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

Vedoucí týmu:	Ing. arch. J. Plašil	Zak. číslo:	17-UL11-021
Dopravní specialista:	Ing. K. Dusbaba	Datum:	říjen 2018
Vypracoval:	Ing. J. Prchal	Stupeň:	ÚS
Akce: ÚZEMNÍ STUDIE SILNIČNÍ DOPRAVY V OBLASTI KARLOVÝCH VARŮ		Počet formátů:	146xA4
		Měřítko:	
Etapa: I. Průzkumy a rozborů		Paré:	
TEXTOVÁ ČÁST			

Obsah

1	Základní údaje	6
1.1	Identifikační údaje.....	6
1.2	Úvod	7
1.3	Soupis použitých podkladů.....	8
2	Cíle a metodika zpracování územní studie	11
3	Řešené a návrhové území a širší vztahy	16
3.1	Karlovarský kraj v širších vztazích.....	16
3.2	Rozvojové osy v širší oblasti	18
3.3	Významné mezinárodní dopravní osy v širší oblasti	20
3.4	Hlavní dopravní osy v území	26
3.5	Správní dělení kraje.....	28
3.6	Řešené a návrhové území.....	29
4	Doplnění aktuálních podkladů a informací	31
4.1	Silniční síť v řešeném území	31
4.1.1	Dálnice D6	31
4.1.2	Silnice I/13	32
4.1.3	Silnice I/20	33
4.1.4	Silnice I/25	34
4.1.5	Silnice II. třídy v okolí Karlových Varů	35
4.2	Analýza stavu silniční sítě	36
4.3	Zjištěné záměry na silniční síti v řešeném území	37
4.3.1	Záměry zanesené v ZÚR Karlovarského kraje.....	39
4.3.2	Záměry zanesené pouze v ÚPD obcí.....	44
4.3.3	Záměry z územních studií	46
4.3.4	Záměry z ostatních zdrojů	47
4.4	Intenzity zatížení silniční sítě.....	51
4.4.1	Celostátní sčítání dopravy	51
4.4.2	Intenzity z ASD	56
4.4.3	Dopravní průzkum 2011	57
4.4.4	Dopravní průzkum v Karlových Varech 2013 a 2015	57
4.4.5	Intenzity z detektorů na SSZ v Karlových Varech	58
4.5	Hodnoty a limity využití území	60
4.6	Další informace z územně plánovacích dokumentací.....	63
4.6.1	Zásady územního rozvoje Karlovarského kraje (po akt. č. 1)	63
4.6.2	Územní plány.....	74
4.7	Významná sídla v řešené oblasti.....	79
4.7.1	Karlovy Vary	79
4.7.2	Sokolov	82
4.7.3	Ostrov	84

4.7.4	Chodov	85
4.7.5	Nejdek.....	87
5	Terénní průzkumy v návrhovém území	89
6	Konzultace s obcemi, DOSS a dalšími.....	92
7	Souhrn shromážděných podkladů	97
7.1	Údaje o stávající silniční síti	97
7.2	Údaje o záměrech z ÚPD a dalších zdrojů.....	97
7.2.1	Záměry na silniční síti.....	97
7.2.2	Rozvojové plochy	98
7.3	Údaje o intenzitách dopravy	98
7.4	Údaje o demografii a významných zájmových bodech území	98
8	Prognóza vývoje dálniční sítě s dopadem na řešené území.....	100
9	Návrh scénářů vývoje dopravní situace	102
10	Dopravní model	103
10.1	Komunikační síť zahrnutá v dopravním modelu	103
10.2	Přepravní vztahy.....	105
10.3	Zatížení komunikační sítě.....	106
10.4	Kalibrace a výstupy modelu.....	106
11	Kapacitní vyhodnocení silniční sítě	108
12	Problémy stávající silniční sítě	113
13	Závěrečné shrnutí a doporučení.....	114

Seznam tabulek

Tabulka 1 - Seznam zjištěných záměrů	37
Tabulka 2 - Vývoj celkových intenzit v jednotlivých profilech dle CSD 2000 až 2016	53
Tabulka 3 - Data z ASD 2017 - spočtené hodnoty RPDl	56
Tabulka 4 - Intenzity zjištěné v druhé etapě dopravního průzkum v KV 2015	58
Tabulka 5 - Intenzity zjištěné z detektorů v SSZ v Karlových Varech	59
Tabulka 6 - Přehled zjišťovaných typů limitů využití území.....	61
Tabulka 7 - Významné rozvojové plochy.....	70
Tabulka 8 - Plochy bydlení a výroby a skladování v obcích v řešeném území dle ÚPD	75
Tabulka 9 - Karlovy Vary - základní demografické údaje.....	81
Tabulka 10 - Karlovy Vary - nejčastější obce dojíždky do zaměstnání a škol	81
Tabulka 11 - Sokolov - základní demografické údaje	83
Tabulka 12 - Sokolov - nejčastější obce dojíždky do zaměstnání a škol.....	83
Tabulka 13 - Ostrov - základní demografické údaje.....	85
Tabulka 14 - Ostrov - nejčastější obce dojíždky do zaměstnání a škol	85
Tabulka 15 - Chodov - základní demografické údaje.....	87
Tabulka 16 - Chodov - nejčastější obce dojíždky do zaměstnání a škol	87
Tabulka 17 - Nejdek - základní demografické údaje	88
Tabulka 18 - Nejdek - nejčastější obce dojíždky do zaměstnání a škol	88
Tabulka 19 - Druhy vozidel uvažované v dopravním modelu	105
Tabulka 20 - Dopravní výkony.....	107
Tabulka 21 - Požadavky na stupně ÚKD pro jednotlivé třídy komunikací dle ČSN 73 6101	108
Tabulka 22 - Horní hranice procentuálního využití pro úseky	109
Tabulka 23 - Horní hranice procentuálního využití pro křižovatky	109
Tabulka 24 - Analytické vyhodnocení - nejvytíženější úseky	110
Tabulka 25 - Analytické vyhodnocení - nejvytíženější uzly	111

Seznam obrázků

Obrázek 1 - Umístění Karlovarského kraje v středoevropském prostoru	16
Obrázek 2 - Mapa sousedních regionů NUTS3 Karlovarského kraje	17
Obrázek 3 - Schéma vedení koridorů hlavní sítě TEN-T	21
Obrázek 4 - Hlavní i globální síť TEN-T - silnice	22
Obrázek 5 - Hlavní i globální síť TEN-T - železnice	23
Obrázek 6 - Mezinárodní silnice trasované přes Karlovarský kraj	24
Obrázek 7 - Vedení mezinárodních silnic v Karlovarském kraji a okolí	25
Obrázek 8 - Počet dojíždějících do zaměstnání a škol mezi Karlovarským a ostatními kraji ČR a zahraničím	27
Obrázek 9 - Vedení linek dálkové osobní dopravy v Karlovarském kraji	28
Obrázek 10 - Správní uspořádání Karlovarského kraje	28
Obrázek 11 - Vymezení řešeného území	29
Obrázek 12 - Vymezení návrhového území	30
Obrázek 13 - Schéma trasy dálnice D6 v provozu	31
Obrázek 14 - Schéma vedení trasy silnice I/13	32
Obrázek 15 - Schéma vedení trasy silnice I/20	33
Obrázek 16 - Schéma vedení trasy silnice I/25	34
Obrázek 17 - Schéma tras silnic II. třídy v okolí Karlových Varů	36
Obrázek 18 - Výsledky Celostátního sčítání dopravy 2016 v Karlových Varech	51
Obrázek 19 - Výřez z výsledků Celostátního sčítání dopravy 2016 v Karlovarském kraji	52
Obrázek 20 - Schéma umístění sčítacích míst v dopravních průzkumech	57
Obrázek 21 - Použité profily z druhé etapy dopravního průzkumu v KV 2015	58
Obrázek 22 - Profily získaných intenzit z detektorů v SSZ v Karlových Varech	59
Obrázek 23 - Grafické znázornění rozvojových ploch v obcích v řešeném území	77
Obrázek 24 - Schéma definované silniční sítě v dopravním modelu v okolí města Karlovy Vary	81
Obrázek 25 - Schéma definované silniční sítě v dopravním modelu v okolí města Sokolov	83
Obrázek 26 - Schéma definované silniční sítě v dopravním modelu v okolí města Ostrov	84
Obrázek 27 - Schéma definované silniční sítě v dopravním modelu v okolí města Chodov	86
Obrázek 28 - Schéma definované silniční sítě v dopravním modelu v okolí města Nejdek	88
Obrázek 29 - Umístění sčítacích míst v silniční síti	89
Obrázek 30 - Dopravní průzkum - I/20 x III/2082 - pentlogram RPDI	90
Obrázek 31 - Dopravní průzkum - III/2206 x III/22134 - pentlogram RPDI	90
Obrázek 32 - Dopravní průzkum - III/22129 x III/22222 - pentlogram RPDI	91
Obrázek 33 - Dopravní průzkum - Nákladní x Jáchymovská - pentlogram RPDI	91
Obrázek 34 - Ovlivněná síť zprovozněním D6 v úseku Nové Strašecí – Karlovy Vary	100
Obrázek 35 - Nová silnice v územním plánu Oberfranken-Ost z roku 1987	101
Obrázek 36 - Rozsah komunikační sítě použité v dopravním modelu	104

1 Základní údaje

1.1 Identifikační údaje

Objednatel:

Karlovarský kraj
Závodní 353/88
360 06 Karlovy Vary

Pořizovatel:

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

Koordinace úkolu:

Ing. arch. Jana Kaválková – vedoucí oddělení územního plánování
Ing. arch. Jaroslav Jelínek
Mgr. Barbora Žemličková – zodpovědný pořizovatel
Bc. Petr Křenek

Zpracovatel:

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

Zpracovatelský tým:

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

1.2 Úvod

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

Územní studie je rozdělena do pěti etap zpracování:

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

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

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

1.3 Soupis použitých podkladů

- Zásady územního rozvoje Karlovarského kraje - úplné znění po aktualizaci č.1, 2018
- Zásady územního rozvoje Ústeckého kraje, 2011
- Zásady územního rozvoje Plzeňského kraje, právní stav po aktualizaci č.1
- Územně analytické podklady Karlovarského kraje, 4. úplná aktualizace
- Program rozvoje Karlovarského kraje pro období 2014-2020
- Politika územního rozvoje ČR ve znění aktualizace č.1, 2015
- Regionalplan Oberfranken-Ost, 2018
- Regionalplan Oberpfalz-Nord , 2018
- Regionalplan Chemnitz, 2013
- Zemský rozvojový plán Sasko, 2013
- Výsledky Celostátního sčítání dopravy 2016, ŘSD ČR
- Data z automatických sčítačů dopravy, ŘSD ČR
- Data z detektorů v křižovatkách se SSZ v Karlových Varech, Magistrát města Karlovy Vary
- Analýza návrhů řešení silniční sítě v oblasti Karlových Varů v ÚPD a ÚPP v období 1980 – 2016
- Koncepce rozvoje silniční sítě v Karlovarském kraji, Mott MacDonald CZ, s.r.o., 03/2012
- Dopravní průzkum na vybraných komunikacích města Karlovy Vary 2013 a 2015, B&C Dopravní systémy s.r.o., 2017
- R6 Nové Strašecí – Bošov, TES, SUDOP Praha a.s., 10/2013
- Statistický lexikon obcí 2013, ČSÚ
- Dojíždka do zaměstnání a škol podle Sčítání lidu, domů a bytů 2011, ČSÚ
- ČSN 73 6101 – Projektování silnic a dálnic
- ČSN 73 6102 – Projektování křižovatek na pozemních komunikacích
- ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací
- TP 225 – Prognóza intenzit automobilové dopravy (II. vydání)
- Veřejně dostupné zdroje, internet
- Mapové podklady OpenStreetMap (© Přispěvatelé OpenStreetMap)
- Územní plány obcí v řešené oblasti:

ÚPD	Ze dne	Poslední změna
Územní plán Abertamy	13.10.2011	Změna č. 1 - 18.02.2014
Územní plán Andělská Hora	27.8.2015	
Územní plán města Bečov nad Teplou	1.8.2006	Změna č.2 - 08.12.2011
Územní plán obce Bochov	15.1.2007	Změna č.1 - 03.06.2011
Územní plán sídelního útvaru Boží Dar	17.7.1996	Změna č. 5 - 27.11.2007
Územní plán Božičany	14.1.2014	
Územní plán obce Březová	18.10.2006	

Územní plán města Březová	15.12.2006	Změna č.2 - 18.7.2012
Územní plán Bukovany	3.7.2014	
Územní plán Citice	15.6.2011	
Územní plán Černava	25.1.2014	
Územní plán Dalovice	30.12.2016	
Územní plán sídelního útvaru Děpoltovice	1.12.1994	Změna č.12 - 17.07.2012
Územní plán obce Dolní Nivy	1.10.2005	
Územní plán Dolní Rychnov	23.6.2016	
Územní plán Habartov	1.8.2009	Změna č.2 - 22.05.2014
Územní plán Hájek	7.12.2013	
Územní plán Hájek	7.12.2013	
Územní plán obce Horní Blatná	7.4.2004	
Územní plán Horní Slavkov	15.7.2011	
Územní plán sídelního útvaru Hory	14.3.2002	Změna č.9 - 13.12.2014
Územní plán Vojenského újezdu Hradiště	23.1.2014	
Územní plán Hroznětín	28.2.2011	
Územní plán Chodov	24.4.2013	
Územní plán Chodov	19.3.2009	Změna č.3 - 11.11.2015
Územní plán Jáchymov	20.7.2009	Změna č. 2 - 07.05.2012
Územní plán sídelního útvaru Jenišov	1.9.1999	Změna č.4/2009 - 19.05.2011
Územní plán Jindřichovice	22.1.2015	
Územní plán Josefov	6.7.2017	
Územní plán města Karlovy Vary	1.12.1997	Změna č.8/2005 - 25.07-2013
Územní plán Kolová	25.9.2014	
Územní plán Královské Poříčí	24.1.2013	Změna č.2 - 28.06.2016
Územní plán Krásné Údolí	30.9.2014	
Územní plán Krásno	16.9.2015	
Regulační plán Krásný Les	11.10.2002	Změna č.2 - 09.07.2010
Územní plán Kyselka	9.10.2014	
Územní plán města Loket	4.11.2006	Změna č.4 - 19.04.2017
Územní plán Lomnice	27.6.2012	
Územní plán Merklín	22.10.2010	
Územní plán Mírová	30.12.2010	
Územní plán města Nejdek	8.12.2004	Změna č.1 - 08.07.2016
Územní plán Nová Role	28.9.2016	

Územní plán Nová Ves	12.4.2014	Změna č.1 - 03.06.2017
Územní plán Nové Hamry	31.12.2015	
Územní plán Nové Sedlo	25.5.2016	
Územní plán Ostrov	3.1.2014	Změna č.1 - 11.3.2016
Územní plán Otovice	3.8.2012	Změna č.1 - 23.12.2015
Územní plán Pernink	12.6.2014	
Územní plán obce Pila	24.11.2006	
Územní plán Potůčky	2.10.2015	
Územní plán Prameny	20.12.2016	
Územní plán Přebuz	16.7.2015	
Územní plán Rovná	7.1.2012	
Územní plán Sadov	4.5.2016	
Územní plán Smolné Pece	5.6.2014	
Územní plán Sokolov	13.10.2008	Změna č.1 - 02.07.2016
Územní plán Stanovice	18.10.2012	
Územní plán Staré Sedlo	27.2.2009	Změna č.1 - 19.12.2015
Územní plán sídelního útvaru Stráž nad Ohří	1.4.1998	
Územní plán Stružná	13.1.2013	Změna č.2 - 19.07.2017
Územní plán Svatava	5.7.2014	Změna č.1 - 14.12.2016
Územní plán Šemnice		
Územní plán Šindelová	15.7.2014	
Územní plán Tatrovice	29.10.2010	
Územní plán Teplička	4.12.2015	
Územní plán Těšovice	23.12.2014	
Územní plán Útvina	22.12.2012	
Územní plán Velichov	30.5.2013	
Územní plán Vintřívov	30.10.2015	
Územní plán Vojkovice	29.12.2017	
Územní plán Vysoká Pec	11.10.2014	

2 Cíle a metodika zpracování územní studie

Obsah, rozsah a členění Územní studie se řídí Smlouvou o dílo uzavřenou mezi pořizovatelem a zhotovitelem.

Zpracování Územní studie je členěno do pěti etap:

I. etapa	Průzkumy a rozbor
II. etapa	Ověření zadání
III. etapa	Návrh
IV. etapa	Konzultace návrhu
V. etapa	Čistopis

Cíle územní studie

- Komplexně posoudit stávající a navrhované (v ÚPD, studiích a dalších podkladech) koridory silnic a dálnic v území.
- Ověřit a potvrdit koncepci rozvoje silniční sítě v území nebo navrhnout její doplnění a změny
- Územní studie bude sloužit jako podklad k pořizování územně plánovací dokumentace

Okruh otázek řešených územní studií je rozdělen do dvou tematických částí:

Tematická část A:

- prověření stávající trasy a širší souvislosti stávajícího vedení silnice I/6, případně dálnice D6 v průtahu Karlovými Vary
- prověření zpřesněné trasy severního obchvatu Karlových Varů v koridoru ZÚR KK
- návrh realizovatelné alternativy (alternativ) k severní variantě obchvatu Karlových Varů
- návrh úprav na stávajícím průtahu silnice I/6 Karlovými Vary
- komplexní (multikriteriální) posouzení navržených alternativ a jejich vyhodnocení z hledisek urbanistických, dopravních, ochrany životního prostředí apod.
- závěrečné doporučení vedení silnice I/6, resp. dálnice D6 územím

Tematická část B:

- prověření stávajících tras sítě silnic I., II. a III. třídy v řešeném území
- prověření záměrů rozvoje sítě silnic I. až III. třídy dle platných ÚPD případně dalších podkladů

- návrh realizovatelných variant tras přeložek silnic (předběžně budou zahrnuty silnice I/20, II/220, II/222, III/2206, III/22129, III/22222)
- návrh potřebných úprav na silnicích I. až III. třídy z hlediska rozvoje území a rozvoje silniční sítě
- komplexní (multikriteriální) posouzení navržených alternativ a jejich vyhodnocení z hledisek urbanistických, dopravních, ochrany životního prostředí apod.
- závěrečné doporučení pro úpravy sítě silnic I. až III. třídy v řešeném území

V rámci I. etapy – Průzkumy a rozbor bude provedeno:

- definice zájmové oblasti – minimální rozsah dle zadání, možné rozšíření oblasti v souvislosti se zajištěním homogenity dopravního modelu a v souvislosti se zjištěnými záměry rozvoje území
- definice silniční sítě v zájmové oblasti – všechny dálnice, všechny silnice I., II. a III. třídy, vybraná síť místních komunikací na území měst Karlovy Vary, Chodov a Ostrov, zjištění základních charakteristik potřebných pro dopravní model:
 - počet pruhů, uspořádání komunikace
 - směrové a výškové poměry
 - dovolená rychlost
 - typ křižovatek, příp. zakázané pohyby v nich
- analýza rozvoje silniční sítě v širším kontextu, s přihlédnutím k rozvoji kapacitních komunikací (dostavba dálnice D6 Praha – Karlovy Vary, dostavba dálnice D7 Praha – Chomutov, dostavba pražského dálničního okruhu (dálnice D0). Analýza rozvojových záměrů ve Svobodném státě Sasko a Svobodném státě Bavorsko s důrazem na záměry propojující silniční sítě těchto států se sítí v České republice.
- analýza intenzit dopravy – Celostátní sčítání dopravy 2016 jako základní modelový podklad, zjištění tendencí vývoje intenzit dopravy v časové řadě CSD 2000 – 2005 – 2010 – 2016 v rozhodujících profilech sledované silniční sítě. Vyhodnocení dalších podkladů – územní studie poskytnuté jako podklady, dopravní modely pro dálnici D6.
- zajištění a vyhodnocení dalších podkladů umožňujících stanovit intenzity dopravy – ASD na D6, smyčky v křižovatkách, dříve provedené dopravní průzkumy
- analýza potenciálu rozvoje území – rozbor dostupných ÚPD, důraz na záměry výstavby silniční sítě a záměry výstavby obytných a průmyslových komplexů, rozvoj služeb a rekreačních areálů
- demografický rozbor území – stanovení dopravních zón v modelu a vztahů mezi nimi, předběžné stanovení rozvoje zón dle jejich typu a potenciálu rozvoje území. Rozvoj zón nebude stanoven jednotně dle TP 225, ale individuálně dle jejich umístění v území.
- návrh, provedení a vyhodnocení doplňkových dopravních průzkumů – profilové sčítání, směrové sčítání křižovatek. Neuvažuje se potřeba provedení průzkumu tranzitu a celoplošného průzkumu území

- sestavení dopravního modelu pro modelový rok 2016 (kalibrace na výsledky CSD), se zohledněním výsledků doplňkových průzkumů a dalších dopravně inženýrských podkladů
- definice výhledových scénářů pro potřeby dopravního modelu – 3 různé scénáře dle požadavku zadání, předběžně nulový rozvoj, maximální rozvoj, včetně sousedních oblastí, průměrný rozvoj
- analýza výsledků dopravního modelu pro rok 2016 – identifikace slabých míst sítě – kapacita úseků, křižovatek
- konzultační setkání s dotčenými obcemi, organizacemi státní a krajské správy a dalšími vybranými subjekty, podání informací o rozsahu a rámcovém harmonogramu Územní studie, sběr podnětů a návrhů k rozvoji silniční sítě a funkčních ploch v zájmovém území
- návrh metody MKA
 - počet kritérií
 - váha kritérií
 - způsob výpočtu MKA
- pořízení zprávy o výsledcích I. etapy

Výstupem z I. etapy Územní studie bude zpráva o zpracování I. etapy, která bude obsahovat textovou a grafickou část a přílohy. Textová část shrne a vyhodnotí získané podklady a poznatky, včetně vyhodnocení provedených průzkumných prací a souhrnu zjištěných rozvojových záměrů v řešeném území. Grafická část bude zobrazovat zjištěné záměry rozvoje v území, souhrn limitů území a stávající silniční síť. Nedílnou součástí bude kartogram dopravního modelu pro kalibrační rok 2016. Samostatnou přílohou zprávy pak bude návrh metody MKA a zpráva o vyhodnocení doplňkových dopravních průzkumů.

V rámci II. etapy – Ověření zadání bude provedeno:

- vyhodnocení rozsahu a výsledků I. etapy pořizovatelem
- zpracování případných změn zadání územní studie na základě výsledků I. etapy
 - rozsah řešeného a návrhového území
 - rozsah a obsah samotné územní studie a uspořádání dokumentace
 - úpravy metody MKA
 - úpravy počtu a rozsahu výhledových scénářů rozvoje území a způsob rozvoje silničních staveb mimo zájmové území
- projednání návrhu změn zadání se zhotovitelem

Výstupem z II. etapy Územní studie bude Doplněk zadání Územní studie.

V rámci III. etapy – Návrh bude provedeno:

- stabilizace výhledové sítě komunikací mimo návrhové území
- potvrzení scénářů vývoje dopravy a rozvoje funkčních ploch
- vypracování základních návrhů úprav a přeložek komunikací pro tematické okruhy A a B v podrobnostech technické studie
- projednání počtu a rozsahu navrhovaných úprav a přeložek komunikací pro tematické okruhy A a B s pořizovatelem
- konzultace návrhů se správci komunikací, dotčenými obcemi a dalšími vybranými subjekty
- dopravní modely výhledového stavu na vybraných variantách úprav silniční sítě a pro vybrané scénáře rozvoje funkčních ploch
- analytické vyhodnocení alternativ, stanovení vlivu navrhovaných úprav na území dle hledisek multikriteriálního hodnocení, samostatně pro tematické okruhy A a B.
- stanovení případných synergických efektů jednotlivých návrhů, i napříč tematickými okruhy
- multikriteriální hodnocení včetně rizikové analýzy pro tematické okruhy A a B
- shrnutí výsledků územní studie a jejich projednání s pořizovatelem
- výběr doporučené koncepce rozvoje systému silniční dopravy v řešeném území pro tematické okruhy A i B
- doporučení pro zapracování návrhů a variant do ÚPD, doporučení pro navazující předprojektovou a projektovou přípravu
- zpracování Návrhu Územní studie

Výstupem z III. etapy Územní studie bude Návrh Územní studie, který bude obsahovat textovou a grafickou část a přílohy. Textová část shrne a vyhodnotí navrhované varianty, odůvodní způsob výběru variant, bude komentovat výsledky dopravních modelů pro jednotlivé scénáře a slovně porovná navrhované varianty rozvoje silniční sítě v řešeném území. Dále bude textová část obsahovat doporučení pro rozvoj silniční sítě, včetně odůvodnění, doporučení pro další přípravu záměrů a doporučení pro případnou aktualizaci ÚPD na krajské i obecní úrovni. Grafická část bude zobrazovat navrhované alternativy rozvoje silniční sítě, kartogramy dopravního modelu všech zohledněných scénářů, souhrnný výkres doporučené koncepce rozvoje silniční sítě v řešeném území, schéma návrhů příslušných koridorů silničních staveb pro zahrnutí do ÚPD. Samostatnou přílohou zprávy pak bude multikriteriální vyhodnocení variant, včetně pomocných výpočtů a průzkumů.

V rámci IV. etapy – Konzultace návrhu bude provedeno:

- příprava prezentace Návrhu Územní studie
- veřejná prezentace Návrhu Územní studie
- shromáždění, zpracování a vyhodnocení připomínek k Návrhu Územní studie

- návrh vyhodnocení a vypořádání připomínek a jeho projednání s pořizovatelem

Výstupem z IV. etapy Územní studie bude prezentace Návrhu Územní studie v digitální podobě, záznam z veřejné prezentace včetně zaslaných připomínek a dále návrh vypořádání těchto připomínek.

V rámci V. etapy – Čistopis bude provedeno:

- vyhotovení konečného znění Územní studie
- zpracování stručného souhrnu
- dokumentace nedoporučených variant (mimo vlastní Územní studii)

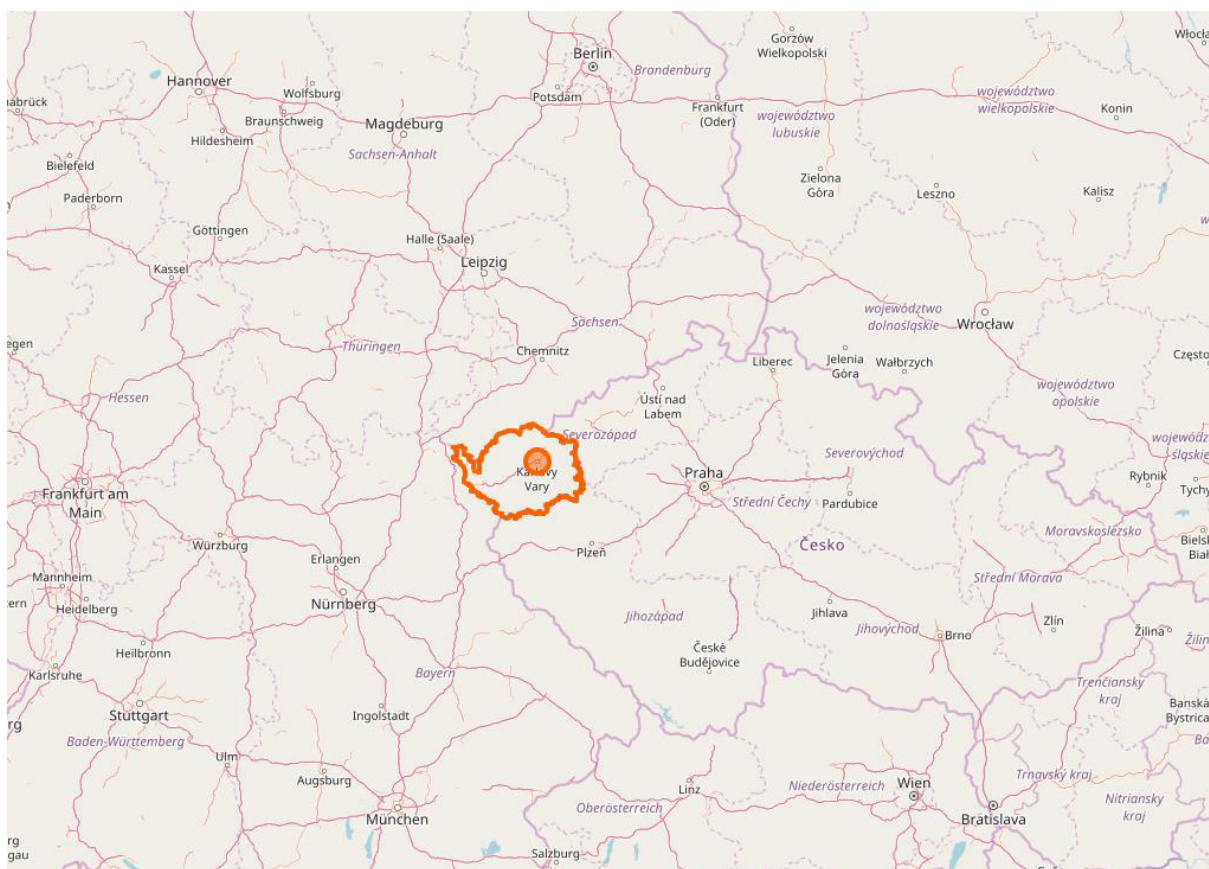
Výstupem z V. etapy Územní studie budou totožné s výstupy z III. etapy s tím, že bude doplněn přehled nedokumentovaných variant (mimo vlastní studii) a bude zpracováno stručné shrnutí studie jako samostatný materiál obsahující textovou (cca 20 stran) a grafickou část (koridory pro ÚPD a výkres doporučené koncepce rozvoje silniční sítě).

3 Řešené a návrhové území a širší vztahy

3.1 Karlovarský kraj v širších vztazích

Karlovarský kraj se nachází v západním cípu České republiky. Na východě sousedí s Ústeckým krajem, na jihu pak s krajem Plzeňským. Na severní i západní straně je obepínán státní hranicí se Spolkovou republikou Německo. Na severu se jedná o spolkovou zemi Sasko (správní obvod Saská Kamenice), na západě pak o spolkovou zemi Bavorsko (správní obvody Horní Franky a Horní Falc). Rozloha kraje je 3 314 km², jedná se tak o třetí nejmenší kraj po Praze a Libereckém kraji. Žije zde (k 31. 12. 2017 dle ČSÚ) 295 686 obyvatel, dle tohoto hlediska se pak jedná o nejmenší kraj ČR.

Obrázek 1 - Umístění Karlovarského kraje v středoevropském prostoru



Obrázek 2 - Mapa sousedních regionů NUTS3 Karlovarského kraje



Krušné Hory na severu Karlovarského kraje pokračují až do Saska, přičemž v saské části Krušných hor je poměrně silné osídlení, kterému dominují aglomerace Auerbach – Falkenstein a Schneeberg – Aue – Schwarzenberg (více než 80 tis. obyvatel). V příhraničním území Saska jsou nejvýznamnějšími městy Klingenthal či centrum zimních sportů Kurort Oberwiesenthal. Severněji od Krušných hor začíná velmi hustě osídlená pánevní oblast, které dominují města Saská Kamenice a Cvikov. Na západě Karlovarského kraje pokračuje do Bavorska pohoří Smrčín v nadmořských výškách okolo 600 metrů nad mořem. Nejvýznamnějším německým městem směrem na severozápad je Hof. Obecně je tato oblast výrazně zalesněna a řídko osídlena, jedná se o venkovský prostor.

Přeshraniční vazby, především v oblasti rekreace a cestovního ruchu jsou akcentovány v ZÚR KK i Regionálních plánech v oblasti Krušných hor v prostorech Kraslice – Klingenthal, Pernink – Johannegeorgenstadt a Boží Dar – Kurort Oberwiesenthal.

Délka společné hranice se spolkovou zemí Sasko je 133 km a se spolkovou zemí Bavorsko 99 km. Dopravní spojení s Německem je pomocí osmi mezinárodních silničních hraničních přechodů, pět z toho je se Saskem a tři s Bavorskem. Nejlepší, zejména silniční, napojení na nadřazené dopravní síť Německa vede přes Chebsko a Ašsko. Severozápadně území Česka probíhá dálnice A72 Hof – Plavno – Cvikov – Saská Kamenice, která následně pokračuje severním směrem na Lipsko. Západně území Česka prochází dálnice A93 Hof – Řezno, která pokračuje na Mnichov. Na tuto trasu je prostor Chebska připojen třemi trasami. Mimo tento prostor kvalitní dopravní spojení v podstatě není, neboť jak železniční tratě, tak silnice přes Krušné hory nemají (a to zejména na české straně) parametry hlavních komunikací a s ohledem na jejich malý význam se nepředpokládají jejich nadstandardní úpravy.

Je nezbytné zlepšení vazeb zejména s vyspělým Bavorskem a Saskem. Týká se to jak hlavních dopravních koridorů, tak i regionálních přeshraničních vazeb, které jsou dnes nevýrazné. Geografické podmínky v oblasti pohraničních hor vytvářejí tradičně překážky tohoto procesu. Tyto překážky jsou

dány nejen terénními obtížemi pro výstavbu silnic a dálnic, ale i vymezením oblastí ochrany přírody a v neposlední řadě i okolnostmi sociálně-kulturními, které jsou dány odsunem německého obyvatelstva, čtyřicetiletou existencí železné opony a vymezením rozsáhlých nepřístupných pohraničních pásem.

Z hlediska osídlení, urbanizace a hospodářských interakcí jsou z pohledu bezprostředních vztahů a vazeb na Karlovarský kraj významné regiony Saská Kamenice, vzdáleněji i Drážďany a Norimberk. Na území České republiky jsou pak nejvýznamnější sídly (současně i rozvojovými oblastmi) hlavní město Praha a krajská města Plzeň a Ústí nad Labem. Vztahy a vazby jsou však nízké intenzity, postupně se rozvíjející.

Dalšími většími centry osídlení v kontextu širších vztahů pro řešené území jsou na území Spolkové republiky Německo Plavno, Bayreuth a Hof. Na území České republiky lze v úvahu vzít v sousedícím Ústeckém kraji město Chomutov, které má téměř stejný počet obyvatel jako Karlovy Vary.

3.2 Rozvojové osy v širší oblasti

Hlavní rozvojová osa s nejintenzivnějšími interakcemi prochází ve směru **Mnichov – Norimberk – Hof – Berlín** západně od Karlovarského kraje bez přímých vlivů na jeho území. Je vedena podél německé dálnice A9.

V širším okolí Karlovarského kraje i řešeného území prochází rozvojové osy republikového významu s mezinárodním přesahem:

- **Praha – Ústí nad Labem – Drážďany – Berlín / Lipsko** (v PÚR ozn. OS2)
 - Osa sleduje dálnici D8, umístěna je východně od Karlovarského kraje. Zahrnuje obce s výraznou vazbou na významnou dopravní cestu (dálnice D8 a železniční tratě 090).
- **Praha – Plzeň – Norimberk** (v PÚR ozn. OS1)
 - Osa sleduje dálnici D5, Karlovarský kraj míjí z jihu. Zahrnuje obce s výraznou vazbou na významnou dopravní (cestu dálnice D5 a železniční tratě 170 v úseku Praha – Stříbro).
- **Praha – Liberec – Zhořelec** (v PÚR ozn. OS3)
 - Osa sleduje dálnici D10 a dále silnici I/35. Zahrnuje obce s výraznou vazbou na významnou dopravní cestu (dálnice D10 a silnice I/35 na sever od Turnova).
- **Hof – Plavno – Drážďany – Zhořelec – Vratislav**
 - Osa míjí nejen Karlovarský kraj, ale také Českou republiku a je vedena podél německé dálnice A72 k Saské Kamenici a dále podél dálnice A4 do Polska.

Rozvojovou osou republikového významu s mezinárodním přesahem procházející řešeným územím je osa **Ústí nad Labem – Karlovy Vary – Cheb – Bayreuth** (v PÚR ozn. OS7) historicky vedoucí urbanizovanou oblastí podél Ohře přes města Cheb, Kynšperk nad Ohří, Sokolov, Karlovy Vary až k Ostrovu (od Ostrova dále na Klášterec nad Ohří má spíše dopravně spojovací význam, kdy nejen geomorfologické podmínky, ale i jiné limity využití území brání rozvoji území tohoto území (např.

vojenský újezd)). Dle PÚR je úkolem pro Ústecký a Karlovarský kraj vytvořit územní podmínky pro řešení přestavby vybraných úseků silnice I/13 mezi Ostrovem a Chomutovem. Přeshraniční vazby na SRN však nejsou významně rozvinuty.

Další nadregionální rozvojové osy s mezinárodním přesahem v širším kontextu týkající se i řešeného území jsou vymezeny v regionálních plánech (SRN) a v příslušných ZÚR:

- **Plzeň – Řezno** (v ZÚR PK ozn. OR4)
 - Osa sleduje silnici I/26. V rámci rozvojové osy jsou vymezena rozvojová území Holýšov, Horšovský Týn a Staňkov. Úkolem pro územní plánování obcí je především zpracovat návrhy změn vedení silnice I/26 a železniční trati 180.
- **Praha – Chomutov – Saská Kamenice – Lipsko** (v ZÚR SK ozn. OSk1, v ZÚR ÚK ozn. NOS1)
 - Osa sleduje dálnici D7 a silnici I/7. Úkolem pro územní plánování obcí je především stabilizovat dopravní záměr výstavby dálnice D7 a prověřit napojení obcí k budoucím MÚK na její trase.
- **Cheb – Aš – Selb / Rehau** (v ZÚR KK ozn. ROS-N1)
 - Osa sleduje silnice I/21 a I/64. Cílem je především rozvoj a zkvalitnění vazeb s rozvojovou osou OS7 a také přeshraničních vazeb Aš – Selb a Aš – Rehau. V zemském rozvojovém plánu Saska však navazuje i rozvojová osa do Plavna. Významná je funkce města Aš jako silného mikroregionálního centra osídlení.
- **Ostrov – Jáchymov – Saská Kamenice / Ostrov – Pernink – Cvikov** (v ZÚR KK ozn. ROS-N3)
 - Osa je rozvětvená a sleduje silnice I/25 a II/221. Cílem je především rozvoj a zkvalitnění vazeb ve směru na Oberwiesenthal (Saskou Kamenici) a Johannegeorgenstadt (Cvikov), rozvoj lázeňské funkce Jáchymova, sportovně rekreačních aktivit a cestovního ruchu. Významná je funkce města Jáchymov jako přirozeného spádového centra osídlení v rámci rozvojové osy. Směr na Cvikov má však zejména dopravně spojovací význam a na území ČR má odezvu zejména návrhem zlepšení silničního spojení.

S Plzeňským krajem je řešené území provázáno vymezenými specifickými oblastmi SOB-N1 Slavkovský les a SOB-N2 Bochoř-Žlutice, které navazují na v Plzeňském kraji vymezené specifické oblasti SON4 a SON6. Zatímco obě plzeňské specifické oblasti k sobě přilehají, takže zahrnují spojitě území podél hranice s Karlovarským krajem od Lestkova až po Tis u Blatna, na území Karlovarského kraje specifické oblasti nezahrnují mezilehlé území Toužimska. Hlavní důvod tohoto rozdílu lze spatřovat v potenciálu tohoto území odvozeném od záměru přeložky silnice I/20 do nové stopy v úseku Toužim – Žalmanov, která vytvoří zcela nové vazby tohoto území na dálnici D6, od níž se mohou odvíjet impulsy pro další rozvoj této oblasti.

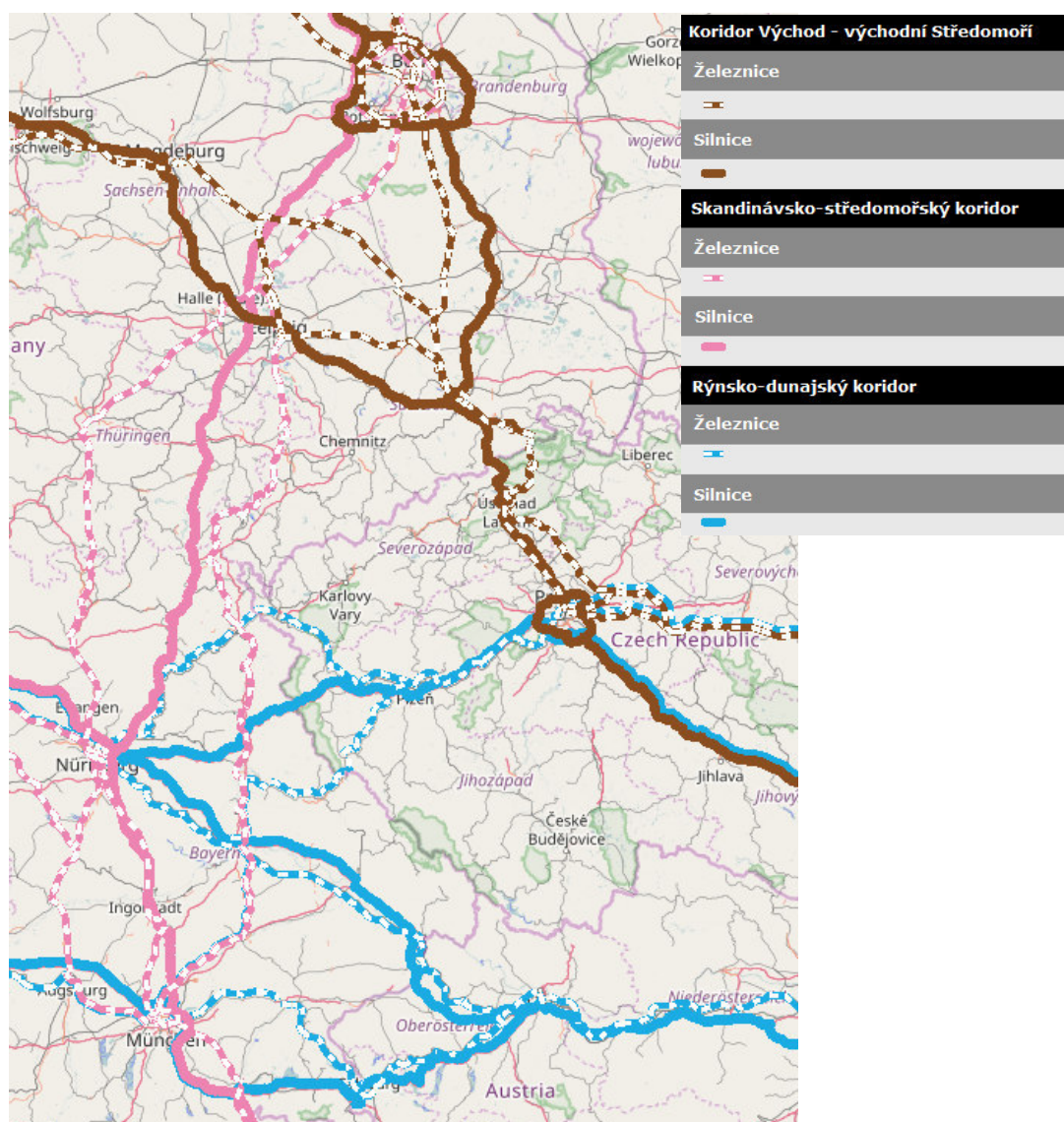
ZÚR KK rozšiřuje republikovou specifickou oblast SOB6 Krušné hory na území kraje s návazností na území ÚK v prostoru Jáchymov – Boží Dar.

3.3 Významné mezinárodní dopravní osy v širší oblasti

Širším prostorem procházejí následující multimodální koridory transevropské dopravní sítě TEN-T:

- **Koridor Východ – východní Středomoří**
 - spojuje námořní rozhraní Severního, Černého a Středozemního moře, čímž umožní optimálně využít dotyčných přístavů a souvisejících mořských dálnic
 - silniční veden na území ČR ve stopě dálnic D8, D0, D1, D2 a D52
 - železniční veden na území ČR přes Ústí nad Labem – Praha / Nymburk – Kolín – Česká Třebová – Brno / Olomouc – Břeclav
 - Karlovarský kraj koridor míjí východním směrem
- **Skandinávsko-středomořský koridor**
 - představuje z hlediska evropského hospodářství klíčovou severojižní osu. Protíná Baltské moře od Finska ke Švédsku a prochází Německem, Alpami a Itálií, spojuje velká městská centra a přístavy ve Skandinávii a v severním Německu a pokračuje přes vysoce průmyslová výrobní střediska jižního Německa, Rakouska a severní Itálie dále k italským přístavům a hlavnímu městu Malty Vallettě
 - není veden přes území ČR
 - Karlovarský kraj koridor míjí západním směrem, nejbližší silniční trasou je německá dálnice A9, nejbližší železniční je vedena přes Hof – Marktredwitz – Řezno a Mnichov
- **Rýnsko-dunajský koridor**
 - spojuje centrální regiony kolem Štrasburku a Frankfurtu přes jižní Německo s Vídní, Bratislavou, Budapeští a nakonec s Černým mořem. Nadto k němu patří významná odbočka spojující Mnichov s Prahou, Žilinou, Košicemi a ukrajinskou hranicí
 - silniční veden na území ČR ve stopě dálnic D5, D0, D1 a D49
 - železniční veden na území ČR přes Cheb / Domažlice – Plzeň – Praha – Olomouc – Ostrava / Vsetín
 - silniční Karlovarský kraj míjí z jihu, železniční veden přes Cheb a Mariánské Lázně dále na Plzeň

Obrázek 3 - Schéma vedení koridorů hlavní sítě TEN-T

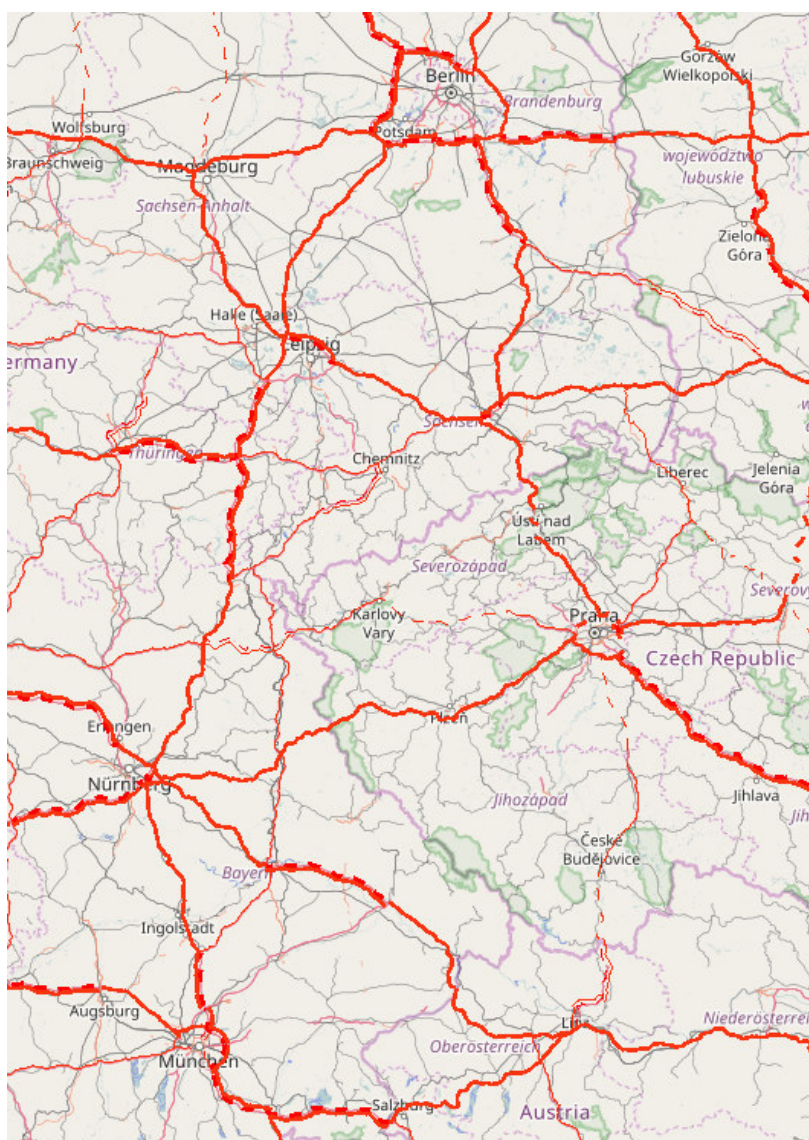


Zdroj: Evropská komise

Vedle koridorů hlavní sítě prostorem procházejí i prvky globální sítě TEN-T. V Karlovarském kraji se v silniční dopravě jedná o dálnici D6, která doplňuje hlavní síť ve směru západ – východ a vede paralelně s Rýnsko-dunajským koridorem. Na německé straně v Bavorsku je součástí globální sítě navazující silnice B303 k dálnici A9 a také dálnice A93 Mnichov – Hof. V Sasku pak dálnice A72 Hof – Saská Kamenice a dálnice A4 kolem Saské Kamenice.

Pokud se týká silniční a dálniční sítě, je Transevropská dopravní síť (TEN-T revize) až na krátké úseky v Německu vybudována, kde dochází pouze k modernizaci těchto koridorů. Na území České republiky je síť kapacitních silnic a dálnic nerovnoměrná, některé úseky jsou rozestavěny, některé úseky jsou územně připraveny a některé úseky jsou pouze plánovány. Pro Karlovarský kraj mají význam zejména nedokončený úsek Praha – Karlovy Vary – Cheb – hranice ČR/SRN – Marktredwitz – A70, kde chybí dobudovat méně dopravně zatížený úsek Nové Strašecí – Karlovy Vary.

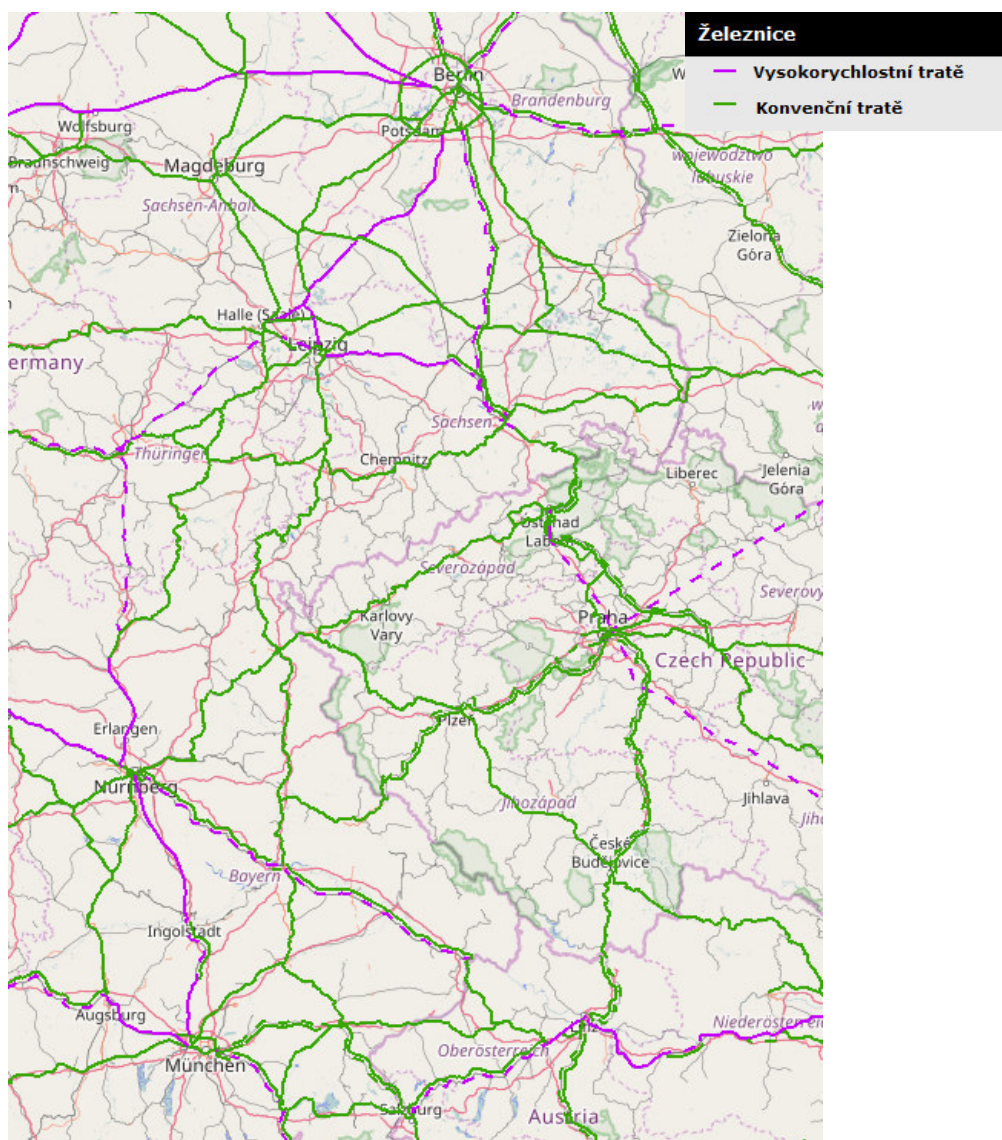
Obrázek 4 - Hlavní i globální síť TEN-T - silnice



Zdroj: Evropská komise

V železniční dopravě pak globální síť doplňuje především spojení Karlovy Vary – Ústí nad Labem. Plánované vysokorychlostní tratě se Karlovarskému kraji vyhýbají.

Obrázek 5 - Hlavní i globální síť TEN-T - železnice

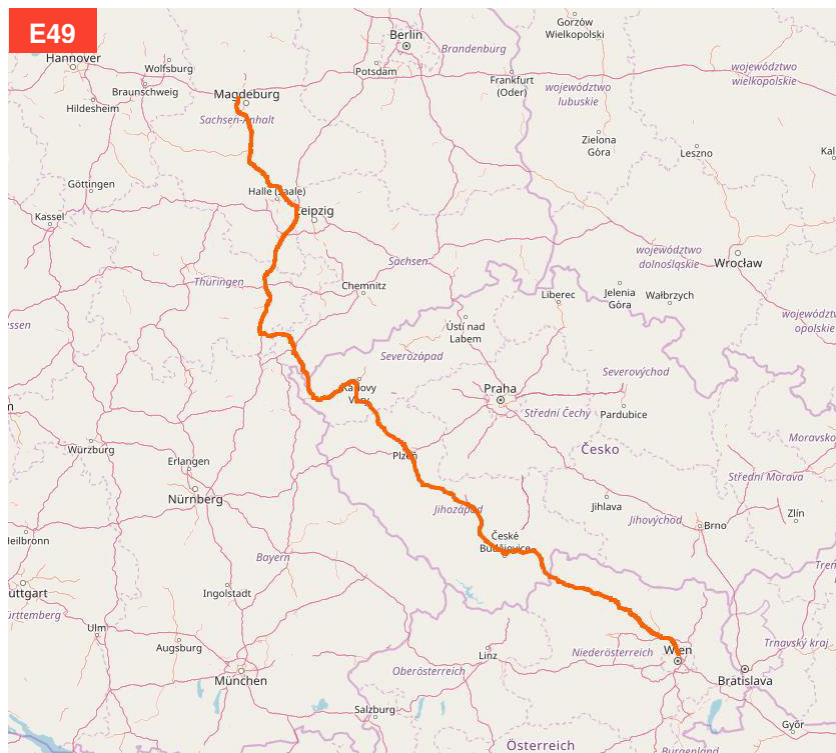
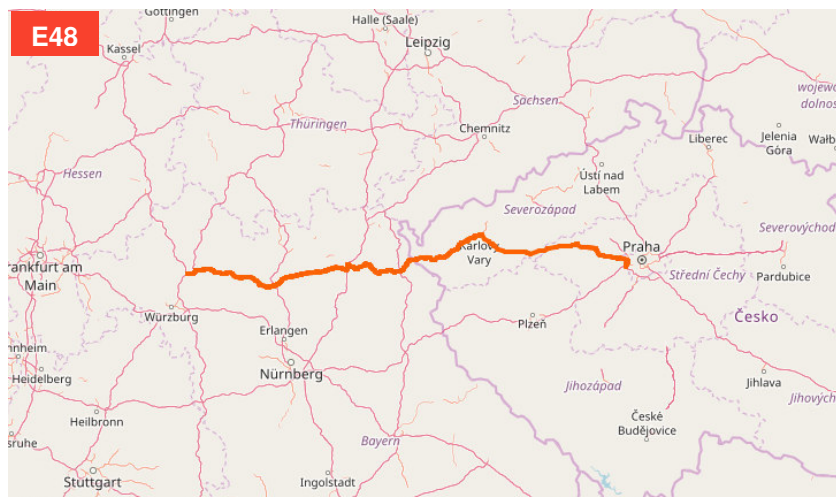


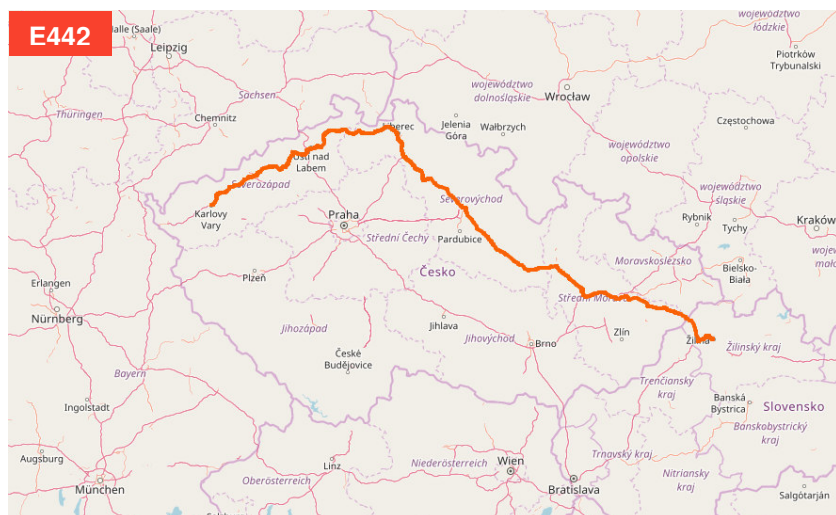
Zdroj: Evropská komise

Schéma silničních dopravních vazeb, zdrojů a cílů ve středoevropském prostoru je obsahem výkresu č. 1.

Územím kraje prochází tři mezinárodní silnice evropského systému E silnic. Jedná se o silnici E48 vedenou ve směru západ – východ, která prochází městy Schweinfurt, Bayreuth, Marktredwitz, Cheb, Karlovy Vary a Praha, dále silnici E49 vedenou ve směru sever – jih, která prochází městy Magdeburg, Halle, Plavno (Plauen), Schönberg, Karlovy Vary, Plzeň, České Budějovice a Vídeň (Wien). Doplní je potom doplňková silnice E442, který prochází městy Karlovy Vary, Ústí nad Labem, Liberec, Turnov, Hradec Králové, Olomouc a Žilina.

Obrázek 6 - Mezinárodní silnice trasované přes Karlovarský kraj





Na území kraje je silnice E48 vedena z hraničního přechodu Pomezí nad Ohří / Schirnding, dále po silnici I/6, resp. dálnici D6 do Karlových Varů, průtahem městem a dále opět po silnici I/6 směrem na Prahu. Silnice E49 je vedena z hraničního přechodu Vojtanov / Schönberg, dále po silnici I/21 okolo Františkových Lázní, u Chebu se připojuje na dálnici D6, odkud spolu se silnicí E48 směřují ke Karlovým Varům. Od Jeniškova potom E49 pokračuje po silnici I/20 ve směru na Plzeň. Silnice E442 pak začíná v Karlových Varech a pokračuje po silnici I/13 okolo Ostrova dále ve směru na Ústí nad Labem.

Obrázek 7 - Vedení mezinárodních silnic v Karlovarském kraji a okolí



Zdroj: ŘSD ČR

3.4 Hlavní dopravní osy v území

Území kraje je poměrně zřetelně rozděleno na jádrovou, metropolitní oblast, která se nachází v pánevní oblasti v ose měst Cheb – Sokolov – Karlovy Vary – Ostrov a ostatní spíše okrajová, periferní území. Periferní území pokračují i na území sousedících krajů (vnitřní periferie), ale i na území Německa (vnější periferie). Tato periferní území lze charakterizovat jako venkovské oblasti s rozvolněným osídlením (převažují menší obce s nízkou hustotou zalidnění a se slabými lokálními centry, území hůře dostupná s nedostatečnou vybaveností).

Tomuto rozdělení odpovídají i hlavní dopravní osy v území. Hlavní dopravní osou v regionu je právě spojení výše uvedených čtyř měst. Dílčími, již méně významnými dopravními osami, jsou Cheb – Mariánské Lázně, Cheb – Františkovy Lázně – Aš.

Se sousedními kraji je Karlovarský kraj spojen následujícími silnicemi I. třídy:

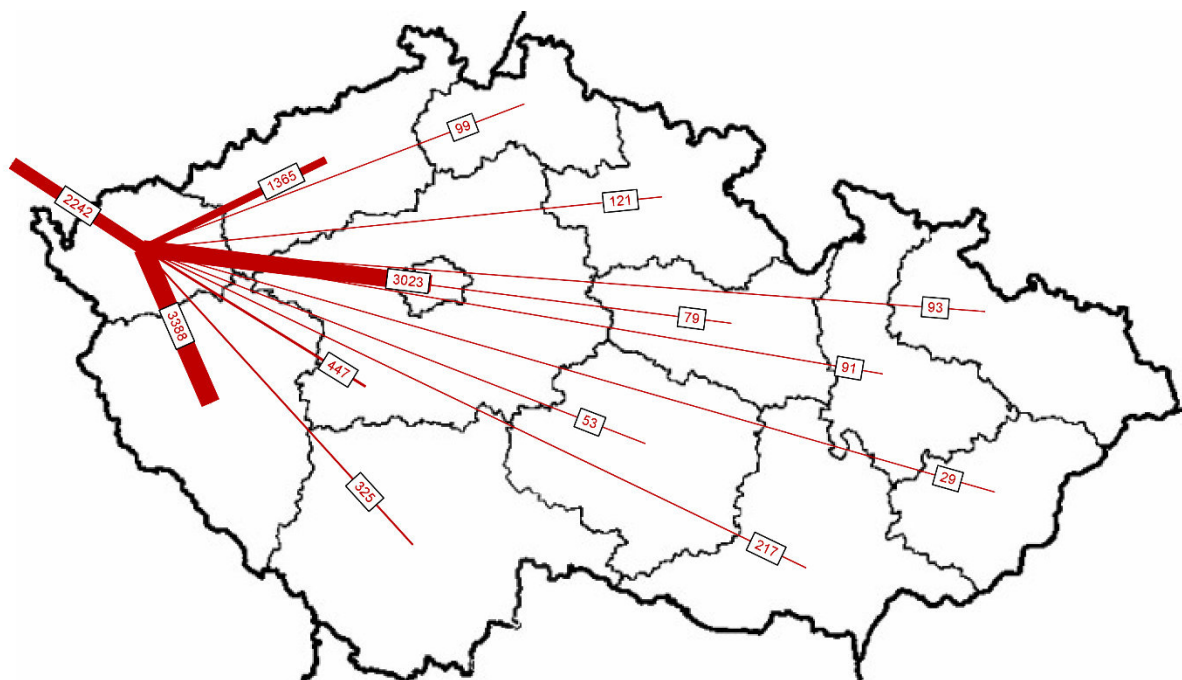
- silnice I/6: směry Praha a Bavorsko (Marktredwitz, A93)
- silnice I/13: směr Ústecký kraj (Chomutov, Ústí nad Labem)
- silnice I/20: směr Plzeňský kraj (Plzeň)
- silnice I/21: směry Plzeňský kraj (Planá, D5) a Sasko (Plavno, A72)
- silnice I/25: směr Sasko (Saská Kamenice)
- silnice I/64: směr Bavorsko (Selb, A93)

Bližší popis silniční sítě je v kap. 4.1. Širší silniční dopravní vztahy jsou pak znázorněny ve výkresu č. 2.

Na nadřazené silniční síti je realizována větší část vazeb se sousedními oblastmi. Nejvýznamnější vazby, co se týče dojíždky do zaměstnání a škol, jsou směrem do Plzeňského kraje, Plzeň je také nejbližším krajským městem. Podobně významná je i vazba na hlavní město Prahu. Méně výrazná je i vazba do Německa a do Ústeckého kraje.

Vnější spojení mimo Karlovarský kraj vícepruhovými silnicemi se zatím nerealizuje (mimo obchvatů několika obcí ve Středočeském a Ústeckém kraji). Důvodem je periferní poloha kraje, jeho malá populační velikost a také periferní charakter sousedních Německých oblastí (periferní v rámci Německa), který není zdrojem významné poptávky po dopravě.

Obrázek 8 - Počet dojíždějících do zaměstnání a škol mezi Karlovarským a ostatními kraji ČR a zahraničím

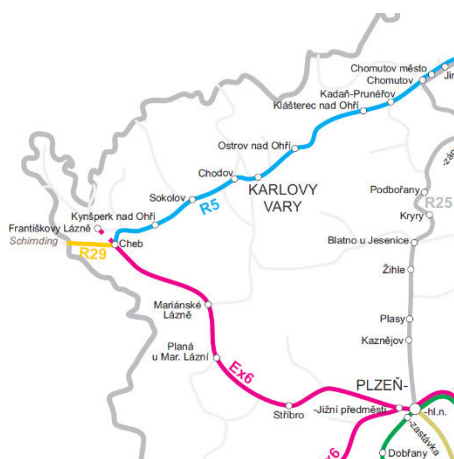


Zdroj dat: Dojíždka do zaměstnání a škol dle SLDB, ČSÚ

Z hlediska železniční dopravy krajem prochází III. tranzitní koridor Německo – Plzeň – Praha – Pardubice – Olomouc – Ostrava – Slovensko (součást Rýnsko-dunajského koridoru TEN-T), míjí však krajské město a vede pouze jihozápadní částí kraje přes Cheb a Mariánské Lázně. Do systému TEN-T je pak kromě této trati zařazena i trať 140 z Chebu přes Karlovy Vary, Chomutov a Most do Ústí nad Labem. V souladu s platnou PÚR ČR Aktualizace č. 1 ZÚR KK redukuje vymezení koridoru konvenční železniční dopravy ŽD3 Cheb – Karlovy Vary – Chomutov – Most – Ústí n. L. na úsek Karlovy Vary – Ostrov. Platné ZÚR ÚK vymezují na základě PÚR ČR 2008 tento koridor v úseku Klášterec n. O. – Ústí n. L.

Kromě těchto železničních tratí je pak do systému celostátních drah zařazena trať 147 z Chebu přes Františkovy Lázně a Vojtanov do Bad Brambachu. Zejména z trati 140 se pak odpojují jednotlivé regionální dráhy. Celostátní dráhy jsou elektrifikované, ne však v přeshraničních úsecích. Vyjma trati 140 s prodloužením do Lipové u Chebu, která je dvoukolejná, jsou tratě jednokolejné, a to včetně tranzitního koridoru. Z linek dálkové osobní dopravy jsou přes kraj vedeny linky Ex6 (Františkovy Lázně) – Cheb – Plzeň – Praha, R5 Cheb – Karlovy Vary – Ústí nad Labem – Praha a R29 z Chebu ve směru na Norimberk.

Obrázek 9 - Vedení linek dálkové osobní dopravy v Karlovarském kraji



Zdroj: SŽDC

3.5 Správní dělení kraje

Kraj je rozdělen na tři okresy, a to Karlovy Vary, Sokolov a Cheb. V kraji se nachází 7 obcí s rozšířenou působností, a to Aš, Cheb, Karlovy Vary, Kraslice, Mariánské Lázně, Ostrov a Sokolov.

Obrázek 10 - Správní uspořádání Karlovarského kraje



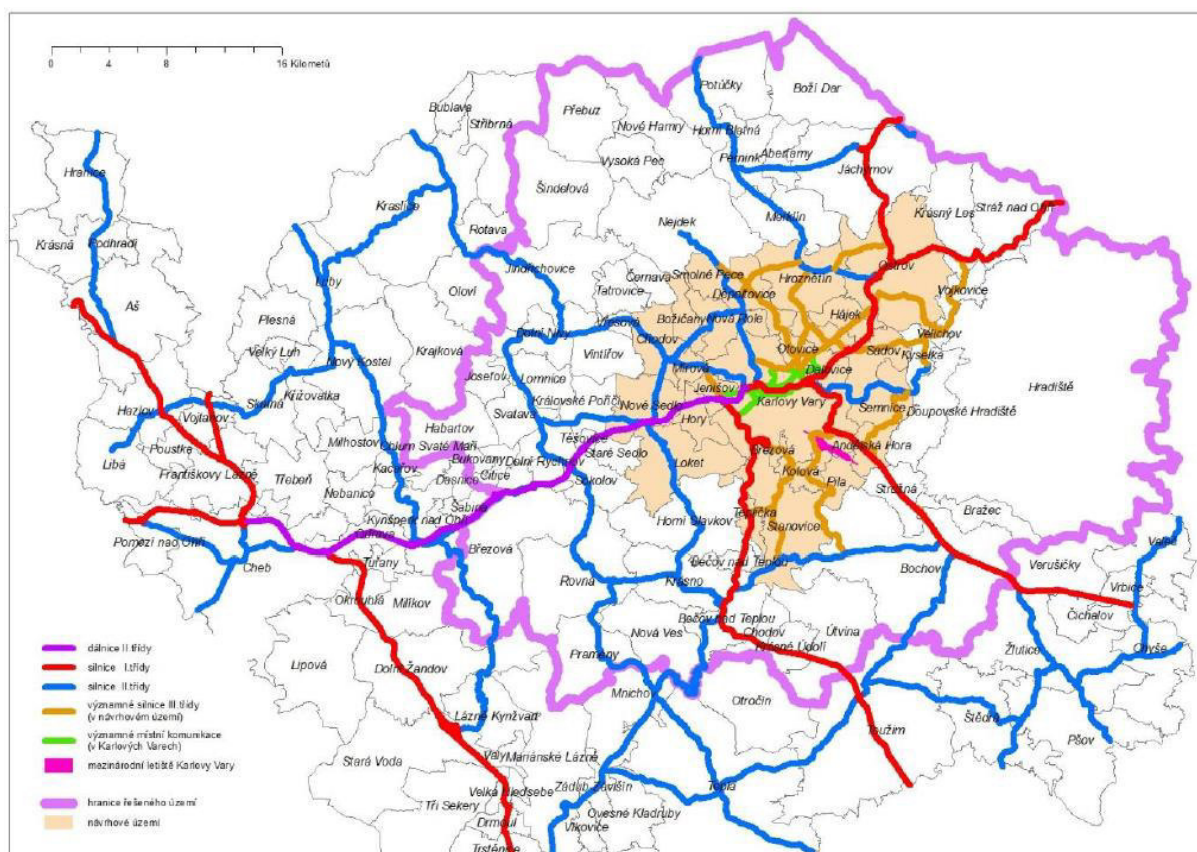
Zdroj: Ústav územního rozvoje

3.6 Řešené a návrhové území

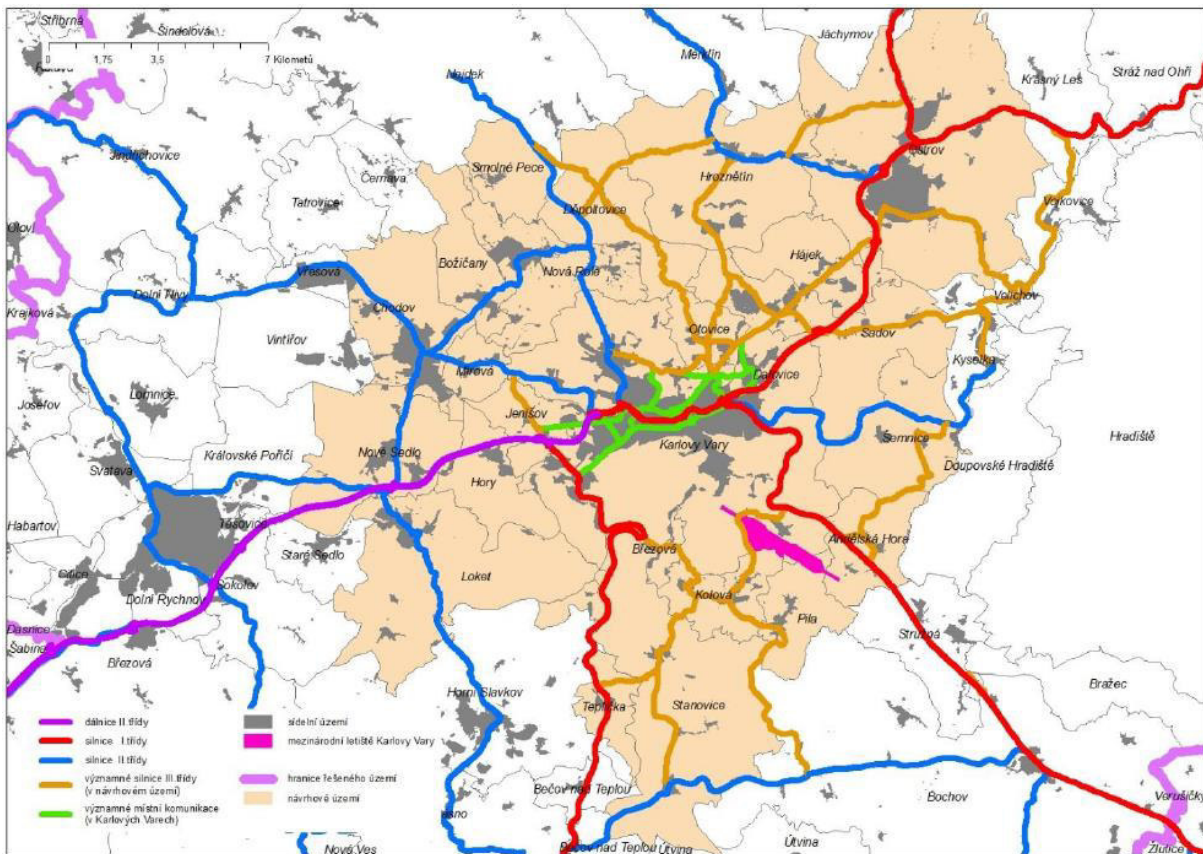
Řešené území bylo vymezeno zadáním územní studie. Zahrnuta je do něj většina okresu Karlovy Vary, vyjma jeho nejnižnější části mezi obcemi Otročin na západě a Valeč na východě; dále pak východní část okresu Sokolov omezená přibližně linií mezi obcemi Přebuz na severu a Březová na jihu; z okresu Cheb je zahrnuta obec Prameny. Území je stanoveno tak, aby byly postihnuty širší vazby při řešení územní studie za hranice území návrhového, které je podmnožinou území řešeného.

Návrhové území bylo také vymezeno zadáním územní studie, je podmnožinou území řešeného a zahrnuje především město Karlovy Vary a okolní města a obce, které mohou být bezprostředně dotčeny návrhem trasy obchvatu Karlových Varů a navazujících komunikací. V návrhovém území proběhne prověření koridorů přeložek silnic a návrh dalších realizovatelných variant tras přeložek silnic v navazujících etapách.

Obrázek 11 - Vymezení řešeného území



Obrázek 12 - Vymezení návrhového území



4 Doplnění aktuálních podkladů a informací

4.1 Silniční síť v řešeném území

4.1.1 Dálnice D6

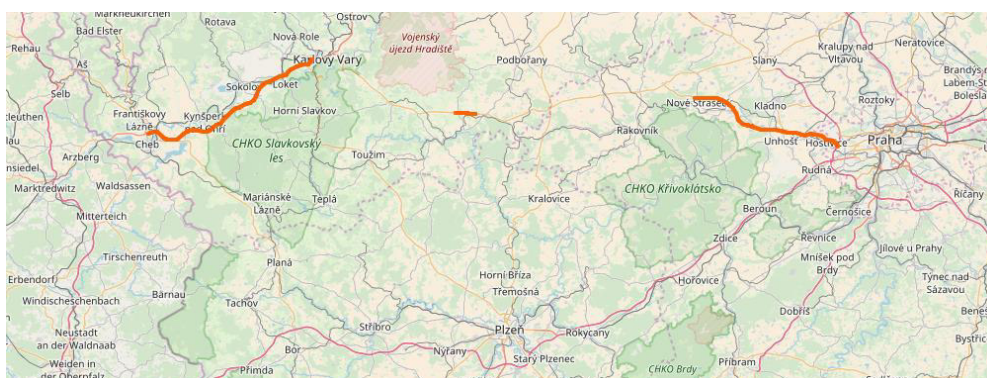
Nejvýznamnější komunikací v řešené oblasti je dálnice D6. Ta má spojit Prahu a Karlovarský kraj, v Karlovarském kraji potom sloužit jako pátevní komunikace propojující významná sídla v západovýchodní linii Karlovy Vary – Cheb. V současnosti je v provozu zhruba 73 km z plánované délky 167 km. Jedná se o části Praha – Nové Strašecí, Lubenec – Bošov a Jenišov – Cheb. Ve výstavbě jsou potom úseky Nové Strašecí – Řevničov a Řevničov, obchvat, které navazují na provozovanou část dálnice z Prahy, a dále Lubenec, obchvat, který navazuje na úsek Lubenec – Bošov. Zbývající úseky dálnice mezi Prahou a Karlovými Vary jsou v přípravě. K ucelenému tahu dálnice z Prahy na státní hranici s Německem pak budou zbývat dva úseky, a to v oblasti Karlových Varů (předmět řešení této studie) a z Chebu na státní hranici. Na německé straně navazuje silnice B303, která po zhruba 17 km křížuje dálnici A93. Dálnice D6 je součástí především mezinárodní silnice E48, v úseku Cheb – Jenišov je pak po ní vedena i silnice E49. Dálnice je také součástí transevropské dopravní sítě TEN-T, a to tzv. comprehensive network.

Tato významná dopravní cesta mezinárodního významu převádí zvýšené dopravní zatížení mezi centry osídlení Karlovy Vary – Sokolov – Cheb, prochází hustě osídleným územím obcí ležících v rozvojové oblasti OB12 a na rozvojové ose OS7. Dálnice v širším území Karlovarského kraje prochází mimo zastavěná území sídel, ve volné krajině prochází zejména lesnatými partiemi, přičemž tvoří významný bariérový efekt v území.

Do doby dostavby dálnice D6 slouží v její trase stávající silnice I/6. Ta je v průtahu Karlovými Vary řešena jako čtyřpruhová směrově rozdělená komunikace s mimoúrovňovými křižovatkami, z Karlových Varů ve směru na Prahu potom jako silnice dvoupruhová s případnými přídatnými pruhy ve stoupání.

Nejvyšší intenzity dle posledního Celostátního sčítání dopravy (CSD) z roku 2016 jsou dosaženy na průtahu Karlových Varů, kde intenzity v nejvytíženějším úseku překračují 27 tis. voz/den, v extravilánu jsou potom dosaženy nejvyšší intenzity mezi Karlovými Vary a Sokolovem, kde jsou intenzity okolo 16 tis. voz/den. Ve zbylých částech dálnice v kraji jsou pak intenzity nižší. Na silnici I/6 ve směru od Prahy přesahují 8 tis. voz/den.

Obrázek 13 - Schéma trasy dálnice D6 v provozu



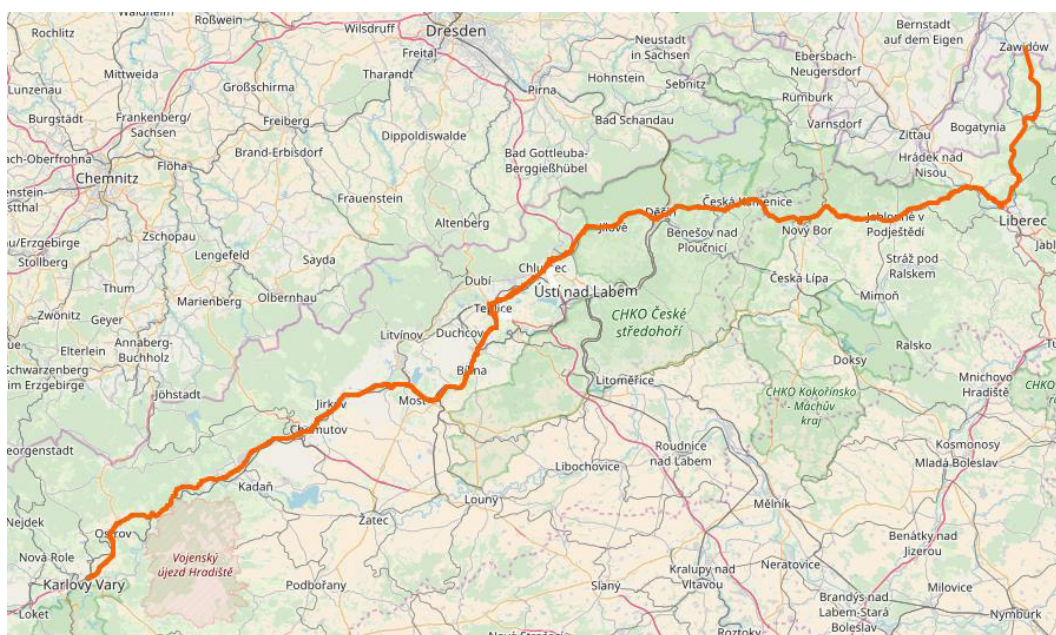
4.1.2 Silnice I/13

Silnice I/13 slouží v řešené oblasti pro spojení Karlovarského kraje s krajem Ústeckým. Silnice je významnou dopravní cestou republikového významu. Prochází hustě osídleným územím ležícím v rozvojové oblasti OB12, prochází přes území obcí na rozvojové ose OS7, které přímo napojuje, rozvoj území je omezen limity využití území.

V Karlových Varech navazuje na průtah silnice I/6, která v Bohaticích odbočuje ve směru na Prahu. V úvodním úseku Karlovy Vary – Ostrov je řešena ve čtyřpruhovém směrově rozděleném uspořádání a prodlužuje tak kapacitní spojení v západovýchodní linii v rámci kraje tvořenou především dálnicí D6. Za Ostrovem pak přechází v dvoupruhovou komunikaci. Především v úseku Květnová – Boč má silnice zhoršené parametry směrového a výškového vedení, které jsou dané konfigurací terénu v oblasti. V Ústeckém kraji potom dále prochází přes města Klášterec nad Ohří, Chomutov, Most, Bílina, Teplice a Děčín, napojena je také na dálnice D7 a D8. Silnice je v řešené oblasti součástí mezinárodní silnice E442.

Nejvyšší intenzity dle CSD 2016 jsou dosaženy v úseku mezi Karlovými Vary a Ostrovem, kde dosahují téměř k 17 tis. voz/den, na obchvatu Ostrova postupně klesají a za Ostrovem ve směru do Ústeckého kraje již klesají pod 7 tis. voz/den.

Obrázek 14 - Schéma vedení trasy silnice I/13



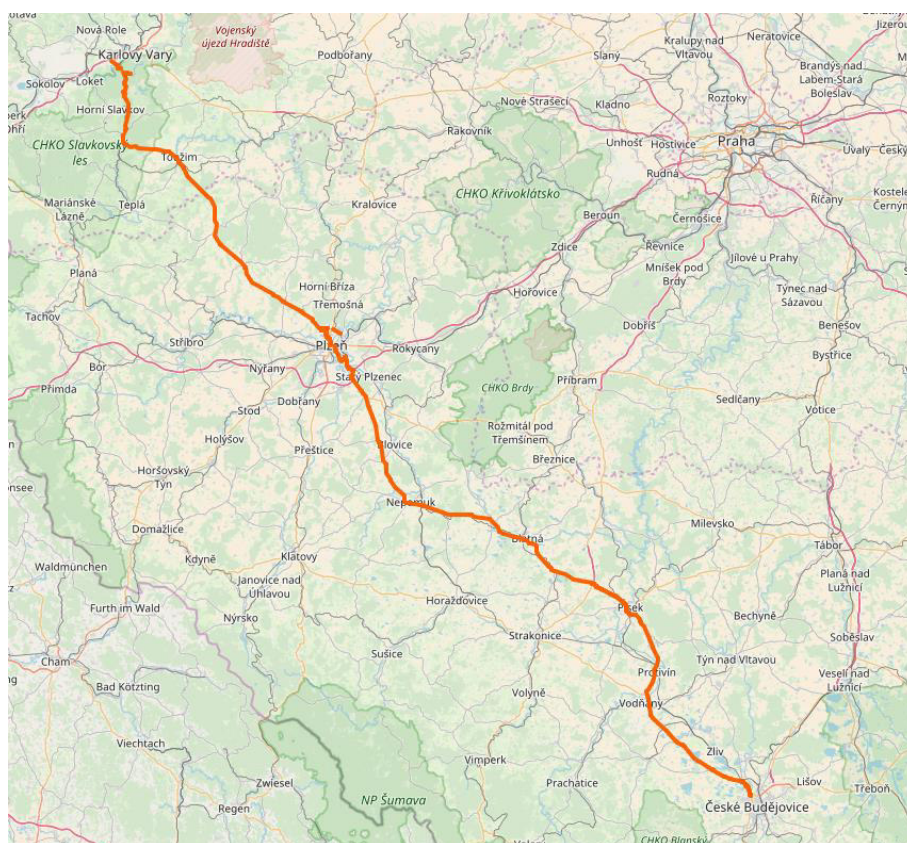
4.1.3 Silnice I/20

Silnice I/20 propojuje především Karlovy Vary s Plzní, dále pak pokračuje na Písek a České Budějovice. Spolu se silnicí I/21 slouží k propojení Karlovarského a Plzeňského kraje. Silnice nadmístního významu prochází řídko osídleným územím mimo rozvojové oblasti a osy, spojuje specifickou oblast SOB-N1 s rozvojovou oblastí OB12. Silnice prochází zastavěným územím zejména menších sídel, ve volné krajině prochází členitou krajinou podél říčky Teplé ve zvlněné údolní trase.

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

Na území Karlovarského kraje jsou nejvyšší intenzity dle CSD 2016 dosaženy od D6 k Březové, přičemž v Tašovicích dosahují téměř 9 tis. voz/den a u vodní nádrže Březová jsou nad 6 tis. voz/den. Dále až k hranici kraje se pak pohybují mezi 4 a 5 tis. voz/den.

Obrázek 15 - Schéma vedení trasy silnice I/20



4.1.4 Silnice I/25

Silnice I/25 napojuje východní část Karlovarského kraje na Německo, a to spolkovou zemi Sasko. Silnice je významnou dopravní cestou propojující rozvojovou oblast OB12 se specifickou oblastí SOB6 (významná rekreační oblast) a má zejména význam pro rozvoj cestovního ruchu a rekreace a podpor rozvojového potenciálu přilehlého území (vymezena rozvojová osa ROS-N3).

Začíná v MÚK Ostrov-sever na I/13 a pokračuje na sever přes Jáchymov a Boží Dar na hraniční přechod Boží Dar / Oberwiesenthal, kde na ni navazuje německá silnice B95. Silnice má především mezi Jáchymovem a Božím Darem zhoršené parametry směrového a výškového vedení dané konfigurací terénu, silnice překonává na své délce značné převýšení přesahující 600 výškových metrů. Silnice není součástí žádného z tahů mezinárodních silnic.

Nejvyšších intenzit je na silnici dle CSD 2016 dosaženo v úvodním úseku u Ostrova, kde překračují 5 tis. voz/den a dále ve směru ke státní hranici klesají. Za Jáchymovem se jedná o 2,5 tis. voz/den, v místě hraničního přechodu pak o jen 1,5 tis. voz/den.

Obrázek 16 - Schéma vedení trasy silnice I/25



4.1.5 Silnice II. třídy v okolí Karlových Varů

Páteřní tahy dálnice a silnic I. třídy, po kterých jsou realizovány kromě místních i tranzitní vztahy, doplňují silnice II. třídy, které napojují další významná sídla na nadřazenou komunikační síť.

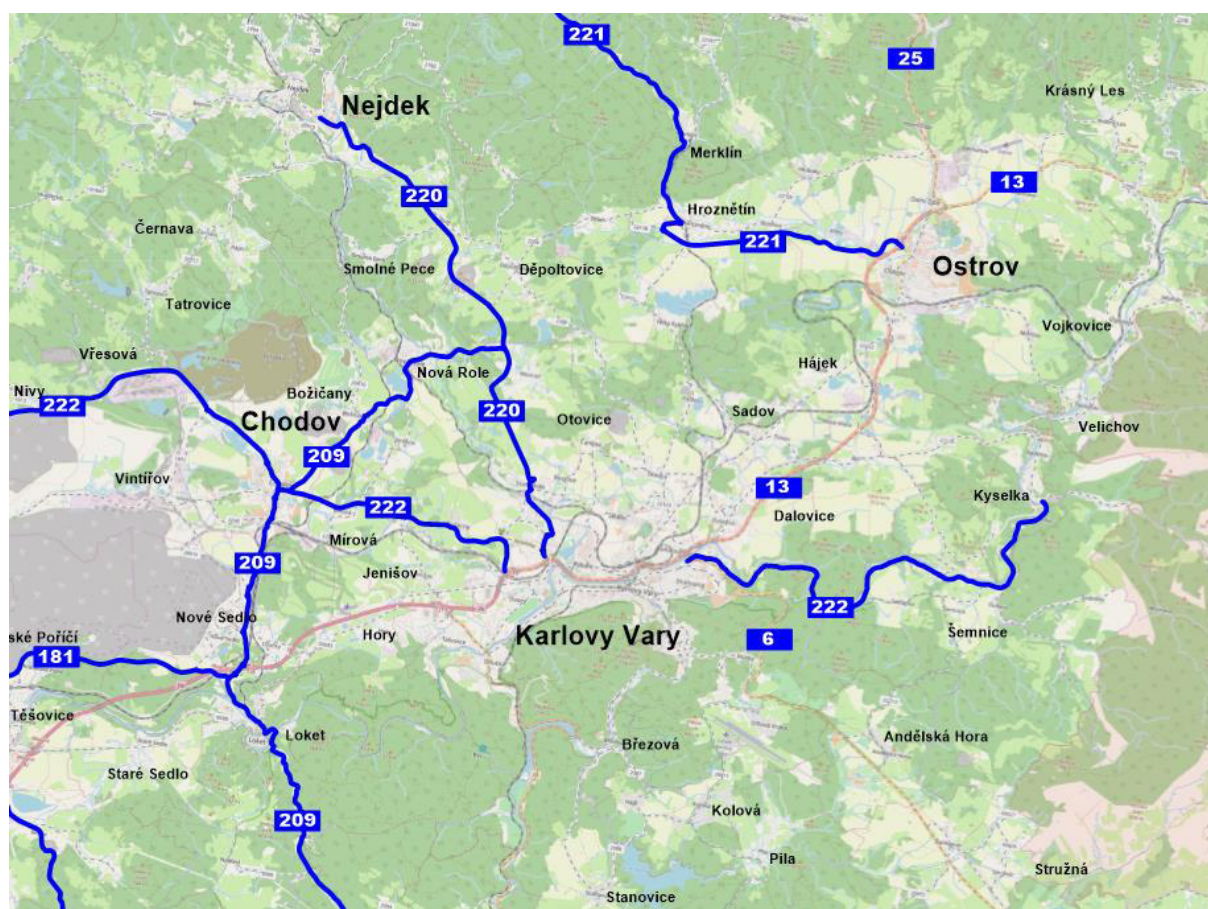
Silnice II/209 je částečně okružní silnice kolem Karlových Varů spojující významná sídla v jejich okolí. V severozápadním kvadrantu propojuje Novou Rolí, Chodov a Nové Sedlo, je napojena na dálnici D6 a dále v jihozápadním kvadrantu prochází městy Loket a Horní Slavkov. Nejvyšší intenzity jsou dosaženy v okolí dálnice D6, kde se směrem k Chodovu blíží 5 tis. voz/den, směrem od dálnice intenzity klesají.

Silnice II/220 vychází radiálně z Karlových Varů ve směru na severozápad, začíná na I/6 v MÚK Zlatý Kopeček. Směřuje do města Nejdk, kde je ukončena a dále pokračují již jen silnice III. třídy. Silnice slouží i pro spojení Nové Role s krajským městem. Nejvyšších intenzit je na silnici dosaženo v Karlových Varech, kde slouží i pro místní dopravu, přesahují zde 12 tis. voz/den. Dále ve směru z krajského města intenzity již jen klesají až k 5 tis. voz/den před Nejdkem.

Silnice II/221 vychází z Ostrova severozápadním směrem a napojuje na nadřazené komunikace města Hroznětín, Abertamy a Horní Blatnou. Silnice pokračuje až do Německa přes hraniční přechod Potůčky / Johannegeorgenstadt. Ve svém úvodním úseku do Hroznětína dokončuje funkci částečně okružní komunikace kolem Karlových Varů, propojení z Nové Role k Hroznětínu zajišťuje silnice III/2204. Pro radiální napojení měst na trase silnice II/221 do krajského města potom od Hroznětína slouží silnice III/22129. Nejvyšších intenzit je dosaženo v úvodním úseku silnice mezi Ostrovem a Hroznětínem, zde přesahují 4 tis. voz/den, od Hroznětína ve směru na sever ke státní hranici již intenzity jen klesají až pod 1,5 tis. voz/den před Potůčky.

Poslední silnicí, která tvoří systém komunikací silnic II. třídy v okolí Karlových Varů, je silnice II/222. Ta tvoří radiální komunikaci pro směry západ a východ, v obou směrech vychází ze silnice I/6, na západě z MÚK Dvory, na východě z křižovatky u Pražského mostu. Ve své západní části slouží pro přímé napojení Chodova, případně měst dostupných po silnici II/210 (Rotava, Kraslice). Ve své východní části je význam silnice nižší, napojuje pouze obce ležící podél řeky Ohře, zakončena je v obci Kyselka, odkud dále pokračují pouze silnice III. třídy. Nejvytíženější je silnice v úseku Karlovy Vary – Chodov, kde intenzity překračují 7 tis. voz/den, jedná se tak o v extravilánu nejzatíženější silnici II. třídy v oblasti. Dále od Chodova intenzity klesají až k 3 tis. voz/den. V méně významné části silnice východně od krajského města se intenzity pohybují lehce nad 1 tis. voz/den.

Obrázek 17 - Schéma tras silnic II. třídy v okolí Karlových Varů



4.2 Analýza stavu silniční sítě

Celá stávající silniční síť v řešeném území byla analyzována, a to v podrobnosti silnic I., II. a III. třídy. Silniční síť byla pro tyto účely rozdělena na jednotlivé homogenní úseky na základě dopravní charakteristiky. Rozdělení na jednotlivé úseky a jejich číslování lze nalézt ve výkresu č. 5, stejně tak grafické znázornění dopravní charakteristiky, tj. orientačního šířkového uspořádání. Analýza silnic probíhala z různých hledisek, kromě hlediska dopravního i dle územní charakteristiky, územních střetů, dopravních závad, průchodu zastavěným územím a vazby na záměry. Výstupy z analýzy jsou prezentovány prostřednictvím Tabulky analýzy stávající silniční sítě, která je v příloze konci této zprávy.

Z územní charakteristiky vyplývá funkce každé silnice, resp. každého úseku silnice v rámci silničního systému kraje. Je z ní patrný význam silnice pro obsluhu území, případně pro tranzitní vazby. Územní střety popisují konflikty s jednotlivými limity využití území, pro stávající silniční síť spočívá největší problém v průchodu přes CHKO. Dopravní závady byly převzaty z již zpracovaných dokumentací, a to z Územně analytických podkladů Karlovarského kraje a Koncepte rozvoje silniční sítě v Karlovarském kraji zpracované firmou Mott McDonald CZ s.r.o. Jednotlivé dopravní závady nejsou v tabulce blíže popsány, ale odkazují na tabulku zjištěných problémů na silniční síti, která je také na konci této zprávy. Průchod zastavěným územím je vyjádřen procentuálně, tedy poměrem délky průchodu silnice zastavěným územím k celkové délce úseku. Vazba na záměry pak popisuje, zdali je

silnice určena k přeložení dopravním záměrem (dle kap. 4.3) nebo zdali bude sloužit pro obsluhu významného rozvojového záměru nedopravního charakteru (dle kap. 4.6.1).

4.3 Zjištěné záměry na silniční síti v řešeném území

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

Tabulka 1 - Seznam zjištěných záměrů

Označení	Název záměru	Zdroj záměru
Záměry zanesené v ZÚR Karlovarského kraje		
01	D6 Knínice – Bošov	ZÚR (D01), ÚP Bochov
02	D6 Žalmanov – Knínice	ZÚR (D01), ÚP Stružná
03	D6 Olšová Vrata – Žalmanov	ZÚR (D01), ÚP Andělská Hora, ÚP Karlovy Vary
04	I/6 Karlovy Vary – Olšová Vrata	ZÚR (D02), ÚP Karlovy Vary
05	Kapacitní silnice, úsek Jenišov – silnice I/13 (obchvat Karlových Varů)	ZÚR (D81), ÚP Karlovy Vary, ÚP Dalovice, ÚP Otovice, ÚPSÚ Jenišov, ÚP Sadov
06	Kapacitní silnice, úsek propojení silnice I/13 – dálnice D6 (obchvat Karlových Varů)	ZÚR (D82), ÚP Karlovy Vary, ÚP Dalovice
07	I/13 Ostrov – Smilov	ZÚR (D04), ÚP Ostrov, ÚP Krásný Les, ÚP Stráž nad Ohří
08	I/20 Žalmanov – Toužim	ZÚR (D06), ÚP Stružná, ÚP Útvina, ÚP Bochov
09	II/198 Bochov, přeložka	ZÚR (D66), ÚP Bochov
10	II/208 Hlinky, přestavba	ZÚR (D65)
11	II/209 Nová Role, jihovýchodní obchvat	ZÚR (D35), ÚP Nová Role
12	II/209 Nové Sedlo, obchvat (územní rezerva)	ZÚR (DR88), ÚP Nové Sedlo
13	II/210 Rotava, přeložka	ZÚR (D26), ÚP Jindřichovice
14	II/210 Jindřichovice, přeložka	ZÚR (D27), ÚP Jindřichovice
15	II/210 Prameny, přeložka	ZÚR (D72), ÚP Prameny
16	II/220 Karlovy Vary, přeložka	ZÚR (D45), ÚP Karlovy Vary, ÚP Otovice
17	II/220 Mezirolí, přeložka	ZÚR (D86), ÚP Nová Role
18	II/221 Horní Blatná, jihozápadní obchvat	ZÚR (D31), ÚP Horní Blatná
19	II/221 Pstruží, rektifikace směrových oblouků	ZÚR (D39), ÚP Merklín
20	III/1794 Útvina, přeložka	ZÚR (D76), ÚP Útvina
21	III/21030 Svatava, sever, přeložka	ZÚR (D79), ÚP Svatava

22	III/21036 Boučí – Nové Domy, přeložka	ZÚR (D21), ÚP Dolní Nivy
23	III/21036 Boučí, obchvat	ZÚR (D22), ÚP Dolní Nivy
24	III/21047 Nejdek, přeložka	ZÚR (D30)
25	III/21233 Svatava – Habartov, přeložka	ZÚR (D23), ÚP Svatava, ÚP Josefov
26	III/2204 Děpoltovice, přeložka	ZÚR (D36), ÚP Hroznětín, ÚP Nová Role
27	III/2204 Odeř, přeložka	ZÚR (D37), ÚP Hroznětín
28	III/22129 Podlesí, přeložka	ZÚR (D42), ÚP Sadov, ÚP Otovice
29	III/22129 Otovice, přeložka	ZÚR (D43), ÚP Otovice
30	III/22129 Ruprechtov, přeložka	ZÚR (D41), ÚP Hroznětín
31	Chodov, východní obchvat	ZÚR (D32), ÚP Chodov, ÚP Mírová, ÚP Nové Sedlo
32	Bochov – Horní Tašovice, přeložka	ZÚR (D67), ÚP Bochov, ÚP Stružná
33	Žalmanov – Andělská Hora, přeložka	ZÚR (D68), ÚP Stružná, ÚP Andělská Hora
34	Silniční napojení mezinárodního letiště Karlovy Vary	ZÚR (D84)
Záměry zanesené pouze v ÚPD obcí		
35	II/208 Hlinky, přeložka	ÚP Stanovice
36	II/209 Horní Slavkov, přeložka	ÚP Horní Slavkov
37	II/210 Stará, přeložka	ÚP Jindřichovice, chybí v ÚP Dolní Nivy
38	II/219 Nejdek, přeložka	ÚPm Nejdek
39	II/220 Nejdek, přeložka	ÚPm Nejdek
40	III/21031 Radvanov, přeložka	ÚP Josefov
41	III/22128 Horní Žďár, přeložka	ÚP Ostrov
42	Vintířov – úprava křižovatek	ÚP Vintířov
43	Propojení ulic Chebská – Závodní	ÚPm Karlovy Vary
44	Propojení ulic U Trati – Fričova	ÚPm Karlovy Vary
Záměry z územních studií		
45	Přeložka silnice II/220 (obchvat Staré Role)	ÚS severozápadní části obchvatu Karlových Varů
46	Variantní vedení přeložky II/220	ÚS severozápadní části obchvatu Karlových Varů
47	Přeložka silnice II/222 (obchvat Počeren)	ÚS severozápadní části obchvatu Karlových Varů
Záměry z ostatních zdrojů		
48	Obchvat Karlových Varů – varianta 2	Koncept ÚPm Karlovy Vary
49	Alternativní trasa obchvatu Karlových Varů	Ing. Ota Řezanka
50	Jižní obchvat D6 – varianta 1	Návrh oblastní pobočky ČSSI Karlovy Vary
51	Přeložka I/20 – varianta 1	Návrh oblastní pobočky ČSSI Karlovy Vary
52	Jižní obchvat D6 – varianta 2	Návrh oblastní pobočky ČSSI Karlovy Vary
53	Přeložka I/20 – varianta 2	Návrh oblastní pobočky ČSSI Karlovy Vary
54	Počerny, obchvat – varianta 2	Karlovy Vary, silniční obchvat obytné lokality Počerny (studie)

55	Počerny, obchvat – varianta 3	Karlovy Vary, silniční obchvat obytné lokality Počerny (studie)
56	II/222 Karlovy Vary – Chodov, přeložka	Ing. Ota Řezanka
57	Východní obchvat Otovic	Ing. Ota Řezanka
58	Zahloubení průtahu (MÚK Chebský most – MÚK Rybáře)	Ing. Ota Řezanka
59	Paralelní komunikace s ulicí Západní	Ing. Ota Řezanka
60	Zprovoznění Drahovického mostu (napojení na průtah)	Ing. Ota Řezanka
61	Propojení z MÚK Chebský most do ulice Nákladní	Ing. Ota Řezanka
62	Propojení z MÚK Dvory do areálu Tesco	Ing. Ota Řezanka
63	Dalovice – napojení na I/13	jednání v obci Dalovice
64	Alternativní trasa obchvatu Otovic	jednání v obci Otovice

4.3.1 Záměry zanesené v ZÚR Karlovarského kraje

(01, 02, 03) Dálnice D6

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

(04) I/6 Karlovy Vary – Olšová Vrata

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

(05, 06) Obchvat Karlových Varů

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

(07) I/13 Ostrov – Smilov

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

(08) I/20 Žalmanov – Toužim

Přeložka řeší zásadní změnu trasy silnice I/20 v úseku Toužim – Bečov nad Teplou – Karlovy Vary. Změna spočívá v přesměrování silnice od Toužimi k plánované dálnici D6 u Žalmanova. Úsek je navržen v kategorii S11,5/80. Přeložka silnice má zlepšit propojení krajských měst Karlovy Vary a Plzeň a zcela se vyhne stávajícímu vedení přes Bečov nad Teplou a kolem vodní nádrže Březová, které má nevhodné směrové parametry. Záměr je součástí mezinárodní silnice E49.

(09) II/198 Bochoř, přeložka

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

(10) II/208 Hlinky, přestavba

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

(11) II/209 Nová Role, jihovýchodní obchvat

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

(12) II/209 Nové Sedlo, obchvat (územní rezerva)

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

(13) II/210 Rotava, přeložka

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

(14) II/210 Jindřichovice, přeložka

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

(15) II/210 Prameny, přeložka

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

(16) II/220 Karlovy Vary, přeložka

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

(17) II/220 Mezirolí, přeložka

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

(18) II/221 Horní Blatná, jihozápadní obchvat

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

(19) II/221 Pstruží, rektifikace směrových oblouků

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

(20) III/1794 Útvina, přeložka

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

(21) III/21030 Svatava, sever, přeložka

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

(22) II/21036 Boučí – Nové Domy, přeložka

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

(23) II/21036 Boučí, obchvat

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

(24) III/21047 Nejdek, přeložka

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

(25) III/21233 Svatava – Habartov, přeložka

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

(26) III/2204 Děpoltovice, přeložka

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

(27) III/2204 Odeř, přeložka

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

(28) III/22129 Podlesí, přeložka

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

(29) III/22129 Otovice, přeložka

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

(30) III/22129 Ruprechtov, přeložka

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

(31) Chodov, východní obchvat

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

(32) Bochov – Horní Tašovice, přeložka

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

(33) Žalmanov – Andělská Hora, přeložka

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

(34) Silniční napojení mezinárodního letiště Karlovy Vary

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

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

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

(36) II/209 Horní Slavkov, přeložka

Přeložka řeší příjezd do města ve směru od Lokte, který je prostorově nevyhovující vzhledem k umístění zástavby. Nevyhovující stav je řešen zjednosměrněním stávajícího vedení silnice a vedení

druhého směru současnou ul. Dolní Příkopy, která bude na začátku a na konci nově napojena na stávající silnici.

(37) II/210 Stará, přeložka

Přeložka řeší úpravu trasy na území obce Jindřichovice ve směru na Dolní Nivy, a to vylepšením stávajícího směrového vedení. Přeložka je navržena v místě s nevyhovujícími směrovými oblouky. Přeložka je navržena přes hranice obce i na území obce Dolní Nivy. V ÚP Dolní Nivy však přeložka není zanesena.

(38) II/219 Nejdek, přeložka

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

(39) II/220 Nejdek, obchvat

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

(40) III/21031 Radvanov, přeložka

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

(41) III/22128 Horní Žďár, přeložka

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

(42) Vintířov – úprava křižovatek

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

(43) Propojení ulic Chebská – Závodní

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

(44) Propojení ulic U Trati – Fričova

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

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

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

(46) Variantní vedení přeložky II/220

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

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

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

Zvažované propojení Hroznětín – Potůčky

Pro koncept ÚP VÚC Karlovarského kraje byla zpracována ověřovací studie Dopravní propojení Karlovarského kraje se saskou částí SRN. Ta navrhla mimo jiné i zlepšení propojení Hroznětín – Potůčky. V maximální variantě, kdy by dopravní propojení se SRN přesáhlo regionální úroveň, byla navržena významná úprava silnice II/221 mezi Horní Blatnou a Potůčky. V závěru však celkově doporučila pro územně plánovací dokumentaci využití stávajících dopravních koridorů s drobnými úpravami. Ve výkresu č. 3 je proto toto propojení zakresleno jen jako zvažované.

4.3.4 Záměry z ostatních zdrojů

(48) Obchvat Karlových Varů – varianta 2

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

(49) Alternativní trasa obchvatu Karlových Varů

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

(50) Jižní obchvat D6 – varianta 1

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

(51) Přeložka I/20 – varianta 1

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

(52) Jižní obchvat D6 – varianta 2

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

(53) Přeložka I/20 – varianta 2

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

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

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

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

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

(57) Východní obchvat Otovic

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

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

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

(59) Paralelní komunikace s ulicí Západní

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

(60) Zprovoznění Drahovického mostu (napojení na průtah)

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

(61) Propojení z MÚK Chebský most do ulice Nákladní

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

(62) Propojení z MÚK Dvory do areálu Tesco

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

(63) Dalovice – napojení na I/13

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

(64) Alternativní trasa obchvatu Otovic

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

Úvahy o šířkovém uspořádání obchvatu Karlových Varů

V ZÚR je záměr obchvatu Karlových Varů pojmenován jako kapacitní silnice, stejně tak ve zpracovaných územních studiích bylo vždy uvažováno se čtyřpruhovou komunikací. Na jednání s městem Karlovy Vary však byla zmíněna i myšlenka realizovat obchvat jako nekapacitněnou dvoupruhovou komunikaci při zachování stávajících parametrů průtahu. Při návrhu variant obchvatu v navazujících etapách územní studie bude zvažována i tato varianta, jelikož se však nejedná o nový záměr, ale pouze o úpravu šířkových parametrů záměrů existujících, není k této myšlence přistupováno jako k samostatnému záměru.

4.4 Intenzity zatížení silniční sítě

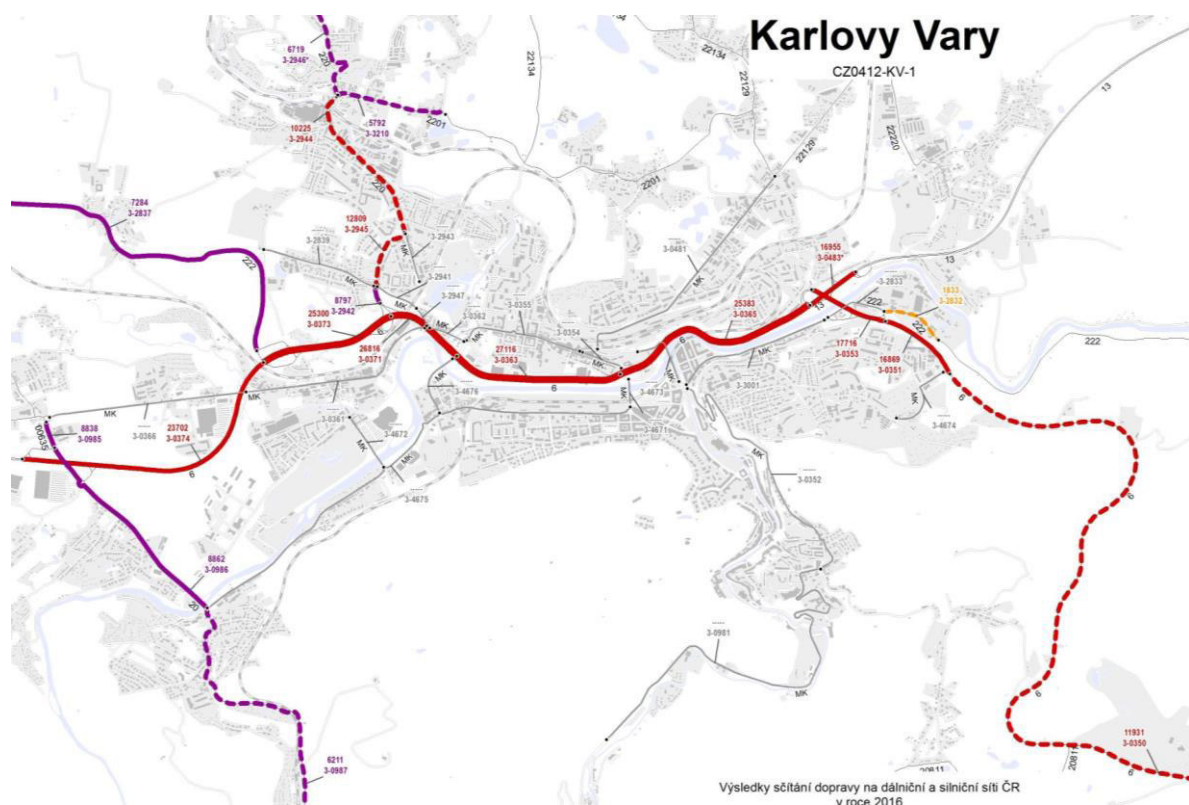
4.4.1 Celostátní sčítání dopravy

Základním zdrojem údajů o intenzitách dopravy ve všech dopravně-inženýrských úlohách je Celostátní sčítání dopravy. Probíhá ve zhruba pravidelných intervalech, aby bylo možné sledovat vývoj dopravních intenzit na komunikační síti jako celku. Zahrnutý do rozsahu CSD jsou všechny dálnice a silnice I. a II. třídy a vybrané úseky silnic III. třídy a místních komunikací.

Východní část Karlovarského kraje je relativně dobře pokrytá sčítacími profily CSD. Nižší pokrytí je především v okolí samotných Karlových Varů ve směru na sever a na jih a pak v samotném krajském městě, kde jsou evidovány sčítací profily a sčítání na nich v minulosti probíhalo, v posledním sčítání z roku 2016 však sčítání probíhalo pouze na páteřních komunikacích na silnicích I. a II. třídy.

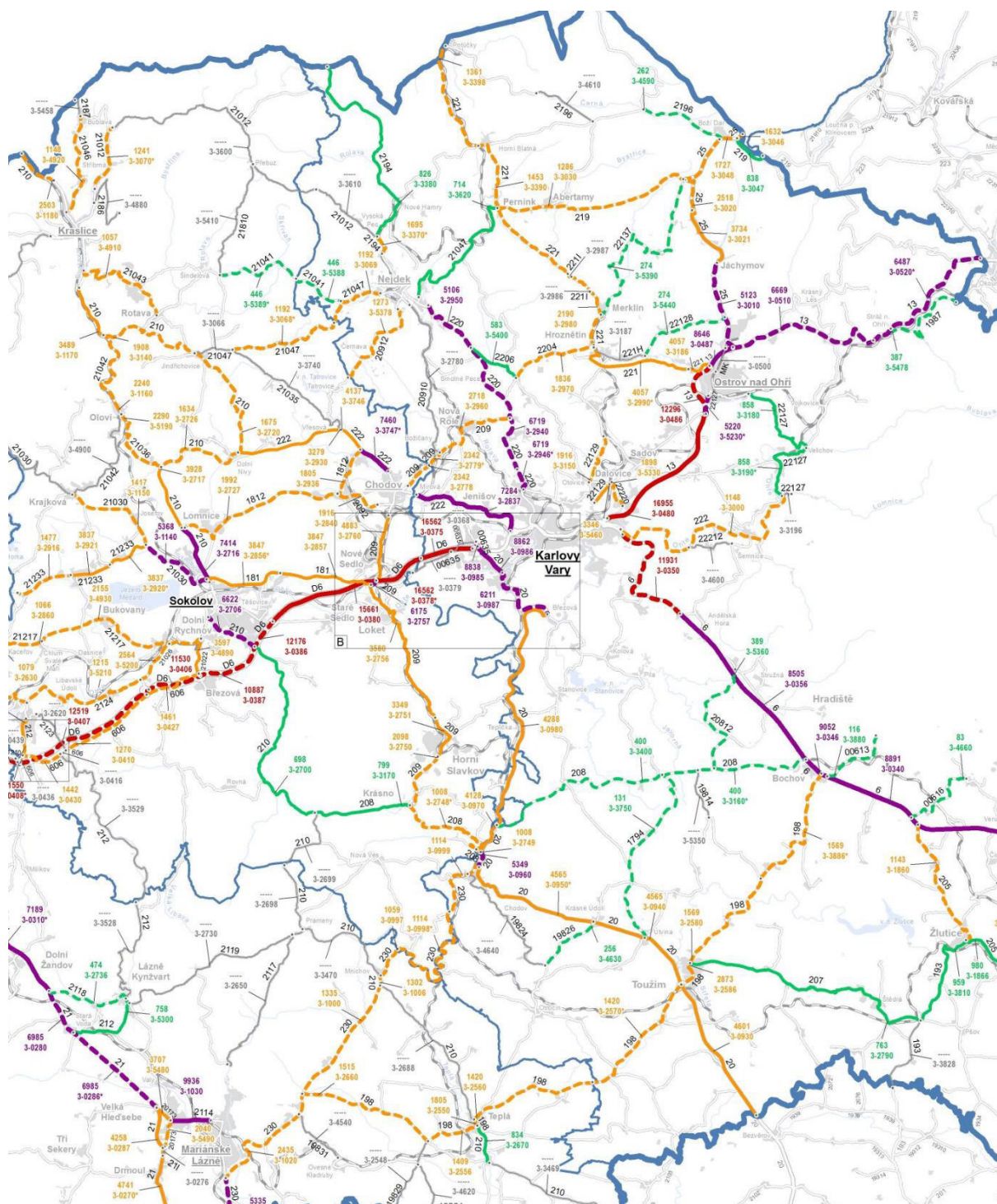
Následují vybrané výsledky posledního CSD konaného v roce 2016.

Obrázek 18 - Výsledky Celostátního sčítání dopravy 2016 v Karlových Varech



Zdroj: ŘSD ČR

Obrázek 19 - Výřez z výsledků Celostátního sčítání dopravy 2016 v Karlovarském kraji



Zdroj: ŘSD ČR

Dále byla provedena analýza vývoje výsledků CSD v posledních čtyřech sčítáních, která probíhala v letech 2000, 2005, 2010 a 2016. Analýza byla provedena v jednotlivých profilech, a to v těch nacházejících se v řešené oblasti, resp. zahrnutých do kalibračních vstupů dopravního modelu. Celkové intenzity v jednotlivých letech jsou uspořádány do tabulky, barevně je vyznačeno, zdali intenzita oproti předchozímu sčítání vzrostla či poklesla. V případě nulové hodnoty sčítání v úseku neprobíhalo.

Tabulka 2 - Vývoj celkových intenzit v jednotlivých profilech dle CSD 2000 až 2016

Sčítací úsek	Silnice	2000	2005	2010	2016
3-0374	D6	0	0	16541	23590
3-0375	D6	0	0	12742	16536
3-0380	D6	12004	15709	0	15543
3-0386	D6	9496	10951	0	12113
3-0387	D6	9806	10951	0	10875
3-0406	D6	0	0	0	11464
3-0407	D6	0	0	7206	12499
3-0340	6	6802	8184	7695	8817
3-0346	6	7193	8635	8086	9012
3-0350	6	8563	10626	10446	11854
3-0351	6	13894	17012	15707	16790
3-0353	6	11447	17012	16318	17630
3-0356	6	7377	8635	8519	8463
3-0363	6	11770	11703	28179	26955
3-0365	6	17731	18302	24891	25231
3-0371	6	0	0	19255	26727
3-0373	6	0	0	19903	25195
3-0480	13	14017	11784	14040	16858
3-0486	13	0	0	10666	12277
3-0487	13	0	0	7096	8562
3-0510	13	5376	7062	5894	6598
3-0930	20	4290	4355	4095	4574
3-0940	20	5962	4824	4477	4510
3-0960	20	5279	5854	5645	5300
3-0970	20	4002	4046	4574	4098
3-0980	20	4548	4758	4480	4213
3-0986	20	7415	11134	9902	8786
3-0987	20	5218	4689	6405	6150
3-3010	25	6143	6360	4404	5061
3-3020	25	3366	3870	3333	2444
3-3021	25	5373	6305	4299	3662
3-3046	25	2628	3562	1313	1552
3-3048	25	3000	4455	1328	1633
3-2857	181	0	0	11408	3783
3-2550	198	1601	2178	2068	1752
3-2556	198	0	0	1435	1385
3-2560	198	1050	1094	1082	1374
3-2580	198	1587	1825	1566	1563
3-2586	198	2979	3420	1818	2840
3-2660	198	1416	1741	1600	1493
3-2790	207	703	582	801	746
3-2749	208	1086	1367	1667	1003
3-3170	208	509	894	883	777
3-3400	208	318	300	520	395
3-2750	209	2146	2212	2263	2033
3-2751	209	4996	4058	3157	3307
3-2756	209	3770	3698	3196	3562
3-2757	209	0	0	0	6135
3-2760	209	4377	4921	3442	4813

3-2762	209	6805	7465	6123	5215
3-2763	209	8221	2611	9030	10023
3-2778	209	3222	2949	2646	2305
3-2960	209	3688	2922	3488	2697
3-1006	210	178	265	1698	1255
3-1170	210	2339	4133	3409	3461
3-2670	210	1243	1591	1299	800
3-2700	210	1392	1669	2090	682
3-2706	210	4627	7857	6919	6569
3-2711	210	12629	12212	18587	15723
3-2712	210	11681	12136	14796	12867
3-2713	210	4627	6988	9815	9388
3-2716	210	6464	7301	6633	7307
3-2717	210	3058	3917	3469	3883
3-2720	210	1718	2539	1722	1650
3-2726	210	1553	2083	1762	1603
3-3140	210	1133	1663	1571	1891
3-5300	212	0	0	658	739
3-3030	219	1107	1514	965	1239
3-2940	220	5479	5970	5724	6700
3-2942	220	0	0	10350	8764
3-2944	220	9386	10139	8922	10200
3-2945	220	0	0	11469	12723
3-2950	220	4032	4817	4407	5039
3-2980	221	2645	1614	1435	2165
3-3186	221	0	0	3633	4023
3-3390	221	2247	1673	1135	1413
3-3398	221	0	0	1097	1350
3-2831	222	5479	7369	7819	7335
3-2832	222	6328	6746	1914	1823
3-2837	222	0	0	7127	7236
3-2930	222	1612	2119	2730	3234
3-3000	222	1038	1258	970	1119
3-3741	222	8757	10017	4522	7408
3-3746	222	0	0	4215	4064
3-0997	230	1329	1281	1362	1041
3-0999	230	1480	1604	1563	1080
3-1000	230	1360	1649	1771	1295
3-1020	230	2076	2747	2506	2375
3-0410	606	9806	10951	637	1240
3-0427	606	0	0	0	1441
3-0430	606	8810	10865	637	1401
3-3880	00613	173	1785	92	107
3-0985	00635	0	0	7544	8794
3-3750	1794	115	140	168	124
3-2727	1812	2217	1695	3995	1957
3-2936	1812	1398	1325	2131	1750
3-5478	1987	0	0	225	373
3-2840	2092	1044	1634	1732	1893
3-2736	2118	609	463	491	471
3-5210	2124	2057	1730	2431	1204
3-2953	2194	2725	2856	3035	1673

3-3380	2194	326	119	864	819
3-4590	2196	290	281	285	262
3-3210	2201	0	0	5156	5686
3-2970	2204	1427	1647	1565	1820
3-5400	2206	0	0	810	573
3-4630	19826	242	224	203	239
3-5360	20812	0	0	416	387
3-5378	20912	0	0	1014	1257
3-3600	21012	114	93	147	0
3-4890	21022	2937	4702	1997	3559
3-5200	21026	3523	4501	8001	2526
3-5200	21026	3523	4501	8001	2526
3-1140	21030	2494	3032	3725	5316
3-1150	21030	1217	1238	1227	1381
3-1158	21030	0	0	278	0
3-5190	21036	1612	2415	1875	2249
3-5388	21041	0	0	536	444
3-1160	21042	1714	2529	2234	2220
3-2952	21047	6639	5274	5586	6264
3-3069	21047	738	1137	1299	1154
3-3620	21047	689	1736	553	711
3-3622	21047	4203	5089	4743	3869
3-2860	21217	1033	1516	1210	1053
3-4930	21217	1817	4460	2013	2148
3-2916	21233	0	0	1569	1471
3-2921	21233	2889	3209	3137	3794
3-0482	22127	14017	9549	4496	5167
3-3180	22127	915	926	678	839
3-3181	22127	2253	2856	1257	1199
3-5440	22128	0	0	253	257
3-3150	22129	1798	2027	2321	1872
3-5460	22129	0	0	3644	3297
3-5390	22137	0	0	215	266
3-5330	22220	0	0	2205	1878
3-2707	210H	0	0	0	1407
3-0374	D6	0	0	16541	23590
3-0375	D6	0	0	12742	16536
3-0380	D6	12004	15709	0	15543
3-0386	D6	9496	10951	0	12113
3-0387	D6	9806	10951	0	10875
3-0406	D6	0	0	0	11464
3-0407	D6	0	0	7206	12499
Průměrný nárůst oproti předchozímu CSD:			12 %	-1 %	9 %

V celkovém pohledu celé sledované silniční sítě lze pozorovat ve sčítání v letech 2005 a 2016 nárůst intenzit oproti předchozímu sčítání, a to 12 % v roce 2005 a 9 % v roce 2016. V roce 2010 je naopak pozorovatelná stagnace nebo menší pokles. To může být způsobeno hospodářským poklesem, přispět k tomu může i změna metodiky sčítání nebo skladby sčítacích profilů. Procentuální nárůst byl vypočten z průměrné intenzity na úsecích, neovlivňuje ho proto počet úseků, na kterých bylo sčítání skutečně provedeno. Ovlivňuje ho ale skladba sčítacích úseků, údaj je proto nutné považovat za orientační.

Intenzity ve sčítacích úsecích ovlivňuje mimo jiné také výstavba na silniční síti. Například přestavba silnice I/6 na dálnici D6 kolem Sokolova způsobila výpadek sčítání v roce 2010 (úseky 3-0380 až 3-0387). Zprovoznění dálnice naopak vyvolává prudký pokles intenzit na stávajících silnicích, například na původní silnici I/6, dnes silnici II/606 mezi Sokolovem a Kynšperkem nad Ohří (úseky 3-0410 a 3-0430). Na silnici II/181 je stejně tak viditelný výrazný pokles mezi roky 2010 a 2016, jelikož silnice sloužila jako objízdna trasa v době výstavby dálnice D6.

Z hlavních tahů je pozorovatelný nárůst především na silnici I/6, I/13 a dálnici D6, kde nárůst mezi roky 2000 a 2016 činí nejčastěji 20 až 30 %. Přímo v Karlových Varech je nárůst ještě vyšší. Naopak na silnici I/20 intenzity stagnují a od roku 2000 se drží zhruba na stejných hodnotách. Výjimku tvoří úsek od dálnice D6 k Březové, kde intenzity vzrostly o necelých 20 %. Nejvyšší pokles ze silnic I. třídy zaznamenala silnice I/25, kde mezi roky 2000 a 2016 klesly intenzity o 20 % do Jáchymova a dokonce o 50 % na hraničním přechodu.

4.4.2 Intenzity z ASD

Na vybraných významných komunikacích je prováděno kontinuální měření intenzity dopravy pomocí automatických sčítačů. V řešené oblasti sbírá ŘSD data z ASD na dálnici D6, silnici I/13 a silnici I/20. Pro řešení územní studie byly získány intenzity roku 2017 z následujících 5 sčítačů:

- detektor D6 Lubenec – Bošov (v Ústeckém kraji)
- detektor D6 Jenišov (úsek Jenišov – Nové Sedlo)
- detektor D6 138,1 km (úsek Nové Sedlo – Těšovice)
- detektor I/13 Ostrov nad Ohří (v prostoru MÚK Ostrov-jih)
- detektor I/20 Bezvěrov (u obce Bezvěrov v Plzeňském kraji)

Z každého sčítače jsou k dispozici údaje o intenzitách v jednotlivých hodinách a dnech v roce pro jednotlivé druhy vozidel. Pro použití v územní studii byla spočtena hodnota RPDI.

Tabulka 3 - Data z ASD 2017 - spočtené hodnoty RPDI

Detektor	Osobní	Lehká nákladní	Ostatní nákladní	Celkem	CSD 2016
D6 Lubenec – Bošov	5 903	698	1 276	7 877	6 716
D6 Jenišov	15 454	1 628	2 167	19 249	16 562
D6 138,1 km	14 081	1 617	2 000	17 698	15 661
I/13 Ostrov nad Ohří	10 478	1 063	1 198	12 739	12 296
I/20 Bezvěrov	3 151	371	489	4 011	4 601

Na silnicích I/13 a I/20 data z ASD odpovídají výsledkům CSD 2016. U Bezvěrova na silnici I/20 byly zjištěny dokonce intenzity nižší. Na dálnici D6 pak jsou pozorovatelné vyšší intenzity, a to o 13 až 17 %. Meziroční nárůst mezi roky 2016 a 2017 na dálnicích očekávaný dle v současnosti platných koeficientů

růstu dopravy dle TP 225 (II. vydání) je 3 %. Vyšší hodnoty byly zaznamenány především ve skupině osobních vozidel.

4.4.3 Dopravní průzkum 2011

V roce 2012 byl zpracován materiál Koncepce rozvoje silniční sítě v Karlovarském kraji, který zpracovala firma Mott MacDonald pro Karlovarský kraj. Jeho součástí byly i doplňkové dopravní průzkumy ve vybraných profilech a křižovatkách na celkem 12 místech. Sčítací místa byla rozprostřena napříč Karlovarským krajem. Průzkumy byly provedeny v listopadu 2011.

Vzhledem k čistě doplňkovému charakteru průzkumů na pro účely územní studie málo zajímavých komunikací a vzhledem ke stáří zjištěných dat nebyly výsledky dopravního průzkumu v územní studii (především pro kalibraci dopravního modelu) využity.

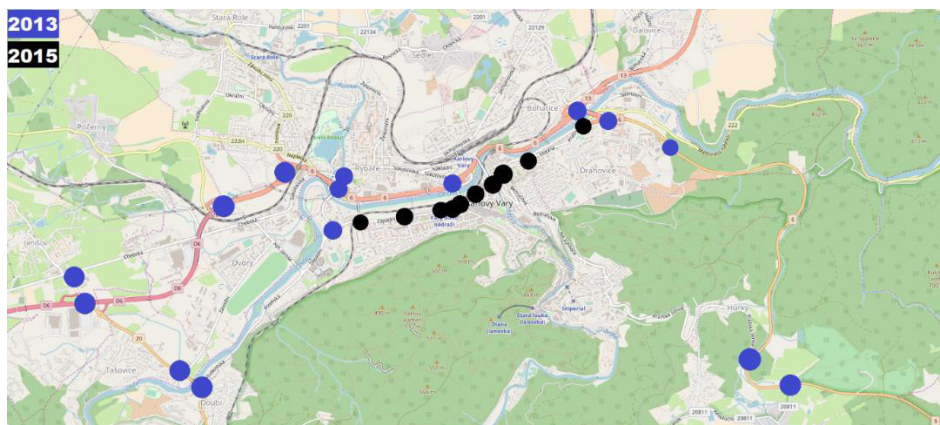
4.4.4 Dopravní průzkum v Karlových Varech 2013 a 2015

V roce 2017 byl zpracován materiál Dopravní průzkum na vybraných komunikacích města Karlovy Vary 2013 a 2015, který zpracovala firma B&C Dopravní systémy. V rámci zpracování byly realizovány dvě etapy dopravních průzkumů.

V první etapě, která probíhala v roce 2013, byly provedeny průzkumy především na průtahu silnice I/6 městem a několika dalších vybraných místech. Celkem se jednalo o 14 sčítacích míst umístěných v křižovatkách. Průzkumy byly prováděny v délce 12 hodin za pomoci automatických sčítacích zařízení. Každá křižovatka byla sledována za pomoci více zařízení, aby bylo možné určit všechny pohyby ve sledované křižovatce. Výstupem jsou intenzity zjištěné z průzkumu a jejich přepočty na hodnoty RPDI.

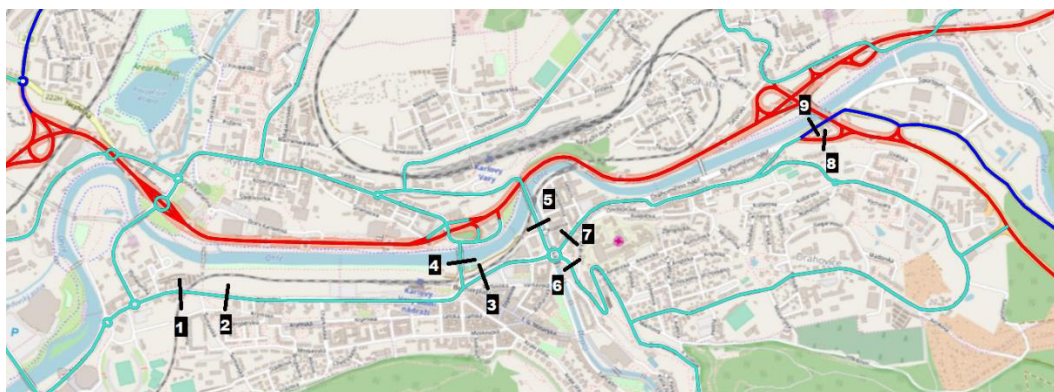
Ve druhé etapě, která probíhala v roce 2015, byly provedeny průzkumy na komunikaci podél pravého břehu řeky Ohře, tedy v ulicích Západní, Horova, Vítězná, Drahomírovo nábřeží a Mattoniho nábřeží. Celkem se jednalo o 10 sčítacích míst opět umístěných v křižovatkách. Průzkumy byly tentokrát prováděny v délce 24 hodin opět za pomoci automatických sčítacích zařízení. Opět byly zjištěny všechny pohyby v křižovatkách a proběhl přepočty na hodnoty RPDI.

Obrázek 20 - Schéma umístění sčítacích míst v dopravních průzkumech



Z první etapy dopravního průzkumu byly využity především intenzity na sjezdech z průtahu silnice I/6. Na samotném průtahu jsou k dispozici novější údaje z CSD 2016. Z druhé etapy pak byly využity intenzity z komunikace na pravém břehu řeky Ohře, neboť jsou stále relativně aktuální a CSD na této komunikaci neprobíhalo. Použité údaje byly využity pro kalibraci intenzit spočtených v dopravním modelu. V následující tabulce jsou vybrány výsledky dopravního průzkumu v místech a komunikacích, které jsou zahrnuty do dopravního modelu.

Obrázek 21 - Použité profily z druhé etapy dopravního průzkumu v KV 2015



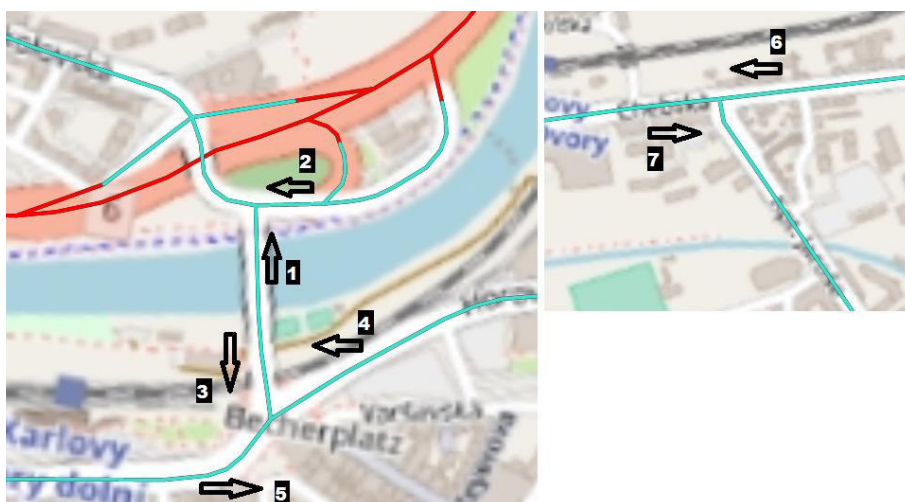
Tabulka 4 - Intenzity zjištěné v druhé etapě dopravního průzkumu v KV 2015

Profil	Umístění	RPDI
1	Západní, západně od Šumavské	18 082
2	Západní, východně od Šumavské	11 805
3	Horova	15 060
4	Chebský most	10 715
5	nábřeží Osvobození	5 396
6	Bezručova	10 744
7	Vítězná	7 054
8	rampa I/6	5 902
9	Mattoniho nábřeží	8 209

4.4.5 Intenzity z detektorů na SSZ v Karlových Varech

U magistrátu města Karlovy Vary byly poptány intenzity zjištěné pomocí detektorů na křižovatkách se světelně signalizačním zařízením (SSZ). Poskytnuty byly intenzity na pěti křižovatkách, a to u magistrátu a Chebského mostu u I/6, na dvou SSZ na náměstí Republiky a na křižovatce Chebská x kpt. Jaroše. Pro účely dopravního modelu nebyly využity intenzity z křižovatky Západní x dr. Engela v rámci náměstí Republiky, jelikož v modelu není zpracována. Hodnoty byly předány po jednotlivých hodinách v únoru 2018 u Chebského mostu a od 1. do 13. března 2018 u ostatních křižovatek. Z těchto údajů byl vypočten týdenní průměr intenzit. Jedná se o intenzity v jednom směru, nikoli v profilu.

Obrázek 22 - Profily získaných intenzit z detektorů v SSZ v Karlových Varech



Tabulka 5 - Intenzity zjištěné z detektorů v SSZ v Karlových Varech

Profil	Směr	Týdenní průměr
1	od Chebského mostu	6 413
2	od I/6	3 379
3	od Chebského mostu	6 048
4	od mostu 1. máje	16 300
5	od ulice Západní	7 759
6	od Sokolovské	4 729
7	od Jenišova	4 579

Intenzity z detektorů jsou porovnatelné s průzkumem z roku 2015 v profilu na Chebském mostě a v ulici Horova ve směru od mostu 1. máje. V profilu na Chebském mostě se intenzity významně neliší, pomocí detektorů bylo zjištěno 12 461 voz/den v obou směrech, v průzkumu poté 10 715 voz/den. Vzhledem k odlišné době vzniku obou dat (průzkum 2015, detektory 2018) lze konstatovat, že se hodnoty neliší. Jiná je situace v profilu v Horově ulici, kde v průzkumu bylo zjištěno 15 060 voz/den v obou směrech, zatímco pomocí detektorů 16 300 voz/den v jednom směru. Detektory jsou však umístěny v místě, kde jsou tři jízdní pruhy v jednom směru, přičemž každý pruh snímá jiný detektor. Je tedy možné, pokud vozidlo přejezdělo mezi pruhy, že jedno vozidlo bylo zjištěno více detektory. Pro kalibraci dopravního modelu proto bylo v tomto místě využito dat z dopravního průzkumu.

4.5 Hodnoty a limity využití území

V řešeném území byly zjišťovány významné hodnoty a limity využití území, které mohou mít vliv na návrh tras v navazujících etapách nebo dopad na jejich multikriteriální hodnocení. Zjištěny byly limity především v oblasti přírody a krajiny, vodního hospodářství, nerostného bohatství, rozvojových ploch a územních systémů ekologické stability (ÚSES). Zjištěné významné hodnoty a limity v řešeném území jsou dokladovány ve výkrese č. 4.

Z velkoplošných chráněných území se v řešeném území nachází chráněná krajinná oblast (CHKO) Slavkovský les, která se rozprostírá mezi Karlovými Vary a Mariánskými lázněmi. Zasahuje i do návrhové oblasti, a to jižně od Karlových Varů. Průnikem CHKO a návrhové oblasti prochází v současnosti ze silnic I. a II. třídy I/6, I/20, II/208 a II/209. Ve výkrese 4 jsou dále zakresleny i maloplošná chráněná území národní přírodní rezervace, přírodní rezervace, národní přírodní památky a přírodní památky. Z přírodních parků jsou pak v řešeném území zastoupeny Přebuz, Jelení vrch, Zlatý Kopec a Stráž nad Ohří.

Z nadregionálních prvků ÚSES se v řešeném území nacházejí následující:

- Nadregionální biocentra:
 - NC 15 – Úhošť
 - NC 16 – Pustý zámek
 - NC 70 – Božídarské rašeliniště
 - NC 73 – Svatošské skály
 - NC 110 – Doupovský hřbet
- Nadregionální biokoridory
 - NK 1 – Studenec – Božídarské rašeliniště
 - NK 2 – Božídarské rašeliniště – Hřenská skalní města
 - NK 3 – Studenec – Jezeří
 - NK 40 – Amerika – Svatošské skály
 - NK 41 – Svatošské skály – Uhošť
 - NK 43 – Úhošť – Pustým zámek
 - NK 44 – Pustý zámek – K41
 - NK 45 – Pustý zámek – K53
 - NK 46 – Svatošské skály – Kladská
 - NK 179 – K41 – K2
 - NK 180 – Božídarské rašeliniště

Systém nadregionálních biocenter a biokoridorů a je doplněn biocentry a biokoridory regionálními, které jsou taktéž zakresleny ve výkresu č. 4.

Ze soustavy NATURA 2000 zahrnující evropsky významné lokality a ptačí oblasti se v řešeném území nachází ptačí oblast Doupovské hory, která se rozkládá především na území vojenského újezdu Hradiště s přesahy na jihu k silnici I/6 a na západě třeba i na území města Ostrov nebo přes silnici I/13. Z hlediska plochy nejvýznamnější evropské lokality se nacházejí také na území vojenského újezdu

Hradiště, v Doupovských horách a v Krušných horách, rozlohou menší lokality se nacházejí především na území CHKO Slavkovský les, ale i například v okolí Ostrova nebo Sokolova.

Z vodního hospodářství byly zjišťovány limity v podobě, ochranných pásem přírodního léčivého zdroje a zdroje minerálních vod, které se nacházejí především v okolí Karlových Varů, Kyselky, Jáchymova a Stráže nad Ohří. V řešeném území se také nacházejí dvě chráněné oblasti přírodní akumulace vod, a to Chebská pánev a Slavkovský les, resp. Krušné hory. Zjišťována byla i ochranných pásma vodních zdrojů a záplavová území.

Na území Karlových Varů a přilehlých měst a obcí v návrhové oblasti se také nachází řada chráněných ložiskových území a dobývacích prostorů. Na území Karlových Varů se jedná především o ložiska kaolinu, a to v okolí Staré Role a Sedlce. Ložiska kaolinu a vedle toho také bentonitu se nachází také na území obcí Otovice, Dalovice, Sadov, Hájek, Hroznětín, Nová Role, Mírová, Jenišov a Chodov. Na území Děpoltovic jsou ložiska stavebního kamene. Mezi Novým Sedlem a Habartovem se pak nacházejí rozsáhlá ložiska hnědého uhlí. Ve výkresu č. 4 jsou pak zakreslena všechna ložiska, dobývací prostory, sesuvná i poddolovaná území.

Z oblasti lázeňství jsou limitem ve využití území vnitřní lázeňská území, která se v řešené oblasti nacházejí na území měst Karlovy Vary a Jáchymov.

V oblasti letecké infrastruktury jsou limitem ve využití území ochranná pásma letišť. Rozlišují se dva druhy ochranných pásem, a to ochranné pásmo letiště se zákazem staveb, které se nachází v jeho bezprostředním okolí, a ochranné pásmo letiště s výškovým omezením staveb. V řešeném území se nacházejí dvě letiště, a to veřejné mezinárodní letiště Karlovy Vary a veřejné vnitrostátní letiště Toužim.

V oblasti kulturního a historického dědictví jsou limitem městské a vesnické památkové zóny a rezervace, které se nacházejí především v centrech zastavěných území obcí. Z krajinných památkových zón jsou v řešeném území zastoupeny Historická kulturní krajina Abertamy – Horní Blatná – Boží Dar, Hornická kulturní krajina Jáchymov, Bečovsko a Valečsko. Z archeologických památkových rezervací pak Tašovice na území Karlových Varů.

Přehled všech zjišťovaných typů limitů využití území jsou v následující tabulce.

Tabulka 6 - Přehled zjišťovaných typů limitů využití území

Oblast limitu	Limit využití území
Příroda a krajina	chráněná krajinná oblast (CHKO)
	národní přírodní rezervace (NPR)
	národní přírodní památka (NPP)
	přírodní rezervace (PR)
	přírodní památka (PP)
	přírodní park
	NATURA 2000 – evropsky významná lokalita

	NATURA 2000 – ptačí oblast
Vodní hospodářství	chráněná oblast přirozené akumulace vod (CHOPAV)
	ochranné pásmo vodního zdroje I. stupně
	ochranné pásmo vodního zdroje II. stupně
	ochranné pásmo vodního zdroje nerozlišené
	ochranné pásmo přírodního léčivého zdroje a zdroje přírodních minerálních vod I. stupně
	ochranné pásmo přírodního léčivého zdroje a zdroje přírodních minerálních vod stupně I.A
	ochranné pásmo přírodního léčivého zdroje a zdroje přírodních minerálních vod stupně I.B
	ochranné pásmo přírodního léčivého zdroje a zdroje přírodních minerálních vod II. stupně
	ochranné pásmo přírodního léčivého zdroje a zdroje přírodních minerálních vod stupně II.A
	ochranné pásmo přírodního léčivého zdroje a zdroje přírodních minerálních vod stupně II.B
	záplavové území Q100
Lázně	vnitřní lázeňské území
Nerostné bohatství	chráněné ložiskové území
	dobývací prostor těžený
	dobývací prostor v průzkumu, otvírce
	dobývací prostor rezervní
	dobývací prostor s ukončenou těžbou
	dobývací prostor s ukončenou likvidací
	dobývací prostor se zastavenou těžbou
	schválené prognózní zdroje
	ložisko výhradní
	sesuvné území aktivní
	poddolované území
ÚSES	plocha pro nadregionální biocentrum
	plocha pro regionální biokoridor
	plocha pro nadregionální biokoridor
	plocha pro regionální biokoridor
Kulturní a historické dědictví	městská památková rezervace
	městská památková zóna
	vesnická památková rezervace
	vesnická památková zóna
	krajinná památková zóna
	archeologická památková rezervace
Letecká infrastruktura	ochranné pásmo letiště se zákazem staveb
	ochranné pásmo letiště s výškovým omezením staveb

Potenciální střety záměrů s limity využití území jsou výsledovatelné ve výkresu č. 8 (Problémový výkres).

4.6 Další informace z územně plánovacích dokumentací

4.6.1 Zásady územního rozvoje Karlovarského kraje (po akt. č. 1)

Řešené území územní studie je vymezeno zejména nad rozvojovou oblastí republikového významu OB12 Karlovy Vary a částí rozvojové osy OS7 a rozvojové osy ROS-N3, návrhové území zahrnuje i části vymezených specifických oblastí SOB6 Krušné hory, SOB-N1, SOB-N2.

Území rozvojové oblasti OB12 je ovlivněno rozvojovou dynamikou krajského města Karlovy Vary jako centra nadregionálního významu při spolupůsobení regionálního centra Sokolov a silného mikroregionálního centra Ostrov. Mezi těmito centry jsou velmi silné prostorové vazby. Zejména v oblasti Sokolovské pánve mezi městy Karlovy Vary a Sokolov byly tyto vazby ještě posíleny dostavbou dálnice II. třídy D6. Tuto rozvojovou oblast charakterizuje silná koncentrace obyvatelstva a ekonomických činností, z nichž vážná část má republikový (těžba uhlí, výroba energie, keramický průmysl) resp. mezinárodní význam (lázeňství). Podporujícím faktorem jsou republikově významné rozvojové záměry dopravní infrastruktury. Kromě dálnice D6 Praha - Karlovy Vary - Cheb – hranice ČR, kde úsek Karlovy Vary – Cheb je již v provozu to jsou dále zkapacitnění silnice I/13, zajišťující spojení s Ústeckým krajem a mezinárodní letiště Karlovy Vary.

Pro rozvojovou oblast OB12 je charakteristická vysoká hustota zalidnění, která dosahuje v případě Karlových Varů 849 obyv./km². Přestože území OB12 zaujímá pouze 12 % rozlohy Karlovarského kraje, žije zde 41 % obyvatel kraje a je zde 36 % procent všech pracovních míst v kraji. Centrum nadregionálního významu Karlovy Vary a regionální centrum Sokolov jsou významnými cíli dojížděky za zaměstnáním. Do Karlových Varů z obcí spadajících do OB12 dojíždí za prací 62 % a do Sokolova 46 % z celkového počtu dojíždějících do těchto center. Tato dvě sídla plní významné role obslužných center celého regionu, kdy za prací v terciérním sektoru dojíždí do Sokolova 57 % a Karlových Varů 55 % všech dojíždějících za zaměstnáním. Podíl ekonomicky aktivních obyvatel v terciéru ke všem zaměstnaným je u řady obcí větší než 50%.

Dalšími významnými městy v rozvojové oblasti OB12 jsou města Ostrov (17 859 obyvatel) a Chodov (13 748 obyvatel). Obě města mají kladné migrační saldo, které vyvažuje úbytek počtu obyvatel přirozenou měnou. Město Chodov má navíc nízký index stárí.

Mezi Karlovými Vary a Sokolovem a obcemi přilehlými těmto centrům, jsou z důvodu geografické blízkosti a výborné dopravní dostupnosti silné kooperační vazby zejména v dojížděce do zaměstnání a využívání občanské vybavenosti. Doba cesty mezi Karlovými Vary a Sokolovem je 17 minut s využitím dálnice D6. Časová dostupnost mezi Sokolovem a Karlovými Vary pomocí veřejné hromadné dopravy se pohybuje kolem 25 minut. Dálnice D6 je páteřní komunikací celého kraje, která propojuje rozvojovou oblast s významným regionálním centrem Cheb (spadajícím do rozvojové osy OS7-A). Silnice I. třídy I/13 zajišťuje v rámci rozvojové oblasti OB12 dobrou dopravní dostupnost mezi Karlovými Vary a obcemi Ostrov, Hájek, Sadov a Dalovice (u všech je dojezdová doba do Karlových Varů kratší než 12 minut). Silnice I. třídy I/13 zajišťuje dopravní napojení na rozvojovou osu OS7-C a dále na Ústecký kraj.

Záměrem ZÚR KK je podpora rozvoje polycentrické sídelní struktury včetně vytvoření podmínek pro posilování obytné a pracovní funkce center osídlení a tím i související veřejné infrastruktury. Podpora rozvoje lázeňské funkce Karlových Varů evokuje zvýšenou ochranu lázeňského území před nepříznivými vlivy např. z dopravy (hluk, emise). Mají být vytvářeny podmínky pro rozvoj dopravního propojení a dopravní obsluhy obcí s jejich přirozenými spádovými centry (zde Karlovými Vary). Je podporován rozvoj mezinárodního letiště Karlovy Vary včetně navazujících aktivit a posilování jeho vazby na silniční síť. Úkolem je i zkvalitnění a rozvoje dopravního propojení a dopravní obsluhy obcí s jejich přirozenými spádovými centry vyplývající z měnící se situace v území, kdy vznikají centra mikroregionálního, regionálního nebo nadmístního významu a vytvářejí si kolem sebe přirozené spádové regiony. V těchto přirozených regionech jsou silné vazby mezi jednotlivými obcemi a mezi centrem a obcemi v okolí. Je to způsobeno tím, že v centrech jsou čím dál více koncentrovány hospodářské aktivity a služby pro celé spádové území současného trendu v uzavírání zařízení veřejné vybavenosti (úřady, pošty, školy) v menších obcích.

V případě silniční dopravní infrastruktury jsou prioritní následující stavby:

- zkapacitnění dopravního spojení Karlovarského kraje s Ústeckým krajem ve směru Karlovy Vary – Ostrov – Klášterec nad Ohří – Chomutov (silnice I/13)
- zkapacitnění dopravního spojení Karlovarského kraje se Středočeským krajem a Prahou ve směru Karlovy Vary – Bochov – Lubenec – Středočeský kraj – Praha (silnice I/6)
- zkapacitnění dopravního spojení Karlovarského kraje s Plzeňským krajem ve směru Karlovy Vary – Toužim – Plzeň (silnice I/20)
- zkapacitnění dopravního spojení Karlovarského kraje s Plzeňským krajem ve směru Cheb – Mariánské Lázně – dálnice D5 (silnice I/21 – mimo řešené území územní studie)

Při umisťování dopravní infrastruktury je nutné zajistit migrační prostupnost krajiny a předcházet možnému nežádoucímu působení negativních účinků provozu dopravy na veřejné zdraví obyvatel.

Dále byla do řešeného území zahrnuta část území ležícího na rozvojové ose OS7-B, kdy v tomto území nejsou významná centra osídlení a území přirozeně spadá na Sokolov resp. Karlovy Vary. Významnou dopravní spojnici je dálnice D6. Vazby v severojižním směru jsou slabší a jsou realizovány na úrovni silnic II. a III. tříd.

Specifická oblast republikového významu SOB6 Krušné hory je oblastí s vysokým rekreačním potenciálem přičemž zejména část vymezená ve formě překryvné osy ROS-N3 (na území obcí Abertamy, Boží Dar, Horní Blatná, Jáchymov, Merklín, Pernink a Potůčky) disponuje poměrně rozvinutou rekreační infrastrukturou. Rozvojová osa je vymezena v návaznosti na silnici I/25 (Ostrov) – Jáchymov – Boží Dar (s pokračováním na Oberwiesenthal na Německém území) a silnici II/221 (Ostrov) – Merklín – Pernink – Potůčky – (Johanngeorgenstadt) při spolupůsobení rozvojové dynamiky Jáchymova jako nejvýznamnějšího sídelního centra v tomto území.

Vymezená rozvojová osa disponuje významným potenciálem v oblasti turistiky, rekreace a cestovního ruchu při dobré dopravní dostupnosti jednak z hustě osídlených centrálních částí

Karlovarského kraje, ale prostřednictvím silnic II/219 a II/223 také od východu z území Ústeckého kraje. Tyto skutečnosti mají pozitivní odraz hodnotách ekonomických charakteristik obcí této rozvojové osy. K rekreaci slouží zejména významná lyžařská střediska Boží Dar a Klínovec. Charakteristickým znakem tohoto území je vysoká koncentrace rekreačních objektů. S výjimkou Jáchymova nejsou ostatní obce významné svoji sídelní ani pracovní funkcí. Významná je však jejich funkce rekreačních středisek.

V případě silniční dopravní infrastruktury jsou prioritní následující stavby:

- stabilizace trasy a místní úpravy silnice I. třídy I/25 Ostrov – Jáchymov – Boží Dar – zachování významného silničního napojení na sousední německé Sasko
- zlepšení stavu a místní úpravy silnice II/221 Merklín – Potůčky (obchvat Horní Blatné, úpravy silnice v Pstruží, dokončení obchvatu Hroznětína)

Posilování kooperačních vazeb mezi obcemi v ROS-N3, SOB6 a OB12 vychází zejména ze skutečnosti, že pro sídla v rámci rozvojové oblasti OB12 představuje masiv Krušných hor velmi dobře dostupné rekreační zázemí.

V náhorních oblastech sleduje ZÚR KK rozvojové záměry na rozšíření sportovně rekreačních areálů v prostoru Božího Daru a Klínovce a v prostoru Plešivce (na území obcí Merklína, Abertam a Perninku) – již částečně realizováno. Pro efektivní využití potenciálu navrhovaných areálů jsou formulovány požadavky na vytváření územních podmínek pro rozvoj cestovního ruchu a rekreace ve vazbě na blízká výše uvedená rekreační střediska na německé straně státní hranice, včetně podmínek pro zkvalitnění vzájemného dopravního propojení a obsluhy příhraničního území. Je podporován zejména rozvoj pěších a cyklistických tras včetně související infrastruktury.

Specifická oblast republikového významu SOB6 byla v návrhu A-ZÚR KK vymezena v návaznosti na schválenou Aktualizaci č. 1 PÚR ČR, která rozšiřuje tuto specifickou oblast i na karlovarskou část masivu Krušných hor. Hlavními centry osídlení jsou v této oblasti Nejdek (cca 8 145 obyv.) a Kraslice (cca 7 053 obyv.), která jsou v sídelní struktuře kraje řazena mezi slabá mikroregionální centra. Obě města zároveň plní významnou pracovní funkci v rámci celé oblasti. Z obcí spadajících do SOB6 dojíždí do Kraslic 74 % a do Nejdku 27 % ze všech dojíždějících za zaměstnáním. Tato dvě centra mají v rámci karlovarské části SOB6 zásadní význam pro zajištění sídelní, pracovní a obslužné funkce. Tento jejich význam je dán řídkým osídlením prakticky celého území SOB6, přičemž řada sídel vykazuje nepříznivou věkovou strukturu obyvatelstva. Přes tuto skutečnost je většina obcí v této oblasti z hlediska vývoje počtu obyvatel zisková. Ztráty i zisky počtu obyvatel v této oblasti jsou způsobeny zejména migrací. SOB6 je významnou oblastí vyhledávanou k rekreačním účelům. Horský charakter zajišťuje prostředí pro rodinnou a individuální rekreaci. Jedním z požadavků stanovených pro tuto specifickou oblast je i zkvalitňování dopravní dostupnosti přirozených spádových center s funkcí obsluhy území občanskou vybaveností. Rozvojový potenciál spočívá také v posilování vazeb s dobře dopravně dostupnou příhraniční oblastí SRN ve směrech na Oberwiesenthal (I/25), Johanngeorgenstadt (II/221) a Klingenthal (II/210). Německá část Krušných hor je v rámci Svobodného státu Sasko také významnou rekreační oblastí.

SOB-N1 představuje hospodářsky velmi slabou část Karlovarského kraje, která je z hlediska pracovních příležitostí závislá na sídelních centrech v sousedních částech kraje (Mariánské Lázně, Karlovy Vary, Sokolov). V protikladu s nepříznivými demografickými a socioekonomickými charakteristikami je tato oblast jednou z přírodně a kulturně historicky nejhodnotnějších částí Karlovarského kraje.

V případě specifické oblasti SOB-N1 Slavkovský les je klíčové dopravní napojení, prostřednictvím silnice I/20 směru Karlovy Vary – Bečov nad Teplou – Toužim (dojezdový čas Toužim – Karlovy Vary 33 min.). Dopravní obslužnost mezilehlé oblasti mezi silnicemi I/20 a I/21 je zajišťována komunikací II. a III. třídy, což se projevuje na nižší mobilitě obyvatel za zaměstnáním a tím i na vyšší nezaměstnanosti. V dlouhodobém výhledu lze očekávat posílení zlepšením dopravního spojení (přeložení silnice I/20 do nové trasy Žalmanov (D6) – Toužim) postupná hospodářský vzestup této specifické oblasti.

Specifická oblast nadmístního významu SOB-N2 je vymezena v periferní poloze jihovýchodní části kraje, v zemědělské oblasti s převahou malých sídel. Na severní straně je tato oblast omezena existencí vojenského újezdu Hradiště, což lze považovat za jeden z významných limitů rozvoje tohoto prostoru. Oblast je součástí spádového území krajského města, které vedle pracovních příležitostí plní obslužnou funkci zejména z hlediska vyššího občanského vybavení. Specifická oblast SOB-N2 leží v ose hlavního silničního napojení na Středočeský kraj a Prahu (silnice I/6). Zkapacitnění silničního spojení vytvoří předpoklady pro umístění rozvojových záměrů posilujících toto hospodářsky slabší území (např. rozvoj nástupních a obslužných center cestovního ruchu, rozvojové plochy v kontaktu s dálnicí D6) a zároveň posílí vazby tohoto území na Karlovy Vary a také na přilehlé části sousedních krajů a na hlavní město Prahu. Předpokládá se, že ale hlavní směr rozvojových aktivit bude směřovat do rozvojové oblasti OB12. V dlouhodobém výhledu lze očekávat i přínos přeložení silnice I/20 do nové trasy Žalmanov (D6) – Toužim.

Stručný popis koncepce silniční sítě stanovené v ZÚR KK

Silniční řešení je uvedeno ve výrokové části jako řešení koridorů a stává se tak závazným. Řešení silniční sítě města Karlovy Vary a okolí uvažuje velký obchvat (kód v ZÚR KK 2010: D.81, D.82). Dále ZÚR KK 2010 přejímají vnitřní obchvat (kód v ZÚR KK 2010: D.45). ZÚR KK 2010 také stanovují postup realizace dopravního řešení prostoru Karlových Varů obchvatem – v první části se doporučuje realizovat obchvatovou trasu v úseku Jenišov – silnice II/220, v další části realizovat navazující úsek od Staré Role severně od Otovic. ZÚR KK 2010 obsahují i řešení související silniční sítě s napojením na Karlovy Vary – silnice I/6, II/181, II/220, II/221. Promítlo se zde řešení silniční sítě z ověřovací studie Podkrušnohorské paralely a následně také z K-ÚP VÚC KK 2005. ZÚR KK 2010 přejímají z K-ÚP VÚC KK 2005 návrh přeložky silnice II/221, a to v obci Otovice (kód ZÚR D. 43 a D. 42), která je přímo součástí silniční sítě Karlových Varů. Navrhovaná přeložka v Otovicích souvisí s rostoucí dopravní zátěží, nárůstem obytné a obslužné funkce města Karlovy Vary.

V roce 2018 byla vydána 1. Aktualizace ZÚR KK (dále též AZÚR KK). Zpracovatelem byl Atelier T-plan, hlavní projektant RNDr. Libor Krajíček. AZÚR KK provedla jednak technickou úpravu výrokové části s cílem jednoznačné identifikace vymezených ploch a koridorů a celkového zpřesnění textu a to i v případech, kdy se vymezení plochy či koridoru nemění a jednak vymezení nových ploch a koridorů.

Celková koncepce rozvoje dopravních sítí dle původních ZÚR KK je i nadále respektována a uskupení dopravních koridorů silniční sítě do ucelených dopravních tahů zůstává zachováno. Šířky koridorů, které původní ZÚR KK stanovily paušálně v konstantní šířce pro jednotlivé kategorie dopravní a technické infrastruktury, jsou AZÚR KK uváděny jednotlivě pro každý koridor, přičemž šířka koridoru může mít v průběhu svého vymezení proměnlivé parametry v závislosti na konkrétních územních podmínkách.

V rámci silniční sítě Karlovarského kraje je mezinárodní a republikový význam přiřazen dálnici D6, silnici I/13 a ostatním kapacitním silnicím (dále též „nadřazená silniční síť“), které zajišťují zejména dálkové přepravní vztahy mezinárodního a republikového významu. Plochy a koridory nadmístního významu zahrnují kromě ostatních silnic I. třídy I. třídy (I/20, I/21, I/25, I/64). Ze silnic II. a III. třídy jsou za nadmístně významné považovány silnice nebo jejich úseky, zařazené platnou Koncepcí rozvoje silniční sítě v Karlovarském kraji do tzv. páteřní sítě, která zajišťuje především regionální (vnitrokrajské) přepravní vztahy a která ve smyslu citované koncepce tvoří doplňkovou síť k nadřazené silniční síti. Jsou to úseky silnic: II/209, III/2204 II/210, II/214, II/215, II/220, II/222, II/230, II/606, III/21022, III/21026, III/21210, III/0218. Řešeného území ÚS se týkají zejména silniční tahy „Podkrušnohorská paralela“ - v ose Ostrov – Hroznětín – Nová Role – Chodov – Nové Sedlo – Královské Poříčí – Sokolov – Habartov – Kaceřov – Františkovy Lázně, která představuje ucelený tah doprovodné silnice k dálnici D6 a silnici I/13 se zásadním významem pro dopravní obsluhu území severně od obou uvedených komunikací. Záměr utváří zcela novou komunikační osu území s maximálním využitím úseků stávající silniční sítě. S ohledem na ochranu zástavby podél stávajících průtahů obcemi je součástí návrhu řada přeložek a směrových úprav, pro které ZÚR vymezují jednotlivé koridory, dále silniční tah Anenské údolí – Jindřichovice – Nejdeč – Pernink (II/210, III/21047), silniční tah Karlovy Vary – Nejdeč (II/220), Karlovy Vary – Otovice - Hroznětín – Horní Blatná Potůčky (II/221 a III/22129).

Obsahově se vydané ZÚR KK a platná Koncepce rozvoje silniční sítě výrazně neliší a návrh AZÚR KK pouze upřesnil vymezení jednotlivých ploch a koridorů s cílem dosažení plné koordinace s uvedenou koncepcí.

Koridor D81 kapacitní silnice, úsek Jenišov – silnice I/13 a koridor D82 kapacitní silnice, úsek propojení silnice I/13 a silnice I/6 (obchvat Karlových Varů KK, koridory D81 a D82) je AZÚR evidován jako kapacitní silnice, která je navržena jako součást dálnice D6. K tomu přispívají i prognózní úvahy o dopravních intenzitách a rentabilitě stavby, kdy je nutno připustit, že tato kapacitní silnice s obchvatem Karlových Varů může být ve svém prostorovém uspořádání dvou i vícepruhová, směrově nedělená i dělená. Její parametry a výsledné uspořádání bude předmětem samostatného prověřování mimo kompetence územně plánovací dokumentace.

Aktualizací ZÚR se zároveň mění šířkové vedení koridorů D81 a D82 v severovýchodním úseku obchvatu Karlových Varů. Návrhem AZÚR KK dochází na území Otovic a Dalovic k zúžení obou koridorů z původních až 1500 m na 300 m. Zároveň se v dílčím úseku správního území Otovic šířka koridoru D81 mění z 300 m na šířku 500 m. Směrová (a v případě koridoru D81 i šířková) úprava obou koridorů vychází z územně plánovacího podkladu „Územní studie části velkého obchvatu Karlových Varů“ pořízené z podnětu vydaných ZÚR KK za účelem „zpřesnění tzv. velkého obchvatu Karlových Varů silnicí R6 v rámci vymezených koridorů s cílem vyhledat trasu, která umožní vydobytí rozhodující části nejkvalitnějších zásob ložiska kaolinu Dalovice - Vysoká...“. Územní studie byla schválena usnesením Zastupitelstva Karlovarského kraje č. ZK253/09/11 dne 15. 9. 2011 a vložena do evidence územně plánovací činnosti. Zapracování výsledků územní studie obchvatu Karlových Varů do aktualizace ZÚR vychází z požadavků Zprávy o uplatňování (č.j. 805/RR/12).

V rámci koridoru vymezeného v původních ZÚR KK studie navrhla dvě možné varianty (severní a jižní), z nichž na základě kritérií (urbanistické, životní prostředí, dopravně-inženýrská hlediska, důlní činnost a výtěžitelnost zásob kaolínu a inženýrské sítě) byla vybrána jižní varianta (označovaná v dokumentaci ÚS též jako "zelená"). Z uvažované osy navrhované kapacitní silnice vychází aktualizovaný koridor šířky 300 m (150 m od osy na každou stranu), který byl na základě další studie, pořízené obcí Otovice „Otovice - vícepruhová kapacitní komunikace rychlostního charakteru“, rozšířen v prostoru křížení se silnicí III/2206 na severu Otovic na cca 500 m. Rozšíření je provedeno pro možnost odsunu mimoúrovňové křižovatky Otovice severním směrem tak, aby bylo možné v zastavěném území a zastavitelných plochách Otovic zajistit hygienické limity pro bydlení. Širší koridor, vymezený aktualizací ZÚR KK, rovněž umožňuje vyšší variabilitu umístění trasy s ohledem na možný výskyt důlních děl.

V současných záměrech MD ČR je silnice D6 v prostoru Karlových Varů vedena ve stopě stávající trasy silnice I/6 s průtahem Karlových Varů. V této poloze je silnice využívána ve sdružené funkci dálkového tahu evropského významu a jedné ze sběrných až obslužných komunikací krajského města. Realizovaný průtah MD ČR považuje i v dlouhodobém výhledu za dostatečně kapacitní pro převedení místní i tranzitní dopravy dotčeným územím. „Obchvat Karlových Varů“ dálnicí D6 není zařazen do Kategorizace dálnic a silnic I. třídy do roku 2040.

Ale již současná situace negativně ovlivňuje kvalitu přilehlého obytného území, znehodnocuje urbanisticky významnou lokalitu kolem řeky Ohře, vytváří v zastavěném území nežádoucí bariérový efekt i nepříznivě působí na lázeňský charakter města (dle nařízení vlády - statut lázeňského místa Karlovy Vary).

Z hlediska mezinárodních souvislostí je dálnice D6 Praha – Karlovy Vary – Cheb – st. hranice ČR/SRN součástí nadřazené sítě kapacitních silnic mezinárodního významu, páteřní spojnicí Karlovarského kraje se Středočeským krajem a hlavním městem Prahou. Dle Nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě je dálnice D6 zařazena do sítě TEN-T „Comprehensive“, s předpokládaným dokončením přestavby v parametrech kapacitní silnice do r. 2050.

Na základě výše uvedených skutečností byla potřebnost a územní průchodnost obchvatu Karlových Varů prověřena územní studií a i nadále potvrzena aktualizací ZÚR KK jako součást uceleného republikově významného silničního tahu Praha – Karlovy Vary – Cheb – st. hranice ČR/SRN. Vymezené koridory umožňují zajistit potřebné parametry silnice jako součásti sítě TEN T a rozdělit tranzitní, zdrojovou a cílovou dopravu s vazbou na silnice D6, I/13. Bezkolizní vedení tranzitní dopravy mimo zastavěná území Karlových Varů vytváří podmínky pro celkové dopravní zklidnění stávajícího průtahu s podporou obslužné funkce komunikace, zmírnění bariérového efektu na stávajícím průtahu, zvýšení bezpečnosti motorové i nemotorové dopravy a posílení základních městských funkcí a kvality života ve městě.

Závěry

Pro hospodářský a sociální rozvoj řešeného území, ale i území celého Karlovarského kraje je proto nezbytnou podmínkou jeho napojení na nadřazenou silniční a železniční síť republikového a mezinárodního významu jak v rámci ČR tak přilehlého území Německa. Je žádoucí orientovat rozvojové aktivity na zkvalitnění veřejné infrastruktury s cílem zlepšit zejména dopravní dostupnost území specifických oblastí, zkvalitnit dopravní propojení středisek osídlení a jejich spádového území.

Kvalitní dopravní napojení Karlovarského kraje zejména v relaci Praha – Karlovy Vary – Cheb – státní hranice ČR / SRN dálnicí D6 a dopravní spojení Karlovy Vary – Chomutov – Ústí nad Labem – Liberec kapacitní silnicí (I/13) lze považovat za stěžejní předpoklad rozvoje celého území Karlovarského kraje v mezinárodních a republikových souvislostech.

Vedle páteřní silniční sítě je nutné rozvíjet i silnice II. a III. tříd jako jednu z podmínek hierarchické sídelní struktury a vzájemných kooperačních vazeb sídel v oblasti pracovních příležitostí, bydlení, občanského vybavení, rekreace.

Dalším aspektem rozvoje silniční sítě je odstraňování dopravních zásad na silničních tazích nadmístního významu, které vyvolávají zpomalování dopravy a ohrožují bezpečnost účastníků silničního provozu zejména v obytném a rekreačním území sídel.

Při stanovování scénářů budoucího vývoje dopravní sítě bude třeba zohlednit i nepříznivý demografický vývoj v rámci celého Karlovarského kraje, zejména úbytek obyvatel z malých obcí ležících mimo rozvojovou oblast OB12, stávající negativní suburbanizační jevy v bezprostředním okolí větších měst (Karlovy Vary, Ostrov), vlivy těžby a zpracování nerostných surovin na řešené území a jeho širší okolí.

Významné rozvojové plochy (záměry nedopravního charakteru) ze ZÚR KK

V ZÚR KK byly vymezeny rozvojové plochy nadmístního významu, nikoliv republikového či mezinárodního. Lze očekávat, že tyto plochy budou generovat zvýšení dopravní zátěže.

Pro rozvoj nových průmyslových zón a hospodářských parků byly v ZÚR KK vymezeny plochy nadmístního významu pro přednostní umístění ekonomických aktivit, kdy je preferován rozvoj výroby,

skladování a logistiky. Dále je uvedena stručná charakteristika těchto zón vymezených v řešeném území ÚS a možnosti jejich dopravního napojení. Jedná se o rozvojové plochy vymezené v dobré dojížděkové vzdálenosti od významných center osídlení, které vytvářejí dostatečný potenciál ohledně zajištění potřebného množství pracovních sil. Celkově je v řešeném území k dispozici cca 210 ha rozvojových ploch pro rozvoj ekonomických aktivit.

Dobrá dopravní dostupnost těchto ploch z nadřazené silniční a optimálně i železniční sítě je základním předpokladem pro omezení zátěže okolního území hlukem a emisemi z vyvolané dopravy.

Všechny navržené významné rozvojové plochy pro průmyslové zóny předpokládají využití dálnice D6 jako hlavní dopravní spojnice do širšího území.

Významné rozvojové plochy jsou zakresleny ve výkresu č. 3.

Tabulka 7 - Významné rozvojové plochy

Označení	Název záměru	Obec
Plochy pro ekonomické aktivity		
101	Průmyslová zóna Ostrov – jih	Ostrov
102	Průmyslová zóna Sokolov – Staré Sedlo	Sokolov, Staré Sedlo
103	Průmyslová zóna Sokolov – Vítkov	Sokolov
104	Průmyslová zóna Dolný Rychnov – Silvestr	Březová, Dolní Rychnov
105	Průmyslová zóna Nové Sedlo – Chranišov (územní rezerva)	Nové Sedlo
106*	Rozvojové centrum, Projekt BMW	Dolní Nivy, Lomnice, Vintířov
107**	Průmyslový park Cheb	Cheb
108**	Velká Hleďsebe – Klimentov	Velká Hleďsebe, Valy
109**	Průmyslový park Cheb II	Cheb
Plochy pro rekreaci a sport		
201	Medard západ	Habartov, Bukovany
202	Medard východ	Svatava
203	Jáchymov – Boží Dar – Klínovec	Jáchymov, Boží Dar
204	Nové Hamry	Nové Hamry, Vysoká Pec, Nejdek
205	Plešivec	Abertamy, Jáchymov, Merklín, Pernink
206**	Aš – Háj	Aš, Krásná, Podhradí
207**	Stříbrná – Bublava	Bublava, Stříbrná, Kraslice
Plochy pro leteckou dopravu		
301	Rozšíření letiště Karlovy Vary	Andělská Hora, Karlovy Vary, Kolová, Pila

* záměr není zanesen v ZÚR KK

** záměr se nachází mimo řešené území

Následuje stručný popis rozvojových ploch nacházejících se v řešeném území.

Plochy pro ekonomické aktivity

(101) Průmyslová zóna Ostrov – jih

Zóna (22 +10 ha) je vymezena na jižním okraji města Ostrov (v souladu s ÚP Ostrov), východně od silnice I/13 a je určena pro střední a malé průmyslové podniky. Zóna je z části využita. Na kapacitní silnici I/13 je napojena v MÚK Ostrov jih.

(102) Průmyslová zóna Sokolov – Staré Sedlo

Zóna (124 ha) je vymezena východně od Sokolova a východně od dálnice D6. Jedná se o nové využití dobývacího prostoru. Rozvojová plocha není zatím využita. Zóna je v přímém kontaktu s dálnicí D6 a její dopravní napojení na dálnici D6 je možné v MÚK Těšovice. Navazuje vymezená územní rezerva Sokolov – Staré Sedlo jihozápad.

(103) Průmyslová zóna Sokolov – Vítkov

Zóna (15 ha) je vymezena na jižním okraji Sokolova mezi dálnicí D6 a silnicí II/210. Je určena spíše pro menší průmyslové podniky. Rozvojová plocha je částečně využita. Zóna je v přímém kontaktu s dálnicí D6 a její dopravní napojení na dálnici D6 je možné v MÚK Vítkov.

(104) Průmyslová zóna Dolní Rychnov – Silvestr

Zóna (21 ha) je vymezena mezi Dolním Rychnovem a areálem Elektrárny Tisová, na území obce Březová na okraji bývalé výsypky Silvestr. Je určena pro nespécifikované komerční, hospodářské výrobní aktivity. Rozvojová plocha není zatím využita. Zóna není v přímém kontaktu s dálnicí D6 a její dopravní napojení na dálnici D6 je možné přes silnici III/21022 v MÚK Březová.

(105) Průmyslová zóna Nové Sedlo – Chranišov (územní rezerva)

Plocha územní rezervy je lokalizována mezi Novým Sedlem a Chranišovem na severozápadním okraji města Nové Sedlo. Plocha navazuje na stávající plochy výroby na okraji povrchového lomu Družba. Zásadní podmínkou realizace průmyslové zóny je její přímé napojení na dálnici D6, k čemuž je v ZÚR KVK vymezen koridor územní rezervy pro přeložku silnice II/181 (dnes II/209) ve stopě dnes využívané vlečky jako západní obchvat Nového Sedla. Realizace tohoto dopravního spojení je podmínkou budoucího rozvoje vymezených ploch pro rozvoj průmyslu.

(107) Rozvojové centrum, Projekt BMW

Projekt je součástí dlouhodobé strategie Sokolovské uhelné pomáhat vytvářet podmínky pro vznik nových pracovních míst v oborech s vysokou přidanou hodnotou. BMW má záměr postavit do roku 2022 na Sokolovsku zkušební polygon pro samořiditelná vozidla. Testovací okruh vznikne v prostoru bývalé Podkrušnohorské výsypky u obce Vintířov na ploše cca 525 ha. V souvislosti se stavbou polygonu vznikne až 400 nových pracovních míst, převážně v oblasti informačních technologií. Očekává se, že tento vývojový areál společnosti BMW Group, bude hnací silou rozvoje Sokolovska a najdou zde uplatnění mladí a vzdělaní lidé, kteří tak nebudou odcházet do jiných regionů.

Nový testovací okruh BMW má umožnit simulaci provozu na všech druzích komunikací, od vícepruhových silnic až po městskou dopravu. Bude přes 100 kilometrů dlouhý a jeho součástí má být i více než desítka budov.

V rámci projektových prací bude řešeno i napojení areálu na nadřazenou silniční síť (dálnice D6) pomocí silnic II. třídy (II/210, II/209, II/222).

Rozvojové plochy pro rekreaci a sport

Nadmístní význam těchto ploch určuje především jejich vymezení na území nejméně dvou obcí. V případě ploch vymezených ve vrcholových partiích Krušných hor podporuje jejich nadmístní význam kromě výměry také vysoký rekreační potenciál Krušných hor vhodný zejména pro běžecké a sjezdové lyžování, cyklo a pěší turistiku.

Dobrá dopravní dostupnost těchto ploch z nadřazené silniční a optimálně i železniční sítě je základním předpokladem pro omezení zátěže okolního zejména přírodního území z vyvolané dopravy.

(201, 202) Medard západ a Medard východ

Rekultivace ploch po povrchové těžbě hnědého uhlí v prostoru bývalého dolu Medard u Sokolova v rozsahu cca 134 ha a 183 ha pro rekreaci a občanské vybavení (krajský význam). Území tvoří významný potenciál pro rozvoj rekreace a cestovního ruchu spojený s postupně napouštěnou vodní nádrží v prostoru bývalého lomu Medard na Sokolovsku. Hlavním důvodem návrhu je hustě osídlené území centrální části kraje s velkými sídelními centry (Karlovy Vary, Sokolov, Chodov), které s ohledem na dosavadní intenzivní a plošně rozsáhlou těžbu nerostných surovin (hnědé uhlí, kaolín, jíly) nedisponuje významnějšími prostory a zařízeními každodenní nebo víkendové příměstské rekreace. Navrhuje se posilovat úlohu zejména obcí Svatava, Habartov jako nejbližších středisek osídlení. Dopravní napojení na nadřazenou silniční síť je pomocí silnic III. tříd. Nejbližší významnější je silnice II/210.

(203) Jáchymov – Boží Dar – Klínovec

Rozsáhlé území mezi Jáchymovem a Božím Darem (cca 900 ha). Jedná se zejména o rozvoj rekreačních aktivit na Klínovci a Božím Daru o další území mezi Klínovcem a Jáchymovem a východními svahy vrchu Dub-Hadí hora (sjezdové tratě, lanové dráhy i s letním provozem, parkoviště, zařízení občanského vybavení aj.). Je to krajská nejvýznamnější rozvojová oblast cestovního ruchu a rekreace s přeshraničními vazbami do Saska a Ústeckého kraje. Koncepce využití tohoto prostoru je založena na řešení nového celoročního zpřístupnění masivu Klínovce z Jáchymova, jako hlavního nástupního bodu pro celý areál, včetně zajištění odpovídajících parkovacích kapacit. Lze očekávat další zvýšení zatížení stávající silniční sítě osobními automobily a to zejména na silnici I/25.

(204) Nové Hamry

Jedná se o rozšíření sportovně rekreačních aktivit v daném území (sjezdové tratě a doprovodná infrastruktura, vzájemné propojení stávajících areálů) na celkem cca 183 ha. Obec Nové Hamry je dopravně dostupná silnicí II/220 a železniční tratí Karlovy Vary – Potůčky. Lze očekávat zvýšení zatížení stávající zejména silniční sítě osobními automobily.

(205) Plešivec

Jedná se o další rozvoj sportovně rekreačních aktivit druhého nejvýznamnějšího rekreačního střediska v Karlovarském kraji (nové sjezdové tratě, lanovky, propojení areálů a doprovodné aktivity) na celkem rozsáhlém území (celková výměra cca 700 ha). Hlavním centrem jsou uvažovány Abertamy. Postupná realizace je provázána i s úpravou silnice II/221, která zejména zajišťuje dopravní přístup od kapacitní silnice I/13 (Karlovy Vary – Ostrov). Lze očekávat zvýšení zatížení stávající silniční sítě osobními automobily.

Poznámka zpracovatele

Pro další rozvoj rekreačního využití území Krušných hor je výhodné i další vzájemné propojování stávajících i rozvojových sportovně rekreačních areálů (výše uvedených), čemuž může napomoci rekonstrukce stávající silniční sítě silnic II. a III. tříd propojující tyto areály. Novým námětem k prověření by mohlo být i celoroční zprovoznění a rekonstrukce silnic III/2209, III/22141, III/2196 Nové Hamry – Horní Blatná – Boží Dar.

Rozvojové plochy pro leteckou dopravu

(301) Rozšíření letiště Karlovy Vary

Z důvodu zvýšení kapacity mezinárodního veřejného letiště Karlovy Vary byly vymezeny plochy pro prodloužení a rozšíření stávající vzletové a přistávací dráhy, pro vzletové a přiblížovací prostory letiště Karlovy Vary, včetně nutného zvětšení samotného zázemí letiště.

Letiště Karlovy Vary je veřejným mezinárodním letišťem, využívaným pro pravidelné a nepravidelné lety zejména ve vazbě na cestovní ruch a lázeňství v Karlovarském kraji. Společně s dálnicí D6 se jedná o nejvýznamnější stavby zajišťující dopravní spojení Karlovarského kraje v mezinárodních souvislostech. Pro zkvalitnění silničního napojení mezinárodního letiště na budoucí dálnici D6 je v ZÚR KK vymezen příslušný koridor o šířce 100m.

4.6.2 Územní plány

Stručný popis koncepce silniční sítě stanovené v ÚPD obcí

V územních plánech jednotlivých obcí je příslušně zohledněno navržené koncepční řešení dopravní infrastruktury stanovené v ZÚR KK (2010). S hledem na vydanou 1. aktualizaci ZÚR KK v roce 2018 bude případně nutno v některých ÚP nově vymezené nebo upravené koridory dále zpřesnit. Záměry na dopravní síti jsou uvedeny tabulkovým přehledem v kapitole 4.3.

V ÚP Dalovice je vymezen koridor pro vícepruhovou kapacitní silnici jako součást severního obchvatu Karlových Varů (včetně plochy pro MÚK se silnicí I/13) již na základě stejných podkladů jako AZÚR KK a dále zpřesněn.

V ÚP Sadov je koridor pro kapacitní silnici jako součást severního obchvatu Karlových Varů vymezen, ale návaznost na sousedící obce je místně problematická (vymezen velmi úzký koridor ve střetu s plochami bydlení).

V ÚP Otovice je koridor pro kapacitní silnici jako součást severního obchvatu Karlových Varů vymezen a to včetně územní rezervy pro umístění této silnice severněji při křížení se silnicí III/2206 na severu Otovic. Toto vymezení vycházelo z platných ZÚR KK a nové studie, která byla zpracována do AZÚR KK. Na území Otovic je možno koridor pro kapacitní silnici na základě vydané 1. AZÚR KK dále zpřesnit.

ÚP Karlovy Vary není ještě dokončen a vydán. Koridor pro kapacitní silnici jako součást severního obchvatu Karlových Varů je v návrhu upřesněn a navazuje na sousedící obce.

V ÚPSÚ Jenišov (právní stav po Změně č.1/2015) je koridor pro silnici I/6 vymezen formou výhledu (jako překryvný koridor).

Zjištěné rozvojové plochy

Kromě záměrů na silniční síti byly v územních plánech jednotlivých obcí zjišťovány také informace o rozvojových plochách. Sledovány byly především plochy pro bydlení a průmysl, neboť tyto mají největší vliv na výhledové intenzity dopravy v případě jejich zaplnění. Údaje o rozvojových plochách mohou sloužit jako podklad pro stanovení prognózy intenzit zdrojové a cílové dopravy v jednom z výhledových scénářů.

V následující tabulce jsou údaje o rozvojových plochách pro jednotlivé obce v řešené oblasti. Plocha definuje celkovou plochu na území obce určenou pro bydlení a výrobu a skladování. V následujících sloupcích jsou údaje o podílu obou funkcí.

Tabulka 8 - Plochy bydlení a výroby a skladování v obcích v řešeném území dle ÚPD

Obec	Plocha	Podíl bydlení	Podíl výroby a skladování
Abertamy	29,2	87	13
Andělská Hora	16,7	86	14
Bečov nad Teplou	18,2	100	0
Bochov	65,7	80	20
Božičany	7,5	100	0
Bražec	2,3	100	0
Březová (KV)	20,0	100	0
Březová (SO)	103,5	36	64
Bukovany	13,8	73	27
Citice	18,4	100	0
Černava	6,0	93	7
Dalovice	57,3	65	35
Děpoltovice	2,3	100	0
Dolní Nivy	15,7	86	14
Dolní Rychnov	34,0	80	20
Doupovské Hradiště	5,0	100	0
Habartov	73,8	59	41
Hájek	36,3	100	0
Horní Blatná	12,3	41	59
Horní Slavkov	46,1	67	33
Hory	53,0	94	6
Hradiště	2,4	100	0
Hroznětín	53,3	71	29
Chodov (KV)	6,8	100	0
Chodov (SO)	60,7	50	50
Jáchymov	11,6	100	0
Jenišov	48,5	88	12
Jindřichovice	5,0	94	6
Josefov	33,2	91	9
Karlovy Vary	99,9	73	27

Kolová	32,0	100	0
Královské Poříčí	3,3	91	9
Krásné Údolí	9,0	72	28
Krásno	19,4	90	10
Krásný Les	10,6	100	0
Kyselka	16,4	97	3
Loket	21,8	94	6
Lomnice	20,4	100	0
Merklín	6,7	100	0
Mírová	19,6	56	44
Nejdek	173,8	100	0
Nová Role	56,9	86	14
Nové Hamry	12,6	100	0
Nové Sedlo	42,0	47	53
Ostrov	138,4	71	29
Otovice	52,0	65	35
Pernink	12,7	100	0
Píla	11,0	100	0
Potůčky	19,8	93	7
Prameny	2,8	100	0
Přebuz	8,1	100	0
Rovná	15,5	100	0
Sadov	48,8	70	30
Smolné Pece	21,9	58	42
Sokolov	93,2	42	58
Stanovice	33,7	76	24
Staré Sedlo	113,0	40	60
Stráž nad Ohří	8,9	100	0
Stružná	29,6	98	2
Svatava	14,3	100	0
Šindelová	20,9	97	3
Tatovice	5,1	100	0
Teplička	3,8	76	24
Těšovice	7,0	100	0
Útvina	18,8	88	12
Velichov	81,3	100	0
Vintířov	43,9	46	54
Vojkovice	12,1	100	0
Vysoká Pec	12,0	84	16

veřejnou infrastrukturu zvažovat vymezení nových zastavitelných ploch i ploch přestavby. V souladu s prioritami územního plánování Karlovarského kraje preferovat efektivní využívání zastavěného území před vymezováním nových ploch v nezastavěném území při zohlednění rozvoje velkých měst a potřeby rozvoje obcí v jejich zázemí.

Poznámka zpracovatele

V řešeném území se projevuje proces suburbanizace, kdy neregulovaný územní rozvoj sídel je spojen s rizikem extenzivního růstu sídel do volné krajiny a narušením prostupnosti krajiny a jejích hodnot. Narůstá tlak na údržbu, obnovu a výstavbu veřejné infrastruktury a občanské vybavenosti. Obyvatelé se přesunují z měst do menších obcí, které nemají adekvátně připravenou infrastrukturu a vybavenost tak, aby zvládly nárůst počtu obyvatel v obcích.

Rezidenční suburbanizace se významně uplatňuje v obci Jenišov, kde došlo v období 2001 – 2011 k nejvyššímu nárůstu podílu zastavěných ploch na výměře obce v celém Karlovarském kraji. Ve stejném období vykazuje tato obec také nejvyšší přírůstek počtu obyvatel stěhováním, nejvyšší počet dokončených rodinných domů na 1000 obyvatel středního stavu v období 2001 – 2011 a druhý nejvyšší počet bytů. Zdrojovým centrem osídlení v případě Jenišova jsou Karlovy Vary. Mezi další obce, v nichž probíhají suburbanizační procesy, jež je možno charakterizovat vysokým přírůstkem počtu obyvatel migrací a počtem dokončených bytů, resp. rodinných domů, patří obce Krásný Les (Ostrov), Smolné Pece (Chodov a Karlovy Vary), Hájek (Karlovy Vary, Ostrov), Andělská Hora (Karlovy Vary), Mírová (Karlovy Vary) a Černava (Chodov).

Tyto suburbanizační tendence vyvolávají zejména zvýšené tlaky na zajištění odpovídající dopravní infrastruktury včetně možností odstavování vozidel v cílových prostorech měst (např. u zařízení výroby, občanského vybavení aj.).

Předpokládáme, že do roku 2040 nenastane zlom od suburbanizace k zahušťování měst (cca 2x řidší hustota zástavby než v západní Evropě). Důsledky zvýšené ochrany půdního fondu (zejména ZPF) se projeví až po vyčerpání ploch již schválených v ÚPD pokud k němu vůbec dojde, protože při populistickém charakteru politiky a stavu naší ekonomiky nepředpokládáme razantní zásah do současných ÚPD a koncepce bytové výstavby směrem k dosažení obecně uznávaných trendů zahušťování zástavby, nepodpoře neekonomických sídel a uspořádání obcí s ohledem na investice.

Zatímco pro vznik nových lokalit (suburbíí) rezidenční suburbanizace jsou základními předpoklady přírodní, atraktivní nebo méně narušené prostředí (v porovnání s městským prostředím) a dojezdová vzdálenost do jádrového města, komerční suburbanizace má zřetelné projevy zejména ve výhodně lokalizovaných místech podél hlavních dopravních tahů. Pro omezení rizik spojených s komerční suburbanizací je nutno preferovat rozvoj na plochách určených k asanaci a rozvoj změnou využití objektů a areálů původní zástavby a to zejména s ohledem na to, že v Karlovarském kraji je velké množství území dotčených a přeměněných těžbou nerostných surovin a ploch brownfields.

4.7 Významná sídla v řešené oblasti

Struktura osídlení Karlovarského kraje je charakterizována existencí tří významných center – nadregionálního centra Karlovy Vary i s přesahem mimo Karlovarský kraj a dvou regionálních center Sokolov a Cheb (mimo řešené území). Mezi sídly Karlovy Vary a Sokolov existuje výrazná interakce v oboustranné dojížděce do zaměstnání, jež byla umocněna dobudováním kvalitního dopravního spojení (dálnice D6) zkracující časovou dostupnost obou center. Sídlem mikroregionálního významu je Ostrov. Slabšími mikroregionálními centry jsou Nejdek, Bochov, Horní Slavkov.

4.7.1 Karlovy Vary

Město Karlovy Vary má v současnosti necelých 49 tis. obyvatel. Je krajským městem, nachází se ve střední části kraje.

Z hlediska politického, společenského a kulturního jsou Karlovy Vary největším a nejvýznamnějším městem Karlovarského kraje. K městu se řadí přirozeným způsobem i největší spádové území kraje, využívající krajskou občanskou vybavenost.

Ve zvláštním a významném postavení ve vztahu ke Karlovým Varům je město Sokolov. Obě města spolu dlouhodobě udržují vztah dvojměstí, dříve formulovaný jako Karlovarsko-sokolovská aglomerace. Tento provázaný vzájemně se ovlivňující vztah se ještě posílil výrazným zkrácením dopravní dostupnosti po dálnici II. třídy. Okruh sféry vlivu města směrem do kraje se ve všech složkách životních podmínek za poslední dvě desetiletí významně rozšířil, a v mnoha složkách přesahuje i hranice kraje.

Z hlediska hospodářského město v posledních dvou desetiletích ztrácí bývalý potenciál. Tradiční průmyslová a řemeslná výroba byla zastavena, výrazně utlumena, nebo přemístěna do jiných měst, např. výroba porcelánu, potravin, kožedělná řemeslná výroba, stavební výroba, elektrotechnická výroba, strojní výroba, výzkumné pracoviště keramických surovin, významné projektové organizace a další. Výrobní funkce se přesouvá do okolních spádových měst (Ostrov, Chodov, Nová Role) nebo do Sokolova. Přesto potenciál vhodných funkčních ploch pro výrobu přímo ve městě, případně v bezprostředně sousedících sídlech zůstává zachován pro budoucí rozvoj.

Klíčovým faktorem, ovlivňujícím rozhodujícím způsobem pozici řešeného území v komplexním systému osídlení, je silniční a železniční doprava se všemi souvisejícími následky. Prostorové sevření příkrým terénním reliéfem dvou údolí výrazně omezuje manévrovací možnosti založení optimální dopravní sítě uvnitř města, vyřešení tranzitní dopravy podél Ohře i napojení hustě založené dopravní infrastruktury směrem na sever mezi městem a Krušnými horami. Dalším důležitým hlediskem k posouzení pozice města v komplexním systému osídlení je dopravní odlehlost nejen města, ale i celého kraje k urbanizovaným územím východním a jižním směrem. V obou směrech jsou Karlovy Vary odděleny od větších srovnatelných měst Doupovskými horami a Slavkovským lesem. Nejbližší srovnatelné město je Chomutov a další menší průmyslová města v ose podkrušnohorské magistrály – silnice I/13, a to na obě strany od Karlových Varů. Toto geografické vymezení ještě více upevňuje pozici řešeného území v širším komplexu podkrušnohorského osídlení a je nepostradatelným článkem stále

více soudržného a kooperujícího řetězu významných a strukturou různorodých měst pod Krušnými horami.

Město zahrnuje 15 místních částí, jeho katastrální výměra je 59 km². Karlovy Vary jsou lázeňským městem, lázeňská oblast se nachází v jižní části města. Turistická zóna se rozprostírá podél řeky Teplá. Významným je také sklářský a potravinářský průmysl. Obchodní příležitosti se nacházejí především v západní části města podél silnice I/6, a to nejen v Karlových Varech, ale také v přilehlém Jenišově.

Město se nachází na křižovatce dálnice D6 a silnic I/6, I/13 a I/20. Silnice I/6 ve směru od Prahy a I/13 ve směru od Chomutova se spojují v Bohaticích ve východní části města a silnice I/6 pokračuje v průtahu podél levého břehu řeky Ohře. Průtah byl v minulosti v etapách přestavěn do čtyřpruhového směrově rozděleného uspořádání s mimoúrovňovými křižovatkami. V západní části města je potom od MÚK Dvory silnice označena jako silnice pro motorová vozidla. Na rozhraní Karlových Varů a Jenišova od MÚK Jenišov potom silnice I/6 přechází v dálnici D6 ve směru na Cheb a Německo. V MÚK Jenišov také začíná silnice I/20, která prochází místními částmi Tašovice a Doubí a dále již pokračuje ve směru na Plzeň.

Trasa budoucí kapacitní silnice je v novém územním plánu vymezena návrhovou plochou pro dopravní stavbu s parametrem dálnice, která bude v území tvořit jeden stavební celek včetně obchvatu města Karlovy Vary.

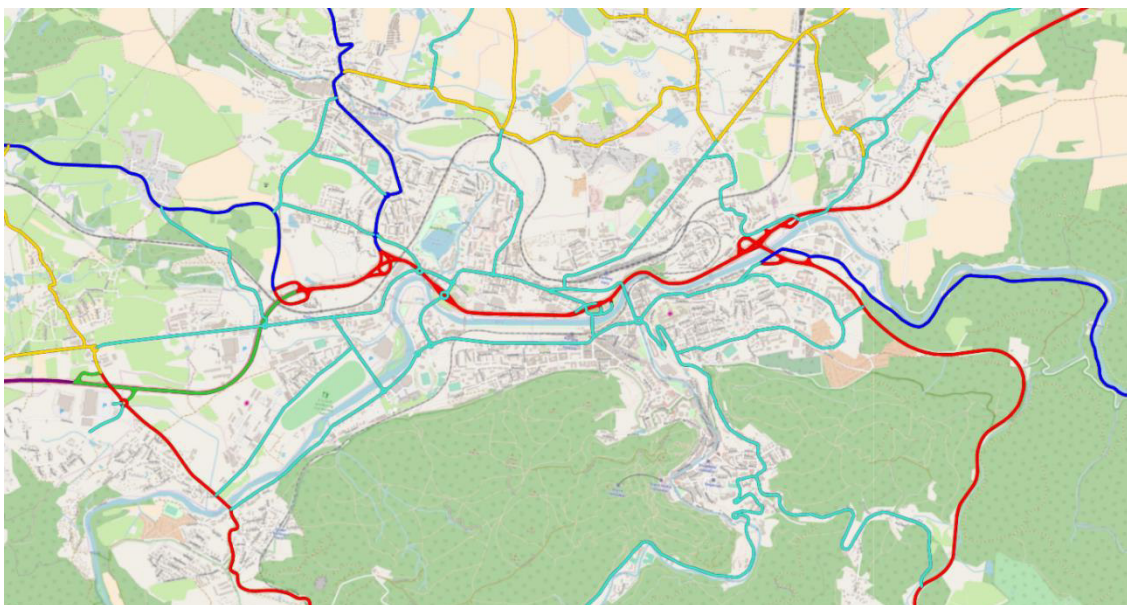
Silnice II. třídy do města ústí dvě, obě začínají na průtahu silnice I/6. Silnice II/220 začíná v MÚK Zlatý Kopeček a pokračuje přes místní část Stará Role do Nejdku. Silnice II/222 pak začíná v MÚK Dvory a pokračuje ve směru na Chodov. V severní části města doplňují komunikační systém silnice III. třídy, které však do města vesměs nepokračují a navazují na ně místní komunikace. Silnice III. třídy slouží především pro napojení nejbližšího okolí v severovýchodním kvadrantu. Silniční síť pak na území města doplňují místní komunikace.

Ve městě je zřízena městská hromadná doprava. Provozována je na 25 autobusových linkách.

Karlovy Vary jsou také křižovatkou železničních tratí. Městem prochází trať Ústí nad Labem – Cheb. Z té se pak odpojují trať ve směru na Nejdeč a Johannegeorgenstadt a trať ve směru na Bečov nad Teplou a Mariánské Lázně.

Letiště Karlovy Vary svým významem překračuje hranice kraje i mimo území republiky a upevňuje výhradní postavení města v oblasti dopravní infrastruktury jako celku.

Obrázek 24 - Schéma definované silniční sítě v dopravním modelu v okolí města Karlovy Vary



Tabulka 9 - Karlovy Vary - základní demografické údaje

Počet obyvatel	48 639
z toho ve věku 0 – 14 let	5 849
z toho ve věku 65 a více let	8 980
Ekonomicky aktivní celkem	23 006
Zaměstnaní celkem	20 483
z toho vyjíždějící za prací mimo obec	2 268

Zdroj: Statistický lexikon obcí 2013, ČSÚ

Tabulka 10 - Karlovy Vary - nejčastější obce dojížděky do zaměstnání a škol

Obec dojížděky	podíl
Praha	19,4 %
Ostrov	10,4 %
zahraničí	8,6 %
Sokolov	7,4 %
Plzeň	6,9 %
Nejdek	4,7 %
Dalovice	4,1 %
Otovice	3,5 %
Jenišov	3,1 %
Chodov	2,8 %

Zdroj: SLDB 2011, ČSÚ

4.7.2 Sokolov

Město Sokolov má v současnosti více než 23 tis. obyvatel, jedná se tak o druhé největší město řešené oblasti. Je městem s rozšířenou působností a okresním městem. Nachází se ve středu Karlovarského kraje. Město zahrnuje 4 místní části, jeho katastrální výměra je 23 km². Ráz města je ovlivněn těžbou hnědého uhlí a s tím souvisejícím průmyslem, severně od města se nachází lom Jiří.

Město Sokolov zaujímá v systému osídlení významné místo na úrovni regionální. Poskytuje jak pro své obyvatele, tak pro menší sídla v blízkém okolí i ve vzdálenějších oblastech díky husté síti dopravního spojení nejen široké spektrum základních služeb (zařízení školní a předškolní, sportovní, zdravotnická a sociální, obchod a další komerční služby), ale rovněž plní vyšší obslužnou funkci převážně v nabídce vyšších stupňů zdravotnictví, školství, kultury, obchodu a zvláště pracovních příležitostí.

Území města Sokolova je těsně spjata se třemi dalšími obcemi, které byly před r. 1990 součástí správního území města Sokolova – dnešní obce Svatava, Dolní Rychnov a Těšovice. Město má s těmito obcemi těsné územní vztahy. V důsledku osamostatnění těchto tří obcí začátkem 90. let je zástavba města Sokolov ze severu, západu a jihu omezena katastrální hranicí správního území, na zbývajících straně je základní rozvojové území omezeno dálnicí D6, plnící funkci nepřekročitelné bariéry. Mimo to je na severní straně limitována plochami těžby hnědého uhlí. Uvnitř tohoto prostoru probíhá rozvoj centrálního sídla již několik desetiletí a v současné době je území prakticky z 95 % buď zastavěno nebo je jeho rozvoj vyloučen limity využití území. Proto je zřejmé, že po úplném naplnění bude tlak na rozvoj zástavby pokračovat v navazujících katastrech ostatních obcí, se Sokolovem prostorově provázaných.

Území Sokolovska prochází v současné době transformací. Povrchová těžba, která dříve bývala základním určujícím hlediskem využití území a těžištěm ekonomiky, ukončuje svoji činnost. Dnes jsou již všechny doly v jižní části území směrem ke Slavkovskému lesu uzavřeny a rekultivace buď proběhly nebo probíhají. Novou nosnou ekonomicko-sociální silou by se měl stát turistický ruch, rekreace, sport a navazující služby. Tato skutečnost nabízí do budoucna možnosti zvýšení atraktivity místa pro návštěvníky hlavně v oblasti přírodní turistiky (lesy) a cykloturistiky spojením s rekreací na březích jezera Michal.

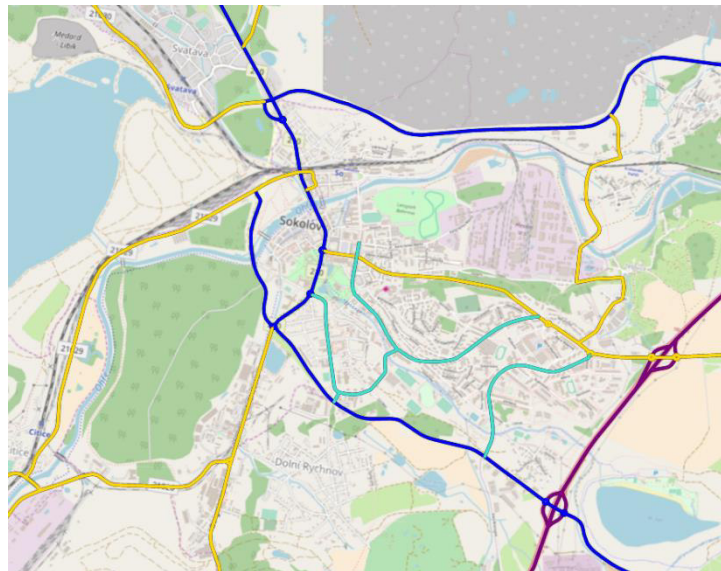
Sokolov leží bezprostředně u dálnice D6, která spojuje Karlovy Vary a Cheb. Na dálnici je město napojeno dvěma mimoúrovňovými křižovatkami, a to MÚK Těšovice a MÚK Sokolov. V rámci kraje má tedy město výborné dopravní spojení v západo-východním směru.

Ze silnic II. třídy městem prochází především II/210 ve směru od Teplé na Kraslice a německý Klingenthal. Postupně je budován západní obchvat, který vymístí tranzitní dopravu mimo centrum města. V současnosti je v realizaci jeho poslední etapa. Kolem severního okraje města pak prochází silnice II/181 od Lokte a Královského Poříčí, za křížením se silnicí II/210 pak pokračuje do Svatavy jako silnice III/21030. Další silnice III. třídy pak spojují město s okolními obcemi.

Ve městě je zřízena městská hromadná doprava. Provozována je na 6 autobusových linkách.

Sokolovem prochází železniční trať Ústí nad Labem – Cheb. Ta zajišťuje dobré spojení s městy v západovýchodní linii, mimo jiné i s krajským městem. Z této hlavní trati se pak odpojuje trať ve směru na Kraslice a Klingenthal.

Obrázek 25 - Schéma definované silniční sítě v dopravním modelu v okolí města Sokolov



Tabulka 11 - Sokolov - základní demografické údaje

Počet obyvatel	23 347
z toho ve věku 0 – 14 let	3 338
z toho ve věku 65 a více let	3 423
Ekonomicky aktivní celkem	11 308
Zaměstnaní celkem	9 924
z toho vyjíždějící za prací mimo obec	2 326

Zdroj: Statistický lexikon obcí 2013, ČSÚ

Tabulka 12 - Sokolov - nejčastější obce dojíždějí do zaměstnání a škol

Obec dojíždějí	podíl
Karlovy Vary	22,5 %
Dolní Rychnov	8,6 %
Praha	7,2 %
Svatava	4,8 %
Cheb	4,6 %
zahraničí	4,6 %
Vřesová	3,9 %
Loket	2,9 %
Vintířov	2,9 %
Plzeň	2,9 %

Zdroj: SLDB 2011, ČSÚ

4.7.3 Ostrov

Město Ostrov má v současnosti necelých 18 tis. obyvatel. Je městem s rozšířenou působností, nachází se v okrese Karlovy Vary v severovýchodní části Karlovarského kraje. Město zahrnuje 12 místních částí, jeho katastrální výměra je 50 km². Historické jádro je městskou památkovou zónou. Obchodní příležitosti jsou koncentrovány v severní části města podél ulice Jáchymovská a v prostoru MÚK Ostrov-západ.

Město je významné ekonomické a hospodářské centrum okresu Karlovy Vary, centrum správy, kultury, vzdělanosti a vybavenosti. Má potenciál pro rozvoj výroby v jižní části města (vymezena průmyslová zóna).

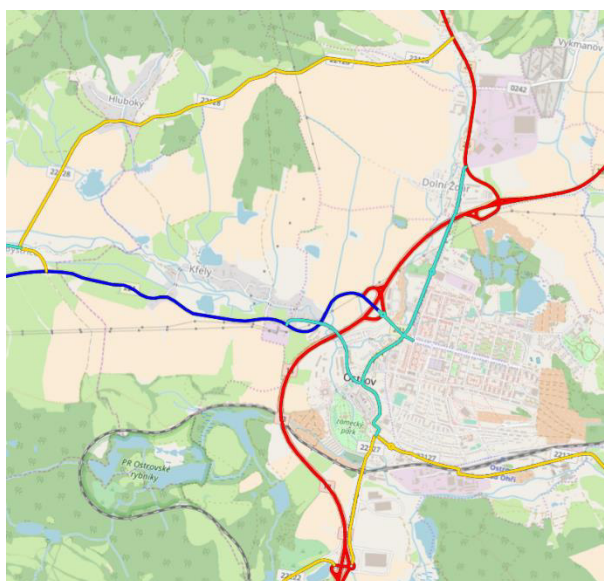
Tranzitní doprava byla z města vymístěna vybudováním obchvatu na silnici I/13. V současnosti tedy město obchází západním směrem. Na obchvat je napojeno pomocí tří mimoúrovňových křižovatek MÚK Ostrov-jih, MÚK Ostrov-západ a MÚK Ostrov-sever. Silnice zajišťuje výborné dopravní spojení s krajským městem, je kapacitní ve čtyřpruhovém směrově rozděleném uspořádání s mimoúrovňovými křižovatkami. Z MÚK Ostrov-sever se pak odpojuje silnice I/25, která pokračuje do Jáchymova a Božího Daru, na německé straně poté až do města Saská Kamenice.

Do města ústí jedna silnice II. třídy, a to do MÚK Ostrov-západ. Silnice II/221 směřuje z Hroznětína, Horní Blatné a německého Johannegeorgenstadtu. Silnice III. třídy jsou v samotném městě zastoupeny pouze okrajově, jižním okrajem města prochází III/22127 z MÚK Ostrov-jih ve směru na Velichov. Kostrou komunikační sítě samotného města jsou potom místní komunikace.

Ve městě je zřízena městská hromadná doprava. Provozována je na 5 autobusových linkách. Spojení s okolím potom zajišťují regionální autobusové linky integrované do krajského systému IDOK.

Městem prochází železniční trať Ústí nad Labem – Cheb. Ta zajišťuje dobré spojení s krajským městem, ale i na opačnou stranu do Ústeckého kraje.

Obrázek 26 - Schéma definované silniční sítě v dopravním modelu v okolí města Ostrov



Tabulka 13 - Ostrov - základní demografické údaje

Počet obyvatel	17 859
z toho ve věku 0 – 14 let	2 311
z toho ve věku 65 a více let	2 682
Ekonomicky aktivní celkem	8 428
Zaměstnaní celkem	7 447
z toho vyjíždějící za prací mimo obec	2 024

Zdroj: Statistický lexikon obcí 2013, ČSÚ

Tabulka 14 - Ostrov - nejčastější obce dojížděky do zaměstnání a škol

Obec dojížděky	podíl
Karlovy Vary	47,0 %
Jáchymov	11,0 %
Praha	6,9 %
Plzeň	4,1 %
zahraničí	3,7 %
Nejdek	2,5 %
Dalovice	2,3 %
Sadov	1,9 %
Otovice	1,8 %
Sokolov	1,6 %

Zdroj: SLDB 2011, ČSÚ

4.7.4 Chodov

Město Chodov má v současnosti zhruba 13,5 tis. obyvatel. Městem s rozšířenou působností je pro něj Sokolov. Nachází se zhruba ve středu Karlovarského kraje mezi městy Karlovy Vary a Sokolov. Město zahrnuje dvě místní části, jeho katastrální výměra je 14 km². Město má tradici ve výrobě porcelánu. Město leží na západním okraji rozvojové oblasti OB12 Karlovy Vary. Z hlediska vztahu Chodova a okolí z pohledu udržitelného rozvoje území je město součástí strukturálně a z hlediska životního prostředí postižené oblasti Sokolovska.

Silná sousední střediska ovlivňující Chodov a jeho zázemí jsou Karlovy Vary a Sokolov. Silná vazba na blízké okolí města a centra mimo vlastní Chodov je patrná z vyjížděky za prací a do škol zejména středních. Nepříznivý je pro Chodov odliv mladých a vzdělaných obyvatel do ekonomicky silnějších oblastí a středisek vysokého a středního školství. Vlastní území Chodova a jeho zázemí je oblastí se sociální skladbou obyvatel, která není odolná vůči vnějším vlivům a v případě hospodářských výkyvů hrozí společenská a sociálně ekonomická nestabilita.

Z hlediska členění Chodova a jeho zázemí z hlediska přírodního potenciálu se jedná o území z téměř 50 % devastované těžební činností zejména výsypkami, které jsou postupně rekultivovány způsobem

převážně lesnickým doplněným hydrickou rekultivací. Ostatní území včetně nejbližšího krajinného rámce je silně postižené vlivy důlní činnosti a značně fragmentované.

Rozvinuta je tradiční výroba, která se postupně diverzifikuje a profiluje vůči těžebnímu a energetickému průmyslu.

Chodov je součástí průmyslové a těžební oblasti, ve které lze očekávat pokračování trendu ve snižování pracovních příležitostí v útlumových odvětvích hospodářství.

Funkční význam města ve struktuře osídlení by bylo vhodné více posílit a zajistit větší kooperaci okolních obcí a měst při řešení problematiky rozvojových ploch pro nové ekonomické aktivity.

Město se nachází mimo komunikace dálničního typu a silnice I. třídy.

Chodov je však křižovatkou silnic II. třídy. Silnice II/209 prochází v severo-j jižním směru od Nové Role na Nové Sedlo, k dálnici D6 a dále na Locket a Horní Slavkov. V západo-východním směru pak prochází silnice II/222, a to od silnice II/210 (Sokolov) na Karlovy Vary. Obě silnice prochází městem v průtahu a tvoří tak páteřní městské komunikace, křižovatka obou silnic se nachází v centru města. Silnice III. třídy směřují z města západním směrem do Vintířova a Lomnice.

Z hlediska hromadné dopravy je město obsluhováno jednak regionálními autobusovými linkami krajského systému IDOK, dále pak jižním okrajem města prochází železniční trať Ústí nad Labem – Cheb. Ta zajišťuje dobré spojení s krajským městem a dalšími městy v západo-východní linii v rámci kraje. Ve městě se z ní odpojuje trať do Nové Role, která je však pro pravidelnou osobní dopravu využívána jen velmi málo.

Obrázek 27 - Schéma definované silniční sítě v dopravním modelu v okolí města Chodov



Tabulka 15 - Chodov - základní demografické údaje

Počet obyvatel	13 748
z toho ve věku 0 – 14 let	2 096
z toho ve věku 65 a více let	1 817
Ekonomicky aktivní celkem	6 804
Zaměstnaní celkem	5 955
z toho vyjíždějící za prací mimo obec	2 124

Zdroj: Statistický lexikon obcí 2013, ČSÚ

Tabulka 16 - Chodov - nejčastější obce dojíždky do zaměstnání a škol

Obec dojíždky	podíl
Karlovy Vary	40,0 %
Sokolov	13,5 %
Vřesová	7,7 %
Vintřív	6,2 %
Nejdek	3,9 %
Praha	3,8 %
Nové Sedlo	2,6 %
zahraničí	2,5 %
Jenišov	2,1 %
Ostrov	1,7 %

Zdroj: SLDB 2011, ČSÚ

4.7.5 Nejdek

Město Nejdek má v současnosti zhruba 8 tis. obyvatel. Městem s rozšířenou působností jsou pro něj Karlovy Vary. Nachází se v severní části Karlovarského kraje v okrese Karlovy Vary uprostřed masivu Krušných hor. Město zahrnuje 10 místních částí, jeho katastrální výměra je 52 km². Ve středu města se nacházejí průmyslové areály, obchodní příležitosti mají omezenou nabídku.

Město je i přes dlouhodobý úbytek obyvatel stále velmi atraktivní pro bydlení, a to díky hodnotnému přírodnímu zázemí s možnostmi sportovního a rekreačního vyžití, díky dobré vybavenosti i množství pracovních příležitostí, čemuž odpovídá i zájem o novou bytovou výstavbu na území města.

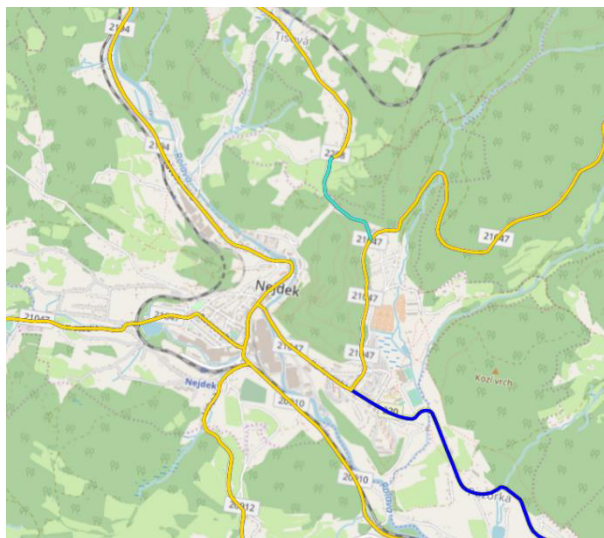
Území města Nejdek svým krajinným zázemím s cyklistickými a běžeckými trasami může být zajímavým územím pro doplnění nabídky lázeňských služeb v OB12 Karlovy Vary.

Město není v dosahu komunikací dálničního typu ani silnic I. třídy.

Do města je zaústěna silnice II/220, která směřuje přímo do Karlových Varů na silnici I/6. Silnice z města dále nepokračuje, navazují na ni již jen silnice III. třídy. Ty se do Nejdku sbíhají ze všech směrů. Silnice III. třídy také tvoří páteřní komunikační síť města.

Z hlediska hromadné dopravy je město obsluženo jednak regionálními autobusovými linkami krajského systému IDOK a také železniční tratí Karlovy Vary – Potůčky – Johannegeorgenstadt.

Obrázek 28 - Schéma definované silniční sítě v dopravním modelu v okolí města Nejdek



Tabulka 17 - Nejdek - základní demografické údaje

Počet obyvatel	8 145
z toho ve věku 0 – 14 let	1 210
z toho ve věku 65 a více let	1 351
Ekonomicky aktivní celkem	3 819
Zaměstnaní celkem	3 433
z toho vyjíždějící za prací mimo obec	559

Zdroj: Statistický lexikon obcí 2013, ČSÚ

Tabulka 18 - Nejdek - nejčastější obce dojížděky do zaměstnání a škol

Obec dojížděky	podíl
Karlovy Vary	50,6 %
Ostrov	9,9 %
Praha	7,2 %
Sokolov	4,0 %
zahraničí	3,8 %
Plzeň	3,2 %
Vřesová	2,1 %
Chodov	1,9 %
Dalovice	1,7 %
Nová Role	1,7 %

Zdroj: SLDB 2011, ČSÚ

5 Terénní průzkumy v návrhovém území

Všechny dostupné údaje o intenzitách z dříve provedených dopravních průzkumů byly analyzovány a byla stanovena místa pro provedení doplňkových dopravních průzkumů.

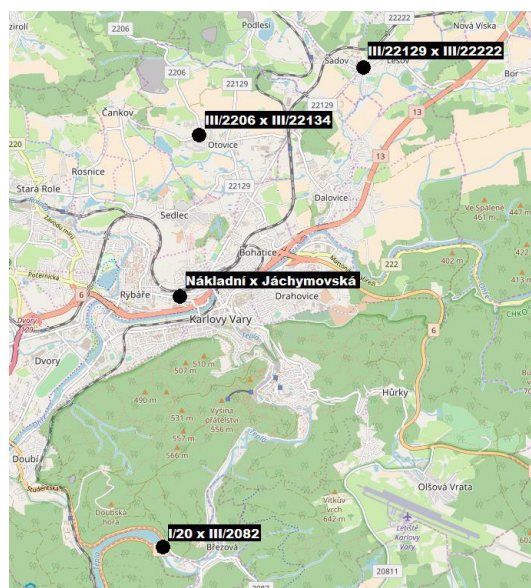
Intenzity z CSD slouží jako základní podklad o dopravních tocích v území. Sčítací profily jsou rozmístěny napříč Karlovarským krajem a dostatečně pokrývají i silnice nižších tříd. Pouze v okolí Karlových Varů nejsou pro potřeby dopravního modelu dostatečně pokryty radiální komunikace sloužící ke spojení okolních obcí s krajským městem. V posledním sčítání z roku 2016 pak neprobíhalo sčítání v profilech v Karlových Varech umístěných na místních komunikacích. Jako doplnění a ověření hodnot z CSD pak byly k dispozici údaje z ASD, které byly z roku 2017.

Chybějící údaje ze sčítacích profilů na místních komunikacích v Karlových Varech lze doplnit výstupy z dopravního průzkumu v Karlových Varech z roku 2015. Ten se totiž zaměřoval právě na místní komunikace, a to na komunikaci podél pravého břehu řeky Ohře. Pokrytí sčítacími místy v tomto průzkumu je více než dostatečné.

Pro doplnění údajů na radiálních komunikacích pak tedy byly provedeny doplňkové dopravní průzkumy. Jejich cílem bylo stanovit intenzity především na komunikacích ve směru od Děpořtovic (silnice III/2206), od Sadova a Hájků (silnice III/22129), od silnice I/20 do lázeňského území města (MK Mariánsko-lázeňská) a nakonec na vjezdu do středu města ze severovýchodu ulicí Jáchymovskou.

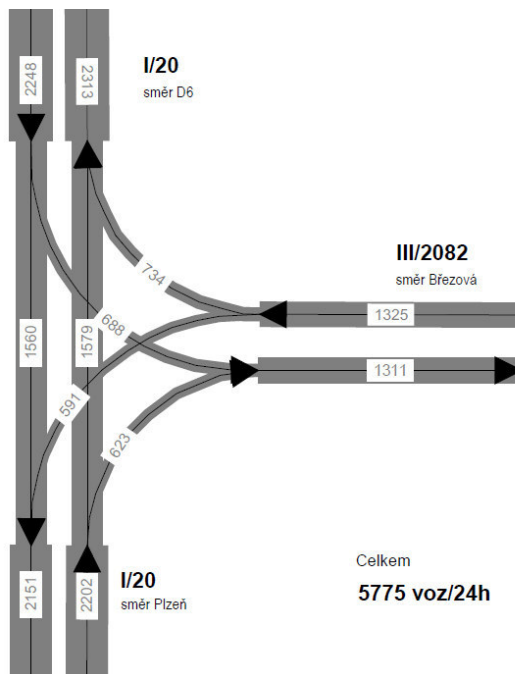
Za tímto účelem byly provedeny čtyři směrové dopravní průzkumy v křižovatkách I/20 x III/2082, III/2206 x III/22134, III/22129 x III/22222 a Nákladní x Jáchymovská. Průzkumy byly provedeny v délce 8 h v doporučené době průzkumu dle TP 189, a to pořízením videozáznamu provozu v křižovatkách s jeho následným ručním vyhodnocováním. Následně byla spočtena hodnota RPD1.

Obrázek 29 - Umístění sčítacích míst v silniční síti

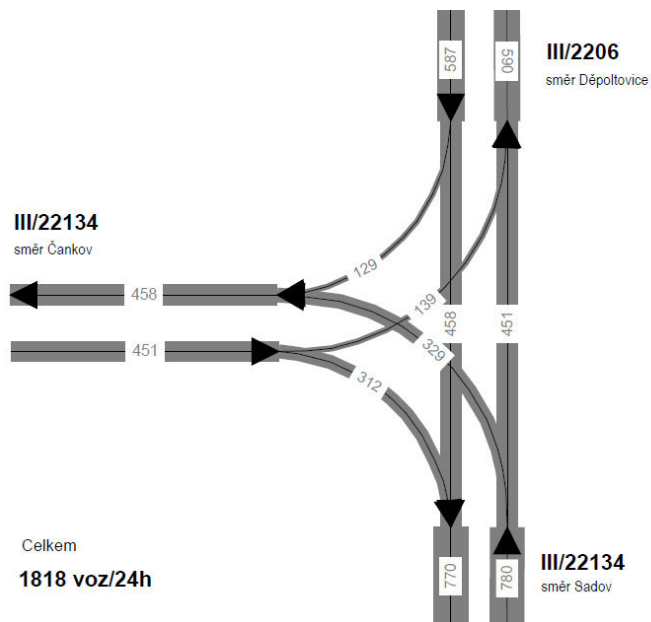


Podrobné výsledky i metodika průzkumu jsou popsány v samostatné příloze (příloha č. 1). V následujících obrázcích jsou znázorněny již přepočtené hodnoty RPD1 ve formě pentlogramů křižovatek.

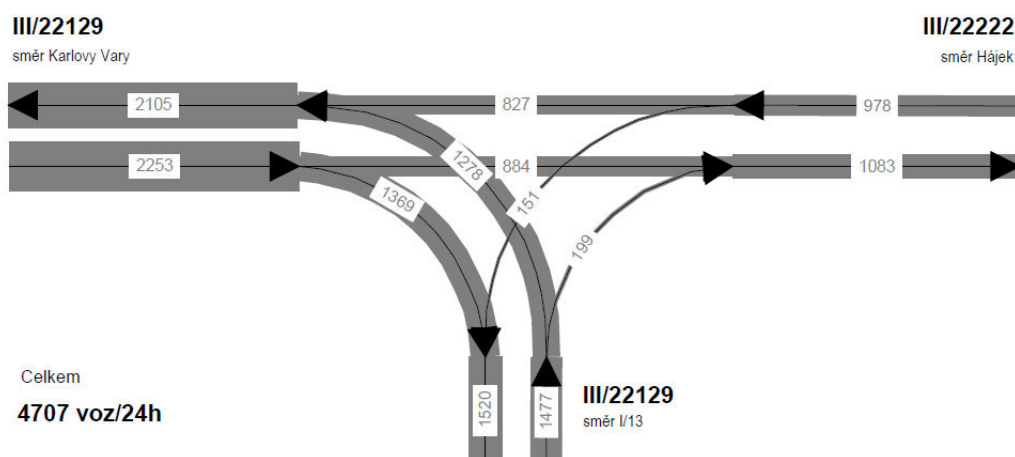
Obrázek 30 - Dopravní průzkum - I/20 x III/2082 - pentlogram RPD1



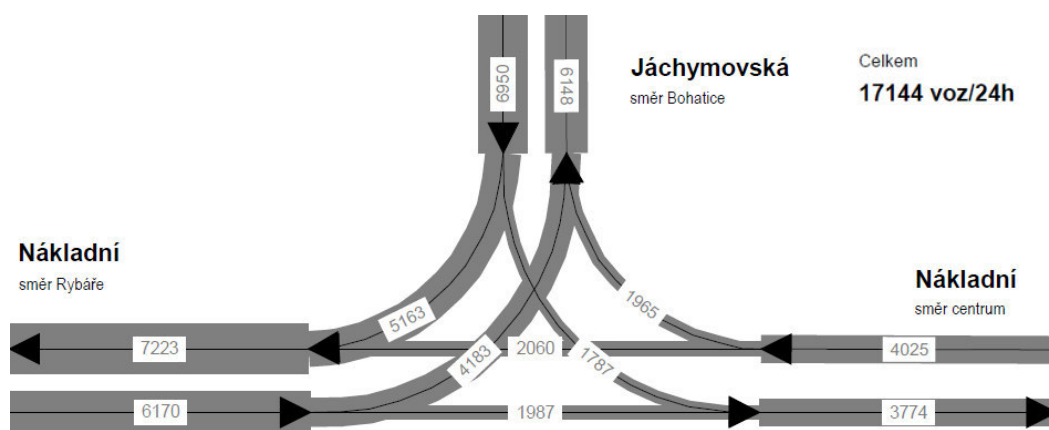
Obrázek 31 - Dopravní průzkum - III/2206 x III/22134 - pentlogram RPD1



Obrázek 32 - Dopravní průzkum - III/22129 x III/22222 - pentlogram RPD1



Obrázek 33 - Dopravní průzkum - Nákladní x Jáchymovská - pentlogram RPD1



Výsledky průzkumu v křižovatce I/20 x III/2082 byly ovlivněny probíhajícím omezením v nedalekém úseku silnice I/20 v podjezdu pod železniční tratí. Provoz byl kyvadlový řízený světelnou signalizací. Při porovnání intenzit zjištěných z průzkumu s hodnotami z CSD bylo zjištěno, že omezení mělo vliv na výsledky průzkumu. Přesný způsob ovlivnění není možné zjistit, výsledky průzkumu byly proto uvažovány jako orientační.

Podobně jako výsledky dopravního průzkumu v Karlových Varech i výsledky doplňkových dopravních průzkumů byly použity ke kalibraci intenzit spočtenými v dopravním modelu.

6 Konzultace s obcemi, DOSS a dalšími

V rámci I. etapy proběhly konzultace s obcemi a dalšími dotčenými subjekty dle zadání pořizovatele. Předmětem konzultace bylo seznámení s obsahem, cíli a rozsahem Územní studie a s časovým harmonogramem jednotlivých etap. Osloveným subjektům byl předán souhrn prací, harmonogram a kontakty na pořizovatele a zhotovitele Územní studie. V následných diskuzích byly shromážděny informace o některých zamýšlených variantách územního rozvoje, včetně hodnocení stávajících dopravních staveb a případných požadavcích na jejich doplnění či úpravu.

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

Obec Otovice

- obec neuvažuje o rozšíření již plánovaných ploch
- maximální počet obyvatel je plánován v rozmezí 1 300 – 1 500 obyvatel
- obec požaduje omezit tranzit po ulici Hroznětínská, vybudovat východní obchvat Otovic s využitím území v ZÚR pro přeložku silnice I/6 a uzavřít obec pro tranzitní dopravu
- v případě vybudování přeložky silnice I/6 („velký“ severní obchvat) nerealizovat případný sjezd v poloze ul. Hroznětínská. Obec by spíše preferovala nemít žádné napojení na případný obchvat.
- obec doporučuje zrušit záměr na přeložku silnice III/221 29, nahradit jej východním obchvatem Otovic, resp. trasu zachovat, ale pouze jako budoucí místní komunikaci
- v současné době probíhá změna územního plánu obce, která nebude mít zásadní vliv na koncepci budoucí dopravy. Obec umožní zastavět maximálně rezervní plochy R5, 6 a 7.
- obec vnímá navrženou trasu severního ochvatu silnice I/6 jako bariéru, která rozdělí stávající plochy severně nad obcí.
- obec doporučuje upravit trasu severního obchvatu v odsunuté poloze až za „vodárnu“ dle vlastního projekčního řešení obce
- obecně se obec staví k výstavbě severního obchvatu spíše negativně, důvodem jsou obavy ze zvýšení hluku v okrajových částech obce (byť budou pod hygienickými limity) a ze zhoršení životních podmínek v obci

Obec Dalovice

- největším problémem obce je napojení na stávající silnici I/13 v místě stávající ČSPH Benzina ve směru na Ostrov, které by v případě povolení dovolené rychlosti na 110 km/h na I/13 bylo zrušeno. Zachování napojení na I/13 v tomto místě je nutné vzhledem k napojení rozvojových ploch pro bydlení. V případě zrušení napojení bude obec trvat na vybudování nového napojení na nadřazenou silniční síť, nejlépe pomocí mimoúrovňové křižovatky na silnici I/13.

- napojení zóny Z29 na silnici I/13 je v rámci územního plánu podmíněno studií, na těchto plochách je ovšem stavební uzávěra
- obec doporučuje v případě vybudování severního obchvatu silnice I/6, změnit stávající I/13 na komunikaci příměstského typu (vzhledem k možnosti na realizaci křižovatek v menších vzdálenostech, nižší rychlost, atd.)
- v případě realizace jižního obchvatu Karlových Varů by bylo následně možné realizovat MÚK na silnici I/13 u zóny Z29. Obec doporučuje prověřit možnost vybudování nové MÚK s novým napojením obce, které by nahrazovalo stávající napojení přes ČSPH (případná varianta nové MÚK na I/13 v trase obchvatu I/6).
- veškeré případné rozvojové plochy obce jsou limitované těžbou kaolinu
- obec dále doporučuje doplnit dopravní napojení výrobních ploch (zóna Z10), které je ve stávajícím stavu možné pouze po železniční trati

Město Ostrov

- v bývalém areálu Škody Ostrov (u sjezdu z I/13 na Jáchymov) je připravován rozsáhlý záměr s vybudováním haly pro logistiku pod názvem „Průmyslový park Ostrov nad Ohří“
- průmyslová zóna Ostrov – je již v rámci ZÚR řešena změna na její zvětšení
- prověřit zajištění sjezdu ze silnice I/13 s vyloučením příjezdu přes město (po ul. Hroznětínská) do společnosti Renatechnik, s.r.o.
- prověřit dopravní napojení Ostrovské teplárenské, a.s. podél žel.trati z ul. Karlovarské
- v Jáchymově je plánována dostavba řady apartmánů a hotelů v části nezastavěných ploch u záchytného parkoviště pod lyžařským areálem Klínovec, sjezdová trať Nová Jáchmovská

Obec Jenišov

- obec doporučuje věnovat pozornost celkové koncepci dopravy v širším měřítku nad rámec kraje, včetně napojení jednotlivých obcí na nadřazenou silniční síť
- obec zásadně nesouhlasí se severním obchvatem silnice I/6, který přinese obci další zátěž
- obec vnímá negativně již stávající stav, kdy je rozdělena stávající dálnicí D6
- obec doporučuje zavedení regulace silnice III/2226 od Chodova pro tranzitní dopravu vedenou přes Jenišov na nadřazenou silniční síť (např. vyjmout z pasportu silnic III. tříd a navrhnout obchvat obce)
- obec postrádá propojení rozdělených částí obce dálnicí D6 doplněním komunikace pro pěší a místní dopravu, včetně doplňujících opatření na snížení prašnosti, hlukové zátěže a nečistot ze stávající D6, v rozvojových plánech obce však nejsou zanesena žádná opatření na propojení obou částí
- obec nepožaduje další rozvoj nad rámec stávajícího územního plánu, pouze zkvalitnit stávající obyvatelnou funkci (obec je limitována ve svém rozvoji ložiskem kaolinu)

- obec vnímá negativně kapacitní problém ve sjezdu z D6 do Jenišova, včetně okružní křižovatky u Globusu

Město Karlovy Vary

- koordinovat přípravu územní studie s generelem dopravy města Karlovy Vary (zpracovává společnost UDIMO spol. s r.o., Ostrava)
- projednat variantu jižního obchvatu silnice I/6 s ČSSI, Ing. Korbelař
- existuje nový návrh územního plánu, který je před projednáním (zajišťuje pí. Vaclavíková)
- součástí nového územního plánu není jižní varianta obchvatu silnice I/6. Jižní varianta byla limitována negativním posudkem vlivu na životní prostředí.
- Tašovice – změna využitelnosti z plochy pro komerční využití na zástavbu, tzn. změna silnice I/20, dále má ŘSD zpracovány variantní řešení MÚK Tašovice (u Globusu). Úprava této křižovatky je podmínkou pro další napojení.
- v rámci návrhových scénářích vývoje dopravy se zaměřit na rozšířené využívání hromadné dopravy
- v rámci variantního řešení vedení silnice I/6 zvážit variantu, která by řešila silnici I/6 v průtahu K. Vary jako dálniční komunikaci s vyloučením nákladní dopravy. Nákladní doprava (tranzit) by využívala dvoupruhovou komunikaci vedenou v trase severního obchvatu silnice I/6.

Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje:

- KSÚS KK se řídí koncepcí rozvoje silniční sítě dle pokynů svého zřizovatele
- v minulém období byla v zájmové oblasti modernizována silnice II/221 Ostrov – Hroznětín – Horní Blatná – Potůčky, zbývá dokončit obchvat Hroznětína
- nové rozvojové plány silnic II. a III. třídy nejsou zpracovány, kromě dílčích úprav nehodových míst a odstranění bodových závad se s většími úpravami této sítě nepočítá.

Ministerstvo dopravy ČR, odbor územního plánování

Ing. arch. Martínek, Karlovy Vary

- byl představen obsah a rozsah studie
- obecné informace o náplni a rozsahu územního plánování

GŘ ŘSD ČR

- informace o předpokládaném schválení TP225 – Prognóza intenzit automobilové dopravy
- preference vedení silnice I/6 po stávajícím průtahu s odůvodněním, že kapacitní obtíže se ve střednědobém výhledu neočekávají

- z ostatních silnic I. třídy v území se v dlouhodobém výhledu počítá s přeložkou silnice I/20, trasa ale není stabilizována a závisí i vedení silnice I/6. Silnice I/13 bude v dlouhodobém výhledu zkapacitněna v úseku Ostrov – Klášterec n.O., prověřují se varianty vedení komunikace, přeložka je technicky náročná a finančně nákladná.

ČSSI Karlovy Vary

- předány podklady k vedení silnic I/6 jižním obchvatem v trase, který prosazuje ČSSI
- diskuze o výhodách a nevýhodách tohoto řešení:
 - + zkrácení trasy pro tranzit
 - + vedení trasy dále od obytné zástavby Karlových Varů
 - + žádné ztracené spády v trase, ekonomika výstavby i provozu
 - + dobrá možnost napojení silnice I/20 na trasu obchvatu
 - – špatné napojení silnice I/13
 - – horší dopravní obslužnost Karlových Varů s nutností realizace dlouhých přivaděčů
 - – průchod CHKO, možnost ovlivnění vodní nádrže Stanovice jako zdroje pitné vody
 - – riziko ovlivnění minerálních pramenů v území
- ČSSI požaduje objektivně navrženou variantu vyhodnotit z různých hledisek a porovnat ji s dalšími řešeními vedení I/6
- za nejhorší možné řešení považuje ČSSI ponechání I/6 v průtahu městem z důvodu negativního vlivu dopravy na město a existenci bariérového efektu

Sedlecký kaolin, a.s.

- severní varianta zasahuje nebo se přímo dotýká ložisek kaolínu, část zásob by bylo nutné vytěžit přednostně, část pravděpodobně odepsat.
- je proto preferováno jiné vedení komunikace
- v případě severního obchvatu bude požadováno zachování dopravních vazeb v území a vybudování doprovodných a přístupových komunikací na náklady investora
- již existence koridoru pro I/6 je vnímána jako bariéra rozvojových plánů

Ing Řezanka, Karlovy Vary

- předán podklad z akce „Územní studie severozápadní části obchvatu Karlových Varů“ (03-09/2015), konkrétně úsek ve správním území Otovice – K.Vary – Jenišov. V rámci předaného materiálu jsou návrhy zpracovatele (Dopravní stavby a venkovní architektura s.r.o.) na alternativní vedení severního obchvatu Karlových Varů, doplňkové stavby na stávajícím průtahu silnice I/6 v Karlových Varech (především se jedná o zahloubení stávajícího průtahu v dl. 1,2 km), návrhy přeložek silnic nižších tříd (II/220, III/221 29) na území Karlových Varů a

doplňující trasy místních komunikací, včetně návrhu nového mostu v prodloužení ul. Charkovské a zprovoznění Drahovického mostu

- diskuze o potřebnosti obchvatu a o jeho míře přiblížení se zástavbě tak, aby byl dopravně využitelný i pro obyvatele města
- diskuze o menších stavbách na území Karlových Varů s cílem změnit dopravní systém, toto by měl řešit Generel dopravy města, který zpracovává UDIMO

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

- Ministerstvo dopravy ČR (odbor strategie) má ve svých plánech severní obchvat K. Varů
- doporučení na zaměření se v budoucích scénářích vývoje dopravy na stále vyšší využívání sdílené dopravy

V rámci plnění III. etapy se předpokládají další konzultace nad návrhy úprav a doplnění silniční sítě s DOSS a obcemi.

7 Souhrn shromážděných podkladů

7.1 Údaje o stávající silniční síti

Jedním ze základních okruhů shromažďovaných podkladů byly údaje o stávající silniční síti v území. Byly prověřeny všechny silnice v řešeném území, jejich návaznosti v rámci Karlovarského kraje i mimo něj, napojení řešeného území na významná sídla v okolním středoevropském prostoru i vazby v rámci řešeného území. Celá silniční síť byla prozkoumána, ať už osobně nebo s využitím veřejně dostupných mapových služeb. V rámci dopravních charakteristik byly zjišťovány parametry jednotlivých úseků komunikací, jako dovozená rychlost, směrové a výškové vedení, šířkové uspořádání nebo možnosti předjíždění. U křižovatek bylo prozkoumáno jejich uspořádání, přednosti v jízdě nebo počty pruhů. Dále byly zkoumány územní charakteristika, územní střety (s limity využití území), dopravní závady, průchod zastavěným územím a vazba na záměry (dopravní i nedopravní).

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

7.2 Údaje o záměrech z ÚPD a dalších zdrojů

7.2.1 Záměry na silniční síti

Z platných ÚPD a dalších zdrojů byly zjištěny plánované záměry na silniční síti nebo jejich alternativy. Nejdůležitější záměry slouží k výstavbě tahu dálnice D6 v ose současné silnice I/6 ve směru na Prahu. U Karlových Varů v současnosti platné ÚPD počítají s vybudováním severního velkého obchvatu okolo obcí Otovice a Dalovice a s vyústěním na D6 u Jenišova. Záměr je navržen ve formě kapacitní silnice. V souvislosti s řešením komunikací v Karlových Varech je navržen také tzv. malý obchvat (přeložka silnice II/220) a přeložka silnice v Otovicích ve směru na Hroznětín. Soubor staveb navržených v souvislosti s tahem dálnice D6 pak završuje navržená přeložka silnice I/20 Žalmanov – Toužim, která řeší napojení z nové dálniční komunikace ve směru na Plzeň. Alternativními záměry k trase velkého obchvatu mimo platné ÚPD jsou pak alternativní návrhy lišící vedením trasy v jeho severozápadní části, návrh zcela odlišné trasy jižního obchvatu D6 (a s ní související variantní trasy přeložky I/20) i úpravy stávajícího průtahu ve formě zastřešení a zlepšení napojení města. Alternativní záměry jsou i k navržené přeložce II/220 (malému obchvatu), a to upravující její trasu v severozápadní části a zcela měnící trasu v jižní části směřováním do centra města s novým mostem přes Ohři. Dále jsou alternativní návrhy obchvatu Otovic a další návrhy úprav silnic na území Karlových Varů nižšího významu.

Ze silnic I. třídy je pak navržena ještě přeložka silnice I/13 Ostrov – Smilov řešící vylepšení parametrů propojení s Ústeckým krajem.

Vedle řešení tahu dálnice D6 a silnice I/13 se platné ÚPD zabývají především záměry směřující ke zlepšení parametrů tzv. Podkrušnohorské paralely vedoucí z Ostrova přes Hroznětín, Novou Roli, Chodov, Nové Sedlo a Svatavu do Habartova. Navrženy jsou přeložky především ve formě obchvatu obcí a měst na stávající trase. Další přeložky na silnicích II. a III. třídy pak řeší především problémy lokálního charakteru. Zásadním návrhem mimo ÚPD v této širší oblasti okolo Karlových Varů je záměr přeložky silnice II/222 Karlovy Vary – Chodov.

Zjištěné záměry na silniční síti poslouží především v navazujících etapách, kde bude jejich vedení prověřeno, a budou zpracovány alternativy ke stávajícímu řešení dle platných ÚPD. Prověření a návrh alternativ bude provedeno v návrhovém území dle zjištěných problémů na stávající silniční síti. Všechny zjištěné záměry byly zakresleny do výkresu č. 3.

7.2.2 Rozvojové plochy

V rámci analýzy platných ÚPD byly kromě záměrů na silniční síti zjišťovány i nedopravní záměry, a to rozvojové plochy. Ze ZÚR byly zjištěny konkrétní rozvojové plochy pro ekonomické aktivity a pro rekreaci a sport. Tyto byly zakresleny do výkresu č. 3. Z jednotlivých ÚPD obcí pak byly zjištěny rozlohy ploch pro rozvoj bydlení a výroby a skladování. Údaje o těchto plochách budou mít dopad na prognózu vývoje zdrojů a cílů intenzit.

Údaje o rozvojových plochách poslouží především pro modelování zátěží silniční sítě ve výhledových scénářích.

7.3 Údaje o intenzitách dopravy

V rámci analýzy údajů o intenzitách dopravy byly shromážděny údaje z CSD za roky 2000 až 2016, údaje z ASD z celého roku 2017 na detektorech umístěných v okolí Karlových Varů a údaje z detektorů na křižovatkách se SSZ v Karlových Varech. Dále byly zanalyzovány dříve provedené průzkumy v Karlovarském kraji i přímo v Karlových Varech.

Analýzou rozmístění sčítacích míst a detektorů bylo stanoveno rozmístění sčítacích stanovišť pro provedení doplňkových průzkumů. Byly provedeny na čtyřech křižovatkách a vyhodnoceny.

Údaje o intenzitách dopravy byly využity především pro kalibraci dopravního modelu.

7.4 Údaje o demografii a významných zájmových bodech území

Důležitými údaji pro tvorbu dopravního modelu jsou také demografické údaje a údaje o významných cílových bodech dopravy v území. Byly zjišťovány počty obyvatel, počty ekonomicky aktivních, zaměstnaných, osob do 14 a nad 65 let věku, dojížděky osob do zaměstnání a škol, a to vše pro jednotlivé části obcí v celém řešeném území. Významné cílové body dopravy jsou pak především obchodní centra,

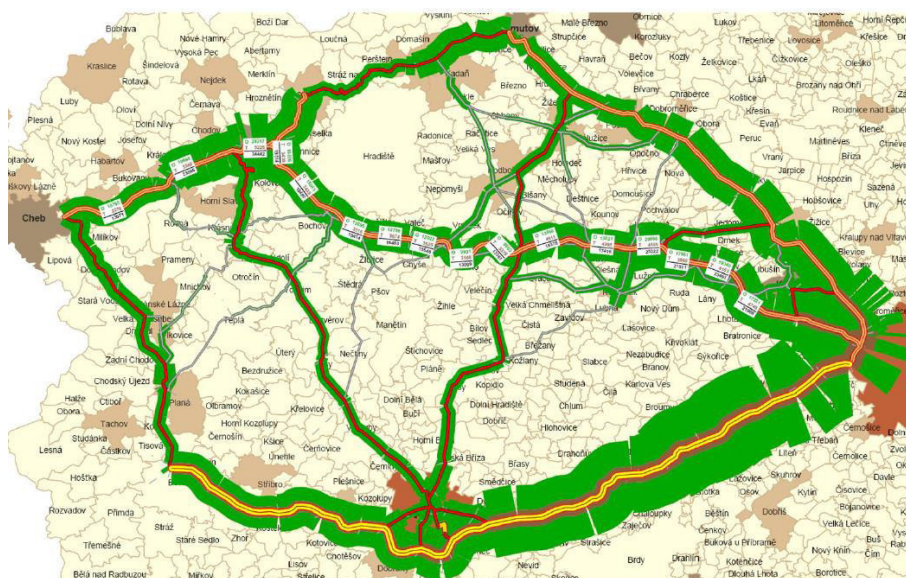
hypermarkety a další obchodní příležitosti a významná místa pro dojížděku osob do zaměstnání. Společně pak tyto údaje tvoří informace o zdrojích a cílech dopravy v území.

Údaje o zdrojích a cílech dopravy v území byly využity především při tvorbě dopravního modelu, kde data slouží jako jedna ze vstupních datových vrstev.

8 Prognóza vývoje dálniční sítě s dopadem na řešené území

Ve výhledu se počítá s dokončením dálniční sítě především na českém území. Bezespornu největší vnější vliv na dopravní intenzity v řešeném území bude mít dokončení dálnice D6 Praha – Karlovy Vary – Cheb. To se v současnosti očekává v horizontu kolem roku 2030, nedá se však vyloučit pozdější dokončení. Například dopravní model zpracovaný v rámci technicko-ekonomické studie pro dálnici D6 v úseku Nové Strašecí – Bošov zpracované v roce 2013 firmou Sudop Praha, která ve variantě 8E počítá s dokončením dálnice v celém úseku mezi Prahou a Karlovými Vary však počítá s přesuny dopravy pouze uvnitř českého území, především z dálnice D5 a silnice I/21 a dálnice D7 a silnice I/13 na zprovozněnou D6.

Obrázek 34 - Ovlivněná síť zprovozněním D6 v úseku Nové Strašecí – Karlovy Vary

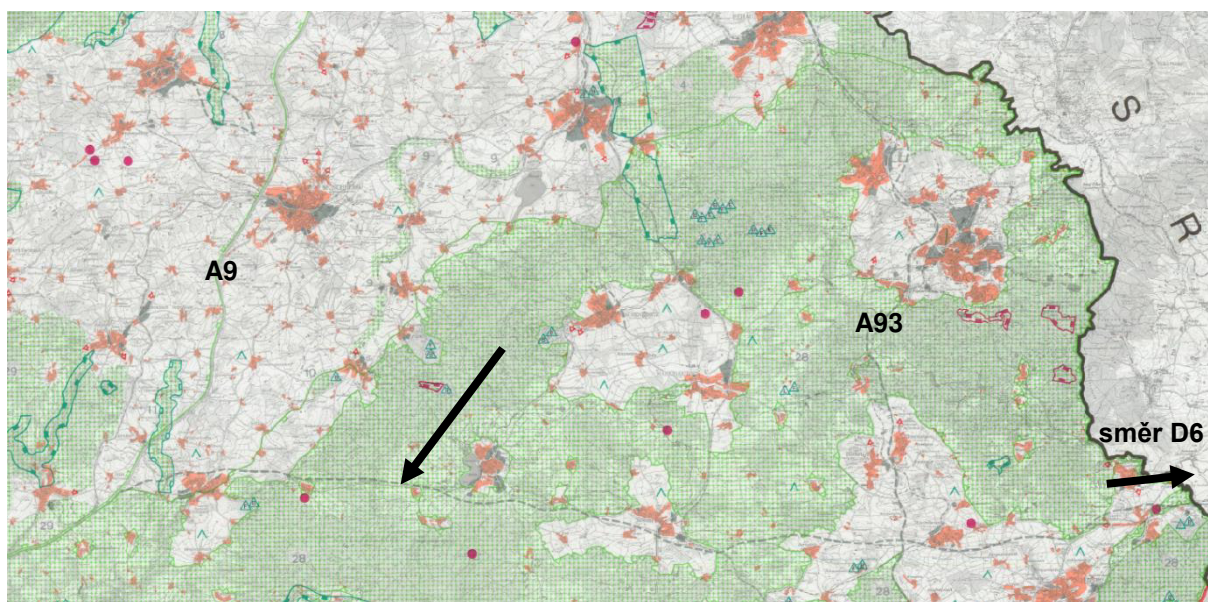


Zdroj: R6 Nové Strašecí – Bošov, TES, SUDOP Praha a.s.

Dálnice D6 zůstane pro významnější mezinárodní tranzit i po dokončení v úseku Karlovy Vary – Cheb v západovýchodním směru hendikepována nedostatečným napojením na dálniční síť v Německu. Pro západovýchodní směr v evropském měřítku tak i nadále zůstane výhodnější buď dálnice D5 nebo německá dálnice A4. Dostatečně napojena je dálnice D6 pouze na německou dálnici A93. Na německé straně je tak návaznost pouze ve směru sever – jih, která zneprůjemňuje případné dálkové trasy po dálnici D6.

V územně plánovací dokumentaci bavorského vládního obvodu Horní Franky (územní plán oblasti Oberfranken-Ost) byla zanesena nová silnice zlepšující spojení od české hranice k dálnici A9, z které již existuje návaznost západním směrem v podobě dálnice A70. Trasa byla řešena přibližně v ose Schirnding – Röslau – Wirsberg. V současnosti se však s přípravou silnice nepočítá kvůli nízké dopravní poptávce a nákladům na realizaci. Místo toho se postupně a na vybraných místech zlepšují parametry stávající silnice B303.

Obrázek 35 - Nová silnice v územním plánu Oberfranken-Ost z roku 1987



I přesto, že se s novou silnicí B303, která měla být v parametrech čtyřpruhové silnice, v současnosti neuvažuje, není možné vyloučit nové úvahy o jejím vybudování po dokončení dálnice D6 na české straně, pokud by došlo k nárůstu tranzitní dopravy z české strany (i když s tím dopravní model dálnice D6 nepočítá).

Rostoucí význam bude mít nepochybně také tah Praha – Chomutov – Saská Kamenice, a to s postupným dokončováním dálnice D7. To se očekává dříve než dokončení dálnice D6, a to mezi roky 2025 a 2030. Vylepšením prošla již v minulosti i silnice I/7, která na dálnici D7 navazuje u Chomutova, a to v úseku Nové Spořice – Hora sv. Šebestiána, přičemž v úseku Nové Spořice – Křimov byla přestavěna do čtyřpruhového uspořádání.

Na německé straně navazuje na silnici I/7 silnice B174. Ta je také postupně vylepšována budováním obchvatů (Marienberg) a částečně také přestavbou do čtyřpruhového uspořádání (Zschopau – Gornau – Saská Kamenice). V plánu je pak pokračování budování obchvatů na trase, a to obcí Hohndorf – Grossolbersdorf a Reitzenhain. Silnice B174 nemá u Saské Kamenice přímé napojení na dálniční síť, je napojena na jižní okruh, který má napojení na dálnici A72. Napojení také na dálnici A4 má zajistit pokračování jižního okruhu do severovýchodního obchvatu Saské Kamenice, s kterým se počítá ve výhledu do roku 2030.

Tah Praha – Chomutov – Saská Kamenice (dálnice D7, silnice I/7, silnice B174) je však konkurenčním spojením především pro tah Praha – Ústí nad Labem – Drážďany (dálnice D8, dálnice A17). V případě realizace přeložek na silnici I/13 vedoucí ke zlepšení průjezdnosti a zkrácení dojezdových časů (Ostrov – Smilov, Klášterec nad Ohří, obchvat, případně zkapacitnění v úseku Klášterec nad Ohří – Chomutov) však může pomoci ke komfortnějšímu spojení sídel Karlovy Vary a Saská Kamenice. Vliv na intenzity dopravy v řešené oblasti však bude velmi malý.

9 Návrh scénářů vývoje dopravní situace

Budoucí intenzity na silniční síti v řešeném území nejvíce ovlivní vývoj uvnitř oblasti. Prognózu intenzity dopravy na silniční síti předpovídají na základě předchozího vývoje TP 225. V současnosti je platné jejich druhé vydání, aktualizace prognózy je však prováděna pravidelně po provedení nového celostátního sčítání dopravy. Současné vydání TP 225 vychází z CSD 2010 a připravováno je nové vydání, které bude vycházet z aktuálního CSD 2016. Jeho publikace se očekává ve třetím čtvrtletí roku 2018. Prognóza vývoje proto bude stanovena až dodatečně po zpracování I. etapy územní studie a bude vycházet již z nového vydání TP 225.

V prognóze vývoje dopravy dle TP 225 je kromě dosavadního vývoje zahrnován také vliv aktuální prognózy vývoje hrubého domácího produktu ČR a sousedních států. V současném vydání jsou publikovány koeficienty odděleně pro lehká a těžká vozidla a pro jednotlivé druhy komunikací. V novém vydání by měly zohledňovat i umístění oblasti v rámci ČR a neměly by být jednotné, ale rozlišené dle délky jednotlivých cest a velikosti zdrojové obce.

Metoda prognózy dopravy dle TP 225 určuje růst dopravy jak vnitřní (v rámci oblasti dopravního modelu), tak radiální (z oblasti dopravního modelu vně a obráceně) a tranzitní (oblastí modelu pouze projíždí). Druhým způsobem stanovení budoucích intenzit je zohlednění rozvojových ploch zanesených v jednotlivých ÚPD v oblasti modelu. Doprava generovaná zdroji uvnitř oblasti modelu v prognóze roste v důsledku naplňování skutečně navržených rozvojových ploch a zohledňuje možnosti rozvoje území. Doprava generovaná zdroji mimo oblast modelu je pak uvažována opět dle TP 225.

Toto jsou dva základní možné scénáře přístupu k prognóze dopravy způsobené vnitřními vlivy. Stejně tak je možné stanovit scénáře zohledňující vlivy vnější (dokončení D6, navazující B303, zvažované propojení Hroznětín – Potůčky, apod.). Po dohodě s pořizovatelem však budou konkrétní scénáře navrženy až dodatečně po zpracování I. etapy územní studie i v důsledku možnosti využití již nového vydání TP 225.

10 Dopravní model

Součástí zpracování I. etapy Průzkumy a rozbor bylo i zpracování dopravního modelu popisujícího dopravní vztahy v území. V této etapě byl řešen model na stávající silniční síti. Model současného stavu je klíčový pro navazující etapy, jelikož umožňuje po zanesení libovolné nové trasy nebo provedení jakékoli změny stávající sítě provést nový výpočet a ihned získat nové rozložení intenzit dopravy na upravené komunikační síti.

Dopravní model se skládá ze dvou vrstev dat, a to z komunikační sítě a dopravní poptávky. Komunikační síť v sobě zahrnuje vedení tras silnic a jejich vlastnosti. Obecně jsou to povolené druhy vozidel, rychlost průjezdu při neovlivnění jinými vozidly a údaje definující orientační kapacitu, která určuje, o kolik se sníží rychlost průjezdu ovlivněním jinými vozidly při zvyšující se intenzitě provozu. Dopravní poptávka pak popisuje dopravní vztahy v území, tedy kolik cest má být realizováno mezi dvěma konkrétními oblastmi.

Kombinací těchto dvou vrstev dat vzniká výpočtem zatížení komunikační sítě. To je možné analyzovat od intenzit na jednotlivých úsecích komunikací až po každou jednotlivou trasu realizovanou mezi dvěma oblastmi. Je možné určovat časy průjezdu mezi jednotlivými oblastmi nebo v konkrétních úsecích, zjišťovat zdržení v křižovatkách nebo zkoumat alternativní trasy k trasám zatíženým kongescemi.

Úpravou komunikační sítě (zanesením nově navržené trasy, úpravou trasy stávající) nebo dopravní poptávky (prognóza budoucího dopravního vývoje) vznikají nové kombinace, které po výpočtu vedou k novému zatížení komunikační sítě. To je možné porovnávat s původním stavem, neboli nulovým scénářem a zjišťovat přeskupení tras v důsledku jednotlivých změn.

Tvorba dopravního modelu se sestává z několika kroků, které jsou popsány v následujících podkapitolách.

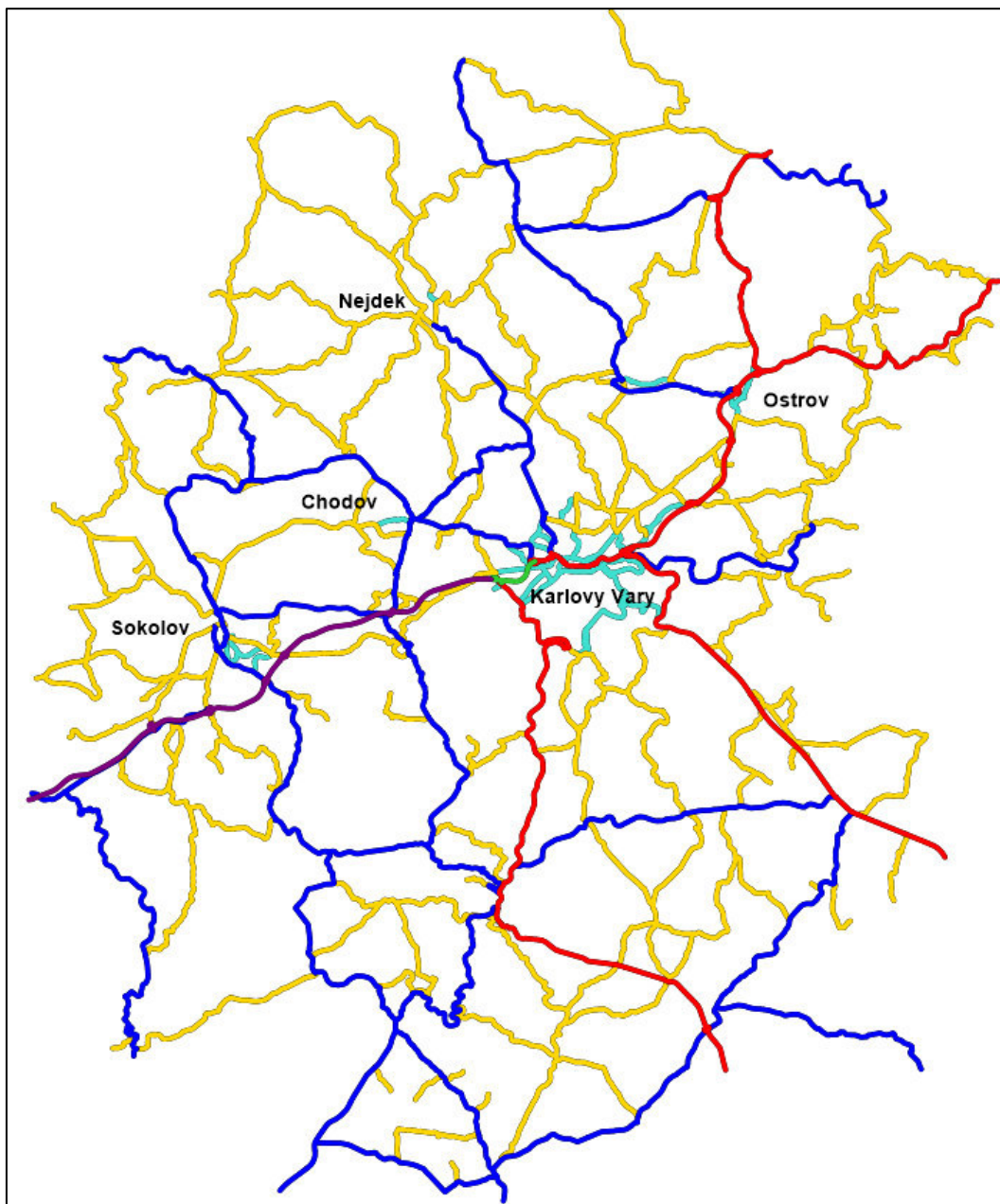
10.1 Komunikační síť zahrnutá v dopravním modelu

Nejprve bylo nutné stanovit rozsah komunikační sítě zahrnuté v dopravním modelu. Při tom se vycházelo z definice řešeného území, které bylo součástí zadání územní studie. Oblast modelu musí být stanovena tak, aby všechny změny v intenzitách dopravy vyvolané zanesením libovolné nové přeložky silnice nebo úpravou stávající komunikační sítě v návrhovém území proběhly na zahrnuté síti. Proto byla oblast modelu oproti hranicím rozšířena, a to v jeho jižní části. Aby byla zahrnuta všechna místa, v kterých dochází k rozhodování vozidel o výběru trasy při vstupu do návrhové oblasti, byla posunuta hranice modelu k silnici II/198 a zahrnutý navíc především území měst a obcí Toužim, Teplá, Otročin a Mnichov.

V modelu jsou kromě páteřních komunikací, tedy dálnic a silnic I. třídy, obsaženy všechny silnice II. a III. třídy v oblasti modelu a vybrané místní komunikace především ve městech Karlovy Vary, Ostrov a Sokolov.

Následuje schéma rozsahu komunikační sítě použité v dopravním modelu.

Obrázek 36 - Rozsah komunikační sítě použité v dopravním modelu



K jednotlivým úsekům komunikační sítě byly přiřazeny parametry zohledňující nejvyšší dovolenou rychlost, šířkové uspořádání, možnost předjíždění, směrové a výškové vedení a případné omezení některým druhům vozidel. V uzlech sítě (křižovatkách) byly zadefinovány případné zakázané pohyby, typ křižovatky, základní geometrie a spočtena zdržení při průjezdu pro jednotlivé směry.

Na takto vytvořenou komunikační síť byly následně připojeny zdroje a cíle dopravy prostřednictvím dopravních zón. Ty charakterizují jednotlivé obce, u větších měst, nebo pokud je to vhodné, pak jejich jednotlivé části. Do zón jsou rozděleny podle toho, kde a jak dochází k jejich napojení na použitou komunikační síť. Další zóny pak simulují na hranicích komunikační sítě zdroje a cíle dopravy mimo oblast modelu. Pro dopravní model bylo použito celkem 304 vnitřních a 20 vnějších dopravních zón.

Orientační schéma umístění dopravních zón, resp. jejich připojení na komunikační síť společně se schématem zahrnuté silniční sítě v dopravním modelu se základními informacemi o jejich šířkovém uspořádání je dokladováno ve výkresu č. 5.

10.2 Přepravní vztahy

Přepravní vztahy mezi jednotlivými zónami popisují matice přepravních vztahů, které byly sestaveny pro osobní, lehká nákladní (do 3,5 t) a ostatní nákladní vozidla (nad 3,5 t). Základními podklady pro tvorbu matic byly demografické údaje charakterizující jednotlivé dopravní zóny, jako počet obyvatel, počet ekonomicky aktivních obyvatel, věkové složení nebo údaje o zaměstnanosti, a atraktivita zóny jakožto cíle dopravy, tedy množství pracovních, obchodních a dalších příležitostí. Vztahy mezi konkrétními dopravními zónami dále ovlivňuje časová dostupnost, tedy vzdálenost zdroje a cíle dopravy. Matice byly vygenerovány programem Visum 15 společnosti PTV Group s využitím gravitačního modelu.

Následuje přehled druhů vozidel uvažovaných v dopravním modelu v jednotlivých maticích.

Tabulka 19 - Druhy vozidel uvažované v dopravním modelu

Druhy vozidel z dopravních průzkumů	Druhy vozidel použité v dopravním modelu
Osobní automobily	Osobní
Lehká nákladní	Lehká nákladní (do 3,5 t)
Střední nákladní	Ostatní nákladní (nad 3,5 t)
Střední nákladní s přívěsem	
Těžká nákladní	
Těžká nákladní s přívěsem	
Návěsové soupravy	
Autobusy, autobusy kloubové	
Traktory, traktory s přívěsem	neuvažují se
Motocykly	
Cyklisté	

Jednotlivé vytvořené matice byly dále kalibrovány na základě dostupných údajů o intenzitách dopravy na komunikační síti, aby ještě lépe odpovídaly současnému stavu. Postup kalibrace a úprav matic pro výhledové stavy je popsán v následujících podkapitolách.

10.3 Zatížení komunikační sítě

Dalším krokem po sestavení matic bylo přidělení dopravní poptávky na dopravní síť pomocí programu Visum 15 společnosti PTV Group. Ten pro jednotlivé přepravní vztahy popsané v maticích přepravních vztahů vybírá nejvhodnější trasy realizovatelné na definované komunikační síti. Volba tras mezi jednotlivými zónami probíhá na základě časového zdržení, které je odvislé od délky zvolené trasy a dalších vložených údajů o komunikační síti, jako nejvyšší povolená rychlost, počet jízdnic pruhů, kapacita komunikace vycházející z jejích parametrů a zdržení na jednotlivých křižovatkách, ale také na základě již přidělené intenzitě dopravy na jednotlivých úsecích. Výběr a přiřazování cest na komunikační síť totiž probíhá postupně a umožňuje tak zohlednit zdržení vlivem naplněné kapacity komunikací, což může vést k výběru alternativní trasy. Množství cest dané maticí přepravních vztahů mezi dvěma konkrétními zónami tak může být obecně rozděleno mezi více různých tras, pokud je to časově výhodné právě i z hlediska intenzit dopravy na komunikační síti.

10.4 Kalibrace a výstupy modelu

Získané intenzity dopravy na komunikační síti byly následně kalibrovány dle údajů z Celostátního sčítání dopravy 2016.

V dotčeném území bylo využito dat z celkem 139 sčítacích úseků pro kalibrační profily na dálnici, silnicích I., II. a III. třídy a místních komunikacích.

Dále bylo pro kalibraci využito dalších průzkumů, a to provedených v minulosti i provedených doplňkově v rámci zpracování územní studie. Z minulosti provedených průzkumů se jedná o dopravní průzkum v Karlových Varech z roku 2015, použité profily jsou popsány v kap. 4.4.4. Použité údaje z doplňkových průzkumů jsou popsány v kap. 5. Vedle průzkumů byla využita i data z detektorů umístěných v křižovatkách se SSZ v Karlových Varech, použitá data jsou popsána v kap. 4.4.5.

Všechna kalibrační data byla zanesena do dopravního modelu za účelem přizpůsobení spočteného dopravního zatížení skutečným zjištěným intenzitám provozu. Tímto krokem vznikla zatížená komunikační síť, přičemž zatížení odpovídá intenzitám a komunikační síti roku 2016.

Výsledný kartogram je dokladován ve výkresu č. 6.1. Hodnoty vyjadřují denní intenzity v součtu obou směrů v pořadí: součet všech vozidel, lehká nákladní vozidla do 3,5 t a ostatní nákladní vozidla nad 3,5 t. Vedle kartogramu celé oblasti byl vytvořen i kartogram s detailem komunikační sítě Karlových Varů a nejbližšího okolí (výkres č. 6.2).

Nejzatíženější úseky dopravního modelu jsou umístěny na průtahu Karlových Varů na silnici I/6, intenzity se zde pohybují mezi 20 a 30 tis. voz/den. To odpovídá údajům o skutečném zatížení

z CSD 2016, odchylka od skutečných hodnot se pohybuje průměrně okolo 4 %. Intenzity kolem 15 tis. voz/den jsou pak pozorovatelné i na dalších úsecích silnice I/6 u Karlových Varů ve směru na Prahu, nad 15 tis. se pohybují intenzity i na dálnici D6 mezi Karlovými Vary a Sokolem a na silnici I/13 k Ostrovu. Průměrná odchylka od skutečných hodnot zatížení na hlavních tazích, tedy dálnicích a silnicích I. třídy činí 6 %.

Výstupem dopravního modelu jsou i dopravní výkony na zahrnuté silniční síti. Sledovány jsou dva ukazatele, a to vozokilometry definující ujetou vzdálenost všech vozidel v rámci všech cest realizovaných na síti za den a vozohodiny definující strávený čas všech vozidel na síti za den. Při výpočtech dalších scénářů je pak možné tyto hodnoty mezi sebou porovnávat a zjistit úsporu ujeté vzdálenosti nebo stráveného času vozidel na síti.

V modelovaném stavu roku 2016 na současné silniční síti byly zjištěny následující dopravní výkony.

Tabulka 20 - Dopravní výkony

Stav	Vozokilometry	Vozohodiny
Rok 2016	2 798 560 vozkm/den	39 355 vozhod/den

Dopravní model poslouží v navazujících etapách k porovnání jednotlivých variant navržených tras přeložek komunikací. V této etapě sloužil pro kapacitní vyhodnocení silniční sítě. To je popsáno v následující kapitole.

11 Kapacitní vyhodnocení silniční sítě

Kapacitní vyhodnocení silniční sítě bylo provedeno ve dvou oblastech. Jednak na úsecích komunikační sítě a dále v jejích uzlech, které představují křižovatky. Kritériem hodnocení byly dosažené intenzity na úseku, resp. intenzity vjíždějících vozidel do křižovatky v poměru k orientační kapacitě obou prvků, neboli jejich procentuální využití.

Kapacita úseků byla odvozena od mezních kapacit dle ČSN 73 6101 s uvažováním šířkového uspořádání, výškového profilu úseku, možnosti předjíždění a případného nevyhovujícího směrového vedení. Kapacita křižovatek byla převzata z ČSN 73 6102, která definuje orientační rozpětí maximální kapacity různých typů křižovatek, přičemž jako maximální byla uvažována hodnota v polovině rozpětí. Vyhodnocení nebylo provedeno pro mimoúrovňové křižovatky, jelikož představují nejkapacitnější možné propojení dvou komunikací.

Intenzity pro kapacitní vyhodnocení silniční sítě byly převzaty ze zpracovaného dopravního modelu. Vyhodnocení je tak provedeno na stávající silniční síti v úrovni roku 2016. Schéma analýzy kapacity stávající silniční sítě je obsahem výkresu č. 7.1. Kromě schématu celé řešené oblasti byl vytvořen i detail komunikační sítě Karlových Varů a nejbližšího okolí (výkres č. 7.2).

Procentuální využití sledovaných prvků je ve výkresu znázorněno barevnou škálou. Odstíny modré barvy jsou znázorněny prvky, u kterých nebylo dosaženo procentuálního využití 50 %, odstíny žluté až červené barvy jsou znázorněny prvky s vyšším procentuálním využitím, přičemž odstíny jsou odstupňovány po 10 %.

Výsledkem stanovení procentuálního využití úseků a křižovatek je identifikace problémů na stávající silniční síti z hlediska naplněnosti jejich kapacity. Pro tento účel byly stanoveny horní hranice procentuálního využití, při jejichž překročení byl úsek vyhodnocen již jako problémový. Hranice procentuálního využití byly odvozeny z úrovnových intenzit pro stanovení úrovně kvality dopravy (ÚKD) dle ČSN 73 6101. Norma rozlišuje 6 úrovní kvality dopravy A (nejlepší) až F (nejhorší – překročena kapacita). Na jednotlivé třídy komunikací pak norma stanovuje různé požadavky na stupeň ÚKD.

Tabulka 21 - Požadavky na stupně ÚKD pro jednotlivé třídy komunikací dle ČSN 73 6101

Třída komunikace	Požadovaný stupeň ÚKD
Dálnice, silnice I. třídy	C
Silnice II. třídy	D
Silnice III. třídy	E

Horní hranice procentuálního využití byly stanoveny právě pro stupně požadované pro jednotlivé třídy komunikací v tabulce výše. Hranice se liší dle toho, zda se jedná o dálnici, o jinou čtyřpruhovou silnici nebo o dvoupruhovou silnici.

Tabulka 22 - Horní hranice procentuálního využití pro úseky

Stupeň ÚKD	Dálnice	4pruhová silnice	2pruhová silnice
C	75 %	65 %	60 %
D	*	85 %	80 %
E	*	100 %	100 %

* pro dálnici platí vždy požadavek na ÚKD C

Místní komunikace pak hodnotí norma ČSN 73 6110. Ta stanovuje požadavky na ÚKD pouze na místní komunikace funkční skupiny A, u funkční skupiny B již nehodnotí kapacitu úseků, ale pouze křižovatek a funkční třídu skupiny C neposuzuje. Pro zjednodušení vyhodnocování byly proto horní hranice procentuálního využití u místních komunikací převzaty z hodnocení silnic, a to silnic III. třídy.

Pro křižovatky norma ČSN 73 6102 neklade požadavky na nejvyšší vytížení, ale na nejvyšší přípustné zdržení. Pro orientační vytipování problémových křižovatek byly proto převzaty horní hranice procentuálního využití pro úseky pro 2pruhové silnice.

Tabulka 23 - Horní hranice procentuálního využití pro křižovatky

Stupeň ÚKD	Horní hranice
C	60 %
D	80 %
E	100 %

Jelikož se v křižovatce zpravidla setkávají různé třídy komunikací s různými požadavky na stupeň ÚKD, byla pro určení požadovaného stupně ÚKD rozhodující nejvyšší třída komunikace vstupující do křižovatky.

Na základě procentuálního využití byly vytipovány problémové křižovatky. Případné skutečné překročení kapacity je možné zjistit pouze detailním výpočtem. To bude provedeno v navazujících etapách dle doporučení v Tabulce zjištěných problémů na stávající silniční síti.

Následuje výpis nejvytíženějších úseků a uzlů (křižovatek) a identifikace problémů.

Tabulka 24 - Analytické vyhodnocení - nejvytíženější úseky

Silnice	Úsek	Intenzita [voz/den]	Vytížení	Kapacitní problém
KV: ul. Sokolovská	Železniční – Nákladní	10 664	93 %	-
KV: ul. Západní	náměstí Republiky	16 618	92 %	-
KV: ul. Nákladní	Sokolovská – Jáchymovská	10 114	92 %	-
Sokolov: II/210	Nádražní – II/181	12 947	81 %	P55
KV: I/6	MÚK Rybáře – MÚK Zlatý Kopeček	29 177	79 %	P56
Chodov: II/209	Rooseveltova – Nejdecká	9 979	77 %	-
KV – ul. Západní	Plynárenská – Šumavská	14 580	77 %	-
KV – ul. Horova	náměstí Republiky – most 1. máje	13 361	74 %	-
KV – Chebský most		12 775	71 %	-
KV – ul. Bezručova	most 1. máje – Havlíčková	11 050	69 %	-
KV – ul. Sokolovská	Nákladní – Chebský most	7 828	68 %	-
KV – ul. Sokolovská	Dolní Kamenná – Železniční	7 629	66 %	-
Sokolov – II/210	K.H.Borovského – Nádražní	11 760	65 %	-
KV – I/6	MÚK Zlatý Kopeček – MÚK Dvory	23 712	64 %	-
Sokolov – III/2099	Jednoty – Sokolovská	7 300	63 %	-
KV – ul. Jáchymovská	Nákladní – Sedlecká	10 734	63 %	-
KV – I/6	MÚK Chebský most – MÚK Rybáře	26 239	62 %	-
KV – ul. Chebská	kpt. Jaroše – Nejdecká	7 968	61 %	-
KV – II/220	Počernická – Okružní	11 368	60 %	-
II/222	Chodov – Mírová	7 721	59 %	-

Tabulka 25 - Analytické vyhodnocení - nejvytíženější uzly

Křižovatka	Intenzita na vjezdech [voz/den]	Vytížení	Kapacitní problém
I/6 x Drahovice	17 761	84 %	P57
I/6 x III/20811	15 292	73 %	P58
I/6 x Pražská silnice	15 234	73 %	P59
OK v rámci MÚK Jenišov (Globus)	19 398	70 %	P60
KV: OK most 1. máje	17 982	64 %	-
D6 x I/20 x III/00635 v rámci MÚK Jenišov	13 325	63 %	P61
KV: Nákladní x Jáchymovská	12 717	62 %	-
KV: OK Západní x Plynárenská	16 872	60 %	-
I/6 x III/22213	12 105	58 %	-
I/6 x III/22224	11 941	57 %	-
I/6 x III/22224	11 841	56 %	-
KV: Bezručova x Havlíčkova	11 306	54 %	-
KV: II/220 x Svobodova	11 105	53 %	-
Sokolov: OK II/181 x II/210	14 715	53 %	-
Sokolov: OK II/210 x III/2099	16 645	52 %	-
Mírová: II/222 x III/2224	10 834	52 %	-
II/222 x III/2226	10 829	52 %	-
I/6 x III/00625	10 759	51 %	-
KV: OK Sokolovská x Nákladní	14 303	51 %	-

Z analytického vyhodnocení lze vyzorovat, že nejvytíženější úseky komunikací se nacházejí především v intravilánech měst, a to především v Karlových Varech, ale také v Sokolově a Chodově. V Karlových Varech jsou nejvytíženější úseky v ulicích Sokolovská a Západní, které představují dvě paralelní komunikace k průtahu silnice I/6 městem. Vytížené jsou i křižovatky na těchto komunikacích, především OK na mostě 1. máje, kam ústí ulice Horova navazující na ulici Západní, nebo také OK Sokolovská x Nákladní. Světelně řízené křižovatky mají vyšší kapacitu, proto v analytickém vyhodnocení nebyly zjištěny problémy. Jelikož se však jedná o místní komunikace, které mají stanovenou vyšší horní hranici procentuálního vytížení, nebyl zde identifikován problém.

Mezi nejvytíženějšími úseky v Karlových Varech se nachází také průtah silnice I/6, kde byly zjištěny vůbec nejvyšší intenzity, avšak vzhledem k jeho čtyřpruhovému uspořádání je jeho procentuální využití nižší. Nejhorším je úsek mezi MÚK Rybáře a MÚK Zlatý Kopeček (problém P56), kam je zaústěna silnice II/220. I ta v některých úsecích v Karlových Varech přesáhla vytižení přes 60 %.

V Sokolově je vytižený především průtah silnice II/210 v úseku z centra ve směru na Svatavu. Vybrané úseky dosahují zatížení i 80 % (problém P55). V Chodově se pak jedná o úseky v centru města, kde se střetávají silnice II/209 a II/222. Nad 50 % vytižení je i úsek silnice II/222 ve směru na Karlovy Vary.

Vytížené křižovatky korespondují svým umístěním vytiženým úsekům komunikací. Kromě křižovatek v intravilánech měst na vytižených průtazích a místních komunikacích se jedná o křižovatky na silnici I/6, kde zatížení tvoří především vozidla jedoucí po hlavní komunikaci (problémy P57, P58, P59). Nejvytíženější křižovatkou z tohoto pohledu je napojení Drahovic na silnici I/6 (problém P57), které je řešené pomocí stykové křižovatky. Vytíženými (k 70 %) jsou i křižovatky v rámci MÚK Jenišov (problémy P60, P61), a to především v důsledku napojení blízkého nákupního parku.

Zvyšující se zatížení jak úseků, tak uzlů komunikační sítě způsobuje snižující se cestovní rychlost vozidel v problematickém úseku. Tím roste jejich zdržení a prodlužují se cestovní doby. To může vést až k volbě alternativní trasy a tím zatěžování původně málo zatížených silnic. V dopravním modelu je uvažováno, že při vytižení úseku blížícímu se jeho kapacitě vzroste čas průjezdu vozidla úsekem na dvojnásobek oproti stavu při nezatížené komunikaci, vozidlo tedy projede úsek poloviční rychlostí. Při zatížení kolem 100 % pak dochází k razantnímu poklesu cestovních rychlostí.

Jedním z kritérií při návrhu přeložek stávajících silnic by proto mělo být odlehčení vytiženým úsekům komunikací a také křižovatkám. Kritérium odlehčení stávající trasy a parametry dopravních výkonů jsou proto součástí návrhu metody multikriteriálního hodnocení (návrh metody řešen v samostatné příloze č. 2).

Výše identifikované problémy se vztahují k modelovanému roku 2016. Po stanovení výhledových scénářů a namodelování dopravy pro tyto výhledové scénáře proběhne nové kapacitní vyhodnocení silniční sítě. Dá se předpokládat, že z nového vyhodnocení vyplynou nové kapacitní problémy, které se budou vztahovat k výhledovým intenzitám dopravy odpovídajícím konkrétnímu výhledovému scénáři. I tyto problémy by měly být řešeny při návrhu úprav silniční sítě.

12 Problémy stávající silniční sítě

Identifikace problémů stávající silniční sítě proběhla ve dvou rovinách. První bylo shromáždění problémů identifikovaných v dříve zpracovaných materiálech, které byly shromážděny v Tabulce analýzy stávající silniční sítě. Tyto problémy se vztahují jednak k nevhodnému stavebnímu uspořádání komunikací (omezující průchody obcemi, úroňová křížení významných silnic se železnicí, značně nevyhovující parametry významné silnice, dopravně bezpečnostní závady) a také ke zvýšené nehodovosti úseku nebo křižovatky.

V druhé rovině pak byly identifikovány problémy související s kapacitou úseků a křižovatek. Tyto problémy byly identifikovány na základě kapacitního vyhodnocení silniční sítě, které bylo provedeno v předchozí kapitole.

Všemi problémy stávající silniční sítě se zabývá Tabulka zjištěných problémů na stávající silniční síti v příloze této zprávy. V tabulce je uvedeno:

- číselná identifikace problému (P1 až P62)
- na které silnici a úseku (dle analýzy stavu silniční sítě) se problém nachází
- typ a stručný popis problému
- zdali je problém řešen v platných ZÚR, případně zda existuje alternativa řešení mimo platné ZÚR
- doporučení pro navazující etapy (zda problém řešit a postup řešení)

Všechny problémy s rozdělením na úseky (problémy vyjádřené linií) a křižovatky či bodové závady (problémy vyjádřené bodem) jsou zakresleny v problémovém výkresu stávající silniční sítě (výkres č. 8).

Identifikované problémy budou sloužit jako podklad pro řešení navazujících etap, především etapy Návrh. U problémů, kromě těch které nebyly doporučeny pro řešení v navazujících etapách, je žádoucí prověřit existující řešení, která povedou k odstranění problému, případně navrhnout řešení nová (dle doporučení pro navazující etapy).

Kromě identifikovaných problémů jsou v problémovém výkresu zakresleny i nejdůležitější limity využití území a zjištěné záměry, a to jak záměry silniční, tak významné nedopravní záměry. Z tohoto záměru vyplynul i významný střet záměrů dopravního a nedopravního charakteru, a to dopravních záměrů 50 a 52 (Jižní obchvat D6 – varianta 1 a 2) a nedopravního záměru 102 (Průmyslová zóna Sokolov – Staré Sedlo). Záměr 102 se nachází v platných ZÚR, záměry 50 a 52 jsou záměry alternativní zjištěné z ostatních zdrojů.

Při návrhu a posuzování úprav silniční sítě je nutné neopomenout také zjištěný významný střet záměrů dopravního a nedopravního charakteru.

13 Závěrečné shrnutí a doporučení

Cílem úvodní I. etapy Průzkumy a rozbor bylo především formulovat metodický přístup ke zpracování územní studie, doplnění podkladů a informací potřebných pro řešení, terénní průzkumy v návrhovém území, konzultace cílů studie s dotčenými obcemi, správci dopravní infrastruktury a dotčenými orgány veřejné správy, zpracování dopravního modelu na stávající silniční síti a sestavení metody multikriteriálního hodnocení.

V rámci prací byly shromážděny a analyzovány platné územní plány v řešené oblasti, zjištěny záměry na silniční síti i návrhy rozvojových ploch. Byla analyzována ZÚR KK (ve znění 1. aktualizace) včetně prověření vztahu stávající dopravní sítě a dopravních záměrů k rozvojovým oblastem, rozvojovým osám a specifickým oblastem. Byl též vyhodnocen vliv širších územních vztahů na řešené území resp. dopravní síť v něm se nalézající.

Plánována je především dostavba dálnice D6, přeložky silnice I/13 a I/20, obchvat Karlových Varů a přeložky na tzv. Podkrušnohorské paralele. Byly také shromážděny významné hodnoty a limity využití území. Byly vyhodnoceny všechny dílčí úseky dopravní sítě v řešeném území a to i z hlediska jejich významnosti v dopravní síti kraje, urbanistických hledisek a jejich poloze v krajině.

Byly shromážděny údaje o intenzitách dopravy v území z předešlých dopravních průzkumů i automatických sčítačů dopravy. Po analýze dostupných dat byly provedeny doplňkové dopravní průzkumy v čtyřech křižovatkách. Zajištěny byly i demografické údaje potřebné pro tvorbu dopravního modelu.

Byly provedeny úvodní konzultace s obcemi, dotčenými orgány státní správy a dalšími zainteresovanými osobami. S konzultací vzešly požadavky, přání a doporučení jednotlivých subjektů k řešení silniční dopravy v návrhovém území.

Byly provedeny základní úvahy o prognóze vývoje dopravních intenzit způsobeného vnějšími i vnitřními vlivy. Scénáře budoucího vývoje dopravní situace budou navrženy až dodatečně po zpracování I. etapy i s ohledem na předpokládané publikace nového vydání TP 225.

Byl zpracován dopravní model na rozšířené oblasti řešeného území. Kalibrace dopravního modelu byla provedena na výsledky Celostátního sčítání dopravy z roku 2016 a dalších dostupných průzkumů. Bylo modelováno zatížení stávající silniční sítě v úrovni roku 2016. Výsledky dopravního modelu posloužily pro analytické vyhodnocení stávající sítě a v navazujících etapách poslouží pro porovnání jednotlivých navržených variant.

Bylo provedeno kapacitní vyhodnocení stávající silniční sítě formou porovnání vytíženosti jednotlivých úseků sítě a křižovatek s jejich orientačními kapacitami. Nejvytíženější úseky se nacházejí na průtazích silnic a na místních komunikacích v intravilánech měst, především pak v Karlových Varech.

Byly identifikovány problémy na stávající silniční síti, a to shromážděním problémů identifikovaných v již zpracovaných materiálech a identifikací problémů souvisejících s kapacitou úseků a křižovatek dle modelovaného roku 2016.

Grafickými výstupy I. etapy jsou výkresy a schémata popisující stávající stav dopravních vazeb, silniční sítě, významných hodnot a limitů a zjištěné záměry na silniční síti. Dále pak kartogramy intenzit dopravy na silniční síti vypočtené dopravním modelem a grafické vyjádření analytického zhodnocení stávající sítě. Klíčovým výstupem této etapy je pak problémový výkres stávající silniční sítě.

Pro budoucí dopravní řešení předpokládáme:

- hlavním způsobem dopravy do roku 2040 bude pozemní doprava spojená se soukromým vlastnictvím jakkoli poháněných a automaticky řízených vozidel a především s problémy jejich odstavení v blízkosti zdrojů a cílů,
- podíl veřejné či kolejové složky bude záviset na nepředvídatelné finanční politice státu, kraje a obcí (investice, energie, mzdy, dotace, hustota sítě), vycházíme z dosavadního trendu a tempa rozvoje,
- podíl bezmotorové dopravy se bude zvyšovat při podpoře elektrokol, přeuspořádání dopravních prostorů komunikací, vybavenosti v místech cílů (uložení kol, hygiena), doplnění horizontálních i vertikálních komunikací (kryté chodníky, pohyblivé pásy, rampy, schody, výtahy), jedná se však pouze o dopravu na krátké vzdálenosti bez spojení s přepravou nákladů.

Závěry a doporučení pro navazující etapy:

- byly identifikovány problémy na stávající silniční síti. Dodatečně budou doplněny problémy vyplývající z dopravního modelování a kapacitního vyhodnocení silniční sítě ve výhledových scénářích, které budou také navrženy dodatečně
- identifikované problémy slouží jako podklad pro řešení navazujících etap. U problémů, kromě těch které nebyly doporučeny pro řešení v navazujících etapách, je žádoucí prověřit existující řešení, která povedou k odstranění problému, případně navrhnout řešení nová (dle doporučení pro navazující etapy v Tabulce zjištěných problémů na stávající silniční síti)
- zejména je nutné se věnovat prověření řešení silniční sítě na území Karlových Varů a okolních obcí, kde bylo zjištěno nejvíce alternativních návrhů mimo řešení v ZÚR KK,

především pro trasu obchvatu Karlových Varů, ale i dalších komunikací (přeložky silnic I/20, II/220, III/22129)

- při návrhu budoucího uspořádání silniční sítě je nutné zohlednit zjištěné limity využití území
- při návrhu budoucího uspořádání silniční sítě je vhodné zvážit požadavky, přání a doporučení subjektů vzešlé s úvodních konzultací provedených v rámci I. etapy

Ústí nad Labem, říjen 2018

Ing. Jan Prchal

Ing. Oldřich Lubojacký

Tabulkové přílohy

- Tabulka analýzy stávající silniční sítě
- Tabulka zjištěných problémů na stávající silniční síti

Tabulka analýzy stávající silniční sítě

č. úseku	č. silnice	popis úseku	dopravní charakteristika	územní charakteristika	územní střety	dopravní závady	průchod zast. územím	vazba na záměry
1	D6	MÚK Jenišov - hranice řešeného území	čtyřpruh - směrově rozdělený	významná dopravní cesta mezinárodního významu, přeshraniční přesah, převedení zvýšeného dopravního zatížení mezi centry osídlení Karlovy Vary - Sokolov - Cheb, prochází hustě osídleným územím obcí ležících v rozvojové oblasti OB12 a na rozvojové ose OS7, významná podpora rozvojového potenciálu přilehlého území, prochází mimo zastavěná území sídel, ve volné krajině prochází zejména lesnatými partiemi, v uvolněných enklávách poskytuje dálkové výhledy do členité krajiny, tvoří významný bariérový efekt v území, novostavba realizována v odpovídajících parametrech a umístění	regionální biokoridor plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní) - RK992 plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní) - RK20118 plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní) - RK20120 nadregionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní) plocha pro nadregionální biokoridor NK40 plocha pro regionální biocentrum RC1141 poddolované území vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Chodovský potok, Loučský potok, Ohře, Tichý potok, Lobežský potok, Rychnovský potok, Tisová ochranné pásmo letiště Karlovy Vary s výškovým omezením staveb	-	-	Jako dopravní cesta mezinárodního významu slouží pro dálkovou obslužnost většiny rozvojových ploch, přímo na ni budou napojeny plochy v okolí Sokolova. Záměrem jižního obchvatu D6 (záměry 50, 52) částečně navržena k přeložení v úseku Jenišov - Sokolov.
2	I/6	Bochov (hranice kraje) - průtah Karlovy Vary (křiž. I/6 x I/13)	S 11,5	významná dopravní cesta mezinárodního významu prochází zejména řídce osídleným územím okrajově ležící v rozvojové oblasti OB12, ale nepokračuje v žádné rozvojové ose, propojuje centra osídlení Karlovy Vary a Prahu, dopravní napojení mezinárodního letiště Karlovy Vary, výhledová podpora rozvojového potenciálu přilehlého území, prochází zejména mimo zastavěná území sídel, průtah zastavěným územím Bochova ve volné krajině prochází v SZ úseku zejména lesnatými partiemi, v JV volnou krajinou v uvolněných enklávách poskytuje dálkové výhledy do rovinaté krajiny silnice I. třídy v odpovídajících parametrech, její tranzitní význam snížen nízkou kapacitou dopravní cesty, v JV úseku lze v dané trase dosáhnout cílových parametrů dálnice, v SZ úseku nelze v dané trase dosáhnout cílových parametrů dálnice	CHKO - Slavkovský les CHOPAV - Chebská pánev a Slavkovský les regionální biokoridor plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní) - RK 20012 nadregionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní) plocha pro nadregionální biokoridor NK41 Natura 2000 - evropsky významná lokalita - Hradiště OP vodního zdroje II. stupně ochranné pásmo letiště Karlovy Vary s výškovým omezením staveb	P01 - průchod silnice I. třídy zastavěným územím města (Bochov)	10%	Jako dopravní cesta mezinárodního významu slouží pro dálkovou obslužnost většiny rozvojových ploch, a to ve směru od Prahy, přímo obsluhuje letiště Karlovy Vary. Záměr dálnice D6 (záměry 01, 02, 03) převezme a posílí dopravní funkci této komunikace. V úseku Karlovy Vary - Olšová Vrata (záměr 04) je pak silnice navržena ke zkapacitnění. Alternativně je navržen i jižní obchvat D6 (záměry 50, 52).
3	I/6	průtah Karlovy Vary (křiž. I/6 x I/13) - MÚK Jenišov	čtyřpruh - směrově rozdělený	významná dopravní cesta mezinárodního významu, přeshraniční přesah, prochází středem krajského města Karlovy Vary ležícím v rozvojové oblasti OB12, připojení silnice I/13 (Ústí nad Labem - Karlovy Vary) významně podporuje rozvoj krajského města, přímé napojení kapacitních aktivit včetně napojení na systémy kolejové a bezmotorové dopravy průtah zastavěným územím Karlových Varů, bariérový efekt – významné ovlivnění urbanistické struktury přilehlých částí města, vlivy na kvalitu prostředí a pohodu bydlení významný podíl vnitroměstské dopravy (vnitroměstské přepravní vztahy) silnice I. třídy v odpovídajících parametrech, kapacitně vyhovující zachování funkce ve stávající trase by umožnily náročné stavební úpravy	nadregionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní) plocha pro nadregionální biokoridor NK41 poddolované území vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Bochovský potok, Lomnický potok, Mlýnský potok, Telenecký potok, Vratský potok, Ohře ochranné pásmo letiště Karlovy Vary s výškovým omezením staveb	P02 - průchod silnice I. třídy zastavěným územím města (Karlovy Vary)	75%	Záměr obchvatu Karlových Varů (záměry 05, 06) by měl převzít tranzitní funkci této komunikace. K dispozici jsou i alternativní návrhy obchvatu (záměry 48, 49) i zcela odlišná trasa jižního obchvatu (záměry 50, 52). K dispozici jsou i návrhy úprav průtahu (zahloubení, nové připojení) (záměry 58, 60)

Tabulka analýzy stávající silniční sítě

č. úseku	č. silnice	popis úseku	dopravní charakteristika	územní charakteristika	územní střety	dopravní závady	průchod zast. územím	vazba na záměry
4	I/13	Karlovy Vary (kříž. I/6 x I/13) - Ostrov (kříž I/13 x I/25)	čtyřpruh - směrově rozdělený	významná dopravní cesta republikového významu prochází hustě osídleným územím ležícím v rozvojové oblasti OB12, převedení zvýšeného dopravního zatížení mezi Karlovými Vary a Ostrovem, významné dopravní spojení do rekreační oblasti Jáchymov - Boží Dar (společně s I/25) významná podpora rozvojového potenciálu přilehlého území, prochází mimo zastavěná území sídel ve volné krajině prochází zejména bezlesými partiemi, poskytuje dálkové výhledy do členité krajiny, tvoří významný bariérový efekt v území novostavba realizována v odpovídajících parametrech a umístění	nadregionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní) plocha pro nadregionální biokoridor NK41 regionální biokoridor plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní) - RK1005 plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní) - RK1007 Natura 2000 - ptačí oblast - Doupovské Hory regionální biokoridor vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Vitický potok	-	-	Jako dopravní cesta republikového významu slouží pro dálkovou obslužnost většiny rozvojových ploch, a to ve směru z Ústeckého kraje, přímo obsluhuje PZ Ostrov - jih (rozvojová plocha 101).
5	I/13	Ostrov (kříž. I/6 x I/13) - Perštejn (hranice kraje)	S 9,5	významná dopravní cesta republikového významu prochází přes území obcí na rozvojové ose OS7, které přímo napojuje, rozvoj území omezen - limity využití území převedení zvýšeného dopravního zatížení mezi KVK a ÚK prochází zastavěnými územími menších sídel ve volné krajině prochází členitou převážně lesnatou krajinou podél Ohře, zvlněná údolní trasa umožňuje výhledy do členité krajiny, v dané trase lze dosáhnout cílových parametrů kapacitní silnice za cenu náročných novostaveb	přírodní park - Stráž nad Ohří nadregionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní) plocha pro nadregionální koridor - NK179 regionální biokoridor plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní) - RK20019 Natura 2000 - evropsky významná lokalita - Doupovské hory Natura 2000 - ptačí oblast - Doupovské hory CHOPAV - Krušné Hory vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Borecký potok, Plavenský potok, Hornohradský potok, Bočský potok, Hučivý potok ochranné pásmo letiště Karlovy Vary s výškovým omezením staveb	P03, P04, P05 - průchod silnice I. třídy zastavěným územím města (Ostrov, Stráž nad Ohří)	20%	Jako dopravní cesta republikového významu slouží pro dálkovou obslužnost většiny rozvojových ploch, a to ve směru z Ústeckého kraje. Záměrem I/13 Ostrov - Smilov (záměr 07) navržena k přeložení.
6	I/20	MÚK Jenišov - Útvina (hranice řešeného území)	S 9,5	dopravní cesta nadmístního významu prochází řídce osídleným územím mimo rozvojové oblasti a osy dopravní spojení specifické oblasti SOB-N1 s rozvojovou oblastí OB12 dopravní spojení center osídlení Karlovy Vary - Toužim (Plzeň) významná omezení limity využití území prochází zastavěnými územími menších sídel ve volné krajině prochází členitou lesnatou krajinou podél Teplé zvlněná údolní trasa v dané trase nelze dosáhnout cílových parametrů kapacitní silnice plánována změna kategorizace a významná změna trasy	CHKO - Slavkovský les regionální biokoridor plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní) - RK1021 nadregionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní) plocha pro nadregionální koridor - NK41 plocha pro nadregionální koridor - NK46 městská památková zóna - Bečov nad Teplou krajinná památková zóna - Bečov nad Teplou poddolované území CHOPAV - Chebská pánev a Slavkovský les vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Ohře, Teplá, Bečovský potok, Útvinský potok ochranné pásmo vodního zdroje II. stupně ochranné pásmo letiště s výškovým omezením staveb	P06, P08, P09, P10 - průchod silnice I. třídy zastavěným územím města (Karlovy Vary, Bečov nad Teplou, Krásné Údolí, Útvina) P07 - průchod silnice I. třídy územím CHKO Slavkovský les	35%	Záměrem I/20 Žalmanov - Toužim (záměr 08) navržena k přeložení. K dispozici jsou i alternativní návrhy přeložky silnice I/20 (záměry 51, 53) související s Jižním obchvatem D6.
7	I/25	Ostrov (kříž. I/13 x I/25) - Jáchymov (OK I/25 x ul. K Lanovce)	S 9,5	významná dopravní cesta propojující rozvojovou oblast OB12 se specifickou oblastí SOB6 (významná rekreační oblast), přeshraniční význam (zejména rozvoj cestovního ruchu a rekreace), významná podpora rozvojového potenciálu přilehlého území (vymezena rozvojová osa ROS-N3) prochází zastavěnými územími menších sídel ve volné krajině prochází zejména lesnatou krajinou v údolní trase v dané trase lze dosáhnout cílových parametrů silnice I. třídy	nadregionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní) plocha pro nadregionální biokoridor - NK3 vnitřní lázeňské území - Jáchymov CHOPAV - Krušné hory vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Jáchymovský potok	P11, P12 - průchod silnice I. třídy zastavěným územím města (Ostrov, Jáchymov)	50%	Slouží k napojení rozvojové plochy Jáchymov - Boží Dar - Klínovec (rozvojová plocha 203) na silnici I/13.

Tabulka analýzy stávající silniční sítě

č. úseku	č. silnice	popis úseku	dopravní charakteristika	územní charakteristika	územní střety	dopravní závady	průchod zast. územím	vazba na záměry
8	I/25	Jáchymov (OK I/25 x ul. K Lanovce) - Boží Dar	S7,5	významná dopravní cesta propojující rozvojovou oblast OB12 se specifickou oblastí SOB6 (významná rekreační oblast), přeshraniční význam (zejména rozvoj cestovního ruchu a rekreace), významná podpora rozvojového potenciálu přilehlého území (vymezena rozvojová osa ROS-N3) průtah zastavěným územím Jáchymova, obchvat Božího Daru ve volné krajině prudce stoupá lesnatou krajinou, náhorní část prochází bezlesou krajinou náhorní plošiny Krušných hor, dálkové výhledy trasa stabilizovaná v daných morfologických možnostech, v dané trase nelze dosáhnout cílových parametrů silnice I. třídy bez nereálných investic	nadregionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní) plocha pro nadregionální biokoridor - NK2 přeshraniční spojení silniční dopravy vnitřní lázeňské území - Jáchymov krajinná památková zóna - Hornická kulturní krajina (Abertamy - Horní Blatná - Boží Dar) městská památková zóna - Jáchymov CHOPAV - Krušné hory ochranné pásmo vodního zdroje II. stupně ochranné pásmo přírodního léčivého zdroje a zdroje minerálních vod stupně II.A ochranné pásmo přírodního léčivého zdroje a zdroje minerálních vod stupně II.B vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Stišněný potok, Jáchymovský potok	P12 - průchod silnice I. třídy zastavěným územím města (Jáchymov)	30%	Slouží k napojení rozvojové plochy Jáchymov - Boží Dar - Klínovec (rozvojová plocha 203) na silnici I/13.
9	II/181	Svatava (křiž. II/210 x II/181) - Loket (křiž. II/209 x II/181)	S 9,5	součást hlavní silniční sítě kraje, propojení obcí v rozvojové oblasti OB12 na dálnici D6 v širších vztazích navazuje dopravní napojení specifické oblasti SOB-N1 (Horní Slavkov), obchvaty zastavěných území ve volné krajině úsek Svataava - most nad D6 vede po jižním okraji těžební jámy hnědouhelných dolů Jiří a Družba trasa odpovídá urbanistickému významu v daných územních možnostech	plocha pro nadregionální biokoridor - NK40 plocha pro regionální biocentrum - RC1141 poddolované území dobývací prostor těžebný vodní útvar povrchových vod - tekoucích -Pstružný potok	-	-	Bude sloužit jako jedno z možných napojení rozvojové plochy Medard východ (rozvojová plocha 202) na dálnici D6.
10	II/198	Bochov (křiž. I/6 x II/198) - Kojšovice (hranice řešeného území)	S7,5	součást základní silniční sítě kraje, významný dopravní tah II/198 Bochov - Toužim - Teplá, průtahy zastavěným územím napojených sídel, navrženy přeložky v centrech osídlení ve volné krajině zvlněná trasa prochází převážně zemědělskou krajinou trasa převážně odpovídá urbanistickému významu s možností úprav, jejichž potřebnost prokáže vliv přeložky silnice I/20, výhledově potenciálně turisticky atraktivní trasa	regionální biokoridor plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní) - RK20018 plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní) - RK20012 plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní) - RK1023 vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Jesenický potok, Bočovský potok, Střela	P13 - omezující průchod silnice II. třídy zastavěným územím sídla (Bochov)	20%	Záměrem II/198 Bochov, přeložka (záměr 09) navržena k přeložení.
11	II/208	křiž. II/208 x II/210 - Krásno (křiž. II/208 x II/209)	S7,5	ostatní silniční síť, prochází velmi řídko osídleným územím, kromě okraje Krásna neprochází zastavěným územím ve volné krajině rovinatá trasa prochází převážně zemědělskou krajinou trasa odpovídá urbanistickému významu, turisticky atraktivní	CHKO - Slavkovský les regionální biokoridor plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní) - RK1018 poddolované území chráněné ložiskové území CHOPAV - Chebská pánev a Slavkovský les ochranné pásmo přírodního léčivého zdroje a zdroje minerálních vod II. stupně	-	10%	-
12	II/208	Krásno (křiž. II/208 x II/209) - křiž. I/20 x II/208	S9,5	součást základní silniční sítě kraje, napojení na nadřazenou silniční síť (I/20), kromě okraje Krásna neprochází zastavěným územím ve volné krajině trasa prochází výrazně zvlněnou částečně lesnatou krajinou trasa odpovídá urbanistickému významu v daných morfologických možnostech	CHKO - Slavkovský les nadregionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní) plocha pro nadregionální biokoridor - NK46 regionální biokoridor plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní) - RK1019 plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní) - RK1021 chráněné ložiskové území CHOPAV - Chebská pánev a Slavkovský les vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Dolský potok, Stoka	-	-	-

Tabulka analýzy stávající silniční sítě

č. úseku	č. silnice	popis úseku	dopravní charakteristika	územní charakteristika	územní střety	dopravní závady	průchod zast. územím	vazba na záměry
13	II/208	Vodná (křiž. I/20 x II/208) - Bochov (křiž. I/6 x II/208)	S7,5	součást ostatní silniční sítě, prochází řídko osídleným územím průchod zastavěným územím napojených malých sídel na trase ve volné krajině v Z části trasa prochází výrazně zvlněnou lesní krajinou, ve V části zemědělskou krajinou, trasa převážně odpovídá urbanistickému významu, navrženy obchvaty zastavěných území větších sídel (např. Hlinky) trasa turisticky atraktivní	CHKO - Slavkovský les CHOPAV - Chebská pánev a Slavkovský les ochranné pásmo vodního zdroje II. Stupně vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Chloumecká strouha, Javorná, Dražovský potok	P14 - omezující průchod významné silnice obcí (Stanovice) P15 - omezující průchod silnice II. třídy zastavěným územím sídla (Bochov)	10%	Záměrem II/208 Hlinky, přestavba (záměr 10) navržena k úpravě. K dispozici je i alternativní návrh II/208 Hlinky, přeložka (záměr 35). V rámci stavby dálnice D6 Žalmanov - Knínice (záměr 02) dojde k přeložení silnice z důvodu napojení do MÚK Bochov.
14	II/209	Krásno (křiž. II/208 x II/209) - Chodov (OK II/209 x II/222)	S9,5	úsek Nové Sedlo - Chodov součástí páteřní silniční sítě kraje významné dopravní propojení – součást podkrušnohorská paralely (Ostrov - Nová Role - Chodov - Nové Sedlo - Sokolov - Františkovy Lázně) v celém rozsahu průtah zastavěným územím Chodova, Nového Sedla; ve volné krajině přetvořené těžbou se v podstatě neuplatňuje trasa navržena k přemístění mimo zastavěná území	CHKO - Slavkovský les nadregionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní) plocha pro nadregionální biokoridor - NK40 městská památková zóna - Horní Slavkov chráněné ložiskové území poddolované území CHOPAV - Chebská pánev a Slavkovský les ochranné pásmo letiště s výškovým omezením budov vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Černý potok, Rolava	P16, P19 - omezující průchod silnice II. třídy zastavěným územím sídla (Horní Slavkov, Chodov) P17 - nevhodný úsek (Horní Slavkov - Loket) P18 - úrovně křížení významné silnice se železnicí (Loket)	70%	Bude sloužit jako pro napojení PZ Nové Sedlo - Chraníšov (rozvojová plocha 105) na dálnici D6. Záměrem II/209 Horní Slavkov, přeložka (záměr 36) navržena k úpravě na průtahu Horním Slavkovem. Záměrem II/209 Nové Sedlo, obchvat (záměr 12 - územní rezerva) navržena k přeložení v okolí Nového Sedla. Záměrem Chodov, východní obchvat (záměr 31) navržena k přeložení v okolí Chodova.
15	II/209	Chodov (OK II/209 x II/222) - Mezirolí (OK II/209 x II/220)	S7,5	součást základní silniční sítě kraje, součást významného dopravní propojení - podkrušnohorské paralely (Ostrov - Nová Role - Chodov - Nové Sedlo - Sokolov - Františkovy Lázně), dopravní význam i pro těžbu v kaolínových dolech průtah zastavěným územím Chodova, Božičan, Nové Role, ve volné krajině přetvořené těžbou rovinatá trasa trasa navržena k přemístění mimo zastavěná území	regionální biokoridor plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní) - RK1002 plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní) - RK20007 plocha pro regionální biocentrum - RC1159 poddolované území chráněné ložiskové území ochranné pásmo letiště Karlovy Vary s výškovým omezením budov vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Chodovský potok, Loučský potok, Ohře, Stoka, Božířanský potok	P19, P21 - omezující průchod silnice II. třídy zastavěným územím sídla (Chodov, Nová Role) P20 - problémová křižovatka na významné silnici (II/209 x II/220) P22 - úrovně křížení významné silnice se železnicí (Nová Role)	45%	Záměrem Chodov, východní obchvat (záměr 31) navržena k přeložení v okolí Chodova. Záměrem II/209 Nová Role, jihovýchodní obchvat (záměr 11) navržena k přeložení v okolí Nové Role. Záměrem III/2204 Děpoltovice, přeložka navržena k přeložení v koncovém úseku u Mezirolí.
16	II/210	Prameny (hranice řešeného území) - Vítkov (křiž. II/210 x III/21027)	S7,5	ostatní silniční síť dopravní cesta procházející velmi řídko osídleným územím průtah pouze zastavěným územím Pramenů ve volné krajině silnice stoupá od SZ údolní trasou v lesnaté krajině, pokračuje k JV v náhorní poloze zvlněnou lesozemědělskou krajinou trasa odpovídá urbanistickému významu v daných územních možnostech trasa turisticky atraktivní	CHOPAV - Chebská pánev a Slavkovský les CHKO - Slavkovský les regionální biokoridor plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní) - RK20113 nadregionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní) plocha pro nadregionální koridor - NK46 poddolované území chráněné ložiskové území vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Dlouhá stoka, Chalupecký potok, Lobezský potok, Miliříský potok	P23 - problémová křižovatka na významné silnici (II/208 x II/210)	5%	Záměrem II/210 Prameny, přeložka je navržena k přeložení v okolí Pramenů

Tabulka analýzy stávající silniční sítě

č. úseku	č. silnice	popis úseku	dopravní charakteristika	územní charakteristika	územní střety	dopravní závady	průchod zast. územím	vazba na záměry
17	II/210	Vítkov (křiž. II/210 x III/21027) - Rotava (hranice řešeného území)	S9,5	úsek Vítkov – Sokolov (křiž. s III/21026) součástí základní silniční sítě kraje, významné dopravní spojení center osídlení ve specifické oblasti SOB6 s rozvojovou oblastí OB12, částečný obchvat Sokolova (navazuje II/210H) trasa odpovídá urbanistickému významu v daných územních možnostech úsek Sokolov – křižovatka II/210/II/222 Dolní Nivy součástí páteřní silniční sítě kraje významné dopravní spojení center osídlení ve specifické oblasti SOB6 s rozvojovou oblastí OB12, přeshraniční význam - spojení na SRN (cestovní ruch) průtah zastavěným územím Sokolova ve volné krajině výrazně přetvořeně těžbou zvlněná trasa částečně vedená po severním okraji Velké podkrušnohorské výspy část trasy bude vymístěna ze zastavěného území Sokolova (viz II/210H) zbylá část trasy odpovídá urbanistickému významu v daných územních možnostech úsek Dolní Nivy - Boučí - Rotava - (Kraslice) součástí páteřní silniční sítě kraje významné dopravní spojení center osídlení ve specifické oblasti SOB6 s rozvojovou oblastí OB12, přeshraniční význam - spojení na SRN (cestovní ruch) průtahy zastavěným územím Jindřichovic, Kraslic ve volné krajině zvlněná trasa zejména v údolní poloze podél vodních toků v lesnaté krajině trasa odpovídá urbanistickému významu v daných územních možnostech	nadregionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní) plocha pro nadregionální koridor - NK40 plocha pro nadregionální koridor - NK3 regionální koridor plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní) - RK 20111 plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní) - RK 20109 plocha pro regionální biocentrum - RC1142 poddolované území dobývací prostor těžených CHOPAV - Krušné hory vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Rychnovský potok, Dolnorychnovský potok, Lomnický potok, Hluboký potok, Chodovský potok, Rotava	P24 - omezující průchod silnice II. Třídy zastavěným územím sídla (Sokolov) P25 Nehodový úsek (Svatava - Boučí) P26 Nehodová místo (křižovatka II/210 x III/21036) P27 Nehodová místo (křižovatka II/210 x III/21040) P28 - značně nevyhovující parametry významné silnice (Jindřichovice - Rotava) P29 Nehodová místo (křižovatka II/210 x III/21041)	15%	Bude sloužit jako jedno z možných napojení rozvojové plochy Medard východ (rozvojová plocha 202) a také pro napojení záměru Rozvojové centrum, Projekt BMW (záměr 106) na dálnici D6. Záměry II/210 Rotava, přeložka (záměr 13), II/210 Jindřichovice, přeložka (záměr 14) a II/210 Stará, přeložka (záměr 37) mají za cíl zlepšit směrové vedení silnice na území obce Jindřichovice.
18	II/210H	Sokolov (OK II/210 x III/21026) - křiž. II/210H x III/21029	S9,5	součást páteřní silniční sítě kraje, část západního obchvatu Sokolova (nedokončen) trasa ve volné krajině přetvořeně těžbou trasa výhledově stabilizovaná	nadregionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní) plocha pro nadregionální koridor - NK40 poddolované území vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Ohře, Dolnorychnovský potok	-	-	Po dokončení navazující části obchvatu bude připravena sloužit pro napojení rozvojové plochy Medard východ (rozvojová plocha 202) a záměru Rozvojové centrum, Projekt BMW (záměr 106) na dálnici D6.
19	II/212	Lazy (hranice řešeného území) - Dvorečky (hranice řešeného území)	S7,5	ostatní silniční síť, málo významné dopravní spojení Lázně Kynžvart - Kynšperk nad Ohří, dopravně obsluhuje území Slavkovského lesa, leží na vymezeném území rozvojových os (OS7-B, ROS-N2) prochází zastavěným územím malého sídla Dvorečky, které napojuje ve volné krajině, v podstatě bez osídlení, zvlněná trasa podél vodních toků prochází lesozemědělskou krajinou, trasa turisticky atraktivní	CHKO - Slavkovský les CHOPAV - Chebská pánev a Slavkovský les	-	-	-
20	II/219	Pernink (křiž. II/219 x II/221) - cihelna (křiž. I/25 x II/219)	S9,5	součást základní silniční sítě kraje (součást silničního tahu I/25 - Pernink - Nejedek - Jindřichovice - Anenské údolí), součást rozvojové osy ROS-N3, významný vliv "rekreační" dopravy, dopravní zpřístupnění horských středisek průtah zastavěným územím Perninku, Abertam ve volné krajině trasa prochází lesní krajinou trasa odpovídá urbanistickému významu v daných územních možnostech	regionální biokoridor plocha pro regionální biokoridor (horský /mezofilní bučinný / nivní / vodní) - RK536 Natura 2000 - evropsky významná lokalita - Perninkregionální biokoridor krajinná památková zóna - Hornická kulturní krajina (Abertamy - Horní Blatná - Boží Dar) poddolované území CHOPAV - Krušné hory OP přírodního léčivého zdroje a zdroje minerálních vod II.B vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Rybná, Bystřice, Eliášův potok	-	15%	Slouží jako jedno z možných napojení rozvojové plochy Plešivec (rozvojová plocha 205) na nadřazenou silniční síť (silnici I/13) a propojuje ji s rozvojovou plochou Jáchymov - Boží Dar - Klínovec (rozvojová plocha 203).

Tabulka analýzy stávající silniční sítě

č. úseku	č. silnice	popis úseku	dopravní charakteristika	územní charakteristika	územní střety	dopravní závady	průchod zast. územím	vazba na záměry
21	II/220	Karlovy Vary (křiž. I/6 x II/220) - Nejdek (křiž. II/220 x III/21047)	S9,5	součást páteřní silniční sítě kraje významné dopravní spojení sídel Nejdek a Karlovy Vary jedno z významných dopravních napojení specifické oblasti SOB6 s rozvojovou oblastí OB12 průchod zastavěným územím Karlových Varů, Mezirolí, Fojtova, Nejdku ve volné krajině trasa prochází zejména zvlněnou zemědělskou krajinou trasa mimo Karlovy Vary odpovídá urbanistickému významu v daných územních možnostech, trasa od napojení na průtah I/6 po kraj města prochází hustě zastavěným územím a je obtížně řešitelná přeložkou trasy navržen obchvat zastavěného území Nové Role,	regionální biokoridor plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní) - RK20008 plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní) - RK1003 nadregionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní) plocha pro nadregionální biokoridor - NK3 poddolované území CHOPAV - Krušné hory OP přírodního léčivého zdroje a zdroje minerálních vod stupně II.A vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Rolava, Limnice záplavové území - Rolava, Limnice ochranné pásmo letiště Karlovy Vary s výškovým omezením staveb	P30 - omezující průchod významné silnice obcí (Karlovy Vary) P31 - úrovnňové křížení významné silnice se železnicí (Karlovy Vary) P32 - nehodový úsek (Karlovy Vary - Mezirolí) P33 - omezující průchod silnice II. třídy zastavěným územím sídla (Nová Role) P34 - nehodový úsek (poblíž Děpoltovic) P35 - nehodový úsek (poblíž Fojtova) P36 - nehodový úsek (Fojtov - Nejdek)	40%	Slouží pro napojení rozvojové plochy Nové Hamry (rozvojová plocha 204) na nadřazenou komunikační síť (silnici I/6). Záměrem II/220 Karlovy Vary, přeložka (záměr 16) navržena k přeložení na území Karlových Varů. K dispozici jsou i alternativní návrhy přeložky silnice II/220 (obchvat Staré Role) (záměr 45) a alternativním vedení přeložky silnice II/220 (záměr 46). Dále je záměrem II/220 Mezirolí, přeložka navržena k přeložení v okolí Mezirolí. U Nejdku je pak k dispozici záměr na přeložení silnice II/220 Nejdek, přeložka (záměr 39)
22	II/221	Ostrov (křiž. I/13 x II/221) - Merklín (křiž. II/221 x III/22137)	S9,5	součást základní silniční sítě kraje, jedno z významných dopravních spojení z rozvojové oblasti OB12 do rekreační oblasti Krušných hor (specifické oblasti SOB6), do středisek cestovního ruchu a současně silnice je částí podkrušnohorské paralely (Ostrov - Nová Role - Chodov - Františkovy Lázně) neprochází zastavěným územím, vybudován obchvat Hroznětína a obchvat Kfel ve volné krajině trasa prochází zejména zemědělskou krajinou trasa odpovídá urbanistickému významu v daných územních možnostech	regionální biokoridor plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní) - RK1007 plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní) - RK1006 plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní) - RK1004 nadregionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní) plocha pro nadregionální biokoridor - NK3 CHOPAV - Krušné hory vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Jáchymovský potok, Bystřice, Jesenice záplavové území - Jáchymovský potok, Bystřice, Jesenice	-	-	Slouží pro napojení rozvojové plochy Plešivec (rozvojová plocha 205) na nadřazenou komunikační síť (silnici I/13).
23	II/221	Merklín (křiž. II/221 x III/22137) - Potůčky (hranice řešeného území)	S7,5	součást základní silniční sítě kraje, jedno z významných dopravních spojení z rozvojové oblasti OB12 do rekreační oblasti Krušných hor (specifické oblasti SOB6), do středisek cestovního ruchu, propojení na SRN (zejména význam pro rozvoj cestovního ruchu a rekreace), průtahy zastavěným územím Merklína, Perníku, Horní Blatná, Potůčků ve volné krajině trasa prochází zejména lesní krajinou v údolích podél vodních toků trasa převážně odpovídá urbanistickému významu v daných územních možnostech, navržen JZ obchvat Horní Blatná a homogenizace trasy ve Pstruží	přeshraniční spojení silniční dopravy regionální biokoridor plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní) - RK1006 nadregionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní) plocha pro nadregionální biokoridor - NK1 krajinná památková zóna - Hornická kulturní krajina (Abertamy - Horní Blatná - Boží Dar) městská památková zóna - Horní Blatná poddolované území CHOPAV - Krušné hory vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Bystřice, Bílá Bystřice, Rybná, Blatenský příkop	P37 - značně nevyhovující parametry významné silnice (Merklín) P38 - Nehodové místo (křižovatka II/221 x III/2209)	30%	Slouží pro napojení rozvojové plochy Plešivec (rozvojová plocha 205) na nadřazenou komunikační síť (silnici I/13). Záměr II/221 Pstruží, rektifikace směrových oblouků má za cíl zlepšit směrové vedení silnice na území obce Merklín. Záměrem II/221 Horní Blatná, jihozápadní obchvat je navržena k přeložení v okolí Horní Blatné.
24	II/222	Dolní Nivy (křiž. II/210 x II/222) - Chodov (OK II/222 x ul. Okružní)	S9,5	součást páteřní silniční sítě kraje, součást významného dopravního propojení sídel Karlovy Vary (D6) - Chodov - Kraslice (dále po silnici II/210), zpřístupňuje TE Vřesová, Výsypku Pastviny, Vintířovskou výsypku, průtah zastavěným územím Chodova ve volné krajině prochází těžbou uhlí přetvořenou krajinou trasa odpovídá urbanistickému významu v daných územních možnostech část trasy bude vymístěna ze zastavěného území Chodova (V obchvat Chodova)	regionální biokoridor plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní) - RK20111 plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní) - RK1001 poddolované území vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Přel. podkrušnohorských p.ú., Chodovský potok, Tatrovický potok záplavové území - Chodovský potok ochranné pásmo letiště Karlovy Vary s výškovým omezením staveb	P39 - Nehodový úsek (Dolní Nivy - Chodov) P40 - omezující průchod silnice II. třídy zastavěným územím sídla (Chodov)	5%	Záměrem Chodov, východní obchvat (záměr 31) navržena k přeložení v okolí Chodova.
25	II/222	Chodov (OK II/222 x ul. Okružní) - Mírová (křiž. II/222 x III/2224)	S7,5	součást páteřní silniční sítě kraje, součást významného dopravního propojení sídel Karlovy Vary (D6) - Chodov - Kraslice (po II/210) průtah zastavěným územím Chodova trasa bude vymístěna ze zastavěného území Chodova (V obchvat Chodova)	poddolované území vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Chodovský potok záplavové území - Chodovský potok ochranné pásmo letiště Karlovy Vary s výškovým omezením staveb	P40 - omezující průchod silnice II. třídy zastavěným územím sídla (Chodov) P41 - úrovnňové křížení významné silnice se železnicí (Mírová)	90%	Záměrem Chodov, východní obchvat (záměr 31) navržena k přeložení v okolí Chodova. K dispozici je záměr II/222 Karlovy Vary - Chodov, přeložka (záměr 56) překládající silnici do nové trasy.

Tabulka analýzy stávající silniční sítě

č. úseku	č. silnice	popis úseku	dopravní charakteristika	územní charakteristika	územní střety	dopravní závady	průchod zast. územím	vazba na záměry
26	II/222	Mírová (křiž. II/222 x III/2224) - Karlovy Vary (křiž. I/6 x II/222)	S9,5	součást páteřní silniční sítě kraje, součást významného dopravního propojení sídla Karlovy Vary (D6) - Chodov - Kraslice (po II/210), průtah zastavěným územím Chodova a sídla Počerny ve volné krajině prochází zemědělskou krajinou trasa odpovídá urbanistickému významu v daných územních možnostech část trasy bude vymístěna ze zastavěného území Chodova (V obchvat Chodova)	poddolované území vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Chodovský potok záplavové území - Chodovský potok ochranné pásmo přírodního léčivého zdroje a zdroje minerálních vod stupně II.A ochranné pásmo letiště Karlovy Vary s výškovým omezením staveb	-	15%	K dispozici jsou 3 varianty záměru Počerny, obchvat (záměry 47, 54, 55).
27	II/222	Karlovy Vary (křiž. II/222 x Mattoniho nábřeží) - Karlovy Vary (křiž. I/6 x II/222)	S9,5	ostatní silniční síť, krátký úsek v zastavěném území Karlových Varů urbanistický význam trasy je nízký	nadregionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní) plocha pro nadregionální biokoridor - NK41 vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Chodovský potok záplavové území - Ohře ochranné pásmo přírodního léčivého zdroje a zdroje minerálních vod stupně II.A ochranné pásmo letiště Karlovy Vary s výškovým omezením staveb	-	100%	-
28	II/222	Karlovy Vary (křiž. I/6 x II/222) - Kyselka (křiž. II/222 x III/22127)	S7,5	ostatní silniční síť, ukončena v sídle Kyselka napojení na I/6 a dopravní zpřístupnění pravobřežního území Ohře mezi řekou a vojenským újezdem Hradiště, průchod zastavěným územím Karlových Varů a několika malých sídel (Muzikov, Dubina), která napojuje ve volné krajině prochází v údolní poloze podél Ohře zejména lesní krajinou urbanistický význam trasy je nízký trasa turisticky atraktivní	nadregionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní) plocha pro nadregionální biokoridor - NK41 Natura 2000 - ptačí oblast - Doupovské hory Natura 2000 - evropsky významná lokalita - Doupovské hory záplavové území - Ohře ochranné pásmo přírodního léčivého zdroje a zdroje minerálních vod stupně II.A ochranné pásmo přírodního léčivého zdroje a zdroje minerálních vod stupně II.B ochranné pásmo letiště Karlovy Vary s výškovým omezením staveb	P42 - Lokalita se závažnými dopravně bezpečnostními závadami (křižovatka II/222 x III/22124)	20%	-
29	II/230	Bečov nad Teplou (I/20 x II/230) - křiž. II/230 x III/19825 (hranice řešeného území)	S9,5	součást základní silniční sítě kraje, dopravní propojení sídel z jižní části KVK na Karlovy Vary regionální propojení Mariánských Lázní - Bečova nad Teplou - Karlových Varů (společně se silnicí I/20), průchod zastavěným územím Bečova nad Teplou ve volné krajině prochází v údolní poloze podél Teplé zejména lesní krajinou trasa odpovídá urbanistickému významu v daných územních možnostech trasa turisticky atraktivní	CHKO - Slavkovský les regionální biokoridor plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní) - RK1019 plocha pro regionální biocentrum - RC1135 přírodní rezervace - Údolí Teplé krajinná památková zóna - Bečov nad Teplou CHOPAV - Chebská pánev a Slavkovský les vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Teplá, Pramenský potok	P43, P44, P45 - úroňové křížení významné silnice se železnicí (trať 149 Karlovy Vary - Mariánské Lázně)	15%	-
30	II/606	MÚK Březová - hranice řešeného území	S9,5	součást páteřní silniční sítě kraje, dopravní spojení mimo dálnici D6 od MÚK Březová - Kynšperk nad Ohří okrajově se dotýká zastavěného území velmi malého sídla Zlatá ve volné krajině trasa prochází podél dálnice částečně přetvořenou krajinou (významná vedení VVN, elektrárna Tisová), částečně lesnatými partiemi trasa odpovídá urbanistickému významu v daných územních možnostech	-	-	-	-
31	III/00613	Bochov (křiž. I/6 x III/00613) - křiž. III/00613 x III/00619	S7,5	ostatní silniční síť, dopravní napojení malých sídel v kontaktu s vojenským újezdem Hradiště na silnici I/6	Natura 2000 - ptačí oblast - Doupovské hory Natura 2000 - evropsky významná lokalita - Doupovské hory OP vodního zdroje II.stupně ochranné pásmo letiště Karlovy Vary s výškovým omezením staveb	-	5%	Na začátku úseku bude na silnici napojen záměr II/198 Bochov, přeložka (záměr 09)
32	III/00619	Křiž. III/00619 x III/00613 - Bražec (křiž. III/00625a x III/00619)	S7,5	ostatní silniční síť, dopravní napojení malých sídel v kontaktu s vojenským újezdem Hradiště, průtah zastavěným územím Bražce	regionální biokoridor plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní) - RK20999 Natura 2000 - ptačí oblast - Doupovské hory Natura 2000 - evropsky významná lokalita - Doupovské hory ochranné pásmo letiště Karlovy Vary s výškovým omezením staveb	-	5%	-

Tabulka analýzy stávající silniční sítě

č. úseku	č. silnice	popis úseku	dopravní charakteristika	územní charakteristika	územní střety	dopravní závady	průchod zast. územím	vazba na záměry
33	III/00624	Herstošice (křiž. I/6 x III/00624) - Polom	S6,5	ostatní silniční síť, dopravní napojení malých sídel jižně od silnice I/6 na tuto silnici, slepé zakončení, nízký dopravní význam průchod zastavěným územím sídel Údrč, Polom,	OP vodního zdroje II.stupně ochranné pásmo letiště Karlovy Vary s výškovým omezením staveb	-	20%	Připojení na silnici I/6 v začátku úseku bude upraveno v rámci stavby záměru D6 Žalmanov - Knínice (záměr 02)
34	III/00625	Žalmanov (křiž. I/6 x III/00625) - Horní Tašovice (křiž. III/00625 x III/00628)	S7,5	ostatní silniční síť, dopravní napojení sídla Horní Tašovice na silnici I/6, nízký dopravní význam, slepé zakončení, průtah zastavěným územím	Natura 2000 - ptačí oblast - Doupovské hory Natura 2000 - evropsky významná lokalita - Doupovské hory CHOPAV - Chebská pánev a Slavkovský les vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Lomnický potok záplavové území - Lomnického potoka OP přírodního léčivého zdroje a zdroje minerálních vod stupně II.B ochranné pásmo letiště Karlovy Vary s výškovým omezením staveb	-	20%	Na začátku úseku bude na silnici napojen záměr Žalmanov - Andělská Hora, přeložka (záměr 33) a bude sloužit jako doprovodná komunikace k dálnici D6
35	III/00625a	Horní Tašovice (křiž. III/00625 x III/00625a) - Bražec	S7,5	ostatní silniční síť, dopravní napojení sídla Bražec v kontaktu s vojenským újezdem Hradiště na silnici I/6	regionální biokoridor plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní) - RK20999 Natura 2000 - ptačí oblast - Doupovské hory Natura 2000 - evropsky významná lokalita - Doupovské hory CHOPAV - Chebská pánev a Slavkovský les ochranné pásmo letiště Karlovy Vary s výškovým omezením staveb	-	-	-
36	III/00626	Stružná (křiž. III/00625 x III/00626) - křiž. III/00626 x III/006267	S6,5	ostatní silniční síť, dopravní napojení sídla Stružná v kontaktu s vojenským újezdem Hradiště na silnici I/6	Natura 2000 - ptačí oblast - Doupovské hory CHOPAV - Chebská pánev a Slavkovský les ochranné pásmo letiště Karlovy Vary s výškovým omezením staveb	-	55%	-
37	III/00627	Žalmanov (křiž. III/00625 x III/00627) - Činov	S6,5	ostatní silniční síť, řídké osídlení, dopravní napojení malých sídel na silnici I/6, slepé zakončení, velmi nízký dopravní význam, průchod zastavěným územím sídla Činov,	Natura 2000 - ptačí oblast - Doupovské hory Natura 2000 - evropsky významná lokalita - Doupovské hory CHOPAV - Chebská pánev a Slavkovský les OP přírodního léčivého zdroje a zdroje minerálních vod stupně II.B vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Mlýnský potok ochranné pásmo letiště Karlovy Vary s výškovým omezením staveb	-	-	-
38	III/00628	Horní Tašovice (křiž. III/00625 x III/00628) - křiž. I/6 x III/00628	S7,5	ostatní silniční síť, krátká silniční propojka ze silnice I/6	Natura 2000 - ptačí oblast - Doupovské hory Natura 2000 - evropsky významná lokalita - Doupovské hory CHOPAV - Chebská pánev a Slavkovský les ochranné pásmo letiště Karlovy Vary s výškovým omezením staveb	-	15%	Na konci úseku bude na silnici napojen záměr Bochov - Horní Tašovice, přeložka (záměr 32) a bude sloužit jako doprovodná komunikace k dálnici D6
39	III/00630	Těšovice (křiž. III/00630 x III/2099) - Královské Poříčí (křiž. II/181 x III/00630)	S7,5	ostatní silniční síť, dopravní propojení silnice II/181 se silnicí III/2099, silniční zpřístupnění areálu chemičky (CHEZA), průchod zastavěným územím Královského Poříčí, Těšovic	nadregionální koridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní) plocha pro nadregionální biokoridor - NK40 vesnická památková zóna - Královské Poříčí poddolované území dobývaný prostor těženy vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Ohře, Pstružný potok záplavové území - Ohře	-	35%	-
40	III/00631	Arnoltov (křiž. II/606 x III/00631) - Kostelní Bříza (křiž. III/00631 x III/2121)	S6,5	ostatní silniční síť, řídké osídlené území, dopravní zpřístupnění malých sídel v CHKO Slavkovský les (v rámci vymezeného území rozvojové osy OS7-B), průchod zejména volnou krajinou a roztroušenou zástavbou Arnoltova,	CHKO - Slavkovský les CHOPAV - Chebská pánev a Slavkovský les	-	10%	-
41	III/00635	MÚK Jenišov - Loket (křiž. II/209 x III/00635)	S9,5	úsek MÚK Jenišov - Loučky součástí základní silniční sítě kraje, úsek Loučky - Loket ostatní silniční síť s malým dopravním významem, dopravní zpřístupnění sídel podél dálnice D6 (Jenišov (část), Hory, Jalový Dvůr), průchod zastavěným územím sídla Hory, ve volné krajině trasa v souběhu s dálnicí D6 prochází přetvořenou krajinou	nadregionální koridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní) plocha pro nadregionální biokoridor - NK40 Natura 2000 - evropsky významná lokalita - Kaňon Ohře poddolované území záplavové území - Ohře ochranné pásmo letiště Karlovy Vary s výškovým omezením staveb	-	20%	K dispozici je záměr II/222 Karlovy Vary - Chodov, přeložka (záměr 56), který je na napojen na tuto silnici na začátku úseku
42	III/0132	Křiž. I/13 x III/0132 - Horní Hrad	S6,5	ostatní silniční síť, slepé zakončení, dopravní zpřístupnění malého sídla a turistické atraktivity Horní Hrad od silnice I/13, velmi nízký dopravní význam	přírodní park - Stráž nad Ohří nadregionální koridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní) plocha pro regionální biocentrum - RC1140 plocha pro nadregionální biokoridor - NK179 Natura 2000 - ptačí oblast - Doupovské hory Natura 2000 - evropsky významná lokalita - Doupovské hory CHOPAV - Krušné hory vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Hornohradský potok, Osvinovský potok	-	15%	-

Tabulka analýzy stávající silniční sítě

č. úseku	č. silnice	popis úseku	dopravní charakteristika	územní charakteristika	územní střety	dopravní závady	průchod zast. územím	vazba na záměry
43	III/0206	Útvina (křiž. I/20 x III/0206) - hranice řešeného území	S6,5	ostatní silniční síť, dopravní napojení malého sídla Sedlo (průtah) na střediskovou část obce Útvina, prochází zejména volnou zemědělskou krajinou	ochranné pásmo letiště Toužim s výškovým omezením staveb	-	10%	-
44	III/1791	Útvina (křiž. III/1791 x III/1794) - Chyllice (křiž. III/1791 x III/1792)	S6,5	ostatní silniční síť, dopravní napojení sídla Chyllice na střediskovou část obce Útvina, malý dopravní význam, mimo zastavěné území Útviny je volná zemědělská krajina	ochranné pásmo letiště Toužim s výškovým omezením staveb	-	20%	Silnice je dotčena záměrem I/20 Žalmanov - Toužim (záměr 08), případně alternativním záměrem přeložky I/20 (záměr 51)
45	III/1792	Krásné Údolí (křiž. I/20 x III/1792) - Chyllice (křiž. III/1791 x III/1792)	S6,5	ostatní silniční síť, dopravní napojení malých sídel na silnici I/20, průtah zastavěným územím sídel Krásné Údolí, Odolenovice, Přilezy, ve volné krajině trasa prochází zemědělskou krajinou	vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Odolenovický potok ochranné pásmo letiště Toužim s výškovým omezením staveb	-	20%	Silnice je dotčena záměrem I/20 Žalmanov - Toužim (záměr 08), případně alternativním záměrem přeložky I/20 (záměry 51, 53)
46	III/1793	Přilezy (křiž. III/1793 x III/1794) - Hlinky (křiž. II/208 x III/1793)	S6,5	zbytná silniční síť k vyřazení ze silniční sítě, velmi malý význam, volná lesní krajina	CHKO - Slavkovský les regionální biokoridor plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní) - RK1021 CHOPAV - Chebská pánev a Slavkovský les vodní útvar povrchových vod - tekoucích - přítok Přilezského potoka ochranné pásmo letiště Toužim s výškovým omezením staveb	-	10%	Silnice je dotčena alternativním záměrem přeložky I/20 (záměry 51, 53)
47	III/1794	Útvina (křiž. I/20 x III/1794) - Útvina (křiž. III/1791 x III/1794)	S7,5	ostatní silniční síť, velmi krátký úsek v zastavěném území sídla Útviny	vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Útvinský potok ochranné pásmo letiště Toužim s výškovým omezením staveb	-	100%	-
48	III/1794	Útvina (křiž. III/1791 x III/1794) - Přilezy (křiž. III/1792 x III/1794)	S6,5	zbytná silniční síť - k vyřazení ze silniční sítě, propojení sídla Přilezy na střediskovou část obce Útvina, malý dopravní význam, volná zemědělská krajina	vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Přilezský potok ochranné pásmo letiště Toužim s výškovým omezením staveb	-	20%	Silnice je dotčena alternativním záměrem přeložky I/20 (záměr 51)
49	III/1794	Přilezy (křiž. III/1792 x III/1794) - křiž. III/1793 x III/1794	S7,5	ostatní silniční síť, volná zemědělská krajina	OP vodního zdroje II.stupně ochranné pásmo letiště Toužim s výškovým omezením staveb	-	10%	Silnice je dotčena alternativním záměrem přeložky I/20 (záměry 51, 53)
50	III/1794	Křiž. III/1793 x III/1794 - křiž. II/208 x III/1794	S6,5	ostatní silniční síť, dopravní napojení malých sídel na silnici II/208 (Javorná, Český Chloumek) kterými prochází, malý dopravní význam	regionální biokoridor plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní) - RK1022 plocha pro regionální biocentrum - RC1136 Natura 2000 - evropsky významná lokalita - Mokřady u Javorné ochranné pásmo letiště Toužim s výškovým omezením staveb	-	15%	Silnice je dotčena alternativním záměrem přeložky I/20 (záměry 51, 53)
51	III/1812	Stará Chodovská (křiž. II/222 x III/1812) - Lomnice (křiž. II/210 x III/1812)	S9,5	ostatní silniční síť, silnice pochází po severním okraji hnědouhelného dolu Jiří, napojení výrobních ploch a velkolomu Jiří, prochází přetvořenou krajinou,	plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní) - RK1001 plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní) - RK1001 poddolované území vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Lomnický potok, Vintířovský potok, Chodovský potok záplavové území - Chodovský potok OP přírodního léčivého zdroje a zdroje minerálních vod stupně II.A	P46 - Lokalita se závažnými dopravně bezpečnostními závadami (křižovatka III/1812 x III/2092)	20%	Záměr Vintířov - úprava křižovatek (záměr 42) navrhuje přestavbu křižovatky s místní komunikací ve Vintířově na okružní
52	III/1987	Stráž nad Ohří (křiž. I/13 x III/1987) - hranice řešeného území	S6,5	ostatní silniční síť, slepé zakončení, dopravní zpřístupnění lomu, stáčírný min. vod a malých sídel, kterými prochází, na pravém břehu Ohře v kontaktu s vojenským újezdem Hradiště	přírodní park - Stráž nad Ohří NATURA 2000 - evropsky významná lokalita - Hradiště NATURA 2000 - ptačí oblast - Doupovské hory vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Korunní potok záplavové území - Ohře OP vodního zdroje II.stupně	-	20%	Silnice je dotčena záměrem I/13 Ostrov - Smilov (záměr 07)
53	III/19812	Teleč (křiž. II/ 198 x III/19812) - Hlineč	S6,5	ostatní silniční síť, slepé zakončení, malý dopravní význam, napojení malých sídel Sovolusky, Hlineč na silnici II/198, průtahy zastavěným územím těchto sídel	vodní útvar povrchových vod - tekoucích - přítok Bočovského potoka	-	20%	-
54	III/19813	Křiž. II/198 x III/19813 - Pávice	S6,5	zbytná silniční síť - k vyřazení ze silniční sítě, velmi malý dopravní význam, napojení velmi malého sídla Pávice na silnici II/198	záplavové území - Bočovský potok	-	30%	-
55	III/19814	Kozlov (křiž. II/198 x III/19814) - Německý Chloumek (II/208 x III/19814)	S6,5	ostatní silniční síť, propojení malých sídel, dopravní přístup do lomu (kámen), průtah zastavěným územím malých sídel Čihaná, Mirovice	regionální biokoridor plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní) - RK1022 CHOPAV - Chebská pánev a Slavkovský les vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Čihanský potok OP přírodního léčivého zdroje a zdroje minerálních vod stupně II.B ochranné pásmo letiště Toužim s výškovým omezením staveb	-	10%	Silnice je dotčena záměrem I/20 Žalmanov - Toužim (záměr 08)

Tabulka analýzy stávající silniční sítě

č. úseku	č. silnice	popis úseku	dopravní charakteristika	územní charakteristika	územní střety	dopravní závady	průchod zast. územím	vazba na záměry
56	III/19815	Číhaná (křiž. III/19814 x III/19815) - Chylice (křiž. III/1792 x III/19815)	S6,5	ostatní silniční síť, malý dopravní význam, propojení zastavěných území malých sídel Chylice, Svinov, Číhaná, kterými trasa prochází, převážně volná zemědělská krajina	vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Číhanský potok, Přílezný potok, ochranné pásmo letiště Karlovy Vary s výškovým omezením staveb	-	15%	Silnice je dotčena záměrem I/20 Žalmanov - Toužim (záměr 08)
57	III/19824	Hranice řešeného území - Bečov nad Teplou (křiž. II/230 x III/19824)	S6,5	ostatní silniční síť, připojení zastavěného území malých sídel Chodov, Měchov, kterými prochází na nadřazenou silniční síť, průtah zastavěným územím Bečova nad Teplou, ve volné krajině prochází lesními komplexy	nadregionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní) plocha pro nadregionální biokoridor - NK47 krajinná památková zóna - Bečov nad Teplou městská památková zóna - Bečov nad Teplou městská památková zóna - Teplá vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Teplá, Otročínský potok, Nadludský potok	-	50%	-
58	III/19826	Krásné Údolí (křiž. I/20 x III/19826) - hranice řešeného území	S6,5	ostatní silniční síť, propojení sídel v rámci obce Krásné Údolí, prochází volnou zemědělskou krajinou	vodní útvar povrchových vod - tekoucích - přítok Útvinského potoka	-	10%	-
59	III/2081	Křiž. II/208 x III/2081 - Dolní Hluboká	S6,5	ostatní silniční síť, slepé zakončení, dopravní připojení malého sídla Dolní Hluboká na silnici I/20, trasa v údolní poloze podél vodního toku	plocha pro nadregionální biokoridor - NK46 plocha pro regionální biocentrum - RC1681 vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Dolský potok	-	40%	-
60	III/2082	Hlinky (křiž. II/208 x III/2082) - Březová (křiž. I/20 x III/2082)	S6,5	ostatní silniční síť, dopravní propojení sídel, průtah zastavěným územím sídel Dražov, Stanovice	plocha pro nadregionální biokoridor - NK41 vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Teplá, Lomnický potok ochranné pásmo letiště Karlovy Vary s výškovým omezením staveb	-	20%	-
61	III/2083	Teplička (křiž. I/20 x III/2083) - Stanovice (křiž. III/2082 x III/2083)	S6,5	zbytná silniční síť k vyřazení ze silniční sítě, napojení sídla Stanovice na silnici I/20, ve volné krajině trasa podél vodního toku v lesozemědělské krajině	plocha pro nadregionální biokoridor - NK46 vodní útvar povrchových vod - tekoucích - přítok Teplé	-	0%	Silnice je dotčena alternativním záměrem Jižní obchvat D6 - varianta 1 (záměr 50)
62	III/2087	Rybničná (křiž. II/208 x III/2087) - Píla	S6,5	ostatní silniční síť, malý dopravní význam, zejména volná lesní krajina	NATURA 2000 - evropsky významná lokalita - Na Pílské šachtě poddolované území CHOPAV - Chebská pánev a Slavkovský les vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Lomnický potok OP vodního zdroje II.stupně ochranné pásmo letiště Karlovy Vary s výškovým omezením staveb	-	30%	Silnice je dotčena alternativním záměrem Jižní obchvat D6 - varianta 1 (záměr 50)
63	III/2087	Píla - Březová (křiž. III/2082 x III/2087)	S7,5	ostatní silniční síť, propojení malých sídel, průtah zastavěným územím sídel Píla, Kolová, Háje, Březová, ve volné krajině prochází lesozemědělskou krajinou	CHKO - Slavkovský les vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Cínový potok OP vodního zdroje II.stupně	-	50%	Silnice je dotčena alternativním záměrem Jižní obchvat D6 - varianta 2 (záměr 52)
64	III/2088	Stanovice (křiž. III/2082 x III/2088) - Háje (křiž. III/2087 x III/2088)	S7,5	ostatní silniční síť propojení malých sídel, zpřístupnění hráze přehrady Stanovice, lesní komplexy	CHOPAV - Chebská pánev a Slavkovský les vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Lomnický potok záplavové území - v.n. Stanovice OP vodního zdroje II.stupně	-	20%	Silnice je dotčena alternativním záměrem Jižní obchvat D6 - varianta 2 (záměr 52)
65	III/20811	Kolová (křiž. III/2087 x III/20811) - Olšová Vrata (křiž. I/6 x III/20811)	S7,5	úsek od silnice I/6 po sídlo Olšová Vrata a letiště součástí základní silniční sítě, napojení letiště Karlovy Vary, navazující úsek letiště - Kolová součástí ostatní silniční sítě, napojení sídel jižně od letiště Karlovy Vary na silnici I/6, prochází lesozemědělskou krajinou	vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Vratský potok OP vodního zdroje II.stupně OP přírodního léčivého zdroje a zdroje minerálních vod stupně II.A ochranné pásmo letiště Karlovy Vary s výškovým omezením staveb	P47 - omezující průchod významné silnice obcí (Olšová Vrata)	35%	Silnice je záměrem Silniční napojení mezinárodního letiště Karlovy Vary (záměr 34) navržena k přeložení v okolí Olšových Vrat. Na konci úseku bude napojena do MÚK Olšová Vrata v rámci stavby záměru I/6 Karlovy Vary - Olšová Vrata (záměr 04)
66	III/20812	Německý Chloumek (křiž. II/208 x III/20812) - Žalmanov (křiž. III/00625 x III/20812)	S7,5	ostatní silniční síť, propojení malých sídel v území mezi silnicemi I/6 a II/208, průtah zastavěným územím sídel Nová Víska, Dlouhá Lomnice, Německý Chloumek	NATURA 2000 - evropsky významná lokalita - Lomnický rybník NATURA 2000 - ptačí oblast - Doupovské hory vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Chlumecká strouha, Lomnický potok záplavové území - Lomnický potok	-	30%	Silnice je dotčena záměrem I/20 Žalmanov - Toužim (záměr 08) a alternativním záměrem Jižní obchvat D6 - varianta 1 (záměr 50)
67	III/20813	Dlouhá Lomnice (křiž. III/20812 x III/20813) - průtah	S6,5	ostatní silniční síť. průtah zastavěným územím sídla Dlouhá Lomnice	vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Lomnický potok záplavové území - Lomnický potok	-	100%	-
68	III/2091	Krásno (křiž. II/209 x III/2091) - Háje	S7,5	ostatní silniční síť, zpřístupnění malého sídla Háje a samot, malý dopravní význam, volná zemědělská krajina	poddolované území dobývací prostor rezervní vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Stoka záplavové území - Stoka	-	40%	-
69	III/2091	Háje - křiž. I/20 x III/2091	S6,5	ostatní silniční síť, zpřístupnění malého sídla Háje a samot, malý dopravní význam, volná lesozemědělská krajina	nadregionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní) plocha pro nadregionální biokoridor - NK46 poddolované území dobývací prostor rezervní	-	0%	-
70	III/2092	Chodov (OK II/209 x III/2092) - Vintířov (III/1812 x III/2092)	S9,5	ostatní silniční síť, propojení Vintířova a Chodova, průtah zastavěným územím	poddolované území vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Vintířovský potok	-	70%	Záměr Vintířov - úprava křižovatek (záměr 42) navrhuje přestavbu křižovatek s místními komunikacemi a silnicí III/20911 ve Vintířově na okružní

Tabulka analýzy stávající silniční sítě

č. úseku	č. silnice	popis úseku	dopravní charakteristika	územní charakteristika	územní střety	dopravní závady	průchod zast. územím	vazba na záměry
71	III/2093	Horní Slavkov (křiž. II/209 x III/2093) - křiž. III/2093 x III/2094	S7,6	ostatní silniční síť, krátký úsek částečně zasahující do zastavěného území Horního Slavkova	městská památková zóna Horní Slavkov poddolované území dobývací prostor rezervní ochranné pásmo letiště Karlovy Vary s výškovým omezením staveb	-	40%	-
72	III/2093	Křiž. III/2093 x III/2094 - křiž. I/20 x III/2093	S6,5	ostatní silniční síť, propojení na silnici I/20 přes zastavěné území malého sídla Kfely, volná zemědělská krajina	nadregionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní) plocha pro nadregionální biokoridor - NK46 poddolované území dobývací prostor rezervní vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Teplá záplavové území - Teplá	-	20%	Silnice je dotčena alternativním záměrem Jižní obchvat D6 - varianta 1 (záměr 50)
73	III/2094	Křiž. III/2093 x III/2094 - Bošifany	S6,5	ostatní silniční síť, slepé zakončení v malém sídle Bošifany, volná zemědělská krajina	městská památková zóna Horní Slavkov poddolované území dobývací prostor rezervní vodní útvar povrchových vod - tekoucích - přítok Stoky OP přírodního léčivého zdroje a zdroje minerálních vod stupně II.B ochranné pásmo letiště Karlovy Vary s výškovým omezením staveb	-	5%	Silnice je dotčena alternativním záměrem Jižní obchvat D6 - varianta 1 (záměr 50)
74	III/2095	Křiž. II/209 x III/2095 - Dvory	S6,5	ostatní silniční síť, slepé zakončení v malém sídle Nadlesí a Dvory, trasa podél vodního toku v lesozemědělské krajině	NATURA 2000 - evropsky významná lokalita - Nadlesí vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Čistý potok	-	30%	Silnice je dotčena alternativním záměrem Jižní obchvat D6 - varianta 1 (záměr 50)
75	III/2097	Nové Sedlo (OK II/209 x III/2097) - Loučky (křiž. III/2097 x III/2098)	S7,5	ostatní silniční síť, průtah zastavěným územím sídla Nové Sedlo	poddolované území záplavové území - Loučský potok	-	40%	-
76	III/2098	Jalový Dvůr (křiž. III/00635 x III/2098) - křiž. II/181 x III/2098	S7,5	součást základní silniční sítě kraje, zpřístupnění zastavěného území sídla Loučky, kterým prochází od dálnice D6	poddolované území dobývací prostor těžený 3/0022 vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Loučský potok záplavové území - Loučský potok	-	95%	Silnice je dotčena záměrem II/209 Nové Sedlo, obchvat (územní rezerva) (záměr 12)
77	III/2099	Loket (křiž. II/209 x III/2099) - Sokolov (OK III/2099 x ul. Marie Majerové)	S9,5	ostatní silniční síť, projení Lokte se Sokolovem po pravém břehu Ohře, průtah zastavěným územím Starého Sedla a Sokolova, ve volné krajině trasa prochází lesozemědělskou krajinou	nadregionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní) regionální biokoridor plocha pro nadregionální biokoridor - NK40 plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní)- RK20116 plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní)- R1016 městská památková zóna - Loket poddolované území vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Tichý potok, Hruškovský potok, záplavové území - Ohře	-	65%	-
78	III/2099	Sokolov (OK III/2099 x ul. Marie Majerové) - OK II/210 x III/2099	S7,5	ostatní silniční síť, průtah zastavěným územím Sokolova (místní sběrná komunikace)	poddolované území	-	45%	-
79	III/20910	Božičany (křiž. II/209 x III/20910) - Nejdek (křiž. III/20910 x III/20912)	S6,5	ostatní silniční síť, dopravní spojka od Chodova do Nejdku, převažuje volná krajina	nadregionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní) regionální biokoridor plocha pro nadregionální biokoridor - NK3 plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní)- RK20006 záplavové území - Rolava	-	20%	Silnice je dotčena alternativním záměrem II/220 Nejdek, přeložka (záměr 39)
80	III/20910	Nejdek (křiž. III/20910 x III/20912) - Nejdek (křiž. III/20910 x III/21047)	S7,5	ostatní silniční síť, průtah zastavěným územím	regionální biokoridor plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní)- RK20006 plocha pro regionální biocentrum - RC1158 poddolované území vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Rolava, Vlčí potok OP vodního zdroje II. stupně	-	100%	Silnice je dotčena záměrem III/21047 Nejdek, přeložka (záměr 24) a alternativním záměrem II/220 Nejdek, přeložka (záměr 39)
81	III/20911	Chranišov (OK II/209 x III/20911) - Vintířov (křiž. III/2092 x III/20911)	S9,5	ostatní silniční síť, napojení průmyslových ploch a ploch těžby, trasa v přetvořené krajině těžbou uhlí, trasa vede po hraně hnědouhelného lomu Družba	poddolované území vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Loučský potok záplavové území - Loučský potok	-	10%	-

Tabulka analýzy stávající silniční sítě

č. úseku	č. silnice	popis úseku	dopravní charakteristika	územní charakteristika	územní střety	dopravní závady	průchod zast. územím	vazba na záměry
82	III/20912	Nejdek (křiž. III/20910 x III/20912) - křiž. III/20912 x III/21035	S7,5	ostatní silniční síť, dopravní napojení zastavěných území malých sídel Tatrovce, Černava, Nová a Stará Suchá, kterými trasa prochází na nadřazenou silniční síť, zpřístupnění rekreační vodní nádrže Tatrovce, ve volné krajině prochází lesozemědělskou krajinou	regionální biokoridor plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní)- RK20006 plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní)- RK20114 poddolované území vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Tatrovický potok, Černý potok, Vlčí potok, Nejdecký potok záplavové území - Nejdecký potok OP vodního zdroje II. stupně	-	30%	Silnice je dotčena alternativním záměrem II/220 Nejdek, přeložka (záměr 39)
83	III/21012	Hranice řešeného území - Vysoká Pec (křiž. III/21012 x III/2194)	S6,5	ostatní silniční síť, jedno z dopravních spojení do rekreační oblasti Krušných hor, do střediska cestovního ruchu místního významu Vysoká Pec - Rudné, ukončena v Přebuzi	přírodní park - Přebuz regionální biokoridor plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní)- RK10102 plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní)- RK534 plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní)- RK980 plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní)- RK20103 plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní)- RK20115 plocha pro regionální biocentrum - RC10102 NATURA 2000 - evropsky významná lokalita - Krušnohorské plató NATURA 2000 - evropsky významná lokalita - Rudné poddolované území vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Stříbrný potok, Rolava, Rotava, Rudný potok	-	30%	-
84	III/21016	Hranice řešeného území (křiž. II/210 x III/21016) - křiž. III/21016 x III/21020	S6,5	zbytná silniční síť - k vyřazení ze silniční sítě, velmi malý dopravní význam, prochází pouze volnou krajinou podél vodního toku	CHKO - Slavkovský Les plocha pro nadregionální biocentrum - NC2008 NATURA 2000 - evropsky významná lokalita - Úpolínová louka - Křížky OP přírodního léčivého zdroje a zdroje minerálních vod stupně II.B vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Pramenský potok	-	-	-
85	III/21018	Prameny (křiž. II/210 x III/21018) - Nová Ves (křiž. III/21018 x 21019)	S6,5	zbytná silniční síť - k vyřazení ze silniční sítě, velmi malý dopravní význam, prochází zastavěným územím sídla Nová Ves, prochází volnou zemědělskou krajinou, turisticky atraktivní trasa	CHKO - Slavkovský Les plocha pro nadregionální biocentrum - NC2008 NATURA 2000 - evropsky významná lokalita - Pramenské pastviny OP přírodního léčivého zdroje a zdroje minerálních vod stupně II.B vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Dlouhá stoka	-	-	-
86	III/21019	Křiž. II/210 x III/21019 - Nová Ves (křiž. III/21018 x III/21019)	S6,5	ostatní silniční síť, napojení sídla Nová Ves na silnici II/210, průtah zastavěným územím sídla Nová Ves	CHKO - Slavkovský Les nadregionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní) plocha pro nadregionální biokoridor - NK46 OP přírodního léčivého zdroje a zdroje minerálních vod II. stupně - Karlovarské minerální vody vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Novoveský potok, Dolský potok, Dlouhá stoka	-	-	-
87	III/21019	Nová Ves (křiž. III/21018 x III/21019) - Nová Ves (křiž. III/21019 x III/21020)	S7,5	ostatní silniční síť, napojení sídla Nová Ves na silnici II/210, průtah zastavěným územím Nové Vsi	CHKO - Slavkovský Les vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Novoveský potok	-	40%	-
88	III/21019	Nová Ves (křiž. III/21019 x III/21020) - Bečov nad Teplou (křiž. II/230 x III/21019)	S6,5	ostatní silniční síť, napojení sídla Nová Ves na sídlo Bečov nad Teplou, prochází volnou lesozemědělskou krajinou	CHKO - Slavkovský Les regionální biokoridor plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní)- RK1019 krajinná památková zóna - Bečov nad Teplou poddolované území	-	10%	-
89	III/21020	Nová Ves (křiž. III/21019 x III/21020) - křiž. III/21016 x III/21020	S6,5	ostatní silniční síť, napojení sídla Nová Ves na silnici II/230, průtah zastavěným územím malého sídla Louka, prochází volnou lesozemědělskou krajinou	NATURA 2000 - evropsky významná lokalita - Úpolínová louka - Křížky vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Novoveský potok	-	5%	-
90	III/21021	Křiž. II/210 x III/21021 - křiž. III/2121 x III/21021	S6,5	ostatní silniční síť, dopravní napojení malého sídla Rovná a nouzové přístávací plochy Rovná, trasa prochází volnou lesozemědělskou krajinou	regionální biokoridor plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní)- RK20117 vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Velká Libava záplavové území - Velká Libava	-	10%	-
91	III/21022	Křiž. II/210 x III/21022 - Kamenice (křiž. III/21022 x III/21024)	S6,5	ostatní silniční síť, napojení malých sídel na dálnici D6 (MÚK Březová), prochází zastavěným územím malého sídla Lobzy, prochází volnou lesozemědělskou krajinou	poddolované území plocha pro regionální biocentrum - RC10114 vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Lobezský potok, Tisová	-	-	-

Tabulka analýzy stávající silniční sítě

č. úseku	č. silnice	popis úseku	dopravní charakteristika	územní charakteristika	územní střety	dopravní závady	průchod zast. územím	vazba na záměry
92	III/21022	Kamenice (křiž. III/21022 x III/21024) - MÚK Březová	S7,5	ostatní silniční síť, napojení malých sídel na dálnici D6 (MÚK Březová), prochází zastavěným územím sídla Březová, ve volné krajině prochází lesním komplexem	regionální biokoridor plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní)- RK20120 plocha pro regionální biocentrum - RC10114 vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Tisová záplavové území - Tisová	-	40%	-
93	III/21022	MÚK Březová - Dolní Rychnov (křiž. III/21022 x III/21026)	S9,5	součást páteřní silniční sítě, dopravní napojení sídel a Elektrárny Tisová na dálnici D6, trasa prochází přetvořenou krajinou po těžbě	poddolované území	-	20%	Bude sloužit jako jedno z možných napojení PZ Dolní Rychnov - Silvestr (rozvojová plocha 104) a rozvojové plochy Medard západ (rozvojová plocha 201) na dálnici D6
94	III/21024	Křiž. III/21022 x III/21024 - Kamenice	S6,5	ostatní silniční síť, slepě ukončena v sídle Kamenice, které připojuje a prochází jeho zastavěným územím	regionální biokoridor plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní)- RK20120 plocha pro regionální biocentrum - RC10114 vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Kamenický potok	-	35%	-
95	III/21026	Sokolov (OK II/210 x III/21026) - Dolní Rychnov (křiž. III/21026 x III/21022)	S9,5	součást páteřní silniční sítě kraje, zprostředkovává napojení průmyslových ploch na dálnici D6, průtah zastavěným územím (průmyslové těžební areály)	vesnická památková rezervace - Dolní Rychnov poddolované území	-	-	-
96	III/21026	Dolní Rychnov (křiž. III/21026 x III/21022) - křiž. III/21026 x III/2124	S7,5	ostatní silniční síť, dopravně umožňuje napojení elektrárny Tisová na dálnici D6, prochází těžbou přetvořenou krajinou a zastavěným územím průmyslových ploch	nadregionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní) plocha pro nadregionální biokoridor - NK40 plocha pro regionální biocentrum - RC1169 poddolované území vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Ohře, Tisová, Dolnorychnovský potok záplavové území - Ohře	-	-	Bude sloužit jako jedno z možných napojení PZ Dolní Rychnov - Silvestr (rozvojová plocha 104) a rozvojové plochy Medard západ (rozvojová plocha 201) na dálnici D6
97	III/21027	Křiž. II/210 x III/21027 - Hrušková	S7,5	ostatní silniční síť, slepě ukončena v zastavěném území sídla Hrušková, které připojuje na silnici II. třídy, turisticky atraktivní trasa v údolní poloze	regionální biokoridor plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní)- RK20113 plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní)- RK20116 vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Hruškovský potok	-	30%	-
98	III/21028	Křiž. II/210 x III/21028 - Lomnice (křiž. III/1812 x III/21028)	S9,5	ostatní silniční síť, krátká spojka od silnice II. třídy do sídla Lomnice, trasa prochází volnou přetvořenou krajinou po okraji hnědouhelného lomu Jiří	plocha pro regionální biocentrum - RC1142 NATURA 2000 - evropsky významná lokalita - Matyáš poddolované území	-	-	-
99	III/21029	Sokolov (křiž. II/210 x III/21029) - Citice (křiž. III/21029 x III/21217)	S9,5	ostatní silniční síť, krátká spojnice sídla Citice se Sokolovem, trasa vede přetvořenou krajinou podél železniční trati a řeky Ohře	nadregionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní) plocha pro nadregionální biokoridor - NK40 plocha pro regionální biocentrum - RC1169 vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Svatava, Ohře záplavové území - Ohře	-	10%	-
100	III/21030	Svatava (křiž. II/210 x III/21030) - křiž. III/21030 x III/21233	S9,5	součást základní silniční sítě kraje, součást pokrušnohorské paralely (Ostrov - Nová Role - Chodov - Františkovy Lázně), výchozí trasa zpřístupňující rekreační území SZ od Sokolova, průtah zastavěným územím Svatavy, ve volné krajině prochází přetvořenou krajinou po těžbě uhlí a lesozemědělskou krajinou, turisticky atraktivní trasa	regionální biokoridor plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní)- RK20112 poddolované území vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Svatava, Radvanovský potok záplavové území - Svatava	-	25%	Bude sloužit pro obsluhu rozvojové plochy Medard východ (rozvojová plocha 202) - Záměr III/21030 Svatava, sever, přeložka (záměr 21) navrhuje lokální úpravu směrového vedení silnice
101	III/21030	Křiž. III/21030 x III/21233 - hranice řešeného území	S7,5	ostatní silniční síť, pokračování výchozí trasy zpřístupňující rekreační území SZ od Sokolova, průtah zastavěným územím sídel Josefov, Krajková, které napojuje, ve volné krajině prochází zemědělskou krajinou, turisticky atraktivní trasa	poddolované území vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Studenecký potok, Libocký potok	-	10%	-
102	III/21031	Křiž. III/21030 x III/21031 - Radvanov	S6,5	ostatní silniční síť, slepě ukončena v zastavěném území sídla Radvanov, které připojuje na silnici III. třídy, ve volné krajině prochází zemědělskou krajinou	poddolované území CHOPAV - Krušné hory vodní útvar povrchových vod - tekoucích - přítok Svatava	-	-	Záměrem III/21031 Radvanov, přeložka (záměr 40) je navržena k přeložení
103	III/21032	Hranice řešeného území - Kluč (křiž. III/21032 x III/21133)	S7,5	ostatní silniční síť, napojení sídla Anenská Ves, prochází volnou lesozemědělskou krajinou	CHOPAV - Krušné hory vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Radvanovský potok	-	55%	-
104	III/21035	Jindřichovice (křiž. III/21035 x III/21047) - Vřesová (křiž. II/222 x III/21035)	S7,5	ostatní silniční síť, zpřístupnění rekreačního území SZ od Vřesové, trasa prochází zejména volnou lesní krajinou, turisticky atraktivní trasa	regionální biokoridor nadregionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní) plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní)- RK20109 plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní)- RK20114 plocha pro nadregionální biokoridor - NK3 vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Chodovský potok	P48 - Lokalita se závažnými dopravně bezpečnostními závadami (křižovatka III/20912 x III/21035)	-	-

Tabulka analýzy stávající silniční sítě

č. úseku	č. silnice	popis úseku	dopravní charakteristika	územní charakteristika	územní střety	dopravní závady	průchod zast. územím	vazba na záměry
105	III/21036	Hranice řešeného území (Oloví) - Boučí (křiž. II/210 x III/21036)	S7,5	ostatní silniční síť, napojení sídla Oloví na nadřazenou silniční síť, trasa prochází zejména volnou lesní krajinou	regionální biokoridor plocha pro regionální biocentrum - RC10109 plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní)- RK20110 CHOPAV - Krušné hory vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Novohradský potok, Hluboký potok záplavové území - Svatava	P50 - značně nevyhovující parametry významné silnice (Boučí - Oloví) P51 - nevhodový úsek (Boučí - Oloví)	25%	Záměry III/21036 Boučí - Nové Domy, přeložka (záměr 22) a III/21036 Boučí, obchvat (záměr 23) navržena k přeložení za účelem zlepšení směrového vedení
106	III/21037	Dolní Nivy (křiž. II/210 x III/21037) - Jindřichovice (křiž. II/210 x III/21037)	S6,5	ostatní silniční síť, napojení zastavěných území sídel Horní Nivy, Háj, kterými prochází na nadřazenou silniční síť, ve volné krajině prochází lesozemědělskou krajinou, turisticky atraktivní trasa	regionální biokoridor nadregionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní) plocha pro nadregionální biokoridor - NK3 plocha pro regionální biocentrum - RC1678 plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní)- RK20109 plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní)- RK20111 vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Lomnický potok, Hluboký potok	-	30%	-
107	III/21039	Jindřichovice (křiž. II/210 x III/21039) - Loučná	S6,5	ostatní silniční síť, slepě ukončena v zastavěném území sídla Loučná, které připojuje k sídlu Jindřichovice, prochází volnou lesozemědělskou krajinou, turisticky atraktivní trasa	CHOPAV - Krušné hory	-	20%	-
108	III/21041	Hranice řešeného území - Lesík (křiž. III/21041 x III/21047)	S7,5	součást základní silniční sítě kraje, (součást silničního tahu I/25 - Pernink - Nejdek - Jindřichovice - Anenské údolí), dopravně připojuje zastavěné území malých sídel (Šindelová, Milíře), kterými prochází, ve volné krajině trasa prochází volnou lesozemědělskou krajinou, turisticky atraktivní trasa	regionální biokoridor plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní)- RK20006 plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní)- RK20115 vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Skřiváň, Vřesový potok	-	20%	-
109	III/21047	Jindřichovice (II/210 x III/21047) - Nejdek (křiž. III/2194 x III/21047)	S7,5	úsek Nejdek - sídlo Lesík součástí základní silniční sítě kraje, (součást silničního tahu I/25 - Pernink - Nejdek - Jindřichovice - Anenské údolí) průtah zastavěným územím, úsek Lesík - Jindřichovice součástí ostatní silniční sítě, propojení sídla, prochází zastavěným územím malého sídla Hradecká, ve volné krajině prochází zejména lesozemědělskou krajinou	regionální biokoridor plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní)- RK20006 plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní)- RK20114 plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní)- RK20109 CHOPAV - Krušné hory vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Nejdecký potok, Tatrovický potok záplavové území - Rolava	P52 - omezující průchod významné silnice obcí (Nejdek)	30%	Záměrem III/21047 Nejdek, přeložka navržena k přeložení na území Nejdku. Silnice je dotčena alternativním záměrem II/220 Nejdek, přeložka
110	III/21047	Nejdek (křiž. III/2194 x III/21047) - Nejdek (křiž. II/220 x III/21047)	S9,5	součást základní silniční sítě kraje, (součást silničního tahu I/25 - Pernink - Nejdek - Jindřichovice - Anenské údolí), průtah zastavěným územím Nejdku, navržena místní přeložka trasy	plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní)- RK20006 vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Rolava záplavové území - Rolava	-	100%	-
111	III/21047	Nejdek (křiž. II/220 x III/21047) - Pernink (křiž. II/221 x III/21047)	S7,5	součást základní silniční sítě kraje, kraje (součást silničního tahu I/25 - Pernink - Nejdek - Jindřichovice - Anenské údolí), součást rozvojové osy ROS_N3, významný vliv "rekreační" dopravy, dopravní zpřístupnění horských středisek průtah zastavěným územím Nejdku a Perninku ve volné krajině trasa prochází lesní krajinou trasa odpovídá urbanistickému významu v daných územních možnostech turisticky zajímavá trasa	vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Limnice OP vodního zdroje II. stupně	-	10%	Alternativním záměrem II/219 Nejdek, přeložka je navržena k přeložení na území Nejdku
112	III/2119	Hranice řešeného území - Prameny (křiž. II/210 x III/2119)	S7,5	ostatní silniční síť, dopravní napojení sídla Prameny na sídlo Lázně Kynžvart, trasa prochází volnou krajinou lesními komplexy, turisticky velmi atraktivní trasa	CHKO - Slavkovský Les NATURA 2000 - evropsky významná lokalita - Kladské rašeliny poddolované území vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Pramenský potok záplavové území - Pramenský potok OP vodního zdroje II. Stupně	-	15%	-
113	III/2121	Hranice řešeného území - křiž. III/2121 x III/21021	S6,5	ostatní silniční síť, malý dopravní význam, napojení malého sídla Lazy, kterým prochází, ve volné krajině prochází zejména lesní krajinou v údolní poloze podél vodních toků	CHKO - Slavkovský Les regionální biokoridor plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní)- RK20117 CHOPAV - Chebská pánev a Slavkovský les vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Velká Libava záplavové území - Velká Libava	-	0%	-

Tabulka analýzy stávající silniční sítě

č. úseku	č. silnice	popis úseku	dopravní charakteristika	územní charakteristika	územní střety	dopravní závady	průchod zast. územím	vazba na záměry
114	III/2121	Křiž. III/2121 x III/21021 - křiž. III/2121 x III/2122	S7,5	ostatní silniční síť, úsek od sídla Rudolec navržen k vyřazení ze silniční sítě, napojení malého sídla Kostelní Bříza na páteřní silniční síť, ve volné krajině prochází lesozemědělskou krajinou	CHKO - Slavkovský Les regionální biokoridor plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní)- RK20117 plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní)- RK20120 CHOPAV - Chebská pánev a Slavkovský les vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Velká Libava záplavové území - Velká Libava	-	10%	-
115	III/2122	Křiž. II/606 x III/2122 - křiž. III/2121 x III/2122	S7,5	ostatní silniční síť, napojení sídla Rudolec (zprostředkovaně i sídla Kostelní Bříza) na páteřní silniční síť, průtah zastavěným územím sídla Rudolec, ve volné krajině prochází zejména zemědělskou krajinou	CHKO - Slavkovský Les regionální biokoridor plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní)- RK20120 poddolované území vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Tisová	-	55%	-
116	III/2124	Hranice řešeného území - křiž. III/2124 x III/21026	S7,5	ostatní silniční síť, dopravní napojení sídla Šabina na nadřazenou silniční síť, trasa ve volné zemědělské krajině	regionální biokoridor plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní)- RK20120 plocha pro regionální biocentrum - RC1168	P49 - Nehodová místo (křižovatka III/2124 x III/21026)	40%	-
117	III/2124	Křiž. III/2124 x III/21026 - křiž. II/606 x III/2124	S9,5	ostatní silniční síť, krátká spojka od silnice II. třídy a dálnice D6 k sídla Černý Mlýn (a dále k elektrárně Tisová), trasa prochází volnou přetvořenou krajinou	regionální biokoridor plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní)- RK20120 plocha pro regionální biocentrum - RC1168 poddolované území vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Tisová	P49 - Nehodová místo (křižovatka III/2124 x III/21026)	20%	Bude sloužit jako jedno z možných napojení PZ Dolní Rychnov - Silvestr (rozvojová plocha 104) a rozvojové plochy Medard západ (rozvojová plocha 201) na dálnici D6
118	III/21217	Hranice řešeného území - Citice (křiž. III/21217 x III/21218)	S9,5	ostatní silniční síť, dopravní napojení sídla Bukovany, průchod zastavěným územím Bukovan ve volné krajině prochází přetvořenou krajinou po těžbě uhlí	regionální biokoridor plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní)- RK991 plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní)- RK989 poddolované území CHOPAV - Chebská pánev a Slavkovský les záplavové území - Plesná, Libocký potok vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Habartovský potok, Libocký potok, Plesná, Sázek, Doubský potok	-	15%	Bude sloužit pro napojení rozvojové plochy Medard západ (rozvojová plocha 201) na dálnici D6
119	III/21217	Citice (křiž. III/21217 x III/21218) - Citice (křiž. III/21217 x III/21026)	S7,5	ostatní silniční síť, dopravní spojka k elektrárně Tisová, průtah zastavěným územím Citic	plocha pro regionální biocentrum RC1169 poddolované území záplavové území - Ohře vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Ohře	-	70%	Bude sloužit pro napojení rozvojové plochy Medard západ (rozvojová plocha 201) na dálnici D6
120	III/21218	Citice (křiž. III/21217 x III/21218) - Hlavno	S6,5	ostatní silniční síť, slepě zakončena v malém sídle Hlavno, které napojuje, ve volné krajině v kontaktu s elektrárnou Tisová	plocha pro regionální biocentrum RC1169 poddolované území	-	35%	-
121	III/21233	Hranice řešeného území - křiž. III/21030 x III/21233	S7,5	součást základní silniční sítě kraje, současně je silnice částí podkrušnohorské paralely (Ostrov - Nová Role - Chodov - Františkovy Lázně), průtah zastavěným územím Habartova a sídla Kluč, ve volné krajině trasa prochází přetvořenou krajinou po těžbě uhlí	regionální biokoridor plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní)- RK990 poddolované území vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Libocký potok, Častkovský potok, Habartovský potok, Radvanovský potok	P53 - Nehodové místo (křižovatka III/21233 x III/21032)	40%	Záměrem III/21233 Svatava - Habartov, přeložka navržena k přeložení za účelem úpravy směrového vedení.
122	III/21235	Habartov (křiž. III/21233 x III/21235) - hranice řešeného území	S7,5	ostatní silniční síť, krátká dopravní spojnice, průtah zastavěným územím Habartova, ve volné krajině trasa prochází přetvořenou krajinou po těžbě uhlí	poddolované území vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Habartovský potok, Obecní potok	-	20%	Bude sloužit pro obsluhu rozvojové plochy Medard západ (rozvojová plocha 201)
123	III/2189	Rolava (křiž. III/21012 x III/2189) - křiž. III/2194 x III/2189	S6,5	zbytná silniční síť - k vyřazení ze silniční sítě, malý dopravní význam, volná lesní krajina, turisticky velmi atraktivní trasa	plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní)- RK980 plocha pro regionální biocentrum - NC391 NATURA 2000 - evropsky významná lokalita - Krušnohorské Plató poddolované území CHOPAV - Krušné hory vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Rolava, Černá voda	-	0%	-

Tabulka analýzy stávající silniční sítě

č. úseku	č. silnice	popis úseku	dopravní charakteristika	územní charakteristika	územní střety	dopravní závady	průchod zast. územím	vazba na záměry
124	III/21810	Přebuz (křiž. III/21810 x III/21012) - Jindřichovice (křiž. III/21047 x III/21810)	S6,5	ostatní silniční síť, dopravní napojení sídla Přebuz na základní silniční síť, průtah zastavěným územím sídel Přebuz, Krásná Lípa, ve volné krajině prochází zejména lesní krajinou, turisticky atraktivní trasa	Přírodní park - Přebuz plocha pro nadregionální biocentrum RK20109 NATURA 2000 - evropsky významná lokalita - Krušnohorské Plató poddolované území CHOPAV - Krušné hory vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Oborský potok, Skřiváň, Vřesový potok, Rotava	-	10%	-
125	III/21811	Křiž. III/21810 x III/21811 - Heřmanov	S6,5	ostatní silniční síť, dopravní napojení malého sídla Heřmanov, slepé ukončení v zastavěném území, volná lesozemědělská krajina	regionální biokoridor plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní)- RK20109 CHOPAV - Krušné hory vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Oborský potok	-	5%	-
126	III/2192	Křiž. III/21047 x III/2192 - Děpoltovice (křiž. III/2192 x III/2206)	S6,5	ostatní silniční síť, dopravní napojení malých sídel Oldřichov a Lužec, kterými prochází, malý dopravní význam, trasa ve volné krajině prochází lesními komplexy	nadregionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní) plocha pro nadregionální biokoridor NK3 regionální biokoridor plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní)- RK20009 CHOPAV - Krušné hory vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Lužecký potok, Vitický potok, Oldřichovský potok	-	25%	-
127	III/2193	Abertamy (křiž. II/219 x III/2193) - Rýžovna (křiž. III/2193 x III/2196)	S6,5	ostatní silniční síť, napojení sídla Hřebečná, úsek Hřebečná - Rýžovna navržen k vyřazení ze silniční sítě, průtah zastavěným územím sídel Abertami a Hřebečná, ve volné krajině trasa prochází horskými loukami, turisticky atraktivní trasa	plocha pro regionální biocentrum - NC70 krajinná památková zóna - Hornická kulturní krajina (Abertamy - Horní Blatná - Boží Dar) NATURA 2000 - evropsky významná lokalita - Krušnohorské Plató poddolované území krajinná památková zóna - Hornická kulturní krajina (Abertamy - Horní Blatná - Boží Dar) vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Bystřice	-	45%	-
128	III/2194	Nejdek (křiž. III/2147 x III/2194) - Nové Hamry (křiž. III/2194 x III/2209)	S7,5	ostatní silniční síť, dopravní napojení středisek cestovního ruchu, průtah zastavěným územím Nejdku podél řeky Rolavy	přírodní park- Leopoldovy Hamry nadregionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní) plocha pro nadregionální biokoridor - NK1 NATURA 2000 - evropsky významná lokalita - Krušnohorské Plató poddolované území CHOPAV - Krušné hory vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Černá voda, Bukový potok	-	60%	-
129	III/2194	Nové Hamry (křiž. III/2194 x III/2209) - křiž. III/2189 x III/2194	S6,5	ostatní silniční síť, dopravní napojení střediska cestovního ruchu Nové Hamry, průtah zastavěným územím Nových Hamrů v souběhu s řekou Rolavou a železniční tratí	CHOPAV - Krušné hory vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Rolava záplavové území - Rolava	-	16%	Slouží pro napojení rozvojové plochy Nové Hamry (rozvojová plocha 204) na nadřazenou komunikační síť (silnici I/6). - Na začátku úseku navržena k přeložení záměrem II/220 Nejdek, přeložka (záměr 39) na obchvatu Nejdku.
130	III/2196	Boží Dar (křiž. I/25 x III/2196) - křiž. III/2196 x III/2197	S7,5	ostatní silniční síť, malý dopravní význam, trasa prochází volnou horskou krajinou s lesními komplexy, turisticky atraktivní trasa	plocha pro regionální biocentrum - NC70 krajinná památková zóna - Hornická kulturní krajina (Abertamy - Horní Blatná - Boží Dar) NATURA 2000 - evropsky významná lokalita - Krušnohorské Plató CHOPAV - Krušné hory vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Černá, Božidarský potok	-	10%	-
131	III/2196	Křiž. III/2196 x III/2197 - Potůčky (křiž. II/221 x III/2196)	S6,5	úsek Myslivny - Rýžovna - ostatní silniční síť, úsek Rýžovna Potůčky (papírna) zbytná silniční síť - k vyřazení ze silniční sítě (v zimě se neudrží), napojení malého sídla Rýžovna (převažuje rekreační využití), trasa prochází horskou krajinou s lesními komplexy podél vodních toků, turisticky atraktivní trasa	přeshraniční spojení silniční dopravy regionální biokoridor plocha pro regionální biocentrum - NC70 plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní)- RK20002 plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní)- RK20003 krajinná památková zóna - Hornická kulturní krajina (Abertamy - Horní Blatná - Boží Dar) NATURA 2000 - evropsky významná lokalita - Krušnohorské Plató poddolované území CHOPAV - Krušné hory vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Kozí potok, Černá, Blátenský příkop	-	5%	-

Tabulka analýzy stávající silniční sítě

č. úseku	č. silnice	popis úseku	dopravní charakteristika	územní charakteristika	územní střety	dopravní závady	průchod zast. územím	vazba na záměry
132	III/2197	Křiž. III/2196 x III/2197 - Český Mlýn	S6,5	úsek Myslivny - sídlo Zlatý kopec - ostatní silniční síť (napojení zastavěného území malého, zejména rekreačně využívaného sídla Zlatý kopec, úsek sídlo Zlatý kopec - státní hranice - zbytná silniční síť - k vyřazení ze silniční sítě, malý dopravní význam, trasa ve volné krajině prochází údolní polohou podél vodního toku horskou krajinou s lesními komplexy, turisticky atraktivní celá trasa	přírodní park - Zlatý kopec plocha pro regionální biocentrum RC1190 krajinná památková zóna - Hornická kulturní krajina (Abertamy - Horní Blatná - Boží Dar) NATURA 2000 - evropsky významná lokalita - Krušnohorské Plató poddolované území CHOPAV - Krušné hory vodní útvar povchových vod - tekoucích - Komářův potok, Zlatý potok	-	15%	-
133	III/2201	Stará Role (křiž. II/220 x III/2201) - Otovice (křiž. III/2201 x III/22129)	S7,5	součást základní silniční sítě kraje, průtah zastavěným územím okrajových sídel Karlových Varů, po realizaci přeložky trasy II/220 rekatégorizace na MOK	regionální biokoridor plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní)- RK20008 poddolované území vodní útvar povchových vod - tekoucích OP přírodního léčivého zdroje a zdroje minerálních vod II. stupně - Karlovarské minerální vody ochranné pásmo letiště Karlovy Vary s výškovým omezením staveb	P54 - Nehodová místo (křižovatka III/2201 x III/22134)	80%	Silnice je dotčena záměrem II/220 Karlovy Vary, přeložka (záměr 16) a alternativními záměry přeložky silnice II/220 (záměry 45, 46) a obchvatu Karlových Varů (záměry 48, 49)
134	III/2204	Křiž. II/220 x III/2204 - Hroznětín (křiž. II/221 x III/2204)	S7,5	součást základní komunikační sítě kraje, součást pokrušnohorské paralely (Ostrov - Nová Role - Chodov - Františkovy Lázně), jedno z možných dopravních zpřístupnění rekreační oblasti Krušných hor (Pernink - Plešivec) z Karlových Varů, trasa prochází zastavěným územím napojených sídel Odeř, Děpoltovice, ve volné krajině prochází lesozemědělskou krajinou navržené výrazné úpravy trasy mimo zastavěná území sídel, nové napojení na silnici II/209	regionální biokoridor plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní)- RK1004 poddolované území vodní útvar povchových vod - tekoucích - Vitický potok, Jesenice	-	25%	Záměry III/2204 Děpoltovice, přeložka (záměr 26) a III/2204 Odeř, přeložka (záměr 27) navržena k přeložení
135	III/2205	Fojtov (křiž. II/220 x III/2205) - Smolné Pece (křiž. III/20910 x III/2205)	S6,5	ostatní silniční síť napojení zastavěného území sídla Smolné Pece, kterým prochází na páteřní silniční síť, ve volné krajině trasa prochází lesozemědělskou krajinou	plocha pro regionální biocentrum - RC398 vodní útvar povchových vod - tekoucích - Rolava	-	70%	-
136	III/2206	Fojtov (křiž. II/220 x III/2206) - Otovice (křiž. III/2206 x III/22134)	S7,5	ostatní silniční síť, krátká dopravní spojka, průtah zastavěným územím sídla Fojtov	regionální biokoridor plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní)- RK1003 poddolované území vodní útvar povchových vod - tekoucích - Vitický potok záplavové území - Vitický potok ochranné pásmo letiště Karlovy Vary s výškovým omezením staveb	-	35%	Silnice je dotčena záměry obchvatu Karlových Varů (záměr 05) a III/2204 Děpoltovice, přeložka a alternativním záměrem obchvatu Karlových Varů (záměr 48)
137	III/2208	Nové Hamry (křiž. III/2194 x III/2208) - Tisová	S7,5	ostatní silniční síť, ukončena v zastavěném území sídla Tisová, které napojuje (pokračuje jako osatní komunikace do Nejdku), ve volné krajině trasa prochází lesními komplexy, turisticky atraktivní trasa	vodní útvar povchových vod - tekoucích	-	50%	-
138	III/2209	Nové Hamry (křiž. III/2194 x III/2209) - Horní Blatná (křiž. II/221 x III/2209)	S6,5	v zastavěném území Nových Hamrů - osatní silniční síť, průtah zastavěným územím sídla Nové Hamry, dále navazuje úsek zbytné silniční sítě (v zimě se neudrzuje), od Myslivny do Blatné úsek ostatní silniční sítě, ve volné krajině prochází horskou krajinou s lesními komplexy podél vodního toku, turisticky atraktivní trasa, výhledově možné propojení středisek cestovního ruchu	krajinná památková zóna - Hornická kulturní krajina (Abertamy - Horní Blatná - Boží Dar) poddolované území vodní útvar povchových vod - tekoucích - Blatenský příkop, Bílý potok OP vodního zdroje II. Stupně	-	20%	Silnice je dotčena záměrem II/221 Horní Blatná, jihozápadní obchvat
139	III/22124	Radošov - Stráň (křiž. III/22124 x III/22214)	S6,5	ostatní silniční síť, dopravní napojení zastavěných území malých sídel Stráň, Radošov na nadřazenou dopravní síť (I/13), průtah zastavěným územím sídla Stráň, trasa prochází volnou lesozemědělskou krajinou, krytý most přes řeku Ohře, turisticky atraktivní trasa	regionální biokoridor plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní)- RK1008 NATURA 2000 - ptačí oblast - Doupovské hory vodní útvar povchových vod - tekoucích - Ohře záplavové území - Ohře ochranné pásmo letiště Karlovy Vary s výškovým omezením staveb	-	10%	-
140	III/22125	Velichov (křiž. III/22125 x III/22127) - Damice (I/13 x III/22115)	S6,5	ostatní silniční síť, dopravní napojení zastavěných území malých sídel Damice, Vojkovice, Velichov, kterými prochází na nadřazenou silniční síť, trasa ve volné krajině v údolní poloze podél Ohře prochází lesozemědělskou krajinou, turisticky atraktivní trasa	regionální biokoridor plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní)- RK1008 NATURA 2000 - evropsky významná lokalita - Hradiště NATURA 2000 - ptačí oblast - Doupovské hory vodní útvar povchových vod - tekoucích - Ohře záplavové území - Ohře	-	20%	-

Tabulka analýzy stávající silniční sítě

č. úseku	č. silnice	popis úseku	dopravní charakteristika	územní charakteristika	územní střety	dopravní závady	průchod zast. územím	vazba na záměry
141	III/22126	Vojkovice (křiž. III/22125 x III/22126) - Jakobov	S6,5	ostatní silniční síť, ukončena v zastavěném území sídla Jakobov, které dopravně napojuje, ve volné krajině prochází lesozemědělskou krajinou, turisticky atraktivní trasa	přírodní park - Stráž nad Ohří regionální biokoridor plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní)- RK1008 NATURA 2000 - evropsky významná lokalita - Hradiště NATURA 2000 - ptačí oblast - Doupovské hory vodní útvar povchových vod - tekoucích OP přírodního léčivého zdroje a zdroje minerálních vod II. stupně - Karlovarské minerální vody	-	50%	-
142	III/22127	Ostrov (OK I/13 x III/22127) - Ostrov (OK III/22127 x ul. Dukelských hrdinů)	S9,5	ostatní silniční síť, dopravní napojení jižní části sídla Ostrov (zejména průmyslová zóna) na nadřazenou silniční síť (I/13), průtah zastavěným územím Ostrova a podél průmyslových ploch	regionální biokoridor plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní)- RK1005 NATURA 2000 - ptačí oblast - Doupovské hory vodní útvar povchových vod - tekoucích - Bystřice	-	20%	-
143	III/22127	Ostrov (OK III/22127 x ul. Dukelských hrdinů) - Ostrov (začátek/konec města)	S7,5	ostatní silniční síť, dopravní napojení sídel východně od Ostrova na silnici I/13, průtah zastavěným územím sídla Ostrov	regionální biokoridor plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní)- RK1005 NATURA 2000 - ptačí oblast - Doupovské hory vodní útvar povchových vod - tekoucích - Bystřice	-	100%	-
144	III/22127	Ostrov (začátek/konec města) - Velichov (křiž. III/22127 x III/22125)	S6,5	ostatní silniční síť, dopravní napojení sídel východně od Ostrova na silnici I/13, průtah zastavěným územím sídla Mořičov, ve volné krajině trasa prochází lesozemědělskou krajinou, turisticky atraktivní trasa	regionální biokoridor plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní)- RK1005 NATURA 2000 - ptačí oblast - Doupovské hory vodní útvar povchových vod - tekoucích - Bystřice	-	20%	-
145	III/22127	Velichov (křiž. III/22127 x III/22125) - Kyselka (II/222 x III/22127)	S7,5	ostatní silniční síť, dopravní napojení zastavěných území sídel Velichov, Radošov, Kyselka, kterými prochází, na pravém břehu Ohře, průtah zastavěným územím, ve volné krajině překonává malý lesnatý hřbet, turisticky atraktivní trasa	regionální biokoridor plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní)- RK1008 NATURA 2000 - evropsky významná lokalita - Hradiště NATURA 2000 - ptačí oblast - Doupovské hory vodní útvar povchových vod - tekoucích - Ohře záplavové území Ohře OP přírodního léčivého zdroje a zdroje minerálních vod I. stupně - Karlovarské minerální vody	-	70%	-
146	III/22127	Kyselka (II/222 x III/22127) - Dolní Lomnice	S6,5	ostatní silniční síť, slepě zakončené dopravní napojení sídla Dolní Lomnice, trasa prochází zastavěným územím v údolní poloze podél vodního toku	plocha pro regionální biocentrum - RC1153 NATURA 2000 - evropsky významná lokalita - Hradiště NATURA 2000 - ptačí oblast - Doupovské hory vodní útvar povchových vod - tekoucích - Lomnice OP přírodního léčivého zdroje a zdroje minerálních vod I. stupně - Karlovarské minerální vody	-	30%	-
147	III/22128	Bystřice (křiž. II/221 x III/22128) - Horní Žďár (křiž. I/25 x III/22128)	S6,5	ostatní silniční síť, napojení malého sídla Hluobky na nadřazenou silniční síť, trasa ve volné krajině prochází lesozemědělskou krajinou	regionální biokoridor plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní) - RK20010 poddolované území vodní útvar povchových vod - tekoucích -Bystřice, Jesenice, Rudný potok záplavové území - Bystřice, Jesenice	-	20%	Záměrem III/22128 Horní Žďár, přeložka (záměr 41) navržena k přeložení v okolí Horního Žďáru
148	III/22129	Hroznětín (OK III/221 x III/22129) - Otovice (křiž. III/2201 x III/22129)	S7,5	ostatní silniční síť, dopravní napojení zastavěných území malých sídel Velký Rybník, Podlesí, , kterými prochází na nadřazenou silniční síť, trasa ve volné krajině prochází lesozemědělskou krajinou	regionální biokoridor plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní) - RK1003 poddolované území vodní útvar povchových vod - tekoucích -Vitický potok záplavové území - Vitický potok OP přírodního léčivého zdroje a zdroje minerálních vod II. stupně - Karlovarské minerální vody ochranné pásmo letiště Karlovy Vary s výškovým omezením staveb	-	35%	Záměrem III/22129 Otovice, přeložka (záměr 29) a alternativními záměry obchvatu Otovic (záměry 57, 64) navržena k přeložení v okolí Otovic. Záměry III/22129 Podlesí, přeložka (záměr 28) a III/22129 Ruprechtov, přeložka (záměr 30) navržena k přeložení za účelem zlepšení směrového vedení
149	III/22129	Otovice (křiž. III/2201 x III/22129) - křiž. I/13 x III/22129	S9,5	úsek křiž. III/2201xIII/22129 - Dalovice součástí základní silniční sítě kraje, průtah zastavěným územím okrajových sídel Karlových Varů, po realizaci přeložky trasy II/220 rekatégorizace na MOK	poddolované území vodní útvar povchových vod - tekoucích -Vitický potok záplavové území - Vitický potok OP přírodního léčivého zdroje a zdroje minerálních vod II. stupně - Karlovarské minerální vody ochranné pásmo letiště Karlovy Vary s výškovým omezením staveb	-	60%	Záměrem III/22129 Otovice, přeložka (záměr 29) a alternativními záměry obchvatu Otovic (záměry 57, 64) navržena k přeložení v okolí Otovic.
150	III/22129	Křiž. I/13 x III/22129 - Bor	S7,5	ostatní silniční síť, dopravní napojení sídla Bor na silnici I/13, průtah zastavěným územím	vodní útvar povchových vod - tekoucích - Borský potok	-	100%	-
151	III/22131	Křiž. III/22129 x III/22131 - Ruprechtov	S6,5	ostatní silniční síť, krátké dopravní napojení sídla Ruprechtov, trasa prochází zemědělskou krajinou	poddolované území dobývací prostor rezervní vodní útvar povchových vod - tekoucích	-	30%	Silnice je dotčena záměrem III/22129 Ruprechtov, přeložka (záměr 30)

Tabulka analýzy stávající silniční sítě

č. úseku	č. silnice	popis úseku	dopravní charakteristika	územní charakteristika	územní střety	dopravní závady	průchod zast. územím	vazba na záměry
152	III/22132	Sadov (křiž. III/22129 x III/22132) - Podlesí (křiž. III/22129 x III/22132)	S7,5	ostatní silniční síť, průtah zastavěným územím sídla Sadov, které dopravně napojuje	poddolované území vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Sadovský potok ochranné pásmo letiště Karlovy Vary s výškovým omezením staveb	-	80%	Silnice je dotčena záměrem III/22129 Podlesí, přeložka (záměr 28)
153	III/22134	Sedlec (křiž. III/2201 x III/22134) - Otovice (křiž. III/22129 x III/22134)	S7,5	ostatní silniční síť, dopravní propojení malých sídel na okraji Karlových Varů, průtah zastavěným územím sídel Otovice, Čankov, trasa ve volné krajině prochází zemědělskou krajinou	poddolované území dobývací prostor rezervní vodní útvar povrchových vod - tekoucích ochranné pásmo letiště Karlovy Vary s výškovým omezením staveb OP přírodního léčivého zdroje a zdroje minerálních vod stupně II.A	-	50%	Silnice je dotčena záměrem II/220 Karlovy Vary, přeložka (záměr 16) a alternativními záměry přeložky silnice II/220 (záměry 45, 46) a obchvatu Karlových Varů (záměr 48, 49)
154	III/22136	Hroznětín (OK II/221 x III/22136) - Odeř (křiž. III/2204 x III/22136)	S7,5	součást základní silniční sítě kraje, součást pokrušnohorské paralely (Ostrov - Nová Role - Chodov - Františkovy Lázně), navazuje na obchvat Hroznětína, trasa prochází volnou lesozemědělskou krajinou	regionální biokoridor plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní) - RK1004 plocha pro regionální biocentrum - RC10003	-	0%	Silnice je dotčena záměrem III/2204 Odeř, přeložka (záměr 27)
155	III/22137	Merklín (křiž. II/221 x III/22137) - křiž. I/25 x III/22137	S7,5	ostatní silniční síť, napojení zastavěného území malých sídel Mariánská, Lípa, kterými prochází, v minulosti důležitá trasa pro těžbu uranu, napojení rekreačního území, trasa ve volné krajině prochází v údolní i náhorní poloze lesní krajinou, turisticky atraktivní trasa	regionální biokoridor plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní) RK1006 Krajinná památková zóna - Hornická kulturní krajina (Abertamy - Horní Blatná - Boží Dar) Poddolované území vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Eliášův potok, Lípa záplavové území - Eliášův potok OP vodního zdroje II.stupně OP přírodního léčivého zdroje a zdroje minerálních vod stupně II.B	-	25%	Bude sloužit pro obsluhu rozvojové plochy Plešivec (rozvojová plocha 205)
156	III/22141	Horní Blatná (křiž. II/221 x III/22141) - křiž. III/2196 x III/22141	S6,5	úsek po Blatenský vrch - ostatní silniční síť, průtah zastavěným územím, velmi prudké stoupání, turisticky atraktivní trasa, úsek Blatenský vrch - Rýžovna - zbytná silniční síť (v zimě se neudrží), trasa prochází volnou horskou krajinou s lesními komplexy, turisticky atraktivní trasa	nadregionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní) plocha pro nadregionální biokoridor - NK1 plocha pro nadregionální biocentrum - NC70 krajinná památková zóna - Hornická kulturní krajina (Abertamy - Horní Blatná - Boží Dar) NATURA 2000 - evropsky významná lokalita - Krušnohorské Plató Poddolované území vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Blatenský příkop	-	10%	-
157	III/2221	Křiž. III/21035 x III/2221 - Mezihorská	S6,5	ostatní silniční síť, krátké slepě ukončené dopravní napojení sídla Mezihorská, průtah zastavěným územím	vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Chodovský potok	-	100%	-
158	III/2222	Dolní Nivy (křiž. II/222 x III/2222) - Dolní Nivy (křiž. II/210 x III/2222)	S7,5	ostatní silniční síť, krátké propojení silnic II. třídy mimo zastavěné území sídla Dolní Nivy, trasa ve volné přetvořené krajině podél výsypky Pastviny	regionální biokoridor plocha pro regionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní) - RK20111 vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Lomnický potok	-	0%	-
159	III/2224	Nová Role (křiž. II/209 x III/2224) - Mírová	S6,5	ostatní silniční síť, dopravní napojení zastavěného území malého sídla Jimlíkov, kterým prochází a ploch těžby kaolínu, ve volné krajině prochází lesozemědělskou částečně přetvořenou krajinou	poddolované území dobývací prostor těžný - 6/0199 dobývací prostor rezervní vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Vlčí potok, Chodovský potok záplavová oblast - Vlčí potok	-	40%	Silnice je dotčena záměrem II/209 Nová Role, jihovýchodní obchvat (záměr 11)
160	III/2226	Křiž. II/222 x III/2226 - Jenišov (křiž. III/00635 x III/2226)	S7,5	ostatní silniční síť, dopravní napojení zastavěného území sídel Jenišov a Zátíší, kterými prochází na nadřazenou silniční síť, trasa ve volné krajině prochází lesozemědělskou krajinou	poddolované území dobývací prostor těžný - 6/0369 dobývací prostor rezervní vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Chodovský potok záplavové území - Chodovský potok ochranné pásmo letiště Karlovy Vary s výškovým omezením staveb	-	60%	-
161	III/22212	Sedlečko křiž. II/222 x III/22212 - křiž. II/222 x III/22212	S6,5	ostatní silniční síť, dopravní napojení zastavěných území malých sídel Sedlečko, Šemnice, kterými prochází na nadřazenou silniční síť, trasa ve volné krajině prochází lesozemědělskou krajinou	nadregionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní) plocha pro nadregionální biokoridor - NK41 plocha pro regionální biocentrum NATURA 2000 - evropsky významná lokalita - Hradiště NATURA 2000 - ptačí oblast - Doupovské hory vodní útvar povrchových vod - tekoucích - přítok Ohře ochranné pásmo letiště Karlovy Vary s výškovým omezením staveb	-	40%	-
162	III/22213	Andělská Hora (křiž. I/6 x III/22213) - křiž. III/22212 x III/22213	S6,5	ostatní silniční síť, dopravní napojení zastavěného území malého sídla Andělská Hora na nadřazenou silniční síť (I/6), průtah zastavěným územím	nadregionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní) plocha pro nadregionální biokoridor - NK41 NATURA 2000 - evropsky významná lokalita - Hradiště NATURA 2000 - ptačí oblast - Doupovské hory vodní útvar povrchových vod - tekoucích - přítok Ohře CHOPAV - Krušné hory	-	20%	Silnice je dotčena záměrem Žalmanov - Andělská Hora, přeložka (záměr 33)
163	III/22214	Křiž. II/222 x III/22214 - III/22214 x III/22222	S6,5	ostatní silniční síť, dopravní napojení zastavěného území malého sídla Pulovice na nadřazenou silniční síť, trasa ve volné krajině prochází zemědělskou krajinou, turisticky atraktivní trasa	nadregionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní / vodní) plocha pro nadregionální biokoridor - NK41 NATURA 2000 - ptačí oblast - Doupovské hory vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Ohře, Borský potok záplavové území - Ohře ochranné pásmo letiště Karlovy Vary s výškovým omezením staveb	P55 - Nehodové místo (křižovatka III/22124 x III/22214)	15%	-

Tabulka analýzy stávající silniční sítě

č. úseku	č. silnice	popis úseku	dopravní charakteristika	územní charakteristika	územní střety	dopravní závady	průchod zast. územím	vazba na záměry
164	III/22215	Křiž. III/22214 x III/22215 - Kyselka	S6,5	ostatní silniční síť, dopravní napojení zastavěného území malého sídla Nová Kyselka, trasa ukončena v zastavěném území sídla, trasa ve volné krajině prochází lesozemědělskou krajinou	nadregionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní /vodní) plocha pro nadregionální biokoridor - NK41 NATURA 2000 - ptačí oblast - Doupovské hory vodní útvar povrchových vod - tekoucích -Ohře záplavové území - Ohře OP přírodního léčivého zdroje a zdroje minerálních vod I. stupně - Karlovarské minerální vody ochranné pásmo letiště Karlovy Vary s výškovým omezením staveb	-	10%	-
165	III/22217	Křiž. III/22214 x III/22217 - Nejda	S6,5	ostatní silniční síť, dopravní napojení zastavěného území malého sídla Nejda, trasa ukončena v zastavěném území sídla, trasa ve volné krajině prochází zemědělskou krajinou	NATURA 2000 - ptačí oblast - Doupovské hory ochranné pásmo letiště Karlovy Vary s výškovým omezením staveb	-	-	-
166	III/22220	Zálesí (křiž. III/22129 x III/22220) - Dalovice	S7,5	součást základní silniční sítě kraje, průtah zastavěným územím Dalovic	vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Vitický potok poddolované území ochranné pásmo letiště Karlovy Vary s výškovým omezením staveb OP přírodního léčivého zdroje a zdroje minerálních vod stupně II.B	-	55%	-
167	III/22222	Lesov (křiž. III/22129 x III/22222) - křiž. I/13 x III/22222	S9,5	ostatní silniční síť (bývalá silnice I. třídy), součást dopravní spojnice Ostrov - Karlovy Vary mimo silnici I/13, průtah zastavěným územím malých sídel Lesov, Hájek, trasa ve volné krajině prochází zemědělskou krajinou	vodní útvar povrchových vod - tekoucích poddolované území ochranné pásmo letiště Karlovy Vary s výškovým omezením staveb	-	35%	-
168	III/22223	Dubina (křiž. II/222 x III/22223) - Svatobor	S6,5	ostatní silniční síť, dopravní napojení zastavěného území malého sídla Svatobor, průtah zastavěným územím sídla Dubina, trasa ve volné krajině prochází v údolní poloze lesozemědělskou krajinou, turisticky atraktivní trasa	nadregionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní /vodní) plocha pro nadregionální biokoridor - NK41 NATURA 2000 - evropsky významná lokalita - Hradiště NATURA 2000 - ptačí oblast - Doupovské hory vodní útvar povrchových vod - tekoucích ochranné pásmo letiště Karlovy Vary s výškovým omezením staveb	-	30%	-
169	III/22224	Andělská Hora (křiž. I/6 x III/22224) - Andělská Hora (křiž. III/22213 x III/22224)	S6,5	ostatní silniční síť, krátké dopravní napojení sídla Andělská Hora na silnici I/6	CHKO - Slavkovský les NATURA 2000 - evropsky významná lokalita - Olšova Vrata NATURA 2000 - ptačí oblast - Doupovské hory CHOPAV - Chebská pánev a Slavkovský les ochranné pásmo letiště Karlovy Vary s výškovým omezením staveb	-	35%	Silnice je dotčena záměrem Žalmanov - Andělská Hora, přeložka (záměr 33)
170	III/22225	Dubina (křiž. III/22223 x III/22225) - Lučiny	S6,5	ostatní silniční síť, dopravní napojení zastavěného území malého sídla Lučiny, průtah zastavěným územím sídla, trasa ve volné krajině prochází v údolní poloze lesozemědělskou krajinou, turisticky atraktivní trasa	nadregionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní /vodní) plocha pro nadregionální biokoridor - NK41 NATURA 2000 - evropsky významná lokalita - Olšova Vrata NATURA 2000 - ptačí oblast - Doupovské hory vodní útvar povrchových vod - tekoucích ochranné pásmo letiště Karlovy Vary s výškovým omezením staveb	-	40%	-
171	III/2235	Hranice řešeného území - křiž. I/13 x III/2235	S6,5	úsek po sídlo Srní - ostatní silniční síť, dopravní napojení zastavěných území malých sídel Srní, Malý Hrzín na nadřazenou dorpaní síť, turisticky atraktivní trasa, úsek Srní - II/2235 - zbytná silniční síť (v zimě se neudrzuje), trasa prochází volnou horskou krajinou s lesními komplexy, turisticky atraktivní trasa	nadregionální biokoridor (horský / mezofilní bučinný / nivní /vodní) plocha pro nadregionální biokoridor - NK2 přírodní park - Stráž nad Ohří NATURA 2000 - evropsky významná lokalita - Hradiště NATURA 2000 - ptačí oblast - Doupovské hory CHOPAV - Krušné hory vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Pekelský potok, Osvinovský potok, Božský potok	-	25%	-
172	III/2236	Květnová (křiž. I/13 x III/2236) - křiž. III/2235 x III/2236	S6,5	zbytná silniční síť k vyřazení ze silniční sítě (v zimě se neudrzuje), trasa prochází volnou horskou krajinou s lesními komplexy, turisticky atraktivní trasa	NATURA 2000 - evropsky významná lokalita - Hradiště NATURA 2000 - ptačí oblast - Doupovské hory poddolované území CHOPAV - Krušné hory vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Plavenský potok, Hornohradský potok, Osvinovský potok	-	10%	Silnice je dotčena záměrem I/13 Ostrov - Smilov (záměr 07)
173	III/2237	Křiž. III/2236x III/2237 - Osvinov	S6,5	ostatní silniční síť, dopravní napojení zastavěného území malého sídla Osvinov, kde je ukončena, trasa ve volné krajině prochází horskou krajinou s lesními komplexy, turisticky atraktivní trasa	přírodní park - Stráž nad Ohří NATURA 2000 - evropsky významná lokalita - Hradiště NATURA 2000 - ptačí oblast - Doupovské hory CHOPAV - Krušné hory vodní útvar povrchových vod - tekoucích - Hornohradský potok, Osvinovský potok	-	10%	-
174	III/2238	Křiž. I/13 x III/2238 - Krásný Les (křiž. III/2236 x III/2238)	S6,5	ostatní silniční síť, dopravní napojení zastavěného území malého sídla Krásný Les na nadřazenou silniční síť (I13), průtah zastavěným územím sídla Krásný Les, trasa ve volné krajině prochází lesozemědělskou krajinou, turisticky atraktivní trasa	NATURA 2000 - evropsky významná lokalita - Hradiště NATURA 2000 - ptačí oblast - Doupovské hory CHOPAV - Krušné hory vodní útvar povrchových vod - tekoucích - přítoky Plavenského potoka	-	35%	Silnice je dotčena záměrem I/13 Ostrov - Smilov (záměr 07)

Tabulka zjištěných problémů na stávající silniční síti

Č. problému	Č. silnice	Č. úseku	Typ problému	Popis problému	Řešení v ZÚR	Další řešení mimo ZÚR	Doporučení pro navazující etapy
P01	I/6	2	Dopravní závada - průchod silnice I. třídy zastavěným územím města	Průtah silnice I/6 zatěžuje přilehlé oblasti města Bochov zvýšeným hlukem a emisemi, nežádoucí zpomalení dopravy	Navržen záměr stavby dálnice D6 Olšová Vrata - hranice kraje (záměry 01, 02, 03), která mimo jiné vymístí tranzitní dopravu mimo průtah obcí	K dispozici jsou i další varianty trasování dálnice D6 v návaznosti na varianty jižního obchvatu Karlových Varů (záměry 50, 52), které řeší i obchvat obce Bochov	Silnice I/6 mimo průtah městem Karlovy Vary není hlavním předmětem řešení územní studie, problém se nachází mimo návrhové území, v ZÚR navrženo řešení problému. Problém řešit pouze ve variantách měnících trasování D6 v okolí obce Bochov.
P02	I/6	3	Dopravní závada - průchod silnice I. třídy zastavěným územím města	Průtah silnice I/6 omezuje potenciál rozvoje města Karlovy Vary na levém břehu řeky Ohře a zatěžuje přilehlé oblasti místních částí Bohatice a Rybáře zvýšeným hlukem a emisemi, nežádoucí zpomalení dopravy	Navržen záměr kapacitní silnice jako obchvatu Karlových Varů (záměry 05, 06) vymisťující tranzitní dopravu mimo střed města Karlovy Vary	K dispozici jsou i další varianty obchvatové komunikace (záměry 48, 49) i zcela odlišné řešení jižním obchvatem (záměry 50, 52). Bylo navrženo i částečné zahloubení průtahu ke zmírnění negativních vlivů a zlepšení napojení na ostatní komunikační síť (záměry 58, 60)	Provéřit stávající návrhy ze ZÚR i ostatních zdrojů, navrhnout nové realizovatelné řešení pro omezení negativních vlivů průtahu městem (nová varianta obchvatu, úprav průtahu). Vybrat výslednou variantu dle kritérií MKA.
P03	I/13	5	Dopravní závada - průchod silnice I. třídy zastavěným územím města	Průtah silnice I/13 zatěžuje přilehlé oblasti osady Květnová zvýšeným hlukem a emisemi, představuje nebezpečné místo pro pohyb chodců, nežádoucí zpomalení dopravy	Navržen záměr přeložky silnice I/13 Ostrov - Smilov (záměr 07) vymisťující silnici I/13 mimo zastavěná území obcí na trase	-	Silnice I/13 není hlavním předmětem řešení územní studie, v ZÚR navrženo řešení problému. Neřešit v navazujících etapách.
P04	I/13	5	Dopravní závada - průchod silnice I. třídy zastavěným územím města	Průtah silnice I/13 zatěžuje přilehlé oblasti obce Stráž nad Ohří zvýšeným hlukem a emisemi, představuje nebezpečné místo pro pohyb chodců, nežádoucí zpomalení dopravy	Navržen záměr přeložky silnice I/13 Ostrov - Smilov (záměr 07) vymisťující silnici I/13 mimo zastavěná území obcí na trase	-	Silnice I/13 není hlavním předmětem řešení územní studie, problém se nachází mimo návrhové území, v ZÚR navrženo řešení problému. Neřešit v navazujících etapách.
P05	I/13	5	Dopravní závada - průchod silnice I. třídy zastavěným územím města	Průtah silnice I/13 zatěžuje přilehlé oblasti osady Boč zvýšeným hlukem a emisemi, představuje nebezpečné místo pro pohyb chodců, směrové a výškové vedení silnice je rizikové za zhoršených klimatických podmínek, nežádoucí zpomalení dopravy	Navržen záměr přeložky silnice I/13 Ostrov - Smilov (záměr 07) vymisťující silnici I/13 mimo zastavěná území obcí na trase	-	Silnice I/13 není hlavním předmětem řešení územní studie, problém se nachází mimo návrhové území, v ZÚR navrženo řešení problému. Neřešit v navazujících etapách.
P06	I/20	6	Dopravní závada - průchod silnice I. třídy zastavěným územím města	Průtah silnice I/20 zatěžuje přilehlé oblasti místní části Doubí zvýšeným hlukem a emisemi, směrové a výškové vedení silnice je rizikové za zhoršených klimatických podmínek, nežádoucí zpomalení dopravy	Navržen záměr přeložky silnice I/20 Žalmanov - Toužim (záměr 08) měnící trasování silnice I/20 od Toužimi k dálnici D6 u Žalmanova	K dispozici jsou i další varianty přeložky silnice I/20 v návaznosti na varianty jižního obchvatu Karlových Varů (záměry 51, 53)	Provéřit stávající návrhy ze ZÚR i ostatních zdrojů, navrhnout nové realizovatelné řešení pro omezení negativních vlivů průtahu městem (nová varianta přeložky). Vybrat výslednou variantu dle kritérií MKA.
P07	I/20	6	Dopravní závada - průchod silnice I. třídy územím CHKO Slavkovský les	Silnice prochází v úseku Karlovy Vary-Doubí - Bečov nad Teplou exponovaným územím ochrany přírody a krajiny	Navržen záměr přeložky silnice I/20 Žalmanov - Toužim (záměr 08) měnící trasování silnice I/20 od Toužimi k dálnici D6 u Žalmanova vyhybající se území CHKO	K dispozici jsou i další varianty přeložky silnice I/20 v návaznosti na varianty jižního obchvatu Karlových Varů (záměry 51, 53), které se částečně nebo úplně vyhybají území CHKO	Provéřit stávající návrhy ze ZÚR i ostatních zdrojů, navrhnout nové realizovatelné řešení pro omezení průchodu územím CHKO (nová varianta přeložky). Vybrat výslednou variantu dle kritérií MKA.

Tabulka zjištěných problémů na stávající silniční síti

Č. problému	Č. silnice	Č. úseku	Typ problému	Popis problému	Řešení v ZÚR	Další řešení mimo ZÚR	Doporučení pro navazující etapy
P08	I/20	6	Dopravní závada - průchod silnice I. třídy zastavěným územím města	Průtah silnice I/20 zatěžuje přilehlé oblasti města Bečov nad Teplou zvýšeným hlukem a emisemi, představuje nebezpečné místo pro pohyb chodců, nežádoucí zpomalení dopravy	Navržen záměr přeložky silnice I/20 Žalmanov - Toužim (záměr 08) měnící trasování silnice I/20 od Toužimi k dálnici D6 u Žalmanova	K dispozici jsou i další varianty přeložky silnice I/20 v návaznosti na varianty jižního obchvatu Karlových Varů (záměry 51, 53)	Provéřit stávající návrhy ze ZÚR i ostatních zdrojů, navrhnout nové realizovatelné řešení pro omezení negativních vlivů průtahu městem (nová varianta přeložky). Vybrat výslednou variantu dle kritérií MKA.
P09	I/20	6	Dopravní závada - průchod silnice I. třídy zastavěným územím města	Průtah silnice I/20 zatěžuje přilehlé oblasti města Krásné Údolí zvýšeným hlukem a emisemi, nežádoucí zpomalení dopravy	Navržen záměr přeložky silnice I/20 Žalmanov - Toužim (záměr 08) měnící trasování silnice I/20 od Toužimi k dálnici D6 u Žalmanova	K dispozici jsou i další varianty přeložky silnice I/20 v návaznosti na varianty jižního obchvatu Karlových Varů (záměry 51, 53)	Provéřit stávající návrhy ze ZÚR i ostatních zdrojů, navrhnout nové realizovatelné řešení pro omezení negativních vlivů průtahu městem (nová varianta přeložky). Vybrat výslednou variantu dle kritérií MKA.
P10	I/20	6	Dopravní závada - průchod silnice I. třídy zastavěným územím města	Průtah silnice I/20 zatěžuje přilehlé oblasti obce Útina zvýšeným hlukem a emisemi, nežádoucí zpomalení dopravy	Navržen záměr přeložky silnice I/20 Žalmanov - Toužim (záměr 08) měnící trasování silnice I/20 od Toužimi k dálnici D6 u Žalmanova	K dispozici jsou i další varianty přeložky silnice I/20 v návaznosti na varianty jižního obchvatu Karlových Varů (záměry 51, 53)	Provéřit stávající návrhy ze ZÚR i ostatních zdrojů, navrhnout nové realizovatelné řešení pro omezení negativních vlivů průtahu městem (nová varianta přeložky). Vybrat výslednou variantu dle kritérií MKA.
P11	I/25	7	Dopravní závada - průchod silnice I. třídy zastavěným územím města	Průtah silnice I/25 zatěžuje přilehlé oblasti místní části Horní Žďár zvýšeným hlukem a emisemi, nežádoucí zpomalení dopravy	-	-	Silnice I/25 není hlavním předmětem řešení územní studie, problém se však nachází v návrhovém území. Zvážit účelnost a realizovatelnost opatření pro omezení negativních vlivů průtahu městem (např. přeložka).
P12	I/25	7, 8	Dopravní závada - průchod silnice I. třídy zastavěným územím města	Průtah silnice I/25 zatěžuje přilehlé oblasti města Jáchymov zvýšeným hlukem a emisemi, nežádoucí zpomalení dopravy	-	-	Silnice I/25 není hlavním předmětem řešení územní studie, nachází se mimo návrhové území, intenzity na průtahu jsou podprůměrné ve vztahu k průměru na silnicích I. třídy. Neřešit v navazujících etapách.
P13	II/198	10	Dopravní závada - omezující průchod silnice II. třídy zastavěným územím sídla	Průtah silnice II/198 zatěžuje přilehlé oblasti města Bochov zvýšeným hlukem a emisemi, představuje nebezpečné místo pro pohyb chodců, nežádoucí zpomalení dopravy	Navržen záměr přeložky silnice II/198 Bochov, přeložka (záměr 09) vymísťující silnici II/198 mimo zastavěné území obce	-	Silnice II/198 není hlavním předmětem řešení územní studie, problém se nachází mimo návrhové území, v ZÚR navrženo řešení problému. Neřešit v navazujících etapách.
P14	II/208	13	Dopravní závada - omezující průchod významné silnice obcí	Průtah silnice II/208 zatěžuje přilehlé oblasti osady Hlinky zvýšeným hlukem a emisemi	Navržen záměr přestavby silnice II/208 Hlinky, přestavba (záměr 10) upravující průtah silnice II/208	K dispozici je i další varianta úpravy silnice II/208 na průtahu obcí Hlinky, a to přeložka silnice napřimující její vedení (záměr 35)	Silnice II/208 není hlavním předmětem řešení územní studie, v ZÚR navrženo řešení problému, problém se však nachází v návrhovém území. Zvážit účelnost navržených variant.

Tabulka zjištěných problémů na stávající silniční síti

Č. problému	Č. silnice	Č. úseku	Typ problému	Popis problému	Řešení v ZÚR	Další řešení mimo ZÚR	Doporučení pro navazující etapy
P15	II/208	13	Dopravní závada - omezující průchod silnice II. třídy zastavěným územím sídla	Průtah silnice II/208 zatěžuje přilehlé oblasti města Bochov zvýšeným hlukem a emisemi, nežádoucí zpomalení dopravy	Řešení navrženo v rámci záměru stavby dálnice D6 Olšová Vrata - hranice kraje (záměry 01, 02, 03). Proběhne přeložka silnice II/208 z důvodu napojení do MÚK Bochov	-	Silnice II/208 není hlavním předmětem řešení územní studie, v ZÚR navrženo řešení problému. Neřešit v navazujících etapách.
P16	II/209	14	Dopravní závada - omezující průchod silnice II. třídy zastavěným územím sídla	Průtah silnice II/209 zatěžuje přilehlé oblasti města Horní Slavkov zvýšeným hlukem a emisemi, představuje nebezpečné místo pro pohyb chodců, nežádoucí zpomalení dopravy	-	Problém částečně řeší záměr částečného přeložení a zjednosměrnění silnice na příjezdu od Lokte (záměr 36)	Silnice II/209 není hlavním předmětem řešení územní studie, ze ZÚR vypuštěno řešení problému. Neřešit v navazujících etapách.
P17	II/209	14	Nehodový úsek	Úsek Horní Slavkov - Loket. V letech 2015 - 2017 registrováno 40 DN, z toho 13 s osobními následky (z toho 1 s těžkými), nejčastější příčina srážka s pevnou překážkou (22)	-	-	Silnice II/209 není hlavním předmětem řešení územní studie, problém se však částečně nachází i v návrhovém území. Zvážit účelnost a realizovatelnost opatření pro omezení nehodovosti (např. lokální úpravy směrového vedení)
P18	II/209	14	Dopravní závada - úrovněové křížení významné silnice se železnicí	Železniční přejezd s tratí 144 Loket - Nová Role, zabezpečen světelným zařízením bez závor, nejedná se o nehodové místo	-	-	Silnice II/209 není hlavním předmětem řešení územní studie, problém se však nachází v návrhovém území. Zvážit možnost zvýšení úrovně zabezpečení (mechanické zařízení)
P19	II/209	14, 15	Dopravní závada - omezující průchod silnice II. třídy zastavěným územím sídla	Průtah silnice II/209 zatěžuje přilehlé oblasti města Chodov zvýšeným hlukem a emisemi, nežádoucí zpomalení dopravy	Navržen záměr východního obchvatu Chodova (záměr 31) vymisťující silnici II/209 mimo zastavěná území města	-	Silnice II/209 není hlavním předmětem řešení územní studie, problém se však nachází v návrhovém území, v ZÚR navrženo řešení problému. Neřešit v navazujících etapách.
P20	II/209	15	Dopravní závada - problémová křižovatka na významné silnici	Křižovatka silnic II/209 x II/222 - nevhodné rozhledové poměry. Nejedná se o nehodovou lokalitu.	-	-	Silnice II/209 není hlavním předmětem řešení územní studie, problém se však nachází v návrhovém území. Zvážit účelnost a realizovatelnost opatření pro omezení nehodovosti (např. změna typu křižovatky)
P21	II/209	15	Dopravní závada - omezující průchod silnice II. třídy zastavěným územím sídla	Průtah silnice II/209 zatěžuje přilehlé oblasti města Nová Role zvýšeným hlukem a emisemi, nežádoucí zpomalení dopravy	Navržen záměr jihovýchodního obchvatu Nové Role (záměr 11) vymisťující silnici II/209 mimo zastavěná území města	-	Silnice II/209 není hlavním předmětem řešení územní studie, problém se však nachází v návrhovém území, v ZÚR navrženo řešení problému. Neřešit v navazujících etapách.

Tabulka zjištěných problémů na stávající silniční síti

Č. problému	Č. silnice	Č. úseku	Typ problému	Popis problému	Řešení v ZÚR	Další řešení mimo ZÚR	Doporučení pro navazující etapy
P22	II/209	15	Dopravní závada - úrovně křížení významné silnice se železnicí	Železniční přejezd s tratí 142 Karlovy Vary - Potůčky, zabezpečen světelným zařízením bez závor, nejedná se o nevhodné místo	Řešení navrženo v rámci záměru jihovýchodního obchvatu Nové Role (záměr 11). Proběhne přeložka silnice II/209, železniční přejezd zůstane na stávající silnici	-	Silnice II/209 není hlavním předmětem řešení územní studie, problém se však nachází v návrhovém území, v ZÚR navrženo řešení problému. Neřešit v navazujících etapách.
P23	II/210	16	Dopravní závada - problémová křižovatka na významné silnici	Křižovatka silnic II/208 x II/210 - nevhodné uspořádání, nedostatečné rozlišení přednosti. Nejedná se o nevhodovou lokalitu.	-	-	Silnice II/210 není hlavním předmětem řešení územní studie, nachází se mimo návrhové území, nejedná se o nevhodovou lokalitu. Neřešit v navazujících etapách.
P24	II/210	17	Dopravní závada - omezující průchod silnice II. třídy zastavěným územím sídla	Průtah silnice II/210 zatěžuje přilehlé oblasti města Sokolov zvýšeným hlukem a emisemi, nežádoucí zpomalení dopravy	Problém je již v řešení výstavbou severozápadního obchvatu Sokolova.	-	Problém je již v řešení. Neřešit v navazujících etapách.
P25	II/210	17	Nehodový úsek	Úsek Svatava - Boučí. V letech 2015 - 2017 registrováno 6 DN, z toho 3 s osobními následky (pouze lehké), nejčastější příčina srážka se zvěří (3)	-	-	Silnice II/210 není hlavním předmětem řešení územní studie, problém se nachází mimo návrhové území. Neřešit v navazujících etapách.
P26	II/210	17	Nehodové místo	Křižovatka II/210 x III/21036. V letech 2015 - 2017 registrovány 2 DN, žádná s osobními následky, není převažující příčina	-	-	Silnice II/210 není hlavním předmětem řešení územní studie, problém se nachází mimo návrhové území, nesplňuje kritéria nehodové lokality. Neřešit v navazujících etapách.
P27	II/210	17	Nehodové místo	Křižovatka II/210 x III/21040. V letech 2015 - 2017 neregistrována žádná DN	-	-	Silnice II/210 není hlavním předmětem řešení územní studie, problém se nachází mimo návrhové území, nesplňuje kritéria nehodové lokality. Neřešit v navazujících etapách.
P28	II/210	17	Dopravní závada - značně nevyhovující parametry významné silnice	Úsek Jindřichovice - Rotava trpí značně nevyhovujícími směrovými parametry, nežádoucí zpomalení dopravy, rizikové za zhoršených klimatických podmínek	Navrženy záměry krátkých přeložek vylepšujících směrové vedení silnice Rotava, přeložka (záměr 13) a Jindřichovice, přeložka (záměr 14)	-	Silnice II/210 není hlavním předmětem řešení územní studie, problém se nachází mimo návrhové území, v ZÚR navrženo řešení problému. Neřešit v navazujících etapách.
P29	II/210	17	Nehodové místo	Křižovatka II/210 x III/21041. V letech 2015 - 2017 registrovány 2 DN, z toho 1 s osobními následky (pouze lehké), není převažující příčina	-	-	Silnice II/210 není hlavním předmětem řešení územní studie, problém se nachází mimo návrhové území, nesplňuje kritéria nehodové lokality. Neřešit v navazujících etapách.

Tabulka zjištěných problémů na stávající silniční síti

Č. problému	Č. silnice	Č. úseku	Typ problému	Popis problému	Řešení v ZÚR	Další řešení mimo ZÚR	Doporučení pro navazující etapy
P30	II/220	21	Dopravní závada - omezující průchod významné silnice obcí	Průtah silnice II/220 zatěžuje přilehlé oblasti města Karlovy Vary zvýšeným hlukem a emisemi	Navržen záměr přeložky silnice II/220 Karlovy Vary, přeložka (záměr 16) vymísťující silnici II/220 mimo zastavěná území	K dispozici je i další varianta přeložky silnice upravující vedení v severozápadní části na obchvatu Staré Role (záměr 45) a varianta měnicí trasování přeložky ve východní části namísto k MÚK u Pražského mostu do centra včetně nového mostu přes Ohři (záměr 46)	Prověřit stávající návrhy ze ZÚR i ostatních zdrojů, případně navrhnout nové realizovatelné řešení pro omezení negativních vlivů průtahu městem (nová trasa přeložky). Vybrat výslednou variantu dle kritérií MKA.
P31	II/220	21	Dopravní závada - úrovnňové křížení významné silnice se železnicí	Železniční přejezd s tratí 142 Karlovy Vary - Potůčky, zabezpečen světelným zařízením se závorami, nejedná se o nehodové místo	Řešení navrženo v rámci záměru přeložky silnice II/220 Karlovy Vary, přeložka (záměr 16). Proběhne přeložka silnice II/220, železniční přejezd zůstane na stávající silnici	K dispozici je i další varianta přeložky silnice II/220 (záměr 45), která také překládá silnici mimo problémové místo	Prověřit stávající návrhy ze ZÚR i ostatních zdrojů, případně navrhnout nové realizovatelné řešení i pro odstranění úrovnňového křížení této silnice se železnicí. Vybrat výslednou variantu dle kritérií MKA.
P32	II/220	21	Nehodový úsek	Úsek Karlovy Vary - Mezirolí (III/2201 - II/209). V letech 2015 - 2017 registrováno 30 DN, z toho 5 s osobními následky (pouze lehké), nejčastější příčina srážka se zvěří (15)	-	-	Zvážit účelnost a realizovatelnost opatření pro omezení nehodovosti.
P33	II/220	21	Dopravní závada - omezující průchod silnice II. třídy zastavěným územím sídla	Průtah silnice II/220 zatěžuje přilehlé oblasti osady Mezirolí zvýšeným hlukem a emisemi, nežádoucí zpomalení dopravy	Navržen záměr přeložky II/220 Mezirolí, přeložka (záměr 17) vymísťující silnici II/220 mimo zastavěná území	-	Prověřit stávající návrh ze ZÚR, případně navrhnout nové realizovatelné řešení pro omezení negativních vlivů průtahu městem (např. propojení se záměrem 26). Vybrat výslednou variantu dle kritérií MKA.
P34	II/220	21	Nehodový úsek	Úsek poblíž Děpoltovic (II/209 - III/2205). V letech 2015 - 2017 registrováno 27 DN, z toho 11 s osobními následky (z toho 2 s těžkými a 1 s úmrtím). Nejčastější příčina nesprávný způsob jízdy (nepřiměřená rychlost, nedodržení bezpečné vzdálenosti, při předjíždění)	-	-	Zvážit účelnost a realizovatelnost opatření pro omezení nehodovosti.
P35	II/220	21	Nehodový úsek	Úsek poblíž Fojtova (III/2205 - III/2206). V letech 2015 - 2017 registrováno 5 DN, z toho 3 s osobními následky (pouze lehké). Nejčastější příčina nesprávný způsob jízdy (nedodržení bezpečné vzdálenosti, nepřiměřená rychlost)	-	-	Zvážit účelnost a realizovatelnost opatření pro omezení nehodovosti.

Tabulka zjištěných problémů na stávající silniční síti

Č. problému	Č. silnice	Č. úseku	Typ problému	Popis problému	Řešení v ZÚR	Další řešení mimo ZÚR	Doporučení pro navazující etapy
P36	II/220	21	Nehodový úsek	Úsek Fojtov - Nejdek (III/2206 - III/21047). V letech 2015 - 2017 registrováno 23 DN, z toho 10 s osobními následky (1 s těžkými). Nejčastější příčina nesprávný způsob jízdy (nevěnování se řízení, nepřiměřená rychlost)	-	Problém částečně řeší záměr přeložky silnice II/220 Nejdek, přeložka překládající silnici do nové stopy (záměr 39)	Problém se nachází z větší části mimo návrhové území, navazuje však tématicky na předchozí úsek. Zvážit účelnost a realizovatelnost záměru 39 (nebo jeho části) i dalších opatření pro omezení nehodovosti.
P37	II/221	23	Dopravní závada - značně nevyhovující parametry významné silnice	Úsek v okolí osady Pstruží trpí značně nevyhovujícími směrovými parametry, nežádoucí zpomalení dopravy, rizikové za zhoršených klimatických podmínek	Navržen záměr Pstruží, rektifikace směrových oblouků (záměr 19) řešící nevyhovující směrové vedení	-	Silnice II/221 není hlavním předmětem řešení územní studie, problém se nachází mimo návrhové území, v ZÚR navrženo řešení problému. Neřešit v navazujících etapách.
P38	II/221	23	Nehodové místo	Křižovatka II/221 x III/2209 v Horní Blatné. V letech 2015 - 2017 registrovány 3 DN, žádná s osobními následky, převažující příčina srážka s pevnou překážkou (3)	V místě navržen záměr přeložky silnice II/221 Horní Blatná, jihozápadní obchvat (záměr 18). Proběhne přeložka silnice II/221, problém však zůstane na stávající silnici	-	Silnice II/221 není hlavním předmětem řešení územní studie, problém se nachází mimo návrhové území, nesplňuje kritéria nehodové lokality. Neřešit v navazujících etapách.
P39	II/222	24	Nehodový úsek	Úsek Dolní Nivy - Chodov (II/210 - začátek obce). V letech 2015 - 2017 registrováno 31 DN, z toho 5 s osobními následky (z toho 1 s těžkými). Nejčastější příčina srážka se zvěří (13)	-	-	Zvážit účelnost a realizovatelnost opatření pro omezení nehodovosti.
P40	II/222	24,25	Dopravní závada - omezující průchod silnice II. Třídy zastavěným územím sídla	Průtah silnice II/220 zatěžuje přilehlé oblasti města Chodov zvýšeným hlukem a emisemi, nežádoucí zpomalení dopravy	Navržen záměr Chodov, východní obchvat (záměr 31) vymísťující silnici II/222 mimo zastavěná území města	-	Provéřit stávající návrh ze ZÚR, případně navrhnout nové realizovatelné řešení pro omezení negativních vlivů průtahu městem (nová trasa přeložky). Vybrat výslednou variantu dle kritérií MKA.
P41	II/222	25	Dopravní závada - úrovněvé křížení významné silnice se železnicí	Železniční přejezd s tratí 144 Loket - Nová Role, zabezpečen světelným zařízením bez závor, nejedná se o nehodové místo	Řešení navrženo v rámci záměru Chodov, východní obchvat (záměr 31). Proběhne přeložka silnice II/222, železniční přejezd zůstane na stávající silnici	-	Provéřit stávající návrh ze ZÚR, případně navrhnout nové realizovatelné řešení i pro odstranění úrovněvého křížení této silnice se železnicí. Vybrat výslednou variantu dle kritérií MKA.
P42	II/222	28	Lokalita se závažnými dopravně bezpečnostními závadami	Křižovatka II/222 x III/22214. Ztížené rozhledy	-	-	Zvážit účelnost a realizovatelnost opatření pro eliminaci závady.
P43	II/230	29	Dopravní závada - úrovněvé křížení významné silnice se železnicí	Železniční přejezd s tratí 149 Karlovy Vary - Mariánské Lázně, zabezpečen světelným zařízením se závorami, nejedná se o nehodové místo	-	-	Silnice II/230 není hlavním předmětem řešení územní studie, problém se nachází mimo návrhové území. Neřešit v navazujících etapách.
P44	II/230	29	Dopravní závada - úrovněvé křížení významné silnice se železnicí	Železniční přejezd s tratí 149 Karlovy Vary - Mariánské Lázně, zabezpečen světelným zařízením se závorami, nejedná se o nehodové místo	-	-	Silnice II/230 není hlavním předmětem řešení územní studie, problém se nachází mimo návrhové území. Neřešit v navazujících etapách.

Tabulka zjištěných problémů na stávající silniční síti

Č. problému	Č. silnice	Č. úseku	Typ problému	Popis problému	Řešení v ZÚR	Další řešení mimo ZÚR	Doporučení pro navazující etapy
P45	II/230	29	Dopravní závada - úrovnňové křížení významné silnice se železnicí	Železniční přejezd s tratí 149 Karlovy Vary - Mariánské Lázně, zabezpečen světelným zařízením se závorami, nejedná se o nehodové místo	-	-	Silnice II/230 není hlavním předmětem řešení územní studie, problém se nachází mimo návrhové území. Neřešit v navazujících etapách.
P46	III/1812	51	Lokalita se závažnými dopravně bezpečnostními závadami	Křížovatka III/1812 x III/2092. Rozlehlá křížovatka, velké plochy - neusměrnění jízdy vozidel	-	-	Silnice III/1812 není hlavním předmětem řešení územní studie, problém se nachází mimo návrhové území. Neřešit v navazujících etapách.
P47	III/20811	65	Dopravní závada - omezující průchod významné silnice obcí	Průtah silnice II/220 zatěžuje přilehlé oblasti osady Olšová Vrata zvýšeným hlukem a emisemi	Navržen záměr Silniční napojení mezinárodního letiště Karlovy Vary (záměr 34) vymísťující silnici mimo zastavěná území	-	Silnice III/20811 není hlavním předmětem řešení územní studie, v ZÚR navrženo řešení problému. Neřešit v navazujících etapách.
P48	III/21035	104	Lokalita se závažnými dopravně bezpečnostními závadami	Křížovatka III/20912 x III/21035. Ztížené rozhledy, úprava přednosti	-	-	Silnice III/21035 není hlavním předmětem řešení územní studie, problém se nachází mimo návrhové území. Neřešit v navazujících etapách.
P49	III/2124	117	Nehodové místo	Křížovatka III/2124 x III/21026. V letech 2015 - 2017 registrovány 2 DN, bez osobních následků, není převažující příčina	-	-	Silnice III/2124 není hlavním předmětem řešení územní studie, problém se nachází mimo návrhové území, nesplňuje kritéria nehodové lokality. Neřešit v navazujících etapách.
P50	III/21036	105	Dopravní závada - značně nevyhovující parametry významné silnice	Úsek Boučí - Oloví trpí značně nevyhovujícími směrovými parametry, nežádoucí zpomalení dopravy, rizikové za zhoršených klimatických podmínek	Navrženy záměry III/21036 Boučí - Nové Domy, přeložka (záměr 22) a Boučí, obchvat (záměr 23) řešící nevyhovující směrové vedení	-	Silnice III/21036 není hlavním předmětem řešení územní studie, problém se nachází mimo návrhové území, v ZÚR navrženo řešení problému. Neřešit v navazujících etapách.
P51	III/21036	105	Nehodový úsek	Úsek Boučí - Oloví. V letech 2015 - 2017 registrováno 19 DN, z toho 3 s osobními následky (z toho 1 s těžkými). Nejčastější příčina nesprávný způsob jízdy (nepřiměřená rychlost)	Navrženy záměry III/21036 Boučí - Nové Domy, přeložka (záměr 22) a Boučí, obchvat (záměr 23) řešící nevyhovující směrové vedení, které je jednou z příčin nehod	-	Silnice III/21036 není hlavním předmětem řešení územní studie, problém se nachází mimo návrhové území, v ZÚR navrženo řešení problému. Neřešit v navazujících etapách.
P52	III/21047	109	Dopravní závada - omezující průchod významné silnice obcí	Průtah silnice III/21047 zatěžuje přilehlé oblasti města Nejdek zvýšeným hlukem a emisemi	Navržen záměr III/21047 Nejdek, přeložka (záměr 24) vymísťující silnici mimo zastavěná území	K dispozici je i další varianta přeložky silnice řešící celý průtah městem Nejdek v severojižním směru včetně problémového úseku (záměr 39)	Problém se nachází mimo návrhové území, v ZÚR navrženo řešení problému, existuje však alternativní řešení. Zvážit účelnost navržených variant a vybrat výslednou variantu dle kritérií MKA.
P53	III/21233	121	Nehodové místo	Křížovatka III/21233 x III/21032. V letech 2015 - 2017 registrovány 2 DN, žádná s osobními následky, nejčastější příčina srážka s pevnou překážkou (2)	-	-	Silnice III/21233 není hlavním předmětem řešení územní studie, problém se nachází mimo návrhové území, nesplňuje kritéria nehodové lokality. Neřešit v navazujících etapách.

Tabulka zjištěných problémů na stávající silniční síti

Č. problému	Č. silnice	Č. úseku	Typ problému	Popis problému	Řešení v ZÚR	Další řešení mimo ZÚR	Doporučení pro navazující etapy
P54	III/2201	133	Nehodové místo	Křižovatka III/2201 x III/22134. V letech 2015 - 2017 registrována 1 DN s osobními následky (pouze lehké), příčina nedání přednosti	V blízkosti navržen záměr II/220 Karlovy Vary, přeložka, jeho cílem však není řešení problémového místa	Řešení problému je součástí záměru Obchvat Karlových Varů - varianta 2 (záměr 48) a Variantní vedení přeložky II/220 (záměr 46). V obou variantách jsou řešeny přeložky okolních komunikací, které si vynutí i úpravu křižovatky.	Silnice III/2201 není hlavním předmětem řešení územní studie, problém se však nachází v návrhovém území. Zvážit účelnost a realizovatelnost opatření pro omezení rizika vzniku nehod (např. změna typu křižovatky) nebo problém řešit v souvislosti s okolními záměry .
P55	III/22214	163	Nehodové místo	Křižovatka III/22214 x III/22124. V letech 2015 - 2017 registrována 1 DN bez osobních následků, příčina nepřiměřená rychlost	-	-	Silnice III/22214 není hlavním předmětem řešení územní studie, nespĺňuje kritéria nehodové lokality. Neřešit v navazujících etapách .
P56	II/210	17	Úsek s nadměrnou intenzitou	Sokolov, úsek Nákladní - II/181. Vytížení 81 %	Problém je již v řešení výstavbou severozápadního obchvatu Sokolova, který úsek dopravně odlehčí	-	Problém je již v řešení. Neřešit v navazujících etapách .
P57	I/6	3	Úsek s nadměrnou intenzitou	Karlovy Vary, úsek MÚK Rybáře - MÚK Zlatý kopeček. Vytížení 79 %	Navrženy záměry kapacitní silnice jako obchvatu Karlových Varů (záměr 05) a II/220 Karlovy Vary, přeložka (záměr 16). Oba přispějí k dopravnímu odlehčení úseku	K dispozici jsou i další varianty obchvatové komunikace (záměry 48, 49) i zcela odlišné řešení jižním obchvatem (záměry 50, 52) a další varianty přeložky silnice II/220 upravující vedení v severozápadní části na obchvatu Staré Role (záměr 45) a varianta měnící trasování přeložky ve východní části namísto k MÚK u Pražského mostu do centra včetně nového mostu přes Ohři (záměr 46)	Provéřít stávající návrhy ze ZÚR i ostatních zdrojů, navrhnout nové realizovatelné řešení i pro odlehčení tohoto úseku (nová varianta obchvatu, úprav průtahu). Vybrat výslednou variantu dle kritérií MKA.
P58	I/6	3	Křižovatka s nadměrnou intenzitou	Karlovy Vary, křižovatka u Drahovic. Orientační vytížení 84 %	Navrženy záměry kapacitní silnice jako obchvatu Karlových Varů (záměr 06), který křižovatku dopravně odlehčí, a I/6 Karlovy Vary - Olšová Vrata, který změní uspořádání křižovatky na mimoúrovňovou	K dispozici jsou i další varianty obchvatové komunikace jižním obchvatem (záměry 50, 52)	Detailněji prověřit kapacitní vytíženost křižovatky, v případě nevyhovujícího stavu prověřit odlehčení po realizaci záměru, v případě nedostatečného odlehčení navrhnout úpravu . V případě realizace MÚK dále neřešit.
P59	I/6	2	Křižovatka s nadměrnou intenzitou	Křižovatka I/6 x III/20811 (u Olšových Vrat). Orientační vytížení 73 %	Navržen záměr I/6 Karlovy Vary - Olšová Vrata (záměr 04), který změní uspořádání křižovatky na mimoúrovňovou	K dispozici jsou varianty obchvatové komunikace Karlových Varů jižním obchvatem (záměry 50, 52), které křižovatku dopravně odlehčí	Detailněji prověřit kapacitní vytíženost křižovatky, v případě nevyhovujícího stavu prověřit odlehčení po realizaci záměru, v případě nedostatečného odlehčení navrhnout úpravu . V případě realizace MÚK dále neřešit.

Tabulka zjištěných problémů na stávající silniční síti

Č. problému	Č. silnice	Č. úseku	Typ problému	Popis problému	Řešení v ZÚR	Další řešení mimo ZÚR	Doporučení pro navazující etapy
P60	I/6	2	Křižovatka s nadměrnou intenzitou	Křižovatka I/6 x Pražská silnice (u Hůrek). Orientační vytižení 73 %	Navržen záměr I/6 Karlovy Vary - Olšová Vrata (záměr 04), který křižovatku odstraní	K dispozici jsou varianty obchvatové komunikace Karlových Varů jižním obchvatem (záměry 50, 52), které křižovatku dopravně odlehčí	Detailněji prověřit kapacitní vytiženost křižovatky, v případě nevyhovujícího stavu prověřit odlehčení po realizaci záměru, v případě nedostatečného odlehčení navrhnout úpravu . V případě zrušení křižovatky dále neřešit.
P61	I/20	6	Křižovatka s nadměrnou intenzitou	Okružní křižovatka v rámci MÚK Jenišov (u Globusu). Orientační vytižení 70 %	Navržen záměr kapacitní silnice jako obchvatu Karlových Varů (záměr 05), který upravuje podobu MÚK Jenišov a mění využití křižovatky, využití křižovatky změni i záměr I/20 Žalmanov - Toužim (záměr 08)	K dispozici jsou varianty obchvatové komunikace Karlových Varů jižním obchvatem (záměry 50, 52) a s tím související přeložky I/20 (záměry 51, 53), které křižovatku dopravně odlehčí	Detailněji prověřit kapacitní vytiženost křižovatky, v případě nevyhovujícího stavu prověřit odlehčení po realizaci záměru, v případě nedostatečného odlehčení navrhnout úpravu .
P62	I/20	6	Křižovatka s nadměrnou intenzitou	Křižovatka D6 x I/20 x III/00635 v rámci MÚK Jenišov. Orientační vytižení 63 %	Navržen záměr kapacitní silnice jako obchvatu Karlových Varů (záměr 05), který upravuje podobu MÚK Jenišov a křižovatku řuší, využití křižovatky změni záměr I/20 Žalmanov - Toužim (záměr 08)	K dispozici jsou varianty obchvatové komunikace Karlových Varů jižním obchvatem (záměry 50, 52) a s tím související přeložky I/20 (záměry 51, 53), které křižovatku dopravně odlehčí	Detailněji prověřit kapacitní vytiženost křižovatky, v případě nevyhovujícího stavu prověřit odlehčení po realizaci záměru, v případě nedostatečného odlehčení navrhnout úpravu . V případě zrušení křižovatky dále neřešit.