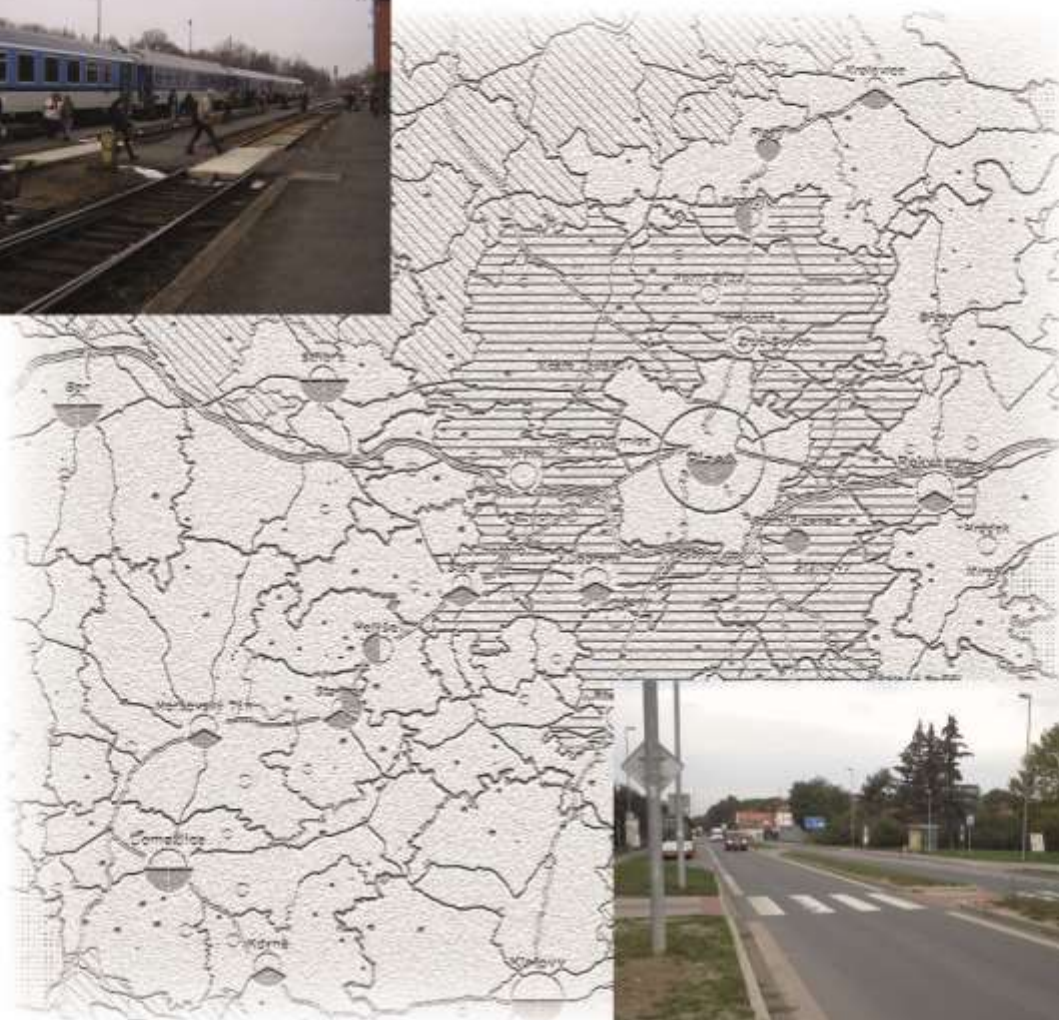


KONCEPCE ROZVOJE REGIONÁLNÍ SILNIČNÍ A ŽELEZNIČNÍ SÍTĚ PLZEŇSKÉHO KRAJE



KONCEPCE ROZVOJE REGIONÁLNÍ SILNIČNÍ A ŽELEZNIČNÍ SÍTĚ PLZEŇSKÉHO KRAJE

Objednatel:

Plzeňský kraj
Škroupova 18, 306 13 Plzeň

Zpracovatel:



Regionální rozvojová agentura Plzeňského kraje, o.p.s.
Riegrova 1
301 11 Plzeň

Tým zpracovatele:

Ing. Filip Uhlík	Regionální rozvojová agentura Plzeňského kraje, o.p.s.
Ing. Karel Baudyš, Ph.D.	Regionální rozvojová agentura Plzeňského kraje, o.p.s.
Ing. Pavel Beneš	Regionální rozvojová agentura Plzeňského kraje, o.p.s.
Mgr. Martina Robotková	Regionální rozvojová agentura Plzeňského kraje, o.p.s.
Mgr. Lucie Ženíšková	Regionální rozvojová agentura Plzeňského kraje, o.p.s.
Ing. Jan Martolos, Ph.D.	EDIP s.r.o., dopravní inženýrství
Ing. Aleš Richtr	EDIP s.r.o., dopravní inženýrství
Jan Šťastný	EDIP s.r.o., dopravní inženýrství

Anotace

Koncepce rozvoje regionální silniční a železniční sítě Plzeňského kraje představuje strategický dokument pro střednědobé a dlouhodobé plánování velkých investičních, popř. i neinvestičních akcí Plzeňského kraje na regionální silniční síti a ve spolupráci se Správou železnic i na železniční síti. V analytické části koncepce je podrobně popsána sídelní struktura Plzeňského kraje, dopravní zatížení silniční sítě, současný stav silniční sítě, typy sítí navržených v předchozích koncepčních materiálech a studiích, přehled hlavních problémů, zdroje financování, jejich perspektivy a podmínky.

Výstupem strategické části koncepce jsou doporučení pro jednání o změnách v nadřazené síti, aktualizace návrhu změn v zařazení silnic II. a III. třídy, návrh vybrané silniční sítě Plzeňského kraje a návrhy opatření vedoucí ke zkvalitnění zejména sítě silnic II. třídy (novostavby, rekonstrukce).

Součástí koncepce je rovněž návrh metodiky pro hodnocení prioritních investic na regionální silniční síti a návrh investiční strategie v dlouhodobém horizontu. Mezi hlavní závěry koncepce patří konkrétní doporučení k úpravám páteřní sítě, jakož i střednědobý investiční plán do roku 2030 a dlouhodobý investiční plán do roku 2040.

V oblasti sítě železničních tratí koncepce popisuje stávající síť celostátních a regionálních tratí z pohledu základních parametrů, omezující podmínky cílových provozních koncepcí a provádí revizi připravovaných záměrů Správy železnic na tratích, které jsou součástí regionálních drah. V závěrečné části pak navrhuje vybrané nové záměry na nejvytíženějších úsecích regionálních tratí s ohledem na cílové koncepce dálkové železniční dopravy na celostátních tratích.

Obsah

Anotace	2
Obsah	3
1. Úvod	6
1.1 Zadání	6
1.2 Strategické cíle a priority	6
1.3 Dopravní politika, zásady	8
1.4 Použité podklady	8
2. Analytická část	10
2.1 Sídelní struktura, síť a význam sídel, specifická území a jejich nároky na dopravu	10
2.1.1 Charakteristika kraje a jeho sídelní struktury	10
2.1.2 Obytná funkce sídel – populační vývoj	11
2.1.2.1 Vývoj počtu obyvatel	11
2.1.2.2 Vývoj věkové struktury	11
2.1.2.3 Trendy populačního vývoje dle projekce ČSÚ	12
2.1.2.4 Bytová výstavba	13
2.1.2.5 Rozvojové plochy pro bydlení	14
2.1.3 Pracovní funkce sídel	14
2.1.3.1 Ekonomický vývoj	14
2.1.3.2 Odvětvová struktura ekonomiky	15
2.1.3.3 Vývoj nezaměstnanosti	15
2.1.3.4 Pracovní místa	17
2.1.3.5 Nejvýznamnější zaměstnavatelé	18
2.1.3.6 Rozvojové záměry s dopadem na zaměstnanost v Plzeňském kraji	19
2.1.4 Území se zvláštními potřebami	20
2.1.4.1 Plzeň a aglomerované území Plzně	20
2.1.4.2 Venkovské oblasti	20
2.1.4.3 Rekreačně atraktivní území	21
2.1.5 Centra, jejich spádová území a vazby	23
2.1.5.1 Pracovní centra	23
2.1.5.2 Centra služeb	23
2.1.5.3 Vazby center	24
2.1.6 Diferenciace území podle potřeb dopravy	26
2.1.6.1 Území s předpoklady rozvoje obytné funkce	26
2.1.6.2 Území s předpoklady rozvoje pracovní funkce	26
2.1.6.3 Území s předpoklady rozvoje rekreační funkce	27

2.1.6.4	<i>Potenciální proudy intenzivních přepravních vztahů</i>	27
2.2	Analýza současného stavu silniční sítě	29
2.2.1	Základní uspořádání silniční sítě v území	29
2.2.2	Intenzity dopravy	31
2.2.3	Dopravní nehody	33
2.2.4	Trasy linkové autobusové dopravy	34
2.2.5	Časová dostupnost krajského města	35
2.2.6	Dopravně technický stav silnic	35
2.2.7	Stavební stav silnic	37
2.3	Záměry na silniční síti	37
2.3.1	ŘSD – dopady na krajskou silniční síť	37
2.3.2	Zásady územního rozvoje Plzeňského kraje	42
2.3.3	Záměry rozvoje silniční sítě v sousedních regionech	44
2.4	Zhodnocení sítě dle obvodů obcí s pověřeným úřadem	50
2.4.1	Okres Domažlice	50
2.4.2	Okres Klatovy	53
2.4.3	Okres Plzeň-jih	56
2.4.4	Okres Plzeň-město	59
2.4.5	Okres Plzeň-sever	59
2.4.6	Okres Rokycany	63
2.4.7	Okres Tachov	64
2.5	Přehled hlavních problémů	67
2.5.1	Přenášení problémů z nadřazené sítě	67
2.5.2	Problémy vyplývající z uspořádání krajské silniční sítě	68
2.5.3	Závady na silniční síti	68
2.5.4	Potenciální intenzivní přepravní relace	70
2.6	Zdroje financování, perspektivy a podmínky	71
2.6.1	Strukturální fondy EU	71
2.6.2	Národní zdroje	73
3.	Strategická část	75
3.1	Doporučení pro jednání o změnách v nadřazené síti	75
3.2	Návrhy na vymezení sítí	75
3.2.1	Aktualizace návrhu změn v zařazení silnic II. a III. třídy	75
	Vymezení sítě silnic II. třídy	75
3.2.1.1	Sektor mezi D5 (vč. II/605) a I/19 (resp. I/20)	75
3.2.1.2	Sektor mezi I/19 a I/20	78

3.2.1.3	Sektor mezi I/20 a I/27 od Plzně k I/22	78
3.2.1.4	Sektor mezi I/22 a I/27 (jižně od I/22)	80
3.2.1.5	Sektor mezi I/27 a I/26 od Plzně k I/22	81
3.2.1.6	Sektor mezi I/27 a I/26 jižně od I/22	83
3.2.1.7	Sektor mezi I/26 a D5 (vč. II/605 Benešovice – Rozvadov)	85
3.2.1.8	Sektor mezi D5 (vč. II/203) a I/20 od Plzně k I/21	87
3.2.1.9	Sektor mezi D5 a I/21 (západně od I/21)	89
3.2.1.10	Sektor mezi I/20 a I/27 (severně od Plzně)	89
3.2.1.11	Sektor mezi I/27 a D5	90
3.2.2	Porovnání návrhu sítě silnic II. třídy se sítí RESTART	92
3.2.3	Definování vybrané sítě	93
3.2.3.1	Spojení sídel	93
3.2.3.2	Intenzita dopravy	94
3.2.3.3	Celistvost sítě a pokrytí území	94
3.2.4	Výhledová návrhová kategorie (u silnic II. třídy)	94
3.3	Návrhy opatření zkvalitnění sítě silnic II. třídy	95
3.4	Realizační priority	97
3.4.1	Metodika pro návrh priorit investic na regionální silniční síti Plzeňského kraje	97
4.	Závěry a doporučení	103
4.1	Akční plán realizace	103
4.1.1	Střednědobý investiční plán	103
4.1.2	Dlouhodobý investiční plán	103
5.	Závěrečné shrnutí	106
6.	Koncepce rozvoje železniční sítě Plzeňského kraje	107
6.1	Stručná charakteristika a popis sítě z pohledu základních parametrů	107
	<i>Železniční síť Plzeňského kraje</i>	107
6.2	Omezující podmínky z hlediska cílových provozních koncepcí	113
6.3	Revize stávajících záměrů na síti regionálních drah	120
6.4	Identifikace námětů pro zlepšení na vybraných regionálních tratích, dle přepravního potenciálu a omezujících podmínek daných cílovou koncepcí nadřazeného dopravního systému	121
6.5	Závěrečné shrnutí	149
7.	Přílohy	152

1. Úvod

1.1 Zadání

Plzeňský kraj v současné době nedisponuje závazným strategickým dokumentem pro kvalifikované rozhodování a systematické plánování strategických záměrů na síti silnic II., případně i III. třídy. Posledním koncepčním materiálem, který však Zastupitelstvo Plzeňského kraje pouze vzalo na vědomí, byla Koncepce dopravy z roku 2007. V návaznosti na Koncepci dopravy byla v roce 2009 usnesením RPK č. 1003/09 definována „Vybraná silniční síť“, která měla být při přípravě plánování oprav a rekonstrukcí silnic upřednostněna a měla sloužit jako pátevní systém silnic navazující na nadřazenou síť dálnic a silnic I. třídy. Posledním dokumentem zaměřeným na efektivní plánování investic na regionální silniční síti s ohledem na aktuálně probíhající programové období EU 2014 - 2020 byla Investiční strategie Plzeňského kraje na dopravní síti silnic II. a III. třídy zpracovaná v roce 2014 a aktualizovaná na konci roku 2016. Jejím výstupem byl zásobník projektů vhodných k financování z IROP a návrh strategie vícezdrojového financování staveb do konce roku 2023.

S ohledem na probíhající přípravu programového období EU 2021 - 2027 je tak zapotřebí zpracovat koncepční materiál, jehož výstupem bude revize stávající sítě silnic II. třídy, revize vybrané sítě a návrhy opatření pro zkvalitnění obou výše uvedených sítí ve střednědobém a dlouhodobém horizontu.

Na základě dlouhodobých výhledů na optimální řešení koncepce veřejné dopravy by měly být vyhodnoceny požadavky na úpravu regionální železniční sítě v podobě námětů a zajištění předběžného stanoviska Správy železnic. Výstup této části koncepce by měl být využit při přípravě nového Plánu dopravní obslužnosti Plzeňského kraje po roce 2022.

Hlavním cílem zpracování Koncepce rozvoje regionální silniční a železniční sítě Plzeňského kraje je tak získání strategického dokumentu pro střednědobé a dlouhodobé plánování zásadních investičních akcí Plzeňského kraje na regionální silniční síti a prostřednictvím Správy železnic i na regionálních tratích Plzeňského kraje.

1.2 Strategické cíle a priority

Strategickým cílem Koncepce rozvoje regionální silniční a železniční sítě Plzeňského kraje je vytvoření předpokladů pro zajištění a udržení funkčního dopravního systému jako celku. V oblasti regionální silniční sítě Plzeňského kraje se jedná o **vymezení pátevní sítě silnic II. třídy a definování priorit v oblasti investic** ve střednědobém a dlouhodobém horizontu.

Nově navržená **pátevní síť krajských silnic II. třídy** by měla jako nadřazená struktura v cílovém stavu představovat **souvislou homogenní síť pozemních komunikací s příslušnými normovými parametry** (minimálně S7,5/60), vyhovující únosností a s objekty splňujícími podmínky bezpečného provozu osobní i nákladní dopravy. Tento systémový požadavek vyžaduje u některých silnic II. třídy postupnou realizaci přeložek a rekonstrukcí, spojených např. s rozšířením vozovky, úpravami nevyhovujících směrových a výškových poměrů, zvýšením únosnosti mostních objektů apod.

S tvorbou koncepce úzce souvisí i případná **změna zařazení silnic do jednotlivých tříd**. Regionální silniční síť Plzeňského kraje v současné době tvoří síť silnic II. třídy o celkové délce 1 493 km a silnic III. třídy o celkové délce 3 103 km. Regionální silniční síť je provázána s nadřazenou silniční sítí, která je tvořena dálnicí D5 (109 km na území Plzeňského kraje) a šesti silnicemi I. třídy (415 km na území Plzeňského kraje). **Podíl silnic I. třídy v Plzeňském kraji je v porovnání s ostatními kraji nejnižší, naproti tomu poměrem silnic II. a III. třídy (1:2,08) se Plzeňský kraj řadí na 3. místo v mezikrajském srovnání.** Rozsah regionální silniční sítě Plzeňského kraje je dán rozptýlenou sídelní strukturou s velkým počtem malých a několika středně velkých sídel s jedním výrazným dominantním centrem. **Rozptýlená sídelní struktura s velmi nízkou hustotou osídlení** (zejména mimo Plzeňskou aglomeraci) **předurčuje** typem přepravních proudů **charakter dopravní sítě, kde převažuje spíše**

obslužná přepravní funkce menších sídel. Z výše uvedených skutečností vyplývá **příliš vysoký podíl silnic II. třídy v Plzeňském kraji**, jejichž primární přepravní funkcí by měla být funkce sběrná a v případě absence navazující silnice I. třídy částečně i přepravní funkce spojovací. Sběrná a spojovací přepravní funkce jsou charakterizovány vzájemným spojením sídel od určité velikosti, přičemž spojovací funkce se navíc vyznačuje vzájemným spojením řetězce těchto sídel (regionálních center) a jejich případným napojením na krajské město. **Současná síť silnic II. třídy** v důsledku historického vývoje tak v některých případech **neodpovídá struktuře osídlení, přepravním vztahům v území ani hospodářskému potenciálu území.**

S ohledem na **vysoký podíl silnic II. třídy, charakter osídlení a přepravních vztahů** v Plzeňském kraji je zásadní **provedení revize zařazení silnic II. třídy** takovým způsobem, aby jejich vedení **odpovídalo sídelní struktuře, rozvojovým osám, hospodářskému potenciálu vybraných lokalit, hlavním přepravním proudům, potenciálu cestovního ruchu a nejvýznamnějším relacím pravidelné vyjížďky a dojížďky.** Základním kritériem by měl být význam silnice pro přepravní vztahy v území – spojení mezi významnými sídelními celky, které reprezentují centra bydlení a na druhé straně centra zaměstnanosti, služeb, popř. doplnkově i cestovního ruchu.

Systém realizovaných oprav a rekonstrukcí na krajské silniční síti byl přibližně do roku 2010 charakterizován fragmentací a značným rozptylem staveb v území, vysokým podílem bodových rekonstrukcí a oprav (zejména mostů a průtahů) bez většího důrazu na ucelená řešení. V posledních letech však lze v tomto ohledu zaznamenat výrazné zlepšení, kdy prostředky z ROP, SFDI a především IROP byly využity na rekonstrukce a modernizace ucelených tahů (např. na silnicích II/145 na Sušicku, II/169 na Horažďovicku, II/189 na Domažlicku, II/193 na Stříbrsku, II/198 a II/605 na Tachovsku, II/205 v okrese Plzeň-sever, II/230 na Nepomucku, II/232 na Rokycansku), na potřebnou rekonstrukci průtahů, mostů a na novostavby důležitých silničních propojení (III/117 24 obchvat Rokycany - Hrádek, II/230 Stříbro – dálnice D5, realizovaná první a připravovaná druhá etapa západního okruhu v Plzni).

Pro kompletní obnovu celé sítě silnic II. a III. třídy by bylo zapotřebí vynaložit přibližně 6 mld. Kč v horizontu 4 let, tj. přibližně 1,5 mld. ročně. Vzhledem k tomu, že celkový rozpočet Plzeňského kraje činí přibližně 3,5 mld. Kč pro všechny oblasti, je prakticky nemožné, financovat obnovu celé sítě ve stejné kvalitě a zároveň provést kvalitní majetkovou a technickou přípravu projektů (zejména z důvodu nedostatečné kapacity). Kromě prostředků určených na kompletní obnovu sítě je nutné zajistit i **udržitelnost sítě prostřednictvím kvalitní soustředěné údržby** (nátěry, mikrokoberce, odvodnění, lokální plošné výspravy, výspravy trhlín) a provozuschopnost v zimním i letním období (zimní údržba, čištění krajnic, sekání a čištění příkopů).

Z výše uvedených důvodů je zapotřebí **stanovit prioritní úseky na síti**, které budou předmětem modernizací, rekonstrukcí, případně pásmových oprav, přičemž budou **vytvářet funkční souvislou kostru sítě zajišťující bezkolizní, rychlou a plynulou dopravu mezi významnými sídly a hospodářskými centry Plzeňského kraje.** Ostatní úseky silniční sítě budou **udržovány takovým způsobem, aby došlo k zajištění provozuschopnosti, sjízdnosti a bezpečnosti.**

V oblasti regionální železniční sítě Plzeňského kraje by strategickým cílem mělo být její uvedení do stavu umožňujícího provoz s maximální efektivitou, tj. maximálním počtem přepravených cestujících při přijatelné úrovni investičních a provozních výdajů.

1.3 Dopravní politika, zásady

Jednotlivé prvky dopravního systému Plzeňského kraje (individuální automobilová, veřejná a cyklistická doprava) vytvářejí jeden vzájemně provázaný celek. Hlavní zásadou dopravní politiky by tak měl být **vyvážený rozvoj všech prvků dopravního systému s minimalizací dopadů na obyvatele** Plzeňského kraje.

Vize Plzeňského kraje z pohledu dopravní politiky:

„Atraktivní Plzeňský kraj s kvalitní silniční a železniční sítí bez úzkých hrdel, kongescí a s minimálními negativními dopady dopravy na obyvatele“.

1.4 Použité podklady

Zákony, vyhlášky, normy a další předpisy

1. Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
2. ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic, 09/2018

Územně plánovací podklady a rozvojové dokumenty

3. Mapová aplikace ŘSD ČR (stavby v přípravě a studie), dostupné na <https://www.rsd.cz/wps/portal/web/mapa-projektu>, stav k 31.1.2020
4. Zásady územního rozvoje Plzeňského kraje ve znění aktualizace č. 4 (12/2018)
5. Koncepce rozvoje silniční sítě v Karlovarském kraji. Mott MacDonald, 03/2012, dostupné na <https://www.kr-karlovarsky.cz/samosprava/dokumenty/Stranky/koncepce/oblast-dopravy/krsskk.aspx>
6. Zásady územního rozvoje Ústeckého kraje (05/2011), dostupné na <http://www.kr-ustecky.cz/zasady%2Duzemniho%2Drozvoje%2Dusteckeho%2Dkraje%2Ddokumentace/ds-99030/archiv=0>
7. Zásady územního rozvoje Středočeského kraje, úplné znění po 2. aktualizaci (06/2018), dostupné na <https://www.kr-stredocesky.cz/web/uzemni-planovani/uplne-zneni-zasad-uzemniho-rozvoje-stredoceskeho-kraje>
8. Koncepce optimalizace dopravní sítě na území Jihočeského kraje. Koncepční - návrhová část. Mott MacDonald, 03/2011, dostupné na <https://www.kraj-jihocesky.cz/jihocesky-kraj/koncepcni-materialy#koncepce-optimalizace-dopravni-site-na-uzemi-jihoceskeho-kraje>
9. Zásady územního rozvoje Jihočeského kraje ve znění 1., 2., 3., 5., a 6. aktualizace a rozsudku 1 As 15/2016 - 85 Nejvyššího správního soudu (09/2017), dostupné na <https://geoportal.kraj-jihocesky.gov.cz/gs/zasady-uzemniho-rozvoje/>
10. Koncepce dopravy Plzeňského kraje, 3. etapa – Návrh (02/2008), dostupná na <https://www.plzensky-kraj.cz/clanek/koncepce-dopravy-plzenskeho-kraje-3-etapa-navrh-reseni>
11. Aktualizovaný Plán dopravní obslužnosti Plzeňského kraje na léta 2017 – 2021 (04/2018), dostupný na <https://www.plzensky-kraj.cz/clanek/aktualizovany-plan-dopravni-obsluznosti-plzenskeho-kraje-na-leta-2017-2021-0>
12. Interaktivní mapa investiční výstavby Správy železnic, dostupná na <https://www.stavby.szdc.cz/>
13. Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030 - Projektauswahl (Straße), dostupný na https://www.bvwp-projekte.de/map_street.html
14. Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030 - Projektauswahl (Schiene), dostupný na https://www.bvwp-projekte.de/map_railroad_2018.html
15. BAYSIS Bayerisches Straßeninformationssystem, Ausbauplan Staatsstraßen, dostupný na <https://www.baysis.bayern.de/web/content/ausbauprogramme/ausbauplan/informationssystem/default.aspx>

Mapové podklady - geografické, silniční, železniční

16. Mapy – Portál provozování dráhy Správy železnic, dostupné na <https://provoz.szdc.cz/PORTAL/ViewArticle.aspx?oid=594598>
17. Datové vrstvy silniční sítě ze Silniční databanky Ostrava

Podklady o intenzitách, přepravě

18. Dojíždka do zaměstnání a škol podle Sčítání lidu, domů a bytů - Plzeňský kraj – 2011, dostupná na <https://www.czso.cz/csu/czso/dojizdka-do-zamestnani-a-skol-podle-scitani-lidu-domu-a-bytu-2011-plzensky-kraj-2011-ihaooolobt>
19. Ročenka dopravy České republiky 2018. Ministerstvo dopravy ČR. ISSN 1801-3090, dostupná na <https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2018/>
20. Srovnání krajů v České republice - 2019. Český statistický úřad, zveřejněno 16.1.2020, dostupné na <https://www.czso.cz/csu/czso/srovnani-kraju-v-ceske-republice-2019>
21. Výsledky Celostátního sčítání dopravy 2016. ŘSD ČR, 2017, dostupné na <http://scitani2016.rsd.cz/pages/informations/default.aspx>
22. Sčítání dopravy na hraničních přechodech 2010, aktualizace 2013, CZECH Consult s.r.o., 2013

2. Analytická část

2.1 Sídelní struktura, síť a význam sídel, specifická území a jejich nároky na dopravu

2.1.1 Charakteristika kraje a jeho sídelní struktury

Na území Plzeňského kraje se nachází celkem 501 obcí. Jsou rozděleny do 7 okresů, správních obvodů 15 obcí s rozšířenou působností a 35 pověřených obecních úřadů. Kromě statutárního a zároveň krajského města Plzně se k 31.12.2018 nacházelo v Plzeňském kraji 57 měst a 12 městysů. Spolu s Jihočeským krajem tvoří Plzeňský kraj NUTS II Jihozápad.

Rozloha Plzeňského kraje se k 1. lednu 2016 zvětšila o území ze zrušeného vojenského újezdu Brdy, která byla připojena k obcím Plzeňského kraje: z ORP Blovice se to týká obcí Borovno, Spálené Poříčí, Míšov a z ORP Rokycany obcí Dobřív, Mirošov, Strašice, Skořice, Štítov, Trokavec a Těně. Svou rozlohou 7 649 km² je Plzeňský kraj třetím největším krajem v České republice, ale počtem obyvatel se řadí až na osmé místo v ČR (584 672 k 31.12.2018).

Hustota obyvatel v kraji představuje 76,4 obyvatel na km², nachází se pod průměrem ČR (135,0 obyv. na km²) a je třetím nejhustěji osídleným regionem v rámci ČR (po Jihočeském kraji a Vysočině).

Z hlediska hustoty osídlení (viz tabulku 1) jsou nejhustěji osídleny právě okresy Domažlice, Klatovy a Tachov, pohraniční okresy s velmi nízkou obydleností (Šumava, Český les). Tyto příhraniční okresy se umístily s hustotou zalidnění na 70. až 74. místě ze 77 okresů ČR, což potvrzuje také jejich odlišnost vůči celé centrální části kraje tvořené Plzeňskou aglomerací. Poměrně hustě zalidněné jsou naopak okresy sousedící s okresem Plzeň-město, tj. Plzeň-jih, Plzeň-sever a Rokycany. Okres Plzeň-město se se svojí hustotou umístil na 3. místě v rámci meziokresního srovnání.

Hustota obyvatel podle území pověřených obecních úřadů ukazuje nejhustěji osídlenou oblast v kraji táhnoucí se na ose jihozápad – severovýchod od POÚ Domažlice přes širší zázemí Plzně až po POÚ Rokycany, viz mapu 1. Vyšší hustota zalidnění je ještě v POÚ Tachov, Klatovy, Kdyně a Plasy. Ostatní území je velmi řídko osídleno.

Z hlediska struktury osídlení měst a venkovských obcí připadá na městské obyvatelstvo 67,1 % obyvatel z celkového počtu a na obyvatele venkovských sídel 32,9 %. Podle návrhu center osídlení v ČR (Urbanismus a územní rozvoj, ročník XXII, číslo 5/2019, str. 35) je pro Plzeňský kraj typický vysoký počet malých sídel s nerovnoměrným rozmístěním, chybí zde vyšší centra osídlení (cca 50 tis. obyv.), struktura středisek je v porovnání s ČR atypická.

Významnou skupinu tvoří čtyři střední centra osídlení s počtem obyvatel od 10 do 20 tisíc (Sušice, Domažlice, Tachov a Rokycany). Město Klatovy s 22 233 obyvateli je jediným zástupcem významného středního centra osídlení v kraji s počtem obyvatel nad 20 tisíc. Město Plzeň (jako jedno z 15 vyšších významných center osídlení v ČR) se svými 172 tis. obyv. koncentruje 30 % obyvatel kraje. Město leží na významné nadnárodní ose Praha – Plzeň – Nürnberg se snadnou dostupností k zahraničním centrům (především Regensburg a Nürnberg).

Tabulka 1: Hustota zalidnění v okresech Plzeňského kraje k 31.12.2018

	Celková výměra (km ²)	Počet obyvatel	Hustota zalidnění (obyv./km ²)
Plzeňský kraj	7 649	584 672	76,4
Domažlice	1 123	61 902	55,1
Klatovy	1 946	86 336	44,4
Plzeň-jih	997	63 004	63,2
Plzeň-město	261	191 599	732,9
Plzeň-sever	1 287	79 278	61,6
Rokycany	657	48 966	74,6
Tachov	1 378	53 587	38,9

Zdroj dat: Veřejná databáze, ČSÚ, vlastní výpočty

2.1.2 Obytná funkce sídel – populační vývoj

Obytnou funkci sídel a širších území v Plzeňském kraji lze vyjádřit zejména velikostí strukturou obcí a vývojem počtu obyvatel. Pro pochopení aktuálních trendů a atraktivitu území z pohledu populace lze využít ukazatel podíl obyvatelstva v produktivním věku. To lze doplnit informacemi o bytové výstavbě na území kraje.

2.1.2.1 Vývoj počtu obyvatel

V posledních letech se Plzeňský kraj řadil k populačně nejrychleji rostoucím krajům v rámci ČR po Praze a Středočeském kraji. Roční tempo růstu počtu obyvatel kraje se zejména v posledních 5 letech výrazně zrychluje (viz graf 1). Mezi lety 2012 až 2018 se počet obyvatel kraje zvýšil o 2,1 procentního bodu. Hlavní podíl na populačním růstu Plzeňského kraje měla migrace, v roce 2018 činil migrační přírůstek kraje 4 050 osob (z toho zahraniční migrací 3 401 osob).

K 31. 12. 2018 činil počet obyvatel Plzeňského kraje 584 672 obyvatel, což

řadilo kraj na 8. místo v mezikrajském srovnání. Podíl Plzeňského kraje na obyvatelstvu ČR se pohybuje kolem 5,5 %.

Největší nárůst obyvatelstva v období 2012-2018 zaznamenaly okresy Plzeň-sever (+4 proc. b.) a Plzeň-město (+3,4 proc. b.), naopak jediným úbytkovým okresem jsou Klatovy (-1,1 proc. b.), viz tabulku 2.

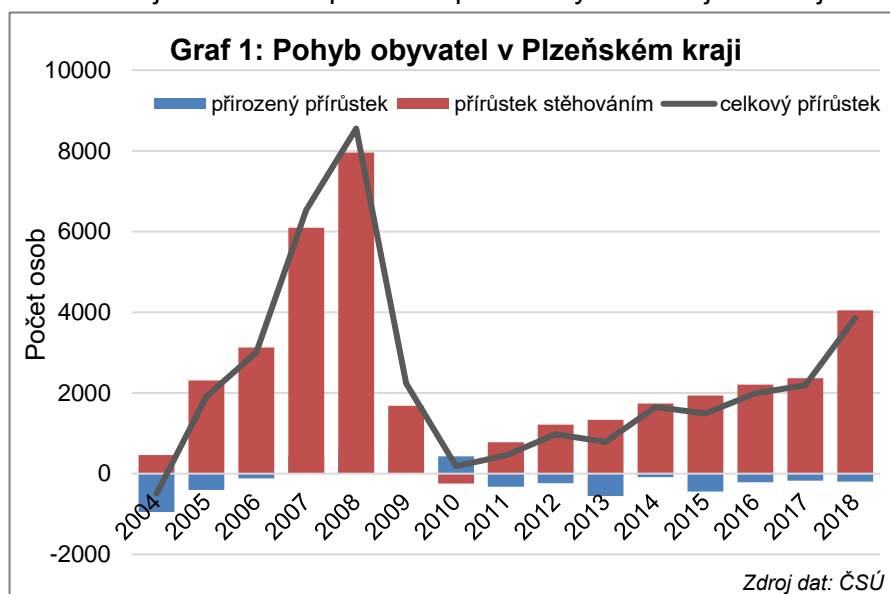
Při podrobnějším pohledu na vývoj počtu obyvatel dle území pověřených obecních úřadů (viz mapu 1) lze charakterizovat přírůstková území Plzně a severní část aglomerovaného území Plzně po POÚ Všeruby a dále pak jižně od Plzně (Starý Plzenec a Spálené Poříčí). S odstupem od Plzně má

rostoucí dynamiku oblast POÚ Horšovského Týna a Holýšova. Naopak ztrátová jsou rozsáhlá území na jihu a jihovýchodě regionu (Klatovsko, Sušicko a Nepomucko), na severu při krajských hranicích Manětínsko a Planá a dále pak Pobežovice.

2.1.2.2 Vývoj věkové struktury

V souvislosti s poklesem porodnosti v 90. letech a prodlužování délky života se ve věkové struktuře obyvatel Plzeňského kraje i nadále očekávají následující vývojové trendy:

- kolísání počtů obyvatel ve věku počátečního vzdělávání,



Tabulka 2: Vývoj počtu obyvatel v okresech Plzeňského kraje (k 31.12.)

	Počet obyvatel		Rozdíl 2018-2012	Index změny (2012=100%)
	2012	2018		
Plzeňský kraj	572 687	584 672	11 985	102,1
Domažlice	60 858	61 902	1 044	101,7
Klatovy	87 340	86 336	-1 004	98,9
Plzeň-jih	62 163	63 004	841	101,4
Plzeň-město	185 275	191 599	6 324	103,4
Plzeň-sever	76 232	79 278	3 046	104,0
Rokycany	47 770	48 966	1 196	102,5
Tachov	53 049	53 587	538	101,0

Zdroj dat: Veřejná databáze, ČSÚ, vlastní výpočty

- pokles počtu a stárnutí produktivní složky obyvatel,
- stárnutí populace.

Tyto změny mají velmi vážný dopad především na kapacitu disponibilní pracovní síly v regionu. Právě produktivní věková složka obyvatel vykazuje dlouhodobě pokles podílu na celkovém počtu obyvatel v kraji. V roce 2012 činil tento podíl 68,2 %, v roce 2018 již pouhých 64,5 % a očekává se další propad. V kraji však existují značné rozdíly ve stáří populace a jeho vývoji, vyšší podíl produktivních obyvatel je koncentrován na Tachovsku, překvapivě i v severní části Rokycanska, dále pak na Sušicku a Domažlicku (viz mapu 2).

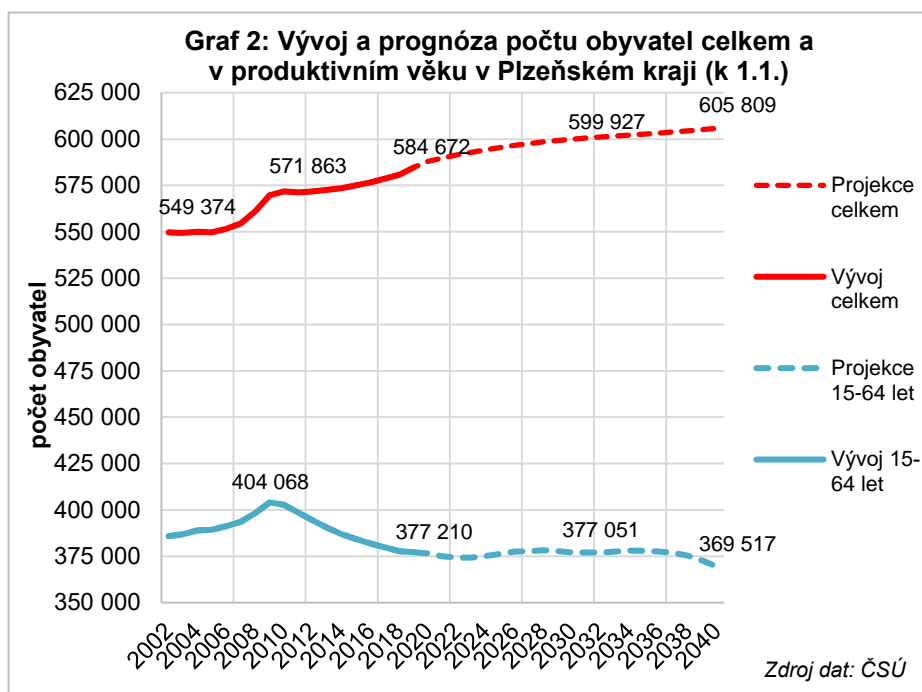
Vývoj podílu produktivní složky obyvatelstva je v regionálním členění ne vždy klesající, lze najít i oblasti, kde produktivní obyvatelstvo zvyšuje svůj podíl. Jedná se o severozápadní a jihovýchodní širší zázemí Plzně, dále pak Sušicko, Domažlicko, Tachovsko a Radnicko (mapa 2).

2.1.2.3 Trendy populačního vývoje dle projekce ČSÚ

Pro hodnocení očekávaného vývoje počtu obyvatel v Plzeňském kraji v následujících letech lze využít Projekci obyvatelstva v krajích ČR do roku 2070 publikovanou ČSÚ koncem roku 2019 a navazující na střední variantu projekce obyvatelstva ČR vydanou o rok dříve.

Cílem je tedy především upozornit na trendy demografického vývoje plynoucí z Projekce ČSÚ v Plzeňském kraji ve střednědobém (do roku 2030) a dlouhodobém časovém horizontu (do roku 2040), viz grafy 2 a 3.

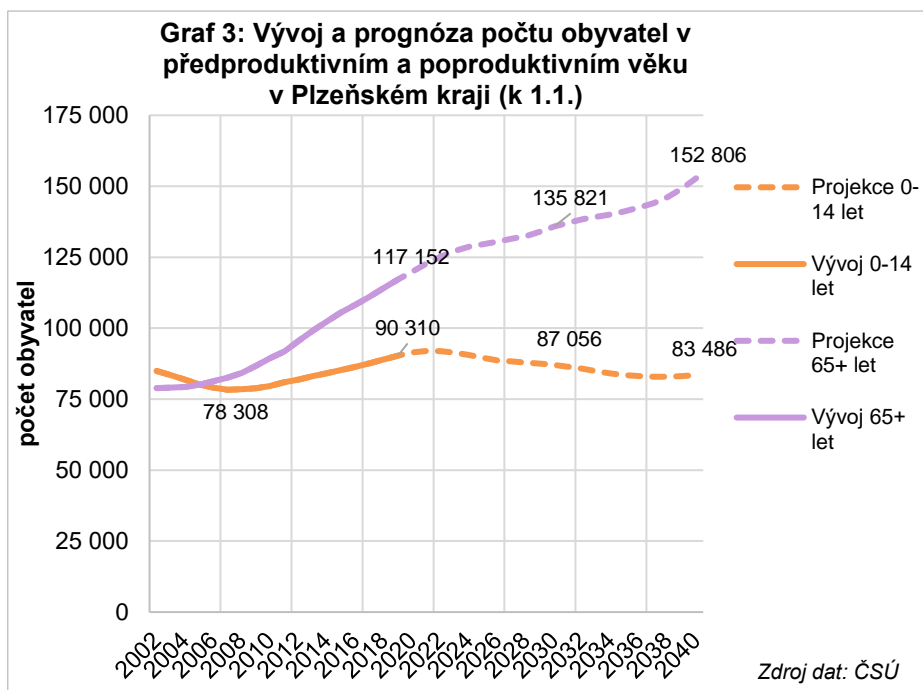
Graf 2 ukazuje skutečný vývoj počtu obyvatel v Plzeňském kraji celkem a v produktivním věku v širším časovém kontextu 2002 do



2019 a také vývoj dle projekce od roku 2020 do 2040 (čárkovaně). Graf 3 znázorňuje vývoj předproduktivní a poproduktivní skupiny obyvatel stejným způsobem jako v případě grafu 2.

Pokud tedy využijeme Projekci ČSÚ k predikci vývoje počtu obyvatel celkem i v hlavních věkových skupinách do roku 2030, lze v Plzeňském kraji očekávat:

- nárůst celkového počtu obyvatel o cca 15 tis. v období 2019 - 2030 (tj. nárůst o 2,6 %),
- stagnace počtu obyvatel v produktivním věku,
- pokles počtu obyvatel předproduktivním věku (do r. 2030 o 3,2 tis., tj. 3,6% úbytek),
- pokračování výrazného růstu obyvatel v poproduktivním věku (do r. 2030 o 18,7 tis. osob, tj. nárůst o 16 %).



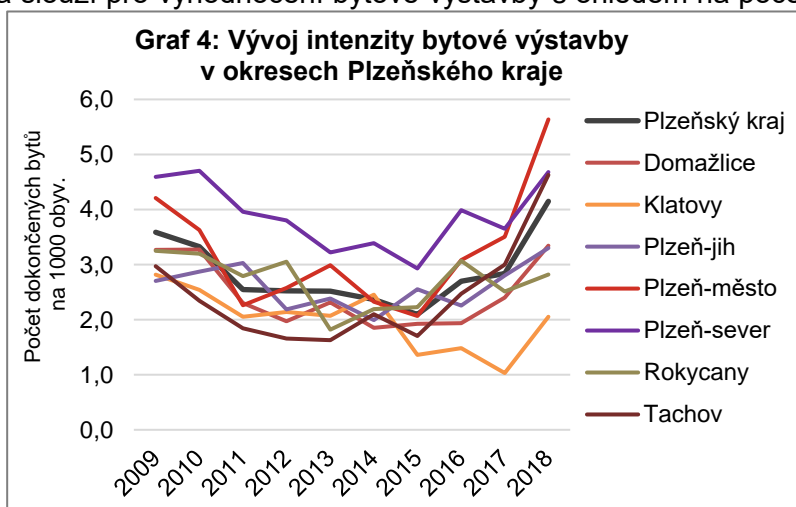
V delším časovém horizontu (období 2019-2040) lze vývoj počtu obyvatel Plzeňského kraje zhodnotit následujícím způsobem:

- pokračující růst celkového počtu obyvatel o cca 21,1 tis. v období 2019 - 2040 (tj. nárůst o 3,6 %),
- pokles počtu obyvatel v produktivním věku (do roku 2040 o 7,7 tis., tj. 2% úbytek),
- výrazný pokles počtu obyvatel v předproduktivním věku (do r. 2040 o 6,8 tis., tj. úbytek o 7,6 %),
- pokračování dynamického růstu obyvatel v poproduktivním věku (do r. 2040 o 35,6 tis. osob, tj. nárůst o 30,4 %).

2.1.2.4 Bytová výstavba

Intenzita bytové výstavby, která slouží pro vyhodnocení bytové výstavby s ohledem na počet obyvatel v regionálním členění na území Plzeňského kraje, je vyjádřena jako počet dokončených bytů na 1000 obyvatel. Je také významným faktorem rozvoje či stability center.

Dlouhodobě intenzita bytové výstavby v kraji klesala až do roku 2015, v posledních třech letech vykázala rostoucí trend a v roce 2018 se kraj dostal s hodnotou 4,1 dokončených bytů na 1000 obyvatel na 2. místo v mezikrajském hodnocení (po Středočeském kraji).



Nejvyšší hodnotu tohoto ukazatele v okresním členění vykázal v rámci kraje okres Plzeň-město (5,6), Plzeň-sever (4,7) a Tachov (4,6). Hodnoty všech ostatních okresů se pohybují pod průměrem Plzeňského kraje, viz graf 4.

Intenzitu bytové výstavby na úrovni POÚ ukazuje mapa 3, v potaz byl brán tříletý průměr období 2016 - 2018. Nejvyšší intenzita bytové výstavby je identifikována v POÚ Plzeň, v širším zázemí Plzně zejména v severním a jihovýchodním směru (POÚ Třemošná a Starý Plzenec) a dále pak podél významných dopravních os (silnic I. třídy) I/26 a I/20 z Plzně směrem na Karlovy Vary. Vysoká intenzita byla také zaznamenána v příhraničním POÚ Nýrsko a Tachov.

2.1.2.5 Rozvojové plochy pro bydlení

Na základě informací z územně analytických podkladů obcí s rozšířenou působností, které slouží k soustavnému a komplexnímu zjišťování a vyhodnocování stavu a vývoje území kraje, došlo k vyhodnocení rozvojových záměrů dle základních funkčních ploch v oblasti bydlení. Vyhodnocení těchto dat poskytuje výhled předpokladů pro bytovou výstavbu v delším časovém horizontu.

V jednotlivých obcích Plzeňského kraje byly uvažovány všechny rozvojové plochy pro bydlení větší než 1 ha. Výsledná mapa 4 ukazuje celkovou velikost takto vytipovaných rozvojových ploch dle jednotlivých obcí Plzeňského kraje a dle území POÚ. Největší a polohově nejatraktivnější rozvojová území jsou v Plzni, zázemí Plzně a dálnice D5, zejména v POÚ Rokycany, Nýřany, Třemošná a Město Touškov a dále od krajského města v POÚ Tachov, Bor, Přeštice a Zbiroh. Mimo hlavní rozvojové a dopravní osy vykazuje větší rozvojové plochy pro bydlení z pohledu kraje POÚ Sušice.

2.1.3 Pracovní funkce sídel

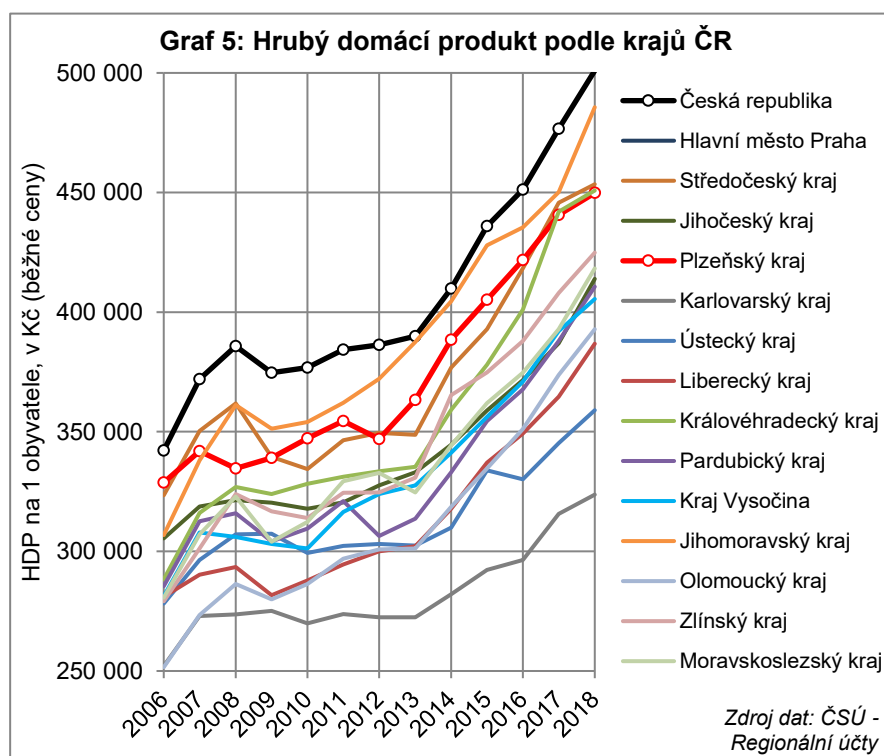
Stav ekonomiky a ekonomickou diferenciaci na území Plzeňského kraje s ohledem na aktuální trend lze nejlépe charakterizovat na základě následujících ukazatelů – nezaměstnanost (stav i vývoj), počet a změna volných pracovních míst a intenzita zaměstnaneckých pracovních míst spolu s charakteristikou a rozložením největších zaměstnavatelů v kraji.

Pro pochopení rozvojového potenciálu kraje v oblasti ekonomiky z krátkodobého či dlouhodobého hlediska lze využít vyhodnocení rozvojových záměrů na nejbližší cca pětileté období či připravenost ploch pro ekonomické využití z podkladů ÚAP.

2.1.3.1 Ekonomický vývoj

Výkonnost ekonomiky v Plzeňském kraji hodnocená podle výše HDP na obyvatele je trvale jedna z nejvyšších mezi kraji, ačkoli zůstává pod průměrem ČR (viz graf 5). V období 2006 až 2016 se Plzeňský kraj pohyboval kolem 3. - 4. pozice (po Praze a Jihomoravském, popř. Středočeském kraji). V posledních dvou letech se tempo růstu HDP v kraji snižovalo a kraj klesl až na 5. místo (449 tis. Kč na obyvatele).

V roce 2018 činil hrubý domácí produkt v



Plzeňském kraji 262 067 mil. Kč v běžných cenách. Na celkovém HDP České republiky se tak podílel 4,1 %.

2.1.3.2 Odvětvová struktura ekonomiky

Ukazatel hrubé přidané hodnoty (HPH) reflektuje souhrnnou výkonnost odvětví, a je tak odrazem odvětvové výkonnosti regionální ekonomiky. Význam jednotlivých odvětví v rámci kraje lze hodnotit vývojem podílu těchto odvětví na celkové hodnotě HPH ve srovnání s hodnotami ČR.

Plzeňský kraj ve srovnání s ČR vykazuje výrazně vyšší podíl ekonomické výkonnosti v odvětví Zpracovatelského průmyslu (C), který je navíc dlouhodobě v kraji stabilní, odvětví Zemědělství, lesnictví, rybářství (A) a odvětví Těžba, elektřina, voda (B+D+E). Nižší podíl ve srovnání s ČR je naopak v odvětví služeb, zejm. v Informační a komunikační činnosti (J), v Obchodu, dopravě, ubytování a pohostinství (G+H+I), Profesní, vědecké, technické a administrativní činnosti (M+N). V těchto odvětvích se jejich podíl výrazně nemění.

Tabulka 3: Odvětvová struktura HPH v kraji ve srovnání s ČR v roce 2011 a 2018 v %

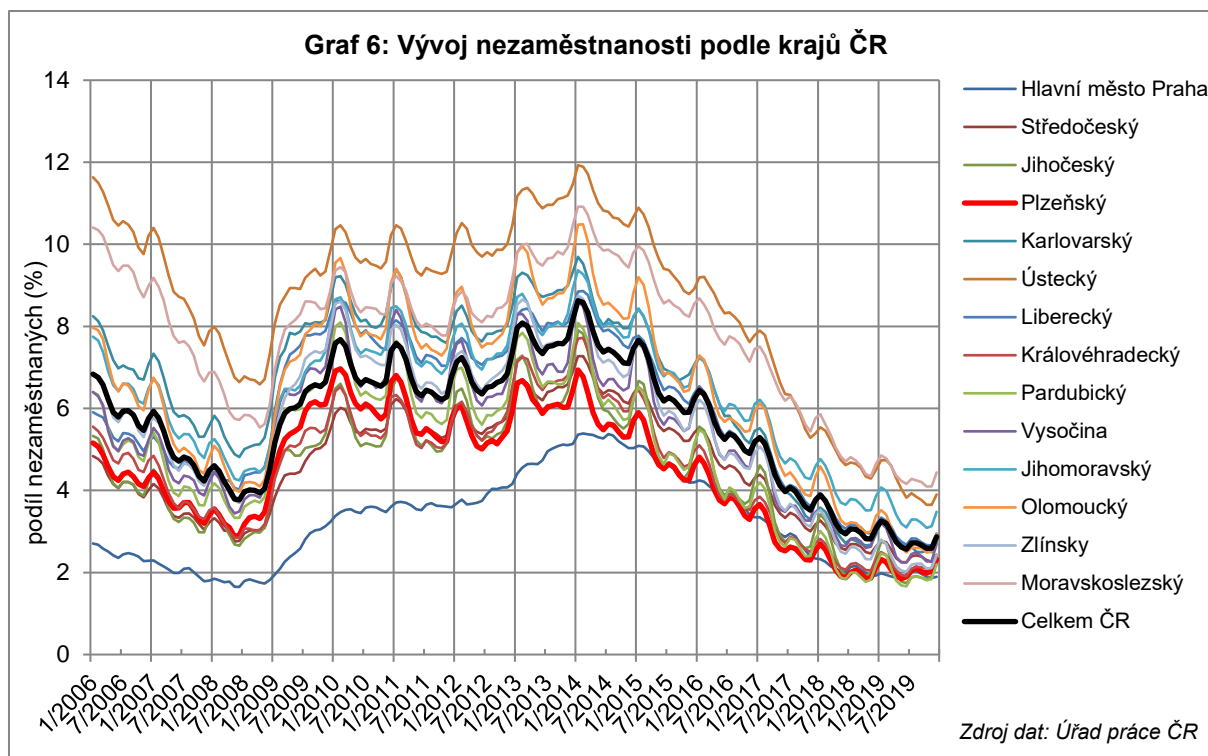
Odvětví	Podíl odvětví na HPH v %					
	2011			2018		
	Kraj	ČR	Kraj-ČR (p.b.)	Kraj	ČR	Kraj-ČR (p.b.)
Zemědělství, lesnictví, rybářství (A)	3,4	2,4	1,0	3,2	2,2	1,0
Těžba, elektřina, voda (B+D+E)	4,5	6,4	-1,9	5,6	4,5	1,0
Zpracovatelský průmysl (C)	33,3	24,4	8,9	33,0	25,7	7,4
Stavebnictví (F)	6,2	6,2	0,0	5,3	5,6	-0,4
Obchod, doprava, ubytování a pohostinství (G+H+I)	16,8	18,2	-1,4	17,3	19,2	-1,9
Informační a komunikační činnosti (J)	2,3	5,2	-2,9	2,3	5,5	-3,2
Peněžnictví a pojišťovnictví (K)	2,3	4,6	-2,4	2,5	3,9	-1,4
Činnosti v oblasti nemovitostí (L)	8,2	8,8	-0,6	6,9	8,7	-1,9
Profesní, vědecké, technické a administrativní činnosti (M+N)	5,3	6,5	-1,3	5,4	6,9	-1,6
Veřejná správa, obrana, vzdělávání, zdravotní a sociální péče (O+P+Q)	15,5	14,9	0,6	16,2	15,5	0,6
Ostatní činnosti (R+S+T+U)	2,2	2,3	-0,1	2,4	2,2	0,3

Zdroj dat: Regionální účty ČSÚ, 2011-2018, ČSÚ, vlastní výpočty

2.1.3.3 Vývoj nezaměstnanosti

Nezaměstnanost se v celé ČR pohybuje na hranici přirozené nezaměstnanosti a prakticky již nemá kam klesat. K říjnu 2019 měla Česká republika nejnižší nezaměstnanost v rámci celé Evropské unie (2,2 %).

Nezaměstnanost v Plzeňském kraji se dlouhodobě pohybovala pod republikovým průměrem. K 31. 12. 2019 činil podíl nezaměstnaných osob v kraji 2,3 %, 4. nejnižší podíl nezaměstnaných v mezikrajském hodnocení. Úřad Práce v Plzeňském kraji evidoval 9,8 tis. uchazečů o zaměstnání na konci roku 2019. Během posledních 5 let došlo k výraznému poklesu počtu i podílu nezaměstnaných nejen v Plzeňském kraji. V roce 2014 dosahoval podíl i počet nezaměstnaných 2,5x vyšších hodnot oproti současnému stavu.



I nadále existují rozdíly v nezaměstnanosti uvnitř Plzeňského kraje. Nejvyšší hodnoty v rámci kraje dosáhla nezaměstnanost v okrese Tachov, který dlouhodobě vykazoval vysokou nezaměstnanost z pohledu nezaměstnanosti v ČR. Výrazný pokles nezaměstnanosti naopak zaznamenal okres Plzeň-jih a Domažlice.

Tabulka 4: Nezaměstnanost a VPM v Plzeňském kraji (k 31.12.)

Okres/rok	Počet uchazečů o zaměstnání		Počet VPM		Podíl nezaměstnaných		Počet nezam. na 1 VPM	
	2014	2019	2014	2019	2014	2019	2014	2019
Domažlice	2 316	911	801	5 824	5,6	2,1	2,9	0,2
Klatovy	3 808	1 515	668	3 021	6,4	2,5	5,7	0,5
Plzeň-město	7 212	3 153	1 664	10 334	5,5	2,3	4,3	0,3
Plzeň-jih	2 169	863	315	4 737	5,0	1,9	6,9	0,2
Plzeň-sever	2 906	1 410	361	3 241	5,5	2,4	8,0	0,4
Rokycany	1 520	854	367	2 398	4,5	2,5	4,1	0,4
Tachov	2 710	1 105	751	8 321	7,3	2,8	3,6	0,1
Plzeňský kraj	22 641	9 811	4 927	37 876	5,7	2,3	4,6	0,3

Zdroj dat: ÚP ČR

Při hodnocení podílu nezaměstnaných na úrovni pověřených obecních úřadů (viz mapu 5) je nejvyšší nezaměstnanost v rámci kraje soustředěna do POÚ Kašperské Hory (4,9 %), nejnižší byla ve správním území POÚ Dobřany (1,4 %), Stod a Přeštice (1,6 %), což byl zároveň jeden z nejnižších podílů nezaměstnaných mezi POÚ ČR.

Počet volných pracovních míst zaznamenal v Plzeňském kraji nárůst mnohem výraznější. Zatímco na konci roku 2014 činil počet volných pracovních míst 4,9 tis., tak koncem roku 2019 bylo nahlášeno 37,8 tisíc VPM (historické maximum v květnu 2019 39,5 tis. VPM). Výrazné napětí na trhu práce z pohledu nedostatku pracovních sil dokládá i počet nezaměstnaných na 1 VPM, koncem roku 2019 tak na 1 VPM v kraji připadlo pouze 0,26 uchazeče o zaměstnání! Tyto extrémně nízké hodnoty v porovnání s ostatními kraji udržují dlouhodobě Plzeňský kraj

na 2. místě. Pro srovnání na konci roku 2014 činil tento podíl 3,3 uchazečů u zaměstnání na 1 volné pracovní místo v kraji.

Největší počet volných pracovních míst je nahlášen v okrese Plzeň-město a Tachov, což je spojeno zejména s lokalizací ekonomických aktivit ve zpracovatelském průmyslu a logistice při dálnici D5. Z pohledu správních území pověřených obecními úřady (mapa 6) je největší počet volných pracovních míst vykazován v POÚ Plzeň, Bor, Tachov a Stříbro.

K nejvyšší změně počtu pracovních míst v posledních 5 letech došlo na území západně od Plzně (POÚ Tachov, Bor, Planá, Stříbro, Nýřany, Stod) a v POÚ Třemošná.

2.1.3.4 Pracovní místa

Významným administrativním zdrojem aktuálních dat o vývoji počtu zaměstnaných jsou přílohy k vyhláškám – Procentní podíl jednotlivých obcí na částech celostátního hrubého výnosu daně z přidané hodnoty a daní z příjmů, které každoročně vydává MF ČR. Tyto přílohy mimo jiné obsahují počty zaměstnanců k 1.12. předchozího roku až na úrovni jednotlivých obcí podle pracoviště, což umožňuje regionální pohled na detailní rozmístění pracovních míst v kraji. Nevýhodou je, že se jedná pouze o osoby v zaměstnaneckém poměru (tzv. zaměstnanecká pracovní místa) a nezahrnuje OSVČ.

Změny v počtu zaměstnaneckých pracovních míst (PM) velmi přesně odráží ekonomický vývoj, viz tabulku 5. Od roku 2009, kdy byl zaznamenán výraznější pokles v souvislosti s ekonomickou krizí, počet pracovních míst v kraji roste, s výjimkou roku 2012, kdy přišla mírná stagnace. V roce 2018 bylo v Plzeňském kraji evidováno rekordních 307 tis. pracovních míst a s hodnotou 52,6 PM na 100 obyvatel řadí kraj podle intenzity pracovních míst na 3. místo v mezikrajském srovnání.

Rozmístění počtu zaměstnaneckých pracovních

Tabulka 5: Zaměstnanecká pracovní místa v letech 2012 a 2018

	Počet zaměstnaneckých PM		Podíl PM na 100 obyv.		Podíl (v %)
	2012	2018	2012	2018	2018
okres					
Plzeň-město	116 476	148 230	62,9	77,4	48,2
Tachov	21 864	30 375	42,7	56,7	9,9
Klatovy	31 670	36 257	36,2	42,0	11,8
Rokycany	17 721	20 164	36,4	41,2	6,6
Plzeň-jih	20 582	24 767	33,2	39,3	8,1
Domažlice	20 849	23 405	33,7	37,8	7,6
Plzeň-sever	19 196	24 282	25,2	30,6	7,9
Plzeňský kraj	248 358	307 480	43,4	52,6	100,0
ČR	4 634 475	5 497 210	44,1	51,6	-

Zdroj dat: MF ČR

míst v kraji je nerovnoměrné, téměř polovina celkového počtu PM je v okrese Plzeň-město, který vykazuje zároveň 3. nejvyšší hodnotu intenzity PM mezi okresy ČR. Vysoká intenzita PM je rovněž v okrese Tachov (9. nejvyšší z pohledu okresů ČR). Opačná situace je v případě okresu Plzeň-sever, kde je intenzita PM nejnižší jak v rámci Plzeňského kraje, tak meziokresního srovnání celé ČR.

Mapa intenzity pracovních míst v kraji podle POÚ (počet pracovních míst na 100 obyvatel v roce 2018) vyjadřuje soběstačnost správních území s pověřenými obecními úřady v zajištění pracovní funkce (mapa 7). Nejvyšší intenzitu pracovních míst vykazuje tradičně Plzeň, území západně od Plzně lokalizované podél dálnice D5 (Bor, Stod, Tachov, Stříbro) a Klatovsko. Právě území podél dálnice D5 vykázalo také nejvyšší nárůst zaměstnaneckých pracovních míst mezi lety 2012 - 2018.

Naopak k místům s nejnižší intenzitou pracovních míst patří již tradičně Pobežovicko, Plánicko a severní Plzeňsko.

2.1.3.5 Nejvýznamnější zaměstnavatelé

Ekonomická prosperita Plzeňského kraje je úzce spjata zejména se zpracovatelským průmyslem, který symbolizují jak tradiční velké strojírenské a potravinářské podniky (Škoda, Doosan Škoda Power, Plzeňský Prazdroj, aj.), tak i úspěšné přímé zahraniční investice (např. Daikin, Panasonic). Následující tabulka ukazuje 20 nejvýznamnějších zaměstnavatelů v Plzeňském kraji z pohledu počtu zaměstnanců, odvětví a sídla.

Průmyslový charakter regionu podtrhuje i odvětvové složení největších zaměstnavatelů. Těchto 20 největších zaměstnavatelů zaměstnává téměř 11 % celkového počtu zaměstnanců v Plzeňském kraji. Většina jsou soukromé podniky s převahou zahraničního kapitálu (15 z 20).

Tabulka 6: Nejvýznamnější zaměstnavatelé Plzeňského kraje dle počtu zaměstnanců

Název podniku	Odvětví (CZ-NACE)	CZ-NACE	Sídlo	Počet zaměstnanců
Fakultní nemocnice Plzeň	Zdravotní péče	86.1	Plzeň	4 000 - 4 999
Krajské ředitelství policie Plzeňského kraje	Veřejná správa a obrana; povinné sociální zabezpečení	84.2	Plzeň	2 500 - 2 999
MD ELEKTRONIK spol. s r.o.	Výroba elektrických zařízení	27.9	Chotěšov	2 500 - 2 999
Západočeská univerzita v Plzni	Vzdělávání	85.4	Plzeň	2 000 - 2 499
BORGERS CS spol. s r.o.	Výroba motorových vozidel (kromě motocyklů), přívěsů a návěsů	29.3	Rokycany	2 000 - 2 499
Plzeňský Prazdroj, a. s.	Výroba nápojů	11.0	Plzeň	2 000 - 2 499
IDEAL AUTOMOTIVE Bor, s.r.o.	Výroba motorových vozidel (kromě motocyklů), přívěsů a návěsů	29.3	Bor	1 500 - 1 999
International Automotive Components Group s.r.o.	Výroba motorových vozidel (kromě motocyklů), přívěsů a návěsů	29.3	Přeštice	1 500 - 1 999
Statutární město Plzeň	Veřejná správa a obrana; povinné sociální zabezpečení	84.1	Plzeň	1 500 - 1 999
Doosan Škoda Power, s.r.o.	Výroba strojů a zařízení j. n.	28.1	Plzeň	1 000 - 1 499
ŠKODA TRANSPORTATION a.s.	Výroba ostatních dopravních prostředků a zařízení	30.2	Plzeň	1 000 - 1 499
Safran Cabin CZ s.r.o	Výroba ostatních dopravních prostředků a zařízení	30.3	Plzeň	1 000 - 1 499
Psychiatrická nemocnice	Zdravotní péče	86.1	Dobruška	1 000 - 1 499
Daikin Industries Czech Republic	Výroba strojů a zařízení j. n.	28.2	Plzeň	1 000 - 1 499
Panasonic AVC Networks Czech, s.r.o.	Výroba počítačů, elektronických a optických přístrojů a zařízení	26.4	Plzeň	1 000 - 1 499
Rodenstock ČR, s.r.o.	Ostatní zpracovatelský průmysl	32.5	Klatovy	1 000 - 1 499
Lidl E-Commerce Logistics s.r.o.	Skládování a vedlejší činnosti v dopravě	52.1	Plzeň	1 000 - 1 499
Geis CZ, s.r.o.	Skládování a vedlejší činnosti v dopravě	52.2	Ejpovice	500 - 999
JTEKT Automotive Czech Plzen s.r.o.	Výroba motorových vozidel (kromě motocyklů), přívěsů a návěsů	29.3	Plzeň	500 - 999
Adient Bor s.r.o.	Výroba motorových vozidel (kromě motocyklů), přívěsů a návěsů	29.3	Bor	500 - 999

Zdroj dat: Albertina - databáze firem, ARES - Registr ekonomických subjektů (https://www.info.mfcr.cz/ares/ares_es.html.cz), Veřejný rejstřík a Sbírka listin (<https://or.justice.cz/ias/ui/rejstrik>)

Rozmístění vybraných nejvýznamnějších zaměstnavatelů v Plzeňském kraji není rovnoměrné. Celkem 12 firem sídlí v okrese Plzeň-město, 3 jsou lokalizovány v okrese Plzeň-jih, 2 v okrese Tachov a Rokycany a 1 v okrese Klatovy.

Mapa 8 lokalizuje jednak 20 největších zaměstnavatelů v kraji (znázorněné sytou barvou), ale také vždy 5 největších zaměstnavatelů v jednotlivých okresech Plzeňského kraje (světlé odstíny barev) podle počtu zaměstnanců a podle odvětví převažující ekonomické činnosti dle správních území pověřených obecních úřadů. I tato mapa potvrzuje koncentraci nejvýznamnějších zaměstnavatelů v kraji v centru Plzeňského kraje a podél hlavních dopravních tahů – dálnice D5, silnice I/26 a I/27.

2.1.3.6 Rozvojové záměry s dopadem na zaměstnanost v Plzeňském kraji

Pro vyhodnocení rozvojových záměrů s výhledem na kratší časové období umožňuje mapa 9, ukazující přehled investičních záměrů v období 2020 - 2025, které zřejmě budou mít přímý dopad na zaměstnanost v Plzeňském kraji. Tyto informace jsou založeny především na informačním systému EIA, který je provozován agenturou CENIA (Česká informační agentura životního prostředí). Další investiční záměry byly nalezeny na základě rešerše (internetového) tisku (IDNES, Plzeňský deník, Z dopravy.cz, aj.).

Celkem tak bylo nalezeno 26 významných chystaných rozvojových investičních záměrů s lokalizací v Plzeňském kraji s přímým dopadem na zaměstnanost.

Většina připravovaných investičních záměrů v Plzeňském kraji je plánována v oblasti Zpracovatelského průmyslu a Dopravy a skladování. Další záměry budou realizovány v odvětví Profesní, vědecké a technické činnosti a v odvětví Informační a komunikační činnosti.

Lokalizace těchto identifikovaných rozvojových záměrů v kraji je zejména v Plzni, poblíž dálnice D5 a silnic I. třídy I/26 a I/27.

Rozvojové zóny pro Výrobu a skladování (UAP)

Významným nástrojem ekonomického rozvoje je podpora přípravy území pro lokalizaci investic. V Plzeňském kraji je k dispozici řada rozvojových lokalit v různém stupni technické připravenosti i míře atraktivity pro investory.

Na základě informací z územně analytických podkladů obcí s rozšířenou působností, které slouží k soustavnému a komplexnímu zjišťování a vyhodnocování stavu a vývoje území kraje, došlo k vyhodnocení rozvojových záměrů dle základních funkčních ploch v oblasti výroby a skladování. Využití a zpracování těchto dat umožňuje výhled na delší časový horizont.

V jednotlivých obcích Plzeňského kraje byly uvažovány všechny rozvojové plochy výroby a skladování větší než 2 ha. Výsledná mapa 10 ukazuje celkovou velikost takto vytípaných rozvojových ploch dle jednotlivých obcí Plzeňského kraje. Největší a polohově nejatraktivnější rozvojová území jsou v zázemí Plzně a dálnice D5, zejména v POÚ Bor, Nýřany a Rokycany.

2.1.4 Území se zvláštními potřebami

2.1.4.1 Plzeň a aglomerované území Plzně

Zřejmě nejvýznamnějším územím Plzeňského kraje se zvláštními potřebami z hlediska dopravy patří Plzeň a její aglomerované území. V Plzni a okolí je soustředěna velká část ekonomických aktivit Plzeňského kraje, ačkoli v posledních letech se velké investice v kraji soustředí zejména kolem dálnice, a to i z důvodu omezené nabídky vhodných rozvojových ploch.

Plzeňská aglomerace se vyznačuje velmi intenzivním vztahem měst a obcí v zázemí Plzně s krajskou metropolí. Jedná se jak o dojížděku za prací, tak za službami. Dojížděka za službami do centra je tvořena zejména pohybem za vzděláním, specializovanými zdravotnickými službami, kulturou apod. V dojížděce za prací i za službami výrazně převažuje směr do centra, ale ani pohyb mezi některými městy a obcemi v aglomerovaném území mimo Plzeň není zanedbatelný.

V uplynulých letech bylo provedeno několik vymezení aglomerovaného území města Plzně pro různé účely (viz mapu 11). Např. Územně analytické podklady (ÚAP) Plzeňského kraje použily intenzitu pracovních vztahů s Plzní. Pro potřeby ITI (integrovaných teritoriálních investic) Plzeňské metropolitní oblasti byla Plzeňská aglomerace v roce 2013 vymezena na základě podílu vyjíždějících za prací i do škol, intenzity pracovních vztahů s Plzní a migračního přírůstku při splnění požadavku 300 tis. obyvatel v aglomeraci.

Pro účely této dopravní koncepce bylo jako nejvhodnější zvoleno vymezení podle platného Programu rozvoje Plzeňského kraje, které je z porovnávaných variant nejkompaktnější. Toto aglomerované území tvoří 83 obcí, vč. města Plzně v okruhu přibližně 20 km. Na hranici tohoto území se nachází větší města Rokycany (14,2 tis. obyvatel), Nýřany (7,0 tis.), Přeštice (7,1 tis.), Blovice (4,1 tis.) a Stod (3,6 tis.).

Celková rozloha aglomerovaného území města Plzně činí 989 km², což představuje 13 % rozlohy kraje. Na této ploše však žije 297,0 tis. osob, tj. 51 % obyvatel Plzeňského kraje. Hustota osídlení v aglomeraci je 300 obyv./km², tj. téměř 4x více než je hustota osídlení celého kraje.

2.1.4.2 Venkovské oblasti

Většina zbývajících území Plzeňského kraje má výrazně venkovský charakter, až na několik větších měst, které plní roli center. Venkovská území se vyznačují především nízkou hustotou osídlení a omezenou nabídkou pracovních příležitostí i služeb, a tedy značnou mírou závislosti na nejbližších centrech osídlení. Vztahy ve venkovských územích jsou tedy do značné míry ovlivněny stupněm vybavenosti center venkovského osídlení.

ÚAP Plzeňského kraje definovaly mimo Plzeňskou aglomeraci a velkoplošná chráněná území (5 CHKO a NP Šumava) pět typů venkovských oblastí v Plzeňském kraji (viz mapu 12). Velkoplošná chráněná území jsou specifická venkovská území, kde převažují zájmy ochrany přírody, ale některá z těchto území plní i významnou rekreační funkci (viz další podkapitulu).

V příhraničí mezi CHKO Šumava a CHKO Český les leží pohraniční oblast převážně horského charakteru. V podhůří Šumavy a Českého lesa se pak nachází oblasti s vyhraněnými sociálně ekonomickými problémy. Území s méně vyhraněnými sociálně ekonomickými problémy leží mezi silnicemi I/22, I/26 a I/27.

Rozsáhlé problematické zemědělské prostory se nachází na severu okresů Plzeň-sever a Tachov, a také na východě pomezí okresů Klatovy a Plzeň-jih. Rekreační zázemí velkých center tvoří dvě území východně od města Plzně směrem k CHKO Křivoklátsko a CHKO Brdy.

Na úrovni SO POÚ je možné za typická venkovská území považovat SO POÚ Poběžovice, Bezručice, Manětín, Plasy, Kralovice, Zbiroh, Nepomuk, Plánice, Horažďovice, Sušice, Kašperské Hory a Nýrsko.

2.1.4.3 *Rekreačně atraktivní území*

V rámci tohoto funkčního vymezení lze uvažovat jak cestovní ruch (souhrn přechodných pobytů turistů v cílových oblastech a souhrn služeb, které jejich cestování a pobyty organizují a podporují), ale také rekreační aktivity, které lidé věnují aktivnímu či pasivnímu odpočinku.

Předpoklady cestovního ruchu

Cestovní ruch v Plzeňském kraji má dlouhodobou tradici. Pro svoji atraktivitu je region vyhledávanou destinací nejen pro turisty a návštěvníky toužící po poznání, ale i pro sportovní aktivity turistů. Rozvoj cestovního ruchu je determinován přírodními podmínkami kraje, úrovní životního prostředí a také množstvím kulturních a historických památek. Důležitým atributem rozvoje cestovního ruchu je i významná strategická poloha Plzeňského kraje spojující východ se západem. Plzeňský kraj má dlouhodobě charakter nejen cílového, ale také tranzitního území zejména díky přítomnosti dálnice D5 a III. tranzitního železničního koridoru Praha-Plzeň-SRN.

Plzeňský kraj se vyznačuje velice rozmanitými přírodními předpoklady, což je předurčeno především pestrým reliéfem. Český les a Šumava na jihozápadě společně s Plzeňskou kotlinou tvoří dominantu Plzeňského kraje. Na území kraje protéká řeka Berounka, jako hlavní tok. Dále krajem protéká Otava, k jejímuž povodí patří Sušicko a část Klatovska. V kraji bylo vyhlášeno několik přírodních parků a chráněných území, které udržují rozmanitost krásné přírody. Velice dobré podmínky pro rozvoj CR jsou téměř po celém příhraničí. Nacházejí se zde velkoplošná chráněná území – NP a CHKO Šumava, CHKO Český les. Do východní části regionu zasahuje CHKO Křivoklátsko a jižněji i nově vyhlášené CHKO Brdy (2016). V severní části kraje sem z Karlovarského kraje dosahuje také CHKO Slavkovský les.

Kulturně historické atraktivity jsou výrazněji koncentrovány v oblasti Plzně a okolí. Ve zbývajícím území kraje jsou rozptýleny rovnoměrně s přirozenými lokalitami vyšší koncentrace. Mapa 13 ukazuje návštěvnost vybraných kulturních a historických památek včetně dalších nejvýznamnějších atraktivit z pohledu cestovního ruchu a rekreace (ZOO, dinopark, Plzeňský pivovar, či centrum vědy a techniky Techmania).

Mezi nejnavštěvovanější atraktivity cestovního ruchu v Česku patří z turistických cílů Plzeňského kraje dvě místa v prvních TOP 20. Jedná se o Pivovar Plzeňský Prazdroj s 589 tis. návštěvníky v roce 2018 a Zoologická a botanická zahrada města Plzně s 484 tis. návštěvníky. Mezi další nejnavštěvovanější atraktivity Plzeňského kraje patří Dinopark Plzeň (186,4 tis.), Pivovarské muzeum a Plzeňské historické podzemí (181,4 tis.), Techmania Science Center (180,6 tis.), ZOO Plasy (87,3 tis.) a Západočeské muzeum v Plzni (80 tis.). Významnou návštěvnost si udržuje také Šumavské Trojhradí (Rabí, Velhartice a Kašperk).

Vedle existence atraktivit cestovního ruchu (dále jen „CR“) a turistických cílů je předpokladem úspěšnosti kraje v oblasti CR existence dostatečné a kvalitní infrastruktury CR. Nejvýznamnější jsou v této oblasti ubytovací kapacity, což ukazuje mapa 13. K využití služeb cestovního ruchu bylo v regionu k dispozici v roce 2018 celkem 535 hromadných ubytovacích zařízení s 28 703 lůžky (8,7 % veškerých lůžek v HUZ v ČR), viz tabulku 7.

Tabulka 7: Kapacity v hromadných ubytovacích zařízeních a návštěvnost v roce 2018

	Počet HUZ		Lůžka v HUZ		Hosté v HUZ		Přenocování v HUZ	
	abs.	v %	abs.	v %	abs.	v %	abs.	v %
Plzeňský kraj	535	100,0	28 703	100,0	839 900	100,0	2 035 115	100,0
Domažlice	52	9,7	2 403	8,4	41 423	4,9	90 787	4,5
Klatovy	252	47,1	10 118	35,3	269 928	32,1	768 271	37,8
Plzeň-jih	26	4,9	1 111	3,9	20 687	2,5	53 182	2,6
Plzeň-město	70	13,1	5 281	18,4	315 614	37,6	538 237	26,4
Plzeň-sever	46	8,6	3 934	13,7	56 330	6,7	189 328	9,3
Rokycany	35	6,5	2 024	7,1	39 992	4,8	82 595	4,1
Tachov	54	10,1	3 832	13,4	95 926	11,4	312 715	15,4

Zdroj dat: Veřejná databáze, ČSÚ

Přes 35 % lůžkových kapacit v regionu se vyskytuje v okrese Klatovy (významná šumavská rekreační centra), 10. místo v počtu lůžek v HUZ v rámci 77 okresů ČR. Okres Plzeň město se na celkovém počtu lůžek v regionu podílel 18 %. V okresech Plzeň-sever a Tachov (lesnaté rekreační části Českého lesa) tvořila lůžková kapacita přibližně 13 % z krajského počtu.

Plzeňský region v roce 2018 navštívilo 839 900 hostů, což ve srovnání s předchozím rokem představovalo zvýšení o 88 tis. hostů. Počet hostů v kraji v roce 2018 představoval necelá 4 % z celkového počtu návštěvníků ČR (6. nejnižší místo v mezikrajském srovnání). Nejvíce hostů navštívilo v roce 2018 okres Plzeň-město (37,6 % v kraji) a Klatovy (32 %), nejméně hostů přijelo do okresů Plzeň-jih, Rokycany a Domažlice.

Atraktivitu území z hlediska cestovního ruchu lze také vyjádřit prostřednictvím počtu přenocování hostů v ubytovacích zařízeních. V roce 2018 bylo v Plzeňském kraji evidováno přes 2 mil. přenocování, nejvíce v okrese Klatovy (768 tis., téměř 38 % v kraji), Plzeň-město (26 %) a Tachov (15 %).

Na základě údajů o kapacitách HUZ a počtech přenocování byla definována v Plzeňském kraji střediska cestovního ruchu (viz mapu 13). Dominuje zde město Plzeň, jako historické město národního významu a horské středisko Železná Ruda, která svojí návštěvností předčí další střediska v regionu. Na další úrovni jsou to potom Klatovy a Sušice. Konstantinovy Lázně představují jediné lázeňské středisko na území Plzeňského kraje. Významnými středisky horské zimní a letní rekreace jsou Kašperské Hory a Srní v oblasti Šumavy. Významnými středisky letní rekreace u vody jsou Hracholusky, Babylon a Dlouhá Ves, pro město Plzeň takto slouží zejména Bolevecké rybníky.

Prostorové rozložení kapacit lůžek v jednotlivých územích dle obcí s pověřeným úřadem je uvedeno v mapě 13. Vysoké zastoupení ubytovacích kapacit na území kraje je v pohoří Šumavy (POÚ Kašperské Hory, Sušice a Nýrsko) a Českého lesa (POÚ Domažlice a Bor). Mimo tato území je zřejmé vyšší zastoupení kapacit HUZ v Plzni a v POÚ Rokycany a Kralovice. Zvláště markantní je absence ubytovacích kapacit v širším zázemí Plzně zejména jižním, jihozápadním a severním směrem.

2.1.5 Centra, jejich spádová území a vazby

Centra plní v sídelní struktuře nezastupitelnou roli, neboť poskytují pracovní příležitosti a služby svému okolí. To je velmi významné zejm. v podmínkách Plzeňského kraje, který se vyznačuje poměrně rozsáhlými venkovskými oblastmi s omezenou nabídkou pracovních příležitostí i služeb.

2.1.5.1 Pracovní centra

ÚAP Plzeňského kraje definují hierarchickou síť center osídlení i s jejich spádovými územími a vazbami z roku 2006. Podkladem pro výběr pracovních center pro potřeby této koncepce však byly výsledky analýzy vyjížďky za prací na základě aktuálnějšího Sčítání lidu, domů a bytů (SLDB) z roku 2011.

Pracovní centra byla v této analýze vymezena jako sídla obcí, která mají:

- alespoň 500 pracovních míst,
- 200 až 499 pracovních míst, a současně mají více pracovních míst než bydlících zaměstnaných.

Tímto způsobem bylo v Plzeňském kraji vymezeno 69 pracovních center. Ne všechna tato pracovní centra však byla zároveň centry dojížďky. Těch bylo jen 43, neboť byla vymezena na základě přísnějších kritérií. Centry dojížďky byly obce, které mají:

- alespoň 500 pracovních míst,
- 200 až 499 pracovních míst, a současně mají více pracovních míst než bydlících zaměstnaných.

Pro koncepci dopravy má smysl uvažovat oba typy center (viz mapu 14). Největší koncentrace obou typů center se nachází v Plzeňské aglomeraci, kolem silnice I/26 nebo dálnice D5 z Plzně na Prahu. Naopak nejrozsáhlejší území bez pracovních center tvoří severozápadní část okresu Plzeň-sever společně se severovýchodní částí okresu Tachov. Ve zbývajících částech kraje plní identifikovaná centra dojížďky, resp. pracovní centra vesměs roli center venkovského osídlení se spádem podle pracovištních mikroregionů (viz mapu 14).

2.1.5.2 Centra služeb

Centra služeb byla pro potřeby této koncepce vymezena na základě existence vyšších služeb v obcích. S ohledem na složitější strukturu služeb byla sledována přítomnost širšího spektra vybrané vyšší vybavenosti podle typu služby:

- obchod (supermarket),
- kultura (kino),
- vzdělávání (střední škola),
- zdravotnictví (širší nabídka lékařské péče)

Na území Plzeňského kraje byly hodnoceny pouze obce s více než 1 500 obyvateli. Z důvodu potenciálních širších vazeb byly podobným způsobem hodnoceny větší obce v okolních krajích a v Bavorsku nacházející se při hranici s Plzeňským krajem (viz mapu 15).

Celkem bylo takto identifikováno 23 center služeb alespoň se dvěma typy služeb. Pouze jednu sledovanou službu mělo dalších 11 obcí. S výjimkou Bezručic (kino) a Oselec (SŠ) byly všechny obce s aspoň jednou službou zároveň pracovními centry.

Mapa 15 dokládá poměrně velké rozdíly mezi okresy Plzeňského kraje ve vyšší vybavenosti potenciálních center služeb. Kromě okresu Plzeň-město je na tom z tohoto hlediska okres Tachov, který má úplnou sledovanou vybavenost ve všech 4 větších městech. Naopak v okrese Rokycany nemá ani okresní město kino a v ostatních sledovaných obcích je jen

supermarket. Také ve zbývajících dvou okresech sousedících s okresem Plzeň-město není úplně vybavené centrum služeb.

Okresy Domažlice a Klatovy mají úplnou sledovanou vybavenost vždy pouze ve dvou největších centrech. V obou okresech se také nachází větší oblasti horského charakteru s horší dostupností komplexněji vybavených center.

Sledovaná větší česká centra v okolí Plzeňského kraje jsou vesměs velmi dobře vybavená s výjimkou severu. V Bavorsku mají z hlediska pohybu za službami smysl pouze supermarkety, které se vyskytují ve všech obcích nad 2,5 tis. obyvatel.

2.1.5.3 Vazby center

Vazby center lze bez použití zvláštních metod (specializované průzkumy, využití zbytkových dat mobilních operátorů apod.) kvantitativně hodnotit pouze na základě pohybu za prací a do škol podle SLDB.

Vyhodnocení pracovních vztahů vybraných 51 center na základě výsledků SLDB 2011 shrnuje matice vztahů v tabulce 8 v příloze. Obce jsou v matici řazeny podle okresů v pořadí, které respektuje rovněž intenzita vztahů mezi okresy. V rámci jednotlivých okresů jsou pak obce řazeny podle své vzdálenosti od okresního města i vzájemné vzdálenosti. Zároveň je intenzita vztahů zdůrazněna barevně, což usnadňuje vyhledávání vazeb mezi centry.

Nejsilnější relace (od 15 pravidelně dojíždějících do zaměstnání nebo do škol) mezi vybranými centry z různých okresů kromě okresu Plzeň-město, tj. bez Plzně, shrnuje tabulka 9 a mapa 16 v příloze.

Důvodem vyjmutí Plzně z uvedených přehledů je její výrazná dominance ve významných relacích, jak dokládá tabulka 8 v příloze. Tyto vztahy se však v naprosté většině odehrávají na dálnici D5 nebo silnicích I. třídy. Výjimkou je pouze nejbližší okolí města Plzně, např. Radnice, Dýšina, Město Touškov nebo Starý Plzenec.

Vztahy v tabulce 9 jsou rozděleny na obousměrné a jednosměrné a podle třídy převažující komunikace. Uvnitř těchto 4 skupin jsou seříděny sestupně podle počtu pravidelně vyjíždějících.

Celkem bylo takto identifikováno 25 významných meziokresních relací, z toho jich 6 je obou směrných. Obousměrně významné relace probíhají v naprosté většině na silnicích I. třídy. Výjimkou je vztah Nýřany – Chotěšov.

Největší podíl významných relací se odehrává na silnici I/26. Tato silnice se podílí i na spojení Holýšov – Nýřany a Nýřany – Stod, které se částečně odehrává také na silnicích II. třídy.

Výhradně na krajských silnicích jsou nejsilnější relace Spálené Poříčí – Rokycany a Spálené Poříčí – Hrádek. Významné jsou rovněž vztahy Starý Plzenec – Rokycany, Stříbro – Město Touškov a Nepomuk – Klatovy.

Tabulka 9: Významné relace regionálních center kromě Plzně dle dojížd'ky (vazby přes hranice okresu, nad 15 pravidelně dojíždějících)

Z centra	Do centra	Počet pravidelně dojíždějících	Silnice
Stod	Holýšov	27	I/26
Holýšov	Stod	144	
Přeštice	Klatovy	68	I/27
Klatovy	Přeštice	58	
Chotěšov	Holýšov	18	I/26
Holýšov	Chotěšov	88	
Klatovy	Domažlice	25	I/22
Domažlice	Klatovy	68	
Chotěšov	Nýřany	20	I/26, II/180, II/203
Nýřany	Chotěšov	49	
Dobřany	Klatovy	24	II/180, III/180 33, I/27
Klatovy	Dobřany	17	
Kdyně	Klatovy	114	I/22
Staňkov	Chotěšov	43	I/26
Staňkov	Stod	41	I/26
Holýšov	Líně	19	I/26
Horšovský Týn	Stod	15	I/26
Holýšov	Nýřany	34	I/26, II/180, II/203
Nýřany	Stod	25	I/26, II/180, II/203
Kdyně	Nýrsko	23	I/22, II/192, II/191
Spálené Poříčí	Rokycany	74	II/117, III/117 32, III/117 24, II/183
Spálené Poříčí	Hrádek	51	II/117, III/117 24
Starý Plzenec	Rokycany	19	III/180 22, II/183
Stříbro	Město Touškov	19	II/605, II/180
Nepomuk	Klatovy	15	I/20, II/191, I/27

Zdroj dat: ČSÚ – SLDB 2011

Kromě meziokresních relací vybraných 51 center umožňuje tabulka 8 v příloze identifikovat rovněž významné vnitrookresní relace center. Ty nejsilnější na krajských silnicích a na delší vzdálenost jsou:

- Radnice – Plzeň
- Sušice – Klatovy
- Plánice – Klatovy
- Horažďovice – Sušice
- Kašperské Hory – Sušice
- Poběžovice – Domažlice
- Tachov – Bor
- Tachov – Planá

Z důvodu podchycení vztahů směřujících mimo kraj byly na základě SLDB 2011 hodnoceny také významné dopravní proudy mezi obcemi kraje a v sousedních krajích, které vznikly součtem významných relací v daném směru podle komunikací. Stejně jako v předchozích případech byla zohledněna pouze pravidelná celková dojížd'ka, tj. za prací i do škol. Výsledky shrnuje mapa 16 v příloze.

Do proudů nebyly zahrnuty relace s Hl. městem Prahou, neboť se nejedná o sousední kraj. Vztahy naprosté většiny obcí Plzeňského kraje s Prahou probíhají na silniční síti po dálnici D5. Výjimkou je pouze východní část okresu Klatovy (Sušicko, popř. Horažďovicko).

Z mapy 16 je patrné, že nejsilnější mezikrajské proudy se odehrávají na silnicích I. třídy, resp. na dálnici D5. Na krajských silnicích stojí za zmínku mezikrajské proudy na silnicích:

- II/229 (Kralovice – Rakovník)
- II/117 (Strašice – Hořovice)

2.1.6 Diferenciace území podle potřeb dopravy

Tato kapitola shrnuje poznatky předchozích kapitol za účelem vymezení části Plzeňského kraje s předpoklady rozvoje vybraných funkcí. Vymezena byla území s předpoklady rozvoje:

- obytné funkce,
- pracovní funkce,
- rekreační funkce.

Na tomto základě pak bylo možné pro potřeby koncepce identifikovat předpokládané směry intenzivních dopravních vazeb v nadcházejícím období.

Metodicky vymezení území s předpoklady rozvoje vycházelo z požadavku pokračování současných růstových trendů dané sídelní funkce při zohlednění rozvojového potenciálu území pro danou funkci. Na základě ukazatelů jsme tedy vybírali správní obvody (SO) POÚ, ve kterých je a zřejmě i v blízké budoucnosti bude zájem o rozvoj dané sídelní funkce, a zároveň jsme ověřovali, zda bude rozvoj možný. Podle jednotlivých ukazatelů byla vybírána nejlepší čtvrtina až třetina z 35 SO POÚ v Plzeňském kraji.

2.1.6.1 Území s předpoklady rozvoje obytné funkce

Vymezení území s předpoklady rozvoje obytné funkce v Plzeňském kraji bylo provedeno na základě ukazatelů:

- hustota osídlení (k 1.1.2019),
- změna počtu obyvatel celkem mezi roky 2012 a 2019 (k 1.1.),
- změna počtu obyvatel v produktivním věku mezi roky 2012 a 2019 (k 1.1.),
- průměrná intenzita bytové výstavby (počet dokončených bytů na 1000 obyvatel středního stavu) v letech 2016 - 2018.

Střednědobý rozvojový potenciál je indikován velikostí rozvojových ploch pro bydlení v územních plánech podle platných Územně analytických podkladů Plzeňského kraje (ÚAP 2017). Za některé části kraje údaje v územních plánech chyběly, proto byly pro větší obce (od 2,5 tis.) zjišťovány přímo z platných územních plánů obcí.

Výsledky syntézy shrnuje mapa 17 v příloze. Většina vybraných SO POÚ splňuje více použitých kritérií. Izolovaná území splňující pouze jedno kritérium (SO POÚ Nýrsko a Sušice) nebyla do výběru zařazena. V případě SO POÚ Dobřany a Přeštice, které splňují pouze kritérium hustoty osídlení, byla vzata v úvahu blízkost Plzně a jejich rozvojový potenciál.

Je zřejmé, že vybrané území s předpoklady rozvoje obytné funkce tvoří kompaktní území v širším okolí Plzně a SO POÚ podél silnice I/26. Patří sem i SO POÚ Tachov. Podle použitého ukazatele mají z vymezeného území menší potenciál pro rozvoj funkce bydlení některá populačně menší SO POÚ jihozápadně a jihovýchodně od Plzně.

2.1.6.2 Území s předpoklady rozvoje pracovní funkce

Vymezení území s předpoklady rozvoje pracovní funkce v Plzeňském kraji bylo provedeno na pouze na základě dvou ukazatelů, neboť další prověřované ukazatele (např. indexy změny použitých ukazatelů) vykazovaly výraznou citlivost na aktuální ekonomický vývoj. Použity byly tedy následující ukazatele:

- intenzita zaměstnaneckých pracovních míst dle MF, tj. jejich počet na 100 obyvatel (k 1.12.2018),
- počet volných pracovních míst (VPM) na 100 obyvatel v produktivním věku 15 - 64 let (k 31.12.2019).

Střednědobý rozvojový potenciál v tomto případě dokládala velikost rozvojových ploch pro výrobu v územních plánech obcí podle platných Územně analytických podkladů Plzeňského kraje. Chybějící údaje za větší obce byly opět doplněny z platných územních plánů.

Výsledky syntézy shrnuje mapa 18 v příloze. Také v tomto případě nebyly do výsledného vymezení území s předpoklady pro rozvoj pracovní funkce zahrnuty dva SO POÚ (Blovice, Kašperské Hory), které leží mimo souvisle vymezenou oblast. Její hlavní osu tvoří SO POÚ podél dálnice D5 s odbočkou do severní části okresu Tachov a na jih do okresu Domažlice. Patří sem i rozlehlý SO POÚ Klatovy.

Většina z vybraných SO POÚ splňuje obě použité kritéria. Některé SO POÚ zařazené do vymezeného území s předpoklady rozvoje pracovní funkce však mají relativně malou rozlohu rozvojových ploch pro výrobu v územních plánech obcí (např. Stod, Horšovský Týn).

2.1.6.3 Území s předpoklady rozvoje rekreační funkce

Území s významnou rekreační funkcí mají specifické požadavky na dopravní síť, zejm. velké rozdíly z časového hlediska. Přesto pro potřeby této koncepce byla vymezena také území s předpoklady rozvoje rekreační funkce.

Podobným způsobem je možné přistoupit k vymezení území s předpoklady rozvoje rekreační funkce. Hlavními předpoklady rozvoje této funkce jsou:

- vysoká koncentrace atraktivit cestovního ruchu,
- zajímavá nabídka infrastruktury cestovního ruchu v širším smyslu (od ubytování a stravování přes muzea, trasy apod. až po sportovní vyžití).

Konkrétně splnění těchto kritérií dokládá vyšší počet lůžek v HUZ a současně výskyt centra cestovního ruchu 1. úrovně nebo vyšší koncentrace center cestovního ruchu 2. úrovně (viz mapu 13). Stanovené podmínky splňují zejm. SO POÚ Plzeň, Nýrsko, Domažlice, Sušice a Kašperské Hory. Tato území je možné řadit mezi nadregionálně významná území cestovního ruchu v Plzeňském kraji.

Spíše regionální význam mají v kraji také další území s vyšší koncentrací atraktivit a solidní kapacitou lůžek v HUZ. Sem je možné zařadit SO POÚ Klatovy, Kdyně, Horšovský Týn, Bor, Tachov, Stříbro, Kralovice a Rokycany.

2.1.6.4 Potenciální proudy intenzivních přepravních vztahů

Potenciální proudy intenzivních přepravních vztahů lze provést alespoň rámcově na základě střednědobého rozvojového potenciálu obcí, který reprezentuje velikost jejich rozvojových ploch v územních plánech (viz výše)

Potenciální proudy nákladní dopravy je možné dovozovat od velikosti rozvojových ploch pro výrobu na úrovni obcí, jejich polohy vůči nadřazené silniční síti i území s předpoklady rozvoje pracovní funkce (viz mapu 19 v příloze). Z mapy je zřejmé, že většina obcí s velkou rozlohou rozvojových ploch pro výrobu (od 100 ha) se zároveň nachází v území s předpoklady rozvoje pracovní funkce nebo v její blízkosti (Dobřany a Kařez) a v blízkosti dálnice D5.

Některá města s rozvojovými plochami pro výrobu menšími (50-100 ha) se už nachází ve větší vzdálenosti od dálnice (např. Tachov) a jejich napojení na dálnici není optimální v jednom směru (např. Černošín směrem do SRN) nebo v obou směrech (např. Strašice).

Identifikace potenciálních proudů pracovníků do zaměstnání byla provedena na základě porovnání velikosti rozvojových ploch pro výrobu a pro bydlení s přihlédnutím k zařazení obce do území s předpoklady rozvoje obytné nebo pracovní funkce (viz mapu 20 v příloze). V mapě jsou rovněž uvedeny současné proudy, aby je bylo možné odlišit od těch potenciálních.

Pořadí vrstev v mapě bylo zvoleno tak, aby vynikly obce s převahou potenciálu pracovní funkce nad obytnou, tj. ty které mají více rozvojových ploch pro výrobu než pro bydlení (v mapě oranžové mezikruží, popř. kruhy). Pokud se tyto obce zároveň nachází v území s předpoklady

rozvoje pracovní funkce (nebo v její blízkosti), lze předpokládat, že se v budoucnu stanou cílem dojížděky dalších osob, zejm. z území s předpoklady rozvoje obytné funkce.

Na základě této úvahy je možné očekávat další zesílení proudů na Nýřansko z Holýšovska a Staňkovska. V případě zlepšení dopravní dostupnosti by se mohly vytvořit rovněž nové významné proudy dojížděky do zaměstnání z jižního i ze severního Plzeňska. Podobná situace je také v okolí Rokycan.

Největší potenciál pro zesílení dojížděky do zaměstnání má město Bor, které však leží v řídce osídleném území okresu Tachov a podobně je na tom i přilehlá část okresu Domažlice. Je otázkou, jak atraktivní pracovní příležitosti budou v tomto území vznikat a v jakém časovém horizontu se zvýší ochota obyvatel ČR cestovat za prací na delší vzdálenosti.

Ekonomický růst v posledních letech založený na zvyšování počtu pracovních míst vyčerpá lidské zdroje v Plzeňském kraji nejen kolem dálnice D5. To si vyžádalo příliv zahraničních pracovníků, kteří obsazovali především méně kvalifikovaná místa v blízkosti dálnice D5, ale rozhodně to nezvyšovalo ochotu obyvatel cestovat za prací.

V souvislosti s významnými dlouhodobými změnami v ekonomice (digitalizace), ale i střednědobými výkyvy (ekonomická stagnace či krize) však lze očekávat v časovém horizontu této koncepce větší ochotu obyvatel dojíždět za prací na delší vzdálenosti. Zároveň však digitalizace umožní více lidem práci z domova bez nutnosti pravidelné dojížděky.

2.2 Analýza současného stavu silniční sítě

2.2.1 Základní uspořádání silniční sítě v území

Současné uspořádání sítě dálnic a silnic na území Plzeňského kraje obsahuje mapa 21 v příloze.

Nadřazená síť

Základní kostru pozemních komunikací na území Plzeňského kraje tvoří dálnice a silnice I. třídy v majetku České republiky (dále jen nadřazená síť). Z porovnání údajů pro jednotlivé kraje ČR (viz tabulku 10) vyplývá, že pokrytí území Plzeňského kraje nadřazenou sítí je podprůměrné. V případě silnic I. třídy má Plzeňský kraj dokonce nejmenší hustotu ze všech krajů v ČR.

Tabulka 10: Porovnání délky a hustoty sítě dálnic a silnic v krajích ČR (2018)

Kraj	Délka [km]		Hustota [km / 1000 km ²]	
	dálnice	silnice I. tř.	dálnice	silnice I. tř.
Středočeský	351	657	32	60
Jihočeský	63	654	6	65
Plzeňský	109	415	14	54
Karlovarský	38	184	11	55
Ústecký	95	488	18	91
Liberecký	5	346	1	109
Královéhradecký	21	439	4	92
Pardubický	13	459	3	101
Vysočina	93	427	14	63
Jihomoravský	160	422	22	59
Olomoucký	127	351	24	67
Zlínský	33	344	8	87
Moravskoslezský	100	623	18	115
celkem ČR	1 252	5 818	16	74

Nadřazená síť má v rámci kraje výrazně radiální charakter ve vztahu ke krajskému městu Plzni. Dálnice D5, silnice I/20, I/26 a I/27 vytvářejí hvězdici, která směřuje z Plzně do 7 směrů:

- **Dálnice D5 Praha – Plzeň – Rozvadov** (s navazující dálnicí A6 směr Norimberk v SRN)
Kromě převedení tranzitní dopravy ve směru ČR – Německo má nezastupitelný význam i pro Plzeňský kraj - jednak pro velkou část kraje zajišťuje spojení východním směrem do Prahy a dalších částí republiky a západním směrem do Německa, a jednak v rámci Plzeňského kraje je hlavní spojnici Plzně s okresy Rokycany a Tachov.
- **Silnice I/20 Karlovy Vary – Plzeň – České Budějovice**
Je hlavní spojnici Plzeňského kraje s okresy Karlovy Vary a Sokolov v Karlovarském kraji a kromě okresů Klatovy a Domažlice též hlavní spojnici Plzeňského kraje s Jihočeským krajem. V rámci kraje je využívána pro spojení Plzně s řídce osídlenou západní částí okresu Plzeň-sever (Všeruby, Úterý), s východní částí okresu Plzeň-jih (Blovic, Nepomuk,

Kasejovice) a nepřímo (s využitím navazujících silnic II. třídy) i s částí okresu Klatovy (Horažďovice, Plánice, částečně i Sušice).

- **Silnice I/26 Ejovice – Plzeň – Folmava** (s navazující silnicí B20 směr Cham v SRN)
Vedle převedení tranzitní dopravy ve směru ČR - Německo je hlavní spojnici z Plzně na jihozápad (Stod, Holýšov, Staňkov, Horšovský Týn, Domažlice).
- **Silnice I/27 Dubí – Most – Plzeň – Železná Ruda** (s navazující silnicí B11 směr Deggendorf v SRN)
Je hlavní spojnici Plzeňského kraje s Ústeckým krajem a s okresem Rakovník ve Středočeském kraji. V rámci kraje slouží pro spojení Plzně s největšími sídly v okrese Plzeň-sever (Třemošná, Horní Bříza, Kaznějov, Plasy, Kralovice), Plzeň-jih (Dobřany, Přeštice) a s větší částí okresu Klatovy.

Další 2 silnice I. třídy (I/19 a I/21) vytvářejí doplňující větve k výše popsaným radiálním tahům:

- **Silnice I/19 Nezabavětice (I/20) – Tábor – Pelhřimov**
Je hlavní spojnici Plzeňského kraje s okresem Příbram ve Středočeském kraji a se severní částí Jihočeského kraje (Milevsko, Tábor, Jindřichův Hradec). V rámci Plzeňského kraje propojuje Plzeň se severovýchodní částí okresu Plzeň-jih (Spálené Poříčí).
- **Silnice I/21 Bor (D5) – Cheb – Vojtánov** (SRN)
Spojuje Plzeňský kraj s okresem Cheb v Karlovarském kraji a svůj význam má i pro některé cesty do Německa. V Plzeňském kraji napojuje především město Planá.

Z nadřazené sítě není vedena v radiálním směru vůči krajskému městu pouze jediná silnice:

- **Silnice I/22 Dražnov (I/26) – Domažlice – Klatovy – Vodňany**
Propojuje okresy Domažlice a Klatovy v jižní části Plzeňského kraje s pokračováním do Jihočeského kraje (Strakonice a dále směrem na České Budějovice).

Z uvedeného popisu je zřejmé, že nadřazená síť dobře pokrývá dopravní spojení z Plzně do všech hlavních směrů. Naopak s výjimkou propojení Domažlice – Kdyně – Klatovy – Horažďovice silnicí I/22 nadřazená síť vůbec nepokrývá tangenciální směry. Za největší nedostatek považujeme chybějící propojení silnic I/21 a I/22 mezi Dražnovem (I/26) a Borem (D5), tj. zejména chybějící napojení okresu Domažlice na dálnici D5 směrem do Německa.

Dalším nedostatkem nadřazené sítě je problematické propojení silnic I/20 a I/27 od severu na dálnici D5 přes centrum Plzně.

Z hlediska rozložení v území lze konstatovat, že nadřazená síť pokrývá území Plzeňského kraje poměrně rovnoměrně. Horší dostupnost na nadřazenou síť mají tyto oblasti:

- jihovýchodní část okresu Klatovy, zejména území jižně od Sušice,
- území severovýchodně od Radnic,
- Bělá nad Radbuzou s okolím,
- Bezručicko,
- oblast Manětín – Žihle

Z významnějších sídel v Plzeňském kraji leží mimo nadřazenou síť následující města:

- Tachov (12,8 tis. obyvatel) – 12 km od D5 a I/21,
- Sušice (11,1 tis. obyvatel) – 17 km od I/22,
- Stříbro (7,7 tis. obyvatel) – 6 km od D5

Silnice II. a III. třídy

Současná podoba sítě silnic II. a III. třídy je do značné míry ovlivněna historickým vývojem silničního hospodářství v Čechách, jehož počátky již do 19. století.

Zejména na síti silnic II. třídy je patrné, že některé historické rozvojové záměry se nikdy nepodařilo realizovat. Například nebyl vybudován úsek silnice II/191 Dožice – Mladý Smolivec, proto je silnice II/191 mezi těmito obcemi přerušena. Obdobně nebyl vybudován úsek silnice

II/230 (dříve I/21) mezi Přešticemi a Stodem, proto je tato silnice vedena po původních silnicích III. třídy přes Mantov.

Poslední větší změna v uspořádání silnic II. třídy v Plzeňském kraji nastala před rokem 2000 a souvisela se změnami nadřazené sítě. V Plzeňském kraji se to týkalo části silnice I/21 v úseku Nepomuk – Přeštice – Stod – Stříbro – Planá a tehdejší silnice I/24 Chodová Planá – Mariánské Lázně – Bečov nad Teplou, z nichž byla vytvořena silnice II/230. Dále v souvislosti s výstavbou dálnice D5 byla původní silnice I/5 přeměněna na silnici II/605.

Vedení silnic II. třídy v současné době již v některých úsecích neodpovídá převažujícím dopravním proudům, např.:

- silnice II/183 z Přeštic na západ se za Merklínem stáčí k jihozápadu do Kolovče, ačkoli přirozená trasa pokračuje nejkratším směrem na silnici I/26 u Staňkova,
- silnice II/195 od Hostouně a Poběžovic na jih za Novým Kramolínem odbočuje na západ a vede delší trasou přes Postřekov, Klenčí pod Čerchovem a Trhanov, přestože hlavní dopravní proud směřuje nejkratší cestou do Dražanova na silnici I/22.

Z porovnání jednotlivých krajů ČR (viz tabulku 11) je zřejmé, Plzeňský kraj má mírně nadprůměrnou hustotu silnic II. třídy a naopak mírně podprůměrnou hustotu silnic III. třídy.

Tabulka 11: Porovnání délky a hustoty sítě silnic II. a III. třídy v krajích ČR (2018)

Kraj	Délka [km]		Hustota [km / 1000 km ²]	
	silnice II. tř.	silnice III. tř.	silnice II. tř.	silnice III. tř.
Středočeský	2 383	6 236	218	571
Jihočeský	1 625	3 808	162	379
Plzeňský	1 493	3 103	195	406
Karlovarský	473	1 366	143	412
Ústecký	897	2 748	168	515
Liberecký	488	1 586	154	501
Královéhradecký	894	2 394	188	503
Pardubický	913	2 208	202	489
Vysočina	1 626	2 928	239	431
Jihomoravský	1 468	2 394	204	333
Olomoucký	938	2 173	178	412
Zlínský	511	1 250	129	315
Moravskoslezský	848	1 895	156	349
celkem ČR	14 587	34 087	185	432

2.2.2 Intenzity dopravy

Intenzity dopravy (roční průměr denních intenzit dopravy – RPDl) na dálnicích a silnicích v Plzeňském kraji převzaté z výsledků Celostátního sčítání dopravy 2016 byly vyneseny do kartogramu, který je obsahem mapy 22 v příloze. Do samostatného kartogramu (viz mapu 23 v příloze) byly vyneseny intenzity nákladní dopravy (bez lehkých nákladních vozidel LN).

Tabulka 12: Porovnání nejvíce dopravně zatížených komunikací dle CSD 2016

Kategorie a třída kom. (Plzeň samostatně)	Všechna vozidla (SV)		Těžká vozidla bez lehkých nákladních (TV - LN)	
	Úsek	RPDI [voz/den]	Úsek	RPDI [voz/den]
Plzeň	I/20 + I/27 Karlovarská	45 tis.	I/20 + I/27 Karlovarská	2,5 tis.
Dálnice	D5 u Plzně	40 tis.	D5 u Plzně	9,5 tis.
I. tř. bez města Plzně	I/27 Plzeň - Přeštice	17 tis.	I/26 Horš. Týn - Draženov I/20 Plzeň - Blovice	1,7 tis. 1,6 tis.
II. tř. bez města Plzně	II/605 Rokycany	13,5 tis.	II/605 Rokycany	1,2 tis.

Celková intenzita dopravy (SV – všechna motorová vozidla)

Největší intenzity dopravy byly podle očekávání zaznamenány na dálnici D5 a na různých kategoriích komunikací v městě Plzni.

Na silnicích II. třídy byla největší intenzita dopravy – více než 22 tis. vozidel za den – zjištěna na silnici II/231 (Jateční ulice) v Plzni. Mimo Plzeň je nejvíce zatížený průjezdní úsek silnice II/605 v Rokycanech (více než 13,5 tis. voz/den). Na ostatních silnicích II. třídy mimo Plzeň a mimo II/605 v Rokycanech intenzita dopravy nepřesahuje 10 tisíc vozidel za den, byť na některých úsecích ve městech se k této hodnotě těsně přibližuje (např. II/169 v Sušici, II/183 v Rokycanech, II/198 a II/199 v Tachově. Naopak mimo města se na velké délce úseků silnic II. třídy intenzita dopravy pohybuje v rozmezí 1 – 2 tis. voz. za den, ale výjimkou nejsou ani úseky s intenzitou hluboko pod 1 tis. vozidel za den.

Nadprůměrnou intenzitu dopravy mimo města lze na silnicích II. třídy zaznamenat především:

- na silničním okruhu kolem Plzně (silnice II/180, nejvíce v úseku mezi silnicemi I/20 na Nové Hospodě a II/605 v Kozolupech),
- na silnicích napojujících velká města (Tachov od D5 i od Plané, Sušice od Klatov i Horažďovic, Domažlice od Horšovského Týna i Babylonu, Nýrsko od Klatov),
- v souběhu s dálnicí D5 (silnice II/605).

Ze silnic III. třídy byla při celostátním sčítání dopravy sčítána pouze malá část, přesto lze některé závěry formulovat. Nejvyšší intenzita dopravy byla zjištěna v Plzni na silnici III/18032c (Malostranská ulice) – přes 21 tis. voz/den. Stejně jako u silnic II. třídy jsou silněji zatíženy úseky ve větších městech, případně v jejich bezprostřední blízkosti, zejména v okolí Plzně. Naopak na většině silnic III. třídy mimo zastavěná území lze očekávat intenzitu dopravy pod 1 tis. voz/den.

Intenzita těžkých vozidel (bez lehkých nákladních)

Výsledky celostátního sčítání dopravy potvrzují určité rozdíly mezi rozložením intenzit osobní a nákladní automobilové dopravy, zejména:

- Těžká vozidla ve větší míře využívají komunikace vyšších kategorií a tříd – tato skutečnost se nejvýrazněji projevuje na dálnici, kde je podíl těchto vozidel nejvyšší (běžně 20 – 30 %).
- Vyšší intenzita těžkých vozidel je ve směrech tranzitní dopravy, tj. kromě dálnice D5 zejména na silnici I/26 Plzeň – Folmava.
- Provoz těžké dopravy je často ovlivněn dopravně technickým stavem komunikací (šířka silnice, únosnost mostů, volný profil podjezdů, atd.) – na silnicích s nevyhovujícími

parametry (např. I/19 s nedostatečnou podjezdovou výškou pod železničním mostem v Nezvěsticích) je intenzita nákladní dopravy nízká.

- Naopak na některých úsecích je podíl těžkých vozidel zřetelně vyšší – ze silnic II. třídy např. na II/184 Kdyně – Všeruby nebo na II/229 Kralovice – Rakovník.

Přeshraniční doprava

Přehledné informace o intenzitách přeshraniční dopravy z dopravního průzkumu z roku 2013 obsahuje mapa 24 v příloze.

Pro spojení mezi Plzeňským krajem a Bavorskem je patrný rozhodující význam dálničního hraničního přechodu Rozvadov, za kterým s odstupem následuje hraniční přechod Folmava na silnici I/26. Tyto 2 přechody převádějí téměř 60 % automobilové dopravy přes hranici mezi Plzeňským krajem a Bavorskem. V případě nákladních automobilů je tento podíl ještě výraznější – více než 83 %. Z hraničních přechodů na krajských silnicích stojí za zmínku Všeruby (II/184), Rozvadov (II/605) a Broumov (II/201), zejména kvůli relativně vysokému podílu nákladních automobilů.

2.2.3 Dopravní nehody

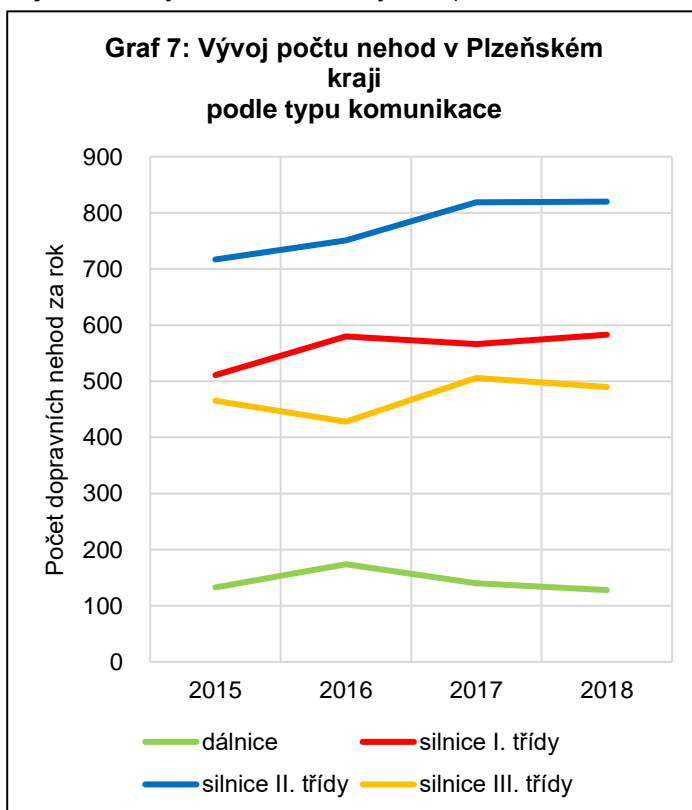
Dopravní nehodovost je jedním z vážných dopadů silniční dopravy. Data o celkové dopravní nehodovosti nejsou známa, evidovány jsou pouze dopravní nehody šetřené Policií ČR. Takových nehod se v Plzeňském kraji za rok 2018 stalo celkem 3 673, tedy 6,3 nehody na 1 tisíc obyvatel, což je nejméně ze všech krajů ČR (celostátní průměr je 9,9 nehody na tisíc obyvatel).

Velmi vysoká je ale závažnost dopravních nehod – za rok 2018 při dopravních nehodách v Plzeňském kraji zahynulo 44 osob, což znamená 76 obětí dopravních nehod na 1 milion obyvatel. Podle tohoto kritéria je bilance Plzeňského kraje třetí nejhorší po Jihočeském a Středočeském kraji (celostátní průměr je 53 mrtvých na milion obyvatel).

Také počet zraněných osob je vysoký: 93 těžce zraněných a 1 730 lehce zraněných. To je celkem 3 129 zraněných na 1 mil. obyvatel (celostátní průměr je 2 605 zraněných na mil. obyvatel). Věcná škoda dosáhla téměř 250 mil. Kč.

Plzeňský kraj má ze všech krajů nejvyšší podíl nehod z příčiny nepřiměřené rychlosti (v Plz. kraji 25 % nehod oproti celostátnímu průměru 13 %), nejvyšší podíl nehod zaviněných chodci (2,6 % nehod oproti průměru 1,1 %), a také nejvyšší podíl nehod zaviněných pod vlivem alkoholu (9,8 % nehod oproti průměru 4,4 %).

Kromě dálnice počet nehod za poslední 4 roky mírně stoupá (viz graf 7). Celostátní vývoj je obdobný.



Hustota dopravních nehod v roce 2018 byla 0,5 nehody na 1 km silnice II. třídy, 0,2 nehody na 1 km silnice III. třídy.

Přestože rozhodující příčinou většiny dopravních nehod jsou chyby účastníků silničního provozu, na vznik dopravních nehod má nezanedbatelný vliv i uspořádání komunikací a jejich okolí. Pro vytipování rizikových úseků by bylo vhodné provést detailní analýzu dopravní nehodovosti na jednotlivých silnicích II. třídy minimálně za 3 roky.

2.2.4 Trasy linkové autobusové dopravy

Veřejná linková osobní doprava v Plzeňském kraji prochází v současné době zásadními změnami. Od 14. 6. 2020 dojde v souvislosti se zahájením plnění veřejných zakázek „Zajištění veřejných služeb v přepravě cestujících v autobusové dopravě pro období 2020 - 2030 oblast I (PLZEŇSKÝ KRAJ – JIH) a oblast II (PLZEŇSKÝ KRAJ – SEVER)“ k významným změnám dopravních řešení. Nově budou autobusové linky (navázané na páteří systém železniční dopravy) rozděleny na páteří a obslužné, přičemž budou zároveň podobně jako linky páteří železniční dopravy provozovány převážně v pravidelných intervalech.

Páteří linky budou převážně vedeny na silnicích I. a II. třídy, obslužné linky převážně po silnicích III. třídy a místních komunikacích. Smyslem páteřních autobusových linek je základní systémové spojení v nejvytíženějších směrech. Tyto linky by měly být provozovány celodenně celotýdenně, a to v taktovém režimu (o víkendu s delší dobou taktu). Vedení nemusí být bezpodmínečně časově nejkratší cestou, avšak zajišťky oproti časově nejkratší trase by měly být minimální (důvodem pro zajišťku je zpravidla provázání s jinou linkou / jiným druhem dopravy v přestupním terminálu, nebo obsluha většího sídla ležícího mimo nejkratší směr). Páteří linky jsou zpravidla vedeny v radiálním směru vůči hlavnímu cíli dojíždky. Možné je vedení autobusových páteřních linek i ve významných tangenciálních směrech (v případě významné časové úspory oproti jízdě přes centrální oblast).

Základní přehled páteřních linek dle jednotlivých oblastí společně s využívanými silnicemi II. a III. třídy v novém dopravním řešení je znázorněn v následující tabulce.

Tabulka 13: Přehled páteřních linek Plzeňského kraje v připravovaném dopravním řešení

Oblast	Páteří linka	Pojížděné silnice I., II. a III. třídy
Plzeň-sever, Rokycany	440 321 Plzeň-Kralovice-Čistá	I/27, III/180 4, II/201, II/229
	440 323 Plzeň-Toužim-Karlovy Vary	I/20, III/180 51
	460 365 Plasy-Kaznějov-Dolní Bělá-Úněšov	I/27, II/204, II/205
Tachov	490 722 Tachov-Bor-Stříbro-Plzeň	II/198, II/199, III/199 10, II/200, II/605, III/005 27, III/193 21, I/26
	490 723 Tachov-Planá-Mariánské Lázně	II/198, I/21, II/230, III/201 70
	490 735 Stříbro-Planá-Mariánské Lázně	II/193, II/605, II/230, III/021 2, III/021 5, III/021 9, II/198, I/21, II/230
Blovicko, Nepomucko	430 432 Plánice-Chocenice-Losiná-Plzeň	II/186, II/187, III/187 2, II/191, III/191 20, III/191 19, III/191 17, III/020 11, I/20, II/117, III/180 21
	440 423 Plzeň-Spálené Poříčí-Rožmitál p. Třemšínem	III/180 21, III/180 22, II/183, III/183 30, III/177 2, I/19, II/117
	440 452 Plzeň-Sušice-Kvilda	III/180 21, I/20, III/177 4, III/177 6, III/020 11, III/191 17, II/191, III/187 2, II/186, II/187, II/169
Švihovsko, Kdyněsko	400 821 Domažlice-Kdyně-Klatovy	I/22, III/183 9, III/ 183 6, III/022 2a, III/022 3, III/184 15
Pošumaví	430 960 Klatovy-Nýrsko	I/22, II/191, II/171, III/185 10, II/190
	430 970 Sušice-Petrovice-Velhartice-Běšiny-Klatovy	II/169, II/171, I/27, I/22
	430 972 Železná Ruda-Prášily-Hartmanice-Sušice (úsek Hartmanice – Sušice)	II/169, II/171, II/145, II/190, III/169 11
Pošumaví	430 974 Sušice-Kašperské Hory-Srní-Modrava-Kvilda (zejména úsek Sušice – Kašperské Hory)	II/169, II/145, III/169 10, I/27

	430 975 Sušice-Kašperské Hory-Stachy (úsek Sušice – Kašperské Hory)	II/169, II/145
Chodsko	400 621 Poběžovice-Horšovský Týn-Holýšov	II/196, I/26
	400 631 Domažlice-Staňkov-Stod	II/193, I/26
	400 633 Poběžovice-Draženov-Domažlice (v úseku Draženov – Domažlice)	II/195, III/195 24, I/22
Přešticko, Stodsko, Nýřansko	440 424 Plzeň-Přeštice-Klatovy	I/27
	450 550 Stod-Plzeň	I/26
	450 551 Stod-Merklín-Merklín,Lhota	II/230, I/26, II/182
	450 561 Merklín-Dobřany-Plzeň (zejména v úseku Dobřany – Plzeň)	II/182, II/183, III/182 3, III/180 35, II/180, I/27
Plánicko, Horažďovicko	430 921 Horažďovice-Plánice-Klatovy (v úseku Plánice – Klatovy)	I/22, III/187 11, II/187, II/186
	430 922 Sušice-Kolinec-Klatovy	II/169, II/187, I/22
	430 951 Horažďovice-Klatovy	I/22
	430 952 Sušice-Rabí-Horažďovice	II/169

Hlavní funkcí obslužných autobusových linek je plošná regionální obsluha. Ve významnějších relacích by obslužné autobusové linky měly být provozovány v období přepravní špičky alespoň v hodinovém taktu, dále by měl být doplněn dopolední a večerní spoj a v omezené míře je možná také víkendová obsluha. Ve slabších relacích je dominantní zajištění dojížděky do škol, doplňkově pak zajištění přeprav dle významnějších identifikovatelných účelů. U obslužných linek není nezbytně nutná obsluha v taktovém režimu, významnější je mnohdy účelné uchopení místní časově identifikovatelné poptávky. V periferních regionech lze uvažovat o účelové obsluze podle spádovosti škol. Vedení obslužných linek má zpravidla radiální charakter, avšak s cílem co největší plošné obsluhy. Lze je však vést i v tangenciálních směrech, pokud to vede k významné časové úspoře.

Přehled obslužných linek vybraných provozních celků a oblastí Plzeňského kraje je uveden v příloze č. 33.

2.2.5 Časová dostupnost krajského města

Byla vyhodnocena časová dostupnost Plzně osobním automobilem za běžných podmínek provozu (bez zdržení vyvolaných dopravními kongescemi), konkrétně na křižovatku silnic I/20 a I/27 v sadech Pětatřicátníků v centru města (viz mapu 25 v příloze).

Potvrdilo se, že výrazně rychlejší jsou cesty ze směrů využívajících dálnici D5, tedy od východu a západu. V ostatních směrech lze pozorovat lepší časovou dostupnost z obcí ležících na silnici I. třídy oproti obcím mimo tyto silnice. Z přílohy jsou patrné oblasti s horší dostupností na nadřazenou síť uvedené již v kapitole 2.2.1.

Přibližně dvacetiminutovou dostupnost mají města Rokycany, Přeštice, Stod nebo Kaznějov. Rozsah oblasti s dostupností 20 minut přibližně odpovídá aglomerovanému území Plzně.

Na hranici dostupnosti 40 minut leží města Nepomuk, Klatovy, Horšovský Týn a Tachov.

Více než hodinová dostupnost je z celé jižní části okresu Klatovy (Sušicko, Železnorudsko) a také z úzkého pruhu podél státní hranice v Českém lese.

2.2.6 Dopravně technický stav silnic

Dopravně technickým stavem silnic se podle zákona o pozemních komunikacích "rozumí jejich technické znaky (příčné uspořádání, příčný a podélný sklon, šířka a druh vozovky, směrové a výškové oblouky) a začlenění pozemní komunikace do terénu (rozhled, nadmořská výška)." Z kvantifikovatelných údajů charakterizujících dopravně technický stav silnic jsou dostupná

data o šířce a dále o jednotlivých objektech (podjezdy, železniční přejezdy). Naopak souhrnně nejsou evidována data o směrovém a výškovém řešení silnic.

Šířkové uspořádání

Pro vyhodnocení šířkového uspořádání silnic II. a III. třídy byl zvolen parametr kategoriijní šířka, tj. volná šířka silnice mezi směrovými sloupky, resp. svodidly. Tato šířka zahrnuje vlastní vozovku a zpevněné i nezpevněné krajnice.

Podle ČSN 73 6101 se kategoriijní šířka silnic II. třídy předpokládá minimálně 7,5 m. Naproti tomu u málo dopravně zatížených silnic III. třídy se připouští i jednopruhé uspořádání s výhybnami.

Mapa 26 v příloze zobrazuje současnou kategoriijní šířku silnic II. a III. třídy v Plzeňském kraji.

Kategoriijní šířka 7,5 m není zajištěna na většině úseků silnic II. třídy a až na výjimky prakticky vůbec na silnicích III. třídy. Naopak i na silnicích II. třídy se vyskytují úseky s šířkou menší než 5,5 m, na silnicích III. třídy tato šířka převažuje. Při této šířce již není mimo výhybny možné bezpečné míjení větších vozidel.

Vyhovující šířku (7,5 m) mají kromě nových (resp. nově zrekonstruovaných) úseků silnic především bývalé silnice I. třídy (byť ani ty zdaleka ne všechny) a dále některé úseky budované v minulosti s ohledem na potřeby nákladní dopravy (ať již z důvodů vojenských, pro potřeby těžební činnosti, apod.). Jedná se (s dílčími výhradami) o tyto úseky:

- II/169 Horažďovice – Sušice
- II/174 Svěradice (hranice kraje směr Lnáře) – Velký Bor
- II/180 Plzeň-Černice – Dobřany
- II/183 Štáhlavy – Rokycany
- II/184 Kdyně – Všeruby
- II/185+II/186 SZ obchvat Klatov
- II/188 Kotouň (I/20) – Horažďovice
- II/191 Klatovy – Nýrsko – Svatá Kateřina
- II/198 Planá – Tachov
- II/200 Bor – Horšovský Týn
- II/229 Kralovice – Kožlany (hranice kraje směr Rakovník)
- II/230 Stříbro – Planá
- II/605 Kažez (hranice kraje směr Praha) – Ejpovice (D5) a Plzeň – Přimda

Podjezdy

Významnými lokálními závadami na silniční síti jsou podjezdy s nevyhovující šířkou nebo výškou. Jedná se především o staré železniční mosty, které svým nedostatečným profilem ohrožují bezpečnost silničního provozu, případně omezují kapacitu silnice, v horším případě pak zcela zamezují průjezdu větších vozidel.

Na silnicích II. třídy byly identifikovány 3 podjezdy s nedostatečnou šířkou (menší než 6,0 m) a současně i s nedostatečnou výškou (méně než 4,0 m). Další 4 podjezdy mají nedostatečnou šířku.

Na silnicích III. třídy je to pak 22 podjezdů s nedostatečnou šířkou i výškou, 6 podjezdů pouze s malou šířkou a 4 pouze s malou výškou.

Vůbec nejmenší profil má podjezd na silnici III/1804 mezi Horní Břízou a Oborou s volnou výškou 1,8 m a šířkou 3,0 m.

Podjezdy s nedostatečným profilem jsou i na nadřazené síti. Největší závadu z nich představuje podjezd na silnici I/19 v Nezvěsticích s volnou výškou pouze 3,4 m, který neumožňuje průjezd větších vozidel.

Přehled podjezdů s nedostatečným profilem na silnicích v Plzeňském kraji (včetně silnic I. třídy) obsahuje mapa 27 v příloze.

Železniční přejezdy

Další lokální závady představují železniční přejezdy. Mapa 28 v příloze zobrazuje přejezdy na silnicích II. a III. třídy v Plzeňském kraji s rozlišením podle typu zabezpečení a podle kategorie železniční trati.

V posledních letech se stav zabezpečení železničních přejezdů zlepšil, zejména ubylo nezabezpečených železničních přejezdů vybavených pouze dopravními značkami. Přesto tyto přejezdy na některých regionálních drahách i nadále zůstávají, v několika případech i na silnicích II. třídy.

Naopak stále relativně málo je železničních přejezdů vybavených závorami. I na celostátní dráze (nejvíce na trati Plzeň – Domažlice do její modernizace) dosud zůstávají železniční přejezdy vybavené pouze světelným signalizačním zařízením.

2.2.7 Stavební stav silnic

Stavebním stavem silnic se podle zákona o pozemních komunikacích “rozumí jejich kvalita, stupeň opotřebení povrchu, podélné nebo příčné vlny, výtluky, které nelze odstranit běžnou údržbou, únosnost vozovky, krajnic, mostů a mostních objektů a vybavení pozemní komunikace součástmi a příslušenstvím.”

Limitujícím faktorem pro provoz nákladní dopravy je zatížitelnost mostů. Mapa 29 v příloze zobrazuje výhradní zatížitelnost mostů (tj. největší hmotnost vozidla, které může na most vjet za podmínky, že na mostu nebudou další vozidla) na dálnicích a silnicích v Plzeňském kraji. Celkem 12 mostů má výhradní zatížitelnost menší než 12 t, dalších 22 mostů má výhradní zatížitelnost v rozsahu 12 – 17 t.

Od Správy a údržby silnic Plzeňského kraje byla převzata data o stavebním stavu silnic II. a III. třídy a mostů na nich. Tato data jsou obsahem mapy 30 v příloze (silnice) a 31 v příloze (mosty).

2.3 Záměry na silniční síti

2.3.1 ŘSD – dopady na krajskou silniční síť

Ředitelství silnic a dálnic ČR v současné době připravuje na území Plzeňského kraje 18 staveb v celkové délce 91,5 km:

- **I/20 Plzeň, Jateční – Na Roudné, severní etapa**
Přeložení silnice I/20 ze současného radiálního vedení v severní části Plzně do trasy městského okruhu.
Aktuální předpoklad zahájení 2025, zprovoznění 2029.
Dopady na krajskou silniční síť: Souběh s Jateční ulicí (silnice II/231 a II/233)
- **I/20 Plzeň, Jasmínová – Jateční, jižní etapa**
Převedení trasy silnice I/20 ze současného radiálního vedení v JV části Plzně do trasy městského okruhu.
Aktuální předpoklad zahájení 2027, zprovoznění 2031.
Dopady na krajskou silniční síť: Návaznost silnic III/18032c (Plzeň, Doudlevec – Plzeň, nám. M. Horákové) a III/18/019 (Letkov – Plzeň), které jsou ukončeny na současné trase I/20.
- **I/20 Losiná, obchvat**
Převedení silnice I/20 v úseku D5 – křižovatka s I/19 (včetně) do trasy SV obchvatu obce Losiná.
Aktuální předpoklad zahájení 2025, zprovoznění 2027.
Dopady na krajskou silniční síť: Návaznost silnice III/18025 (Štěnovice – Losiná), která je ukončena na současné trase I/20; potenciální převod současné silnice I/20 (nebo její části) do majetku Plzeňského kraje.

- **I/20 Chválenice, přeložka**

Převedení silnice I/20 do trasy západního obchvatu Chválenic (včetně Chouzov), Želčan a Vlčtejna.

Aktuální předpoklad zahájení 2025, zprovoznění 2027.

Návaznost silnic III/18329 (Chválenice – Čižice), III/1771 (Chválenice – Nezabavětice), III/1775 (Chválenice – Nezvěstice), III/1776 (Vlčtejn – Střížovice) a III/1779 (Vlčtejn – Zdemyslice), které jsou ukončeny na současné trase I/20; předpokládaný převod současné silnice I/20 (nebo její části) do majetku Plzeňského kraje.

- **I/20 Životice, křižovatka se silnicí II/188**

Přestavba (posunutí polohy) nevyhovující křižovatky.

Aktuální předpoklad zahájení 2024, zprovoznění 2024.

Dopady na krajskou silniční síť: Jen krátké přeložky silnic II/188 a III/02014.

- **I/20 Kasejovice, obchvat**

Přeložka silnice I/20 do trasy severního obchvatu města Kasejovice.

Aktuální předpoklad zahájení 2026, zprovoznění 2028.

Dopady na krajskou silniční síť: Návaznost silnic III/17720 (Kasejovice – Dožice), III/17727 (Kasejovice – Předmíř), III/1882 (Velký Bor – Kasejovice) a III/02015 (Kasejovice – Svěradice), které jsou ukončeny na současné trase I/20; potenciální převod současné silnice I/20 (nebo její části) do majetku Plzeňského kraje. Město Kasejovice usiluje o možnost napojení silnice III/17727 na nově připravovanou přeložku I/20.

- **I/21 Planá – Trstěnice, přeložka**

Přeložka silnice I/21 do trasy západního obchvatu Chodové Plané včetně úpravy průjezdního úseku městem Planá.

Aktuální předpoklad zahájení 2027, zprovoznění 2029.

Dopady na krajskou silniční síť: Návaznost silnic II/230 (Chodová Planá – Bečov nad Teplou), II/201 (Chodová Planá – Broumov, státní hranice), III/19840 (Výškov – Chodová Planá) a III/20170 (Kyjov – Planá), které jsou ukončeny na současné trase I/21; pravděpodobný převod současné silnice I/21 (nebo její části) do majetku Plzeňského kraje.

- **I/22 Zavlekov, úprava trasy**

Úprava nevhodného směrového a výškového vedení trasy.

Aktuální předpoklad zahájení 2024, zprovoznění 2025.

Dopady na krajskou silniční síť: Prakticky bez dopadů (pouze úprava křižovatky se silnicí III/02211 Plánička – Vlčnov).

- **I/26 D5 – Stod**

Zkapacitnění a přeložka silnice I/26 do nové trasy se začátkem u MÚK Úherce na dálnici D5 a s vedením severně od Zbůchu, Chotěšova a Stodu.

Aktuální předpoklad zahájení 2025, zprovoznění 2029.

Dopady na krajskou silniční síť:

- Pravděpodobný převod současné silnice I/26 v úseku MÚK Sulkov (D5) – Líně – Zbůch – Chotěšov – Stod – MÚK Střelice (I/26) do majetku Plzeňského kraje.
- Přeložka silnice III/2038 (Dolní Sekyřany – Chotěšov) do nové trasy přes MÚK Chotěšov (I/26) s napojením na stávající trasu I/26 mezi Zbůchem a Chotěšovem
- Prerušování silnice III/0266 (Chotěšov – Týnec) mezi Chotěšovem a přeložkou III/2038
- Přeložka III/20310 (Stod – Kotovice) u MÚK Stod (I/26)
- Návaznost dalších silnic ukončených na stávající trase I/26 (zejména II/180 od Dobřan do Chotěšova)

- **I/26 Babylon, obchvat**

Přeložka silnice I/26 do trasy západního obchvatu obce Babylon.

Aktuální předpoklad zahájení 2023, zprovoznění 2025.

Dopady na krajskou silniční síť: Prakticky bez dopadů (pouze úprava křižovatky se silnicí II/195).

- **I/27 Plasy, obchvat**

Přeložka silnice I/27 do trasy JV obchvatu Plas.

Aktuální předpoklad zahájení 2023, zprovoznění 2026.

Dopady na krajskou silniční síť: Návaznost silnic III/0274 (Žebnice – Mladotice), III/23110 (Plasy – Kopidlo), a III/2057 (Hvozd – Plasy), které jsou ukončeny na současné trase I/27; potenciální převod současné silnice I/27 (nebo její části) do majetku Plzeňského kraje.

- **I/27 Kaznějov, obchvat**

Přeložka silnice I/27 do trasy západního obchvatu Rybnice a Kaznějova.

Aktuální předpoklad zahájení 2023, zprovoznění 2026.

Dopady na krajskou silniční síť: Návaznost silnic II/204 (Kaznějov – Úněšov) a III/2318 (Kaceřov – Kaznějov), které jsou ukončeny na současné trase I/27; pravděpodobný převod současné silnice I/27 (nebo její části) do majetku Plzeňského kraje.

- **I/27 Kaznějov – Třemošná**

Úprava směrového a výškového vedení silnice I/27 včetně nové MÚK Horní Bříza se silnicí III/1804.

Aktuální předpoklad zahájení 2025, zprovoznění 2026.

Dopady na krajskou silniční síť: Přerušení silnice III/1804 (Ledce – Horní Bříza – Obora) v úseku mezi stávající silnicí I/27 a silnicí III/2312; pravděpodobný převod části současné silnice I/27 do majetku Plzeňského kraje.

- **I/27 Plzeň, Přemyslova – Karlovarská**

Severní část přeložky silnice I/27 v Plzni do trasy odsazené od historického jádra města.

Aktuální předpoklad zahájení 2027, zprovoznění 2030.

Dopady na krajskou silniční síť: Prakticky bez dopadů (pouze úprava křižovatky se silnicí III/18050 Město Touškov – Plzeň).

- **I/27 Plzeň, Sukova – Borská**

Jižní část přeložky silnice I/27 v Plzni do trasy odsazené od historického jádra města.

Aktuální předpoklad zahájení 2026, zprovoznění 2029.

Dopady na krajskou silniční síť: Návaznost silnice III/18032 (Štěnovice – Plzeň), která je ukončena na současné trase I/27.

- **I/27 Šlovice – Přestice**

Zkapacitnění a přeložka silnice I/27 do trasy západního obchvatu Horní Lukavice.

Aktuální předpoklad zahájení 2020, zprovoznění 2023.

Dopady na krajskou silniční síť: Návaznost silnic III/18033 (Dobřany – Vysoká), III/18036 (Horní Lukavice – Dobřany) a III/18029 (Horní Lukavice – Dolní Lukavice), které jsou ukončeny na současné trase I/27; potenciální převod současné silnice I/27 (nebo její části) do majetku Plzeňského kraje.

- **I/27 Přestice, obchvat**

Přeložka silnice I/27 do trasy západního obchvatu Přestic.

Aktuální předpoklad zahájení 2023, zprovoznění 2025.

Dopady na krajskou silniční síť: Návaznost silnic III/18027 (Štěnovice – Přestice), II/230 (Nepomuk – Přestice – Stod) a II/183 (Domažlice – Přestice), které jsou ukončeny na

současné trase I/27; pravděpodobný převod současné silnice I/27 (nebo její části) do majetku Plzeňského kraje.

- **I/27 Klatovy, přeložka, 1. stavba**

Přeložka silnice I/27 do trasy východního obchvatu Klatov.

Aktuální předpoklad zahájení 2021, zprovoznění 2023.

Dopady na krajskou silniční síť: Návaznost silnic III/11766 (Předslav – Klatovy), II/191 (Nepomuk – Klatovy), III/19122 (zkratka ze silnice II/191 do Klatov), II/186 (Klatovy – Plánice – Defurovy Lažany) a III/19124 (Janovice nad Úhlavou – Klatovy, Luby), které jsou ukončeny na současné trase I/27; potenciální převod současné silnice I/27 (nebo její části) do majetku Plzeňského kraje.

V úrovni studií bylo v nedávné době prověřováno dalších 11 záměrů o celkové délce 93 km:

- **I/19 křižovatka s I/20 – Spálené Poříčí**

- **1. úsek křižovatka s I/20 – Nezvěstice** (úprava směrového a výškového vedení od křižovatky se silnicí I/20 po křižovatku se silnicemi III/1772 a III/1773)

Dopady na krajskou silniční síť: Pouze úprava napojení silnic III/1771 a II/183.

- **2. úsek Nezvěstice – obchvat** (SV obchvat Nezvěstic a Žákavy)

Dopady na krajskou silniční síť: Návaznost silnic III/1774 (Nezvěstice – Netunice), III/11731 (Mirošov – Nezvěstice) a III/1777 (Nezvěstice – Blovice); předpokládáný převod současné silnice I/20 do majetku Plzeňského kraje.

- **3. úsek Nezvěstice – Spálené Poříčí** (SV obchvat Vlkova)

Dopady na krajskou silniční síť: Žádné.

- **I/20 Seč – Nepomuk – Životice**

- **1. úsek Chocenice, obchvat** (západní obchvat Chocenické Lhoty, Kotousova, Chocenice a Zhůře)

Dopady na krajskou silniční síť: Návaznost silnic III/17053 (Drahkov – Chocenická Lhota), III/11750 (Komorno – Chocenická Lhota) a III/02011 (Zhůř – Kokořov); předpokládáný převod současné silnice I/20 do majetku Plzeňského kraje (včetně obnovy propojení ze Seče v opuštěné historické trase).

- **2. úsek Měcholupy – Klášter** (JZ obchvat Měcholup, variantně s převedením do trasy stávající silnice II/230 Přeštice – Nepomuk jižně od obce Prádlo)

Dopady na krajskou silniční síť: Předpokládáný převod současné silnice I/20 (nebo její části) do majetku Plzeňského kraje; variantně převedení stávající silnice II/230 v úseku Novotníky – Nepomuk do majetku ČR a návaznost silnic III/02012 (Prádlo – Novotníky) a III/11747 (Klášter – Dvůrek).

- **3. úsek Nepomuk, obchvat** (jižní obchvat Nepomuku)

Dopady na krajskou silniční síť: Návaznost silnic II/187 (Nepomuk – Plánice – Sušice), II/191 (Dožice – Nepomuk) a III/18614 (Nepomuk – Horažďovice); předpokládáný převod současné silnice I/20 (nebo její části) do majetku Plzeňského kraje.

- **4. úsek Třebčice – Mohelnice** (výstavba MÚK se silnicí III/02013)

Dopady na krajskou silniční síť: Pouze nové napojení silnice III/02013 (Třebčice – Kladrubce).

- **5. úsek Mohelnice – Životice** (úprava výškového řešení současné silnice)

Dopady na krajskou silniční síť: Žádné.

- **I/20 Životice, obchvat**

Přeložka silnice I/27 do trasy jižního obchvatu Životic.

Dopady na krajskou silniční síť: Pouze úprava napojení silnic II/188 a III/17721.

- **I/22 Domažlice, obchvat**

Přeložka silnice I/22 do trasy SV obchvatu Draženova a Domažlic.

Dopady na krajskou silniční síť: Návaznost silnic III/19368 (Draženov – Luženice), III/19365 (Petrovice – Havlovice), III/19363 (Domažlice – Luženice), II/193 (Horšovský Týn – Domažlice a Domažlice – Havlovice, I/26), II/183 (Domažlice – Přeštice), III/1903 (Domažlice – Tlumačov), III/1839 (Domažlice – Zahořany), III/1907 (Domažlice – Mrákov) a III/1839a (I/22 – Bořice); předpokládaný převod současné silnice I/22 (nebo její části) do majetku Plzeňského kraje.

- **I/22 Horažďovice, obchvat**

Přeložka silnice I/22 do trasy severního obchvatu Horažďovic.

Dopady na krajskou silniční síť: Návaznost silnic II/169 (Horažďovice – Sušice – Kvilda), II/188 (Životice, I/20 – Horažďovice), III/1741 (Horažďovice – Svěradice), II/139 (Písek – Horažďovice) a III/17214 (Horažďovice – Velké Hydčice); potenciální převod současné silnice I/22 (nebo její části) do majetku Plzeňského kraje.

- **I/26 Holýšov, obchvat**

Přeložka silnice I/26 do trasy SZ obchvatu Holýšova (včetně pokračování až k Ohučovu).

Dopady na krajskou silniční síť: Návaznost silnice III/1852 (Holýšov – Horní Kamenice); předpokládaný převod současné silnice I/26 (nebo její části) do majetku Plzeňského kraje.

- **I/26 Ohučov, přeložka**

Přeložka silnice I/26 do trasy západního obchvatu Ohučova.

Dopady na krajskou silniční síť: Návaznost silnice III/19348 (Ohučov – Všekary); předpokládaný převod současné silnice I/26 (nebo její části) do majetku Plzeňského kraje.

- **I/27 Kralovice, obchvat**

Přeložka silnice I/27 do trasy západního obchvatu Vysoké Libyně, Kralovic (včetně Mariánského Týnce) a Hadačky.

Dopady na krajskou silniční síť: Návaznost silnic III/2291 (Hubenov – Kožlany), III/2292 (Kralovice – Hradecko), II/229 (Kralovice – Rakovník), II/201 (Zvíkovec – Kralovice – Manětín – I/20), III/2319 (Dobříč – Hadačka) a III/20137 (Hadačka – Potvorov); předpokládaný převod současné silnice I/27 (nebo její části) do majetku Plzeňského kraje.

- **I/27 Přeštice – Švihov**

Přeložka silnice I/27 do trasy SZ obchvatu Lužan, Borov a Červeného Poříčí.

Dopady na krajskou silniční síť: Předpokládaný převod současné silnice I/27 do majetku Plzeňského kraje; návaznost silnic II. a III. třídy ukončených na stávající silnici I/27.

- **I/27 Švihov – Klatovy**

Přeložka silnice I/27 do trasy západního obchvatu Švihova, Kokšína, Dehtína a východního obchvatu Štěpánovic.

Dopady na krajskou silniční síť: Předpokládaný převod současné silnice I/27 do majetku Plzeňského kraje; návaznost silnic II. a III. třídy ukončených na stávající silnici I/27.

- **I/27 Klatovy, přeložka, 2. stavba**

Přeložka silnice I/27 do trasy západního obchvatu Vrhavče (včetně Malé Víscky).

Dopady na krajskou silniční síť: Potenciální převod současné silnice I/27 do majetku Plzeňského kraje.

Realizace připravovaných staveb i dalších plánovaných záměrů na silnicích I. třídy se na krajské silniční síti projeví nárůstem její délky. Zejména u delších souvislých přeložek v rozsahu více obcí je pravděpodobně jediným možným řešením změna zatřídění původní trasy na silnici III., případně II. třídy. U některých staveb je možné přistoupit k vyřazení původní trasy z kategorie silnic (změna kategorie na místní nebo účelovou komunikaci, případně i rekultivace), ale je třeba vyřešit návaznosti silnic II. a III. třídy, které jsou ukončeny na původní trase silnice I. třídy. I v těchto případech tedy bude zpravidla alespoň část původní trasy třeba převést do sítě krajských silnic.

Dalším dopadem připravovaných staveb bude zvýšení atraktivity tahů silnic I. třídy, což by se mělo nejvíce projevit na silnicích I/27 Kralovice – Plzeň, I/26 Plzeň – Holýšov, I/20 Plzeň – Blovice a I/27 Plzeň – Přeštice. Proto může dojít k přesměrování některých dopravních proudů ze stávajících tras na tyto silnice.

Spíše ojediněle může mít realizace přeložky silnice I. třídy vliv na potřebu dalších navazujících investic na krajských silnicích. Příkladem může být napojení silnice II/180 od Dobřan na přeložku silnice I/26 v Chotěšově nebo napojení silnice II/169 od Sušice na přeložku silnice I/22 na západním okraji Horažďovic.

2.3.2 Zásady územního rozvoje Plzeňského kraje

Kromě již dokončených a v současné době realizovaných staveb, a kromě záměrů uvedených v předchozí kapitole Zásady územního rozvoje zohledňují tyto záměry na síti dálnic a silnic I. třídy:

- dálniční křižovatka Svojkovice,
- dálniční křižovatka Nová Ves,
- I/19, přeložka Spálené Poříčí – Borovno (severní obchvat Spáleného Poříčí a Hořehled) – územní rezerva,
- I/22 Kdyně, obchvat (jižní),
- I/22 Kdyně – Libkov, přestavba úseku s obchvaty,
- I/22 Libkov – Soustov, přeložka,
- I/22 Klatovy, jihozápadní obchvat,
- I/22 Mochtín – Bystře, přeložka,
- I/22 Plánička – Letovy, přeložka,
- I/22 Nalžovské Hory, obchvat,
- I/22 Hradešice, obchvat,
- I/22 Malý Bor, obchvat,
- I/26 Staňkov – Horšovský Týn, přeložka (severní obchvat Křenov a jižní obchvat Horšovského Týna),
- I/26 Meclov – Draženov, přestavba (západní obchvat Březí),
- I/27 Běšiny, obchvat,
- I/27 Železná Ruda, jihovýchodní obchvat s tunelem,
- I/27 Neznašovy, obchvat – územní rezerva,
- I/27 Čachrov, obchvat – územní rezerva,
- I/27 Jesení, obchvat – územní rezerva,
- I/27 Gerlova Huť, přestavba křižovatky s II/190

Zásady územního rozvoje u uvedených záměrů (až na výjimky) neřeší návaznost silnic II. a III. třídy.

Zásady územního rozvoje ale nezohledňují některé záměry na silnicích I. třídy uvedené v předchozí kapitole:

- I/20 obchvat Chocenické Lhoty,
- I/20 Měcholupy – Klášter, variantní řešení s převedením do trasy stávající silnice II/230 Přeštice – Nepomuk jižně od Prádla,
- I/21 západní obchvat Chodové Plané (v ZÚR je východní obchvat),

Na krajské silniční síti (silnice II. a III. třídy) Zásady územního rozvoje zohledňují následující záměry (**veřejně prospěšné stavby jsou uvedeny tučně, územní rezervy kurzívou**):

- **II/145 Radešov – Kašperské Hory, rozšíření a stoupací pruh** při respektování limitů ochrany přírody I. a II. zóny ochrany přírody CHKO Šumava,
- **II/169 Bojanovice, úprava trasy** (napřímení trasy před Bojanovicemi),
- **II/169 Rabí, úprava průtahu,**
- **II/169 Sušice, přeložka s novým mostem přes Otavu** (severní obchvat oblasti u nádraží s následným převedením přes řeku na jih do trasy silnice II/171),
- **II/169 Rejštejn, přeložka** (podél řeky),
- **II/171 Opálka – Strážov, přeložka** (SV obchvat Opálky),
- *II/171 Strážov, obchvat (jižní obchvat) – územní rezerva,*
- **II/171 Běšiny, přeložka s napojením na silnici I/27** (jižní obchvat centrální části obce),
- **II/178 Blovice, přeložka** (od Seče po západní straně nádraží do křižovatky s II/117),
- **II/180 Záluží, přeložka se severním obchvatem,**
- **II/180 Třemošná, přeložka s jižním obchvatem,**
- **II/180 Zruč-Senec, přeložka se severním obchvatem,**
- **II/180 Kyšice – Dýšina – Chrást, přeložka se západními obchvaty sídel,**
- *II/180 Dobřany, obchvat (jižní obchvat) – územní rezerva,*
- *II/180 Chotěšov, obchvat (východní obchvat) – územní rezerva,*
- *II/180 Zbůch – Úherce, přeložka s východním obchvatem a propojením na Dobřany – územní rezerva,*
- *II/180 Myslinka, obchvat (východní obchvat) – územní rezerva,*
- *II/180 Čeminy – Město Touškov (východní obchvat) – územní rezerva,*
- **II/184 Malechov, úprava průtahu,**
- **II/184 Kdyně, obchvat,**
- *II/184 Brůdek, obchvat – územní rezerva,*
- **II/185 Balkovy – Dolany, prostorová úprava trasy,**
- **II/185 Dolany – Svrčovec, prostorová úprava trasy,**
- **II/186 Plánice, severní obchvat,**
- **II/187 Plánice, jihovýchodní obchvat,**
- **II/187 Kašovice – Čihaň, prostorová úprava trasy s obchvaty Kolince, Vlčkovice a Brodu** (západní obchvat Brodu, napřímení trasy mezi Vlčkovici a Kolincem),
- **II/187 Tedražice – Kašovice, přeložka s jižním obchvatem Tedražic a severním obchvatem Hrádku,**
- **II/187 Sušice, přeložka s napojením na novou trasu silnice II/169,**
- *II/188 Defurovy Lázně – Oselce, směrová úprava – územní rezerva,*
- **II/188 Velký Bor, prostorová úprava trasy,**
- **II/190 Milence, přeložka** (západní obchvat),
- **II/191 Nepomuk, přeložka s východním obchvatem,**
- **II/191 Lomec – Janovice nad Úhlavou, prostorová úprava trasy,**
- **II/191 Nýrsko, obchvat města** (SZ obchvat),
- *II/193 Stříbro, přeložka se severním obchvatem – územní rezerva,*
- **II/197 Štítary, směrová úprava včetně nového mostu,**
- **II/197 Bělá nad Radbuzou, úprava průtahu,**
- **II/197 Smolov, směrová úprava,**
- **II/197 Železná – státní hranice se SRN,**
- **II/198 rekonstrukce II/198 Tachov – Staré Sedliště,**
- **II/199 rekonstrukce II/199 včetně obchvatu Tisové a Trnové,**
- **II/199 východní obchvat Tachova** (bez návaznosti II/198 od Přimdy),
- **II/199 Halže – Ctiboř, napojení obce Halže** (ve výkresu VPS vyznačen úsek Halže - státní hranice),
- **II/200 úprava průtahu Horšovem,**
- **II/201 Kralovice, přeložka silnice II/201** (JZ obchvat),
- **II/201 Manětín, přeložka s jižním obchvatem a úpravou průtahu,**

- **II/201 Kokašice – Nová Ves, přeložka (včetně návaznosti na silnici II/202)** – severní obchvat Konstantinových Lázní a východní obchvat Kokašic,
- **II/201 rekonstrukce přivaděče k hraničnímu přechodu Broumov – Mähring s obchvaty sídel** – jižní obchvat Chodové Plané s návazností na východní obchvat I/21 (pozor – viz záměry ŘSD!), severní obchvat Kyjova a jižní obchvat Zadního Chodova,
- **II/203 Plzeň, napojení silnice I/20 na dálniční přivaděč** (západní část městského okruhu Plzeň),
- **II/203 Nýřany, přeložka se severním obchvatem** (ve výkresech ale není VPS vyznačena a přeložka je zakreslena jako územní rezerva),
- **II/203 Rochlov, napojení na II/203, územní rezerva s propojením na Úlice** (záměr se netýká silnice II/203, ale řeší pouze napojení obce Rochlov na tuto silnici, v územní rezervě pak propojení silnic II/203 a II/605),
- **II/204 Úněšov, přeložka** (napřímení východně od křižovatky s I/20),
- **II/204 Dolní Bělá, přeložka s jižním obchvatem**,
- *II/205 Nekmíř, východní obchvat – územní rezerva,*
- *II/230 Černošín, severní obchvat – územní rezerva,*
- **II/232 Rokycany – Hrádek – Mirošov, nová trasa** (v úseku Rokycany – Hrádek stavba dokončena)
- **II/232 Osek – Břasy - Újezd u Svatého Kříže, přeložka s obchvaty sídel**,
- *II/232 Újezd u Sv. Kříže – Dobříč – Kaznějov – územní rezerva,*
- **II/233 přeložka Dýšina – Zábělá,**
- **II/233 Břasy, úprava průtahu,**
- *II/605 Stříbro, přeložka s východním obchvatem – územní rezerva, (tento záměr nebyl zpracovatelem koncepce v územním plánu města Stříbra identifikován)*
- **III/11721 napojení Strašic na dálnici,**
- **III/1804 propojení Třemošná – Horní Bříza,**
- *Českoleská tangenciála (Draženov – Poběžovice – Bor – D5) – územní rezerva*

2.3.3 Záměry rozvoje silniční sítě v sousedních regionech

Karlovarský kraj

Nejvýznamnější změna ve vztahu k Plzeňskému kraji se v současné době již realizuje s předpokladem zprovoznění v roce 2020. Jedná se o výstavbu přeložky silnice I/21 Trstěnice – Drmoul a zejména navazující přeložku silnice II/230 Silniční obchvat Mariánské Lázně. Po dokončení těchto staveb bude silnice II/230 od Bečova nad Teplou přes Mariánské Lázně napojena na silnici I/21 ještě na území Karlovarského kraje poblíž obce Drmoul. Stávající trasa silnice II/230 Mariánské Lázně – Chodová Planá bude přeřazena mezi silnice III. třídy. Je ovšem otázka, do jaké míry se podaří dopravu od Plané do Mariánských Lázní převést na novou silnici a jaký podíl vozidel bude nadále využívat současnou trasu, která je cca o 2,5 km kratší (ale s 400 m dlouhým průjezdem přes Skláře). Po plánované výstavbě západního obchvatu Chodové Plané ale tato otázka bude definitivně zodpovězena ve prospěch nové trasy silnice II/230.

Ústecký kraj

Oborová koncepce věnující se rozvoji silniční sítě Ústeckého kraje nebyla nalezena. Silnice překračující krátkou hranici Plzeňského a Ústeckého kraje mají pouze místní význam a na této skutečnosti se ani do budoucna nic nezmění. Klíčový význam pro spojení obou krajů má, a i nadále bude mít silnice I/27, která zčásti prochází i Středočeským krajem.

Středočeský kraj

Oborová koncepce věnující se rozvoji silniční sítě Středočeského kraje nebyla nalezena. Zásady územního rozvoje Středočeského kraje předpokládají ve vztahu k Plzeňskému kraji následující změny:

- **Silnice I/27** – “ve spolupráci s Plzeňským a Ústeckým krajem zlepšit dopravní spojení v koridoru silnice I/27 (Plzeň – Kralovice – Jesenice – Žatec)” – k tomu vymezují koridory veřejně prospěšných staveb:
 - D040 – silnice I/27: východní obchvat Jesenice,
 - D041 – silnice I/27: obchvat Žďáru a Drahouše (sídlo Tlestky),
 - D178 – koridor silnice I/27 – nová trasa v úseku Jesenice – hranice Plzeňského kraje (úsek stavby I/27 Kralovice, obchvat přesahující do Středočeského kraje).

Kromě zkvalitnění dopravního spojení Plzeňského a Ústeckého kraje přinesou změny na silnici I/27 také posílení vztahů ze severní části okresu Plzeň-sever na dálnici D6 směrem na Prahu.

- **Silnice II/229** – “ve spolupráci s Plzeňským krajem zlepšit dopravní spojení v koridoru silnice II/229 Kralovice – Kožlany – Rakovník – Krupá (vazba na I/6, resp. R6)” – k tomu vymezují koridory veřejně prospěšných staveb:
 - D126 – silnice II/229: Vsesulov, jižní obchvat,
 - D127 – silnice II/229: Rakovník, východní obchvat,
 - D128 – silnice II/229: Lišany, západní obchvat s napojením silnice III/22915,
 - D129 – silnice II/229: úprava trasy severně od Lišan.

Navržené úpravy jednoznačně přispějí ke zlepšení dopravního spojení mezi Kralovicemi a Rakovníkem. Pro spojení Kralovice – Praha se ale jako atraktivnější i do budoucna jeví trasa po silnici I/27 a dálnici D6.

- **Silnice II/117** – “řešit vazby navazující silniční sítě na dálnici D5; týká se to zejména prostoru Hořovic (vedení silnic II/117 a II/114)” – k tomu vymezují koridory veřejně prospěšných staveb:
 - D095 – silnice II/117: úsek Komárov – Osek, severozápadní obchvat,
 - D096 – silnice II/117: Záluží, jižní obchvat,
 - D097 – silnice II/117: Tlustice, přeložka.

Navržené úpravy zlepší podmínky provozu na silnici II/117 od hranic Plzeňského kraje do Hořovic a případně dále do Příbrami nebo Dobříše. Ve vztahu k dálnici D5 směr Praha se ale i z oblasti Strašic jako atraktivnější jeví i do budoucna některé přímější spojení k dálnici (na MÚK Mýto, případně MÚK Cerhovice).

- **Silnice I/19 a I/18** – jsou vymezeny koridory veřejně prospěšných staveb:
 - D039 – silnice I/19: obchvat Věšina,
 - D036 – silnice I/18: obchvat Vranovic,
 - D035 – silnice I/18: úsek Bohutín – Příbram – Dubno.

Navržené úpravy zlepší dopravní spojení z Plzeňského kraje do jižní části Středočeského kraje (Rožmitál pod Třemšínem, Březnice, Příbram, Sedlčany) a částečně i do Jihočeského kraje (Milevsko, Tábor).

- **Silnice II/176** – je vymezen koridor veřejně prospěšné stavby D124 – silnice II/176: Březnice, přeložka.

Navržená úprava se projeví pouze lokálním zlepšením dopravního spojení do Březnice z malého území u východního okraje okresu Plzeň-jih (z oblasti mezi Nepomukem a Mladým Smolivcem).

Jihočeský kraj

Jihočeský kraj má zpracovanou koncepci optimalizace dopravní sítě z roku 2011, ve které jsou navrženy některé změny zařazení silnic sítě. V jednom případě se změna vztahuje k Plzeňskému kraji: je navrženo přearažení silnice II/139 Radomyšl – hranice kraje

(Horažďovice) mezi silnice III. třídy. Koncepte nenavrhuje investiční akce na silnicích II. a III. třídy s přímou vazbou na Plzeňský kraj.

Zásady územního rozvoje Jihočeského kraje předpokládají ve vztahu k Plzeňskému kraji následující změny:

- **Silnice I/19** – jsou vymezeny koridory veřejně prospěšných staveb:
 - úsek východní okraj Mirovic – Lety (východní okraj),
 - obchvat Hrejkovic,
 - severní obchvat části městyse Sepek u železniční zastávky,
 - úsek Oltně – Tábor (západní okraj, MÚK Klokoty).

Dále je jako územní rezerva vymezen koridor pro obchvat Mirovic.

- **Silnice I/20** – jsou vymezeny koridory veřejně prospěšných staveb:
 - úsek hranice Plz. kraje – Sedlice (jihovýchodní okraj),
 - úsek Vodňany (Újezd) – Malovičky,
 - úsek Malovičky – Češnovice (křižovatka se silnicí II/145),
 - úsek Češnovice – Dasný (křižovatka se silnicí II/105).
- **Silnice I/22** – jsou vymezeny koridory veřejně prospěšných staveb:
 - úsek hranice s Plzeňským krajem – Strakonice (západní okraj) – Střelské Hoštice, Katovice, Střela,
 - severní půloblouk Strakonice,
 - východní obchvat Strakonice (Řepice na severu – Radošovice na jihu),
 - severní obchvat obce Cehnice,
 - úsek Drahonice – Lidmovice.
- **Silnice II/145** - jsou vymezeny územní rezervy:
 - obchvat obce Stachy,
 - obchvat sídla Zdíkovce.

Je zřejmé, že pro dopravní spojení Plzeňského a Jihočeského kraje ještě vzroste současný význam silnic I/19, I/20 a I/22 na úkor silnic nižších tříd. Pro jihovýchodní část Plzeňského kraje (Sušicko, Horažďovicko) lze předpokládat zatraktivnění cest ve směru na Prahu přes Jihočeský kraj vlivem výstavby dálnice D4 Praha – Nová Hospoda (I/20) a úprav navazujících silnic, zejména silnice I/4 Nová Hospoda – Strakonice.

Svobodný stát Bavorsko

Primárně jsou hodnoceny záměry ve vládních krajích Horní Falc (Oberpfalz) a Dolní Bavorsko (Niederbayern), které přímo sousedí s Plzeňským krajem. V první řadě se jedná o záměry na nadřazené silniční síti, konkrétně na „spolkových silnicích“ (Bundesstraßen) vedoucích ke hraničním přechodům s Českou republikou, resp. Plzeňským krajem. Relevantní záměry s horizontem realizace do roku 2030 jsou uvedeny ve Spolkovém plánu dopravních cest 2030 (Bundesverkehrswegeplan BVWP 2030). Základní přehled a parametry připravovaných relevantních záměrů na nadřazené silniční síti Horní Falce a Dolního Bavorska znázorňuje následující tabulka.

Tabulka 14: Připravované záměry na nadřazené silniční síti Horní Falce a Dolního Bavorska

Silnice	Záměr	Kategorie BVWP 2030	Stručný popis	RPDI (DTV) 2030 (voz / den) / podíl nákladní dopravy (%)	Vazba na silnice PK	Vliv na dopravu PK
B20	B20 Cham-S - Chameregg (B85)	Nejvyšší – „naléhavá potřeba“	Délka úpravy 3,2 km, rozšíření na čtyřpruh v místě úzkého hrdla na obchvatu Chamu	22 000 / 19	Přímá vazba na silnici I/26 hr. přechod Folmava / Furth im Wald-Schafberg	Zásadní z pohledu mezinárodní tranzitní dopravy – realizace projektu je možná do roku 2030
	B20 Straubing (A3) - Cham (B85)	„Ostatní potřeba“	Délka úpravy 29,9 km, novostavba čtyřpruh / rozšíření na čtyřpruh	12 000 / 28	Přímá vazba na silnici I/26 hr. přechod Folmava / Furth im Wald-Schafberg	Zásadní z pohledu mezinárodní tranzitní dopravy – realizace projektu však není pravděpodobná do roku 2030
B85	B85 Altenkreith - Wetterfeld	„Ostatní potřeba“	Délka úpravy 9 km, novostavba dvoupruh / novostavba čtyřpruh	12 000 / 19	Vazba na silnici I/26 hr. přechod Folmava / Furth im Wald-Schafberg	Zásadní v případě vytvoření kapacitního propojení silnice I/26 s dálnicí A93 – realizace projektu však není pravděpodobná do roku 2030
	B85 AS Schwandorf (A93) - Altenkreith (B16)	„Ostatní potřeba“	Délka úpravy 22,6 km, novostavba čtyřpruh / rozšíření na čtyřpruh	12 000 / 21	Vazba na silnici I/26 hr. přechod Folmava / Furth im Wald-Schafberg	Zásadní v případě vytvoření kapacitního propojení silnice I/26 s dálnicí A93 – realizace projektu však není pravděpodobná do roku 2030
B11	B11 Verlegung bei Schweinhütt	Nejvyšší – „naléhavá potřeba“	Délka úpravy 2,6 km, novostavba dvoupruh / novostavba třípruh	5 000 / 10	Vazba na silnici I/27 hr. přechod Železná Ruda / Bayerisch Eisenstein	Významný, neboť přeložka přispěje ke snížení deficitu dostupnosti Plzně z prostoru Deggendorf a dálnic A3 a A92
	B11 OU Ruhmannsfelden	Nejvyšší – „naléhavá potřeba“	Délka úpravy 3,2 km, novostavba dvoupruh / novostavba třípruh	8 000 / 10	Vazba na silnici I/27 hr. přechod Železná Ruda / Bayerisch Eisenstein	Mírný, neboť obchvat pouze částečně přispěje ke snížení deficitu dostupnosti Plzně z prostoru Deggendorf a dálnic A3 a A92

Kromě výše uvedených záměrů na nadřazené bavorské silniční síti je zapotřebí vzít v úvahu záměry na „státních“ silnicích ve správě Svobodného státu Bavorsko. Tyto silnice svým charakterem odpovídají silnicím II. třídy. Seznam záměrů byl převzat z údajů Státních silničních stavebních úřadů Amberg-Sulzbach, Regensburg a Passau. Relevantní stavby na síti „státních“ silnic s vazbou na regionální silniční síť Plzeňského kraje znázorňuje následující tabulka.

Tabulka 15: Připravované záměry na síti „státních“ silnic v Horní Falci a Dolním Bavorsku

Silnice	Záměr	Stručný popis	Vazba na silnice PK	Vliv na dopravu PK
St 2167	St 2167 OU Tirschenreuth	Obchvat města Tirschenreuth, délka úpravy 2,7 km	Vazba na silnici II/201 hr. přechod Broumov / Mähring	Významný - výrazně zlepšuje dostupnost dálnice A93 a silnice B15 ze severní části okresu Tachov
St 2172	St 2172 OU Plößberg	Obchvat obce Plößberg, délka úpravy 3 km	Vazba na silnici II/199 hr. přechod Pavlův Studenec / Bärnau	Významný - výrazně zlepšuje dostupnost dálnice A93 pro Tachov a přilehlou oblast
St 2154	St 2154 OU Pfrentsch	Obchvat obce Pfrentsch, délka úpravy 2,5 km	Vazba na silnici II/605 hr. přechod Rozvadov / Waidhaus	Mírný - zlepšuje dostupnost slabého regionálního centra Eslarn pro většinu území okresu Tachov
St 2166	St 2166 Ausbau östlich Weiden	Rekonstrukce 3,3 km dlouhého úseku Weiden - Letzau	Vazba na silnici II/605, resp. D5 hr. přechod Rozvadov / Waidhaus	Mírný - zlepšuje dostupnost silného regionálního centra Weiden (Opf) pro většinu území okresu Tachov i část Plzeňského kraje
St 2166	St 2166 Nord-Ost-Umgehung Weiden	Severovýchodní obchvat Weidenu, délka úpravy 1,9 km	Vazba na silnici II/605, resp. D5 hr. přechod Rozvadov / Waidhaus	Mírný - zlepšuje dostupnost jižní části silného regionálního centra Weiden (Opf) pro většinu území okresu Tachov i část Plzeňského kraje
St 2159	St 2159 Ausbau östlich Gaisthal	Rekonstrukce 2,4 km dlouhého úseku Gaisthal – Schönsee	Nepřímá vazba na silnici II/197 hr. přechod Železná / Eslarn	Minimální – jedinou relevantní přeshraniční relací, která je dotčena projektem, je Oberviechtach – Bělá nad Radbuzou
St 2156	B 22, Umb.Krz.St 2156 u SAD 42 bei Teunz	Délka úpravy 0,7 km, přestavba rizikové stykové křižovatky na částečně mimoúrovňovou	Nepřímá vazba na silnici II/197 hr. přechod Železná / Eslarn	Minimální - jedinou relevantní přeshraniční relací, která je dotčena projektem, je Nabburg – Bělá nad Radbuzou
St 2140	St 2140 Verlegung bei Eschlkam	Jižní obchvat města Eschlkam, délka úpravy 1,6 km	Vazba na silnici II/184 hr. přechod Všeruby / Eschlkam	Významný – zlepšuje dostupnost regionálního centra Furth im Wald z oblasti Kdyně - Všeruby
St 2146	St 2146 Verlegung nördlich Waldmünchen	Severozápadní obchvat města Waldmünchen, délka úpravy 3,3 km	Vazba na silnici II/189 hr. přechod Lísková / Waldmünchen	Mírný - zlepšuje dostupnost slabého regionálního centra Rötz pro část okresu Domažlice
St 2154	St 2154 Ausbau Eschlkam - Neukirchen beim Hl. Blut	Rekonstrukce 3,6 km dlouhého úseku	Vazba na silnici II/184 hr. přechod Všeruby / Eschlkam	Mírný - zlepšuje dostupnost slabého regionálního centra Neukirchen beim Hl. Blut z oblasti Kdyně – Všeruby
St 2154	St 2154 OU Neukirchen beim Hl. Blut	Východní obchvat města Neukirchen beim Hl. Blut, délka úpravy 3,7 km	Vazba na silnici II/184 hr. přechod Všeruby / Eschlkam a na silnici II/191 hr. přechod Svatá Kateřina / Neukirchen	Mírný - zlepšuje dostupnost slabého regionálního centra Lam z oblasti Kdyně – Všeruby a slabého regionálního centra Eschlkam z Nýrska
St 2161	St 2161 Ausbau südlich Furth im Wald	Rekonstrukce 5,3 km dlouhého úseku Furth im Wald – Rimbach	Vazba na silnici I/26 hr. přechod Folmava / Furth im Wald-Schafberg	Mírný - zlepšuje dostupnost regionálního centra Bad Kötzing pro část okresu Domažlice
St 2134	St 2134 OU Rinchnach	Východní obchvat obce Rinchnach, délka úpravy 3,2 km	Vazba na silnici I/27 hr. přechod Železná Ruda / Bayerisch Eisenstein	Významný - zlepšuje dostupnost velkého centra Passau pro poměrně širokou oblast Plzeňského kraje
St 2134	St 2134 Ausbau nördlich Rinchnach	Rekonstrukce 3,3 km dlouhého úseku Zwiesel - Rinchnach	Vazba na silnici I/27 hr. přechod Železná Ruda / Bayerisch Eisenstein	Významný - zlepšuje dostupnost velkého centra Passau pro poměrně širokou oblast Plzeňského kraje

St 2132	St 2132 Ausbau bei Frauenau	Rekonstrukce 1,8 km dlouhého úseku jižně od obce Frauenau	Vazba na silnici I/27 hr. přechod Železná Ruda / Bayerisch Eisenstein	Mírný - zlepšuje dostupnost regionálního centra Grafenau ze Železnorudska
St 2132	St 2132 OU Spiegelau	Jižní obchvat obce Spiegelau	Vazba na silnici I/27 hr. přechod Železná Ruda / Bayerisch Eisenstein	Mírný - zlepšuje dostupnost regionálního centra Grafenau ze Železnorudska

Z údajů uvedených v tabulce 15 vyplývá, že stavby na bavorských „státních“ silnicích se silnou vazbou na regionální silniční síť Plzeňského kraje jsou převážně situovány mezi státní hranici a nejbližší silné regionální centrum (nejčastěji okresní město) v Horní Falci, resp. Dolním Bavorsku.

Příkladem je v současné době realizovaný obchvat obce Plößberg v úseku Bärnau – Neustadt an der Waldnaab, který výrazně zlepšuje dostupnost dálnice A93 a regionálních center Neustadt an der Waldnaab a Weiden in der Oberpfalz pro regionální centrum Tachov. V synergii s dokončeným obchvatem Bärnau tak silnice St 2172 bude představovat souvislý homogenizovaný silniční tah vedený od hraničního přechodu Pavlův Studenec / Bärnau až k mimoúrovňové křižovatce EXIT 21a dálnice A93 vedený téměř výhradně mimo zastavěné území.

Obdobný přínos může představovat i připravovaný obchvat města Tirschenreuth propojující silnici St 2167 se spolkovou silnicí B15, který výrazně zlepší dostupnost dálnice A93 a silného regionálního centra Weiden in der Oberpfalz pro severozápadní část okresu Tachov.

Významný vliv na dopravu v okrese Domažlice pakl bude mít výstavba obchvatu Eschlkam na silnici St 2140, neboť zlepší dostupnost města Furth im Wald a navazující silnice B20 pro osobní a zejména pak nákladní dopravu směřující ze silnic I/22 a II/184.

V Dolním Bavorsku se jedná zejména o projekty na silnici St 2134, které budou mít významný dopad na dopravu v Plzeňském kraji. Obchvat obce Rinnach a rekonstrukce navazujícího úseku směrem do Zwieselu přispěje k výraznému zlepšení parametrů silnice St 2134, která je důležitou spojnici mezi spolkovými silnicemi B11 a B85 a která zároveň leží na nejkratší cestě mezi velkými centry Plzeň a Passau.

2.4 Zhodnocení sítě dle obvodů obcí s pověřeným úřadem

Tato kapitola obsahuje stručné zhodnocení analyzovaných jevů podle územních obvodů obcí s pověřeným úřadem (POÚ). Cílem této analýzy je upozornit na nejdůležitější nebo charakteristické poznatky bez nároku úplnosti.

Jednotlivé územní obvody POÚ jsou členěny dle okresů. Jednotlivá dopravní spojení jsou zpravidla popsána jenom u jednoho územního obvodu a u dalšího je uveden pouze odkaz.

Pokud není uvedeno jinak, jsou intenzity dopravy u jednotlivých úseků silnic převzaty z Celostátního sčítání dopravy 2016.

2.4.1 Okres Domažlice

Domažlice

Území POÚ Domažlice patří k nejhustěji osídleným částem Plzeňského kraje a současně i k oblastem s největším počtem volných pracovních míst.

Největší obcí je město Domažlice, mezi další větší obce se řadí městys Klenčí pod Čerchovem, Postřekov, Mrákov, Zahořany, městys Koloveč, Česká Kubice, Chodov, Milavče a Trhanov.

Domažlice leží na silnici I/22, ale východně od silnice I/26. Nejkratší cesta z Domažlic do Horšovského Týna (a dále ve směru silnice I/26 až do Plzně nebo na dálnici D5) vede po šířkově nevyhovující a směrově i výškově problematické silnici II/193 (4,4 tis. voz/den). Na tuto silnici je zakázán vjezd nákladních automobilů, které tedy musí jezdit přes křižovatku silnic I/22 a I/26 u Draženova.

Napojení Domažlic na silnici I/26 směrem do Německa zajišťuje silnice II/193 přes Havlovice (5,5 tis. voz/den). Stav silnice je dobrý.

Některé větší obce (Klenčí pod Čerchovem, Postřekov, Chodov a Trhanov) se nacházejí západně od silnice I/26. Všechny kromě Chodova spojuje silnice II/195, jejíž současná trasa v tomto úseku upřednostňuje lokální propojení co největšího počtu obcí, zatímco hlavní směr dopravy ze silnice II/195 od severu přechází před Trhanovem na silnici III. třídy směr Draženov.

Klenčí pod Čerchovem leží navíc na silnici II/189 z křižovatky silnic I/22 a I/26 u Draženova na hraniční přechod Lísková/Waldmünchen (2,5 tis voz/den mezi Draženovem a Klenčím, 1,1 tis voz/den za Klenčím směrem k hranici). Jedná se o významnou spojnici, která kromě napojení města Waldmünchen nabízí atraktivní alternativu pro cesty z Domažlicka na německou dálnici A93 směrem na sever. Od Klenčí směrem k státní hranici je směrové a výškové řešení silnice přizpůsobeno náročnému terénu Českého lesa, ale celkově lze parametry silnice označit za vyhovující.

Z větších obcí má komplikované napojení Mrákov, neboť podjezdy pod železniční tratí na silnici III/1907 u Smolova i na silnici III/19010 ve Spáňově mají omezenou podjezdnou výšku na 3,3, resp. 3,0 m.

Městys Koloveč leží ve východní části okresu, 15 km od Domažlic po silnici II/183, která dále pokračuje do Přeštic (750 voz/den mezi Domažlicemi a Kolovčí a 650 voz/den mezi Kolovčí a Merklínem). Silnice má nedostatečnou šířku a komplikované směrové a výškové vedení (nejen v zatáčkách nad Radonicemi). Její využitelnost pro cesty mimo území POÚ Domažlice je omezená.

Přes Koloveč dále vede silnice II/185, která spojuje Staňkov a Klatovy (cca 2 tis. voz/den mezi Staňkovem a Kolovčí a necelých 800 voz/den z Kolovče na Klatovy). Ve směru od Staňkova se jedná o hlavní napojení obce Koloveč. Největší dopravní závady se soustřeďují do průjezdního úseku Staňkovem (viz Staňkov).

Horšovský Týn

Území POÚ Horšovský Týn zahrnuje kromě samotného města Horšovský Týn a dvou větších obcí (Meclov poblíž silnice I/26 a Blížejev jižně od Horšovského Týna) také rozsáhlejší území

severně od silnice I/26, proto jako celek nemá příliš vysokou hustotu osídlení. V posledních letech ale byl zaznamenán rostoucí trend vývoje počtu obyvatel. Rozvojové plochy pro bydlení jsou zejména v Horšovském Týnu a Meclově.

Hlavní přepravní vztahy kromě Domažlic (viz výše) má Horšovský Týn s městy na silnici I/26 (od Staňkova až po Plzeň).

Spojení z Horšovského Týna na západ (směr Poběžovice, Hostouň a Bělá nad Radbuzou) je popsáno v části POÚ Poběžovice.

Přímo z Horšovského Týna dále vycházejí 2 silnice II. třídy na sever:

- Silnice II/193, která spojuje Horšovský Týn se Stříbrem přes Kladruby (necelý 1 tis. voz/den v úseku Horšovský Týn – Kladruby) je poměrně příznivě trasovaná a mezi Horšovským Týnem a Kladruby vede jen přes 3 poměrně krátké průjezdní úseky obcemi. Jejím nedostatkem je malá šířka.
- Silnice II/200 přes Bor na dálnici D5 (mezi Horšovským Týnem a Borem 1,5 tis voz/den s podílem 25 % těžkých). Přestože vykazuje některé dopravní závady, zejména směrového vedení (nejhorší v lesním úseku na úpatí Sedmihoří), představuje nejvyšší propojení z okresu Domažlice na dálnici D5 a silnici I/21.

Společným problémem silnic II/193, II/200, a také II/197 směr Bělá nad Radbuzou je průjezdní úsek Horšovským Týnem od křižovatky se silnicí I/26 přes úzký most přes Radbuzu. Silnice II/193 je dosud dokonce formálně vedena přímo přes historické náměstí v Horšovském Týně.

Zásady územního rozvoje Plzeňského kraje úpravy trasy silnice II/200 s výjimkou bezvýznamného napřímení u Horšova nenavrhují, neboť v územní rezervě drží vizi tzv. Českoleské tangenty, což má být prakticky nová silnice Dražnov (I/26) – Bor (D5) přibližně v trase silnice II/195.

Kdyně

Území POÚ Kdyně zabírá jižní část okresu Domažlice. Kromě města Kdyně patří k větším obcím Kout na Šumavě, městys Všeruby a Pocinovice

Téměř všechny významné dopravní vztahy z Kdyně a okolí směřují po silnici I/22 – buď na západ do Domažlic (s návazností na Horšovský Týn a Plzeň), nebo na východ do Klatov (s návazností na Plzeň).

Výjimku tvoří spojení do Nýrska (a Železné Rudy) a zejména do Německa:

- Silnice II/192, která vede ze silnice I/22 přes Pocinovice do Nýrska (těsně přes 1 tis. voz/den) má kromě nedostatečné šířky i některé bodové závady (směrové vedení, křižovatky).
- Silnice II/184 z Kdyně na hraniční přechod Všeruby/Eschlkam (1,3 tis. voz/den s podílem těžkých vozidel 34 %) slouží kromě propojení Kdyně – Furth im Wald i jako zkratka ze silnice I/22 od Klatov na německou silnici B20 směr Cham. Je relativně kvalitní. Byl na ní vybudován obchvat Hájků (část Všerub). Obchvat Brůdku (také část Všerub) je zanesen jako územní rezerva v ZÚR PK.

Poběžovice

Území POÚ Poběžovice tvoří severozápadní část okresu Domažlice a celé leží mimo nadřazenou silniční síť. Patří k nejméně osídleným částem Plzeňského kraje a s negativním trendem vývoje. Současně patří i k oblastem s nejmenším počtem volných pracovních míst v kraji, navíc také s negativním trendem vývoje v posledních letech. S tím souvisí i to, že v rámci kraje patří k oblastem s největší nezaměstnaností.

Největší obcí je město Bělá nad Radbuzou, následují města Poběžovice a Hostouň.

Spojení do okresního města Domažlic zajišťuje v úseku do Postřekova silnice II/195 (1,3 tis. voz/den mezi Hostouní a Poběžovicemi a 1,6 tis. voz/den od Poběžovic na Domažlice) a od Postřekova do Dražnova silnice III/19524. Silnice II/195 má nedostatečnou šířku jak ve volné

krajině, tak v průjezdních úsecích, i další závady (např. nezabezpečený železniční přejezd). Silnice III/19524 je v relativně dobrém stavu.

Dalším významnou vazbu má Poběžovicko na Horšovský Týn (a dále na Plzeň):

- z Poběžovic po silnici II/196 (1,2 tis. voz/den) do Meclova na I/26,
- z Bělé nad Radbuzou a Hostouně po silnici II/197 (přibližně 1 tis. voz/den) přímo do Horšovského Týna; tato silnice spolu se silnicí III/1962 ze Srbů do Meclova navíc nabízí atraktivní variantu pro spojení z Bělé nad Radbuzou do Domažlic.

Obě uvedené silnice jsou v relativně dobrém stavu, byť zčásti s nedostatečnou šířkou a některými lokálními závadami (úzký most přes Radbuzu v Srbech, a další). ZÚR Plzeňského kraje vymezují jednu krátkou úpravu trasy silnice II/197 mezi Hostouní a Horšovským Týnem (ve Štítarech) a jednu přímo v Bělé nad Radbuzou.

Spojení do Německa je problematické kvůli terénním poměrům, neboť je nutné překonat hřeben Českého lesa. Jediná silnice spojující území POÚ Poběžovice s Německem je II/197 z Bělé nad Radbuzou na hraniční přechod Železná – Eslarn s návazností na Německou dálnici A6 u Waidhausu. Kromě komplikovaných směrových a výškových poměrů má silnice II/197 nevyhovující šířku. ZÚR Plzeňského kraje vymezují dvě krátké úpravy trasy silnice II/197 mezi Bělou nad Radbuzou a státní hranicí (ve Smolově a v Železně u státní hranice).

Problematické je i spojení do okresu Tachov, a to i přesto, že zejména město Bělá nad Radbuzou má tímto směrem silné vazby (také spojení z Bělé nad Radbuzou do Plzně je jednoznačně výhodnější po dálnici D5 než po silnici I/26):

- z Hostouně do Boru po silnici II/195 (v roce 2016 nesčítáno, v roce 2010 necelých 400 voz/den), silnice má nedostatečnou šířku, v některých částech komplikované směrové vedení a problematické průjezdní úseky (zejména Dehetná a Stráž),
- z Bělé nad Radbuzou buď po velmi úzké silnici III/1954 na II/195, nebo po silnici III/1978 s relativně příznivým směrovým vedením až do Mlýnce, a dále buď po dálnici D5, nebo po II/198 do Tachova.

ZÚR Plzeňského kraje vymezují územní rezervu pro novou silnici v trase Draženov – Poběžovice – Bor – D5, tzv. Českoleskou tangenciálu.

Staňkov

Území POÚ Staňkov leží v severovýchodní části okresu Domažlice a rozlohou patří k menším. Jedná se o jednu z nejhustěji obydlených částí Plzeňského kraje. Největší obcí (kromě města Staňkov) je Osvračín.

Všechny významné přepravní vztahy jsou ve směru silnice I/26 (Domažlice, Horšovský Týn, Holýšov, Stod, Chotěšov a Plzeň).

Výrazně slabší vztah je ve směru na Klatovy, který se realizuje po silnici II/185 přes Koloveč (necelých 800 voz/den ve střední části mezi Kolovčí a odbočením silnice II/185 do Chudenic). Silnice má nedostatečnou šířku ve většině své délky, největší závadou jsou průjezdní úseky prakticky všemi obcemi s úzkým profilem mezi přílehlými nemovitostmi. Významné seskupení dopravních závad se nachází přímo ve Staňkově – malá podjezdová výška pod železniční tratí, nízká zatížitelnost mostu přes Radbuzu a velmi úzká silnice v podjezdu pod tratí, na mostu přes Radbuzu i v úsecích na obou stranách od mostu. ZÚR Plzeňského kraje vymezují koridory pro prostorovou úpravu trasy II/185 v úseku Balkovy – Svrčovec.

Poměrně kvalitní spojení (byť zčásti po silnici III. třídy) má Staňkov s Přešticemi – ze Staňkova do Merklína po silnici III/18323 (1,2 tis. voz/den ze Staňkova na Merklín) a dále do Přeštic po silnici II/183. Kromě nedostatečné šířky ve větší části trasy má silnice III/18323 jen několik významnějších lokálních závad – vesměs směrové oblouky s nečekaně malým poloměrem (dále z Merklína viz Přeštice). Pro spojení do západní části Staňkova a dále na silnici I/26 je ale nutné využít nevyhovující most přes Radbuzu na silnici II/185 (viz výše).

Pro spojení na dálnici D5 směrem do Německa připadají v úvahu trasy přes Horšovský Týn a dále po II/200 nebo přes Stod a po II/230.

2.4.2 Okres Klatovy

Horažďovice

Území POÚ Horažďovice se rozkládá ve východní části okresu Klatovy. V posledních letech zde byl zaznamenán negativní trend vývoje počtu obyvatel. Kromě města Horažďovice patří k větším obcím město Nalžovské Hory, Pačejov, Chanovice, Velký Bor a Malý Bor.

Nejvýznamnější přepravní směry z Horažďovic se realizují po silnici I/22 na východ do Strakonice a na západ do Klatov, nebo po silnici II/169 do Sušice (viz Sušice).

Poslední významné spojení z Horažďovic tvoří silnice II/188 na sever do Velkého Boru (4 tis. voz/den) a dále:

- přes Defurovy Lažany na silnici I/20 (2,7 – 2,3 tis. voz/den) s pokračováním na Nepomuk a Plzeň, s některými dopravními závadami (zejména směrové oblouky u Černic, nedostatečně zabezpečený železniční přejezd v Kotouni a křižovatka se silnicí I/20),
- nebo z Velkého Boru na severovýchod po silnici II/174 (850 voz/den) na Lnáře a Blatnou (ev. přes Březnici na Prahu), s problematickým průjezdním úsekem Svěradicemi.

ŘSD ČR připravuje stavbu I/20 Životice, křižovatka se silnicí II/188. ZÚR Plzeňského kraje vymezují koridor pro úpravu silnice II/188 ve Velkém Boru a územní rezervu pro směrovou úpravu silnice II/188 u Černic.

Kašperské Hory

Malé území POÚ Kašperské Hory leží na Šumavě v její jižní části v výběžku okresu Klatovy. Patří k nejjednodušší osídleným částem Plzeňského kraje, navíc s negativním trendem vývoje, a současně i k oblastem s největší nezaměstnaností. Kromě města Kašperské Hory nezahrnuje žádnou větší obec.

Kromě silné vazby na Sušici se další přepravní vztahy orientují spíše na Jihočeský kraj. Časová dostupnost krajského města Plzně je z území POÚ Kašperské Hory v rámci Plzeňského kraje nejdelší, avšak i dostupnost okresního města Klatovy výrazně přesahuje 30 minut.

Spojení do vnitrozemí zajišťují silnice II/145 z Kašperských Hor (1,7 tis. voz/den z Kašperských Hor do Radešova) a silnice II/169 z Horské Kvildy do Sušice (necelých 400 voz/den na Horské Kvildě, 2,7 tis. voz/den u Annína). Směrové a výškové vedení je ovlivněno terénem, šířka je nedostatečná zejména v úsecích vzdálenějších od Sušice. ZÚR Plzeňského kraje vymezují koridory pro rozšíření silnice II/145 Radešov – Kašperské Hory (vč. stoupacího pruhu) a přeložku II/169 podél řeky v Rejstejně.

Ve směru do Jihočeského kraje umožňuje silnice II/145 (necelý 1 tis. voz/den) spojení s většími obcemi Stachy a Zdíkov a s městem Vimperk (případně i dále s Prachaticemi nebo Českými Budějovicemi). V rámci možností daných horským terénem jsou parametry silnice dobré. ZÚR Jihočeského kraje vymezují územní rezervu pro obchvaty Stach a Zdíkovce.

Silnice II/169 má rekreační charakter, z Horské Kvildy pokračuje do Kvildy, kde na ni navazuje silnice II/167 údolím Vltavy do Horní Vltavice na silnici I/4. Spojení do Německa neexistuje (nejbližší hraniční přechody pro motorová vozidla jsou na silnici I/27 v Železném Rudě a I/4 ve Strážném).

Další možnosti spojení z Kašperských Hor jsou komplikované:

- Směr do Strakonice (a Prahy) z Kašperských Hor po silnici III/1458 do Strašína a dále po II/171 a II/172 do Katovic na silnici I/22 (na II/172 v roce 2016 nesčítáno, v roce 2010 mezi Strašínem a Frymburkem 400 voz/den), parametry silnic II/171 a II/172

neodpovídají jejich zařazení do II. třídy, problematický je zejména úzký profil mezi přilehlými nemovitostmi v obcích, někdy navíc v kombinaci se složitým směrovým a výškovým vedením, v Katovicích je nedostatečná podjezdová výška pod železniční tratí.

- Směr do Horažďovic (a případně i do Plzně) také nejprve po silnici III/1458 na II/171, a poté opět po některé ze silnic III. třídy – nejlépe z Dražovic přes Čimice a Žichovice na II/169 u Rabí. Parametry silnice jsou obdobné jako na trase do Katovic (včetně nedostatečné podjezdové výšky pod tratí, tentokrát v Žichovicích).

Klatovy

Území POÚ Klatovy patří k rozlehlejším. Je protáhlé od severu k jihu podél silnice I/27 a řadí se k oblastem s největším počtem volných pracovních míst v kraji.

Nachází se zde více větších obcí – kromě města Klatov jsou to města Janovice nad Úhlavou, Švihov, Strážov a Měčín, obce Mochtín, Bezděkov, Dolany, Vrhavěč, Běšiny, Předslav a Bolešiny a městyse Chudenice a Čachrov.

Spojení v hlavních směrech z Klatov zajišťují silnice I. třídy – I/22 na východ a západ a I/27 na sever a jih.

Z dalších směrů je třeba zmínit:

- Směr severovýchod (Blovice a Nepomuk) – silnice II/191 přes Petrovice (část Měčina) a Žinkovy (2,3 tis. voz/h z Klatov po odbočení silnice II/117, 1,4 tis. voz/h do Petrovic a 900 voz/h mezi Petrovicemi a Nepomukem), s nedostatečnou šířkou po většinu délky trasy a dalšími dopravními závadami (průjezdni úsek Petrovicemi, některé směrové oblouky v úseku Petrovičky – Žinkovy, atd.), i tak vychází z porovnání lépe než silnice II/117 přes Měčín a Letiny (necelých 800 voz/den před Měčínem a necelých 900 voz/den za Letinami, úsek Měčín – Letiny nebyl v roce 2016 sčítán, v roce 2010 měl méně než 500 voz/den), jejíž nedostatky jsou ještě výraznější (v Měčíně před náměstím je kvůli zcela nevyhovující šířce mezi domy dokonce omezena nejvyšší přípustná hmotnost vozidel na 3,5 t).
- Silnice II/186 – viz Plánice.
- Směr jihovýchod (silnice II/187 z Číhaně a II/171 z Běšin) – viz Sušice.
- Směr jihozápad (silnice II/191) – viz Nýrsko.
- Směr severozápad (silnice II/185) – viz Staňkov.

Silnice II/171 v úseku Janovice nad Úhlavou – Běšiny (800 voz/den), II/182 v úseku Borovy – Měčín – Petrovice (700 voz/den) a II/184 v úseku Švihov – Chudenice (350 voz/den) mají pouze lokální význam. ZÚR Plzeňského kraje vymezují koridory pro úpravu průtahu Malechovem na II/184, pro SV obchvat Opálky na II/171 a územní rezervu pro jižní obchvat Strážova na II/171.

Nýrsko

Menší území POÚ Nýrsko je na západním okraji okresu Klatovy. Patří k nejrůdněji osídleným částem Plzeňského kraje, navíc s negativním trendem vývoje. K největším obcím patří vedle města Nýrsko také město Železná Ruda, městyse Dešenice a obec Chudenín.

Nejvýznamnější směr dopravy z Nýrska je po silnici II/191 přes Janovice nad Úhlavou do Klatov (4,4 tis. voz/den z Nýrska do Janovic nad Úhlavou a 5,9 tis. voz/den z Janovic do Klatov). Silnice nemá vyřešenou návaznost na severozápadní obchvat Klatov (silnice II/185 a II/186), tudíž vozidla od Nýrska pokračující po silnici I/27 na Plzeň nejezdou po obchvatu, ale přes město. ZÚR Plzeňského kraje vymezují koridor pro směrovou úpravu silnice II/191 v úseku Lomec – Janovice nad Úhlavou a pro severozápadní obchvat Nýrska.

Pro cesty do okresu Domažlice je využívána silnice II/192 (viz Kdyně). Silnice II/190 vedená podél státní hranice z Nýrska přes Všeruby do České Kubice má pouze lokální význam (250 – 350 voz/den).

Naopak z Nýrska směrem na jih do Železné Rudy představuje silnice II/190 poměrně kvalitní a využívanou alternativu silnice I/27 (2,7 tis. voz/den mezi Nýrskem a Zelenou Lhotou a 1,1 tis. voz/den dále do Železné Rudy). ZÚR na této silnici vymezují koridor pro západní obchvat Milenců.

Pro směr do Německa z okresu Klatovy sice převažují cesty přes Železnou Rudu, případně přes Všeruby, ale pro spojení do měst Bad Kötzing a Viechtach včetně širšího okolí se nabízí hraniční přechod Svatá Kateřina / Neukirchen na silnici II/191 (z Nýrska 1 tis. voz/den).

Plánice

Území POÚ Plánice je v okrese Klatovy nejmenší. Patří k nejbližší osídleným částem Plzeňského kraje, navíc s negativním trendem vývoje. Kromě města Plánice nezahrnuje žádnou větší obec.

Rozhodující význam má spojení na západ do Klatov po silnici II/186 (1,5 tis. voz/den). Silnice v relativně dobrém stavu. ZÚR Plzeňského kraje vymezují koridor severního obchvatu Plánice.

Podružné spojení v severojižním směru zajišťuje silnice II/187:

- na sever do Nepomuku (necelých 600 voz/den),
- na jih k silnici I/22 (2016 nesčítáno, 330 voz/den v roce 2010).

Zejména mezi Nepomukem a Plánicí velmi úzká silnice s problematickým směrovým i výškovým řešením a nebezpečnými průjezdními úseky obcemi. ZÚR Plzeňského kraje vymezují koridor západního obchvatu Plánice.

Pokračování silnice II/186 z Plánice na východ přes Pačejov-nádraží do Defurových Lázan má pouze lokální význam.

Sušice

Rozlehlé území POÚ Sušice patří k nejbližší osídleným částem Plzeňského kraje, navíc s negativním trendem vývoje, a také k oblastem s největší nezaměstnaností.

K větším obcím kromě města Sušice patří městys Kolinec, město Hartmanice, Hrádek, Dlouhá Ves, Velhartice, Žichovice, Žihobce a město Rabí.

Rozhodující význam pro napojení Sušicka mají silnice na Klatovy a Horažďovice:

- II/187 přes Hrádek a Kolinec na silnici I/22 u Číhaně (3,2 tis. voz/den mezi Sušicí a Kolincem a 2,5 tis. voz/den mezi Kolincem a I/22) s problematickým směrovým a zčásti i výškovým vedením, v některých úsecích s nedostatečnou šířkou (včetně průtahů Hrádkem a Kolincem). ZÚR Plzeňského kraje vymezují koridory pro přeložku ve větší části trasy, včetně zcela nového zaústění do Sušice.
- II/169 přes Rabí do Horažďovic (2,6 tis. voz/den mezi Rabím a Horažďovicemi) – poměrně kvalitní silnice pouze s lokálními závadami. ZÚR Plzeňského kraje vymezují koridory pro úpravu průtahu městem Rabí, pro napřímení silnice mezi Bojanovicemi a Malými Hydčicemi, a také pro přeložku s novým mostem přes Otavu v Sušici.

V ostatních směrech převažuje lokální doprava mezi Sušicí a jejím okolím:

- II/171 napojuje Žihobce a další obce východně od Sušice, a také propojuje Sušici s obcí Vacov v Jihočeském kraji (přes 1 tis. voz/den mezi Sušicí a Dražovicemi, cca 600 voz/den na hranici kraje). Kvalita se zhoršuje s rostoucí vzdáleností od Sušice, průjezdní úsek Strašínem a navazující trasa směrem k hranici kraje se ke standardu silnic II. třídy ani nepřibližují.
- II/169 (a II/145) proti proudu řeky Otavy napojuje Kašperské Hory a Národní park Šumava (viz Kašperské Hory).
- II/145 směr Hartmanice (1,8 tis. voz/den) napojuje především toto město a prostřednictvím navazující silnice II/190 (1,1 tis. voz/den) propojuje Sušici s Železnou Rudou. Vzhledem k podmínkám vyplývajícím z horského terénu se jedná o relativně

kvalitní silnice. Problematické jsou především průjezdní úseky Novým Městečkem a Hartmanicemi.

- II/171 napojuje obec Petrovice u Sušice (2,2 tis. voz/den), z velké části vede zastavěným územím. Další pokračování z Petrovic do Běšin (1,3 tis. voz/den), a také silnice II/145 Hartmanice – Petrovice u Sušice (1,2 tis. voz/den) slouží kromě místní dopravy především pro spojení z Hartmanic a Petrovic do Klatov. Nedostatečná šířka se nejvíce projevuje poblíž Velhartic, výraznou dopravní závadou je železniční přejezd v Běšinech těsně před napojením na silnici I/27. ZÚR vymezují koridor pro obchvat centrální části Běšin s novým napojením na silnici I/27.

2.4.3 Okres Plzeň-jih

Blovice

Území POÚ Blovice se rozkládá po obou stranách silnice I/20. Patří k nejhustěji osídleným částem Plzeňského kraje.

S výjimkou města Blovice se zde nacházejí spíše menší obce, největší z nich jsou Letiny, Zdemyslice a Chocenice.

Město Blovice leží mimo silnici I/20 a nejkratší napojení silnicí II/178 dosud není dokončené. Při stavbě obchvatu silnice I/20 kolem Seče sice byla vybudována mimoúrovňová křižovatka i prvních 1,3 km silnice II/178 v kategorii S 11,5, zatímco zbylých cca 850 m stále nemá ani šířku odpovídající kategorii S 6,5. Nejhorší závadou je podjezd pod železniční tratí na začátku města s nevyhovující podjezdnou výškou i šířkou, takže celé velkoryse založené napojení nemohou využívat vozidla vyšší než 2,6 m. Větší vozidla musí jezdit po silnici II/117 s napojením na I/20 u Kotousova. Pro porovnání intenzity dopravy na napojení po II/178 byla 2,6 tis. voz/den (ale žádná těžká nákladní vozidla), na napojení po II/117 pouze 1,5 tis. voz/den (z toho 180 těžkých nákladních vozidel včetně souprav). ZÚR Plzeňského kraje vymezují koridor pro přeložku silnice II/178 od Seče pozápadní straně nádraží do křižovatky s II/117.

Ze směrů mimo silnici I/20 je nejvýznamnější spojení se Spáleným Poříčím po silnici II/117 (1,3 tis. voz/den, podíl těžkých vozidel 22 %), problematický je zejména průjezd Štítovem. Z důvodu nedostatečné podjezdné výšky na silnici I/19 v Nezvěsticích využívají silnici Blovice – Spálené Poříčí i velká vozidla, která by jinak jela po silnici I. třídy.

Špatné spojení, obzvláště pro nákladní automobily, je z Blovic do Přeštic, ačkoli vzdušnou čarou jsou tato dvě centra okresu Plzeň-jih od sebe vzdálena pouze 15 km. Nejkratší cesta vede po silnicích II/178 a II/183 ze Seče přes Řenče a Vodokrty (necelých 800 voz/den mezi Sečí a Vodokrty), ale z důvodu úzkého profilu průjezdního úseku v kombinaci s komplikovaným směrovým a výškovým řešením v Úněticích je mezi Sečí a Řenčemi zakázán vjezd nákladních automobilů přes 3,5 tuny. Řidiči nákladních vozidel tak jsou nuceni hledat náhradní varianty po silnicích III. třídy, jejichž parametry ale tomu nejsou uzpůsobeny, např. III/1774 Želčany – Netunice, III/1776 Vlčtejn – Chlum – Střížovice, III/11755 Letiny – Řenče nebo III/11756 přes Plevňov do Libákov. ZÚR Plzeňského kraje tuto velkou zá vadu vůbec nezohledňují.

Pro spojení Blovice – Klatovy se sice podle mapy nabízí silnice II/117 přes Letiny, Skašov a Měčín, ale šířka i směrové vedení této silnice jsou nevyhovující, v Měčíně je dokonce zakázán vjezd vozidel s hmotností vyšší než 3,5 tuny. Alespoň částečně lepší parametry má alternativa po silnicích III/02011 a III/19117 ze Zhůře přes Jarov a Kokořov do Žinkov a dále po silnici II/191 (viz též Klatovy).

Dobřany

Území POÚ Dobřany tvoří pás mezi silnicemi I/26 a I/27. Patří k nejhustěji osídleným částem Plzeňského kraje. Významné rozvojové plochy bydlení se nacházejí nejen v Dobřanech, ale i v okolních obcích. Vzhledem k blízkosti dálnice D5 je zde i předpoklad lokalizace rozvojových záměrů se vznikem nových pracovních míst.

Největší obce kromě města Dobřany jsou Dnešice a Vstíř.

Dobřany leží na silnici II/180 (6,3 tis. voz/den z Dobřan k silnici I/27 a 4,4 tis. voz/den z Dobřan k silnici I/26), která umožňuje kvalitní spojení do Plzně, na dálnici D5 i na silnici I/26. Pro napojení na silnici I/27 směrem na jih (na Přeštice a Klatovy) se využívá zkratka po silnici III/18033, případně po III/18036 přes Chlumčany.

Problémem je vysoká intenzita dopravy na průjezdu silnice II/180 přes Dobřany, na které se částečně podílí i cesty mezi silnicemi I/26 a I/27, které by se mohly realizovat po dálnici D5. ZÚR Plzeňského kraje vymezují územní rezervu pro jižní obchvat Dobřan a východní obchvat Chotěšova, vedle toho ale i pro východní obchvat Zbůchu s přímým propojením na Dobřany (viz též Nýřany).

Holýšov

Území POÚ Holýšov tvoří západní výběžek okresu Plzeň-jih. Patří k nejhustěji osídleným částem Plzeňského kraje, navíc s pozitivním trendem vývoje.

Jedinou větší obcí je město Holýšov. Leží na silnici I/26, která má zásadní význam pro jeho dopravní napojení. Cesty z Holýšova do všech směrů (kromě místního propojení s okolními obcemi) vedou přes některé z dalších sídel na silnici I/26 (do Domažlic přes Horšovský Týn, do Klatov přes Staňkov, na dálnici D5 přes Stod, na Dobřany přes Chotěšov a na Nýřany přes Zbůch).

Nepomuk

Rozlehlé území POÚ Nepomuk v jihovýchodní části okresu Plzeň-jih patří k nejméně osídleným částem Plzeňského kraje.

Kromě největšího města Nepomuku se u hranice kraje nachází další město Kasejovice. K větším obcím patří ještě Neurazy, městys Žinkovy, Mladý Smolivec a Čížkov.

Rozhodující dopravní vztahy využívají silnici I/20, a to zejména ve směru do Plzně a na D5.

Z dalších směrů je třeba zmínit:

- Směr severovýchod (do Středočeského kraje) – chybějící úsek silnice II/191 mezi Dožicemi a Radošicemi, resp. Starým Smolivcem výrazně komplikuje spojení jak ve směru Rožmitál pod Třemšínem – Příbram, tak i na silnici II/176 do Březnice. Možné objízdné trasy jsou delší, mají nedostatečnou šířku a zčásti i problematické směrové vedení. Nedostatečnou šířku ale mají i existující úseky silnic II/191 a II/176, zejména od Radošic na hranici kraje, a také průjezdní úseky přes Vrčeň a Dožice. ZÚR Plzeňského kraje vymezují koridor pro východní obchvat Nepomuku.
- Směr jih (Plánice, Horažďovice, Sušice) – buď přímo z Nepomuku po silnici II/187 (viz Plánice), nebo ze silnice I/20 u Životic (viz Horažďovice). Pro spojení do Sušice je sice trasa přes Plánici nepatrně kratší, ale vzhledem k parametrům silnic je jednoznačně kvalitnější varianta přes Horažďovice.
- Směr jihozápad – po silnici II/191 (viz Klatovy).
- Směr severozápad – po silnici II/230 do Přeštic (1,3 tis. voz/den ve střední části u Skašova), silnice je v relativně dobrém stavu, v posledních letech byla provedena řada úprav včetně nového obchvatu Kokořova.

Přeštice

Území POÚ Přeštice se rozkládá od Plzně až k hranici okresu Klatovy, se kterým sousedí v širokém pásu po obou stranách silnice I/27. Patří k nejhustěji osídleným částem Plzeňského kraje. Významné rozvojové plochy bydlení se nacházejí zejména v obcích podél silnice I/27 (Přeštice, Příchovice, Dolní Lukavice) a u Plzně (Štěnovice, Útušice). Je zde i předpoklad lokalizace rozvojových záměrů se vznikem nových pracovních míst.

Vedle města Přeštic území zahrnuje i řadu větších obcí – Chlumčany, Štěnovice, Příchovice, Merklín, Dolní Lukavice, Řenče, Útušice, Lužany, Soběkury a Čižice.

Nejdůležitější dopravní směry do Plzně a k dálnici D5 pokrývá silnice I/27, stejně jako spojení do Klatov.

V severovýchodním směru je pro vzdálenější cíle (Rokycany, Starý Plzenec) atraktivnější cesta po silnici I/27 a dálnici D5, než po silnici II/183 přes Nebílovy a Štáhlavy, která proto má v současné době převážně lokální význam (0,9 tis. voz/den v úseku Vodokrty – I/20).

Severozápadním směrem z Přeštic vede silnice II/230 (dříve silnice I/21) do Stodu (a dále přes Stříbro do Plané), která ale má mezi silnicemi I/27 a I/26 nedostatečnou šířku a nevhodné směrové vedení. Nejkritičtější částí je průjezdní úsek Mantovem (část Chotěšova), zejména křižovatka se silnicí III/18045. Zatížení silnice mezi Přešticemi a Chotěšovem (500 voz/den) odpovídá jejímu stavu, kdy část řidičů volí raději delší, ale kvalitnější spojení přes Dobřany.

Další směry již byly popsány v předchozích částech (viz Blovice, Nepomuk, Staňkov).

Spálené Poříčí

Území POÚ Spálené Poříčí leží podél silnice I/19. Patří k nejdříve osídleným částem Plzeňského kraje, ale v posledních letech s pozitivním trendem vývoje. Kromě Města Spálené Poříčí se zde nenachází žádná větší obec.

Nejvýznamnější směr ze Spáleného Poříčí je po silnici I/19 na Plzeň. Pro větší vozidla je ale limitovaný podjezdnou výškou železničního mostu v Nezvěsticích. Těžká nákladní vozidla proto ze Spáleného Poříčí využívají především silnici II/117 přes Blovice na silnici I/20 (viz Blovice).

Silnice II/117 ze Spáleného Poříčí na sever vede do Mirošova (méně než 800 voz/den), dále do Strašic a Středočeského kraje, v Mirošově z ní odbočuje nově zprovozněná silnice Hrádek – Rokycany. Parametry neodpovídají zařazení mezi silnice II. třídy (malá šířka ve volné krajině i v obcích, problematické směrové vedení, nedostatečně zabezpečený železniční přejezd).

Výrazně lepší parametry má silnice II/177 ze Spáleného Poříčí na jihovýchod do Lnář, přesto její využití není o mnoho vyšší (mírně přes 900 voz/den) a zvyšuje se až u Mladého Smolivce. Kromě spojení ze Spáleného Poříčí na silnici I/20 směrem do jižních Čech spočívá hlavní význam této silnice v napojení obcí na její trase.

Stod

Území POÚ Stod leží v západní části okresu Plzeň-jih kolem silnice I/26. Patří k nejhustěji osídleným částem Plzeňského kraje. Současně patří i k oblastem s největším počtem volných pracovních míst v kraji, navíc s výrazně pozitivním trendem vývoje v posledních letech.

Největší obcí po městu Stod je Chotěšov, další v pořadí Hradec je již výrazně menší.

Stejně jako v případě dalších měst na silnici I/26 i Stod a Chotěšov mají nejsilnější dopravní vazby ve směru této silnice. Silné jsou ale i vazby po silnici II/180 do Dobřan (viz Dobřany) a na opačnou stranu přes Zbůch k dálnici D5 a do Nýřan (viz Nýřany).

Druhou významnou spojnici k dálnici D5 je silnice II/230 ze Stodu na MÚK Ostrov (1,1 tis. voz/den). Parametry silnice jsou výrazně lepší než v předchozím úseku Přeštice – Stod, i když ani tady není šířka dostatečná.

Jihovýchodním směrem k silnici I/27 směřují 2 silnice II. třídy:

- II/230 ze Stodu přes Chotěšov, Mantov do Přeštic (viz Přeštice).
- II/182 ze Stodu přes Merklín do Borov na silnici I/27 směr Klatovy (1,3 tis. voz/den mezi Stodem a Merklínem a mírně přes 600 voz/den z Merklína do Borov). V úseku Stod – Merklín nevyhovuje zejména šířka silnice. Za Merklínem jsou parametry silnice horší včetně směrového a výškového řešení. V Borovech je železniční přejezd bez závor na trati Plzeň – Klatovy.

2.4.4 Okres Plzeň-město

Plzeň

Do území POÚ Plzeň patří krajské město Plzeň, a také 3 velké obce východně od Plzně – Chrást, Dýšina a Kyšice.

Silnice II. a III. třídy slouží prioritně k propojení Plzně s okolními obcemi. Nejčastěji na území města vstupují v radiálním směru a jsou ukončeny na nejbližší silnici I. třídy. V některých úsecích ale postupně získaly i významnou funkci v dopravním systému města Plzně, na kterou nebyly původně dimenzovány, např.:

- II/231 směr Zruč-Senec a II/233 směr Chrást tvoří provizorně část městského okruhu mezi Severním Předměstím a Doubravkou. Výhledově by tuto funkci měla převzít přeložka silnice I/20.
- III/18019 směr Letkov tvoří část městského okruhu na Slovanech.
- III/18032 směr Útušice a III/18032c zajišťují funkci městského okruhu v úseku Bory – Slovany.

Zejména silnice III/18032 s úroňovým železničním přejezdem v Samaritské ulici nevyhovuje současným intenzitám dopravy.

Zvláštní případ představuje západní část městského okruhu mezi silnicemi I/26 na Nové Hospodě a I/20 na Košutce, která je připravována a realizována jako plánovaná součást krajské silniční sítě. Aktuálně je zprovozněn úsek z Nové Hospody do Křimic označený jako část silnice II/605.

Mimo území města Plzně je významné propojení silnic I/27 a I/26 v trase aglomeračního okruhu z Třemošné do Kyšic (silnice II/180). Silnice plní 2 funkce:

- propojení silnic I/27 a I/26 (potažmo dálnice D5), které se vyhýbá městu Plzni,
- vzájemné propojení velkých obcí v blízkosti Plzně (město Třemošná, Zruč-Senec, Chrást, Dýšina, Kyšice) a jejich napojení na nadřazenou silniční síť.

ZÚR Plzeňského kraje vymezují koridor pro západní obchvat obcí Chrást, Dýšina a Kyšice silnicí II/180.

Starý Plzenec

Území POÚ Starý Plzenec se rozkládá jihovýchodně od Plzně. Patří k nejhustěji osídleným částem Plzeňského kraje, navíc s pozitivním trendem vývoje.

Převažují zde větší obce. Vedle města Starý Plzenec to jsou Šťáhlavy, Nezvěstice, Losiná, Tymákov, Chválenice, Letkov a Štěnovický Borek.

Přes Starý Plzenec vede silnice II/180, která tvoří aglomerační okruh kolem Plzně. Jeho funkci propojení silnic I. třídy mimo území města Plzně ale v jižní části do značné míry převzala dálnice D5 a aglomeračnímu okruhu v této části tedy prioritně zůstala funkce napojení obcí na trase.

Silnice II/180 je také hlavní spojnicí Starého Plzeňce s Plzní (6 tis. voz/den), zatímco z většiny dalších obcí již převažují cesty po silnici I/20, případně jiné varianty spojení.

Také v dalším silném směru do Rokycan se nabízí více variant. Vedle dálnice D5 je to především silnice II/183, jejíž parametry v úseku Šťáhlavy – Rokycany jsou kvalitní.

2.4.5 Okres Plzeň-sever

Kralovice

Území POÚ Kralovice leží u severovýchodního okraje Plzeňského kraje, na hranici se Středočeským, Ústeckým a Karlovarským krajem. Patří k nejméně osídleným částem Plzeňského kraje. Významnější rozvojové plochy bydlení se nacházejí pouze v Kralovicích.

Vedle měst Kralovice a Kozlany patří k větším obcím Žihle, Kozojedy a Mladotice.

Pro Kralovicko má kromě spojení po silnici I/27 (především do Plas a Plzně) zásadní význam vazba na Rakovník po silnici II/229 (2,4 tis voz/den, podíl těžkých vozidel 28 %). Stav silnice je dobrý.

Další důležité spojení je s okresem Rokycany po silnicích II/201 a II/232 (1,5 – 1,8 tis. voz/den) přes Kozojedy a Liblín do Břas (dále viz Radnice). I přes menší šířku je silnice relativně kvalitní. Nevyhovující je šířka mostu přes Berounku v Liblíně.

Mnohem méně využívané je spojení po silnici II/201 do Zvíkovce (v roce 2016 nesčítáno, 300 voz/den v roce 2010), a dále po II/233 a II/235 do Zbirohu. Tato trasa je užší (zejména v části severně od Berounky) a má více problematických míst směrového a výškového vedení. Největší závadou je průjezdní úsek v Chříně u pivovaru.

Také směr z Kralovic na západ po silnici II/201 do Manětína je jen málo dopravně zatížený (600 voz/den), silnice je přitom poměrně kvalitní (byť v okolí Mladotic vlivem náročného terénu s komplikovanějším směrovým a výškovým řešením). ZÚR Plzeňského kraje vymezují koridor pro JZ obchvat Kralovic.

Komplikované napojení má obec Žihle ležící v nejsevernějším výběžku Plzeňského kraje. Sice přes ni prochází silnice II/206, která vede od města Jesenice ve Středočeském kraji směrem do Manětína (440 voz/den), ale její šířka, ani směrové a výškové řešení vůbec neodpovídají zařazení mezi silnice II. třídy. Tato silnice však zejména neřeší pro obec Žihli nejvýznamnější dopravní vztahy do Kralovic a Plas.

Obec Kozojedy sice má přímé spojení s Plzní silnicí II/231 přes Kaceřov a Zruč-Senec, ale i parametry této silnice jsou z větší části nevyhovující.

Manětín

Území POÚ Manětín se nachází u severní hranice kraje, s výjimkou obce Bezvěrov leží mimo nadřazenou síť silnic I. třídy. Patří k nejméně osídleným částem Plzeňského kraje, navíc s negativním trendem vývoje. V rámci kraje patří také k oblastem s největší nezaměstnaností a s nejmenším počtem volných pracovních míst, opět s negativním trendem vývoje.

Většinu plochy území zabírají 3 největší obce – město Manětín, Bezvěrov a Nečtiny.

Nejkratší spojení z Manětína do Plzně je po silnici II/205 do Lozy (1,1 – 1,2 tis. voz/den) a dále buď stále po silnici II/205 až na I/20 na Nové Hospodě (2 tis. voz/den), nebo po silnici III/1806 do Horní Břízy (1,9 tis. voz/den) a po III/1807 na silnici I/27 u Třemošné, případně z Horní Břízy dále po III/1806 a III/1808 přes Záluží až do Plzně. Silnice II/205 nemá odpovídající šířku, ale zásadní dopravní závady na ní nejsou. Totéž neplatí o silnicích III. třídy mezi Lozou a Plzní (zejména průjezdní úsek III/1806 v Krašovicích a podjezd pod tratí na III/1807 v České Bříze). ZÚR Plzeňského kraje vymezují územní rezervu pro východní obchvat Nekmíře.

Vlastní napojení na silnici I/20 směr Plzeň má obec Nečtiny po silnici II/193 do Úněšova (550 voz/den), její parametry ale neodpovídají silnici II. třídy.

Obě výše uvedené silnice – II/205 z Manětína a II/193 z Nečtin – směřují i na sever do Karlovarského kraje, kde se ve Žluticích spojují, a II/205 pokračuje až na silnici I/6 směr Karlovy Vary (v roce 2016 nebyla ani jedna z nich sčítána, v roce 2010 bylo na obou shodně cca 400 voz/den). Parametry obou se směrem k hranici kraje ještě zhoršují.

Spojení ve směru východ – západ zajišťuje silnice II/201. Zatímco z Manětína na východ je relativně kvalitní (viz Kralovice), směrem na západ přes Nečtiny na silnici I/20 v Trhovním (150 voz/den) se její parametry zhoršují. ZÚR Plzeňského kraje vymezují koridor pro jižní obchvat a úpravu průtahu v Manětíně.

Ve směru na východ má Manětín relativně silnou vazbu nejen na Kralovice, ale i na Plasy. Spojení v tomto směru je možné po silnici II/205 za Hvozdu a dále po některé ze silnic III. třídy do Plas.

Město Touškov

Území POÚ Město Touškov zabírá plochu jižně od silnice I/20 směrem k dálnici D5. V posledních letech byl zaznamenán pozitivní trend vývoje počtu obyvatel. V některých obcích se nacházejí významné rozvojové plochy bydlení (Město Touškov, Líšňany, Pňovany). Také je vzhledem k blízkosti dálnice předpoklad lokalizace rozvojových záměrů se vznikem nových pracovních míst.

Za Městem Touškovem velikostí následují další větší obce – Chotíkov, Kozolupy, Vochoz, Pernarec, Líšňany a Bdeněves.

Dominantní je vazba na Plzeň, která se ze severní části území realizuje po silnici I/20 a z jižní části po silnici II/605 (7,7 tis. voz/den v úseku Kozolupy – Plzeň, Křimice).

V opačném směru silnice II/605 zajišťuje spojení do Stříbra (3,5 tis voz/den) z většiny území POÚ Město Touškov. Pouze pro obce v severozápadní části území (Pernarec, Křelovice) je atraktivnější přímé spojení po silnici II/193 (viz Stříbro).

Přímo Městem Touškovem prochází silnice II/180 v úseku mezi silnicí I/20 a II/605 (6,8 tis voz/den) která je mimo jiné využívána pro spojení ze silnice I/20 do jihozápadní části Plzně. Silnice má nevyhovující šířku zejména na průjezdu Městem Touškovem, ale i v dalším pokračování z Města Touškova na sever. ZÚR Plzeňského kraje vymezují územní rezervu pro východní obchvat Města Touškova a Čemín.

Silnice II/180 ale slouží i jako spojnice z Města Touškova do Nýřan a na dálnici D5 (2,8 tis voz/den, z toho 22 % těžkých v úseku Kozolupy – Nýřany). Dopravní závadou je úzký nepřehledný podjezd pod železniční tratí u Kozolup. ZÚR Plzeňského kraje vymezují územní rezervu pro východní obchvat Myslinky.

Nýřany

Území POÚ Nýřany tvoří obce ležící podél dálnice D5 na západ od Plzně. Patří k nejhustěji osídleným částem Plzeňského kraje, navíc s pozitivním trendem vývoje. Významné rozvojové plochy bydlení jsou ve většině obcí. Území také patří k oblastem s největším počtem volných pracovních míst v kraji, s výrazně pozitivním trendem vývoje.

Vedle města Nýřany se zde nacházejí i další velké obce – Vejprnice, Tlučná, Líně, Zbůch, Heřmanova Huť a Blatnice.

Funkci doprovodné komunikace k dálnici D5 v tomto úseku tvoří silnice II/203, která současně zajišťuje přímé spojení z Nýřan do Plzně (intenzita dopravy postupně klesá z 6,9 tis. voz/den na výjezdu z Plzně po 1,2 tis. voz/den za Heřmanovou Huť). ZÚR Plzeňského kraje vymezují koridor / územní rezervu pro severní obchvat Nýřan, a také poněkud nesystémově přímé napojení obce Rochlov na silnici II/203 poblíž MÚK Heřmanova Huť, s územní rezervou pro prodloužení na silnici II/605 u Úlic.

Napojení v severojižním směru zajišťuje silnice II/180 na sever na silnici I/20 (viz Město Touškov) a na jih na silnici I/26 ve Zbůchu (3 – 4,4 tis. voz/den). V úseku od D5 na silnici I/26 význam současné silnice II/180 do budoucna výrazně poklesne, neboť připravovaná přeložka silnice I/26 od Stodu bude nově zaústěna do MÚK Nýřany. ZÚR Plzeňského kraje vymezují územní rezervu pro východní obchvat Zbůchu s propojením silnice II/180 přímo na Dobřany.

Plasy

Území POÚ Plasy se rozkládá na obě strany od silnice I/27. Největší obcí je město Kaznějov následované městem Plasy. Další obce již jsou výrazně menší (Horní Bělá, Obora a Rybnice).

Zatímco pro většinu území je nejdůležitější komunikací silnice I/27, která vede z Kralovic přes Plasy a Kaznějov do Plzně, pro západní část (Horní Bělá a okolní obce) je to silnice II/205 včetně navazujících silnic směrem do Plzně (podrobněji viz Manětín).

Kaznějov ani Plasy nemají přímé silniční spojení na východ, resp. jihovýchod do okresu Rokycany, neboť v tomto směru tvoří překážku údolí řeky Berounky. Zatímco do oblasti Břasy

– Radnice (a z Plas i do Zbirohu) je konkurenceschopná varianta přes most v Liblíně (zčásti s využitím silnic III. třídy), do Rokycan se již jako výhodnější jeví cesta přes Plzeň, případně po II/180 přes Chrást (viz Plzeň). ZÚR Plzeňského kraje vymezují územní rezervu pro novou silnici v trase Kaznějov – Dobříč – Újezd u Svatého Kříže.

Na západ vede z Kaznějova silnice II/204 do Lozy (1,3 tis. voz/den), kde kříží silnici II/205 (viz Manětín), a dále do Úněšova na silnici I/20 (1,4 tis. voz/den v Dolní Bělé). Silnice má poměrně dobré parametry u Kaznějova, byť původní přímý úsek nahradila o 2 km delší přeložka z důvodu rozšiřování kaolinového lomu. Dále na západ se parametry postupně zhoršují – celkově menší šířka silnice, problematické průjezdní úseky obcemi (Dolní Bělá, Hubenov, aj.), komplikované směrové vedení (zejména mezi Zahrádkou a Úněšovem). ZÚR Plzeňského kraje vymezují koridory pro přeložku (napřímení) silnice II/204 v Úněšově a pro jižní obchvat Dolní Bělé.

Třemošná

Území POÚ Třemošná přiléhá k severnímu okraji Plzně. Patří k nejhustěji osídleným částem Plzeňského kraje, navíc s pozitivním trendem vývoje. Významné rozvojové plochy bydlení se nacházejí ve více obcích (Třemošná, Zruč-Senec, Horní Bříza, Hromnice). V posledních letech byl zaznamenán také výrazně pozitivní trend vývoje počtu volných pracovních míst.

Po městech Třemošná a Horní Bříza je největší obcí Zruč-Senec, ale nacházejí se zde i další větší obce Hromnice, Trnová, Ledce, Druztová a Česká Bříza.

Nejdůležitější komunikací pro Třemošnou i Horní Břízu je silnice I/27, od Žatce do Plzně s návazností do dalších směrů.

Silnice II/180 umožňuje vyhnout se Plzni:

- směrem na jihovýchod na silnici I/26 u Kyšic (2,9 tis. voz/den za Zruči-Sencem),
- směrem na západ na silnici I/20 u Chotíkova (1,9 tis. voz/den v Ledcích),

Většina délky uvedených úseků silnice II/180 nemá potřebnou šířku. ZÚR Plzeňského kraje vymezují koridory pro přeložky silnice II/180 – severní obchvat Záluží, jižní obchvat Třemošné a severní obchvat Zruče-Sence.

Silnice II/231 slouží především pro spojení Zruče-Sence a dalších obcí s Plzní. Její využití pro delší cesty je minimální.

Dále ZÚR Plzeňského kraje vymezují koridor pro novou silnici propojující Třemošnou a Horní Břízu.

Všeruby

Území POÚ Všeruby tvoří úzký pruh obcí ve směru na severozápad od Plzně, víceméně podél silnice I/20. Patří k nejhustěji osídleným částem Plzeňského kraje, ale v posledních letech s pozitivním trendem vývoje. Významné rozvojové plochy bydlení mají Všeruby a Úněšov. Území také patří k oblastem s nejmenším počtem volných pracovních míst v kraji.

Kromě města Všeruby jsou zde jen menší obce, největší z nich Úněšov a Nekmíř.

Osu území od jihovýchodu zpočátku tvoří silnice I/20, která zajišťuje rozhodující dopravní spojení z Plzně.

Dále na severozápad pokračuje silnice II/210 přes město Úterý do Teplé v Karlovarském kraji (2016 nesčítáno, 250 voz/den v roce 2010). Silnice II/210 ale nezačíná na silnici I/20, nýbrž na příčné silnici II/201 v Krsech. Pro cesty od Plzně na silnici II/210 se proto využívá silnice III/20152 Štipoklasy – Krsy. Silnice II/210 má zcela nevyhovující parametry z hlediska k šířkového uspořádání i směrových a výškových poměrů.

Ze spojení v příčném směru má největší význam II/205 (na sever viz Manětín, na jih viz Město Touškov).

2.4.6 Okres Rokycany

Radnice

Území POÚ Radnice se nachází v severozápadní části okresu Rokycany. V posledních letech zde byl zaznamenán pozitivní trend vývoje počtu obyvatel. Rozvojové plochy bydlení se nacházejí v Břasech, ale i v dalších obcích. Území ale patří k oblastem s nejmenším počtem volných pracovních míst v kraji.

Největší obcí jsou Břasy, které počtem obyvatel mírně předstihly i město Radnice. Další větší obce zde nejsou.

Nejsilnější vazba je na Rokycany po silnici II/232 (3,7 tis. voz/den mezi Osekem a Rokycany). Parametry silnice neodpovídají poměrně silnému provozu (na části trasy malá šířka, velký podíl průjezdních úseků obcemi, nepřehledné směrové a výškové vedení). Největším nedostatkem ale je to, že silnice II/232 kříží dálnici D5 bez křižovatky. Nejrychlejší možnost napojení od Radnic a Břas na dálnici D5 je z Oseku po silnicích III/2322 a III/2326, které ale nemají vhodné parametry. Kritický je zejména průjezdní úsek silnice III/2322 v Litohlavech, kvůli kterému je zakázán vjezd vozidel přes 3,5 tuny. Větší vozidla proto musí na dálnici jet delší trasou přes centrum Rokycan. ZÚR Plzeňského kraje vymezují koridor pro přeložku silnice II/232 do nové trasy mimo obce od dálnice D5 za Újezd u Svatého Kříže.

Přímé spojení z Radnic do Plzně po silnici II/233 (2 tis. voz/den mezi Břasy a Chrástem) je ještě problematičtější (úzká silnice, komplikované směrové a výškové vedení, 8 železničních přejezdů). ZÚR Plzeňského kraje vymezují koridory pro přeložku silnice II/233 Dýšina – Zábělá a pro úpravu průtahu v Břasech.

Ve směru na západ a sever tvoří bariéru údolí řeky Berounky, přes kterou jsou mezi Plzní a hranicí kraje pouze 3 mosty:

- v Dolanech na silnici II/180 (do Chrástu po silnici II/233 směr Plzeň, dále viz Třemošná),
- v Liblíně na silnici II/232 (viz Kralovice),
- ve Zvíkovci na silnici II/233 směr Rakovník (800 voz/den u Zvíkovce), s nevyhovující šířkou, ale s převážně příznivým směrovým a výškovým vedením (vyjma koncového úseku před hranicí kraje), s několika problematickými průjezdními úseky (např. Hlohovice).

Spojení do Zbirohu (a na dálnici D5 směr Praha) je možné z Radnic po silnici II/234 (1 tis. voz/den). Silnice má nevyhovující šířku, směrové a výškové vedení je po většinu délky dobré, ale na několika místech jsou náhle směrové oblouky s nečekaně malým poloměrem. Problematický je průjezdní úsek Skomelnem.

Rokycany

Území POÚ Rokycany vyplňuje celou jižní polovinu okresu Rokycany. Patří k nejhustěji osídleným částem Plzeňského kraje. Významné rozvojové plochy bydlení jsou ve většině obcí, nejen podél dálnice D5. Území také patří k oblastem s největším počtem volných pracovních míst v kraji a má předpoklad lokalizace dalších rozvojových záměrů se vznikem nových pracovních míst.

Kromě Rokycan se zde nacházejí ještě města Hrádek, Mirošov a Mýto a z větších obcí Strašice, Holoubkov, Osek, Dobřív, Volduchy, Kamenný Újezd, Cheznovice, Ejpovice, Bušovice a Litohlavy.

Rokycany leží v blízkosti dálnice D5, na kterou jsou napojeny na západním okraji města, a přímo na doprovodné silnici II/605 (bývalá I/5).

Z dalších směrů má největší význam propojení s obcemi v jižní části okresu (5,8 tis. voz/den na silnici III/11724 v Hrádku). Před koncem roku 2019 byla pro tento směr zprovozněna nová silnice Rokycany – Hrádek.

Navazující silnice II/117 z Mirošova do Spáleného Poříčí (necelých 800 voz/den) má nevyhovující parametry (viz Spálené Poříčí). Větší dopravní význam má silnice III/1783 v úseku Mirošov – Borovno (1 tis. voz/den, s podílem 30 % těžkých vozidel), která umožňuje spojení Rokycanska na silnici I/19 směr Rožmitál pod Třemšínem a dále do Jihočeského kraje. Parametry silnice III/1783 jsou mírně lepší než silnice II/117, ale i tak nevyhovující (zejména průjezd Číčovem). Na vysoký podíl těžkých vozidel může mít částečný vliv malá výška podjezdu na silnici I/19 v Nezvěsticích.

Problematická je návaznost z nové silnice Rokycany – Hrádek do směru Dobřív – Strašice.

Ze zbylých směrů mají Rokycany dobré spojení po silnici II/183 do Šťáhlav (2 tis. voz/den) a horší po silnici II/232 do severní části okresu Rokycany (viz Radnice), s návazností do Kralovic a Rakovníka.

Jižní část Rokycanska má přímé spojení po silnici II/117 do Hořovic a Žebráku v okrese Beroun (1,5 tis. voz/den na hranici kraje), na území Plzeňského kraje s poměrně kvalitními parametry. Pro cesty na dálnici D5 směr Praha se ale jako atraktivnější jeví některé z propojení na MÚK Mýto nebo Cerhovice. ZÚR Plzeňského kraje vymezují koridor pro novou silnici spojující Strašice s MÚK Mýto na dálnici D5 (z větší části v trase tzv. tankovky).

Zbiroh

Území POÚ Zbiroh leží v severovýchodní části okresu Rokycany. Patří k nejméně osídleným částem Plzeňského kraje. Rozvojové záměry bydlení i zaměstnanosti lze očekávat v obcích v blízkosti dálnice D5 (Zbiroh, Kařez).

Jedinou větší obcí vedle města Zbirohu je obec Kařez.

Zásadní význam pro dopravní napojení Zbirohu a Kařezu má dálnice D5 a doprovodná silnice II/605.

Další 2 silnice II. třídy vedou z území POÚ Zbiroh směrem:

- na západ – silnice II/234 (viz Radnice),
- na sever (směr Zvíkovec) – silnice II/235 (800 voz/den) s velmi komplikovaným směrovým vedením a převážně i s nevyhovující šířkou.

2.4.7 Okres Tachov

Bezručice

Malé území POÚ Bezručice leží na severovýchodním okraji okresu Tachov. Patří k nejméně osídleným částem Plzeňského kraje a současně patří i k oblastem s největší nezaměstnaností.

Početem obyvatel je s městem Bezručicemi srovnatelná obec Konstantinovy Lázně, jiná větší obec zde není.

Území leží mimo nadřazenou silniční síť a jeho dostupnost z Tachova ani z Plzně není dobrá. Samotné Bezručice dokonce nejsou napojeny ani silnicí II. třídy.

Nevýznamnější spojení je po silnici II/202 z Kokašic do Stříbra (1,5 tis voz/den). I přes výhrady k jejím parametrům (šířka, sklonové poměry při překonávání údolí Hadovky, průjezd Strahovem) se jedná o nejkvalitnější silnici v okolí.

Horší parametry (především šířku, částečně i směrové poměry) má silnice II/201, která zajišťuje spojení z Konstantinových Lázní:

- na západ do Plané (necelých 600 voz/den) s návazností po II/198 do Tachova a po I/21 do Karlovarského kraje,
- na východ na silnici I/20 u Krs (300 voz/den v Krsech) s návazností na Toužim a Karlovy Vary.

ZÚR Plzeňského kraje vymezují koridor pro přeložku II/201 Kokašice – Nová Ves včetně návaznosti na II/202.

Pro cesty do Plzně se využívá silnice II/201 z Konstantinových Lázní na východ s propojením na I/20 po silnicích III/19315 a III/20153 přes Ostrov u Bezdržic (parametry těchto silnic III. třídy jsou srovnatelné se silnicí II/201).

Přímé propojení do Karlovarského kraje (do Teplé) je pouze po nekvalitních silnicích III. třídy.

Bor

Území POÚ Bor se rozkládá podél dálnice D5 v jihozápadní části okresu Tachov. Patří k nejdříve osídleným částem Plzeňského kraje. Rozvojové plochy bydlení mají města Bor a v menším rozsahu Přimda. Díky poloze u dálnice ale území patří k oblastem s největším počtem volných pracovních míst, navíc s výrazně pozitivním trendem vývoje v posledních letech.

Kromě měst Bor a Přimda se zde z větších obcí nacházejí Staré Sedliště, městys Stráž a Rozvadov.

Bor leží v blízkosti dálnice D5 přímo na křižovatce kvalitních silnic II. třídy:

- II/200, která spojuje MÚK Bor, tj. křižovatku dálnice D5 a silnice I/21, s Horšovským Týnem (3,5 tis. voz/den mezi MÚK Bor a městem Bor, 1,5 tis. voz/den mezi Borem a Horšovským Týnem, ale s podílem 25 % těžkých vozidel, více viz Horšovský Týn),
- II/605 (bývalá I/5), která tvoří doprovodnou silnici k dálnici D5 (intenzita dopravy se v průběhu trasy mění od 1,3 tis. voz/den do téměř 3 tis. voz/den, v peážním úseku s II/200 až 3,8 tis. voz/den).

Naopak špatné parametry, a vyjma napojení městyse Stráž také omezený dopravní význam má silnice II/195 z Boru do Hostouně a dále do okresu Domažlice (viz Poběžovice).

Město Přimda (krom toho, že také leží na silnici II/605) má vlastní napojení na dálnici D5 silnicí II/198 (necelý 1 tis. voz/den), která dále pokračuje do Tachova (viz Tachov).

Naopak z Přimdy na jihozápad směrem k hraničnímu přechodu Železná/Eslarn je využití silnice II/198 minimální (v roce 2016 nesčítáno, v roce 2010 necelých 300 voz/den). Pro spojení do města Eslarn je výhodnější použít dálnici D5 až do Waidhausu.

Planá

Území POÚ Planá leží u severního okraje okresu Tachov v blízkosti města Mariánské Lázně v Karlovarském kraji, se kterým má silné vztahy. Patří k nejdříve osídleným částem Plzeňského kraje, navíc s negativním trendem vývoje. Větší rozvojové plochy bydlení má pouze Chodová Planá. V posledních letech byl zaznamenán výrazně pozitivní trend vývoje počtu volných pracovních míst.

Z větších obcí se zde kromě města Planá nachází městys Chodová Planá a pak již jen obec Chodský Újezd.

Spojení na jih na dálnici D5 u Boru i na sever do Karlovarského kraje zajišťuje silnice I/21.

Spojení do okresního města Tachova je po silnici II/198 (3,5 tis. voz/den), jedná se o jednu z nejvelkoryseji řešených silnic II. třídy v Plzeňském kraji. Problémy s vysokou rychlostí jízdy to může způsobovat na průjezdních úsecích (Vítkov).

Obdobné hodnocení platí i silnici II/230 Planá – Stříbro přes Černošín (2 tis. voz/den). Výjimku představuje směrově a výškově komplikovaný úsek přes údolí Kosího potoka. ZÚR Plzeňského kraje vymezují územní rezervu pro severní obchvat Černošína.

Spojení do Mariánských Lázní zajišťuje silnice II/230 z Chodové Plané (5,3 tis. voz/den) s problematickým směrovým vedením, ale ve výstavbě je přeložka této silnice, která bude celá na území Karlovarského kraje (na silnici I/21 bude napojena na obchvatu Trstěnic).

Relativně dobré parametry (i když částečně s nedostatečnou šířkou) má spojení po silnici II/201 z Chodové Plané na hraniční přechod Broumov/Mähring (přes 800 voz/den před Zadním Chodovem), s návazností do okresního města Tirschenreuth v Bavorsku. ZÚR Plzeňského kraje vymezují územní koridor pro rekonstrukci silnice II/201 k hraničnímu přechodu Broumov

– Mähring, včetně jižního obchvatu Chodové Plané, severního obchvatu Kyjova a jižního obchvatu Zadního Chodova.

Naopak horší je stav silnice II/201 z Plané na východ (viz Bezručice).

A dřívější silnice II/198 z Plané na severovýchod do Teplé byla kvůli velmi špatnému dopravně technickému stavu a malé intenzitě dopravy (130 voz/den v roce 2010) již dříve přerazena z II. do III. třídy (nyní silnice III/19829).

Stříbro

Území POÚ Stříbro tvoří východní část okresu Tachov. Významnější rozvojové plochy bydlení má pouze město Stříbro. Díky poloze u dálnice D5 patří území k oblastem s největším počtem volných pracovních míst v kraji, navíc s výrazně pozitivním trendem vývoje v posledních letech.

Kromě měst Stříbro, Kladruby a Černošín se zde nachází jediná větší obec, kterou je Kostelec.

Stříbro má kvalitní dopravní spojení ve třech směrech bývalých silnic I. třídy:

- na východ do Plzně po silnici II/605 (3,5 - 4,2 tis. voz/den mezi Střibrem a silnicí II/180 v Kozolupech),
- na západ do Boru také po II/605, s variantou do Tachova po silnici II/199, která odbočuje za Holostřevy (2,1 – 2,6 tis. voz/den mezi Střibrem a Holostřevy),
- na severozápad do Plané po II/230 (viz Planá).

Na dálnici D5 je Stříbro napojené silnicí II/230 (2,8 tis. voz/den) s komplikovaným směrovým a vedením. Silnice II/230 od dálnice pokračuje na jihovýchod (viz Stod).

Silnice II. třídy ze Stříbra vedou ještě do dalších tří směrů:

- II/202 na sever (viz Bezručice),
- II/193 do Kladrub (1,9 tis. voz/den) a dále na jih (viz Horšovský Týn),
- II/193 na severovýchod přes Pernarec do Úněšova na silnici I/20 (500 voz/den), a případně dále do Nečtin (viz Manětín). Silnice je úzká, s komplikovaným směrovým a výškovým řešením, zejména při překonávání Úterského a Petrského potoka, problematický je průjezdní úsek v Trpístech, a také nedostatečně zabezpečený železniční přejezd mezi Trpísty a Erpužicemi. ZÚR Plzeňského kraje vymezují územní rezervu pro severní obchvat Stříbra.

Kladruby leží na silnici II/203, která vede v celé své délce v souběhu s dálnicí D5. Západně od Kladrub se napojuje na silnici II/605 u Benešovic (700 voz/den v úseku Kladruby – II/605), na východ vede do MÚK Ostrov (1,4 tis voz/den) a dále přes Nýřany do Plzně (viz Nýřany).

Tachov

Území POÚ Tachov leží v západní části okresu u hranice s Německem. V posledních letech se zde zvýšila intenzita bytové výstavby. Rozvojové plochy pro bydlení se soustřeďují do úzkého pruhu od Halže přes Tachov směrem k D5.

Území patří k oblastem s největším počtem volných pracovních míst v kraji, navíc s výrazně pozitivním trendem vývoje v posledních letech.

Jediné dvě větší obce kromě města Tachova jsou Halže a Studánka.

Tachov má 2 napojení na dálnici D5:

- na jihovýchod na MÚK Bor po silnici II/199 (3,9 tis. voz/den), která dále pokračuje jižně od dálnice na silnici II/605,
- na jih na MÚK Mlýnec po silnici II/198 (2,6 tis. voz/den), která také pokračuje na silnici II/605 do Přimdy (viz též Bor).

Obě napojení mají poměrně dobré parametry jen s dílčími závadami a na některých úsecích s menší šířkou. ZÚR Plzeňského kraje vymezují koridory pro rekonstrukci II/198 Tachov – Staré Sedliště, pro obchvat Tisové a Trnové na II/199 a také pro východní obchvat Tachova.

Velmi kvalitní je napojení z Tachova po silnici II/198 na severovýchod na I/21 (viz Planá).

Tachov s hraničním přechodem Pavlův Studenec / Bärnau spojuje silnice II/199. Ta je dosud formálně vedena přes Světce, Svobodku a podél vodní nádrže Lučina, která je zásobárnou pitné vody. Automobilový provoz už je ale reálně veden po silnicích III. třídy přes Ctiboř a Halži. Nově vybudovaný úsek silnice III/19920 mezi Ctibořem a Halží je kvalitní a bez závad, ostatní úseky mají nedostatečnou šířku a četné závady směrového vedení. ZÚR Plzeňského kraje vymezují koridor pro stavbu „Halže – Ctiboř, napojení obce Halže“ (pravděpodobně je tím myšlena přeložka Halže – Pavlův Studenec).

2.5 Přehled hlavních problémů

2.5.1 Přenášení problémů z nadřazené sítě

Narušená celistvost nebo omezená průjezdnost nadřazené sítě

Nedostatky v celistvosti a průjezdnosti nadřazené sítě dálnic a silnic I. třídy vedou k zatížení silnic nižších tříd zejména těžkou nákladní dopravou, pro kterou tyto silnice nejsou uzpůsobeny.

- Pro těžkou nákladní dopravu neprůjezdná silnice I/19 v Nezvěsticích (a obtížně průjezdná ve Spáleném Poříčí)
=> těžká nákladní doprava objíždí zejména po II/117 Spálené Poříčí – Blovice – Kotousov (I/20), nebo v trase Borovno – Mirošov – Rokycany, v menším rozsahu např. i Štáhlavice – Kornatice.
- Komplikovaně průjezdná Plzeň, zejména od severu z I/20 a I/27 na D5
=> doprava ze silnice I/20 objíždí zejména po II/180 Nevřeň, Nová Hospoda – Kozolupy – Plzeň / Nýřany (D5),
=> doprava ze silnice I/27 objíždí zejména po II/180 Třemošná – Chrást – Kyšice (I/26).
- Chybějící propojení spojení silnice I/22 s I/21 (resp. s D5) v nadřazené síti
=> dálková doprava z okresu Domažlice směrem do SRN zatěžuje silnice nižších tříd, zejména II/200 Horšovský Týn (vč. průjezdu městem) – Bor (D5).

Dopady zpoplatnění nadřazené sítě

Zpoplatnění dálnice D5 vede k tomu, že část vozidel (osobních i nákladních) místo po dálnici jede po souběžných silnicích nižších tříd. Zbytečně jsou takto zatěžovány zejména silnice:

- II/605 v celé délce od hranice kraje po Ejpovice a z Plzně do Rozvadova,
- II/203 v celé délce z Plzně do Benešovic,
- II/180 v úseku Chotěšov – I/27, případně nákladní vozidla až Plzeň, Černice,
- II/199 v úseku Holostřevy (II/605) – Bor, Nová Hospoda.

Nelze vyloučit, že ke zbytečnému zatěžování silnic nižších tříd těžkou nákladní dopravou dochází i na dalších úsecích v souvislosti s rozšířením mýtného systému na vybrané silnice I. třídy.

Chybějící nebo nevhodné napojení na nadřazenou síť

Z principu nutně omezený počet křižovatek na dálnici D5 vede k tomu, že z některých směrů je napojení na dálnici komplikovanější, což může vést k zatěžování komunikací a přilehlého území, které tomu nejsou uzpůsobené.

- MÚK Rokycany není na křížení se silnicí II/232, která je hlavním napojením severní poloviny okresu Rokycany

- => doprava ze severního Rokycanska neúměrně zatěžuje buď průjezdní úsek obcí Litohlavy, nebo centrum Rokycan
- Nejbližší křižovatka na D5 východně od Rokycan v Mýtě je vzdálená 11,5 km od MÚK Rokycany
 - => doprava z obcí východně od Rokycan směrem do Plzně najíždí na dálnici až na MÚK Rokycany a zbytečně tak zatěžuje průjezd centrem města po silnici II/605,
 - => MÚK Rokycany využívá i část vozidel z východních částí Rokycan při cestách na Prahu, což také vede ke zbytečnému přetížení centra Rokycan.
- Na dálnici D5 není napojena silnice II/235 ze Zbirohu, nejbližší napojení je u Cerhovic
 - => doprava ze Zbirohu nebo Kařezu směrem na Rokycany/Plzeň má buď zbytečně o více než 5 km delší trasu, nebo zbytečně přetíží silnici II/605 směrem k MÚK Mýto (včetně průjezdu přes náměstí v Mýtě).

2.5.2 Problémy vyplývající z uspořádání krajské silniční sítě

Chybějící silniční propojení

Ačkoli silniční síť pokrývá území Plzeňského kraje hustě, v některých směrech silnice chybí z důvodu existence různých překážek.

- Nejvýraznější (a pravděpodobně neřešitelné) narušení celistvosti silniční sítě představuje Šumava
 - => jakékoli silniční propojení mezi ČR a Německem chybí mezi Strážným a Železnou Rudou (45 km vzdušnou čarou).
 - => mezi Železnou Rudou a Svatou Kateřinou chybí silniční propojení v úseku dlouhém 20 km.
- Další obdobnou, jenom o něco menší překážkou je Český les
 - => vzdušná vzdálenost mezi Lískovou a Železnou je 21 km, mezi Rozvadovem a Pavlovým Studencem 18 km.
- Do Plzeňského kraje částečně zasahuje bývalý vojenský výcvikový prostor, dnes CHKO Brdy
 - => hřeben Brd nelze mezi Jincemi a Borovnem překonat v délce více než 25 km.
- Dalším typem překážek jsou údolí řek, zejména Berounky
 - => vzdálenost mezi mosty v Dolanech a Liblíně je 14,5 km,
 - => mezi Liblínem a Zvíkovcem je vzdálenost vzdušnou čarou 11,5 km.
- Kromě Berounky tvoří významnou překážku i údolí řeky Mže
 - => mezi Planou a Svojšínem nelze překonat v délce 16,5 km,
 - => mezi mostem přes vodní nádrž Hracholusky a Městem Touškovem je 11 km.

Oblasti bez kvalitního dopravního napojení

Některé oblasti se nacházejí ve větší vzdálenosti od nadřazené sítě, a nemají ani náhradní napojení v potřebné kvalitě. Zpravidla se přitom jedná i o ekonomicky nejslabší části Plzeňského kraje:

- jihovýchodní část okresu Klatovy, zejména území jižně od Sušice,
- území severovýchodně od Radnic,
- Bělá nad Radbuzou s okolím,
- Bezručsko,
- oblast Manětín – Žihle.

2.5.3 Závady na silniční síti

V této kapitole jsou uvedeny problémy, které se opakují na různých místech silniční sítě, proto zde jsou uvedeny pouze obecně bez konkrétní lokalizace. Některé podrobnější informace obsahují předchozí kapitoly.

Nedostatečná šířka silnic

Jedná se o jeden z největších problémů krajské silniční sítě. Většina délky silnic II. třídy nemá potřebnou kategorií šířku dle ČSN 73 6101.

I na silnicích II. třídy se vyskytují úseky s šířkou menší než 5,5 m, na silnicích III. třídy tato šířka převažuje. Při této šířce již není mimo výhybny možné bezpečné míjení větších vozidel.

Nevhodný dopravně technický stav průjezdných úseků

Přestože v posledních letech došlo k výraznému zlepšení, většina průjezdných úseků silnic dosud neodpovídá moderním požadavkům na uspořádání pozemních komunikací v zastavěném území (chybí chodníky, bezpečná místa pro přecházení, bezpečnostní prvky na vjezdech do obcí atd.).

V řadě případů provedení vhodné úpravy ani není možné z důvodu nedostatečného prostoru mezi přílehlými nemovitostmi, někdy i v kombinaci s komplikovanými výškovými poměry.

V některých případech (dokonce i na silnicích II. třídy) musel být zakázán vjezd větším vozidlům, aby nedocházelo k poškození přílehlých nemovitostí.

Nebezpečné směrové a výškové řešení silnice

Směrové a výškové parametry silnic na řadě míst Plzeňského kraje jsou ovlivněny náročnými terénními podmínkami. Samotné komplikovanější vedení trasy včetně použití oblouků s malými poloměry ale ještě nemusí představovat problém.

Za velký problém naopak považujeme případy, kdy kombinace směrového a výškového řešení silnice přispívá k vzniku dopravních nehod. Jedná se především o případy směrových oblouků s nečekaně malým poloměrem, nepřehledné horizonty, matoucí vedení trasy s nejasným pokračováním, nesprávné klopení vozovky, atd.

Omezení průjezdu velkých vozidel

Na krajské silniční síti je řada míst, kde je vyloučený průjezd některých vozidel. Nejčastěji se jedná o vozidla, která přesahují určité rozměry nebo hmotnost.

Nejčastějším důvodem je

- nedostatečná únosnost mostu,
- nedostatečná výška podjezdu.

V důsledku se prodlužuje trasa jízdy těchto vozidel a dochází ke zbytečnému zatěžování dalších komunikací.

Nebezpečné křižovatky

Velké množství křižovek na krajské silniční síti vykazuje vysoká rizika bezpečnosti silničního provozu. Časté jsou zejména:

- nedostatečné podmínky rozhledu (kvůli překážkám v rozhledových polích nebo kvůli výškovému řešení hlavní silnice),
- tzv. psychologická přednost (působení komunikace a jejího okolí vyvolávající u řidiče dojem, že má přednost v jízdě, ačkoli to není pravda),
- nevhodný úhel připojení,
- zbytečně rozlehlé plochy křižovek, nebo naopak stísněné poměry neumožňující bezpečné míjení vozidel v jinak bezkolizních směrech,
- tzv. zalomená přednost v jízdě,
- atypická a matoucí uspořádání křižovek, apod.

Nedostatečně zabezpečené železniční přejezdy

I přes zlepšení v posledních letech zůstávají na některých silnicích III., a výjimečně i II. třídy železniční přejezdy bez světelného zabezpečovacího zařízení, pouze s dopravním značením. A mezi přejezdy se světelnou signalizací je pouze menší část vybavena i závorami.

Lokální zúžení silnice

Na velkém počtu míst dochází k lokálnímu zúžení vozovky oproti navazujícím úsekům. Tato místa jsou navíc často nepřehledná, což dále zvyšuje riziko kolize.

Kromě bezpečnostního rizika může na silněji zatížených úsecích nebo při větší délce zúženého úseku dojít i k omezení plynulosti silničního provozu.

Nejčastějším důvodem je

- úzký podjezd,
- úzký most,
- pozemní stavby v blízkosti silnice,
- náročné terénní poměry, apod.

Vyčerpaná kapacita křižovatek

I nejzatíženější úseky silnic II. a III. třídy v Plzeňském kraji (mimo Plzeň) dosahují intenzit dopravy, pro které kapacitně vyhovuje dvoupruhová komunikace. Jinak tomu ale je v případě křižovatek, kde již intenzity dopravy v některých případech překračují kapacitu úrovnových neřízených křižovatek.

Kromě narušení plynulosti silničního provozu může mít vyčerpaná kapacita negativní vliv i na vývoj dopravní nehodovosti.

Nevyhovující nebo havarijní stavební stav silnic

Přestože v posledních letech lze zaznamenat výrazné zlepšení stavebního stavu některých úseků krajských silnic, stále zůstává řada úseků i mezi silnicemi II. třídy v nevyhovujícím, nebo dokonce i v havarijním stavu (a některé se do tohoto stavu vlivem provozu dostávají).

2.5.4 Potenciální intenzivní přepravní relace**Přepravní relace do zaměstnání**

Na základě diferenciací území Plzeňského kraje z hlediska potenciálu pro rozvoj obytné a pracovní funkce byly definovány potenciálně intenzivní přepravní relace mezi těmito zónami, které reprezentují pohyb do zaměstnání. Na regionální silniční síti jsou to kromě příjezdů do krajského města Plzně především relace:

- Holýšovsko – Nýrsko (na regionální síti jen částečně)
- Tachov – Bor
- Tachov – Planá
- Radnice (Břasy) – Rokycany
- Starý Plzenec (Štáhlavy) – Rokycany (Hrádek o Rokycan)

Přepravní relace nákladní dopravy

Z hlediska potenciálu rozvoje nákladní dopravy je podstatné, že obce s významným potenciálem pro rozvoj ekonomické funkce se nachází většinou v těsné blízkosti dálnice. Případné zvýšené nároky lze tedy očekávat vesměs jen na krátké vzdálenosti k dálnici D5.

Přepravní relace související s cestovním ruchem

Nové specifické nároky na regionální silniční síť může klást rozvoj cestovního ruchu v některých částech Plzeňského kraje. Největší potenciál pro rozvoj mají kromě města Plzně stále Šumava a Český les (SO POÚ Kašperské Hory, Sušice, Nýrsko, Domažlice).

Spíše regionální význam mají v kraji také další území s předpoklady rozvoje cestovního ruchu (SO POÚ Klatovy, Kdyně, Horšovský Týn, Bor, Tachov, Stříbro, Kralovice a Rokycany).

2.6 Zdroje financování, perspektivy a podmínky

Vzhledem ke skutečnosti, že ve střednědobém horizontu nebude s vysokou pravděpodobností možné do normového stavu uvést celou síť silnic II. a III. třídy Plzeňského kraje, je zapotřebí **směřovat investiční i neinvestiční prostředky k vytvoření a udržení homogenní páteřní sítě silnic II. třídy. Na silnicích III. třídy je pak účelné zajistit jejich sjízdnost prováděním oprav primárně novými speciálními „nízkonákladovými“ technologiemi.** Cílem této strategie je koordinace a maximální efektivita využití zdrojů z dlouhodobého hlediska.

Při vytváření koncepce rozvoje regionální silniční sítě a s ní spojené strategie v období 2021 - 2027 je zapotřebí vycházet z reálného kvalifikovaného odhadu **disponibilních zdrojů**. Na základě současných znalostí lze zdroje pro investice a opravy rozdělit do následujících skupin

- EU - Strukturální fondy (ERDF)
 - *investiční prostředky v rámci IROP*
- Národní zdroje
 - *prostředky z rozpočtu Plzeňského kraje*
 - *podpora ze strany SFDI*

2.6.1 Strukturální fondy EU

Intervence směřující na zlepšení dopravní infrastruktury ČR budou v programovém období 2021 - 2027 (obdobně jako v programovém období 2014 - 2020) řešeny ve dvou operačních programech – Operačním programu Doprava (OPD) pro nadřazenou dopravní síť a Integrovaném regionálním operačním programu (IROP) pro regionální silniční síť.

Intervence podporované ve specifickém cíli 3.1 IROP (dříve 1.1) by měly být **zaměřeny na zlepšení dopravní infrastruktury v regionech**, zlepšení dostupnosti center ekonomického rozvoje a propojení hlavních dopravních os, přičemž **podpora bude směřovat do výstavby, rekonstrukce a modernizace silnic II. třídy na Prioritní regionální silniční síti.**

Cílem navrhovaných intervencí je přispět k hospodářské, sociální a územní soudržnosti prostřednictvím kvalitního napojení sekundárních a terciárních uzlů na páteřní dopravní síť s důrazem na transevropskou dopravní síť („TEN-T“) komunikacemi s vyhovujícími dopravně technickými a kapacitními parametry.

Mezi očekávané přínosy podporovaných opatření k plnění tohoto specifického cíle lze zařadit:

- odstranění regionálních rozdílů v dostupnosti transevropské dopravní sítě
- dosažení hospodářské, sociální a územní soudržnosti prostřednictvím kvalitního napojení sekundárních a terciárních uzlů na páteřní dopravní síť s důrazem na TEN-T pozemními komunikacemi s vyhovujícími dopravně technickými a kapacitními parametry
- zlepšení napojení hlavních průmyslových center na kapacitní infrastrukturu a příspěvek k rozvoji udržitelné mobility za účelem zvýšení konkurenceschopnosti ekonomiky, snížení energetické spotřeby v dopravě (posílení multimodálního přístupu v dopravě a zvýšení plynulosti provozu) a snížení emisí skleníkových a znečišťujících látek v dopravě

Aktivita pro tento specifický cíl jsou definovány následujícím způsobem:

- Silnice II. třídy na Prioritní regionální silniční síti
 - výstavba obchvatů obcí a silničních přeložek na vybraných úsecích silnic II. třídy, zlepšující přístupnost k TEN-T
 - rekonstrukce a modernizace silnic II. třídy na vybraných úsecích a jejich uzlových bodech, zlepšující přístupnost k TEN-T

- technické zhodnocení a výstavba mostů na vybraných úsecích silnic II. třídy, zlepšující přístupnost k TEN-T

Projekty určené k podpoře z IROP musí splňovat následující základní podmínky

- realizace na Prioritní regionální silniční síti
- soulad s Regionálním akčním plánem

Dle dostupných informací může činit **očekávaná alokace pro Plzeňský kraj** v rámci prioritní osy 3 *Rozvoj dopravní infrastruktury*, specifického cíle 3.1 *Rozvoj udržitelné, inteligentní a intermodální celostátní, regionální a místní mobility, včetně zlepšeného přístupu k TEN-T a přeshraniční mobility* **max. 800 mil. Kč za celé programové období do r. 2027**, resp. 2030. Oproti programovému období 2014 - 2020 se tak bude velmi pravděpodobně jednat o významný pokles, neboť v letech 2014 - 2020 byla doposud schválena podpora projektů ve výši 2,2 mld. Kč s tím, že v případě optimistického scénáře lze očekávat její nárůst až na cca 2,5 mld. Kč po vyhodnocení projektů podaných do 92. a 95. výzvy IROP během roku 2020.

Podobně jako v programovém období 2014 - 2020 by měly být prioritně podporovány ucelené úseky, rozsáhlejší významné projekty s primárním napojením na TEN-T, s vyššími nároky na technickou přípravu, přičemž realizace těchto projektů by měla přispět k celistvosti sítě rekonstruovaných silnic II. třídy. Již v období 2007 - 2013 byly investice do regionální silniční sítě v Plzeňském kraji realizovány především s využitím strukturálních fondů EU (ROP NUTS II Jihozápad). Rozhodující podíl těchto zdrojů na realizaci zásadních investic na regionální silniční síti je možné sledovat i v průběhu období 2014 - 2020 (IROP). Z toho důvodu je účelné v návrhové části koncepce věnovat zvýšenou pozornost investičním akcím, které odpovídají kritériím a požadavkům pro financování v rámci IROP 2 ve výhledu do roku 2027, respektive do roku 2030.

V případě těchto investičních akcí je účelné sledovat i časové hledisko možné proveditelnosti, zejména s ohledem na stupeň jejich dosavadní přípravy (akce se musí nacházet alespoň ve fázi studijního prověření).

Při identifikaci vhodných projektů pro předložení do IROP 2 bude zapotřebí zohlednit následující povinná kritéria:

1. Dopravně – hospodářský význam komunikace

- a) komunikace slouží jako přímé napojení nebo část napojení (stejně nebo vyšší kategorie) sekundárních (obce s rozšířenou působností nad 7 tis. obyvatel) nebo terciárních (ostatní ORP a POÚ) uzlů na síť TEN-T
- b) komunikace slouží jako přímé napojení nebo část napojení (stejně nebo vyšší kategorie) hospodářsky a sociálně ohroženého území (dle SRR ČR 2021+) na síť TEN-T
- c) komunikace slouží jako přímé napojení nebo část napojení (stejně nebo vyšší kategorie) průmyslové zóny nebo hospodářského centra (uzel s min. 1 000 pracovními místy) na síť TEN-T

2. Stavebně - technický stav a šířkové uspořádání

- a) komunikace se nachází v nevyhovujícím nebo havarijním stavu – klasifikace 4 - 5 dle TP87,
- b) komunikace nemá požadované šířkové uspořádání odpovídající normě ČSN.

3. Intenzita dopravy, nehodovost a vliv na životní prostředí

- c) na komunikaci leží alespoň jedna obec s počtem obyvatel alespoň 5 000 a současně v zastavěné ploše obce dochází k překračování alespoň jednoho imisního limitu (na základě dat za roky 2013 - 2017),
- d) intenzita dopravy na komunikaci překračuje hodnoty SV > 500,
- e) na komunikaci je nadprůměrná nehodovost oproti průměru v kraji.

Kritérium je splněno, pokud je splněno alespoň jedno dílčí kritérium označené písmenem. Komunikace je do prioritní regionální silniční sítě zařazena, pokud splňuje první a zároveň druhé nebo třetí kritérium.

Kritéria 1 - 3 definují tzv. Prioritní regionální silniční síť IROP 2. Pouze projekty rekonstrukcí a přeložek silnic II. třídy ležících na této síti mohou být v příštím programovém období podpořeny ze strukturálních fondů Evropské unie (ERDF, IROP). V porovnání s programovým obdobím 2014 - 2020 tak již nebude možné z prostředků IROP podpořit projekty rekonstrukcí a přeložek silnic III. třídy.

Nad rámec těchto povinných kritérií pro vymezení prioritní regionální silniční sítě IROP 2 doporučujeme pro výběr potencionálních investic z prostředků IROP zohlednit následující ukazatele:

1. Dokončení významných akcí zahájených v programovém období 2014 - 2020
2. Technická a **majetkoprávní připravenost** umožňující realizaci a dokončení stavby nejpozději do r. 2029, resp. 2030
3. Charakter akce - především rozsáhlejší a zásadní investice novostaveb a rekonstrukcí, souvislé úseky silnic II. třídy
4. Ostatní kritéria
 - RPDI
 - stavební stav
 - využití VLD
 - regionální význam (průmysl, cestovní ruch)
 - problémová místa
 - šířkové parametry

2.6.2 Národní zdroje

V případě **národních zdrojů** se primárně **jedná o prostředky z rozpočtu Plzeňského kraje a podporu ze strany SFDI**.

Finanční prostředky z rozpočtu Plzeňského kraje představují investiční a neinvestiční prostředky pohybující se v posledních několika letech ve výši přibližně 600 - 650 mil. Kč ročně. Tyto prostředky jsou vynakládány na realizaci větších souvislých oprav a rekonstrukcí. Ve schváleném rozpočtu Plzeňského kraje pro rok 2020 se jedná výhradně o prostředky na investiční akce ve výši 635 mil. Kč. V obdobné výši se pohybuje i roční provozní příspěvek, z něhož je financována běžná údržba silnic II. a III. třídy. V roce 2020 činí tento provozní příspěvek přibližně 655,3 mil. Kč.

Druhou část národních zdrojů představují prostředky SFDI určené na rekonstrukce a opravy silnic II. a III. třídy. Jedná se o zejména neinvestiční prostředky SFDI. Za rok 2018 činil objem těchto prostředků 361,7 mil. Kč, v roce 2019 pak pouze 190 mil. Kč.

V předchozím programovém období 2007 - 2013 byly z národních zdrojů (až na malé výjimky téměř výhradně z rozpočtu Plzeňského kraje) financovány menší akce investičního i neinvestičního charakteru. Celkové výdaje SÚS PK (včetně nákladů na provoz) se každoročně pohybovaly v rozpětí 700 - 900 mil. Kč. Rozsah jmenovitých akcí financovaných z rozpočtu Plzeňského kraje se v letech intenzivní realizace projektů financovaných z ROP NUTS II Jihozápad pohyboval pouze v rozpětí 50 - 100 mil. Kč. Poměr investičních a neinvestičních prostředků v případě jmenovitých akcí se v tomto období měnil, v letech 2013 a 2014 převažovaly investiční prostředky, v roce 2012 tomu bylo naopak. V roce 2015 a zejména pak 2016 došlo k výraznému navýšení výdajů na investiční i neinvestiční akce na silnicích z důvodu udržení celkové úrovně výdajů po dokončení všech projektů z programového období 2007 - 2013.

V rámci národních zdrojů jsou v období 2014 - 2020 **realizovány zejména investice nepřiliš rozsáhlého charakteru**, větší opravy, bodové závady, mosty a případně prioritně

potřebné investiční akce zejména na vybrané silniční síti. **Na silnicích III. třídy je zajištěna jejich provozuschopnost a sjízdnost realizací oprav prostřednictvím nových úsporných technologií** (např. technologie tenkých asfaltových koberců), popř. oprav mostů v havarijním stavu.

Pro účely Koncepce rozvoje regionální silniční sítě Plzeňského kraje v oblasti dopravy do roku 2030 jsou uvažovány výdaje na rekonstrukce a větší opravy v roční výši nejméně 700 mil. Kč (bez prostředků ze SFDI). Důvodem je očekávané výrazné snížení podpory IROP. Ve střednědobém výhledu by měl **Plzeňský kraj** prostřednictvím Asociace krajů České republiky **usilovat o změnu Rozpočtového určení daní** takovým způsobem, aby v současné době **ad-hoc přidělované prostředky ze SFDI na opravy silnic II. a III. třídy se staly příjmem rozpočtu Plzeňského kraje** (nejlépe prostřednictvím podílu krajů na výběru spotřební daně z minerálních olejů) a bylo tak možné i v delším časovém horizontu **efektivně plánovat investiční i neinvestiční akce s garantovaným financováním. Optimální rozsah prostředků na rekonstrukce a opravy silnic II. a III. třídy** by se tak měl každoročně pohybovat okolo **1,1 mld. Kč** (bez provozního příspěvku).

3. Strategická část

3.1 Doporučení pro jednání o změnách v nadřazené síti

Ve všech dlouhodobých koncepčních a rozvojových dokumentech Plzeňského kraje je opakovaně zmiňována problematika chybějícího propojení silnic I. třídy v úseku Bor, Nová Hospoda (začátek silnice I/21) – Draženov (začátek silnice I/22). Koncepce dopravy Plzeňského kraje z roku 2008 navrhla výstavbu nové silnice I. třídy ve směru silnice II/195: Bor – Stráž – Hostouň – Poběžovice – Draženov (tedy zcela mimo poměrně významné regionální centrum Hošovský Týn). Vzhledem k parametrům současné silnice II/195 by byla prakticky v celé délce (téměř 40 km) nutná výstavba zcela nové silnice (její trasa je vymezena jako územní rezerva v ZÚR Plzeňského kraje). Dle našeho názoru je výhodnější **pro propojení silnic I/21 a I/22 silnicí I. třídy využít stávající silnici II/200, která spojuje regionální centra Bor a Horšovský Týn**, je kratší (cca 30 km), a zároveň se nachází v poměrně dobrém stavebním i dopravně technickém stavu. Závažným problémem současného vedení silnice II/200 je pouze průjezd Horšovským Týnem. Jako pravděpodobně nejvhodnější řešení se jeví přeložka v úseku Horní Metelsko – I/26 vedená západně od Polžic v délce cca 7 km. V ostatních úsecích je i do budoucna vyhovující současná trasa silnice II/200 pouze s jednotlivými kratšími přeložkami, jejichž realizaci lze rozložit do delšího časového horizontu (optimalizace směrového vedení v úseku Olešná – Vidice a v oblasti Sedmihoří, obchvaty Boru, Boječnice, Bonětic a Mírkova).

S ohledem na směry hlavních dopravních proudů v oblasti Domažlicka dále doporučujeme **změnit vedení silnice I/22 mezi silnicí I/26 a Domažlicemi do trasy silnice II/193 Horšovský Týn – Domažlice** (se začátkem na plánovaném obchvatu silnice I/26 jižně od Horšovského Týna), a naopak do sítě silnic II. třídy přefadit stávající úsek silnice I/22 Draženov – Domažlice. Kromě toho, že by nová trasa silnice I/22 napojovala města Kdyně a Domažlice do nejdůležitějšího směru na Plzeň a k dálnici D5, umožnila by tato změna racionalizovat řešení obchvatu Domažlic, neboť pro silnici II. třídy Draženov – Domažlice by i do budoucna stačila stávající trasa, pouze s krátkým severozápadním obchvatem Domažlic a případně s krátkým obchvatem Draženova (viz kapitolu 3.2.1.5).

Touto navrženou změnou není dotčena trasa východní části obchvatu Domažlic silnicí I/22 dle platného znění ZÚR Plzeňského kraje, se kterou nesouhlasí obec Zahořany.

O obou návrzích doporučujeme jednat s vedením Ředitelství silnic a dálnic ČR.

3.2 Návrhy na vymezení sítě

3.2.1 Aktualizace návrhu změn v zařazení silnic II. a III. třídy

Vymezení sítě silnic II. třídy

Návrh je popsán po oblastech vymezených trasami dálnice D5 a silnic I. třídy. Jsou zmíněny i záměry s dopadem na uspořádání sítě (změna trasy). Mapové znázornění navrhované sítě silnic II. třídy je součástí přílohy č. 34 a změny v zařazení silnic II. a III. třídy jsou pak součástí přílohy č. 35.

Poznámka: Obrázky s návrhy tras přeložek silnic v následujících kapitolách představují pouze ideové náměty, jejichž reálnost je nutné ověřit podrobnější dokumentací.

3.2.1.1 Sektor mezi D5 (vč. II/605) a I/19 (resp. I/20)

- **II/605 (Cerhovice –) Mýto – Rokycany – Ejpovice (I/26)**
 - Beze změn.
 - Připravit novou MÚK na D5 u Svojkovic
 - křižovatkalepší napojení obcí východně od Rokycan na dálnici D5 a tím současně omezí dopravu na stávajících průjezdních úsecích přes Rokycany a Holoubkov (ev. i z Volduch přes Osek).

- **II/180 Kyšice (I/26) – Starý Plzenec – Plzeň, Černice (I/20)**
 - Beze změn.
- **II/183 Nezabavětice (I/19) – Rokycany (D5)**
 - Aktuálně beze změn.
 - Výhledově připravovat západní obchvat Rokycan od křižovatky s novou silnicí Hrádek – Rokycany k dálnici D5
 - obchvat převede směrem k dálnici D5 nejen dopravu ze silnice II/183, ale i z nové silnice Hrádek – Rokycany (výhledově včetně směru od Strašic a Dobřívi – viz silnice II/117).
 - Město Starý Plzenec a obec Štáhlavy požadují výstavbu severozápadního obchvatu Štáhlav, který by připojil průmyslovou zónou Štáhlavy KS Europe s.r.o a napojil se na připravovanou přeložku silnice I/20 Losiná, obchvat.
 - jedná se o zatím neproověřený námět obcí, který by ale mohl přispět k omezení provozu ve směru Štáhlavy – Starý Plzenec – Plzeň, Černice.
- **II/117 (Hořovice –) Strašice – Mirošov – Spálené Poříčí (I/19)**
 - Aktuálně beze změn.
 - Po modernizaci silnice Mirošov – Borovno vyřadit úsek Mirošov – Spálené Poříčí ze sítě silnic II. třídy.
 - Pro výhled prověřit severní obchvat Mirošova s ukončením silnice II/117 na silnici Mirošov – Rokycany poblíž hřbitova.
 - Přeložka významně zkrátí napojení od Strašic a Dobřívi na novou silnici Hrádek – Rokycany a tím jednak zlepší napojení těchto obcí na dálnici D5 směrem na Plzeň, a současně přispěje k omezení průjezdné dopravy přes centrum Rokycan.
 - Příklad možného vedení trasy obsahuje obrázek 1. S vedením trasy nesouhlasí město Hrádek z důvodu plánované obytné zástavby, zásahu do lesního porostu a narušení životního prostředí.
 - Z komplexního prověření a porovnání možných variant může být jako nejvhodnější vyhodnocena i odlišná varianta napojení silnice II/117 na silnici Hrádek – Rokycany, případně se může prokázat, že výhody realizace tohoto propojení nepřeváží nad negativy.

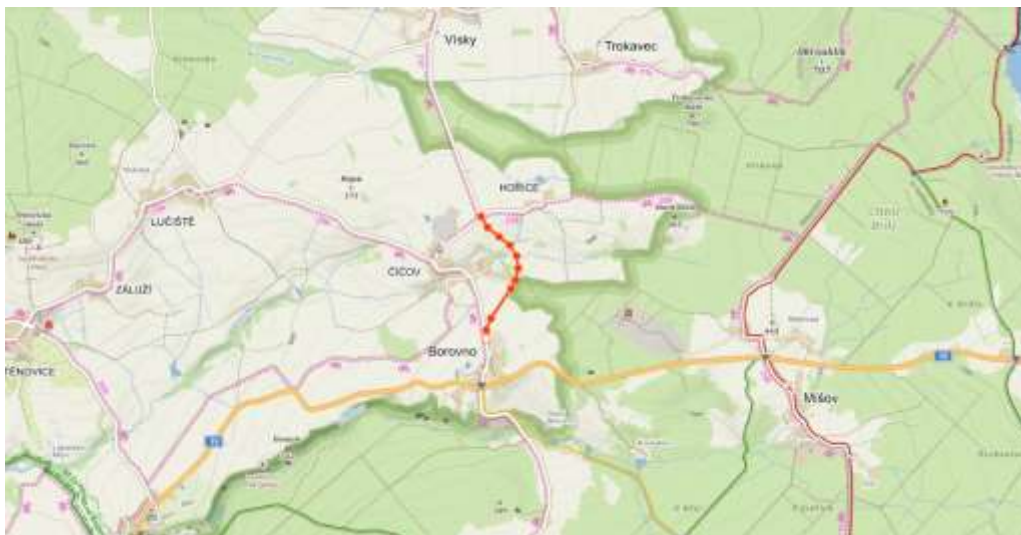
Obrázek 1 Návrh trasy severního obchvatu Mirošova (zdroj: <https://mapy.cz/s/demesapahe> nebo <https://mapy.cz/s/fodobelegu>)



- **nová silnice II. třídy Rokycany (II/183) – Mirošov – Borovno (I/19)**
 - V trase stávajících silnic III/18332h, III/11724 a III/1783.

- Provéřit a zahájit přípravu západního obchvatu Číčova.
 - Směrové a výškové řešení i šířkové uspořádání silnice III/1783 v Čížkově představují největší dopravní závalu celé trasy, která vzhledem k terénním poměrům a přilehlé zástavbě není řešitelná úpravami stávajícího průjezdního úseku.
 - Příklad možného vedení trasy obsahuje obrázek 2.

Obrázek 2 Návrh trasy západního obchvatu Číčova (zdroj: <https://mapy.cz/s/lazogehova>)



- Pro výhled prověřit přeložku u Příkosc, která by umožnila vedení silnice bez současného dvojnásobného křížení železniční trati. Příklad možného vedení trasy obsahuje obrázek 3.

Obrázek 3 Návrh trasy přeložky Příkosice (zdroj: <https://mapy.cz/s/duhabuduko>)



- **nová silnice II. třídy Starý Plzenec (II/180) – Štáhlavy (II/183, ev. až I/19)**
 - V trase stávající silnice III/18022, ev. i III/1772.
 - Dopravně významné propojení silnic II/180 (ze směru od Plzně i od Kyšic) na silnici II/183, resp. až na silnici I/19.
 - Pro výhled prověřit možnosti řešení průjezdního úseku Starým Plzencem.
 - V případně úspěšného prověření námětu města Starý Plzenec a obce Štáhlavy na výstavbu přeložky silnice II/183 kolem průmyslové zóny Štáhlavy KS Europe s.r.o s napojením na přeložku „I/20 Losiná, obchvat“ (viz popis u silnice II/183) by doprava ve směru Štáhlavy – Plzeň byla

vedena mimo Starý Plzenec a vytvoření nové silnice II. tř. Starý Plzenec – Štáhlavy (včetně řešení průjezdního úseku Starým Plzencem) by ztratilo význam.

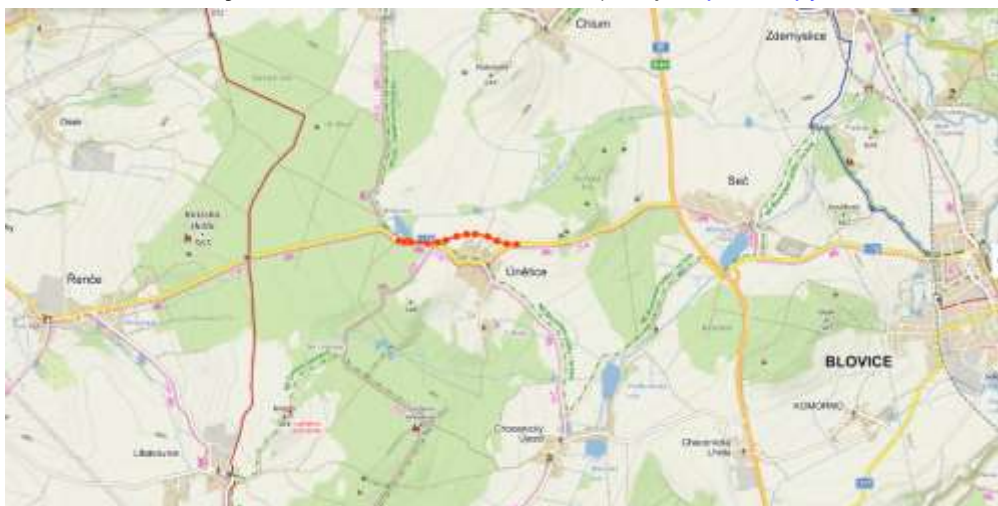
- **nová silnice II. třídy Olešná (II/117) – Kařez (II/605)**
 - V trase stávající silnice III/1182
 - Propojení ze silnice II/117 od Mirošova, Dobřívi a Strašic na Zbiroh, a zejména na D5 směr Praha.
 - Zčásti v okrese Beroun, změnu nutno projednat se Středočeským krajem.

3.2.1.2 Sektor mezi I/19 a I/20

- **II/178 Seč (I/20) – Blovice (II/117)**
 - V případě, že by se nepodařilo vyřešit přestavbu stávajícího podjezdu pod železniční tratí v Blovicích na normový průjezdní profil, připravovat I. etapu severního obchvatu Blovic (ÚP Blovice) od Seče na silnici III/1777.
 - Největší dovolená výška vozidel na současné silnici II/117 je 2,6 m. Zprovoznění I. etapy obchvatu by umožnilo napojení Blovic ze silnice II/117 (hlavní napojení Blovic ze silnice I/20 od Plzně) i pro větší vozidla.
 - Výhledově připravovat pokračování severního obchvatu Blovic (ÚP Blovice) na II/117 směr Spálené Poříčí.
- **II/117 Spálené Poříčí (I/19) – Blovice – Chocenice, Kotousov (I/20)**
 - Aktuálně beze změn.
 - V případě výhledové realizace severního obchvatu Blovic (viz II/178) stávající průjezd Blovicemi s pokračováním do Kotousova vyřadit ze sítě silnic II. třídy.
- **II/177 Spálené Poříčí, Hořehledy (I/19) – Mladý Smolivec (– Lnáře, I/20)**
 - Beze změn.
- **II/191 (Rožmitál pod Třemšínem, I/18 a I/19 –) Mladý Smolivec, Radošice (II/177) a Mladý Smolivec, Dožice – Nepomuk (I/20)**
 - Vyřadit ze sítě silnic II. třídy.
 - Silnici tvoří 2 nepropojené úseky, které mají pouze lokální význam.
 - Vyřazení úseku Rožmitál pod Třemšínem – Radošice nutno projednat se Středočeským krajem.
- **II/176 (Březnice, I/19 –) Mladý Smolivec, Starý Smolivec (II/191)**
 - Vyřadit ze sítě silnic II. třídy
 - Silnice má pouze lokální význam.
 - Změnu nutno projednat se Středočeským krajem.

3.2.1.3 Sektor mezi I/20 a I/27 od Plzně k I/22

- **II/180 Plzeň, Černice (I/20) – Dobřany, Vysoká (I/27)**
 - Beze změn.
- **II/183 Přeštice (II/230) – Nezabavětice (I/20)**
 - Beze změn.
- **II/178 Vodokrty (II/183) – Seč (I/20)**
 - Provéřit a zahájit přípravu severního obchvatu Únětic.
 - Vzhledem k nevyhovujícímu dopravně technickému stavu je na silnici II/178 zakázán vjezd nákladních automobilů přes 3,5 t. Pro nákladní dopravu tak v současné době neexistuje jednoduché spojení relativně blízkých regionálních center Přeštice a Blovice.
 - Terénní poměry a blízkost zástavby na průjezdním úseku v Úněticích neumožňují odstranit stávající nedostatky jinak než výstavbou obchvatu.
 - Příklad možného vedení trasy obchvatu obsahuje obrázek 4.

Obrázek 4 Návrh trasy severního obchvatu Únětic (zdroj: <https://mapy.cz/s/cokemaleve>)

- **II/230 Nepomuk (II/20) – Přeštice (II/27)**
 - Aktuálně beze změn
 - Ve výhledu připravovat obchvat Újezdu dle ÚP Horšic.
 - Kromě odstranění průjezdního úseku dojde i ke zkrácení trasy silnice.
- **II/182 Borovy (II/27) – Měčín, Petrovice (II/191)**
 - Vyřadit ze sítě silnic II. třídy.
 - Má pouze lokální význam.
- **II/117 Kotousov (II/20) – Skašov (II/230) – Měčín – Ostřetice (II/191)**
 - Vyřadit ze sítě silnic II. třídy.
 - Silnice v nevyhovujícím dopravně technickém stavu. Pro spojení Blovice – Klatovy bude po navrženém přeložení do trasy Zhůř (I/20) – Žinkovy využita silnice II/191.
- **II/191 Nepomuk (II/230) – Klatovy (II/27)**
 - V úseku I/20 – Žinkovy přeložit do trasy stávajících silnic III/02011 Chocenice, Zhůř (I/20) – Kokořov (II/230) a III/19117 Kokořov – Žinkovy.
 - V úseku Nepomuk (I/20) – Žinkovy je silnice II/191 vedena v souběhu se silnicí II/230, v Žinkovech navíc v nevyhovující trase mezi zastavbou a rybníkem.
 - Přeložení do trasy Zhůř (I/20) – Kokořov – Žinkovy umožní využití silnice II/191 nejen pro spojení Nepomuk – Klatovy, ale i Blovice – Klatovy (viz silnice II/117).
 - Provéřit a v nejhorších úsecích postupně připravovat optimalizaci směrového vedení trasy
 - Na současné trase silnice jsou úseky s horšími parametry směrového vedení (oblouky s nečekaně malým poloměrem), které se projevují i na počtu dopravních nehod.
 - V k.ú. Žinkovy dle územního plánu městyse
 - V další trase zejména zatáčka před křižovatkou se silnicí III/19119 do Partoltic, úseky Osobovy – Petrovice, Petrovice – Petrovičky
 - Obchvat Petroviček odstraní úzký a nepřehledný průjezdní úsek a přitom zkrátí trasu silnice. Příklad možného vedení trasy obchvatu obsahuje obrázek 5.

Obrázek 5 Návrh trasy severního obchvatu Petroviček (zdroj: <https://mapy.cz/s/mezerugeba>)

- **II/186 Klatovy (I/27) – Plánice – Defurovy Lázně (II/188)**
 - V úseku Klatovy – Plánice beze změn.
 - V úseku Plánice (II/187, resp. III/1868) – Defurovy Lázně vyřadit ze sítě silnic II. třídy.
 - Silnice má pouze lokální význam.
- **II/187 Nepomuk (I/20) – Plánice – Číhaň (I/22)**
 - V úseku Lovčice – Plánice přeložit do trasy silnic III/1868 a II/186 přes Nicov a stávající trasu přes Kvasetice vyřadit ze sítě silnic II. třídy.
 - Navržená trasa je sice o 600 m delší, ale má lepší parametry směrového a výškového řešení a jen minimálně prochází zastavěným územím (naopak na stávající silnici II/187 je směrově a výškově problematický úsek před Kvaseticemi, 650 m dlouhý komplikovaný průjezd Kvaseticemi a nevyhovující úsek v Plánici včetně napojení na silnici II/186 bez potřebných rozhledových poměrů).
 - V úseku Plánice – I/22 přeložit do trasy silnice III/18711 přes Hnačov a stávající trasu přes Novou Plánici a Křížovice vyřadit ze sítě silnic II. třídy.
 - Trasa přes Hnačov má celkově lepší parametry, již v současné době je preferovaná stavebním uspořádáním křižovatky i dopravním značením a je využitelná i pro směr Plánice – Horažďovice.
- **II/188 Kasejovice, Podhůří (I/20) – Horažďovice (I/22)**
 - Aktuálně beze změn.
 - Ve výhledu připravovat napřímení zatáček u Černic (ZÚR) a obchvat Defurových Lázní (ÚP Chanovice).
- **II/174 (Lnáře –) Svěradice – Velký Bor (II/188)**
 - Beze změn.
- **II/139 (Radomyšl –) Horažďovice-Předměstí – Horažďovice (I/22)**
 - Vyřadit ze sítě silnic II. třídy.
 - Má pouze lokální význam (souběh s I/22).
 - Změnu nutno projednat s Jihočeským krajem.

3.2.1.4 Sektor mezi I/22 a I/27 (jižně od I/22)

- **II/169 Horažďovice (I/22) – Sušice – Dlouhá Ves (II/145) a Rejštejn, Radešov (II/145) – Horská Kvilda (– Kvilda)**
 - Aktuálně beze změn.
 - Ve výhledu připravovat přeložky v Sušici u nádraží (ZÚR, ÚP Sušice) a v Rejštejnu podél řeky (ZÚR, ÚP Rejštejn).

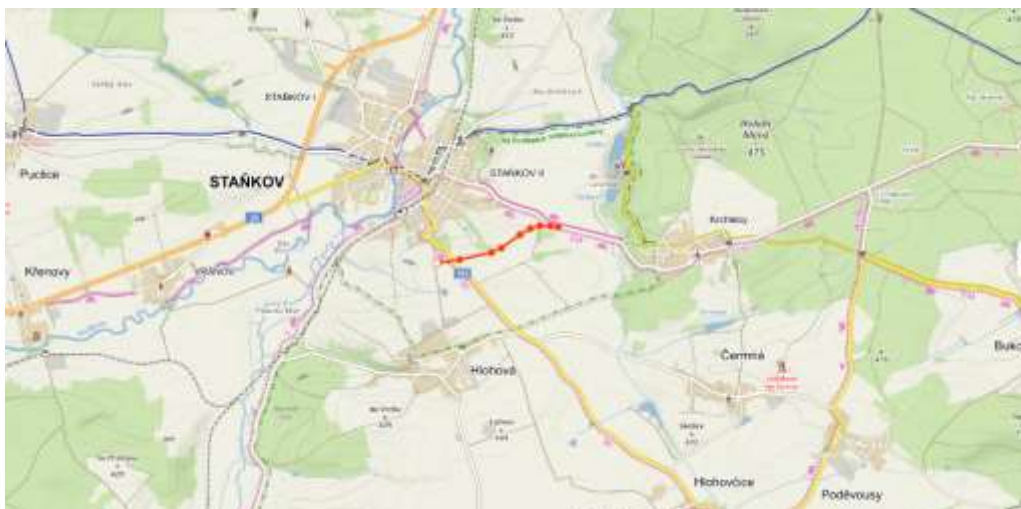
- Cílem přeložky v Sušici je odstranění vícekolejného železničního přejezdu s nepřehlednou křižovatkou v jeho těsné blízkosti.
- Současný průjezdní úsek v Rejštejně prochází přímo přes náměstí s šířkově nevyhovujícími úseky mezi zástavbou v přilehlých ulicích a s křižovatkami bez potřebných rozhledových poměrů – ve stávající trase nelze tyto dopravní závady odstranit.
- **II/187 Číhaň (I/22) – Sušice (II/169)**
 - Číhaň – Kolinec (západní obchvat Brodu a optimalizace směrového vedení Vlčkovice – Kolinec)
 - *V realizaci.*
 - Ve výhledu připravit přeložku do trasy stávající III/1698 Hrádek – Tedražice – Sušice včetně severního obchvatu Hrádku a jižního obchvatu Tedražic (ZÚR).
 - Kompletní přeložení silnice do nové trasy v údolí řeky Ostružné s příznivými terénními poměry, z větší části s využitím stávající silnice III. třídy odstraní současné směrově a výškově nevyhovující vedení mezi Hrádkem a Sušicí včetně úrovnového železničního přejezdu v Hrádku.
 - Obchvat Hrádku nahradí současný šířkově nevyhovující průjezdní úsek sevřený mezi přilehlou zástavbou.
 - Krátký obchvat Tedražic zabrání nárůstu intenzity dopravy na stávajícím průjezdním úseku a současně zkrátí trasu silnice III/1698, na kterou bude přeložena silnice II/187.
- **II/171 Běšiny (I/27) – Sušice – Strašín (– Vacov)**
 - Běšiny – Sušice beze změn.
 - Úsek Sušice – Strašín vyřadit ze sítě silnic II. třídy.
 - Silnice má pouze lokální význam.
 - Změnu nutno projednat s Jihočeským krajem.
- **II/190 Čachrov, Gerlova Huť (I/27) – Hartmanice (II/145)**
 - Aktuálně beze změn.
 - Ve výhledu připravovat přeložku v Hartmanicích západně od zástavby (ÚP Hartmanice).
 - Přeložka nahradí současný šířkově nevyhovující úsek mezi přilehlou zástavbou v centru města a také směrově a výškově problematický úsek u jižního okraje zástavby.
- **II/145 Petrovice u Sušice (II/171) – Hartmanice – Kašperské Hory (– Vimperk)**
 - Beze změn.
- **II/172 (Katovice –) Frymburk – Strašín (II/171)**
 - Vyřadit ze sítě silnic II. třídy
 - Silnice má pouze lokální význam.
 - Změnu nutno projednat s Jihočeským krajem.

3.2.1.5 Sektor mezi I/27 a I/26 od Plzně k I/22

- **nová silnice II. třídy Plzeň, Jižní Předměstí (I/27) – Plzeň, Skvrňany (I/26)**
 - Stávající MK Folmavská.
 - Propojení aktuálně rozestavěné západní části městského okruhu v Plzni se silnicí I/27 po existující čtyřpruhové směrově dělené místní komunikaci.
- **II/180 Dobřany, Vysoká (I/27) – Dobřany – Chotěšov (I/26)**
 - Aktuálně beze změn.
 - Připravovat severovýchodní obchvat Chotěšova.
 - Náhrada silně dopravně zatíženého průjezdního úseku.
 - Souvisí se stavbou I/26 D5 – Stod, kterou připravuje ŘSD ČR a se kterou je vhodné záměr koordinovat.
 - Ve výhledu připravovat severní obchvat Vodního Újezdu (ZÚR, ÚP Dobřany).

- Náhrada silně dopravně zatíženého průjezdního úseku.
- **II/230 Přeštice (I/27) – Chotěšov, Mantov – Stod (I/26)**
 - Vyřadit ze sítě silnic II. třídy
 - Silnice v nevyhovujícím dopravně technickém stavu. Pro spojení Přeštice – Stod lze využít souběžnou trasu silnic II/183 a II/182 přes Merklín.
- **II/182 Stod (I/26) – Merklín – Borovy (I/27)**
 - Aktuálně beze změn.
 - Pro výhled prověřit optimalizaci směrového a výškového řešení úseku Merklín – Borovy.
 - Současná silnice mezi křižovatkou se silnicí II/183 za Merklínem a Vřeskovicemi má nevyhovující parametry směrového a zejména výškového řešení (nečekané nepřehledné horizonty s malým poloměrem výškového oblouku).
- **II/183 Domažlice (I/22) – Koloveč – Merklín – Přeštice (I/27)**
 - V úseku Poděvousy – Merklín převést do trasy silnic III/18320 a III/18323, stávající trasu přes Bukovou vyřadit ze sítě silnic II. třídy
 - Přeložením na stávající silnice III. třídy se trasa silnice zkrátí a bude vedena mimo průjezdní úseky Kloušovem a Bukovou.
 - Nová trasa bude z větší části využita i pro spojení Staňkov – Přeštice.
- **nová silnice II. třídy Staňkov (I/26) – Merklín, Lhota (II/183)**
 - Stávající silnice III/18323 Staňkov – Krchleby – křižovatka s III/18320 (viz silnici II/183)
 - Doplnění chybějícího propojení regionálních center na silnici I/26 (Horšovský Týn, Staňkov, ev. Holýšov) s Přešticemi silnicí II. třídy.
 - Prověřit prodloužení jihozápadního obchvatu Staňkova od silnice II/185 až k stávající silnici III/18323 a zahájit přípravu celého obchvatu
 - Stávající průjezdní úsek Staňkovem má nedostatečnou šířku mezi přílehlou zástavbou a je na něm úrovnový železniční přejezd přes trať Plzeň – Domažlice.
 - Další podstatné dopravní závady jsou na společném úseku se silnicí II/185.
 - Příklad možného prodloužení trasy obchvatu obsahuje obrázek 6.

Obrázek 6 Návrh prodloužení trasy obchvatu Staňkova k nově navržené silnici II. tř. Staňkov – Merklín (zdroj: <https://mapy.cz/s/kavakefeba>)



- **II/184 Švihov (I/27) – Chudenice, Lučice (II/185)**
 - Vyřadit ze sítě silnic II. třídy

- Silnice má pouze lokální význam.
- **II/185 Staňkov (I/26) – Srbice (II/183) a Koloveč (II/183) – Klatovy (I/22)**
 - Připravovat jihozápadní obchvat Staňkova (ÚP Staňkov) včetně prodloužení ke stávající silnici III/18323 (viz nová silnice II. tř. Staňkov – Merklín)
 - Na stávajícím průjezdním úseku Staňkovem je nepřehledný podjezd pod železniční tratí s nedostatečnou výškou i šířkou.
 - Z větší části má průjezdní úsek nedostatečnou šířku mezi přílehlou zástavbou.
 - Řeku Radbuzu silnice překonává památkově chráněným mostem s nedostatečným průjezdním profilem.
- **II/186 Klatovy (II/185 – I/27)**
 - Beze změn.
- **II/193 Horšovský Týn (I/26) – Domažlice (I/22)**
 - Projednat s ŘSD možnost změny na silnici I/22 a současně s tím naopak převést do sítě silnic II. třídy úsek stávající I/22 Draženov – Domažlice.
 - V případě provedení směny s ŘSD prověřit severozápadní obchvat Domažlic od silnice Draženov – Domažlice k nové trase silnice I/22s napojením na stávající trasu I/22 v oblasti za kasárny
 - V případě převedení silnice I/22 do trasy Horšovský Týn – Domažlice by se nerealizovala plánovaná přeložka silnice I/22 v úseku Draženov – Domažlice a pro silnici II. třídy by se i nadále využívala současná silnice I/22.
 - Cílem navrženého obchvatu je napojení silnice Draženov – Domažlice na novou trasu silnice I/22 směrem na Kdyni. Obchvat by současně měl význam i pro napojení západní části Domažlic (zejména průmyslové zóny Za Kasárny) od silnice I/22.
 - Příklad možného vedení trasy obsahuje obrázek 7.

Obrázek 7 Návrh trasy severozápadní části obchvatu Domažlic <https://mapy.cz/s/lenakajonu>



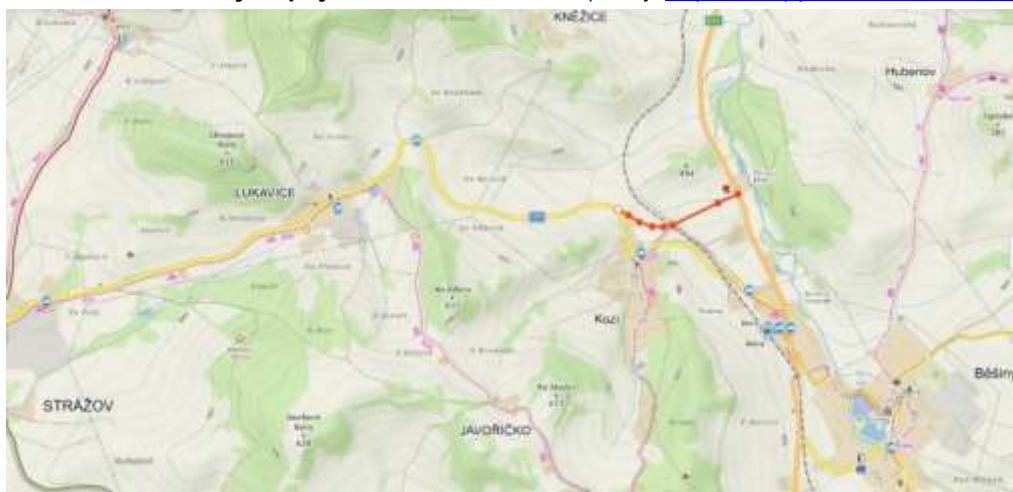
3.2.1.6 Sektor mezi I/27 a I/26 jižně od I/22

- **II/171 Janovice nad Úhlavou (II/191) – Strážov – Běšiny (I/27)**
 - Aktuálně beze změn.
 - Pro výhled prověřit nové napojení Strážova na I/27 u Běšin včetně mimoúrovňového křížení železniční trati.
 - Cílem je zkrátit napojení Strážova na silnici I/27 směrem na Klatovy a současně odstranit dopravní závady na stávající silnici II/171 (dvojkolejný

železniční přejezd, křižovatka se silnicí I/27 s nedostatečnými rozhledovými poměry).

- Příklad možného vedení trasy obsahuje obrázek 8.

Obrázek 8 Návrh trasy napojení Strážova na I/27 (zdroj: <https://mapy.cz/s/mabacazora>)



- **II/191 Klatovy (I/22) – Nýrsko – Chudenín, Svatá Kateřina, st.hr.**
 - Obchvat Nýrska.
 - v přípravě
- **II/192 Loučim (I/22) – Nýrsko (II/191)**
 - Beze změn.
 - Úsek označený jako II/192H vyřadit ze sítě silnic II. třídy
 - Část propojující silnice II/192 a III/19210 přičlenit k silnici III/19210 třídy, zbývající 2 části přeargimentovat na místní nebo účelové komunikace.
- **II/190 Česká Kubice (I/26) – Nýrsko – Železná Ruda (I/27)**
 - Úsek Nýrsko – Železná Ruda beze změn
 - Úsek Česká Kubice - Nýrsko vyřadit ze sítě silnic II. třídy.
 - Silnice má pouze lokální význam.
- **II/184 Kdyně (I/22) – Všeruby, st.hr.**
 - Aktuálně beze změn
 - Ve výhledu připravovat jihovýchodní obchvat Brůdku (ZÚR) a jihovýchodní obchvat Všerub (ÚP Všeruby).
 - Náhrada silně dopravně zatížených průjezdních úseků s velkým podílem nákladní dopravy.
 - Pro výhled prověřit východní obchvat Prapořiště s napojením na plánovanou přeložku silnice I/22.
 - Náhrada silně dopravně zatíženého průjezdního úseku s velkým podílem nákladní dopravy a současně odstranění úrovněvého železničního přejezdu.
 - Příklad možného vedení trasy obsahuje obrázek 9.

Obrázek 9 Návrh trasy nového napojení na plánovanou přeložku I/22 u Prapořiště (zdroj: <https://mapy.cz/s/betemubaco>)

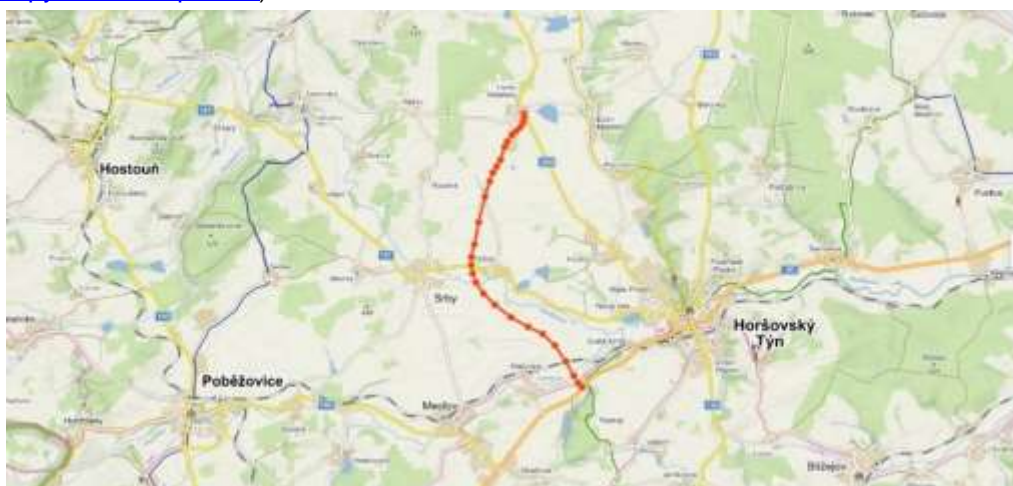


- **II/193 Domažlice (I/22) – Domažlice, Havlovice (I/26)**
 - Beze změn

3.2.1.7 Sektor mezi I/26 a D5 (vč. II/605 Benešovice – Rozvadov)

- **II/180 Zbůch (I/26) – Úherce (D5)**
 - Aktuálně beze změn.
 - Po výstavbě přeložky I/26 D5 – Stod vyřadit ze sítě silnic II. třídy
- **II/230 Stod (I/26) – Kostelec, Ostrov (D5)**
 - Aktuálně beze změn.
 - Ve výhledu východní obchvat Ostrova s napojením na II/203.
 - Náhrada průjezdního úseku s předpokládaným nárůstem intenzity dopravy vlivem rozvojových záměrů v blízkosti napojení na dálnici D5.
- **II/193 Kladruby (II/203) – Horšovský Týn (I/26)**
 - V Horšovském Týnu převést na MK Plzeňská a stávající trasu přes náměstí Republiky vyřadit ze silniční sítě.
 - Přeložení průjezdního úseku mimo historické centrum města.
- **II/200 Bor, Nová Hospoda (D5 a I/21) – Bor – Horšovský Týn (II/193)**
 - Projednat s ŘSD možnost převedení na silnici I. třídy.
 - Pokud zůstane silnicí II. třídy, prověřit a zahájit přípravu západního obchvatu Horšovského Týna (západně od Horšovské obory a Polžic).
 - Průjezdní úsek Horšovským Týnem včetně křižovatky se silnicí I/26 představuje největší dopravní závalu na celé silnici II/200, která není ve stávající trase řešitelná.
 - Příklad možného vedení trasy obsahuje obrázek 10.

Obrázek 10 Návrh trasy západního obchvatu Horšovského Týna (zdroj: <https://mapy.cz/s/bedopofuho>)



- **II/195 Bor (II/605) – Hostouň – Poběžovice – Klenčí pod Čerchovem – Újezd (II/26)**
 - V úseku Bor – Hostouň, Svržno vyřadit ze sítě silnic II. třídy.
 - Silnice v nevyhovujícím dopravně technickém stavu.
 - Pro spojení od dálnice D5 (resp. z města Bor) na silnici I/26 je vhodnější využít souběžnou silnici II/200.
 - Pro napojení města Bělá nad Radbuzou je vhodnější využít souběžnou silnici III/1978, která je navržena k zařazení do sítě silnic II. třídy.
 - V úseku Postřekov – I/26 převést na silnici III/19524 do Draženova a stávající trasu přes Postřekov, Klenčí pod Čerchovem a Trhanov vyřadit ze sítě silnic II. třídy
 - Návrh nové trasy silnice II. třídy odpovídá převažujícímu dopravnímu proudu (spojení měst Hostouň a Poběžovice s Domažlicemi).
 - Ve výhledu přeložka v Hostouni („bypass“ dle ÚP Hostouň).
 - Náhrada nevyhovujícího úseku přes centrum města a současně i výrazné zkrácení celého průjezdního úseku.
- **nová silnice II. třídy Bělá nad Radbuzou – Přimda, Mlýnec (D5)**
 - Stávající silnice III/1978.
 - Nejkratší propojení města Bělá nad Radbuzou na dálnici D5 a do Tachova.
- **II/189 Draženov (II/22, I/26) – Klenčí pod Čerchovem – Nemanice, Lísková, st.hr.**
 - Aktuálně beze změn.
 - Ve výhledu jihovýchodní obchvat Klenčí pod Čerchovem (ÚP Klenčí p. Č.).
 - Náhrada dlouhého průjezdního úseku a úrovněvého železničního přejezdu.
- **II/196 Poběžovice (II/195) – Meclov (I/26)**
 - Beze změn.
- **II/197 Horšovský Týn (II/200) – Bělá nad Radbuzou, Železná, st. hr.**
 - Aktuálně beze změn.
 - Po výstavbě přeložky II/200 západně od Polžic posunout začátek silnice II/197 na tuto přeložku a stávající trasu Horšovský Týn – Polžice vyřadit ze sítě silnic II. třídy.
- **II/198 Přimda, Mlýnec (D5) – Přimda – Bělá nad Radbuzou, Železná (II/197)**
 - Úsek D5 – Přimda beze změn.
 - Úsek Přimda – Železná (II/197) vyřadit ze sítě silnic II. třídy.

- Silnice má pouze lokální význam s minimální intenzitou dopravy.

- **II/605 Benešovice (D5) – Bor – Přimda – Rozvadov, st. hr.**
 - Beze změn.
- **II/199 Bor, Holostřevy (II/605) – Bor, Nová Hospoda (I/21)**
 - Beze změn.

3.2.1.8 Sektor mezi D5 (vč. II/203) a I/20 od Plzně k I/21

- **nová silnice II. třídy Plzeň, Křimice (II/605) – Plzeň, Košutka (I/20)**
 - Aktuálně rozestavěný úsek městského okruhu v Plzni.
- **II/605 Plzeň, Skvrňany (I/26) – Stříbro – Benešovice (D5)**
 - Beze změn.
 - Úsek označený jako II/605H vyřadit ze silniční sítě
 - Úsek uvnitř městského okruhu v Plzni – změnit na místní komunikaci.
- **II/203 Plzeň, Skvrňany (II/605H) – Nýřany – Kladruby – Benešovice (II/605)**
 - Začátek přesunout na silnici II/605 (západní část městského okruhu v Plzni), současnou trasu mezi II/605H a II/605 vyřadit ze silniční sítě
 - Úsek uvnitř městského okruhu v Plzni – změnit na místní komunikaci.
- **II/180 Úherce (D5) – Město Touškov – Nevřeň, Nová Hospoda (I/20)**
 - Aktuálně beze změn.
 - Ve výhledu prověřit možnost komplexní změny trasy v úseku Myslinka – Čeminy.
 - ZÚR Plzeňského kraje i územní plány obcí vymezují územní rezervy pro obchvaty Myslinky, Města Touškova a Čemin, ale průjezdní úsek obcí Kozolupy a nevyhovující podjezd pod železniční tratí u Kozolup, které představují srovnatelné dopravní závady, územně plánovací dokumentace neřeší.
 - Příklad jednoho z možných řešení trasy obsahuje obrázek 11.
 - S takto navrhovaným vedením trasy nesouhlasí Město Touškov z důvodu, že navržená trasa by zasahovala do jediné zóny v okolí města, která slouží pro relaxační, sportovní a rekreační využití. Aktualizovaný územní plán města počítá s původně navrženou trasou východně od města, tj. směrem k městu Plzeň.
 - Dále s takto navrhovaným vedením trasy nesouhlasí obec Bdeněves z důvodu, že navržená trasa se nachází v bezprostřední blízkosti nové obytné lokality v klidové zóně, v těsném sousedství s chatovou oblastí lokality Čertovka, a navíc vede přes území určené pro budoucí bydlení čisté.
 - Z komplexního prověření a porovnání možných variant může být jako nejvhodnější vyhodnocena i zcela jiná varianta vedení trasy. Podstatné ovšem je, aby byla posuzována a následně odsouhlasena celá trasa, nikoli pouze její dílčí úseky.

Obrázek 11 Návrh trasy obchvatů Kozolup, Města Touškova a Čemin (zdroj: <https://mapy.cz/s/ledunozabu>)



- **II/193 Úněšov (I/20) – Stříbro – Kladruby (II/203)**
 - Aktuálně beze změn.
 - Ve výhledu zvážit účelnost výstavby severního obchvatu Stříbra
 - Intenzita dopravy na silnici II/193 mezi Úněšovem a Stříbrem je nízká a vzhledem k parametrům silnice (průjezdni úsek v Trpístech, překonání hlubokých údolí Úterského a Petrského potoka) není předpoklad jejího výraznějšího zvýšení. Význam případné výstavby obchvatu tedy je podmíněn jeho využitelností pro cílovou dopravu do severní části města Stříbra (průmyslová zóna a sídliště).
- **II/230 Kostelec, Ostrov (D5) – Stříbro – Planá (I/21) a Chodová Planá (– Mariánské Lázně)**
 - Optimalizace směrového vedení D5 – Stříbro (2. etapa)
 - V přípravě.
 - Úsek Stříbro – Planá beze změn.
 - Úsek Chodová Planá – Mariánské Lázně po dohodě s Karlovarským krajem vyřadit ze sítě silnic II. třídy.
 - Bude nahrazeno rozestavěnou přeložkou II/230 Trstěnice – Mariánské Lázně.
- **II/202 Záchlumí (II/230) – Kokašice (II/201)**
 - Beze změn, prodloužit po III/20161 do Bezdržic.
 - Ve výhledu východní obchvat Kokašic (ZÚR, ÚP Kokašice)
- **II/201 Krsy (I/20) – Konstantinovy Lázně – Planá (II/230)**
 - V úseku I/20 – Ostrov u Bezdržic přeložit na silnice III/20153 a III/19315 Štipoklasy (I/20) – Pláň – Ostrov u Bezdržic a stávající trasu přes Krsy a Blažim vyřadit ze sítě silnic II. třídy.
 - Návrh nové trasy silnice II. třídy odpovídá převažujícímu dopravnímu proudu (napojení Bezdržic a Konstantinových Lázní ve směru od Plzně).
 - V úseku Konstantinovy Lázně, Nová Ves – Kokašice přeložit na silnice III/2016 a III/20161 přes Bezdržice a současnou trasu přes Konstantinovy Lázně vyřadit ze silnic II. třídy.
 - Změna zajistí napojení Bezdržic silnicí II. třídy v obou rozhodujících směrech (na Stříbro i na Plzeň) a současně umožní omezení dopravy v lázeňském území Konstantinových Lázní.
 - Vzhledem k tomu, rozhodující část intenzity dopravy na silnici II/201 je cílová doprava do Bezdržic a Konstantinových Lázní, nepředstavuje prodloužení trasy přes Bezdržice významný problém.

- Pro případ, že by se výhledově ukázala potřeba omezit dopravu v zastavěném území Bezdružic, doporučujeme prověřit možnost výstavby krátké spojky silnic III/20160 a III/20161 u nádraží Bezdružice. Příklad možného vedení trasy obsahuje obrázek 12.
- Naopak účelnost výstavby severního obchvatu Konstantinových Lázní dle koridoru vymezeného v ZÚR Plzeňského kraje považujeme za nepodloženou.

Obrázek 12 Návrh trasy přeložky u Bezdružic (zdroj: <https://mapy.cz/s/gasonabede>)



- **II/210 Krsy (II/201) – Úterý (– Teplá)**
 - Prodloužit o úsek silnice III/20152 Štipoklasy – Krsy.
 - Návrh prodloužení trasy silnice II. třídy odpovídá převažujícímu dopravnímu proudu (napojení Teplé ve směru od Plzně).

3.2.1.9 Sektor mezi D5 a I/21 (západně od I/21)

- **II/198 Planá (I/21) – Tachov – Přimda, Mlýnec (D5)**
 - Aktuálně beze změn.
 - Severovýchodní obchvat Tachova – peáž s II/199 (ZÚR)
 - *v přípravě*
- **II/199 Bor, Nová Hospoda (I/21) – Tachov – Obora, Pavlův Studenec, st. hr.**
 - V úseku Tachov – Obora, Horní Výšina převést na silnice III/19844, III/19920 a III/19923 přes Halži, stávající trasu přes Světce a Svobodku vyřadit ze sítě silnic II. třídy.
 - Administrativní změna dle reálného stavu.
 - Severovýchodní obchvat Tachova – peáž s II/198 (ZÚR)
 - *v přípravě*
 - Ve výhledu severní obchvaty Tisové a Trnové (ZÚR) a optimalizace směrového vedení Halže – Pavlův Studenec, včetně obchvatu Horní Výšiny (ZÚR, ÚP Halže).
 - Obchvaty Tisová a Trnová nahradí silně dopravně zatížené průjezdní úseky obcemi.
 - Optimalizace Halže – Pavlův Studenec včetně obchvatu Horní Výšiny odstraní stávající nevyhovující parametry směrového vedení silnice.
- **II/201 Chodová Planá (I/21) – Broumov, st. hr.**
 - Beze změn

3.2.1.10 Sektor mezi I/20 a I/27 (severně od Plzně)

- **II/180 Chotíkov (I/20) – Třemošná (I/27)**
 - Aktuálně beze změn.

- Ve výhledu připravovat severní obchvat Záluží (prověřit MÚK s I/27).
 - Náhrada silně dopravně zatíženého průjezdního úseku.
 - Doporučujeme řešit ve spolupráci s ŘSD ČR včetně přestavby stávající nebezpečné křižovatky se silnicí I/27.
- **nová silnice II. třídy Třemošná, Záluží (II/180) – Loza (II/205)**
 - Stávající silnice III/1806.
 - Dopravně významné propojení severního Plzeňska se silnicemi II/180 a I/27.
- **II/204 Kaznějov (I/27) – Úněšov (I/20)**
 - Aktuálně beze změn.
 - Pro výhled prověřit možnost návratu do původní trasy Kaznějov – Mrtník (po ukončení těžby) a optimalizaci směrového vedení Zahrádka – Úněšov.
 - Současná trasa silnice mezi Kaznějovem a Mrtníkem byla z důvodu těžby prodloužena o téměř 2 km, navíc s ne zcela optimálním směrovým vedením. Návrat do původní trasy po ukončení těžby by zvýšil atraktivitu silnice.
 - Současné směrové vedení mezi Zahrádkou a Úněšovem neodpovídá parametrům silnice II. třídy.
- **II/205 Nevřeň, Nová Hospoda (I/20) – Manětín, Vladměřice (II/201) a Manětín (II/201) – Manětín, Stvolny (– Žlutice)**
 - Dokončit přeložku Nevřeň, Nová Hospoda (napojení na I/20).
 - Ve výhledu připravovat optimalizaci směrového vedení u Nekmíře (ÚP Nekmíř).
- **II/193 (Žlutice –) Manětín, Zhořec – Nečtiny – Úněšov (I/20)**
 - Úsek Nečtiny – Úněšov beze změn.
 - Úsek Manětín, Zhořec – Nečtiny vyřadit ze sítě silnic II. třídy.
 - Silnice má pouze lokální význam. Pro spojení ze Žlutic lze využít souběžnou silnici II/205.
 - Změnu nutno projednat s Karlovarským krajem.
- **II/201 Kralovice (I/27) – Manětín – Nečtiny – Krsy, Trhomné (I/20)**
 - Úsek Kralovice – Nečtiny beze změn.
 - Úsek Nečtiny – Krsy, Trhomné (I/20) vyřadit ze sítě silnic II. třídy.
 - Silnice má pouze lokální význam.
- **II/206 (Žďár, I/27 –) Žihle – Manětín, Stvolny (II/205)**
 - Úsek Žihle (III/2063) – Manětín, Stvolny (II/205) vyřadit ze sítě silnic II. třídy.
 - Silnice má pouze lokální význam.
- **nová silnice II. třídy Kralovice, Mariánský Týnec (II/201) – Žihle (II/206)**
 - Stávající silnice III/20136, III/20137 a III/2062 přes Sedlec a Potvorov.
 - Napojení Žihle silnicí II. třídy z nejdůležitějšího směru od Kralovic (od silnice I/27 ze směru od Plzně).

3.2.1.11 Sektor mezi I/27 a D5

- **II/180 Třemošná (I/27) – Kyšice (I/26)**
 - Připravovat jižní obchvat Třemošné (ZÚR)
 - Náhrada silně dopravně zatíženého průjezdního úseku a úrovněvého železničního přejezdu, významné zkrácení pro cesty z Plzně do obcí severně od Zruče-Sence.
 - Ve výhledu připravovat severní obchvat Zruče-Sence (ZÚR, ÚP Zruč-Senec).
 - Náhrada silně dopravně zatíženého průjezdního úseku.
 - Přeložka Kyšice – Chrást
 - *v přípravě*

- **II/231 Plzeň, Doubravka (II/233) – Zruč-Senec – Kozojedy (II/232)**
 - V úseku Zruč-Senec – Kozojedy vyřadit ze sítě silnic II. třídy.
 - Silnice má pouze lokální význam a nízké dopravní zatížení.
- **II/232 Rokycany (II/605) – Břasy – Liblín – Brodeslavy (II/201)**
 - Přeložka v úseku MÚK D5 Rokycany (II/183) – západní obchvat Oseku.
 - *v přípravě*
 - Provéřit možnost západního obchvatu Bezděkova a zahájit přípravu přeložky v úseku Osek (konec obchvatu) – Březina (západní obchvat) – Bezděkov (západní obchvat) s ukončením na současné silnici III/2329 za Bezděkovem. Příklad možného vedení trasy západního obchvatu Bezděkova obsahuje obrázek 13.
 - Náhrada silně dopravně zatížených průjezdních úseků (lze předpokládat, že po zprovoznění přeložky D5 – západní obchvat Oseku intenzita dopravy ještě vzroste).
 - Vzhledem k tomu, že významná část dopravy ze silnice II/232 směřuje do Břas, považujeme návrh východního obchvatu Bezděkova za koncepční chybu – doprava do Břas by i nadále projížděla obcí (a do výstavby další etapy Bezděkov – Újezd u Svatého Kříže by Bezděkovem projížděla i doprava ve směru Liblín – Kralovice).
 - V případě, že změna trasy na západní obchvat Bezděkova nebude možná, doporučujeme tuto etapu přeložky ukončit mezi Březinou a Bezděkovem.

Obrázek 13 Návrh trasy západního obchvatu Bezděkova (zdroj: <https://mapy.cz/s/morevakalu>)



- Ve výhledu připravovat přeložku v úseku Bezděkov (konec obchvatu) – Újezd u Svatého Kříže
 - V návrhu je třeba zohlednit směr ze silnice II/234 od Zbirohu na II/232 směr Liblín – Kralovice (křižovatku nové silnice II/232 se stávající silnicí III/2329 situovat co nejseverněji – viz obrázek 14).

Obrázek 14 Návrh trasy přeložky v úseku Bezděkov – Újezd u Svatého Kříže s napojením silnice II/234 směr Zbiroh (zdroj: <https://mapy.cz/s/jecumagapo>)



- **II/233 Plzeň, Doubravka (II/26) – Chrást – Radnice – Zvíkovec (– Rakovník)**
 - Aktuálně beze změn.
 - Ve výhledu jižní obchvat Stupna (ÚP Stupno) s napojením na přeložku II/232 mezi Březinou a Bezděkovem a za obchvatem Bezděkova převedení na silnici III/2329 Přivětice – Radnice; stávající trasu přes Stupno a Břasy do Radnic vyřadit ze sítě silnic II. třídy.
 - Náhrada dlouhých a komplikovaných průjezdních úseků přes Stupno, Břasy a Radnice, včetně tří úroňových železničních přejezdů.
- **II/234 Radnice (II/233) – Kařez, Malý Újezd (II/235)**
 - Beze změn.
- **II/235 Kařez – Chlum (II/233)**
 - Beze změn.
- **II/201 Zvíkovec (II/233) – Kralovice (II/27)**
 - Úsek Zvíkovec – Brodeslavy (II/232) vyřadit ze sítě silnic II. třídy.
 - Silnice má pouze lokální význam.
- **II/229 Kralovice (II/27) – Kožlany (– Rakovník)**
 - Beze změn.

3.2.2 Porovnání návrhu sítě silnic II. třídy se sítí RESTART

Navrhovaná síť silnic II. třídy byla porovnána s projektem RESTART, v jehož rámci byla před několika lety navržena páteří regionální silniční síť Plzeňského kraje (viz mapu č. 36).

Vymezená páteří síť v rámci projektu RESTART do značné míry odpovídá výše uvedenému návrhu sítě silnic II. třídy s těmito rozdíly:

- v RESTARTu není námi navržena nová silnice II. třídy z II/117 do Kařezu.
- v RESTARTu není II/183 ze Štáhlav na I/19, ale naopak tam je III/1772.
- v RESTARTu je II/117 z Mirošova do Spáleného Poříčí (navrhujeme vyřadit)
- v Restartu je II/191 z Nepomuku na Rožmitál včetně propojení po silnici III. třídy z Dožic přes Mladý Smolivec do Starého Smolivce (navrhujeme vyřadit)
- v RESTARTu je silnice vymezená ulicemi 17. listopadu - Samaritská - Malostranská v Plzni
- v RESTARTu je II/187 Nepomuk – Plánice – Číhaň v dnešní trase (navrhujeme 2 dílčí změny)
- v RESTARTu je II/172 Frymburk – Strašín s pokračováním po III/1458 do Kašperských Hor (navrhujeme vyřadit)

- v RESTARTu není II/145 Petrovice – Hartmanice
- v RESTARTu není II/169 Radešov – Horská Kvilda
- v RESTARTu je III/18040 – III/18035 – III/18023 – III/1822 v trase I/27 – Chlumčany – Dnešice – Soběkury – Merklín
- v RESTARTu není II/182 Borovy – Merklín
- v RESTARTu není SZ obchvat Klatov (II/185 je zaústěná ještě do Klatov)
- v RESTARTu není II/171 Janovice – Strážov – Běšiny
- v RESTARTu není II/193 Skapce – Kladruby, ale naopak tam je III/19333 přes Kostelec do Ostrova.
- v RESTARTu není II/197 Hostouň – Horšovský Týn (tu navrhujeme do vybrané sítě)
- v RESTARTu je II/201 ve stávající trase přes Konstantinovy Lázně (navrhujeme přehodit přes Bezručice)
- v RESTARTu je II/230 Chodová Planá – hranice kraje (navrhujeme vyřadit po zprovoznění přeložky Trstěnice – Mariánské Lázně)

3.2.3 Definování vybrané sítě

3.2.3.1 Spojení sídel

Pro vybranou síť jsou uvažována následující spojení, která využívají úseky silnic mimo nadřazenou síť dálnic a silnic I. třídy:

- (Plzeň –) **Kralovice – Kožlany, hr. kraje** (– Rakovník)
- **Klatovy – Nepomuk** (– Příbram)
- (Klatovy –) **Kdyně – Všeruby, st.hr.** (– Cham)
- (Klatovy – Domažlice –) **Draženov – Lísková, st.hr.** (– Waldmünchen)
- **Rokycany – Borovno** (– Rožmitál p. Tř. – Příbram/Tábor)
- **Rokycany – Kralovice** (– Žatec – Chomutov/Most)
- **Tachov – Bor, D5** (– Plzeň)
- **Tachov – Planá** (– Cheb – Karlovy Vary)
- **Tachov – Přimda, Mlýnec, D5** (– D5, SRN)
- **Tachov – Pavlův Studenec, st.hr.** (– Bayreuth)
- **Domažlice – Horšovský Týn** (– Plzeň)
- (Domažlice –) **Horšovský Týn – Bor, D5** (– Tachov/Cheb)
- **Sušice – Číhaň, I/22** (– Klatovy – Plzeň)
- **Sušice – Horažďovice** (– Strakonice)
- **Sušice – Kašperské Hory, hr. kraje** (– Vimperk – Prachatice)
- **Sušice – Čachrov, Gerlova Huť** (– Železná Ruda – Deggendorf)
- **Stříbro – Kostelec, Ostrov, D5**
- **Stříbro – Benešovice, D5**
- **Nýřany – Úherce, D5**
- **Dobřany – Dobřany, Vysoká, I/27** (– Plzeň)
- **Horažďovice – Kasejovice, Podhůří, I/20** (– Plzeň)
- (Holýšov –) **Stod – Kostelec, Ostrov, D5**
- **Starý Plzenec – Plzeň, Černice, D5**
- **Třemošná – Kyšice, I/26** (– Ejpovice, D5)
- (Třemošná –) **Plzeň, Košutka – Plzeň, Nová Hospoda** (– Líně, Sulkov, D5)
- **Nýrsko – Klatovy**
- **Blatnice, D5 – Nýřany – Tlučná – Vejprnice – Plzeň**
- **Blovice – Chocenice, Kotousov, I/20 / Seč, I/20** (– Plzeň)
- **Zruč-Senec – Plzeň**
- **Zbiroh – Kařez, hr. kraje / Mýto**

3.2.3.2 Intenzita dopravy

Kromě úseků již uvedených v kap. 3.2.2.1 byla při CSD 2016 zjištěna intenzita dopravy přes 2 500 voz/den, případně přes 500 těžkých vozidel za den na těchto úsecích silnic (nejsou uvedeny úseky ve městech a osamocené krátké úseky):

- II/230 Chodová Planá – hr. kraje (– Mariánské Lázně)
 - do vybrané sítě ale není tento úsek zařazen, neboť bude nahrazen rozestavěnou přeložkou II/230 Trstěnice – Mariánské Lázně
- II/605 Rozvadov, st. hr. – Bor
- II/605 Stříbro – Kozolupy – Plzeň
- II/230 Stříbro – Záchlumí, II/202
- II/180 Nevřeň, Nová Hospoda – Nýřany
- II/180 Nýřany, D5 – Zbůch
 - výhledově bude nahrazeno přeložkou I/26, D5 – Chotěšov – Stod
- II/193 Domažlice, Havlovice, I/26 – Domažlice
- II/180 Chotěšov – Dobřany
- II/180 Dobřany, Vysoká, I/27 – Plzeň, Černice, D5
- II/180 Starý Plzenec – Kyšice, I/26
- II/233 Plzeň – Chrást
- II/605 Ejovice – Rokycany – Mýto
- II/185 Klatovy – Dolany
- II/190 Nýrsko – Zelená Lhota

3.2.3.3 Celistvost sítě a pokrytí území

Návrh vybrané silniční sítě byl doplněn o několik dalších úseků pro zajištění celistvosti sítě a pro pokrytí špatně dostupných oblastí Plzeňského kraje:

- (Stříbro –) Záchlumí – Kokašice
 - napojení špatně dostupného území – Bezručice a Konstantinovy Lázně
- Nevřeň, Nová Hospoda, I/20 – Manětín
 - napojení špatně dostupného území
- Blovice – Spálené Poříčí
 - dlouhodobá objízdná trasa silnice I/19
- (Klatovy –) Dolany – Staňkov
 - propojení Klatov s významným rozvojovým územím podél I/26, včetně severozápadního obchvatu Klatov
- (Nýrsko –) Zelená Lhota – Železná Ruda
- Staňkov/Stod – Přeštice – Nepomuk
 - propojení významného rozvojového území podél I/26 s dalšími centry okresu Plzeň-jih a silnicí I/20
- Bělá n. Radbuzou – Hostouň – Horšovský Týn
 - napojení špatně dostupného území
- Poběžovice – Meclov, I/26
 - napojení špatně dostupného území

Mapové znázornění navrhované vybrané sítě dle výše uvedených kritérií je součástí přílohy č. 37 a souhrnné znázornění vybrané sítě je součástí přílohy č. 38.

3.2.4 Výhledová návrhová kategorie (u silnic II. třídy)

V případě **vybrané sítě navrhujeme výhledové dosažení návrhové kategorie S 7,5 na celé síti. Silnice II. třídy mimo vybranou síť** by výhledově měly disponovat minimálně **kategorií S 6,5**.

3.3 Návrhy opatření zkvalitnění sítí silnic II. třídy

Pro potřeby Koncepce rozvoje regionální silniční a železniční sítě byly v první řadě uvažovány strategické záměry Plzeňského kraje pro programové období 2021 – 2027. Jedná se vesměs o novostavby a přeložky silnic II. třídy.

Tabulka 16: Strategické investiční záměry Plzeňského kraje na regionální silniční síti

Silnice	Záměr	Předpoklad zahájení	Předpoklad dokončení	CIN vč. DPH (mil. Kč)	Připravenost k realizaci
II/198, II/199	Obchvat Tachova	2027	2030	550	Dopravní studie v územním plánu města Tachov
II/200	Obchvat Boru	2029	2032	300	Dopravní studie v územním plánu města Bor
II/180	Přeložka II/180 Třemošná – Dolany	2026	2029	1 600	Přeložka uvedena v Zásadách územního rozvoje Plzeňského kraje
II/180	II/180 Kyšice – Chrást	2029	2032	1 200	Zpracována DÚR, potřeba aktualizace, bez vypořádání pozemků
II/232	Napojení severního Rokycanska, 2. etapa	2026	2029	500	Přeložka uvedena v Zásadách územního rozvoje Plzeňského kraje, prověřit https://mapy.cz/s/morevakalu
II/180	II/180 obchvat Chotěšova	2027	2030	250	Zpracována studie, stavba navazující na přeložku I/26 obchvat Chotěšova a Stodu

Dále byly zohledněny záměry získané od Správy a údržby silnic Plzeňského kraje, přičemž některé projekty byly součástí širšího zásobníku strategických záměrů Plzeňského kraje. Jednalo se celkem o 280 projektů investičních i neinvestičních. V rámci koncepce pak byly z této množiny k dalšímu posouzení vybrány všechny investiční akce na navrhovaných silnicích II. třídy s délkou úpravy větší než 1 000 m. Seznam těchto akcí je uveden v následujících dvou tabulkách s rozlišením novostaveb a rekonstrukcí.

Tabulka 17: Seznam záměrů novostaveb silnic II. třídy

Silnice	Záměr	Délka úpravy (km)	CIN vč. DPH (mil. Kč)	Připravenost k realizaci
II/191	Přeložka silnice II/191 - obchvat Nýrsko	2,746	190	ÚR
II/232	Napojení severního Rokycanska na D5 (přeložka II/232)	5,309	700	SP
II/605	Přeložka silnice II/605 Ejovice - jižní obchvat	1,200	75	DÚR

Tabulka 18: Seznam záměrů projektů rekonstrukcí silnic II. třídy

Silnice	Záměr	Délka úpravy (km)	CIN vč. DPH (mil. Kč)	Připravenost k realizaci
II/193	II/193 Horšovský Týn – Domažlice	8,950	102	DÚR
II/192	II/192 Pocinovice - průtah - rekonstrukce	1,800	34	Nezadáno
II/187	II/187 Průtah Kolinec	1,263	26	Žádost o SP
II/186	II/186 Průtah Bolešiny, rekonstrukce	1,500	30	DÚR
II/171	II/171 Průtah Běšiny	1,200	12	Nezadáno
II/169	II/169 Radešov - Rejštejn, rekonstrukce	2,000	30	Nezadáno
II/230	II/230 Nepomuk - Přeštice 2.část	4,830	120	DSP
II/180	II/180 Kyšice - průtah, 1. a 2. úsek	1,750	102	SP
II/231	II/231 Rekonstrukce ul. 28.října, Bílá Hora - II.část	1,140	80	SP
II/232	II/232 Kozojedy – průtah	1,500	55	ÚR
II/229	II/229 Kožlany – průtah dokončení	2,450	63	SP
II/193	II/193 Pernarec – průtah	1,350	55	SP
II/117	II/117 Strašice-Mirošov, 4. – 6. etapa	9,638	-	SP
II/605	Rekonstrukce komunikace II/605 okres RO a PS - úsek č.3	3,914	-	SP
II/605	Rekonstrukce komunikace II/605 okres PS a RO, část 2d	2,480	-	DÚR
II/605	Rekonstrukce silnice II/605 Přimda-Rozvadov	2,492	25	SP
II/230	II/230 Stříbro - dálnice D5, úsek 2	4,352	231	ÚR

Správa a údržba silnic rovněž zadala zpracování dvou studií – II/180 Starý Plzenec – Plzeň a Optimalizace silnice II/605 Rozvadov.

Nad rámec těchto projektů navrhujeme zahrnout do střednědobého horizontu koncepce následující záměry (zpravidla novostavby), které budou vyžadovat studijní prověření. Tyto záměry se nacházejí výhradně na navrhované vybrané silniční síti Plzeňského kraje.

Tabulka 19: Záměry na silnicích II. třídy navrhované zpracovateli koncepce

Silnice	Záměr	Délka úpravy (km)	CIN vč. DPH (mil. Kč)	Zdroj
II/605	MÚK Svojkovice včetně napojení na II/605	Do 1,0	40	ZÚR PK, ÚP Svojkovice
II/---	Obchvat Číčova	1,3	95	https://mapy.cz/s/lazogehova
II/178	Obchvat Únětic	1,2	90	https://mapy.cz/s/cokemaleve
II/185	Jižní obchvat Staňkova	2,8	200	ÚP Staňkov + https://mapy.cz/s/kavakefeba

Ze seznamu akcí byly vyřazeny projekty, které byly schváleny v rámci 91. výzvy SC 1.1. IROP. Z výše uvedených seznamů záměrů vyplývá, že s výjimkou přeložky Napojení severního Rokycanska na D5 jsou nejlépe technicky (na úrovni stavebního povolení) připraveny rekonstrukce průtahů a rekonstrukce silnic II. třídy v extravilánu. Z přeložek a obchvatů disponuje alespoň územním rozhodnutím pouze akce Přeložka silnice II/191 – obchvat Nýrsko.

3.4 Realizační priority

3.4.1 Metodika pro návrh priorit investic na regionální silniční síti Plzeňského kraje

Pro potřeby zpracování koncepce byla využita a upravena stávající metodika hodnocení projektů: „Kritéria schválená Radou Plzeňského kraje usnesením č. 2166/03 z 21. 10. 2003 pro stanovení pořadí investičních a neinvestičních akcí na silnicích v majetku Plzeňského kraje, doplněná dne 31. 8. 2009 1003/09 na jednání RPK“.

Třídu silnice hodnotit od 5 – 15 bodů:

- silnice II. třídy 15 bodů
- silnice III. třídy 5 bodů

Záměr se nachází na navrhované vybrané silniční síti Plzeňského kraje 20 bodů

Intenzitu silničního provozu hodnotit dle následujících kritérií:

- součet všech motorových vozidel a přívěsů z Celostátního sčítání dopravy 2016 pod písmenem SV z „Výsledků sčítání dopravy na dálniční a silniční síti“. Na obchvatech použít kvalifikovaný odhad

Počet vozidel	<100	100-200	200-300	350-500	500-700	700-1000	1000-1500	1500-2000	2000-2500	>2500
Body	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

- těžkou nákladní dopravu hodnotit dle následujících kritérií: jako měřítko je bráno Celostátní sčítání dopravy 2016

Počet vozidel	<20	20-40	40-70	70-100	100-140	140-200	200-300	300-400	400-500	>500
Body	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

Nedostatky stávající komunikace

- nedostatečná šířka – body se započtou v případě, že se navrženou investicí silnice rozšíří
 - 3 body za každý 1 započatý metr rozšíření, maximálně do plánované kategorijské šířky
- bodové závady – body se započtou v případě, že se navrženou investicí odstraní některá z následujících závad:
 - podjezd s podjezdnou výškou < 4 m 5 bodů
 - úrovnňový železniční přejezd 5 bodů

Klasifikace stavu dle SÚS

- pro podklady zařazení silnic do plánu investičních akcí na další roky maximálně využít zpracovanou dokumentaci a zejména pak závěry odborné firmy PavEx Consulting s.r.o., dle TP 87 na základě prováděné aktualizace sběru stavu poruch povrchu vozovek v PK. Hodnotit čtyřnásobkem stupně stavebního stavu silnice
Např.: havarijný stav (5) 20 bodů
- Mosty hodnotit podle normy ČSN 736221 - dle výsledku diagnostického průzkumu, respektive mimořádné prohlídky (ČSN 736221) hodnotit dvojnásobkem stupně stavebního stavu: stav mostů se hodnotí stupněm 1 – 7
Např.: havarijný stav (7) 14 bodů

Eliminace negativních vlivů dopravy

- průjezdní úseky

- zájmy ochrany přírody
 - nehodovost
 - další ovlivňující faktory
 - území poddolované, sesuvné, zátopové
- 5 bodů

Vliv nadmořské výšky úseku silnice

- nadmořská výška do 500 m
 - nadmořská výška nad 500 m
- 3 body
5 bodů

Počet autobusových spojů VLD v pracovním dni (za 24 hodin) hodnotit dle následujících kritérií (období platnosti jízdního řádu 2019/2020)

Počet spojů	1-2	3-4	5-8	9-12	13-16	17-20	21-26	27-32	33-40	>41
Body	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

Regionální význam hodnotit od 3 do 10 bodů:

oblast průmyslu a rozvoje

- napojení průmyslové zóny na dálnici (do 10 km od D5 po komunikaci)
 - napojení venkovských území na ORP
 - napojení na pracovní centra
 - napojení na centra vybavenosti (min. 2 sledované funkce)
 - potenciální relace (vyjmenované)
- 3 body
2 body
2 body
2 body
1 bod

území kulturně a turisticky zajímavé

- nadregionální význam
 - regionální význam
- 5 bodů
3 body

Podklad pro hodnocení regionálního významu je součástí mapy č. 39 v příloze.

Na základě této metodiky byly ohodnoceny výše uvedené strategické záměry Plzeňského kraje, projekty připravované SÚS PK a záměry navrhované zpracovateli této koncepce.

Tabulka 20: Hodnocení strategických záměrů Plzeňského kraje

Silnice	Záměr	CIN vč. DPH (mil. Kč)	Hodnocení
II/180	II/180 Kyšice – Chrást	1 200	84
II/232	Napojení severního Rokycanska, 2. etapa (Obchvat Březiny a Bezděkova)	500	83
II/180	Přeložka II/180 Třemošná - Dolany	1 600	85 - Obchvat Třemošné, 69 – obchvat Zruče-Sence
II/198, II/199	Obchvat Tachova	550	73
II/180	II/180 obchvat Chotěšova	250	70
II/200	Obchvat Boru	300	Návrh převzetí ŘSD

Tabulka 21: Hodnocení projektů připravovaných SÚS PK

Silnice	Záměr	CIN vč. DPH (mil. Kč)	Hodnocení
II/187	II/187 Průtah Kolinec	26	110
II/231	II/231 Rekonstrukce ul. 28.října, Bílá Hora - II.část	80	102
II/232	II/232 Kozojedy – průtah	55	102
II/180	II/180 Kyšice - průtah, 1. a 2. úsek	102	101
II/229	II/229 Kozlany – průtah dokončení	63	100
II/232	Napojení severního Rokycanska na D5 (přeložka II/232)	700	99
II/605	Rekonstrukce komunikace II/605 okres PS a RO, část 2d	-	92
II/605	Rekonstrukce silnice II/605 Přimda – Rozvadov	25	90
II/230	II/230 Stříbro - dálnice D5, úsek 2	231	90
II/230	II/230 Nepomuk - Přestice 2.část	120	88
II/605	Rekonstrukce komunikace II/605 okres RO a PS - úsek č.3	-	84
II/193	II/193 Horšovský Týn – Domažlice	102	83
II/605	Přeložka silnice II/605 Ejpovice - jižní obchvat	75	80
II/186	II/186 Průtah Bolešiny, rekonstrukce	30	72
II/171	II/171 Průtah Běšiny	12	70
II/192	II/192 Pocinovice - průtah - rekonstrukce	34	69
II/193	II/193 Pernarec – průtah	55	66
II/169	II/169 Radešov - Rejštejn, rekonstrukce	30	65
II/191	Přeložka silnice II/191 - obchvat Nýrsko	190	61
II/117	II/117 Strašice-Mirošov, 4. – 6. etapa	-	58, 71, 58

Tabulka 22: Hodnocení záměrů navrhovaných zpracovateli koncepce

Silnice	Záměr	CIN vč. DPH (mil. Kč)	Hodnocení
II/605	MÚK Svojkovice včetně napojení na II/605	40	84
II/---	Obchvat Číčova	95	81
II/178	Obchvat Únětic	90	77
II/185	Jižní obchvat Staňkova	200	74

Z hodnocení předložených záměrů vyplývá, že jednou z priorit ve střednědobém horizontu by měla být realizace rekonstrukcí průtahů na vybrané silniční síti Plzeňského kraje. Např. projekt „II/229 Kozlany – průtah dokončení“ je v současné době realizován s předpokladem ukončení projektu na podzim 2020. Vysoké bodové hodnocení rovněž vykazují obě etapy strategického záměru Napojení severního Rokycanska na D5 (obchvaty Oseka, Březiny a Bezděkova).

Ze strategických záměrů je podle našeho názoru důležité pokračovat v intenzivní přípravě projektů na silnici II/180 – zejména přeložky Kyšice – Chrást a obchvatu Třemošné. Oba projekty jsou investičně velmi náročné, z toho důvodu navrhujeme přeložku Třemošná – Dolany rozdělit nejméně na dvě etapy: obchvat Třemošné ve střednědobém a obchvat Zruč-Sence v dlouhodobém časovém horizontu. V případě přeložky Kyšice – Chrást dáváme ke zvážení nutnost realizace nové silnice v úseku Červený Hrádek – Dýšina. V případě realizace průtahu Kyšic by rovněž přeložka Chrást – Kyšice dosáhla pouze nižšího bodového hodnocení, neboť realizací stavby průtahu dojde ke zlepšení stavebního stavu silnice II/180 v části uvažované stavby přeložky.

Nižším bodovým hodnocením se vyznačuje obchvat Tachova a přeložka silnice II/180 Chotěšov, která je podmíněna předpokládanou realizací přeložky I/26 v oblasti Stod – Chotěšov v gesci ŘSD.

Intenzivní přípravu rovněž vyžadují projekty připravované SÚS PK na navrhované vybrané silniční síti, zejména pak na silnicích II/230 a II/605. V případě silnice II/605 se jedná zejména o projekty rekonstrukce silnice, význam případné realizace obchvatu Ejovic je v současné době snížen platným zákazem tranzitní nákladní dopravy v obci.

Významným záměrem je rovněž projekt II/193 Horšovský Týn – Domažlice. V této souvislosti je zapotřebí zmínit úvahu o možném převzetí silnice II/193 v tomto úseku do celostátní silniční sítě ze strany ŘSD. V případě pozitivního výsledku by pak bylo vhodné, aby tento projekt realizovalo ŘSD ve své gesci. Stejnou strategii doporučujeme i v případě strategického záměru Obchvat Boru na silnici II/200, z tohoto důvodu nebyl obchvat Boru v rámci koncepce bodově hodnocen.

V případě záměrů navrhovaných zpracovateli koncepce doporučujeme přednostně zahájit technickou přípravu záměrů s nejvyšším bodovým hodnocením, tj. MÚK Svojkovice s významným přepravním potenciálem zejména pro zdrojovou a cílovou dopravu z východní části města Rokycany směřující na D5 východním směrem a rovněž obchvat Čičova zajišťující lepší napojení stávající silnice III/1783 navržené k zařazení do vybrané sítě PK na silnici I/19.

V další fázi pak doporučujeme zahájit technickou přípravu obou dalších obchvatů – Únětic, které představuje úzké hrdlo na významné tangenciální ose Přeštice – Blovice a Staňkova, jehož realizací dojde k eliminaci dvou bodových závad (podjezdu s nedostatečnou podjezdnou výškou a šířkou, jakož i úrovněového i železničního přejezdu).

Nad rámec těchto záměrů navrhovaných k postupné realizaci ve střednědobém horizontu bylo provedeno hodnocení záměrů vhodných k realizaci v dlouhodobém horizontu do roku 2040 a dále.

Tabulka 23: Hodnocení záměrů pro dlouhodobý horizont

Silnice	Záměr	Zdroj / lokalizace	Hodnocení
II/169	Sušice, most přes trať, vč. napojení II/187 od Tedražic	ZÚR, ÚP Sušice	91
II/187	Obchvat Tedražice	ZÚR, ÚP Hrádek	83
II/---	Přeložka Příkosice	https://mapy.cz/s/duhabuduko	80
II/191	II/191 Optimalizace trasy Žinkovy	(ÚP Žinkovy)	79
II/183	Západní obchvat Rokycan	ÚP Rokycany, prodloužení k MÚK D5	77
II/188	Napřímení Černice	ZÚR - nehodová lokalita	76
II/187	Obchvat Hrádek	ZÚR, ÚP Hrádek	75
II/190	Přeložka Hartmanice západně od zástavby	ÚP Hartmanice	74
II/199	Severní obchvat Trnové	ZÚR, ÚP Tisová	74

II/180	Severní obchvat Vodního Újezdu	ZÚR	73
II/191	Optimalizace trasy Osobovy - Petrovice	-	71
II/230	V obchvat Ostrova s napojením na II/203	ÚP Kostelec	71
II/117 II/178	Severní obchvat Blovice	ÚP Blovice	70
II/191	Optimalizace trasy Petrovice – Petrovičky	-	70
II/199	Severní obchvat Tisové	ZÚR, ÚP Tisová	70
II/233	Jižní obchvat Stupna	ÚP Stupno	70
II/184	Jihovýchodní obchvat Brůdku	ZÚR, ÚP Všeruby	69
II/180	Severní obchvat Zruče-Sence	ZÚR, ÚP Zruč-Senec	69
II/199	Optimalizace směrového vedení Halže - Pavlův Studenec, vč. obchvatu Horní Výšiny	ZÚR, ÚP Halže	69
II/205	přeložka Nevřeň, Nová Hospoda, napojení na I/20, dokončení	-	69
II/191	II/191 Optimalizace trasy Partoltice	zatáčka před křižovatkou s III/19119	68
II/202	Východní obchvat Kokašic	ZÚR, ÚP Kokašice	68
II/171	nové napojení Strážova na I/27	https://mapy.cz/s/mabacazora	67
II/191	Obchvat Petroviček	https://mapy.cz/s/mezerugeba	66
II/188	Obchvat Defurovy Lažany	ÚP Chanovice	66
II/189	JV obchvat Klenčí p. Čerchovem	ÚP Klenčí p. Č.	66
II/184	Jihovýchodní obchvat Všerub	ÚP Všeruby	65
II/232	přeložka Bezděkov - Újezd u Sv. Kříže, vč. napojení II/234	ZÚR, https://mapy.cz/s/jecumagapo	65
II/200	Přeložka západně od Hošovské obory a Polžic	https://mapy.cz/s/bedopofuho	65
II/180	Severní obchvat Záluží	ZÚR, ÚP Třemošná	62
II/205	optimalizace směrového vedení u Nekmíře	ÚP Nekmíř	62
II/230	Obchvat Újezdu	ÚP Horšice	61
II/117	Dobřív - Hrádek	https://mapy.cz/s/fodobelegu	60
II/169	II/169 Rejštejn, přeložka podél řeky	ZÚR, ÚP Rejštejn	57
II/195	Přeložka v Hostouni	ÚP Hostouň	51
II/193	Severní obchvat Stříbra	ZÚR, ÚP Stříbro	49

V případě projektů s vyšším bodovým hodnocením (II/169 a II/187 Sušice, Tedražice, Hrádek, přeložka Příkosice, obchvat Rokycan) je vhodné zahájit projektovou přípravu již v první polovině střednědobého horizontu, tj. do roku 2025. Zejména oba projekty na silnicích II/169 a II/187 se vyznačují potenciálem k zahájení realizace již na konci střednědobého horizontu. V další fázi bude účelné zahájit projektovou přípravu dalších záměrů s bodovým hodnocením v rozmezí 70 – 80 bodů, tj. sadu opatření na silnici II/191 v úseku Petrovičky – Kokořov, II/188 napřímení Černice, II/190 přeložka Hartmanice, II/180 obchvat Vodního Újezdu, II/230 obchvat Ostrova, jakož i II/199 obchvaty Tisové a Trnové.

Na tomto místě je třeba uvést, že rozdělení záměrů k realizaci ve střednědobém a dlouhodobém horizontu zůstává otevřené a v případě projektové připravenosti vybraných záměrů doporučených k realizaci v dlouhodobém horizontu lze uvažovat o jejich dřívější realizaci. Z tohoto pohledu by bylo vhodné nejméně jednou za pět let provádět aktualizaci hodnocení vybraných záměrů uvedených v této koncepci.

V rámci Koncepce rozvoje regionální silniční a železniční sítě byly rovněž posuzovány některé projekty mimo síť silnic II. třídy. Konkrétně se jednalo o záměr města Nepomuk na silnicích III/19114 a III/19115 související s modernizací tratě č. 191 v úseku Plzeň – Horažďovice předměstí, která by měla mít za následek nahrazení úrovňového přejezdu podjezdem. Město Nepomuk navrhuje realizaci přeložky propojující obě silnice III. třídy za účelem odvedení těžké nákladní dopravy z místní části Dvůrec směřující do průmyslového areálu (zejména po výhledové realizaci obchvatu Nepomuku na I/20 a MÚK Třebčice). Akci tohoto rozsahu lze doporučit k realizaci pouze za předpokladu provedení směrových průzkumů a dosažení intenzit těžké nákladní dopravy srovnatelných se záměry posuzovanými v rámci koncepce na silnicích II. třídy.

4. Závěry a doporučení

4.1 Akční plán realizace

4.1.1 Střednědobý investiční plán

Za účelem realizace záměrů a projektů doporučených k realizaci ve střednědobém horizontu je nutné **zajistit dostatek finančních prostředků a lidských zdrojů pro projektovou a majetkovou přípravu**. V posledních pěti letech se objem prostředků Plzeňského kraje vyčleněných na přípravné práce pohyboval v rozsahu 30 – 35 mil. Kč. S ohledem na přípravu velkých záměrů novostaveb (Kyšice – Chrást, obchvat Třemošné, Tachova a Chotěšova) je dle našeho názoru nutné **dlouhodobě zachovat objem těchto prostředků nejméně na úrovni roku 2020, tj. alespoň 35 mil. Kč ročně**.

Ve střednědobém horizontu do roku 2025 doporučujeme přednostně realizovat projekty uvedené širším zásobníku SÚS PK. Celkový objem těchto projektů (bez strategických záměrů Plzeňského kraje) v současné době činí přibližně 6 mld. Kč (vč. DPH). Pro potřeby realizace těchto akcí by mělo být každoročně do roku 2025 k dispozici zhruba 500 – 600 mil. Kč, přičemž přednostně by měly být realizovány větší projekty na vybrané síti na základě bodového hodnocení vyplývajícího z předložené Koncepce rozvoje regionální silniční a železniční sítě. Jedná se o projekty silně zatížených průtahů (Kolínce, Kozojed, ulice 28. října v Plzni, Kyšic), dále o projekty na silnici II/605 a dokončení rekonstrukce s dílčími přeložkami na silnici II/230 Přeštice – Nepomuk.

4.1.2 Dlouhodobý investiční plán

Na základě předpokládaných harmonogramů projektové přípravy, vypořádání majetku a následné výstavby byl pro 12 navržených projektů k realizaci do roku 2030 vypracován investiční scénář pro jednotlivé roky v období 2022 – 2030.

Tabulka 24: Návrh prioritních akcí PK k realizaci v období 2022 - 2030

Okres	Název	Charakter stavby	Odhad CIN (mil. Kč vč. DPH)	Možný termín výstavby	Priorita
TC	Obchvat Tachova	Novostavba	550	2028 – 2030	2
PS	II/180 Obchvat Třemošné	Novostavba	700	2028 – 2030	1
PM	II/180 Kyšice – Chrást	Novostavba	800	2025 – 2028	1
RO	Napojení severního Rokycanska, 2. etapa	Novostavba	500	2028 – 2030	1
PJ	Obchvat Chotěšova	Novostavba	250	2028 – 2029	2
KT	Obchvat Nýrsko	Novostavba	190	2024 - 2025	3
TC	II/230 Stříbro – dálnice D5, úsek 2	Rekonstrukce s přeložkami	231	2024 – 2025	1
RO	MÚK Svojkovice včetně napojení na II/605	Rekonstrukce	40	2025 – 2026	1
PJ	Obchvat Číčova	Novostavba	95	2027 – 2028	1
PJ	Obchvat Únětic	Novostavba	90	2027 – 2028	2
DO	Jižní obchvat Staňkova	Novostavba	200	2028 – 2029	2
RO	Přeložka silnice II/605 Ejpovice - jižní obchvat	Novostavba	75	2025 – 2026	3
CELKEM			3 721		

Pro jednotlivé akce byl navržen základní technicko-ekonomický harmonogram, který lze pro celý soubor 13 investičních projektů vyjádřit prostřednictvím následující tabulky.

Tabulka 25: Nároky na projektovou a majetkovou přípravu výstavbu prioritních akcí PK 2022 - 2030

Celkové náklady podle typu (mil. Kč.)	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Celkem
Studie	1,8	-	-	-	-	-	-	-	-	1,8
Prověření majetkoprávních vztahů	-	0,6	-	-	-	-	-	-	-	0,6
Dokumentace pro územní rozhodnutí	-	5,3	-	-	-	-	-	-	-	5,3
Vypořádání pozemků	5,0	-	13,3	-	-	-	-	-	-	18,3
Dokumentace pro SP včetně vydání SP	2,5	0,6	0,7	6,3	-	-	-	-	-	10,1
Dokumentace pro provádění stavby	-	2,5	0,6	0,7	6,3	-	-	-	-	10,1
Zadávací dokumentace vč realizace vř	-	0,4	0,4	0,2	0,4	1,0	-	-	-	2,4
Výstavba	-	-	231,0	420,0	285,0	300,0	935,0	750,0	800,0	3 721,0
Výdaje Plzeňského kraje celkem	9,3	9,4	246,0	427,2	291,7	301,0	935,0	750,0	800,0	3 769,6

Uvedený návrh časového a technického scénáře vyplývá z podrobného rozboru jednotlivých akcí zařazených do přehledu prioritních projektů doporučených k realizaci v rámci koncepce do roku 2030. Časový návrh investičního scénáře vychází z podmínek a požadavků:

- dosáhnout pokud možno rovnoměrného finančního zatížení rozpočtu Plzeňského kraje (nesoustředit příliš velký rozsah investic do krátkého časového intervalu)
- alespoň částečně vytvořit prostor časové rezervy na konci střednědobého horizontu koncepce
- zohlednit úroveň technické připravenosti jednotlivých záměrů
- respektovat kapacitní možnosti na straně investora spojené s přípravou a řízením staveb

Graf 8: Vývoj celkových nákladů na přípravu a realizaci prioritních projektů PK 2022 - 2030

S ohledem na skutečnosti uvedené v kapitole 2.6 je účelné vycházet ze scénáře, kdy Plzeňský kraj bude mít ročně k dispozici až 1,1 mld. Kč pro potřeby realizace investičních i neinvestičních akcí na regionální silniční síti PK. Jednalo by se o výhradně vlastní prostředky (po provedení návrhu na změnu zákona o rozpočtovém určení daní) nebo o stávající kombinaci vlastních prostředků a prostředků každoročně účelově uvolňovaných ze SFDI.

Na rozdíl od programového období EU 2014 – 2020 bude k dispozici v následujícím období 2021 – 2027 k dispozici výrazně méně prostředků v rámci IROP 2 pro specifický cíl *Rozvoj udržitelné, inteligentní a intermodální celostátní, regionální a místní mobility, včetně zlepšeného přístupu k TEN-T a přeshraniční mobility*, a sice **max. 500 mil. Kč za celé programové období do roku 2027**, resp. 2030. Z tohoto důvodu **navrhujeme předložit do programu IROP 2 předložit aktuálně připravovaný projekt Napojení severního Rokycanska na D5 (přeložka II/232)**. Tento projekt by svým rozsahem umožnil vyčerpat celou alokaci prostředků pro Plzeňský kraj v rámci celého programového období.

Jak již bylo uvedeno v předchozí kapitole věnované střednědobé investiční strategii, tak **do roku 2025 je vhodné realizovat maximum investičních i neinvestičních záměrů ze širšího zásobníku projektů připravovaných SÚS PK**, neboť v tomto období ještě nebudou dostatečně projektově a majetkoprávně připraveny k realizaci strategické projekty Plzeňského kraje. Po roce 2025 se na základě naznačeného investičního scénáře sníží objem disponibilních prostředků pro realizaci „menších“ opatření na regionální silniční síti Plzeňského kraje, konkrétně v letech 2024 – 2027 o 200 – 400 mil. Kč. Tyto prostředky bude zapotřebí vynaložit na realizaci prvních strategických záměrů Plzeňského kraje na vybrané síti. V letech 2028 – 2030 by teoreticky téměř všechny disponibilní prostředky měly být vynaloženy na realizaci strategických záměrů, což je pouze hypotetická varianta, neboť lze předpokládat, že některý ze strategických záměrů nebude (z libovolných důvodů) připraven k realizaci. Zároveň je nutné v každém roce vynakládat prostředky na realizaci opatření neinvestičního charakteru. Zahraniční zkušenosti ukazují, že optimální poměr prostředků na investice (novostavby, rekonstrukce) a neinvestice (opravy) by měl být vyvážený.

U některých strategických záměrů tak lze uvažovat o teoretické možnosti zrychlení přípravy, např. v případě realizace v letech 2026 a 2027 by došlo ke snížení finanční zátěže v extrémně exponovaných letech 2028 a 2029. Rovněž lze uvažovat o odsunutí termínu realizace projektů priority 3 (obchvat Nýrsko, přeložka Ejovice) až do dlouhodobého horizontu po roce 2030. Tento odklad se však na snížení finančního zatížení rozpočtu Plzeňského kraje v letech 2028 – 2029 nijak neprojeví, neboť projekty obchvatu Nýrska a přeložky silnice II/605 u Ejovic jsou technicky realizovatelné již na konci první poloviny střednědobého horizontu Koncepce rozvoje regionální silniční a železniční sítě.

5. Závěrečné shrnutí

V závěru Konceptu rozvoje regionální silniční a železniční sítě shrnujeme nejdůležitější závěry a doporučení určené správě Plzeňského kraje, respektive správci regionální silniční sítě:

- Projednat návrhy na přeřazení vybraných úseků silnic II. třídy do sítě silnic I. třídy s ŘSD, ev. MD ČR
- **Projednat návrh sítě silnic II. třídy** délky 1283 km, návrh respektovat v dlouhodobém horizontu při „zatřídění silnic“.
- **Zvýšenou pozornost při plánování investic věnovat vybrané síti** délky 707 km a **schválit v orgánech PK aktualizaci** jejího vymezení.
- **Projednat v orgánech Plzeňského kraje návrh prioritních projektů** navržených k zařazení k realizaci do roku 2030.
- **Projekty obchvatů** plánovat a **připravovat přednostně na vybrané silniční síti**
- Na **ostatních silnicích II. třídy realizovat projekty rekonstrukcí** s ohledem na stavební stav silnic
- Na **silnicích III. třídy zajistit provozuschopnost** prostřednictvím **nových úsporných technologií**.
- Udržovat **aktuální informace o** technické a majetkoprávní **přípravenosti projektů**.
- Zajistit finanční a personální kapacity pro včasnou majetkoprávní přípravu, která bývá limitujícím faktorem realizace projektů.
- Systematicky **usilovat o dosažení kategorie S 7,5 na vybrané síti** a alespoň **S 6,5 na ostatních silnicích II. třídy**.
- Na vybrané síti realizovat úpravy autobusových zastávek v extravilánu se zářivou v případě denního obratu nad 10 cestujících
- Při přípravě projektů respektovat závěry Aktualizace konceptu rozvoje cykloturistiky a cyklodopravy Plzeňského kraje
- Realizovat **společné akce s ŘSD** se zaměřením na nebezpečné úseky a křižovatky.

Z dlouhodobého hlediska (v letech 2030 - 2040) je dle našeho názoru **věnovat pozornost** technické a majetkoprávní **přípravě, jakož i následné realizaci významných akcí** uvedených v ZÚR a Konceptu rozvoje regionální silniční a železniční sítě PK, před zahájením intenzivní přípravy **prověřit socioekonomické přínosy**: opatření na II/169 a II/187 v oblasti Sušicka, přeložky Příkosice, II/183 obchvatu Rokycan, napřímení u Černic na II/188, přeložky Hartmanice na II/190, obchvatu Vodního Újezdu na II/180, obchvatu Ostrova na II/230, sady opatření na II/191 a obchvatů Tisové a Trnové na II/199 s vazbou na obchvat Tachova.

6. Koncepce rozvoje železniční sítě Plzeňského kraje

6.1 Stručná charakteristika a popis sítě z pohledu základních parametrů

Železniční síť Plzeňského kraje

Železniční síť Plzeňského kraje v současnosti představují traťové úseky (číslované dle knižního jízdního řádu - KJŘ, resp. nákresného jízdního řádu – NJŘ Správy železnic) uvedené v následující tabulce. Vlastníkem a provozovatelem dráhy je Správa železnic, státní organizace.

V provozuschopném stavu jsou následující traťové úseky:

Tabulka 26: Železniční síť Plzeňského kraje

Trať (č. dle KJŘ / NJŘ)	Traťový úsek	Délka [km]
160 / 719	Plzeň hl. n. – Žihle – hranice kraje	57,3
162 / 522	Kralovice – hranice kraje	5,2
170 / 713, 711	hranice kraje – Kařez – Plzeň hl. n. – Klatovy	84,9
175 / 714	Rokycany – Nezvěstice	27,1
176 / 714	(Plzeň hl. n. -) Ejovice – Radnice	21,5
177 / 720	Přovany (zastávka) – Bezručice	24,0
178 / 720	Plzeň hl. n. – Chodová Planá – hranice kraje	71,2
180 / 712	Plzeň hl. n. – Domažlice – státní hranice	74,5
181 / 712	Nýřany – Heřmanova Huť	9,7
182 / 717	Staňkov – Poběžovice	21,7
183 / 711	Klatovy – Železná Ruda-Alžbětín	49,1
184 / 717	Domažlice – Planá u Mariánských Lázní	88,1
185 / 710	Horažďovice předměstí – Klatovy – Domažlice	97,8
186 / 717	Svojšín – Bor	15,2
191 / 709	Plzeň hl. n. – Horažďovice předměstí – hranice kraje	60,9
192 / 716	Nepomuk – Kasejovice – hranice kraje	15,8

Celková délka provozuschopných železničních tratí na území Plzeňského kraje v současné době činí 724 km. Trati č. 170 (pražská větev), 178, 180 a 191 jsou součástí celostátních drah, evropského železničního systému a zároveň jsou zařazeny do systému TEN-T. Součástí celostátní dráhy jsou rovněž trati č. 160 a 170 (klatovská větev). Ostatní trati jsou zařazeny do kategorie regionálních drah, nově k těmto tratím přibyl i traťový úsek Klatovy – Železná Ruda-Alžbětín.

Na všech tratích, které jsou součástí celostátní dráhy, jsou v současné době provozovány vlaky celostátní dopravy objednávané Ministerstvem dopravy za účelem zajištění dopravních potřeb státu. V rámci dvou linek vlaků celostátní a rychlé regionální dopravy je realizována společná objednávka Ministerstva dopravy a Plzeňského kraje (linky R16 a R25).

Základní parametry železničních tratí (součást transevropské dopravní sítě TEN-T, nejvyšší traťová rychlost NTR, dálkově ovládané zabezpečovací zařízení DOZ), které jsou součástí celostátní dráhy, jsou popsány v následující tabulce.

Tabulka 27: Základní parametry páteřních železničních tratí Plzeňského kraje

Trat'	TEN-T	Trat'ové koleje	Elektrizace	NTR [km/h]	DOZ	Omezující úsek
160	Ne	1	Ne	85/70	Ano	Plzeň – Třemošná 10,3 km
170 (pražská)	Ano	2	Ano	160	Ano	Ejpovice – Plzeň 10,4 km
170 (klatovská)	Ne	1	Ano	90/80	Ano	Přeštice – Švihov 12,7 km
178	Ano	2 Plzeň hl.n. - Pňovany, jinak 1	Ano	150/90	Ano	Ošelín – Pavlovice 7 km
180	Ano	2 Plzeň hl.n. - Odbočka Nová Hospoda, jinak 1	Plzeň hl.n. – Plz. Již. př., jinak ne	100/80	3 krátké úseky	Domažlice – Č. Kubice 11 km
191	Ano	2 Plzeň hl.n. – Plzeň-Koterov a Nepomuk – Horažďovice př., jinak 1	Ano	100/90	Ne	Nezvěstice – Blovice 7,2 km

Tratě zařazené do kategorie celostátních drah tvoří páteř dopravního systému plzeňské aglomerace a Plzeňského kraje. Z pohledu regionálních přepravních vztahů a pravidelné dojíždky jsou nejzatíženější úseky vedoucí do plzeňského železničního uzlu: Plzeň – Nepomuk, Plzeň – Rokycany, Plzeň – Holýšov a Plzeň – Přeštice. V těchto úsecích hrají nezanedbatelnou roli pro zajištění regionálních přepravních vztahů i vlaky celostátní dopravy.

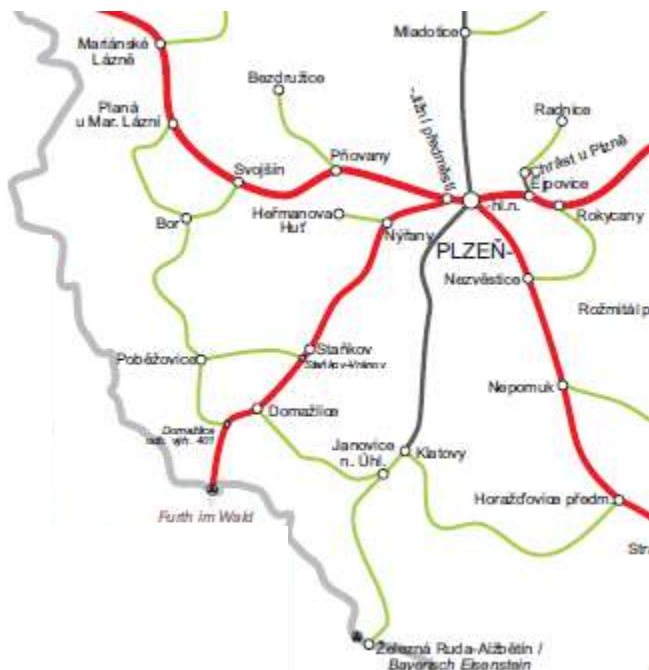
Tabulka 28: Základní parametry regionálních železničních tratí Plzeňského kraje

Trat'	Trat'ové koleje	Elektrizace	NTR [km/h]	DOZ	Omezující úsek
162	1	Ne	60	Ne	Kralovice – Čistá 9,6 km
175	1	Ne	80/45	Ano	Příkosice – Nezvěstice 14,3 km
176	1	Ne	90/60	Ne	Chrást u Plzně zast. – Stupno 8,3 km
177	1	Ne	60	Ne	Cebiv – Kokašice 7,7 km
181	1	Ne	60	Ne	Nýřany – Heřmanova Huť 9,6 km
182	1	Ne	60	Ne	Staňkov – Horšovský Týn 11,7 km
183	1	Ne	90/80	Ano	Nýrsko – Zelená Lhota 10,7 km
184	1	Ne	60/50	Ne	Tachov – Planá u M. L. 12,5 km
185	1	Ne	65/60	Ne	Běšiny – Klatovy 13,1 km
186	1	Ne	60	Ne	Svojšín – Bor 15,2 km
192	1	Ne	50	Ne	Nepomuk – Kasejovice 14 km

V případě regionálních tratí lze mezi perspektivní úseky s významným přepravním potenciálem zařadit následující úseky

- Nýřany – Heřmanova Huť
- Mirošov – Rokycany
- Horažďovice předměstí – Sušice
- Klatovy – Nýrsko (- Železná Ruda¹)
- Poběžovice – Domažlice
- Planá u Mariánských Lázní – Tachov

¹ v období letní a zimní sezóny

Obrázek 15: Železniční síť Plzeňského kraje s vyznačením kategorií drah (zdroj: mapy SŽ)

Ve střednědobém a dlouhodobém výhledu lze předpokládat, že dojde k modernizaci, plnému, či úsekovému zdvojkolejení všech páteřních železničních tratí vycházejících z Plzně. Dále bude účelné zahájit diskusi se zástupci SŽ o modernizaci a případné elektrizaci vybraných úseků regionálních tratí s největším přepravním potenciálem.

Železniční osobní dopravu na území Plzeňského kraje lze rozdělit do dvou základních kategorií:

- dálková osobní doprava v závazku veřejné služby
- regionální osobní doprava v závazku veřejné služby

V rámci závazku veřejné služby jsou na železniční síti Plzeňského kraje v současnosti aktivní dopravci České dráhy, a. s. a GW Train Regio, a.s. V oblasti komerčních produktů se jedná pouze o služby společnosti LEO Express, s.r.o.

V souvislosti s restrukturalizací dálkové dopravy došlo před dvěma lety ke změně číslování linek, i nadále se předpokládá realizace dopravního řešení dálkové dopravy založeného na principu modifikovaného integrálního taktového jízdního řádu. Základní charakteristiku linek dálkové železniční dopravy znázorňuje následující tabulka.

Tabulka 29: Základní parametry linek dálkové železniční dopravy v Plzeňském kraji

Linka	Přepravní funkce	Takt
Ex6 Praha - Plzeň – Cheb/Německo	Praha – Plzeň <i>tranzitní</i>	Praha – Plzeň 60 minut
	Plzeň – Cheb, Plzeň – Domažlice <i>spojovací</i>	Plzeň – Cheb, Plzeň – Domažlice 120 min
R11 Brno – Jihlava – České Budějovice – Plzeň	<i>Spojovací</i>	České Budějovice – Plzeň 120 minut
R16 Praha – Plzeň – Klatovy	Praha – Plzeň <i>spojovací</i>	Praha – Rokycany <i>převážně</i> 60 minut
	Plzeň – Klatovy <i>spojovací, částečně sběrná</i>	Rokycany – Klatovy 60 minut
R25 Plzeň – Žatec – Chomutov – Most	<i>Spojovací</i>	<i>Převážně</i> 120 minut

Jak již bylo uvedeno výše, linka R25 a linka R16 v úseku Rokycany – Klatovy je provozována na základě společné objednávky Ministerstva dopravy a Plzeňského kraje. Dva páry spojů

linky R16 Praha – Plzeň – Klatovy jsou v rámci objednávky Plzeňského kraje prodlouženy do Železné Rudy-Alžbětína s vazbou (krátkou přestupní dobou) na vlaky Waldbahn Bayerisch Eisenstein – Zwiesel – Plattling.

V oblasti regionální železniční dopravy docházelo v Plzeňském kraji k pozvolnému nárůstu dopravních výkonů v období 2003 – 2013. V roce 2013 dosáhl rozsah regionální železniční dopravy objednané Plzeňským krajem přibližné hodnoty 5,6 mil. vlkm. V letech 2014 – 2015 došlo k výrazné redukci rozsahu objednaného dopravního výkonu na 5 mil. vlkm, přičemž tento rozsah byl v letech 2016 – 2017 stabilizován. V období 2018 – 2020 dochází k systematickému zlepšování nabídky a k opětovnému nárůstu dopravních výkonů.

V Plzeňském kraji jsou rozlišovány linky regionální železniční dopravy páteřní a doplňkové. Rozdělení linek je znázorněno v následující tabulce.

Tabulka 30: Páteřní a doplňkové linky regionální železniční dopravy v Plzeňském kraji

Páteřní linky	Doplňkové linky
P1 (hranice kraje -) Horažďovice předměstí – Plzeň – Planá u Mariánských Lázní (- hranice kraje)	P11 Horažďovice předměstí – Sušice – Klatovy
	P12 Nepomuk – Kasejovice (- hranice kraje)
	P13 Plzeň – Pňovany – Bezručice
P2 (hranice kraje -) Kařez – Rokycany – Plzeň – Klatovy	P21 Rokycany – Příkosice – Nezvěstice
	P22 Plzeň – Radnice
	P23 Klatovy – Domažlice
	P24 Železná Ruda-Alžbětín – Klatovy
P3 Plzeň – Domažlice	P31 Nýřany – Heřmanova Huť
	P32 Staňkov – Poběžovice
	P33 Domažlice – Poběžovice – Bělá n. R. – Bor – Tachov – Planá u Mar. Lázní
	P34 Domažlice – Furth im Wald
P4 Plzeň – Žihle (- hranice kraje)	P41 Kralovice – Kožlany (- hranice kraje)

Navzdory výrazné redukci rozsahu objednané regionální železniční dopravy Plzeňským krajem v letech 2014 a 2015 bylo možné v posledních několika letech zaznamenat i některé pozitivní změny. Pro zajištění konkurenceschopné cestovní doby mezi vzdálenějšími regionálními centry a Plzní byly na tratích 170 a 190 zavedeny spěšné vlaky provozované na principu pásmového jízdního řádu. Na trati 190 se jedná o spoje Plzeň – Strakonice předměstí vedené v odpoledních hodinách z Plzně a v ranních hodinách ze Strakonice, které by se měly stát základem budoucího systému rychlých spěšných vlaků doplňujících nabídku vlaků dálkové dopravy vedených ve dvouhodinovém taktu. Na trati 170 pak byla opuštěna filozofie dlouhého ramene osobních vlaků Plzeň – Planá – Mariánské Lázně (- Cheb) a nahrazena osobními vlaky Plzeň – Pňovany – Bezručice a spěšnými vlaky Plzeň – Stříbro – Planá – Mariánské Lázně (- Cheb) s nově vytvořeným pásmem v Pňovanech zastávce. Podobně jako na trati 190 doplňují spěšné vlaky dvouhodinový takt vlaků dálkové dopravy do výsledné nabídky možnosti cestování každou hodinu z Plané a Stříbra do Plzně s konkurenceschopnou cestovní dobou vůči individuální automobilové dopravě. Oproti koncepci na trati 190, kde je spěšný vlak prozatím pouhým doplňkem základní nabídky osobních vlaků Plzeň – Nepomuk – Horažďovice předměstí, se na trati 170 jedná o zcela novou koncepci v úseku Pňovany zastávka – Stříbro - Planá – Mariánské Lázně. Zde jsou nově zavedené spěšné vlaky základem nabídky spojení a dopravní obslužnosti, byť jsou v celé trase vedeny pouze v počtu pěti párů během pracovního dne (v letní sezóně). V prosinci 2020 se předpokládá rozšíření četnosti provozu na 6 párů spojů vedených v relaci Plzeň – Cheb – Karlovy Vary ve spolupráci s Karlovarským krajem.

Nová koncepce regionální železniční dopravy společně s nasazením moderních (částečně nízkopodlažních) elektrických jednotek řady 650 ČD „RegioPanter“ byla pak od prosince 2018 úspěšně spuštěna na trati č. 191. Kromě zvýšení četnosti spojení, spolehlivosti provozní koncepce díky lepším trakčním parametrům jednotek oproti dříve nasazovaným klasickým

soupravám tažených lokomotivou řady 242 ČD, došlo i ke zlepšení dostupnosti cílů cest na území města Plzně prostřednictvím systematického prodloužení vlaků Horažďovice předměstí – Nepomuk – Plzeň hl. n. do stanice Plzeň-Jižní předměstí.

Zásadní změnou v případě páteřních železničních tratí v posledních letech bylo otevření ejpovického tunelu na trati č. 171 v prosinci roku 2018, které výrazně zlepšilo dostupnost města Plzně, a to jak v dálkové dopravě z Prahy, tak v regionální dopravě z Rokycan, což jsou relace s velmi silným přepravním potenciálem pravidelné dojížděky.

Na území Plzeňského kraje byly v minulých letech modernizovány následující úseky III. tranzitního železničního koridoru

- (Králov Dvůr-Popovice -) hranice kraje - Kařízek – Plzeň-Jižní předměstí
- Plzeň-Zadní Skvrňany – Chodová Planá – hranice kraje (- Cheb)

V současné době jsou dokončovány stavební práce v rámci akce „Uzel Plzeň, 3. stavba - přesmyk domažlické trati“. Po jejím dokončení bude kompletně modernizován III. tranzitní železniční koridor na území Plzeňského kraje a rovněž bude k dispozici modernizovaný dvoukolejný úsek Plzeň hl. n. – Odbočka Nová Hospoda na domažlické trati, který přispěje ke zvýšení stability jízdního řádu a spolehlivosti železničního provozu v širším perimetru plzeňského uzlu. Na ostatních páteřních železničních tratích jsou podobná opatření připravována, zejména v případě tratí č. 180 a 190, pro vybrané úseky jsou již zpracovávány dokumentace k územnímu řízení. V případě regionálních tratí byla modernizována pouze trať Rokycany – Mirošov – Příkosice (2015 - 2017) se zvýšením nejvyšší traťové rychlosti z 50 km/h na 60 km/h v úseku Mirošov – Příkosice, resp. na 80 km/h v úseku Rokycany – Mirošov.

Základní parametry páteřních linek regionální železniční dopravy v Plzeňském kraji znázorňuje následující tabulka.

Tabulka 31: Základní parametry páteřních linek regionální železniční dopravy v Plzeňském kraji v období pracovního dne

Linka	Přepravní funkce	Takt
P1 (hranice kraje -) Horažďovice předměstí – Plzeň – Planá u Mariánských Lázní (- hranice kraje)	Sp Strakonice – Plzeň <i>spojovací</i> , částečně <i>sběrná</i>	<i>Nepravidelný</i>
	Os Horažďovice př. – Plzeň-Jižní př. <i>sběrná</i>	<i>Převážně 120 minut</i> s vloženými spoji Horažďovice př. – Nepomuk v období přepravní špičky
	Os Nepomuk – Plzeň-jihní př. <i>sběrná</i>	<i>Převážně 120 minut</i>
	Os Blovice – Kozolupy <i>sběrná</i>	<i>Převážně 120 minut</i>
	Sp Plzeň – Planá – Mariánské Lázně (- Cheb) <i>spojovací</i> , částečně <i>sběrná</i>	<i>Převážně 120 minut</i>
P2 (hranice kraje -) Kařez – Rokycany – Plzeň – Klatovy	Os Beroun – Plzeň <i>sběrná</i>	<i>Převážně 120 minut</i>
	Os (Zdice – Hořovice -) Rokycany – Přeštice (- Klatovy) <i>sběrná</i>	<i>Převážně 120 minut</i>
	Os Rokycany – Plzeň <i>sběrná</i> , částečně <i>spojovací</i>	<i>Nepravidelný</i> , v období přepravní špičky 60 minut
P3 Plzeň – Domažlice	Sp Plzeň – Domažlice <i>sběrná</i> , částečně <i>spojovací</i>	<i>Nepravidelný</i>
	Os Plzeň – Domažlice město <i>sběrná</i>	<i>Převážně 60 minut</i>
	Os Plzeň – Nýřany <i>sběrná</i>	<i>Nepravidelný</i>
P4 Plzeň – Žihle (- hranice kraje)	Os Plzeň – Mladotice (- Žihle) <i>sběrná</i>	<i>Převážně 120 minut</i>
	Os Plzeň – Plasy <i>sběrná</i>	<i>Převážně 120 minut</i>

Díky prokladům jednotlivých dílčích linek vzniká na všech páteřních tratích ve vnitřním aglomeračním pásmu Plzně pravidelná nabídka spojení minimálně každou hodinu. Na vybraných tratích (170, 180, 191) pak jsou v období přepravní špičky vedeny posilové spoje zkracující výsledný interval mezi spoji na střídavý interval 20 a 40 minut.

Základní parametry doplňkových linek regionální železniční dopravy v Plzeňském kraji jsou popsány v následující tabulce.

Tabulka 32: Základní parametry doplňkových linek regionální železniční dopravy v Plzeňském kraji v období pracovního dne

Linka	Přepravní funkce	Takt
P11 Horažďovice předměstí – Sušice – Klatovy	Os Horažďovice př. – Klatovy <i>sběrná</i>	<i>Převážně 120 minut</i> , v období přepravní špičky nabídka spojení přibližně jednou za hodinu
	Os Horažďovice př. – Sušice <i>sběrná</i>	<i>Nepravidelný</i> , pouze v období přepravní špičky
	Os Horažďovice př. – Horažďovice <i>sběrná</i>	<i>Nepravidelný</i> , pouze v období přepravní špičky
P12 Nepomuk – Kasejovice (- hranice kraje)	Os Nepomuk – Blatná <i>sběrná</i> , částečně <i>obslužná</i>	<i>Nepravidelný</i> , nabídka spojení přibližně jednou za 2 hodiny
P13 Plzeň – Pňovany – Bezručice	Os Plzeň – Bezručice <i>sběrná</i> , částečně <i>obslužná</i>	<i>Převážně 120 minut</i>
P21 Rokycany – Příkosice – Nezvěstice	Os Rokycany – Příkosice <i>obslužná</i>	<i>Převážně 60 minut</i>
	Os Rokycany – Mirošov město <i>obslužná</i>	<i>Nepravidelný</i> , pouze v období přepravní špičky
	Os Příkosice – Nezvěstice <i>obslužná</i>	<i>Převážně 120 minut</i> , v období přepravní špičky 60 minut
P22 Plzeň – Radnice	Os Plzeň – Radnice <i>obslužná</i>	<i>Převážně 120 minut</i>
	Os Plzeň – Chrást u Plzně zastávka <i>obslužná</i>	<i>Nepravidelný</i> , v období přepravní špičky doplňuje nabídku spojení na jeden spoj za hodinu
P23 Klatovy – Domažlice	Os Klatovy – Domažlice <i>sběrná</i> , částečně <i>obslužná</i>	<i>Nepravidelný</i> , nabídka spojení přibližně jednou za 2 hodiny, v období přepravní špičky jednou za hodinu
P24 Železná Ruda-Alžbětín – Klatovy	Os Železná Ruda-Alžbětín – Klatovy <i>sběrná</i>	<i>Převážně 120 minut</i> , v trasách osobních vlaků vedeny 2x denně rychlíky Praha – Železná Ruda-Alžbětín
	Os Nýrsko – Klatovy <i>sběrná</i>	<i>Nepravidelný</i> , v období přepravní špičky doplňuje nabídku spojení na jeden spoj za hodinu
P31 Nýřany – Heřmanova Huť	Os Nýřany – Heřmanova Huť <i>obslužná</i>	<i>Převážně 120 minut</i> , v období přepravní špičky takt doplněn na 60 minut
P32 Staňkov – Poběžovice	Os Holýšov – Staňkov – Poběžovice <i>obslužná</i> , částečně <i>sběrná</i>	<i>Nepravidelný</i> , v průměru jeden spoj za 2 hodiny v úseku Staňkov – Poběžovice, o víkendu převažující takt 240 minut v celém úseku Holýšov – Poběžovice
P33 Domažlice – Poběžovice – Bělá n. R. – Bor – Tachov – Planá u Mar. Lázní	Os Domažlice – Planá u M. L. <i>obslužná</i>	V úseku Domažlice – Bělá n. R. <i>nepravidelný</i> , základní nabídka 1 spoj za 2 hodiny, úseku Bělá n. R. – Tachov <i>převážně 120 minut</i> s jedním výpadkem, v úseku Tachov – Planá 120 minut
	Os Domažlice – Poběžovice - Bělá n. R. <i>obslužná</i>	<i>Nepravidelný</i> , v období přepravní špičky doplňuje nabídku spojení na jeden spoj za hodinu
	Os Tachov – Planá u M. L. <i>obslužná</i> , částečně <i>sběrná</i>	<i>Nepravidelný</i> , v období přepravní špičky 120 minut, doplňuje nabídku v úseku Tachov – Planá na 60 minut

P34 Domažlice – Furth im Wald	Os/OPB Domažlice – Furth im Wald – Schwandorf <i>sběrná</i>	<i>Nepravidelný</i> , 2 páry spojů vedené přibližně po 8, resp. 9 hodinách
P41 Kralovice – Kožlany (- hranice kraje)	Os Kralovice – Rakovník <i>obslužná</i>	<i>Nepravidelný</i> , 4 páry spojů vedené v období přepravní špičky

6.2 Omezující podmínky z hlediska cílových provozních koncepcí

Kromě omezujících podmínek na straně infrastruktury železniční dopravní cesty jsou pro cílové koncepce regionální železniční dopravy zásadní i omezující podmínky nadřazeného systému dálkové železniční dopravy. Jedná se zejména o následující ukazatele

- četnost obsluhy na jednotlivých linkách dálkové dopravy
- možnosti křižování a předjíždění
- rozdíl mezi cestovní rychlostí linek dálkové a regionální dopravy provozovaných ve shodném traťovém úseku
- časová poloha taktových uzlů dálkové železniční dopravy

S rostoucí četností obsluhy vlaků dálkové dopravy se zmenšuje prostor pro volbu časových poloh tras vlaků regionální dopravy provozovaných ve stejném traťovém úseku, zejména v případě jednokolejných tratí s omezenými možnostmi křižování a s dlouhými mezistaničními úseky.

Podobná situace nastává i v případě rostoucího rozdílu mezi průměrnou cestovní rychlostí vlaků dálkové a regionální dopravy provozovaných ve stejném traťovém úseku. Tento jev je v odborné literatuře označován pojmem *heterogenita* tras. V případě vysoké heterogenity tras dochází k výraznému omezení volby kvalitní trasy vlaků regionální dopravy, v některých případech pak ani není možné kvalitní trasu bez možnosti předjíždění vlakem dálkové dopravy mimo *taktový uzel* nalézt.

Filozofie taktových uzlů vychází ze základních principů integrálního taktového jízdního řádu, který je založen na síťovém přístupu obsluhy území – na propojení linek prostřednictvím přestupních vazeb v uzlových stanicích. Časová poloha spojů v těchto uzlových stanicích odpovídá tzv. *ose symetrie* závislé na délce intervalu (době taktu) jednotlivých linek. Pokud se spoje jednotlivých linek potkávají v uzlových stanicích v ose symetrie, je možné mezi všemi těmito spoji v uzlové stanici přestupovat a taková uzlová stanice se zároveň stává taktovým uzlem. Z tohoto důvodu je zřejmé, že všechny spoje se vždy musí potkávat ve stejném čase a pro vytváření výše uvedených přestupních vazeb i ve stejném místě.

Osa symetrie, někdy také označovaná jako čas symetrie, byla pro přehlednost v evropském prostoru jednotně stanovena na minutu 00. V závislosti na délce intervalu jednotlivých linek se k základní časové poloze osy symetrie v minutě 00 pro dvouhodinový takt přidávají následující polohy:

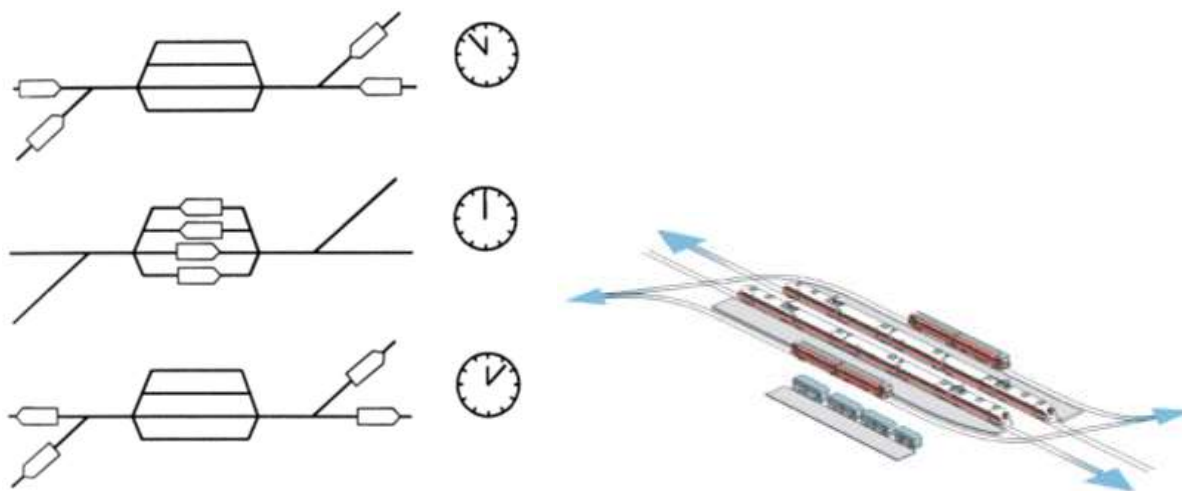
- takt 60 minut – osa symetrie v minutách 00 a 30
- takt 30 minut – osa symetrie v minutách 00, 15, 30 a 45

Z výše uvedených zákonitostí vyplývá, že spoje jedné linky se v ose symetrie potkávají vždy po uplynutí poloviny intervalu. Z této skutečnosti je rovněž zřejmé, že cestovní doba mezi uzlovými stanicemi (taktovými uzly) by měla činit celočíselný násobek doby taktu. Tato cestovní doba je v odborné literatuře označována jako *systémová jízdní doba*, přičemž kromě pravidelné jízdní doby mezi uzlovými stanicemi obsahuje i pravidelné doby pobytu ve mezilehlých stanicích a zastávkách a poměrnou část přestupní doby mezi linkami v uzlových stanicích (taktových uzlech). Tato *systémová jízdní doba* tak může např. pro hodinový takt nabývat hodnot 30, 60, 90 nebo 120 minut, pro půlhodinový takt 15, 30, 45 nebo 60 minut.

Pro názornost je na níže uvedeném obrázku zobrazen taktový uzel v minutě 00, který zároveň ilustruje princip fungování *ideálního integrálního taktového jízdního řádu*. Krátce před celou hodinou, která je zároveň osou symetrie, příjíždějí spoje jednotlivých linek do uzlové stanice,

kde dochází k přestupním procesům mezi jednotlivými spoji. Po uplynutí minimální přestupní doby se krátce po celé hodině spoje rozjíždějí z uzlové stanice do všech směrů, aby díky systémové jízdní doby dosáhly dalších taktových uzlů v následující ose symetrie, kde se celé schéma s přestupy mezi jednotlivými spoji opakuje.

Obrázek 16: Princip integrálního taktového jízdního řádu

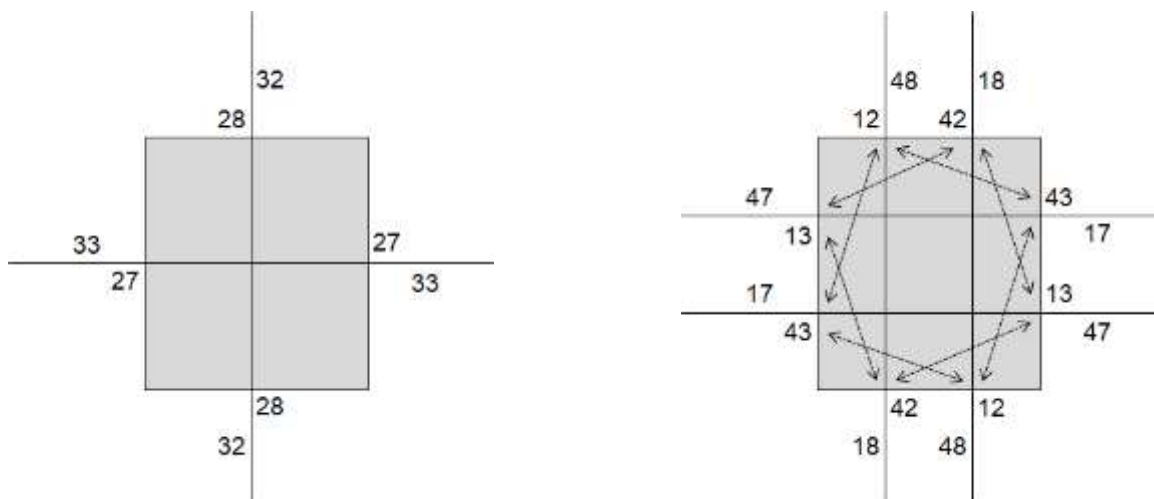


Tento systém klade značné nároky na infrastrukturu, která musí v celé síti umožňovat dosahování systémových jízdních dob mezi uzlovými stanicemi. S ohledem na finanční i časovou náročnost takového uspořádání infrastruktury je účelné využívat *modifikovaného integrálního taktového jízdního řádu*, který se od *ideálního integrálního taktového jízdního řádu* liší následujícími znaky

- různý interval na jednotlivých linkách podle očekávané poptávky (s využitím intervalu vycházejícího ze stejné *taktové skupiny*)²
- kratší interval mezi spoji v období zvýšené poptávky po přepravě, delší interval v době přepravního sedla (s využitím intervalu vycházejícího ze stejné *taktové skupiny*)
- pro hlavní přepravní vztahy přímá spojení s krátkou dobou pobytu v taktových uzlech, podřízené přepravní vztahy s delšími synchronizačními dobami čekání v taktových uzlech
- vytváření směrových přestupních vazeb mimo taktové uzly s delší dobou čekání pro přepravní vztahy s minimálním počtem cestujících
- odchylná časová poloha spojů od základního taktového schématu v případě specifických časových požadavků (např. doprava žáků do škol)

Pro kvalitu a počet přestupních vazeb je zásadní časová konfigurace taktových uzlů. Největší počet přestupních vazeb umožňuje *úplný taktový uzel*, který se vyznačuje křížením většího počtu tratí a linek a současným pobytem všech spojů v uzlové stanici. Na následujícím obrázku je znázorněn úplný taktový uzel v minutě 30 pro 2 linky vedené v hodinovém taktu a v minutách 15 a 45 pro 2 linky vedené v půlhodinovém taktu (se znázorněním všech relevantních přestupních vazeb).

² V případě kombinace různých intervalů dochází k opakování vhodného schématu se stejnými přestupními vazbami až po uplynutí nejmenšího společného násobku obou intervalů. Například v případě intervalů 20 minut (z taktové skupiny 10 minut) a 30 minut (z taktové skupiny 7,5 minuty) se jedná o 60 minut. Tento jev (v německy psané odborné literatuře označovaný jako *Nonius-effekt*) působí negativně proti důležitým silným stránkám taktových jízdních řádů - jednotné nabídce, přehlednosti a snadné zapamatovatelnosti.

Obrázek 17: Úplný taktový uzel

Vedlejší (částečný) taktový uzel je vhodné využívat v uzlových stanicích, ve kterých dochází k rozvětvení linek vedených ve společně pojížděném úseku v prokladu (tj. v souhrnném polovičním intervalu obou linek), v taktovém uzlu jsou pak vytvořeny optimální přestupy „za roh“. Na následujících obrázcích jsou znázorněny vedlejší taktové uzly v minutě 30 pro linky vedené ve dvouhodinovém taktu a v minutách 15/45 pro linky vedené v hodinovém taktu. Pro vedlejší taktové uzly platí, že jejich časová poloha se nachází v časové vzdálenosti jedné čtvrtiny doby taktu od osy symetrie, tj. v polovině časové vzdálenosti mezi dvěma osami symetrie.

Obrázek 18: Vedlejší taktový uzel

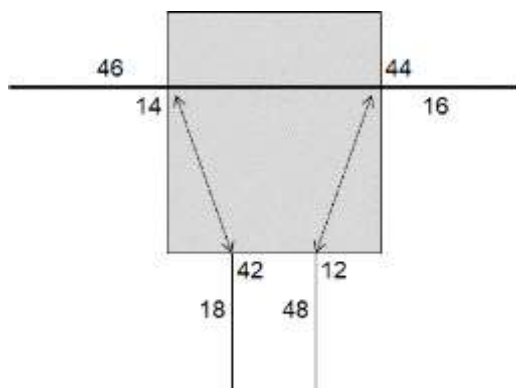
Určitou modifikaci pak představují *vedlejší taktové uzly s jednostrannou a oboustrannou přestupní vazbou*. Tyto uzly se typicky nacházejí v odbočných stanicích na hlavních tratích. V případě vedlejšího taktového uzlu s jednostrannou vazbou jsou hlavní i přípojná linka vedeny ve shodném taktu, výsledkem je přestupní vazba preferující jednu přestupní relaci, ve druhé přestupní relaci jsou cestující zatíženi čekáním při přestupu odpovídajícím polovině doby taktu linky. Tento případ odpovídá typické směrové přestupní vazbě a využívá se tehdy, když v jedné přestupní relaci přestupuje řádově větší počet cestujících v porovnání s druhou přestupní relací.

V případě vedlejšího taktového uzlu s oboustrannou vazbou je přípojná linka provozována v polovičním taktu (ve dvojnásobné frekvenci) oproti hlavní lince. Cestující v obou přestupních relacích tak mají k dispozici přestupy bez čekání, nevýhodou je nutnost objednávání dvojnásobného rozsahu dopravních výkonů oproti variantě s jednostrannou vazbou. Tento případ se používá pro přestupní relace se srovnatelným počtem přestupujících cestujících.

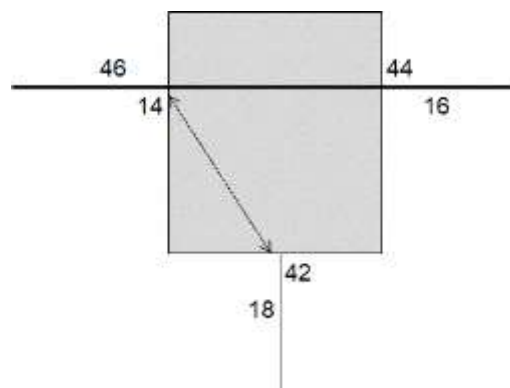
Princip vedlejších taktových uzlů s oboustrannou a jednostrannou vazbou znázorňuje následující schéma.

Obrázek 19: Vedlejší taktový uzel s oboustrannou a jednostrannou vazbou

hlavní linka $t_T = 60$ minut
přípojná linka $t_T = 30$ minut



hlavní linka $t_T = 60$ minut
přípojná linka $t_T = 60$ minut



Na území Plzeňského kraje se v současné době v dálkové dopravě nacházejí následující *úplné, širší a vedlejší taktové uzly*³:

- Úplný taktový uzel v minutě 00 v žst. Plzeň hl.n.
- Úplný taktový uzel v minutě 00 v žst. Domažlice
- Širší taktový uzel v minutě 00 v žst. Planá u Mariánských Lázní
 - s křížováním vlaků linky Ex6 v žst. Chodová Planá
- Úplný taktový uzel v minutě 30 v žst. Klatovy
- Širší taktový uzel v minutě 30 v žst. Rokycany
 - s míjením vlaků linky R16 na širé trati v úseku Rokycany – Ejovice
- Vedlejší taktový uzel v minutě 30 v žst. Nepomuk
- Širší taktový uzel v minutě 00 v žst. Horažďovice předměstí
 - s křížováním vlaků linky R11 v žst. Katovice

Dále dochází k systematickému křížování vlaků dálkové dopravy v železničních stanicích, které nejsou pravými uzly z pohledu železniční dopravy, nicméně je vhodné v těchto stanicích vytvářet systematické přestupní vazby na navazující veřejnou linkovou osobní dopravou. Jedná se o

- žst. Chlumčany u Dobřan se systematickým křížováním vlaků linky R11 v minutě 00
- žst. Žihle se systematickým křížováním vlaků linky R25 v minutě 00

Z časových poloh vlaků dálkové dopravy rovněž vyplývají vhodné *vedlejší, resp. částečné taktové uzly* v minutě 15/45, které je účelné dosáhnout i v případě regionální železniční dopravy prostřednictvím vhodného prokladu tras do přibližného intervalu 30 minut. V těchto uzlech je rovněž vhodné provázání s navazující veřejnou linkovou osobní dopravou. V případě Plzeňského kraje se v současné době jedná o jediný vedlejší taktový uzel

- zastávka Kařez s časovou polohou vlaků linky R16 v minutách 15/45

Při těchto omezujících podmínkách lze současné rozložení taktových uzlů v regionální dopravě považovat za jedno z mála možných přípustných řešení.

³ Širší taktový uzel z pohledu cestujících odpovídá směrové přestupní vazbě, kdy v jednom směru jsou cestující zatíženi určitou dobou čekání, příkladem jsou taktové uzly Planá u M. L. a Horažďovice předm., kde cestující z Plzně do Tachova, resp. Sušice jsou zatíženi téměř čtvrt hodinovou dobou čekání z důvodu křížování vlaků dálkové dopravy v sousední stanici vzdálené několik kilometrů od taktových uzlů Planá u M. L. a Horažďovice předm..

Uspořádání taktových uzlů v regionální železniční dopravě na území Plzeňského kraje je v současné době následující:

- úplný taktový uzel v minutě 00 doplněný širším vedlejším taktovým uzlem 15/45 v žst. Plzeň hl.n.
- úplný taktový uzel v minutě 00 v žst. Rokycany
- úplný taktový uzel v minutě 30 v žst. Klatovy
- širší taktový uzel v minutě 00 v žst. Planá u Mariánských Lázní
 - s křížováním spěšných vlaků linky P1 v žst. Brod nad Tichou, resp. Pavlovice
- širší taktový uzel v minutách 00 a 30 v žst. Domažlice
- úplný taktový uzel v minutě 30 v žst. Nezvěstice

Souhrnné znázornění taktových uzlů dálkové i regionální dopravy představuje následující tabulka:

Tabulka 33: Uspořádání taktových uzlů v Plzeňském kraji

Taktový uzel	Typ uzlu	Časová poloha uzlu	Linky dálkové dopravy	Linky regionální dopravy
Plzeň hl. n.	Úplný	00	Ex6, R11, R25	P1, P4, P22,
	Vedlejší	15/45	R16	P2, P3, P4, P13
Domažlice	Úplný	00	Ex6	P33
	úplný	30	-	P3, P23, P34
Planá u M. L.	Širší úplný	00	Ex6	P33
Klatovy	Úplný	30	R16	P11, P23, P24
Rokycany	Úplný	30	R16	P21
	Úplný	00	-	P2, P21
Nepomuk	Vedlejší	30	R11	P12
Horažďovice předměstí	Širší úplný	00	R11	P11
Nezvěstice	Úplný	30	-	P1, P21

Dále dochází k systematickému křížování vlaků regionální dopravy v železničních stanicích, které nejsou pravými uzly z pohledu železniční dopravy, nicméně je vhodné v těchto stanicích vytvářet systematické přestupní vazby na navazující veřejnou linkovou osobní dopravou.

Souhrnné znázornění míst se systematickým křížováním vlaků dálkové i regionální dopravy představuje následující tabulka.

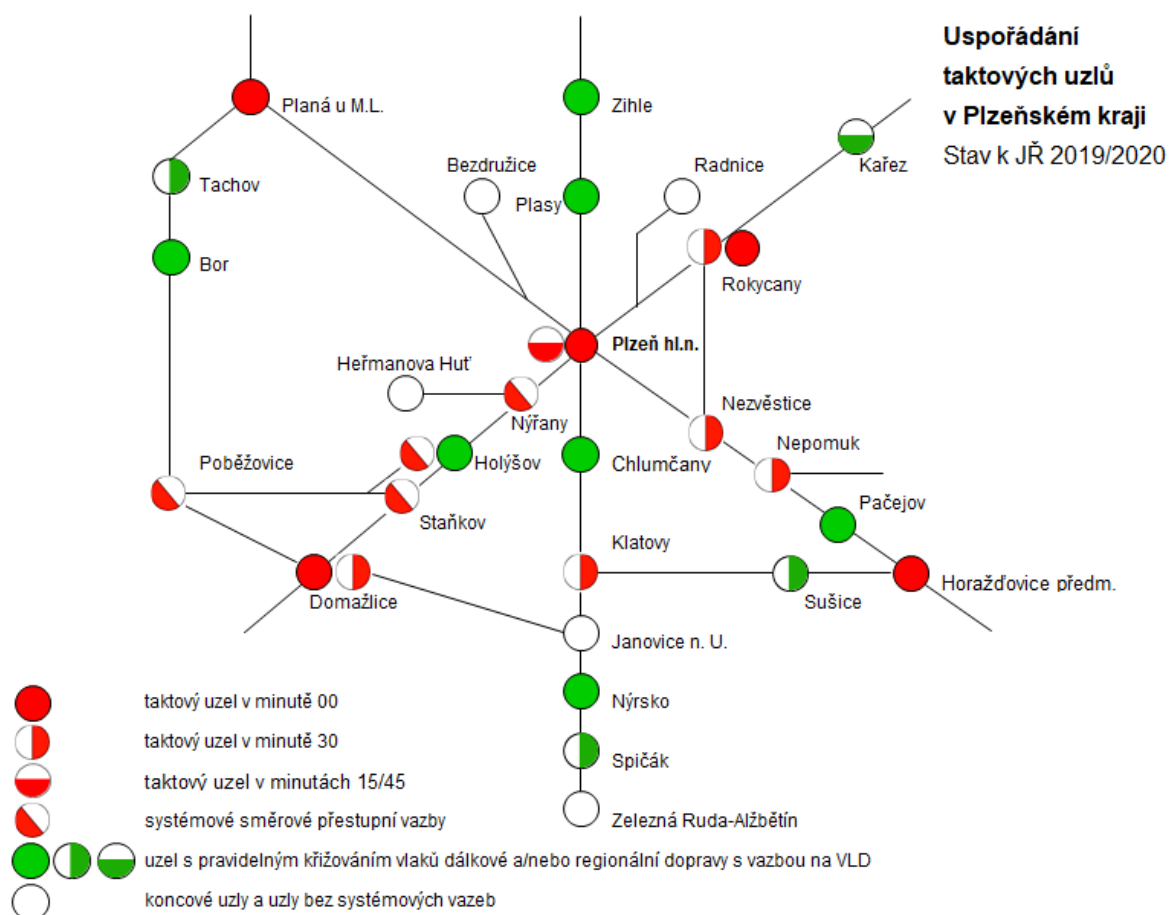
Tabulka 34: Místa se systematickým křížováním vlaků dálkové a regionální dopravy v Plzeňském kraji

Linka	Křížování	Časová poloha	Zastávka VLD	Navazující VLD
R16	Chlumčany u Dobřan	00	Chlumčany,žel.st.	Ano
R25	Žihle	00	Žihle,žel.st.	Ano
R16, P2	Kařez	15/45	Kařez,žel.zast.	Ano
P1	Pačejov - Kovčín	00	Pačejov,Pačejov-nádraží	Ano
P3	Vejprnice	30	-	Ne
	Holýšov	00	Holýšov,žel.st.	Ano
P4	Třemošná u Plzně	30	-	Ne

	Plasy	00	Plasy,žel.st.	Ano
P11	Žichovice	30	Žichovice,žel.st.rozc.0.2	Ne
	Sušice	30	Sušice,žel.st.	Ano
	Nemilkov	00	Velhartice,Nemilkov,žel.st.	Ne
P13	Kozolupy	00	-	Ne
R16, P24	Nýrsko	00	Nýrsko,u žel.st.0.3	Ano
	Špičák	30	Železná Ruda,Špičák,žel.st.rozc.0.5	Ano ⁴
P33	Bor	00	Bor,aut.st.	Ano
	Tachov	30	Tachov,aut.nádr.	Ano

Uspořádání taktových uzlů v Plzeňském kraji v období platnosti jízdního řádu 2019/2020 pak znázorňuje následující schéma.

Obrázek 20: Uspořádání taktových uzlů v Plzeňském kraji



Z pohledu cílových provozních koncepcí jsou z dlouhodobého hlediska rozhodující parametry tratí vyplývající z připravovaných investičních akcí Správy železnic na celostátních tratích. Zásadní záměry s předpokládaným horizontem realizace a novými parametry tratí po provedené modernizaci popisuje následující tabulka.

⁴ Přípojně vazby veřejné linkové osobní dopravy jsou funkční pouze v období letní sezóny (spoje ve směru Srní, Modrava, Kvilda).

Tabulka 35: Popis zásadních záměrů Správy železnic na celostátních tratích na území Plzeňského kraje (zdroj: Interaktivní mapa investiční výstavby Správy železnic <https://www.stavby.szdc.cz/>)

Trat'	Záměr	Projekt	Realizace	Trat'ové koleje	NTR [km/h]	Omezující úsek
180	Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st.hranice SRN	1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně)	2023 - 2026	2	200	Odbočka Nová Hospoda - Chotěšov
		2. stavba, úsek Plzeň (mimo) - Nýřany - Chotěšov (mimo)	2025 - 2027	1	100	Odbočka Nová Hospoda - Vejpřnice
		3. stavba, úsek Stod (mimo) - Domažlice (včetně)	2026 - 2030	Stod – Holýšov, Blížejev – Domažlice 2, Holýšov – Blížejev 1	160 / 200	Staňkov – Blížejev
		4. stavba, úsek Domažlice (mimo) - státní hranice SRN	2022 - 2024	1	115	Česká Kubice – Furth im Wald
190	Uzel Plzeň, 5.stavba - Lobzy – Koterov		2020 - 2024	2	120	Plzeň hl.n. – Plzeň-Koterov
	Modernizace tratě Horažďovice předm. (mimo) – Plzeň Koterov (mimo)		2023 - 2026	2	160	Pačejov - Nepomuk
183	Revitalizace trati Plzeň (mimo) – Dobřany (včetně)		2024 - 2026	1	100	Plzeň hl.n. – Plzeň-Valcha
	Revitalizace trati Dobřany (mimo) – Přeštice (včetně)		2024 - 2026	2 Chlumčany u Dobřan - Dobřany (mimo), jinak 1	100	Chlumčany u D. – Přeštice
	Revitalizace trati Přeštice (mimo) – Klatovy (mimo)		2024 - 2026	1	100	Přeštice – Švihov u Klatov

Na regionálních tratích dosud oficiálně zveřejnila Správa železnic přípravu pouhých dvou záměrů, které jsou popsány v následující tabulce.

Tabulka 36: Popis zásadních záměrů Správy železnic na regionálních tratích na území Plzeňského kraje (zdroj: Interaktivní mapa investiční výstavby Správy železnic <https://www.stavby.szdc.cz/>)

Trat'	Záměr	Realizace	Trat'ové koleje	NTR [km/h]	Omezující úsek
181	Revitalizace a elektrizace trati Nýřany - Heřmanova Huť	2026 - 2027	1	90	Nýřany - Heřmanova Huť
185	Revitalizace trati Horažďovice předměstí (mimo) - Sušice (včetně)	2027 - 2028	1	80	Žichovice - Sušice

V minulosti byly na základě zadání Plzeňského kraje zpracovány dvě technicko-ekonomické studie - „Zlepšení infrastruktury na regionálních železničních tratích Plzeňského kraje (Český les a Pošumaví)“ v roce 2004 a „Zlepšení infrastruktury na regionálních železničních tratích Plzeňského kraje v Plzeňské aglomeraci“ v roce 2007.

Předmětem první technicko-ekonomické studie byla revitalizace a úseková modernizace regionálních železničních tratí č. 184 Domažlice - Planá u Mariánských Lázní a č. 185 Horažďovice předměstí - Domažlice. Opatření byla rozdělena do dvou etap ve střednědobém a dlouhodobém horizontu. Druhá technicko-ekonomická studie se zabývala možnostmi revitalizace a úsekové modernizace tratí č. 175 Rokycany - Nezvěstice, č. 176 (Plzeň -) Chrást u Plzně - Radnice, č. 177 Pňovany - Bezručice s prodloužením prostřednictvím novostavby do Teplé a č. 181 Nýřany - Heřmanova Huť.

6.3 Revize stávajících záměrů na síti regionálních drah

Z pohledu přepravního potenciálu lze oba záměry Správy železnic *Revitalizace a elektrizace trati Nýřany – Heřmanova Huť* a *Revitalizace trati Horažďovice předměstí (mimo) - Sušice (včetně)* zařadit mezi **prioritní investice na regionální železniční síti Plzeňského kraje**.

Projekt *Revitalizace a elektrizace trati Nýřany – Heřmanova Huť* dle informací Správy železnic zahrnuje optimalizaci a elektrizaci stávající jednokolejné tratě v délce 9,6 km. Cílem je možnost realizace cílové provozní koncepce s vedením přímých vlaků v elektrické trakci Plzeň – Nýřany – Heřmanova Huť. Stávající kolejové uspořádání a staniční zabezpečovací zařízení železniční stanice Nýřany vedení přímých vlaků dosud neumožňuje. Jak dokládá níže uvedená matice pravidelné dojížděky na trati Nýřany – Heřmanova Huť, vedení přímých vlaků je z pohledu potenciálu zásadní. Samotná trať Nýřany – Heřmanova Huť se z pohledu pravidelné dojížděky vyznačuje průměrným až podprůměrným potenciálem, avšak při vedení přímých vlaků Heřmanova Huť – Plzeň celkový potenciál narůstá více než 2,5 krát. V případě příměstské železnice v Plzeňské aglomeraci lze na modernizované infrastruktuře reálně očekávat její podíl ve výši 40 až 50% v dané relaci. Pokud zohledníme zhruba 30% chybějících dat o pravidelné dojížděce a přibližně 30% podíl přepravy ve volném čase, je možné očekávat celkový počet přepravených cestujících na trati (při zohlednění potenciálu dojížděky do Plzně) ve výši 800 – 1 000 cestujících v obou směrech, což v porovnání se současným stavem představuje nárůst přibližně o 50%.

Tabulka 37: Pravidelná dojížděka a vyjížděka obcí ležících na trati č. 181

Z / do	Nýřany	Blatnice	Rochlov	Heřm. Huť	Plzeň
Nýřany	x			29	
Blatnice	54	x		10	98
Rochlov		11	x		39
Heřm. Huť	78			X	146
Plzeň				11	x
Celkem				182	476

V rámci investiční akce by měly být rekonstruovány všechny zastávky (s nástupišti umožňujícími úrovněvý nástup a výstup z nízkopodlažních elektrických jednotek) i koncová železniční stanice Heřmanova Huť. V Heřmanově Huti by zároveň měla být postavena nová zastávka v blízkém okolí ulice K Samotě, která by měla přispět ke zkrácení docházkové vzdálenosti ze severní části města Heřmanova Huť podél Stříbrské ulice. Správa železnic rovněž předpokládá přesunutí stávající zastávky Přehýšov s velmi dlouhou docházkovou vzdáleností do prostoru logistického parku v blízkosti dálnice D5.

Předmětem projektu *Revitalizace trati Horažďovice předměstí (mimo) - Sušice (včetně)* by dle informací Správy železnic měla být rekonstrukce a zabezpečení přejezdů, modernizace traťového zabezpečovacího zařízení a rekonstrukce železničních stanic pro zajištění bezbariérového přístupu pro cestující. Celkový potenciál tratě Horažďovice předměstí – Sušice – Klatovy – Domažlice z pohledu pravidelné dojížděky je uveden v následující kapitole. Již v současné době představuje úsek Sušice – Horažďovice předměstí nejzatíženější část tratě č. 185, z toho důvodu je vhodné primárně investovat do zlepšení infrastruktury zejména v tomto úseku. V případě modernizace úseku Sušice – Horažďovice předměstí společné s krátkými přestupními vazbami v Horažďovicích předměstí směrem do Plzně i Českých Budějovic lze očekávat podíl regionální železniční dopravy na celkové přepravní práci ve výši 35 – 40% v daných relacích. Počet přepravených cestujících v tomto úseku tak může ve střednědobém horizontu činit 1 100 osob denně, v případě vedení přímých vlaků do Plzně (prostřednictvím dvouzdrojových vozidel - elektrických jednotek s baterií) až 1 300 cestujících denně.

6.4 Identifikace námětů pro zlepšení na vybraných regionálních tratích, dle přepravního potenciálu a omezujících podmínek daných cílovou koncepcí nadřazeného dopravního systému

Pro jednotlivé regionální tratě byla zpracována analýza pravidelné dojíždky a vyjíždky na základě dat ze Sčítání lidu, domů a bytů v roce 2011. V rámci této analýzy byly vždy uvažovány stanice a zastávky ležící na dané trati a zároveň cíle dojíždky (resp. vyjíždky) do významných sídel ležících na celostátní trati, do níž je daná regionální trať zaústěna prostřednictvím odbočné stanice. Tyto hodnoty přispívají k růstu potenciálu dané regionální tratě a v některých případech mohou představovat podnět k vytvoření přestupní vazby s krátkou přestupní dobou na nadřazený dopravní systém nebo k případnému zavedení přímých vlaků vedených nikoli z odbočné stanice celostátní tratě, ale ze sídla na sousední celostátní trati představujícího významný zdroj (popř. cíl) cest pro stanice a zastávky ležící na příslušné regionální trati. Tyto hodnoty jsou vždy v dané matici uvedeny kurzívou. Celkový součet uvedený v posledním prvku matice pak představuje souhrnný rozšířený potenciál tratě.

Tabulka 38: Pravidelná dojíždka a vyjíždka obcí ležících na trati č. 162

Z / do	Mladotice	Kralovice	Kožlany	Čistá	Lubná	Rakovník	Plzeň	Plasy	Kaznějov
Mladotice	x	34							
Kralovice		x	42			35	204	79	14
Kožlany		128	x			44	70	21	
Čistá			12	x					
Lubná					x		10		
Rakovník						x	78		
Plzeň		37				17	x		
Plasy		51	10					x	
Kaznějov		16							x
Celkem						295			902

Trať č. 162 Rakovník – Kralovice u Rakovníka je na území Plzeňského kraje provozuschopná pouze v úseku Kralovice - hranice Plzeňského a Středočeského kraje (- Čistá). Z matice pravidelné dojíždky a vyjíždky vyplývá, že v rámci tratě vykazují největší potenciál relace Kralovice – Kožlany, Kralovice – Rakovník a jednosměrně rovněž Kožlany – Rakovník. Jedná se relace, které se nachází v provozuschopném úseku tratě č. 162 Kralovice – Rakovník. Naproti tomu neprovozuschopný úsek se vyznačuje jedinou existující jednosměrnou relací pravidelné dojíždky mezi Mladoticemi a Kralovicemi. V případě **prostého obnovení provozu v úseku Mladotice – Kralovice bez zvýšení traťové rychlosti, změny provozní koncepce a bez systémového provázání s vlaky linky R25, resp. P4 s vazbou na Plasy, Kaznějov a Plzeň lze** s vysokou pravděpodobností **očekávat**, že v daném úseku se bude **denní počet přepravených cestujících** pohybovat **pouze v řádu desítek osob**.

Výrazně vyšší potenciál vykazuje trať č. 162 ve vztahu k „vnějším“ zdrojům a cílům, zejména Plzni a Plasům. Tyto přepravní vztahy, zejména s ohledem na větší přepravní vzdálenost, však nelze efektivně zajišťovat klasickými zastávkovými osobními vlaky. K efektivnímu využití celkového potenciálu tratě č. 162 a dosažení konkurenceschopných cestovních dob vůči IAD by bylo zapotřebí provést následující opatření

- Zajištění provozuschopnosti tratě v úseku Mladotice – Kralovice
- Zvýšení nejvyšší traťové rychlosti Mladotice – Rakovník alespoň na 80, resp. 90 km/h bez propadů rychlosti
- Zvýšení nejvyšší traťové rychlosti na 90 km/h minimálně v úseku Plzeň – Kaznějov, v optimálním případě Plzeň – Mladotice
- Změna provozní koncepce na tratích č. 160 a 162

- Zavedení nových spěšných vlaků Plzeň – Mladotice – Rakovník
- Úprava časových poloh rychlíků a osobních vlaků na trati č. 160
- Úprava vybraných stanic na tratích č. 160 a 162 pro systémová křižování s nově zavedenými spěšnými vlaky
 - Třemošná, Horní Bříza, Kaznějov, Kralovice, Zavidov
 - V případě ostrého křižování prodloužení staničních kolejí prostřednictvím „vytažených“ zhlaví zajišťující vyšší stabilitu jízdního řádu

Realizace nové provozní koncepce by v případě tratě č. 162 představovala zavedení nových přímých spěšných vlaků v relaci Plzeň – Mladotice – Rakovník. V úseku Plzeň – Mladotice by spěšné vlaky byly vedeny v hodinovém prokladu s vlaky linky R25 Plzeň – Žatec – Chomutov – Most, přičemž by obsluhovaly stanice Kaznějov, Plasy, Mladotice, Kralovice, Kožlany, Čistá, Zavidov a Lubná. Spěšné vlaky by byly vedeny v taktu 120 minut, přičemž systémová jízdní doba Plzeň – Rakovník by měla činit 90 minut, což je cestovní doba konkurenceschopná vůči IAD. V Plzni by vytvářely úplný taktový uzel v celou hodinu, v Rakovníku částečný taktový uzel v minutě 30. V úseku Rakovník – Mladotice by pak bylo vhodné vést každé dvě hodiny osobní zastávkové vlaky s přestupní vazbou v Mladoticích na vlaky linky P4 Plzeň – Žihle. Tyto zastávkové osobní vlaky by vytvářely v Rakovníku taktový uzel v celou hodinu, v Mladoticích pak směrovou vazbu v minutách 15/45. Systémová křižování s navrženými spěšnými vlaky by probíhala ve stanici (nyní dopravně D3) Zavidov.

Při splnění těchto předpokladů by bylo možné dosáhnout podílu železniční dopravy na celkové přepravní práci 20 - 25%. Podmínkou by ovšem byla rovněž úprava časových poloh spojů linky 440 321 Plzeň – Kralovice – Čistá, které by měly být vedeny v prokladu s navrhovanými spěšnými vlaky Plzeň – Rakovník. Celkový přepravní potenciál se tak může pohybovat v rozmezí 600 – 750 přepravených osob za den. S ohledem na poměrně vysoké investiční i provozní výdaje spojené s výše uvedenými opatřeními lze případnou **reaktivaci úseku tratě č. 162 spojenou se zlepšením parametrů celé tratě doporučit až v dlouhodobém horizontu a to pouze za předpokladu příznivého ekonomického vývoje** v České republice. Další nutnou podmínkou představuje zvýšení dopravních výkonů a objednávky nových spěšných vlaků ze strany Plzeňského a Středočeského kraje. V případě Plzeňského kraje by se jednalo o dodatečný roční dopravní výkon ve výši přibližně 291 000 vlkm. V případě doplňkových zastávkových vlaků vedených v úseku Kralovice – Mladotice ve dvouhodinovém taktu by se jednalo o dalších 60 000 vlkm za rok.

V rámci procesu projednávání závěrů návrhové části koncepce rozvoje regionální železniční sítě Plzeňského kraje byl náměstkem hejtmána Plzeňského kraje pro oblast dopravy zmíněn námět na **obnovení provozu alespoň v úseku Kralovice – Mariánský Týnec** za účelem podpory cestovního ruchu. Délka reaktivované tratě by činila přibližně 1,7 km s tím, že za přemostěním Kralovického potoka ve směru Mladotice by bylo zapotřebí provést výstavbu nové zastávky Kralovice-Mariánský Týnec zastávky v docházkové vzdálenosti NKP Muzeum a galerie severního Plzeňska. V případě realizace tohoto záměru lze očekávat **nárůst denního počtu cestujících v řádu maximálně desítek denně**. Naproti tomu organizátor veřejné dopravy v Plzeňském kraji POVED s ohledem na výše uvedené výsledky provedených analýz preferuje řešení dopravní obslužnosti v ose Rakovník - Kralovice - Plasy kvalitní nabídkou veřejné linkové osobní dopravy.

V následující tabulce je znázorněn celkový potenciál tratě č. 175 Rokycany – Nezvěstice. Trať Rokycany – Nezvěstice se vyznačuje **vysokým potenciálem pravidelné dojíždky** v úseku **Rokycany – Mirošov**, resp. **Rokycany – Příkosice**.

Tabulka 39: Pravidelná dojíždka a vyjíždka obcí ležících na trati č. 175

Z / do	Rokycany	K. Újezd	Hrádek	Mirošov	Příkosice	Mešno	Kornatice	Nezvěstice	Plzeň	Holoubkov	Dýšina	Praha
Rokycany	x		108	39								
Kam. Újezd	94	x	29						41			11
Hrádek	232		x	41					130	10	11	22
Mirošov	140		86	x					107			25
Příkosice	27		10	33	x				15			
Mešno						x						
Kornatice				10			X		21			
Nezvěstice								x				
Plzeň			17	20								
Celkem								849				1279

Z výše uvedené tabulky je rovněž patrné, že **obce v úseku Rokycany – Mirošov se vyznačují silnou vazbou na krajské město Plzeň a slabší vazbou na hlavní město Prahu**. S ohledem na skutečnost, že trať byla v nedávné době v úseku Rokycany – Příkosice modernizována, přichází ve střednědobém horizontu v úvahu pouze opatření v oblasti provozní koncepce. **Významný potenciál dojíždky do Plzně vede k úvaze o systematickém vedení přímých vlaků (Příkosice -) Mirošov - Rokycany – Plzeň**. V současné době se tak děje pouze prostřednictvím dvou denně vedených párů vlaků v okrajové části dne s ohledem na poptávku v úseku Rokycany – Plzeň a kapacitu nasazených motorových vozů. Nevýhodou tohoto řešení je kromě nedostatečné kapacity vozidla v období zvýšené poptávky po přepravě i nutnost vedení vozidla nezávislé trakce pod trakčním vedením v úseku Rokycany – Plzeň. Ve střednědobém a zejména dlouhodobém horizontu se jako vhodné řešení jeví nasazení dvouzdrojových elektrických jednotek s dostatečnou kapacitou míst k sezení (cca 150 na vozidlo).

Vhodnou koncepcí je vedení přímých vlaků (Příkosice -) Mirošov - Rokycany – Plzeň v hodinovém taktu a linky (Nezvěstice) – Příkosice – Rokycany jako přípojných vlaků na rychlíky linky R16 Praha – Plzeň - Klatovy rovněž v hodinovém taktu v období přepravní špičky. Časová poloha přímých vlaků by měla odpovídat taktovému uzlu v Rokycanech v minutě 00 a v Plzni 15/45. Časová poloha přípojných vlaků Rokycany – Příkosice (- Nezvěstice) by měla i ve střednědobém horizontu odpovídat stavu JŘ 2019/2020, tj. širšímu takovému uzlu v minutě 30 v Rokycanech. Nutnou podmínkou tohoto řešení je udržení taktového uzlu v minutě 30 v Rokycanech, jakož i dostatečná stabilita provozu a jízdního řádu linky R16 zejména v úseku Rokycany – Klatovy.

V případě vedení přímých vlaků Příkosice – Rokycany – Plzeň a přípojných vlaků (Nezvěstice -) Příkosice – Rokycany k lince R16 v souhrnném špičkovém intervalu 30 minut lze předpokládat podíl regionální železniční dopravy na celkové přepravní práci ve výši 40 – 50%. **Celkový přepravní potenciál v relevantním úseku tratě č. 175 Příkosice – Rokycany se může pohybovat v rozmezí 1 700 – 2 100 cestujících ve špičkovém dni**. S ohledem na minimální potenciál dojíždky v úseku Příkosice – Nezvěstice (s výjimkou relace Kornatice – Mirošov) je i ve střednědobém horizontu v tomto úseku vhodné provozovat vlaky v základním taktu 120 minut s vloženými spoji v období zvýšené poptávky po přepravě.

Jak bylo uvedeno v předchozí kapitole, modernizace tratě č. 175 Rokycany – Nezvěstice byla předmětem technické studie „Zlepšení infrastruktury na regionálních železničních tratích Plzeňského kraje v Plzeňské aglomeraci“. Studie navrhovala provést revitalizaci a modernizaci tratě ve dvou etapách, přičemž první etapa svými parametry odpovídala opatřením

provedeným Správou železnic během let 2015 – 2017. Druhá etapa modernizace předpokládala zásadní úpravu v podobě výstavby přeložky tratě a její nové zaústění do tratě č. 191 ve Štáhlavech místo současných Nezvěstic. S ohledem na výraznou převahu potenciálu úseku Příkosice – Rokycany nad potenciálem úseku Příkosice – Nezvěstice a realizovanou revitalizaci v úseku Příkosice – Rokycany **doporučujeme ve střednědobém i dlouhodobém horizontu zachování současného stavu infrastruktury bez zásadních opatření**. Zároveň navrhuje provést výše uvedená opatření v oblasti nabídky a provozní koncepce.

Další významnou regionální trať v Plzeňské aglomeraci je trať **č. 176 Plzeň – Ejpovice – Radnice**. Provoz na této trati doznal v roce 2019 zásadních změn po dokončení ejpovického tunelu v rámci akce Modernizace trati Rokycany – Plzeň. Byly zavedeny přímé vlaky Plzeň – Ejpovice – Radnice provozované ve dvouhodinovém taktu, které jsou v období zvýšené poptávky po přepravě v pracovní dny doplněny o vlaky Plzeň – Chrást u Plzně zastávka vytvářející nabídku spojení v relaci Plzeň – Chrást u Plzně každou hodinu. V současné době není možné z důvodu parametrů infrastruktury zavést hodinový takt vlaků na celé trati Plzeň – Ejpovice – Radnice.

Celkový potenciál tratě z pohledu pravidelné dojížděky znázorňuje následující tabulka. Z matice je **zřejmý vysoký potenciál dojížděky s jasnou dominancí krajského města Plzně**, méně významné cíle cest představují Rokycany a Praha. Z toho důvodu je vhodné i ve střednědobém a dlouhodobém horizontu vést přímé vlaky Radnice – Plzeň (provázané do diametrální linky Radnice – Plzeň – Bezručice) s krátkými přestupními vazbami v Ejpovicích směrem do Rokycan, kde by zároveň v ideálním případě měla existovat možnost přestupu na linku R16 dále do Prahy. Pro zajištění přestupních vazeb směrem do Rokycan by byla ideální časová poloha taktového uzlu Ejpovice v minutě 15/45. Zajištění významnějších přepravních vztahů Břasy – Rokycany a Radnice – Rokycany je pak vhodné řešit přímou autobusovou linkou Radnice – Rokycany vedenou po silnici II/232 přes Osek. S ohledem na střednědobé časové polohy linky R16 pro zajištění přestupních vazeb do Prahy z oblasti Radnic a Břas je vhodné využít výše uvedenou autobusovou linku s provázáním s linkou R16 v Rokycanech. Pro relace Chrást – Praha a Dýšina – Praha je nutné směrem do Prahy přestupovat dvakrát a zároveň s půlhodinovou dobou čekání při přestupu na linku R16.

Tabulka 40: Pravidelná dojížděka a vyjížděka obcí ležících na trati č. 176

Z / do	Plzeň	Ejpovice	Dýšina	Chrást	Všenice	Břasy	Bezděkov	Radnice	Rokycany	Praha
Plzeň	x	77	156	88		15				
Ejpovice	91	x	12							
Dýšina	331		x	22					10	21
Chrást	446		33	x					18	27
Všenice	31				x	15				
Břasy	215					x		11	108	27
Bezděkov							x			
Radnice	119					27		x	88	20
Rokycany			55	22		21		14	x	
Hrádek			11							x
Celkem								1 689		2 131

Současná cestovní doba (54 minut) a četnost obsluhy v relaci Radnice – Plzeň (dvouhodinový takt) neumožňuje plnohodnotné využití potenciálu pravidelné dojížděky prostřednictvím páteří železniční dopravy. Pro zvýšení využití potenciálu tratě a dosažení podílu regionální železniční dopravy na celkové přepravní práci na trati č. 176 alespoň ve výši 30 % je zapotřebí provést následující opatření

- Zvýšení nejvyšší traťové rychlosti v úseku Chrást u Plzně – Radnice alespoň na 80 km/h bez významných propadů rychlosti
- Osazení žst. Stupno výhybkami se samovratnými přestavníky za účelem zkrácení technologických dob při změně směru jízdy kolejových vozidel
- Nasazení motorových jednotek s vyšším výkonem a rozjezdovým zrychlením umožňujících dosažení cestovní doby Plzeň - Radnice maximálně 45 minut
- Zavedení hodinového taktu vlaků diametrální linky (Bezručice -) Plzeň – Radnice alespoň v období zvýšené poptávky po přepravě, podmínkou je dosažení systémové jízdní doby Chrást u Plzně – Radnice v délce 30 minut
- V dlouhodobém horizontu prověření možnosti nasazení dvouzdrojových vozidel (elektrických jednotek s baterií) a prověření efektivity realizace přeložky tratě v prostoru Břasy – Stupno za účelem odstranění stávající úvratě

Při splnění těchto předpokladů by se mohl **celkový přepravní potenciál tratě č. 176 pohybovat v rozmezí 1 300 – 1 700 cestujících ve špičkovém dni.**

Revitalizace a modernizace tratě Chrást u Plzně – Radnice byla rovněž předmětem technické studie „Zlepšení infrastruktury na regionálních železničních tratích Plzeňského kraje v Plzeňské aglomeraci“. Studie navrhovala provést revitalizaci a modernizaci tratě ve dvou etapách, v první etapě počítala s revitalizací a realizací přeložky tratě v prostoru Stupno – Břasy a ve druhé etapě navíc i s realizací kyšické spojky s možností jízdy bez úvratě z Chrástu do prostoru ejpovického tunelu na trati č. 170. S ohledem na investiční náročnost obou opatření a velmi obtížnou technickou proveditelnost stavby kyšické spojky **navrhujeme ve střednědobém horizontu provedení revitalizace tratě s výše uvedenými opatřeními s prověřením efektivity případné realizace přeložky tratě v prostoru Stupno – Břasy v dlouhodobém horizontu.**

Regionální trať **č. 177 Pňovany - Bezručice** s vazbou na Plzeňskou aglomeraci plní v současné době vzhledem k charakteru osídlení spíše obslužnou funkci, zejména ve srovnání se sběrnou funkcí linky P13 na navazující trati č. 178 v úseku Plzeň - Pňovany. Tuto skutečnost potvrzuje i potenciál pravidelné dojížděky v níže uvedené tabulce.

Tabulka 41: Pravidelná dojížděka a vyjížděka obcí ležících na trati č. 177

Z / do	Pňovany	Trpísty	Cebiv	Kokašice	K. Lázně	Bezručice	Plzeň	Stříbro	Praha
Pňovany	x								
Trpísty		x						31	
Cebiv			x				12	26	
Kokašice				x			10		
K. Lázně					x	27	50	62	18
Bezručice					13	x	41	30	
Plzeň							x		
Stříbro				16				x	
Praha									x
Celkem						40			336

Potenciál pravidelné dojížděky samotné tratě je velmi nízký, vyjma relace Bezručice – Konstantinovy Lázně leží všechny ostatní dojížděkové vztahy pouze v intervalu 0 - 10 osob. Naproti tomu **významná sídla Stříbro a Plzeň** ležící na navazující páteřní trati č. 178, resp. Praha na trati č. 170, **zvyšují celkový potenciál tratě č. 177 téměř desetinásobně.** Za účelem lepšího využití celkového potenciálu tratě byly již před několika lety zavedeny přímé osobní vlaky Plzeň – Bezručice, které představují jedno ze vhodných opatření.

Dalšímu zvýšení využití přepravního potenciálu tratě však brání následující zásadní faktory

- Směrové vedení tratě s četnými omezeními nejvyšší traťové rychlosti
- Nasazení motorových vozů řady 814 s nevyhovujícími trakčními parametry neumožňujících využití nejvyšší traťové rychlosti
 - 120 km/h v úseku Plzeň – Pňovany (nejvyšší dovolená rychlost vozidla činí pouze 80 km/h)
 - 60 km/h ve sklonově náročném úseku Pňovany – Bezručice (sklon až 26‰ při měrném výkonu vozidla pouhých 6 kW/t)
- Dlouhá cestovní doba vlaku Plzeň – Bezručice (73 minut) oproti IAD (44 minut)

Pro efektivní využití potenciálu pravidelné dojížděky regionální železniční dopravou bylo zapotřebí **dosáhnout cestovní doby Plzeň – Bezručice nejvýše v délce 60 minut** a v případě provázání s linkou Plzeň – Radnice **systémové jízdní doby Bezručice – Radnice v délce 120 minut**, což kromě poměrně atraktivních cestovních dob v relacích Plzeň – Radnice a Plzeň – Bezručice přispěje k efektivnímu využití nasazených vozidel.⁵

Pro dosažení cestovní doby Plzeň – Bezručice v délce nejvýše 60 minut je zapotřebí realizovat následující opatření

- Nasazení motorových vozů s odpovídajícími trakčními parametry
 - nejvyšší dovolená rychlost 120 km/h
 - měrný výkon alespoň 9 kW/t
- Zvýšení nejvyšší traťové rychlosti v úseku Pňovany – Bezručice
 - souvisle na 60 km/h, ideálně úsekově až na 80 km/h

Trat' č. 177 Pňovany – Bezručice byla stejně jako tratě č. 175 a 176 předmětem technické studie „Zlepšení infrastruktury na regionálních železničních tratích Plzeňského kraje v Plzeňské aglomeraci“. Studie z roku 2007 předpokládala revitalizaci tratě, realizaci několika úsekových přeložek a novostavby tratě v úseku Bezručice – Teplá. Společně s optimalizací navazující tratě č. 149 v úseku Teplá – Karlovy Vary měla novostavba a revitalizovaná trat' č. 177 umožnit provoz spěšných vlaků Plzeň – Karlovy Vary motorovými jednotkami s aktivním nakládáním vozové skříně. Pro případ realizace propojení železničních tratí č. 177 a 149 je zmapován potenciál pravidelné dojížděky v následující tabulce.

Tabulka 42: Pravidelná dojížděka a vyjížděka obcí ležících na trati č. 177 při zohlednění realizace novostavby tratě Bezručice - Teplá

Z / do	Pňovany	Trpísty	Cebiv	Kokašice	K. Lázně	Bezručice	Teplá	K. Vary	Plzeň	Stříbro	Praha
Pňovany	x										
Trpísty		X								31	
Cebiv			x						12	26	
Kokašice				x					10		
K. Lázně					x	27			50	62	18
Bezručice					13	x			41	30	
Teplá							x		20		
K. Vary								x	229		
Plzeň								42	x		
Stříbro				16						x	
Celkem							40				627

⁵ V případě taktu 120 minut v rámci celé linky Bezručice – Plzeň – Radnice by zajištění provozu bylo možné s pouhými dvěma vozidly, v případě taktu 60 minut v rámci celé linky se čtyřmi vozidly. Pokud by byla v úseku Plzeň – Radnice nabídka koncipována v taktu 60 minut a v úseku Plzeň – Bezručice 120 minut, bylo by zapotřebí tří vozidel pro zajištění celkového provozu na lince.

Z matice pravidelné dojíždky je zřejmý téměř dvojnásobný celkový přepravní potenciál ve srovnání s variantou bez projektu novostavby, přičemž nejvýznamnější relací pravidelné dojíždky je obousměrný přepravní vztah Karlovy Vary – Plzeň. Z ostatních sídel ležících na trati č. 149 v Karlovarském kraji se významnější pravidelnou dojíždkou ve vztahu k potenciálu tratě č. 177 vyznačuje pouze Teplá, konkrétně vazbou na krajské město Plzeň. Trať č. 149 Mariánské Lázně - Teplá - Karlovy Vary prochází poměrně řídko osídleným územím, kde jediným dalším významnějším sídlem je Bečov nad Teplou, avšak ani toto město nemá zaznamenanou dojíždku nad 10 osob ve vztahu k sídlům na řešené trati č. 177, resp. Plzni.

Podíl železniční dopravy na celkovém potenciálu tratě č. 177 tak lze posuzovat pro dva stavy

- 1) uvedení do normového stavu tratě č. 177 se systémovou jízdní dobou Bezručice – Radnice 120 minut
- 2) modernizace tratě č. 177 s novostavbou Bezručice – Teplá a systémovou jízdní dobou Plzeň – Karlovy Vary 90 minut

V případě uvedení do normového stavu tratě v úseku Pňovany – Bezručice s přiměřeným zvýšením nabídky spojení na hodinový takt vlaků (Radnice -) Plzeň – Bezručice v období zvýšené poptávky po přepravě lze předpokládat podíl železniční dopravy ve výši 25 – 30 %, celkový **počet přepravených cestujících za den** se může pohybovat v rozmezí **300 – 350 osob**.

Pro variantu novostavby Bezručice – Teplá se zavedením spěšných vlaků Plzeň – Karlovy Vary každé dvě hodiny doplněných o nabídku osobních zastávkových vlaků (Radnice -) Plzeň – Bezručice vedených rovněž ve dvouhodinovém taktu lze předpokládat podíl železniční dopravy na celkovém potenciálu ve výši 30 – 35 %. **Celkový počet přepravených cestujících za den** se tak může pohybovat v rozmezí **650 – 750 osob**.

V případě první varianty je zapotřebí soustředěná údržba bez nutnosti realizace přeložek a zároveň s mírným nárůstem dopravních výkonů. S ohledem na nezanedbatelný potenciál dojíždky města Stříbra je vhodné vytvořit v Pňovanech zastávku kvalitní přestupní vazby na spěšné vlaky Plzeň – Cheb – Karlovy Vary pro zajištění konkurenceschopné cestovní doby v relaci Bezručice – Stříbro⁶.

V případě realizace novostavby Bezručice – Teplá by bylo nutné předpokládat

- vynaložení investičních nákladů na výstavbu jednokolejné tratě ve výši nejméně 1 mld. Kč
- výrazný nárůst dopravních výkonů navrhovaných spěšných vlaků Plzeň – Karlovy Vary vedených ve dvouhodinovém taktu (7 párů vlaků denně)
 - 275 000 vlkm/rok na území Plzeňského kraje
 - 220 000 vlkm/rok na území Karlovarského kraje
- nárůst průměrných nákladů na vlkm nově zavedených spěšných vlaků z důvodu potřebného nasazení motorových jednotek s naklápací technikou (nejméně ve výši 250 Kč/vlkm)

Na základě těchto skutečností (navzdory nižšímu využití potenciálu pravidelné dojíždky) **navrhujeme ve střednědobém horizontu pouze soustředěnou údržbu tratě č. 177 v úseku Pňovany – Bezručice bez realizace přeložek a novostavby Bezručice – Teplá**. Hlavním cílem by mělo být dosažení systémové jízdní doby 120 minut na lince Radnice – Bezručice s efektivním nasazením motorových jednotek. V dlouhodobém horizontu doporučujeme prověření možností nasazení dvouzdrojových vozidel (elektrických jednotek s baterií), neboť poměrně velká část trasy linky (34 km) je vedena na elektrizovaných tratích č. 170 a 178.

⁶ Primárně však bude nabídka přepravy v relaci Bezručice – Stříbro zajištěna přímou autobusovou linkou 490 731 Stříbro-Konstantinovy Lázně-Bezručice-Úterý,Vidžín s příznivou docházkovou vzdáleností zejména ve Stříbře.

V dlouhodobém horizontu lze realizaci novostavby Bezručice – Teplá zvažovat, avšak dle našeho názoru **současný přepravní vztah Plzeň – Karlovy Vary nevykazuje intenzitu nutnou k realizaci poměrně nákladné novostavby tratě Bezručice – Teplá a finančně náročného provozu motorových jednotek s aktivním nakládáním vozové skříně.** Minimálně ve střednědobém horizontu je tak z pohledu veřejné dopravy dostačující nabídka prostřednictvím autobusové linky 440 323 Plzeň-Toužim-Karlovy Vary s 8 páry spojů vedenými převážně ve dvouhodinovém taktu (s posilovým párem spojů v období zvýšené přepravní poptávky). Oproti navrhovaným spěšným vlakům jsou autobusy na této lince sice pomalejší zhruba o 15 minut, na druhou stranu zabezpečují i sběrnou přepravní funkci vybraných významných sídel ležících podél silnice I/20.

Regionální trať **č. 182 Staňkov – Poběžovice** prošla v posledních letech výraznými změnami v oblasti dopravních řešení. Zatímco v období platnosti jízdního řádu 2018/2019 byly vlaky v úseku Horšovský Týn – Poběžovice provozovány pouze o víkendu, od prosince 2019 byl provoz v tomto úseku opětovně rozšířen i na pracovní dny. Další výraznou změnou je vedení vybraných vlaků (zejména o víkendech) v relaci Holýšov – Poběžovice, přičemž tyto vlaky jsou v Holýšově provázány s expresy linky Ex6 Praha – Plzeň – Domažlice – Mnichov.

Z níže uvedené tabulky potenciálu pravidelné dojížděky je zřejmá spádovost obcí do ORP Horšovský Týn, dále do již zmíněného Holýšova, ze vzdálenějších sídel zejména do Plzně a v rámci týdenní dojížděky rovněž do Prahy. S ohledem na zdroje a cíle cest (relací s největší dojížděkou je Horšovský Týn – Plzeň) je **ve střednědobém horizontu účelné uvést trať do normového stavu**, i nadále zajišťovat ve Staňkově výhodné přestupní vazby na osobní, popř. spěšné vlaky linky P3 do Plzně a v případě prodloužených vlaků i v Holýšově na expresy linky Ex6 do Plzně a Prahy. V případě naplnění tohoto scénáře lze očekávat podíl železniční dopravy na přepravním trhu ve výši přibližně 20 %, celkový **počet přepravených cestujících za den** by tak činil zhruba **500 osob**.

Tabulka 43: Pravidelná dojížděka a vjížděka obcí ležících na trati č. 182

Z / do	Staňkov	Křenovy	Horšovský Týn	Meclov	Poběžovice	Holýšov	Stod	Chotěšov	Plzeň	Praha
Staňkov	x		83			95				
Křenovy		x	21							
Horšovský Týn	17		x	21		29	15	12	107	29
Meclov			90	x					21	11
Poběžovice			51		x				33	15
Holýšov			45			x				
Stod			12				x			
Chotěšov								x		
Bělá n. R.			19							
Plzeň			17						x	
Celkem					283					743

V dlouhodobém horizontu je třeba zohlednit modernizaci a elektrizaci tratě Plzeň – Domažlice s výrazným potenciálem zkrácením cestovních dob i pro významná sídla ležící na trati č. 182 – Horšovský Týn a Poběžovice. Modernizace tratě by měla vycházet z parametrů prioritní varianty 3b navržené ve studii „Zrychlení Mnichov – Praha“ z roku 2017. Tato varianta předpokládá realizaci novostavby dvoukolejné tratě Plzeň-Nová Hospoda – Stod s NTR 200 km/h, modernizované dvoukolejné úseky Stod – Holýšov a Blížešov – Domažlice město. Pouze v úseku Holýšov – Blížešov by měla trať zůstat jednokolejná a měla by být vedena výhradně ve stávající stopě. Varianta 3b ve vztahu k odbočné trati Staňkov – Poběžovice předpokládá vedení spěšných vlaků Plzeň - Domažlice město vedených ve dvouhodinovém taktu a osobních vlaků Plzeň - Domažlice město vedených v hodinovém taktu. S ohledem na celkový potenciál tratě (zdroje a cíle pravidelné dojížděky) je tak vhodné primárně provázat vlaky

v úseku Poběžovice – Staňkov se spěšnými vlaky Domažlice město – Plzeň. Tyto spěšné vlaky by měly výhledově obsluhovat všechna významná centra dojížděky (Holýšov, Stod, Plzeň) a zároveň by v Plzni měly zajišťovat výhodnou přestupní vazbu na expresy linky Ex6 Cheb – Plzeň – Praha do Prahy. Zároveň by měly umožnit i dosažení poměrně atraktivních cestovních dob ve významných relacích pravidelné dojížděky Poběžovice – Plzeň (55 minut) a zejména Horšovský Týn – Plzeň (42 minut). Cestovní doba by v tomto případě byla plně konkurenceschopná vůči IAD, podmínkou je uvedení tratě do normového stavu a dosažení NTR 60 km/h pokud možno v celé délce tratě bez omezení. Dalším opatřením vedoucím k případnému zvýšení využití celkového potenciálu by mohlo být **zavedení přímých vlaků Poběžovice – Horšovský Týn – Staňkov – Plzeň**, přičemž s ohledem na efektivitu provozu se jako poměrně **hospodárné řešení** jeví **nasazení dvouzdrojových elektrických jednotek** (s baterií) a jejich **spojování s elektrickými jednotkami kmenového spěšného vlaku Domažlice – Staňkov – Plzeň**. Podmínkou pro rychlé spojování jednotek je zabezpečení cestovným návěstidlem jedné staniční koleje u nástupiště v železniční stanici Staňkov.

Doplňková nabídka spojení během zvýšené poptávky po přepravě by pak měla být reprezentována osobními vlaky Poběžovice – Staňkov v taktu 120 minut, provázanými ve Staňkově s osobními vlaky Domažlice město – Plzeň. Určitou nevýhodou této koncepce je nepravidelná nabídka spojení v úseku Staňkov – Poběžovice, neboť jednou za dvě hodiny je zapotřebí dosáhnout taktového uzlu Staňkov v minutě 30 a jednou za dvě hodiny v minutě 00. Vlaky by tak jezdily v intervalu 30 a 90 minut. Alternativní možností je systematické navázání vlaků Poběžovice – Staňkov každou hodinu na osobní vlaky Domažlice město – Plzeň. Tato nabídka by splňovala kritérium přehlednosti a pravidelnosti, na druhou stranu by bylo obtížné vytvářet kvalitní systematické přestupní vazby v Poběžovicích na vlaky linky P33 Domažlice – Tachov (- Planá).

Nezávisle na volbě výsledného dopravního řešení by bylo možné **v dlouhodobém horizontu očekávat** podíl regionální železniční dopravy na trati č. 182 ve výši 35 – 40 % na přepravním trhu, tj. **celkový počet přepravených cestujících za den ve výši 850 – 1 000 osob**.

Regionální trať **č. 183 Klatovy – Železná Ruda** byla v minulosti součástí sítě celostátních drah. Na této trati jsou provozovány i dva páry vlaků celostátní dopravy linky R16 Praha – Plzeň – Klatovy (- Železná Ruda-Alžbětín), které jsou integrovány do systému osobních vlaků linky P24 Železná Ruda-Alžbětín – Klatovy a jsou rovněž součástí objednávky Plzeňského kraje po dohodě s Ministerstvem dopravy. Trať č. 183 prošla v minulých letech částečnou revitalizací, přičemž byly primárně modernizovány železniční stanice. Pro zvýšení kapacity tratě a stability jízdního řádu byla reaktivována stanice Zelená Lhota.

Potenciál tratě z pohledu pravidelné dojížděky je poměrně vysoký (zejména v úseku Nýrsko – Klatovy), v současné době však železniční doprava na této trati oslovuje spíše zákazníky v segmentu přepravy ve volném čase v období zimní a letní sezóny. Tento stav je zapříčiněn volbou četnosti obsluhy (převažující základní nabídka ve dvouhodinovém taktu) a dlouhou docházkovou vzdáleností z center významných zdrojů a cílů cest k železniční stanici (Nýrsko, Janovice, Klatovy).

Nezanedbatelný potenciál pravidelné dojížděky rovněž představují významná sídla ležící mimo řešený úsek tratě – Praha v případě týdenní dojížděky a zejména pak Plzeň v případě denní dojížděky. Z tohoto důvodu je vhodné i v dlouhodobém horizontu zachovat přímá spojení s Plzní a Prahou alespoň dvakrát denně s tím, že všechny ostatní spoje Klatovy – Železná Ruda budou mít v Klatovech kvalitní a garantované přestupní vazby od vlaků celostátní dopravy linky R16 Praha – Plzeň – Klatovy (nejméně v rozsahu odpovídajícímu stavu JŘ 2019/2020).

Tabulka 44: Pravidelná dojíždka a vyjíždka obcí ležících na trati č. 183

Z / do	Klatovy	Bezděkov	Janovice	Nýrsko	Dešenice	Hamry	Žel. Ruda	Pocinovice	Plzeň	Praha
Klatovy	x	25	111	65			31			
Bezděkov	201	x	26						27	16
Janovice	319		x	43					43	35
Nýrsko	243		64	x	22		20		108	41
Dešenice	38			42	x					
Hamry						x				
Železná Ruda	39			10			x		40	31
Pocinovice				17				x		
Plzeň							14		x	
Praha			15				22			x
Celkem							1 299			1 708

S ohledem na významný potenciál tratě v oblasti cestovního ruchu a blízkost NP Šumava a NP Bayerischer Wald je již ve střednědobém horizontu účelné přímo provázat v maximálním možném rozsahu vlaky linky P24 Železná Ruda-Alžbětín – Klatovy s vlaky linky Waldbahn WBA1 Plattling – Zwiesel – Bayerisch Eisenstein. Měla by tak vzniknout nová přímá linka Plattling – Klatovy vedená ve dvouhodinovém taktu, v ideálním případě včetně vložených spojů v období zvýšené poptávky po přepravě (s výjimkou „dlouhých“ vlaků vedených na lince R16 z Prahy). Ve spolupráci s objednatelem regionální železniční dopravy v Bavorsku (Bayerische Eisenbahngesellschaft) je zapotřebí nalézt společné dopravní řešení a společné smluvní zajištění veřejných služeb v přepravě cestujících ve střednědobém i dlouhodobém horizontu.

Vzhledem k nedávno provedené dílčí revitalizaci tratě lze jako vhodné opatření doporučit **zvýšení podílu úseků s NTR 80 km/h v úseku Nýrsko – Špičák za účelem zvýšení stability jízdního řádu** a spolehlivého dosahování systémové jízdní doby 30 minut Nýrsko – Špičák. Toto opatření nevyžaduje potřebu realizace přeložek tratě, navrhovaného stavu lze dosáhnout kvalitní soustředěnou údržbou železničního svršku na stávajícím tělese trati. Pro využití potenciálu pravidelné dojíždky je rovněž důležitá realizace zamýšlených přestupních uzlů v Nýrsku a zejména pak v Klatovech. Tyto projekty by měly částečně kompenzovat dlouhou docházkovou vzdálenost z center měst a zároveň zlepšit využití funkce páteřní železniční dopravy pro širší spádovou oblast POÚ Nýrsko a ORP Klatovy v souladu s novými dopravními řešeními VLD. Oba přestupní uzly by rovněž měly doplňovat další systémy kombinované mobility, jako jsou P+R a B+R. Parkovací systémy s přiměřenou (menší) kapacitou by rovněž bylo vhodné zřídit v obvodu železniční stanice Janovice nad Úhlavou.

Za předpokladu zlepšení nabídky v období zvýšené přepravní poptávky (alespoň ve formě jednoho dodatečného páru spojů) lze očekávat podíl regionální a dálkové železniční dopravy na celkovém přepravním trhu ve výši 25 – 30 %, tj. **celkový počet přepravených cestujících za den v rozmezí 1 400 – 1 700 osob.**

Regionální trať č. 184 Domažlice – Planá u Mariánských Lázní představuje část transversální dráhy vedené z jihovýchodu - Horažďovic předměstí přes Klatovy a Domažlice na západ Plzeňského kraje – do Plané u Mariánských Lázní.

Pro pravidelnou dojíždku do škol a do zaměstnání jsou z tratě č. 184 intenzivněji využívány úseky Poběžovice – Domažlice a Planá u Mariánských Lázní – Tachov, a to navzdory nízké traťové (60 km/h) i cestovní rychlosti (40 km/h). Intenzivnější dojíždce do regionálních center Domažlic a Tachova odpovídá i nabídka četnosti spojení, v obou úsecích je základní nabídkou dvouhodinový takt doplněný v období přepravní špičky o vložené spoje umožňující realizaci cest každou hodinu. Provozní koncepce zároveň umožňuje napojení mezilehlých sídel na dálkovou, popř. rychlou regionální dopravu v Domažlicích (např. relace Klenčí pod Čerchovem

– Plzeň - Praha) a Plané u Mariánských Lázní (relace Tachov – Cheb – Mariánské Lázně, s určitou dobou čekání i Tachov – Plzeň – Praha).

V současné době je však trať č. 184 prakticky nevyužitelná pro pravidelnou dojížděku mezi nejvýznamnějšími regionálními centry Tachovem a Domažlicemi, neboť cestovní doba se u většiny spojů pohybuje v rozmezí 2:14 – 2:23, pouze jeden spoj v pracovní dny se vyznačuje cestovní dobou těsně pod 2 hodiny. Neúměrná délka cestovní doby Domažlice – Tachov je způsobena nízkou traťovou rychlostí, propady traťové rychlosti v oblasti zhlaví železničních stanic, v okolí přejezdů zabezpečených pouze výstražnými kříži s nedostatečnými rozhledovými poměry, nevhodným trasováním a v neposlední řadě dlouhým pobytem v Bělé n. R. v délce 20 – 30 minut. Tento pobyt vyplývá z preference krátkých přestupních dob v Plané (okolo celé liché hodiny) a v Domažlicích (okolo celé sudé hodiny). Tzv. systémová jízdní doba Planá – Domažlice tak činí 3 hodiny, ačkoli ve skutečnosti (bez uměle prodloužených pobytů v Boru a Bělé n. R.) lze dosáhnout cestovní doby Planá – Domažlice v délce 2:15. Je však nutné upozornit na skutečnost, že ani cestovní doba Tachov – Domažlice v délce dvou hodin není časově konkurenceschopná vůči individuální automobilové dopravě, neboť osobním automobilem lze tuto cestu uskutečnit přibližně za hodinu. Počet pravidelně přestupujících cestujících mezi dálkovou a regionální dopravou v Domažlicích a Plané je tak výrazně vyšší, než počet pravidelně dojíždějících osob mezi Tachovem a Domažlicemi, proto byla objednatel zvolena tato koncepce s krátkými přestupními dobami v obou „koncových“ taktových uzlech a prodlouženým pobytem vlaků v Bělé nad Radbuzou. Bělá nad Radbuzou tak představuje místo, kde se láme frekvence cestujících (Bělá n. R. - Tachov - Planá, Bělá n. R. – Poběžovice - Domažlice).

Z matice pravidelné dojížděky znázorněné na následující stránce je zřejmá **silná spádovost regionálních center Domažlic** - z řetězce sídel končícího až v Bělé n. R., **Tachova** - z řetězce sídel končícího ze severu rovněž v Bělé n. R. a hospodářského centra **Boru** - z řetězce sídel ohraničeného Hostouní a Lomem. Určitá **lokální spádovost je patrná i v případě menších center**, jako jsou Trhanov, Klenčí pod Čerchovem, Poběžovice, Hostouň a Bělá nad Radbuzou. **Silná dojížděka je pak patrná mezi Planou a Tachovem.**

Časová konkurenceschopnost železniční dopravy vůči IAD v nejvýznamnějších relacích pravidelné dojížděky v úseku Bělá n. R. – Domažlice není vysoká. Při porovnání čisté doby přepravy s IAD je tato v případě cesty vlakem o 50 % delší v případě relací Bělá n. R., Postřekov, Klenčí p. Č. – Domažlice a o 70 % delší v případě relací Hostouň, Poběžovice – Domažlice. V případě těchto relací nehraje velký význam docházková vzdálenost, neboť zastávka Domažlice město je velmi dobře situována ve vztahu k centru města.

V úseku Bělá n. R. - Tachov je situace obdobná, doba přepravy v případě regionální železniční dopravy je o 50 % delší v relacích Bělá n. R., Tachov – Bor, o 70 % delší v relaci Staré Sedliště – Tachov. Naproti tomu jsou doby přepravy srovnatelné v relacích Planá, Lom - Tachov, zde je ovšem zohlednit delší docházkovou vzdálenost do centra Tachova a velmi dlouhou docházkovou vzdálenost do centra Plané (s potřebou realizace přestupního uzlu).

Z dlouhodobého hlediska je dle našeho názoru **zapotřebí zajistit alespoň částečnou časovou konkurenceschopnost regionální železniční dopravy v hlavních směrech a relacích pravidelné dojížděky**, tj. Bělá n. R. - Poběžovice – Domažlice a (Bor -) Tachov – Planá. Zároveň je zapotřebí zohlednit cílové provozní koncepce dálkové a regionální dopravy na páteřních tratích č. 178 Plzeň – Cheb z důvodu zajištění přestupních vazeb v Plané a č. 180 Plzeň – Domažlice – Furth im Wald za účelem zajištění optimálních přestupních vazeb v Domažlicích. Na trati č. 178 Plzeň – Cheb lze dle dostupných informací Ministerstva dopravy v dlouhodobém horizontu předpokládat pouze minimální změny časových poloh vlaků dálkové dopravy. V úvahu připadá pouze změna křížování vlaků dálkové dopravy, a to systémové přeložení z Chodové Plané do Plané u Mariánských Lázní (řešení preferované Plzeňským krajem z důvodu možnosti vytvoření optimálních přestupních vazeb směrem do Chebu i Plzně v rámci úplného taktového uzlu v minutě 00), popř. do Mariánských Lázní (řešení přicházející v úvahu při prodloužení a zrychlení expresů linky Ex6 Praha – Cheb do Norimberku).

Zásadní změny v provozní koncepci lze očekávat po dokončení modernizace a elektrizace tratě Plzeň – Domažlice – Regensburg. Na základě výstupů studie „Zrychlení Mnichov – Praha“ výhledově dojde v dálkové dopravě ke změně úplného taktového uzlu Domažlice v minutě 00 (úplný taktový uzel - stav k JŘ 2019/2020) na vedlejší taktový uzel v minutě 30. Tento vedlejší taktový uzel by měl být doplněn o vlaky regionální dopravy Plzeň – Domažlice město odpovídající časové poloze širšího taktového uzlu v minutě 30. Mimo taktové uzly 00 a 30 by měl být v Domažlicích prostor pro vytváření směrových vazeb jednou za dvě hodiny díky spěšným vlakům Plzeň – Domažlice město. Dle zmíněné studie by tyto spěšné vlaky měly přijíždět do Domažlic od Plzně okolo minuty 40 a odjíždět zpět do Plzně okolo minuty 20. S ohledem na pravidelnou dojížděku do měst ležících mimo trať č. 184, což jsou v případě úseku Bělá n. R. - Domažlice téměř výhradně Horšovský Týn, Plzeň a Praha, je vhodné provázet vlaky regionální dopravy linky P33 Planá – Domažlice primárně s vlaky dálkové (EC, Ex) a rychlé regionální dopravy (Sp) umožňující konkurenceschopnou časovou dostupnost Plzně a Prahy. V případě Horšovského Týna je pak vhodné vytvořit úplný taktový uzel v Poběžovicích umožňující srovnatelnou přestupní vazbu pro relace Klenčí pod Čerchovem, Postřekov – Horšovský Týn a Bělá n. R., Hostouň – Horšovský Týn.

S ohledem na omezené možnosti křižování na trati č. 184, souběh s tratí č. 180 v úseku Domažlice – odbočka Pasečnice (s očekávaným výrazným nárůstem počtu nákladních vlaků), konfiguraci taktových uzlů Domažlice (širší 30), Poběžovice (širší 00) a Planá u Mariánských Lázní (širší 00) bude zapotřebí provést některé úpravy infrastruktury.

S ohledem na přepravní potenciál by bylo vhodné tyto úpravy směřovat do úseku Poběžovice – Domažlice a Tachov – Planá. Výše uvedená konfigurace taktových uzlů a dodržení okrajových podmínek vyžaduje dosažení systémové jízdní doby Domažlice – Planá v délce 150 minut, ve skutečnosti však bude nutné dosáhnout skutečné cestovní doby v délce nejvýše 120 minut.

Po prověření různých variant provozních koncepcí se jako přijatelné jeví následující schéma splňující většinu okrajových podmínek a přestupních vazeb ve výše uvedených taktových uzlech a relacích.

Širší taktový uzel 30 v Domažlicích, konkrétně odjezd v minutě 42-43, křižování v minutě 00 v Klenčí pod Čerchovem, směrová přestupní vazba od Staňkova v Poběžovicích v minutě 12 (příjezd od Horšovského Týna v minutě 58), ostré křižování v minutě 30 v Bělé nad Radbuzou, ostrý taktový uzel 00 v Boru u Tachova, křižování v minutě 30 v Tachově a širší taktový uzel 00 v Plané.

Tato koncepce zajišťuje v

- Domažlicích
 - krátkou přestupní vazbu od spěšných vlaků Plzeň – Domažlice
 - volnější přestupní vazbu od vlaků Ex/EC Praha – Mnichov
 - volnější přestupní vazbu od osobních vlaků linky P3 Plzeň – Domažlice
- Poběžovicích
 - směrovou přestupní vazbu z Horšovského Týna směrem do Bělé nad Radbuzou
 - za předpokladu realizace koncepce 30/90 na trati č. 182 i přestupní vazbu „za roh“ pro relace Klenčí p. Č, Postřekov – Horšovský Týn
- Plané u Mariánských Lázní
 - zachování stávajících přestupních vazeb od vlaků Ex Praha - Cheb

KONCEPCE ROZVOJE REGIONÁLNÍ SILNIČNÍ A ŽELEZNIČNÍ SÍTĚ PLZEŇSKÉHO KRAJE

Tabulka 45: Pravidelná dojíždka a vyjíždka obcí ležících na trati č. 184

Z / do	Domažlice	Trhanov	Klenčí	Postřekov	N.Kramolín	Vlkanov	Poběžovice	Mutěnin	Hostouň	Bělá	Třemešné	Stráž	Bor	S.Sedliště	Tachov	Lom	Planá	Plzeň	Hor. Týn	Praha	Kdyně	M. Lázně	Cheb	Stříbro
Domažlice	x	23	39																					
Trhanov	61	x	25															11						
Klenčí	96	16	x															32	21	22	13			
Postřekov	128		84	x			10											32	28	17				
N.Kramolín	27				x		12																	
Vlkanov	13					x																		
Poběžovice	100		20		12		x		11	26										15				
Mutěnin								x	21															
Hostouň	43						17		x	23			15					26	48					
Bělá n. R.	47								23	x			55		10			29	19					
Třemešné											x		15											
Stráž												x	111		27			21						12
Bor												10	x		117									
St. Sedliště													27	x	64			15						
Tachov													162	30	x		100	253		130		72	13	
Lom													17		57	x								
Planá															212		x							
Plzeň															23			x						
Horš. Týn		13	18						15										x					
Celkem																	1 906							2 804

Nutnou podmínkou pro realizaci této koncepce je provedení takových úprav v oblasti infrastruktury, které umožní **dosažení systémové jízdní doby 60 minut v úseku Klenčí pod Čerchovem – Bor u Tachova**. Za předpokladu **nasazení vozidel s lepšími dynamickými vlastnostmi** v porovnání s aktuálně nasazenými motorovými jednotkami řady 814 by tato **systémová jízdní doba měla být dosažitelná prostřednictvím následujících opatření:**

- odstranění propadů NTR prostřednictvím soustředěné údržby
- zvýšení NTR na 80 km/h ve vybraných úsecích na stávajícím tělese dráhy (např. prostřednictvím nového železničního svršku s využitím Y-pražců)
- vyšší stupeň zabezpečení železničních přejezdů (PZS)
- prověření možnosti a přínosu zvýšení rychlosti na 60 km/h v dopravních při jízdě po hrotu nezabezpečených výhybek

Při splnění všech výše uvedených podmínek, realizaci staveb přestupních uzlů Domažlice, Planá a provozní koncepci založené na nabídce spojení v období zvýšené poptávky po přepravě

- každou hodinu v úsecích
 - Domažlice – Bělá nad Radbuzou
 - Tachov – Planá
- každé dvě hodiny v úseku
 - Bělá nad Radbuzou – Tachov

Ize očekávat podíl regionální železniční dopravy na celkovém přepravním trhu na trati č. 184 ve výši 20% v úseku Bělá nad Radbuzou – Tachov a 25 – 30% v úsecích Domažlice – Bělá nad Radbuzou a Tachov – Planá. **Celkový počet přepravených cestujících za den** se tak výhledově může pohybovat v rozmezí **2 200 – 2 600 osob**.

Nad rámec výše uvedených opatření (revitalizace tratě) doporučujeme na přelomu **střednědobého a dlouhodobého horizontu prověřit možnost vedení přímých spěšných vlaků Plzeň – Planá – Tachov** prostřednictvím dvouzdrojových jednotek ve formě křídla spěšných vlaků Plzeň – Cheb – Karlovy Vary. Podmínkou je dostatečně vysoká přepravní poptávka v relaci Plzeň – Stříbro – Planá – Tachov.

Důležitou regionální tratí v jižní části Plzeňského kraje představuje druhá část transversály, **trať č. 185 Horažďovice předměstí – Domažlice**. Z pohledu přepravních vztahů a pravidelné dojížděky je trať rozdělena silným regionálním centrem Klatovy na dva úseky Horažďovice předměstí – Klatovy a Klatovy – Domažlice. Z níže znázorněných matic pravidelné dojížděky vyplývá **silná spádovost regionálních center Horažďovice, Sušice, Klatovy a Domažlice**. Nezanedbatelným **potenciálem pravidelné dojížděky se vyznačuje i regionální centrum Kdyně**.

Z vnějších vazeb je významná **vyjížděka ze Sušice a Horažďovic do silného jihočeského regionálního centra Strakonice a krajského města České Budějovice**. Z tohoto důvodu by měla být i nadále zachována výhodná přestupní vazba v Horažďovicích na rychlíky linky R11 Plzeň – České Budějovice (- Jihlava – Brno) a pro projednání s Jihočeským krajem rozšířeno vedení přímých vlaků (Klatovy -) Horažďovice – Strakonice. Další **důležitou vnější vazbou je pravidelná dojížděka do Plzně a Prahy**, která je **relevantní pro všechny významnější obce ležící na celé trati**. Nejvýznamnějšími relacemi jsou **Sušice, Horažďovice, Kdyně – Plzeň** a v oblasti **týdenní dojížděky zejména Sušice – Praha**. Z tohoto důvodu je důležité v taktových uzlech Horažďovice předměstí, Klatovy a Domažlice i ve střednědobém a dlouhodobém horizontu zajistit výhodné přestupní vazby na vlaky celostátní a rychlé regionální dopravy zajišťující časově konkurenceschopnou dostupnost Plzně, popř. Prahy

- Horažďovice předměstí
 - vazba na linku R11 Plzeň – České Budějovice (- Jihlava – Brno) i směrem do Plzně

- Klatovy
 - vazba na linku R16 Praha – Plzeň – Klatovy
- Domažlice
 - vazba na linku Ex6 Praha – Plzeň – Domažlice
 - vazba na spěšné vlaky linky P3 Plzeň – Domažlice

V současné době je z pohledu regionální železniční dopravy **nejzatíženějším úsekem Horažďovice předměstí – Sušice**, následuje úsek Sušice – Klatovy a **nejméně využívaným je úsek Klatovy – Domažlice**, ačkoli potenciál pravidelné dojížděky je i v tomto úseku vysoký. Důvodem nízkého vytížení spojů jsou zejména dlouhé docházkové vzdálenosti z železničních stanic v hlavních centrech dojížděky a vyjížděky – Klatovech, Kdyni a Domažlicích. Přepravenému zatížení odpovídá i nabídka spojení v jednotlivých úsecích

- Horažďovice předměstí – Horažďovice
 - základní nabídka: takt 120 minut doplněný o vložené spoje v období zvýšené poptávky s možností cest každou hodinu, v odpolední špičce navíc dva páry spojů zajišťující rychlé spojení s Plzní díky krátké vazbě na linku R11
- Horažďovice předměstí – Sušice
 - základní nabídka: takt 120 minut doplněný o vložené spoje v období zvýšené přepravní poptávky s možností cest každou hodinu
- Sušice – Klatovy
 - základní nabídka: takt 120 minut doplněný o 2 páry spojů ráno a odpoledne
- Klatovy – Domažlice
 - jízdní řád s 10 páry spojů v pracovní dny podle očekávané poptávky s různými vazbami v Domažlicích (Ex6 nebo P3) a Klatovech (R16)

Z pohledu **cílového uspořádání taktových uzlů není zapotřebí na trati provádět zásadní opatření**, neboť i po realizaci modernizace tratě Plzeň – České Budějovice by nemělo na trati č. 191 dojít ke změně časové polohy taktového uzlu Horažďovice předměstí. Vlaky celostátní dopravy linky R11 Plzeň – České Budějovice (- Jihlava – Brno) by se měly potkávat přímo v Horažďovicích předměstí, čímž dojde k systematickému zlepšení přestupní vazby Plzeň – Horažďovice – Sušice. Časová poloha taktového uzlu Klatovy by měla být dlouhodobě fixována na minutě 30. A jak již bylo uvedeno v případě tratě č. 184, časová poloha taktového uzlu Domažlice by měla být sjednocena na minutu 30 v případě dálkové i regionální dopravy. V souladu se závěry studie „Zlepšení infrastruktury na regionálních železničních tratích Plzeňského kraje (Český les a Pošumaví)“ je pro zajištění přestupních vazeb v Klatovech i Domažlicích zapotřebí **reaktivovat železniční stanici Dobříkov na Šumavě pro systémová křížování vlaků linky P23 Klatovy – Domažlice v minutě 00**.

Stejně jako v případě tratě č. 184 by měla být kromě revitalizace úseku Horažďovice předměstí – Sušice realizována soustředěná údržba na ostatních úsecích tratě umožňující mírné zvýšení traťové rychlosti, resp. odstranění propadů nejvyšší traťové rychlosti za účelem dosažení lepší stability provozu a jízdního řádu.

Zásadním předpokladem pro zvýšení využitelnosti celkového potenciálu tratě č. 185 je výstavba přestupních uzlů v Horažďovicích, Klatovech a Domažlicích. Zejména v Klatovech a Domažlicích je pak velmi důležitým faktorem harmonizace jízdních řádů se systémem MHD, který obě města dlouhodobě provozují. Systém MHD v obou městech by měl zajistit provázanost s regionální železniční dopravou obdobným způsobem, jako je tomu v Sušici, kde jsou oba druhy veřejné dopravy dlouhodobě úspěšně harmonizovány.

Z pohledu využitelnosti potenciálu pravidelné dojížděky regionální železniční dopravou je účelné trať č. 185 rozdělit na 3 úseky:

- Horažďovice předměstí – Sušice
- Sušice – Klatovy
- Klatovy – Domažlice

Jak již bylo uvedeno v předchozí kapitole, **nejzatíženějším úsekem** z pohledu počtu přepravených cestujících je úsek **Horažďovice předměstí – Sušice s řadou vnějších vazeb na Plzeň, Strakonice, České Budějovice a Prahu**. Za předpokladu

- modernizace tratě Plzeň – České Budějovice
- revitalizace úseku Horažďovice předměstí – Sušice
- realizace projektu přestupního uzlu Horažďovice v prostoru přednádraží železniční stanice Horažďovice a stávající autobusové zastávky *Horažďovice, žel.st.*
- zlepšení úplného taktového uzlu Horažďovice předměstí na lince R11 umožňujícího vytvořit shodné a krátké přestupní doby ze směru České Budějovice a Plzeň na vlaky linky P11
- zavedení přímých spěšných vlaků Plzeň – Horažďovice předměstí – Sušice v prokladu s vlaky celostátní dopravy linky R11 Plzeň – České Budějovice (- Jihlava – Brno)

Ize očekávat počet přepravených cestujících v tomto úseku ve výši 1 100 – 1 300 osob za den.

V úseku **Sušice – Klatovy** v současné době hraje **plní regionální železniční doprava pouze doplňkovou funkci**, hlavní přepravní vztah Sušice – Klatovy (podobně i Horažďovice – Klatovy) zajišťuje zejména IAD, resp. VLD. Důvodem je delší samotná cestovní doba regionální železniční dopravy a zejména pak velmi dlouhá docházková vzdálenost v Klatovech, resp. v Sušici výrazně prodlužující celkovou cestovní dobu. V případě realizace projektu přestupního uzlu v přednádražním prostoru železniční stanice Klatovy a harmonizace jízdních řádů navazující regionální VLD a MHD Klatovy by tato systémová nevýhoda mohla být částečně eliminována. Pokud bude i nadále zajištěna

- nabídka spojení v období přepravní špičky každou hodinu
- výhodná přestupní vazba v Klatovech na linku vlaků celostátní dopravy R16 do Plzně a Prahy

Ize v tomto úseku předpokládat podíl regionální železniční dopravy na celkovém dopravním trhu ve výši 20 – 25 %. Počet přepravených cestujících v úseku Sušice – Klatovy by se tak měl pohybovat v rozmezí 750 – 950 osob za den.

Posledním úsekem tratě je **Klatovy – Domažlice, který je v současné době ze všech tří úseků nejméně zatížený z pohledu počtu přepravených cestujících**. Důvodem je **poměrně dlouhá cestovní doba** v porovnání s cestou osobním autem po silnici I/22 způsobená členitostí a větší délkou traťového úseku **a zejména pak velmi dlouhé docházkové vzdálenosti v hlavních centrech pravidelné dojížděky Klatovech, Domažlicích**, jakož i v centrech pravidelné vyjížděky Janovic nad Úhlavou a Kdyně. Navzdory těmto skutečnostem lze při splnění následujících podmínek předpokládat výrazné zvýšení využití potenciálu pravidelné dojížděky regionální železniční dopravou

- úprava železniční stanice Dobříkov na Šumavě umožňující pravidelné křižování vlaků linky P23
- zavedení hodinového taktu na lince P23 v období zvýšené poptávky po přepravě
- vytvoření krátkých systémových přestupních vazeb v taktových uzlech v minutě 30
 - Klatovy
 - na linku R16 do Plzně a Prahy
 - Domažlice
 - na novou časovou polohu linky Ex6 do Plzně a Prahy
 - na linku P3 do Plzně
- výstavba přestupních uzlů v přednádražním prostoru železničních stanic Domažlice a Klatovy a harmonizace jízdních řádů navazující VLD a MHD v těchto uzlech
- výstavba parkovacích systémů P+R a B+R přiměřené kapacity v přednádražním prostoru železničních stanic Janovice nad Úhlavou a Kdyně

KONCEPCE ROZVOJE REGIONÁLNÍ SILNIČNÍ A ŽELEZNIČNÍ SÍTĚ PLZEŇSKÉHO KRAJE

Tabulka 46: Pravidelná dojížd'ka a vyjížd'ka obcí ležících na trati č. 185A

[illegible]

KONCEPCE ROZVOJE REGIONÁLNÍ SILNIČNÍ A ŽELEZNIČNÍ SÍTĚ PLZEŇSKÉHO KRAJE

Tabulka 47: Pravidelná dojíždka a vyjíždka obcí ležících na trati č. 185B

Z / do	Klatovy	Bezděkov	Janovice	Pocinovice	Loučim	Ch. Lhota	Kdyně	Kout n. Š.	Spáňov	Domažlice	Plzeň	Nýrsko	Č.Kubice	Praha
Klatovy	x	25	111							25				
Bezděkov	201	x	26								27			16
Janovice	319		x								43			35
Pocinovice	57			x			32			21	15	17		11
Loučim					x									
Ch. Lhota	12			17		x	36			17				
Kdyně	114						x	20		332	89	23	16	50
Kout na Š.	19						53	x		125	19			10
Spáňov									x	25				
Domažlice	68						111	15		x				
Plzeň											x			
Nýrsko												x		
Č.Kubice													x	
Praha														x
Celkem										1 781				2 152

Přínosem by rovněž bylo vytvoření přestupních vazeb „za roh“ v Janovicích nad Úhlavou mezi linkami P23 a P24 pro relace Kdyně, Pocinovice - Nýrsko, avšak z důvodu současného požadavku na časovou polohu taktového uzlu Klatovy v minutě 30 u obou těchto linek je tento požadavek splnitelný pouze přibližně s 20 minut dlouhou dobu čekání. Tyto relace z pohledu pravidelné dojížděky však nejsou zásadní a zatížení určitou dobou čekání je akceptovatelné.

V závislosti na míře splnění výše uvedených podmínek lze předpokládat podíl regionální železniční dopravy na celkovém přepravním trhu na této trati ve výši 10 – 20 %. Celkový počet přepravených cestujících by se tak mohl pohybovat v pesimistickém scénáři od 600 do 1 200 osob za den při splnění všech okrajových podmínek.

Celkový potenciál regionální železniční dopravy na trati č. 185 tak může činit 2 450 – 3 450 přepravených cestujících za den.

Regionální **trat' č. 186 Svojšíň – Bor** představuje v současné době jedinou trať v Plzeňském kraji bez objednávané dopravy v pracovní dny. Jediným výkonem pravidelné osobní dopravy je jeden pár (cyklo)turistických spěšných vlaků 1297/1296 Český les vedených každou sobotu v období „letní“ turistické sezóny od poloviny května do konce září. Z matice pravidelné dojížděky je patrný **velmi nízký potenciál samotné tratě, vnější vazby jsou pak řádově významnější**, zejména **relace Bor – Stříbro, Plzeň**. Pro regionální železniční dopravu budou pravděpodobně využitelné primárně tyto jednosměrné vazby, větší část dojížděky do Boru z Plzně a Stříbra je pravděpodobně směřována do CTParku Bor situovaného v okolí MÚK D5 Exit 128 Bor (Nová Hospoda) výrazně převyšující docházkovou vzdálenost z železniční stanice Bor. Pokud by byla realizována návazná doprava z železniční stanice do CTParku v souladu se začátky a konci pracovních směn, došlo by patrně pouze k mírnému zvýšení využití potenciálu pravidelné dojížděky regionální železniční dopravou.

Při splnění této podmínky a za předpokladu krátké přestupní doby ve Svojšíně od spěšných vlaků Plzeň – Cheb (- Karlovy Vary) s preferovanou směrovou vazbou Plzeň – Svojšíň – Bor lze očekávat podíl regionální železniční dopravy na celkovém přepravním trhu ve výši 10 – 20 %. Problémem je zejména omezená nabídka spojení ze Svojšína na páteční trati č. 178 do relevantních center dojížděky – Planá, Stříbro a Plzeň. V období zvýšené poptávky po přepravě by v současné době bylo možné do těchto center cestovat nejvýše jednou za 2 hodiny, přičemž při zachování hospodárnosti nelze zároveň dodržet kvalitní přestupní vazby na jedné straně do Stříbra a Plzně, na druhé straně pak do Planá. Řešením výrazně zvyšujícím atraktivitu spojení Boru se Stříbrem a Plzní by bylo dodatečné zastavení expresů linky Ex6 Praha – Plzeň – Cheb ve Svojšíně, a to alespoň v období zvýšené poptávky po přepravě a okrajových částech dne, tj. současných vlaků Ex 551, Ex 564, IC 505, Ex 559, Ex 560, IC 515, Ex 558, Ex 561, Ex 556, IC 504, Ex 565 a Ex 552. V období zvýšené poptávky po přepravě by tak byla zajištěna poměrně atraktivní možnost cest mezi nejvýznamnějšími centry dojížděky Bor, Stříbro a Plzeň a s určitou dobou čekání při přestupu i do Planá.

Tabulka 48: Pravidelná dojížděka a vyjížděka obcí ležících na trati č. 186

Z / do	Svojšíň	Bor	Stříbro	Planá	Praha	Plzeň
Svojšíň	x	10				
Bor		x	44	11	24	80
Stříbro		84	x			
Planá		49		x		
Praha					x	
Plzeň		39				x
Celkem		10				341

Při zajištění **možnosti cest každé dvě hodiny** by **počet denně přepravených cestujících** mohl činit nejvýše **100 osob**, v případě zajištění **možnosti cest každou hodinu v období zvýšené poptávky po přepravě až 250 osob**. Nutnou podmínkou by byla dodatečná objednávka nejméně 10 párů spojů v pracovní dny (a 5 párů spojů o víkendech), což by představovalo roční nárůst dopravního výkonu ve výši 93 400 vlkm ročně. **S ohledem na aktuální přepravní poptávku doporučujeme ve střednědobém horizontu zachování stávajícího stavu** (tj. bez objednávané dopravy v pracovní dny). V dlouhodobém horizontu za předpokladu příznivého ekonomického vývoje při současně rostoucí pravidelné vyjížděce pak doporučujeme jednat s Ministerstvem dopravy o možnosti zastavování vybraných expresních vlaků ve Svojšíně a prověřit možnost realizace velkorysejšího dopravního řešení s 10 páry spojů denně s nasazením jednoho motorového vozu bez nutnosti navyšování turnusové potřeby vozidel (v porovnání např. se stavem JŘ 2016/2017).

Poslední regionální železniční trať v Plzeňském kraji je **trať č. 192 Nepomuk – Blatná**, která je přípojnou tratí páteřní železniční tratě č. 191 Plzeň – Strakonice (součást TEN-T). **Potenciál pravidelné dojížděky samotné trati na území Plzeňského kraje není příliš vysoký**, a to i s ohledem na skutečnost, že část trati je vedena na území Jihočeského kraje, konkrétně úsek Lnáře – Blatná.

Tabulka 49: Pravidelná dojížděka a vyjížděka obcí ležících na trati č. 192

Z / do	Nepomuk	Třebčice	Životice	Kasejovice	Hradiště	Lnáře	Tchořovice	Blatná	Plzeň	Praha
Nepomuk	x			18				24		
Třebčice		x								
Životice			x							
Kasejovice	19			x		10		54	51	17
Hradiště				20	x			13		
Lnáře				12		x				13
Tchořovice							x			
Blatná								x	66	
Celkem								170		317

Nejvýznamnější relace pravidelné dojížděky jsou zčásti orientovány do Jihočeského kraje, konkrétně **Kasejovice – Blatná** a z **vnějších vazeb** využitelných regionální železniční dopravou (ideálně v kombinaci s navazující dálkovou železniční dopravou linky R11) pak **Blatná – Plzeň**. Na tomto místě je zapotřebí upozornit na skutečnost, že v případě systematického uplatňování přestupních vazeb v Nepomuku na stávající linku dálkové dopravy R11 Plzeň – České Budějovice je zapotřebí na linku vlaků P12 Nepomuk – Blatná turnusově nasazovat dva motorové vozy, a to i v případě základní nabídky ve dvouhodinovém taktu. Po dokončení modernizace a zdvoukolejnění trati Plzeň-Koterov – Nepomuk dojde k významné změně koncepce dálkové a regionální dopravy na linkách R11 a P1 s významným dopadem na koncepci linky P12 Nepomuk – Blatná. Vlaký dálkové dopravy linky R11 nebudou nově vytvářet taktový uzel v minutě 30 v Nepomuku, což společně s omezenými možnostmi křížování na trati č. 192 v Kasejovicích a jihočeských Lnářích vede k úvaze systematického provázání linky P12 v Nepomuku s osobními vlaky linky P1, které budou mít na modernizované trati srovnatelnou cestovní dobu jako stávající vlaky celostátní dopravy linky R11. Základní nabídkou by byl dvouhodinový takt vlaků linky P12 Nepomuk – Blatná s krátkým obratem v celou hodinu v Blatné a směrovou vazbou v Nepomuku s krátkou přestupní dobou na linku P12 (časová poloha příjezd Nepomuk X:40 a odjezd Nepomuk Y:20). V období zvýšené poptávky po přepravě lze tuto základní nabídku doplnit o vložené spoje s přestupní vazbou na spěšné vlaky linky P1 Horažďovice předměstí – Plzeň. Jedinou nevýhodou tohoto návrhu je nepravidelnost nabídky, kdy spoje jsou vedeny v nepravidelném intervalu 40/80 minut.

Z pohledu parametrů infrastruktury by bylo vhodné prostřednictvím soustředěné údržby

- uvést trať do normového stavu
- zvýšit nejvyšší traťovou rychlost na 60 km/h
- zabezpečit dva přejezdy v úseku Kotouň – Kasejovice prostřednictvím PZS

Díky těmto opatřením by bylo možné prodloužit ostrou dobu obratu v Blatné a tím zvýšit stabilitu provozu a jízdního řádu.

Za těchto předpokladů lze očekávat podíl regionální železniční dopravy na celkovém dopravním trhu ve výši 20 – 25 %. **Denní počet přepravených cestujících by se tak měl pohybovat v rozmezí 200 – 300 osob.**

Shrnutí navrhovaných opatření na regionálních železničních tratích Plzeňského kraje ve střednědobém horizontu je znázorněno v tabulce na následující stránce.

Nad rámec těchto opatření v **dlouhodobém horizontu** doporučujeme

- **prověřit efektivitu celkové revitalizace tratě č. 162** umožňující vedení přímých spěšných vlaků Plzeň – Rakovník
- **prověřit efektivitu realizace přeložky** tratě v prostoru **Břasy – Stupno** za účelem odstranění stávající úvratě na trati č. 176
- pouze **za předpokladu výrazného zvýšení intenzity pravidelné dojížděky** v relaci Plzeň – Karlovy Vary **prověřit efektivitu realizace novostavby Bezručice – Teplá a celkové revitalizace tratě č. 177**
- **prověřit možnosti** využití bývalé vlečky SOLO-Sušice a **výstavby zastávky Sušice – město** na trati č. 185
- **prověřit možnosti zastavování** vybraných **expresů linky Ex6 ve Svojšíně** a **prověřit efektivitu obnovení provozu** na trati č. 186 Svojšín – Bor zajišťujícího **atraktivní nabídku** pro dojížděku v relaci Bor – Stříbro – Plzeň
- v případě rostoucí poptávky **prověřit možnosti vedení přímých spěšných vlaků Plzeň – Planá - Tachov** prostřednictvím dvouzdrojových jednotek jako křídla spěšných vlaků Plzeň – Cheb – Karlovy Vary

Tabulka 50: Shrnutí navrhovaných opatření na regionálních železničních tratích Plzeňského kraje ve střednědobém horizontu

Trat'	Navrhované změny	Cílová cestovní doba	Interval / Takt	Uspořádání taktových uzlů	Revitalizace	Dvouzdrojová vozidla	Nové přestupní uzly	Výhledový počet cestujících za den
162 Rakovník - Mladotice	Obnovení provozu v úseku Kralovice – Mariánský Týnec	-	120 minut	Rakovník 30	Ne	Ne	-	do 50
175 Rokycany - Nezvěstice	Přímé vlaky Příkosice – Plzeň	Plzeň – Příkosice 30 minut	Rokycany – Mirošov 30 minut	Plzeň 15/45 Rokycany 00, 30	Ne – realizována 2016	Ano	Rokycany, Nová Huť, Mirošov město	2 100
176 Plzeň – Ejovice – Radnice	Přímé vlaky Bezručice – Radnice, NTR 80 km/h, samovraty Stupno	Plzeň – Radnice 45 minut	Plzeň – Radnice 60 minut	Ejovice 15/45	Ano	Ano	Stupno, Radnice	1 700
177 Pňovany – Bezručice	Přímé vlaky Bezručice – Radnice	Plzeň - Bezručice 60 minut	Plzeň – Bezručice 120 min		Ne – soustředěná údržba	Ano	Konstantinovy Lázně, Bezručice	350
181 Nýřany – Heřmanova Huť	Přímé vlaky Plzeň – Heřmanova Huť	Plzeň – Heřmanova Huť 30 minut	30 minut	Plzeň 15/45	Ano + elektrizace	Ne	Heřmanova Huť	1 000
182 Staňkov – Poběžovice	Přímé spěšné vlaky Plzeň – Poběžovice, cestové návěstidlo v žst. Staňkov	Plzeň – Poběžovice 60 minut	Staňkov – Poběžovice 90 / 30 minut	Plzeň 00, Staňkov 30 Poběžovice 00	Ne – soustředěná údržba	Ano	Staňkov, Horšovský Týn, Poběžovice	1 000
183 Klatovy – Železná Ruda	Přímé vlaky Klatovy – Plattling	Nýrsko – Špičák 30 minut	Klatovy – Železná Ruda 60 minut	Klatovy 30	Dokončení	Ne	Klatovy, Nýrsko, Železná Ruda	1 700
184 Domažlice – Planá	Zkrácení pobytu v Bělé n. R. na minimum	Klenčí p. Č. – Bor 60 minut	Bělá n. R. – Domažlice, Tachov – Planá 60 min, jinak 120 min	Domažlice 30, Bor 00, Planá 00	Klenčí p. Č. – Bor, Tachov – Planá	Pouze v případě dostatečné poptávky v úseku Plzeň - Tachov	Domažlice, Poběžovice, Bělá n. R., Bor, Tachov	2 600
185 Horažďovice př. - Domažlice	Přímé spěšné vlaky Plzeň – Sušice, reaktivace žst. Dobříkov na Šumavě	Plzeň – Sušice 60 minut	Horažďovice – Sušice (- Klatovy) 60 min Klatovy – Domažlice 120 min	Horažďovice př. 00, Klatovy 30, Domažlice 30	Horažďovice př. – Sušice	Horažďovice př. – Sušice	Horažďovice, Klatovy, Domažlice	3 100
186 Svojšín – Bor	Beze změny ve střednědobém horizontu	-	-	-	-	-	-	-
192 Nepomuk - Blatná	Systematická vazba na osobní a spěšné vlaky linky P1	Nepomuk – Blatná 35 minut	40 / 80 minut	Blatná 00, Nepomuk 30	Ne – soustředěná údržba	Ne	-	300

Na tomto místě je vhodné uvést, že koncepce rozvoje regionální železniční sítě Plzeňského kraje se vyznačuje částečnou vazbou na záměr efektivnějšího využití železniční dopravy v rámci městského dopravního systému Plzně. Konkrétně se jedná o záměr využití vleček v areálu Škoda Plzeň příměstskou železniční dopravou⁷. Návrh počítá se dvěma alternativními trasami

1. Plzeň-Jižní předměstí – Techmania – Škoda TVC – Energetika – Doosan – Panattoni – Reaktorová hala – Emilova – Panasonic
2. Plzeň-Jižní předměstí – Techmania – Škoda TVC – Energetika – Panelárna (MHD) – Zátiší – Emilova – Panasonic

První trasa se vyznačuje omezením vyplývajícím z oblouků velmi malých poloměrů a větší potřebou nově postavených úseků. Druhá trasa vyžaduje novostavbu pouze v úseku Zátiší – Panasonic bez omezení z pohledu poloměru oblouků. Podle našeho názoru by bylo vhodné s ohledem na stavební náročnost (s důsledkem mírného prodloužení docházkové vzdálenosti) realizovat druhou trasu s modifikací využívající stávající vlečku až do prostoru okružní křižovatky Folmavská mezi ulicemi Ke Karlovu a Domažlická. Alternativním řešením je etapizace záměru s ukončením první etapy v prostoru výhledové zastávky Energetika.

Obrázek 21: Návrh koncepce příměstské železniční dopravy v areálu Škoda s využitím sítě železničních vleček (zdroj: Ing. Jiří Kohout, Ph.D.)



Toto řešení by umožnilo zajištění klasických železničních kolejových vozidel – motorových jednotek, popř. ideálně dvouzdrojových elektrických jednotek s baterií. V souladu s koncepcí rozvoje regionální železniční sítě přichází v úvahu prodloužení následujících linek do areálu Škoda

- P4 Žihle – Plzeň
- P21 Příkosice – Rokycany – Plzeň
- P22 Radnice – Plzeň

V případě linky P22 Radnice – Plzeň by se pravděpodobně jednalo pouze o vybrané posilové spoje, které by nebyly součástí propojené diametrální linky Radnice – Plzeň – Bezručovice. V souladu s vymezením provozních koncepcí jednotlivých tratí uvedených v analýze potenciálu by bylo zapotřebí zajistit dvě kusé koleje v konečné stanici, resp. zastávce v prostoru ulic Ke Karlovu a Domažlická, neboť by docházelo k současnému pobytu dvou motorových, resp. dvouzdrojových jednotek (linek P4 a P22) během jejich obratu okolo celé hodiny.

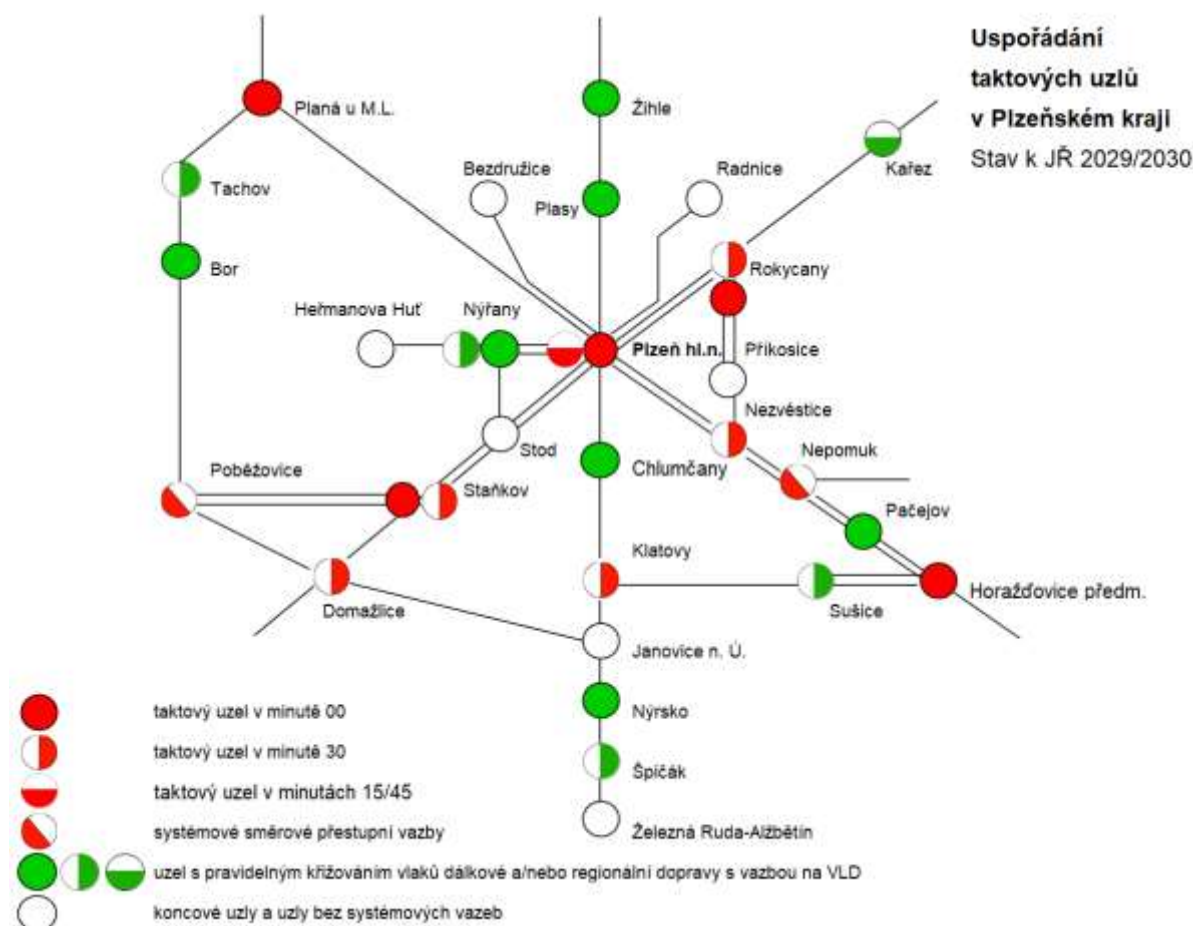
⁷ Autorem námětu je Ing. Jiří Kohout, Ph.D. ze společnosti Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.

Po provedené syntéze navrhovaných opatření potřebných k vymezení cílové provozní koncepce na konci střednědobého horizontu by mělo dojít na území Plzeňského kraje k následujícím změnám v uspořádání taktových uzlů

- Sjednocení časové polohy taktového uzlu Domažlice na minutu 30
- Sjednocení časové polohy taktového uzlu Klatovy na minutu 30
- Zúžení taktového uzlu Horažďovice předměstí v minutě 00
- Systémové směrové přestupní vazby v Nepomuku
- Maximalizace počtu linek v taktovém uzlu Plzeň v minutách 15/45

Na základě výše uvedených opatření lze vymezit cílové uspořádání taktových uzlů, které je znázorněno na následujícím schématu.

Obrázek 22: Uspořádání taktových uzlů v Plzeňském kraji ve střednědobém a dlouhodobém výhledu koncepce



Další zásadní změnou je návrh nového linkového vedení vlaků na regionálních tratích Plzeňského kraje. Po dokončení předpokládaných zásadních infrastrukturních úprav na celostátních tratích č. 170, 180 a 191 a regionálních tratích č. 176, 177, 181, 182, 184 a 185 navrhujeme na konci střednědobého horizontu vést nové přímé vlaky v následujících relacích

- Os Plzeň – Nýřany – Heřmanova Huť
- Sp Plzeň – Staňkov – Horšovský Týn (křídlo Sp Plzeň – Staňkov – Domažlice)
- Os Radnice – Bezručice
- Os Plzeň – Rokycany – Příkosice
- Sp Plzeň – Horažďovice předměstí – Sušice⁸

⁸ v dlouhodobém horizontu Sp Plzeň – Horažďovice předměstí – Sušice-město

Nad rámec koncepce rozvoje regionální železniční sítě Plzeňského kraje by rovněž měla být provedena podrobná analýza potenciálu zastávek s nízkým počtem denně nastupujících a vystupujících cestujících s případným návrhem následných opatření (podpora systémů kombinované mobility, popř. projíždění zastávek s návrhem efektivní obsluhy daného sídla prostřednictvím VLD). Z našeho pohledu se jedná o následující zastávky na tratích

- **175:** Kornatice rybník, **176:** Střapole, Břasy, **177:** Břetislav, Lomnička
- **181:** Přehýšov, **182:** Ohnišovice, Semošice-Peřina, **183:** Petrovice nad Úhlavou
- **184:** Bor zastávka, Borek u Tachova, Dubec, Malý Rapotín, Pernolec, Svržno, Tachov-Bíletín, Vlkanov **185:** Dobříkov na Šumavě, Loučim, **192:** Životice

Naproti tomu existují sídla, kterými regionální železniční trať prochází, přesto nemají v současné době „vlastní“ železniční zastávku, popř. se tato zastávka nachází v nepříznivé poloze vůči danému sídlu. Přehled těchto zastávek poskytuje následující tabulka:

Tabulka 51: Návrhy prověření nových zastávek na regionálních tratích Plzeňského kraje

Trat'	Stávající zastávka	Popis stávajícího stavu	Navrhované řešení	Zkrácení docházkové vzdálenosti
176	Bezděkov u Radnic	Zastávka mimo zástavbu ve směru Radnice	Posouzení přesunu zastávky do prostoru podjezdu pod silnicí II/232 - vlevo ve směru jízdy do Radnice před mostem	Ze 400 m na 150 m
177	Kokašice	Zastávka mimo zástavbu	Posouzení přesunu do prostoru přejezdu P439 - křížení se silnicí II/201, popř. do oblouku v místě křížení s účelovou komunikací směrem do Pňovan	Ze 1 300 m na 700 m, resp. 600 m
181	Heřmanova Huť	Pro město je k dispozici pouze koncová stanice Heřmanova Huť	Nová zastávka v prostoru ulice K Samotě, v souladu se záměrem Správy železnic Revitalizace a elektrizace trati Nýřany – Heřmanova Huť	Až o 400 m pro místní část Vlkyš
182	Horšovský Týn	Stanice s dlouhou docházkovou vzdáleností do centra města	Posouzení nové zastávky Horšovský Týn město v prostoru ulic Domažlická, Dvořákova nedaleko přejezdu P675 – II/193 souběžně s ulicí Fibichova, vzdálenost od žst. cca 1 000 m. Předpoklad zachování žst. Horšovský Týn pro nástup a výstup cestujících.	Z 1 000 m do centra města na 600 m, z 1 200 m na Smetanovo náměstí na 350 m
185	Klatovy, Klatovy město	Stanice i zastávka s dlouhou docházkovou vzdáleností do centra města	Posouzení nové zastávky Klatovy centrum nedaleko nadjezdu nad silnicí I/22 v ulici U Plynárny v prostoru vymezeném ulicemi Domažlická a Voříškova	Ze 2 000 m, resp. 1 400 m do centra města na 800 m
	Kout na Šumavě	Stanice s dlouhou docházkovou vzdáleností pro převážnou část zástavby obce	Posouzení nové zastávky Kout na Šumavě obec v prostoru přemostění Koutského potoka a účelové komunikace, vzdálenost od žst. Kout na Šumavě cca 1 000 m, prověření vhodnosti zachování možnosti nástupu a výstupu cestujících ve stávající zastávce (s nákladištěm) Kout na Šumavě	Z 1 000 m do centra obce na 300 m. Veškerá zástavba nově dostupná do 900 m
192	Kasejovice	Stanice s dlouhou docházkovou vzdáleností do centra města	Posouzení nové zastávky Kasejovice město v prostoru přejezdu P1280 – křížení s účelovou komunikací. Dle vyjádření Správy železnic obtížné proveditelné z důvodu velmi blízké sousední dopravní D3 Kasejovice.	Z 850 m do centra města na 350 m.

Náměty na nové zastávky na tratích č. 176 a 177 jsou pouze orientační, z důvodu nízkého přepravního potenciálu nejsou z našeho pohledu prioritní.

Na následujících mapových schématech jsou naznačeny přibližné polohy navrhovaných zastávek určených k dalšímu prověření.

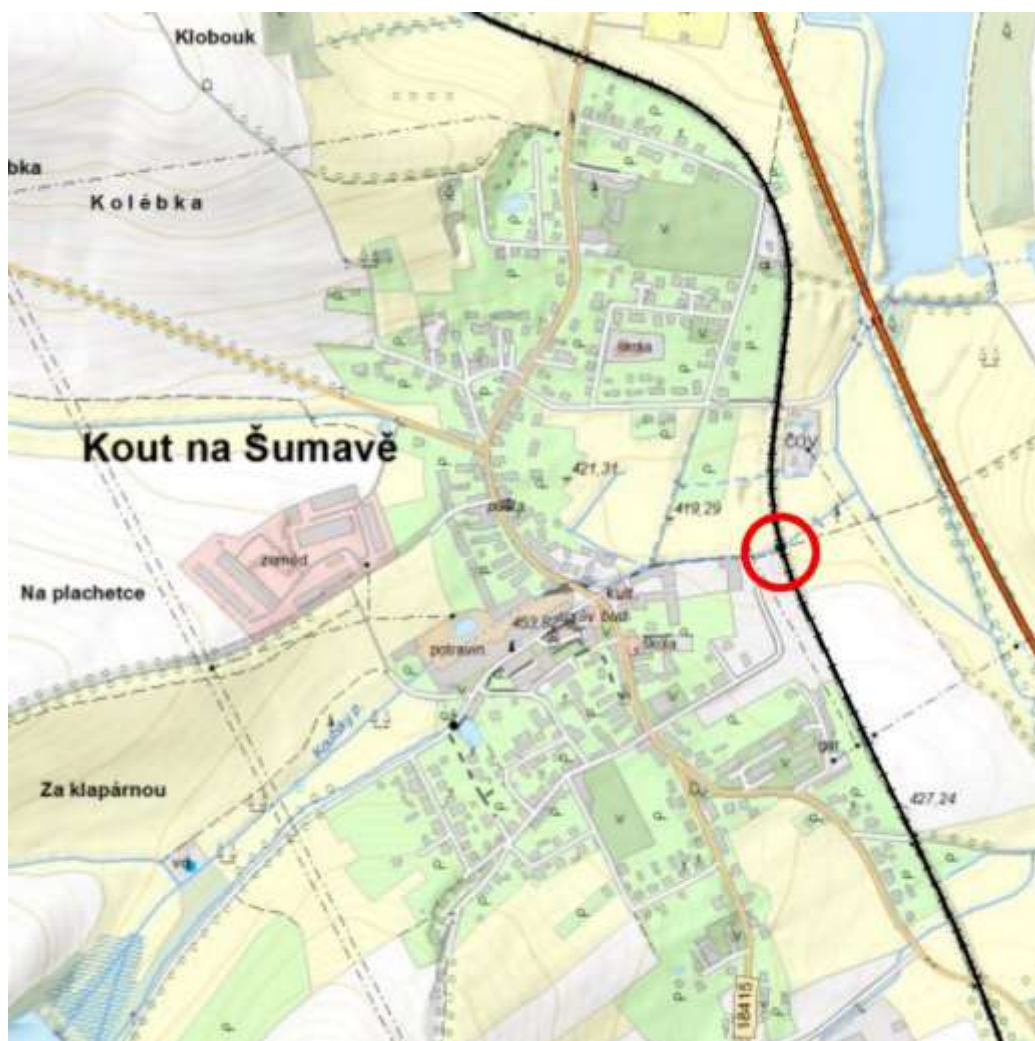
Obrázek 23: Navrhovaná poloha nové železniční zastávky Kasejovice město



Obrázek 24: Navrhovaná poloha nové železniční zastávky Heřmanova Huť předměstí



Obrázek 25: Navrhovaná poloha nové železniční zastávky Kout na Šumavě obec



Obrázek 26: Navrhovaná poloha nové železniční zastávky Klatovy centrum



Obrázek 27: Navrhovaná poloha nové železniční zastávky Horšovský Týn město



V případě realizace přeložky tratě č. 176 v úseku Stupno – Břasy v dlouhodobém horizontu by bylo vhodné zajistit výstavbu nové zastávky v centru obce Břasy. Přeložka tratě v tomto úseku je prozatím součástí aktuálně platných Zásad územního rozvoje Plzeňského kraje, jakož i územního plánu obce Břasy. V územním plánu obce je však uvedeno, že přeložka je s ohledem na výlučný provoz regionální železniční osobní dopravy ekonomicky sporná. Toto tvrzení bude možné objektivně vyhodnotit až v dlouhodobém horizontu na základě vývoje přepravních vztahu v oblasti Radnicka.

6.5 Závěrečné shrnutí

Kromě realizace zásadních projektů modernizace tratí Plzeň – Domažlice – státní hranice SRN a Plzeň – Horažďovice předměstí – České Budějovice, které jsou součástí transevropské dopravní sítě TEN-T, by podle názoru zpracovatelů koncepce měl Plzeňský kraj vést jednání s Ministerstvem dopravy a Správou železnic o zlepšení parametrů a zvýšení kapacity zejména v úsecích s předpokládaným intenzivním provozem příměstské železniční dopravy s krátkými intervaly (takt 30 minut). Na obou výše uvedených tratích by v plzeňské aglomeraci po dokončení jejich modernizace měla být provozována příměstská železniční doprava na principu integrálního jízdního řádu bez omezení z pohledu kapacity i pravidelnosti a přehlednosti nabídky spojení.

Ve výhledu by v případě tratě Plzeň – Domažlice – Furth im Wald bylo účelné dosáhnout plného zdvoukolejnění tratě, tj. realizovat modernizaci a zdvoukolejnění v úsecích Holýšov – Blížejev a Domažlice – Furth im Wald.

Na zbývajících železničních tratích mimo transevropskou dopravní síť Plzeň – Žihle – Žatec a Plzeň – Klatovy je žádoucí dosáhnout níže uvedených parametrů.

Nad rámec navrhovaných opatření předpokládaných v záměru projektu Revitalizace trati Plzeň – Klatovy je podle názoru zpracovatelů koncepce zapotřebí

- realizovat dvokolejné úseky pro letmá křižování (v ideálním případě i pro zvýšení stability jízdního řádu)
 - (Plzeň-Valcha –) Dobřany-zastávka – Dobřany
 - Chlumčany u Dobřan – Přeštice-Zastávka (mimo), tj. prodloužení navrhovaného dvokolejného úseku z Chlumčan ve směru Přeštice
 - V případě systematického provozu „dlouhých“ zastávkových osobních vlaků Plzeň – Klatovy rovněž Červené Poříčí – Švihov a Dehtín – Točnick
- zřídit dvokolejné výhybny pro zvýšení stability jízdního řádu
 - Plzeň-zastávka
 - Točnick

Výše uvedená opatření odpovídají uspořádání taktového uzlu Plzeň hl.n. v příměstské dopravě v minutách 15/45 a Klatovy v dálkové dopravě v minutě 30.

V případě implementace pásmového jízdního řádu s hranicí pásma v Přešticích, kde by byly ukončeny zastávkové osobní vlaky Beroun – Přeštice a obsluhu pásma Přeštice – Klatovy by až na některé výjimky zajišťovaly výhradně rychlíky linky R16 Praha – Plzeň – Klatovy, není nezbytné nutné zřizovat poslední dva výše uvedené dvokolejné úseky, minimálním požadavkem pak v tomto případě zůstává zřízení dvokolejné výhybny Točnick.

V případě železniční tratě č. 160 Plzeň – Žatec je účelné kapacitu infrastruktury dimenzovat s ohledem na předpokládaný na hodinový takt vlaků dálkové a rychlé regionální dopravy (proklad dvouhodinového taktu linky R25 Plzeň – Žatec – Most a dvouhodinového taktu spěšných vlaků Plzeň – Žihle) a hodinový takt zastávkových osobních vlaků linky P4 v úseku Plzeň – Plasy. Z tohoto rozsahu dopravy vychází Technicko-ekonomická studie trati Plzeň – Žatec.

V souladu se závěry této studie je účelné na trati Plzeň – Žatec na území Plzeňského kraje realizovat následující opatření

- elektrizace tratě v úseku Plzeň – Plasy
- výstavba nové zastávky Třemošná u Plzně škola

Nad rámec závěrů této technicko-ekonomické studie by měla být realizována následující opatření směřující ke zvýšení stability jízdního řádu

- úprava vybraných stanic se systematickým křižováním vlaků
 - prodloužení staničních kolejí prostřednictvím „vytažených“ zhlaví železničních stanic Třemošná, Horní Bříza, Kaznějov

Výše uvedená opatření odpovídají uspořádání taktového uzlu Plzeň hl.n. v příměstské dopravě v minutách 15/45 a v dálkové, jakož i rychlé regionální dopravě v minutě 00.

V případě regionální železniční sítě analýza přepravního potenciálu na základě pravidelné dojížděky podle Sčítání lidu, domů a bytů 2011 ukázala, že převážná většina regionálních tratí Plzeňského kraje se vyznačuje významným potenciálem z pohledu pravidelné dojížděky.

V plzeňské aglomeraci se kromě tratě č. 175 v revitalizovaném úseku Rokycany – Příkosice vyznačuje vysokým potenciálem pravidelné dojížděky trať č. 176 Plzeň – Radnice. Z tohoto důvodu navrhujeme její revitalizaci s nasazením moderních motorových jednotek s dostatečnými výkonovými parametry s cílem zkrácení cestovní doby v relaci Radnice - Plzeň. Výhledově pak doporučujeme posouzení možnosti nasazení dvouzdrojových vozidel a prověření efektivity případné přeložky v prostoru Stupno – Břasy s novou polohou zastávky Břasy za účelem odstranění stávající úvratě v žst. Stupno.

Provozní a přepravní vazbou na trať č. 176 se vyznačuje **regionální trať č. 177 Plzeň – Bezručice**, jelikož ve střednědobém horizontu by v souladu s veřejnou zakázkou „Výběr dopravce pro uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné dráží osobní dopravě na celek Plzeňsko - 2. vyhlášení“ měla být vedena diametrální linka Radnice – Plzeň – Bezručice vzniklá spojením radiálních linek P13 a P22. **Na trati č. 177 Pňovany – Bezručice navrhujeme provedení soustředěné údržby za účelem odstranění propadů nejvyšší traťové rychlosti**, přičemž v kombinaci s nasazením motorových, resp. výhledově dvouzdrojových jednotek s odpovídajícími trakčními parametry je **cílem dosažení systémové jízdní doby Radnice – Bezručice v délce 120 minut. V dlouhodobém horizontu za předpokladu výrazného nárůstu přepravní poptávky v relaci Plzeň – Karlovy Vary doporučujeme prověřit efektivitu záměru realizace novostavby tratě Bezručice – Teplá a revitalizace tratě č. 177** umožňující provoz přímých spěšných vlaků Plzeň – Karlovy Vary vedených motorovými jednotkami s naklápěcí technikou.

V případě tratě **č. 181 Nýřany – Heřmanova Huť je účelné vycházet ze záměru Správy železnic Revitalizace a elektrizace trati Nýřany – Heřmanova Huť.**

Na trati **č. 182 Staňkov – Poběžovice navrhujeme prostřednictvím soustředěné údržby odstranit propady nejvyšší traťové rychlosti** a na přelomu střednědobého a dlouhodobého horizontu po dokončení modernizace tratě Plzeň – Domažlice **zavést přímé spěšné vlaky Plzeň – Staňkov – Horšovský Týn – Poběžovice** vedené dvouzdrojovými jednotkami jako křídlo spěšných vlaků Plzeň – Staňkov – Domažlice.

V případě tratě **č. 183 Klatovy – Železná Ruda nepředpokládáme zásadní změny**, navrhujeme pouze **dokončení revitalizace tratě** a v mezistaničních úsecích **mírné zvýšení traťové rychlosti za účelem zvýšení stability jízdního řádu a spolehlivého dosahování systémové jízdní doby Nýrsko – Špičák v délce 30 minut.**

Na trati **č. 184 Domažlice – Planá** bude na přelomu střednědobého a dlouhodobého horizontu **zapotřebí dosáhnout systémové jízdní doby 60 minut v úseku Klenčí pod Čerchovem – Bor** z důvodu nového uspořádání taktového uzlu Domažlice a zachování časové polohy stávajícího taktového uzlu Planá. **V tomto úseku je dle našeho názoru nutná revitalizace tratě**, v úseku **Tachov – Planá je pak vhodná revitalizace tratě** s ohledem na vyšší přepravní potenciál. V úsecích **Domažlice – Klenčí pod Čerchovem a Bor – Tachov je dostatečné systematické provádění soustředěné údržby. V dlouhodobém horizontu za předpokladu**

dostatečné poptávky **navrhujeme vedení přímých vlaků Plzeň – Planá - Tachov dvouzdrojovými jednotkami** jako křídla spěšných vlaků Plzeň – Planá – Cheb – Karlovy Vary.

V případě tratě č. **185 Horažďovice předměstí – Domažlice** je účelné vycházet ze záměru Správy železnic **Revitalizace trati Horažďovice předměstí (mimo) - Sušice (včetně)**. V úseku Sušice – Klatovy – Domažlice je dostačující provádění soustředěné údržby. **Pro zlepšení dostupnosti Plzně z regionálních center Sušice a Horažďovice je po dokončení modernizace tratě Plzeň – České Budějovice vhodné zavést přímé spěšné vlaky Plzeň – Sušice vedené dvouzdrojovými vozidly.** Za účelem dosažení vhodných přípojných vazeb v taktových uzlech Klatovy a Domažlice je nutné **reaktivovat železniční stanici Dobříkov na Šumavě umožňující pravidelné systematické křížování vlaků osobní dopravy.** **V dlouhodobém horizontu doporučujeme prověřit možnost využití bývalé vlečky SOLO-Sušice a výstavby zastávky Sušice – město.**

Na trati č. **186 Svojsín – Bor** navrhujeme zachování stávajícího stavu, tj. **bez pravidelné železniční osobní dopravy objednávané Plzeňským krajem v pracovní dny.** V dlouhodobém horizontu doporučujeme prověření možnosti zastavování vybraných expresů linky Ex6 ve Svojsíně a efektivity obnovení provozu na trati č. 186 Svojsín – Bor zajišťujícího atraktivní nabídku pro dojížděku v relaci Bor – Stříbro – Plzeň.

V případě tratě č. **192 Nepomuk – Blatná** navrhujeme provádění **soustředěné údržby** za účelem zkrácení cestovní doby Nepomuk – Blatná na 35 minut a zvýšení stability jízdního řádu. Současně s tím po dokončení modernizace tratě Plzeň – České Budějovice doporučujeme vlaky linky P12 Nepomuk – Blatná navázat v Nepomuku na osobní, popř. doplňkově i na spěšné vlaky linky P1 Horažďovice předměstí – Plzeň.

Poslední regionální trať v Plzeňském kraji je trať č. **162 Rakovník – Kralovice u Rakovníka.** **Na základě provedené analýzy pravidelné dojížděky ve střednědobém horizontu navrhujeme v souladu stanoviskem POVED zachování stávajícího stavu, tj. bez pravidelného provozu v úseku Kralovice u Rakovníka - Mladotice.** Návrh na obnovení provozu alespoň v úseku Kralovice – Mariánský Týnec délky 1,7 km s výstavbou stejnojmenné koncové zastávky je dle našeho názoru zapotřebí posoudit z pohledu nákladů a přínosů ze strany Správy železnic. **V dlouhodobém horizontu doporučujeme v případě rostoucí přepravní poptávky prověřit efektivitu revitalizace tratě Mladotice – Rakovník se zavedením přímých spěšných vlaků Rakovník – Plzeň a harmonizací s provozní koncepcí na trati č. 160.**

Na území krajského města doporučujeme podrobněji posoudit a zpracovat záměr pro zvýšení významu a podílu železniční dopravy v rámci městského dopravního systému Plzně. Záměr vychází z filozofie ve dvou alternativních trasách. V případě tohoto záměru doporučujeme s ohledem na stavební náročnost a možnost využití konvenčních železničních kolejových vozidel prioritní prověření trasy Plzeň-Jižní předměstí – Techmania – Škoda TVC – Energetika – Panelárna (MHD) – Zátíší s modifikací využívající stávající vlečku až do prostoru okružní křižovatky Folmavská mezi ulicemi Ke Karlovu a Domažlická. Toto řešení by umožnilo zajištění klasických železničních kolejových vozidel – motorových jednotek, popř. ideálně dvouzdrojových jednotek v rámci linek P4 Žihle – Plzeň, P21 Příkosice – Rokycany – Plzeň a vybraných spojů linky P22 Radnice – Plzeň až na hranici areálu Škoda na Borských polích.

Souhrnné znázornění všech záměrů na regionální železniční síti Plzeňského kraje poskytuje mapa č. 40.

V dlouhodobém horizontu doporučujeme technickou a technologickou podporu přechodu na bezemisní kolejová vozidla, ať již ve formě výše uvedených dvouzdrojových elektrických jednotek nebo motorových jednotek na vodíkový pohon. Dlouhodobým cílem Plzeňského kraje by mělo být plnohodnotné nahrazení dieselové trakce tímto bezemisním typem pohonu.

7. Přílohy

Mapa 1	Počet obyvatel dle POÚ
Mapa 2	Počet obyvatel v produktivním věku dle POÚ
Mapa 3	Intenzita bytové výstavby
Mapa 4	Rozvojové plochy pro Bydlení
Mapa 5	Podíl nezaměstnaných dle POÚ
Mapa 6	Počet VPM a změna počtu VPM dle POÚ
Mapa 7	Intenzita PM a změna počtu PM dle POÚ
Mapa 8	Zaměstnavatelé dle POÚ
Mapa 9	Rozvojové záměry – Kompas
Mapa 10	Rozvojové plochy pro Výrobu a skladování dle UAP
Mapa 11	Vymezení aglomerovaného území
Mapa 12	Vymezení venkovských prostorů
Mapa 13	Centra cestovního ruchu
Mapa 14	Centra dojížděky, pracovní centra
Mapa 15	Vybavenost sídel
Mapa 16	Vazby center
Mapa 17	Integrace výsledků pro posouzení rozvojových předpokladů funkce bydlení
Mapa 18	Integrace výsledků pro posouzení rozvojových předpokladů pracovní funkce
Mapa 19	Integrace výsledků pro identifikaci potenciálních proudů nákladní dopravy
Mapa 20	Integrace výsledků pro identifikaci potenciálních proudů do zaměstnání
Mapa 21	Silniční síť – stav
Mapa 22	Intenzita dopravy – stav všechna vozidla celkem
Mapa 23	Intenzita dopravy – stav nákladní vozidla
Mapa 24	Přeshraniční doprava
Mapa 25	Časová dostupnost krajského města
Mapa 26	Šířkové uspořádání – stav
Mapa 27	Průjezdny profil podjezdů – stav
Mapa 28	Zabezpečení železničních přejezdů – stav

Mapa 29	Zatížitelnost mostů – stav
Mapa 30	Stavební stav silnic II. a III. třídy
Mapa 31	Mosty - stavební stav
Příloha 32	Tabulka 8: Matice pravidelné dojížděky mezi sekundárními, terciárními uzly a hospodářskými centry Plzeňského kraje
Příloha 33	Trasy obslužných linek veřejné linkové osobní dopravy vybraných oblastí od června 2020
Mapa 34	Návrh sítě silnic II. třídy PK
Mapa 35	Návrh změn na regionální silniční síti PK
Mapa 36	Pátevní regionální silniční síť (RESTART) Plzeňského kraje
Mapa 37	Návrh vybrané sítě PK dle zvolených kritérií
Mapa 38	Návrh vybrané sítě PK
Mapa 39	Území významná pro hodnocení projektů na regionální silniční síti z hlediska stability a rozvoje Plzeňského kraje
Mapa 40	Navrhovaná opatření na regionálních železničních tratích Plzeňského kraje ve střednědobém horizontu