

6 Technicko- ekonomické hodnocení variant

Technicko-ekonomické hodnocení scénářů a variant je provedeno zjednodušeně, s ohledem na různorodost podkladů, které byly k dispozici pro zpracovatele této studie. Zpracovatelský tým zvolil hodnocení variant tak, aby hodnocení pomocí multikriteriální analýzy vycházelo z podkladů, které jsou k dispozici pro všechny varianty. Pro technicko-ekonomické posouzení jde tedy o délku komunikace, šířkové uspořádání, směrové vedení komunikace, vrstevnicový podklad a z toho vyplývající zábory pozemků a demolice objektů.

Do technicko-ekonomického hodnocení vstupují následující kritéria:

Ekonomické hodnocení:

- zábory – vyčíslené v Kč (CÚ 2006),
- demolice – vyčíslené v Kč (CÚ 2006),
- stavební náklady – odhad nebo přepočít z původní dokumentace na CÚ 2006.

Technické hodnocení:

- směrové poměry – hodnoceno relativně,
- dopravní závady – hodnoceno relativně,
- estetika návrhu – hodnoceno relativně.

V konečném hodnocení tohoto kritéria jsou varianty obodovány z hledisek relativně hodnocených technických kritérií odděleně od hodnocení ekonomických kritérií. Ekonomická kritéria, resp. určité vyjádření stavebních a části investičních nákladů je posouzeno z hlediska poměrů intenzita/cena, kde intenzita vyjadřuje maximální možný počet vozidel, které převede nová stopa komunikace ze stávající silniční sítě. U scénáře 0 je pak tato intenzita uvedena pouze informativně.

Po finálním bodování jsou varianty seřazeny od nejvhodnější po nejméně vhodnou z hlediska technicko- ekonomické analýzy.

6.1 Ekonomické hodnocení

6.1.1 Zábory

Prvním hodnotícím bodem ekonomického posouzení variant je vyčíslení výkupů pozemků pro vybudování komunikace. Odhad nákladů byl proveden rozdílně pro intravilánové pozemky a pro pozemky extravilánové.

Pozemky ve městě byly ohodnoceny střední hodnotou 1 200,- Kč/m², pozemky vně města pak hodnotou 300 Kč/m².

Nejvyšší investiční náročnost na výkupy pozemků vykazuje varianta „J“ ze scénáře 2.

6.1.2 Demolice

Dalším bodem ekonomického posouzení variant je přibližné vyčíslení demolic stavebních objektů a jejich nahrazení. Vzhledem k chybějícímu podrobnému zaměření demolovaných objektů, byly jejich rozměry odhadnuty kubaturou 1000 m³.

Jednotková cena na demolici je pak 150 Kč/ m³. Náročnost na vybudování náhrady objektu byla pak vyčíslena hodnotou 3000 Kč/m³.

Nejvyšší investiční náročnost na demolice a náhradu stavebních objektů vykazuje varianta „K“ ze scénáře 2.

6.1.3 Stavební náklady

Odhad stavebních nákladů byl proveden na základě zkušeností zpracovatelské firmy s projektováním podobných liniových staveb. Náklady byly stanoveny v několika úrovních:

- extravilánová komunikace: S11,5/90: 80mil. Kč/km,
- intravilánová komunikace: MS2 13/8/50: 100 mil. Kč/km,
- intravilánová komunikace: MS2 20/7,5/50: 105 mil. Kč/km.

Dále byla zohledněny zcela evidentní nutné návrhy úpravu prostorového řešení trasy navýšením ceny stavebního díla. Nejvyšší stavební náklady byly vyčísleny ve variantě „I“ ze scénáře 2.

6.1.4 Souhrn ekonomického hodnocení

V následující tabulce č 6.1 – Ekonomické hodnocení jsou vyčíslena jednotlivá hodnotící kritéria ekonomického hodnocení. Jak bylo uvedeno výše, jednotlivé položky (demolice, zábory a stavební náklady) byly sečteny (sloupec „Náklady“). Tento souhrn byl vydělen hodnotou „Maximální intenzity v roce 2015“. Toto číslo, vyjadřuje jakýsi poměrný koeficient nákladů na převedení jednoho automobilu ze stávající sítě. Tato hodnota byla vyčíslena ve sloupci „Poměr náklady / intenzita“. Čím je tento koeficient menší, tím se stává nová komunikace ekonomicky výhodnější. Výhodnost variant byla vyjádřena v posledním sloupci tabulky „Body dle ekonomického hodnocení“. Toto bodování bylo následně převedeno do souhrnné tabulky č 6.3 - Technicko-ekonomické posouzení variant.

Tabulka 6.1 Ekonomické hodnocení (CÚ 2006)

| Stavba | Scénář | Varianta | Popis úseků | Délka úprav (km) | Maximální intenzita v roce 2015 (voz/24hod) | Zábor (m ²) | Zábor (tis. Kč) | Demolice (m ³) | Demolice (tis. Kč) | Stavební náklady (tis. Kč) | Náklady (tis. Kč) | Poměr náklady / intenzita | Body dle ekonomického hodnocení | | |
|----------------------------|-------------------|----------|--|---|---|-------------------------|-----------------|----------------------------|--------------------|----------------------------|-------------------|---------------------------|---------------------------------|-------|----|
| Přeložky silnic I/9 a I/16 | Scénář 0 | 0 | REFERENČNÍ STAV | 0 | 21490 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,00 | 19 | | |
| | Scénář 1A | A | Nová Cukrovarská – DÚR -> Průtah I/9 a I/16 -> Průtah I/9 a I/16-VAR (IA) -> Průtah I/9 a I/16-VAR I | | 6,371 | 18650 | 93300 | 111 960 | 5000 | 15 750 | 637 100 | 764 810 | 41,01 | 11 | |
| | | B | Nová Cukrovarská – DÚR -> Průtah I/9 a I/16 -> Průtah I/9 a I/16-VAR (IB) -> Průtah I/9 a I/16-VAR I | | 6,374 | 18650 | 91920 | 110 304 | 5000 | 15 750 | 637 400 | 763 454 | 40,94 | 12 | |
| | | C | Nová Cukrovarská – DÚR -> Průtah I/9 a I/16 -> Průtah I/9 a I/16-VAR (IC) -> Průtah I/9 a I/16-VAR I | | 6,025 | 18650 | 87120 | 104 544 | 3000 | 9 450 | 602 500 | 716 494 | 38,42 | 14 | |
| | | D | Nová Cukrovarská – DÚR -> Průtah I/9 a I/16 -> Průtah I/9 a I/16-VAR II -> Průtah I/9 a I/16-VAR II + část úseku 4, Průtah I/9 a I/16-VAR I | | 6,008 | 18650 | 90420 | 108 504 | 5000 | 15 750 | 600 800 | 725 054 | 38,88 | 13 | |
| | | E | Nová Cukrovarská -> Průtah I/9 a I/16 -> Průtah I/9 a I/16-VAR (IA) -> Průtah I/9 a I/16-VAR I | | 6,227 | 18650 | 91420 | 109 704 | 1000 | 3 150 | 560 430 | 673 284 | 36,10 | 16 | |
| | | F | Nová Cukrovarská -> Průtah I/9 a I/16 -> Průtah I/9 a I/16-VAR (IB) -> Průtah I/9 a I/16-VAR I | | 6,23 | 18650 | 92420 | 110 904 | 5000 | 15 750 | 560 700 | 687 354 | 36,86 | 15 | |
| | | G | Nová Cukrovarská -> Průtah I/9 a I/16 -> Průtah I/9 a I/16-VAR (IC) -> Průtah I/9 a I/16-VAR I | | 5,881 | 18650 | 91420 | 109 704 | 3000 | 9 450 | 529 290 | 648 444 | 34,77 | 17 | |
| | | H | Nová Cukrovarská -> Průtah I/9 a I/16 -> Průtah I/9 a I/16-VAR II -> Průtah I/9 a I/16-VAR II + část úseku 4, Průtah I/9 a I/16-VAR I | | 5,864 | 18650 | 77300 | 92 760 | 5000 | 15 750 | 527 760 | 636 270 | 34,12 | 18 | |
| | Scénář 2 | I | Spojení I/9 a I/16 – NEVARIANTNÍ -> Spojení I/9 a I/16 – VAR 1 -> Spojení I/9 a I/16 – NEVARIANTNÍ -> Průtah I/9 a I/16-VAR (IA) (část úseku 3) -> Průtah I/9 a I/16-VAR I | | 13,364 | 20520 | 179360 | 134 520 | 1000 | 3 150 | 1 135 940 | 1 273 610 | 62,07 | 1 | |
| | | J | Spojení I/9 a I/16 – NEVARIANTNÍ -> Spojení I/9 a I/16 – VAR 2 -> Spojení I/9 a I/16 – NEVARIANTNÍ -> Průtah I/9 a I/16-VAR (IA) -> Průtah I/9 a I/16-VAR I | | 12,832 | 20520 | 180500 | 135 375 | 1000 | 3 150 | 1 090 720 | 1 229 245 | 59,90 | 3 | |
| | | K | Spojení I/9 a I/16 – VAR 3 | | 7,223 | 16910 | 122600 | 91 950 | 7000 | 22 050 | 922 300 | 1 036 300 | 61,28 | 2 | |
| | Scénář 3 | 3A | L | OBCHVAT I/16 – VAR. VÚC-1 -> OBCHVAT I/16 – VAR IIA (část) -> OBCHVAT I/16 – VAR IIB -> OBCHVAT I/16 – VAR IA (část) -> Průtah I/9 a I/16-VAR I (část úseku 4) | | 9,587 | 18430 | 176320 | 88 160 | 0 | 0 | 814 895 | 903 055 | 49,00 | 10 |
| | | 3B | M | OBCHVAT I/16 – VAR. VÚC-2 -> Spojení I/9 a I/16 – NEVARIANTNÍ -> Průtah I/9 a I/16-VAR (IA) (část úseku 3) -> Průtah I/9 a I/16-VAR | | 11,667 | 18430 | 174640 | 87 320 | 1000 | 3 150 | 991 695 | 1 082 165 | 58,72 | 5 |
| | | 3A | N | OBCHVAT I/16- VAVŘINEČ -> OBCHVAT I/16 -> OBCHVAT I/16 – VAR. IA -> OBCHVAT I/16 -> Průtah I/9 a I/16-VAR I (část úseku 4) | | 11,395 | 18430 | 127940 | 63 970 | 2000 | 6 300 | 968 575 | 1 038 845 | 56,37 | 7 |
| | | | O | OBCHVAT I/16- VAVŘINEČ -> OBCHVAT I/16 -> OBCHVAT I/16 – VAR. IIA -> OBCHVAT I/16 -> Průtah I/9 a I/16-VAR I (část úseku 4) | | 11,118 | 18430 | 183360 | 91 680 | 0 | 0 | 945 030 | 1 036 710 | 56,25 | 9 |
| | | 3B | P | OBCHVAT I/16- VAVŘINEČ -> OBCHVAT I/16 -> OBCHVAT I/16 – VAR. IA (část) -> OBCHVAT I/16 – VAR. IC -> Průtah I/9 a I/16-VAR (IA) (část úseku 3) -> Průtah I/9 a I/16-VAR I | | 11,66 | 18430 | 189980 | 94 990 | 1000 | 3 150 | 991 100 | 1 089 240 | 59,10 | 4 |
| | | 3A | Q | OBCHVAT I/16- VAVŘINEČ -> OBCHVAT I/16 -> OBCHVAT I/16 – VAR. IA (část) -> OBCHVAT I/16 – VAR. IB -> OBCHVAT I/16 – VAR. IIA (část) -> OBCHVAT I/16 -> Průtah I/9 a I/16-VAR I (část úseku 4) | | 11,156 | 18430 | 180620 | 90 310 | 0 | 0 | 948 260 | 1 038 570 | 56,35 | 8 |
| R | | | OBCHVAT I/16- VAVŘINEČ -> OBCHVAT I/16 -> OBCHVAT I/16 – VAR. IIA (část) -> OBCHVAT I/16 – VAR. IIB -> OBCHVAT I/16 – VAR. IA (část) -> OBCHVAT I/16 -> Průtah I/9 a I/16-VAR I (část úseku 4) | | 11,475 | 18430 | 184340 | 92 170 | 2000 | 6 300 | 975 375 | 1 073 845 | 58,27 | 6 | |
| Přeložka II/273 | Scénář 0 | - | referenční stav (r.2006) - bez stavebních úprav do r 2030 | 0 | 5990 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,00 | 2 | | |
| | Scénář 1 - II/273 | - | realizace stavby "Nová Kokořínská" (podmíněna existencí průtahu) | 2,559 | 4210 | 38385 | 34 547 | 0 | 0 | 179 130 | 213 677 | 50,75 | 1 | | |
| Napojení přístavu | Scénář 0 | - | referenční stav (r.2006) - bez stavebních úprav do r 2030 | 0 | 1650 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,00 | 2 | | |
| | Scénář 1-přístav | - | realizace stavby "Napojení přístavu Mělník" dle studie fy. Cityplan | 0,723 | 1640 | 11820 | 14 184 | 0 | 0 | 68 685 | 82 869 | 50,53 | 1 | | |

6.2 Technické hodnocení

6.2.1 Směrové poměry

První hodnotícím bodem technického posouzení variant je posouzení návrhů z hlediska směrových poměrů. Toto kritérium bylo hodnoceno relativně. Bylo hodnoceno směrové vedení stopy dotčených komunikací v rámci následujících atributů – přibližná **velikost směrových oblouků** vzhledem k návrhové rychlosti (extravilán 80 km/hod, intravilán 50 km/hod), **délky přímých úseků** a **vzdálenost navazujících stejnosměrných oblouků**.

Poloměry směrových oblouků byly hodnoceny na základě „tabulky 12 – Nejmenší dovolené poloměry směrových kružnicových oblouků ve vztahu k uvažované rychlosti a dostřednému sklonu“ a „obrázku 5 – Velikost poloměru směrového oblouku v závislosti na délce předcházející přímé“ z ČSN 73 6101.

Jednotlivé návrhy byly seřazeny od nejvhodněji navržených komunikací po méně vhodné, přičemž nejlepší návrh získává 1 bod, nejhorší 19.

6.2.2 Dopravní závady

Toto kritérium je opět hodnoceno relativně. Variantě jsou přiděleny záporné body za dopravní závady, které jsou navrženy na nové komunikaci a za dopravní závady, které na území města Mělníka zůstanou po provedení kompletní varianty přeložky stávající komunikace. Sledováno bylo tedy jednak odstraňování stávajících závad samotným konkrétním řešením bez jiného vnějšího zásahu do silniční sítě a v návrhu pak dalšími atributy. Mezi ně lze zařadit úhly křížení se stávajícími komunikacemi, vzdálenosti železničních přejezdů od křižovatek a další dopravní závady, které zpracovatel předpokládá jako obtížně odstranitelné v podrobnějších stupních dokumentace.

Jednotlivé návrhy byly jako v předchozím bodě seřazeny od nejvhodněji navržených komunikací po méně vhodné a obodovány stejným způsobem.

6.2.3 Estetika návrhu komunikace

Podkladem pro toto hodnocení je vrstevnicový plán a z něj vyplývající odhad prostorového řešení trasy s ohledem na doporučení dle ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic, přílohy M – Příklady prostorového řešení trasy. Nově navržená komunikace má působit plynulým dojmem a těleso komunikace by mělo být co nejdokonaleji včleněno do krajiny.

Jednotlivé návrhy pak byly opět seřazeny od nejvhodněji navržených komunikací po méně vhodné a obodovány stejným způsobem.

6.2.4 Souhrn technického hodnocení

V následující tabulce č 6.2 – Technické hodnocení jsou vyčíslena jednotlivá hodnotící kritéria technického hodnocení. Jednotlivé položky (směrové vedení, estetika návrhu a dopravní závady) byly sečteny do sloupce „Celkem záporných bodů“. Kvalita technického návrhu variant byla vyjádřena v posledním sloupci tabulky „Body dle technického hodnocení“. Toto bodování bylo následně převedeno do souhrnné tabulky č 6.3 Technicko-ekonomické posouzení variant.

Tabulka 6.2 Technické hodnocení

| Stavba | Scénář | Varianta | Popis úseků | Směrové poměry | Dopravní závady | Estetika komunikace | Celkem záporných bodů | Bodování dle technického hodnocení | | |
|----------------------------|------------------|-------------------|--|--|-----------------|---------------------|-----------------------|------------------------------------|----|----|
| Přeložky silnic I/9 a I/16 | Scénář 0 | 0 | REFERENČNÍ STAV | | 18 | 19 | 18 | 55 | 2 | |
| | Scénář 1A | A | Nová Cukrovarská – DÚR -> Průtah I/9 a I/16 -> Průtah I/9 a I/16-VAR (IA) -> Průtah I/9 a I/16-VAR I | | 11 | 4 | 4 | 19 | 16 | |
| | | B | Nová Cukrovarská – DÚR -> Průtah I/9 a I/16 -> Průtah I/9 a I/16-VAR (IB) -> Průtah I/9 a I/16-VAR I | | 13 | 5 | 9 | 27 | 10 | |
| | | C | Nová Cukrovarská – DÚR -> Průtah I/9 a I/16 -> Průtah I/9 a I/16-VAR (IC) -> Průtah I/9 a I/16-VAR I | | 12 | 6 | 10 | 28 | 8 | |
| | | D | Nová Cukrovarská – DÚR -> Průtah I/9 a I/16 -> Průtah I/9 a I/16-VAR II -> Průtah I/9 a I/16-VAR II + část úseku 4, Průtah I/9 a I/16- VAR I | | 6 | 4 | 2 | 12 | 18 | |
| | | E | Nová Cukrovarská -> Průtah I/9 a I/16 -> Průtah I/9 a I/16-VAR (IA) -> Průtah I/9 a I/16-VAR I | | 10 | 4 | 3 | 17 | 17 | |
| | | F | Nová Cukrovarská -> Průtah I/9 a I/16 -> Průtah I/9 a I/16-VAR (IB) -> Průtah I/9 a I/16-VAR I | | 12 | 5 | 9 | 26 | 12 | |
| | | G | Nová Cukrovarská -> Průtah I/9 a I/16 -> Průtah I/9 a I/16-VAR (IC) -> Průtah I/9 a I/16-VAR I | | 11 | 6 | 10 | 27 | 10 | |
| | | H | Nová Cukrovarská -> Průtah I/9 a I/16 -> Průtah I/9 a I/16-VAR II -> Průtah I/9 a I/16-VAR II + část úseku 4, Průtah I/9 a I/16- VAR I | | 5 | 4 | 1 | 10 | 19 | |
| | Scénář 2 | I | Spojení I/9 a I/16 – NEVARIANTNÍ -> Spojení I/9 a I/16 – VAR 1 -> Spojení I/9 a I/16 – NEVARIANTNÍ -> Průtah I/9 a I/16-VAR (IA) (část úseku 3) -> Průtah I/9 a I/16-VAR I | | 15 | 1 | 12 | 28 | 8 | |
| | | J | Spojení I/9 a I/16 – NEVARIANTNÍ -> Spojení I/9 a I/16 – VAR 2 -> Spojení I/9 a I/16 – NEVARIANTNÍ -> Průtah I/9 a I/16-VAR (IA) -> Průtah I/9 a I/16-VAR I | | 14 | 1 | 8 | 23 | 15 | |
| | | K | Spojení I/9 a I/16 – VAR 3 | | 19 | 18 | 19 | 56 | 1 | |
| | Scénář 3 | 3A | L | OBCHVAT I/16 – VAR. VÚC-1 -> OBCHVAT I/16 – VAR IIA (část) -> OBCHVAT I/16 – VAR IIB -> OBCHVAT I/16 – VAR IA (část) -> Průtah I/9 a I/16-VAR I (část úseku 4) | | 6 | 17 | 12 | 35 | 5 |
| | | | M | OBCHVAT I/16 – VAR. VÚC-2 -> Spojení I/9 a I/16 – NEVARIANTNÍ -> Průtah I/9 a I/16-VAR (IA) (část úseku 3) -> Průtah I/9 a I/16-VAR | | 5 | 8 | 12 | 25 | 13 |
| | | 3A | N | OBCHVAT I/16- VAVŘINEČ -> OBCHVAT I/16 -> OBCHVAT I/16 – VAR. IA -> OBCHVAT I/16 -> Průtah I/9 a I/16-VAR I (část úseku 4) | | 2 | 12 | 11 | 25 | 13 |
| | | | O | OBCHVAT I/16- VAVŘINEČ -> OBCHVAT I/16 -> OBCHVAT I/16 – VAR. IIA -> OBCHVAT I/16 -> Průtah I/9 a I/16-VAR I (část úseku 4) | | 7 | 15 | 10 | 32 | 7 |
| | | 3B | P | OBCHVAT I/16- VAVŘINEČ -> OBCHVAT I/16 -> OBCHVAT I/16 – VAR. IA (část) -> OBCHVAT I/16 – VAR. IC -> Průtah I/9 a I/16-VAR (IA) (část úseku 3) -> Průtah I/9 a I/16-VAR I | | 17 | 7 | 13 | 37 | 5 |
| | | 3A | Q | OBCHVAT I/16- VAVŘINEČ -> OBCHVAT I/16 -> OBCHVAT I/16 – VAR. IA (část) -> OBCHVAT I/16 – VAR. IB -> OBCHVAT I/16 – VAR. IIA (část) -> OBCHVAT I/16 -> Průtah I/9 a I/16-VAR I (část úseku 4) | | 13 | 16 | 14 | 43 | 4 |
| | | | R | OBCHVAT I/16- VAVŘINEČ -> OBCHVAT I/16 -> OBCHVAT I/16 – VAR. IIA (část) -> OBCHVAT I/16 – VAR. IIB -> OBCHVAT I/16 – VAR. IA (část) -> OBCHVAT I/16 -> Průtah I/9 a I/16-VAR I (část úseku 4) | | 16 | 13 | 17 | 46 | 3 |
| | Přeložka II/273 | Scénář 0 | - | referenční stav (r.2006) - bez stavebních úprav do r 2030 | | 2 | 2 | 2 | 6 | 1 |
| | | Scénář 1 - II/273 | - | realizace stavby "Nová Kokořínská" (podmíněna existencí průtahu) | | 1 | 1 | 1 | 3 | 2 |
| Napojení přístavu | Scénář 0 | - | referenční stav (r.2006) - bez stavebních úprav do r 2030 | | 2 | 2 | 2 | 6 | 1 | |
| | Scénář 1-přístav | - | realizace stavby "Napojení přístavu Mělník" dle studie fy. Cityplan | | 2 | 1 | 1 | 4 | 2 | |

6.3 Výsledky technicko-ekonomického hodnocení

Výsledky technicko-ekonomického hodnocení byly souhrnně převedeny do tabulky č. 6.3 - Technicko-ekonomické posouzení variant. Tato tabulka je, jak bylo již výše uvedeno, součtovou tabulkou ekonomického a technického hodnocení.

Pořadí variant dle tohoto kritéria je uvedeno v posledním sloupci. Jako nejvhodnější varianta se z tohoto pohledu jeví **varianta H** (Nová Cukrovarská -> Průtah I/9 a I/16 -> Průtah I/9 a I/16-VAR II -> Průtah I/9 a I/16-VAR II + část úseku 4, Průtah I/9 a I/16- VAR I), která je vykreslena v **příloze 2.12** a následujícím obrázku 6.1. Jedná se o variantu scénáře 1, která prochází areálem cukrovaru a dále pak ve stopě přes lokalitu Neuberk.



Přeložka silnice II/273 se nejeví se z hlediska ekonomického hodnocení příliš přínosná ve srovnání se stávajícím stavem. Tato skutečnost je způsobena zejména nutnou investicí na vybudování přeložky. Z hlediska technického hodnocení byla přeložka z důvodu své návaznosti na stavbu „průtahu“ hodnocena velmi kladně s ohledem na odstranění významné dopravní závady. V celkovém posouzení (kombinace obou hodnocení – viz tabulka 6.3 Technicko-ekonomické hodnocení) se přeložka silnice II/273 na základě hodnotících kritérií nejeví ani nevhodně, ani přínosně. To je dáno kombinací obou hodnocení (investiční náročnost v hodnocení ubírá body přeložce, technický návrh naopak). Prioritním přínosem přeložky je odstranění dopravní závady. Hledisko bezpečnosti dopravy by zde mělo výrazně převyšovat hledisko ekonomické.

Technicko-ekonomické hodnocení přeložky **Napojení přístavu** má stejný charakter jako hodnocení přeložky silnice II/273. Podobně jako u hodnocení přeložky silnice II/273, nelze stavět investiční náročnost stavby (která hodnotící body v souvislosti s investicí ubírá) oproti technickému řešení (které závady odstraní a tudíž body přidává). Výsledkem je stav, kdy obě hodnocení mají stejnou váhu, a proto celkové hodnocení nemá jednoznačný výsledek. Přínosem nového napojení bude odstranění dopravních závad, a proto hledisko bezpečnosti a plynulosti dopravy výrazně převyšuje hledisko ekonomické.

Tabulka 6.3 Technicko- ekonomické posouzení variant

| Stavba | Scénář | Varianta | Popis úseků | Ekonomické posouzení | Technické posouzení | SUMA | Pořadí variant | | | |
|----------------------------|------------------|-----------|--|--|---------------------|------|----------------|----|----|----|
| Přeložky silnic I/9 a I/16 | Scénář 0 | 0 | REFERENČNÍ STAV | | | 19 | 2 | 21 | 9 | |
| | | Scénář 1A | A | Nová Cukrovarská – DÚR -> Průtah I/9 a I/16 -> Průtah I/9 a I/16-VAR (IA) -> Průtah I/9 a I/16-VAR I | | | 11 | 16 | 27 | 4 |
| | | | B | Nová Cukrovarská – DÚR -> Průtah I/9 a I/16 -> Průtah I/9 a I/16-VAR (IB) -> Průtah I/9 a I/16-VAR I | | | 12 | 10 | 22 | 7 |
| | | | C | Nová Cukrovarská – DÚR -> Průtah I/9 a I/16 -> Průtah I/9 a I/16-VAR (IC) -> Průtah I/9 a I/16-VAR I | | | 14 | 8 | 22 | 7 |
| | | | D | Nová Cukrovarská – DÚR -> Průtah I/9 a I/16 -> Průtah I/9 a I/16-VAR II -> Průtah I/9 a I/16-VAR II + část úseku 4, Průtah I/9 a I/16- VAR I | | | 13 | 18 | 31 | 3 |
| | | | E | Nová Cukrovarská -> Průtah I/9 a I/16 -> Průtah I/9 a I/16-VAR (IA) -> Průtah I/9 a I/16-VAR I | | | 16 | 17 | 33 | 2 |
| | | | F | Nová Cukrovarská -> Průtah I/9 a I/16 -> Průtah I/9 a I/16-VAR (IB) -> Průtah I/9 a I/16-VAR I | | | 15 | 12 | 27 | 4 |
| | | | G | Nová Cukrovarská -> Průtah I/9 a I/16 -> Průtah I/9 a I/16-VAR (IC) -> Průtah I/9 a I/16-VAR I | | | 17 | 10 | 27 | 4 |
| | | | H | Nová Cukrovarská -> Průtah I/9 a I/16 -> Průtah I/9 a I/16-VAR II -> Průtah I/9 a I/16-VAR II + část úseku 4, Průtah I/9 a I/16- VAR I | | | 18 | 19 | 37 | 1 |
| | Scénář 2 | I | Spojení I/9 a I/16 – NEVARIANTNÍ -> Spojení I/9 a I/16 – VAR 1 -> Spojení I/9 a I/16 – NEVARIANTNÍ -> Průtah I/9 a I/16-VAR (IA) (část úseku 3) -> Průtah I/9 a I/16-VAR I | | | 1 | 8 | 9 | 16 | |
| | | J | Spojení I/9 a I/16 – NEVARIANTNÍ -> Spojení I/9 a I/16 – VAR 2 -> Spojení I/9 a I/16 – NEVARIANTNÍ -> Průtah I/9 a I/16-VAR (IA) -> Průtah I/9 a I/16-VAR I | | | 3 | 15 | 18 | 11 | |
| | | K | Spojení I/9 a I/16 – VAR 3 | | | 2 | 1 | 3 | 19 | |
| | Scénář 3 | 3A | L | OBCHVAT I/16 – VAR. VÚC-1 -> OBCHVAT I/16 – VAR IIA (část) -> OBCHVAT I/16 – VAR IIB -> OBCHVAT I/16 – VAR IA (část) -> Průtah I/9 a I/16-VAR I (část úseku 4) | | | 10 | 5 | 15 | 13 |
| | | | M | OBCHVAT I/16 – VAR. VÚC-2 -> Spojení I/9 a I/16 – NEVARIANTNÍ -> Průtah I/9 a I/16-VAR (IA) (část úseku 3) -> Průtah I/9 a I/16-VAR | | | 5 | 13 | 18 | 11 |
| | | 3A | N | OBCHVAT I/16- VAVŘINEČ -> OBCHVAT I/16 -> OBCHVAT I/16 – VAR. IA -> OBCHVAT I/16 -> Průtah I/9 a I/16-VAR I (část úseku 4) | | | 7 | 13 | 20 | 10 |
| | | | O | OBCHVAT I/16- VAVŘINEČ -> OBCHVAT I/16 -> OBCHVAT I/16 – VAR. IIA -> OBCHVAT I/16 -> Průtah I/9 a I/16-VAR I (část úseku 4) | | | 9 | 7 | 16 | 13 |
| | | 3B | P | OBCHVAT I/16- VAVŘINEČ -> OBCHVAT I/16 -> OBCHVAT I/16 – VAR. IA (část) -> OBCHVAT I/16 – VAR. IC -> Průtah I/9 a I/16-VAR (IA) (část úseku 3) -> Průtah I/9 a I/16-VAR I | | | 4 | 5 | 9 | 16 |
| | | 3A | Q | OBCHVAT I/16- VAVŘINEČ -> OBCHVAT I/16 -> OBCHVAT I/16 – VAR. IA (část) -> OBCHVAT I/16 – VAR. IB -> OBCHVAT I/16 – VAR. IIA (část) -> OBCHVAT I/16 -> Průtah I/9 a I/16-VAR I (část úseku 4) | | | 8 | 4 | 12 | 15 |
| | | | R | OBCHVAT I/16- VAVŘINEČ -> OBCHVAT I/16 -> OBCHVAT I/16 – VAR. IIA (část) -> OBCHVAT I/16 – VAR. IIB -> OBCHVAT I/16 – VAR. IA (část) -> OBCHVAT I/16 -> Průtah I/9 a I/16-VAR I (část úseku 4) | | | 6 | 3 | 9 | 16 |
| | Přeložka II/273 | Scénář 0 | - | referenční stav (r.2006) - bez stavebních úprav do r 2030 | | | 2 | 1 | 3 | 1 |
| Scénář 1 - II/273 | | - | realizace stavby "Nová Kokořínská" (podmíněna existencí průtahu) | | | 1 | 2 | 3 | 1 | |
| Napojení přístavu | Scénář 0 | - | referenční stav (r.2006) - bez stavebních úprav do r 2030 | | | 2 | 1 | 3 | 1 | |
| | Scénář 1-přístav | - | realizace stavby "Napojení přístavu Mělník" dle studie fy. Cityplan | | | 1 | 2 | 3 | 1 | |