



## **Plán dopravní obslužnosti území Karlovarského kraje na období let 2012 - 2018**

---

Tento „Plán dopravní obslužnosti území Karlovarského kraje na období let 2012 – 2018“ schválilo Zastupitelstvo Karlovarského kraje na svém jednání dne 8. prosince 2011 usnesením č. ZK 339/12/11

## Obsah:

<b>Preambule</b>	<b>3</b>
<b>1. Postavení a význam veřejné dopravy</b>	<b>3</b>
1.1 Veřejná doprava a ekonomika	3
1.2 Veřejná doprava a životní prostředí	4
1.3 Veřejná doprava a rozvoj regionu	5
<b>2. Demografické podmínky jako určující faktor systému veřejné dopravy</b>	<b>6</b>
2.1 Osídlení Karlovarského kraje a jeho rozložení	6
2.2 Aspekty a trendy demografického vývoje	8
2.3 Demografický vývoj, prostor a doprava	9
2.3.1 Zdroje a cíle osobní dopravy	9
2.3.2 Důsledky pro dopravu z titulu demografických změn	10
2.3.3 Hlavní koncentrační areály, urbanizační oblasti	11
<b>3. Komunikační sítě jako určující faktor systému veřejné dopravy</b>	<b>12</b>
3.1 Charakteristika silniční dopravní sítě	12
3.1.1 Silnice I. třídy	13
3.1.2 Vybrané silnice II. a III. třídy	14
3.2 Charakteristika železniční dopravní sítě	16
3.3 Kategorie železničních drah na území Karlovarského kraje	16
3.3.1 Části dráhy celostátní	17
3.3.2 Regionální trati	17
3.3.3 Trati, úseky tratí a vlečky v Karlovarském kraji se zastaveným provozem	18
3.4 Železniční tratě a jejich charakteristika	18
<b>4. Dopravní obslužnost územního obvodu Karlovarského kraje současný stav</b>	<b>21</b>
4.1 Veřejná linková doprava	22
4.1.1 Veřejná linková doprava – Chebsko	22
4.1.2 Veřejná linková doprava – Karlovarsko	32
4.1.3 Veřejná linková doprava – Sokolovsko	52
4.2 Veřejná drážní doprava	66
4.3 Systém Integrované dopravy Karlovarského kraje IDOK - současný stav	75
<b>5. Dopravní obslužnost územního obvodu Karlovarského kraje výhled</b>	<b>80</b>
5.1 Veřejná linková doprava	80
5.2 Veřejná drážní doprava	80
5.3 Systém Integrované dopravy Karlovarského kraje IDOK	87
<b>6. Časový harmonogram a postup při uzavírání smluv o veřejných službách</b>	<b>88</b>
<b>7. Předpokládaný rozsah poskytované kompenzace</b>	<b>88</b>
7.1 Veřejná drážní doprava	88
7.2 Veřejná linková doprava	89
7.3 Rozsah dopravní obslužnosti	89
<b>8. Použité zdroje</b>	<b>90</b>

## **Preambule**

Povinnost sestavit plán dopravní obslužnosti území je nově stanovena zákonem č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve kterém je tato povinnost uložena dle ust. § 5 (dopravní plánování a integrované služby) a to v odst. 2. Podle ustanovení téhož § 5 v odst. 3 pak je stanoveno, že plán dopravní obslužnosti území se pořizuje na dobu nejméně 5 let a obsahuje popis zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících, předpokládaný rozsah poskytované kompenzace, časový harmonogram uzavírání smluv o veřejných službách a postup při uzavírání těchto smluv, harmonogram a způsob integrace, pokud se stát a kraje podílejí na organizaci integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících. Ustanovení § 5 odst. 4 pak Plán dopravní obslužnosti území ukládá pořizovateli zveřejnit způsobem umožňujícím dálkový přístup.

### **1. Postavení a význam veřejné dopravy**

#### ***1.1 Veřejná doprava a ekonomika***

Z široké palety lidských potřeb byl vždy v popředí zájmu požadavek změny místa, přemísťování nejrozmanitějších věcí (doprava nákladní) a vykonávání nejrůznějších cest (doprava osobní). Změna místa doprovází téměř všechny lidské potřeby. Nutnost přemístění vyplývá z nejrůznějších příčin; nejzávažnější z nich pramení z nutnosti zabezpečit trvalý rozvoj národního hospodářství.

Doprava uspokojuje rozsáhlé potřeby v přemísťování. Jejím prostřednictvím se uskutečňují materiálové toky mezi výrobou a spotřebou, mezi průmyslem a zemědělstvím, mezi městem a venkovem i mezi oblastmi a státy. Čím vyšší je úroveň dopravy, tím lépe se může rozvíjet národní i mezinárodní dělba práce a spolupráce, distribuce výrobních prostředků a spotřebních předmětů, směna zboží i směna činností. Rozvoj dopravy vytváří předpoklady k bezprostřednějším a těsnějším společenským vztahům, k rozvoji vědy a techniky, k pevnějším hmotným a kulturním svazkům mezi lidmi na národní i mezinárodní úrovni a obecně k všestranně bohatšímu životu lidí.

Doprava je velmi komplexní ekonomickou i společenskou aktivitou, která poměrně výrazně přesahuje zjednodušené pojetí pouhého ekonomického odvětví. Odvětví dopravy je velmi členité z hlediska druhů a míry vlivu na ostatní ekonomické a společenské aktivity. Bez dopravy je v současné době prakticky nepředstavitelné bezproblémové fungování libovolného hospodářského odvětví. Tento vliv je nejen přímý, ale často i zprostředkovaný, někdy i prostřednictvím dosti komplikovaných vazeb. Bez pochyby lze konstatovat, že doprava představuje jeden z nemnoha zcela klíčových faktorů vývoje moderních ekonomik.

Doprava předně představuje infrastrukturu, jejímž prostřednictvím se pohybujeme (silniční síť, železnice, vzdušný prostor, vodní plochy, podzemní koridory), soubor dopravních prostředků, které

vlastní komunikaci zprostředkovávají a subjekty zajišťující dopravní služby (dopravní a přepravní společnosti, cestovní kanceláře, společnosti veřejné dopravy osob, organizace správy silnic atd.); Tento systém samozřejmě kooperuje s řadou přidružených subsystémů terciární sféry, které dotvářejí komplexnost přepravního procesu a kromě kvantitativních ukazatelů reprezentovaných např. osobokilometry či vozokilometry, ho pomáhají nazírat i pomocí ukazatelů kvalitativních, jako je například spokojenost uživatelů dopravních služeb v nejširším smyslu slova. Tato spokojenost je podmíněna vyváženým vztahem kvalitativní i kvantitativní strany poskytnuté služby.

Dopravní systém musí být obecně konstruován a průběžně optimalizován tak, aby vyhovoval podmínkám udržitelného růstu. Moderní dopravní systém musí být udržitelný z pohledu ekonomického, sociálního i z pohledu životního prostředí.

Plány budoucího vývoje sektoru musejí vzít v úvahu jeho ekonomický význam, který neustále roste. Doprava představuje nákladově mimořádně náročný sektor. Za daných ekonomických a společenských podmínek je udržitelnost determinována existencí kombinovaného vlastnictví, správy a financování ze strany veřejného a soukromého sektoru. Jestliže v drtivé většině podnikatelských sektorů je zasahování veřejného sektoru považováno za nevhodné či dokonce škodlivé, v přípravě dopravy tomu tak není. Především komplexnost dopravních sítí vyžaduje nezastupitelnou roli státu a krajů v rámci uceleného dopravního systému.

### ***1.2 Veřejná doprava a životní prostředí***

Vliv dopravy na životní prostředí se dnes již stal globálním problémem. Do popředí neustále vystupují otázky dostupnosti neobnovitelných a udržitelnosti obnovitelných zdrojů, lidského zdraví, bezpečnosti a kvality života.

Ekologická udržitelnost má mnoho hledisek, jak na regionální, tak i globální úrovni, včetně udržitelnosti ovzduší a využití zdrojů, zejména energie a území. Ekologická udržitelnost je problematičtější ve velkých městech, což je dáno větší koncentrací obyvatelstva, průmyslem a ostatními ekonomickými aktivitami. Doprava je zde hlavním zdrojem znečištění. Doprava přispívá v současné době 20 procenty celkovému oteplování. Silniční doprava sama spotřebuje přes 40 procent energie získané z ropy.

Udržitelnost dopravy, zejména ve městech silně souvisí s dělbou přepravní práce mezi veřejnou a individuální dopravou a se závislostí na motorové formě dopravy všeobecně. Jak je známo, problémy životního prostředí způsobené dopravou ve městech, stejně jako neúměrná spotřeba energie a území, jsou výsledkem masového využití osobních automobilů. Naproti tomu jsou prokázány ekologické výhody dopravy veřejné.

Vztah dopravy k životnímu prostředí bude do budoucna vycházet ze zákonů na ochranu životního prostředí, souvisejících předpisů a ze závazků, které ČR přijala podpisem závěrečných dokumentů v souvislosti s Regionální konferencí EHK/OSN o dopravě a životním prostředí konané ve Vídni v listopadu 1997 a z dalších mezinárodních dokumentů, k jejichž realizaci se Česká republika přihlásila.

Prvořadým cílem je zabezpečit stabilizaci a postupné snižování negativních účinků souvisejících s dopravní infrastrukturou a dopravním provozem na stav životního prostředí. Základním předpokladem k tomu je naplňování zásad udržitelného rozvoje, zejména v ochraně a prevenci, společně s principem „znečišťovatel platí“. To ve svém souhrnu povede ke zvýšené ochraně zdraví lidské populace a ekosystémů, k minimalizaci využívání přírodních zdrojů a fosilních paliv spolu s naplňováním požadavků na bezpečnost a vyšší mobilitu obyvatel ve společnosti.

V přímé návaznosti se předpokládá další rozvinutí systému hodnocení vlivů dopravní infrastruktury na životní prostředí v proceduře E.I.A (Environmental Impact Assessment). Přitom se předpokládá trvalá podpora uplatňování dopravních systémů příznivých životnímu prostředí snižujících spotřebu energie, omezujících produkci emisí, znečišťujících ovzduší i hladinu hluku a s nižšími nároky na zábor území i nižšími riziky kontaminace vody a půdy. Nezbytným předpokladem pro integraci do evropských struktur je postupný a úplný přechod na ustanovení předpisů EU a soustavu norem a standardů vztahujících se k vlivům dopravy na životní prostředí jakož i aplikace kritérií a podmínek stanovených mezinárodními dopravními organizacemi.

### ***1.3 Veřejná doprava a rozvoj regionu***

Nezastupitelnost veřejné dopravy organizované do jednotlivých regionálních dopravních systémů je zcela zřejmá. Zvláště u regionů s velkými podíly venkovského prostoru a rozptýleným obyvatelstvem má potřeba odpovídajícího dopravního spojení zásadní význam pro udržení osídlení a zaměstnanosti, které podmiňují rozvoj těchto lokalit. Tento význam je větší, pokud je nazírán strukturálními změnami po roce 1989, kdy se výrazně snížil počet pracovníků v zemědělství a tím došlo ke zvýšení tlaku na venkovské obyvatelstvo k hledání práce nebo i nového bydliště v městských oblastech.

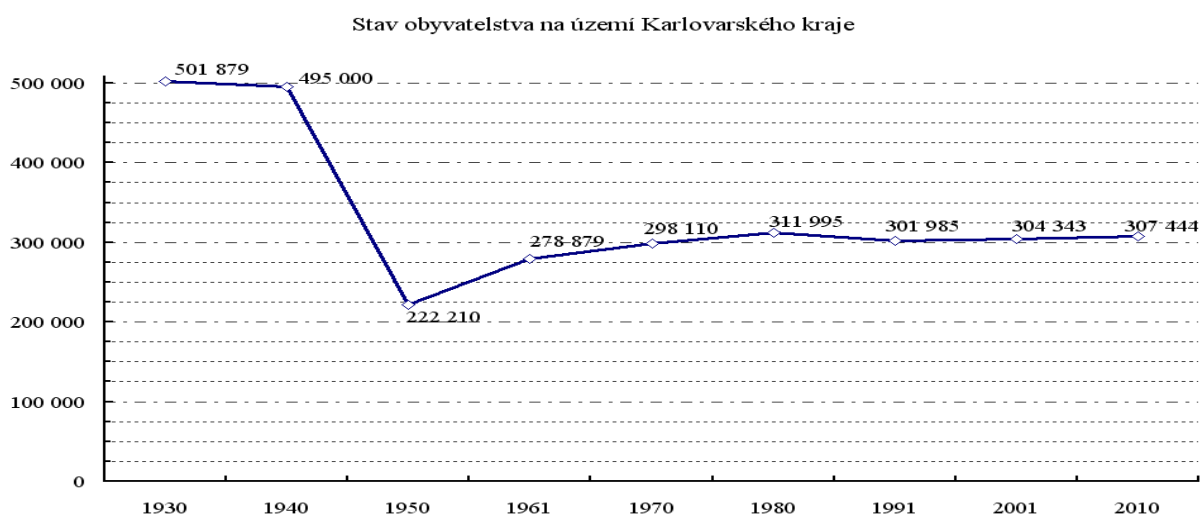
Veřejná doprava má velmi významný vliv i na rozvoj měst, kde se podílí na zabezpečování každodenních přepravních potřeb velkých počtů obyvatel, které by mohly být v případě jejich zajištění výhradně individuální dopravou s využitím stávající dopravní infrastruktury nedostatečně uspokojovány z důvodu kongescí. Je třeba mít také na zřeteli řadu negativních externalit, které by bez veřejné dopravy ve městech vznikly a jejichž dopad by směřoval na všechny obyvatele.

## 2. Demografické podmínky jako určující faktor systému veřejné dopravy

### 2.1 Osídlení Karlovarského kraje a jeho rozložení

Území Karlovarského kraje je nejzápadnějším územím České republiky. Na severu a západě sousedí se Spolkovou republikou Německo, jmenovitě se spolkovými zeměmi Saskem a Bavorskem, na východě s Ústeckým a na jihu s Plzeňským krajem. Karlovarský kraj je druhým nejmenším krajem v České republice s celkovou rozlohou 3 315 km<sup>2</sup> (4,23 % ČR) a v počtu obyvatel (307 tisíc – 2,92 % ČR) mu náleží místo poslední. Průměrná hustota obyvatel je 92,7 osoby na 1 km<sup>2</sup>.

Pro demografický vývoj je charakteristické především to, že kraj byl po poválečném odsunu původního německého obyvatelstva (cca 96 % podíl) po roce 1945 znovu osídlován. Výsledkem je však po pětadesáti letech pouze cca 62 % zalidnění územního obvodu v porovnání se stavem před koncem 2. světové války. Vývoj počtu obyvatel žijících na území dnešního Karlovarského kraje znázorňuje graf:



Došlo tedy k zásadní výměně obyvatelstva, nicméně zlepšila se jeho věková struktura a tato příznivá charakteristika platí i v současnosti (ve věku 15 – 64 let je 71,35 % obyvatel – 2. místo v rámci ČR).

Charakter osídlení odpovídá výše uvedeným geografickým a sociálním vlivům. Mimo výše uvedené skutečnosti je třeba jako jeden z dalších faktorů určujících strukturu osídlení uvést významný vliv vojensko–politických rozhodnutí vedení státu v období po konci 2. světové války, která měla za výsledek nedosídlení dvou plošně významných lokalit Karlovarského kraje. Do roku 1960 byl na území dnešní CHKO Slavkovský les zřízen Vojenský výcvikový prostor Prameny, jemuž padlo za oběť 22 sídel, která částečně, nebo zcela zanikla. Mezi roky 1953 a 1954 došlo k opětovnému vysídlení postupně doosídlované oblasti Doupovských hor a vzniku Vojenského výcvikového prostoru Hradiště, který zde existuje dodnes. Zde zaniklo zcela nebo zčásti 66 sídel.

Následkem toho jsou tato rozsáhlá území (cca 20 % rozlohy Karlovarského kraje) prakticky neobydlena.

Jestliže se území Karlovarského kraje již před 2. světovou válkou vyznačovalo výraznou koncentrací obyvatelstva do měst a mimo to rozptýlenou strukturou venkovských sídel, pak v průběhu poválečného doosídlování se tato disproporce ještě zvýraznila. Přistěhovalci směřovali především do měst a do větších obcí.

Z hlediska správního uspořádání se Karlovarský kraj skládá ze 131 měst a obcí a 1 vojenského výcvikového prostoru. Současná sídelní struktura Karlovarského kraje se vyznačuje vysokým stupněm urbanizace. Ze 132 správních jednotek 97 vykazuje hustotu osídlení pod 100 osob na 1 km<sup>2</sup>. Územní podíl uvedených sídel činí 78,80 %, podíl na obyvatelstvu je však pouze 23,42 %. Karlovarský kraj vykazuje po Praze nejvyšší podíl městského obyvatelstva s velkým kontrastem mezi několika málo většími sídly střediskového typu. Dalším údajem, který dokládá charakter osídlení je vysoký počet částí obcí, který je 514, tj. 3,89 částí obce na 1 obec (nejvyšší hodnota mezi všemi kraji mimo Prahu). Zvážením faktoru střední nadmořské výšky sídel dále dospíváme k výsledku, že 66,58 % obyvatel žije v sídlech do 500 m.n.m. (29,42 % území). Variabilita nadmořské výšky v regionu kolísá od 320 do 1 244 m.n.m.

Rozborem rozložení obyvatelstva v závislosti na přírodních podmínkách regionu docházíme k závěru, že většina osídlení regionu je rozložena do geograficky a také klimaticky nejpříznivějších oblastí kolem toku řeky Ohře.

Kumulativní podíly počtu obyvatel podle střední nadmořské výšky obcí v Karlovarském kraji uvádí tabulka:

– 400 m	– 450 m	– 500 m	– 550 m	– 600 m	– 650 m	– 700 m	+ 700 m
7,30%	49,76%	66,58%	73,30%	87,43%	89,67%	98,12%	100,00%

Rozdělení geografických formací a vodních toků vytváří v Karlovarském kraji dopravně významné koridory, které spolu s osídlením determinují rámec dopravního systému. Za tyto koridory lze označit především údolí řeky Ohře s Chebskou pánví a Sokolovskou pánví, údolí řek Teplé a Svatavy a brázdu v ose Cheb – Mariánské Lázně. Silná koncentrace obyvatel v území sice na určité ploše vytváří dobrý základ k efektivnímu dopravnímu systému (tzv. Sokolovsko–karlovarská aglomerace), avšak potřeba dopravní obsluhy venkovského prostoru, jenž je charakterizován malým počtem potenciálních cestujících, značnou rozptýleností sídel a většími přepravními vzdálenostmi, klade vysoké nároky na konstrukci dopravního systému. Tyto nároky jsou kladeny jak na provozní stránku dopravního

a přepravního procesu, tak i na financování dopravního systému, který se prakticky vůbec neobejde bez dotační podpory regionální samosprávy.

## **2.2 Aspekty a trendy demografického vývoje**

Demografický vývoj v Karlovarském kraji je z pohledu dopravy v prostorovém rozlišení shrnout do čtyř hledisek.

### 1. Malý počet obyvatelstva

Počet obyvatel Karlovarského kraje k 31. prosinci 2010 byl 307 444 osob. Vzhledem k nižšímu počtu nově narozených se bude počet obyvatelstva v budoucnosti pravděpodobně snižovat, neboť obecně platí, že malá společenství mají, při konstantním (a pro úplnou reprodukci obyvatelstva příliš nízkém) počtu nově narozených za následek ještě menší absolutní přírůstek obyvatelstva a tak dojde, v průběhu času, ke kumulaci poklesu.

### 2. Stárnutí populace

Narůstající životní jistoty ve spojení s nízkým počtem nově narozených vedou již v současné době ke stárnutí obyvatelstva a to se ještě zvýší v příštích desetiletích; podíl šedesátiletých a starších se a zejména významný bude nárůst velmi starých lidí.

### 3. Pohyb obyvatelstva

Pokles obyvatelstva a stárnutí by částečně mohly být (za určitých předpokladů) vyrovnávány ekonomicky, nebo ekologicky motivovaným přistěhováním se. Stěhování do nově vytvořeného prostředí (např. po provedených rekultivacích) popř. do málo dotčených provinčních venkovských oblastí (např. v mikroregionu Střela) budou jen částečně zmírňovat dopad úbytku obyvatel. Regionální pohyb obyvatel bude určován suburbanizací. V oblastech okolo „větších“ měst kraje dojde k vytvoření jakéhosi „druhé prstence“ v jisté vzdálenosti od „kmenového města“ (exurbanizace, cf. Jenišov, Mírová). Ve zvětšující se míře se při suburbanizaci nebude jednat pouze o klasický pohyb kmenové město - okrajové části, nýbrž i o rozptýlený pohyb uvnitř předměstských oblastí a přestěhování do těchto prostor i z jiných částí regionu; tyto pohyby obyvatel také povedou k vytváření oblastí s útlumem či naopak růstem prosperity.

### 4. Mění se struktura rodin, pluralita životních stylů

Diferenciace společnosti, kterou lze popsat jako pluralitu životních stylů a forem, individualizaci atd. se bude nadále prohlubovat. Na tomto vývoji se bude podílet mnoho jednotlivých procesů, z nichž pro vývoj dopravy bude mít vliv např. zmenšování rodin a četnost životních a rodinných forem např. oddělené soužití (living apart together). Na základě zmenšování rodin se tak může v blízké budoucnosti, při snižujícím se počtu obyvatel, zvyšovat počet domácností. To by mohlo být důvodem pro trvale vysokou poptávku po obytných plochách a pro rozšiřování ploch osídlení při konstantním

počtu obyvatel. Vývoj v oblasti zaměstnanosti (tendence ke krátkodobým a nejistým zaměstnaneckým poměrům) bude v souladu se zdůrazňováním významu jedince a bude přispívat imobilitě bydlení, tzn. ke snižování ochoty ke změně bydliště do blízkosti nového pracoviště při změně pracovního místa. Mobilita bydlení bude nahrazena mobilitou lidí dojíždějících pravidelně za prací (pendlerů) a to jak vnitřních, tak vnějších.

## **2.3 Demografický vývoj, prostor a doprava**

### **2.3.1 Zdroje a cíle osobní dopravy**

Demografický vývoj a jeho prostorové vazby mají vliv na dopravní strukturu kraje. Vedle stávajícího (a budoucího) prostorového rozmístění obyvatelstva má pro strukturu a rozvoj veřejné osobní dopravy zásadní význam prostorové rozmístění cílových míst veřejné dopravy tzn. prostorová koncentrace pracovních a vzdělávacích míst, zásobovacích a nákupních prostor, sociálních infrastruktur či zařízení pro volný čas. V současnosti již v podstatě proběhlo vytlačení obchodů a pro domácnosti potřebných služeb umístěných historicky v městské zástavbě do velkonákových středisek situovaných zejména do suburbanizačních prostor (leckdy nezapojených do městské zástavby a dosažitelných pouze individuální automobilovou dopravou - IAD). Vzhledem ke snižujícím počtům dětí a mladistvých dochází ke snižování počtu i hustoty školek a škol a dalších vzdělávacích zařízení což vytváří novou potřebu částečně zvyšovat dopravu za vzděláváním a výchovou (doprovodná mobilita, školní autobusy); to platí i pro cesty za nákupy a službami, protože při stagnujícím (ubývajícím) počtu obyvatel je možné očekávat zhoršující se konkurenční pozici pro maloprostorově orientovaná zařízení a další rozpad jejich funkcí. To může posílit požadavky na radiální veřejnou dopravu (pokud nebudou masivně posíleny vnitroměstské oblasti jako oblasti bydlení) a je tím také vyznačena prostorová struktura integrovaného dopravního systému.

Vzhledem k nárůstu dopravy v uplynulých desetiletích probíhá rekonstrukce dopravní infrastruktury. Stále větší prostor pro možnosti a orientaci při volbě místa pro činnost (pracovní místa, nákup, volný čas, vzdělání, péče o děti atd.) vedou k rozšiřování a rozptylu akčního prostoru při téměř konstantním rozpočtu času na cestu.

Vývoj osobní dopravy v posledním desetiletí lze, hrubě shrnuto, charakterizovat těmito znaky:

- relativně konstantním objemem dopravy na osobu/rok,
- přesunem k využívání individuální automobilové dopravy na úkor dopravy veřejné
- v průměru standardní rychlostí cestování,
- rozšiřováním akčních prostorů (zejména vlivem IDOK)

### **2.3.2 Důsledky pro dopravu z titulu demografických změn**

#### **a) Vývoj počtu obyvatelstva**

Vývoj počtu obyvatel by v budoucnosti (snad) mohl vést k růstu (min. k stagnaci) poptávky v osobní dopravě. Vedle vývoje počtu obyvatel pak mají na vývoj poptávky značný vliv i demografická struktura a prostorové rozmístění obyvatelstva (cf výše).

#### **b) Demografická struktura**

Stárnutí obyvatelstva má v kontextu vývoje dopravy význam v mnohém směru. Starší lidé jsou v současnosti podstatně více motorizovaní než dříve, protože jsou generací vyrostlou již s řidičským průkazem (to neplatí pro lidi ve velmi vysokém věku). K vysoké mobilitě starších obyvatel přispívají i životní očekávání s dlouho udržitelným zdravím, relativně časný nástup do důchodu (s vysokým stupněm dožití) a vysoká životní úroveň starších lidí. Ze stoupající mobility starších lidí, zabezpečované vlastním automobilem, nelze ovšem vyvozovat, že stárnutí obyvatelstva zvyšuje poptávku po IAD. Nasnadě pak je možné očekávat, že dosažitelnost důležitých cílů (malé obchody, lékařské a jiné, nezbytné, služby) by v budoucnosti mohla být pro zdravotně omezené a starší obyvatelstvo nevlastnící osobní automobil bez fungujícího systému veřejné dopravy nižší.

Analogicky pak klesající počet dětí a mladistvých povede k poklesu cest za vzděláním. V protikladu proti cestám za zaměstnáním se to ovšem neprojeví na odlehčení silniční sítě (prostřednictvím IAD), nýbrž především na poklesu objemu veřejné osobní místní a regionální dopravy a to za situace, kdy ve venkovských oblastech je veřejná osobní doprava ve značné míře vedena jako doprava dětí do škol.

#### **c) Pohyb obyvatel (regionální i nadregionální)**

Více než vývoj počtu obyvatel je základním faktorem rozvoje osídlení, a také hlavním replikátorem přírůstků ve veřejné dopravě, jeho prostorové rozmístění a pohyby mezi městskými centry a také dovnitř příměstského prostoru.

Projevy dopravní suburbanizace

- přesun ve prospěch veřejné dopravy (hrazené krajem či obcemi),
- zvyšující se vzdálenosti, především cest za zaměstnáním,
- vývoj rozptýlených cest za nákupy, zaměstnáním a rekreací,
- rozvoj kolejové osobní regionální dopravy

#### **d) Dosažitelnost a bezpečnost jsou důležitější než vysoká rychlost**

Narůstající vzdálenosti a zvyšující se používání osobního automobilu naznačují vývoj dopravy. Jsou současně příčinou i následkem rozvoje bydlení, které vedou ke zvyšujícím se nerovnostem v mobilitě osob s a bez vlastního automobilu.

Karlovarský kraj musí zabezpečit mobilitu osob bez vlastního osobního automobilu (též děti a mladistvých) a lidí, kteří jsou ve své mobilitě omezeni např. tělesnými nedostatky nebo nedostačujícími finančními prostředky. Mobilita starších a invalidních lidí a osob bez osobního automobilu, odkázaných na obchodní a sociální struktury, může být v mnohých oblastech regionu, po jejich vylučování z center a zředlováním jejich struktur, částečně omezena. Především v okrajových částech může být někdy dosaženo hranice, která samotné cestování, v některém zvláštním čase, bez osobního automobilu ztěžuje nebo dokonce znemožňuje. Ve stárnoucí společnosti ale IAD zatěžuje především starší řidiče osobních automobilů, kteří si leckdy netroufají být aktivními účastníky silničního provozu a z tohoto důvodu směřuje dopravní plánování s předpokladem trvalé udržitelnosti i tímto směrem.

Ve veřejné dopravě integrované dopravní systémy zapříčiňují někdy větší přestávky mezi jednotlivými spoji, více přestupů (někdy s nedostatečnou dobou na přestup pro všechny) a komplikovanější plánování cesty. To může vytvořit i u bezbariérové veřejné dopravy překážky pro starší cestující či osoby se zdravotním postižením a může dokonce starší lidi, za určitých okolností, z jejího využívání částečně vyloučit. Z těchto důvodů zohledňuje dopravní plánování více než dosud, vedle technického zabezpečení odstraňování překážek, i požadavky méně mobilních a starších osob na organizaci dopravní sítě a vhodné sestavení jízdních řádů.

### ***2.3.3 Hlavní koncentrační areály, urbanizační oblasti***

Tabulka ukazuje rozložení obyvatel podle velikostí sídel. Hlavními jádry koncentračních areálů v Karlovarském kraji jsou obce, které jsou zpravidla zároveň sídly obecních úřadů s rozšířenou působností, tedy statutární město Karlovy Vary, bývalá okresní města Cheb a Sokolov, dále pak města Ostrov, Chodov (není ORP), Mariánské Lázně, Aš a Kraslice.

Nejsilnější koncentrační areál tvoří jádrové město Karlovy Vary se silnými vazbami na města Ostrov, Chodov, Nejdeč, Nová Role a ostatní menší obce v okruhu do cca 15 km, významná je vazba s jádrovým městem urbanizační oblasti Sokolovska, kde na město Sokolov silně vážou města Chodov, Horní Slavkov, Habartov, Kynšperk nad Ohří, Loket, Brezová, Nové Sedlo a ostatní menší obce v okruhu do cca 15 km. Urbanizační oblast kolem jádrového města Cheb je prezentována zejména velmi silnou vazbou sousedního města Františkovy Lázně, poněkud menší vazbu vykazují města Mariánské Lázně, Aš, Luby, Plesná a Skalná a ostatní menší obce v okruhu do cca 15 km. Koncentrační areály měst Mariánské Lázně, Aš a Kraslice výrazně nepřekračují lokální charakter, město Chodov má silnou vazbu jak na Karlovy Vary tak i na Sokolov, která vyplývá z jeho polohy. Nadregionální význam, jehož míra vytváří prostor pro požadavek nadregionálních dopravních vazeb, mají statutární město Karlovy Vary a bývalá okresní města Cheb a Sokolov.

	počet obcí	obyvatel	podíl
nad 50 000	1	51 115	16,63%
nad 10 000	6	117 371	38,18%
nad 5 000	5	31 930	10,39%
nad 1 000	31	68 835	22,39%
nad 500	36	23 572	7,67%
do 500	53	14 621	4,76%
	132	307 444	100,00%

### 3. Komunikační sítě jako určující faktor systému veřejné dopravy

#### 3.1 Charakteristika silniční dopravní sítě

Území Karlovarského kraje má poměrně hustou, významově diferencovanou síť státních silnic I. třídy a krajských silnic II. a III. třídy, která je doplněna sítí místních a účelových komunikací. Technický stav silnic i mostů ne vždy odpovídá rozsahu dopravy a funkčnímu významu komunikace. Po roce 1990 došlo k významným změnám ve směřování a síle dopravních proudů. Došlo k podstatnému nárůstu dopravních zátěží směřovaných do Západní Evropy, především do Spolkové republiky Německo, což region velmi významně a často negativně postihlo. Dalším nepříznivým jevem je skutečnost, že značná část dopravní práce přešla ze železnice na silnici.

Celková délka kategorizované silniční sítě je 2.053,8 km, rozdělení silniční sítě uvádí tabulka

Délka silniční sítě v Karlovarském kraji k 1. 1. 2011 [km]					
	rychlostní silnice	silnice I. třídy	silnice II. třídy	silnice III. třídy	celkem
<b>Cheb</b>	12,5	66,1	152,4	466,3	697,3
<b>Karlovy Vary</b>	5,0	122,6	171,9	533,4	832,9
<b>Sokolov</b>	9,8	20,0	146,6	347,2	523,6
<b>celkem</b>	27,3	208,7	470,9	1 346,9	2 053,8

### **3.1.1 Silnice I. třídy**

#### Silnice I/6 (resp. R6) Ústecký kraj – Karlovy Vary – Cheb – státní hranice SRN

Silnice představuje páteřní osu, která převádí v první řadě významnou mezinárodní i vnitrostátní osobní i nákladní dopravou, směřující z vnitrozemí České republiky do prostoru Karlovarska, Sokolovska a Chebska. Zásadní důležitost má i pro vnitřní přepravní potřeby v kraji, když zabezpečuje realizaci nejsilnějších přepravních vztahů. V úseku Ústecký kraj – Karlovy Vary je komunikace vedena jako silnice I. třídy. V úseku Karlovy Vary – Cheb – státní hranice SRN je silnice v různém stupni přestavby na rychlostní silnici R6. V listopadu 2006 byl zprovozněn v polovičním a v říjnu 2007 pak v celém profilu 5,5 km dlouhý západní průtah Karlovými Vary, který navazuje na již v roce 1992 zprovozněný, avšak jako rychlostní silnice neoznačený, východní průtah městem. V červnu 2010 na průtah navázal úsek Jenišov – Hory a o dva měsíce později úsek Hory – Nové Sedlo. Celková délka souvislého úseku R6 Karlovy Vary – Nové Sedlo je přibližně 8,1 km. Posledním, 19 km dlouhým úsekem, který je v rámci R6 již v provozu, je úsek Tisová – Cheb. Nejdříve byl v roce 1999 zprovozněn 7 km dlouhý obchvat Chebu, na jehož východní konec navazuje stavba Kamenný Dvůr – křižovatka Y, uvedená do provozu v listopadu 2003 a dále v červenci 2010 v obou směrech zprovozněná stavba Tisová – Kamenný Dvůr.

#### Silnice I/13 Karlovy Vary – Ostrov – Ústecký kraj

Silnice je významnou dopravní cestou, která v návaznosti na silnici I/6 (dopravní uzel Karlovy Vary) propojuje významná centra regionu NUTS II Severozápad. V územním obvodu Karlovarského kraje komunikace zprostředkovává každodenní významné přepravní vztahy v relaci Karlovy Vary – Ostrov a zpět. Úsek Karlovy Vary – Ostrov jih je veden jako čtyřpruhový a souvisle navazuje na východní část průtahu silnice I/6 Karlovými Vary. Oblast města Ostrov je řešena čtyřpruhovým západním obchvatem, který se za stávající křižovatkou se silnicí I/25 napojuje na původní trasu silnice I/13. Úsek Květnová – Boč je veden v obtížných terénních podmínkách údolím řeky Ohře. Tento úsek je kolizním a těžko průchodným dopravním hrdlem.

#### Silnice I/20 Plzeňský kraj – Toužim – Bečov nad Teplou – Karlovy Vary

Silnice spojuje oblast Plzeňska s oblastí Karlovarska a Sokolovska. V regionální a lokální úrovni zajišťuje významné oblastní přepravní vztahy v obsluze jižní části Karlovarského kraje. V silniční síti České republiky se uplatňuje jako propojovací linie dvou významných mezinárodních koridorů, dálnice D 5 a silnice I/6 – budoucí R 6. Úsek Bečov nad Teplou – Doubí, prochází údolím řeky Teplé (CHKO Slavkovský les) a má ve svém průběhu obtížné a kolizní úseky, z nichž nejnepříznivější je průchod Bečovem nad Teplou, Doubím a Březovou s přechodem hráze vodní nádrže Březová.

### Silnice I/21 Plzeňský kraj – Cheb – státní hranice SRN

V rámci silniční sítě České republiky je tato komunikace rekonstruována jako přivaděč k dálnici D5. Silnice prochází relativně úzkým koridorem mezi masivy Slavkovského a Českého lesa v severojižní ose bývalého okresu Cheb. Propojuje města Františkovy Lázně, Cheb a Mariánské Lázně navzájem a spolu se silnicí I/20 vytváří důležitou spojnicí s Plzeňským krajem. V regionální dopravě zajišťuje významné přepravní potřeby centrální části bývalého okresu Cheb a celé jihozápadní části Karlovarského kraje.

### Silnice I/25 Ostrov – Jáchymov – státní hranice SRN

Silnice napojuje sídelní, lázeňské a rekreační centrum Jáchymov. V rekreační dopravě má tato silnice významnou funkci přístupové trasy do atraktivních partií Krušných Hor, oblastí Klínovce a hřebenové části Mariánská – Boží Dar (atraktivita pro letní turistiku a zimní sporty).

### Silnice I/64 Cheb – Aš – státní hranice SRN

Silnice prochází územím tzv. Ašského výběžku a napojuje všechna města a obce této lokality na centrální město Cheb. Mimoto zajišťuje spojení této oblasti se Spolkovou republikou Německo. Komunikace zajišťuje realizaci všech významných dopravních potřeb celé severní části bývalého okresu Cheb jak v dopravě nákladní, tak v dopravě osobní.

## **3.1.2 Vybrané silnice II. a III.třídy**

### Silnice II/198 Zádub-Závišín – Horní Kramolín – Teplá – Toužim – Bochov

Silnice má ve svém průběhu proměnlivý charakter. Dopravně využívaná je zejména v úseku Bochov – Toužim – Teplá v návaznosti na silnici II/230 Bečov nad Teplou – Mariánské Lázně představuje hlavní dopravní stopu, napojující oblast Tepelska a Toužimska na spádové centrum Mariánské Lázně, v širších souvislostech pak na dálniční přivaděč silnici I/21. Silnice vede částečně oblastí náhorní plošiny jednoho z doznívajících hřebenů Slavkovského lesa v terénně obtížných podmínkách.

### II/207 Toužim - Borek

Silnice procházející kopcovitým terénem povodí řeky Střely propojuje spolu se silnicí II/193 Plzeňský kraj – Borek – Žlutice dvě významná regionální centra v jižní, méně rozvinuté, části Karlovarského kraje a zajišťuje spojení všech zdejších sídel se zbytkem regionu napojením na silnici I/20 ve směru Toužim – Karlovy Vary s centrální částí Karlovarského kraje.

### Silnice II/209 Krásno – Horní Slavkov – Loket – Chodov – Nová Role – Mezirolí

Komunikace je přirozenou dopravní osou jižní a východní části bývalého okresu Sokolov. V úseku Horní Slavkov – Loket – Chodov umožňuje realizaci silné osobní dopravy obsluhující průmyslovou a důlní oblast Sokolova. Napojením na silnici I/6 napojuje jižní část bývalého okresu Sokolov na oblast Karlových Varů. Komunikace zprostředkovává silné přepravní vztahy v osobní dopravě rovněž v relaci Nová Role – Chodov.

#### Silnice II/210 Plzeňský kraj – Teplá – Prameny – Sokolov – Dolní Nivy – Kraslice – hranice SRN

Silnice má ve svém průběhu značně rozdílný charakter a dopravní funkci. Úsek Plzeňský kraj – Prameny – Sokolov, procházející centrální částí CHKO Slavkovský les, je svým významem srovnatelný se silnicemi III. třídy. Je využíván pouze pro lokální dopravu a obsluhu řídké osídleného území, veřejnou dopravou není v současnosti využíván. Návazný úsek Sokolov – Kraslice, je v regionální úrovni významnou komunikací, napojující oblast Kraslic s dopravním, průmyslovým a sídelním pásem podkrušnohoří a zajišťující jeden z přístupových směrů do hřebenových partií západní části Krušných Hor.

#### Silnice II/212 Stará Voda – Lázně Kynžvart – Kynšperk nad Ohří – Kaceřov – Nový Kostel – Luby – hranice SRN

Silnice obsluhuje východní oblasti bývalého okresu Cheb. Z hřebenových partií Slavkovského lesa přechází silnice II/212 Ohří, po okraji Chebské pánve směřuje do podhůří prvních vrcholů Krušných hor. Dopravně důležitá je zejména pro spojení Stará Voda – Lázně Kynžvart a Nový Kostel – Luby, kde zprostředkovává hlavní přepravní potřeby těchto oblastí.

#### II/220 Karlovy Vary – Nejdek

Silnice propojuje regionální centrum Nejdek s krajským městem, zprostředkovává silné přepravní vztahy v úseku Nejdek – Karlovy Vary.

#### Silnice II/221 Ostrov – Hroznětín – Horní Blatná – státní hranice SRN

Silnice, v současné době využívána zvláště v úseku Ostrov – Hroznětín – Pernink, představuje jeden z nosných regionálních vstupů pro každodenní i rekreační dopravu do oblastí Perninku, Horní Blatné a Abertamska.

#### Silnice II/222 Dolní Nivy – Vřesová – Chodov – Karlovy Vary – Kyselka

Silnice II/222 vede mezi městem Chodov, lázněmi Karlovy Vary a lázněmi Kyselka. Komunikace přenáší v úseku Chodov – Karlovy Vary významné množství veřejné dopravy.

### Silnice II/230 Mariánské Lázně – Bečov n. Teplou

Silnice představuje páteřní regionální osu Mariánské Lázně – Karlovy Vary, vedenou krajinářsky atraktivním územím CHKO Slavkovský les. Složitá terénní konfigurace způsobuje poměrně obtížnou průchodnost územím, zvláště nepříznivou v úseku Mnichov – Bečov nad Teplou. Zvláštní dopravní význam má úsek Mariánské Lázně – Závěšín, kde se napojuje silnice II/198 a dopravně tak ve směru od Mariánských Lázní zpřístupňuje oblast Tepelska a Toužimska.

Další významné silnice III. třídy, které jsou součástí dopravního systému Karlovarského kraje lze dále uvést výčtem:

III/1812 Vintířov – Lomnice,

III/2099 Loket – Sokolov,

III/21026 Dolní Rychnov – Černý Mlýn,

III/21030 Sokolov – Svatava – Krajková – Luby,

III/21217 Citice – Bukovany – Kaceřov – Františkovy Lázně,

III/2124 Kynšperk – Černý Mlýn,

III/2204 Mezirolí – Hroznětín

### **3.2 Charakteristika železniční dopravní sítě**

Na území Karlovarského kraje je velmi hustá síť železničních tratí velmi rozdílné funkce z hlediska celostátního, případně i mezinárodního. Tomu odpovídá i jejich současná úroveň a technické vybavení. Značná část tratí je vedena v horském a kopcovitém terénu a nachází se na nich velké množství umělých staveb (mosty, tunely, opěrné zdi, apod.), což obecně vede k vysokým finančním nárokům na provádění údržby a oprav. Na většině tratí regionu je patrná nedostatečná údržba, většina drážních budov a staveb je ve velmi špatném stavu. Průměrnou délkou 0,121 km tratí na 1 km<sup>2</sup> plochy území má Česká republika spolu s Německem a Belgií nejhustší železniční síť na světě. Pro Karlovarský kraj je tato hodnota 0,132 km tratí na 1 km<sup>2</sup> s tím, že pro osobní dopravu je z důvodu dlouhodobé výluky s využitím náhradní autobusové dopravy či jejím zastavením a provozem pouze dopravy nákladní nevyužito 7,3 % celkové délky tratí.

### **3.3 Kategorie železničních drah na území Karlovarského kraje**

Železniční dráhy se z hlediska významu, účelu a technických hledisek, člení do jednotlivých kategorií. Kategoriemi železničních drah jsou:

- dráha celostátní (slouží mezinárodní a celostátní veřejné železniční dopravě a je jako taková označena),
- dráha regionální, je dráha regionálního nebo místního významu, která slouží veřejné železniční dopravě a je zaústěná do celostátní nebo jiné regionální dráhy,
- vlečka, jíž je dráha, která slouží vlastní potřebě provozovatele nebo jiného podnikatele a je zaústěná do celostátní nebo regionální dráhy, nebo jiné vlečky,
- speciální dráha, která slouží zejména k zabezpečení dopravní obslužnosti obce.

### **3.3.1 Části dráhy celostátní**

Severní částí kraje, pod jižními svahy Krušných hor, od východu k západu vede Horním Poohřím část dráhy celostátní, zařazené do evropského železničního systému:

trať 140 Chomutov - Cheb, která tak vytváří východo-západní dopravní osu kraje.

Východním podhůřím Českého lesa pak vede od jihu (od Prahy, Plzně) k severu (Cheb) část dráhy celostátní, zařazené do evropského železničního systému:

trať 170 Beroun - Plzeň - Cheb, která je součástí III. tranzitního železničního koridoru.

Styčným bodem obou tratí je nejdůležitější železniční stanice kraje - železniční uzel Cheb. Propojení železničního uzlu Cheb s evropským železničním systémem umožňuje část dráhy celostátní, zařazené do evropského železničního systému a to trať 179 Cheb - Cheb st. hr. (Marktredwitz), dále trať 147 Cheb - Františkovy Lázně - (Vojtanov) - Plesná st. hr. (Bad Brambach), která je „ostatní“ částí dráhy celostátní a také úsek (Cheb -) Františkovy Lázně - Aš na trati 148 (Cheb -) Františkovy Lázně - Aš - (Hranice v Čechách)/(Selb), který je „ostatní“ částí dráhy celostátní.

### **3.3.2 Regionální trati**

141 Dalovice - Merklín

142 Karlovy Vary dolní nádraží - (Odbočka Sedlec) - Potůčky st. hr. (Johanngeorgenstadt)

143 Nová Role – Chodov (trať přečíslována a „připojena“ k trati 144)

144 ~~Krásný Jez – Horní Slavkov~~ – Loket předměstí - Chodov – Nová Role

145 Sokolov - Kraslice st. hr. (- Zwotental)

146 Tršnice - Luby

148 (Cheb -) Františkovy Lázně - Aš - Hranice v Čechách

149 Karlovy Vary dolní nádraží - Mariánské Lázně

161 Rakovník - Bečov nad Teplou

163 Protivec - Bochov

Na regionální trati 144 Krásný Jez - Nové Sedlo je v úseku Krásný Jez - Loket předměstí (31.5.1997) dočasně zastaven provoz; na trati 148 v úseku Aš - Selb (26.5.1995) došlo k zastavení nákladní dopravy, osobní doprava není objednávána (část trati je za státní hranicí se SRN snesena); na trati 163 Protivec - Bochov (31.5.1996) není provozována osobní doprava; na úseku regionální trati 148 Tršnice - Františkovy Lázně není od GVD 2010-2011 provozována osobní doprava.

### **3.3.3 Trati, úseky tratí a vlečky v Karlovarském kraji se zastaveným provozem/zrušené trati:**

- Vojkovice nad Ohří - Kyselka (1935), nyní vlečka bez dopravy,
- Hranice v Čechách - Adorf (1945) zastaven provoz, snesena (1949?),
- Cheb - Slapany st. hr. - Waldsassen, zrušena, snesena, na části cyklostezka (2003)
- Ostrov - Jáchymov (1957), později Ostrov - Dolní Ždár, mimo, vlečka, zrušena (2009), snesena,
- Kraslice – Rotava, vlečka 4 km (1890), snesena (2006).

Ve stadiu úvah je propojení regionální trati 149 Karlovy Vary dolní nádraží – Mariánské Lázně s regionální tratí 177 Pňovany - Bezručice dostavbou úseku Bezručice – Teplá.

### **3.4 Železniční tratě a jejich charakteristika**

#### Trat' č. 140 Chomutov – Karlovy Vary – Cheb (na území kraje úsek Perštejn – Cheb)

Spolu s tratí č. 130 (Ústí nad Labem. – Chomutov) tvoří tato podkrušnohorská dráha základní páteřní železniční komunikaci celého NUTS II. Severozápad. Trať plní významné poslání ve vnitrostátní i mezinárodní přepravě a představuje z hlediska nákladní i osobní dopravy rozhodující kapacitu v regionu. Trať Chomutov – Cheb je v celé délce dvojkolejná, mezi stanicemi Chodov a Nové Sedlo se pro vlaky vedené přes železniční stanici Chodov používá tzv. loketská kolej (trať je v podstatě tříkolejná). Celková délka úseku Perštejn – Cheb činí 85,5 km. Na trati je celkem 24 úroňových přejezdů. Trať je vedena většinou v údolí Ohře, výjimkou je úsek Vojkovice – Karlovy Vary. Nejvyšších sklonů trať dosahuje právě v tomto úseku (do 15 promile). Úsek trati Cheb – Kadaň je elektrizován střídavým napětím 25 kV, 50 Hz. Elektrizace úseku Karlovy Vary – Kadaň byla realizována v letech 2004 – 2006.

#### Trat' č. 141 Karlovy Vary dolní nádraží – Merklín

Regionální trať Dalovice – Merklín je v celé délce, která činí 10,6 km jednokolejná. Na trati je celkem 16 úroňových přejezdů s pozemními komunikacemi, Trať je vedena v podhorském terénu s minimem umělých staveb, které by zlepšovaly sklonové poměry. Hodnoty maximálních stoupání dosahují až 25 promile, v úseku Hroznětín – Merklín až 30 promile.

#### Trat' č. 142 Karlovy Vary dolní nádraží – Johanngeorgenstadt

Trat' obsluhuje oblast Nejdku a navazující rekreační území Perninku, Abertam a Horní Blatné. Hranici se Spolkovou republikou Německo překračuje v železničním přechodu Potůčky/Johanngeorgenstadt. V celé délce, která činí 46,5 km je tato trat' horského charakteru jednokolejná. Pro okolní region má důležitou obslužnou funkci, je zde provozována také mezinárodní osobní doprava. V úseku Karlovy Vary – odbočka Sedlec je trat' vedena ve druhé traťové koleji trati č. 140 Chomutov – Karlovy Vary – Cheb, což značně komplikuje provoz obou tratí. Trat' je vedena v extrémních terénních podmínkách údolím řeky Rolavy a dále přes hřeben Krušných hor. U nákladiště Pernink dosahuje nadmořské výšky 905 m. n. m., čímž je nejvyšším bodem na železnici v Karlovarském kraji a s výjimkou trati Vimperk – Volary i na celém území České republiky. Značné hodnoty podélných sklonů dosahuje trat' již v samotném krajském městě při výjezdu z údolí Ohře (až 25 promile), v úseku Nejdek – Potůčky jsou stoupání o hodnotách 25 – 30 promile na značné části délky trasy.

#### Trat' č. 143 Chodov – Nová Role

Jednokolejná regionální trat' celkové délky 6,5 km spojuje tratě 140 a 142. Na trati je celkem 9 úrovnových přejezdů. Maximální hodnota podélného sklonu je dosažena u stanice Chodov (30 promile), v ostatní délce trati se výjimečně blíží hodnotě 20 promile.

#### Trat' č. 144 Bečov nad Teplou – Nové Sedlo u Lokte

Regionální trat' Bečov nad Teplou – Nové Sedlo u Lokte je v celé délce jednokolejná. Vzhledem ke stavu svršku a četných umělých staveb (mosty, tunely) byla v úseku Krásný Jez – Loket nákladní i osobní doprava v roce 1997 zastavena. Celková délka tratě činí 18,4 km, provozovaný úsek však pouze 4,2 km. Na trati je celkem 9 úrovnových přejezdů. Na výjezdu z údolí Ohře ke stanici Nové Sedlo trat' dosahuje stoupání až 30 promile, úsek se zastaveným provozem byl sklonově nejnáročnější neozubnicovou tratí s provozem nezávislé trakce na celém území ČR (dlouhé úseky se stoupáním 30 – 35 promile).

#### Trat' č. 145 Sokolov – Kraslice – Zwotental DB

Jednokolejná trat' je v úseku Sokolov – Svatava elektrizovaná střídavým systémem 25 kV, 50 Hz a je od května roku 2000 pronajata firmě VIAMONT a.s. Regionální trat' je ve členitém terénu nezastupitelná. Celková délka trati činí 23,7 km (Sokolov – Kraslice).

#### Trat' č. 146 Cheb – Luby u Chebu

Jednokolejná regionální trat' celkové délky úseku 20,8 km je vedena v podhorském terénu s minimem umělých staveb, které by zlepšovaly sklonové poměry. Hodnoty maximálních stoupání dosahují až

25 promile (v úseku Velký Luh – Luby, jinde jen výjimečně). Na trati je celkem 27 úrovnových přejezdů s pozemními komunikacemi.

#### Trat' č. 147 Františkovy Lázně – Bad Brambach

Jednokolejná, v úseku Františkovy Lázně – Vojtanov, státní hranice SRN, střídavým napětím 25 kV, 50 Hz elektrifikovaná, trat' má v celé délce, která činí 20,7 km. Na trati je celkem 13 úrovnových přejezdů. Úsek Tršnice – Františkovy Lázně vede plochou Chebskou pánví, vyšších hodnot dosahují sklony při překonávání rozvodí mezi Františkovými Lázněmi a Plesnou (do 15 promile).

#### Trat' č. 148 Cheb – Hranice v Čechách

Jednokolejná trat' Cheb – Hranice v Čechách má celkovou délku 43,0 km. V úseku Cheb – km 5,9 je trat' elektrifikována střídavým napětím 25 kV, 50 Hz. Na trati se nachází 30 úrovnových přejezdů. V úseku Cheb – Aš dosahují maximální hodnoty stoupání nejvýše 15 promile, v „regionálním“ úseku do Hranic jsou hodnoty podstatně nepříznivější (do 30 promile).

#### Trat' č. 149 Karlovy Vary dolní nádraží – Mariánské Lázně

Trat', v celé délce 53,4 km jednokolejná, je vedena v podhorském terénu s řadou umělých staveb (mosty, tunely). Hodnoty maximálních stoupání dosahují přesto až 25 promile. Na trati je celkem 47 úrovnových přejezdů s pozemními komunikacemi.

#### Trat' č. 161 Bečov nad Teplou – Rakovník

Jednokolejná regionální trat' má délku 48,4 km. Trat' je vedena v podhorském terénu. Hodnoty maximálních stoupání dosahují až 30 promile (v úseku Chyš – Protivec). Na trati je celkem 47 úrovnových přejezdů s pozemními komunikacemi.

#### Trat' č. 163 Protivec – Bochov

Trat' o délce 16,7 km je ve vyhovujícím technickém stavu, ovšem bez osobní přepravy, která byla zastavena v roce 1996. Její znovuzavedení není vzhledem k existujícím přepravním směrům a potřebám obcí reálné. Na trati je provozována pouze nákladní doprava.

#### Trat' č. 170 (Praha –) Beroun – Plzeň – Cheb

Úsek na území Karlovarského kraje Mariánské Lázně – Cheb dosahuje celkové délky 34,7 km. Trat' je v úseku Mariánské Lázně – Lipová u Chebu jednokolejná, dále dvoukolejná. Všechny úseky jsou elektrifikovány střídavým napětím 25 kV, 50 Hz. V územním obvodu Karlovarského kraje je na trati 15 úrovnových přejezdů. Hodnoty sklonů odpovídají kategorii tratě a dosahují nejvýše 11 promile.

### Trat' č. 179 Cheb – Schirnding

Trat' 179 Cheb - Schirnding je v úseku Cheb - státní hranice částí dráhy celostátní, zařazená do evropského železničního systému; do ZVS není zařazena, železniční doprava na trati je v současné době provozována na obchodní riziko dopravce. Přestupním bodem v Karlovarském kraji je koncová žst. Cheb (140, 146, 147, 148, 170).

Nadregionálně pak je tato část celostátní dráhy - trat' 179 Cheb - Schirnding významným prvkem mezistátního železničního spojení Praha - Cheb - Norimberk a Karlovarský kraj nejlépe dopravně propojuje s ostatními státy Evropské unie. Na trase trati 179 Cheb - Schirnding je registrován požadavek na infrastrukturu s výhledovou potřebou řešení – elektrifikace trati v úseku Markredwitz - Cheb. Vedení vlaků na trati 179 Cheb - Schirnding pokrývá všechny potřeby (obecně ve dvouhodinovém taktu), jízdní řád trati je dlouhodobě stabilizován; seznam vlaků v závazku veřejné služby - v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: žádný.

#### **4. Dopravní obslužnost územního obvodu Karlovarského kraje současný stav**

Základní charakteristika přepravních proudů, jejich intenzita, směrování.

Přepravní proudy ve veřejné linkové dopravě jsou definovány (směřovány) trasami jednotlivých autobusových linek, které na trase vymezené konkrétními zastávkami zajišťují přepravní služby. Intenzita přepravy zpravidla odpovídá poptávce po přepravních službách a jejím odrazem je kilometrický dopravní výkon za rok, počet spojení na lince a průměrný počet přepravených osob na jednom spoji. Dílčí přepravní proudy mohou být realizovány společnými úseky více linek.

Kvantitativní úroveň obsluhy a využití veřejné dopravy autobusové i vlakové podle jednotlivých měst, obcí, místních částí obcí a zastávek zobrazuje.

Na území Karlovarského kraje se nachází 920 zastávek příměstských autobusových linek, tři zastávky, které obsluhují spoje v rámci dopravní obslužnosti Karlovarského kraje, se nacházejí v Ústeckém kraji. 64 zastávek pro malý dopravní význam k výše uvedenému účelu neslouží (např. zastávky ve vojenském újezdu Hradiště se spádovostí do okresu Louny, zastávky v místní části města Toužim se spádovostí na Plzeňský kraj apod.).

Na železničních tratích se nachází celkem 128 zastávek, z nichž 15 není provozováno, zejména z důvodu ukončení osobní přepravy (trat' Protivec – Bochov), nebo veškeré dopravy (úsek trati Krásný Jez – Loket předměstí).

#### **4.1 Veřejná linková doprava**

Zásadní podíl v uspokojování přepravních potřeb obyvatel Karlovarského kraje v autobusové dopravě zprostředkovávají příměstské autobusové linky zařazené do dopravní obslužnosti územního obvodu Karlovarského kraje, zpravidla provozované s finanční podporou rozpočtových prostředků Karlovarského kraje. Menší, avšak ne nevýznamný, podíl přepravních potřeb zprostředkovává i příměstská autobusová doprava na bázi komerční (nezařazená do dopravní obslužnosti kraje), částečně se na uspokojování přepravních potřeb obyvatel Karlovarského kraje podílejí i některé linky městských hromadných doprav ve městech Cheb, Karlovy Vary a Mariánské Lázně, okrajově pak v příslušných úsecích autobusové linky dálkové – nadregionální.

##### **4.1.1 Veřejná linková doprava - Chebsko**

###### Linka 411010 Cheb - Libá- Hazlov

- linka obsluhuje severozápadní oblast Chebska, je dopravně homogenní, všechny spoje absolvují téměř totožnou trasu, vybrané spoje (školní) obsluhují satelit Komorní Dvůr a Klest, místní část města Cheb
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 2, 3, 4, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 26
- rozsah provozu v pracovní den 4:20 – 19:15, v sobotu a v neděli 9:15 – 17:55
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje přiměřeně pokrývají všechny základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

###### Linka 411011 Cheb - Františkovy Lázně - Poustka - Vojtanov

- linka obsluhuje centrální oblast Chebska severně od jádrového města Cheb, je dopravně heterogenní, spoje absolvují více tras podle obsluhovaných obcí (Poustka – Vojtanov)
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18
- rozsah provozu v pracovní den, v sobotu a v neděli 6:10 – 19:43

- na trase linky je registrován dopravně problematický úsek infrastruktury s výhledovou potřebou řešení mezi zastávkami Vojtanov, Mýtinka, Vojtanov, Zelený Háj a Vojtanov, obec kde je z technických důvodů v zimním období předmětný úsek nevyužíván
- spoje přiměřeně pokrývají základní potřeby cest do škol a zaměstnání, jízdní řád linky je stabilizován, v souvislosti s rizikovým úsekem trasy lze očekávat řešení s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 411015 Cheb - Františkovy Lázně - Františkovy Lázně, Žírovice - Milhostov - Nový Kostel

- linka obsluhuje oblast severně a severovýchodně od jádrového města Cheb, je dopravně heterogenní, spoje absolvují více tras podle obsluhovaných obcí (Třebeň – Milhostov – Nový Kostel)
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 2, 3, 4, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16
- rozsah provozu v pracovní den 5:20 – 18:30
- na trase linky je registrován dopravně problematický úsek infrastruktury mezi zastávkami Třebeň, Lesinka, rozč., Třebeň, Lesinka, Povodí, Třebeň, Dvorek a Třebeň – poměry vozovky mají potenciál generovat dopravně nebezpečné situace při vyhýbání s protijedoucími vozidly, např. zemědělskou technikou, úsek je využíván pouze jedním ranním školním spojem
- spoje přiměřeně pokrývají základní potřeby cest do škol a zaměstnání, jízdní řád linky je stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 411110 Cheb - Aš - Doubrava

- linka obsluhuje oblast severního Chebska – Ašsko a napojuje ho na město Cheb, je dopravně homogenní, ale spoje absolvují více tras podle obsluhovaných relací – délky úseku (Aš – Doubrava, Aš – Cheb, Doubrava – Cheb)
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 20, 21, 22, 23, 25, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 34, 35, 36, 37, 38, 40, 41, 42, 44, 48, 50
- rozsah provozu v pracovní den 4:20 – 20:30, v sobotu 7:45 – 20:30 a v neděli 9:00 – 20:30
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení

- spoje přiměřeně pokrývají všechny základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 411120 Cheb - Františkovy Lázně

- linka obsluhuje centrální oblast Chebska – zprostředkovává zásadní podíl na silné relaci mezi městy Františkovy Lázně a Cheb, je dopravně homogenní,
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 2, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 43, 45, 46, 47, 49, 50, 51, 53, 54, 55, 56, 57, 59, 60, 61, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 71, 72, 73, 74, 76, 78, 80
- rozsah provozu v pracovní den 4:50 – 22:55, v sobotu a v neděli 5:30 – 22:55
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje přiměřeně pokrývají všechny základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 411130 Cheb - Plesná - Lomnička

- linka obsluhuje centrální a severovýchodní oblast Chebska – zprostředkovává vzájemné relace mezi městy Plesná, Skalná, Františkovy Lázně, Cheb a ostatními obcemi v oblasti, je dopravně homogenní, ale spoje absolvují více tras podle obsluhovaných relací – délky úseku (Cheb – Skalná, Cheb – Plesná, Skalná – Plesná)
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 68, 69, 70, 72, 74, 76
- rozsah provozu v pracovní den 4:40 – 23:00, v sobotu a v neděli 5:00 – 21:10
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení

- spoje přiměřeně pokrývají všechny základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 411140 Cheb - Milhostov - Nový Kostel - Luby

- linka obsluhuje centrální a severovýchodní oblast Chebska, je dopravně homogenní, ale spoje absolvují více tras podle obsluhovaných relací – délky úseku
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 14, 15, 16, 24
- rozsah provozu v pracovní den 4:15 – 17:40, v sobotu 7:35 – 13:40
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje přiměřeně pokrývají zejména cesty do školy a do zaměstnání, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 411150 Luby - Nový Kostel - Plesná

- linka obsluhuje severovýchodní oblast Chebska, je dopravně heterogenní, spoje absolvují více tras podle obsluhovaných relací a směrů, významná vazba na linku 411130 Cheb - Plesná – Lomnička zajišťuje vazbu na město Cheb
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 26, 27, 28, 30, 37, 39
- rozsah provozu v pracovní den 4:20 – 23:35, v sobotu 7:15 – 21:45 a v neděli 21:10 – 21:45
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje přiměřeně pokrývají zejména cesty do školy a do zaměstnání, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 411180 Cheb - Lipová - Palič

- linka obsluhuje jižní okraj centrální oblasti Chebska, je dopravně homogenní

- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 13, 14, 16
- rozsah provozu v pracovní den 4:50 – 17:25
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje přiměřeně pokrývají zejména cesty do školy a do zaměstnání, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 411190 Cheb - Mýtina-Lipová

- linka obsluhuje jižní okraj centrální oblasti Chebska, je dopravně homogenní
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 2, 3, 5, 6
- rozsah provozu v pracovní den 6:15 – 17:05
- na trase linky jsou registrovány dopravně problematické úseky infrastruktury zejména v úseku Mýtina – Doubrava – Lipová (šířkové poměry komunikace)
- spoje přiměřeně pokrývají cesty do školy, v době prázdnin nejsou v provozu, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, za rizikový faktor s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu lze považovat demografický vývoj a trvale nízké využití u všech spojů, možným opatřením může být spojení s linkou 411180 Cheb – Lipová – Palič

#### Linka 411200 Cheb - Potočiště - Nebanice - Odrava

- linka obsluhuje východní okraj centrální oblasti Chebska, je dopravně homogenní
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 2, 3, 4
- rozsah provozu v pracovní den 6:45 – 14:40
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje přiměřeně pokrývají cesty do školy, v době prázdnin nejsou v provozu, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 411210 Cheb - Okrouhlá - Tuřany - Návrší

- linka obsluhuje centrální oblast Chebska, je dopravně homogenní
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 14
- rozsah provozu v pracovní den 6:35 – 16:47
- na trase linky jsou registrovány dopravně problematické úseky infrastruktury: Odrava – Lipoltov (silnice III. třídy 21211, zimní údržba ve směrovém nebo časovém režimu) a Lipoltov – křižovatka se silnicí III. třídy 2129 (místní komunikace (šířkové poměry komunikace, zimní údržba ve směrovém nebo časovém režimu)
- spoje přiměřeně pokrývají základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 411240 Cheb - Františkovy Lázně - Aš - Hranice - Trojmezí

- linka obsluhuje oblast severního Chebska – Hranicko-Ašsko a napojuje ho na město Cheb, je dopravně homogenní, ale spoje absolvují více tras podle obsluhovaných relací – délky úseku (Hranice – Aš, Hranice – Cheb)
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 32, 33, 34, 35, 36, 38, 39, 41, 42, 44, 45, 46, 47, 49, 50, 51
- rozsah provozu v pracovní den 4:05 – 22:35, v sobotu 5:15 – 19:04 a v neděli 6:35 – 22:35
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje přiměřeně pokrývají všechny základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 411280 Aš - Krásná - Štítary - Aš

- linka obsluhuje kompaktní, nevelkou oblast severního Chebska bezprostředně navazující na město Aš (relace Aš – Krásná) a značnou částí i územní obvod města, je dopravně homogenní
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 11, 13

- rozsah provozu v pracovní den 5:05 – 16:25
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje přiměřeně pokrývají základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, za rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu je možno považovat významný podíl dopravního výkonu mezi zastávkami na území města, jehož charakter se blíží městské dopravě, lze uvažovat o úpravách podílu dělby přepravní práce mezi systémem MHD Aš a linkou 411280

#### Linka 411310 Mariánské Lázně - Cheb

- linka propojuje město Cheb s oblastí Mariánskolázeňska, je dopravně homogenní
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 2, 4, 5, 6, 10, 11, 13, 14, 16, 17, 18, 21, 22, 25, 26, 27, 29
- rozsah provozu v pracovní den 5:00 – 19:15, v sobotu 6:45 – 12:55 a v neděli 18:30 – 19:15
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje přiměřeně pokrývají všechny základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 411320 Mariánské Lázně - Lázně Kynžvart - Dolní Žandov - Milíkov - Mokřina

- linka obsluhuje širší severní oblast Mariánskolázeňska při západním okraji Slavkovského lesa, je dopravně heterogenní, spoje absolvují více tras podle obsluhovaných obcí a vzájemných relací
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 2, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 19, 21
- rozsah provozu v pracovní den 5:04 – 17:30, v sobotu 6:50 – 13:00
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení

- spoje přiměřeně pokrývají základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 411330 Mariánské Lázně - Valy - Lázně Kynžvart - Stará Voda

- linka obsluhuje severní „příměstskou“ oblast města Mariánské Lázně, je dopravně homogenní, spoje absolvují více tras podle obsluhovaných úseků trasy
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 34, 36, 38, 40, 42, 44
- rozsah provozu v pracovní den 4:50 – 19:30, v sobotu 5:30 – 14:55 a v neděli 13:00 – 17:25
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje přiměřeně pokrývají všechny základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 411340 Mariánské Lázně - Tři Sekery - Krásné

- linka obsluhuje západní „příměstskou“ oblast města Mariánské Lázně, je dopravně homogenní, spoje absolvují prakticky stejnou trasu
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 14, 15, 17, 18, 20, 21, 23, 27
- rozsah provozu v pracovní den 4:15 – 22:35, v sobotu 6:45 – 17:30 a v neděli 12:15 – 17:30
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje přiměřeně pokrývají všechny základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 411350 Mariánské Lázně - Tři Sekery - Tachovská Huť

- linka obsluhuje západní „příměstskou“ oblast města Mariánské Lázně, je dopravně homogenní, spoje absolvují prakticky stejnou trasu

- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 2, 5, 6, 8
- rozsah provozu v pracovní den 6:40 – 22:45,
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje přiměřeně pokrývají základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 411360 Mariánské Lázně - Velká Hleďsebe - Drmoul - Trstěnice - Horní Ves

- linka obsluhuje jižní „příměstskou“ oblast města Mariánské Lázně, je dopravně homogenní, spoje absolvují prakticky stejnou trasu
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 14, 15, 17, 18, 21, 22, 23, 24
- rozsah provozu v pracovní den 4:35 – 17:40, v sobotu 7:40 – 12:05
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje přiměřeně pokrývají všechny základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 411370 Mariánské Lázně - Mnichov - Karlovy Vary

- linka obsluhuje severovýchodní oblast Mariánskolázeňska na jižním okraji Slavkovského lesa, je dopravně homogenní, spoje absolvují prakticky stejnou trasu lišící se délkou úseku
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 22, 23, 26, 27, 28, 29, 30, 32
- rozsah provozu v pracovní den 4:40 – 19:30, v sobotu 6:35 – 14:00 a v neděli 13:40 – 16:10
  - na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení

- spoje přiměřeně pokrývají všechny základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 411380 Mariánské Lázně - Prameny

- linka obsluhuje severovýchodní oblast Mariánskolázeňska na jihu Slavkovského lesa, je dopravně zcela homogenní, spoje absolvují stejnou trasu
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 14
- rozsah provozu v pracovní den 6:30 – 18:05, v sobotu 6:30 – 15:05
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje přiměřeně pokrývají základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 411440 Cheb - Kynšperk nad Ohří - Sokolov - Karlovy Vary

- linka obsluhuje východní oblast Chebska, propojuje město Cheb se západním okrajem Sokolovska, je dopravně homogenní, spoje absolvují prakticky stejnou trasu
- linka obsahuje spoje, které jsou provozovány na komerčním principu
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 11, 12, 13, 14, 81, 84, 85, 87, 92
- rozsah provozu v pracovní den 5:00 – 19:15
- na trase linky je u vybraných spojů registrován dopravně problematický úseky infrastruktury: Odrava – Lipoltov (silnice III. třídy 21211, zimní údržba ve směrovém nebo časovém režimu)
- spoje přiměřeně pokrývají základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 411460 Mariánské Lázně - Planá

- linka propojuje významná města v sousedních krajích - Mariánské Lázně (Karlovarský kraj) a Planá (Plzeňský kraj), je dopravně homogenní, spoje absolvují prakticky stejnou trasu
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 (pouze na území Karlovarského kraje)
- rozsah provozu v pracovní den 4:40 – 19:30, v sobotu 6:35 – 14:00 a v neděli 13:40 – 16:10
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje linky spolu s dalšími dvěma linkami vedenými z Plzeňského kraje (Stříbro – Planá – Mariánské Lázně a Tachov – Planá – Mariánské Lázně) pokrývají základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### MHD Cheb: Linka 416004 Nádraží – křižovatka - Skalka – Pomezí

- jedná se o linku městské autobusové dopravy částečně zajišťující příměstskou autobusovou dopravu
- linka obsluhuje západní oblast Chebska, je dopravně homogenní, spoje absolvují prakticky stejnou trasu
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 3, 23, 31, 53, 65, 67, 69, 71, 91, 109, 111, 127, 131, 133, 139 (v úseku Pomezí nad Ohří - hranice katastru města Cheb)
- rozsah provozu v pracovní den 4:50 – 19:55, v sobotu 7:15 – 19:55 a v neděli 7:15 – 19:55
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje linky spolu pokrývají základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### **4.1.2 Veřejná linková doprava – Karlovarsko**

##### Linka 420351 Žlutice - Verušičky, Luka - Karlovy Vary

- linka obsluhuje střední a východní oblast kraje, která přiléhá k jižnímu okraji vojenského újezdu Hradiště, je dopravně heterogenní, spoje absolvují více tras podle obsluhovaných úseků a relací
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 10, 14, 15, 16, 17, 18, 22, 23, 26, 28, 29, 30, 31, 32
- rozsah provozu v pracovní den 5:10 – 17:05,
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje přiměřeně pokrývají základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 420401 Bečov n. Teplou - Otročin - Měchov - Toužim

- linka obsluhuje jižní oblast Karlovarského kraje na ose Bečov nad Teplou – Toužim, je dopravně heterogenní, spoje absolvují více tras podle obsluhovaných úseků a relací
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 16
- rozsah provozu v pracovní den 5:20 – 17:00,
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje přiměřeně pokrývají základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 420441 Teplá - Toužim

- linka obsluhuje „příměstskou“ oblast města Toužim, je dopravně homogenní, spoje absolvují stejnou trasu
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 5, 6
- rozsah provozu v pracovní den 7:20 – 7:40

- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje – jde o jeden pár – slouží k cestě do školy, případně do zaměstnání z místní části města Políkno, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, faktorem s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu je obsluha zastávek pouze na správním území města Toužim a možnost převedení spojů do dopravní obslužnosti území obce ve smyslu §3, odst. 3 zákona 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů současně s odpovědností za ekonomickou podporu provozu jako druhá fáze tohoto procesu (v minulosti převedení linek 480620 Loket – Loket a 410260 Aš – Verněřov – Aš – do systému MHD Aš)

#### Linka 421101 Karlovy Vary - Ostrov – Jáchymov

- linka obsluhuje centrální oblast Karlovarského kraje – zprostředkovává zejména velmi silnou vazbu Karlovy Vary – Ostrov, je dopravně homogenní, spoje absolvují více tras podle obsluhovaných úseků
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 32, 33, 34, 35, 36, 38, 39, 40, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 65, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 75, 76, 77, 80, 81
- rozsah provozu v pracovní den 3:30 – 22:50, v sobotu 5:00 – 22:50 a v neděli 5:15 – 22:00
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje přiměřeně pokrývají všechny základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, dopravní obslužnost je zajištěna bez nutnosti ekonomické podpory provozu schválením jízdního řádu, spoje lze zahrnout do celkového objemu objednávky dopravního výkonu v rámci souboru linek pro danou oblast

#### Linka 421102 Karlovy Vary - Ostrov - Jáchymov - Mariánská - Boží Dar

- linka napojuje obce a města ve vrcholových partiích Krušných hor na centrální oblast Karlovarského kraje a spolu s linkami 421101, 421103 a 421111 zprostředkovává velmi silnou vazbu Karlovy Vary – Ostrov, je dopravně homogenní, spoje absolvují více tras podle obsluhovaných úseků

- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31, 33, 34, 35, 36, 38
- rozsah provozu v pracovní den 4:50 – 20:30, v sobotu a v neděli 5:40 – 20:40
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje přiměřeně pokrývají všechny základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 421103 Karlovy Vary - Ostrov - Jáchymov - Abertamy - Potůčky

- linka napojuje obce a města ve vrcholových partiích Krušných hor na centrální oblast Karlovarského kraje a spolu s linkami 421101, 421102 a 421111 zprostředkovává velmi silnou vazbu Karlovy Vary – Ostrov, je dopravně homogenní, spoje absolvují více tras podle obsluhovaných úseků
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 14, 15, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25
- rozsah provozu v pracovní den 4:25 – 23:05, v sobotu 14:30 – 17:40 a v neděli 11:00 – 19:15
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje přiměřeně pokrývají všechny základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 421104 Karlovy Vary - Hroznětín - Merklín - Abertamy, Hřebečná

- linka napojuje obce a města v podhůří a ve vrcholových partiích Krušných hor na centrální oblast Karlovarského kraje, je dopravně převážně homogenní, spoje absolvují více tras podle obsluhovaných úseků a relací
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 2, 3, 4, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 25, 26, 27, 28, 30, 33
- rozsah provozu v pracovní den 4:40 – 23:30, v sobotu 8:30 – 10:40 a v neděli 15:20 – 18:05

- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje přiměřeně pokrývají všechny základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 421111 Karlovy Vary – Ostrov

- linka obsluhuje centrální oblast Karlovarského kraje – zprostředkovává velmi silnou vazbu Karlovy Vary – Ostrov, je dopravně homogenní, spoje absolvují více tras podle obsluhovaných úseků
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 14, 15, 16
- rozsah provozu v pracovní den 5:50 – 16:35,
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje doplňují provoz linky 421101 při pokrývání všech základních potřeb dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, dopravní obslužnost je zajištěna bez nutnosti ekonomické podpory provozu schválením jízdního řádu, spoje lze zahrnout do celkového objemu objednávky dopravního výkonu v rámci souboru linek pro danou oblast

#### Linka 421150 Karlovy Vary – Kolová – Pila – Javorná

- linka obsluhuje jižní okraj centrální oblasti Karlovarského kraje – zprostředkovává vazbu obsluhovaných obcí na krajské město Karlovy Vary, je dopravně homogenní, spoje absolvují více tras podle obsluhovaných úseků
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26
- rozsah provozu v pracovní den 3:30 – 20:15,
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení

- spoje přiměřeně pokrývají základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 421151 Karlovy Vary – Stanovice – Hlinky

- linka obsluhuje jižní okraj centrální oblasti Karlovarského kraje – zprostředkovává vazbu obsluhovaných obcí na krajské město Karlovy Vary, je dopravně homogenní, spoje absolvují více tras podle obsluhovaných úseků
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16
- rozsah provozu v pracovní den 4:15 – 19:45,
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje přiměřeně pokrývají základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 421180 Karlovy Vary - Kyselka - Vojkovice, Jakubov

- linka obsluhuje východní okraj centrální oblasti Karlovarského kraje – zprostředkovává vazbu obsluhovaných obcí na krajské město Karlovy Vary, je dopravně homogenní, spoje absolvují téměř totožnou trasu podle obsluhovaných úseků
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 34
- rozsah provozu v pracovní den 4:40 – 20:35, v sobotu a v neděli 6:08 – 18:53
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje přiměřeně pokrývají základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 421190 Nejdek - Karlovy Vary - Ostrov

- linka obsluhuje severní okraj centrální oblasti Karlovarského kraje – zprostředkovává vazbu obsluhovaných obcí na krajské město Karlovy Vary, je dopravně homogenní, spoje absolvují téměř totožnou trasu podle obsluhovaných úseků
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 38
- rozsah provozu v pracovní den 4:55 – 19:55, v sobotu 12:00 – 13:30 a v neděli 13:00 – 19:55
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje přiměřeně pokrývají základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 421191 Nejdek - Šindelová - Rotava

- linka propojuje oblasti Kraslicka a Nejdecka – primárně zprostředkovává přepravu do zaměstnání (jeden z největších zaměstnavatelů v kraji – Witte Nejdek), je dopravně homogenní, spoje absolvují téměř totožnou trasu podle obsluhovaných úseků
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10
- rozsah provozu v pracovní den 4:26 – 23:21
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje přiměřeně pokrývají primárně potřeby přepravy do a ze zaměstnání, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 421193 Nejdek - Vysoká Pec, Rudné - Nové Hamry - Nejdek

- linka obsluhuje obce v bezprostředním okolí města Nejdek, je dopravně homogenní, spoje absolvují téměř totožnou trasu podle obsluhovaných úseků
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 3, 5, 7, 9, 11, 13, 15, 17
- rozsah provozu v pracovní den 5:10 – 22:40

- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje přiměřeně pokrývají základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 421196 Nejdek - Vřesová - Chodov - Vintířov

- linka propojuje oblasti Chodovska a Nejdecka – primárně zprostředkovává přepravu do zaměstnání (největší zaměstnavatel v kraji – Sokolovská uhelná), dále přepravu do škol v Nejdku, je dopravně homogenní, spoje absolvují téměř totožnou trasu podle obsluhovaných úseků
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18
- rozsah provozu v pracovní den 4:30 – 23:13, v sobotu a v neděli 4:50 – 19:03
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje přiměřeně pokrývají základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 421201 Karlovy Vary - Šemnice

- linka obsluhuje východní příměstskou oblast města Karlovy Vary – primárně zprostředkovává přepravu do školy v Otovicích, dále přepravu do zaměstnání, je dopravně homogenní, spoje absolvují téměř totožnou trasu podle obsluhovaných úseků
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16
- rozsah provozu v pracovní den 5:10 – 16:30
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení

- spoje přiměřeně pokrývají základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 421202 Karlovy Vary - Hroznětín, Ruprechtov - Hroznětín

- linka obsluhuje severní příměstskou oblast města Karlovy Vary – primárně zprostředkovává přepravu do školy v Otovicích, je dopravně homogenní, spoje absolvují totožnou trasu podle obsluhovaných úseků
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 2, 3, 4
- rozsah provozu v pracovní den 7:25 – 14:57
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje přiměřeně pokrývají základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 421210 Ostrov - Karlovy Vary - Vintřív

- linka zprostředkovává přepravu do zaměstnání na ose Ostrov – Karlovy Vary – Chodov - Vintřív, je dopravně homogenní
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 2
- rozsah provozu v pracovní den 3:35 – 4:59
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje přiměřeně pokrývají základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 421215 Karlovy Vary - Nová Role - Chodov

- linka propojuje významná města západně od Karlových Varů – zprostředkovává přepravu do zaměstnání a přepravu do škol, je dopravně homogenní, spoje absolvují téměř totožnou trasu podle obsluhovaných úseků

- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 35, 36, 37, 40, 44
- rozsah provozu v pracovní den 4:45 – 19:25, v sobotu a v neděli 8:00 – 16:45
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje přiměřeně pokrývají základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 421219 Karlovy Vary - Vřesová

- linka obsluhuje západní okraj Chodovska – primárně zprostředkovává přepravu do zaměstnání (největší zaměstnavatel v kraji – Sokolovská uhelná), je dopravně homogenní, spoje absolvují téměř totožnou trasu podle obsluhovaných úseků
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24
- rozsah provozu v pracovní den 5:35 – 17:20
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje přiměřeně pokrývají základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 421220 Karlovy Vary - Vintířov

- linka obsluhuje západní okraj Chodovska – primárně zprostředkovává přepravu do zaměstnání (největší zaměstnavatel v kraji – Sokolovská uhelná), je dopravně homogenní, spoje absolvují téměř totožnou trasu podle obsluhovaných úseků
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20
- rozsah provozu v pracovní den 6:00 – 18:30

- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje přiměřeně pokrývají základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 421265 Nejdek - Ostrov

- linka propojuje oblasti Nejdecka a Ostrovska – primárně zprostředkovává přepravu do zaměstnání (významný zaměstnavatel v kraji – Witte Nejdek), dále přepravu do středních škol v Ostrově, je dopravně homogenní, spoje absolvují téměř totožnou trasu podle obsluhovaných úseků
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10
- rozsah provozu v pracovní den 4:30 – 16:12
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje přiměřeně pokrývají základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 421275 Ostrov, Horní Žďár, Škoda - Děpoltovice - Nová Role - Chodov - Vřesová - Vintřívov, Velk. Jiří

- linka propojuje oblasti Chodovska a Ostrovska – zajišťuje řadu dílčích vzájemných přepravních vazeb, je dopravně na rozhraní homogenity a heterogenity, spoje absolvují různé, avšak většinou podobné či shodné trasy podle obsluhovaných úseků
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 31, 32, 33, 36, 37, 38, 39, 43
- rozsah provozu v pracovní den 4:30 – 19:25
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení

- spoje přiměřeně pokrývají základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 421312 Ostrov - Velichov - Vojkovice - Kyselka - Hradiště

- linka propojuje oblast města Ostrova s obcemi při západní části Vojenského výcvikového prostoru Hradiště (VVP) a sídel v této části VVP, je dopravně homogenní, spoje absolvují různé, avšak většinou shodné trasy podle obsluhovaných úseků
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 22
- rozsah provozu v pracovní den 4:10 – 17:10, v sobotu a v neděli 8:00 – 16:16
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje přiměřeně pokrývají základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 421328 Ostrov - Krásný Les - Stráž n. Ohří - Perštejn

- linka obsluhuje severovýchodní oblast Karlovarska - Ostrovska, slouží zejména pro přepravu do škol v Ostrově a Perštejně (Ústecký kraj), je dopravně homogenní, spoje absolvují téměř totožnou trasu podle obsluhovaných úseků
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 14
- rozsah provozu v pracovní den 4:40 – 16:54
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje přiměřeně pokrývají základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 421331 Žlutice - Bočov - Karlovy Vary

- linka propojuje oblasti Žluticka, Bočovska a Karlovarska – zprostředkovává přepravu do zaměstnání, do škol atd., je dopravně homogenní, spoje absolvují téměř totožnou trasu podle obsluhovaných úseků
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 36, 37
- rozsah provozu v pracovní den 4:30 – 20:19, v sobotu a v neděli 5:30 – 20:15
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje přiměřeně pokrývají základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 421346 Bočov - Javorná - Dlouhá Lomnice - Bražec - Bočov

- linka obsluhuje rozsáhlou oblast Bočovska a sídla jižního okraje vojenského výcvikového prostoru Hradiště – zprostředkovává zejména přepravu do škol atd., je dopravně heterogenní, spoje absolvují různé trasy podle obsluhovaných úseků a sídel
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23
- rozsah provozu v pracovní den 5:27 – 16:31
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje přiměřeně pokrývají základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, za rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu je možno považovat významný podíl dopravního výkonu mezi zastávkami pouze na správním území města Bočov a možnost převedení spojů do dopravní obslužnosti území obce ve smyslu §3, odst. 3 zákona 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů současně s odpovědností za ekonomickou podporu provozu jako druhá fáze tohoto procesu (v minulosti převedení linek 480620 Loket – Loket mimo základní dopravní obslužnost a linky 410260 Aš – Verněřov – Aš – do systému MHD Aš)

#### Linka 421351 Žlutice – Verušičky - Karlovy Vary

- linka obsluhuje střední a východní oblast kraje, která přiléhá k jižnímu okraji vojenského újezdu Hradiště, je dopravně heterogenní, spoje absolvují více tras podle obsluhovaných úseků a relací
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 8, 13, 31, 32, 33, 34, 39, 40
- rozsah provozu v pracovní den 5:05 – 17:30
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje přiměřeně pokrývají základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 421371 Žlutice - Lubenec - Valeč - Žlutice

- linka propojuje oblasti Žluticka a Chyšska s vazbou na obec Lubenec v Ústeckém kraji – zprostředkovává především přepravu do škol, dále přepravu do zaměstnání atd., je dopravně heterogenní, spoje absolvují různé trasy podle obsluhovaných úseků a sídel
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 2, 6, 7, 9, 11, 13, 15, 17, 25, 27
- rozsah provozu v pracovní den 4:45 – 17:05,
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje přiměřeně pokrývají základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 421391 Karlovy Vary - Bochoř - Toužim - Bečov n.Teplou - Karlovy Vary

- linka propojuje oblasti Toužimska, Bochořska a Karlovarska – zprostředkovává přepravu do zaměstnání, do škol atd., je dopravně homogenní, spoje absolvují téměř totožnou trasu podle obsluhovaných úseků

- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 24, 25, 26, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 37, 38, 39, 40, 42, 43, 52, 53, 55, 56, 57, 58, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 67, 69, 71, 75
- rozsah provozu v pracovní den 4:05 – 20:50,
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje přiměřeně pokrývají základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 421401 Bečov n.Teplou – Otročin – Měchov – Toužim

- linka obsluhuje oblast Toužimska – zprostředkovává přepravu do a ze zaměstnání, je dopravně heterogenní, spoje absolvují různé trasy podle obsluhovaných úseků
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 2, 3, 4
- rozsah provozu v pracovní den 4:40 – 23:11,
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje pokrývají potřebu dopravy do a ze zaměstnání, jízdní řád linky je stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 421402 Teplá - Otročin - Bečov n.Teplou

- linka obsluhuje západní okraj Toužimska – zprostředkovává přepravu do školy v Bečově nad Teplou, je dopravně homogenní, spoje absolvují stejnou trasu
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 2
- rozsah provozu v pracovní den 4:40 – 23:11
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje pokrývají přepravu do školy, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 421410 Žlutice - Štědrá - Toužim

- linka propojuje oblasti Žluticka a Toužimska – zprostředkovává přepravu do zaměstnání, do škol atd., je dopravně homogenní, spoje absolvují téměř totožnou trasu podle obsluhovaných úseků
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16
- rozsah provozu v pracovní den 4:50 – 17:30, v sobotu 10:10 – 17:30 a v neděli 10:10 – 21:25
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje přiměřeně pokrývají základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 421430 Žlutice - Pšov - Žlutice

- linka spolu s linkami 421431 a 421432 obsluhuje jižní okraj Žluticka – zprostředkovává přepravu ze zaměstnání a ze škol, je dopravně homogenní, spoje absolvují téměř totožnou trasu podle obsluhovaných úseků
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 2, 3
- rozsah provozu v pracovní den 14:55 – 17:22
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje pokrývají základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 421431 Žlutice - Novosedly - Pšov

- linka spolu s linkami 421430 a 421432 obsluhuje jižní okraj Žluticka – zprostředkovává přepravu do zaměstnání, je dopravně homogenní
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 2

- rozsah provozu v pracovní den 5:15 – 16:20
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje pokrývají základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 421432 Žlutice - Pšov - Semtěš - Žlutice

- linka spolu s linkami 421430 a 421431 obsluhuje jižní okraj Žluticka – zprostředkovává zejména přepravu ze zaměstnání, je dopravně homogenní
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 2, 4
- rozsah provozu v pracovní den 10:40 – 16:10
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje pokrývají základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 421435 Luby - Chyšce, Mokrá - Chyšce, Podštěly - Chyšce - Luby

- linka obsluhuje oblast Chyšska s vazbou na obec Lubenec v Ústeckém kraji – zprostředkovává především přepravu do škol, je dopravně homogenní
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 3, 7
- rozsah provozu v pracovní den 6:50 – 15:50,
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje přiměřeně pokrývají základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 421445 Toužim - Teplá - Mariánské Lázně

- linka propojuje oblasti Toužimska, Tepelska a Mariánskolázeňska – zprostředkovává přepravu do zaměstnání, do škol atd., je dopravně homogenní, spoje absolvují různé, ale nepříliš odlišné trasy podle obsluhovaných úseků
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 22, 23, 26, 27, 28
- rozsah provozu v pracovní den 4:50 – 19:05
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje přiměřeně pokrývají základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 421446 Teplá - Teplá, Staré Sedlo - Teplá, Křepkovice - Teplá, Mrázov - Teplá

- linka propojuje místní sídla na Tepelsku – zprostředkovává přepravu do zaměstnání a do školy, je dopravně homogenní, spoje absolvují různé, ale nepříliš odlišné trasy podle obsluhovaných úseků
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 3, 5
- rozsah provozu v pracovní den 6:45 – 16:55
- na trase linky je registrován dopravně problematický úsek infrastruktury s výhledovou potřebou řešení Staré Sedlo – Smrčí dvůr (zhoršený stav komunikace, zimní údržba, apod.)
- spoje pokrývají základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, faktorem s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu je obsluha zastávek pouze na správním území města Teplá a možnost převedení spojů do dopravní obslužnosti území obce ve smyslu §3, odst. 3 zákona 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů současně s odpovědností za ekonomickou podporu provozu jako druhá fáze tohoto procesu (v minulosti převedení linek 480620 Loket – Loket mimo základní dopravní obslužnost a linky 410260 Aš – Verněřov – Aš – do systému MHD Aš)

#### Linka 421447 Žlutice - Toužim - Teplá - Mariánské Lázně

- linka propojuje oblasti Žluticka, Toužimska, Tepelska a Mariánskolázeňska – zprostředkovává především přepravu do zaměstnání, je dopravně homogenní, spoje absolvují různé, ale nepřilíš odlišné trasy podle obsluhovaných úseků
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 2, 5, 6, 7, 8, 11, 16, 17, 18
- rozsah provozu v pracovní den 4:00 – 23:05
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje přiměřeně pokrývají základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 421453 Teplá - Služetín - Poutnov - Otročín

- linka propojuje místní sídla na Tepelsku – zprostředkovává přepravu do zaměstnání a do školy, je dopravně homogenní, spoje absolvují různé, ale nepřilíš odlišné trasy podle obsluhovaných úseků
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 2
- rozsah provozu v pracovní den 6:20 – 16:30
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje pokrývají základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, faktorem s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu je obsluha zastávek pouze na správním území města Teplá a možnost převedení spojů do dopravní obslužnosti území obce ve smyslu §3, odst. 3 zákona 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů současně s odpovědností za ekonomickou podporu provozu jako druhá fáze tohoto procesu (v minulosti převedení linek 480620 Loket – Loket mimo základní dopravní obslužnost a linky 410260 Aš – Vernéřov – Aš – do systému MHD Aš)

Vybrané spoje linek MHD Karlovy Vary (předčíslí 425xxx) vhodným způsobem doplňují přepravní služby, které poskytují příměstské linky veřejné autobusové dopravy.

#### 425001 Globus – Tržnice – Lázně III

- linka obsluhuje západní příměstskou oblast města Karlovy Vary – přilehlé obce Jenišov a Hory
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 186 (v úseku mimo katastr města Karlovy Vary)

#### 425007 Březová – Tržnice

- linka obsluhuje jihovýchodní příměstskou oblast města Karlovy Vary – přilehlou obec Březová
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40 (v úseku mimo katastr města Karlovy Vary)

#### 425010 Lidická – Tržnice - Tašovice

- linka obsluhuje západní příměstskou oblast města Karlovy Vary – přilehlé obce Jenišov a Hory
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 24, 65 (v úseku mimo katastr města Karlovy Vary)

#### 425017 Tržnice - Dalovice

- linka obsluhuje východní příměstskou oblast města Karlovy Vary – přilehlou obec Dalovice
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 3, 4, 7, 8, 11, 12, 13, 14, 16, 17, 20, 21, 24, 43, 44, 47, 48, 49, 50, 51, 53, 54, 55, 58, 59, 60, 63, 64, 65, 68, 73, 80, 82, 85 (v úseku mimo katastr města Karlovy Vary)

#### 425019 Tržnice - Otovice - Tržnice

- linka obsluhuje východní příměstskou oblast města Karlovy Vary – přilehlou obec Otovice
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 4, 11, 12, 37, 42, 45, 47, 51, 57 (v úseku mimo katastr města Karlovy Vary)

#### Linka 520500 Kadaň - Ostrov - Karlovy Vary

- linka doplňuje přepravní služby realizované na lince 421328, je dopravně homogenní, spoje absolvují různé, ale nepřilíš odlišné trasy podle obsluhovaných úseků
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 3, 4, 7 (pouze na území Karlovarského kraje v úseku hranice Karlovarského kraje - Ostrov, zámek)
- rozsah provozu v pracovní den 8:40 – 12:26
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje společně se spoji linky 421328 přiměřeně pokrývají základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### **4.1.3 Veřejná linková doprava - Sokolovsko**

##### Linka 481200 Kraslice - Rotava - Vřesová - Vintířov

- linka obsluhuje zejména oblast Kraslicka, s vazbou na průmyslový severní okraj Sokolovska zprostředkovává přepravu do zaměstnání, do škol atd., je dopravně homogenní, spoje absolvují různé trasy podle obsluhovaných úseků
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 2, 5, 7, 9, 10, 12, 14, 15, 16, 18, 19
- rozsah provozu v pracovní den 4:30 – 22:55, v sobotu a v neděli 4:30 – 21:15
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje přiměřeně pokrývají základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

##### Linka 481220 Kraslice - Chodov - Karlovy Vary

- linka propojuje oblast Kraslicka s průmyslovým severním okrajem Sokolovska a Karlovými Vary – zprostředkovává zejména přepravu do zaměstnání, je dopravně homogenní, spoje absolvují podobnou trasu podle obsluhovaných úseků

- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 2, 4, 8, 9, 10, 13
- rozsah provozu v pracovní den 5:15 – 19:20, v sobotu a v neděli 16:30 – 19:20
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje přiměřeně pokrývají základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 481240 Kraslice - Rotava - Přebuz

- linka obsluhuje severovýchodní oblast Kraslicka – zprostředkovává přepravu do zaměstnání, do škol atd., je dopravně homogenní, spoje absolvují téměř totožnou trasu podle obsluhovaných úseků
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 15, 17, 18, 19, 20, 23, 26, 32
- rozsah provozu v pracovní den 4:55 – 22:35, v sobotu 5:00 – 5:45 a v neděli 14:00 – 15:40
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje přiměřeně pokrývají základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 481260 Kraslice - Stříbrná - Bublava - Kraslice - Rotava

- linka obsluhuje severní oblast Kraslicka – zprostředkovává přepravu do zaměstnání, do škol atd., je dopravně homogenní, spoje absolvují téměř totožnou trasu podle obsluhovaných úseků
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 15, 17, 18, 19, 21, 23, 25, 27, 29, 31, 33 (mimo úseku Kraslice,Hraničná – Kraslice,,aut.st.)
- rozsah provozu v pracovní den 4:30 – 20:47, v sobotu 8:13 – 15:47 a v neděli 11:13 – 16:47
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení

- spoje přiměřeně pokrývají základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

Linka 481270 Kraslice - Kraslice, Sněžná - Kraslice, Kostelní - Kraslice, aut.st.

- linka obsluhuje severní oblast Kraslicka – zprostředkovává přepravu do zaměstnání, do škol atd., je dopravně homogenní, spoje absolvují téměř totožnou trasu podle obsluhovaných úseků
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9
- rozsah provozu v pracovní den 6:45 – 16:21
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje přiměřeně pokrývají základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, faktorem s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu je obsluha zastávek pouze na správním území města Kraslice a možnost převedení spojů do dopravní obslužnosti území obce ve smyslu §3, odst. 3 zákona 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně někt. zákonů současně s odpovědností za ekonomickou podporu provozu jako druhá fáze tohoto procesu (v minulosti převedení linek 480620 Loket – Loket mimo základní dopravní obslužnost a linky 410260 Aš – Verněřov – Aš – do systému MHD Aš)

Linka 481520 Kynšperk nad Ohří - Libavské Údolí - Sokolov - Habartov

- linka primárně propojuje města Sokolov a Kynšperk nad Ohří – zprostředkovává přepravu do zaměstnání, do škol atd., je dopravně homogenní, spoje absolvují téměř totožnou trasu podle obsluhovaných úseků
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 36, 37, 40, 41, 43, 45, 46, 47, 52, 54, 56
- rozsah provozu v pracovní den 4:55 – 22:45, v sobotu a v neděli 5:00 – 22:45
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení

- spoje přiměřeně pokrývají základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 481530 Sokolov - Habartov - Lítov

- linka primárně propojuje města Sokolov a Habartov přes městys Svatava – zprostředkovává přepravu do zaměstnání, do škol atd., je dopravně homogenní, spoje absolvují téměř totožnou trasu podle obsluhovaných úseků
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 2, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 14, 15, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 36, 37, 38, 39, 41, 43, 45
- rozsah provozu v pracovní den 4:30 – 22:50, v sobotu a v neděli 5:05 – 14:50
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje přiměřeně pokrývají základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 481540 Sokolov - Bukovany - Dukla - Chlum Svaté Maří - Habartov

- linka primárně propojuje města Sokolov a Habartov přes obec Bukovany, v menší míře přes obec Chlum Svaté Maří – zprostředkovává přepravu do zaměstnání, do škol atd., je dopravně homogenní, spoje absolvují téměř totožnou trasu podle obsluhovaných úseků
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 22, 23, 25, 26, 28, 30, 31, 32, 37, 39, 40, 42, 43, 45, 52
- rozsah provozu v pracovní den 5:10 – 22:15, v sobotu a v neděli 4:40 – 20:15
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje přiměřeně pokrývají základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 481550 Sokolov - Vřesová - Vintířov - Chodov - Vřesová

- linka propojuje příměstskou oblast města Sokolov s průmyslovým severním okrajem Sokolovska – zprostředkovává zejména přepravu do zaměstnání, je dopravně heterogenní, spoje absolvují více variant trasy podle obsluhovaných úseků a cílových obcí
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 21, 23, 25, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 38, 42
- rozsah provozu v pracovní den 5:10 – 22:35, v sobotu a v neděli 5:00 – 22:35
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje přiměřeně pokrývají základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 481560 Sokolov - Královské Poříčí - Nové Sedlo - Chodov - Tatrovce

- linka propojuje příměstskou oblast města Sokolov s průmyslovým severním okrajem Sokolovska – zprostředkovává přepravu do zaměstnání, do škol atd., je dopravně heterogenní, spoje absolvují více tras podle obsluhovaných úseků a cílových obcí
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 20, 21, 23, 27, 38, 39
- rozsah provozu v pracovní den 5:26 – 18:30, v sobotu a v neděli 5:30 – 18:35
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje přiměřeně pokrývají základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 481570 Sokolov - Josefov - Krajková, Libnov - Oloví, Studenec

- linka propojuje příměstskou oblast města Sokolov se severozápadním okrajem Sokolovska – zprostředkovává přepravu do zaměstnání, do škol atd., je dopravně homogenní, spoje absolvují téměř totožnou trasu podle obsluhovaných úseků
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 2, 3, 4, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 23, 24

- rozsah provozu v pracovní den 4:50 – 18:55, v sobotu 5:00 – 14:55 a v neděli 13:45 – 19:55
- na trase linky je registrován dopravně problematický úsek infrastruktury s výhledovou potřebou řešení Libnov - Studenec (zhoršený stav komunikace, problematické obracení vozidel v zastávce Studenec)
- spoje přiměřeně pokrývají základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 481580 Březová, Kamenice - Sokolov - Krajková- Krajková, Květná

- linka doplňuje přepravní služby linek 481530 a 481590 – zprostředkovává zejména přepravu do škol, je dopravně heterogenní, spoje absolvují více tras podle obsluhovaných relací
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 11, 13, 14
- rozsah provozu v pracovní den 6:05 – 15:40
- na trase linky je registrován dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení Březová – Kamenice, Krajková – Květná (zhoršený stav komunikace, zimní údržba apod.)
- spoje pokrývají vybrané potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, za rizikový faktor s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu je možno považovat nízké a snižující se využití ramena Sokolov – Kamenice, linka je vhodná k revizi dopravního výkonu a jeho částečné redislokaci

#### Linka 481590 Sokolov - Březová - Rovná

- linka propojuje příměstskou oblast města Sokolov s odlehlou obcí Rovná na severním okraji CHKO Slavkovský les – zprostředkovává přepravu do zaměstnání, do škol atd., je dopravně homogenní, spoje absolvují téměř totožnou trasu podle obsluhovaných úseků
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 22
- rozsah provozu v pracovní den 4:45 – 23:11, v sobotu 6:50 – 14:20 a v neděli 13:15 – 15:05
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení

- spoje přiměřeně pokrývají základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 481600 Sokolov - Loket - Chodov - Vřesová - Loket, Nadlesí

- linka obsluhuje východní okraj Sokolovska, zejména poskytuje přepravní služby cestujícím z města Loket – zprostředkovává přepravu do zaměstnání, do škol atd., je dopravně homogenní, spoje absolvují dvě směrově oddělené, ale v rámci směrování téměř totožné trasu podle obsluhovaných relací
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 14, 16, 17, 18, 20, 21, 22, 30
- rozsah provozu v pracovní den 4:35 – 18:40
- na trase linky je registrován dopravně problematický úsek infrastruktury s výhledovou potřebou řešení Údolí – Nadlesí (problematické obracení vozidel v zastávce Nadlesí, pramen)
- spoje přiměřeně pokrývají základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 481610 Sokolov - Vřesová - Chodov

- linka propojuje příměstskou oblast města Sokolov s průmyslovým severním okrajem Sokolovska – zprostředkovává zejména přepravu do zaměstnání, je dopravně homogenní, spoje absolvují téměř totožnou trasu podle obsluhovaných úseků
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 2, 3, 4, 5, 6, 7, 12, 14
- rozsah provozu v pracovní den 5:05 – 23:00, v sobotu a v neděli 13:10 – 23:00
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje přiměřeně pokrývají základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 481630 Sokolov - Loket - Horní Slavkov - Krásno - Bečov n.Teplou - Nová Ves u Bečova

- linka propojuje oblasti Sokolovska, Hornoslavkovska a Krásenska, v menší míře slouží k realizaci spojení obce Nová Ves a města Bečov nad Teplou – zprostředkovává přepravu do zaměstnání, do škol atd., je dopravně homogenní, spoje absolvují téměř totožné trasy podle obsluhovaných úseků a relací
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 30, 31, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 42, 43, 44, 45, 47, 48, 52, 54, 57, 58, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 69, 70, 71, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 83, 85, 87
- rozsah provozu v pracovní den 4:35 – 23:13, v sobotu a v neděli 5:15 – 23:13
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje přiměřeně pokrývají základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 481640 Vintířov - Chodov - Nová Role

- propojuje oblast Novorolska s průmyslovým severním okrajem Sokolovska – zprostředkovává zejména přepravu do zaměstnání, je dopravně homogenní, spoje absolvují téměř totožnou trasu podle obsluhovaných úseků
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 16, 17, 18, 20, 22, 24
- rozsah provozu v pracovní den 4:40 – 19:10, v sobotu a v neděli 4:40 – 22:45
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje přiměřeně pokrývají základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 481660 Kraslice - Rotava - Jindřichovice - Dolní Nivy - Sokolov

- linka propojuje sídla v oblasti Kraslicka s centrální částí Sokolovska – zprostředkovává přepravu do zaměstnání, do škol atd., je dopravně homogenní, spoje absolvují téměř totožnou trasu podle obsluhovaných úseků
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 3, 4, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 17, 20, 21, 24, 26, 30, 31, 33
- rozsah provozu v pracovní den 4:50 – 21:50
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje přiměřeně pokrývají základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 481670 Horní Slavkov - Horní Slavkov, Kounice - Krásno

- linka propojuje zejména geograficky oddělené místní části města Horní Slavkov, v menší míře doplňuje spoje linky 481630 ve směru na město Krásno – zprostředkovává přepravu do zaměstnání, do škol atd., je dopravně homogenní, spoje absolvují téměř totožné trasy podle obsluhovaných úseků a relací
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 2, 3, 6, 9, 13, 14, 15, 16, 20, 23, 25
- rozsah provozu v pracovní den 5:25 – 15:40
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje přiměřeně pokrývají základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, faktorem s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu je, pro vybrané spoje, obsluha zastávek pouze na správním území města Horní Slavkov a možnost převedení spojů do dopravní obslužnosti území obce ve smyslu §3, odst. 3 zákona 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů současně s odpovědností za ekonomickou podporu provozu jako druhá fáze tohoto procesu (v minulosti převedení linek 480620 Loket – Loket mimo základní dopravní obslužnost a linky 410260 Aš – Verněřov – Aš – do systému MHD Aš)

#### Linka 481680 Krajková, Libnov - Habartov - Kynšperk nad Ohří - Libavské Údolí

- linka propojuje oblasti v západní části Sokolovska – zprostředkovává přepravu do zaměstnání, do škol atd., je dopravně homogenní, spoje absolvují téměř totožné trasy podle obsluhovaných relací (Habartov – Krajková; Habartov – Libavské Údolí)
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 17, 19
- rozsah provozu v pracovní den 5:10 – 23:05
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje přiměřeně pokrývají základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 481690 Vřesová - Chodov - Nová Role

- propojuje oblast Novorolska s průmyslovým severním okrajem Sokolovska – zprostředkovává zejména přepravu do zaměstnání, je dopravně homogenní, spoje absolvují téměř totožnou trasu podle obsluhovaných úseků
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 3, 5, 6, 7, 8
- rozsah provozu v pracovní den 5:25 – 21:15, v sobotu a v neděli 13:00 – 22:35
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje přiměřeně pokrývají základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 481700 Chodov - Nová Role

- propojuje oblast Novorolska s průmyslovým severním okrajem Sokolovska – zprostředkovává zejména přepravu do zaměstnání, je dopravně homogenní, spoje absolvují téměř totožnou trasu podle obsluhovaných úseků
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 2, 3, 4, 5

- rozsah provozu v pracovní den, v sobotu a v neděli 7:05 – 20:45
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje přiměřeně pokrývají základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 481710 Chodov - Vřesová

- propojuje oblast Novorolska s průmyslovým severním okrajem Sokolovska – zprostředkovává zejména přepravu do zaměstnání, je dopravně homogenní, spoje absolvují téměř totožnou trasu podle obsluhovaných úseků
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 2, 8, 12, 17, 18
- rozsah provozu v pracovní den 5:30 – 14:15, v sobotu a v neděli 5:20 – 6:20
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje přiměřeně pokrývají základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 481720 Horní Slavkov - Loket - Chodov - Vintířov

- linka propojuje oblasti Hornoslavkovska a Krásenska s průmyslovým severním okrajem Sokolovska – zprostředkovává zejména přepravu do zaměstnání, je dopravně homogenní, spoje absolvují téměř totožné trasy podle obsluhovaných úseků
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 12, 14
- rozsah provozu v pracovní den 4:45 – 22:50, v sobotu a v neděli 4:40 – 19:10
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje přiměřeně pokrývají základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 481730 Kynšperk nad Ohří - Habartov - Sokolov

- linka propojuje oblasti centrálního a západního Sokolovska – zprostředkovává zejména přepravu do zaměstnání, je dopravně homogenní, spoje absolvují obdobné trasy podle obsluhovaných relací
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 3, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 20, 23, 26, 28
- rozsah provozu v pracovní den 4:25 – 20:10, v sobotu a v neděli 16:45 – 18:35
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje přiměřeně pokrývají základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 481740 Kynšperk nad Ohří - Chlum Svaté Maří - Bukovany - Sokolov

- linka propojuje oblasti centrálního a západního Sokolovska – zprostředkovává přepravu do zaměstnání, do škol atd., je dopravně homogenní, spoje absolvují obdobné trasy podle obsluhovaných relací
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 14, 15, 16, 18
- rozsah provozu v pracovní den 4:30 – 20:25
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje přiměřeně pokrývají základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 481750 Sokolov - Dolní Nivy - Jindřichovice, Háj

- linka propojuje oblasti centrálního a severního Sokolovska – zprostředkovává přepravu do škol, je dopravně homogenní, spoje absolvují obdobné trasy podle obsluhovaných úseků
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 2, 3, 4

- rozsah provozu v pracovní den 7:10 – 14:40
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje přiměřeně pokrývají základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 481760 Habartov - Bukovany - Tisová - Sokolov

- linka propojuje sídla v oblasti centrálního Sokolovska – zprostředkovává zejména přepravu do zaměstnání (Elektrárna Tisová), je dopravně homogenní, spoje absolvují obdobné trasy podle obsluhovaných úseků
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 2, 3, 4, 5, 10, 11, 13, 14
- rozsah provozu v pracovní den 5:15 – 22:55
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje přiměřeně pokrývají základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 481780 Sokolov - Královské Poříčí - Chodov - Vintířov

- linka propojuje příměstskou oblast města Sokolov s průmyslovým severním okrajem Sokolovska – zprostředkovává zejména přepravu do zaměstnání, je dopravně homogenní, spoje absolvují téměř totožnou trasu podle obsluhovaných úseků
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 11, 12, 15
- rozsah provozu v pracovní den 4:55 – 19:05, v sobotu a v neděli 5:05 – 19:05
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje přiměřeně pokrývají základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 481810 Krásno - Horní Slavkov - Loket - Karlovy Vary

- linka propojuje oblast Hornoslavkovska s krajským městem Karlovy Vary – zprostředkovává přepravu do zaměstnání, do škol atd., je dopravně homogenní, spoje absolvují téměř totožné trasy podle obsluhovaných úseků a relací
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 80, 81, 83, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 93
- rozsah provozu v pracovní den 4:30 – 21:45, v sobotu a v neděli 7:15 – 12:10
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje přiměřeně pokrývají základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 481820 Vřesová - Chodov - Karlovy Vary

- linka propojuje příměstskou oblast města Karlovy Vary s průmyslovým severním okrajem Sokolovska, na dopravní obslužnosti kraje se podílí především spolu s linkami 421219 a 421220 na úseku Chodov – provozy Sokolovské uhelné a.s. (Vintířov, resp. Vřesová) – zprostředkovává zejména přepravu do zaměstnání, je dopravně homogenní, spoje absolvují téměř totožnou trasu podle obsluhovaných úseků
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 8<sup>A</sup>, 30<sup>A</sup>, 54, 55<sup>B</sup> (A - pouze v úseku Chodov, sídliště - Vřesová, kombinát; B -pouze v úseku Vřesová, kombinát - Chodov aut. nádr.)
- rozsah provozu v pracovní den 5:10 – 22:20
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje přiměřeně pokrývají základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### Linka 481910 Nová Ves u Bečova, Louka - Bečov nad Teplou, žel. st.

- linka slouží k realizaci spojení obce Nová Ves a města Bečov nad Teplou, doplňuje přepravní služby poskytované linkou 481630 – zprostředkovává přepravu ze školy, je dopravně homogenní, spoje absolvují totožné trasy
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 2
- rozsah provozu v pracovní den 14:50 – 15:35
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje přiměřeně pokrývají základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, nejsou registrovány rizikové faktory s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu

#### **4.2 Veřejná drážní doprava**

##### Trat' 140 Chomutov - Karlovy Vary - Cheb (a zpět)

- Trat' 140 Chomutov - Cheb, je vedena údolím řeky Ohře, pod jižními svahy Krušných hor a vytváří hlavní východo-západní dopravní osu Karlovarského kraje; trat' 140 Chomutov - Cheb je částí dráhy celostátní zařazené do evropského železničního systému; do ZVS zařazen úsek Perštejn (mimo) - Cheb; přestupní body na trati jsou v žst. Dalovice, Karlovy Vary, Chodov, Nové Sedlo u Lokte, Sokolov, Tršnice, Cheb.
- Vlaky na trati dopravně obsluhují severní část Karlovarského kraje, přímo zejména města Ostrov, Karlovy Vary, Chodov, Sokolov, Kynšperk a Cheb.

Přestup v žst. Dalovice (též Karlovy Vary) na vlaky na trati 141 Karlovy Vary - Merklín (a zpět) zpřístupňuje železniční dopravou města Hroznětín a Merklín a také významnou rekreační oblast Velký Rybník.

Přestup v žst. Karlovy Vary na vlaky na trati 142 Karlovy Vary dolní nádraží - Johannegeorgenstadt severním směrem zpřístupňuje železniční dopravou severní část města Karlovy Vary (místní část Stará Role) a dále města a obce Nová Role (přestup na trať 144), Nejdek, Nové Hamry, Pernink, Horní Blatná a Potůčky, následně, ve Spolkové republice Německo, obce a města směrem na Zwickau, jižním směrem zpřístupňuje železniční dopravou centrální část města Karlovy Vary a dále, po přestupu na trať 149 Karlovy Vary dolní nádraží - Mariánské Lázně obce a města Teplička, Krásný Jez, Bečov nad Teplou (přestup na trať 161), Teplá, Ovesné Kladruby a Mariánské Lázně (přestup na trať 170).

Přestup v žst. Chodov/Nové Sedlo u Lokte na vlaky na trati 144 Nová Role - Loket předměstí zpřístupňuje železniční dopravou severním směrem město Nová Role, jižním směrem pak město Loket a s využitím „miniterminálu PAD“ u žst. Loket předměstí prostřednictvím příměstské autobusové dopravy (částečně nahrazuje „zastavený provoz“ na úseku 144 mezi žst. Loket předměstí a žst. Horní Slavkov) města Horní Slavkov a Krásno.

Přestup v žst. Sokolov na vlaky na trati 145 Sokolov - Kraslice zpřístupňuje železniční dopravou města a obce Svatava, Oloví, Rotava a Kraslice, následně, ve Spolkové republice Německo, obce a města směrem na Falkenstein a Zwickau.

Přestup v žst. Tršnice (alternativně v žst. Cheb) na vlaky na trati 146 Cheb - Luby zpřístupňuje železniční dopravou zejména města Skalná a Luby.

Přestup v žst. Cheb (koncová železniční stanice) na vlaky na trati 146 Cheb - Luby a zpět, 147 Cheb - Bad Brambach a zpět, 148 (Cheb-) Františkovy Lázně - Aš - Hranice v Čechách a zpět (v úseku Cheb - Františkovy Lázně peáž po trati 147), 170 (Praha-) Beroun - Plzeň - Cheb (a zpět) a 179 Cheb - Schirnding a zpět zpřístupňuje železniční dopravou města a obce ve Spolkové republice Německo - cf popis jednotlivých tratí.

- Na trase trati 140 Chomutov - Cheb nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu s výhledovou potřebou řešení, s do úvahy snad připadá tzv. Tuhnická spojka, která by po evtl. vybudování učinila přímo dostupnou žst. Karlovy Vary dolní nádraží (odbočením z trati 140) a tím centrální část města Karlovy Vary se všemi dalšími kladnými důsledky, např. by touto stavbou byla vytvořena smyčka žst. Karlovy Vary-Dvory - žst. Karlovy Vary dolní nádraží - žst. Karlovy Vary (po trati 142) zpět na trať 140 v obráceném směru..
- Vedení vlaků na trati 140 Chomutov - Cheb (a zpět) přiměřeně pokrývá všechny základní potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád trati je dlouhodobě stabilizován; seznam vlaků v závazku veřejné služby - v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje:  
směr Chomutov - Cheb  
7360/1, 7050, 7314/5, 7000, 7032, 27102, 7010, 7052, 7054, 7070, 7318/9, 7012, 7320/1, 7014, 7016, 7324/5, 7020, 7362/3, 7024;  
směr Cheb - Chomutov  
7001, 7011, 7350/1, 7300/1, 7033, 7075, 7053, 7013, 7035, 7015, 27101, 7017, 7019, 7308/9, 7055, 7057, 17220/1, 7059, 7039.

Trať 141 Karlovy Vary dolní nádraží - Merklín a zpět

- Trať 141 Karlovy Vary dolní nádraží - Merklín a zpět (v úseku Dalovice - Karlovy Vary peáž po trati 140 a v úseku Karlovy Vary - Karlovy Vary dolní nádraží peáž po trati 142) je regionální trať s místním významem; do ZVS je zařazena celá trať; přestupní body na trati jsou v žst. Karlovy Vary (140, 142), Dalovice (140) a Karlovy Vary dolní nádraží (142, 149).
- Vlaky na trati dopravně obsluhují severovýchodní okolí města Karlovy Vary, přímo zejména město Hroznětín a obec Merklín (která velice zvelebila nádražní budovu a prostor v jejím okolí, finalista soutěže o Nejkrásnější nádraží ČR pro rok 2011) a pro obyvatele krajského města Karlovy Vary zajišťují také dopravu do rekreační oblasti Velký Rybník.
- Na trase trati 141 Karlovy Vary dolní nádraží - Merklín nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu s výhledovou potřebou řešení.
- Vedení vlaků na trati 141 Karlovy Vary dolní nádraží - Merklín přiměřeně pokrývá všechny potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád trati je dlouhodobě stabilizován; seznam vlaků v závazku veřejné služby - v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 27000, 27002, 27004, 27006, 27008, 27001, 27003, 27005, 27007, 27009.

#### Trať 142 Johanngeorgenstadt - Karlovy Vary dolní nádraží (a zpět)

- Trať 142 Johanngeorgenstadt - Karlovy Vary dolní nádraží a zpět je v úseku Potůčky st. hr. - odbočka Sedlec regionální trať s velkým významem pro Karlovarský kraj (peáž po trati 140 v úseku žst. Karlovy Vary - odbočka Sedlec); do ZVS je zařazen úsek Potůčky - Karlovy Vary dolní nádraží; přestupní body na trati jsou v žst. Nová Role (144), Karlovy Vary (140) a Karlovy Vary dolní nádraží (149).
- Vlaky na trati dopravně obsluhují sever bývalého okresu Karlovy Vary, přímo také místní část Stará Role (město Karlovy Vary) a dále zejména města a obce Nová Role, Nejdeč, Nové Hamry, Pernink, Horní Blatná, Potůčky a dále, ve Spolkové republice Německo, obce a města směrem na Zwickau, pro obyvatele a návštěvy Karlovarského kraje zajišťuje také dopravu do (zejména na zimní sporty orientované) rekreační oblasti „Krušné hory - střed“.
- Na trase trati 142 Karlovy Vary dolní nádraží - Potůčky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu s výhledovou potřebou řešení.
- Vedení vlaků na trati 142 Karlovy Vary dolní nádraží - Johanngeorgenstadt v dopravně a klimaticky složitých podmínkách více než přiměřeně pokrývá všechny potřeby dle definice

dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád trati je dlouhodobě stabilizován; seznam vlaků v závazku veřejné služby - v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje:

směr Potůčky - Karlovy Vary dolní nádraží

17131, 17101, 17121, 17103, 7052, 17105, 17107, 5295, 17123, 17109, 17135, 5297, 17125, 17111, 17127, 17129, 17113, 17139;

směr Karlovy Vary dolní nádraží - Potůčky

17100, 17120, 17102, 17132, 7032, 27102, 17104, 17106, 17122, 5294, 17110, 17112, 17124, 17114, 5296, 17126, 17220/1, 7362/3, 17142, 17138.

#### Trat' 144 Loket předměstí - Nová Role (a zpět)

- Trat' 144 Loket předměstí - Nová Role a zpět (v úseku Chodov - Nové Sedlo u Lokte peáž po trati 140) je regionální trat' s místním významem; v úseku Loket předměstí - Horní Slavkov - Ležnice - Krásný Jez je dočasně zastavena doprava; do ZVS je zařazena celá trat' v provozu tzn. úsek Loket předměstí - Nová Role); přestupní body na trati jsou v žst. Nová Role (142), Chodov (140), Nové Sedlo u Lokte (140) a v úseku s dočasně zastaveným provozem doprava Krásný Jez (149). Celá trat' transversálou umožňuje převod dopravy z trati 149 Karlovy Vary dolní nádraží - Mariánské Lázně na trat' 140 Chomutov - Cheb např. na trat' 145 Sokolov - Kraslice (a obráceně).
- Vlaky na trati v současnosti dopravně spojují město Nová Role s městy Chodov a Loket (též „náhradně“ Horní Slavkov a Krásno), sídla s významnými centry keramického průmyslu.
- Na trase regionální trati 144 (Krásný Jez-Ležnice-Horní Slavkov-) Loket předměstí - Nová Role (a zpět) jsou registrovány požadavky na infrastrukturu s výhledovou potřebou řešení - rekonstrukce/revitalizace neprovozovaného ramene v rozsahu:
  - a) Rekonstrukcí/revitalizací celého neprovozovaného úseku na trati 144 Krásný Jez - Nová Role by došlo v dopravně Krásný Jez k propojení tratí 161 Rakovník - Bečov nad Teplou (dále po trati 149) a trati 149 Karlovy Vary - Mariánské Lázně a zpět v žst. Nové Sedlo pak, popř. také v žst. Chodov s tratí 140, v žst. Nová Role pak i s tratí 142 při zavedení ryze taktové dopravy na trati 140 Chomutov - Cheb umožňovalo velkorysá řešení osobní dopravy v oblasti.
  - b) Rekonstrukce/revitalizace úseku trati Krásný Jez - Ležnice je ze tří možných variant (rekonstruovat celý úsek „mimo provoz“ tzn.: úsek Loket předměstí - Krásný Jez, popř. rekonstruovat/revitalizovat úsek Ležnice [Horní Slavkov odbočka vlečky STASIS ZBA] - Loket předměstí, se kterou uvažuje Technicko-ekonomická studie z roku 2008) ta nejméně výhodná. Nicméně i případná rekonstrukce/revitalizace úseku trati 144 Ležnice - Krásný

Jez by otevřela novou možnost osobní dopravy po železnici tím, že v dopravně Krásný Jez by vznikl přestupní bod s možností pokračovat do Karlových Varů či Mariánských Lázní a přesunem části nákladní dopravy na železnici (via Karlovy Vary) by došlo k odvedení stejného objemu nákladní dopravy ze silnice II/209.

c) Rekonstrukcí/revitalizací úseku Ležnice (Horní Slavkov odbočka vlečky STASIS ZBA) - Loket předměstí by došlo k železničnímu propojení oblasti Horního Slavkova s průmyslovou částí Sokolovské pánve. Přesunem části nákladní dopravy na železnici (via Chodov) by došlo k odvedení stejného objemu nákladní dopravy ze silnice II/209. Osobní doprava po železnici by umožnila přímé propojení oblasti Horního Slavkova s tratí 140 Chomutov – Cheb (Nové Sedlo, Chodov) a tratí 142 Karlovy Vary dolní nádraží – Johannegeorgenstadt (Nová Role).

- Vedení vlaků na trati 144 Loket předměstí - Nová Role (a zpět) přiměřeně dokrývá všechny potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád trati je dlouhodobě stabilizován; seznam vlaků v závazku veřejné služby - v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje:

směr Loket předměstí - Nová Role

27116/7, 27141, 27143, 27145, 27123, 27125, 27147, 27118/9, 27149, 27101, 27127, 27151, 27153, 27129, 27155, 27131, 27133, 27157, 7059;

směr Nová Role - Loket předměstí

27140, 27110/1, 27142, 27102, 27144, 27122, 27124, 27146, 27148, 27150, 27152, 27112/3, 27126, 27154, 27128, 27156, 27130, 27132, 27158.

#### Trať 145 Sokolov- Kraslice (- Zwotental) a zpět

- Trať 145 Sokolov- Kraslice - (Zwotental) je regionální trať s velkým významem pro regionální centra Sokolov a Kraslice; do ZVS je zařazen úsek Sokolov - Kraslice, přestupní body na trati vyjma koncové stanice Sokolov (140) nejsou.
- Vlaky na trati 145 Sokolov- Kraslice - (Zwotental) dopravně spojují města Kraslice, Rotava, Svatava s městem Sokolov, sídlem nejvýznamnějšího průmyslového podniku Karlovarského kraje - Sokolovská uhelná, a.s. a propojují region s městy a obcemi ve Spolkové republice Německo, směrem na Falkenstein a Zwickau.
- Na trase trati 145 Sokolov- Kraslice (Zwotental) nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu s výhledovou potřebou řešení.
- Vedení vlaků na trati 145 Sokolov- Kraslice - (Zwotental) komfortně pokrývá všechny potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád trati je dlouhodobě

stabilizován; seznam vlaků v závazku veřejné služby - v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje:

směr Sokolov - Kraslice

20802, 17002, 17022, 20804, 17004, 20806, 17006, 17024, 20808, 17008, 20810, 20812, 20816, 20818, 20820, 17010, 20822, 17012, 20824, 20826, 20828, 20830, 20850, 17026, 20832, 20836, 17014;

směr Kraslice - Sokolov

17031, 17001, 17003, 17033, 17005, 17035, 20801, 20803, 17007, 20805, 17009, 20807, 20809, 20813, 20815, 20817, 20819, 20821, 20823, 20825, 20827, 20829, 17023, 20833.

#### Trať 146 Cheb - Luby u Chebu a zpět

- Trať 146 Cheb - Luby u Chebu (v úseku Tršnice - Cheb peáž po trati 140) je regionální trať s velkým místním významem pro „Lubský újezd“ (Salubia); do ZVS je zařazena celá trať; přestupní body na trati jsou v žst. Tršnice (140) a koncové žst. Cheb (140, 147, 170, 179).
- Vlaky na trati 146 Cheb - Luby u Chebu dopravně obsluhují severovýchodní část bývalého okresu Cheb, zejména tzv. Lubský újezd a v něm město Luby (cesta autobusem do Chebu trvá minimálně jednu hodinu, spíše déle, cesta vlakem pak trvá zhruba 40 minut) a spojují ho s regionálním centrem městem Cheb a také s Františkovými Lázněmi.
- Na trase trati 146 Cheb - Luby u Chebu nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu s výhledovou potřebou řešení.
- Vedení vlaků na trati 146 Cheb - Luby u Chebu přiměřeně pokrývá všechny potřeby (obecně ve dvouhodinovém taktu) dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád trati je dlouhodobě stabilizován; seznam vlaků v závazku veřejné služby - v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 27202, 27204, 27206, 27208, 27220, 27210, 27212, 27214, 27216, 27218, 27201, 27203, 27205, 27207, 27209, 27221, 27211, 27213, 27215, 27217.

#### Trať 147 Cheb - Františkovy Lázně - Bad Brambach a zpět

- Trať 147 Cheb - Bad Brambach je ostatní částí celostátní dráhy s velkým nadregionálním významem (spojuje Zwickau s Marktredwitz přes území kraje) s nevelkým místním významem (pro místní část Šneky města Plesná a okolí žst. Vojtanov); do ZVS je zařazen úsek Cheb - Plesná přestupní body na trati jsou v žst. Františkovy Lázně (148) a koncové žst. Cheb (140, 146, 148, 170 a 179)

- Vlaky na trati 147 Cheb - Bad Brambach dopravně obsluhují jistou marginální část regionu Chebsko - část obce Vojtanov a místní část Šneky města Plesná spojují zejména s regionálním centrem - městem Cheb a také s Františkovými Lázněmi a propojují region s městy a obcemi ve Spolkové republice Německo, směrem na města Zwickau a Gera, přeshraniční železniční dopravu zde, na trati 147 Cheb - Bad Brambach, ve dvouhodinovém taktu, provozuje dopravce na vlastní obchodní riziko.
- Na trase trati 147 Cheb - Bad Brambach nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu s výhledovou potřebou řešení.
- Vedení vlaků (včetně vlaků na obchodní riziko dopravce) na trati 147 Cheb - Bad Brambach přiměřeně dokrývá všechny potřeby územního obvodu kraje, jízdní řád trati je dlouhodobě stabilizován; seznam vlaků v závazku veřejné služby - v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 7200, 7201.

#### Trat' 148 (Cheb -) Františkovy Lázně - Hranice v Čechách a zpět

- Trat' 148 (Cheb -) Františkovy Lázně - Hranice v Čechách (v úseku Cheb - Františkovy Lázně peáž po úseku celostátní dráhy - trati 147) je ostatní částí celostátní dráhy s potenciálně velkým nadregionálním významem a s velkým místním významem pro „Ašský výběžek“; do ZVS je zařazena celá trať. Přestupní body na trati jsou v koncové žst. Cheb (140, 146, 147, 170, 179) (140) a v žst. Františkovy Lázně (147).
- Vlaky na trati 148 (Cheb -) Františkovy Lázně - Hranice v Čechách dopravně obsluhují severní partii Chebska, zejména tzv. Ašský výběžek a v něm město Aš - spojují tento subregion zejména s regionálním centrem - městem Cheb ale také s Františkovými Lázněmi. V blízké budoucnosti (2013) propojí v žst. Aš (obočkou na Selb) region s městy Selb a Hof ve Spolkové republice Německo.
- Na trase trati 148 (Cheb -) Františkovy Lázně - Hranice v Čechách jsou registrovány požadavky na infrastrukturu s výhledovou potřebou řešení - propojení Aš - Aš, st. hr.
- Vedení vlaků na trati 148 (Cheb -) Františkovy Lázně - Hranice v Čechách přiměřeně (ve dvouhodinovém taktu) pokrývá všechny potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád trati je dlouhodobě stabilizován; seznam vlaků v závazku veřejné služby - v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 17200, 7200, 17202, 17204, 7210, 17206, 17208, 17210, 17212, 17214, 17216, 17218, 17222, 17224; 17201, 7201, 17203, 17205, 17231, 17207, 17209, 17211, 17213, 17215, 17217, 17220/1, 17223.

#### Trať 149 Karlovy Vary dolní nádraží - Mariánské Lázně a zpět

- Trať 149 Karlovy Vary dolní nádraží - Mariánské Lázně je regionální trať s velkým místním významem, „přeponou“ (k tratím 140 a 170). Propojuje dvě nejvýznamnější lázeňská města kraje; do ZVS je zařazena celá trať; přestupní body na trati jsou v žst. Bečov nad Teplou (161) a koncových žst. - Karlovy Vary dolní nádraží (142) a Mariánské Lázně (170).
- Vlaky na trati 149 Karlovy Vary dolní nádraží - Mariánské Lázně dopravně obsluhují jih a jihozápad Karlovarského kraje, zejména s městy Karlovy Vary a Mariánské Lázně spojují města Bečov nad Teplou (prostřednictvím dopravy na trati 161 i Žlutice a Toužim) a Teplá.
- Na trase trati 149 Karlovy Vary dolní nádraží - Mariánské Lázně je studií registrován požadavek na infrastrukturu s výhledovou potřebou řešení - prodloužení trati 177 Pňovany - Bezručice o úsek Bezručice - Teplá.
- Vedení vlaků na trati 149 Karlovy Vary dolní nádraží - Mariánské Lázně přiměřeně pokrývá všechny potřeby (obecně ve dvouhodinovém taktu) dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád trati je dlouhodobě stabilizován; seznam vlaků v závazku veřejné služby - v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 7119, 7121, 7101, 7123, 7103, 7105, 7107, 7125, 7109, 7127, 7111, 7129, 7113, 7115, 7131, 7120, 7122, 7100, 7124, 7102, 7104, 7106, 7126, 7108, 7128, 7110, 7130, 7112, 7114, 7118.

#### Trať 161 Rakovník - Bečov nad Teplou (a zpět)

- Trať 161 Rakovník - Bečov nad Teplou je regionální trať s velkým lokálním významem pro mikroregion „Střela“, propojuje města Bečov nad Teplou (prostř. vlaků na trati 149 také města Mariánské Lázně a Karlovy Vary) s městy Toužim a Žlutice; do ZVS je zařazen úsek Libkovic (mimo) - Bečov nad Teplou; přestupní bod na trati je v koncové v žst. Bečov nad Teplou (149), ve východní partii pak v Severočeském kraji zejména žst. Blatno (dále po trati 160 Plzeň - Žatec) a ve Středočeském kraji žst. Rakovník.
- Vlaky na trati 161 Rakovník - Bečov nad Teplou dopravně obsluhují jihovýchod Karlovarského kraje, zejména s mikroregion „Střela“, udržení provozu na trati je významným počinem Karlovarského kraje ve prospěch obyvatel této odlehlejší části kraje.
- Na trase trati 161 Rakovník - Bečov nad Teplou nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu s výhledovou potřebou řešení.
- Vedení vlaků na trati 161 Rakovník - Bečov nad Teplou přiměřeně pokrývá všechny potřeby (obecně ve dvouhodinovém taktu) dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje,

jízdní řád trati je dlouhodobě stabilizován; seznam vlaků v závazku veřejné služby - v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje:

směr Libkovice (mimo) - Bečov nad Teplou

16740, 16700, 16702, 16704, 16706, 16708, 16710, 16712, 16714;

směr Bečov nad Teplou - Libkovice (mimo)

16703, 16705, 16707, 16741, 16709, 16711, 16743, 16715, 16745, 16717, 16747, 16719, 16749.

#### Trať 170 (Praha -) Beroun - Plzeň - Cheb a zpět

- Trať 170 (Praha -) Beroun - Plzeň - Cheb je část dráhy celostátní, zařazená do evropského železničního systému; do ZVS zařazen úsek Cheb - Chodová Planá (mimo). Přestupními body v Karlovarském kraji jsou Mariánské Lázně (149) a koncová žst. Cheb (140, 146, 147, 148, 179).
- Vlaky na trati 170 (Praha -) Beroun - Plzeň - Cheb dopravně obsluhují západ Karlovarského kraje, zejména jeho jižní část kde propojují města Mariánské Lázně a Lázně Kynžvart s Chebem a dále s Františkovými Lázněmi (147) a Aší (148). Nadregionálně pak je tato část celostátní dráhy - trať 170 (Praha -) Beroun - Plzeň - Cheb nejdůležitějším železničním dopravním spojením do ostatních krajů České republiky (vyjma Severočeského kraje a části Libereckého kraje) a dále na východ (Slovensko) a na jih (Rakousko). Tato trať je velevýznamným prvkem mezistátního železničního spojení Praha - Cheb - Norimberk.
- Na trase trati 170 (Praha -) Beroun - Plzeň - Cheb nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu s výhledovou potřebou řešení neboť tato část dráhy celostátní (rameno státní hranice se SRN - Plzeň), zařazená do evropského železničního systému je již dokončenou součástí III. tranzitního koridoru „Německo - Plzeň - Praha - Olomouc - Ostrava - Slovensko“.
- Vedení vlaků na trati 170 (Praha -) Beroun - Plzeň - Cheb přiměřeně pokrývá všechny potřeby (obecně ve dvouhodinovém taktu) dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád trati je dlouhodobě stabilizován; seznam vlaků v závazku veřejné služby - v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje:  
směr Chodová Planá (mimo) - Cheb  
7350/1, 27560, 7300/1, 7370, 7302, 7304, 20966, 7374, 7306, 20970, 7308/9, 7310, 7312, 27586;  
směr Cheb - Chodová Planá (mimo)  
27561, 7313, 7360/1, 7314/5, 20963, 7317, 7318/9, 20967, 7320/1, 7323, 7324/5, 27583, 7362/3.

### Trat' 179 Cheb - Schirnding a zpět

- Trat' 179 Cheb - Schirnding je v úseku Cheb - státní hranice částí dráhy celostátní, zařazená do evropského železničního systému; do ZVS není zařazena, železniční doprava na trati je v současné době provozována na obchodní riziko dopravce. Přestupním bodem v Karlovarském kraji je koncová žst. Cheb (140, 146, 147, 148, 170).
- Nadregionálně pak je tato část celostátní dráhy - trat' 179 Cheb - Schirnding významným prvkem mezistátního železničního spojení Praha - Cheb - Norimberk a Karlovarský kraj nejlépe dopravně propojuje s ostatními státy Evropské unie.
- Na trase trati 179 Cheb - Schirnding je registrován požadavek na infrastrukturu s výhledovou potřebou řešení – elektrifikace trati v úseku Markredwitz - Cheb.
- Vedení vlaků na trati 179 Cheb - Schirnding pokrývá všechny potřeby (obecně ve dvouhodinovém taktu), jízdní řád trati je dlouhodobě stabilizován; seznam vlaků v závazku veřejné služby - v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: žádný.

Podle současné legislativy spadá pod pojem drážní dopravy rovněž trolejbusová doprava

### Linka MHD 6 Mariánské Lázně - Velká Hleďsebe - Mariánské Lázně

- linka obsluhuje příměstskou oblast města Mariánské Lázně – zprostředkovává přepravu do zaměstnání, do škol atd., je dopravně homogenní, spoje absolvují téměř totožnou trasu podle obsluhovaných úseků
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 2, 3, 4, 13, 14, 15

### **4.3 Systém Integrované dopravy Karlovarského kraje IDOK - současný stav**

Systém IDOK je zónový, do každé zóny je zařazeno území větších měst a obcí a jejich místních částí. Každá stanice či zastávka je přiřazena k určité číselně označené zóně IDOK. Mezi sousedícími zónami jsou tzv. hraniční zastávky.

Zónové jízdenky, které existují pouze na bázi elektronického záznamu na bezkontaktní čipové kartě, lze používat samostatně pro jednotlivé zóny, nebo v kombinaci pro větší počet zón, cena takové jízdenky je prostým součtem cen jízdenek pro jednu zónu. To platí pro všechny druhy jízdenek. Pro jízdy mimo území předplacených zón lze použít tzv. "lomeného tarifu", kdy je cesta z hraniční zastávky předplacené zóny (nebo zón) do cílové zastávky uhrazena z elektronické peněženky.

## Tarifní zóny IDOK

1 - Sokolov a okolí; 2 - Kynšperk nad Ohří a okolí; 3 - Loket a okolí; 4 - Horní Slavkov a okolí; 5 - Chodov a okolí; 6 - Habartov a okolí; 7 - Kraslice a okolí

11 - Cheb a Františkovy Lázně; 12 - Cheb – okolí; 13 - Aš a okolí; 14 - Skalná – Plesná – Luby; 15 - Lázně Kynžvart a okolí; 16 - Mariánské Lázně a okolí

21 - Karlovy Vary a okolí; 22 - Ostrov a okolí; 23 - Nejdek a okolí; 24 - Jáchymov a okolí; 25 - Kyselka a okolí; 26 - Bochov a okolí; 27 - Toužim a okolí; 28 - Teplá a okolí; 29 - Žlutice a okolí

## Hraniční zastávky/stanice

### ***Pro veřejnou linkovou dopravu***

Mezi zónami 1/2 Tisová,Černý mlýn na linkách 411440,481520

Mezi zónami 1/3 Březová,Rudolec na linkách 481590

Mezi zónami 1/3 Královské Poříčí,sídlště na linkách 481560,481780

Mezi zónami 1/3 Sokolov,Těšovice na linkách 411440, 421139, 421702, 481600, 481630, 481650

Mezi zónami 1/5 Lomnice,lom na lince 481550

Mezi zónami 1/6 Citice na linkách 481540, 481740, 481760

Mezi zónami 1/6 Citice,Hlavno na lince 481540

Mezi zónami 1/6 Lomnice,U hřbitova 481550, 481610, 481660, 481750

Mezi zónami 1/6 Svatava,důl PS na linkách 481520, 481530, 481580, 481730

Mezi zónami 1/6 Svatava,Na Špici na lince 481570

Mezi zónami 2/6 Kaceřov na linkách 481680, 481730, 481740

Mezi zónami 2/12 Kynšperk nad Ohří,aut.st. na lince 411440

Mezi zónami 3/4 Horní Slavkov,porcelánka na linkách 421145, 481630, 481650, 481720, 481810

Mezi zónami 3/5 Nové Sedlo,Chranišov na linkách 481560, 481600, 481720, 481780

Mezi zónami 3/21 Hory na linkách 411440, 421139, 421145, 421702, 481810

Mezi zónami 4/21 Karlovy Vary,Svatošská na lince 421391

Mezi zónami 4/27 Bečov nad Teplou na linkách 421391, 481650

Mezi zónami 4/27 Bečov nad Teplou,nám. na lince 421391

Mezi zónami 5/6 Dolní Nivy na linkách 481200, 481220, 481550, 481610

Mezi zónami 5/21 Karlovy Vary,Počerny na linkách 421210, 421217, 421219, 421220, 421703, 421704, 421705, 481220, 481820

Mezi zónami 5/21 Mírová,rozc. Jimlíkov na lince 421705

Mezi zónami 5/21 Nová Role,Mezirolí na linkách 421215,421706

Mezi zónami 5/23 Nová Role,Mezirolí, rozc. na lince 421275

Mezi zónami 6/7 Jindřichovice na linkách 481200, 481220, 481660

Mezi zónami 7/23 Šindelová na lince 421191

Mezi zónami 11/12 Cheb,Dolní Dvory na linkách 411200, 411210, 411310, 411440

Mezi zónami 11/12 Cheb,Chvoječná na lince 411200

Mezi zónami 11/12 Františkovy Lázně,Dolní Lomany na lince 411011

Mezi zónami 11/12 Františkovy Lázně,Elektra na lince 411015

Mezi zónami 11/12 Františkovy Lázně,Horní Lomany na linkách 411011, 411110, 411240

Mezi zónami 11/12 Františkovy Lázně,Horní Lomany,domky na lince 411011

Mezi zónami 11/12 Františkovy Lázně,Horní Lomany,škola na lince 411011

Mezi zónami 11/12 Františkovy Lázně,Krapice,Lužná na lince 411010

Mezi zónami 11/12 Františkovy Lázně,V aleji na linkách 411015, 411140

Mezi zónami 11/12 Františkovy Lázně,Žirovice,Seníky na lince 411130

Mezi zónami 11/12 Františkovy Lázně,Žirovice,Stodoly na lince 411015

Mezi zónami 11/12 Cheb,Podhrad,Všeboř rozc. na linkách 411180, 411190

Mezi zónami 12/13 Aš,Nebesa na linkách 411110, 411240

Mezi zónami 12/13 Hazlov,Pata na linkách 411110, 411240

Mezi zónami 12/14 Milhostov na linkách 411015, 411140

Mezi zónami 12/14 Skalná na linkách 411015, 411130

Mezi zónami 12/15 Dolní Žandov,Ždírnice na lince 411310

Mezi zónami 15/16 Stará Voda,Sekerské Chalupy na linkách 411310, 411320

Mezi zónami 15/16 Valy na lince 411330

Mezi zónami 16/28 Teplá,Horní Kramolín na linkách 421445, 421447

Mezi zónami 21/22 Dalovice na lince 421104

Mezi zónami 21/22 Karlovy Vary,Bohatice,most na linkách 421101, 421102, 421111, 421190, 421210

Mezi zónami 21/22 Karlovy Vary,Mattoniho nábr. na lince 421103

Mezi zónami 21/22 Karlovy Vary,Mlékárna na lince 421103

Mezi zónami 21/22 Sadov na linkách 421101, 421102, 421103, 421202, 421210, 421704

Mezi zónami 21/22 Sadov,Podlesí na lince 421104

Mezi zónami 21/23 Děpoltovice na lince 421190

Mezi zónami 21/23 Nová Role,Mezirolí na lince 421190

Mezi zónami 21/25 Šemnice,Dubina na lince 421180

Mezi zónami 21/26 Březová,rest. Slunce na linkách 421150, 421151

Mezi zónami 21/26 Březová,Staromlýnská na lince 421151

Mezi zónami 21/26 Karlovy Vary,Černý kůň na lince 421150

Mezi zónami 21/26 Karlovy Vary,Libušina na lince 421150

Mezi zónami 21/26 Karlovy Vary,Olšová Vrata,rozc. na linkách 420351, 421331, 421351, 421391

Mezi zónami 22/23 Děpoltovice na linkách 421275, 421265

Mezi zónami 22/24 Merklín,Pstruží,osada na lince 421104

Mezi zónami 22/24 Ostrov,Horní Žďár na linkách 421101, 421102, 421103

Mezi zónami 22/25 Krásný Les,Damice na lince 421328

Mezi zónami 22/25 Ostrov,Moříčov na lince 421312

Mezi zónami 23/24 Pernink,škola na lince 421103

Mezi zónami 26/27 Bochov,Kozlov na lince 421391

Mezi zónami 26/29 Hradiště,Radošov,hor. rozc. na linkách 420351, 421351

Mezi zónami 26/29 Verušičky,Hvězda na linkách 420351, 421351, 421331

Mezi zónami 27/28 Otročin na linkách 421402, 421445

Mezi zónami 27/28 Teplá,Kladruby,rozc. na linkách 420441, 421445, 421447

Mezi zónami 27/29 Štědrá na linkách 421410, 421447

Mezi zónami 27/V Toužim,aut. st. na lince 481650

***Pro veřejnou drážní dopravu***

- Mezi zónami 1/2 Hlavno na trati 140
- Mezi zónami 1/3 Královské Poříčí na trati 140
- Mezi zónami 1/6 Svatava zastávka na trati 145
- Mezi zónami 2/12 Kynšperk nad Ohří na trati 140
- Mezi zónami 3/21 Karlovy Vary-Dvory na trati 140
- Mezi zónami 4/21 Karlovy Vary-Březová na trati 149
- Mezi zónami 4/27 Otročin na trati 161
- Mezi zónami 4/28 Bečov nad Teplou na trati 149
- Mezi zónami 5/21 Stará Role 142
- Mezi zónami 5/23 Nejdek 142
- Mezi zónami 6/7 Oloví 145
- Mezi zónami 11/12 Františkovy Lázně 148
- Mezi zónami 11/12 Tršnice na tratích 140, 146, 148
- Mezi zónami 11/12 Všeboř na trati 170
- Mezi zónami 12/13 Hazlov na trati 148
- Mezi zónami 12/14 Skalná na trati 146
- Mezi zónami 12/15 Salajna na trati 170
- Mezi zónami 15/16 Valy u Mariánských Lázní na trati 170
- Mezi zónami 16/28 Ovesné Kladruby na trati 149
- Mezi zónami 16/V Mariánské Lázně na trati 170
- Mezi zónami 21/22 Dalovice na trati 140
- Mezi zónami 21/22 Sadov-Podlesí na trati 141
- Mezi zónami 22/25 Vojkovice nad Ohří na trati 140
- Mezi zónami 25/V Boč na trati 140
- Mezi zónami 27/29 Štědrá na trati 161
- Mezi zónami 29/V Chyšě na trati 161

## 5. Dopravní obslužnost územního obvodu Karlovarského kraje výhled

### 5.1 Veřejná linková doprava

U souboru linek příměstské autobusové dopravy, které jsou zařazeny do dopravní obslužnosti územního obvodu Karlovarského kraje, jsou většinou stabilizované jízdní řády s relativně nevelkým prostorem na provádění zásadních koncepčních úprav (za ně není považováno rušení spojů, kde např. dojde k zásadnímu úbytku poptávky nebo poklesu míry veřejného zájmu na uspokojování těchto přepravních potřeb, resp. obojí – jedná se o obecný rizikový faktor, který může mít vliv na objednávku dopravního výkonu s ohledem na konkrétní lokalitu). Dopravní systém, v němž existuje velmi omezený počet relací, které jsou vzájemné, generuje potřebu existence málo využitých a využitelných, tzv. párových spojů, jejichž provoz nelze, bez kolapsu konkrétního dopravního subsystému, ukončit. Citlivost cestující veřejnosti na změny se na základě dosavadních zkušeností jeví jako vysoká a lze vyslovit určité obavy, že existuje riziko, kdy by neuvážené provádění dopravně-technologických experimentů, např. zavádění intervalové dopravy, masivní tvorba přestupových spojení (nemá podporu v technické a informační infrastruktuře), mohlo pozici veřejné dopravy v Karlovarském kraji spíše zkomplikovat (riziko nenalezení “nové” poptávky, resp. změny preferencí ve prospěch individuální automobilové dopravy).

Výhled předpokládá snahu o zachování úrovně poskytování přepravních služeb v autobusové dopravě na výchozí úrovni (tj. stav vzniklý po optimalizaci v sezóně 2005/2006) s uvažovanou odchylkou nejvýše cca 5% ročně a cca 10-15% v plánovaném období za předpokladu uvažování předvídatelných střednědobě a dlouhodobě působících faktorů. Při vzniku mimořádné společenské situace se jeví jako možné také překročení této uvažované odchylky.

Nezbytným nástrojem řízení objednávky přepravních služeb bude i nadále úzká spolupráce s místními samosprávami měst a obcí, tj. časové vymezení a objem dopravního výkonu budou stanovovány v souladu s potřebami cestujících a to prioritně na základě návrhů obecních úřadů, které budou v souladu s osvědčenou praxí nadále informovat kraj o místních přepravních podmínkách a o přepravních potřebách ve veřejném zájmu obyvatel obcí směřujících k zabezpečení dostupnosti služeb ve veřejné drážní osobní dopravě. Dále bude probíhat vyhledávání rizikových faktorů objednávky dopravního výkonu a příprava návrhů řešení rizikových faktorů již identifikovaných.

### 5.2 Veřejná drážní doprava

#### Trať 140 Chomutov - Karlovy Vary - Cheb (a zpět)

Úsek celostátní dráhy - trať zůstane i nadále dopravní páteří veřejné dopravy severní části Karlovarského kraje s přímou obsluhou měst Ostrov, Karlovy Vary, Chodov, Sokolov, Kynšperk a

Cheb a významnými přestupními vazbami. Přestup bude nadále uvažován v žst. Dalovice (též Karlovy Vary) na vlaky na trati 141 Karlovy Vary - Merklín na města Hroznětín a Merklín a významnou rekreační oblast Velký Rybník. V žst. Karlovy Vary bude i nadále umožňován přestup na vlaky na trati 142 Karlovy Vary dolní nádraží – Johannegeorgenstadt s dopravní obsluhou severní části města Karlovy Vary (místní část Stará Role) a dále měst a obcí Nová Role (přestup na trať 144 směr Chodov, Nové Sedlo, Loket předměstí), Nejdek, Nové Hamry, Pernink, Horní Blatná a Potůčky, následně, ve Spolkové republice Německo, obcí a měst směrem na Aue a Zwickau, jižním směrem bude železniční dopravou obsluhována centrální část města Karlovy Vary, poté, po přestupu na trať 149 Karlovy Vary dolní nádraží - Mariánské Lázně, místní část města Karlovy Vary - Doubí a dále obce a města Teplička, Krásný Jez, Bečov nad Teplou (přestup na trať 161 Rakovník – Bečov nad Teplou zejména města Toužim, Žlutice), Teplá, Ovesné Kladruby a Mariánské Lázně (přestup na trať 170). V žst. Chodov pro rychlíky a osobní vlaky popř. v žst. Nové Sedlo pro osobní vlaky bude zajišťován přestup na vlaky na trati 144 Nová Role - Loket předměstí - severním směrem na město Nová Role (přestup na trať 142 Karlovy Vary dolní nádraží - Johannegeorgenstadt), jižním směrem pak město Loket a v žst. Loket předměstí (s využitím „miniterminálu příměstské autobusové dopravy“ přestup na spoje linek 481630 Sokolov-Loket-Horní Slavkov-Krásno-Bečov n.Teplou-Nová Ves u Bečova 481810 Krásno-Horní Slavkov-Loket-Karlovy Vary, které částečně nahrazují „pozastavený provoz“ na úseku trati 144 mezi žst. Loket předměstí a žst. Horní Slavkov/Krásný Jez) směrem na města Horní Slavkov a Krásno; kvalitativně bude vylepšen přestup v žst. Sokolov na vlaky na trati 145 Sokolov - Kraslice s dopravní obsluhou měst a obcí zejm. Svatava, Oloví, Rotava a Kraslice, následně, bez přestupu, dále do Spolkové republiky Německo (obce a města směrem na Falkenstein, Auerbach a Zwickau); významným prvkem integrace dopravy je intermodální dopravní terminál Sokolov umožňující snadný přestup na linky příměstské autobusové a městské hromadné dopravy (a obráceně). Na regionální trať 146 Cheb - Luby bude nadále zajišťován přestup v žst. Tršnice (alternativně v žst. Cheb) s akcentem na dopravní obsluhu měst Skalná a Luby. Koncová žst. Cheb je uvažována jako významný regionální železniční uzel s výrazně nadregionálním významem pro směry Norimberk – Cheb – Plzeň – Praha, Norimberk – Cheb – Karlovy Vary – Chomutov – Ústí nad Labem a dále směr Praha, popř. Drážďany (179 Cheb - Schirnding a zpět a dále trati 170 resp. 140), Hof – Aš – Cheb (trať 148 [Cheb -] Františkovy Lázně - Aš - Hranice v Čechách a zpět) a Zwickau – Bad Brambach – Cheb (trať 147 Cheb - Bad Brambach a zpět) a regionálním významem pro trať 146 Cheb - Luby a zpět. V období po dobudování dopravního terminálu Cheb pak bude možné propojit jednotlivé mody dopravy v jednom místě což nesmírně (spolu s využitím integrované dopravy) zkvalitní veřejnou dopravu v regionu.

Vedení vlaků na trati 140 Chomutov - Cheb (a zpět) bude nadále přiměřeně pokrývat všechny základní potřeby dopravní obslužnosti územního obvodu kraje tak, jak je definována, nadále je ve vedení vlaků

uvažován obecný jedno/dvouhodinový takt, přičemž časové vymezení a objem dopravního výkonu budou stanovovány v souladu s potřebami a to i na základě návrhů obecních úřadů, které budou i nadále informovat kraj o místních přepravních podmínkách a o přepravních potřebách ve veřejném zájmu obyvatel obcí směřujících k zabezpečení dostupnosti služeb ve veřejné drážní osobní dopravě.

#### Trat' 141 Karlovy Vary dolní nádraží - Merklín a zpět

Vlaky na trati budou dále dopravně obsluhovat severovýchodní okolí města Karlovy Vary, přímo zejména město Hroznětín a obec Merklín a pro obyvatele krajského města Karlovy Vary a návštěvy Karlovarského kraje budou i nadále zajišťovat dopravu do rekreační oblasti Velký Rybník.

Vedení vlaků na trati 141 Karlovy Vary dolní nádraží - Merklín a zpět bude nadále přiměřeně pokrývat všechny základní potřeby dopravní obslužnosti této části územního obvodu kraje tak, jak je definována; nadále je vedení vlaků regionální dopravy na této trati uvažováno jako doplňkové ke spojmům linky příměstské autobusové dopravy 421104 Karlovy Vary-Hroznětín-Abertamy, která má vhodnější lokaci; v případě potřeby bude možné převést dopravní výkon z trati 141 na tuto linku. Časové vymezení a objem dopravního výkonu budou stanovovány v souladu s potřebami a to i na základě návrhů obecních úřadů, které budou i nadále informovat kraj o místních přepravních podmínkách a o přepravních potřebách ve veřejném zájmu obyvatel obcí směřujících k zabezpečení dostupnosti služeb ve veřejné drážní osobní dopravě.

#### Trat' 142 Johanngeorgenstadt - Karlovy Vary dolní nádraží (a zpět)

Vlaky na trati budou i nadále dopravně obsluhovat sever bývalého okresu Karlovy Vary, přímo pak místní část krajského města Stará Role a dále zejména města a obce Nová Role, Nejdek, Nové Hamry, Pernink, Horní Blatná. Ve Spolkové republice Německo obce a města směrem na Schwarzenberg, Aue, Zwickau/Chemnitz. Pro obyvatele a návštěvy Karlovarského kraje bude přiměřeně zajišťovat dopravu do rekreační oblasti „Krušné hory - střed“.

Vedení vlaků na trati 142 Johanngeorgenstadt - Karlovy Vary dolní nádraží (a zpět) bude nadále přiměřeně pokrývat všechny základní potřeby dopravní obslužnosti této části územního obvodu kraje tak, jak je definována, nadále je ve vedení vlaků uvažován obecný jedno/dvouhodinový takt (s akcentem na přepravním proud Karlovy Vary – Nejdek) přičemž časové vymezení a objem dopravního výkonu budou stanovovány v souladu s potřebami a to i na základě návrhů obecních úřadů, které budou i nadále informovat kraj o místních přepravních podmínkách a o přepravních potřebách ve veřejném zájmu obyvatel obcí směřujících k zabezpečení dostupnosti služeb ve veřejné drážní osobní dopravě.

#### Trat' 144 Loket předměstí - Nová Role (a zpět)

Vlaky na trati budou vedeny mezi městy Nová Role, Chodov a Loket výhledově, snad tak, jako dříve, Horní Slavkov a Krásno (sídla s významnými regionálními centry keramického a strojírenského průmyslu) a posléze i Krásný Jez (v blízké budoucnosti, takt jako v současnosti, „náhradním způsobem“ via miniterminál Loket předměstí s dopravní obsluhou příměstskou autobusovou dopravou- Horní Slavkov a Krásno).

Vedení vlaků na trati 144 Loket předměstí - Nová Role (a zpět) bude nadále přiměřeně pokrývat všechny základní potřeby dopravní obslužnosti této části územního obvodu kraje tak, jak je definována, nadále je ve vedení vlaků uvažován obecný dvouhodinový takt přičemž časové vymezení a objem dopravního výkonu budou stanovovány v souladu s potřebami a to i na základě návrhů obecních úřadů, které budou i nadále informovat kraj o místních přepravních podmínkách a o přepravních potřebách ve veřejném zájmu obyvatel obcí směřujících k zabezpečení dostupnosti služeb ve veřejné drážní osobní dopravě. V případě potřeby bude možné dopravu zajišťovat výhradně prostřednictvím spoji linek příměstské autobusové dopravy: 481630 Sokolov-Loket-Horní Slavkov-Krásno-Bečov n.Teplou-Nová Ves u Bečova a 481810 Krásno-Horní Slavkov-Loket-Karlovy Vary (zajždění na dopravní terminál Loket, předměstí) a odtud dále pak spoji linky 481600 Sokolov-Loket-Chodov-Vřesová-Loket,Nadlesí do Chodova (Chodov,,aut.nádr.) a dále spoji 481640 Vintířov-Chodov-Nová Role popř. spoji linky 421275 Ostrov-Děpoltovice-Nová Role-Chodov-Vřesová-Vintířov popř. přímo do Chodova spoji linky 481720 Horní Slavkov-Loket-Chodov-Vintířov (dále z Chodova linka 481640 nebo 421275).

#### Trat' 145 Sokolov- Kraslice (- Zwotental) a zpět

Vlaky na trati 145 Sokolov- Kraslice (- Zwotental) dopravně spojují města Kraslice, Rotava, Svatava s městem Sokolov a propojují region s městy a obcemi ve Spolkové republice Německo, směrem na Falkenstein, Auerbach a Zwickau. V žst. Sokolov bude v souladu s potřebami regionu vybudován kvalitní přestupní uzel mezi tratěmi 140 Chomutov – Cheb a 145 (Zwotental -) Kraslice – Sokolov kde také, prostřednictvím dopravního terminálu Sokolov (v provozu od září 2011), dochází k propojení mezi jednotlivými mody dopravy v jednom místě což nesmírně (spolu s využitím integrované dopravy) zkvalitňuje veřejnou dopravu v regionu.

Vedení vlaků na trati 145 Sokolov- Kraslice - (Zwotental) bude nadále komfortně pokrývat všechny základní potřeby dopravní obslužnosti této části územního obvodu kraje tak, jak je definována, nadále je ve vedení vlaků uvažován obecný jedno/dvouhodinový takt přičemž časové vymezení a objem dopravního výkonu budou stanovovány v souladu s potřebami a to i na základě návrhů obecních

úřadů, které budou i nadále informovat kraj o místních přepravních podmínkách a o přepravních potřebách ve veřejném zájmu obyvatel obcí směřujících k zabezpečení dostupnosti služeb ve veřejné drážní osobní dopravě.

#### Trat' 146 Cheb - Luby u Chebu a zpět

Vlaky na trati 146 Cheb - Luby u Chebu dopravně obsluhují severovýchodní část bývalého okresu Cheb, zejména tzv. Lubský újezd a v něm město Luby, částečně město Skalná. Pro ostatní města a obce trat' již zásadní význam nemá. Význam osobní dopravy po dráze se významně zvýší pro obec Velký Luh, pokud dojde k vybudování nové zastávky Velký Luh v blízkosti centra obce a současná zastávka se stane dopravnou.

Vedení vlaků na trati 146 Cheb - Luby u Chebu bude nadále přiměřeně pokrývat všechny základní potřeby dopravní obslužnosti této části územního obvodu kraje tak, jak je definována; nadále je vedení vlaků na této trati uvažováno v obecně jedno/dvouhodinovém taktu. Časové vymezení a objem dopravního výkonu budou stanovovány v souladu s potřebami a to i na základě návrhů obecních úřadů, které budou i nadále informovat kraj o místních přepravních podmínkách a o přepravních potřebách ve veřejném zájmu obyvatel obcí směřujících k zabezpečení dostupnosti služeb ve veřejné drážní osobní dopravě.

#### Trat' 147 Cheb - Františkovy Lázně - Bad Brambach a zpět

Vlaky na trati 147 Cheb - Bad Brambach budou i nadále dopravně obsluhovat jistou marginální část regionu Chebsko, propojovat zejména část obce Vojtanov s místní částí města Plesná – Šneky (zde není k dispozici přímé spojení příměstskou autobusovou dopravou) a také propojují region Chebsko a Karlovarský kraj s městy a obcemi ve Spolkové republice Německo, směrem na města Zwickau a Gera.

Regionální vedení vlaků na trati 147 Cheb - Bad Brambach a zpět bude nadále přiměřeně pokrývat všechny základní potřeby dopravní obslužnosti tohoto subregionu tak, jak je definována; nadále bude regionální vedení vlaků na této trati uvažováno jako doplňkové ke spojům linky příměstské autobusové dopravy 411130 Cheb-Plesná-Lomnička, která má vhodnější lokaci (vyjma relace Plesná-Šneky – Vojtanov); v případě potřeby bude možné převést regionální dopravní výkon z trati 147 na tuto linku. Časové vymezení a objem dopravního výkonu budou stanovovány v souladu s potřebami a to i na základě návrhů obecních úřadů, které budou i nadále informovat kraj o místních přepravních podmínkách a o přepravních potřebách ve veřejném zájmu obyvatel obcí směřujících k zabezpečení dostupnosti služeb ve veřejné drážní osobní dopravě. Nadregionální (přeshraniční) železniční doprava bude na trati 147 Cheb - Bad Brambach bude realizována v obecně dvouhodinovém taktu.

#### Trat' 148 (Cheb -) Františkovy Lázně - Hranice v Čechách a zpět

Regionální vlaky na trati 148 (Cheb -) Františkovy Lázně - Hranice v Čechách budou i nadále dopravně obsluhovat severní partii Chebska, zejména tzv. Ašský výběžek a okrajově obec Hazlov a spojuvat ho s regionálním centrem - městem Cheb. Nadregionální (přeshraniční) doprava vlaky bude od GVD 2013-2014 propojovat přes v žst. Aš (obočkou na Selb) region s obcemi a městy směrem na Selb, Rehau a Hof ve Spolkové republice Německo.

Vedení vlaků na trati 148 (Cheb -) Františkovy Lázně - Hranice v Čechách a zpět bude nadále v obecně jedno/dvouhodinovém taktu přiměřeně pokrývat všechny základní potřeby dopravní obslužnosti tohoto subregionu tak, jak je definována, Časové vymezení a objem dopravního výkonu budou stanovovány v souladu s potřebami a to i na základě návrhů obecních úřadů, které budou i nadále informovat kraj o místních přepravních podmínkách a o přepravních potřebách ve veřejném zájmu obyvatel obcí, směřující k zabezpečení dostupnosti služeb ve veřejné drážní osobní dopravě. Nadregionální (přeshraniční) železniční doprava bude na trati 148 (Cheb -) Františkovy Lázně - Hranice v Čechách bude realizována v obecně jedno/dvouhodinovém taktu; v žst. Aš bude na přilehlém dopravním miniterminálu bude vytvořen kvalitní přestupní bod na linky příměstské autobusové dopravy a linky MHD Aš což spolu se systémem integrované dopravy zvýší úroveň veřejné dopravy.

#### Trat' 149 Karlovy Vary dolní nádraží - Mariánské Lázně a zpět

Vlaky na trati 149 Karlovy Vary dolní nádraží - Mariánské Lázně budou i nadále dopravně obsluhovat jih a jihozápad Karlovarského kraje. Trat' propojuje dvě nejvýznamnější lázeňská města kraje Karlovy Vary a Mariánské Lázně, na trati leží historicky a turisticky nesmírně významné město Bečov nad Teplou (prostřednictvím dopravy na trati 161 pak i Žlutice a Toužim) a město Teplá s románským klášterem premostrátů.

Vedení vlaků na trati 149 Karlovy Vary dolní nádraží - Mariánské Lázně bude nadále v obecně jedno/dvouhodinovém taktu přiměřeně pokrývat všechny základní potřeby dopravní obslužnosti této části kraje tak, jak je definována, Časové vymezení a objem dopravního výkonu budou stanovovány v souladu s potřebami a to i na základě návrhů obecních úřadů, které budou i nadále informovat kraj o místních přepravních podmínkách a o přepravních potřebách ve veřejném zájmu obyvatel obcí směřujících k zabezpečení dostupnosti služeb ve veřejné drážní osobní dopravě. V systému vedení vlaků může být v případě deklarované potřeby, položen důraz na nadgionální dopravu a to přizpůsobením tras regionálních vlaků 149 Karlovy Vary dolní nádraží - Mariánské Lázně na trati trasám rychlíků na tratích 140 Chomutov – Cheb a 170 (Praha -) Beroun – Plzeň – Cheb v žst. Mariánské Lázně a žst. Karlovy Vary.

#### Trať 161 Rakovník - Bečov nad Teplou (a zpět)

Trať 161 Rakovník - Bečov nad Teplou bude i nadále regionální tratí s lokálním významem, zejména pro mikroregion „Střela“; trať propojuje města Bečov nad Teplou (prostř. vedení vlaků na trati 149 také města Mariánské Lázně a Karlovy Vary) s městy Toužim a Žlutice.

Vedení vlaků na trati 161 Rakovník - Bečov nad Teplou a zpět bude nadále přiměřeně pokrývat všechny základní potřeby dopravní obslužnosti této části územního obvodu kraje tak, jak je definována; v oblasti úseku trati 161 mezi žst. Toužim a žst. Žlutice vedoucím většinou málo osídleným územím může v budoucnu vyvstat potřeba zkvalitnění veřejné dopravy v mikroregionu Střela zlepšením připojením obcí a místních částí k trati 161 Rakovník - Bečov nad Teplou a zpět. Řešením by mohlo být převedení části dopravního výkonu „po dráze“ v úseku Toužim – Žlutice (o pracovních dnech) na dopravu „po silnici“ (II/207 a II/193) prostřednictvím příměstské autobusové dopravy při zachování přípojných vazeb na všechny vlaky v žst. Toužim i Žlutice (dále po trati). Místo žel. zast. Smilov na trati 161 by v takovém případě byla obsluhována zastávka Toužim, Smilov na silnici II/207 v podstatě v centru místní části, místo žel. zast. Štědrá na trati 161 by byla obsluhována zastávka Štědrá, žel. zast. na silnici II/207 100 metrů od žel. st., místo žel. zast. Borek u Žlutic bude obsluhována zastávka Pšov, Borek na silnici II/193 v centru místní části; v této relaci by nebyla obsluhována stávající žel. zast. Luhov na trati 161, naopak navíc by byly obslouženy obce a místní části Toužim, STS, Toužim, Radyně, Štědrá, Brložec, Štědrá (zastávka v centru obce) a Pšov, Semtěš. Časové vymezení a objem dopravního výkonu budou stanovovány v souladu s potřebami a to i na základě návrhů obecních úřadů, které budou i nadále informovat kraj o místních přepravních podmínkách a o přepravních potřebách ve veřejném zájmu obyvatel obcí směřujících k zabezpečení dostupnosti služeb ve veřejné drážní osobní dopravě.

#### Trať 170 (Praha -) Beroun - Plzeň - Cheb a zpět

Vlaky na úseku celostátní dráhy - trati 170 (Praha -) Beroun - Plzeň - Cheb budou i nadále dopravně obsluhovat západ Karlovarského kraje, zejména jeho jižní část kde propojují města Mariánské Lázně a Lázně Kynžvart s Chebem a dále s Františkovými Lázněmi (147) a Aší (148). Nadregionálně pak zůstane tato část celostátní dráhy nejdůležitějším železničním dopravním spojením do ostatních krajů České republiky (vyjma Severočeského kraje a části Libereckého kraje) a dále na východ (Slovensko) a na jih (Rakousko) a významným článkem mezistátního železničního spojení Praha - Cheb - Norimberk.

Vedení vlaků na úseku celostátní dráhy - trati 170 (Praha -) Beroun - Plzeň - Cheb bude nadále přiměřeně pokrývat všechny základní potřeby dopravní obslužnosti územního obvodu kraje tak, jak je

definována, nadále je ve vedení vlaků uvažován obecný jedno/dvouhodinový takt, přičemž časové vymezení a objem dopravního výkonu budou stanovovány v souladu s potřebami a to i na základě

návrhů obecních úřadů, které budou i nadále informovat kraj o místních přepravních podmínkách a o přepravních potřebách ve veřejném zájmu obyvatel obcí směřujících k zabezpečení dostupnosti služeb ve veřejné drážní osobní dopravě. Jako součást nadregionální (přeshraniční) železniční dopravy budou vlaky na úseku celostátní dráhy - trati 170 (Praha -) Beroun - Plzeň – Cheb vedeny v obecném hodinovém/dvouhodinovém taktu.

#### Trat' 179 Cheb - Schirnding a zpět

Trat' 179 Cheb - Schirnding je v úseku Cheb - státní hranice částí dráhy celostátní, zařazená do evropského železničního systému. Nadregionálně i nadále bude tato část celostátní dráhy - trat' 179 Cheb - Schirnding významným prvkem mezistátního železničního spojení Praha - Cheb - Norimberk a územní obvod Karlovarský kraj nejlépe dopravně propojujícím s ostatními státy Evropské unie (cf též trati 140, 142, 145, 147 a148).

Vedení vlaků na úseku celostátní dráhy - trati 179 Cheb - Schirnding bude nadále přiměřeně pokrývat všechny regionální i nadregionální potřeby územního obvodu kraje, nadále bude ve vedení vlaků uvažován obecně dvouhodinový takt, přičemž časové vymezení a objem dopravního výkonu budou stanovovány v souladu s potřebami a to i na základě návrhů obecních úřadů, které budou i nadále informovat kraj o místních přepravních podmínkách a o přepravních potřebách ve veřejném zájmu obyvatel obcí směřujících k zabezpečení dostupnosti služeb v regionální veřejné drážní osobní dopravě.

### **5.3 Systém Integrované dopravy Karlovarského kraje IDOK**

Z hlediska dalšího možného rozvoje přicházejí v úvahu v zásadě dva přístupy k systému, které v neposlední řadě zohledňují budoucí propojitelnost s rozvíjejícími se integrovanými dopravními systémy sousedních krajů. Jednou z možných variant je modifikace stávajícího systému tak, aby v širším, komplexním pohledu zohlednil dosavadní vývoj prostředí, do kterého je, dosud bez jakýchkoliv rušivých vlivů, implementován s možností na kooperaci se vznikajícím integrovaným systémem v Plzeňském kraji. Příkladem vhodných modifikací stávajícího systému může být dílčí změna geografické definice současných zón, například rozdělení zóny "Ašsko" se vznikem zóny "Hranice", úprava cen jízdních dokladů podle vyhodnocení vývoje přepravních proudů a cen obyčejného jízdného uplatňovaného dopravci apod. Druhou možností je volba modelu zónově relačního, který odpovídá a je kompatibilní se systémem v Libereckém kraji a jeho aplikace je uvažována v kraji Ústeckém; jeho atributy jsou předmětem již projednaných a schválených dokumentů ve fázi záměru.

## 6. Časový harmonogram a postup při uzavírání smluv o veřejných službách

Pro smlouvy o veřejných službách uzavřené po 3. prosinci 2009 je klíčovým právním předpisem nařízení EP a Rady (ES) č. 1370/2007. Toto nařízení stanoví nabídkové řízení jako základní způsob výběru dopravce pro veřejné služby a obsahuje některé výjimky pro možnost objednatele sjednat smlouvu o veřejných službách na základě přímého zadání. Tato koncepce se následně odráží ve vnitrostátním právu České republiky a na rozdíl od unijního předpisu, který obsahuje pouze obecné zásady, je předmětem zákona č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících i konkrétní úprava procesu, podle kterého mají nabídková řízení probíhat, což přispívá k vyšší právní jistotě objednatelů, dopravců a dalších subjektů, které se na organizování veřejné dopravy podílejí.

Předpokládaný harmonogram otevírání trhu veřejných služeb v přepravě cestujících je uveden v následující tabulce:

Termín	Popis činností
2015	<ul style="list-style-type: none"><li>✓ Rozhodnutí o způsobu výběru dopravce k uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové dopravě</li><li>✓ Příprava zadávací dokumentace k výběru dopravce ve veřejné linkové dopravě</li></ul>
2016	<ul style="list-style-type: none"><li>✓ Notifikace záměru výběru dopravce ve veřejné linkové dopravě v Úředním věstníku Evropské unie</li><li>✓ Dokončení zadávací dokumentace</li><li>✓ Příprava na zahájení výběru dopravce ve veřejné linkové dopravě</li></ul>
2017	<ul style="list-style-type: none"><li>✓ Zahájení soutěžních dialogů a příprava finálních smluvních ujednání ve veřejné linkové dopravě.</li><li>✓ Rozhodnutí o způsobu výběru dopravce k uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní dopravě</li><li>✓ Tvorba zadávací dokumentace k výběru dopravce ve veřejné drážní dopravě</li></ul>
2018	<ul style="list-style-type: none"><li>✓ Podpis nových smluvních ujednání s vybranými dopravci ve veřejné linkové dopravě</li><li>✓ Dokončení zadávací dokumentace ve veřejné drážní dopravě</li><li>✓ Příprava na zahájení výběru dopravce ve veřejné drážní dopravě</li><li>✓ Notifikace záměru vybrat dopravce ve veřejné drážní dopravě v Úředním věstníku Evropské unie</li></ul>

## 7. Předpokládaný rozsah poskytované kompenzace

### 7.1 Veřejná drážní doprava

Nezbytnou podmínkou pro úspěšný rozvoj systému veřejné dopravy je jeho stabilní finanční zajištění. Karlovarský kraj má uzavřeny smlouvy o závazku veřejné služby s drážními dopravci na dobu určitou a to do 31. 12. 2019. Celkový finanční rámec z těchto závazků v roce 2011 činí 195,591 mil. Kč. Z

uzavřených smluv je pak možné tento rozsah meziročně navyšovat o odpovídající přírůstek průměrného ročního indexu spotřebitelských cen v předcházejícím kalendářním roce.

Vláda České republiky usnesením č. 1132 ze dne 31. srpna 2009 schválila dlouhodobý finanční rámec dofinancování regionální železniční dopravy a uložila ministru financí zpracovat do přípravy návrhů státních rozpočtů a střednědobých rozpočtových výhledů na léta 2010 až 2019 jako specifický ukazatel dotace krajům ve výši 2,649 mld. Kč (a po dobu následujících devíti let tuto částku navyšovat o odpovídající průměrný roční index spotřebitelských cen) na financování dopravní obslužnosti veřejnou železniční osobní dopravou. Ministru dopravy a ministru financí pak uložila ve spolupráci s předsedou vlády a Asociací krajů České republiky uzavřít memorandum o závazku státu poskytnout krajům v letech 2010 až 2019 dotace na dofinancování dopravní obslužnosti veřejnou železniční osobní dopravou. Pro Karlovarský kraj tak bylo v roce 2010 vyčleněno z rozpočtu ministerstva dopravy celkem 72,287 mil. Kč. Na rok 2011 požádal kraj v souladu s Čl. 3 odst. 1. písm. c) uzavřeného memoranda o navýšení částky o průměrný roční index spotřebitelských cen avšak Ministerstvo dopravy rozhodnutím č.j.:7/2011-190-STSP/2 žádosti nevyhovělo a kraji poskytlo stejnou částku jako v roce 2010. Pro rok 2012 se dosud (říjen 2011) financování veřejné dopravy řeší. Je pravděpodobné, že redukce rozpočtových rámců se může projevit na snížení úrovně kompenzace v drážní dopravě, což společně s působením dalších vlivů, zejména inflace a navýšení daně z přidané hodnoty o 4 % může představovat značnou zátěž pro objednávku veřejné služby v přepravě cestujících s důsledkem možné redukce objednávky dopravních výkonů ze strany kraje.

### ***7.2 Veřejná linková doprava***

Karlovarský kraj má uzavřeny smlouvy o závazku veřejné služby s dopravci ve veřejné linkové dopravě od roku 2006 na dobu neurčitou. Celkový finanční rámec z těchto smluv v roce 2011 činí 135,573 mil. Kč a kraj v rámci finančních možností plánuje tuto částku meziročně navyšovat o odpovídající přírůstek průměrného ročního indexu spotřebitelských cen v předcházejícím kalendářním roce.

### ***7.3 Rozsah dopravní obslužnosti***

Rozsah dopravní obslužnosti Karlovarského kraje ve finančním vyjádření pro jednotlivé roky stanoví Zastupitelstvo Karlovarského kraje schválením rozpočtu Karlovarského kraje v kapitole rozpočtu odboru dopravy a silničního hospodářství. Seznam tratí a vlaků, linek a spojů, kterými budou v příslušném období zajišťovány veřejné služby k zajištění dopravní obslužnosti kraje, stanoví rada kraje.

**Použité zdroje:**

Koordinátor integrovaného dopravního systému Karlovarského kraje, p.o.: Statistika tratí, stanic a vlaků. Seznam stanic, zastávek a dopravních prostředků v Karlovarském kraji. Základní ukazatele linek veřejné autobusové dopravy. Přehled spojů veřejné linkové autobusové dopravy v DO KK 2011. Obce a místní části, k nim počty obyvatel a náležející zastávky a jejich využití. Přehled využití zastávek podle linek. Jízdní řády linek veřejné autobusové dopravy. Jízdní řády tratí.

Cempírek V., Pivoňka K., Široký J.: Základy technologie a řízení dopravy, skripta Dopravní fakulty Jana Pernera Univerzity Pardubice, třetí, přepracované vydání, ISBN 80-7194-471-8

Mojžíš V.: Kvalita dopravních a přepravních procesů, vydání první, Pardubice 2003, Institut Jana Pernera, o.p.s., ISBN 80-86530-09-4

Tuzar A.: Teorie dopravy, skripta Dopravní fakulty Univerzity Pardubice, první vydání, 1996 ISBN 80-7194-039-9, 75 s.

Vonka J., Drdla P., Bina L., Široký J.: Osobní doprava, Skripta Dopravní fakulty Jana Pernera, vydání druhé, Pardubice 2004, ISBN 80-7194-630-3

Holz-Rau Ch., Scheiner J.: Dopravní plánování a mobilita v kontextu demografického vývoje

CZECH consult spol. s r.o.: Metodika zpracování plánů dopravní obslužnosti území

Růžička J., Strategie udržitelné dopravy, 1996, <http://cde.ecn.cz/doprava/udopczech.htm>

Centrum dopravního výzkumu, Ročenka dopravy 2004, <http://www.cdv.cz/>

Krajský úřad Karlovarského kraje, odbor regionálního rozvoje, Program rozvoje Karlovarského kraje 2004 – 2006, 2004, <http://www.kr-karlovarsky.cz>

Institut regionálního a územního plánování s.r.o., Karlovy Vary, ÚPN VÚC Karlovarsko-sokolovské aglomerace, 2001, <http://www.kr-karlovarsky.cz>

Terplan, a.s., ÚP VÚC Cheb, 1994, <http://www.kr-karlovarsky.cz>

Ředitelství silnic a dálnic ČR, odbor silniční databanky, Intenzita dopravy - stav v roce 2000 - [http://www.rsd.cz/doprava/scitani\\_2000/](http://www.rsd.cz/doprava/scitani_2000/)

Český statistický úřad - <http://www.csu.cz>