



**Plán dopravní obslužnosti územního obvodu
Karlovarského kraje
na období let 2016 - 2028**

Tento „Plán dopravní obslužnosti územního obvodu Karlovarského kraje na období let 2016 - 2028“ schválilo Zastupitelstvo Karlovarského kraje na svém jednání dne 3. prosince 2015 usnesením č. ZK 467/12/15

Obsah:

Preambule	4
1. Postavení a význam veřejné dopravy	5
1.1 Veřejná doprava a ekonomika	5
1.2 Veřejná doprava a životní prostředí	6
1.3 Veřejná doprava a rozvoj regionu	7
1.4 Dopravní plánování	7
1.5 Veřejný zájem	8
2. Demografické podmínky jako určující faktor systému veřejné dopravy	9
2.1 Osídlení Karlovarského kraje a jeho rozložení	9
2.2 Aspekty a trendy demografického vývoje	11
2.3 Demografický vývoj, prostor a doprava	12
2.3.1 Zdroje a cíle osobní dopravy	12
2.3.2 Důsledky pro dopravu z titulu demografických změn	13
2.3.3 Hlavní koncentrační areály, urbanizační oblasti	14
3. Komunikační sítě jako určující faktor systému veřejné dopravy	16
3.1 Charakteristika silniční dopravní sítě	16
3.1.1 Silnice I. třídy	16
3.1.2 Vybrané silnice II. a III. třídy	18
3.2 Charakteristika železniční dopravní sítě	20
3.3 Kategorie železničních drah na území Karlovarského kraje	21
3.3.1 Části dráhy celostátní	21
3.3.2 Regionální trati	21
3.3.3 Trati, úseky tratí a vlečky v Karlovarském kraji se zastaveným provozem	22
3.4 Železniční tratě a jejich charakteristika	23
4. Dopravní obslužnost územního obvodu Karlovarského kraje současný stav	32
4.1 Veřejná linková doprava	32
4.1.1 Veřejná linková doprava - Chebsko	33

4.1.2 Veřejná linková doprava - Karlovarsko	43
4.1.3 Veřejná linková doprava - Sokolovsko	63
4.2 Veřejná drážní doprava	77
4.3 Systém Integrované dopravy Karlovarského kraje IDOK	90
5. Dopravní obslužnost územního obvodu Karlovarského kraje výhled	93
5.1 Veřejná linková doprava	93
5.1.1 Střednědobý výhled - do 31.12.2018	93
5.1.2 Dlouhodobý výhled - po 31.12.2018	94
5.2 Veřejná drážní doprava pro období let 2016-2028	108
5.2.1 Návrh provozního konceptu	108
5.2.2 Cíle návrhu provozního konceptu	110
5.2.3 Dvě možné varianty řešení rozsahu dopravního výkonu	112
5.2.4 Provozní řešení na jednotlivých tratích	113
5.2.5 Vozidla vlaků regionální dopravy	119
5.2.6 Opatření ke zvýšení mobility osob se zdravotním postižením	120
5.3 Systém Integrované dopravy Karlovarského kraje IDOK	121
6. Časový harmonogram a postup při uzavírání smluv o veřejných službách	124
6.1 Veřejná linková doprava	124
6.2 Veřejná drážní doprava	125
7. Předpokládaný rozsah poskytované kompenzace	129
7.1 Veřejná drážní doprava	129
7.2 Veřejná linková doprava	129
7.3 Rozsah dopravní obslužnosti	129
8. Seznam příloh	130
9. Použité zdroje	131

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.

1.4 Dopravní plánování

Plán dopravní obslužnosti územního obvodu obsahuje obecně tyto části:

- a) popis zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících,
- b) předpokládaný rozsah poskytované kompenzace,
- c) časový harmonogram uzavírání smluv o veřejných službách a postup při uzavírání těchto smluv,
- d) harmonogram a způsob integrace, pokud se kraje podílejí na organizaci integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících.

1.5 Veřejný zájem

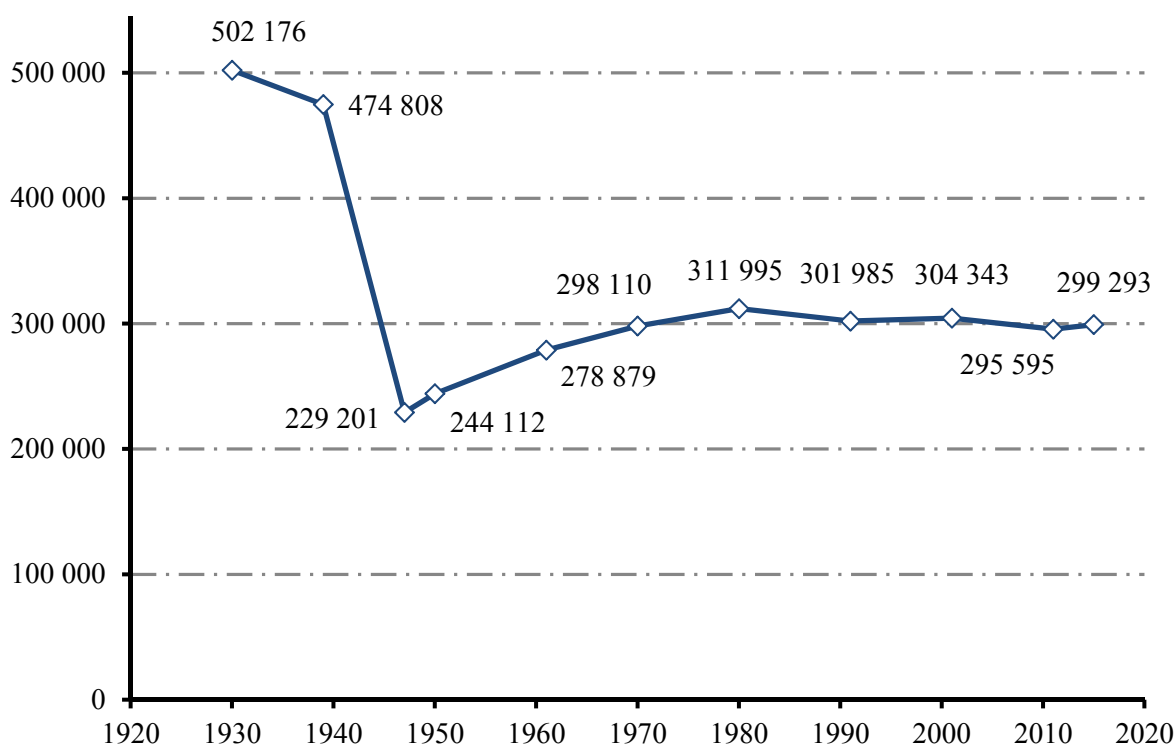
„Ačkoli veřejný zájem patří mezi důležité právní instituty a operuje s ním celá řada právních norem, platné právo neobsahuje jeho definici; veřejný zájem se proto řadí mezi tzv. *neurčité pojmy*. Veřejný zájem se chápe jako protiklad zájmů soukromých, od nichž se liší tím, že okruh osob, jimž tento zájem svědčí, je vždy neurčitý: může přitom jít o zájem celospolečenský, lokální, nebo skupinový“. Je to tedy „celoskupinový“ zájem, tj. takový zájem, který přesahuje zájem jednotlivce či pouhé frakce a, podle Waltera Lippmanna, je tedy zřejmě tím, co by si lidé vybrali, kdyby viděli jasně a racionálně, a jednali nezaujatě a benevolentně. Veřejný zájem v oblasti veřejné dopravy prakticky „osvědčuje“ obec reprezentovaná (minimálně) např. starostou obce/města, která při „osvědčování“ koná na základě determinovatelného požadavku společenství osob (tzv. veřejnosti) čímž se zájmy tohoto společenství stávají zájmy společnosti (obce), přičemž tyto zájmy nesmí být v rozporu s platnými právními předpisy.

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 3 314 km² (4,20 % ČR) a v počtu obyvatel (299 tisíc - 2,84 % ČR) mu náleží místo poslední. Průměrná hustota obyvatel je 90,3 osoby na 1 km².

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 sedmdesáti letech pouze cca 60 % 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 70,67 % 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 obět' 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 133 měst a obcí a 1 vojenského výcvikového prostoru. K 1.1.2016 se z vojenského výcvikového prostoru Hradiště vyčleňují nové obce Bražec a Doupovské Hradiště. Současná sídelní struktura Karlovarského kraje se vyznačuje vysokým stupněm urbanizace. Ze 134 správních jednotek 96 vykazuje hustotu osídlení pod 100 osob na 1 km². Územní podíl uvedených sídel činí 79,23 %, podíl na obyvatelstvu je však pouze 23,77 %. 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 518, tj. 3,89 části obce na 1 obec (nejvyšší hodnota mezi všemi kraji mimo Prahu). Zvážením faktoru střední nadmořské výšky sídel dále dospíváme k výsledku, že 66,38 % 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 částí obcí v Karlovarském kraji uvádí tabulka:

do 400 m	do 450 m	do 500 m	do 550 m	do 600 m	do 650 m	do 700 m	do 1.028 m
11,44%	48,16%	66,38%	72,94%	86,17%	89,69%	97,91%	100,00%

Rozdělení geografických formací a vodních toků vytváří v Karlovarském kraji dopravně významné koridory, které spolu s osídlením determinují rámeček 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 1. lednu 2015 byl 299 293 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 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 „druhého 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. Měnící 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 velkonákupních 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 nevlastníci 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 dětí 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 zředování 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, Nejdek, 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, Březová, 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 25 000	2	82 132	27,44%
nad 10 000	5	81 278	27,16%
nad 5 000	4	26 144	8,74%
nad 1 000	31	70 384	23,52%
nad 500	32	22 057	7,37%
do 500	58	17 298	5,78%
	132	299 293	100,00%

3. Komunikační síť jako určující faktor systému veřejné dopravy

3.1 Charakteristika silniční dopravní sítě

Území Karlovarského kraje má poměrně hustou, významově diferencovanou síť státních silnic - územně ucelený, na ostatní dálniční síť nenavazující úsek rychlostní komunikace a silnic I. Třídy, dále 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 směrování 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 2.041,1 km, rozdělení silniční sítě uvádí tabulka

Délka silniční sítě v Karlovarském kraji k 1.1.2015 [km]					
	rychlostní silnice	silnice I. třídy	silnice II. třídy	silnice III. třídy	celkem
Cheb	12,7	65,7	147,9	469,2	695,6
Karlovy Vary	5,0	116,0	170,2	534,9	826,0
Sokolov	22,3		148,9	348,3	519,5
celkem	39,9	181,7	467,0	1.352,5	2.041,1

3.1.1 Silnice I. třídy

Silnice I/6 (resp. R6) Praha - Karlovy Vary - Cheb - státní hranice SRN

Komunikace představuje zásadní 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. Velmi významná je má i pro vnitřní přepravní potřeby v kraji, když zabezpečuje realizaci nejsilnějších přepravních vztahů. V úsecích Bošov - Karlovy Vary a Cheb - státní hranice SRN je komunikace vedena jako silnice I. třídy. V úseku Karlovy Vary - Cheb je silnice vedena jako rychlostní silnici R6.

Silnice I/13 Karlovy Vary - Ostrov - Teplice - Liberec - státní hranice Polská republika

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 České Budějovice - Plzeň - Karlovy Vary - R6 (exit 131)

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 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 D5 (exit 128) - R6 (exit 162) - R6 (exit 169) - 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 spojnici 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 Františkovy Lázně - 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 vzhledem ke svému vedení tvoří transverzálu návaznostmi na silnice I/6 (resp. R6) Praha - Karlovy Vary - Cheb - státní hranice SRN, I/20 České Budějovice - Plzeň - Karlovy Vary - R6 a 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 D5 (Plzeňský kraj) - Cheb - státní hranice SRN. 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 Domažlice - Stříbro - 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. Prostřednictvím křižovatky se silnicí R6 (exit 136) 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 Krsy - Úterý - Teplá - Sokolov - Kraslice - hranice SRN

Silnice má ve svém průběhu značně rozdílný charakter a dopravní funkci. Úsek Krsy - 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 - 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 spolu se silnicí I/20 páteční 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 - Závišín, 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 Locket - Sokolov,

III/21026 Dolní Rychnov - Černý Mlýn,

III/21030 Sokolov - Svatava - Krajková - Luby,

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

III/2124 Kynšperk nad Ohří - 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 km² 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 km² 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.

číslo	traťový oddíl	zahájení provozu	úsek
140	Cheb-Chomutov	19.9.1870	Cheb-Karlovy Vary
		9.11.1871	Ostrov nad Ohří-Kadaň
		9.12.1872	Ostrov nad Ohří-Karlovy Vary
		1.3.1873	Kadaň-Chomutov
		29.5.1980	Chodov-Sokolov (přeložka)
141	Dalovice-Merklín	1.10.1902	
142	Karlovy Vary dolní nádraží -Potůčky	20.12.1881	Nová Role-Nejdek
		28.11.1889	Nejdek-Horní Blatná
		1.4.1889	Horní Blatná-Potůčky
		15.5.1889	Karlovy Vary-Nová Role
143	Chodov-Nová Role	20.12.1881	
144	Krásný Jez-Chodov	15.10.1877	Nové Sedlo-Loket
		7.12.1901	Krásný Jez-Loket
145	Sokolov-Kraslice	1.6.1876	
146	Tršnice-Luby u Chebu	30.6.1900	
147	Tršnice-Františkovy Lázně-Plesná	1.11.1865	Františkovy Lázně-Plesná
		9.12.1871	Tršnice-Františkovy Lázně
148	Cheb-Františkovy Lázně-Aš-Hranice v Čechách	1.1.1865	Cheb-Aš
		26.9.1885	Aš-Hranice v Čechách
149	Mariánské Lázně-Karlovy Vary d.n.	17.12.1898	
161	Rakovník-Bečov nad Teplou	27.6.1897	Rakovník-Protivec
		20.11.1898	Protivec-Bečov nad Teplou
163	Protivec-Bochov	27.6.1897	

Tabulka: zahájení provozu na tratích v Karlovarském kraji

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.

Železniční síť v Karlovarském kraji tvoří části dráhy celostátní, na které navazují dráhy regionální.

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 Klášterec nad Ohří - Karlovy Vary - 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 (Praha -) 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 - Schirnding a zpět, dále trať 147 Cheb - Bad Brambach (Zwickau) a zpět, která je „ostatní“ částí dráhy celostátní a nově také trať 148 Cheb - Hranice v Čechách, Aš - Selb-Plöbberg (- Hof), která je „ostatní“ částí dráhy celostátní.

3.3.2 Regionální trati

141 Karlovy Vary - Merklín

- 142 Karlovy Vary dolní nádraží - Johanngeorgenstadt
- 144 Loket předměstí - Nová Role
- 145 Sokolov - Kraslice (- Zwotental)
- 146 Cheb - Luby
- 147 Cheb - Bad Brambach (- Zwickau) a zpět
- 148 Cheb - Hranice v Čechách, Aš - Selb-Plößberg (- Hof)
- 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 (od 31.5.1997) dočasně zastaven provoz s tím, že je část trati je obnovena a to v úseku Krásný Jez - Ležnice (přejmenováno na Horní Slavkov-Kounice), kdy na tomto úseku je provozován víkendový provoz v období od Velikonoc do ca. svátku sv. Václava v závazku veřejné služby a to za spoluúčasti města Horní Slavkov; na trati 148 v úseku žst. Aš - Selb (od 26.5.1995 do 12.12.2015) došlo k zastavení nákladní dopravy a osobní doprava nebyla objednáвана (část trati za státní hranicí se SRN byla snesena), to ovšem již neplatí, trať je kompletně zrekonstruována a od období platnosti GVD 2015-2016 (od 13.12.2015) je v provozu kompletní trať a je na ní objednáвана mezistátní doprava, nově na lince Marktredwitz-Cheb-Hof; na trati 163 Protivec - Bochov (od 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 osobní 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, přeměněna na cyklostezku
- 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

Trať č. 140 Klášterec nad Ohří - Karlovy Vary - Cheb

(na území kraje úsek Perštejn (mimo) - Cheb)

Spolu s tratí č. 130 (Klášterec nad Ohří - Chomutov) tvoří tato podkrušnohorská dráha základní páteřní železniční komunikaci celého Podkrušnohoří. Trať plní významné poslání ve vnitrostátní i mezinárodní přepravě a představuje z hlediska nákladní i osobní dopravy rozhodující kapacitu v regionu. Trať Klášterec nad Ohří - Karlovy Vary - 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 83,3 km. Na trati je celkem 24 úrovnových přejezdů. Trať je vedena většinou v údolí Ohře, výjimkou je úsek Vojkovice - Karlovy Vary. Nejvyšších sklonů trať dosahuje právě v tomto úseku (až do 15 ‰). Úsek trati Cheb - Kadaň je elektrizován střídavým napětím 25 kV, 50 Hz. Elektrizace úseku Karlovy Vary - Kadaň byla realizována v letech 2004 - 2006.

Požadavky na infrastrukturu s výhledem řešení

Urbanizace širšího centra Statutárního města Karlovy Vary

Pokud lze předběžně vycházet z vývodů „studie“ zadané Statutárním městem Karlovy Vary, která m. j. uvažuje se „zatrubněním“ úseku trati 149 Karlovy Vary dolní nádraží - Mariánské Lázně v místě nynějšího dolního nádraží, s vybudováním průjezdní zastávky a koncepčně „hlavní“ nově vybudovanou železniční zastávkou v Karlových Varech „Varšavská“ se dvěma kolejemi a ostrovním nástupištěm o délce 100 m, a z toho, že tato studie se stane hlavním materiálem, podle kterého Statutární město Karlovy Vary hodlá postupovat, lze konstatovat, že organizace veřejné dopravy po železnici v oblasti „nového terminálu Varšavská“ bude možná, avšak za předpokladu, že to umožní vhodná infrastrukturní opatření v žst. Karlovy Vary, na nové zastávce Varšavská (kolejiště, nástupiště, podchod/nadchod, zabezpečovací a sdělovací zařízení)¹ a použitá dopravní technologie. V úvahách o možné budoucí organizaci regionální železniční dopravy nelze opominout skutečnost, že na „dolním nádraží“ se v současné době střetávají dvě trati (142 a 149) a operují tam dva dopravci, každý s jinou dobou platnosti smlouvy (České dráhy do 31.12.2023, GW Train Regio, do 31.12.2024). Také je důležité připomenout, že v zásadě nic nebude bránit tomu, aby, např. někdy v budoucnosti, byla

¹ jako vhodné se jeví i patřičné úpravy kolejiště a nástupišť v dopravně Karlovy Vary-Březová (např. evtl. křížování vlaků)

vybudována tzv. „Tuhnická spojka“, která by učinila centrum města Karlovy Vary přímo dostupným po železnici a to v zastávce „Varšavská“ (odbočením z trati 140) ze zast. Karlovy Vary-Dvory za ca. 3 minuty, což je oproti trase via žst. Karlovy Vary zkrácení doby o ca. deset minut a zároveň by jejím vybudováním byla vytvořena smyčka žst. Karlovy Vary-Dvory - zast. „Varšavská“ - žst. Karlovy Vary zpět na trať 140 v obráceném směru s přestupem „hrana-hrana“ na vlaky směr Klášterec nad Ohří v žst. Karlovy Vary.

Optimalizace úseku celostátní dráhy Ústí nad Labem - Cheb

V současné době připravuje Správa železniční dopravní cesty, s. o. (dále SŽDC) zadání studie proveditelnosti Ústí nad Labem - Cheb s cílem prověřit možnosti tohoto spojení z pohledu zrychlení a zlepšení spojení krajských měst. Dále je cílem navržení nových přeložek (týká se Ústeckého kraje), zvýšení nápravových tlaků na třídu D4 - 22,5 tun/m. Do zadání studie bude zakomponováno dopravní prověření Tuhnické (cf. výše) a Bohatické spojky. Dále by ze studie měly být získány podklady pro investiční počiny typu peronizace dálkově ovládaných stanic apod. Zadávací dokumentace je „předpřipravena“ a v současné době záleží na Ministerstvu dopravy (dále MD), odboru strategie (O520) zda pro SŽDC uvolní finanční prostředky na tuto studii, kterou by potřebovala pro další strategické plánování dopravní infrastruktury a dopravní obsluhy daného území.

Modernizace ŽST Karlovy Vary - výpravní budova

Jde o stavbu, která je již v realizaci. V současné době je zabezpečovací zařízení přestěhováno do provizorní budovy. Na stavbě probíhají stavební úpravy ve stávající východní části budovy a současně bylo provedeno přemístění provozu dráhy do nových prostor. Pokračuje provádění provizorních kabelových tras. Celkové investiční náklady jsou 96,010 mil. Kč a zhotovitelem stavby je firma Skanska a.s. (termín realizace: 04/2015 - 02/2016). Stavba řeší výstavbu nové výpravní budovy s demolicí stávající nevyhovující. Nová budova bude plně vyhovovat nárokům, které jsou kladeny na „Vstupní bránu“ do krajského města, které je zároveň lázeňským městem s velkým obratem lázeňských hostů. Stavba je koordinována se stavbou nástupišť a podchodu v žst. Karlovy Vary.

Modernizace ŽST Karlovy Vary - staniční část

V současnosti jsou v žst. Karlovy Vary pouze úrovněová nástupiště, což výrazně ovlivňuje jak propustnost stanice a celé železniční trati, tak především bezpečnost nástupu a výstupu cestujících příjezdějících a odjíždějících z lázeňského města. Část lázeňských hostů z domova i ze zahraničí využívá k dopravě služeb železnice, a tak první dojem o místě svého léčebného pobytu získává právě v žst. Karlovy Vary, která se tak stává vstupní branou do města.

Technický stav nástupišť a přístřešků, potřeba zvýšení bezpečnosti a komfortu přepravy cestujících, jsou hlavní důvody vedoucí k nutnosti řešení dané situace, tzn. nalézt s efektivním vynaložením finančních prostředků řešení rekonstrukce 1. a 2. nástupiště včetně výstavby podchodu, potřebných úprav železničního svršku a spodku, staničního zabezpečovacího zařízení, trakčního vedení a dalších návazných zařízení.

Kolejové úpravy v ŽST vycházejí především z umístění nových nástupišť a jsou v souladu s dalšími požadavky zadavatele a s výsledky dopravní technologie. Úpravy zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení, úpravy komunikace, kanalizace a úpravy trakčního vedení pak navazují na vlastní řešení kolejí a nástupišť. Stavba je koordinována se stavbou „Lávka z přednádraží na sídliště Růžový vrch“, kterou investičně zabezpečuje Město Karlovy Vary (předpokládané zahájení výstavby: 01/2016, předpokládané ukončení stavby: 06/2017).

Stavba v sobě zahrnuje zvýšení traťové rychlosti na 80 km/h, zavedení průjezdného profilu UIC - GC v celé délce. Třída zatížení se zvýší na D4. Dojde k výměně zabezpečovacího zařízení s přípravou pro dálkové ovládání žst. Chodov. Nově bude zřízen elektrický ohřev výhybek na 25 ks (původně 18 výhybek). Bude vybudováno ostrovní nástupiště v délce 250 m pro zastavování všech vlaků, včetně vlaků dálkové dopravy s lůžkovými vozy. Dále bude budováno vnější nástupiště v žst. 160 + 90 m. Délka nově budovaného podchodu 29,0 m.

Peronizace ŽST Chodov

Stavba řeší kompletní rekonstrukci a vybudování nové peronizace v ŽST Chodov. Jedná se o zvýšení traťové rychlosti a úspory jízdních dob 3 až 3,5 min pro vlaky kategorie rychlík a osobní vlak jedoucí přes žst. Chodov se zastavením. Stavba buduje v žst. Chodov nástupiště 550 mm nad traťovou kolejí s přístupem podchodem tak, aby mohla být stanice ovládána dálkově ze žst. Karlovy Vary. Stavba je koordinována s městem Chodov, které zvažuje přemístění zastávky autobusu před výpravní budovu. Investice řeší umístění nových kolejových spojek v žst. Nové Sedlo na rychlost 60 km/h, tak aby bylo možné rychlé odjíždění ze žst. Nové Sedlo směrem na Chodov. Dále je zvyšována traťová rychlost pro vlaky, které jedou v žst. Chodov tzv. „za plotem“ pro běžné vlaky cca 105 až 110 km/h pro naklápačnickou techniku bude rychlost 120 km/h. Jde o investici, která je připravována pro spolufinancování z OPD 2. Její předpokládaná realizace je zatím stanovena na 07/2016 - 11/2017. Právě probíhá zpracování projektu stavby firmou Metroprojekt, a.s. (a to za situace, kdy hotový projekt z úvodu roku 2015 zpracovaný IKP Consulting Engineers, s.r.o. až do fáze „Žádosti o vyjádření k dokumentaci pro územní rozhodnutí“, odsunuly problémy zhotovitele), která konstatuje, že termín není příliš reálný vzhledem k podmínkám stavebního povolení (jehož vydání se očekává k 1. březnu 2016) a navrhuje posun zahájení stavby o ¼ roku a práce v žst. Nové Sedlo až na začátek roku 2018.

Rekonstrukce nástupišť v ŽST Cheb

Stavba řeší kompletní rekonstrukci staničních kolejí včetně „lipovského“ zhlaví a rekonstrukci stávajícího podchodu, zřízení bezbariérových výtahů a nástupišť. Zvýšení traťové rychlosti se předpokládá ze stávajících 60 km/h na 80 km/h. Předpokládá se rovněž úprava zabezpečovacího zařízení. V současné době probíhá zpracování záměru projektu a přípravné dokumentace. Záměr projektu bude SŽDC předložen na Centrální komisi Ministerstva dopravy, která rozhodne o dalším zařazení/nezařazení do investičního plánu organizace.

Trať č. 141 Karlovy Vary dolní nádraží - Merklín

Regionální trať Karlovy Vary - Merklín je v celé délce (z žst. Karlovy Vary dolní nádraží), která činí 16,6 km, jednokolejná. Na trati je celkem 16 úrovnových 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 ‰, v úseku Hroznětín - Merklín až 30 ‰.

Trať č. 142 Karlovy Vary dolní nádraží - Johannegeorgenstadt

Trať obsluhuje oblast Nejdku a navazující rekreační území Perninku, Abertam a Horní Blatné. Hranici se Spolkovou republikou Německo překračuje v železničním přechodu Potůčky/Johannegeorgenstadt. V celé délce, která činí 47,2 km je tato trať horského charakteru jednokolejná. Pro okolní region má důležitou obslužnou funkci, je zde provozována také mezinárodní osobní doprava. V úseku Karlovy Vary - odbočka Sedlec je trať vedena ve druhé traťové koleji trati č. 140 Klášterec nad Ohří - Karlovy Vary - Cheb, což značně komplikuje provoz obou tratí a ani v následujícím období ke změně, bohužel, asi nedojde. Trať 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 trať již v samotném krajském městě při výjezdu z údolí Ohře (až 25 ‰), v úseku Nejdeček - Potůčky jsou stoupání o hodnotách 25 - 30 ‰ na značné části délky trasy.

Požadavky na infrastrukturu s výhledem řešení

Revitalizace trati K. Vary dolní nádraží - Johannegeorgenstadt

Revitalizace trati včetně rekonstrukce 13 přejezdů, vybudování nové kabelové trasy, rekonstrukce železničního svršku a spodku, umělé stavby a vybudování nástupiště v zastávce Nejdeček - Suchá 550 mm nad traťovou kolejí včetně osvětlení. Soutěž na zhotovitele proběhla 7. 8. 2015 a po otevření obálek bylo zjištěno překročení limitní ceny u všech uchazečů, což vyžaduje „znovuschválení“ limitních nákladů po soutěži, protože všichni uchazeči překročili nabídkovou cenu. Termín realizace je

stanoven na přelom roku 2015 a konce 11/2016 financováno z OPD 2. Z realizace byly oproti původním návrhům vyňaty všechny stanice a zastávky a jako důvod byla uvedena ekonomické neefektivnost této části revitalizace trati. Karlovarský kraj následně oslovil generálního ředitele SŽDC s žádostí o revitalizaci (minimálně pak jen peronizaci) alespoň některých stanic a to například žst. Nejdek, žst. Stará Role nebo žst. Nová Role, nejlépe však všech vyjmenovaných přesunem do tzv. malých projektů, kde kritéria ekonomického hodnocení nejsou tak tvrdá a jsou zohledňovány i další faktory jako je kvalitativním posun vedoucí k efektivnějšímu využití stávající železniční dopravy s vazbou na příměstskou autobusovou dopravu - součást Integrovaného dopravního systému Karlovarského kraje (apod.), kdy železniční doprava tvoří páteř veřejné dopravy a příměstská autobusová pak prostorové pokrytí území.

Ministerstvu kultury mezi tím došel podnět k podání návrhu na prohlášení celé trati Karlovy Vary dolní nádraží - Potůčky kulturní památkou. Takový návrh může ministerstvu kultury přímo, nebo prostřednictvím územně příslušného územního odborného pracoviště NPÚ, podat jeden, každý. Následně pak Ministerstvo kultury (po projednání) vyhláší podle § 3 zákona č. 20/1987 Sb. příslušnou nemovitost kulturní památkou, která se zapisuje Ústředního seznamu kulturních památek České republiky. Pro ministerstvo kultury řízení a návrh projednává Národní památkový ústav.

Na jednání poradního orgánu ředitelky Národního památkového ústavu „Komise pro ochranu památkového fondu v oblasti železniční dopravy“ 25.2.2015 byl, za účasti zástupce Karlovarského kraje, tento návrh projednáván s tímto výsledkem: „Komise doporučuje po diskusi provést selektivní výběr zástupců a prohlásit dle ještě v ústředním seznamu chybějících typů, tedy provést výběrovou ochranu nikoli plošnou. Metodické centrum provede výběr stavebních a mostních objektů na trati (včetně silničních nadjezdů), které jsou spolu s tělesem trati významným krajinným prvkem a předloží komisi na příštím zasedání ke schválení. Komisí schválený výběr zpracuje jako návrh na prohlášení příslušné ÚOP v Lokti“.

Trať č. 144 Loket předměstí - Nová Role

Regionální trať Loket předměstí - Nová Role 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. Nyní je provozována pravidelná veřejná doprava na úseku Loket předměstí - Nová Role a víkendová doprava na části zrekonstruované trati v úseku Krásný Jez - Horní Slavkov-Kounice. Celková délka provozovaného úseku trati činí 13,3 km, (s bývalou tratí 143 Nová Role - Chodov) a délka provozovaného úseku z Krásného Jezu je 6,1 km. Na trati je celkem 9 úroňových přejezdů. Na výjezdu z údolí Ohře ke stanici Nové Sedlo trať dosahuje stoupání až 30 ‰, úsek se zastaveným provozem byl sklonově nejnáročnější neozubnicovou tratí s provozem nezávislé trakce na celém území ČR (dlouhé úseky se stoupáním 30 - 35 ‰).

Požadavky na infrastrukturu s výhledem řešení

- i. Rekonstrukcí/revitalizací celého neprovozovaného úseku (Loket předměstí - Krásný Jez) na trati 144 Krásný Jez - Nová Role by došlo v dopravě Krásný Jez k propojení tratí 161 Rakovník - Bečov nad Teplou (dále po trati 149) a trati 149 Karlovy Vary dolní nádraží - Mariánské Lázně a zpět v žst. Nové Sedlo pak, popř. také v žst. Chodov s tratí 140 Klášterec nad Ohří - Cheb, v žst. Nová Role pak i s tratí 142 Karlovy Vary dolní nádraží - Johanngeorgenstadt, což by výhledově, při zavedení taktové dopravy na trati 140 Klášterec nad Ohří, umožňovalo velkorysá řešení osobní dopravy v oblasti.
- ii. Již provedená rekonstrukce/revitalizace úseku trati Krásný Jez - (Horní Slavkov odbočka vlečky „Legios“) v Ležnici (zastávka Horní Slavkov-Kounice) je z možných variant (rekonstruovat celý úsek „mimo provoz“) ta nejméně výhodná. Nicméně i tato již provedená rekonstrukce /revitalizace úseku trati 144 z dopravy Krásný Jez do zast. Horní Slavkov-Kounice a její pokračování až do žst. Horní Slavkov otevírá novou možnost osobní dopravy po železnici tím, že v dopravě Krásný Jez vznikl přestupní bod s možností pokračovat do Karlových Varů či Mariánských Lázní. Karlovarský kraj (společně s městem Horní Slavkov a za jeho finanční spoluúčasti) již mnohokrát deklarovali připravenost objednat pravidelnou osobní dopravu po všechny dny v týdnu. Také se nově možnost přesunu části nákladní dopravy na železnici (via Karlovy Vary), realizací tak může dojít k odvedení stejného objemu nákladní dopravy z historického centra města Horní Slavkov a silnice II/209.

Trať č. 145 Sokolov - Kraslice (- Zwotental)

Jednokolejná trať je od května roku 2000 pronajata firmě VIAMONT a.s. Regionální trať je ve členitém terénu nezastupitelná. Celková délka trati činí 23,7 km (Sokolov - Kraslice)

Trať č. 146 Cheb - Luby u Chebu

Jednokolejná regionální trať celkové délky úseku 26,0 km je vedena v podhorském terénu s minimem umělých staveb, které by zlepšovaly sklonové poměry. Hodnoty maximálních stoupání dosahují až 25 ‰ (v úseku Velký Luh - Luby, jinde jen výjimečně). Na trati je celkem 27 úrovnových přejezdů s pozemními komunikacemi.

Trať č. 147 Cheb - Bad Brambach (- Zwickau) a zpět

Jednokolejná, v úseku Cheb - Vojtanov, státní hranice SRN, střídavým napětím 25 kV, 50 Hz elektrifikovaná, trať má v celé délce, která činí 23,1 km celkem 13 úrovnových přejezdů. Úsek Tršnice - Františkovy Lázně (někdy je tento úsek přiřazován k trati 148) vede plochou Chebskou pánví,

vyšších hodnot dosahují sklony při překonávání rozvodí mezi Františkovými Lázněmi a Plesnou (do 15 ‰).

Trat' č. 148 Cheb - Hranice v Čechách, Aš - Selb-Plöbberg (- Hof)

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 ‰, v „regionálním“ úseku z žst. Aš do Hranic jsou hodnoty podstatně nepříznivější (až do 30 ‰).

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 ‰. Na trati je celkem 47 úrovnových přejezdů s pozemními komunikacemi.

Požadavky na infrastrukturu s výhledem řešení

„Odstranění propadů rychlosti na trati Karlovy Vary dolní nádraží - Mariánské Lázně“

Tuto akci připravovalo Oblastní ředitelství v Ústí nad Labem. Mělo jít o těžkou střední opravu. Úpravami mělo dojít k odstranění stávajících vynucených rychlostních omezení vyplývajících ze zhoršeného stavebně technického stavu některých úseků trati i jednotlivých umělých staveb - záměrem je zavedení rychlostního profilu V100, stávající traťová rychlost 60 km/h se realizací měnit neměla. Začátek stavby byl stanoven km 0,736 a konec km 52,175. V rámci záměru měla být provedena souvislá výměna železničního svršku a do železničního spodku mělo být zasahováno pouze v místech stávajících mostů a propustků. Navržené pražce měly ocelové v úsecích se směrovými oblouky s poloměry 320 m, v ostatních úsecích měly být pražce betonové. Kolejnice měly být v obou případech tvaru 49E1. V úsecích s provedenou výměnou svršku měly být zřízeny bezстыkové koleje. Ve většině úseků mělo být „neprofilováno“ odvodnění. Všechny železniční přejezdy s provedenou výměnou svršku měly být obnoveny s použitím přejezdových konstrukcí, Většina propustků měla být vyčištěna, sanována, rozšířena a jeden propustek bude zrušen. Železniční mosty v daném úseku měly být sanovány a opraveny. V roce 2015 byly připravovány dvě výluky (Karlovy Vary dolní nádraží-Bečov a Bečov-Mariánské Lázně) na období září-prosinec 2015, přičemž se uvažovalo i o jejich sloučení v jednu velkou nicméně, bohužel, za podle posledních neoficiálních informací z celé akce sejde a to protože soutěž na zhotovitele stavby (čtyři účastníci) neměla vítěze a stavba tedy nebude zadána. Trati reálně hrozí vyhlášení dlouhých úseků pomalých jízd (10 km/hod.) a to od ledna 2016. Akce měla být financována z OPD 1, odhad nákladů byl 700 - 750 mil. Kč, z toho v roce 2015 se mělo „prostavět“ min. 80 %.

Trať č. 161 Bečov nad Teplou - Rakovník

Jednokolejná regionální trať má v úseku Bečov nad Teplou - Libkovice (mimo) délku 58,3 km. Trať je vedena v podhorském terénu. Hodnoty maximálních stoupání dosahují až 30 ‰ (v úseku Chyšce - Protivec). Na trati je celkem 47 úrovnových přejezdů s pozemními komunikacemi.

Trať č. 163 Protivec - Bočov

Trať o délce 16,7 km je ve vyhovujícím technickém stavu, ovšem bez osobní přepravy, která byla zastavena v roce 1996. Její znovuzavedení není prozatím vzhledem k možnosti nabízených tras a potřebám obcí reálné. Na trati je provozována pouze nákladní doprava.

Trať č. 170 (Praha -) Beroun - Plzeň - Cheb

Úsek na území Karlovarského kraje Chodová Planá (mimo) - Cheb je 34,7 km dlouhý. Trať 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 ‰.

Trať č. 179 Cheb - Schirnding a zpět

Trať 179 Cheb - Schirnding a zpět je součástí Transevropské dopravní sítě TEN-T (Trans-European Transport Networks). Úsek žst. Cheb - Cheb st. hr. je dlouhý 10,9 km.

Požadavky na infrastrukturu s výhledem řešení

Optimalizace trati Cheb - státní hranice SRN

Dodatkem č. 1, který byl uzavřen 8. 6. 2015, se posunul termín dokončení stavby na 31. 10. 2015. Prodloužení stavby bylo vyvoláno především jednáními s DB Netz AG o technickém řešení zabezpečovacího zařízení a realizaci bezstykové koleje v úseku rekonstruovaném v roce 1999, který je součástí stavby a kde z důvodu nepříznivých klimatických podmínek nemohla být bezstyková kolej provedena v rámci realizovaných výluk. Od 1. 8. 2014 - 24. 11. 2014 proběhla nepřetržitá výluka traťové koleje v úseku Cheb (mimo) - státní hranice SRN o v ní byly realizovány hlavní stavební činnosti. Zkušební provoz byl zahájen 24. 11. 2014. Byla dokončena převážná část stavebních prací spočívající především v rekonstrukci železničního spodku a svršku. Dne 12. 6. 2015 byl Drážním úřadem zaveden zkušební provoz pro technologie sdělovacích zařízení a některých mostů a propustků. Od 12. 7. 2015 do 17. 7. 2015 probíhala nepřetržitá kolejová výluka, v rámci které byla dokončována bezstyková kolej, broušení, oprava úseku s upevňovacími Pandrol FCI a další dokončovací práce vyžadující výlukovou činnost. V současné době probíhají projekční a přípravné práce pro technologii

zabezpečovacího zařízení. Úpravy TZZ umožní jezdit na této trati rychlostmi nad 100 km/hod, bez ohledu na úpravu zabezpečovacího zařízení na německé straně.

Druhou etapou stavby je elektrizace traťového úseku. Vzhledem k problémům s elektrizací na německé straně byla druhá etapa prozatím pozastavena do vyřešení napojení na německém území do Hofu. SŽDC je připravena ihned, po uzavření dohody, začít realizovat druhou etapu.

4. Dopravní obslužnost územního obvodu Karlovarského kraje současný stav

Základní charakteristika přepravních proudů, jejich intenzita, směrování

Přepravní proudy ve veřejné linkové dopravě jsou definovány (směrovány) 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. Tyto údaje souhrnně zobrazuje příloha „Základní ukazatele linek veřejné autobusové dopravy“.

Rozsah poskytovaných přepravních služeb a územní pokrytí jednotlivých obcí zobrazuje příloha „Návrhy jízdních řádů a územní obvody autobusových linek v Karlovarském kraji v roce 2016“.

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 (trať Protivec - Bochov), nebo veškeré dopravy (úsek trati 144 Horní Slavkov-Kounice - 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 4:30 - 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, Ostroh - 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, 16, 18, 20
- rozsah provozu v pracovní den, v sobotu a v neděli 6:10 - 16:34
- 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 - 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,rozc., 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, 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 - 23:10, 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, 24

- rozsah provozu v pracovní den 4:15 - 17:45, 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, 41
- rozsah provozu v pracovní den 4:20 - 23:45, 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 - 17:20
- 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 ve dnech školního vyučování 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 ve dnech školního vyučování 6:40 - 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 6:30 - 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, 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, 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 5:10 - 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, 28, 29, 31, 33
- rozsah provozu v pracovní den 5:00 - 20:00, v sobotu 6:45 - 12:55 a v neděli 17:30 - 19:05
- 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 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 4:35 - 19:30, v sobotu 5:30 - 14:55 a v neděli 13:00 - 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 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, 21, 22, 23, 26, 27, 28, 29, 30, 32
- rozsah provozu v pracovní den 4:40 - 19:30, v sobotu 6:25 - 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 5:05 - 19:15
- 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: 3, 4, 7, 8 (pouze na území Karlovarského kraje)
- rozsah provozu v pracovní den 5:15 - 10:50

- 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: 1, 3, 5, 17, 23, 31, 37, 45, 51, 53, 55, 57, 59, 65, 67, 69, 71, 111 (v úseku Pomezí nad Ohří - hranice katastru města Cheb)
- rozsah provozu v pracovní den 4:50 - 19:50, v sobotu a v neděli 7:15 - 19:50
- 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 Toužim - Teplá

- 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 v době školního vyučování 7:20 - 7:45
- 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

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, 16, 17, 18, 21, 22, 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, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27
- 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 - Abertamy

- 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, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 25, 26, 27, 28, 30, 33
- rozsah provozu v pracovní den 4:40 - 23:30, v sobotu 8:40 - 10:30 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 421146 Karlovy Vary - Březová - Stanovice - Stanovice, Hlinky - Bochov, 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
- rozsah provozu v pracovní den 3:45 - 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 421147 Karlovy Vary - Březová - Kolová - Pila - Bochov, 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
- rozsah provozu v pracovní den 4:25 - 19:35,
- 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 421148 Karlovy Vary - Pila

- linka obsluhuje jižní okraj centrální oblasti Karlovarského kraje - zprostředkovává vazbu na krajské město Karlovy Vary, je dopravně homogenní,
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 2, 4, 6
- rozsah provozu v pracovní den 7:00 - 15:28,
- 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 4:30 - 19:55, v sobotu 12:00 - 13:35 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 - Kraslice

- 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 4:50 - 23:08
- na trase linky nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu ani dopravně problematické úseky infrastruktury s výhledovou potřebou řešení
- spoje přiměřeně pokrývají primární 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, 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, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 20
- rozsah provozu v pracovní den 5:10 - 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 421204 Karlovy Vary - Bor - Otovice - 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, 5
- rozsah provozu v pracovní den v době školního vyučování 6:50 - 14:55
- 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 421210 Ostrov - Karlovy Vary - Vintřův

- linka zprostředkovává přepravu do zaměstnání na ose Ostrov - Karlovy Vary - Chodov - Vintřův, 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 - 18:17
- 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 - 18:45
- 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 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 4:25 - 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 - Děpoltovice - Nová Role - Chodov - Vřesová - Vintířov

- 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, 13, 14, 15, 16, 18
- rozsah provozu v pracovní den 4:40 - 18:09

- 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 - Bochov - Karlovy Vary

- linka propojuje oblasti Žluticka, Bochovska 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 5:30 - 20:15 a v neděli 9:20 - 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 Bochov - Javorná - Dlouhá Lomnice - Bražec - Bochov

- linka obsluhuje rozsáhlou oblast Bochovska a sídla při jižním okraji 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 Bochov 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

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 421372 Karlovy Vary - Bochoř - Hradiště, Radošov

- linka obsluhuje střední a východní oblast kraje, která přiléhá k jižnímu okraji vojenského újezdu Hradiště, je dopravně homogenní, spoje absolvují více tras podle obsluhovaných úseků a relací
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 10, 12 (spoje 1, 4, 5, 8, 12 zařazeny od 1.10.2016)
- rozsah provozu v pracovní den 5:45 - 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, v úvahu přichází optimalizace přepravních spojení v úseku Karlovy Vary - Bochoř

Linka 421373 Bochoř - Hradiště - Verušičky

- linka obsluhuje východní oblast kraje, která přiléhá k jižnímu okraji vojenského újezdu Hradiště, je dopravně homogenní
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 (spoje 1, 4, 5, 8, 9, 12 zařazeny od 1.10.2016)
- rozsah provozu v pracovní den 7:45 - 13:15
- 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 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 4:30 - 23:26,
- 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 ve dnech školního vyučování 5:50 - 7:11
- 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 Chyška - Lubenec - Čichalov, Mokrá - Chyška, Luby - Chyška

- linka obsluhuje oblast Chyška 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 nepřilíš 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 nepřilíš 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

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 nepřiliš 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 - 23:10
- 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 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 nepřiliš 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

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

425007 Březová - Tržnice

- linka obsluhuje jihovýchodní příměstskou oblast města Karlovy Vary - přílehlou 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, 31, 32, 35, 36, 37, 38, 39, 40 (v úseku mimo katastr města Karlovy Vary od zastávky MHD Gejzírpark)

425016 Tašovice - OC Varyáda

- linka obsluhuje západní příměstskou oblast města Karlovy Vary - přílehlé obce Jenišov a Hory
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 16, 31, 96, 108, 129, 221 (v úseku mimo katastr města Karlovy Vary)

425017 Tržnice - Dalovice

- linka obsluhuje východní příměstskou oblast města Karlovy Vary - přílehlou obec Dalovice
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 3, 4, 7, 8, 11, 12, 13, 14, 16, 17, 21, 24, 43, 44, 47, 48, 50, 51, 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 - přílehlou obec Otovice
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 7, 21, 23, 73, 83, 89, 93, 101, 113 (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 doplňují dopravní obslužnost linkou 421328, jízdní řád linky je dlouhodobě stabilizován, rizikovým faktorem s možným dopadem na objem objednávky dopravního výkonu je desintegrata vozidlového zajištění přepravních potřeb obcí Stráž nad Ohří a Krásný Les.

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 (spoje 15 a 16 mimo úsek Rotava, „sídliště - Rotava, „aut.st.)
- rozsah provozu v pracovní den 4:25 - 22:55, v sobotu a v neděli 4:25 - 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 - 19:25, v sobotu a v neděli 16:25 - 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 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, 14, 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 14:11 - 15:45
- 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 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 11:10 - 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, 6, 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

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: 11, 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, 34, 36, 37, 40, 41, 43, 45, 46, 47, 49, 52, 54, 56, 58
- 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, 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 - Habartov, 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 4:35 - 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, 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 4:50 - 22:35, v sobotu a v neděli 4:55 - 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: 1, 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 linky 481530 - zprostředkovává zejména přepravu do zaměstnání, je dopravně heterogenní, spoje absolvují více tras podle obsluhovaných relací
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 2, 4, 6, 7, 11, 13
- rozsah provozu v pracovní den 6:05 - 14:10
- na trase linky je registrován dopravně problematický úsek infrastruktury s výhledovou potřebou řešení 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

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 trasy podle obsluhovaných relací
- spoje v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje: 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 14, 16, 18, 20, 21, 22
- 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, 58, 60, 61, 62, 63, 64, 66, 67, 69, 70, 71, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 83, 84, 85, 87, 91 (spoj 78 v pouze v úseku Krásno - Locket a spoj 83 v pouze v úseku Locket - Horní Slavkov, sídliště)
- rozsah provozu v pracovní den 4:35 - 23:23, v sobotu a v neděli 5:15 - 23:23
- 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 4:35 - 19:20, 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, 13, 14, 17, 20, 21, 24, 26, 30, 31, 33
- rozsah provozu v pracovní den 5:15 - 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 - 15:27
- 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

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 5:20 - 21:15, v sobotu a v neděli 13:00 - 22:33
- 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 7:00 - 20:45, 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, 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 4:40 - 22:50, v sobotu a v neděli 4:35 - 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, 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 ve dnech školního vyučování 6:50 - 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 - Březová, 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 4:45 - 19:08, v sobotu a v neděli 4:55 - 19:08
- 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^A, 30^A, 54, 55^B (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 ve dnech školního vyučování 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 Klášterec nad Ohří - Karlovy Vary - Cheb

- Trat' 140 Klášterec nad Ohří - Cheb, je vedena údolím řeky Ohře, pod jižními svahy Krušných hor a vytváří hlavní východo-západní dopravní osu Karlovarského kraje; trat' 140 Klášterec nad Ohří - Karlovy Vary - Cheb je částí dráhy celostátní zařazené do evropského železničního systému; do dopravní obslužnosti územního obvodu Karlovarského kraje je 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 nad Ohří 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 regionálně významnou rekreační oblast Velký Rybník.

Přestup v žst. Karlovy Vary na vlaky na trati 142 Karlovy Vary dolní nádraží - Johanngeorgenstadt 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/Plauen.

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 (- Zwickau) a zpět (v úseku Cheb - Františkovy Lázně peáž po trati 148), 148 Cheb - Hranice v Čechách, Aš - Selb-Plößberg (- Hof) na nové lince Marktredwitz-Cheb-Hof, 170 (Praha-) Beroun - Plzeň - Cheb (a zpět) a 179 Cheb - Schirnding a zpět (s provozem na nové lince Marktredwitz-Cheb-Hof) zpřístupňuje železniční dopravou města a obce ve Spolkové republice Německo - cf. popis jednotlivých tratí.

Po dobudování dopravního terminálu Cheb nově existuje 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 Klášterec nad Ohří - Karlovy Vary - Cheb bude i 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 obyvatelstva.
- Dopravně-technické informace úseku celostátní dráhy - trati 140 Klášterec nad Ohří - Cheb (a zpět) zobrazuje jízdní řád trati v příloze „Jízdní řády vlaků v Karlovarském kraji pro období

platnosti GVD 2015-2016“, strukturu rozsahu poskytovaných přepravních služeb pak omezení uvedená u jednotlivých vlaků, objem dopravního výkonu a vytížení jednotlivých vlaků zobrazuje příloha „Statistiky tratí, stanic a vlaků“.

- Na trase trati 140 Klášterec nad Ohří - Karlovy Vary - Cheb jsou registrovány požadavky na infrastrukturu s výhledovou potřebou řešení (cf. kapitola 3).
- Vedení vlaků na trati 140 Klášterec nad Ohří - Karlovy Vary - Cheb 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 Klášterec nad Ohří - Cheb

7020, 7070, 7022, 7000, 7040, 27102, 7002, 7072, 7050, 7354, 7356, 7054, 7024, 7074, 7010, 7026, Sp 1694, 7044, 7004, 7046, 7006, 7008, 7028, 7030, 7076;

směr Cheb - Klášterec nad Ohří

Sp 1691, 7071, 7021, Sp 1695, 7001, 7341, 7343, 7023, 7025, 7055, 7027, 7007, 7029, 7009, 27101, 7031, 7073, 7345, 7011, 7033, 7013, 7067, 7035, 7079, 7037.

Očekávaný dopravní výkon v ZVS v roce 2016 je: 655 486,4 vlkm

Trat' 141 Karlovy Vary - Merklín a zpět

- Trat' 141 Karlovy Vary - 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).
- Dopravně-technické informace o regionální trati 141 Karlovy Vary - Merklín zobrazuje jízdní řád trati v příloze „Jízdní řády vlaků v Karlovarském kraji pro GVD 2015-2016“, strukturu rozsahu poskytovaných přepravních služeb pak omezení uvedená u jednotlivých vlaků, objem dopravního výkonu a vytížení jednotlivých vlaků zobrazuje příloha „Statistiky tratí, stanic a vlaků“.
- Vlaky na trati dopravně obsluhují severovýchodní okolí města Karlovy Vary, přímo zejména město Hroznětín a obec Merklín (nádražní budova v obci se umístila ve finále soutěže o „Nejkrásnější nádraží ČR“ v roce 2011) a pro obyvatele krajského města Karlovy Vary zajišťují také dopravu do rekreační oblasti Velký Rybník.

- Na trase trati 141 Karlovy Vary - Merklín nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu s výhledovou potřebou řešení vyjma standardní potřeby zabezpečení přejezdů.
- Vedení vlaků na trati 141 Karlovy Vary - Merklín přiměřeně dokrývá všechny potřeby dle definice dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, jízdní řád trati je dlouhodobě stabilizován; seznam vlaků v závazku veřejné služby:

Trat' 141 Karlovy Vary - Merklín a zpět

27000, 27002, 27004, 27006, 27008, 27001, 27003, 27005, 27007, 27009.

Očekávaný dopravní výkon v ZVS v roce 2016 je: 39 420,0 vlkm

Trat' 142 Karlovy Vary dolní nádraží - Johanngeorgenstadt

- Trat' 142 Karlovy Vary dolní nádraží - Johanngeorgenstadt je v úseku Potůčky st. hr. - odbočka Sedlec regionální trat' s velkým významem pro Karlovarský kraj (peáž po trati 140 v úseku žst. Karlovy Vary - odbočka Sedlec); do ZVS je zařazen úsek Potůčky st. hr. - Karlovy Vary dolní nádraží; přestupní body na trati jsou v žst. Nová Role (144), Karlovy Vary (140) a Karlovy Vary dolní nádraží (149).
- Dopravně-technické informace úseku celostátní dráhy - trati 142 Karlovy Vary dolní nádraží - Johanngeorgenstadt a zpět zobrazuje jízdní řád trati v příloze „Jízdní řády vlaků v Karlovarském kraji pro GVD 2015-2016“, strukturu rozsahu poskytovaných přepravních služeb pak omezení uvedená u jednotlivých vlaků, objem dopravního výkonu a vytížení jednotlivých vlaků zobrazuje příloha „Statistiky tratí, stanic a vlaků“.
- 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, Nejdek, 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 - Johanngeorgenstadt jsou registrovány požadavky na infrastrukturu s výhledovou potřebou řešení (cf. kapitola 3).
- 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 Karlovy Vary dolní nádraží - Johanngeorgenstadt

17100, 17130, 17102, 17152, 7040, 27102, 17104, 27004, 17106, 17134, 7354, 17108, 17110, 17112, 17136, 7026, 27006, 17114, 17116, 27179, 17138, 17156, 17170, 7028, 17124, 7030, 17158;

směr Johanngeorgenstadt - Karlovy Vary dolní nádraží

17151, 17101, 27001, 17131, 17103, 7343, 27166, 7023, 17105, 17153, 27005, 17107, 17109, 17133, 17111, 17135, 17113, 17137, 17171, 17115, 17139, 27009, 17141, 17117, 17161, 17157;

Očekávaný dopravní výkon v ZVS v roce 2016 je: 364 754,4 vlkm

Trať 144 Loket předměstí - Nová Role (a zpět)

- Trať 144 Loket předměstí - Nová Role a zpět (v úseku Chodov - Nové Sedlo u Lokte peáž po trati 140) je regionální trať s místním významem; v úseku Loket předměstí - Horní Slavkov - Ležnice je dočasně zastavena doprava, v úseku Horní Slavkov-Kounice - Krásný Jez je vedena víkendová doprava v období ca. od Velikonoc do svátku sv. Václava (financovaná Karlovarským krajem společně s městem Horní Slavkov); do ZVS je zařazena celá trať v provozu tzn. úsek Loket předměstí - Nová Role a uvedený úsek ramene z Krásného Jezu; přestupní body na trati jsou v žst. Nová Role (142), Chodov (140), Nové Sedlo u Lokte (140) a v úseku s dočasně zastaveným pravidelným provozem z dopravní Krásný Jez (149). Celá trať transversálou umožňuje převod dopravy z trati 149 Karlovy Vary dolní nádraží - Mariánské Lázně na trať 140 Chomutov - Cheb např. na trať 145 Sokolov - Kraslice (a obráceně).
- Dopravně-technické informace úseku celostátní dráhy - trati 144 Loket předměstí - Nová Role (a zpět) zobrazuje jízdní řád trati v příloze „Jízdní řády vlaků v Karlovarském kraji pro GVD 2015-2016“, kdy je připravena změna konceptu víkendové dopravní obsluhy úseku Krásný Jez - Horní Slavkov-Kounice a to převedením ze směru od Rakovníka (via mikroregion „Střela“) na vhodnější trasu z Karlových Varů (cf. trať 149). Strukturu rozsahu poskytovaných přepravních služeb pak omezení uvedená u jednotlivých vlaků, objem dopravního výkonu a vytížení jednotlivých vlaků zobrazuje příloha „Statistiky tratí, stanic a vlaků“.
- Vlaky na trati v současnosti dopravně spojují město Nová Role s městy Chodov a Loket (těž „náhradně“ Horní Slavkov a Krásno), sídla s významnými centry keramického průmyslu.

- Na trase regionální trati 144 (Krásný Jez - Horní Slavkov-Kounice - Horní Slavkov -) Loket předměstí - Nová Role (a zpět) jsou registrovány požadavky na infrastrukturu s výhledovou potřebou řešení - rekonstrukce/revitalizace neprovozovaného ramene (cf. kapitola 3).
- 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

27111, 27141, 27143, 27145, 27123, 27125, 27147, 27113, 27149, 27101, 27127, 27129, 27155, 27131, 27157, 27159, 27133, 27137, 27139, 27161, 7079;

směr Nová Role - Loket předměstí

27138, 27110, 27140, 27102, 27142, 27144, 27122, 27124, 27146, 27148, 27150, 27152, 27112, 27128, 27156, 27130, 27158, 27132, 27134, 27160.

Očekávaný dopravní výkon v ZVS v roce 2016 je: 61 124,5 vlkm

Trať 145 Sokolov- Kraslice (- Zwotental) a zpět

- Trať 145 Sokolov - Kraslice (- Zwotental) je regionální trať s velkým významem pro krajská sídelní centra Sokolov a Kraslice; do ZVS je zařazen úsek Sokolov - Kraslice, přestupní body na trati vyjma koncové stanice Sokolov (140) nejsou.
- Dopravně-technické informace úseku celostátní dráhy - trati 145 Sokolov - Kraslice (-Zwotental) zobrazuje jízdní řád trati v příloze „Jízdní řády vlaků v Karlovarském kraji pro GVD 2015-2016“, strukturu rozsahu poskytovaných přepravních služeb pak omezení uvedená u jednotlivých vlaků, objem dopravního výkonu a vytížení jednotlivých vlaků zobrazuje příloha „Statistiky tratí, stanic a vlaků“.
- 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 dále do Zwickau/Plauen (L1/L5).
- Na trase trati 145 Sokolov- Kraslice (Zwotental) nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu s výhledovou potřebou řešení vyjma standardní potřeby zabezpečení přejezdů.

- Vedení vlaků na trati 145 Sokolov- Kraslice - (Zwotental) velmi 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

17002, 17000, 17004, 20806, 17006, 17018, 17008, 20810, 17022, 20814, 17026, 20818, 17030, 17010, 20822, 17012, 17014, 17034, 20826, 17036, 17038, 20830, 17042, 17046, 17048;

směr Kraslice - Sokolov

17001, 17003, 17011, 17005, 20803, 17007, 17015, 17009, 20807, 17019, 17021, 20811, 17023, 20815, 17027, 20819, 17029, 17031, 17033, 20823, 17035, 20827, 17039, 17043;

Očekávaný dopravní výkon v ZVS v roce 2016 je: 209 208,0 vlkm

Trať 146 Cheb - Luby u Chebu a zpět

- Trať 146 Cheb - Luby u Chebu (v úseku Cheb - Tršnice 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).
- Dopravně-technické informace o regionální trati 146 Cheb - Luby u Chebu zobrazuje jízdní řád trati v příloze „Jízdní řády vlaků v Karlovarském kraji pro GVD 2015-2016“, strukturu rozsahu poskytovaných přepravních služeb pak omezení uvedená u jednotlivých vlaků, objem dopravního výkonu a vytížení jednotlivých vlaků zobrazuje příloha „Statistiky tratí, stanic a vlaků“.
- 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 vyjma standardní potřeby zabezpečení přejezdů.
- 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, 27210, 27212, 27214, 27216, 27218, 27220, 27201, 27203, 27205, 27207, 27209, 27211, 27213, 27215, 27217, 27219;

Očekávaný dopravní výkon v ZVS v roce 2016 je: 153 504,0 vlkm

Trat' 147 Cheb - Bad Brambach (- Zwickau) a zpět

- Trat' 147 Cheb - Bad Brambach (- Zwickau) a zpět je ostatní částí celostátní dráhy s velkým nadregionálním významem (spojuje Zwickau s Marktrechwitz přes území kraje) s nevelkým místním významem (pro místní část Šneky města Plesná a okolí žst. Vojtanov); přestupní body na trati jsou v žst. Františkovy Lázně (148) a koncové žst. Cheb (140, 146, 148, 170 a 179)
- Dopravně-technické informace o ostatní částí celostátní dráhy/trati 147 Cheb - Bad Brambach (- Zwickau) a zpět zobrazuje jízdní řád trati v příloze „Jízdní řády vlaků v Karlovarském kraji pro GVD 2015-2016“, strukturu rozsahu poskytovaných přepravních služeb pak omezení uvedená u jednotlivých vlaků, objem dopravního výkonu a vytížení jednotlivých vlaků zobrazuje příloha „Statistiky tratí, stanic a vlaků“.
- Vlaky na trati 147 Cheb - Bad Brambach (- Zwickau) a zpět 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 na trati 147 Cheb - Františkovy Lázně - Bad Brambach a zpět, v nepravidelném dvouhodinovém taktu, v ZVS, v dopravní obslužnosti územního obvodu kraje, je úsek Cheb - Vojtanov .
- Na trase trati 147 Cheb - Bad Brambach (- Zwickau) a zpět nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu s výhledovou potřebou řešení vyjma standardní potřeby zabezpečení přejezdů.
- Vedení vlaků na trati 147 Cheb - Bad Brambach (- Zwickau) a zpět 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:

20998, 2099 - pro úsek Cheb - Plesná,

20970, 20972, 20976, 20978, 20971, 20973, 20977, 20979 - pro úsek Cheb - Vojtanov;

Očekávaný dopravní výkon v ZVS v roce 2016 je: 30 074,2 vlkm

Trat' 148 Cheb - Hranice v Čechách, Aš - Selb-Plöbberg (- Hof)

- Trat' 148 Cheb - Hranice v Čechách, Aš - Selb-Plöbberg (- Hof) je ostatní částí celostátní dráhy s potencionálně velkým nadregionálním významem a s velkým místním významem pro „Ašský výběžek“; do dopravní obslužnosti je zařazena celá trať v územním obvodu Karlovarského kraje . Přestupní body na trati jsou v koncové žst. Cheb (140, 146, 147, 170, 179) (140) a v žst. Františkovy Lázně (147).
- Dopravně-technické informace o regionální trati 148 Cheb - Hranice v Čechách, Aš - Selb-Plöbberg (- Hof) zobrazuje jízdní řád trati v příloze „Jízdní řády vlaků v Karlovarském kraji pro GVD 2010-2011“, strukturu rozsahu poskytovaných přepravních služeb pak omezení uvedená u jednotlivých vlaků, objem dopravního výkonu a vytížení jednotlivých vlaků zobrazuje příloha „Statistiky tratí, stanic a vlaků“.
- Vlaky na trati 148 Cheb - Hranice v Čechách, Aš - Selb-Plöbberg (- Hof) 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. Od období platnosti GVD 2015-2016, tzn. od 13. prosince 2015 propojuje v žst. Aš (obočkou na Selb) region s městy Selb a Hof ve Spolkové republice Německo a vznikne tak zcela nová linka Marktredwitz - Cheb - Aš - Selb-Plöbberg - Hof.
- Na trase trati 148 Cheb - Hranice v Čechách, Aš - Selb-Plöbberg (- Hof) již nejsou registrovány požadavky na infrastrukturu s výhledovou potřebou řešení vyjma standardní potřeby zabezpečení přejezdů.; propojení Aš - Aš, st. hr. bude stavebně dokončeno, včetně navazujícího úseku ve Spolkové republice Německo a žst. Selb-Plöbberg.
- Vedení vlaků na trati 148 Cheb - Hranice v Čechách, Aš - Selb-Plöbberg (- Hof) 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, pro období platnosti GVD 2015-2016 budou vedeny přímé vlaky (bez přestupu v Aši) mezi Chebem a Hofem (7 párů vlaků denně, 1 pár vlaků o pracovních dnech a 1 pár o sobotách) mezi Marktredwitz a Hofem přes Cheb během občanského dne ve dvouhodinovém taktu.

směr Cheb - Hranice v Čechách, Aš - Selb-Plöbberg (- Hof)

17200, 20888, 20870, 17202, 17204, 20872, 17240, 20874, 17242, 20876, 17244, 20878, 17246, 17206, 20880, 17220, 20882, 17248, 20884, 17250, 17208, 20890, 20886, 17152;

směr Hranice v Čechách - Cheb, (Hof -) Selb-Plößberg - Aš

17201, 17203, 17241, 20871, 20889, 17205, 17243, 20873, 17245, 20875, 17247, 20877, 17249, 20879, 17251, 20881, 17221, 20883, 17253, 20885, 17207, 20887;

Očekávaný dopravní výkon v ZVS v roce 2016 je: 277 270,2 vlkm

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).
- Dopravně-technické informace o regionální trati 149 Karlovy Vary dolní nádraží - Mariánské Lázně zobrazuje jízdní řád trati v příloze „Jízdní řády vlaků v Karlovarském kraji pro GVD 2015-2016“, strukturu rozsahu poskytovaných přepravních služeb pak omezení uvedená u jednotlivých vlaků, objem dopravního výkonu a vytížení jednotlivých vlaků zobrazuje příloha „Statistiky tratí, stanic a vlaků“.
- 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 byl studií registrován požadavek na infrastrukturu s výhledovou potřebou řešení - prodloužení trati 177 Pňovany - Bezručice o úsek Bezručice - Teplá a akce „Odstranění propadů rychlosti na trati Karlovy Vary dolní nádraží - Mariánské Lázně“ (cf. kapitola 3).
- 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:

Trať 149 Karlovy Vary dolní nádraží - Mariánské Lázně, Krásný Jez - Horní Slavkov-Kounice, trasa Karlovy Vary dolní nádraží - Mariánské Lázně:

7119, 7121, 7101, 7123, 7103, 7105, 7107, 7125, 7109, 7127, 7111, 7129, 7113, 7115, 7131;

Trať 149 Mariánské Lázně - Karlovy Vary dolní nádraží, Horní Slavkov-Kounice - Krásný Jez, trasa Mariánské Lázně - Karlovy Vary dolní nádraží:

7120, 7122, 7100, 7124, 7102, 7104, 7106, 7126, 7108, 7128, 7110, 7130, 7112, 7114, 7118;

Očekávaný dopravní výkon v ZVS v roce 2016 je: 401 554,8 vlkm

Trať 149 Karlovy Vary dolní nádraží - Mariánské Lázně, Krásný Jez - Horní Slavkov-Kounice, trasa Karlovy Vary dolní nádraží - Krásný Jez - Horní Slavkov-Kounice (pro dopravce České dráhy, víkendový provoz od 30.4.2016 do 4.9.2016, společné financování s městem Horní Slavkov):

trasa Karlovy Vary dolní nádraží - Krásný Jez - Horní Slavkov-Kounice,

27166, 27170, 27172, 27174, 27176;

trasa Horní Slavkov-Kounice - Krásný Jez - Karlovy Vary dolní nádraží (dtto výše):

27171, 27173, 27175, 27177, 27179.

Očekávaný dopravní výkon v ZVS v roce 2016 je: 1 256,0 vlkm

(3 840 vlkm pro celou trasu z žst. Karlovy Vary)

Trať 161 Rakovník - Bečov nad Teplou (a zpět)

- Trať 161 Rakovník - Bečov nad Teplou je regionální trať s 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 Libkovice (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.
- Dopravně-technické informace o regionální trati 161 Rakovník - Bečov nad Teplou zobrazuje jízdní řád trati v příloze „Jízdní řády vlaků v Karlovarském kraji pro GVD 2015-2016“, strukturu rozsahu poskytovaných přepravních služeb pak omezení uvedená u jednotlivých vlaků, objem dopravního výkonu a vytížení jednotlivých vlaků zobrazuje příloha „Statistiky tratí, stanic a vlaků“.
- Vlaky na trati 161 Rakovník - Bečov nad Teplou dopravně obsluhují jihovýchod Karlovarského kraje, zejména s mikroregion „Střela“, udržení provozu na trati je významným počínem 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, 16747, 16717, 16749, 16719, 16753.

Očekávaný dopravní výkon v ZVS v roce 2016 je: 223 954,4 vlkm

Trat' 170 (Praha -) Beroun - Plzeň - Cheb a zpět

- Trat' 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).
- Dopravně-technické informace o regionální trati 170 (Praha -) Beroun - Plzeň - Cheb zobrazuje jízdní řád trati v příloze „Jízdní řády vlaků v Karlovarském kraji pro GVD 2015-2016“, strukturu rozsahu poskytovaných přepravních služeb pak omezení uvedená u jednotlivých vlaků, objem dopravního výkonu a vytížení jednotlivých vlaků zobrazuje příloha „Statistiky tratí, stanic a vlaků“.
- 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 - trat' 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 významným 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

7341, 7343, 7370, 7372, Sp 1980, 7374, Sp 1982, 7007, 7376, 7378, 7380, 7345, 7382, Sp 1988, Sp 1990, 7384, 7386, 7388;

směr Cheb - Chodová Planá (mimo)

Sp 1981, 7371, 7373, Sp 1983, 7375, 7377, 7354, 7356, Sp 1989, Sp 1991, 7379, 7381, 7383

Očekávaný dopravní výkon v ZVS v roce 2016 je: 249 109,2 vlkm

Trat' 179 Cheb - Schirnding a zpět

- Trat' 179 Cheb - Schirnding je v úseku Cheb - státní hranice částí dráhy celostátní, zařazená do evropského železničního systému TEN-T; trat' je zařazena do ZVS. Přestupním bodem v Karlovarském kraji je koncová žst. Cheb (140, 146, 147, 148, 170). Od období platnosti grafikonu vlakové dopravy 2015-2016 (od 13.12.2015) tvoří trat' 179 s tratí 148 jednu linku Marktredwitz - Cheb - Hof (a zpět).
- Dopravně-technické informace o regionální trati 179 Cheb - Schirnding zobrazuje jízdní řád trati v příloze „Jízdní řady vlaků v Karlovarském kraji pro GVD 2015-2016“, strukturu rozsahu poskytovaných přepravních služeb pak omezení uvedená u jednotlivých vlaků, objem dopravního výkonu a vytížení jednotlivých vlaků zobrazuje příloha „Statistiky tratí, stanic a vlaků“.
- 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. Ministerstvo dopravy České republiky objednává v součinnosti s Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) denně pět párů spěšných vlaků na trase Cheb-Norimberk.

- Na trase trati 179 Cheb - Schirnding je registrován požadavek na infrastrukturu s výhledovou potřebou řešení - optimalizace trati v úseku Cheb - Cheb st. hranice a elektrifikace trati v úseku Cheb - Schirnding - Markredwitz (a dále) cf. dále.
- 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:

20871, 20873, 20875, 20877, 20879, 20881, 20883, 20885, 20872, 20874, 20876, 20878, 20880, 20882, 20884, 20886.

Očekávaný dopravní výkon v ZVS v roce 2016 je: 63 830,4 vlkm

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: 3, 5, 7, 31, 33, 35

4.3 Systém Integrované dopravy Karlovarského kraje IDOK

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 mezi zónami

Pro veřejnou linkovou dopravu

1/2 Tisová,Černý mlýn; 1/3 Březová,Rudolec; 1/3 Královské Poříčí,sídliště; 1/3 Sokolov,Těšovice;
1/5 Lomnice,lom; 1/6 Citice; 1/6 Citice,Hlavno; 1/6 Lomnice,U hřbitova; 1/6 Svatava,důl PS;
1/6 Svatava,Na Špici; 2/6 Kaceřov; 2/12 Kynšperk nad Ohří,aut.st.; 3/4 Horní Slavkov,porcelánka;
3/5 Nové Sedlo,Chranišov; 3/21 Hory; 4/21 Karlovy Vary,Svatošská; 4/27 Bečov nad Teplou;
4/27 Bečov nad Teplou,nám.; 5/6 Dolní Nivy; 5/21 Karlovy Vary,Počerny; 5/21 Mírová,rozc.
Jimlíkov; 5/21 Nová Role,Mezirolí; 5/23 Nová Role,Mezirolí, rozc.; 6/7 Jindřichovice; 7/23 Šindelová

11/12 Cheb,Dolní Dvory; 11/12 Cheb,Chvoječná; 11/12 Františkovy Lázně,Dolní Lomany;
11/12 Františkovy Lázně,Elektra; 11/12 Františkovy Lázně,Horní Lomany; 11/12 Františkovy
Lázně,Horní Lomany,domky; 11/12 Františkovy Lázně,Horní Lomany,škola; 11/12 Františkovy
Lázně,Krapice,Lužná; 11/12 Františkovy Lázně,V aleji; 11/12 Františkovy Lázně,Žírovice,Seníky;
11/12 Františkovy Lázně,Žírovice,Stodoly; 11/12 Cheb,Podhrad,Všeboř rozc.;12/13 Aš,Nebesa; 12/13
Hazlov,Pata; 12/14 Milhostov; 12/14 Skalná; 12/15 Dolní Žandov,Ždírnice; 15/16 Stará
Voda,Sekerské Chalupy; 15/16 Valy; 16/28 Teplá,Horní Kramolín

21/22 Dalovice; 21/22 Karlovy Vary,Bohatice,most; 21/22 Karlovy Vary,Mattoniho nábř.;
21/22 Karlovy Vary,Mlékárna; 21/22 Sadov; 21/22 Sadov,Podlesí; 21/23 Děpoltovice; 21/23 Nová
Role,Mezirolí; 21/25 Šemnice,Dubina; 21/26 Březová,rest. Slunce; 21/26 Březová,Staromlýnská;
21/26 Karlovy Vary,Černý kůň; 21/26 Karlovy Vary,Libušina; 21/26 Karlovy Vary,Olšová
Vrata,rozc.; 22/23 Děpoltovice; 22/24 Merklín,Pstruží,osada; 22/24 Ostrov,Horní Žďár; 22/25 Krásný
Les,Damice; 22/25 Ostrov,Mořičov; 23/24 Pernink,škola; 26/27 Bochov,Kozlov;
26/29 Hradiště,Radošov,hor. rozc.; 26/29 Verušičky,Hvězda; 27/28 Otročin;
27/28 Teplá,Kladruby,rozc.; 27/29 Štědrá; 27/V Toužim,aut. st.

Pro veřejnou drážní dopravu

1/2 Hlavno; 1/3 Královské Poříčí; 1/6 Svatava zastávka; 2/12 Kynšperk nad Ohří; 3/21 Karlovy Vary-
Dvory; 4/21 Karlovy Vary-Březová; 4/27 Otročin; 4/28 Bečov nad Teplou; 5/21 Stará Role;
5/23 Nejdek; 6/7 Oloví

11/12 Františkovy Lázně; 11/12 Tršnice; 11/12 Všeboř; 12/13 Hazlov; 12/14 Skalná; 12/15 Salajna;
15/16 Valy u Mariánských Lázní; 16/28 Ovesné Kladruby; 16/V Mariánské Lázně

21/22 Dalovice; 21/22 Sadov-Podlesí; 22/25 Vojkovice nad Ohří; 25/V Boč; 27/29 Štědrá;
29/V Chyše

5. Dopravní obslužnost územního obvodu Karlovarského kraje výhled

5.1 Veřejná linková doprava

5.1.1 Střednědobý výhled - do 31.12.2018

Klíčovým nástrojem stanovení a regulace objednávaného rozsahu veřejných služeb ve veřejné dopravě je „Seznamu linek a spojů, tratí a vlaků zařazených do dopravní obslužnosti územního obvodu Karlovarského kraje pro rok 20xx“, který každoročně, včetně jeho změn v průběhu běžného roku schvaluje Rada Karlovarského kraje.

Soubor linek příměstské autobusové dopravy, které jsou zařazeny do dopravní obslužnosti územního obvodu Karlovarského kraje, vykazuje 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).

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).

Střednědobý výhled předpokládá snahu o zachování úrovně poskytování přepravních služeb v autobusové dopravě na výchozí úrovni s uvažovanou odchylkou nejvýše cca $\pm 5-10$ % ročně za předpokladu uvažování působení předvídatelných faktorů. Při vzniku mimořádné společenské situace se jeví jako možné také překročení této uvažované odchylky.

Je nezbytné dále akcentovat důsledky aplikace zákona č. 15/2015 Sb., o zrušení vojenského újezdu Brdy, o stanovení hranic vojenských újezdů, o změně hranic krajů a o změně souvisejících zákonů (zákon o hranicích vojenských újezdů), na jehož podkladě k 1.1.2016 vznikají oddělením od Vojenského újezdu Hradiště dvě nové obce - Bražec a Doupovské Hradiště, přičemž část dopravní obslužnosti nové obce Bražec zajišťuje a částečně, v souladu s § 10 předmětného zákona může a patrně bude zajišťovat, po dobu nejvýše devíti měsíců od vzniku obce, Ministerstvo obrany ČR. Předmětný dopravní výkon bude zahrnut do dopravní obslužnosti Karlovarského kraje na základě spolupráce s Újezdním úřadem Vojenského újezdu Hradiště.

Výchozí stav dopravní obslužnosti tj. kvantitativní a kvalitativní vyjádření objednávaných přepravních služeb jízdními řády pro rok 2016 byl projednán s městy a obcemi standardní připomínkovácí procedurou, kdy připomínkovácí období má každoročně rozsah nejméně od 30.6. do 31.8. běžného roku a vypořádání připomínek probíhá formulací návrhů řešení a projednání celkového fyzického rozsahu dopravní obslužnosti v samosprávných orgánech kraje.

Pro období následující je předpokladem skutečnost, že nezbytným nástrojem řízení objednávky přepravních služeb bude i nadále uvedená 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.

Města a obce budou nadále v souladu s osvědčenou praxí poskytovat Karlovarskému kraji informace 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.

5.1.2 Dlouhodobý výhled - po 31.12.2018

Evropská legislativa, konkrétně Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70 uvádí v článku 5 „Uzavírání smluv o veřejných službách“ taxativně možné způsoby realizace příslušného aktu a vymezuje lhůtu, ve které musí být uzavírání smluv o veřejných službách v přepravě po železnici a po silnici uvedeno do souladu s článkem 5 tohoto nařízení nejpozději do 3. prosince 2019.

Do vnitrostátního práva je Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70 implementováno prostřednictvím zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů.

Uzavírání smluv o veřejných službách v přepravě po železnici a po silnici předchází výběr subjektů, dopravců, se kterými budou uzavřeny a kteří budou tyto služby poskytovat.

Možnosti výběru smluvních dopravců jsou následující:

1. Kterýkoli příslušný místní orgán, bez ohledu na to, zda se jedná o samostatný orgán nebo skupinu orgánů poskytujících integrované veřejné služby v přepravě cestujících, může rozhodnout o tom, že bude veřejné služby v přepravě cestujících poskytovat sám (tzv. vnitřní provozovatel).

2. Každý příslušný orgán, který se obrátí na třetí osobu jinou, než je vnitřní provozovatel, musí uzavřít smlouvy o veřejných službách na základě nabídkového řízení, s výjimkou případů uvedených v příslušných ustanoveních Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70 resp. zákona 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů.
3. Příslušné orgány mohou rozhodnout o přímém uzavření smluv o veřejných službách, buď pokud se jejich průměrná roční hodnota odhaduje na méně než 1 000 000 EUR, nebo pokud se týkají poskytnutí méně než 300 000 kilometrů veřejných služeb v přepravě cestujících ročně.
4. V případě smlouvy o veřejných službách uzavřené přímo s malým nebo středním podnikem, který provozuje maximálně 23 vozidel, mohou být tyto prahy zvýšeny buď na průměrnou roční odhadovanou hodnotu nižší než 2 000 000 EUR, nebo pokud se týkají poskytnutí méně než 600 000 kilometrů veřejných služeb v přepravě cestujících ročně.

Nabídkové řízení na smlouvy o veřejných službách by nemělo být povinné, pokud se smlouva týká nízkých částek nebo malých vzdáleností. U větších částek nebo vzdáleností by v této souvislosti měly mít příslušné orgány možnost zohlednit zvláštní zájmy malých a středních podniků. Příslušným orgánům by nemělo být dovoleno rozdělit smlouvy nebo sítě za účelem vyhnutí se nabídkovému řízení.

Pokud se příslušný orgán rozhodne jinak, než je uvedeno ve výše uvedených odst. 3. a 4. tzn. nikoliv přímým zadáním, nabídkové řízení pak může být vedeno:

- i. nabídkovým řízením podle práva České republiky, zejména, nikoliv však výlučně, dle zákona 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, kdy dopravci je poskytována z veřejných rozpočtů za předem sjednaných podmínek kompenzace a takto hrazená kompenzace nevylučuje obchodní riziko dopravce spojené s výší tržeb z jízdného. Ministerstvo dopravy nazývá pracovním takovýto typ smlouvy tzv. netto smlouvou - viz „Metodická pomůcka k zákon č. 194/2010 Sb. - Uplatňování legislativních norem v oblasti výběru dopravce pro zabezpečení dopravní obslužnosti veřejnými službami v přepravě cestujících“ (cf. <http://www.mdcz.cz/cs/verejna-doprava/Legislativa/default.htm>);
- ii. zadávacím řízením podle práva České republiky, zejména, nikoliv však výlučně, podle zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů, kdy tržby jsou rizikem objednatele. Smlouvy uzavřené na základě takto provedeného nabídkového řízení nazývá ministerstvo dopravy v uvedené metodické pomůcce jako tzv. brutto smlouvy. Zákon

č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících se v tomto případě použije bez aplikace ustanovení § 9 - 20 tohoto zákona.

V návaznosti na tyto legislativní souvislosti Rada Karlovarského kraje usnesením č. RK 880/08/15 schválila po zevrubném projednání použití postupu dle zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů, k výběru dopravců k uzavření smlouvy o závazku veřejné služby ve veřejné linkové dopravě k dlouhodobému zajištění dopravní obslužnosti Karlovarského kraje. Oznámení o úmyslu zahájit řízení o zadání služeb, které jsou předmětem tohoto zadávacího řízení, bylo uveřejněno v souladu s čl. 7 odst. 2 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70, v platném znění v dodatku k Úřednímu věstníku Evropské unie 31.7.2015 pod číslem 2015/S 149-274517.

Rámcová východiska objednávky dopravního výkonu po 31.12.2018

Základními premisami návrhů dopravní obslužnosti zůstává zachování principů aplikovaných v rámci střednědobého výhledu. Zejména se jedná o zachování úrovně poskytování přepravních služeb v autobusové dopravě na výchozí úrovni s uvažovanou odchylkou nejvýše cca ± 5 % ročně za předpokladu uvažování působení předvídatelných faktorů, ovšem při respektování základních pravidel pro výběr dopravců, kdy současná právní úprava umožňuje pro nové smlouvy (zákon o veřejných službách v ustanovení § 16, zákon o veřejných zakázkách v ustanovení § 23 odst. 7 písm. a)) dodatečné sjednání veřejných služeb, pokud celková kompenzace dodatečných služeb nepřekročí 20 % z celkové výše původní kompenzace za veřejné služby.

Stanovování a běžná parciální modifikace jízdních řádů bude mít i v dlouhodobém výhledu oporu ve spolupráci se samosprávami měst a obcí, které tak, jako dosud a nepochybně i v budoucnu, budou poskytovat nejefektivnější zpětnou vazbu o přepravních potřebách obyvatel. Jelikož se nepředpokládá v rámci jízdních řádů realizace experimentů ani masivní reorganizace s objektivním dopadem na skutečné potřeby cestujících, lze projednání návrhů s obcemi prostřednictvím vstupních jízdních řádů považovat za realizované.

Ačkoliv jízdní řády linek jsou, jak je výše uvedeno, stabilizované, s relativně nevelkým prostorem na provádění zásadních koncepčních úprav, vymezí zvolený způsob uzavírání smluv o veřejných službách nový prostor pro uchopení problematiky z jiného úhlu, protože dojde k určité změně vztahu objednatele a dopravce.

Dosud přetrvává dopravně-technologické rozdělení územního obvodu kraje podle bývalých okresů a okresními úřady ve velké většině nasmlouvaných dopravních výkonů. Smlouvy o závazku veřejné služby respektovaly historicky vygenerovaná trasování linek a časy příjezdů a odjezdů spojů a potřeby

změn se řešily a řeší uzavíráním dodatků k těmto smlouvám. Ačkoliv vždy byly úpravy podepřeny veřejným zájmem a tedy skutečnými potřebami obyvatel, musela veškerá navrhovaná opatření brát ohled na dopravní systémy jednotlivých dopravců, tj. počty jejich vozidel a oběh těchto vozidel, počty a způsob nasazení řidičů do turnusů atd., které dopravci považují za vlastní know-how.

Kraj, jako objednatel, má možnost pohledu komplexního a obsluhu svého územního obvodu řešit nad rámec zkušenosti a praxe navrhovatelů jako dopravní úlohu sofistickovanými matematicko-analytickými metodami oproštěn od parcuality v uvažování.

Zásadní myšlenkou, která prolíná návrh řešení je otázka racionální minimalizace nákladů potřebných na realizaci jízdnicích řádů jako celku. Stěžejními prvky řešení je minimalizace počtu a struktury dopravní techniky a obslužného personálu - řidičů a režijního dopravního výkonu, které při dodržení legislativních požadavků na provozování veřejné dopravy zabezpečí realizaci jízdnicích řádů při respektování stanovených parametrů kvality, tj. například průměrného stáří, standardizovaného vzhledu vozového parku, aplikace prvků informačních systémů, vybavenost elektronickým odbavovacím systémem atd.

Definice objednávky dopravního výkonu po 31.12.2018

Specifikace objednávky dopravního výkonu (veřejné zakázky) je provedena prostřednictvím vzorového souboru(-ů) jízdnicích řádů s doporučením kapacity nasazovaných vozidel podle jednotlivých spojů (není součástí dopravního plánu), vyjádřením rámcového dopravního výkonu v kilometrech v navrhovaných oblastech a míry jeho meziroční dilatace v procentech (není součástí dopravního plánu). Soubor jízdnicích řádů v rámci celého územního obvodu kraje je oproštěn vztahu ke zvolenému způsobu výběru smluvních dopravců.

Konstrukce jízdnicích řádů

Při návrhu vzorových jízdnicích řádů je vycházeno ze vstupních jízdnicích řádů, jejichž funkcionalita je ověřena na základě zkušeností objednatele a cestující veřejnosti a kontinuálně je podle těchto potřeb upravována a jsou průběžně projednávány s městy a obcemi, které vůči nim nevznesly zásadní a racionální připomínky.

Marginální úpravy jízdnicích řádů, jako například vyřazení nevyužívaných spojů, nebo málo využitých spojů převedením jejich cestujících na alternativní spoje není považováno za změnu kvality poskytovaných přepravních služeb, které jsou standardně projednávány s městy a obcemi z důvodu zachování principu přiměřenosti, časového přesahu problematiky a reálné zpracovatelnosti jízdnicích řádů. V případě návrhů změn, které znamenají jiné, nežli marginální úpravy, byly tyto projednány výlučně s obcemi, kterých se týkají.

Objednatel využívá skutečnosti, že je subjektem, který zakázku na realizaci jízdní řády formuluje k vytvoření provozně, tarifně a ekonomicky kompaktního dopravního systému, který však nebude rigidní, ale naopak bude schopen absorbovat skutečnost, že veřejná doprava je živý systém, který musí odrážet veškeré související roviny života společnosti, jako je působení demografických faktorů, stavební a ekonomický vývoj atd. a to včetně faktorů, které nejsou aktuálně známé. K dosažení cíle vede aplikace těchto principů, které jsou uplatněny a budou i dále průběžně uplatňovány:

- Spoje, které mají, nebo postupným poklesem poptávky po přepravních službách dosáhly nízkého využití (do jedné prodané jízdenky denně, resp. bez pravidelných cestujících), případně jejich funkce v dopravním systému má navíc povahu spíše přistavení či odstavení vozidla, nebyly do vzorových jízdních řádů uvedeny, neboť jejich redundantní existence může znemožnit efektivnější naplánování oběhu konkrétního vozidla.
- Spoje, které vedou souběžně v geografickém úseku, který je přepravně relevantní a kapacitu přepravního proudu v daném časovém úseku dne lze obsloužit nižším počtem spojů, byly prověřeny za účelem sloučení.
- Oběhy vozidel byly konstruovány s cílem dosažení obecně optimálního dopravního výkonu na vozidlo cca 50 - 55.000 kilometrů ročně.
- Oběhy vozidel byly konfigurovány v souladu s očekávanou mírou využití tak, aby nebyla výrazně předimenzována kapacita použitého typu vozidla.

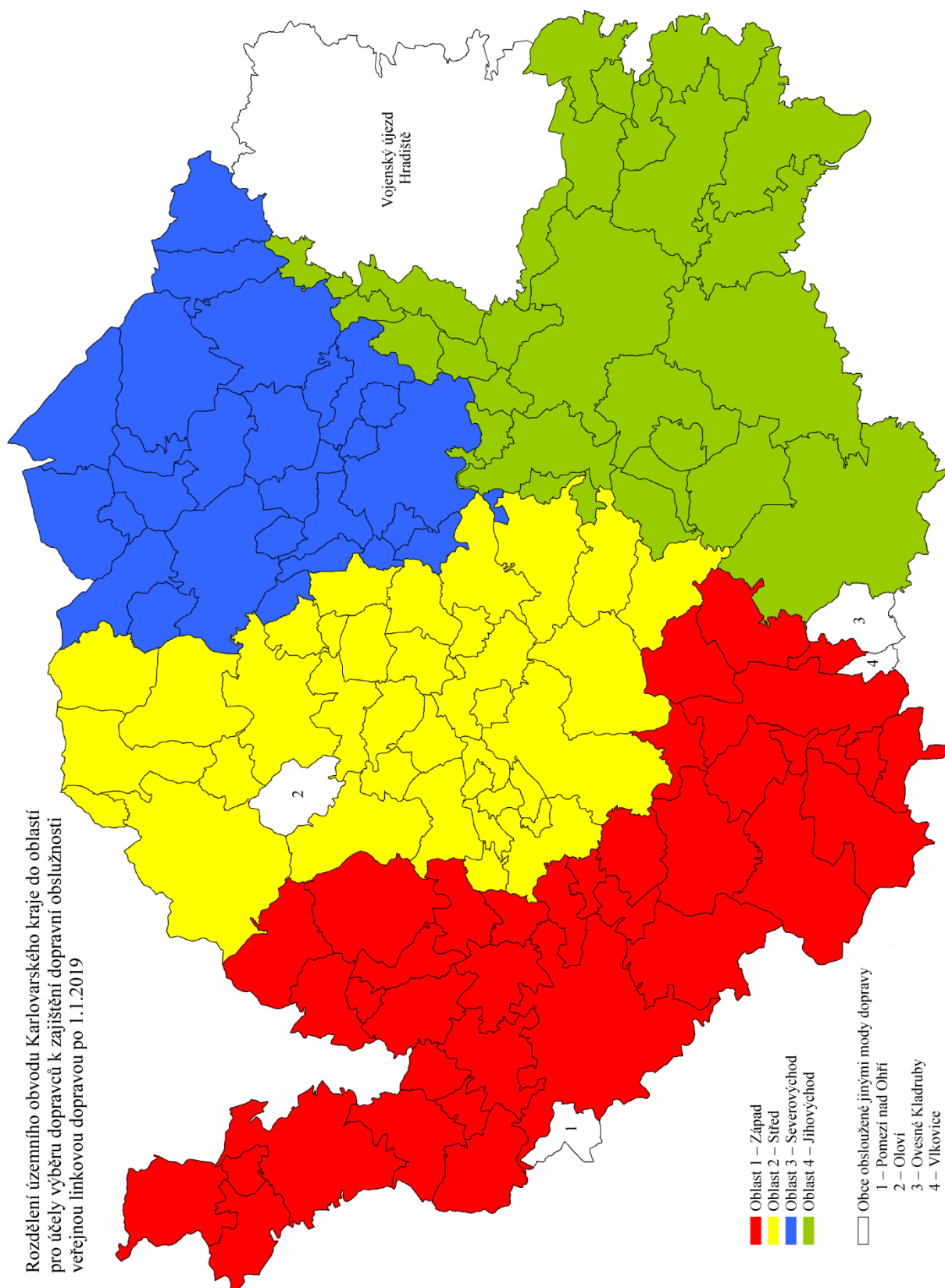
Regionalizace územního obvodu pro účely definice objednávky dopravního výkonu po 31.12.2018

Rozdělení územního obvodu kraje na segmenty akcentuje skutečnost, tj. primární závislost na struktuře a síle přepravních vztahů. Hlavním faktorem jejich vymezení je dopravní kompaktnost území a koncentrická spádovost, nejlépe do jednoho hlavního centra a nezbytně nutné dopravní spojení s centrem (krajským městem).

Jednotlivá oblast by měla dosahovat takové velikosti, aby nedocházelo k rozmělnění dopravního výkonu a tím vyššího nároku na počet dopravní techniky. Rovněž jsou pak zohledněna doporučení uvedená v materiálu „Analýza dopravní obslužnosti veřejné linkové autobusové dopravy v Karlovarském kraji pro zpracování podkladů krajského dopravního plánu a zadání veřejné zakázky - zabezpečení veřejné autobusové dopravy na období po roce 2018“, jehož vypracování zadal Karlovarský kraj externí expertní firmě.

S ohledem na výše uvedená kritéria navrhuje se definovat oblasti takto:

Rozdělení územního obvodu Karlovarského kraje do oblastí pro účely výběru dopravců k zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou po 1.1.2019



Přehledná mapka rozdělení územního obvodu kraje na dopravně konsolidované oblasti

Oblast 1 - „Západ“

Linky obsluhující obce bývalého okresu Cheb, s převážnou spádovostí do Aše, Chebu a Mariánských Lázní.

Jedná se o města a obce:

Aš, Dolní Žandov, Drmoul, Františkovy Lázně, Hazlov, Hranice, Cheb, Krásná, Křižovatka, Lázně Kynžvart, Libá, Lipová, Luby, Mariánské Lázně, Milhostov, Milíkov, Mnichov, Nebanice, Nový Kostel, Odrava, Okrouhlá, Plesná, Podhradí, Poustka, Prameny, Skalná, Stará Voda, Trstěnice, Třebeň, Tři Sekery, Tuřany, Valy, Velká Hleďsebe, Velký Luh, Vojtanov, Zádub-Závišín

Proti současnému stavu je zejména optimalizována dopravní obsluha odlehlých místních částí obce Lipová integrací jízdních řádů dvou dosavadních linek s cílem snížení počtu potřebných vozidel k zajištění ranní dopravní špičky.

Dopravní objednávka na lince Mariánské Lázně - Planá bude projednána s Plzeňským krajem vzhledem k jeho předpokládanému podílu na poskytování kompenzace v období do 31.12.2018.

Dopravní objednávka kraje na příměstských úsecích vybraných linek MHD Cheb, jejichž specifikaci nelze na rozhodné období, z důvodu nepříslušnosti, anticipovat, není přiřazena k dopravnímu výkonu oblasti a bude řešena samostatně jednáním s obcemi v letech 2016 a 2017. Dopravní výkon objednávaný Karlovarským krajem v oblasti MHD Cheb, pro obec Pomezí nad Ohří je cca 15.500 km/rok. Pokud bude při jednáních dosaženo obdobné struktury objednávky (i s ohledem na finanční participaci dotčených obcí), nebudou vyžadovány dodatečné prostředky na úhradu ztráty ze závazku veřejné služby z objednávky dopravního výkonu v obvodu MHD Cheb, které bude mít Karlovarský kraj k dispozici pro uvedené období, za předpokladu, že predikovaný dopravní výkon v oblasti (1 849 278 km v jízdních řádech běžného roku) bude realizován za očekávatelnou cenu a současně bude vyhlášen „krajský tarif“ s cenou jízdného stanovenou dle stávajících ceníků veřejné linkové dopravy.

Přehled linek navrhovaných k zajištění dopravní obsluhy oblasti 1:

410101 Cheb - Libá - Hazlov

410102 Cheb - Františkovy Lázně - Poustka - Vojtanov

410103 Cheb - Františkovy Lázně - Hazlov - Aš - Aš, Doubrava

410104 Cheb - Františkovy Lázně - Hazlov - Aš - Hranice

410105 Aš - Krásná - Aš
410106 Cheb - Františkovy Lázně
410107 Cheb - Františkovy Lázně - Skalná - Plesná
410108 Cheb - Františkovy Lázně - Třebeň - Milhostov - Nový Kostel - Luby
410109 Luby - Nový Kostel - Křižovatka - Plesná
410110 Cheb - Lipová - Lipová, Palič
410111 Cheb - Nebanice - Odrava
410112 Cheb - Odrava - Okrouhlá - Tuřany
410113 Cheb - Odrava - Tuřany - Kynšperk nad Ohří
410114 Cheb - Okrouhlá - Dolní Žandov - Stará Voda - Mariánské Lázně
410115 Mariánské Lázně - Lázně Kynžvart - Dolní Žandov - Milíkov
410116 Mariánské Lázně - Valy - Lázně Kynžvart - Stará Voda
410117 Mariánské Lázně - Velká Hleďsebe - Drmoul - Tři Sekery
410118 Mariánské Lázně - Velká Hleďsebe - Drmoul - Trstěnice
410119 Mariánské Lázně - Zádub-Závišín - Mnichov
410120 Mariánské Lázně - Prameny
410121 Mariánské Lázně - Chodová Planá - Planá

Oblast 2 - „Střed“

Linky obsluhující obce bývalého okresu Sokolov, s převážnou spádovostí do Kraslic a Sokolova.

Jedná se o města a obce:

Březová (SO), Bublava, Bukovany, Citice, Dasnice, Dolní Nivy, Dolní Rychnov, Habartov, Horní Slavkov, Chlum Svaté Maří, Chodov (SO), Jindřichovice, Josefov, Kaceřov, Krajková, Královské Poříčí, Kraslice, Krásno, Kynšperk nad Ohří, Libavské Údolí, Loket, Lomnice, Nová Ves, Nové Sedlo, Přebuz, Rotava, Rovná, Sokolov, Staré Sedlo, Stříbrná, Svatava, Šabina, Šindelová, Tatrovice, Těšovice, Vintířov, Vřesová

Proti současnému stavu je zejména optimalizována dopravní obsluha odlehlých místních částí obcí Jindřichovice a Dolní Nivy integrací jízdních řádů dvou dosavadních linek s cílem snížení počtu potřebných vozidel k zajištění ranní dopravní špičky.

Dále je dopravně-technicky optimalizována obsluha odlehlé místní části města Loket - Nadlesí převedením na rameno Horní Slavkov - Loket - Sokolov s cílem snížení počtu potřebných vozidel k zajištění ranní dopravní špičky.

V oblasti „Střed“ není Karlovarský kraj objednatelem dopravního výkonu na příměstských úsecích linek MHD Sokolov. Protože je však dopravní systém MHD Sokolov tarifní součástí Integrované dopravy Karlovarského kraje (IDOK), doporučuje se, pro případ vývoje přepravních potřeb obyvatel, průběžně udržovat komunikaci s městem Sokolov a obcemi participujícími na financování MHD Sokolov a objedávajícími objem dopravního výkonu ve shodě s ním. Na základě současných znalostí a dostupné informační základny neobjednává Karlovarský kraj na příměstských úsecích linek MHD Sokolov dopravní výkon a není to ani předpokládáno. Predikovaný dopravní výkon v oblasti je 1 620 040 km (v jízdách řádek běžného roku).

Přehled linek navrhovaných k zajištění dopravní obsluhy oblasti 2:

- 480201 Kraslice - Rotava
- 480202 Kraslice - Chodov - Karlovy Vary
- 480203 Kraslice - Rotava - Šindelová - Přebuz
- 480204 Kraslice - Stříbrná - Bublava - Kraslice
- 480205 Kraslice - Kraslice, Sněžná - Kraslice, Kostelní - Kraslice
- 480206 Kraslice - Rotava - Jindřichovice - Dolní Nivy - Sokolov
- 480207 Sokolov - Libavské Údolí - Kynšperk nad Ohří
- 480208 Sokolov - Bukovany - Chlum Sváté Maří - Kynšperk nad Ohří
- 480209 Sokolov - Habartov - Habartov, Lítov
- 480210 Sokolov - Bukovany - Chlum Sváté Maří - Habartov
- 480211 Habartov - Kynšperk nad Ohří - Libavské Údolí
- 480212 Sokolov - Josefov - Krajková - Oloví, Studenec
- 480213 Habartov - Krajková
- 480214 Sokolov - Vintířov - Chodov - Vřesová
- 480215 Sokolov - Dolní Nivy - Vřesová - Vintířov - Chodov
- 480216 Sokolov - Královské Poříčí - Nové Sedlo - Chodov - Vintířov - Tatrovice
- 480217 Sokolov - Loket - Nové Sedlo - Chodov - Vřesová
- 480218 Vřesová - Vintířov - Chodov - Božičany - Nová Role
- 480219 Horní Slavkov - Loket - Nové Sedlo - Chodov - Vintířov
- 480220 Sokolov - Loket - Horní Slavkov - Krásno - Bečov n. Teplou - Nová Ves u Bečova
- 480221 Horní Slavkov - Horní Slavkov, Kounice
- 480222 Loket - Loket
- 480223 Krásno - Horní Slavkov - Loket - Karlovy Vary
- 480224 Sokolov - Březová - Rovná

Oblast 3 - „Severovýchod“

Linky obsluhující obce bývalého okresu Karlovy Vary ležící primárně severně od řeky Ohře, s převážnou spádovostí do Nejdku a Karlových Varů a Ostrova.

Jedná se o města a obce:

Abertamy, Boží Dar, Božičany, Černava, Dalovice, Děpoltovice, Hájek, Horní Blatná, Hory, Hroznětín, Jáchymov, Jenišov, Karlovy Vary, Krásný Les, Merklín, Mírová, Nejdek, Nová Role, Nové Hamry, Ostrov, Otovice, Pernink, Pila, Potůčky, Sadov, Smolné Pece, Stráž nad Ohří, Vysoká Pec

Proti současnému stavu je zejména optimalizována dopravní obsluha nejsilnějších přepravních směrů: Sokolov - Loket - Karlovy Vary s vazbou na Ostrov, především z důvodu rozvoje průmyslové zóny a Vřesová - Vintířov - Chodov - Karlovy Vary z důvodu zajištění kontinuity a integrace poskytovaných přepravních služeb.

Je optimalizována dopravní obsluha obcí Stráž nad Ohří a Krásný Les s existujícími protisměrnými přepravními vazbami na město Ostrov a obec Perštejn/Ústecký kraj (docházka školní mládeže) - integrací jízdních řádů dvou dosavadních linek s cílem snížení počtu potřebných vozidel k zajištění přepravního směru.

Dále je optimalizována dopravní obsluha odlehlých místních částí obce Šemnice vytvořením přestupného spojení s uživatelsky dostatečně komfortní přestupní vazbou s cílem snížení počtu potřebných vozidel k zajištění ranní dopravní špičky.

Dopravní objednávka kraje na příměstských úsecích vybraných linek MHD Karlovy Vary, jejíž specifikaci není, z důvodu nepříslušnosti, přiřazena k dopravnímu výkonu oblasti, bude řešena samostatně jednáním se Statutárním městem Karlovy Vary v letech 2016 a 2017. Dopravní výkon objednaný Karlovarským krajem v oblasti MHD Karlovy Vary, pro obce Březová, Dalovice, Hory, Jenišov a Otovice je na úrovni cca 39.000 km/rok. Pokud bude při jednáních dosaženo obdobné struktury objednávky v oblasti MHD Karlovy Vary (i s ohledem na finanční participaci dotčených obcí), nebudou vyžadovány dodatečné prostředky na úhradu ztráty ze závazku veřejné služby z objednávky dopravního výkonu v obvodu MHD, které bude mít Karlovarský kraj k dispozici pro uvedené období, za předpokladu, že predikovaný dopravní výkon v oblasti (2 094 930 km v jízdních rádech běžného roku) bude realizován za očekávatelnou cenu a současně bude vyhlášen „krajský tarif“ s cenou jízdného stanovenou dle stávajících ceníků veřejné linkové dopravy.

V oblasti „Severovýchod“ není Karlovarský kraj objednatelem dopravního výkonu na příměstských úsecích linek MHD Ostrov. Protože je však dopravní systém MHD Ostrov tarifní součástí Integrované dopravy Karlovarského kraje (IDOK), doporučuje se, pro případ vývoje přepravních potřeb obyvatel, průběžně udržovat komunikaci s městem Ostrov. Na základě současných znalostí a dostupné informační základny neobjednává Karlovarský kraj na příměstských úsecích linek MHD Ostrov dopravní výkon a není to ani předpokládáno.

Z důvodu desintegrity vozidlového zajištění jízdnicích řádů během dne není do oblasti severovýchod zahrnuta linka Kadaň - Ostrov - Karlovy Vary a relevantní přepravní potřeby, které pro Karlovarský kraj zajišťuje, budou řešeny samostatně.

Přehled linek navrhovaných k zajištění dopravní obsluhy oblasti 3:

- 420301 Ostrov - Karlovy Vary - Locket - Sokolov
- 420302 Karlovy Vary - Chodov - Vřesová - Vintířov
- 420303 Ostrov - Karlovy Vary - Chodov - Vintířov
- 420304 Karlovy Vary - Nová Role - Chodov
- 420305 Karlovy Vary - Jenišov - Nové Sedlo - Chodov
- 420306 Nejdek - Tatrovce - Vřesová - Chodov - Vintířov
- 420307 Nejdek - Šindelová - Rotava - Kraslice
- 420308 Nejdek - Vysoká Pec, Rudné - Nové Hamry - Nejdek
- 420309 Nejdek - Děpoltovice - Hroznětín - Ostrov
- 420310 Ostrov - Děpoltovice - Nová Role - Chodov - Vřesová - Vintířov
- 420311 Nejdek - Děpoltovice - Karlovy Vary - Ostrov
- 420312 Karlovy Vary - Ostrov - Jáchymov
- 420313 Karlovy Vary - Ostrov - Jáchymov - Jáchymov, Mariánská - Boží Dar
- 420314 Karlovy Vary - Ostrov - Jáchymov - Abertamy - Potůčky
- 420315 Karlovy Vary - Hroznětín - Merklín - Pernink - Abertamy
- 420316 Karlovy Vary - Sadov - Hájek - Otovice - Hroznětín
- 420317 Karlovy Vary - Dalovice - Sadov, Bor - Šemnice, Pulovice
- 420318 Ostrov - Krásný Les - Stráž n. Ohří - Perštejn

Oblast 4 - „Jihovýchod“

Linky obsluhující obce bývalého okresu Karlovy Vary ležící primárně jižně od řeky Ohře, s převážnou spádovostí do Bochova, Karlových Varů, Teplé, Toužimi a Žlutic.

Jedná se o města a obce:

Andělská Hora, Bečov nad Teplou, Bochov, Bražec, Březová (KV), Čichalov, Doupovské Hradiště, Chodov (KV), Chyše, Kolová, Krásné Údolí, Kyselka, Otročin, Pšov, Stanovice, Stružná, Šemnice, Štědrá, Teplá, Teplička, Toužim, Útvina, Valeč, Velichov, Verušičky, Vojkovice, Vrbice, Žlutice

Proti současnému stavu je zejména optimalizována dopravní obsluha odlehlých místních částí obce Verušičky integrací jízdních řádů dvou dosavadních linek a obce Bražec optimalizací a integrací dvou dosavadních linek s cílem snížení počtu potřebných vozidel k zajištění ranní dopravní špičky, případně vedlejšího přepravního směru.

Z důvodu desintegrity vozidlového zajištění jízdních řádů během dne není do oblasti jihovýchod zahrnuta linka Chyše - Lubenec - Čichalov, Mokrý - Chyše, Luby - Chyše zajišťující především dopravu dětí z oblasti vymezené územními obvody města Chyše a jeho odlehlých místních částí a do/z školy v Lubenci, na které se v současnosti úhradou ztráty jednoho spoje podílí obec. Zajištění kontinuity poskytování přepravních služeb na lince (cca 9.200 km/rok) bude řešeno samostatně a to jednáním s městem Chyše. Predikovaný dopravní výkon v oblasti je 1 502 314 km (v jízdních rádech běžného roku).

Přehled linek navrhovaných k zajištění dopravní obsluhy oblasti 4:

- 420401 Ostrov - Velichov - Vojkovice - Kyselka - Doupovské Hradiště
- 420402 Karlovy Vary - Šemnice - Kyselka - Velichov - Vojkovice
- 420403 Karlovy Vary - Březová - Stanovice - Stanovice, Hlinky - Bochov, Javorná
- 420404 Karlovy Vary - Březová - Kolová - Pila - Bochov, Javorná
- 420405 Karlovy Vary - Kolová - Pila
- 420406 Karlovy Vary - Stružná - Bochov - Žlutice
- 420407 Žlutice - Verušičky - Valeč - Bochov
- 420408 Žlutice - Chyše - Lubenec - Valeč - Žlutice
- 420409 Žlutice - Pšov - Žlutice
- 420410 Žlutice - Štědrá - Toužim
- 420411 Toužim - Teplá - Mariánské Lázně
- 420412 Toužim - Útvina - Krásné Údolí - Otročin - Bečov n. Teplou
- 410413 Teplá - Teplá, Staré Sedlo - Teplá, Křepkovice - Teplá, Mrázov - Teplá
- 410414 Teplá - Teplá, Služetín - Teplá, Poutnov - Teplá
- 420415 Bečov nad Teplou - Nová Ves u Bečova
- 420416 Karlovy Vary - Bochov - Toužim - Bečov n. Teplou - Karlovy Vary
- 420417 Bochov - Stružná - Bražec - Bochov

Linky, které protínají více oblastí, jsou přiřazeny k té oblasti, na niž mají silnější přepravní vazby.

Územní obvody města Oloví a obcí Ovesné Kladruby, Pomezí nad Ohří a Vlkovice nejsou součástí žádné z oblastí, neboť dopravní obslužnost zajišťuje doprava drážní, případně příměstský úsek MHD Cheb (Pomezí nad Ohří)

Celokrajský tarif

Volba způsobu dlouhodobého zajištění dopravní obslužnosti územního obvodu Karlovarského kraje veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou linkovou dopravou formou zadávacího řízení podle zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů, má jeden významný důsledek, kterým je soutěž o nákladovou cenu, tj. riziko výše tržeb, které budou od cestujících získány z jízdného, nenese dopravce, ale objednatel, který ovšem disponuje možností pružně pracovat s tarifem.

Tarif je základním nástrojem ekonomické regulace dopravního systému a rovněž například nástrojem sociální politiky kraje (například slevy pro žáky, zdravotně handicapované apod.) a má určující vliv na výši celkových dosahovaných tržeb. Aby bylo dosaženo žádoucího stavu, je potřeba řešit problém ve dvou rovinách. Stanovit optimální strukturovanou výši tarifu včetně slevové politiky a formulovat smluvní podmínky, které zajistí řádné uplatňování tarifu a výběr jízdného ze strany dopravců.

Obyčejné jízdné

Obyčejné jízdné bude stanoveno objednatelem jako kilometrické, v rámci soutěžených oblastí bude vyžadována přestupnost jednotlivé jízdenky ve veřejné linkové dopravě. Jízdní doklady budou mít formu zápisu na bezkontaktní čipové kartě, nebo jiném elektronickém médiu v souladu s technologickým rozvojem, nebo podobu papírového dokladu s bezpečnostními prvky proti falzifikaci. Struktura tarifu bude respektovat dlouhodobou slevovou politiku pro vybrané skupiny cestujících a degrese tarifu (pokles průměrné ceny za kilometr jízdy s růstem ujeté vzdálenosti) podpoří dojíždění na větší vzdálenost, což je jednoho z atributů moderní tržní ekonomiky.

Navržený tarif bude sloužit k nastavení rovnováhy mezi výši celkových vybraných tržeb a vlivem sjednocení ceníků pro jednotlivá tarifní pásma v různých oblastech kraje.

Uznávání jízdních dokladů dopravních systémů MHD

Uznávání jízdních dokladů dopravních systémů MHD na vybraných úsecích linek veřejné linkové dopravy vybraným dopravcům se nepředpokládá. Pokud bude takové tarifní opatření zapotřebí přijmout, pak pouze a jedině tehdy, bude-li výsledkem dohody mezi objednateli.

Dopravní obslužnost provozovaná mimo závazek veřejné služby

Dopravní obslužností se rozumí zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu. Kraje a obce ve své samostatné působnosti stanoví rozsah dopravní obslužnosti a zajišťují dopravní obslužnost veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou a jejich propojením. K zajištění dopravní obslužnosti zpravidla slouží nástroj „závazek veřejné služby“, kterým se rozumí požadavek, který vymezí nebo stanoví příslušný orgán k zajištění veřejné služby v přepravě cestujících v obecném zájmu, který by provozovatel na základě svých vlastních obchodních zájmů bez odměny nepřevzal vůbec nebo nepřevzal ve stejném rozsahu nebo za stejných podmínek.

Závazek veřejné služby bývá zpravidla uzavírán na ucelený soubor dopravního výkonu, jehož provoz je financován částečně z tržeb za prodané jízdenky a z „kompenzací za veřejné služby“, které představují jakoukoli výhodu, zejména finanční, kterou přímo nebo nepřímo poskytne příslušný orgán z veřejných zdrojů během období realizace závazku veřejné služby nebo v souvislosti s tímto obdobím.

Je žádoucí, aby tržby za prodané jízdenky dosahovaly výše, která odpovídá poptávce po přepravních službách v daných přepravních směrech. Z tohoto důvodu naopak není zpravidla žádoucí, aby tyto tržby byly ze systému odčerpány dodatečnou nabídkou přepravních služeb mimo závazek veřejné služby konkurenční povahy, tj. takovými spoji, nebo vlaky, jejichž časové a geografické odjezdové parametry by byly kolizní se spoji a vlaky, které jsou zabezpečovány na základě smluv o veřejných službách, kde je poskytována kompenzace za veřejné služby (předmětné spoje a vlaky).

Na základě místních podmínek je za dostatečnou ochranu dosahované výše tržeb předmětných spojů a vlaků, tj. absence výše uvedené dopravně-technické kolize, považována skutečnost, kdy v období 30 minut před odjezdem a 15 minut po odjezdu předmětného spoje nebo vlaku není v předmětném přepravním směru provozován jiný, než předmětný spoj, jehož provozem by se mohly snížit dosažitelné tržby předmětného spoje.

Toto pravidlo v současnosti je a i ve výhledu bude nadále uplatňováno v situacích, které budou zahrnovat riziko destabilizace dopravního systému kraje.

5.2 Veřejná drážní doprava pro období let 2016-2028

Karlovarský kraj, stejně tak, jako ostatní objednatelé veřejné drážní dopravy (v sousedním Bavorsku např. Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH - BEG) v oblasti dopravního plánování využívá, kromě svých institucí, také služeb expertů. Jedním z nich je Institut für Regional- und Fernverkehrsplanung (iRFP) z Drážďan, který pro BEG dopracoval možné varianty provozního konceptu pro obnovenou trať z Aše do Selb-Plößbergu, když základní návrh jízdního řádu, který bude jen s minutovými posuny vstupním konceptem (var. E1c, od 13.12.2015), zpracovala příspěvková organizace Koordinátor integrovaného dopravního systému již v září 2012 (odj. Cheb L:39, příj. Hof S:47; odj Hof L:13, příj. Cheb S:21), byť tehdy ještě, s ostrým přestupem, v žst. Aš, avšak při respektování konstrukce vedlejšího uzlu Cheb, když, následně, iRFP tento jízdní řád ověřil (zejména s ohledem na dynamiku rozjezdu vozidel). Zastoupení iRFP v České republice (Ing. Karel Baudyš, Ph.D. a Ing. Vít Janoš, Ph.D.) pro Karlovarský kraj, v součinnosti s KIDS KK, připravilo návrh provozního konceptu regionální drážní dopravy pro období, které bude následovat po dokončení optimalizačních prací na tratích v Karlovarském kraji, jež je jedním z východisek pro tento „Plán dopravní obslužnosti územního obvodu Karlovarského kraje na období let 2016 – 2028“.

5.2.1 Návrh provozního konceptu

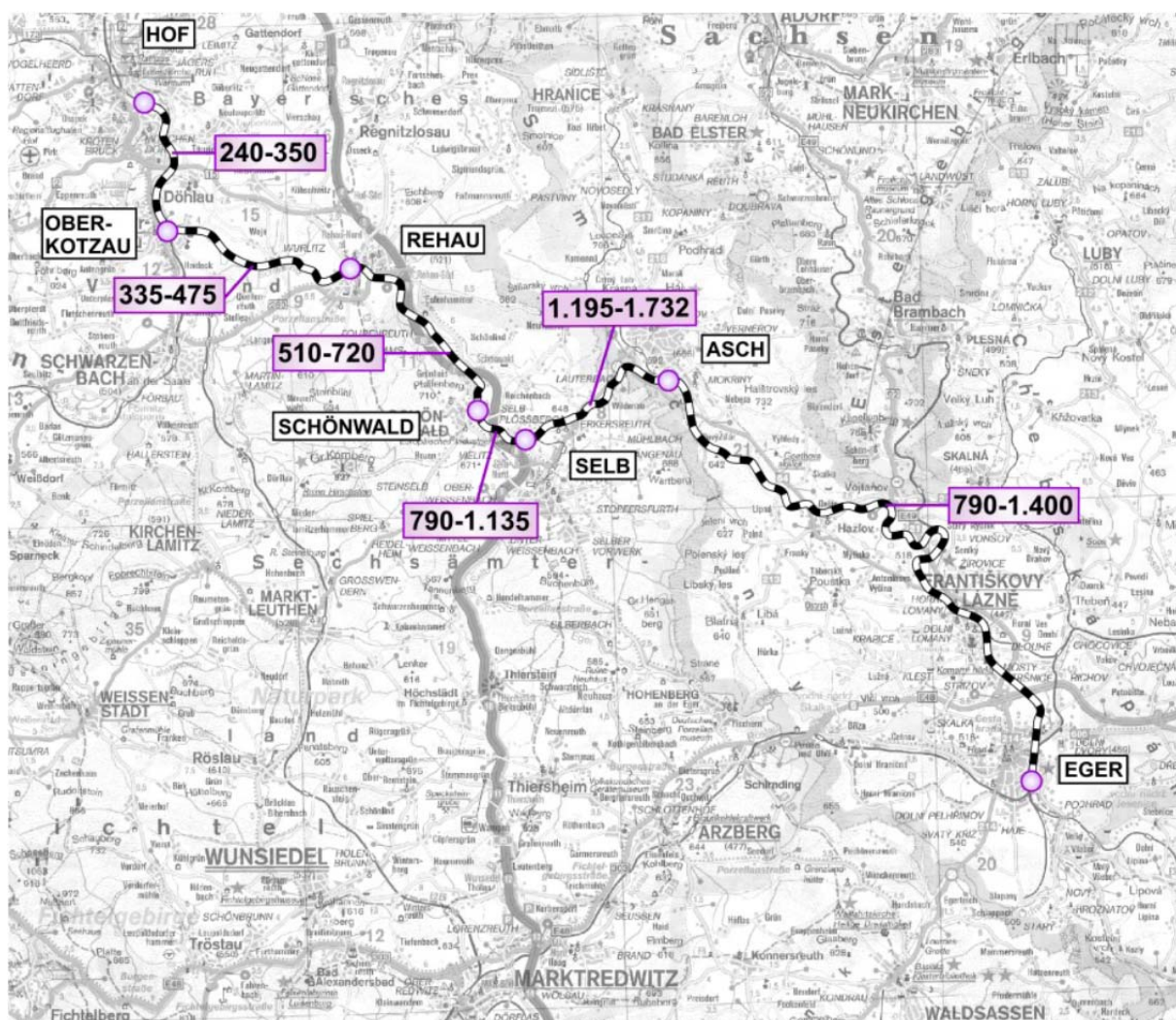
Z dlouhodobého hlediska „Plánu dopravní obslužnosti územního obvodu Karlovarského kraje na období let 2016 – 2028“ je možné při plánování veřejné drážní dopravy pokračovat podle dosavadní praxe, tzn. zpřesňování či precizace komerčních jízdních řádů a trasování vlaků na tzv. „klíčové časy“ s příjezdem vlaků do míst požadované dojížděky na šestou, sedmou a osmou hodinu ranní atd., pokud lze. Druhou možností je vytvoření taktové struktury v regionální drážní dopravě, tedy vést vlaky v hodinovém taktu na úsecích celostátní dráhy 140 Klášterec nad Ohří - Cheb, 170 (Praha -) Beroun - Plzeň - Cheb, 148 Cheb - Hranice v Čechách, Aš - Selb-Plößberg (- Hof) a 179 Cheb - Schirnding a zpět (linka Marktredwitz – Cheb – Hof) a na regionální trati 145 Sokolov – Kraslice; na tratích 142 Karlovy Vary dolní nádraží – Johannegeorgenstadt, 147 Cheb - Bad Brambach (- Zwickau) a zpět a 149 Karlovy Vary dolní nádraží – Mariánské Lázně pak proložený takt (jedno- a dvouhodinový) se zavedením do uzlu, obé při respektování „vybudování“ vedlejšího uzlu Cheb (na ostatních tratích - 141, 144, 146 a 161 přiměřeně výše uvedenému). Třetí variantou je vytvoření takového provozního konceptu, který akcentuje výhody taktového jízdního řádu (zejména přestupní vazby v uzlech a obecně komfortnější nabídka veřejné dopravy) a přitom zachovává hlavní „výhodu“ pro objednatele dopravy dle komerčních jízdních řádů a to vyšší efektivitu veřejné drážní dopravy za výrazně nižší úhradu ztráty ze závazku veřejné služby dopravcům na dráze.

V této souvislosti je důležité zmínit skutečnost, že v Karlovarském kraji s ca. 300 tis. obyvateli není možné naplnit případná očekávání výrazného zvýšení počtu cestujících a nelze také pominout úlohu

dálkové dopravy jako substituenta dopravy regionální a to zejména na lince R 5, kde rychlíky zastavují, podle požadavku Karlovarského kraje (např. i v Kynšperku nad Ohří).

Při tvorbě takto konstruovaného provozního konceptu se s ohledem na výše uvedené jeví jako zásadní posílení role veřejné dopravy v těch relacích, kde je z povahy struktury osídlení a infrastruktury možné vytvářet a vázat silné svazky přepravních proudů na železniční dopravu. Do této kategorie spadá zejména sídelní osa Aš / Mariánské Lázně-Cheb-Sokolov-Karlovy Vary (- Ostrov), v jejímž rámci lze identifikovat krajsky velmi intenzivní denní dojížděku.

Pro další koncepční rozvoj regionální dopravy v Karlovarském kraji, někdy po roce 2020, pokud se naplní předpoklady o počtech cestujících ze studie Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH pro rok 2025 (viz obrázek zachycující předpokládanou ryze „přeshraniční“ dopravu), je možné uvažovat např.



o prověření možnosti zavedení linky Sp vlaků Aš – Františkovy Lázně - Sokolov - Karlovy Vary (via Tršnice) a obsluhou pouze frekvenčně nejvýznamnějších bodů a co nejkratší cestovní dobou co nejvíce se blížíci jedné hodině tak, aby celá linka byla co nejvíce konkurenceschopná vůči individuální

dopravě. Pilotní provoz by mohl být zaveden v úvodu např. 2-3 páry vlaků, na klíčové časy, v pracovních dnech. Dalšími významnými relacemi vhodnými pro další rozvoj z dlouhodobého hlediska jsou Mariánské Lázně - Cheb a Nejdek - Karlovy Vary.

Důležitou otázkou je také strategie obsluhy některých zastávek, které lze efektivněji obsluhovat linkami příměstské autobusové dopravy, což by, v konečném důsledku, mohlo zvýšit konkurenceschopnost regionální železniční dopravy mezi významnými sídly, díky dosažené vyšší cestovní rychlosti a zkrácené cestovní době. Pokud se jedná o málo využívané zastávky, které nemají vyloženě nulovou frekvenci a na kterých lze obecně realizovat zastavení na znamení, pak obecně nemusí být tlak na trvalé projíždění těchto zastávek nijak silný (pokud se nejedná o případy, které jsou velmi citlivé na jízdní dobu, anebo případy, kde je těmito nevyužívanými zastaveními zdržována dominantní zdroj-cílová frekvence cestujících). Problematičtější jsou stanice a zastávky, které neumožňují režim zastavení na znamení (ať již z důvodu vozby, anebo z důvodů provozních - např. se jedná o železniční stanici). V takových případech je nutno dlouhodobě a podrobně sledovat frekvenční využití těchto stanic a zastávek a v případě dlouhodobé frekvenční stagnace zvážit neobsluhování takových tarifních bodů. Zejména v případě tratí s vysokou frekvencí cestujících může docházet nevhodnou obsluhou k prodlužování cestovních dob většiny cestujících. Mezi zastávky s obecně nejnižší výměnou cestujících, které odpovídají uvedené charakteristice, jsou žst. Hájek, žst. Dalovice, zast. Všeboř, zast. Stebnice, zast. Salajna a žst. Valy u Mariánských Lázní.

Případné projíždění výše uvedených zastávek na trati 170 by se dlouhodobě pozitivně projevilo na stabilizaci časové polohy spěšných vlaků Plzeň – Cheb, které budou z důvodu časových poloh nově zavedených expresních vlaků Praha- Plzeň-München/Cheb vedeny z Plzně později v porovnání se současným stavem – za účelem zajištění stabilní přestupní vazby v Plzni od expresních vlaků jedoucích směrem do Mnichova. Pokud by na území Plzeňského kraje byl realizován obdobný princip projíždění zastávek s velmi nízkou poptávkou (např. Brod nad Tichou, Ošelín), lze při pozdějším odjezdu spěšných vlaků z Plzně (L:15) dosáhnout vzájemného křížování v Pavlovicích a příjezdu do Chebu shodného se současným stavem. Další podmínkou nutnou z pohledu trakční dynamiky je nasazení elektrických jednotek RegioPanter (cf. dále). V případě zastávek, kde je již dnes zastavování na znamení lze trvalým neobsluhováním dosáhnout mírného zkrácení cestovních dob. Mezi zastávky, kde je vhodné dlouhodobě sledovat frekvenci cestujících za tímto účelem, jsou na trati 142 Nejdek - Sejfy, Nejdek Oldřichov; na trati 146 Vonšov, Dolní Luby; na trati 147 Žirovice-Seníky; na trati 148 Podhradí, Štítary a na trati 161 Luhov, Borek u Žlutic a další.

5.2.2 Cíle návrhu provozního konceptu

Nový provozní koncept je připraven pro budoucí rozhodování ve dvou variantách – konzervativní, který sestává z postupných aproximací a zachovává v zásadě současný stav komerčních jízdních řádů.

Tato varianta provozního konceptu nevyžaduje žádná zvláštní opatření ani neuvažuje se zvyšováním úhrady ztráty ze závazku veřejné služby (vyjma smluvně zajištěných, např. inflace) a dynamický, který uvažuje se smysluplnými úpravami, které vyžadují přijetí opatření na straně dopravce i Karlovarského kraje (jako objednatele) neboť předpokládá možné, avšak nevysoké, zvýšení úhrady ze závazku veřejné služby dopravci. Ke konzervativnímu konceptu není co dodat, respektuje daná pravidla při stanovení objednávky (plně respektuje možnosti rozpočtu) a projednávání jízdních řádů vždy na období platnosti grafikonu vlakové dopravy. Opatrně dynamický provozní koncept je vytvoření takových návrhů jízdních řádů, které budou akceptovatelným podkladem pro objednávku regionální drážní dopravy v Karlovarském kraji v krátko- a střednědobém časovém horizontu, za pevně daných podmínek, které jsou tvořeny především možnostmi rozpočtu Karlovarského kraje (disponibilním finančním rámcem).

Uvažovaným horizontem případně možné realizace navrhovaných opatření dle opatrně dynamické varianty je období platnosti GVD 2017/2018 spíše však až 2018/2019. Termín realizace je závislý zejména na vnějších okolnostech, které jsou představovány zejména úpravou koncepce dálkové dopravy v souvislosti se „spuštěním provozu“ v režimu připravované soutěže (doprovce na lince R5), a dále dokončením stavebních akcí např. optimalizace úseku celostátní dráhy Ústí nad Labem – Cheb, peronizace žst. Chodov (zkrátí jízdní dobu na trase o dvě minuty, termín dokončení nejspíš jaro 2018), optimalizace trati 142 atp., stejně tak však rozpočtové možnosti objednatele.

Cílem návrhu dynamického provozního konceptu bylo vytvoření takových jízdních řádů regionální drážní dopravy v Karlovarském kraji, kterým by došlo k maximálnímu možnému zlepšení přípojných vazeb v uzlu Cheb.

Při zpracovávání návrhu dynamického provozního konceptu bylo nutno respektovat tyto uvedené podmínky:

- maximální tvorba přípojů v uzlu Cheb,
- zohlednění časových specifik v regionu (začátky směn, školního vyučování),
- základní provozní rastr v režimu taktové dopravy, pokud to výše uvedené podmínky umožní,
- maximalizace proběhů vozidel řady 844 PESA LINK II v Karlovarském kraji,
- návrh zohledňující nepřekročení současného rozsahu výkonů v regionální dopravě,
- zohlednění výsledků jednání pracovní skupiny na obnovu trati Aš - Selb, včetně sjednaného provozního konceptu nové linky Marktredwitz – Cheb – Hof (ve vstupní variantě E1c).

Mimo výše uvedených podmínek bylo dbáno na to, aby v rámci maximální efektivity provozního konceptu došlo k celkovému snížení počtu náležitostí, zajišťujících regionální dopravu v Karlovarském kraji.

Výše uvedené podmínky vedou mnohdy k vzájemně se vylučujícím řešením (např. taktový rastr versus dodržení místního požadavku, anebo minimalizace počtu vozidel versus limit dopravního výkonu apod.), proto byla primárně vytvořena taktová struktura, která byla v časech přepravní špičky upravena pro místní potřeby, přičemž zároveň byl mimo taktovou strukturu vychýlen i nezbytný počet souvisejících vlaků (z důvodu technologických - např. možnosti křižování, či provozních - např. přechod vozidla, bez nutnosti turnusování dalších náležitostí).

V rámci snahy o dodržení limitu dopravního výkonu (stanoveného s ohledem na rozpočtové možnosti) na části sítě provozované dopravcem České dráhy je navrženo posílení dopravy na tratích, které vykazují nejvyšší přepravní potenciál (Karlovy Vary - Cheb, Mariánské Lázně - Cheb), přičemž tento nárůst lze efektivně kompenzovat redislokací části dopravního výkonu z jiných oblastí kraje, do úvahy připadá např. úsek trati 161 a to Žlutice – Toužim (cf. dále) a existuje i možnost snížení objednávky na trati 141 Karlovy Vary - Merklín o 1 pár.

Spíše je pro ilustraci je uvažována i možnosti obnovení regionální drážní osobní dopravy v úseku trati 148 a to Tršnice - Františkovy Lázně, kdy hlavním přínosem je, dosáhnout v přepravních špičkách pracovních dnů výrazné zkrácení cestovních dob regionální dopravou v ose Františkovy Lázně - Sokolov - Karlovy Vary, pomocí ostrých přestupů v Tršnici. Určitým rizikem je skutečnost, že v žst. Františkovy Lázně ani v žst. Tršnice nejsou v současné době nástupiště s hranou 550 mm a při použití vozidla řady 810 by mohl ostrý přestup znamenat jistou komplikaci pro cestující se sníženou schopností pohybu. Nicméně prostřednictvím navržené koncepce s ostrým přestupem je možno cestovní dobu zkrátit o ca. 15 min, na celkovou cestovní dobu Františkovy Lázně - Karlovy Vary na ca. 1 hodinu, což je obecně akceptovaná hranice denní dojíždky veřejnou dopravou. Spojení regionální dopravou s přestupem v Tršnici by tak tvořilo časový proklad ke spojení dálkovou dopravou do výsledného hodinového intervalu v ose Františkovy Lázně - Sokolov - Karlovy Vary.

5.2.3 Dvě možné varianty řešení rozsahu dopravního výkonu

Omezení rozsahu dopravního výkonu disponibilními finančními zdroji je velmi silná podmínka. Provozní koncept pro období „Plánu dopravní obslužnosti územního obvodu Karlovarského kraje na období let 2016 – 2028“ je sestaven pro rozhodování kompetentních orgánů Karlovarského kraje ve dvou variantách lišících se rozsahem dopravního výkonu, připravené varianty lze vzájemně kombinovat.

- Rozsah provozu v případě implementace projektu „Zkvalitnění dopravy v regionu Střela“ a rozvojové varianty na trati 170 lze předpokládat celkový roční dopravní výkon regionální drážní dopravy v Karlovarském kraji na úrovni ca. 2 792 000 vlkm/rok.
- V případě zachování stávajícího rozsahu provozu na trati 161 a provedení parciálních úprav stávajícího stavu na trati 170 lze předpokládat celkový roční dopravní výkon regionální drážní dopravy v Karlovarském kraji na úrovni ca. 2 866 000 vlkm/rok.

Jako spíše žádoucí se v současnosti jeví přijmout určitá omezení provozu na trati 161 v úseku Toužim-Žlutice (cf. dále) s alternativní obsluhou tohoto úseku veřejnou linkovou osobní dopravou, který byl prezentován na Komisi dopravní RKK v roce 2011 a rozvojové varianty na trati 170.

5.2.4 Provozní řešení na jednotlivých tratích

Trať 140 Klášterec nad Ohří - Cheb

V oblasti dálkové dopravy objednávané MD ČR se předpokládá změna časových poloh linky R5 Praha-Ústí nad Labem-Cheb dle stavu JŘ 2015/16, ve kterém dojde ke zlepšení vazeb na linku R29 Cheb-Norimberk. Předpokládané časové polohy linky R5 by měly výhledově umožnit dosažení přestupní doby 8 minut na vlaky linky R29.

Časové polohy vlaků regionální dopravy jsou v souladu s koncepcí dálkové dopravy linky R5 a připravovanou změnou koncepce regionální dopravy na území Ústeckého kraje (provozní koncept ROP Děčín - Kadaň). V úseku Karlovy Vary – Cheb je navrhován proklad s linkou R5 tak, aby v Chebu bylo možné dosáhnout hlavní přípojné vazby (rychlíky linky R6 Praha-Plzeň-Cheb, vlaky linky VGB Hof-Cheb-Marktredwitz/Regensburg). Ve špičkovém období jsou navrženy dodatečné spoje vytvářející „hodinovou“ nabídku, která zajišťuje dosažení hlavních center aktivit v přiměřených časech. Taktový rastr regionální dopravy je tak na jedné straně ukotven uzlem Cheb a na straně druhé přípojovými vazbami v Kadani - Prunéřově, kde existují jak přestupní vazby ve směru Ústí nad Labem, tak ve směru Kadaň. Celý navrhovaný provozní koncept regionální dopravy v ose Cheb – Kadaň-Prunéřov je velmi napjatý, neboť v Chebu i Kadani-Prunéřově je nutno využít minimálních přestupních vazeb (vždy však pouze z jednoho omezujícího směru) a zároveň je celý koncept technologicky ovlivněn nástupištními intervaly v Dalovicích (R/Os) a Stráži nad Ohří (Os/Os).

Provozní koncept na trati 140 navrhuje zachovat koncepci spěšných vlaků Karlovy Vary - Ústí nad Labem v přepravních špičkách pracovního dne, kdy dochází k časovému prokladu mezi vlaky R a v celé ose Karlovarského a Ústeckého kraje, kdy je tak vytvořeno rychlé regionální spojení. Ve směru Ústí n. L. - Cheb bylo možné navýšit dopravní výkon o jeden Sp vlak, což je s ohledem na odlišné časové polohy Sp a Os vlaků i žádoucí pro rozložení spojení Karlovy Vary - Cheb s tvorbou

přípojových vazeb v Sokolově. Pro vozbu Sp vlaků jsou využívány jak náležitosti, které má smluvně k dispozici Ústecký kraj (lok 363), tak i vozidlo řady 844 PESA LINK II, které je uvažováno pro vozbu posledního Sp vlaku. Na trati 140 dochází k maximálnímu možnému využití vozidel řady 844 PESA LINK II, motorové vozy řady 814/914 jsou použity zejména pro přejezdy po trati 140 pro výkony na trať 142 a motorové vozy řady 810 jsou používány pro přejezdy po trati 140 pro výkony na tratích 141, 142 a 144, přičemž jeden je navrhováno použít u "školního" vlaku Cheb - Sokolov, mimo rámec taktové struktury.

Ve střednědobém plánovacím výhledu lze uvažovat s alternativní provozní koncepcí a to po skončení udržitelnosti „ROPového“ projektu na vozidla řady 844 PESA LINK II. V souladu se současným trendem a s „Plánem dopravní obslužnosti Ústeckého kraje“ lze očekávat, že Ústecký kraj bude výhledově rozšiřovat počet spěšných vlaků mezi Ústím nad Labem a Chomutovem, případně Kláštercem nad Ohří, a to v časovém prokladu k vlakům dálkové dopravy. Logickým pokračováním takového kroku by bylo prodloužení těchto vlaků (alespoň) do Karlových Varů, přičemž na území Karlovarského kraje by v souladu se stávajícími preferencemi kvalitativních parametrů obsluhy byly obsluhovány všechny tarifní body.

Principiální rozdělení vozebního ramene v Karlových Varech by nepředstavovalo závažný problém ani ze strategického pohledu, kdy Karlovarský kraj nezavrhl možnou výstavbou tzv. „Tuhnické spojky“, která by umožnila vedení Os vlaků ze směru Cheb z prostoru u dopravní Karlovy Vary-Dvory přes centrální zastávku „Varšavská“ do prostoru žst. Karlovy Vary s větším potenciálem obslužení přístupových bodů v Karlových Varech.

Trať 141 Karlovy Vary - Merklín

Vzhledem k současné využitelnosti trati se jako primární řešení provést redislokaci dopravního výkonu a to o redukci rozsahu výkonů o jeden dopolední pár vlaků. V dlouhodobém horizontu pak je důležité rozvážit, zda je vhodné na této relaci zajišťovat dopravní obslužnost přilehlých sídel drážní dopravou a to v situaci, kdy dopravu na prakticky stejné trase zajišťuje linka 421104 Karlovy Vary-Hroznětín-Abertamy.

Trať 142 Karlovy Vary dolní nádraží – Johanngeorgenstadt

Předpokládané časové polohy linky R5 Praha – Ústí n. L. – Cheb determinují novou časovou polohu uzlu Karlovy Vary (ca. 40/18). Časové polohy vlaků regionální dopravy na trati 140 v uzlu Karlovy Vary zpravidla odpovídají taktovému uzlu 30.

Provozní koncept na trati 142 je upraven tak, že primárně je sledován taktový provoz v úseku Karlovy Vary - Nejdeck s tím, že dochází pouze k minimálním odchylkám v ranní špičce pracovního dne (což

následně vyvolává i další odchylky) a snižuje se množství odchylek vůči základnímu taktovému konceptu. Na trati jsou nově navrhovány i spěšné vlaky, které plně využijí infrastrukturních možností a přináší tak velmi zajímavé přestupní vazby i zásadní zkrácení cestovních dob.

Provozní koncept je u Sp vlaků navržen tak, že vlaky odjíždí z Karlových Varů po směrovém přípoji vlaku R z Chebu a v Johanngeorgenstadtu navazují na Os vlaky ve směru Zwickau. Zpět je provozní řešení symetrické. Na všechny Sp vlaky je uvažováno vozidlo 844 (v čase prostojů na trati 140). Jízdní doby taktového rastru v úseku Karlovy Vary - Nejdek jsou vypočteny podle parametrů vozidla řady 814 (převládající vozba) a v úseku Nejdek - Potůčky jsou jízdní doby vypočteny podle reálně uvažovaného vozidla. Na trati je zachováno i nasazení soupravy 714 + přípojný vozy řady 010 pro frekvenčně silné spoje. Koncepčním výhledem pro trať 142 by mělo být propojení Sp vlaků Karlovy Vary - Johanngeorgenstadt s RB vlaky na německé straně tak, aby bylo dosaženo přímého a časově akceptovatelného spojení Karlovy Vary - Zwickau. Jako další výhledový krok je vhodné zamyslet se nad dopravním propojením tratí 149 Mariánské Lázně - Karlovy Vary dolní nádraží a 142 Karlovy Vary dolní nádraží – Johanngeorgenstadt.

Trať 144 Loket předměstí – Nová Role

Předpokládané časové polohy linky R5 Praha – Ústí n. L. – Cheb determinují novou časovou polohu uzlu Chodov (50/08). Časové polohy vlaků regionální dopravy na trati 140 ve stanici Nové Sedlo u Lokte zpravidla odpovídají taktovému uzlu 15/45. Z důvodu polohy uzlu Chodov u linky R5 není možné vést vlaky linky Loket předměstí – Chodov při splnění krátké přestupní doby na vlaky linky R5 směrem do Karlových Varů, existuje pouze možnost řešení s přibližně dvacetiminutovou přestupní dobou, což je pro denní dojížděku na kratší vzdálenosti velmi neatraktivní a proto je uvažováno primárně vytvářet přestupní vazbu v Novém Sedle u Lokte s krátkou přestupní dobou (preferovaný směr do Karlových Varů).

Trať 145 Sokolov – Kraslice

Trať 145 Sokolov – Kraslice je významná regionální, „přeshraniční“ trať. Proto se, jako jedna z možných variant řešení, navrhuje vedení vlaků v základním hodinovém taktu bez dalších vložených spojů. Časové polohy s ohledem na zvolenou koncepci na trati 140 lze koncipovat takto: Sokolov (X:10) – Oloví (X:29/X:31) – Kraslice (X:48), v opačném směru symetricky Kraslice (X:13) – Oloví (X:28/X:30) – Sokolov (X:51). V ranní špičce ve směru do Sokolova v případě realizace této koncepce je navrhována úpravu příjezdu spojů primárně zajišťujících dojíždění na 6., 7. a 8. hodinu do Sokolova mimo základní taktovou strukturu.

Alternativní koncepci je možno definovat jako "dvousegmentovou", a to v kombinovaném intervalu 120/120 minut. Princip této nabídky spočívá v orientaci zastávkového segmentu Sokolov - Kraslice do

uzlu 00 v Sokolově. Výhodou této koncepce by bylo jak napojení Kraslic do rychlíkového uzlu 00 v Sokolově, tak i zachování přímého „přeshraničního“ spojení. Pro vnitrostátní frekvenci v úseku Sokolov - Kraslice by byl nabízen interval spojení v rozdělení ca. 40/80.

Trat' 146 Cheb – Luby a zpět

Výchozím předpokladem pro navrhovanou koncepci regionální dopravy je snaha o dosažení širšího vedlejšího uzlu Cheb. S ohledem na výše uvedené skutečnosti se navrhuje dopravní řešení spočívající v systémovém křižování ve Skalné (v minutě 00) a časových polohách žst. Cheb (17/41). V úseku Cheb - Tršnice je vedení vlaků Cheb - Luby u Chebu navrženo ve čtyřminutovém, resp. pětiminutovém odstupu od osobních vlaků Cheb - Karlovy Vary. V ranní špičce je nutné pro realizaci dopravního řešení (krátké obraty, ostrá křižování, sled vlaků) u vlaku Os 27204 zapotřebí projet čtyři zastávky bez zastavení.

Na rozdíl od současného stavu se navrhuje zavedení školního vlaku v trase Luby u Chebu – Cheb, přestože ho současný jízdní řád (který je výsledkem projednání objednatele veřejné dopravy s obcemi na trati 146) neobsahuje. To i proto, že v ranní špičce, na příjezdu ze všech směrů, do Chebu, jsou přepravně nejsilnější právě školní vlaky.

Trat' 147 Cheb - Bad Brambach (- Zwickau) a zpět

Jednou ze základních okrajových podmínek je směřování linky VB3 Plauen – Cheb do uzlu Cheb na minutu 30. Po konzultaci s autory dopravního řešení ZV ÖPNV v roce 2012, po projednání s VGB /VVV (příj. Cheb S:25, odj. Cheb L:33), se navrhuje vedení čtyř párů vlaků linky VB3 (příj. Cheb S:27, odj. Cheb L:31) v upravených časových polohách, které oproti současnému stavu předpokládají hodinový obrat vlaků linky VB3 v Cheb. Toto dopravního řešení, které je podmíněno okrajovými podmínkami na bavorské a na saské straně, bohužel, vytváří jednominutový „nepřipoj“ v Chebu mezi linkami Plauen-Cheb a Hof-Cheb-Marktredwitz. Protože však důvody pro vznik tohoto „nepřipoje“ leží v obou případech na německé straně, nemá tato situace žádné komfortní řešení.

Trat' 148 Cheb - Hranice v Čechách, Aš - Selb-Plößberg (- Hof)

Vstupní provozní koncept pro provoz na trati Aš – Selb-Plößberg podle varianty E1c zpracované v roce 2013 iRFP (Institut für Regional- und Fernverkehrsplanung) je připraven k realizaci na blíže nespecifikované období a je dohodou mezi objednateli drážní dopravy tzn. Karlovarským krajem, na straně jedné a Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH na straně druhé. Nepředpokládá žádné zvýšení rozsahu výkonů v trase Cheb – Aš vůči současnému stavu („školní vlak“ Os 17206 je mimo rámec tohoto ujednání). Podle var. E1c jde o vedení 8 párů přeshraničních vlaků (z toho jeden v pracovní dny). Zavedením tohoto konceptu dojde k vytvoření přímě linky Marktredwitz-Cheb-Hof. Provoz

bude místo společnosti agilis nově zajišťovat společnost Länderbahn (VGB) zpočátku vozidly řady DB 650 Regio Shuttle, posléze pak vozidly Alstom Coradia LINT ve spolupráci s dopravcem České dráhy (vozidlem řady DB 650 Regio Shuttle). Pro přechod na další variantu provozního konceptu E4c (hodinový takt) se vyžaduje dohoda objednatelů po vyhodnocení úspěšnosti vstupního provozního konceptu v zásadě kdykoliv (v následujícím, blíže nespecifikovaném období), kdy v úvahu připadá i možnost „proložené vlaky“ vést po ose Hof-Aš-Tršnice-Sokolov-Karlovy Vary.

Trat' 149 Karlovy Vary dolní nádraží – Mariánské Lázně

Na této trati se navrhuje vedení vlaků v základním dvouhodinovém taktu v těchto časových polohách: Karlovy Vary (L:25) – Bečov n. T. (L:58/S:00) – Mariánské Lázně (S:49), Mariánské Lázně (L:09) – Bečov n. T. (L:59/S:00) – Karlovy Vary (S:32), kdy navrhovaný systém umožňuje dosažení krátkých přestupních dob (5 minut) v Karlových Varech dolní nádraží směrem do Nejdku a v Mariánských Lázních obousměrné vazby na vlaky i od vlaků R/SC linky R6 Praha – Plzeň – Cheb. V rámci návrhu provozní koncepce je navrhováno upravit objednávaný dopravní výkon v rámci jeho redislokace tak, aby nedocházelo ke zcela nesouměřitelnému pojetí nabídky na srovnatelně silných relacích, konkrétně jsou na základě vybraných sčítání navrženy k redukci stávající vložené vlaky 7128, 7129 a 7130. Navrhovaný rozsah ročního dopravního výkonu v úseku Karlovy Vary dolní nádraží - Mariánské Lázně bude posléze, při akceptaci návrhu, činit přibližně 381 000 vlkm (dopravní výkon k redislokaci lze „umístit“ např. na trať 145, popř. na „zajíždění“ do žst. Karlovy Vary). Také platí totéž, co pro trať 142, uvažovat nad dopravním propojením tratí 149 Mariánské Lázně - Karlovy Vary dolní nádraží a 142 Karlovy Vary dolní nádraží – Johannegeorgenstadt (a to nejen v žst. Karlovy Vary)

Trat' 161 Rakovník – Bečov nad Teplou

V pracovních úvahách KIDS KK, již delší dobu krystalizuje možnost zlepšení a zkvalitnění dopravy v regionu „Střela“, kdy v rámci těchto úvah na trati 161 může dojít k částečné restrukturalizaci nabídky a v jejím důsledku k redislokaci této části dopravního výkonu na přepravně zajímavější relace drážní dopravy. O této záležitosti však lze rozhodnout kompetentními orgány jen a pouze až po rozsáhlejší diskusi a jednání o věci s dotčenými obcemi regionu Střela.

V roce 2011 byla na jednání KD RKK představena pracovní verze materiálu „Zkvalitnění veřejné dopravy v regionu Střela“, který reaguje jinak než územní studie „Střela a vymezení řešeného území“, která v části 12.5.2 - Návrh optimalizace železničních zastávek navrhuje zřízení nové zastávky Borek mezi zast. Borek a stanicí Štědrá v blízkosti Borku (část obce Pšov) přibližně v traťovém km ca. 57,3 a zřízení nové zastávky Brložec mezi stanicí Štědrá a Smilov v blízkosti Brložce (část obce Štědrá), přibližně v traťovém km 62,8 a to částečným nahrazením železniční dopravy autobusovou, tzn. bez investičních potřeb a současně při výrazném zvýšení kvality dopravní obslužnosti.

Četnost spojení, délka jízdní doby a zejména vedení trati 161 málo osídleným územím (trať v podstatě propojuje pouze města Bečov nad Teplou, Toužim a Žlutice) neumožňují konkurenci silniční dopravě. Špatná dopravní dostupnost směrem k centrům regionu (Toužim, Žlutice) významně ovlivňuje celkový rozvoj území regionu. Tento pracovní návrh „Zkvalitnění dopravy v regionu Střela“ zkvalitňuje připojení obcí a místních částí k trati 161 nahrazením části dopravy po dráze v úseku Toužim – Žlutice (o pracovních dnech) vedením dopravy po silnici (II/207 a II/193) při zachování přípojných vazeb na vlak v žst. Toužim i Žlutice (a dále po trati). Místo žel. zast. Smilov na trati 161 je navrhováno obsluhovat zastávku Toužim, Smilov na silnici II/207 v podstatě v centru místní části, místo žel. zast. Štědrá na trati 161 je navrhováno obsluhovat zastávku Štědrá, žel. zast. na silnici II/207 100 metrů od žel. st., místo žel. zast. Borek u Žlutice je navrhováno obsluhovat zastávku Pšov, Borek na silnici II/193 v centru místní části; autobusy nahrazujícími osobními vlaky nebude obsluhována stávající žel. zast. Luhov na trati 161; navíc budou obslouženy obce a místní části Toužim,STS, Toužim,Radyně, Štědrá,Brložec, Štědrá (zastávka v centru obce) a Pšov,Semtěš.

Trať 170 (Praha -) Beroun – Plzeň – Cheb

Výraznou změnou v provozu na trati je nová koncepce regionální dopravy na území Plzeňského kraje, která je založena na systému spěšných vlaků s odlišnými časovými polohami od původních osobních vlaků. Cílem této nové koncepce je zajištění rychlejšího spojení významnějších sídel ležících na trati s krajským městem Plzní v prokladu s vlaky celostátní dopravy linky R6. Důsledkem preferencí Plzeňského kraje při vytváření taktových uzlů v Plzni (00), Stříbře (30) a Plané (00) jsou časové polohy spěšných vlaků, které nejsou zcela kompatibilní s časovou polohou uzlu Cheb (30). Po prvních deseti měsících nové koncepce bylo přistoupeno k důkladnému rozboru s následnými výsledky:

- největší počet cestujících vykazují vlaky vedené v celém úseku Plzeň – Cheb následované vlaky vedenými v úseku Plzeň – Mariánské Lázně,
- některé vlaky (zejména v páteční a nedělní špičce) vykazují extrémně vysoké obsazení,
- v důsledku přetížení některých vlaků bylo zapotřebí systematicky nasazovat klasickou soupravu místo motorové jednotky řady 844,
- skoková změna v poptávce se projevila již v prvním měsíci provozu spěšných vlaků.

S ohledem na výše uvedené se navrhuje provázání Sp vlaků v celém úseku Plzeň – Cheb. Vzhledem k přepravnímu potenciálu spěšných vlaků (po projednání s dopravními technologiemi společnosti POVED) se navrhuje mírné zvýšení dopravního výkonu a to zejména snížením omezení provozních dnů a zároveň provázáním vlaků ve vybraných obdobích v úseku Mariánské Lázně – Planá u Mariánských Lázní. Dále s ohledem na extrémní páteční a nedělní špičky se navrhuje vedení vlaků

v 19 hodin z Plzně do Chebu a před 20. hodinou z Mariánských Lázní do Plzně. Rovněž lze uvažovat o rozšíření provozních dnů stávajících spěšných vlaků Sp 1982 a Sp 1991 na celoroční víkendový provoz a prodloužení těchto vlaků (s redukováným rozsahem zastavování) do/z Chebu.

Trat' 179 Cheb - Schirnding a zpět

Regionální „přeshraniční“ vlaky na trati 179 Cheb – Schirnding a dále na trati 148 Cheb - Hranice v Čechách, Aš - Selb-Plößberg (- Hof), budou po dobu „blíže nespecifikovaného“ období tvořit jednu linku Marktredwitz - Cheb - Hof (a zpět) o osmi párech vlaků denně (na trati 148 7 denně a 1 o pracovních dnech); poté, co toto období pomine, po dohodě objednatelů dopravy – Karlovarského kraje a Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH, může dojít, stejně jako na trati 148, k jakýmkoliv změnám, nebo zachování s.q.

5.2.5 Vozidla vlaků regionální dopravy

Navrhovaný provozní koncept uvažuje na tratích 140, 141, 142, 144, 146, 147, 148 a 170 (úsek Cheb - Plzeň) s nasazením 9 motorových jednotek řady 844 "Pesa", 4 jednotek řady 814 "Regionova", 3 motorovými vozy řady 810, 1 lokomotivou řady 714, 1 lokomotivou řady 242 a 1 lokomotivou řady 363 (příp. 362). Pro „přeshraniční“ vozbu osobních vlaků Cheb - Hof se počítá s motorovou jednotkou řady 650 DB Regio Shuttle zapůjčenou dopravci České dráhy společností agilis, když oproti původním předpokladům se nepodařilo zajistit schválení motorových jednotek řady 844 PESA LINK II pro síť DB Netz.

Současnou silnou omezující podmínkou nasazení vozidel řady 844 je nutnost navázení vozidel do/z DKV Plzeň (ideální provozní zázemí pro jednotky řady 844 by bylo v PJ Cheb) formou Os vlaku, objednávaného Karlovarským krajem. Jelikož takto vedené osobní vlaky podléhají určitým časovým možnostem (přípojové vazby, možnosti křižování apod.), dochází k tomu, že navážené vozidlo se v žst. Cheb objeví až po období ranní špičky. Z toho vyplývá, že v časovém období ranní špičky pracovního dne, kdy je potřeba vozidel obecně nejvyšší, navážené vozidlo k dispozici není, a místo něj je nutno „turnusovat“ vozidlo jiné. Pro Karlovarský kraj by bylo možná výhodnější, kdyby vozidlo Pesa z údržby v DKV Plzeň bylo navázeno Sv jízdou do Mariánských Lázní (pro první, popř. druhý Os vlak Mariánské Lázně - Cheb), neboť by tím došlo ke snížení počtu turnusovaných vozidel.

Na tomto místě je vhodné poznamenat, že po provozní stránce je zásadní slabinou absence vhodných vozidel dopravce České dráhy (dtto obdobně GW Train Regio) pro zajištění provozu přeshraniční regionální dopravy a z ní vyplývající nemožnost naturálních vyrovnávek přeshraničních výkonů, která do značné míry komplikuje další rozvoj těchto projektů, které by v mnoha ohledech mohly být přepravně velmi zajímavé. Pokud by došlo v rámci dalších investic k pořizování nových vozidel v Karlovarském kraji, je nutné, aby se jednalo o vozidla způsobilá pro přeshraniční provoz na tratích

Cheb - Hof, Cheb - Marktredwitz, Potůčky - Zwickau , Vojtanov - Gera / Plauen – Zwickau a Kraslice - Zwickau.

Další možností je nasazení nových elektrických jednotek (např. typu RegioPanter, cf. Ústecký kraj) na výkony, které jsou v současné době dominantně na elektrizovaných tratích zajišťovány motorovými jednotkami řady 844. V případě pořízení elektrických jednotek dopravcem České dráhy, by pak bylo možno „dominovým efektem“ nahradit vozidla starší (anebo nevyhovující), buď nově pořízenými jednotkami, anebo jednotkami řady 844, které by se uvolnily z příslušných výkonů. Po takovém to kroku by byla naprostá většina výkonů v regionální dopravě v Karlovarském kraji zajišťována moderními vozidly.

Reálný prostor pro využití nových elektrických jednotek představují 4 turnusované jednotky, ideálně jako společný produkt s Plzeňským krajem, přičemž:

1. jednotka by představovala výkony "plzeňského vozidla", čili by se jednalo o úsporu buď klasické soupravy s řídicím vozem, anebo jednotky řady 844 v Plzeňském kraji
2. jednotka by nahradila výkony lok. 242
3. a 4. jednotka by nahradila výkony "karlovarských" jednotek řady 844

Naprostá většina Sp vlaků mezi Plzní a Chebem a přibližně polovina Os vlaků mezi Chebem - Karlovými Vary (příp. Kláštercem nad Ohří) by tak byla vedena elektrickými jednotkami. K tomu je zapotřebí poznamenat, že v případě nasazení nových elektrických jednotek by bylo v ojedinělých případech nutno rozlomit trasy vlaků, pro uzavření oběhů. Ostatní výkony na elektrizovaných tratích by zůstaly vedeny jednotkami řady 844. Ušetřené jednotky řady 844 v Karlovarském kraji by bylo možné primárně nasadit na trať 142, jako náhradu za jednotky 814, příp. lok. 714 a přípojné vozy a takto uvolněnými jednotkami 814 by bylo možné nahradit významnou část výkonů motorových vozů řady 810 včetně školních vlaků Karlovy Vary - Sokolov a Cheb - Sokolov.

5.2.6 Opatření ke zvýšení mobility osob se zdravotním postižením

Ve veřejné drážní dopravě, s ohledem na „Krajský plán vyrovnávání příležitostí pro osoby se zdravotním postižením na období 2015 – 2020“, by Karlovarský kraj měl být připraven naplňovat (v souladu s cit.: „Cílem 2.2 Přispívat ke zvýšení mobility osob se zdravotním postižením v oblasti veřejné dopravy“) následující opatření:

- Pro výběrová řízení na uzavření nových smluv o veřejných službách při přepravě cestujících, tak, jak vyžaduje realizaci tohoto procesu nařízení (ES) č. 1370/2007, projednat v orgánech kraje možnosti zpřísnění hodnot standardů kvality ve věci vymezení vozidel, která musí

umožňovat přepravu osob s omezenou schopností pohybu a orientace, definovaných v Nařízení vlády č. 63/2011 Sb.

- Zapracovat do nových smluv (či dodatků k nim) s drážními dopravci taková ustanovení, která ukládají, v případě nevedení vlakových spojů (NAD), které byly uzpůsobeny pro přepravu osob se zdravotním postižením, jejich nahrazení nízkopodlažními autobusy.
- Při veřejných zakázkách na zajištění dopravní obslužnosti Karlovarského kraje zapracovat již do závazných návrhů smluv bezbariérovost prostředků veřejné hromadné dopravy (vhodný přístup) a orientační a informační systémy pro osoby se zrakovým a sluchovým postižením.

5.3 Systém Integrované dopravy Karlovarského kraje IDOK

Zónový tarif IDOK

Systém IDOK je zónový, v porovnání se současným stavem bude navrhována modifikace zvětšením počtu zón a tedy jejich geografickým zmenšením, především z důvodu vzrůstu modularity tarifu, zvýšením počtu relací, kde vzroste atraktivita časového jízdného a budou nivelizovány případy, kdy tato atraktivita dosahuje marginálních hodnot.

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.

Časové jízdné IDOK

Zónový systém bude rekonfigurován tak, aby zvýšením počtu zón vzrostla jeho tarifní modularita a rozšířil se okruh potenciálních cestujících. Jízdní doklady budou mít formu zápisu na bezkontaktní čipové kartě, nebo jiném elektronickém médiu v souladu s technologickým rozvojem (popř., bude-li to zapotřebí i v papírové podobě).

Clearing tržeb z časových integrovaných jízdních dokladů

Celkové tržby budou přerozdělovány pouze mezi veřejnou linkovou a drážní dopravou podle klíče, jenž se v systému IDOK osvědčil (klíčem je odvedený dopravní výkon v zóně), přerozdělovat tržby ve veřejné linkové dopravě v případě více subjektů mezi tyto nebude nutné.

Tarifní zóny IDOK výhled

1 - Sokolov a okolí; 2 - Kynšperk nad Ohří - Habartov; 3 - Loket a okolí; 4 - Horní Slavkov a okolí; 5 - Chodov a okolí; 6 - Oloví - Dolní Nivy; 7 - Kraslice a okolí; 8 - Andělská Hora - Teplička; 9 - Bečov nad Teplou a okolí; 10 - Nová Role 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; 17 - Hranice a okolí; 18 - Nový Kostel - Luby; 19 - Slavkovský les;

21 - Karlovy Vary a okolí; 22 - Ostrov a okolí; 23 - Nejdek - Jindřichovice; 24 - Jáchymov a okolí; 25 - Vojkovice nad Ohří - Stráž nad Ohří; 26 - Bochov a okolí; 27 - Toužim a okolí; 28 - Teplá a okolí; 29 - Žlutice a okolí; 30 - Chyše -Valeč; 31 - Štědrá a okolí; 32 - Abertamy - Horní Blatná; 33 - Potůčky - Přebuz

100 - obvod MHD Sokolov; 110 - obvod MHD Cheb; 130 - obvod MHD Aš; 160 - obvod MHD Mariánské Lázně; 210 - obvod MHD Karlovy Vary; 220 - obvod MHD Ostrov

Hraniční zastávky/stanice

Pro veřejnou linkovou dopravu

1/2 Citice; 1/2 Citice,Hlavno; 1/2 Svatava,,důl PS; 1/2 Březová,Tisová,Černý mlýn; 1/3 Královské Poříčí,,sídliště; 1/3 Sokolov,Těšovice; 1/6 Lomnice,,lom; 1/6 Lomnice,,u hřbitova; 1/19 Březová,Mýtina,rozc.; 2/6 Krajková,Libnov; 2/12 Odrava; 2/12 Tuřany,Návrší,rozc.; 2/14 Habartov,Lítov; 2/14 Kaceřov; 2/14 Kaceřov,,rozc.1.3; 2/15 Dolní Žandov; 3/4 Horní Slavkov,,porcelánka; 3/5 Nové Sedlo,Chranišov; 3/21 Hory; 4/9 Krásno; 5/6 Vintířov,Lipnice,záv.; 5/10 Božičany; 5/10 Mírová; 5/23 Dolní Nivy; 5/23 Tatrovice; 6/23 Dolní Nivy; 6/23 Jindřichovice,Háj; 7/23 Rotava,,parlament; 7/23 Rotava,Údolí; 8/9 Teplička; 8/21 Březová,,Staromlýnská; 8/21 Karlovy Vary,,Černý kůň; 8/21 Karlovy Vary,,Svatošská; 8/21 Karlovy Vary,Olšová Vrata,rozc.; 8/21 Kolová,Háje,Senhof; 8/26 Pila,,továrna; 8/26 Stružná,,obec; 8/26 Stružná,,rozc.0.2; 9/19 Nová Ves u Bečova,Starý Dvůr; 9/27 Bečov n.Teplou; 9/27 Bečov n.Teplou,,nám.; 9/27 Otročin,Brť,rozc.1.0; 9/27 Otročin,Měchov,rozc.; 10/21 Jenišov,,u

kompostárny; 10/21 Karlovy Vary,Počerny; 10/21 Karlovy Vary,Stará Role,Letná;
10/21 Otovice,,Plavírna; 10/23 Děpoltovice;

11/12 Cheb,Dolní Dvory; 11/12 Cheb,Chvoječná; 11/12 Cheb,Podhrad,Všeboř rozc.;
12/11 Františkovy Lázně,,městské sady; 12/11 Františkovy Lázně,,V aleji; 12/11 Františkovy
Lázně,Krapice,Lužná; 12/11 Františkovy Lázně,Žírovice,Seníky; 12/13 Aš,Nebesa;
12/13 Hazlov,,Pata; 12/14 Nebanice,Hněvín; 12/14 Skalná; ; 3/17 Podhradí,Smrčina; 14/18 Nový
Kostel,,žel.zast.; 14/18 Nový Kostel,Horka,přehrada; 14/18 Nový Kostel,Hrzín; 15/12 Dolní Žandov;
15/16 Stará Voda,Sekerské Chalupy; 15/16 Valy; 15/16 Velká Hleďsebe; 15/19 Mariánské
Lázně,Kladská; 16/15 Drmoul,,křiž.; 16/19 Zádub-Závišín,,škola;19/28 Teplá,Horní Kramolín;

21/22 Dalovice; 21/22 Dalovice,,nádr. Dalovice; 21/22 Dalovice,,Zálesí; 21/22 Dalovice,Vysoká;
21/22 Karlovy Vary,,Mattoniho nábr.; 21/22 Karlovy Vary,,Mlékárna; 21/22 Karlovy
Vary,Bohatice,most; 21/22 Otovice,,V březinkách; 22/24 Hroznětín,,nám.; 22/24 Ostrov,Horní Žďár;
22/25 Krásný Les,Damice; 22/25 Kyselka; 22/25 Ostrov,Moříčov; 23/5 Dolní Nivy;
23/10 Děpoltovice; 23/33 Šindelová,Krásná Lípa; 24/10 Děpoltovice; 24/32 Jáchymov,,Abertamská
zatačka; 24/32 Pernink,Rybná,rozc.1.5; 26/27 Bochov,Kozlov; 26/29 Bochov,Herstošice;
26/29 Hradiště,Radošov,hor.rozc.; 27/28 Teplá,Kladruby,rozc.; 27/31 Toužim,Smilov;
29/30 Čichalov,Mokrá; 29/30 Valeč,Velký Hlavákov; 29/30 Vrbice,Bošov; 29/30 Žlutice,Protivec;
29/31 Pšov,Borek; 29/31 Pšov,Borek,rozc.; 32/33 Horní Blatná,,nám.

Pro veřejnou drážní dopravu

1/3 Královské Poříčí; 1/6 Svatava zastávka; 2/12 Nebanice; 3/5 Chodov; 3/21 Karlovy Vary-Dvory;
5/10 Božičany; 6/23 Oloví; 7/23 Rotava; 8/9 Teplička u Karlových Varů; 8/21 Karlovy Vary-Březová;
9/27 Poseč; 9/28 Louka u Mariánských Lázní; 10/21 technická hraniční zastávka "Stará Role mimo";
10/23 Nová Role zastávka;

11/12 Františkovy Lázně; 11/12 Tršnice; 11/12 Všeboř; 12/13 technická hraniční zastávka "Hazlov
mimo"; 12/14 Skalná; 12/15 Dolní Žandov;13/17 Podhradí; 14/18 Nový Kostel; 15/16 Valy
u Mariánských Lázní; 16/19 Milhostov u Mariánských Lázní; 19/28 Mrázov;

21/22 Dalovice; 22/24 Hroznětín; 22/25 technická hraniční zastávka "Ostrov nad Ohří mimo";
23/32 Nejdek-Oldřichov; 27/31 Smilov; 29/30 Protivec; 29/31 Borek u Žlutic; 32/33 Horní Blatná

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 Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70. 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 a o změně dalších zákonů 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.

6.1 Veřejná linková doprava

Dne 13.07.2015 schválila Rada Karlovarského kraje usnesení č. RK 694/07/15 „Koncepti procesu uzavírání smluv o veřejných službách při přepravě cestujících dle nařízení (EU) č. 1370/2007 v autobusové dopravě“ ve kterém stanovila tento základní harmonogram procesu zajištění dopravní obslužnosti území Karlovarského kraje:

- Výběr externího dodavatele služeb organizátora výběrových řízení, zpracovatele zadávací dokumentace a smluv o závazku veřejné služby Koordinátorem Integrovaného dopravního systému Karlovarského kraje, p. o. *září 2015*
- Rozhodnutí Zastupitelstva Karlovarského kraje o rozsahu a způsobu zajištění dopravní obslužnosti území Karlovarského kraje autobusovou dopravou od roku 2019 *prosinec 2015*
- Schválení aktualizace Plánu dopravní obslužnosti územního obvodu Karlovarského kraje zastupitelstvem kraje *prosinec 2015*
- Splnění oznamovací povinnosti ve Věstníku EU *červenec 2015*
- Dokončení tvorby zadávací dokumentace *31.01.2016*
- Zahájení procesu výběrových řízení *červenec 2016*
- Uzavření nových smluv *prosinec 2016*

Následně rada kraje usnesením č. RK 880/08/15 ze dne 24.08.2015 schválila použití postupu dle zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů, k výběru dopravců k uzavření smlouvy o závazku veřejné služby ve veřejné linkové dopravě k dlouhodobému zajištění dopravní obslužnosti Karlovarského kraje.

6.2 Veřejná drážní doprava

Karlovarský kraj uzavřel s drážními dopravci v roce 2009 smlouvu o závazku veřejné služby ve veřejné vnitrostátní regionální drážní osobní dopravě k zajištění základní dopravní obslužnosti na dobu určitou do 31.12.2019, v průběhu trvání smluv však v souladu s Čl. 4 odst. 4. nařízení EP a Rady (ES) č. 1370/2007 smlouvy časově prodloužil na tratích, na kterých dopravci zajišťují závazek veřejné služby nově pořízenými vozidly.

Přehled účinnosti smluvních ujednání v drážní dopravě je uveden v následující tabulce:

Dopravce	Trat' číslo, v úseku	Platnost do:
České dráhy, a.s.	140, Cheb - Perštejn (mimo)	31.12.2023
České dráhy, a.s.	141, Karlovy Vary - Merklín	31.12.2019
České dráhy, a.s.	142, Karlovy Vary d. n. - Potůčky/Johanngorgenstadt	31.12.2023
České dráhy, a.s.	144, Loket předměstí - Nová Role	31.12.2019
GW Train Regio a.s.	145, Sokolov - Kraslice	31.12.2024
České dráhy, a.s.	146, Cheb - Luby u Chebu	31.12.2023
České dráhy, a.s.	147, Cheb - Plesná	31.12.2019
České dráhy, a.s.	148, Cheb - Hranice v Čechách, Aš - Selb-Plößberg 148, Tršnice - Františkovy Lázně	31.12.2023
GW Train Regio a.s.	149, Karlovy Vary d.n. - Mariánské Lázně	31.12.2024
České dráhy, a.s.	149, Krásný Jez - Horní Slavkov, Kounice	31.12.2019
České dráhy, a.s.	161, Bečov nad Teplou - Libkovice (mimo)	31.12.2019
České dráhy, a.s.	170, Cheb - Plzeň hl.n.os.n	31.12.2023
České dráhy, a.s.	179, Cheb - Cheb st.hr.	31.12.2019

Karlovarský kraj se smluvně zavázal s dopravcem České dráhy, a.s., že pro období po 31.12.2019 projednají možnost nasazení vozidel pořízených s využitím prostředků ERDF podle smluv o dotaci uzavřených s Regionální radou regionu soudržnosti Severozápad na projekty

č. CZ.1.09/3.2.00/25.00600, CZ.1.09/3.2.00/25.00601 a CZ.1.09/3.2.00/40.00966 (dále jen „vozidla s dotací“) na jiné tratě/linky, pokud s takovou změnou vysloví poskytovatel dotace souhlas a nebude toto ujednání v rozporu s právními předpisy České republiky a Evropské unie. Dále s dostatečným časovým předstihem projednají možnost nasazení vozidel s dotací na smluvně dohodnuté linky pro období od 01.01.2024 do konce doby použitelnosti dopravního prostředku, tj. konce jízdního řádu 2024/25. Při projednání takového nasazení vozidel s dotací se smluvní strany zavazují usilovat o to, aby dopravce mohl i nadále od 01.01.2024 provozovat alespoň v nezbytném rozsahu vozidla s dotací na vymezených linkách. Vymezení tratí a úseků tratí, na kterých budou provozována vozidla uvedená po 31.12.2019, není možné považovat za udělení exkluzivity či výlučného práva k dopravní obsluze těchto tratí a úseků tratí dopravcem a není tím dotčeno právo Karlovarského kraje objednat na těchto tratích a jejich úsecích další veřejné služby. V případě, že objednatel vyhlásí výběrové řízení na zajištění dopravní obslužnosti minimálně na období do konce jízdního řádu 2024/25 na tratích vhodných k provozování jednotek pořízených s využitím prostředků ERDF a dopravce bude vítězným uchazečem takového výběrového řízení, bude možné, za předpokladu předchozího prokazatelného souhlasu Úřadu Regionální rady rozvoje Severozápad se změnou nasazení vozidel, nasadit vozidla s dotací na soutěžených tratích. V takovém případě má nasazení vozidel s dotací dle nové smlouvy uzavřené na základě výběrového řízení přednost před prodloužením platnosti smlouvy.

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

Termín	Popis činností
2015	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Rozhodnutí o způsobu výběru dopravce k uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové dopravě na období 2019-2028 (červenec) ✓ Notifikace záměru výběru dopravce ve veřejné linkové dopravě v dodatku k Úřednímu věstníku Evropské unie (červenec) ✓ Výběr „Zástupce zadavatele dle § 151 ZVZ (listopad, prosinec) ✓ Příprava zadávací dokumentace k výběru dopravce ve veřejné linkové dopravě
2016	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Dokončení zadávací dokumentace (leden) ✓ Příprava na zahájení výběru dopravce ve veřejné linkové dopravě (únor-červenec) ✓ Zahájení zadávacího řízení veřejné zakázky na služby „Dlouhodobé zajištění dopravní obslužnosti územního obvodu Karlovarského kraje veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou linkovou dopravou“ (červenec, srpen) ✓ Ukončení zadávacího řízení veřejné zakázky na služby „Dlouhodobé zajištění

	<p>dopravní obslužnosti územního obvodu Karlovarského kraje veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou linkovou dopravou“</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Podpis nových smluvních ujednání s vybranými dopravci ve veřejné linkové dopravě s platností od 1.1.2019 (2016)
2017	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Rozhodnutí o způsobu výběru dopravce k uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní dopravě (trati 141, 144, 147 a 161) <ul style="list-style-type: none"> a. Prodloužení stávajících smluv do 31.12.2023, nebo b. Přímé zadání v souladu s § 18 zákona č. 194/2010 Sb., nebo c. Výběrové řízení ✓ Tvorba zadávací dokumentace k výběru dopravce ve veřejné drážní dopravě ✓ Dokončení zadávací dokumentace na služby ve veřejné regionální drážní dopravě ✓ Příprava na zahájení výběru dopravce na služby ve veřejné regionální drážní dopravě ✓ Notifikace záměru vybrat dopravce ve veřejné drážní dopravě v dodatku k Úřednímu věstníku Evropské unie
2018	<ul style="list-style-type: none"> ✓ ad a) Prodloužení stávajících smluv s dopravcem na tratích 141, 144, 147 a 161 do 31.12.2023 ✓ ad b) Přímé zadání dopravci na tratích 141, 144, 147 a 161 do 31.12.2023 v souladu s § 18 zákona č. 194/2010 Sb. ✓ ad c) Ukončení zadávacího řízení veřejné zakázky na služby a podpis nových smluvních ujednání s vybraným dopravcem ve veřejné drážní dopravě na tratích 141, 144, 147 a 161 s platností od 1.1.2020 do 31.12.2023
2020	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Rozhodnutí o způsobu výběru dopravce k uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní dopravě (trati 140, 141, 142 144, 146, 147. 148, 161, 170 a 179) ✓ Tvorba zadávací dokumentace k výběru dopravce ve veřejné drážní dopravě ✓ Dokončení zadávací dokumentace na služby ve veřejné regionální drážní dopravě ✓ Příprava na zahájení výběru dopravce na služby ve veřejné regionální drážní dopravě ✓ Notifikace záměru vybrat dopravce ve veřejné drážní dopravě v dodatku k Úřednímu věstníku Evropské unie

<p>2021</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Rozhodnutí o způsobu výběru dopravce k uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní dopravě (trati 145 a 149) ✓ Tvorba zadávací dokumentace k výběru dopravce ve veřejné drážní dopravě ✓ Dokončení zadávací dokumentace na služby ve veřejné regionální drážní dopravě ✓ Příprava na zahájení výběru dopravce na služby ve veřejné regionální drážní dopravě Notifikace záměru vybrat dopravce ve veřejné drážní dopravě v dodatku k Úřednímu věstníku Evropské unie ✓ Ukončení zadávacího řízení veřejné zakázky na služby a podpis nových smluvních ujednání s vybraným dopravcem ve veřejné drážní dopravě na tratích 141, 142, 144, 146, 147, 161, 170 a 179 s platností od 1.1.2024
<p>2022</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Ukončení zadávacího řízení veřejné zakázky na služby a podpis nových smluvních ujednání s vybraným dopravcem ve veřejné drážní dopravě na tratích 145 a 149 s platností od 1.1.2025
<p>2025</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Rozhodnutí o způsobu výběru dopravce k uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové dopravě na období 2019-2028 (červenec) ✓ Notifikace záměru výběru dopravce ve veřejné linkové dopravě v dodatku k Úřednímu věstníku Evropské unie ✓ Příprava na zahájení výběru dopravce ve veřejné linkové dopravě
<p>2026</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Zahájení zadávacího řízení veřejné zakázky na služby „Dlouhodobé zajištění dopravní obslužnosti územního obvodu Karlovarského kraje veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou linkovou dopravou“ ✓ Ukončení zadávacího řízení veřejné zakázky na služby „Dlouhodobé zajištění dopravní obslužnosti územního obvodu Karlovarského kraje veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou linkovou dopravou“ ✓ Podpis nových smluvních ujednání s vybranými dopravci ve veřejné linkové dopravě s platností od 1.1.2029

7. Předpokládaný rozsah poskytované kompenzace

7.1 veřejná drážní doprava

Celkový finanční rámec ze smluvních ujednání v roce 2015 činí 144,372 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. Dá se předpokládat, že i přes mírný nárůst dopravního výkonu v roce 2019 nedojde k zásadnímu navýšení vynakládaných finančních prostředků ze strany kraje na zajištění dopravní obslužnosti.

7.2 veřejná linková doprava

Celkový finanční rámec ze smluvních ujednání v roce 2015 činí 222,096 mil. Kč, který kraj, na základě smluvního ujednání, bude meziročně navyšovat o odpovídající přírůstek průměrného ročního indexu spotřebitelských cen v předcházejícím kalendářním roce.

Za účelem nastavení stabilního finančního prostředí v železniční dopravě 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 2015 vyčleněno z rozpočtu ministerstva dopravy celkem 75,70 mil. Kč.

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.

8. Seznam příloh

1. Návrhy jízdních řádů a územní obvody autobusových linek v Karlovarském kraji v roce 2016
2. Návrh jízdních řádů autobusových linek v Karlovarském kraji - výhled
3. Jízdní řády na tratích Karlovarského kraje pro období GVD 2015-2016
4. Návrh jízdních řádů na tratích Karlovarského kraje - výhled

9. Použité zdroje:

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

Macek J. a kol.: Československá vlastivěda, 1968, Praha

Mištera L., Bašovský O., Demek J.: Geografie Československé socialistické republiky, 1985, Praha

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

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