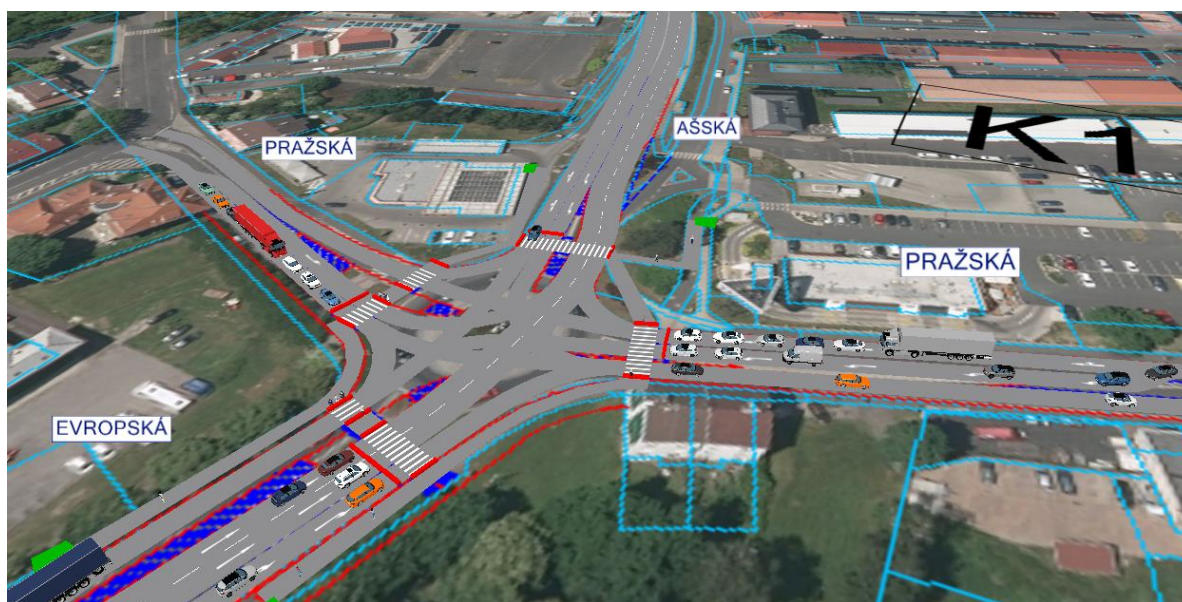
9.1 VYHODNOCENÍ KŘÍŽOVATEK

KŘÍŽOVATKA K1 – PRAŽSKÁ / AŠSKÁ / EVROPSKÁ

9.1.1 Křižovatka K1 představuje významný dopravní uzel na západním okraji města Cheb, kde se stýkají ulice Pražská, Ašská a Evropská. Z hlediska širších dopravních vztahů se jedná o křižovatku zajišťující vazby mezi městskou komunikační sítí, silnicí II/606, navazujícími směry do centra města a dopravními vztahy směrem k průmyslovým a rozvojovým územím východně od města.

9.1.2 Ve stávajícím stavu je křižovatka řešena jako okružní křižovatka. Toto uspořádání však již při současném, resp. výhledovém zatížení vykazuje kapacitní omezení a z hlediska dalšího rozvoje území není považováno za dostatečně stabilní. V rámci výhledového posouzení proto nebyl prověřován stávající okružní stav, ale předpokládané přestavbové uspořádání křižovatky jako světelně řízené křižovatky.

9.1.3 Navrhované uspořádání světelně řízené křižovatky je patrné z následujícího obrázku. Návrh pracuje s řízením jednotlivých dopravních proudů na všech hlavních ramenech křižovatky a umožňuje kapacitnější rozdělení dopravních vztahů oproti stávající okružní křižovatce.



Obrázek 11: Křižovatka K1 – navrhované uspořádání SSZ v modelu VISSIM

9.1.4 Pro potřeby mikrosimulačního posouzení byl v křižovatce K1 uvažován pevný signální plán s délkou cyklu 90 s. Signální plán byl v rámci modelu optimalizován tak, aby odpovídal výhledovému zatížení křižovatky a směrovému rozdělení dopravních proudů ve sledovaném období. Posouzení tedy vychází z konzervativního scénáře s pevným řízením, bez uvažování dynamické preference nebo adaptivního přizpůsobení délky zelených dob aktuální dopravní poptávce.

9.1.5 Po optimalizaci pevného signálního plánu bylo dosaženo stabilního provozního stavu. Křižovatka je v modelovaném výhledovém zatížení schopna přenést uvažované dopravní proudy bez vzniku systémového přetížení a bez zpětného vzdutí, které by ohrožovalo funkčnost navazující komunikační sítě.

9.1.6 Nejhorší dosažená úroveň kvality dopravy na jednotlivých ramenech křižovatky odpovídá stupni ÚKD D. Průměrné hodnocení křižovatky se pohybuje na úrovni ÚKD C. Z hlediska kapacitního posouzení se tedy jedná o funkční stav, přičemž lokální zdržení na nejzatíženějších proudech odpovídá charakteru řízené městské křižovatky ve špičkovém období.

9.1.7 Průměrná délka fronty v křižovatce činí přibližně 9 m. Maximální zjištěná délka fronty dosahuje přibližně 164 m. Tato maximální hodnota představuje krátkodobý špičkový stav, který vzniká v nejzatíženější části modelovaného období. Z hlediska celkového chování křižovatky však nedochází k trvalému nárůstu kolon ani k jejich nekontrolovanému šíření do navazujících uzlů.

9.1.8 Je nutné zdůraznit, že uvedené výsledky byly dosaženy při použití pevného signálního plánu. V případě budoucí realizace dynamického řízení SSZ, případně koordinace s navazujícími světelně řízenými křižovatkami, lze očekávat další zlepšení provozních parametrů, zejména zkrácení dob zdržení, lepší odbavení dominantních směrových proudů a rychlejší odbourávání krátkodobých kolon.

9.1.9 Na základě provedeného mikrosimulačního posouzení lze křižovatku K1 při uvažovaném přestavbovém uspořádání se SSZ považovat za kapacitně funkční. Výsledky zároveň potvrzují, že přestavba stávající okružní křižovatky na světelně řízenou křižovatku představuje z hlediska výhledového zatížení vhodný a kapacitně odůvodněný směr řešení. Uvedené hodnocení je přitom provedeno na straně bezpečnosti, protože vychází z pevného signálního plánu bez benefitů dynamického řízení.

KŘIŽOVATKA K2 – PRAŽSKÁ / TRUHLÁŘSKÁ

9.1.10 Křižovatka K2 představuje křižovatku ulic Pražská a Truhlářská v západní části města Cheb. Z hlediska řešené komunikační sítě se jedná o uzel navazující na křižovatku K1 a zajišťující vazby mezi ulicí Pražská, ulicí Truhlářská a navazujícími částmi městské komunikační sítě. Ve výhledovém stavu je význam této křižovatky ovlivněn rovněž uvažovaným zprovozněním mostního propojení v prostoru Zlatého vrchu s napojením do ulice Truhlářská.

9.1.11 Ve stávajícím stavu je křižovatka řešena jako světelně řízená křižovatka. Geometricky se jedná o čtyřramennou křižovatku, avšak jižní rameno je do řízení zapojováno pouze výjimečně na poptávku. Z tohoto důvodu byla křižovatka v rámci mikrosimulačního modelu uvažována z hlediska běžného provozu jako tříramenná, což odpovídá rozhodujícímu provoznímu režimu křižovatky.

9.1.12 Na křižovatce K2 není v rámci posuzovaného stavu uvažována stavební úprava. Kapacitní posouzení proto ověřuje funkčnost křižovatky ve stávajícím světelně řízeném uspořádání, pouze při výhledovém dopravním zatížení roku 2035 se záměrem a při započtení změn vyvolaných širším rozvojem komunikační sítě, zejména uvažovaným zprovozněním propojení přes řeku Ohři ve směru ulice Truhlářská.

9.1.13 Modelované uspořádání křižovatky je patrné z následujícího obrázku. V rámci modelu byly zohledněny hlavní dopravní proudy po ulici Pražská a odbočovací vztahy do ulice Truhlářská.



Obrázek 12: Křižovatka K2 – Pražská / Truhlářská, uspořádání v modelu VISSIM

9.1.14 Ve výhledovém stavu dochází v křižovatce k mírnému navýšení dopravního zatížení v souvislosti se zprovozněním nového mostního propojení přes řeku Ohři v prostoru Zlatého vrchu, které je uvažováno s napojením do ulice Truhlářská. Toto navýšení se projevuje zejména ve směrových vazbách mezi ulicí Pražská a ulicí Truhlářská. Z hlediska kapacity křižovatky však toto navýšení nepředstavuje zásadní problém.

9.1.15 Pro potřeby mikrosimulačního posouzení byl uvažován pevný signální plán s délkou cyklu 90 s. Jedná se o konzervativní přístup, protože model nevyužívá výhody dynamického řízení, adaptivní změny signálního plánu ani optimalizace zelených dob podle okamžité dopravní poptávky.

9.1.16 Výsledky simulace ukazují, že křižovatka K2 je ve výhledovém stavu kapacitně funkční. V modelu nedochází k trvalému nárůstu kolon ani ke zpětnému vzdutí, které by negativně ovlivňovalo navazující křižovatky nebo stabilitu širší komunikační sítě.

9.1.17 Nejhorší dosažená úroveň kvality dopravy na jednotlivých ramenech křižovatky odpovídá stupni ÚKD C. Průměrné hodnocení křižovatky odpovídá stupni ÚKD B. Z hlediska kapacitního posouzení se tedy jedná o příznivý až vyhovující provozní stav.

9.1.18 Průměrná délka fronty v křižovatce činí přibližně 5 m. Maximální zjištěná délka fronty dosahuje přibližně 178 m. Tato maximální hodnota představuje krátkodobý špičkový stav, nikoliv trvalé přetížení křižovatky. V rámci simulace nedochází k dlouhodobému hromadění vozidel ani k neodbaveným frontám po skončení příslušných signálních cyklů.

9.1.19 Je nutné uvést, že výsledky byly dosaženy při uvažování pevného signálního plánu. V případě další optimalizace řízení, případně při využití dynamického řízení SSZ a koordinace s navazujícími

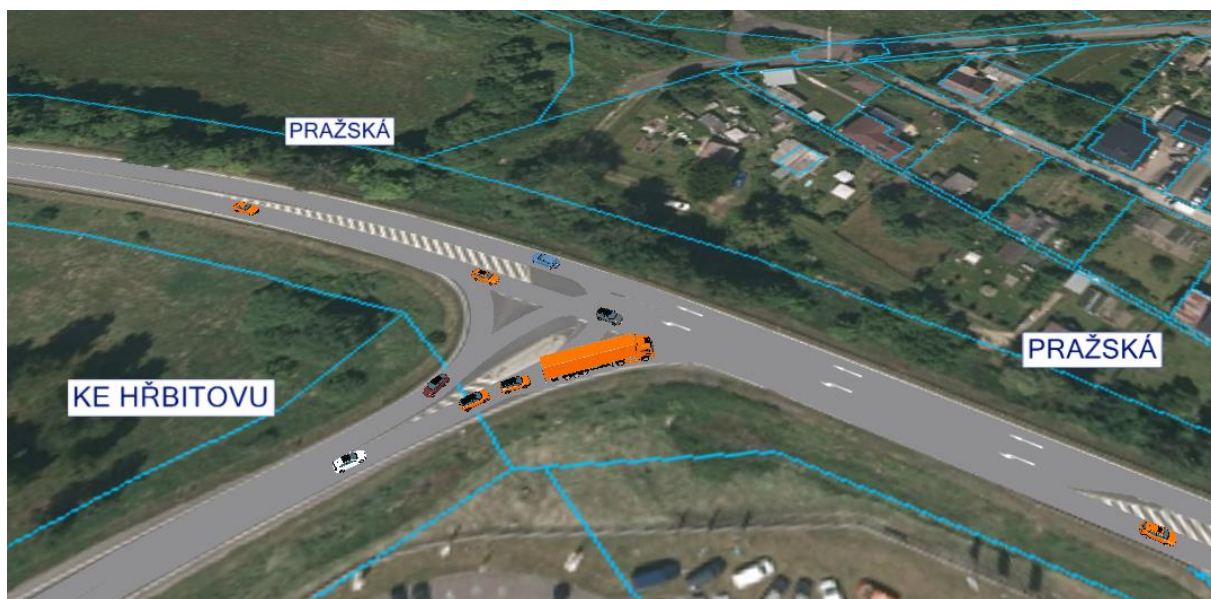
světelně řízenými uzly, lze očekávat další zlepšení provozních parametrů, zejména snížení zdržení a efektivnější odbavení kolísajících směrových proudů.

9.1.20 Na základě provedeného mikrosimulačního posouzení lze křižovatku K2 – Pražská / Truhlářská považovat ve výhledovém stavu se záměrem za kapacitně funkční ve stávajícím světelně řízeném uspořádání. Uvažované navýšení dopravy v souvislosti s provozem záměru a se zprovozněním mostního propojení ve směru ulice Truhlářská nezpůsobuje v této křižovatce zásadní kapacitní problémy a nevyvolává potřebu stavební úpravy křižovatky.

KŘÍŽOVATKA K3 – PRAŽSKÁ / KE HŘBITOVU

9.1.21 Křižovatka K3 představuje stykovou křižovatku ulic Pražská a Ke Hřbitovu. Z hlediska sledované komunikační sítě se jedná o uzel na ulici Pražská, který se nachází mezi křižovatkami K2 a K4 a zajišťuje lokální dopravní vazby ve směru k ulici Ke Hřbitovu a navazujícímu území.

9.1.22 Křižovatka je v rámci kapacitního posouzení uvažována ve stávajícím stavebním uspořádání, tedy jako neřízená styková křižovatka. Na hlavní komunikaci je k dispozici samostatný řadící pruh pro levé odbočení z ulice Pražská do ulice Ke Hřbitovu. Vedlejší rameno je v místě napojení lokálně rozšířeno, což umožňuje lepší řazení vozidel při výjezdu na hlavní komunikaci. Modelované uspořádání křižovatky je patrné z následujícího obrázku.



Obrázek 13: Křižovatka K3 – Pražská / Ke Hřbitovu, uspořádání v modelu VISSIM

9.1.23 V rámci mikrosimulačního posouzení nebyla na této křižovatce identifikována kapacitní omezení. Výhledové zatížení roku 2035 se záměrem je křižovatka schopna přenést bez vzniku provozně významných kolon a bez negativního ovlivnění navazujících úseků ulice Pražská.

9.1.24 Výsledky simulace ukazují pouze minimální zdržení vozidel. Průměrná délka fronty dosahuje přibližně 1 m, což odpovídá prakticky plynulému provozu. Maximální zjištěná délka fronty činí přibližně 87 m a představuje pouze krátkodobý stav v průběhu špičkového zatížení, nikoliv trvalé kapacitní omezení.

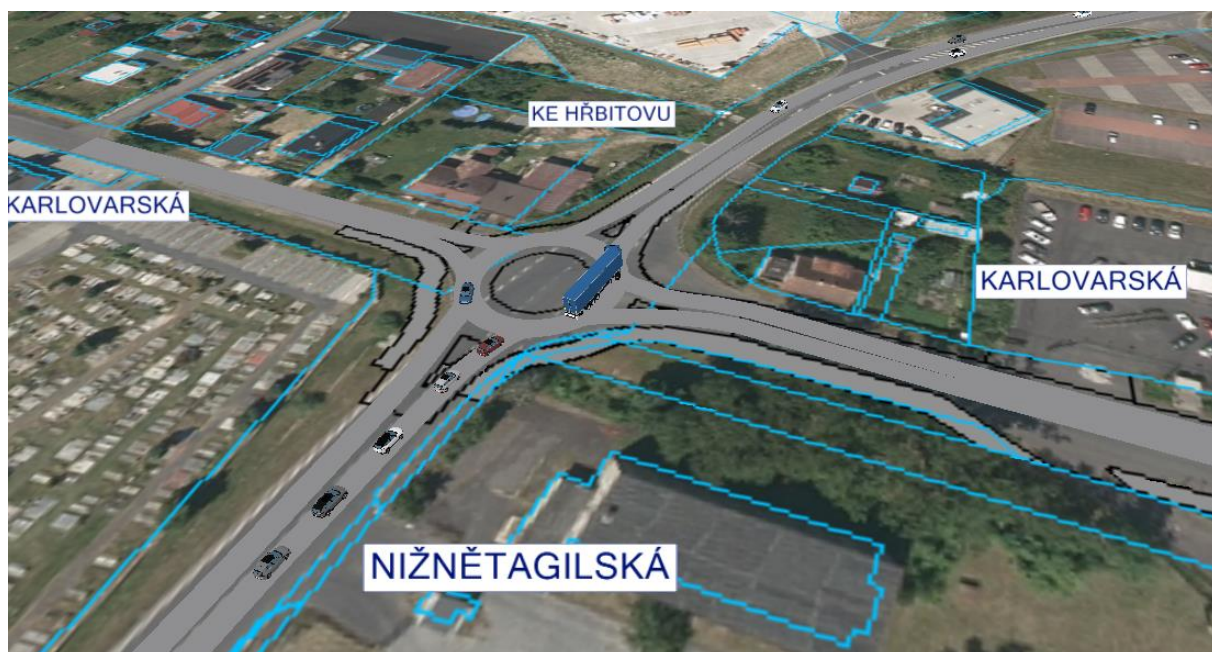
9.1.25 Výsledky kapacitního posouzení odpovídají velmi příznivému provoznímu stavu. Úroveň kvality dopravy je na křižovatce hodnocena stupněm ÚKD A. Zdržení na hlavní komunikaci je minimální a provoz na vedlejším rameni je odbavován bez dlouhodobého hromadění vozidel.

9.1.26 Na základě provedeného mikrosimulačního posouzení lze křižovatku K3 – Pražská / Ke Hřbitovu považovat ve výhledovém stavu se záměrem za kapacitně funkční ve stávajícím neřízeném uspořádání. Uvažovaná doprava záměru nezpůsobuje v tomto uzlu žádné významné kapacitní problémy a nevyvolává potřebu stavební nebo organizační úpravy křižovatky.

KŘÍŽOVATKA K4 – KARLOVARSKÁ / KE HŘBITOVU

9.1.27 Křižovatka K4 představuje křižovatku ulic Karlovarská a Ke Hřbitovu. Z hlediska sledované komunikační sítě se jedná o významný lokální uzel v návaznosti na ulici Karlovarská, který zajišťuje rozdělení dopravy mezi městskou komunikační síť, navazující obslužné vztahy a trasu směrem k průmyslovým a rozvojovým plochám ve východní části zájmového území.

9.1.28 Ve stávajícím stavu je křižovatka řešena jako neřízená průsečná křižovatka. Ve výhledovém stavu je v rámci dopravního řešení uvažována její přestavba na základní jednopruhovou okružní křižovatku. Toto uspořádání bylo převzato do mikrosimulačního modelu a ověřeno při výhledovém zatížení roku 2035 se záměrem. Modelované výhledové uspořádání křižovatky je patrné z následujícího obrázku.



Obrázek 14: Křižovatka K4 – Karlovarská / Ke Hřbitovu, výhledové uspořádání v modelu VISSIM

9.1.29 V rámci mikrosimulačního posouzení nebyly na křižovatce K4 identifikovány žádné významné kapacitní problémy. Navržené jednopruhové okružní uspořádání je schopno přenést výhledové dopravní zatížení včetně dopravy posuzovaného záměru bez vzniku trvalých kolon a bez negativního ovlivnění navazujících úseků komunikační sítě.

9.1.30 Úroveň kvality dopravy v křižovatce odpovídá stupni ÚKD A. Zdržení vozidel je minimální a provoz v křižovatce je plynulý. V modelu nedochází k dlouhodobému hromadění vozidel na žádném z ramen křižovanky.

9.1.31 Průměrná délka fronty činí přibližně 2 m. Maximální zjištěná délka fronty dosahuje přibližně 95 m. Tato maximální hodnota představuje krátkodobý stav v nejzatíženější části simulace a neznamena trvalé kapacitní omezení křižovanky. Fronty se v průběhu simulace odbavují a nedochází k jejich systematickému nárůstu.

9.1.32 Na základě provedeného mikrosimulačního posouzení lze křižovatku K4 – Karlovarská / Ke Hřbitovu považovat ve výhledovém stavu se záměrem za kapacitně funkční při uvažovaném přestavbovém uspořádání na jednopruhovou okružní křižovatku. Uvažovaná doprava záměru v tomto uzlu nevyvolává žádné zásadní kapacitní nebo provozní problémy.

KŘIŽOVATKA K5 – NIŽNĚTAGILSKÁ / K MAŠKOVU / VRÁZOVA

9.1.33 Křižovatka K5 představuje křižovatku ulic Nižnětagilská, K Maškovu a Vrázova. Z hlediska sledované komunikační sítě se jedná o lokální uzel na jižní vazbě městské komunikační sítě, který zajišťuje rozdělení dopravy mezi ulici Nižnětagilská, navazující obslužné komunikace a dopravní vztahy směrem k širšímu území města Chebu.

9.1.34 Křižovatka je v rámci kapacitního posouzení uvažována ve stávajícím stavebním uspořádání, tedy jako základní jednopruhová okružní křižovatka. Pro potřeby výhledového modelu nebyla v této lokalitě uvažována žádná stavební úprava křižovanky. Modelované uspořádání křižovanky je patrné z následujícího obrázku.



Obrázek 15: Křižovatka K5 – Nižnětagilská / K Maškovu / Vrázova, uspořádání v modelu VISSIM

9.1.35 V rámci mikrosimulačního posouzení nebyly na křižovatce K5 identifikovány žádné kapacitní problémy. Stávající jednopruhové okružní uspořádání je schopno ve výhledovém stavu se záměrem přenést uvažované dopravní zatížení bez vzniku trvalých kolon a bez negativního ovlivnění navazující komunikační sítě.

9.1.36 Úroveň kvality dopravy v křižovatce odpovídá stupni ÚKD A. Zdržení vozidel je minimální a provoz v křižovatce je plynulý. V modelu nedochází k dlouhodobému hromadění vozidel na žádném z ramen křižovatky.

9.1.37 Průměrná délka fronty činí přibližně 1 m. Maximální zjištěná délka fronty dosahuje přibližně 93 m. Tato maximální hodnota představuje pouze krátkodobý stav v nejzatíženější části simulace a neznamena trvalé kapacitní omezení křižovatky.

9.1.38 Na základě provedeného mikrosimulačního posouzení lze křižovatku K5 – Nižnětagilská / K Maškovu / Vrázova považovat ve výhledovém stavu se záměrem za kapacitně funkční ve stávajícím jednopruhovém okružním uspořádání. Uvažovaná doprava záměru v tomto uzlu nevyvolává potřebu stavebních ani organizačních opatření.

KŘIŽOVATKA K6 – PRAŽSKÁ / K HRADIŠTI / KARLOVARSKÁ

9.1.39 Křižovatka K6 představuje stávající pětipaprskovou okružní křižovatku ulic Pražská, K Hradišti a Karlovarská. Z hlediska sledované komunikační sítě se jedná o významný uzel na východním okraji městské části Cheb, který zajišťuje rozdělení dopravy mezi městskou komunikační sítí, průmyslové území Hradiště, ulici Karlovarská a navazující trasu směrem k posuzovanému areálu.

9.1.40 Křižovatka byla v rámci mikrosimulačního modelu posuzována ve stávajícím stavebním uspořádání, tedy jako základní okružní křižovatka s pěti rameny. V posuzovaném výhledovém stavu nebyla v této lokalitě uvažována stavební úprava křižovatky. Modelované uspořádání křižovatky je patrné z následujícího obrázku.



Obrázek 16: Křižovatka K6 – Pražská / K Hradišti / Karlovarská, uspořádání v modelu VISSIM

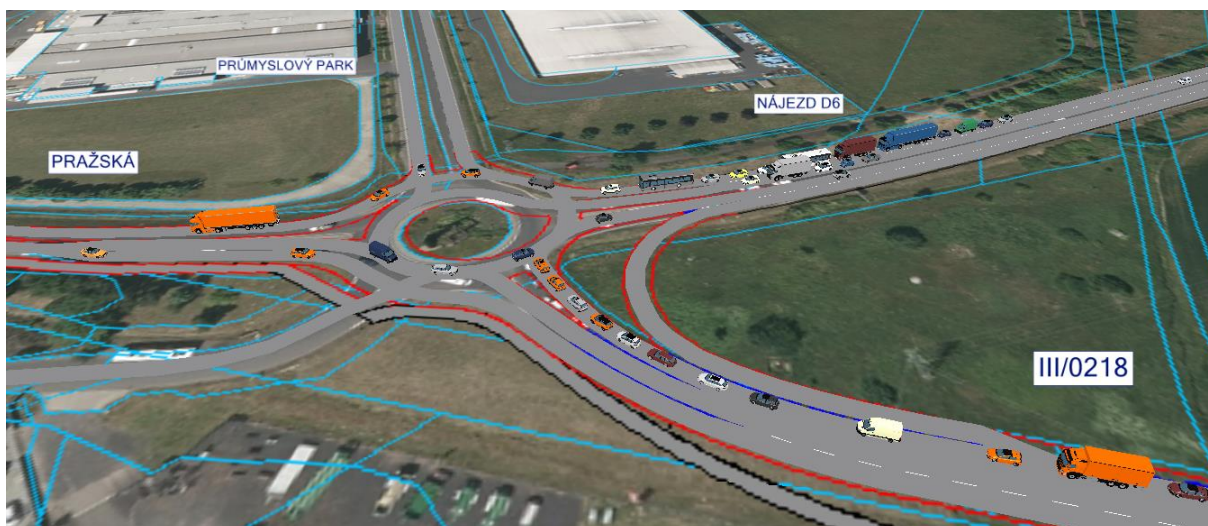
- 9.1.41 V průběhu mikrosimulačního posouzení byly na křižovatce K6 zaznamenány krátkodobé kolony zejména v době příjezdové špičky ve směru od centra města k posuzovanému areálu. Tyto kolony jsou vyvolány krátkodobou koncentrací dopravy v období nájezdu odpolední směny, nikoliv trvalým kapacitním přetížením křižovatky.
- 9.1.42 Z hlediska provozu celé sítě je podstatné, že zaznamenané kolony nemají systémový charakter. V modelu nedochází k významnému vzájemnému ovlivnění navazujících křižovatek, fronty se po odeznění krátkodobé špičky postupně rozpouštějí a nedochází k dlouhodobému hromadění vozidel v prostoru křižovatky ani v navazujících úsecích.
- 9.1.43 Nejhorší dosažená úroveň kvality dopravy na kritickém rameni odpovídá stupni ÚKD D. Průměrné hodnocení křižovatky odpovídá stupni ÚKD C. Z hlediska kapacitního posouzení se tedy jedná o stále vyhovující stav, odpovídající zatížení významné městské okružní křižovatky ve výhledové směnové špičce.
- 9.1.44 Průměrná délka fronty v křižovatce činí přibližně 7 m. Maximální zjištěná délka fronty dosahuje přibližně 201 m. Tato hodnota představuje krátkodobý stav v nejzatíženější části simulace. Průměrné zdržení vozidel činí přibližně 18 s, což potvrzuje, že i přes lokální a časově omezenou tvorbu kolon zůstává provozní zatížení křižovatky na přijatelné úrovni.
- 9.1.45 Krátkodobá fronta se vyskytuje zejména v omezeném časovém úseku, přibližně v rozsahu do 10 minut v rámci příjezdové špičky. Po odeznění tohoto špičkového náporu dochází k odbavení fronty a obnovení plynulejšího provozu. Křižovatka tedy nepůsobí jako trvalý kapacitní uzel omezující funkčnost širší komunikační sítě.
- 9.1.46 Na základě provedeného mikrosimulačního posouzení lze křižovatku K6 – Pražská / K Hradišti / Karlovarská považovat ve výhledovém stavu se záměrem za kapacitně funkční ve stávajícím okružním uspořádání. Přestože v krátké části příjezdové špičky vznikají lokální kolony, jejich rozsah a

doba trvání nepředstavují zásadní provozní problém a nevyvolávají potřebu stavební úpravy křižovatky.

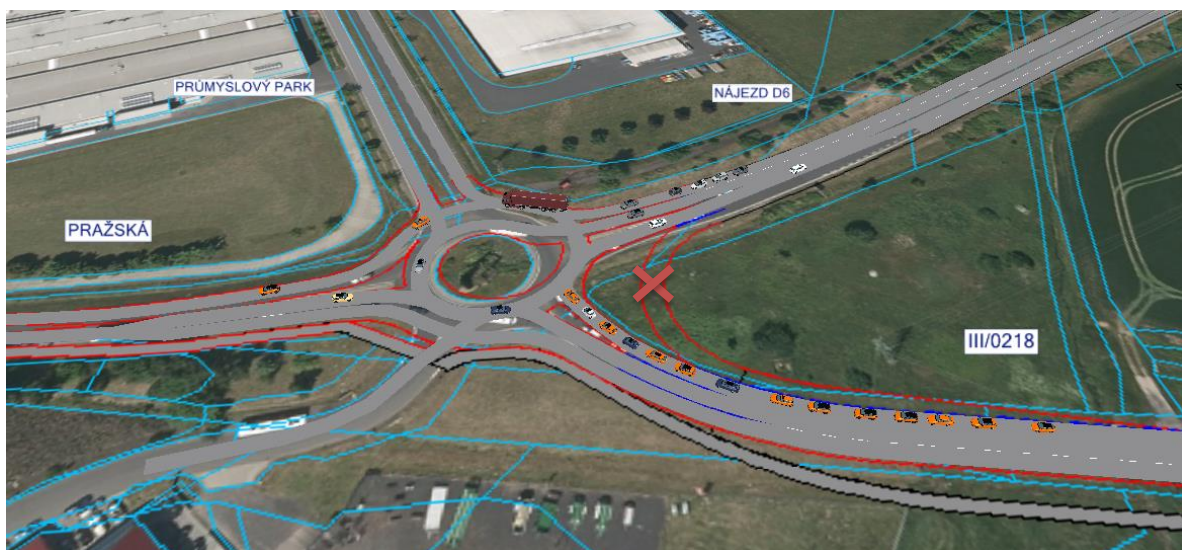
KŘÍŽOVATKA K7 – PRAŽSKÁ / PRŮMYSLOVÝ PARK / NÁJEZD D6 / III/0218

9.1.47 Křižovatka K7 představuje významný dopravní uzel na východní části ulice Pražská, kde se stýkají dopravní vazby ve směru od města Cheb, průmyslového parku, komunikace III/0218 a nájezdu na dálnici D6. Z hlediska posuzovaného záměru se jedná o jednu z rozhodujících křižovatek pro odjezdovou dopravu z areálu směrem na nadřazenou komunikační síť.

9.1.48 Ve stávajícím stavu je křižovatka řešena jako jednoduchá jednopruhová okružní křižovatka. Ve výhledovém stavu je v rámci dopravního řešení uvažována její přestavba na turbo okružní křižovatku. V rámci mikrosimulačního posouzení byly prověřeny dvě varianty výhledového uspořádání, a to původně navržené uspořádání s bypassem z komunikace III/0218 směrem k dálnici D6 a následně upravené doporučené uspořádání bez tohoto bypassu.



Obrázek 17: Křižovatka K7 – původně prověřené uspořádání s bypassem z III/0218 směrem k dálnici D6



Obrázek 18: Křižovatka K7 – doporučené uspořádání bez bypassu z III/0218 směrem k dálnici D6

9.1.49 Původně prověřené uspořádání s bypassem z komunikace III/0218 směrem k dálnici D6 vykazovalo celkově vyhovující provozní výsledky. V simulaci byly zaznamenány pouze krátkodobé kolony zejména na rameni III/0218 v době odjezdové špičky. Současně se však velmi ojediněle objevovaly také fronty na rameni od dálnice D6. Tyto fronty sice nepřesahovaly délku přechodového úseku mezi okružní křižovatkou a dálničními rampami, ale z hlediska celkové stability sítě se jedná o citlivější místo než rameno III/0218.

9.1.50 V rámci dalšího vyhodnocení byla posouzena účelnost bypassu z komunikace III/0218 směrem k dálnici D6. Ze směrového rozdělení dopravy vyplývá, že přibližně 80 % dopravy z ramene III/0218 pokračuje směrem do centra města, nikoliv ve směru na dálnici D6. Využití bypassu je tedy relativně nízké a jeho dopravní přínos není ve vztahu k celkové funkci křižovatky rozhodující.

9.1.51 Ve finálním doporučeném uspořádání byl proto bypass z komunikace III/0218 směrem k dálnici D6 odstraněn. Toto řešení mírně zhoršuje provozní poměry na rameni III/0218, kde se v období odjezdové špičky vytváří krátkodobá fronta. Současně však dochází ke zlepšení provozních poměrů na rameni od dálnice D6, protože příjezd od dálnice je méně blokován pohyby v prostoru křižovatky.

9.1.52 Z hlediska celkové funkce sítě je vhodnější připustit krátkodobé zhoršení na rameni III/0218 než zhoršovat provozní poměry na příjezdu od dálnice D6. Rameno od dálnice D6 je z hlediska bezpečnosti, plynulosti a projednatelnosti s ŘSD citlivější. Krátkodobá fronta na komunikaci III/0218 je z hlediska provozu přijatelnější, zejména s ohledem na skutečnost, že se jedná o stav omezený pouze na krátký interval směnové špičky.

9.1.53 Výsledky finálního modelu bez bypassu potvrzují, že křižovatka zůstává kapacitně funkční. Celkové hodnocení křižovatky odpovídá stupni ÚKD C. Na kritickém rameni III/0218 je dosaženo stupně ÚKD D. Průměrná délka fronty na tomto rameni činí přibližně 41 m a zdržení dosahuje až 60 s. Průměrné zdržení na celé křižovatce činí přibližně 18 s.

9.1.54 Zjištěné zhoršení na rameni III/0218 má krátkodobý charakter. Vyskytuje se pouze v rozhodujícím období odjezdové směnové špičky, přibližně po dobu 15 minut v rámci celého dne. Po odeznění směnového zatížení se fronta odbourává a křižovatka funguje bez kapacitních problémů. Nejedná se tedy o trvalý kapacitní deficit křižovatky, ale o krátkodobý provozní jev vyvolaný koncentrovaným odjezdem zaměstnanecké dopravy.

9.1.55 Porovnáním obou prověřených uspořádání lze konstatovat, že bypass z komunikace III/0218 směrem k dálnici D6 sice zlepšuje poměry na rameni III/0218, avšak současně zhoršuje poměry na rameni od dálnice D6. Vzhledem k nízké účelnosti bypassu, dominantnímu směru dopravy z III/0218 do centra města a potřebě chránit příjezd od dálnice D6 se jako vhodnější jeví finální doporučené uspořádání bez tohoto bypassu.

9.1.56 Na základě provedeného mikrosimulačního posouzení lze křižovatku K7 – Pražská / Průmyslový park / nájezd D6 / III/0218 považovat ve finálním doporučeném uspořádání za kapacitně funkční. Krátkodobé zhoršení na rameni III/0218 je provozně přijatelné a je vyváženo zlepšením poměrů na příjezdu od dálnice D6. Doporučuje se proto dále sledovat variantu bez bypassu z III/0218 směrem k dálnici D6 jako vhodnější řešení z hlediska celkové stability sítě.

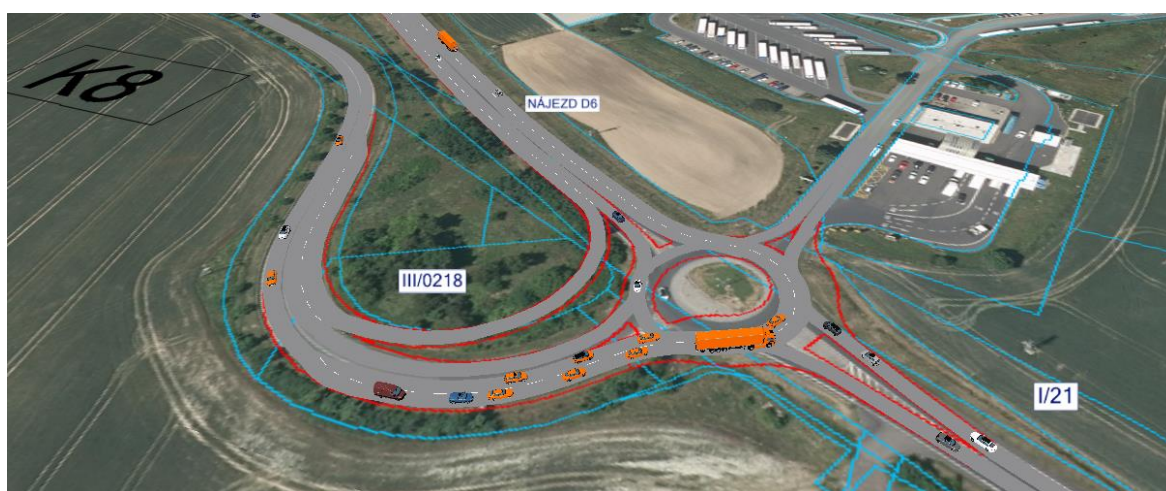
KŘÍŽOVATKA K8 – NÁJEZD D6 / III/0218 / I/21

9.1.57 Křižovatka K8 představuje stávající okružní křižovatku v prostoru napojení komunikace III/0218, silnice I/21 a nájezdu na dálnici D6. Z hlediska dopravní obsluhy posuzovaného záměru se jedná o rozhodující uzel pro vazbu areálu na dálnici D6 a silnici I/21, zejména při odjezdové špičce z areálu.

9.1.58 Ve stávajícím stavu je křižovatka řešena jako okružní křižovatka. Ve výhledovém stavu je uvažována její přestavba na turbo okružní křižovatku. V rámci mikrosimulačního posouzení bylo nejprve prověřeno původně uvažované turbo okružní uspořádání a následně upravené doporučené uspořádání, ve kterém dva jízdní pruhy z komunikace III/0218 pokračují přes křižovatku ve směru k dálnici D6.



Obrázek 19: Křižovatka K8 – původně prověřené uspořádání turbo okružní křižovatky



Obrázek 20: Křižovatka K8 – doporučené uspořádání se dvěma jízdními pruhy z III/0218 směrem k dálnici D6

9.1.59 V původně prověřeném uspořádání bylo zjištěno, že tvar turbo okružní křižovatky není z hlediska dominantního směrového vztahu záměru zvolen optimálně. Rozhodující proud dopravy z areálu je veden z komunikace III/0218 směrem na dálnici D6. Tento proud byl však v původním uspořádání v rozhodující části veden pouze jedním jízdním pruhem, což omezovalo rovnoměrné využití kapacity křižovatky.

9.1.60 V důsledku tohoto uspořádání docházelo v době odjezdové špičky k tvorbě front na rameni III/0218. Jednalo se především o krátkodobý stav související s koncentrovaným odjezdem zaměstnanců z areálu. Původní uspořádání sice nezpůsobovalo trvalé zablokování širší komunikační sítě, ale vytvářelo lokální kapacitní omezení na rameni III/0218.

9.1.61 V původně prověřeném uspořádání odpovídala nejhorší dosažená úroveň kvality dopravy na kritickém rameni III/0218 stupni ÚKD E. Průměrné hodnocení křižovatky odpovídalo stupni ÚKD C.

Průměrné zdržení vozidel činilo přibližně 19 s, průměrná délka fronty přibližně 16 m a maximální zjištěná délka fronty dosahovala přibližně 500 m. Tato maximální hodnota byla vázána na krátkodobé zatížení odjezdové špičky a byla vyvolána zejména omezením dominantního směru III/0218 – D6 do jednoho jízdního pruhu.

9.1.62 Na základě těchto výsledků byla navržena úprava turbo okružní křižovatky. Principem úpravy je vedení dvou jízdních pruhů z komunikace III/0218 přes křižovatku ve směru k dálnici D6. Za křižovatkou je následně uvažován průpletový úsek umožňující plynulé zařazení vozidel směrem k nájezdu na D6.

9.1.63 Upravené uspořádání lépe odpovídá skutečnému směrovému zatížení záměru, protože hlavní odjezdový proud z areálu je veden právě z komunikace III/0218 na dálnici D6. Vedení dvou jízdních pruhů v tomto směru umožňuje rovnoměrnější využití kapacity křižovatky, omezuje lokální kapacitní hrdlo a zlepšuje provozní stabilitu v období odjezdové směnové špičky.

9.1.64 Po zapracování uvedené úpravy do finálního mikrosimulačního modelu došlo k výraznému zlepšení provozních poměrů. Zlepšení se projevilo nejen na rameni III/0218, které je zatíženo dopravou od záměru, ale také na rameni ze silnice I/21. Upravené uspořádání tedy nepředstavuje pouze lokální úpravu jednoho ramene, ale zlepšuje celkové chování křižovatky.

9.1.65 Výsledné celkové hodnocení křižovatky po úpravě odpovídá stupni ÚKD A. Nejhorší hodnocené rameno dosahuje stupně ÚKD B, a to na vjezdu ze silnice I/21. Maximální délka fronty činí přibližně 105 m, přičemž tato fronta má pouze krátkodobý charakter a v simulaci se rychle odbourává. Průměrné zdržení na křižovatce činí přibližně 7 s.

9.1.66 Porovnání původního a upraveného uspořádání jednoznačně potvrzuje přínos navržené optimalizace. Zatímco v původním uspořádání docházelo na rameni III/0218 ke krátkodobému výraznému zhoršení s hodnocením ÚKD E a maximální frontou přibližně 500 m, po úpravě je křižovatka jako celek hodnocena stupněm ÚKD A, nejhorší rameno stupněm ÚKD B a maximální fronta klesá na přibližně 105 m. Současně se průměrné zdržení snižuje z přibližně 19 s na přibližně 7 s.

9.1.67 Na základě výsledků finální simulace lze konstatovat, že doporučené turbo okružní uspořádání křižovatky K8 je kapacitně velmi příznivé a odpovídá směrovému zatížení vyvolanému záměrem. Doporučuje se proto zapracovat toto uspořádání do další projektové přípravy jako výchozí řešení. Z hlediska kapacitního posouzení se jedná o podstatné zlepšení oproti původně prověřenému návrhu.

9.2 VYHODNOCENÍ VJEZDŮ

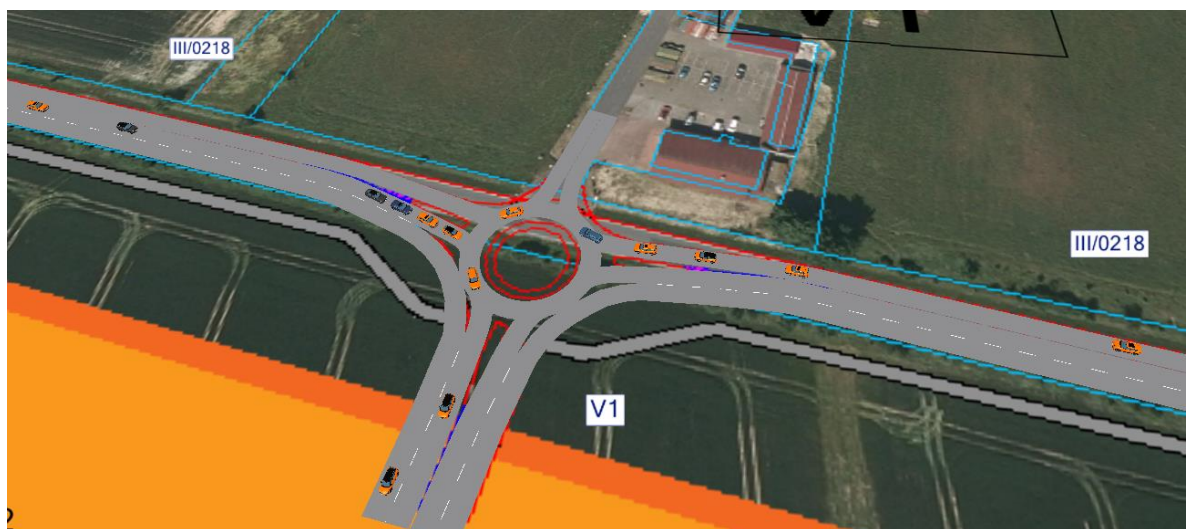
9.2.1 Samostatně byly v rámci mikrosimulačního modelu prověřeny také areálové vjezdy a výjezdy posuzovaného záměru. Posouzení se zaměřilo zejména na schopnost jednotlivých napojení odbavit koncentrovanou osobní dopravu v období střídání směn a současně zajistit plynulé napojení areálu na veřejnou komunikační síť.

9.2.2 Z hlediska vnější komunikační sítě je rozhodující zejména hlavní vjezd V1, který je uvažován jako hlavní napojení osobní dopravy do areálu. Na tento vjezd je směrována rozhodující část

příjezdové i odjezdové osobní dopravy, a proto je jeho stavební a provozní uspořádání zásadní pro funkčnost celého dopravního systému záměru.

9.2.3 Z výsledků mikrosimulačního posouzení vyplývá, že vjezd V1 je nutné navrhnout v kapacitním uspořádání 2+2 jízdní pruhy, tedy se dvěma jízdními pruhy pro příjezd do areálu a dvěma jízdními pruhy pro výjezd z areálu. Současně je nutné uvažovat se spojovacími větvemi, resp. bypassy, které umožní oddělení rozhodujících směrových vztahů a sníží vzájemné ovlivňování vozidel přijíždějících z různých směrů a odjíždějících do různých směrů.

9.2.4 Uspořádání 2+2 s doplněním bypassů je z hlediska výsledků simulace považováno za nezbytnou podmínku pro spolehlivé odbavení hlavního vjezdu osobní dopravy. Při méně kapacitním uspořádání by v období směnové špičky vznikalo riziko tvorby front vozidel na vjezdu nebo výjezdu, případně riziko zpětného vzduť do navazujících úseků komunikace III/0218. Navržené uspořádání naopak umožňuje rozdělit proudy osobní dopravy, zvýšit propustnost vjezdu a omezit negativní dopady na vnější komunikační síť. Navržené uspořádání je patrné z následujícího obrázku.



Obrázek 21: Navržené uspořádání V1 (2+2 pruhy)

9.2.5 Ostatní areálová napojení V2, V3 a V4 mají z hlediska kapacitního posouzení doplňkovou funkci a jejich význam bude záviset na výsledném rozdělení provozu uvnitř areálu, etapizaci výstavby, režimu obsluhy jednotlivých provozních celků a organizaci nákladní dopravy. Vnější napojení těchto vjezdů nevykazují při uvažovaném zatížení zásadní kapacitní problém, je však nutné je dále koordinovat s návrhem vnitřní komunikační sítě.

9.2.6 Z hlediska další projektové přípravy je nutné následně podrobně řešit zejména vnitřní dopravní organizaci areálu. Jedná se především o rozmístění parkovacích ploch pro osobní vozidla, způsob jejich napojení na hlavní vjezd V1, návaznost na jednotlivé provozní a administrativní objekty, oddělení osobní a nákladní dopravy, režim vjezdových a výjezdových kontrol a dostatečnou akumulaci kapacitu uvnitř areálu.

9.2.7 Zásadní je, aby se případné fronty vozidel při příjezdu nebo odjezdu zaměstnanců vytvářely výhradně uvnitř areálu a nepřenášely se na veřejnou komunikační síť. Vnitřní komunikace, parkovací

plochy a případná kontrolní místa proto musí být navrženy tak, aby měly dostatečnou akumulaci délky a aby nedocházelo k blokování okružní křižovatky V1 ani navazující komunikace III/0218.

9.2.8 Současně je vhodné, aby vnitřní dopravní systém umožňoval rozdělení osobní dopravy do více samostatných větví podle cílových parkovacích ploch nebo provozních částí areálu. Koncentrace celé osobní dopravy do jedné vnitřní větve by mohla i při kapacitně vyhovujícím vnějším napojení způsobovat provozní problémy uvnitř areálu a následně zpětně ovlivňovat funkci hlavního vjezdu.

9.2.9 Pro další stupeň projektové přípravy se proto doporučuje prověřit vnitřní komunikační systém a uspořádání parkování samostatným detailním návrhem, případně navazující mikrosimulací vnitřního areálového provozu.

9.2.10 Z hlediska vnější dopravní infrastruktury je tedy hlavním závěrem potřeba navrhnout vjezd V1 jako kapacitní hlavní vjezd osobní dopravy v uspořádání 2+2 jízdní pruhy se spojovacími větvemi. Při splnění této podmínky a při následném správném návrhu vnitřní komunikační sítě a parkování lze hlavní vjezd osobní dopravy obsloužit bez zásadního negativního dopadu na navazující veřejnou komunikační síť.

9.3 MEZIÚSEKY A MIMOÚROVNŇOVÁ NAPOJENÍ NA DÁLNICI D6

9.3.1 Kromě samotných křižovek K1 až K8 a areálových vjezdů byly v mikrosimulačním modelu vyhodnoceny také navazující mezikřižovatkové úseky, úseky mezi okružními křižovatkami a rampami mimoúrovňových křižovek na dálnici D6 a průběh dopravy na hlavních přístupových trasách k posuzovanému areálu.

9.3.2 Cílem tohoto vyhodnocení bylo ověřit, zda případné krátkodobé fronty vznikající na posuzovaných křižovatkách nezpůsobují zpětné vzdutí do sousedních uzlů, do navazujících mezikřižovatkových úseků nebo až do prostoru dálničních ramp. Zvláštní pozornost byla věnována zejména vazbám mezi komunikací III/0218, okružními křižovatkami K7 a K8 a mimoúrovňovými napojeními na dálnici D6.

9.3.3 Z výsledků simulace vyplývá, že na posuzovaných mezikřižovatkových úsecích nedochází k dlouhodobému kapacitnímu přetížení ani k plošnému šíření kongescí po síti. Provoz na hlavních úsecích mezi jednotlivými křižovatkami je stabilní a případné krátkodobé kolony vznikající v období směnové špičky zůstávají lokálně vázané na konkrétní křižovatkové uzly. Po odeznění špičkového zatížení se tyto fronty postupně rozpouštějí a nedochází k trvalému zablokování navazujících úseků.

9.3.4 Na komunikaci III/0218, která tvoří hlavní obslužnou osu posuzovaného areálu a současně vazbu mezi západním a východním napojením na dálnici D6, nebyly zjištěny kapacitní problémy v samotných liniových úsecích. Rozhodujícími místy zůstávají křižovatkové uzly a areálová napojení, nikoliv propustnost mezilehlých úseků komunikace. Z hlediska simulace tedy nevzniká potřeba dalších kapacitních opatření na běžných mezikřižovatkových úsecích mimo již uvažované úpravy křižovek a napojení.

9.3.5 U mimoúrovňového napojení na dálnici D6 v západní části řešeného území nebylo v simulaci zjištěno riziko zpětného vzdutí až do prostoru dálnice. V okolí křižovatky K7 se mohou v odjezdové

špičce krátkodobě objevovat fronty na rameni od komunikace III/0218, případně ojediněle na rameni od dálniční rampy. Tyto fronty však nepřesahují dostupnou délku meziúseku a nezasahují do hlavního dopravního prostoru dálnice D6. Mimoúrovňové napojení tak zůstává z hlediska posuzovaného stavu provozně funkční.

9.3.6 Obdobně bylo vyhodnoceno také východní napojení na dálnici D6 v prostoru křižovatky K8. V tomto uzlu se projevuje nerovnoměrné využití jízdních pruhů v důsledku směrového zatížení záměru, kdy rozhodující část dopravy směřuje z komunikace III/0218 na dálnici D6. Tento jev je popsán samostatně u křižovatky K8 a je řešitelný úpravou vedení jízdních pruhů v turbo-okružní křižovatce. Z hlediska navazujících mezilehlých úseků a dálničního napojení však nebyl zjištěn stav, který by vedl k omezení provozu na dálnici D6 nebo k přenosu kongesce mimo prostor posuzovaného uzlu.

9.3.7 V průběhu simulace nebyly identifikovány stavy, při kterých by docházelo k vzájemnému zablokování více navazujících křižovatek prostřednictvím meziúseků. Krátkodobé nárůsty front se vyskytují pouze v nejzatíženějších intervalech směnové špičky a mají dočasný charakter. Po poklesu intenzity příjezdové nebo odjezdové dopravy dochází k jejich odbourání bez nutnosti zásahu do organizace provozu.

9.3.8 Z hlediska celkové funkce komunikační sítě je proto možné konstatovat, že meziúseky, navazující rampové vazby a mimoúrovňová napojení na dálnici D6 jsou v posuzovaném výhledovém stavu se záměrem provozně vyhovující. Kapacitní omezení se soustřeďují do vybraných křižovatkových uzlů a areálových napojení, která jsou řešena v předchozích částech kapitoly. Samotné navazující úseky sítě nevykazují samostatný kapacitní deficit a při uvažovaném návrhovém uspořádání umožňují plynulé rozvedení dopravy mezi areálem, městem Cheb a dálnicí D6.

9.4 SHRNUTÍ KAPACITNÍHO POSOUZENÍ A DOPORUČENÍ

9.4.1 Na základě provedeného mikrosimulačního posouzení v prostředí PTV VISSIM lze konstatovat, že posuzovaná komunikační síť je ve výhledovém stavu roku 2035 se záměrem při uvažovaném dopravním zatížení celkově provozně funkční. Model neprokázal plošné přetížení sítě, systémové šíření kongescí ani stav, při kterém by docházelo k trvalému zablokování navazujících křižovatek, mezikřižovatkových úseků nebo napojení na dálnici D6.

9.4.2 Výsledky posouzení potvrzují, že rozhodujícím faktorem není běžné zatížení komunikační sítě v průběhu dne, ale krátkodobá koncentrace dopravy v období směnové výměny. Posouzení proto bylo provedeno pro modelové dvouhodinové období 14:00–16:00, které podle uvažovaného provozního scénáře zahrnuje příjezd zaměstnanců na odpolední směnu a následný odjezd zaměstnanců z ranní směny. Tento časový rámec slouží pro ověření kritického dopravního zatížení a nepředstavuje pevně stanovenou podmínku budoucího provozu areálu.

9.4.3 Křižovatky K1 až K7 lze při uvažovaném stavebním a provozním uspořádání považovat za kapacitně funkční. U některých uzlů se v době směnové špičky vyskytují krátkodobé fronty, ty však nemají charakter trvalého přetížení a po odeznění špičkového zatížení se postupně odbavují. Z hlediska celkové stability provozu nedochází u těchto křižovatek k nežádoucímu zpětnému vzduť do navazujících částí sítě.

9.4.4 Křižovatka K1 – Pražská / Ašská / Evropská byla posuzována v předpokládaném přestavbovém uspořádání jako světelně řízená křižovatka. Při uvažování pevného signálního plánu s délkou cyklu 90 s bylo po optimalizaci dosaženo funkčního stavu. Nejhorší úroveň kvality dopravy odpovídá stupni ÚKD D, průměrné hodnocení křižovatky stupni ÚKD C. V případě budoucího dynamického řízení a koordinace SSZ lze očekávat další zlepšení provozních parametrů.

9.4.5 Křižovatka K2 – Pražská / Truhlářská byla posuzována ve stávajícím světelně řízeném uspořádání. I při zohlednění výhledového zatížení a vazby na uvažované mostní propojení ve směru ulice Truhlářská zůstává křižovatka kapacitně funkční. Nejhorší dosažená úroveň kvality dopravy odpovídá stupni ÚKD C, průměrně stupni ÚKD B. U této křižovatky není vyvolána potřeba stavební úpravy.

9.4.6 Křižovatky K3, K4 a K5 vykazují velmi příznivé provozní výsledky. Křižovatka K3 je ve stávajícím neřízeném uspořádání hodnocena stupněm ÚKD A. Křižovatka K4 je při uvažované přestavbě na základní jednopruhovou okružní křižovatku rovněž hodnocena stupněm ÚKD A. Křižovatka K5 je ve stávajícím jednopruhovém okružním uspořádání také hodnocena stupněm ÚKD A. V těchto uzlech nebyly identifikovány kapacitní problémy ani potřeba dalších opatření.

9.4.7 Křižovatka K6 – Pražská / K Hradišti / Karlovarská je ve stávajícím pětipaprskovém okružním uspořádání kapacitně funkční. V době příjezdové špičky se zde mohou krátkodobě tvořit kolony ve směru od centra města k posuzovanému areálu, tyto kolony však mají omezenou dobu trvání, přibližně do 10 minut, a po odeznění špičky se odbavují. Nejhorší úroveň kvality dopravy na kritickém rameni odpovídá stupni ÚKD D, průměrné hodnocení křižovatky stupni ÚKD C.

9.4.8 Křižovatka K7 – Pražská / Průmyslový park / nájezd D6 / III/0218 byla posuzována ve dvou variantách výhledového turbo-okružního uspořádání, a to v původním uspořádání s bypassem z komunikace III/0218 směrem k dálnici D6 a v doporučeném uspořádání bez tohoto bypassu. Porovnání obou variant ukazuje, že bypass sice zlepšuje poměry na rameni III/0218, současně však zhoršuje provozní podmínky na rameni od dálnice D6. Vzhledem k tomu, že přibližně 80 % dopravy z ramene III/0218 pokračuje směrem do centra města a využití bypassu směrem k dálnici D6 je tedy relativně nízké, je jako vhodnější doporučeno řešení bez této spojovací větve.

9.4.9 Finální doporučené uspořádání křižovatky K7 bez bypassu z III/0218 směrem k dálnici D6 mírně zhoršuje poměry na rameni III/0218, kde se v krátkém období odjezdové směnové špičky vytváří fronta vozidel. Současně však zlepšuje poměry na rameni od dálnice D6, které je z hlediska bezpečnosti, plynulosti a projednatelnosti s ŘSD citlivější. Křižovatka je v tomto uspořádání celkově hodnocena stupněm ÚKD C, kritické rameno III/0218 stupněm ÚKD D. Průměrná délka fronty na rameni III/0218 činí přibližně 41 m a zdržení dosahuje až 60 s. Průměrné zdržení na celé křižovatce činí přibližně 18 s. Uvedené zhoršení má krátkodobý charakter a vyskytuje se přibližně po dobu 15 minut v rámci celého dne.

9.4.10 Křižovatka K8 – nájezd D6 / III/0218 / I/21 byla rovněž posuzována ve dvou variantách výhledového turbo-okružního uspořádání. V původně prověřeném návrhu byl dominantní proud dopravy ze záměru veden z komunikace III/0218 směrem na dálnici D6 pouze jedním jízdním pruhem. Toto uspořádání vedlo v odjezdové špičce ke krátkodobému lokálnímu kapacitnímu omezení na

rameni III/0218. Nejhorší hodnocení na tomto rameni odpovídalo stupni ÚKD E, průměrné hodnocení křižovatky stupni ÚKD C, průměrné zdržení činilo přibližně 19 s a maximální délka fronty dosahovala přibližně 500 m.

9.4.11 Na základě výsledků původního prověření byla pro křižovatku K8 navržena úprava turbo-okružního uspořádání, při které dva jízdní pruhy z komunikace III/0218 pokračují přes křižovatku ve směru k dálnici D6 a za křižovatkou je uvažován průpletový úsek pro plynulé zařazení vozidel. Tato úprava odpovídá dominantnímu směrovému zatížení záměru a výrazně zlepšuje provozní poměry nejen na rameni III/0218, ale také na rameni ze silnice I/21.

9.4.12 Po zapracování doporučené úpravy je křižovatka K8 celkově hodnocena stupněm ÚKD A. Nejhorší hodnocené rameno dosahuje stupně ÚKD B, a to na vjezdu ze silnice I/21. Maximální délka fronty činí přibližně 105 m a má pouze krátkodobý charakter. Průměrné zdržení na křižovatce činí přibližně 7 s. Porovnání původního a upraveného uspořádání jednoznačně potvrzuje přínos navržené optimalizace, a proto se doporučuje zapracovat upravené turbo-okružní uspořádání K8 jako výchozí řešení do další projektové přípravy.

9.4.13 Z hlediska areálových vjezdů je rozhodující zejména hlavní vjezd V1, který zajišťuje obsluhu podstatné části osobní dopravy. Výsledky posouzení potvrzují, že tento vjezd je nutné navrhnout v kapacitním uspořádání 2+2 jízdní pruhy se spojovacími větvemi, resp. bypassy. Toto uspořádání je nezbytné pro oddělení hlavních směrových vztahů, zvýšení propustnosti vjezdu a omezení rizika zpětného vzduť na veřejnou komunikační síť.

9.4.14 Samotné vnější napojení areálu musí být dále doplněno odpovídajícím návrhem vnitřní komunikační sítě a parkovacích ploch. V navazující projektové přípravě je nutné zajistit, aby se případné fronty při příjezdu nebo odjezdu zaměstnanců tvořily výhradně uvnitř areálu a nepřenášely se na komunikaci III/0218. Zásadní bude dostatečná akumulací kapacita vnitřních komunikací, vhodné rozmístění parkovacích ploch a oddělení osobní, nákladní a obslužné dopravy.

9.4.15 Z hlediska meziúseků a mimoúrovňových napojení na dálnici D6 nebyly zjištěny samostatné kapacitní problémy. Simulace neprokázala trvalé přetížení liniových úseků, vzájemné zablokování navazujících křižovatek ani zpětné vzduť do prostoru dálnice D6. Případné krátkodobé fronty zůstávají lokálně vázané na jednotlivé křižovatkové uzly a po odeznění směnové špičky se odbavují.

9.4.16 Výsledky mikrosimulačního kapacitního posouzení jsou kromě textového vyhodnocení doloženy také videovýstupy ze simulace. Pro dokumentaci dynamického chování dopravní sítě jsou zpracována dvě samostatná videa, a to video pro kritickou příjezdovou špičku a video pro kritickou odjezdovou špičku. Tato videa dokumentují průběh zatížení v nejkritičtějších intervalech posuzovaného období, vznik a odbourávání front, chování jednotlivých křižovatek a funkci navazujících mezikřižovatkových úseků.

9.4.17 Videovýstupy z kapacitního posouzení jsou dostupné na následujících odkazech:

- kritická příjezdová špička: <https://youtu.be/mNPno82lqLs>
- kritická odjezdová špička: <https://youtu.be/O5L-Pad9Uxg>

9.4.18 Uvedené videovýstupy jsou současně doloženy v Příloze 8 této dokumentace.

9.4.19 V mikrosimulačním modelu bylo pro účely kapacitního posouzení uvažováno směnové zatížení posuzovaného areálu v období okolo 15:00. Tento scénář umožnil prověřit kritickou příjezdovou a odjezdovou špičku areálu a současně zohlednit průmyslový charakter širšího území. Z hlediska provozní stability sítě je obecně vhodné, aby se hlavní směnové špičky více významných areálů v území, pokud možno plně nepřekrývaly. Konkrétní nastavení směnového režimu však bude vycházet z provozních potřeb investora a může být dále upřesněno v navazující přípravě záměru.

9.4.20 Na základě provedeného posouzení se doporučuje pro další projektovou přípravu sledovat zejména tato opatření:

- při nastavení provozního režimu areálu zohlednit také směnové režimy okolních průmyslových provozů a podle možností omezit nadměrnou kumulaci hlavních směnových špiček v území,
- navrhnout hlavní osobní vjezd V1 v uspořádání 2+2 jízdní pruhy se spojovacími větvemi,
- dále podrobně řešit vnitřní komunikační síť, rozmístění parkovacích ploch a akumulační kapacity uvnitř areálu,
- zpracovat do finálního řešení křižovatky K7 doporučené turbo-okružní uspořádání bez bypassu z komunikace III/0218 směrem k dálnici D6,
- u křižovatky K7 akceptovat krátkodobé zhoršení na rameni III/0218, protože toto řešení zlepšuje poměry na příjezdu od dálnice D6 a je vhodnější z hlediska celkové stability sítě,
- zpracovat do finálního řešení křižovatky K8 doporučené turbo-okružní uspořádání se dvěma jízdními pruhy z komunikace III/0218 směrem k dálnici D6,
- u světelně řízených křižovatek K1 a K2 v navazujících stupních přípravy prověřit dynamické řízení a koordinaci signálních plánů.

9.4.21 Celkově lze konstatovat, že záměr je z hlediska kapacity okolní komunikační sítě dopravně řešitelný. Po zapracování doporučených úprav křižovatek K7 a K8, při kapacitním řešení hlavního vjezdu V1 a při vhodném nastavení vnitřní a provozní organizace areálu je posuzovaná komunikační síť schopna výhledové dopravní zatížení roku 2035 se záměrem přenést bez vzniku nepřijatelných kapacitních problémů.

10 SOUHRN A ZÁVĚR

10.0.1 Předmětem této studie bylo zpracování dopravně-inženýrských podkladů pro záměr „Mercedes-Benz Truck Park v Chebu“ v katastrálním území Cheb. Hodnocení bylo provedeno pro stávající stav 2025, stavební etapu v roce 2027, uvedení 1. etapy záměru do provozu v roce 2029 a pro dlouhodobý výhled v roce 2035 při plném rozvoji areálu, a to ve variantách bez realizace železničního překladiště a včetně jeho realizace.

10.0.2 Výchozí dopravní model byl sestaven primárně na základě předběžných výsledků Celostátního sčítání dopravy 2025, které byly pro potřeby této studie zpřesněny a doplněny s využitím dopravního modelu, průzkumů a souvisejících podkladů společnosti EDIP. Z důvodu omezené podrobnosti některých sčítacích úseků ŘSD byly intenzity dopravy na lokální komunikační síti redistribuovány tak, aby odpovídaly reálným dopravním vazbám, funkčnímu uspořádání území a očekávanému vedení dopravních proudů.

10.0.3 Generovaná doprava záměru byla stanovena samostatně pro jednotlivé etapy rozvoje areálu a následně distribuována na komunikační síť v souladu s funkčním členěním území a logikou dopravního provozu. Pro stavební etapu v roce 2027 je uvažováno zatížení ve výši 100 osobních vozidel a 100 těžkých nákladních vozidel v jednom směru za 24 hodin. Pro 1. etapu záměru v roce 2029 je uvažováno 1 540 příjezdů a 1 600 odjezdů za 24 hodin, z toho 290, resp. 350 nákladních vozidel. V dlouhodobém výhledu 2035 při plném rozvoji areálu generuje celý areál celkem 2 510 příjezdů a 2 570 odjezdů za 24 hodin, z toho 480, resp. 540 nákladních vozidel. Ve variantě s realizací železničního překladiště nedochází k navýšení celkové generované dopravy, ale ke změně distribučních vazeb části nákladní dopravy v území.

10.0.4 Ve výhledových modelech byl kromě obecného růstu dopravy dle TP 225 zohledněn rovněž vliv dalších reálně připravovaných záměrů v území. Jedná se zejména o dostavbu Průmyslového parku Cheb SO 09 (H & M), záměr „Panattoni park Cheb Jih – Přestavba technologie v hale B“ (Grammer Jifeng) a ve výhledu 2029 a 2035 také o záměr „Zóna ekonomického rozvoje EURON – Hradiště u Chebu“. Ostatní identifikované záměry nebyly do modelu zahrnuty, neboť dle konzultace se stavebním úřadem nemají reálný časový horizont realizace. Jejich případný vliv je nepřímým prostřednictvím obecných růstových koeficientů dopravy.

10.0.5 Z hlediska dopravního řešení představuje zásadní výhodu záměru jeho poloha v bezprostřední vazbě na dálnici D6 a na dvě mimoúrovňové křižovatky, které umožňují kapacitní napojení areálu na nadřazenou komunikační síť a minimalizují vedení rozhodujících dopravních proudů přes zastavěné území města Cheb. Distribuce dopravy byla proto navržena tak, aby byla maximálně využita nadřazená silniční síť a aby nákladní doprava byla vedena primárně mimo městskou uliční síť.

10.0.6 Na základě provedeného makroskopického hodnocení lze konstatovat, že komunikační síť v řešeném území je schopna přenést uvažované celodenní dopravní zatížení i ve výhledových stavech. Rozhodujícím návrhovým obdobím pro detailní kapacitní prověření je odpolední směnová špička, která byla v modelu uvažována podle provozního scénáře směnové výměny posuzovaného areálu v období okolo 15:00. Tento předpoklad slouží pro ověření kritického dopravního zatížení a nepředstavuje pevně stanovenou časovou podmínku provozu areálu. Z hlediska dopravní stability je

vhodné při budoucím nastavení provozu zohlednit také směnové režimy okolních průmyslových provozů tak, aby nedocházelo k nadměrné kumulaci špičkových dopravních nároků v jednom krátkém časovém intervalu.

10.0.7 Detailní kapacitní posouzení bylo provedeno mikrosimulačním modelem v prostředí PTV VISSIM pro výhledový stav roku 2035 se záměrem. Výsledky posouzení prokazují, že posuzovaná komunikační síť je při uvažovaném dopravním zatížení celkově provozně funkční a nevykazuje plošné přetížení, systémové šíření kongescí ani zpětné vzdutí do prostoru dálnice D6. Jako významné prvky stabilního provozu byly identifikovány zejména kapacitní řešení hlavního osobního vjezdu V1 v uspořádání 2+2 jízdní pruhy se spojovacími větvemi, doporučená úprava křižovatky K8 se dvěma jízdními pruhy z komunikace III/0218 směrem k dálnici D6, finální řešení křižovatky K7 bez bypassu z III/0218 směrem k dálnici D6 a vhodné nastavení vnitřní a provozní organizace areálu. Krátkodobé fronty vznikající v období směnové špičky mají lokální a časově omezený charakter a po odeznění špičkového zatížení se odbavují.

10.0.8 Zpracované dopravně-inženýrské podklady představují konzervativní a obhajitelný podklad pro navazující posouzení vlivů záměru na životní prostředí, zejména pro hlukové posouzení a pro další stupně dopravního řešení. Na základě provedeného hodnocení lze konstatovat, že záměr „Mercedes-Benz Truck Park v Chebu“ je z dopravního hlediska realizovatelný při respektování navržených dopravních opatření, zejména kapacitního řešení hlavního vjezdu V1, úpravy křižovatky K8, finálního řešení křižovatky K7 bez bypassu směrem k dálnici D6 a vhodného nastavení vnitřní a provozní organizace areálu.

V Praze dne 4.6.2026

Ing. Jiří Souček
Ing. Jan Tesař

(za European Transportation Consultancy)



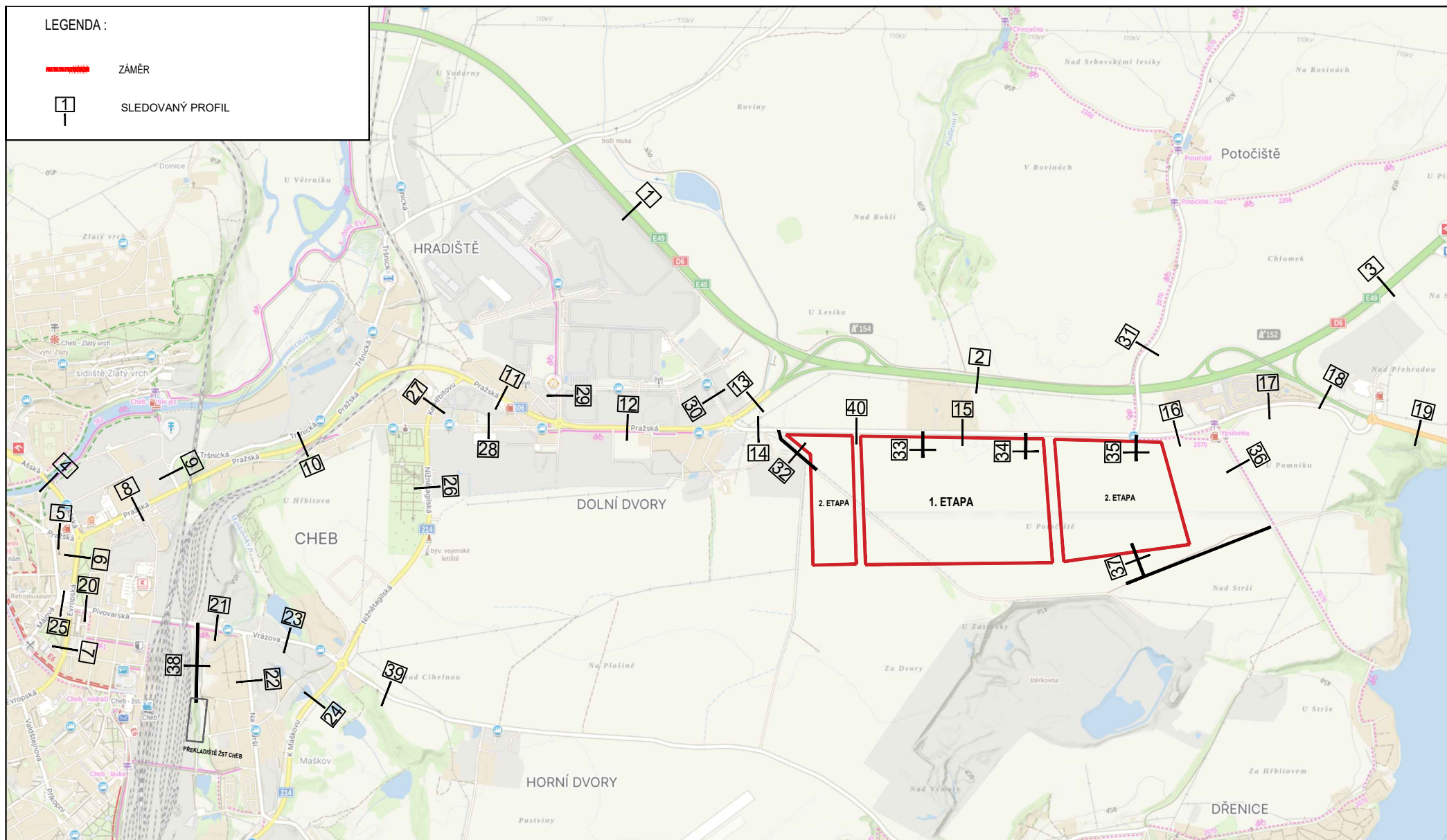
MERCEDES-BENZ TRUCK PARK V CHEBU
DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÉ PODKLADY/ ČERVEN 2026

PŘÍLOHY

Společnost European Transportation Consultancy, s.r.o. připravila tyto podklady pro společnost . výhradně pro jejich užití.
Použití těchto informací třetí stranou je výhradně na jejich vlastní riziko.

© European Transportation Consultancy, s.r.o. 2026





EUROPEAN TRANSPORTATION CONSULTANCY, s.r.o.

Dopravní koncepce a projekty dopravních staveb

Anny Letenské 34/7, 120 00 Praha 2, ČR
tel: (+420) 224 211 708 fax: (+420) 224 213 271
e-mail: etc@etc-transport.com www.etc-transport.com

Výkres:

MERCEDES-BENZ TRUCKS PLANT CHEB ŠIRŠÍ VZTAHY A SCHÉMA SLEDOVANÝCH PROFILŮ

Měřítko:

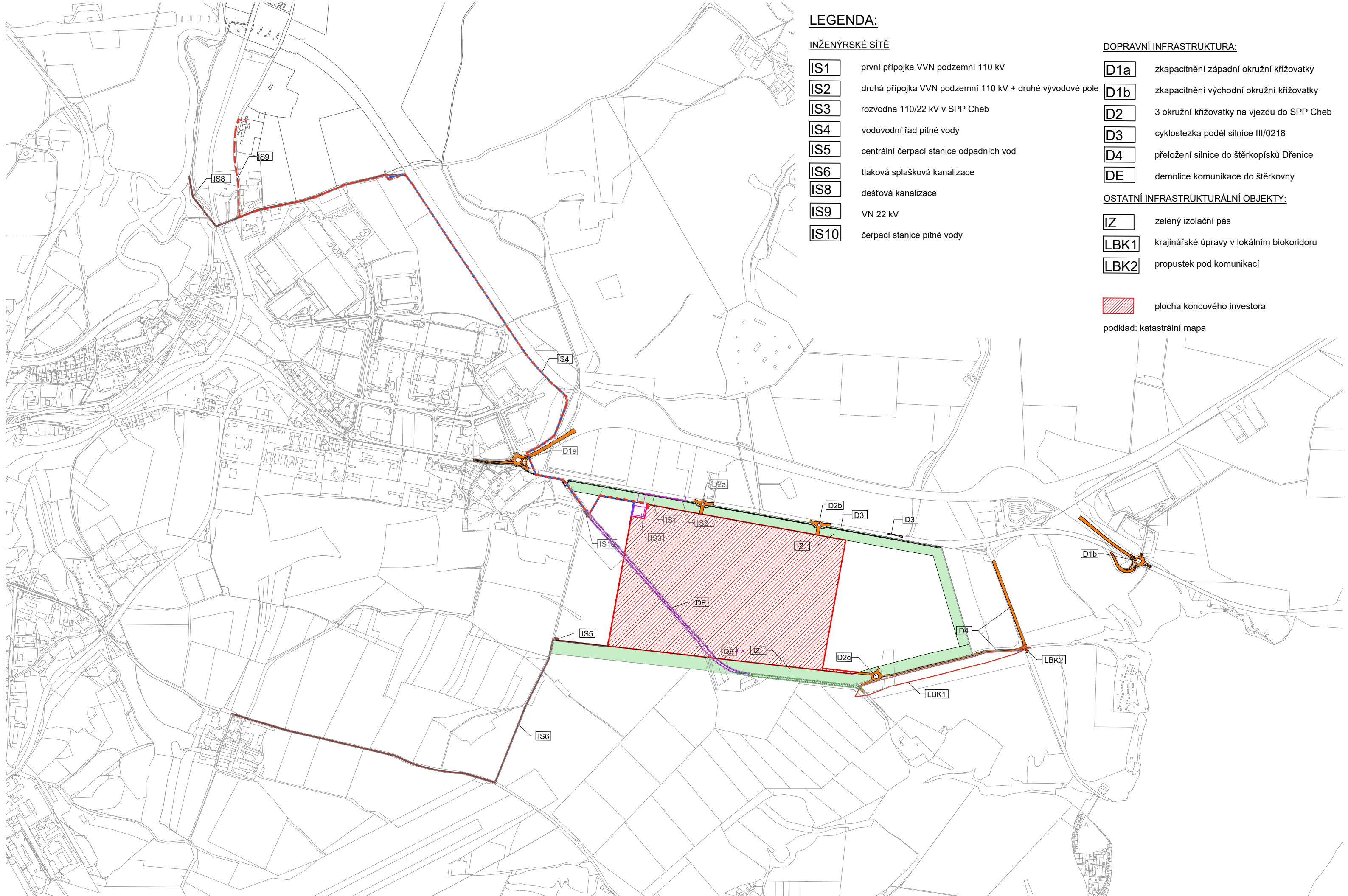
NTS

Datum:

04/2026

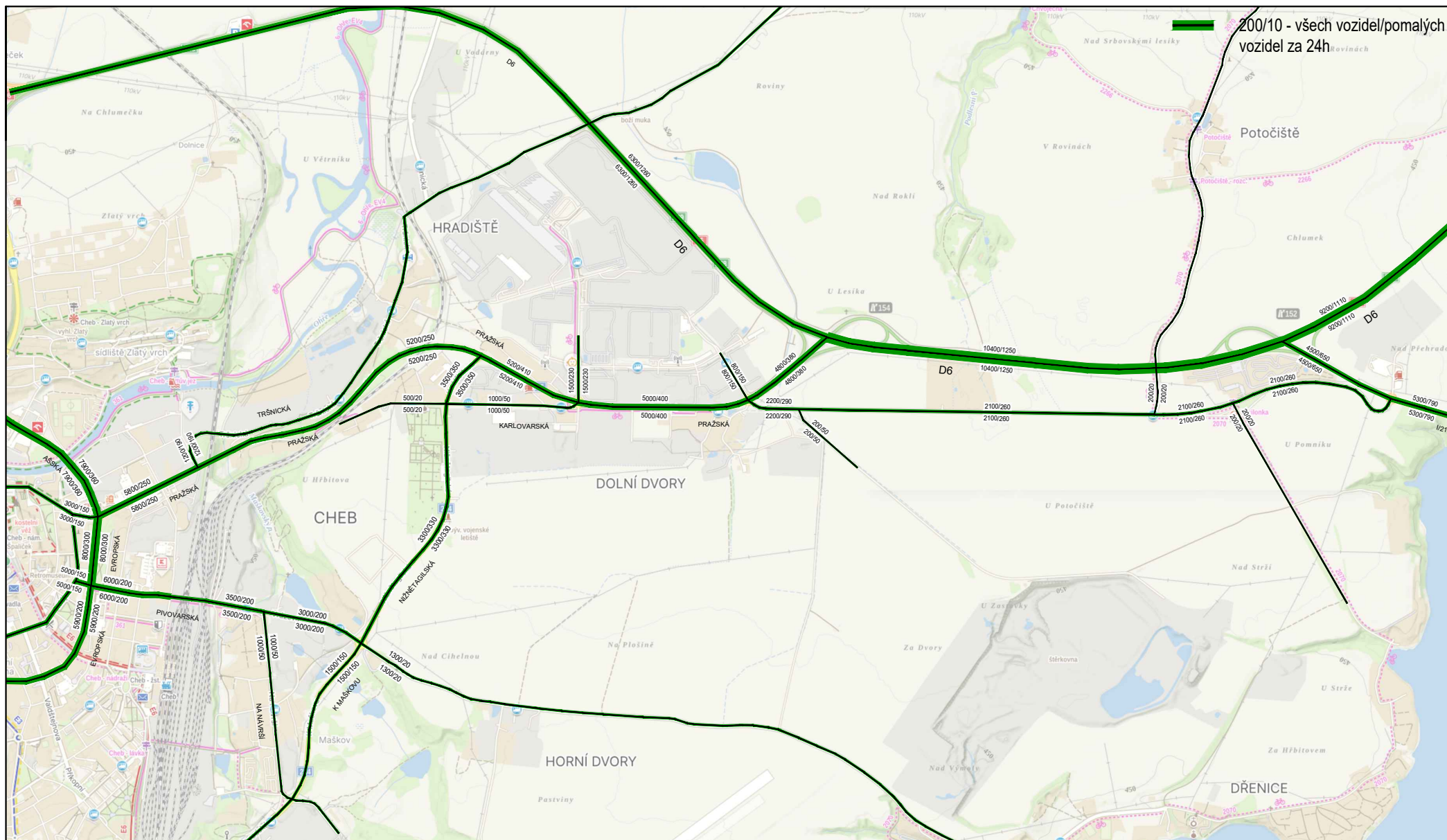
Výkres č.:

PŘÍLOHA 1



PŘÍLOHA 3 - GENEROVANÁ DOPRAVA	Strategický podnikatelský park Cheb (SPP)					
	Fáze 1 (DTAG)		Fáze 2A+2B (DTAG opce)		Fáze 2 C+D (zbytek SPP)	
	Příjezd	Odjezd	Příjezd	Odjezd	Příjezd	Odjezd
Osobní vozidla (OA)						
Celkem	1250	1250	480	480	300	300
6-22 h	700	700	270	270	170	170
22-6 h	550	550	210	210	130	130
špičková hodina	360	360	140	140	90	90
Lehká nákladní vozidla (LNV)						
Celkem	40	40	20	20	10	10
6-22 h	40	40	20	20	10	10
22-6 h	0	0	0	0	0	0
špičková hodina	4	4	2	2	1	1
Těžká nákladní vozidla (TNV)						
Celkem	250	310	100	100	60	60
6-22 h	250	310	100	100	60	60
22-6 h	0	0	0	0	0	0
špičková hodina	25	30	10	10	5	5
Celkem (VV/TNV+LNV)						
Celkem	1540/290	1600/350	600/120	600/120	370/70	370/70
6-22 h	910/210	1050/350	390/120	390/120	240/70	240/70
22-6 h	550/0	550/0	210/0	210/0	130/0	130/0
špičková hodina	389/29	394/34	152/12	152/12	96/6	96/6

PŘÍLOHA 4: MODEL 1 - INTENZITY DOPRAVY – STÁVAJÍCÍ STAV 2025



EUROPEAN TRANSPORTATION CONSULTANCY, s.r.o.

Dopravní koncepce a projekty dopravních staveb

Anny Letenské 34/7, 120 00 Praha 2, ČR
tel: (+420) 224 211 708 fax: (+420) 224 213 271
e-mail: etc@etc-transport.com www.etc-transport.com

Výkres:

MERCEDES-BENZ TRUCKS PLANT CHEB SCHÉMA INTENZIT - STÁVAJÍCÍ STAV - 2025

Měřítko:

NTS

Datum:

04/2026

Výkres č.:

PŘÍLOHA 4.1

PŘÍLOHA 4.2 SOUČTOVÉ TABULKY - INTENZITY DOPRAVNÍCH PROUDŮ NA SÍTI 24HODINOVÉ A Z TOHO NOČNÍ V ROCE 2025

Pozn.: Vytvořeno dle podkladu ŘSD a průzkumu ETC.

Tabulka 4.2A : Intenzity dopravních proudů pro rok 25 - 26 - stávající stav

Komunikace			Intenzity autob. dopravy														
Č.	Jméno	Charakter	24 hod					z toho denní 06:00-22:00					z toho noční 22:00-06:00				
1	DÁLNIČE D6 - I	1. Dálnice I. třídy	12600	2520	10080	498	2022	11240	2050	9190	408	1642	1360	470	890	90	380
2	DÁLNIČE D6 - II	1. Dálnice I. třídy	20800	2500	18300	622	1878	19080	2104	16976	534	1570	1720	396	1324	88	308
3	DÁLNIČE D6 - III	1. Dálnice I. třídy	18400	2220	16180	788	1432	16888	1874	15014	678	1196	1512	346	1166	110	236
4	II/214 (AŠSKÁ)	5. Silnice II. třídy	15800	720	15080	548	172	14882	666	14216	510	156	918	54	864	38	16
5	PRAŽSKÁ	7. Místní komunikace	6000	300	5700	254	46	5500	274	5226	232	42	500	26	474	22	4
6	II/606 (EVROPSKÁ) - I	5. Silnice II. třídy	16000	600	15400	510	90	15082	556	14526	474	82	918	44	874	36	8
7	II/606 (EVROPSKÁ) - II	5. Silnice II. třídy	11800	400	11400	340	60	11128	370	10758	316	54	672	30	642	24	6
8	II/606 (PRAŽSKÁ) - I	5. Silnice II. třídy	11600	500	11100	418	82	10928	464	10464	390	74	672	36	636	28	8
9	III/21226 (TRŠNICKÁ)	6. Silnice III. třídy	2400	380	2020	296	84	2238	352	1886	276	76	162	28	134	20	8
10	II/606 (PRAŽSKÁ) - II	5. Silnice II. třídy	10400	500	9900	418	82	9796	464	9332	390	74	604	36	568	28	8
11	II/606 (PRAŽSKÁ) - III	5. Silnice II. třídy	10400	820	9580	650	170	9758	758	9000	604	154	642	62	580	46	16
12	II/606 (PRAŽSKÁ) - IV	5. Silnice II. třídy	10000	800	9200	634	166	9380	742	8638	590	152	620	58	562	44	14
13	II/606 (PRAŽSKÁ) - V	5. Silnice II. třídy	9600	760	8840	604	156	9006	704	8302	562	142	594	56	538	42	14
14	III/0218 - I	6. Silnice III. třídy	4400	580	3820	346	234	4100	536	3564	322	214	300	44	256	24	20
15	III/0218 - II	6. Silnice III. třídy	4200	520	3680	310	210	3920	480	3440	288	192	280	40	240	22	18
16	III/0218 - III	6. Silnice III. třídy	4200	520	3680	310	210	3920	480	3440	288	192	280	40	240	22	18
17	III/0218 - IV	6. Silnice III. třídy	4200	520	3680	310	210	3920	480	3440	288	192	280	40	240	22	18
18	SJEZD D6	1. Dálnice I. třídy	9000	1300	7700	478	822	8194	1086	7108	404	682	806	214	592	74	140
19	I/21	4. Silnice I. třídy	10600	1580	9020	580	1000	9522	1328	8194	488	840	1078	252	826	92	160
20	III/2149 (PIVOVARSKÁ) - I	6. Silnice III. třídy	12000	400	11600	320	80	11316	370	10946	298	72	684	30	654	22	8
21	III/2149 (PIVOVARSKÁ) - II	6. Silnice III. třídy	7000	400	6600	240	160	6582	370	6212	224	146	418	30	388	16	14
22	III/2144 (NA NÁVRŠÍ) - I	6. Silnice III. třídy	2000	100	1900	90	10	1884	94	1790	84	10	116	6	110	6	0
23	III/2149 (VRÁZOVA) - III	6. Silnice III. třídy	6000	400	5600	240	160	5636	370	5266	224	146	364	30	334	16	14
24	II/214 (NÍŽNĚTAGILSKÁ) - I	5. Silnice II. třídy	3000	300	2700	198	102	2806	276	2530	184	92	194	24	170	14	10
25	PIVOVARSKÁ	7. Místní komunikace	10000	300	9700	254	46	9168	274	8894	232	42	832	26	806	22	4
26	II/214 (NÍŽNĚTAGILSKÁ) - II	5. Silnice II. třídy	6600	660	5940	436	224	6178	610	5568	406	204	422	50	372	30	20
27	II/214 (KE HRBITOVU) - III	5. Silnice II. třídy	7000	700	6300	464	236	6550	646	5904	432	214	450	54	396	32	22
28	KARLOVARSKÁ	7. Místní komunikace	2000	100	1900	90	10	1834	92	1742	82	10	166	8	158	8	0
29	K HRADIŠTI	7. Místní komunikace	3000	460	2540	276	184	2750	420	2330	252	168	250	40	210	24	16
30	PRŮMYSLOVÝ PARK	7. Místní komunikace	1600	300	1300	180	120	1466	274	1192	164	110	134	26	108	16	10
31	III/21224	6. Silnice III. třídy	400	40	360	36	4	376	38	338	34	4	24	2	22	2	0
32	VJEZD STÁVAJÍCÍ	7. Místní komunikace	400	100	300	40	60	366	90	276	36	54	34	10	24	4	6
33	VJEZD 1	7. Místní komunikace	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
34	VJEZD 2	7. Místní komunikace	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
35	VJEZD 4	7. Místní komunikace	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
36	BEZEJMENNÁ - I	7. Místní komunikace	400	40	360	16	24	366	36	330	14	22	34	4	30	2	2
37	VJEZD 3	7. Místní komunikace	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
38	PŘEKLADIŠTĚ ŽST CHEB	7. Místní komunikace	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
39	BEZEJMENNÁ - II	7. Místní komunikace	2600	40	2560	36	4	2384	36	2348	32	4	216	4	212	4	0
40	III/0218 - V	6. Silnice III. třídy	4200	520	3680	310	210	3920	480	3440	288	192	280	40	240	22	18

VV NV OV LNV TNV

Podíl noční intenzity (22:00-6:00) z 24 h:

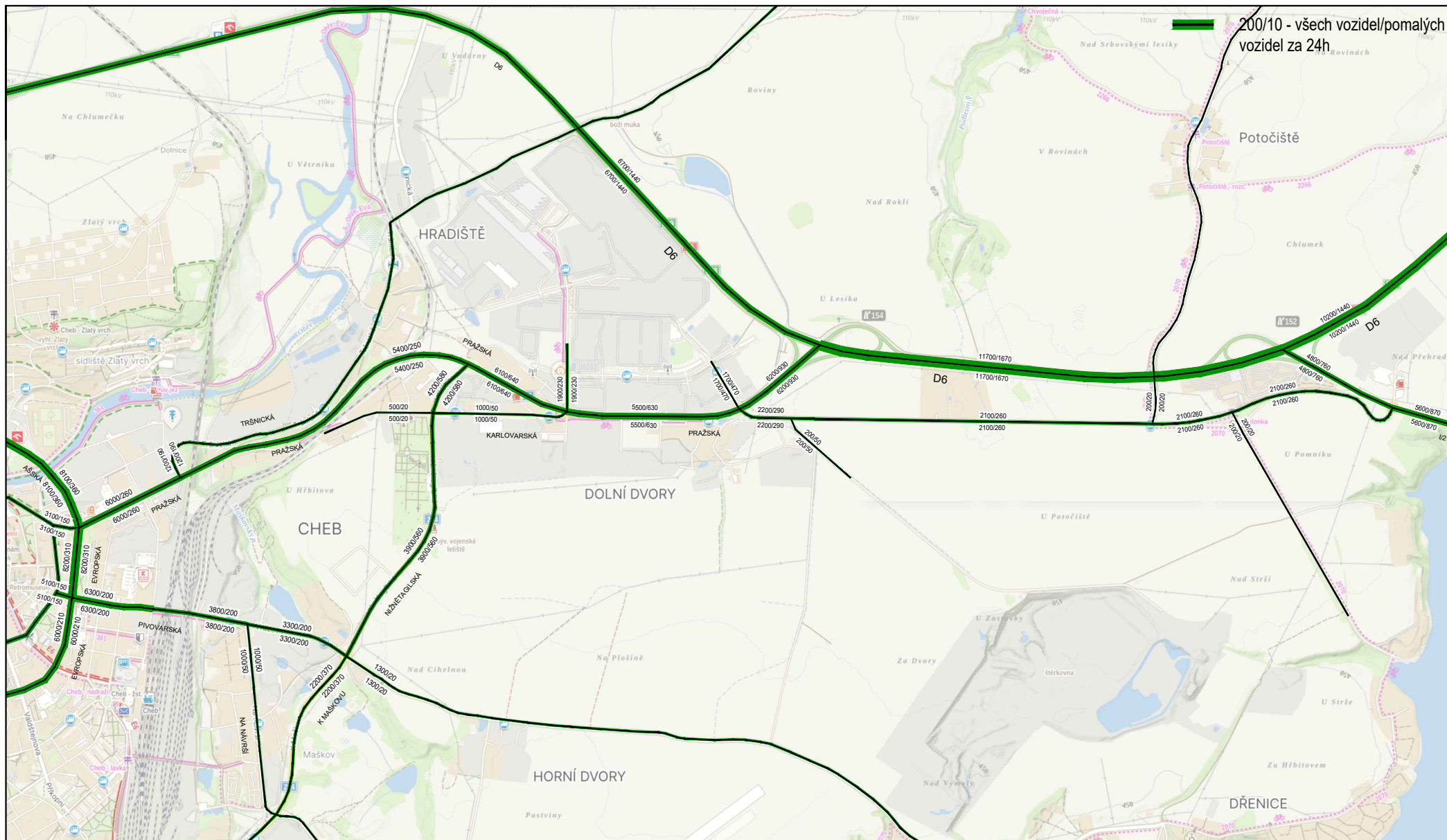
Charakter	0	0	0	0	0	0
OV	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
NV	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

Pozn.: Všechny údaje jsou ve výpočtových modelech zaokrouhlovány vždy směrem nahoru na celé 50, 10, 5 (dle typu údaje), což může způsobit drobné disproporce v intenzitách podél trasy.

Pozn.: V modelu nejsou započítány cesty vozidel MHD, které je nutné je k uváděné IAD připočíst (jsou uvedeny ve zprávě).

VV	Všechna vozidla
NV	Nákladní vozidla celkem z VV
OV	Osobní vozidla z VV
LNV	Lehká nákladní vozidla z VV
TNV	Těžká nákladní vozidla z VV

PŘÍLOHA 5: MODEL 2 - INTENZITY DOPRAVY – STAV 2027 – STAVENIŠTNÍ DOPRAVA



EUROPEAN TRANSPORTATION CONSULTANCY, s.r.o.

Dopravní koncepce a projekty dopravních staveb

Anny Letenské 34/7, 120 00 Praha 2, ČR
tel: (+420) 224 211 708 fax: (+420) 224 213 271
e-mail: etc@etc-transport.com www.etc-transport.com

Výkres:

MERCEDES-BENZ TRUCKS PLANT CHEB SCHÉMA INTENZIT - VÝHLED 2027 - BEZ ZÁMĚRU

Měřítko:

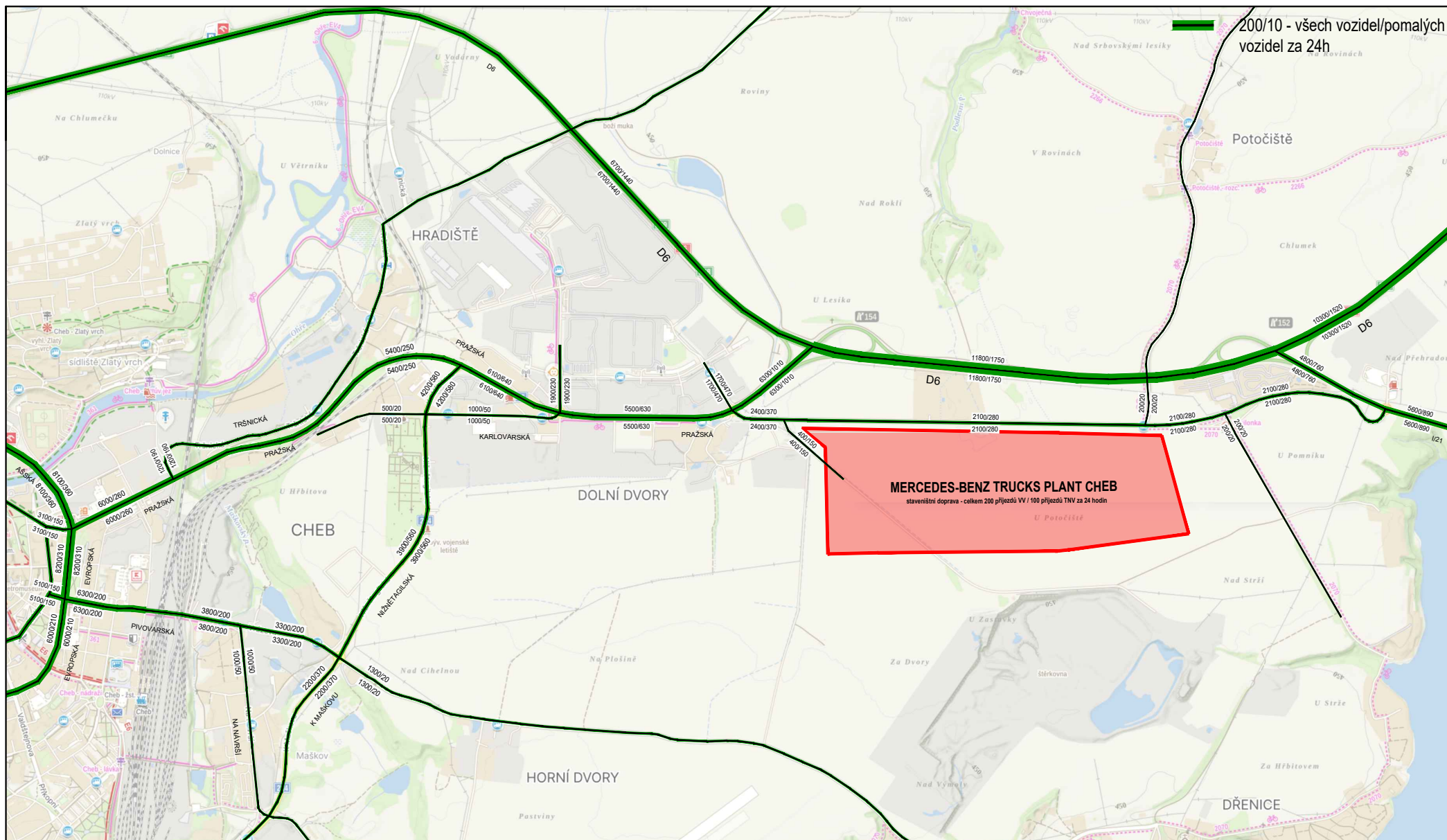
NTS

Datum:

04/2026

Výkres č.:

PŘÍLOHA 5.1



EUROPEAN TRANSPORTATION CONSULTANCY, s.r.o.

Dopravní koncepce a projekty dopravních staveb

Anny Letenské 34/7, 120 00 Praha 2, ČR
tel: (+420) 224 211 708 fax: (+420) 224 213 271
e-mail: etc@etc-transport.com www.etc-transport.com

Výkres:

MERCEDES-BENZ TRUCKS PLANT CHEB SCHÉMA INTENZIT - VÝHLED 2027 - SE ZÁMĚREM - STAVENIŠTNÍ DOPRAVA

Měřítko:

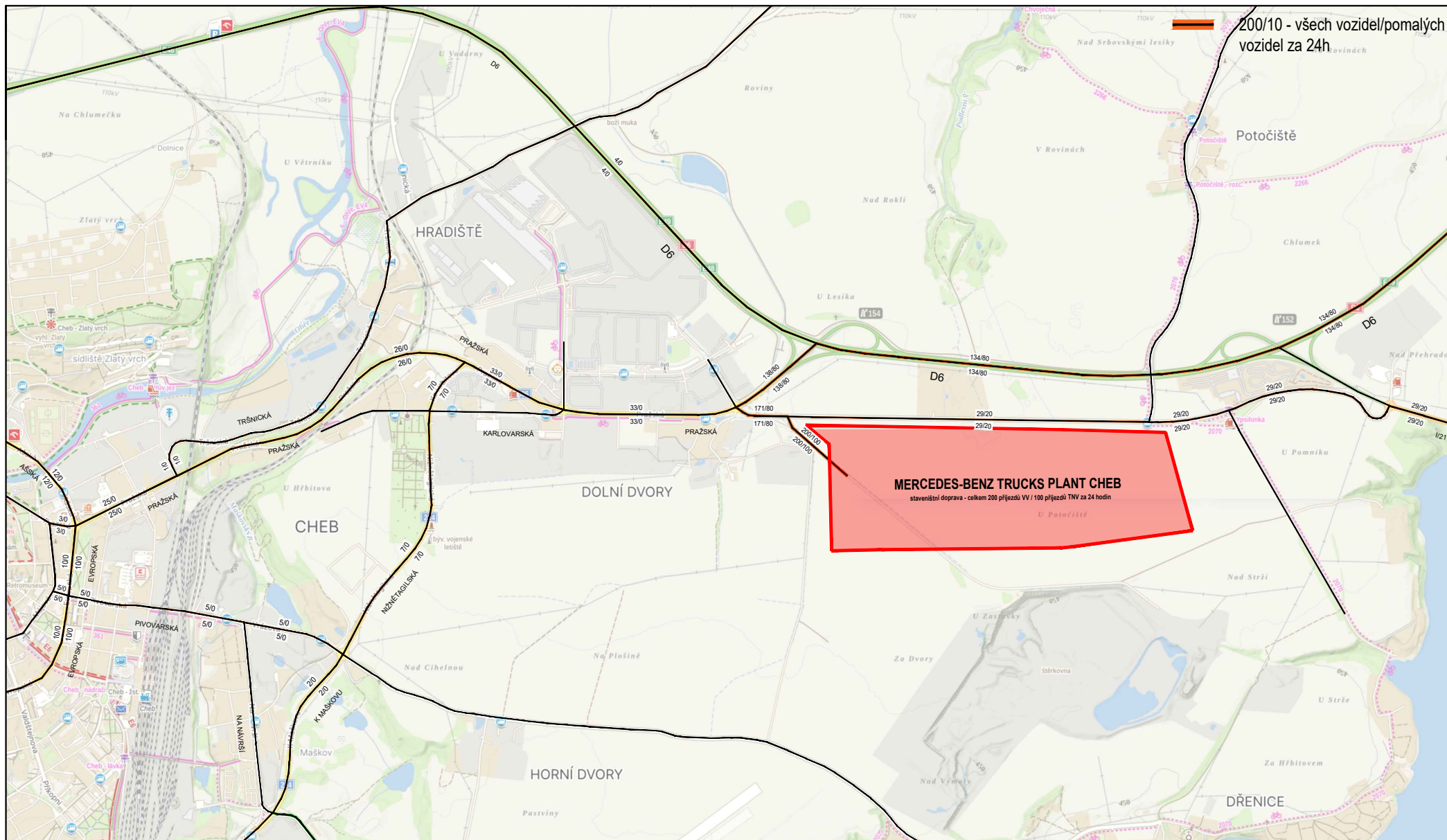
NTS

Datum:

04/2026

Výkres č.:

PŘÍLOHA 5.2



EUROPEAN TRANSPORTATION CONSULTANCY, s.r.o.

Dopravní koncepce a projekty dopravních staveb

Anny Letenské 34/7, 120 00 Praha 2, ČR
tel: (+420) 224 211 708 fax: (+420) 224 213 271
e-mail: etc@etc-transport.com www.etc-transport.com

Výkres:

MERCEDES-BENZ TRUCKS PLANT CHEB DISTRIBUCE STAVENIŠTNÍ DOPRAVY

Měřítko:

NTS

Datum:

04/2026

Výkres č.:

PŘÍLOHA 5.3

PŘÍLOHA 5.4 **SOUČTOVÉ TABULKY - INTENZITY DOPRAVNÍCH PROUDŮ NA SÍTI 24HODINOVÉ A Z TOHO NOČNÍ V ROCE 2027**

Pozn.: Vytvořeno dle podkladu ŘSD a průzkumu ETC.

Tabulka 5.4A : Intenzity dopravních proudů pro rok 2027 - VÝHLED BEZ ZÁMĚRU

Komunikace			Intenzity automob. dopravy											
Č.	Jméno	Charakter	24 hod				z toho denní 06:00-22:00				z toho noční 22:00-06:00			
1	DÁLNIČE D6 - I	1. Dálnice I. třídy	13400	2880	10520	664	2216	11936	2374	9562	558	1816	1464	506
2	DÁLNIČE D6 - II	1. Dálnice I. třídy	23400	3340	20060	1018	2322	21216	2846	18370	882	1964	2184	494
3	DÁLNIČE D6 - III	1. Dálnice I. třídy	20400	2880	17520	1108	1772	18520	2460	16060	960	1500	1880	420
4	II/214 (AŠSKÁ)	5. Silnice II. třídy	16200	720	15480	546	174	15162	666	14496	508	158	1038	54
5	PRAŽSKÁ	7. Místní komunikace	6200	300	5900	254	46	5666	274	5392	232	42	534	26
6	II/606 (EVROPSKÁ) - I	5. Silnice II. třídy	16400	620	15780	530	90	15380	576	14804	494	82	1020	44
7	II/606 (EVROPSKÁ) - II	5. Silnice II. třídy	12000	420	11580	360	60	11256	390	10866	336	54	744	30
8	II/606 (PRAŽSKÁ) - I	5. Silnice II. třídy	12000	520	11480	438	82	11232	482	10750	408	74	768	38
9	III/21226 (TRŠNICKÁ)	6. Silnice III. třídy	2400	380	2020	296	84	2230	352	1878	276	76	170	28
10	II/606 (PRAŽSKÁ) - II	5. Silnice II. třídy	10800	500	10300	418	82	10094	462	9632	388	74	706	38
11	II/606 (PRAŽSKÁ) - III	5. Silnice II. třídy	12200	1280	10920	868	412	11206	1208	9998	816	392	994	72
12	II/606 (PRAŽSKÁ) - IV	5. Silnice II. třídy	11000	1260	9740	852	408	10194	1190	9004	800	390	806	70
13	II/606 (PRAŽSKÁ) - V	5. Silnice II. třídy	12400	1860	10540	1142	718	11290	1694	9596	1044	650	1110	166
14	III/0218 - I	6. Silnice III. třídy	4400	580	3820	344	236	4098	534	3564	320	214	302	46
15	III/0218 - II	6. Silnice III. třídy	4200	520	3680	308	212	3918	480	3438	286	194	282	40
16	III/0218 - III	6. Silnice III. třídy	4200	520	3680	308	212	3918	480	3438	286	194	282	40
17	III/0218 - IV	6. Silnice III. třídy	4200	520	3680	308	212	3918	480	3438	286	194	282	40
18	SJEZD D6	1. Dálnice I. třídy	9600	1520	8080	588	932	8690	1280	7410	502	778	910	240
19	I/21	4. Silnice I. třídy	11200	1740	9460	656	1084	10012	1458	8554	550	908	1188	282
20	III/2149 (PIVOVARSKÁ) - I	6. Silnice III. třídy	12600	400	12200	320	80	11752	370	11382	298	72	848	30
21	III/2149 (PIVOVARSKÁ) - II	6. Silnice III. třídy	7600	400	7200	238	162	7018	370	6648	222	148	582	30
22	III/2144 (NA NÁVRŠÍ) - I	6. Silnice III. třídy	2000	100	1900	90	10	1884	94	1790	84	10	116	6
23	III/2149 (VRÁZOVA) - III	6. Silnice III. třídy	6600	400	6200	238	162	6072	370	5702	222	148	528	30
24	II/214 (NÍŽNĚTAGILSKÁ) - I	5. Silnice II. třídy	4400	740	3660	396	344	3872	706	3166	376	330	528	34
25	PIVOVARSKÁ	7. Místní komunikace	10200	300	9900	254	46	9334	274	9060	232	42	866	26
26	II/214 (NÍŽNĚTAGILSKÁ) - II	5. Silnice II. třídy	7800	1120	6680	654	466	7126	1058	6068	616	442	674	62
27	II/214 (KE HRBITOVU) - III	5. Silnice II. třídy	8400	1160	7240	682	478	7698	1096	6602	644	452	702	64
28	KARLOVARSKÁ	7. Místní komunikace	2000	100	1900	90	10	1834	92	1742	82	10	166	8
29	K HRADIŠTI	7. Místní komunikace	3800	460	3340	274	186	3382	420	2962	250	170	418	40
30	PRŮMYSLOVÝ PARK	7. Místní komunikace	3400	940	2460	498	442	2934	814	2120	432	382	466	126
31	III/21224	6. Silnice III. třídy	400	40	360	36	4	376	38	338	34	4	24	2
32	VJEZD STÁVAJÍCÍ	7. Místní komunikace	400	100	300	40	60	366	90	276	36	54	34	10
33	VJEZD 1	7. Místní komunikace	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
34	VJEZD 2	7. Místní komunikace	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
35	VJEZD 4	7. Místní komunikace	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
36	BEZEJMENNÁ - I	7. Místní komunikace	400	40	360	16	24	366	36	330	14	22	34	4
37	VJEZD 3	7. Místní komunikace	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
38	PŘEKLADIŠTĚ ŽST CHEB	7. Místní komunikace	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
39	BEZEJMENNÁ - II	7. Místní komunikace	2600	40	2560	36	4	2384	36	2348	32	4	216	4
40	III/0218 - V	6. Silnice III. třídy	4200	520	3680	308	212	3918	480	3438	286	194	282	40

VV NV OV LNV TNV

Podíl noční intenzity (22:00-6:00) z 24 h:

Charakter	0	0	0	0	0	0
OV	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
NV	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

Pozn.: Všechny údaje jsou ve výpočtových modelech zaokrouhlovány vždy směrem nahoru na celé 50, 10, 5 (dle typu údaje), což může způsobit drobné disproporce v intenzitách podél trasy.
Pozn.: V modelu nejsou započítány cesty vozidel MHD, které je nutné je k uváděné IAD připočíst (jsou uvedeny ve zprávě).

VV	Všechna vozidla
NV	Nákladní vozidla celkem z VV
OV	Osobní vozidla z VV
LNV	Lehká nákladní vozidla z VV
TNV	Těžká nákladní vozidla z VV

PŘÍLOHA 5.5 SOUČTOVÉ TABULKY - INTENZITY DOPRAVNÍCH PROUDŮ NA SÍTI 24HODINOVÉ A Z TOHO NOČNÍ V ROCE 2027

Pozn.: Vytvořeno dle podkladu ŘSD a průzkumu ETC.

Tabulka 5.5A : Intenzity dopravních proudů pro rok 2027 - VÝHLED SE STAVENIŠTNÍ DOPRAVOU

Komunikace			Intenzity automob. dopravy																	
Č.	Jméno	Charakter	24 hod					z toho denní 06:00-22:00					z toho noční 22:00-06:00							
1	DÁLNIČE D6 - I	1. Dálnice I. třídy	13400	2880	10520	664	2216	11936	2374	9562	558	1816	1464	506	958	106	400			
2	DÁLNIČE D6 - II	1. Dálnice I. třídy	23600	3500	20100	1018	2482	21416	3006	18410	882	2124	2184	494	1690	136	358			
3	DÁLNIČE D6 - III	1. Dálnice I. třídy	20600	3040	17560	1108	1932	18720	2620	16100	960	1660	1880	420	1460	148	272			
4	II/214 (AŠSKÁ)	5. Silnice II. třídy	16200	720	15480	546	174	15162	666	14496	508	158	1038	54	984	38	16			
5	PRAŽSKÁ	7. Místní komunikace	6200	300	5900	254	46	5666	274	5392	232	42	534	26	508	22	4			
6	II/606 (EVROPSKÁ) - I	5. Silnice II. třídy	16400	620	15780	530	90	15380	576	14804	494	82	1020	44	976	36	8			
7	II/606 (EVROPSKÁ) - II	5. Silnice II. třídy	12200	420	11780	360	60	11456	390	11066	336	54	744	30	714	24	6			
8	II/606 (PRAŽSKÁ) - I	5. Silnice II. třídy	12200	520	11680	438	82	11432	482	10950	408	74	768	38	730	30	8			
9	III/21226 (TRŠNICKÁ)	6. Silnice III. třídy	2400	380	2020	296	84	2230	352	1878	276	76	170	28	142	20	8			
10	II/606 (PRAŽSKÁ) - II	5. Silnice II. třídy	10800	500	10300	418	82	10094	462	9632	388	74	706	38	668	30	8			
11	II/606 (PRAŽSKÁ) - III	5. Silnice II. třídy	12200	1280	10920	868	412	11206	1208	9998	816	392	994	72	922	52	20			
12	II/606 (PRAŽSKÁ) - IV	5. Silnice II. třídy	11000	1260	9740	852	408	10194	1190	9004	800	390	806	70	736	52	18			
13	II/606 (PRAŽSKÁ) - V	5. Silnice II. třídy	12600	2020	10580	1142	878	11490	1854	9636	1044	810	1110	166	944	98	68			
14	III/0218 - I	6. Silnice III. třídy	4800	740	4060	344	396	4498	694	3804	320	374	302	46	256	24	22			
15	III/0218 - II	6. Silnice III. třídy	4200	560	3640	308	252	3918	520	3398	286	234	282	40	242	22	18			
16	III/0218 - III	6. Silnice III. třídy	4200	560	3640	308	252	3918	520	3398	286	234	282	40	242	22	18			
17	III/0218 - IV	6. Silnice III. třídy	4200	560	3640	308	252	3918	520	3398	286	234	282	40	242	22	18			
18	SJEZD D6	1. Dálnice I. třídy	9600	1520	8080	588	932	8690	1280	7410	502	778	910	240	670	86	154			
19	I/21	4. Silnice I. třídy	11200	1780	9420	656	1124	10012	1498	8514	550	948	1188	282	906	106	176			
20	III/2149 (PIVOVARSKÁ) - I	6. Silnice III. třídy	12600	400	12200	320	80	11752	370	11382	298	72	848	30	818	22	8			
21	III/2149 (PIVOVARSKÁ) - II	6. Silnice III. třídy	7600	400	7200	238	162	7018	370	6648	222	148	582	30	552	16	14			
22	III/2144 (NA NÁVRŠÍ) - I	6. Silnice III. třídy	2000	100	1900	90	10	1884	94	1790	84	10	116	6	110	6	0			
23	III/2149 (VRÁZOVA) - III	6. Silnice III. třídy	6600	400	6200	238	162	6072	370	5702	222	148	528	30	498	16	14			
24	II/214 (NÍŽNĚTAGILSKÁ) - I	5. Silnice II. třídy	4600	740	3860	396	344	4072	706	3366	376	330	528	34	494	20	14			
25	PIVOVARSKÁ	7. Místní komunikace	10200	300	9900	254	46	9334	274	9060	232	42	866	26	840	22	4			
26	II/214 (NÍŽNĚTAGILSKÁ) - II	5. Silnice II. třídy	7800	1120	6680	654	466	7126	1058	6068	616	442	674	62	612	38	24			
27	II/214 (KE HRBITOVU) - III	5. Silnice II. třídy	8400	1160	7240	682	478	7698	1096	6602	644	452	702	64	638	38	26			
28	KARLOVARSKÁ	7. Místní komunikace	2000	100	1900	90	10	1834	92	1742	82	10	166	8	158	8	0			
29	K HRADIŠTI	7. Místní komunikace	3800	460	3340	274	186	3382	420	2962	250	170	418	40	378	24	16			
30	PRŮMYSLOVÝ PARK	7. Místní komunikace	3400	940	2460	498	442	2934	814	2120	432	382	466	126	340	66	60			
31	III/21224	6. Silnice III. třídy	400	40	360	36	4	376	38	338	34	4	24	2	22	2	0			
32	VJEZD STÁVAJÍCÍ	7. Místní komunikace	800	300	500	40	260	766	290	476	36	254	34	10	24	4	6			
33	VJEZD 1	7. Místní komunikace	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
34	VJEZD 2	7. Místní komunikace	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
35	VJEZD 4	7. Místní komunikace	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
36	BEZEJMENNÁ - I	7. Místní komunikace	400	40	360	16	24	366	36	330	14	22	34	4	30	2	2			
37	VJEZD 3	7. Místní komunikace	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
38	PŘEKLADIŠTĚ ŽST CHEB	7. Místní komunikace	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
39	BEZEJMENNÁ - II	7. Místní komunikace	2600	40	2560	36	4	2384	36	2348	32	4	216	4	212	4	0			
40	III/0218 - V	6. Silnice III. třídy	4200	560	3640	308	252	3918	520	3398	286	234	282	40	242	22	18			
			VV	NV	OV	LNV	TNV													

VV NV OV LNV TNV

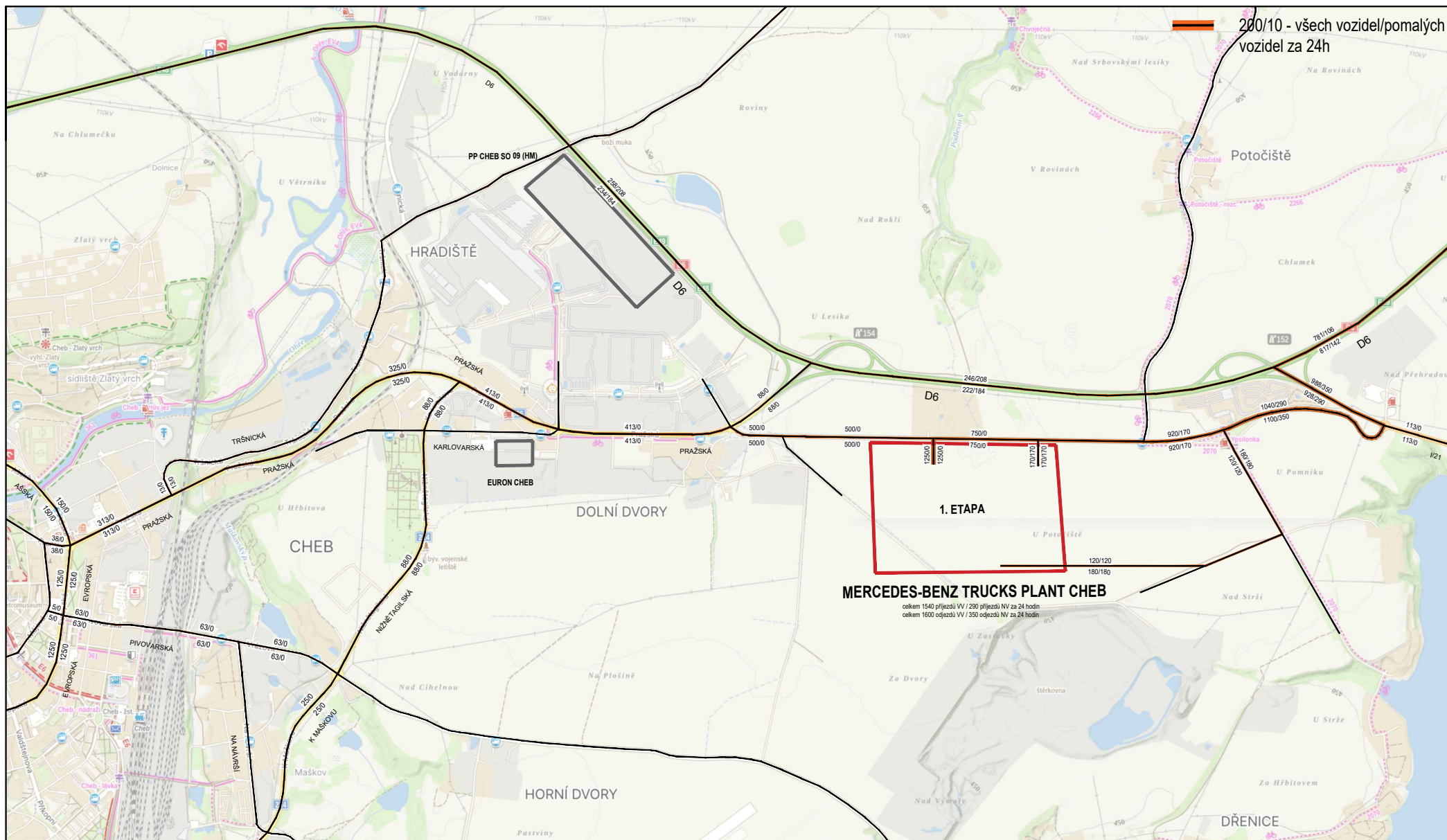
Podíl noční intenzity (22:00-6:00) z 24 h:

Charakter	0	0	0	0	0	0
OV	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
NV	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

Pozn.: Všechny údaje jsou ve výpočtových modelech zaokrouhlovány vždy směrem nahoru na celé 50, 10, 5 (dle typu údaje), což může způsobit drobné disproporce v intenzitách podél trasy.
Pozn.: V modelu nejsou započítány cesty vozidel MHD, které je nutné je k uváděné IAD připočíst (jsou uvedeny ve zprávě).

VV	Všechna vozidla
NV	Nákladní vozidla celkem z VV
OV	Osobní vozidla z VV
LNV	Lehká nákladní vozidla z VV
TNV	Těžká nákladní vozidla z VV

PŘÍLOHA 6: MODEL 3 - INTENZITY DOPRAVY – VÝHLED 2029 – ETAPA 1



EUROPEAN TRANSPORTATION CONSULTANCY, s.r.o.

Dopravní koncepce a projekty dopravních staveb

Anny Letenské 34/7, 120 00 Praha 2, ČR
tel: (+420) 224 211 708 fax: (+420) 224 213 271
e-mail: etc@etc-transport.com www.etc-transport.com

Výkres:

MERCEDES-BENZ TRUCKS PLANT CHEB DISTRIBUCE 1. ETAPY

Měřítko:

NTS

Datum:

04/2026

Výkres č.:

PŘÍLOHA 6.3

PŘÍLOHA 6.4 SOUČTOVÉ TABULKY - INTENZITY DOPRAVNÍCH PROUDŮ NA SÍTI 24HODINOVÉ A Z TOHO NOČNÍ VE VÝHLEDU 2029

Pozn.: Vytvořeno dle podkladu ŘSD a průzkumu ETC.

Tabulka 6.4A : Intenzity dopravních proudů pro rok 2029 - VÝHLED BEZ ZÁMĚRU

Komunikace			Intenzity automob. dopravy														
Č.	Jméno	Charakter	24 hod					z toho denní 06:00-22:00					z toho noční 22:00-06:00				
1	DÁLNIČE D6 - I	1. Dálnice I. třídy	13400	2920	10480	664	2256	11916	2406	9510	558	1848	1484	514	970	106	408
2	DÁLNIČE D6 - II	1. Dálnice I. třídy	23800	3440	20360	1060	2380	21556	2932	18624	918	2014	2244	508	1736	142	366
3	DÁLNIČE D6 - III	1. Dálnice I. třídy	20600	2960	17640	1138	1822	18662	2526	16136	982	1544	1938	434	1504	156	278
4	II/214 (AŠSKÁ)	5. Silnice II. třídy	16600	760	15840	578	182	15516	704	14812	538	166	1084	56	1028	40	16
5	PRAŽSKÁ	7. Místní komunikace	6200	300	5900	254	46	5662	274	5388	232	42	538	26	512	22	4
6	II/606 (EVROPSKÁ) - I	5. Silnice II. třídy	16600	620	15980	528	92	15572	576	14996	492	84	1028	44	984	36	8
7	II/606 (EVROPSKÁ) - II	5. Silnice II. třídy	12200	420	11780	358	62	11450	390	11060	334	56	750	30	720	24	6
8	II/606 (PRAŽSKÁ) - I	5. Silnice II. třídy	12400	540	11860	450	90	11588	500	11088	418	82	812	40	772	32	8
9	III/21226 (TRŠNICKÁ)	6. Silnice III. třídy	2400	380	2020	294	86	2228	352	1876	274	78	172	28	144	20	8
10	II/606 (PRAŽSKÁ) - II	5. Silnice II. třídy	11000	520	10480	430	90	10248	480	9768	398	82	752	40	712	32	8
11	II/606 (PRAŽSKÁ) - III	5. Silnice II. třídy	12400	1320	11080	896	424	11344	1242	10102	838	404	1056	78	978	58	20
12	II/606 (PRAŽSKÁ) - IV	5. Silnice II. třídy	11200	1320	9880	890	430	10350	1242	9108	832	410	850	78	772	58	20
13	II/606 (PRAŽSKÁ) - V	5. Silnice II. třídy	12600	1920	10680	1180	740	11446	1746	9700	1074	672	1154	174	980	106	68
14	III/0218 - I	6. Silnice III. třídy	4600	600	4000	362	238	4296	554	3742	338	216	304	46	258	24	22
15	III/0218 - II	6. Silnice III. třídy	4200	540	3660	326	214	3914	498	3416	304	194	286	42	244	22	20
16	III/0218 - III	6. Silnice III. třídy	4200	540	3660	326	214	3914	498	3416	304	194	286	42	244	22	20
17	III/0218 - IV	6. Silnice III. třídy	4200	540	3660	326	214	3914	498	3416	304	194	286	42	244	22	20
18	SJEZD D6	1. Dálnice I. třídy	9600	1540	8060	592	948	8680	1298	7382	506	792	920	242	678	86	156
19	I/21	4. Silnice I. třídy	11200	1780	9420	676	1104	9996	1492	8504	568	924	1204	288	916	108	180
20	III/2149 (PIVOVARSKÁ) - I	6. Silnice III. třídy	12800	420	12380	338	82	11946	390	11556	316	74	854	30	824	22	8
21	III/2149 (PIVOVARSKÁ) - II	6. Silnice III. třídy	7600	420	7180	256	164	7012	388	6624	238	150	588	32	556	18	14
22	III/2144 (NA NÁVRŠÍ) - I	6. Silnice III. třídy	2000	100	1900	90	10	1882	94	1788	84	10	118	6	112	6	0
23	III/2149 (VRÁZOVA) - III	6. Silnice III. třídy	6600	420	6180	256	164	6066	388	5678	238	150	534	32	502	18	14
24	II/214 (NÍŽNĚTAGILSKÁ) - I	5. Silnice II. třídy	4600	760	3840	412	348	4052	724	3328	390	334	548	36	512	22	14
25	PIVOVARSKÁ	7. Místní komunikace	10200	300	9900	254	46	9326	274	9052	232	42	874	26	848	22	4
26	II/214 (NÍŽNĚTAGILSKÁ) - II	5. Silnice II. třídy	8000	1140	6860	668	472	7304	1076	6228	628	448	696	64	632	40	24
27	II/214 (KE HRBITOVU) - III	5. Silnice II. třídy	8400	1180	7220	696	484	7674	1112	6562	654	458	726	68	658	42	26
28	KARLOVARSKÁ	7. Místní komunikace	2000	100	1900	90	10	1832	92	1740	82	10	168	8	160	8	0
29	K HRADIŠTI	7. Místní komunikace	3800	480	3320	292	188	3380	440	2940	268	172	420	40	380	24	16
30	PRŮMYSLOVÝ PARK	7. Místní komunikace	3400	940	2460	498	442	2932	814	2118	432	382	468	126	342	66	60
31	III/21224	6. Silnice III. třídy	400	40	360	36	4	374	38	336	34	4	26	2	24	2	0
32	VJEZD STÁVAJÍCÍ	7. Místní komunikace	400	100	300	38	62	364	90	274	34	56	36	10	26	4	6
33	VJEZD 1	7. Místní komunikace	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
34	VJEZD 2	7. Místní komunikace	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
35	VJEZD 4	7. Místní komunikace	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
36	BEZEJMENNÁ - I	7. Místní komunikace	400	40	360	16	24	366	36	330	14	22	34	4	30	2	2
37	VJEZD 3	7. Místní komunikace	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
38	PŘEKLADIŠTĚ ŽST CHEB	7. Místní komunikace	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
39	BEZEJMENNÁ - II	7. Místní komunikace	2600	40	2560	36	4	2382	36	2346	32	4	218	4	214	4	0
40	III/0218 - V	6. Silnice III. třídy	4200	540	3660	326	214	3914	498	3416	304	194	286	42	244	22	20

VV NV OV LNV TNV

Podíl noční intenzity (22:00-6:00) z 24 h:

Charakter	0	0	0	0	0	0
OV	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
NV	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

Pozn.: Všechny údaje jsou ve výpočtových modelech zaokrouhlovány vždy směrem nahoru na celé 50, 10, 5 (dle typu údaje), což může způsobit drobné disproporce v intenzitách podél trasy.
Pozn.: V modelu nejsou započítány cesty vozidel MHD, které je nutné je k uváděné IAD připočíst (jsou uvedeny ve zprávě).

VV	Všechna vozidla
NV	Nákladní vozidla celkem z VV
OV	Osobní vozidla z VV
LNV	Lehká nákladní vozidla z VV
TNV	Těžká nákladní vozidla z VV

PŘÍLOHA 6.5 SOUČTOVÉ TABULKY - INTENZITY DOPRAVNÍCH PROUDŮ NA SÍTI 24HODINOVÉ A Z TOHO NOČNÍ VE VÝHLEDU 2029

Pozn.: Vytvořeno dle podkladu ŘSD a průzkumu ETC.

Tabulka 6.5A : Intenzity dopravních proudů pro rok 2029 - VÝHLED SE ZÁMĚREM

Komunikace			Intenzity automobil. dopravy											
Č.	Jméno	Charakter	24 hod				z toho denní 06:00-22:00				z toho noční 22:00-06:00			
1	DÁLNIČE D6 - I	1. Dálnice I. třídy	14000	3310	10690	694	2616	12472	2796	9676	588	2208	1528	514
2	DÁLNIČE D6 - II	1. Dálnice I. třídy	24200	3830	20370	1090	2740	21922	3322	18600	948	2374	2278	508
3	DÁLNIČE D6 - III	1. Dálnice I. třídy	22300	3200	19100	1178	2022	19768	2766	17002	1022	1744	2532	434
4	II/214 (AŠSKÁ)	5. Silnice II. třídy	16800	760	16040	578	182	15584	704	14880	538	166	1216	56
5	PRAŽSKÁ	7. Místní komunikace	6200	300	5900	254	46	5628	274	5354	232	42	572	26
6	II/606 (EVROPSKÁ) - I	5. Silnice II. třídy	16800	620	16180	528	92	15662	576	15086	492	84	1138	44
7	II/606 (EVROPSKÁ) - II	5. Silnice II. třídy	12400	420	11980	358	62	11540	390	11150	334	56	860	30
8	II/606 (PRAŽSKÁ) - I	5. Silnice II. třídy	13000	540	12460	450	90	11912	500	11412	418	82	1088	40
9	III/21226 (TRŠNICKÁ)	6. Silnice III. třídy	2400	380	2020	294	86	2216	352	1864	274	78	184	28
10	II/606 (PRAŽSKÁ) - II	5. Silnice II. třídy	11800	520	11280	430	90	10762	480	10282	398	82	1038	40
11	II/606 (PRAŽSKÁ) - III	5. Silnice II. třídy	13200	1320	11880	896	424	11780	1242	10538	838	404	1420	78
12	II/606 (PRAŽSKÁ) - IV	5. Silnice II. třídy	12000	1320	10680	890	430	10786	1242	9544	832	410	1214	78
13	II/606 (PRAŽSKÁ) - V	5. Silnice II. třídy	12800	1920	10880	1180	740	11568	1746	9822	1074	672	1232	174
14	III/0218 - I	6. Silnice III. třídy	5600	600	5000	362	238	4856	554	4302	338	216	744	46
15	III/0218 - II	6. Silnice III. třídy	5800	540	5260	326	214	4854	498	4356	304	194	946	42
16	III/0218 - III	6. Silnice III. třídy	6000	880	5120	326	554	5054	838	4216	304	534	946	42
17	III/0218 - IV	6. Silnice III. třídy	6400	1180	5220	406	774	5454	1138	4316	384	754	946	42
18	SJEZD D6	1. Dálnice I. třídy	11600	2180	9420	672	1508	10118	1938	8180	586	1352	1482	242
19	I/21	4. Silnice I. třídy	11400	1780	9620	676	1104	10096	1492	8604	568	924	1304	288
20	III/2149 (PIVOVARSKÁ) - I	6. Silnice III. třídy	12800	420	12380	338	82	11890	390	11500	316	74	910	30
21	III/2149 (PIVOVARSKÁ) - II	6. Silnice III. třídy	7800	420	7380	256	164	7156	388	6768	238	150	644	32
22	III/2144 (NA NÁVRŠÍ) - I	6. Silnice III. třídy	2000	100	1900	90	10	1882	94	1788	84	10	118	6
23	III/2149 (VRÁZOVA) - III	6. Silnice III. třídy	6800	420	6380	256	164	6210	388	5822	238	150	590	32
24	II/214 (NÍŽNĚTAGILSKÁ) - I	5. Silnice II. třídy	4600	760	3840	412	348	4030	724	3306	390	334	570	36
25	PIVOVARSKÁ	7. Místní komunikace	10400	300	10100	254	46	9470	274	9196	232	42	930	26
26	II/214 (NÍŽNĚTAGILSKÁ) - II	5. Silnice II. třídy	8200	1140	7060	668	472	7426	1076	6350	628	448	774	64
27	II/214 (KE HRBITOVU) - III	5. Silnice II. třídy	8600	1180	7420	696	484	7796	1112	6684	654	458	804	68
28	KARLOVARSKÁ	7. Místní komunikace	2000	100	1900	90	10	1832	92	1740	82	10	168	8
29	K HRADIŠTI	7. Místní komunikace	3800	480	3320	292	188	3380	440	2940	268	172	420	40
30	PRŮMYSLOVÝ PARK	7. Místní komunikace	3400	940	2460	498	442	2932	814	2118	432	382	468	126
31	III/21224	6. Silnice III. třídy	400	40	360	36	4	374	38	336	34	4	26	2
32	VJEZD STÁVAJÍCÍ	7. Místní komunikace	400	100	300	38	62	364	90	274	34	56	36	10
33	VJEZD 1	7. Místní komunikace	2500	0	2500	0	0	1400	0	1400	0	0	1100	0
34	VJEZD 2	7. Místní komunikace	340	340	0	0	340	340	340	0	0	340	0	0
35	VJEZD 4	7. Místní komunikace	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
36	BEZEJMENNÁ - I	7. Místní komunikace	700	340	360	96	244	666	336	330	94	242	34	4
37	VJEZD 3	7. Místní komunikace	300	300	0	80	220	300	300	0	80	220	0	0
38	PŘEKLADIŠTĚ ŽST CHEB	7. Místní komunikace	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
39	BEZEJMENNÁ - II	7. Místní komunikace	2600	40	2560	36	4	2382	36	2346	32	4	218	4
40	III/0218 - V	6. Silnice III. třídy	5200	540	4660	326	214	4474	498	3976	304	194	726	42

VV NV OV LNV TNV

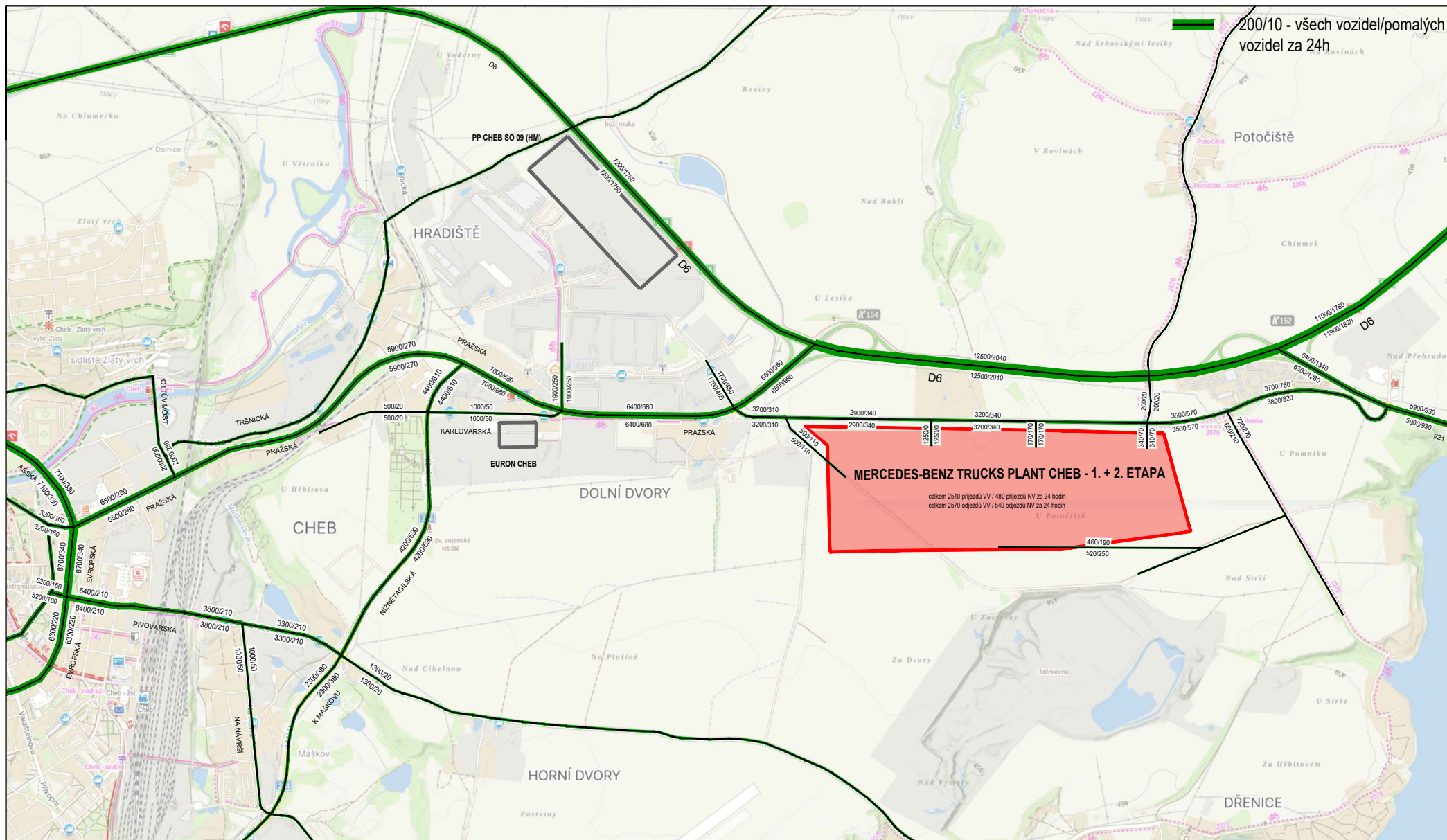
Podíl noční intenzity (22:00-6:00) z 24 h:

Charakter	0	0	0	0	0	0
OV	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
NV	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

Pozn.: Všechny údaje jsou ve výpočtových modelech zaokrouhlovány vždy směrem nahoru na celé 50, 10, 5 (dle typu údaje), což může způsobit drobné disproporce v intenzitách podél trasy.
Pozn.: V modelu nejsou započítány cesty vozidel MHD, které je nutné je k uváděné IAD připočíst (jsou uvedeny ve zprávě).

VV	Všechna vozidla
NV	Nákladní vozidla celkem z VV
OV	Osobní vozidla z VV
LNV	Lehká nákladní vozidla z VV
TNV	Těžká nákladní vozidla z VV

PŘÍLOHA 7: MODEL 4 - INTENZITY DOPRAVY – VÝHLED 2035 – ETAPA 1 + ETAPA 2



EUROPEAN TRANSPORTATION CONSULTANCY, s.r.o.

Dopravní koncepce a projekty dopravních staveb

Anny Letenské 34/7, 120 00 Praha 2, ČR
tel: (+420) 224 211 708 fax: (+420) 224 213 271
e-mail: etc@etc-transport.com www.etc-transport.com

Výkres:

MERCEDES-BENZ TRUCKS PLANT CHEB SCHÉMA INTENZIT - VÝHLED 2035 - SE ZÁMĚREM (ETAPA 1 + ETAPA 2), BEZ PŘEKLADIŠTĚ

Měřítko:

NTS

Datum:

04/2026

Výkres č.:

PŘÍLOHA 7.1

PŘÍLOHA 7.5 **SOUČTOVÉ TABULKY - INTENZITY DOPRAVNÍCH PROUDŮ NA SÍTI 24HODINOVÉ A Z TOHO NOČNÍ V ROCE 2035 (1. + 2. ETAPA), BEZ PŘEKLADIŠTĚ**

Pozn.: Vytvořeno dle podkladu ŘSD a průzkumu ETC.

Tabulka 7.5A : Intenzity dopravních proudů pro rok 2035 -VÝHLED SE ZÁMĚREM, BEZ PŘEKLADIŠTĚ

Komunikace			Intenzity automob. dopravy														
Č.	Jméno	Charakter	24 hod					z toho denní 06:00-22:00				z toho noční 22:00-06:00					
1	DÁLNIČE D6 - I	1. Dálnice I. třídy	14400	3530	10870	746	2784	12790	2988	9802	630	2358	1610	542	1068	116	426
2	DÁLNIČE D6 - II	1. Dálnice I. třídy	25000	4050	20950	1150	2900	22538	3520	19018	1000	2520	2462	530	1932	150	380
3	DÁLNIČE D6 - III	1. Dálnice I. třídy	23800	3600	20200	1288	2312	20846	3146	17700	1122	2024	2954	454	2500	166	288
4	II/214 (AŠSKÁ)	5. Silnice II. třídy	14200	660	13540	498	162	13216	610	12606	462	148	984	50	934	36	14
5	PRAŽSKÁ	7. Místní komunikace	6400	320	6080	272	48	5804	292	5512	248	44	596	28	568	24	4
6	II/606 (EVROPSKÁ) - I	5. Silnice II. třídy	17400	680	16720	582	98	16162	632	15530	542	90	1238	48	1190	40	8
7	II/606 (EVROPSKÁ) - II	5. Silnice II. třídy	12600	440	12160	378	62	11678	408	11270	352	56	922	32	890	26	6
8	II/606 (PRAŽSKÁ) - I	5. Silnice II. třídy	13000	560	12440	470	90	11858	518	11340	436	82	1142	42	1100	34	8
9	III/21226 (TRŠNICKÁ)	6. Silnice III. třídy	4000	460	3540	360	100	3596	426	3170	334	92	404	34	370	26	8
10	II/606 (PRAŽSKÁ) - II	5. Silnice II. třídy	11800	540	11260	452	88	10612	500	10112	420	80	1188	40	1148	32	8
11	II/606 (PRAŽSKÁ) - III	5. Silnice II. třídy	14000	1360	12640	930	430	12342	1280	11062	870	410	1658	80	1578	60	20
12	II/606 (PRAŽSKÁ) - IV	5. Silnice II. třídy	12800	1360	11440	924	436	11350	1280	10070	864	416	1450	80	1370	60	20
13	II/606 (PRAŽSKÁ) - V	5. Silnice II. třídy	13200	1960	11240	1214	746	11810	1784	10026	1106	678	1390	176	1214	108	68
14	III/0218 - I	6. Silnice III. třídy	6400	620	5780	376	244	5276	572	4704	350	222	1124	48	1076	26	22
15	III/0218 - II	6. Silnice III. třídy	6400	680	5720	362	318	5240	636	4604	338	298	1160	44	1116	24	20
16	III/0218 - III	6. Silnice III. třídy	7000	1140	5860	372	768	5792	1096	4696	348	748	1208	44	1164	24	20
17	III/0218 - IV	6. Silnice III. třídy	7500	1580	5920	482	1098	6244	1536	4708	458	1078	1256	44	1212	24	20
18	SJEZD D6	1. Dálnice I. třídy	12700	2620	10080	758	1862	10940	2362	8578	664	1698	1760	258	1502	94	164
19	I/21	4. Silnice I. třídy	11800	1860	9940	716	1144	10406	1556	8850	600	956	1394	304	1090	116	188
20	III/2149 (PIVOVARSKÁ) - I	6. Silnice III. třídy	12800	420	12380	338	82	11868	388	11480	314	74	932	32	900	24	8
21	III/2149 (PIVOVARSKÁ) - II	6. Silnice III. třídy	7600	420	7180	256	164	6936	388	6548	238	150	664	32	632	18	14
22	III/2144 (NA NÁVRŠÍ) - I	6. Silnice III. třídy	2000	100	1900	90	10	1882	94	1788	84	10	118	6	112	6	0
23	III/2149 (VRÁZOVA) - III	6. Silnice III. třídy	6600	420	6180	256	164	5990	388	5602	238	150	610	32	578	18	14
24	II/214 (NIŽNĚTAGILSKÁ) - I	5. Silnice II. třídy	4600	760	3840	410	350	4028	722	3306	386	336	572	38	534	24	14
25	PIVOVARSKÁ	7. Místní komunikace	10400	320	10080	272	48	9434	292	9142	248	44	966	28	938	24	4
26	II/214 (NIŽNĚTAGILSKÁ) - II	5. Silnice II. třídy	8400	1180	7220	698	482	7570	1112	6458	656	456	830	68	762	42	26
27	II/214 (KE HRBITOVU) - III	5. Silnice II. třídy	8800	1220	7580	726	494	7940	1150	6790	682	468	860	70	790	44	26
28	KARLOVARSKÁ	7. Místní komunikace	2000	100	1900	90	10	1832	92	1740	82	10	168	8	160	8	0
29	K HRADIŠTI	7. Místní komunikace	3800	500	3300	308	192	3378	458	2920	282	176	422	42	380	26	16
30	PRŮMYSLOVÝ PARK	7. Místní komunikace	3400	960	2440	516	444	2932	834	2098	450	384	468	126	342	66	60
31	III/21224	6. Silnice III. třídy	400	40	360	36	4	374	38	336	34	4	26	2	24	2	0
32	VJEZD STÁVAJÍCÍ	7. Místní komunikace	1000	220	780	58	162	764	210	554	54	156	236	10	226	4	6
33	VJEZD 1	7. Místní komunikace	2500	0	2500	0	0	1400	0	1400	0	0	1100	0	1100	0	0
34	VJEZD 2	7. Místní komunikace	340	340	0	0	340	340	340	0	0	340	0	0	0	0	0
35	VJEZD 4	7. Místní komunikace	680	140	540	30	110	440	140	300	30	110	240	0	240	0	0
36	BEZEJMENNÁ - I	7. Místní komunikace	1380	480	900	126	354	1106	476	630	124	352	274	4	270	2	2
37	VJEZD 3	7. Místní komunikace	980	440	540	110	330	740	440	300	110	330	240	0	240	0	0
38	PŘEKLADIŠTĚ ŽST CHEB	7. Místní komunikace	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
39	BEZEJMENNÁ - II	7. Místní komunikace	2600	40	2560	36	4	2382	36	2346	32	4	218	4	214	4	0
40	III/0218 - V	6. Silnice III. třídy	5800	680	5120	362	318	4860	636	4224	338	298	940	44	896	24	20

VV NV OV LNV TNV

Podíl noční intenzity (22:00-6:00) z 24 h:

Charakter	0	0	0	0	0	0
OV	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
NV	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

Pozn.: Všechny údaje jsou ve výpočtových modelech zaokrouhlovány vždy směrem nahoru na celé 50, 10, 5 (dle typu údaje), což může způsobit drobné disproporce v intenzitách podél trasy.
Pozn.: V modelu nejsou započítány cesty vozidel MHD, které je nutné je k uváděné IAD připočíst (jsou uvedeny ve zprávě).

VV	Všechna vozidla
NV	Nákladní vozidla celkem z VV
OV	Osobní vozidla z VV
LNV	Lehká nákladní vozidla z VV
TNV	Těžká nákladní vozidla z VV

PŘÍLOHA 7.6 **SOUČTOVÉ TABULKY - INTENZITY DOPRAVNÍCH PROUDŮ NA SÍTI 24HODINOVÉ A Z TOHO NOČNÍ V ROCE 2035 (1. + 2. ETAPA), VČETNĚ PŘEKLADIŠTĚ**

Pozn.: Vytvořeno dle podkladu ŘSD a průzkumu ETC.

Tabulka 7.6A : Intenzity dopravních proudů pro rok 2035 -VÝHLED SE ZÁMĚREM, VČETNĚ PŘEKLADIŠTĚ

Komunikace			Intenzity automobil. dopravy											
Č.	Jméno	Charakter	24 hod				z toho denní 06:00-22:00				z toho noční 22:00-06:00			
1	DÁLNIČE D6 - I	1. Dálnice I. třídy	14400	3470	10930	750	2720	12790	2928	9862	634	2294	1610	542
2	DÁLNIČE D6 - II	1. Dálnice I. třídy	25000	3990	21010	1154	2836	22538	3460	19078	1004	2456	2462	530
3	DÁLNIČE D6 - III	1. Dálnice I. třídy	23800	3560	20240	1284	2276	20846	3106	17740	1118	1988	2954	454
4	II/214 (AŠSKÁ)	5. Silnice II. třídy	14200	660	13540	498	162	13216	610	12606	462	148	984	50
5	PRAŽSKÁ	7. Místní komunikace	6400	320	6080	272	48	5804	292	5512	248	44	596	28
6	II/606 (EVROPSKÁ) - I	5. Silnice II. třídy	17400	680	16720	582	98	16162	632	15530	542	90	1238	48
7	II/606 (EVROPSKÁ) - II	5. Silnice II. třídy	12600	440	12160	378	62	11678	408	11270	352	56	922	32
8	II/606 (PRAŽSKÁ) - I	5. Silnice II. třídy	13000	560	12440	470	90	11858	518	11340	436	82	1142	42
9	III/21226 (TRŠNICKÁ)	6. Silnice III. třídy	4000	460	3540	360	100	3596	426	3170	334	92	404	34
10	II/606 (PRAŽSKÁ) - II	5. Silnice II. třídy	11800	540	11260	452	88	10612	500	10112	420	80	1188	40
11	II/606 (PRAŽSKÁ) - III	5. Silnice II. třídy	14000	1460	12540	930	530	12342	1380	10962	870	510	1658	80
12	II/606 (PRAŽSKÁ) - IV	5. Silnice II. třídy	12800	1460	11340	924	536	11350	1380	9970	864	516	1450	80
13	II/606 (PRAŽSKÁ) - V	5. Silnice II. třídy	13200	1960	11240	1214	746	11810	1784	10026	1106	678	1390	176
14	III/0218 - I	6. Silnice III. třídy	6400	720	5680	376	344	5276	672	4604	350	322	1124	48
15	III/0218 - II	6. Silnice III. třídy	6400	780	5620	362	418	5240	736	4504	338	398	1160	44
16	III/0218 - III	6. Silnice III. třídy	7000	1120	5880	372	748	5792	1076	4716	348	728	1208	44
17	III/0218 - IV	6. Silnice III. třídy	7400	1480	5920	482	998	6144	1436	4708	458	978	1256	44
18	SJEZD D6	1. Dálnice I. třídy	12700	2520	10180	758	1762	10940	2262	8678	664	1598	1760	258
19	I/21	4. Silnice I. třídy	11800	1860	9940	716	1144	10406	1556	8850	600	956	1394	304
20	III/2149 (PIVOVARSKÁ) - I	6. Silnice III. třídy	12800	420	12380	338	82	11868	388	11480	314	74	932	32
21	III/2149 (PIVOVARSKÁ) - II	6. Silnice III. třídy	7800	520	7280	256	264	7136	488	6648	238	250	664	32
22	III/2144 (NA NÁVRŠÍ) - I	6. Silnice III. třídy	2000	100	1900	90	10	1882	94	1788	84	10	118	6
23	III/2149 (VRÁZOVA) - III	6. Silnice III. třídy	6800	520	6280	256	264	6190	488	5702	238	250	610	32
24	II/214 (NÍŽNĚTAGILSKÁ) - I	5. Silnice II. třídy	4600	760	3840	410	350	4028	722	3306	386	336	572	38
25	PIVOVARSKÁ	7. Místní komunikace	10400	320	10080	272	48	9434	292	9142	248	44	966	28
26	II/214 (NÍŽNĚTAGILSKÁ) - II	5. Silnice II. třídy	8400	1280	7120	698	582	7570	1212	6358	656	556	830	68
27	II/214 (KE HRBITOVU) - III	5. Silnice II. třídy	9000	1320	7680	726	594	8140	1250	6890	682	568	860	70
28	KARLOVARSKÁ	7. Místní komunikace	2000	100	1900	90	10	1832	92	1740	82	10	168	8
29	K HRADIŠTI	7. Místní komunikace	3800	500	3300	308	192	3378	458	2920	282	176	422	42
30	PRŮMYSLOVÝ PARK	7. Místní komunikace	3400	960	2440	516	444	2932	834	2098	450	384	468	126
31	III/21224	6. Silnice III. třídy	400	40	360	36	4	374	38	336	34	4	26	2
32	VJEZD STÁVAJÍCÍ	7. Místní komunikace	1000	220	780	58	162	764	210	554	54	156	236	10
33	VJEZD 1	7. Místní komunikace	2500	0	2500	0	0	1400	0	1400	0	0	1100	0
34	VJEZD 2	7. Místní komunikace	340	340	0	0	340	340	340	0	0	340	0	0
35	VJEZD 4	7. Místní komunikace	680	140	540	30	110	440	140	300	30	110	240	0
36	BEZEJMENNÁ - I	7. Místní komunikace	1380	480	900	126	354	1106	476	630	124	352	274	4
37	VJEZD 3	7. Místní komunikace	980	440	540	110	330	740	440	300	110	330	240	0
38	PŘEKLADIŠTĚ ŽST CHEB	7. Místní komunikace	100	100	0	0	100	100	100	0	0	100	0	0
39	BEZEJMENNÁ - II	7. Místní komunikace	2600	40	2560	36	4	2382	36	2346	32	4	218	4
40	III/0218 - V	6. Silnice III. třídy	6000	780	5220	362	418	5060	736	4324	338	398	940	44

VV NV OV LNV TNV

Podíl noční intenzity (22:00-6:00) z 24 h:

Charakter	0	0	0	0	0	0
OV	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
NV	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

Pozn.: Všechny údaje jsou ve výpočtových modelech zaokrouhlovány vždy směrem nahoru na celé 50, 10, 5 (dle typu údaje), což může způsobit drobné disproporce v intenzitách podél trasy.
Pozn.: V modelu nejsou započítány cesty vozidel MHD, které je nutné je k uváděné IAD připočíst (jsou uvedeny ve zprávě).

VV	Všechna vozidla
NV	Nákladní vozidla celkem z VV
OV	Osobní vozidla z VV
LNV	Lehká nákladní vozidla z VV
TNV	Těžká nákladní vozidla z VV

PŘÍLOHA 8: KAPACITNÍ POSOUZENÍ PŘÍJEZDOVÁ ŠPIČKA

[VIDEO ZDE](#)



PŘÍLOHA 8: KAPACITNÍ POSOUZENÍ ODJEZDOVÁ ŠPIČKA

[VIDEO ZDE](#)

