

ÚZEMNÍ STUDIE

VARIANTNÍ ŘEŠENÍ ZMĚN NA VYBRANÉ SILNIČNÍ SÍTI V PLZEŇSKÉM KRAJI

Objednatel:



Krajský úřad Plzeňského kraje
Škroupova 18, 306 13 Plzeň

Zhotovitel:



Atelier T-plan, s.r.o.
Na Šachtě 497/9, 170 00 Praha 7

říjen 2013

Objednatel:

Krajský úřad Plzeňského kraje
Škroupova 18, 306 13 Plzeň

Zhotovitel:

Atelier T-plan, s.r.o.
Na Šachtě 497/9, 170 00 Praha 7 – Holešovice

RNDr. Libor KRAJÍČEK
jednatel a ředitel

Ing. Marie WICHSOVÁ, Ph.D.
hlavní projektant

Číslo objednávky: Obj-701/13
Číslo zakázky zhotovitele: 2013 005

říjen 2013

ZPRACOVATELSKÝ TÝM

Ing. Marie WICHSOVÁ, Ph.D.

Ing. Václav NOVOTNÝ

Ing. Tomáš DANĚK

Bc. Petr CEJNAR

Bc. Cyril MRVA

Jana BOROVCOVÁ

OBSAH

TEXTOVÁ ČÁST

A. ÚVODNÍ INFORMACE	1
B. SILNIČNÍ INFRASTRUKTURA PLZEŇSKÉHO KRAJE V AKTUÁLNÍCH DOKUMENTECH MD ČR	2
C. PŘESTAVBA SILNIČNÍ SÍŤE V ZÁSADÁCH ÚZEMNÍHO ROZVOJE PLZEŇSKÉHO KRAJE...	16
D. ZÁMĚRY A PŘÍPRAVA STAVEB NA SILNICÍCH I. A II. TŘÍDY	20
D.1 Přehled a stav přípravy staveb na silnicích I. třídy dle ŘSD ČR.....	20
D.2 Přehled a stav přípravy staveb na silnicích II. třídy dle SÚS Pk.....	24
E. DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÁ A INFRASTRUKTURNÍ ANALÝZA SILNIČNÍ SÍŤE.....	26
E.1 Vyhodnocení nehodovosti na silniční síti v Plzeňském kraji za období 2007-2012.....	26
E.2 Intenzita automobilové dopravy na průtazích sídly.....	27
E.3 Omezení průjezdnosti silnic z hlediska podjezdné výšky a normové zatížitelnosti mostních objektů.....	29
F. NÁVRH NA ÚPRAVY A OPTIMALIZACI VYBRANÝCH ZÁMĚRŮ	33
G. SOUHRNNÁ DOPORUČENÍ	59
PŘÍLOHA.....	61

GRAFICKÁ ČÁST

I. DOPRAVNĚ – INŽENÝRSKÁ ANALÝZA Intenzita dopravy, výšková a hmotností omezení na silniční síti	1:100 000
II. DOPRAVNĚ – INŽENÝRSKÁ ANALÝZA Nehody s následky na zdraví osob v letech 2007 až 2012	1:100 000
III. PROBLÉMOVÝ VÝKRES	1:100 000
IV. NÁMĚTY NA PROVĚŘENÍ A OPTIMALIZACI VYBRANÝCH ZÁMĚRŮ	1:100 000

A. ÚVODNÍ INFORMACE

Zadání a účel územní studie

Územní studie „Variantní řešení změn na vybrané silniční síti v Plzeňském kraji“ (dále územní studie) je zpracována na základě objednávky Plzeňského kraje, Krajského úřadu – obj. č. 701/13 ze dne 21.6.2013.

Cílem studie je optimalizace návrhů směrových úprav a přeložek na silnicích I. třídy a vybraných silnicích II. třídy sledovaných v Zásadách územního rozvoje Plzeňského kraje (dále ZÚR Pk) z hlediska:

- požadavků na udržitelný rozvoj území a rozvojové územní koncepce
- dopravních zátěží
- územních střetů a územních limitů
- ekonomické výhodnosti a reálnosti

Podklady a výchozí dokumentace pro řešení územní studie:

- „Dopravní sektorová strategie – 2. fáze“; projednávaný strategický dokument Ministerstva dopravy ČR (dále DSS – 2. fáze)
- Zásady územního rozvoje Plzeňského kraje (ále ZÚR Pk)
- Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Plzeňského kraje – návrh po společném projednání
- Územně plánovací dokumentace města a obcí Plzeňského kraje (dále ÚPD)
- Územně analytické podklady Plzeňského kraje (dále ÚAP)
- Územně analytické podklady obcí s rozšířenou působností (ORP)
- Předprojektová a projektová dokumentace Ředitelství silnic a dálnic ČR (dále ŘSD ČR) a Správy a údržby silnic Plzeňského kraje (dále SÚS Pk)

B. SILNIČNÍ INFRASTRUKTURA PLZEŇSKÉHO KRAJE V AKTUÁLNÍCH DOKUMENTECH MD ČR

Dopravní sektorová strategie – 2. fáze

Dopravní sektorová strategie - 2. fáze je pořizována odborem strategie Ministerstva dopravy ČR (dále MD ČR). V návaznosti na Dopravní politiku ČR na léta 2014 – 2020, schválenou Usnesením vlády č. 449 ze dne 12.6.2013, představuje koncepční, průřezový dokument rozvoje celého odvětví dopravy na období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050. DSS – 2.fáze je v současné době posuzována z hlediska vlivu koncepce na životní prostředí dle zákona č. 100/2006 Sb. ve znění pozdějších předpisů (SEA).

Dokument DSS – 2.fáze po jeho dokončení a schválení vládou bude podkladem pro koncepční a koordinovaný rozvoj dopravní infrastruktury v ČR s návazností na evropskou dopravní koncepci v rámci EU. Schválený dokument bude současně podkladem pro možné čerpání finančních prostředků z fondů EU v oblasti dopravy.

Základem pro vymezení koncepce a hodnocení priorit je aktualizovatelný multimodální dopravní model, zahrnující krajské, národní i mezinárodní analýzy, relace a potřeby. Pro účely zpracovávané územní studie je v další části zpracována rešerše vybraných částí dokumentu, které se ve svých koncepčních záměrech týkají rozvoje silniční infrastruktury v Plzeňském kraji. Následující výtah je v souladu se strukturou DSS - 2.fáze členěn na tři části; databázovou, analytickou a syntetickou.

Databázová část

Podkladem pro vytvoření databáze DSS – 2.fáze pro silniční infrastrukturu byla především data ŘSD ČR (především z celostátního sčítání dopravy na silniční síti – dále CSD a databáze jednotného systému informací ve výstavbě – dále JSIVV), MD ČR, Českého statistického úřadu (dále ČSÚ), data z Politiky územního rozvoje ČR 2008 (dále PÚR ČR 2008), ze zásad územního rozvoje jednotlivých krajů (dále ZÚR) a informace o síti TEN-T. Dalším podkladem byl seznam relevantních záměrů na silniční síti jednotlivých krajů s předpokládanou realizací do roku 2020 (příp. 2020+), pokud tyto informace kraje poskytl.

Databázová část obsahuje následující infrastrukturní opatření:

- databáze projektů silnic I. třídy
(*existence detailnějších informací - předpoklad realizace ve střednědobém horizontu*)
- databáze námětu silnic I. třídy
(*předpoklad realizace v dlouhodobém horizontu, ve střednědobém horizontu zajištění projekčních prací*)
- databáze opatření silnic ve správě kraje (silnice II. a III. třídy).

Ve vztahu k Plzeňskému kraji databáze obsahuje infrastrukturní opatření specifikované v tab. 1 – 3 a obr. 1.

Tab. 1 Databáze projektů silniční infrastruktury v Plzeňském kraji

Opatření č.	Silnice	Název	Délka v km	Obsažen v ZÚR	TEN-T Core	TEN-T Comp.
S001	26	I/26 průtah Stod	1.36	-	-	-
S022	27	I/27 Šlovice - Přeštice přeložka	6.30	x	-	-
S023	26	I/26 Staňkov přeložka	2.97	x	-	-
S024	27	I/27 Klatovy přeložka 1. stavba	7.48	x	-	-
S025	27	I/27 Klatovy přeložka 2. stavba	3.42	x	-	-
S026	26	I/26 obchvat Babylon	5.65	x	-	-
S027	21	I/21 Planá - Trstěnice přeložka	7.86	x	-	-
S028	27	I/27 a II/171 Běšiny - přeložka	2.23	x	-	-
S029	21	I/21 Nová Hospoda - Kočov přeložka 2. stavba	2.95	x	-	-
S030	20	I/20 Kasejovice, přeložka	3.65	x	-	-
S159	20	I/20 a II/231 Plzeň Plaská - Na Roudné - Chrástecká	2.56	x	-	-
S161	27	I/27 Třemošenský rybník - Orlík	1.64	x	-	-
S263	26	I/26 Plzeň, most U Jána ev.č. 26-013.1	-	-	-	-
S264	19	I/19 napojení vojenského újezdu Brdy	0.12	-	-	-
S265	26	I/26 Stod most ev.č. 26-026	-	-	-	-
S266	27	I/27 Třemošná - hranice Plzeňského kraje	27.66	x	-	-
S267	26	I/26 Chotěšov - Stod	7.24	x	-	-
S268	20	I/20 D5 - Seč	12.10	x	x	-
S269	19	I/19 Hořehledy průtah	0.60	-	-	-
S271	26	I/26 Folmava - úprava hraničního přechodu	0.35	-	-	-
S272	27	I/27 Plzeň, Sukova - Karlovarská	3.45	x	-	-
S273	26	I/26 Střelice - úprava křižovatky	0.32	-	-	-
S274	27	I/27 Plasy - Sokolka - rektifikace oblouku	0.69	-	-	-
S275	27	I/27 Rybnice - Hadačka	7.30	x	-	-
S276	27	I/27 Přeštice, obchvat	4.67	x	-	-
S277	19	I/19 křižovatka s I/20 - Spálené Poříčí	11.81	x	-	-

Zdroj: Dopravní sektorová strategie – 2. fáze, 2013

Tab. 2 Databáze námětů silniční infrastruktury v Plzeňském kraji

Opatření č.	Silnice	Název	Délka v km	Obsažen v ZÚR	TEN-T Core	TEN-T Comp.
S160	20	I/20 Plzeň Jasmínová - Na Roudné	4,00	x	-	-
S162	26	I/26 Plzeň Na pile-panelárna trať ČD	0.98	x	-	-
S493	27	I/27 Třemošná - křižovatka III/2312 k.ú. Horní Bříza	3.82	x	-	-
S494	27	I/27 křižovatka III/2312 k.ú. Horní Bříza - Rybnice	7.28	x	-	-
S495	27	I/27 Rybnice - Hadačka	7.30	x	-	-
S496	27	I/27 Hadačka - hranice Plzeňského kraje	10.30	x	-	-
S497	19	I/19 Nezvěstice, obchvat	5.60	x	-	-
S498	26	I/26 Holýšov, obchvat	4.20	x	-	-
S499	19	I/19 Spálené Poříčí, obchvat	5.00	x	-	-
S500	22	I/22 Domažlice, severní obchvat	12.30	x	-	-
S501	26	I/26 křiž. D5 - Chotěšov, přeložka	4.95	x	-	-

Opatření č.	Silnice	Název	Délka v km	Obsažen v ZÚR	TEN-T Core	TEN-T Comp.
S502	27	I/27 Železná Ruda, přeložka	4.18	x	-	-
S503	20	I/20 Seč - Měcholupy, přeložka	6.60	x	-	-
S504	20	I/20 Měcholupy - Klášter, přeložka	3.50	-	-	-
S505	20	I/20 Klášter - Nepomuk, přeložka	5.60	x	-	-
S506	22	I/22 Kdyně, přeložka	3.80	x	-	-
S507	22	I/22 Loučim, přeložka	2.40	x	-	-
S508	22	I/22 Klatovy, jižní obchvat	6.30	x	-	-
S509	22	I/22 Nalžovské Hory, obchvat	2.30	x	-	-
S510	22	I/22 Malý Bor, obchvat	2.20	x	-	-
S511	22	I/22 Horažďovice, obchvat	4.90	x	-	-
S589	26	I/26 Horšovský Týn	6.00	x	-	-
S592	27	I/27 Lužany, Borovy - Červené Poříčí - Štěpánovice	7.00	x	-	-
S612	20	I/20 Bezvěrov	3.00	-	-	-
S613	20	I/20 Úněšov	1.00	-	-	-

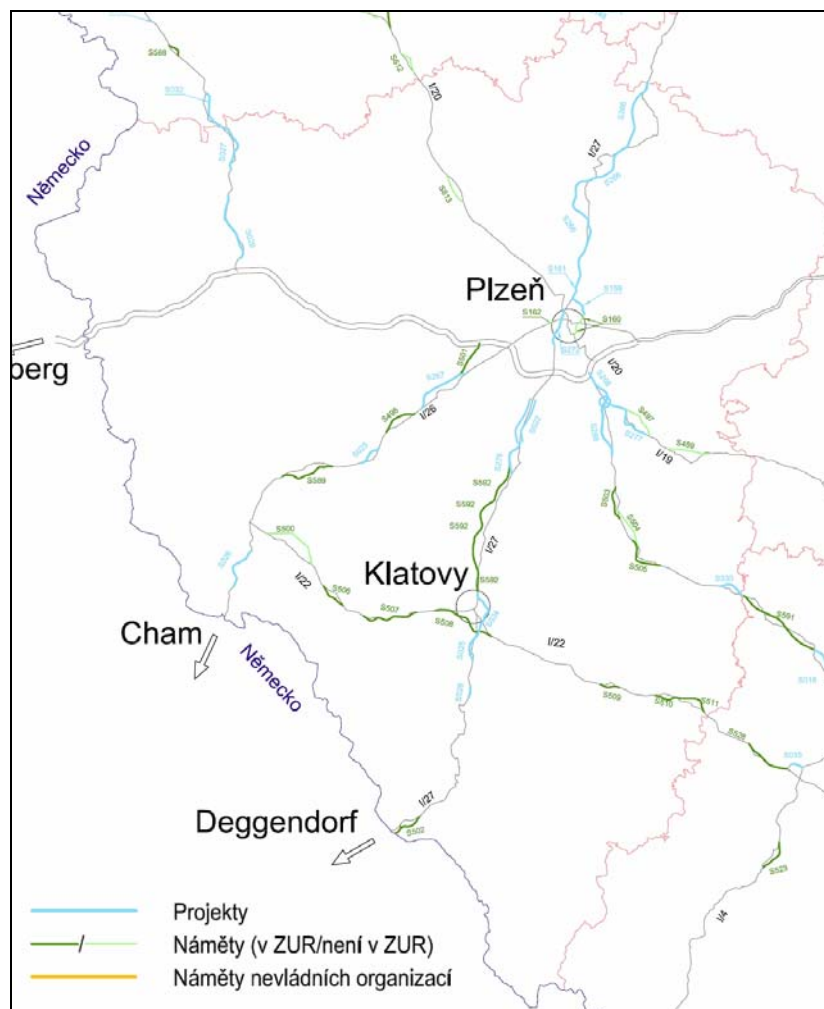
Zdroj: Dopravní sektorová strategie – 2. fáze, 2013

Tab. 3 Databáze opatření SII (silnice II. třídy) a vybrané SIII (III. třídy) ve správě Plzeňského kraje

Silnice	Úsek	Typ opatření	Č. dle ZÚR
II/187	Čiháň – Kolinec; převážně nová stavba	novostavba	187/04
II/117	Strašice – Mirošov 1a. etapa od x 11724 Mirošov – přeložka (špejchar)	novostavba	-
II/605	Ejpovice – jižní obchvat	obchvat	605/02
III/11724	Rokycany – Kamenný Újezd – Hrádek III. stavba	obchvat	232/01

Zdroj: Dopravní sektorová strategie – 2. fáze, 2013

Obr. 1 Projekty a náměty na silniční síti v Plzeňském kraji



Zdroj: Dopravní sektorová strategie – 2. fáze, 2013

Analytická část

Pro potřeby územní studie jsou z analytické části DSS – 2.fáze dále komentovány následující výstupy:

- Klasifikace silnic I. třídy v Plzeňském kraji
- Identifikace kapacitních nedostatků na silnicích I. třídy v Plzeňském kraji
- Identifikace nehodových lokalit v Plzeňském kraji

Klasifikace silnic I. třídy v Plzeňském kraji

Dokument DSS – 2.fáze v souvislosti s tzv. „Novým pojetím dálniční sítě“ zavádí novou klasifikaci silnic I. třídy (SI), která zohledňuje výsledky posouzení významu jednotlivých komunikací, dopravního zatížení a tahovosti. Celkem je specifikováno 6 typů (silnic I. třídy s označením A – F, viz. tab. 4.

Tab. 4 Klasifikace silnic I. třídy dle dopravních sektorových strategií

Typ SI	Charakteristika
A	<p><i>Význam komunikace</i></p> <ul style="list-style-type: none"> silnice tvořící páteční síť komunikačního systému, v současné době doplňující síť dálnic a rychlostních silnic <p><i>Dopravní zatížení</i></p> <ul style="list-style-type: none"> vysoké hodnoty dopravního zatížení <p><i>Souvislost s Novým pojetím</i></p> <ul style="list-style-type: none"> silnice, které by měly být nahrazeny kapacitní komunikací, zpravidla dálnic (dle Nového pojetí dálniční sítě) vedouc v jiné stopě <p><i>Tahovost</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ucelené mezinárodní tahy či jiné přeshraniční vazby
B	<p><i>Význam komunikace</i></p> <ul style="list-style-type: none"> významné silnice I. třídy s 4pruhovým uspořádáním zajišťující jízdní komfort a plynulost dopravy <p><i>Dopravní zatížení</i></p> <ul style="list-style-type: none"> vysoké hodnoty dopravního zatížení <p><i>Souvislost s Novým pojetím</i></p> <ul style="list-style-type: none"> na vybraných úsecích těchto komunikací budou osazeny značky „silnice pro motorová vozidla“ <p><i>Tahovost</i></p> <ul style="list-style-type: none"> obvykle kratší více zatížené úseky v okolí velkých měst
C	<p><i>Význam komunikace</i></p> <ul style="list-style-type: none"> 2-pruhové silnice propojující jednotlivé regiony, či zajišťují méně významné přeshraniční vazby nebo přivádějí dopravu na nadřazenou dopravní síť (současné dálnice, rychlostní silnice a silnice I. třídy typu A a B) <p><i>Dopravní zatížení</i></p> <ul style="list-style-type: none"> střední hodnoty dopravního zatížení <p><i>Souvislost s Novým pojetím</i></p> <ul style="list-style-type: none"> na vybraných úsecích těchto komunikací budou osazeny značky „silnice pro motorová vozidla“ <p><i>Tahovost</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ucelené tahy
D	<p><i>Význam komunikace</i></p> <ul style="list-style-type: none"> silnice I. třídy, na nichž jsou realizovány významné příměstské přepravní vztahy <p><i>Dopravní zatížení</i></p> <ul style="list-style-type: none"> střední až vysoké hodnoty dopravního zatížení <p><i>Souvislost s Novým pojetím</i></p> <ul style="list-style-type: none"> na vybraných úsecích těchto silnic mohou být v budoucnu osazeny značky „silnice pro motorová vozidla“ <p><i>Tahovost</i></p> <ul style="list-style-type: none"> obvykle kratší, více zatížené úseky v okolí velkých měst
E	<p><i>Význam komunikace</i></p> <ul style="list-style-type: none"> silnice I. třídy napojující odlehle oblasti, zejména geografické výběžky ČR <p><i>Dopravní zatížení</i></p> <ul style="list-style-type: none"> nižší hodnoty dopravních zátěží <p><i>Souvislost s Novým pojetím</i></p> <ul style="list-style-type: none"> silnice nezahrnuté v úpravách v Novém pojetí <p><i>Tahovost</i></p> <ul style="list-style-type: none"> silnice navazující na ucelené tahy, zpravidla přeshraniční spojení

Typ SI	Charakteristika
F	<p><i>Význam komunikace</i></p> <ul style="list-style-type: none"> silnice I. třídy zajišťují regionální (případně meziregionální) vazby a propojení větších sídelních celků <p><i>Dopravní zatížení</i></p> <ul style="list-style-type: none"> silnice I. třídy s nižšími hodnotami dopravního zatížení <p><i>Souvislost s Novým pojetím</i></p> <ul style="list-style-type: none"> silnice nezahrnuté v úpravách v Novém pojetí <p><i>Tahovost</i></p> <ul style="list-style-type: none"> silnice I. třídy, které nejsou přítomny ani v jednom z výše uvedených typů

Zdroj: Dopravní sektorová strategie – 2. fáze, 2013

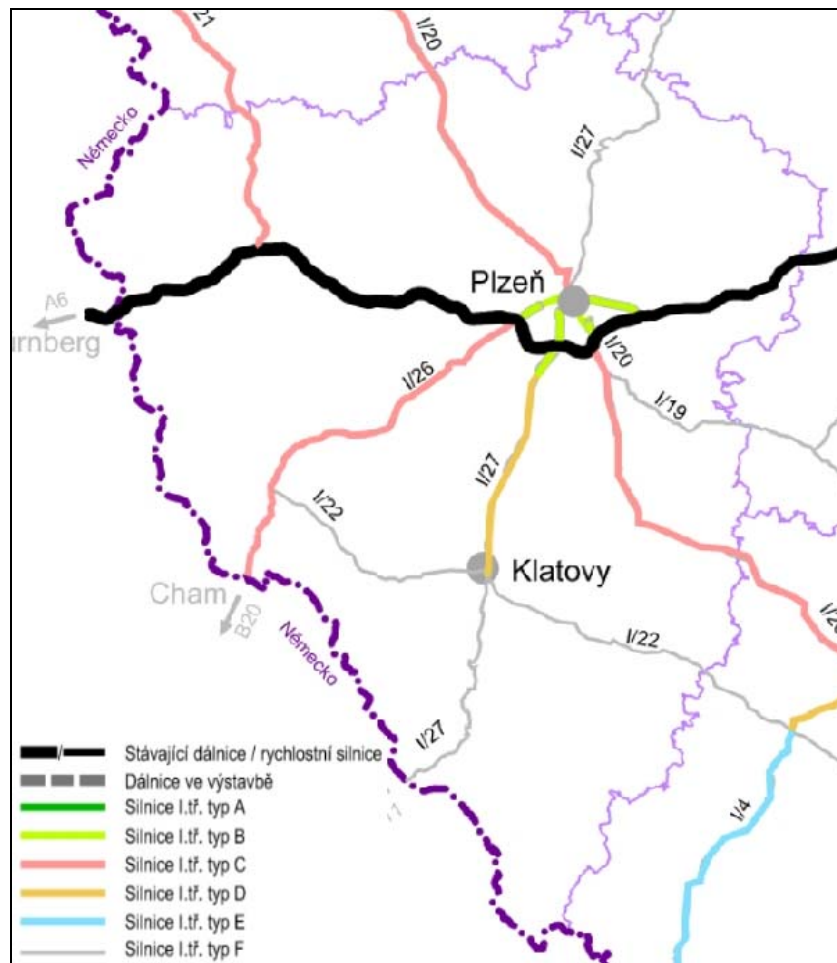
Na silnicích I. třídy na území Plzeňského kraje jsou vymezeny pouze čtyři typy: **B, C, D, F**, jmenovitě specifikované v následujících tab. 5 a zobrazeny na obr. 2.

Tab. 5 Klasifikace silnic I. třídy na území Plzeňského kraje

Typ SI	Silnice	Úsek
B	I/20	Černice (D5) - Plzeň, ul. K Dráze
	I/26	Ejpovice (D5) - Plzeň
	I/26	Sulkov (D5) - Nová Hospoda (Plzeň)
	I/27	Plzeň - Chlumčany
C	I/20	Černice (D5) - hranice kraje
	I/20	Plzeň - hranice kraje
	I/21	Nová Hospoda (D5) - hranice kraje
	I/26	Sulkov (D5) - Folmava (státní hranice)
D	I/27	Chlumčany - Klatovy
F	I/19	Nezbavětice - hranice kraje
	I/22	Draženov - hranice kraje
	I/27	Klatovy - Železná Ruda (státní hranice)
	I/27	Plzeň - hranice kraje

Zdroj: Dopravní sektorová strategie – 2. fáze, 2013

Obr. 2 Klasifikace silnic I. třídy v Plzeňském kraji



Zdroj: Dopravní sektorová strategie – 2. fáze, 2013

Z tab. 5 a obr. 2 je patrné, že nejvýznamnější úseky silnic I. třídy v Plzeňském kraji jsou dílčí úseky silnic I/20, I/26, I/27 vedené od dálnice D5 (I/27 od Dobřan) radiálně do vnitřního prostoru krajského města Plzně – typ **B**. Ostatní úseky silnic I/20, I/21 zajišťují především mezikrajské relace a silnice I/26 pak mezinárodní vztahy s vazbou na silniční síť SRN – typ **C**.

Silnice I/27, propojující druhé největší město Klatovy s krajským městem Plzní, je hodnocena jako SI, na níž jsou realizovány významné příměstské přepravní vztahy. V úseku Plzeň – Klatovy je zařazena do skupiny typu **D**. Ostatní silnice I. třídy, případně dílčí úseky silnic I/19, I/22, I/27 (kromě úseku Dobřany – Plzeň centrum) jsou hodnoceny jako silnice s nižším dopravním zatížením, zajišťující regionální (případně meziregionální) vazby a propojení větších sídelních celků zařazeny – typ **F**.

Identifikace kapacitních nedostatků na silnicích I. třídy v Plzeňském kraji

Pro identifikaci nedostatků v silniční infrastruktuře z hlediska kapacity komunikací byl v DSS – 2. fáze využit vytvořený strategický dopravní model ČR a navazující model dopravních prognóz. Základem se staly výsledky Celostátního sčítání dopravy na silniční síti (CSD) z roku 2010 a stav silniční sítě v roce 2014. Modelovány byly časové horizonty 2014, 2020,

2035 a 2050 pro invariantní silniční síť na základě ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic a TP189 Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích.

Srovnávací parametry byly intenzity špičkové hodiny pro návrhovou kategorii S11,5 v případě dvoupruhové komunikace přepočtené pomocí TP189. Identifikace nedostatků kapacity ve špičkové hodině probíhala ve dvou krocích:

- byly identifikovány "potenciální kapacitní nedostatky", kdy je v některém z modelovaných časových horizontů dosaženo horní poloviny rozpětí stupně úrovně kvality dopravy (dále ÚKD) C a u některých silnic I. třídy ÚKD D) a lze tedy očekávat překročení stanovených stupňů ÚKD (dle ČSN 73 6101,
- byly identifikovány úseky, kde ve stanovených horizontech již k překročení normou stanovených ÚKD C, resp. D dojde.

Výstupy analýzy kapacitních nedostatků pro Plzeňský kraj jsou zobrazeny v tab. 6 a na obr. 3. Jako nejproblematictější z hlediska kapacity lze považovat již v r. 2014 silnici I/27 v úseku Chlumčany - Švihov a v r. 2020 silnici I/20 v úseku Černice (D5) - Nezavětice (I/19.)

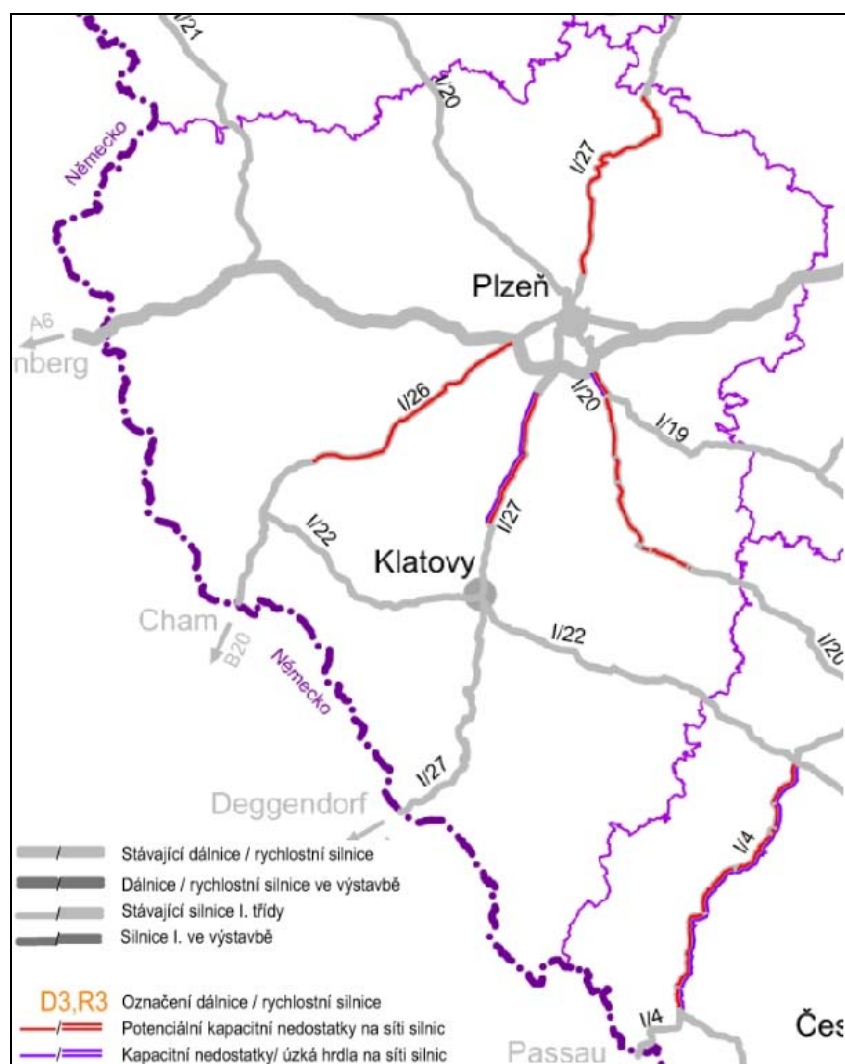
Tab. 6 Kapacitní nedostatky na síti dálnic a silnic I. třídy v Plzeňském kraji

Silnice	Úsek	2014	2020	2035	2050	ÚKD C/D	ÚKD E/F
I/20	Černice (D5) - Nezavětice (I/19)	+	++	++	++	2014	2020
I/20	Nezavětice - křižovatka s II/188		+	+	+	2020	2050+
I/26	Sulkov (D5) - Horšovský Týn			+	+	2035	2050+
I/27	Třemošná - Hranice kraje		+	+	+	2020-35	2050+
I/27	Chlumčany - Švihov	++	++	++	++	2014	2014

Vysvětlivky: + potenciální kapacitní nedostatek; ++ kapacitní nedostatek

Zdroj: Dopravní sektorová strategie – 2. fáze, 2013

Obr. 3 Kapacitní nedostatky na síti silnic I. třídy v Plzeňském kraji



Zdroj: Dopravní sektorová strategie – 2. fáze, 2013

Identifikace nehodových lokalit v Plzeňském kraji

Analýza nehodových lokalit probíhala prostřednictvím dat z aplikace Nehodová místa. Výsledky vycházejí ze sledování období 2007-2010, kdy byly odfiltrovány "náhodné" nehody a závažná nehoda v dané lokalitě musela nastat alespoň 2 roky z období 2007-2010. V Plzeňském kraji bylo identifikováno celkem 21 nehodových lokalit, z nichž je 13 se smrtelným zraněním. Nehodové lokality jsou shrnuty v tab.7 a zobrazeny na obr. 4.

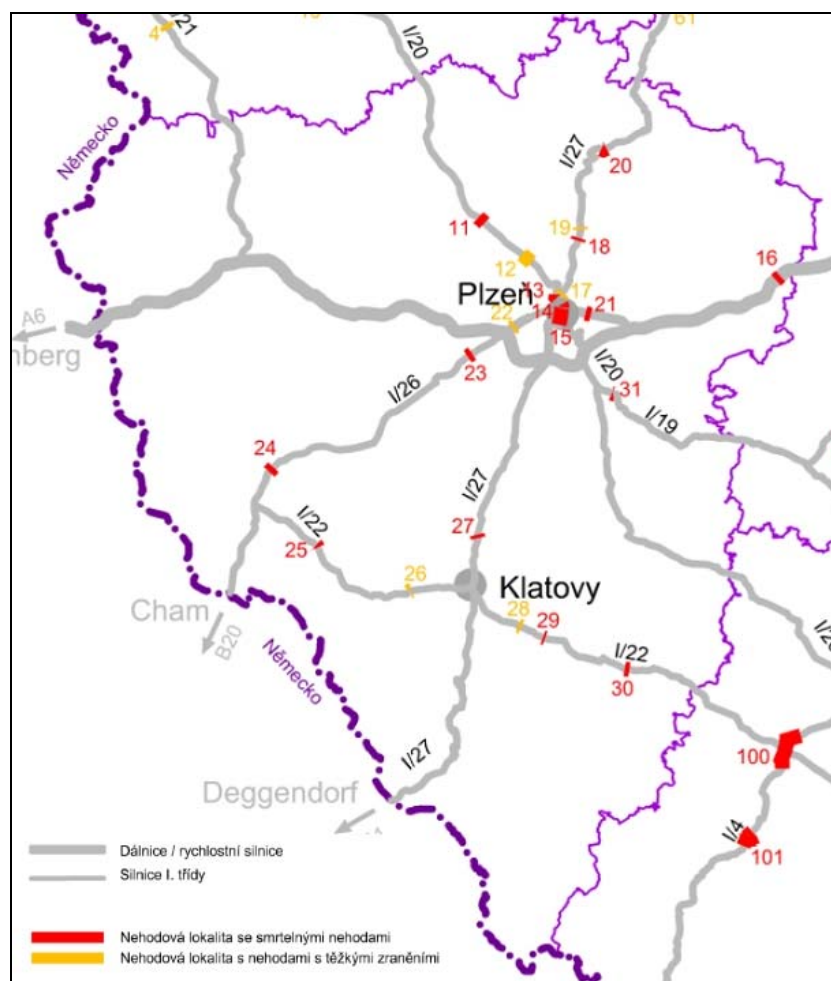
Tab. 7 Nehodové lokality na silnicích I. třídy v Plzeňském kraji

č.	Silnice	Lokalizace	Následky
11	I/20	Líšťany úsek silnice I/20 a křižovatka se sil. III/2051	se smrtelným zraněním
12	I/20	Chotíkov úsek silnice I/20 a křižovatka se sil. II/180	s těžkým zraněním
13	I/20	Plzeň úsek silnice I/20, ul. Karlovarská	se smrtelným zraněním
14	I/20	Plzeň úsek silnice I/20, ul. Karlovarská	se smrtelným zraněním
15	I/27	Plzeň křižovatky silnice I/20 a MK, Klatovská třída	se smrtelným zraněním
16	D5	Cekov úsek dálnice D5	se smrtelným zraněním

č.	Silnice	Lokalizace	Následky
17	I/27	Plzeň, Alej Svobody křižovatka sil. I/27 a MK	s těžkým zraněním
18	I/27	Třemošná úsek silnice I/27 Plzeňská	se smrtelným zraněním
19	I/27	Hromnice křižovatka sil. I/27 x III/1804	s těžkým zraněním
20	I/27	Blatnice (okres Plzeň sever) úsek silnice I/27	se smrtelným zraněním
21	I/26	Plzeň, Hřbitovní úsek silnice I/26 a křižovatka s MK	s těžkým zraněním
22	I/26	Vejprnice úsek silnice I/26 a křižovatka se sil. III/2032	s těžkým zraněním
23	I/26	Zbůch křižovatka sil. I/26 x II/180	se smrtelným zraněním
24	I/26	Meclov křižovatka sil. I/26 x II/196 x III/19360	se smrtelným zraněním
25	I/22	Spáňov úsek silnice I/22	se smrtelným zraněním
26	I/22	Dlažov úsek sil. I/22 a napojení ÚK	s těžkým zraněním
27	I/27	Švihov (okres Klatovy), úsek sil. I/27	se smrtelným zraněním
28	I/22	Mochtín úsek silnice I/22	s těžkým zraněním
29	I/22	Čiháň křižovatka se sil. II/187	s těžkým zraněním
30	I/22	Hradešice úsek silnice I/22	se smrtelným zraněním
31	I/19	Nezbavětice úsek silnice I/19	se smrtelným zraněním

Zdroj: Dopravní sektorová strategie – 2. fáze, 2013

Obr. 4 Nehodové lokality na silnicích I. třídy v Plzeňském kraji



Zdroj: Dopravní sektorová strategie – 2. fáze, 2013

Syntetická část

Ze syntetické části byla pro účely této územní studie vybrána témata, týkající se především analýzy potřebnosti jednotlivých opatření, která jsou v DSS – 2. fáze promítnuta do následujících výstupů:

- identifikace obchvatů
- MCA a CBA analýza
- harmonogram realizace jednotlivých staveb

Identifikace obchvatů

V rámci analýzy průtahů na silnicích I. třídy bylo provedeno hodnocení potřebnosti obchvatů z hlediska intenzity dopravy, počtu obyvatel v obci, stavu zanesení do ZÚR, typu silnice I. třídy a polohy průtahu vzhledem k centru obce. Z hodnocení vyplynulo, že do kategorie **vysoké potřebnosti** na území Plzeňského kraje spadá pouze stavba I/27 Klatovy, přeložka, 1. stavba (v tab. 8 vyznačeno růžově). Větší část obchvatů je hodnocena v kategorii **střední** (v tab. 8 bez výplně) a **nízké potřebnosti** (v tab. 8 vyznačeno zeleně).

Tab. 8 Potřebnost (priorita) obchvatů na silnicích I. třídy v Plzeňském kraji

Opatření číslo	Typ SI ¹	Silnice	Název stavby
S024	D	27	I/27 Klatovy přeložka 1. stavba
S276	D	27	I/27 Přeštice, obchvat
S025	F	27	I/27 Klatovy přeložka 2. stavba
S267	C	26	I/26 Chotěšov - Stod
S501	C	26	I/26 křiž. D5 - Chotěšov, přeložka
S589	C	26	Horšovský Týn
S023	C	26	I/26 Staňkov přeložka
S498	C	26	I/26 Holýšov, obchvat
S592	D	27	I/27 Lužany, Borovy - Červené Poříčí - Štěpánovice
S508	F	22	I/22 Klatovy, jižní obchvat
S022	D	27	I/27 Šlovice - Přeštice přeložka
S027	C	21	I/21 Planá - Trstěnice přeložka obchvat obce Chodová Planá
S503	C	20	I/20 Seč - Měcholupy, přeložka obchvat obce Chocenice a jejich částí
S504	C	20	I/20 Měcholupy - Klášter, přeložka obchvat obce Měcholupy
S500	F	22	I/22 Domažlice, severní obchvat
S030	C	20	I/20 Kasejovice, přeložka
S266	F	27	I/27 Třebošná - hranice Plzeňského kraje; obchvat obcí Kaznějov, Rybnice, Plasy, Výrov, Kralovice
S511	F 22	22	I/22 Horažďovice, obchvat
S499	F 19	19	I/19 Spálené Poříčí, obchvat
S506	F 22	22	I/22 Kdyně, přeložka
S505	C 20	20	I/20 Klášter - Nepomuk, přeložka-obchvat Nepomuku
S612	C 20	20	I/20 Bezděrov
S613	C 20	20	I/20 Úněšov
S497	F 19	19	I/19 Nezvěstice, obchvat
S507	F 22	22	I/22 Loučim, přeložka

¹ Klasifikace dle DSS – 2. Fáze; typy silnic I. třídy A - F

Opatření číslo	Typ SI ¹	Silnice	Název stavby
S509	F 22	22	I/22 Nalžovské hory, obchvat
S510	F 22	22	I/22 Malý Bor, obchvat
S502	F 27	27	I/27 Železná Ruda, přeložka
S026	C 26	26	I/26 obchvat Babylon

Vysvětlivky: červená: vysoká potřebnost - nejvyšší priorita; zelená: nízká potřebnost - nejnižší priorita

Zdroj: Dopravní sektorová strategie – 2. fáze, 2013

Hodnocení opatření na silniční infrastrukturu

Globálním cílem Dopravních strategií je zpracování flexibilního plánovacího nástroje pro udržitelný rozvoj dopravní infrastruktury, proto bylo nezbytné zvolit vhodné a efektivní manažerské metody za účelem dosažení objektivitu. Pro tyto účely byla využito vícestupňové multikriteriální hodnocení (VMH), které využívá multikriteriální analýzu (MCA) a zjednodušenou analýzu výnosů a nákladů (z CBA).

Vícestupňové multikriteriální hodnocení se skládá ze tří pilířů (hledisek) hodnocení:

1. pilíř: Dopravní a společenský; hodnotí důvody realizace opatření (využívá MCA)
2. pilíř: Územní a environmentální; hodnotí očekávané překážky realizace opatření a negativní dopady (využívá MCA)
3. pilíř: Ekonomický; hodnotí ekonomickou efektivitu opatření projektů (využívá CBA)

Hlavním cílem VMH navrhovaných opatření v DSS – 2.fáze je umožnit sestavení efektivního střednědobého a dlouhodobého plánu implementace větších rozvojových projektů a námětů, který:

- časově preferuje dopravně naléhavější a celospolečensky přínosnější projekty,
- nechává přednostní prostor pro relativně nezpochybnitelné projekty, podle realizovatelného harmonogramu a reálné doby přípravy,
- určuje horizont realizace opatření,
- vrací k přepracování projekty (náměty), které jsou obtížně proveditelné z důvodu slabého nebo nereálného konceptu.

Grafickým výstupem je Mapa hodnocených opatření pro oblast silniční infrastruktury, která je uvedena v souhrnném dokumentu (předložený v rámci procesu SEA). Mapa hodnocených opatření pro oblast silniční infrastruktury v Plzeňském kraji je zobrazena na následujícím obr. 5.

Úroveň hodnocení 1. pilíře (dopravní a společenský):

- úroveň A – vysoká dopravní a společenská důležitost
- úroveň B – střední dopravní a společenská důležitostatd.
- úroveň E - nízká dopravní a společenská důležitost

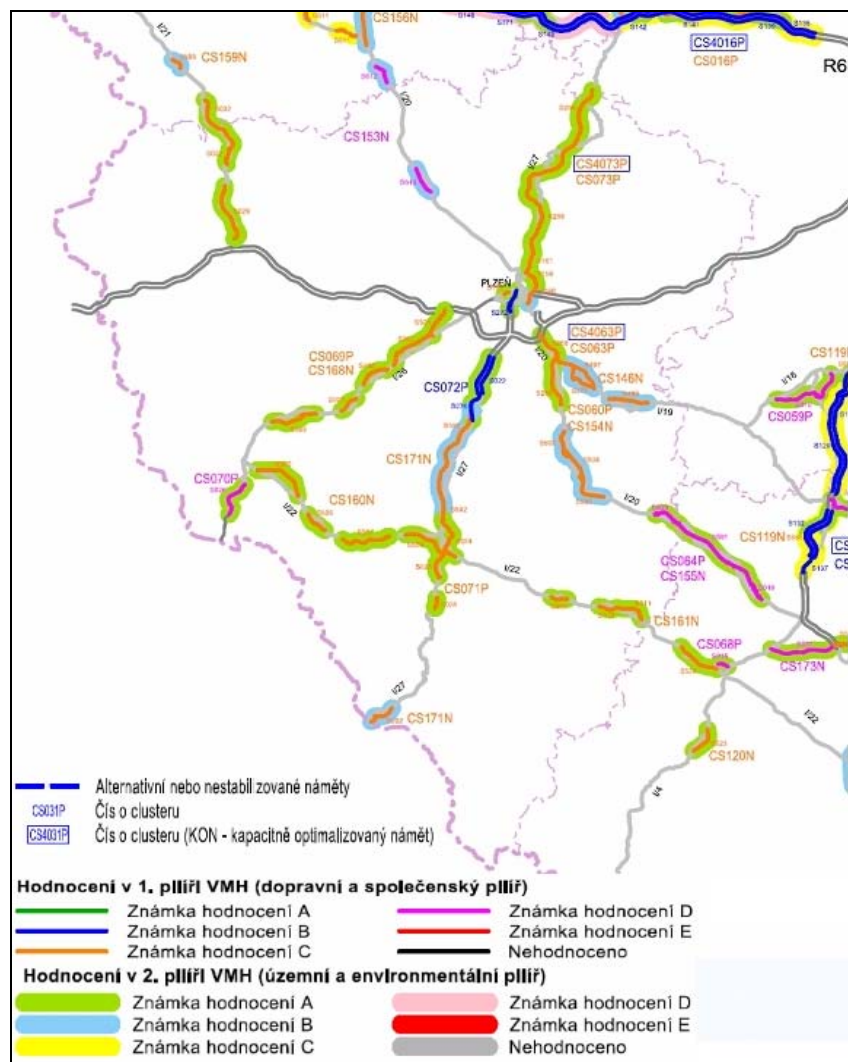
Úroveň hodnocení 2. pilíře (územní a environmentální):

- úroveň A – nízké riziko environmentální neprojednatelnosti
- úroveň B – střední riziko environmentální neprojednatelnostiatd.
- úroveň E – vysoké riziko environmentální neprojednatelnosti

Úroveň hodnocení 3. pilíře (územní a environmentální):

- úroveň A – vysoká územní a environmentální důležitost
- úroveň B – střední územní a environmentální důležitostatd.
- úroveň E - nízká územní a environmentální důležitost

Obr. 5 Mapa hodnocených opatření pro oblast silniční infrastruktury v Plzeňském kraji



Zdroj: Dopravní sektorová strategie – 2. fáze, 2013

Na území Plzeňského kraje se dle výsledků hodnocení záměrů na silniční síti I. třídy v 1. a 2. pilíři nenacházejí záměry, které by byly z hlediska dopravní a společenské důležitosti hodnoceny jako záměry s vysokou důležitostí a jako záměry s vysokým rizikem environmentální neprojednatelnosti (viz obr. 5).

Zásadním výstupem Dopravních sektorových strategií - 2. fáze, který vychází z výsledků zpracované VMH je Harmonogram realizace dopravní strategie pro oblast silniční infrastruktury na roky 2014 - 2020 (23), který je rozdělen na dvě části:

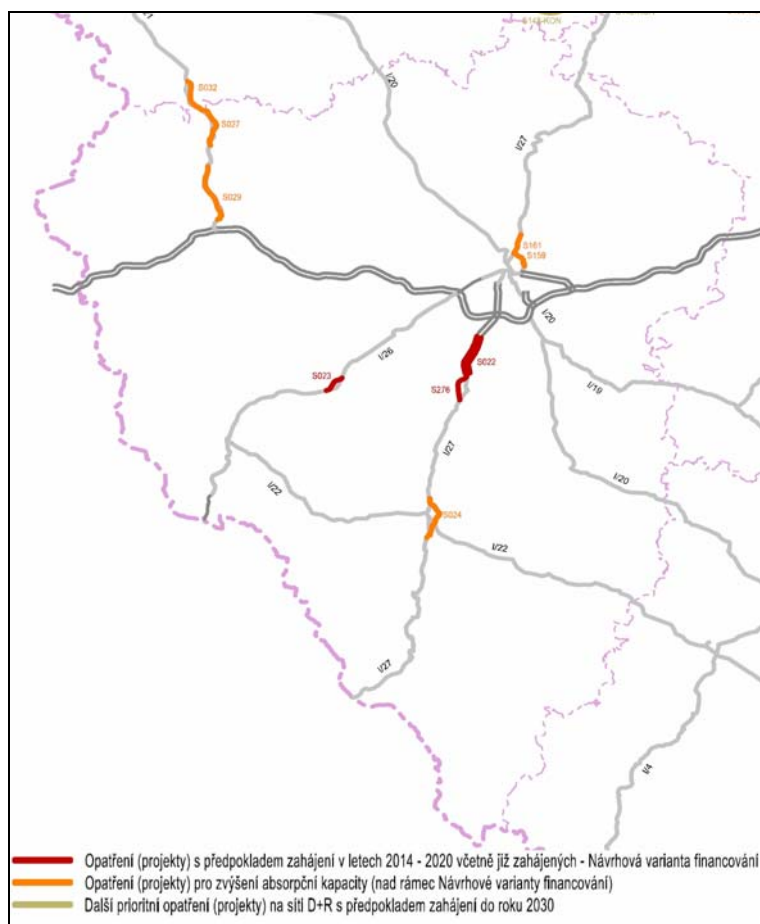
- Opatření zařazená v harmonogramu realizace Dopravní strategie (dle Návrhové varianty financování dle DSS – 2.fáze)
- Opatření pro zvýšení absorpční kapacity (nad rámec Návrhové varianty financování)

Výsledný Harmonogram realizace strategie v Plzeňském kraji a lokalizaci opatření ukazuje tab. 9. a obr. 6.

Tab. 9 Harmonogram realizace dopravní strategie pro oblast silniční infrastruktury na roky 2014 - 2020 (23) v Plzeňském kraji

Silnice	Úsek	Stavební náklady (v mil. Kč s DPH CÚ 2012)	Realizace
Opatření zařazená v harmonogramu realizace Dopravní strategie (Návrhová varianta financování)			
I/27	Přeštice, obchvat	728	2017-2019
I/26	Staňkov, přeložka	472	2014-2016
I/27	Šlovice - Přeštice, přeložka	1530	2016-2018
Opatření pro zvýšení absorpční kapacity (nad rámec Návrhové varianty financování)			
I/20	Jasmínová - Plaská	535	2018-?
I/21	Nová Hospoda - Kočov, přeložka, II. stavba	390	2015-?
I/21	Trstěnice - Drmoul	852	2016-?
I/21	Planá - Trstěnice, přeložka	1288	2020-?
I/27	Klatovy, přeložka, 1. stavba	2277	2016-?
I/27	Třebošenský rybník - Orlík	342	2018-?

Obr. 6 Lokalizace opatření dle harmonogramu realizace dopravní strategie pro oblast silniční infrastruktury na roky 2014 - 2020 (23)



Zdroj: Dopravní sektorová strategie – 2. fáze, 2013

C. PŘESTAVBA SILNIČNÍ SÍTĚ V ZÁSADÁCH ÚZEMNÍHO ROZVOJE PLZEŇSKÉHO KRAJE

Základním podkladem pro výběr záměrů k prověření možných variantních (optimalizovaných) řešení na silniční síti Plzeňského kraje jsou Zásady územního rozvoje Plzeňského kraje (ZÚR Pk) vydané dne 17.10.2008 a dále aktualizované návrhy dle rozpracované Aktualizace č. 1 (návrh po společném jednání dle § 37 zákona č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů).

Přehled všech záměrů na silniční síti I. a II. třídy vymezené v platných ZÚR Pk a v rozpracované Aktualizaci č. 1 ZÚR Pk uvádí následující tab. 10.

Tab. 10 Přehled záměrů na silniční síti I. a II. třídy vymezené v platných ZÚR Pk a v rozpracované Aktualizaci č. 1

Silnice č.	Název záměru	Kód záměru	N-návrh R-územní rezerva	Změny v rozpracované aktualizaci ZUR
Silnice I. třídy				
I/19	Losiná (MÚK s I/20) - Nezavětice - Nezvěstice - Žákava, přeložka	19/01	N	část změna, zbýv. bez změny
I/19	Žákava - Spálené Poříčí – Borovno – hranice kraje, přeložka	19/02	R	bez změny
I/19	Nezavětice, severní obchvat	19/04	R	zrušeno
I/20	Plzeň, průtah silnice	20/01	N	část na stav, zbýv. bez změny
I/20	Chocenice, západní obchvat	20/02	N	bez změny
I/20	Klášter - Borek u Nepomuka, přeložka	20/03	N	bez změny
I/20	Životice - Kasejovice - hranice kraje, přeložka	20/04	N	bez změny
I/20	Chválenice - Seč, přeložka	20/06	N	bez změny
I/20	Černice (MÚK s D5) - Losiná, přeložka	20/07	N	bez změny
I/20	Nepomuk, obchvat	20/08	N	bez změny
I/20	Měcholupy, obchvat	20/09	N	změna - nově vymezeno a převedeno z R do návrhu
I/21	Dálniční přivaděč Planá - hranice kraje	21/01	N	bez změny
I/21	Dálniční přivaděč Lhota u Nové Hospody – Janov - Brod nad Tichou	21/02	N	změna na stav v úseku Bezděkov – Brod n. Tichou; bez změny v úseku Lhota u N.H - Bezděkov
I/22	Draženov – Domažlice – Kout na Šumavě, přestavba úseku s obchvaty sídel	22/01	N	změna - nově vymezeno
I/22	Kdyně, obchvat	22/02	N	bez změny
I/22	Kdyně - Libkov, přestavba úseku s obchvaty sídel	22/03	N	bez změny
I/22	Libkov - Soustov, přeložka	22/04	N	bez změny
I/22	Klatovy, jihozápadní obchvat	22/05	N	bez změny
I/22	Mochtín - Bystré, přeložka	22/06	N	bez změny
I/22	Plánička - Letovy, přeložka	22/07	N	bez změny
I/22	Nalžovské Hory, obchvat	22/08	N	bez změny
I/22	Hradešice, obchvat	22/09	N	bez změny

Silnice č.	Název záměru	Kód záměru	N-návrh R-územní rezerva	Změny v rozpracované aktualizaci ZUR
I/22	Malý Bor, obchvat	22/10	N	bez změny
I/22	Horažďovice, obchvat	22/11	N	bez změny
I/22	Českolesská tangenciála (Draženov – Poběžovice – - ČLT Bor – D5)	22/12	R	nově vymezeno – Draženov a Bor, zbýv. bez změny
I/26	Nýřany (MÚK s D5) - Chotěšov - Stod - Staňkov - Horšovský Týn, přeložka	26/01	N	bez změny
I/26	Plzeň, západní dálniční přivaděč	26/02	N	změna na stav
I/26	Meclov - Draženov, přestavba	26/03	N	bez změny
I/26	Babylon, obchvat	26/06	N	bez změny
I/26	Holýšov, přeložka	26/07	R	změna - nově vymezeno
I/27	Třemošná - hranice kraje, přestavba úseku	27/01	N	bez změny
I/27	Plzeň - Třemošná, zkapacitnění	27/05	N	část na stav, zbýv. bez změny
I/27	Plzeň, průtah silnice	27/06	N	část na stav, zbýv. bez změny
I/27	Dobřany – Dolní Lukavice, přeložka	27/07	N	bez změny
I/27	Dolní Lukavice - Lužany, přeložka	27/08	N	bez změny
I/27	Klatovy - Lužany, přeložka	27/09	N	bez změny
I/27	Klatovy, východní obchvat	27/10	N	bez změny
I/27	Běšiny, východní obchvat	27/11	N	bez změny
I/27	Železná Ruda, jihovýchodní obchvat s tunelem	27/12	N	bez změny
I/27	Gerlova Huť, přestavba křižovatky s II/190	27/13	N	bez změny
I/27	Jesení, obchvat	27/14	R	bez změny
I/27	Čachrov, obchvat	27/15	R	bez změny
I/27	Neznašovy, obchvat	27/16	R	bez změny
Silnice II. třídy				
II/145	Radešov - Kašperské Hory, rozšíření a stoupací pruh	145/01	N	bez změny
II/169	Rabí, úprava průtahu	169/01	N	bez změny
II/169	Rejštejn, přeložka	169/02	N	bez změny
II/169	Sušice, přeložka s novým mostem přes Otavu	169/03	N	bez změny
II/169	Bojanovice, úprava trasy	169/04	N	bez změny
II/171	Opálka - Strážov, přeložka	171/01	N	bez změny
II/171	Běšiny, přeložka s napojením na silnici I/27	171/02	N	bez změny
II/171	Strážov, obchvat	171/03	R	nově vymezeno
II/178	Blovice, přeložka	178/01	N	bez změny
II/180	Zbůch - Úherce, přeložka s východním obchvatem s propojením na Dobřany	180/06	R	bez změny
II/180	Kyšice - Dýšina - Chrást, přeložka se západními obchvaty sídel	180/01	N	bez změny
II/180	Záluží, přeložka se severním obchvatem	180/02	N	bez změny
II/180	Zruč-Senec, přeložka se severním obchvatem	180/03	N	bez změny
II/180	Třemošná, přeložka s jižním obchvatem	180/04	N	bez změny
II/180	Dobřany, obchvat	180/05	R	nově vymezeno
II/180	Chotěšov, obchvat	180/07	R	zrušeno a nově vymezeno
II/180	Čemíny – Město Touškov	180/08	R	nově vymezeno
II/180	Myslinka, obchvat	180/09	R	nově vymezeno
II/183	Starý Plzenec – Nezbavětice, nová propojovací komunikace	183/01	R	zrušeno
II/184	Kdyně, obchvat	184/01	N	bez změny

Silnice č.	Název záměru	Kód záměru	N-návrh R-územní rezerva	Změny v rozpracované aktualizaci ZUR
II/184	Malechov, úprava průtahu	184/02	N	bez změny
II/184	Hájek u Všerub, obchvat	184/03	N	změna na stav
II/184	Brůdek, obchvat	184/04	R	nově vymezeno
II/185	Balkovy - Dolany, prostorová úprava trasy	185/01	N	bez změny
II/185	Dolany - Svrčovec, prostorová úprava trasy	185/02	N	bez změny
II/185	Klatovy, severní obchvat - napojení na I/22	185/03	N	změna na stav
II/186	Plánice, severní obchvat	186/01	N	bez změny
II/187	Plánice, jihovýchodní obchvat	187/01	N	bez změny
II/187	Sušice, přeložka s napojením na novou trasu silnice II/169	187/02	N	bez změny
II/187	Tedražice - Kašovice, přeložka s jižním obchvatem Tedražic a severním obchvatem Hrádku	187/03	N	bez změny
II/187	Kašovice - Čiháň, prostorová úprava trasy s obchvaty Kolince, Vlčkovice a Brodu	187/04	N	bez změny
II/188	Velký Bor, prostorová úprava trasy	188/01	N	bez změny
II/188	Defurovy Lažany, západní obchvat	188/02	N	zrušeno
II/188	Defurovy Lažany – Oselce, směrová úprava	188/03	R	nově vymezeno
II/190	Milence, přeložka	190/01	N	bez změny
II/191	Lomec - Janovice nad Úhlavou, úprava trasy	191/01	N	bez změny
II/191	Nýrsko, obchvat města	191/02	N	bez změny
II/191	Nepomuk, přeložka s východním obchvatem	191/03	N	bez změny
II/193	Stříbro, přeložka se severním obchvatem	193/01	R	bez změny
II/197	Smolov, směrová úprava	197/01	N	bez změny
II/197	Bělá nad Radbuzou, úprava průtahu	197/02	N	bez změny
II/197	Železná - státní hranice se SRN	197/03	N	bez změny
II/197	Štítary, směrová úprava včetně nového mostu	197/04	N	bez změny
II/198	rekonstrukce II/198 Tachov - Staré Sedliště	198/01	N	bez změny
II/199	Tachov, východní obchvat	199/03	N	bez změny
II/199	rekonstrukce II/199 včetně obchvatu Tisové a Trnové	199/01	N	bez změny
II/199	Halže - Ctiboř, napojení obce Halže	199/02	N	zrušeno a nově vymezeno
II/200	obchvat Horšovského Týna	200/02	R	zrušeno
II/201	Manětín, přeložka s jižním obchvatem a úpravou průtahu	201/01	N	bez změny
II/201	rekonstrukce přivaděče k hraničnímu přechodu Broumov - Mähring s obchvaty sídel	201/02	N	část zrušeno a nově vymezeno, zbýv. bez změny
II/201	Kralovice, přeložka silnice II/201	201/03	N	bez změny
II/201	Kokašice – Nová Ves, přeložka (včetně návaznosti na silnici II/202)	201/04	N	bez změny
II/203	Nýřany, přeložka se severním obchvatem	203/01	N	bez změny
II/203	Rochlov, (napojení na II/203 s navazující) územní rezervou propojení na Úlice	203/02	R	zrušena územní rezerva úseku Rochlov – Úlice, ostatní bez změny
II/203	Plzeň, napojení silnice I/20 na dálniční přivaděč	203/03	N	bez změny
II/204	Úněšov, přeložka	204/01	N	bez změny
II/204	Dolní Bělá, přeložka s jižním obchvatem	204/02	N	bez změny
II/205	Nekmíř, východní obchvat	205/01	R	bez změny
II/230	Černošín, severní obchvat	230/01	R	nově vymezeno
II/232	Rokycany - Hrádek - Mirošov, nová trasa	232/01	N	bez změny

Silnice č.	Název záměru	Kód záměru	N-návrh R-územní rezerva	Změny v rozpracované aktualizaci ZUR
II/232	Osek - Břasy - Újezd u Svatého Kříže, přeložka s obchvaty sídel	232/02	N	část zrušeno - nově vymezeno, zbýv. bez změny
II/232	Újezd u Sv. Kříže – Dobříč – Kaznějov	232/03	R	bez změny
II/233	přeložka Dyšina - Zábělá	233/01	N	bez změny
II/233	Břasy, úprava průtahu	233/02	N	bez změny
II/605	Rokycany, nová trasa	605/01	N	zrušeno
II/605	Ejpovice, přeložka s jihovýchodním obchvatem	605/02	N	bez změny
II/605	Stříbro, přeložka s východním obchvatem	605/03	R	bez změny

Platné ZÚR PK kromě výše uvedených záměrů vymezují dva okruhy tzv. aglomerační a regionální, které ve dvou obvodových prstencích kolem jádrového území Plzně a Plzeňského kraje využívají stávající silnice II. třídy s předpokládanou přestavbou v dílčích úsecích a spojeních.

Přepavní význam jednotlivých okruhů:

- **Agglomerační okruh** ve své výhledové přepravní funkci a upravenosti představuje homogenizovaný tah příměstského prostoru s obvodovým rozvedením dopravy a návazností na radiály směřující do jádrového území (silnice II/180).
- **Regionální okruh** ve své výhledové přepravní funkci a upravenosti představuje obvodovou komunikaci propojující sídelní strukturu s návazností na radiální systém silnic I. třídy směřujících do jádrového území kraje (silnice II/178, II/201, II/232).

Rozpracovaná Aktualizace č. 1 ZÚR PK v souladu s požadavkem PÚR ČR 2008 nově prověřila podmínky pro možné vedení alternativního spojení západní hranice ČR s východem v území jižně od D1 a navrhuje;

- **alternativní spojení západní hranice ČR s východem v území jižně od D1** v trase silnice I/20 s připojením na D5 v Plzni – Černicích a v trase silnice I/22 se zaústěním do dálniční křižovatky D5 – Bor.

Využití spojení v trase silnice I/22 se zaústěním do dálniční křižovatky D5 – Bor (Draženov – D5 – Bor) přináší nový pohled na přepravní význam a funkci stávající silnice II/195, výhledově I/22 – tzv. českolesská tangenciála Draženov – Poběžovice – Bor – D5. Z tohoto důvodu je výhledově sledovanému silničnímu spojení I/22 Draženov – D5 – Bor (v ZÚR Pk sledováno jako územní rezerva) a jeho postupné přestavbě v této územní studii věnována zvýšená pozornost.

D. ZÁMĚRY A PŘÍPRAVA STAVEB NA SILNICÍCH I. A II. TŘÍDY

D.1 Přehled a stav přípravy staveb na silnicích I. třídy dle ŘSD ČR

Pro zjištění aktuálního stavu přípravy staveb na silniční síti I. třídy v Plzeňském kraji bylo v průběhu prací na územní studii uskutečněno pracovní jednání se zástupci ŘSD ČR Praha. Na základě předaných informací a podkladů jsou v grafické části dokumentace (III. Problémový výkres) zapracovány navrhované trasy přestavby silniční sítě I. třídy včetně variant, prověřovaných a navrhovaných ve zpracované předprojektové a projektové dokumentaci. Tyto zákresy jsou u vybraných záměrů jedním z podkladů pro prověření a návrh možné optimalizace, u stabilizovaných záměrů mohou být využity při následné aktualizaci ZÚR Pk ke zpřesnění koridorů vymezených v platných ZÚR Pk.

Přehled staveb na silnicích I. třídy Plzeňského kraje a informace o současném stavu jejich přípravy uvádí následující tab. 11.

V tab. 11 je uvedena i nová klasifikace silnic; typ A - F, specifikovaná v Dopravní sektorové strategii – 2. fáze (podrobněji viz kap. B).

Tab. 11 Přehled záměrů na silniční síti I. třídy sledované ŘSD ČR (stav k září 2013)

Silnice č.	Název akce	Klasifikace dle DSS-2.fáze	Zpracovaná dokumentace	Komentář
I/19	Přestavba v úseku I/20 – hranice Plzeňského kraje	F	Studie Valbek, spol. s r.o. Plzeň, 2008	<ul style="list-style-type: none"> - tahová přeložka – funkce tahu podmíněná realizací přeložky v úseku Březnice – R4 - HDM-4 2009 neefektivní - priorita obchvat Nezvěstic (výškové omezení podjezdné výšky) a Spáleného Poříčí (omezená zatížitelnost mostu, nevhodné směrové vedení na průtahu), - přestavba zbývajících úseků ve výhledu
I/19	Spálené Poříčí – Hořehledy, přeložka	F	Studie, Pragoprojekt, a.s., 1999	<ul style="list-style-type: none"> - priorita obchvat Spáleného Poříčí, - přestavba zbývajících úseků ve výhledu
I/20	Plaská – Na Roudné – Chrástecká, II. etapa	B	DÚR aktualizace, SUDOP, a.s. Praha, 2012	-
I/20	Plzeň, Jasmínova - Sládkova	B	DÚR Jasmínova – Sušická, PONTEX, spol. s r.o., 2005	- soubor staveb v průtahu I/20 Plzní
I/20	Plzeň, Sládkova - Cvokařská	B	Studie, SUDOP Praha, 2008	

Silnice č.	Název akce	Klasifikace dle DSS-2.fáze	Zpracovaná dokumentace	Komentář
I/20	Plzeň, Cvokařská – Na Roudné	B	Studie, SUDOP, a.s. Praha, 2006	
I/20	Přeložka silnice I/20 v úseku D5 - Seč	C	Studie, SUDOP, a.s. Praha, 2009	<ul style="list-style-type: none"> - předpokládá se upřesnění technického řešení a předložení zadání projektu ke schválení, - úprava kategorie v úseku D5 – křižovatka I/20 x I/19 – kat. S20,75/90 (pův. S24,5/100,) - ukončení v prostoru křižovatky s I/19 tak, aby bylo možné pokračování s trase západního i východního obchvatu (příprava obchvatu Chválenic zastavena do doby, než dojde ke sjednocení názorů dotčených obcí)
I/20	Přestavba v úseku Seč - Životice	C	Studie Valbek, spol. s r.o. Plzeň, 2009	<ul style="list-style-type: none"> - kladné hodnocení vlivů stavby na životní prostředí (EIA, - nesoulad trasy s vymezením koridoru v ZÚR (Seč, Měcholupy) – nutná korekce v rámci aktualizace ZÚR
I/20	Přeložka Životice – Kasejovice (včetně obchvatu Kasejovic)	C	Studie, Pragoprojekt, a.s. České Budějovice	-
I/21	Nová Hospoda – Kočov, II. stavba	C	DSP aktualizace, Pragoprojekt, a.s. Karlovy Vary, 2013	<ul style="list-style-type: none"> - EIA + - předpoklad zahájení stavby 09/2014 kat. S11,5
I/21	Planá - Trstěnice	C	DÚR Valbek spol. s r.o., 2006, vydané pravomocné územní rozhodnutí; Studie - Valbek spol. s r.o., 2012 - var. západní	<ul style="list-style-type: none"> - problém východního obchvatu Chodové Plané – riziko narušení vodních zdrojů pivovaru – trvá nesouhlas pivovaru Chodovar – ŘSD nemůže garantovat (ÚP, 2011 – východní obchvat) - pro západní obchvat zpracovaná studie, 2012 – var. V1, V2 - EIA 04/2003 – posouzeny obě varianty, doporučena východní, avšak západní var. není zpochybněna - ŘSD připravuje zadání ekonomického posouzení obou variant – podklad pro rozhodování - předpokládané zahájení stavby – 06/2017
I/22	Přestavba v celém úseku Plzeňského kraje	F	Studie, Ing. Smíšek, 1996 - 1998	- realizace přestavby na pozadí zájmu ŘSD – nízké intenzity dopravy
	Přeložka v úseku Draženov – Kout na Šumavě	F	Studie, D-projekt Plzeň, 2009	- studie – severní obchvat Domažlic – koridor stabilizovaný
I/26	Plzeň, přeložka Domažlická	B	DÚR, SUDOP, a.s. Praha, 2013	- připravováno jako vyvolaná akce ŠŽDC uzel Plzeň, přesmyk Domažlické trati – potřebné

Silnice č.	Název akce	Klasifikace dle DSS-2.fáze	Zpracovaná dokumentace	Komentář
I/26	Přestavba v úseku D5 - Staňkov	C	Studie, SUDOP, a.s. Praha, 2007	- možná optimalizace trasy severně od Holýšova (zkrácení)
I/26	Ohůčov, přeložka – prověření trasy	C	Technická studie, Valbek, spol. s r.o. Plzeň, 2009, DÚR	- možná optimalizace trasy v prostoru Ohůčova (vedení trasy mezi průmyslovým areálem a ČSPHM)
I/26	Staňkov, přeložka	C	PDPS, Valbek, spol. s r.o. Plzeň, 2013	- vydané stavební povolení - příprava realizace s předpokladem zahájení stavby v r. 2014
I/26	Přestavba v úseku Staňkov – Horšovský Týn	C	Studie, VPÚ DECO Praha, a.s., 2000	-
I/26	Přestavba v úseku Meclov - Draženov	C	Studie, Grebner, spol. s r.o. Praha, 2007	-
I/26	Obchvat Babylon	C	DÚR Valbek, spol. s r.o., 2005	- EIA + 11/1997 - územní rozhodnutí 07/2011 - prověřuje se možnost realizace úprav stávající silnice v průtahu Babylonem
I/26	Průtah Babylon	C	Studie, VPÚ DECO Praha, a.s., 2012	- alternativní studie k DÚR obchvatu – - o dalším pokračování přípravy bude rozhodnuto na základě ekonomického posouzení
I/27	Třemošná – hranice Plzeňského kraje	F	Studie, D-projekt Plzeň, 2005, investiční záměr	- studijně prověřena tahová přeložka, záměry několika staveb nebyly schváleny MD ČR - EIA + Kaznějov, Plasy, Kralovice - tah bude přehodnocen, stanovena prioritní stavba (přeložka Plasy?) a předložen investiční záměr na vybranou stavbu - Kaznějov – doporučeno zvážit možnosti zkrácení trasy
I/27	Třemošenský rybník - Orlík	F	DSP, Pragoprojekt, a.s. Karlovy Vary, 2013	- vydané pravomocné územní rozhodnutí - v investiční přípravě 4-pruh
I/27	Plzeň, Sukova - Karlovarská	B	Studie, SUDOP Praha, a.s., 2008	-
I/27	Šlovice - Přeštice	D	DSP, 2013	- vydané pravomocné územní rozhodnutí - v přípravě investiční záměr - předpokládané zahájení stavby 2014
I/27	Přeštice, obchvat	D	Technická studie Pragoprojekt, a.s. Karlovy Vary, 2013	- EIA + - připravuje se zpracování DÚR - připojení na stávající trasu v jižní části Přeštic (dočasné ukončení) - nesoulad ZÚR x PD – absence dočasného připojení na stávající I/27

Silnice č.	Název akce	Klasifikace dle DSS-2.fáze	Zpracovaná dokumentace	Komentář
I/27	Přestavba v úseku Dolní Lukavice - Štěpánovice	D	Studie, SUDOP Praha, a.s. 2007, D-projekt Plzeň	<ul style="list-style-type: none"> - bude prověřeno možné přehodnocení záměru v prostoru obcí Kokšín – Dehtín s pouze lokálními přeložkami - nesoulad ZÚR x PD v úseku Červené Poříčí – Štěpánovice
I/27	Klatovy, přeložka 1. stavba	D	aktualizace DSP, SUDOP Praha, a.s., 2013	<ul style="list-style-type: none"> - vydané pravomocné územní rozhodnutí - aktualizace DSP - redukce stavby do podoby úspornějšího řešení s okružními křižovatkami (napojení na stávající I/27 ve Vrhavči) - z hlediska realizace sledováno jako jedna z priorit – problém financování
I/27	Klatovy, přeložka 2. stavba (obchvat Vrhavěč)	F	DÚR, SUDOP Praha, a.s., 2006	<ul style="list-style-type: none"> - hledá se úspornější technické řešení s maximálním využitím stávající trasy - z hlediska potřeby není prioritou (předpoklad zahájení stavby 2023)
I/27	Přeložka silnic I/27 a II/171 v Běšinech	F	DSP, 1998	<ul style="list-style-type: none"> - akce ze strany ŘSD zastavena - problém výškově omezeného podjezdu pod železniční tratí a směrového vedení s napojením silnice II. třídy - nehodové místo - vydané pravomocné územní rozhodnutí - příprava stavby pozastavena
I/27	Přeložka Železná Ruda	F	Studie, SUDOP, Praha, a.s., 2003	<ul style="list-style-type: none"> - akce ze strany ŘSD zastavena; ekonomicky neefektivní, záměr nebyl schválen - upřednostněna úprava průtahu
I/27	Železná Ruda, průtah	F	Studie stavebních úprav, D Projekt Plzeň Nedvěd, s.r.o., 2010	-
Další malé akce (kromě úpravy průtahů)				
I/26	Střelice, úprava křižovatky	C	-	-
I/27	Plasy – Sokolka, rektif. oblouku	F	-	-
I/27	Vysoká Libyně, rektifikace oblouku	F	-	-

Zdroj: ŘSD ČR, 2013, DSS-2.fáze, 2013

D.2 Přehled a stav přípravy staveb na silnicích II. třídy dle SÚS Pk

Ve spolupráci se Správou a údržbou silnic Plzeňského kraje (SÚS Pk) byla v rámci územní studie provedena revize aktuálního stavu přípravy, realizace, případně potřeby záměrů na silniční síti II. třídy sledovaných v ZÚR Pk a v rozpracované Aktualizaci č. 1. Informace o aktuálním stavu přípravy a realizace záměrů je uvedena v tab.11.

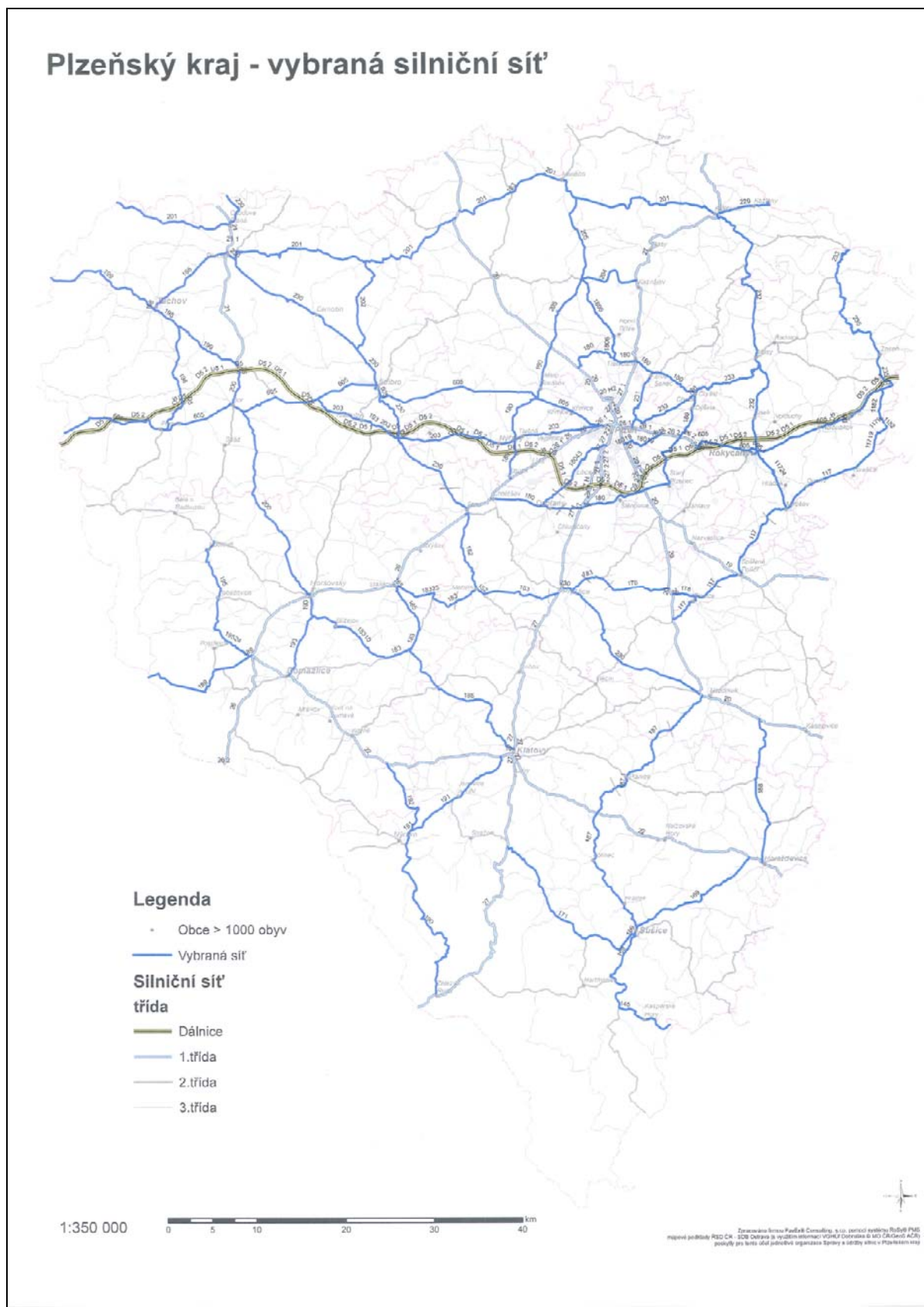
Tab. 11 Aktuální stav přípravy a realizace záměrů na silniční síti II. třídy dle SÚS PK

Číslo silnice	Kód záměru dle ZÚR	Název záměru	Záměr v realizaci / dokončen	Záměr v projektové přípravě	Záměr doporučen k převedení do územní rezervy
II/180	180/03	Zruč – Senec, přeložka se severním obchvatem	-	-	X
II/184	184/03	Hájek u Všerub, obchvat	akce ROP – dokončena v r. 2012	-	-
II/184	184/04	Brůdek, obchvat	dokončena úprava průtahu v r. 2009	-	-
II/187	187/04	Kašovice – Číháň, prostorová úprava trasy s obchvaty Kolinec, Vlčkovice a Brodu	-	na stavbu „Přeložka sil. II/187 Číháň – Kolinec vydáno ÚR	-
II/191	191/02	Nýrsko, obchvat města	-	Zpracovává se PD pro město Nýrsko – Valbek, spol. s.r.o.	-
II/199	199/02	Halže – Ctiboř, napojení obce Halže	X	-	-
II/200	200/01	úprava průtahu Horšovem	v realizaci rekonstrukce II/200 Horšovský Týn – Vidice, 1. úsek	-	-
II/203	203/02	Rochlov, napojení na II/203 (s navazující územní rezervou propojení na Úlice)	-	-	X
II/205	205/01	Nekmíř, východní obchvat	-	-	X
II/232	232/02	Osek – Břasy – Újezd u Sv. Kříže, přeložka s obchvaty sídel	-	vydané územní rozhodnutí na úsek Rokycany - Březina	-
II/605	605/02	Ejpvovice, přeložka s JV obchvatem	-	studie	-

Zdroj: SÚS Pk, 2013

Z hlediska přepravní důležitosti silničních tahů v majetku Plzeňského kraje (silnice II. a III. třídy) byla správcem sítě vymezena tzv. „vybraná silniční síť“, která představuje páteřní silniční síť krajského významu navazující na nadřazenou silniční síť republikového a mezinárodního významu. Z hlediska potřebné upravenosti a postupné přestavby vybrané sítě by měla být těmto silničním tahům věnována zvýšená pozornost.

Obr. 7 Vymezení vybrané silniční sítě II. a III. třídy v Plzeňském kraji



Zdroj: KÚ PK, SÚS PK

E. DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÁ A INFRASTRUKTURNÍ ANALÝZA SILNIČNÍ SÍTĚ

E.1 Vyhodnocení nehodovosti na silniční síti v Plzeňském kraji za období 2007-2012

Jedním z kritérií pro hodnocení potřebnosti přestavby silniční sítě je zajištění bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Aktuální míru bezpečnosti lze mimo jiné kvantifikovat počtem dopravních nehod, u kterých je kromě selhání lidského činitele a dalších faktorů rozhodující dopravní zatížení, kapacita, stavebně technický stav a upravenost dané pozemní komunikace. Základem pro eliminaci počtu nehod a jejich následků je především zajištění kvalitní, bezkolizní a přepravnímu významu přiměřené dopravní infrastruktury.

Stav pozemních komunikací a provozní podmínky se podílejí na vzniku dopravních nehod v cca 35% (Zdroj: DSS - 2. fáze, kniha 6). V případě, že je infrastruktura z hlediska bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích nevyhovující, je velice pravděpodobné, že se nehody v problematickém místě nebo úseku opakují a to s různými následky.

Pro identifikaci nehodových lokalit byla využita databáze nehod spravovaná Centrem dopravního výzkumu, ze které byly poskytnuty data o lokalizaci nehod s následky na zdraví osob za období 2007-2012. Nehodové lokality jsou obsaženy v grafické části této územní studie; výkres II. Dopravně-inženýrská analýza (měř. 1:100 000).

Výkres zobrazuje nehody s následky na zdraví osob (úmrť, těžká a lehká zranění) v období 2007-2012. Barva jednotlivých úseků udává počty zraněných (lehce i těžce) v letech 2007-2012 v daném úseku, černým bodem s číslem na úseku je dále zvýrazněno místo s nehodami s těžkými zraněními, číslo udává počet těžce zraněných osob. Do hodnocení úseků nebyly zahrnuty nehody s následkem smrti, které jsou znázorněny bodově červeným vyšrafovaným křížem.

Jako nehodové lokality byly vyhodnoceny ty, kde se v letech 2007–2012 staly:

- alespoň dvě smrtelné nehody (s libovolným počtem úmrtí)
- nehody s alespoň 6-ti těžce zraněnými osobami (počet 6 těžce zraněných je stanoven s ohledem na maximální počet 5-ti osob v osobním vozidle a vyloučení nahodilosti nehody)
- alespoň jedna smrtelná nehoda a zároveň alespoň 5 nehod s těžkým zraněním (počet 5 těžce zraněných je stanoven s ohledem na maximální počet 5-ti osob v osobním vozidle a vyloučení nahodilosti nehody).

Jako nehodové lokality byly dle databáze nehod za léta 2007-2012 identifikovány dílčí úseky na silnicích I. II. a III. třídy uvedené v následující tab. 12. Do hodnocení nebyly pro účely této studie zahrnuty nehody na dálnici D5 a na silniční síti na území města Plzně. Tyto údaje jsou obsaženy v grafické části – výkres II. Dopravně-inženýrská analýza; nehody s následky na zdraví osob v letech 2007 až 2012 (měř. 1:100 000).

Tab. 12 Nehodové lokality na silniční síti kraje za léta 2007–2012

Poř. č.	Silnice č.	Lokalita	Charakteristika nehodové lokality	Počet úmrtí 2007-12	Počet těžkých zranění 2007-12	Nehodová lokalita dle DSS - 2. fáze
1	26	Babylon	křižovatka v obci	2	2	-
2	22	Čiháň	křižovatka s II/187	2	8	-
3	26	Křenovy	přímá	3	2	-
4	605	Sytno	směrový oblouk	2	0	-
5	605	Kníže	křižovatka s III/00525	2	0	-
6	26	Stod - Chotěšov	směrový oblouk	2		-
7	203	Vejprnice	směrový oblouk	2	7	-
8	27	Kokšín	směrový oblouk	4	5	X
9	27	Vrhavěč	křižovatka s III/19124	2	1	-
10	22	Hradešice - Malý Bor	směrový oblouk	3	4	X
11	18030	Přeštice-zastávka	žel. přejezd	4	0	-
13	27	Třemošná	křižovatka s I/27H	2	3	-
14	27	Horní Bříza	přímá	2	1	-
15	27	Sokolka	směrový oblouk	3	12	X

Zdroj: Centrum dopravního výzkumu, Atelier T-plan, 2013

E.2 Intenzita automobilové dopravy na průtazích sídly

Intenzita dopravy na silniční síti v průtahu sídly je pro účely této územní studie sledována jako jeden z ukazatelů pro vyhodnocení potřeby a realizační priority navrhovaných obchvatů sídel na silnicích I. a II. třídy. Dlouhodobě sledované návrhy některých obchvatových tras mimo zastavěná území je žádoucí z hlediska jejich ekonomické návratnosti, celkového přínosu pro dané sídlo (riziko obchodně-společenské a ekonomické izolace sídla) i z hlediska nároků na průchodnost a fragmentaci území přehodnotit, případně optimalizovat. Potřeba obchvatů vždy závisí na konkrétní situaci na průtahu, na přepravních nárocích, územních podmínkách apod. V převážné většině případů obchvaty mají své opodstatnění pro odvedení tranzitní dopravy ze zastavěného území, což je charakteristické pro silnice s dálkovou dopravou, tedy především pro silnice I. třídy a sídla, ve kterých nepřevažuje doprava zdrojová a cílová. U větších a velkých měst je situace vzhledem k zaústění více silnic I. třídy a rozmístění ploch s rozdílným způsobem využití o mnoho složitější a specifická. Z tohoto důvodu není v rámci územní studie hodnocena silniční síť na území města Plzně

Pro základní analýzu potřeby obchvatů vybraných sídel je sledována intenzita dopravy na příslušném průtahu zastavěným územím sídel. K tomu byly využity výsledky intenzity dopravy z Celostátního sčítání dopravy na silniční síti v roce 2010 (CSD 2010).

Dle expertních odhadů a odborných zkušeností (např. Studie proveditelnosti a účelnosti silnice R35, Valbek, 2008) je velká pravděpodobnost překročení maximální povolené

ekvivalentní hladiny hluku z dopravy v zastavěném území 65 dB (A) při roční průměrné denní intenzitě (RPDI) 6 000 vozidel/24h, při uvažovaném podílu nákladních vozidel cca 10 % a dopravní špičce 6 % z RPDI. Překročení uvedeného limitu 65 dB (A) je závislé na mnoha okolnostech, jako je druh povrchu vozovky, směrové a sklonové poměry, skladba dopravního proudu v čase a především vzdálenost zástavby od liniového zdroje hluku.

Pro přibližné určení problematických průtahů byla zvolena hranice RPDI 6000 vozidel/24h a podíl těžkých vozidel ve dvou úrovních, a to nad 25 % a v rozmezí 20 – 25 %. Průtahy sídly (mimo správní území krajského města Plzeň), na kterých došlo k překročení uvedených hodnot RPDI s podílem těžkých vozidel nad 20 %, jsou uvedeny v následující tab. 13.

Tab. 13 Průtahy sídly, ve kterých je překročena RPDI 6000 voz./24 hod. s podílem těžkých vozidel nad 20%

Podíl těžkých vozidel	Sídlo	Těžká vozidla	RPDI [voz/24h]	Silnice č.	Začátek úseku	Konec úseku
nad 25%	Chocenice	1749	6050	20	vyústění II/178	zaústění II/117
	Nepomuk	1745	6072	20	zaúst. II/191-Nepomuk	vyústění II/188
	Planá	1813	6302	21	vyústění II/198	zaústění III/20170
	Planá	1813	6302	21	zaústění III/20170	Planá k.z.
	Planá	1728	6609	230	zaústění I/21 - Planá	vyústění I/21H
	Chocenice	1787	6823	20	vyúst. II/117-Kotousov	vyústění II/230
	Měcholupy	1787	6823	20	vyúst. II/117-Kotousov	vyústění II/230
	Planá	2043	7887	21	vyústění I/21H	vyústění II/198
	Chocenice	2690	8414	20	zaústění II/117	vyúst. II/117-Kotousov
	Nepomuk	2308	8546	20	vyústění II/230	vyústění II/187
	Nepomuk	2308	8546	20	vyústění II/187	zaúst. II/191-Nepomuk
20-25%	Horšovský Týn	1573	6316	26	vyústění II/185 -Staňkov	Horšovský Týn z.z.
	Horšovský Týn	1573	6316	26	Horšovský Týn z.z.	křižovatka s II/193
	Křenovy	1573	6316	26	vyústění II/185 - Staňkov	Horšovský Týn z.z.
	Staňkov	1573	6316	26	vyústění II/185 - Staňkov	Horšovský Týn z.z.
	Horažďovice	1651	6732	22	zaústění II/139	vyústění III/17214
	Klatovy	1627	6750	22	Klatovy k.z.	Mochtín z.z.
	Klatovy	1627	6750	22	vyústění II/27	Klatovy k.z.
	Mochtín	1627	6750	22	Klatovy k.z.	Mochtín z.z.
	Kaznějov	1691	7004	27	vyústění II/204	zaúst. II/180-Třemošná
	Holýšov	1879	7869	26	Holýšov z.z.	Holýšov k.z.
	Holýšov	1879	7869	26	Holýšov k.z.	vyúst. II/185-Staňkov
	Staňkov	1879	7869	26	Holýšov k.z.	vyúst. II/185-Staňkov
	Chválenice	1842	8019	20	vyústění I/19	hr. okresů PM a PJ
	Chodová Planá	1644	8064	21	Planá k.z.	zaústění II/230
	Planá	1644	8064	21	Planá k.z.	zaústění II/230
	Holýšov	1855	8127	26	hr. okr. PJ a Domažlice	Holýšov z.z.
	Stod	1855	8127	26	vyústění II/182	Stod k.z.
Stod	1855	8127	26	Stod k.z.	hr. okr. PJ a Domažlice	

Podíl těžkých vozidel	Sídlo	Těžká vozidla	RPDI [voz/24h]	Silnice č.	Začátek úseku	Konec úseku
	Klatovy	1886	8970	22	zaústění II/27	vyústění II/27
	Stod	2036	9666	26	zaústění II/230 - Stod	vyústění II/182
	Rokycany	1168	10010	605	zaúst. II/605b-Rokycany	vyústění II/232
	Domažlice	1538	10072	22	vyústění II/193	zaústění II/193-Domažlice
	Domažlice	1538	10072	22	zaúst. II/193-Domažlice	vyústění II/183-Domažlice
	Rokycany	1533	10184	605	Svaz boj. za svobodu	zaústění III/11732
	Tachov	945	10299	198	kříž. s MK B. Němcové	Tachov k.z.
	Třemošná	1564	10311	27	vyústění II/180-Třemošná	hranice okresů PS a PM

Zdroj: ŘSD ČR, CSD 2010, Atelier T-plan, s.r.o., 2013

Z hlediska dopravního zatížení na stávajících průtazích silnic I. a II. třídy v Plzeňském kraji (kromě správního území města Plzně) se jako nejneprůtazivější jeví sídla a silniční úseky, uvedené v následující tab. 14.

Tab. 14 Přehled sídel s RPDI na průtahu vyšší než 6000 voz./24 hod. s podílem těžkých vozidel nad 25%

Sídlo	silnice č.	rozsah hodnot RDPI celkem [voz/24h]	z toho: rozsah počtu těžkých voz. [voz/24h]
Chocenice	20	6050 – 8 414	1749 - 2690
Nepomuk	20	6072 – 8 546	1745 – 2 308
Měcholupy	20	6 823	1 787
Planá	21	6 302 – 7 887	1813 - 2043

Zdroj: ŘSD ČR, CSD 2010, Atelier T-plan, s.r.o., 2013

Výsledky analýzy intenzity dopravy na průtazích sídly jsou promítnuty v grafické části dokumentace – výkres I. Dopravně inženýrská analýza; intenzita dopravy, výšková a hmotností omezení na silniční síti (měř. 1:100 000).

E.3 Omezení průjezdnosti silnic z hlediska podjezdné výšky a normové zatížitelnosti mostních objektů

Podjezdná výška

Jedním z problémů průjezdnosti silniční sítě především pro nákladní dopravu je omezená podjezdná výška. Na některých silničních tazích tak vznikají neprůjezdná úzká hrdla, která pro nákladní dopravu vyvolávají potřebu objezdů a zatěžování silnic nižší třídy, které často nejsou na tento druh dopravy svými parametry a konstrukcí vozovky dostatečně připraveny. Nežádoucí problémy vznikají i na průjezdech sídly objezdových tras.

Pro identifikaci a analýzu lokalit s nízkou podjezdnou výškou byla využita databáze mostních objektů Krajského úřadu Plzeňského kraje. Na základě těchto údajů, v souladu s ČSN 73 6201 Projektování mostních objektů a vyhláškou 341/2002 Sb. O schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích byly vymezeny tři kategorie limitních podjezdných výšek:

- 5,20 m - minimální podjezdná výška na dálnici a rychlostní silnici
- 4,80 m - minimální podjezdná výška na směrově nedělené silnici I. třídy
- 4,30 m - maximální výška vozidla kategorie N3² a O4³ zvětšená o 0,10 m na ostatních silnicích

Přehled lokalit na silnicích I. a II. třídy (mimo správní území Plzně) s podjezdnou výškou nižší než 4,80 m ukazuje následující tab. 15.

Tab. 15 Přehled lokalit na silnicích I. a II. třídy s podjezdnou výškou nižší než 4,80 m

Silnice	Lokalita - sídlo	Podjezdná výška [v m]
19	Nezvěstice	3,40
22	Čihaň	4,69
22	Loučim	4,10
27	Běšiny	3,95
27	Horní Bříza	4,70
27	Klatovy	3,95
27	Klatovy	4,10
27	Železná Ruda	3,60
27	Železná Ruda	3,60
27	Železná Ruda	4,00
178	Blovice	2,60
180	Dobřany	4,40
180	Starý Plzenec	4,70
185	Staňkov	3,70
201	Mladotice	3,50
230	Přeštice	4,60

Zdroj: Databáze mostních objektů, KÚ Pk 2013

Výsledky analýzy podjezdných výšek na dálniční a silniční síti Plzeňského kraje jsou promítnuty v grafické části dokumentace – výkres I. Dopravně inženýrská analýza; intenzita dopravy, výšková a hmotností omezení na silniční síti.

Normová zatížitelnost mostních objektů

Analýza normové zatížitelnosti mostních objektů byla zpracována na základě údajů z databáze mostních objektů na silniční síti v Plzeňském kraji, čítající celkem 1 247 mostů.

² N3 - vozidlo, jehož přípustná hmotnost převyšuje 3 500 kg (např. tahač návěsu Iveco Stralis)

³ O4 – přípojné vozidlo, jehož nejvyšší přípustná hmotnost převyšuje 10 000 kg (např. nákladní návěs za tahače návěsu Schwarzmüller)

Jednotlivé mostní objekty jsou rozkategorizovány do skupin dle normové zatížitelnosti. Kategorie byly stanoveny dle nejvyšší povolené hmotnosti silničních vozidel podle počtu náprav vycházející z vyhlášky 341/2002 Sb., O schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích takto:

- do 18 t pro vozidla s 2 nápravami
- do 25 t pro vozidla s 3 nápravami
- do 32 t pro vozidla se 4 a více nápravami
- 48 t pro jízdní soupravy

Lokalizaci mostních objektů dle jednotlivých skupin normové zatížitelnosti znázorňuje výkres I. Dopravně inženýrská analýza; intenzita dopravy, výšková a hmotností omezení na silniční síti.

Vzhledem k velkému počtu mostních objektů a rozpětí normové zatížitelnosti jsou v následující tab. 16 uvedeny mosty s normovou zatížitelností menší než 48 t (odpovídá maximální hmotnosti návěsové soupravy) pouze na silnicích I. třídy mimo území Plzně. Z tabulky je patrné, že normová zatížitelnost se často pohybuje pouze kolem 32 t (maximální hmotnost vozidla se 4 a více nápravami) i na dálkových tazích, kde se běžně pohybují návěsové soupravy. To však může signalizovat malá rozpětí těchto mostních objektů. Vzhledem k běžným rozvorům náprav tak nikdy nejsou všechny nápravy na mostě současně, případně se využívá výhradní či výjimečné zatížitelnosti mostů. Pro přehlednost jsou v následující tab. 16 barevně zvýrazněny mostní objekty s normovou zatížitelností pod 30 t.

Tab. 16 Přehled lokalit na silnicích I. třídy s normovou zatížitelností menší než 48 t

Silnice č.	Sídlo	Ident. č. objektu	Normová zatížitelnost	Silnice č.	Sídlo	Ident. č. objektu	Normová zatížitelnost
19	Míšov	19 -012	26	26	Česká Kubice	26-041	32
19	Nezvěstice	19-006	40	26	Holýšov	26-029	14
19	Nezvěstice	19-005	32	26	Holýšov	26 -028	32
19	Nezvěstice	19 -004	5	26	Horšovský Týn	26-037	32
19	Nezvěstice	19-003	30	26	Horšovský Týn	26-036	25
19	Spálené Poříčí	19-010	18	26	Horšovský Týn	26 -035	32
19	Spálené Poříčí	19-011	32	26	Horšovský Týn	26-034	32
19	Spálené Poříčí	19 -009	18	26	Líně	26-022	32
19	Spálené Poříčí	19-008	32	26	Meclov	26-038	32
19	Žákava	19-007	32	26	Horšovský Týn	26-035	32
20	Chocenice	20-044	32	26	Horšovský Týn	26-034	32
20	Chotíkov	20-033B	32	26	Líně	26-022	32
20	Chválenice	20-040	32	26	Meclov	26-038	32
20	Kasejovice	20-051	32	26	Staňkov	26 -031	27
20	Nepomuk	20-047	32	26	Stod	26-026	22
20	Prádlo	20-046	32	26	Stod	26-025	32
20	Prádlo	20-045	32	26	Zbůch	26-023	25
20	Seč	20-042 2	34	27	Borovy	27-083	32
20	Seč	20-042	32	27	Borovy	27-082	32
20	Seč	20-041	32	27	Čachrov	27-108	32

Silnice č.	Sídlo	Ident. č. objektu	Normová zatížitelnost	Silnice č.	Sídlo	Ident. č. objektu	Normová zatížitelnost
20	Třebčice	20-050	32	27	Čachrov	27-106	32
20	Třebčice	20-049	35	27	Čachrov	27-105	32
20	Třebčice	20-048	28	27	Čachrov	27-103	32
20	Úněšov	20-031	32	27	Čachrov	27-101	32
21	Bor	21-001	32	27	Červené Poříčí	27-084	35
21	Bor	21-002	32	27	Dobřany	27-078E 3	32
21	Brod nad Tichou	21-006	32	27	Dobřany	27-078C 3	32
21	Brod nad Tichou	21-006A	32	27	Dolní Lukavice	27-080	32
21	Brod nad Tichou	21-007	32	27	Klatovy	27-096	26
21	Chodová Planá	21-012	34	27	Klatovy	27-095	32
21	Chodová Planá	21-013	32	27	Klatovy	27-094	38
21	Kočov	21-005	32	27	Klatovy	27-093	36
21	Planá	21-008	32	27	Kralovice	27-057	32
21	Planá	21-009	32	27	Plasy	27-060	32
22	Bezděkov	22-016	26	27	Plasy	27-059	32
22	Dlažov	22-015	32	27	Přeštice	27-081	17
22	Kdyně	22-011	33	27	Rybnice	27-061	32
22	Kdyně	22-010	32	27	Švihov	27-091	32
22	Klatovy	22-021	26	27	Švihov	27-088	32
22	Klatovy	22-020	26	27	Švihov	27-087A	32
22	Klatovy	22-019	34	27	Třemošná	27-068	32
22	Klatovy	22-018	36	27	Třemošná	27-066	32
22	Klatovy	22-023	31	27	Třemošná	27-065	32
22	Kout na Šumavě	22-009	32	27	Výrov	27-058	22
22	Mochtín	22-026	32	27	Železná Ruda	27-117	32
22	Nalžovské Hory	22-030	32	27	Železná Ruda	27-110	32
22	Nalžovské Hory	22-029	32	27	Železná Ruda	27-112	26
22	Tužice	22-028	34	27	Železná Ruda	27-109	32
22	Zahořany	22-004	32				
22	Zavlekov	22-027	32				

Poznámka: růžově zvýrazněny lokality a mostní objekty s normovou zatížitelností pod 30 t.

Zdroj: Databáze mostních objektů, KÚ Pk 2013

Z hlediska omezené normové zatížitelnosti mostů (menší než 30 t) na silnicích I. třídy v Plzeňském kraji (kromě správního území města Plzně) se jako nejnepříznivější jeví silniční tahy I. třídy v těchto lokalitách:

Tab. 17 Přehled sídel a silnic s normovou zatížitelností nižší než 30 t

silnice č.	sídla	Identifikace mostních objektů
19	Nezvěstice, Spálené Poříčí, Míšov	19-004, 19-010, 19-009, 19-012
20	Třebčice	20-048
22	Bezděkov, Klatovy	22-016, 22-021, 22-020
26	Holyšov, Horšovský Týn, Staňkov, Stod, Zbůch	26-029, 26-036, 26-031, 26-026, 26-025, 26-023
27	Klatovy, Přeštice, Výrov, Železná Ruda	27-096, 27-081, 27-058, 27-112

Zdroj: Databáze mostních objektů, KÚ Pk 2013

F. NÁVRH NA ÚPRAVY A OPTIMALIZACI VYBRANÝCH ZÁMĚRŮ

Na základě provedené analýzy záměrů sledovaných v ZÚR Pk s průmětem a zohledněním:

- koncepčního dokumentu MD ČR; Dopravní sektorová strategie – 2. fáze,
- zpracované projektové dokumentace (ŘSD ČR, SÚS Pk),
- stávající a plánované přípravy staveb na silniční síti I. a II. třídy (ŘSD ČR, SÚS Pk),
- dopravně inženýrských a infrastrukturních charakteristik (ČSD 2010, tématické databáze – ŘSD ČR, KÚ Pk),
- územních podmínek a limitů využití území (ÚAP Pk, ÚAP ORP),

byly identifikovány záměry, které zpracovatel této územní studie navrhuje k podrobnějšímu prověření s následujícími charakteristickými doporučeními:

- Prověření námětu nové varianty – optimalizované, koncepčně vymezené v grafické části dokumentace (výkres IV. Náměty na prověření a optimalizaci vybraných záměrů).
- Převedení záměru z návrhu do územní rezervy a prověření jeho potřebnosti, případně podmínek pro výhledovou optimalizaci.
- Převedení záměru z územní rezervy do návrhu, příp. do stavu.
- Záměr doporučený k vypuštění - v rámci optimalizace úprava stávajícího průtahu s využitím novodobých stavebně – technických a architektonických prvků pro úpravy průtahů na silnicích obcemi s využitím TP 131 Zásady pro úpravy silnic včetně průtahů obcemi (schváleno MDS ze dne 3.4.2000), TP 145 – Zásady pro navrhování úprav průtahů silnic obcemi (schváleno MDS ze dne 23.1.2001).
- Prověření a koordinace koridoru sledovaného v ZÚR Pk s aktuální projektovou dokumentací, případně aktuálně zpracovaným územním plánem – stabilizace koridoru v ÚPD pro možné zahájení přípravy stavby.

Přehled jednotlivých záměrů doporučených k přehodnocení a optimalizaci dle jednotlivých navrhovaných charakteristických doporučení (I – V.) a zájmových prostorů uvádí tab. 17, v grafické části dokumentace pak výkres III. Problémový výkres (měř. 1:100 000).

Tab. 18 Přehled vybraných záměrů doporučených k přehodnocení a optimalizaci

Silnice č.	Úsek / dotčená sídla	Označení zájmového prostoru	Charakter doporučení (dle specifikace výše)				
			I.	II.	III.	IV.	V.
19	Nezvěstice – Spálené Poříčí – Borovno	I-1	x	-	x	-	-
20	Losiná – Chválenice - Chlum	I-1	x	-	-	-	-
20	Seč - Měcholupy	I-2	-	-	-	-	x

Silnice č.	Úsek / dotčená sídla	Označení zájmového prostoru	Charakter doporučení (dle specifikace výše)				
			I.	II.	III.	IV.	V.
21	Chodová Planá	I-3	-	-	-	-	x
22-ČLT	D5 - Bor - Stráž	I-4	-	-	x	-	-
22-ČLT	Poběžovice - Draženov	I-5	x	-	x	-	-
22	Loučim - Dlažov	I-6	-	x	-	-	-
22	Čiháň – Nalžovské Hory, Hradešice	I-7	-	x	-	-	-
26	Holýšov - Staňkov	I-8	-	-	x	-	x
26	Babylon	I-9	-	x	-	-	x
27	Kaznějov	I-10	x	-	-	-	x
27	Přeštice	I-11	-	-	-	-	x
27	Borovy – Klatovy sever	I-12	x	-	-	-	x
27	Čachrov - Jesenní	I-13	-	-	-	x	-
27	Železná Ruda	I-14	x	-	-	x	-
169	Sušice	II-9	-	-	-	-	x
180	Myslinka	II-6	-	-	x	-	-
186	Plánice	II-8	-	x	-	-	-
187	Plánice	II-8	-	x	-	-	-
201	Manětín	II-1	-	x	-	-	-
201	Konstantinovy Lázně	II-2	-	x	-	-	-
203	Nýřany	II-5	-	-	-	-	x
205	Manětín	II-1	-	x	-	x	-
205	Nekmíř	II-3	-	-	-	x	-
232	Březina - Radnice	II-4	x	-	-	-	-
232, resp. 11724	Rokycany	II-7	x	-	-	-	x

V následující části dokumentace jsou v pořadí dle označení zájmového prostoru a čísla silnice pro každý vybraný záměr zpracovány tzv. **identifikační listy** se základními údaji a návrhem, případně doporučením k úpravě včetně odůvodnění.

Návrh a doporučení na optimalizaci vybraných záměrů je graficky zpracováno ve výkrese IV. Náměty na prověření a optimalizaci vybraných záměrů (měř. 1:100 000)

Vysvětlivky a zdroje k vybraným charakteristikám identifikačních listů

Údaje jsou sledované v celém úseku silnice vymezené výřezem zájmového prostoru.

Sledovaná kategorie: údaje z „Kategorizace Projektování silnic a dálnic návrhové kategorie na výhledové síti dálnic a silnic I. třídy“ schválené MD ČR ze dne 15.9.2010),

Intenzita dopravy 2010: údaje z výsledků CSD 2010 (ŘSD ČR); počet vozidel /24 hod. celkem


Podíl nákladních vozidel: procentuální podíl z počtu vozidel/24 hod. celkem

ZÁJMOVÝ PROSTOR	I-1	
SILNICE Č.	I/19	
Úsek	I/19 Nezavětice – Nezvěstice – Spálené Poříčí – Borovno	
Kód záměrů v ZÚR	19/01, 19/02, 19/03, 19/04	
Stupeň zpracované PD	Sp. Poříčí–Hořehledy; studie 1999 Nezavětice – hr. kraje studie 2008	
Kategorie silnice dle MD ČR	S 9,5/70	
Tah dle DSS – 2.fáze	F	
Intenzita dopravy 2010	5 135 – 1 856 voz./24 hod.	
Podíl nákladních voz.	9 – 16 %	
Podjezdová výška objektů	3,40 m - Nezvěstice	
Minimální zatížitelnost mostů	5 t - Nezvěstice; 18 t - Spálené Poříčí; 26t - Míšov	
Počet nehod 2007 - 2012	15 (z toho 1 smrtelná nehoda)	
Soulad koridoru ZÚR Pk s projektovou dokumentací (PD) a územním plánem dotčené obce (ÚP)		
Soulad PD se ZÚR	Nezavětice – částečný soulad; Štáhlavy, Nezvěstice - variantní řešení – soulad; Žákava - variantní řešení – částečný soulad; Spálené Poříčí – částečný soulad.	
Soulad ÚP se ZÚR Pk	ÚP Nezavětice – soulad, Štáhlavy – neobsahuje záměr; Nezvěstice – neznámý stav ÚP; Žákava – neobsahuje záměr; Spálené Poříčí – částečný soulad.	
Náměty na prověření, úpravy a optimalizaci záměrů		
I. Námět - nová varianta optimalizovaná	Nově navrhovaná křižovatka I/19 x I/20 Nezavětice, východ – varianta optimalizovaná ve zkrácené trase s napojením na stabilizovaný severní obchvat Nezvěstic; Spálené Poříčí – obchvat – námět na zkrácený obchvat města s vazbou na I/19 + úprava směrového oblouku a křižovatky I/19 x II/117 v Hořehledech.	
II. Převedení záměru z návrhu do územní rezervy	-	
III. Převedení záměru z územní rezervy do návrhu/stavu	v úseku Nezvěstice křiž. s III. tř. – Nezvěstice, východ (I/19) ve variantě přimknuté; obchvat Spáleného Poříčí ve zkrácené variantě optimalizované s napojením na stávající I/19.	
Zdůvodnění		
<p>- Přestavba silnic I/20 a I/19 s maximálním využitím společného úseku Losiná – Nezavětice, východ s nově situovanou křižovatkou Nezvěstice, východ umožní omezení fragmentace území, zkrácení přeložky silnice I/19 v návaznosti na severní obchvat Nezvěstic - koncepčně optimalizované řešení. Obchvat Nezvěstic v plném rozsahu je doporučen v návrhu ve zkrácené trase s maximálním využitím stávající I/19 Nezvěstice, východ – Spálené Poříčí – návrh umožní odstranění úzkých hrdel na průjezdu a zkvalitnění obytné funkce sídla v plném rozsahu. Obchvat Spáleného Poříčí ve zkrácené trase (námět) s napojením do stávající I/19 JV od města je z hlediska investiční náročnosti etapově realizovatelná a ve výhledu umožňuje případné pokračování přeložky směr Borovany. Pro zlepšení směrových poměrů a bezpečnosti provozu na křiž. silnic I/19 a II/117 v Hořehledech je navržena přeložka s úpravou křižovatky. Zbývající záměry na I/19 zůstávají jako územní rezerva s možným výhledovým prověřením potřeby.</p>		
Potenciální střety a problémy alternativního řešení s limity využití území - složky životního prostředí		
<p>- <u>Ochrana přírody a krajiny</u> – obchvat Spáleného Poříčí překračuje lokalitu Natura 2000 – EVL Bradava vázanou na stejnojmenný vodní tok a jeho koryto; blízký přírodní park Brdy je v návrhu přestavby křižovatky Hořehledy respektován; <u>vodní režim</u> – obchvat Spáleného Poříčí překračuje řeku Bradavu včetně záplavového území Q₁₀₀ a aktivní zóny, též dochází potenciálně k průchodu OP vodního zdroje II.a a II.b stupně; <u>horninové prostředí</u> – významné územní limity se v místě nenacházejí; <u>ZPF a PUPFL</u> – průchod po zemědělské půdě převážně v III. - V. třídě ochrany, místy nelze vyloučit lokální zábor půd I. a II. třídy; lokální zábor PUPFL je možné potenciálně předpokládat v místě napojení u Bambousku a u Spáleného Poříčí; <u>hluková zátěž</u> – k významnějšímu přiblížení k obytné zástavbě (izolovaným zastavěným územím) může dojít v případě obchvatu Spáleného Poříčí na levém břehu Bradavy v úseku napojení na silnici I/19.</p>		
Doporučení		
Zpracování územní studie	Ano – včetně obchv. Spál. Poříčí, přestavby křiž. I/19x II/117 a přestavby I/20	
Podnět pro ŘSD	Úzká součinnost při zpracování územní studie - prověření varianty obchvatu Spáleného Poříčí technickou studií.	
Podnět pro aktualizaci ZÚR	Zpracovat výsledky projednané územní studie se zohledněním tech. studie.	


ZÁJMOVÝ PROSTOR	I-1		
SILNICE Č.	I/20		
Úsek	I/20 Losiná – Chválenice – Chlum		
Kód záměrů v ZÚR	20/07, 20/06		
Stupeň zpracované PD	I/20 D5 – Seč; studie 2009		
Kategorie silnice dle MD ČR	I/20 D5 – křiž. s I/19 S 24,5/100, dále S11,5/80		
Tah dle DSS – 2.fáze	C		
Intenzita dopravy 2010	13 493 – 8 019 voz./24 hod.		
Podíl nákladních voz.	17 – 26 %		
Podjezdová výška objektů	-		
Zatížitelnost mostů	32 t		
Počet nehod 2007 - 2012	24 (z toho 3 smrtelná zranění)		
Soulad koridoru ZÚR Pk s projektovou dokumentací (PD) a územním plánem dotčené obce (ÚP)			
Soulad PD se ZÚR	Soulad kromě prostoru křižovatky s I/19 (Nezbavětice)		
Soulad ÚP se ZÚR Pk	ÚP Starý Plzenec, Losiná, Nezbavětice, Chválenice, Vlčtejn – soulad, Chlum – ÚP neobsahuje záměr		
Náměty na prověření, úpravy a optimalizaci záměrů			
I. Námět - nová varianta optimalizovaná	- Koncepční přestavba přeložky silnic I/20 s maximálním využitím společného úseku silnic I/20 a I/19 Losiná – Nezbavětice-východ a dále se samostatným vedením silnice I/20 východně od Chválenic.		
II. Převedení záměru z návrhu do územní rezervy	-		
III. Převedení záměru z územní rezervy do návrhu/stavu	-		
IV. Záměr doporučený k vypuštění – úprava průtahu	-		
V. Prověření a koordinace koridoru ZÚR Pk s PD	-		
Zdůvodnění			
<ul style="list-style-type: none"> - Z hlediska rizika kapacitního nedostatku silnice I/20 v úseku Černice – Nezbavětice po r. 2020 (DSS – 2. fáze) je nezbytná stabilizace koridoru v celém úseku Losiná – Chválenice – Chlum. Nesouhlas obce Chválenice se západní variantou blokuje i možné zahájení přípravy obchvatu Losiná s napojením na křižovatku s přeložkou I/19. - Východní obchvat Chválenic s možným maximálním využitím společného úseku silnic I/20 a I/19 Losiná – Nezbavětice, východ umožní omezení fragmentace území, zkrácení přeložky silnice I/19 v návaznosti na severní obchvat Nezbavětic - koncepčně optimalizované řešení. 			
Potenciální střety a problémy alternativního řešení s limity využití území - složky životního prostředí			
<ul style="list-style-type: none"> - Ochrana přírody a krajiny – významné územní limity se v místě nenacházejí; vodní režim – křižení Olešenského a Nezbavětického potoka; horninové prostředí – významné územní limity se v místě nenacházejí; ZPF a PUPFL – průchod po zemědělské půdě, převážně v III.- V. třídě ochrany, místy nelze vyloučit lokální zábor půd II. třídy; lokální zábor PUPFL je možné potenciálně předpokládat v místě napojení u Bambousku; hluková zátěž – trasa je vedena oproti vymezení v ZÚR celkově ve větší vzdálenosti od zastavěných území sídel, v místě Vlčtejna prochází mezi plochami bývalé zemědělské výroby oddělenými od obytné zástavby fotovoltaickou elektrárnou; k potenciálnímu přiblížení může dojít u Nezbavětic (k plochám zemědělské výroby s návazností na zbytek sídla). 			
Doporučení			
Zpracování územní studie	Ano - společně s námětem na optimalizovanou variantu přeložky silnice I/19		
Podnět pro ŘSD	Úzká součinnost při zpracování územní studie; prověření varianty východního obchvatu Chválenic technickou studií. Příprava přeložky v úseku Černice – Losiná – Nezbavětice; prioritá.		
Podnět pro aktualizaci ZÚR	Prověřit podmínky a stabilizovat koridor přeložky v úseku Losiná – Chlum.		

ZÁJMOVÝ PROSTOR	I-2	
SILNICE Č.	I/20	
Úsek	Seč – Měcholupy	
Kód záměrů v ZÚR	20/02, 20/09	
Stupeň zpracované PD	studie, 2009 (úsek Seč – Životice)	
Kategorie silnice dle MD ČR	S 11,5/80	
Tah dle DSS – 2.fáze	C	
Intenzita dopravy 2010	6 050 – 8 414 voz./24 hod.	
Podíl nákladních voz.	26 - 32 %	
Podjezdová výška objektů	-	
Zatížitelnost mostů	26 – 32 t	
Počet nehod 2007 - 2012	7 (z toho 1 smrtelné zranění)	
Soulad koridoru ZÚR Pk s projektovou dokumentací (PD) a územním plánem dotčené obce (ÚP)		
Soulad PD se ZÚR	Chocenice – částečný soulad + neobsahuje koridor v úseku Seč - Chocenice	
Soulad ÚP se ZÚR Pk	ÚP Chocenice – částečný soulad, Měcholupy – není platný ÚP	
Náměty na prověření, úpravy a optimalizaci záměrů		
I. Námět - nová varianta optimalizovaná	-	
II. Převedení záměru z návrhu do územní rezervy	-	
III. Převedení záměru z územní rezervy do návrhu/stavu	-	
IV. Záměr doporučený k vypuštění – úprava průtahu	-	
V. Prověření a koordinace koridoru ZÚR Pk s PD	Nezbytné prověření podmínek a vymezení koridoru v ZÚR v koordinaci s navrhovanou trasou dle aktuální PD + vymezení koridoru v úseku Seč – Chocenice.	
Zdůvodnění		
<ul style="list-style-type: none"> - Stabilizace koridoru pro možnou realizační přípravu stavby prioritně v úseku Černice – Losiná – Nezbovčice (kapacitní nedostatek dle DSS – 2. fáze v r. 2020) a dále stabilizace koridoru v navazujícím úseku Nezbovčice – Chlum, Seč – Měcholupy - křižovatka s II/188; dle DSS – 2. fáze potenciální kapacitní nedostatek v úseku Nezbovčice – křižovatka s II/188 od r. 2020 - Koordinace počátečního úseku s předchozím úsekem Losiná – Chválenice – Chlum, který je doporučený k prověření v novém koncepčním pojetí – varianta optimalizovaná. - Významné mezikrajské spojení Plzeň – České Budějovice; priorita upravenosti sítě. 		
Potenciální střety a problémy alternativního řešení s limity využití území - složky životního prostředí		
- Vyhodnoceno v rámci SEA k ZÚR Pk a zpracované PD – bez závažných střetů.		
Doporučení		
Zpracování územní studie	-	
Podnět pro ŘSD	Příprava přeložky v úseku Seč – křižovatka s II/188.	
Podnět pro aktualizaci ZÚR	Upravit a stabilizovat koridor přeložky Seč – Chocenice – Měcholupy.	

ZÁJMOVÝ PROSTOR	I-3	
SILNICE Č.	I/21	
Úsek	Chodová Planá	
Kód záměrů v ZÚR	21/01, nepřímo 201/02	
Stupeň zpracované PD	DÚR, 2009 (úsek Planá - Trstěnice); Studie - západní varianta Chodová Planá, 2012; Zadání ekonomického posouzení obou variant (ŘSD ČR) – v přípravě	
Kategorie silnice dle MD ČR	S 11,5/80	
Tah dle DSS – 2.fáze	C	
Intenzita dopravy 2010	4 289 – 8 064 voz./24 hod.	
Podíl nákladních voz.	20 - 29 %	
Podjezdná výška objektů	-	
Zatížitelnost mostů	32 – 48 t	
Počet nehod 2007 - 2012	7 (z toho 1 smrtelné zranění)	
Soulad koridoru ZÚR Pk s projektovou dokumentací (PD) a územním plánem dotčené obce (ÚP)		
Soulad PD se ZÚR	Částečný soulad	
Soulad ÚP se ZÚR Pk	Soulad	
Náměty na prověření, úpravy a optimalizaci záměrů		
I. Námět - nová varianta optimalizovaná	-	
II. Převedení záměru z návrhu do územní rezervy	-	
III. Převedení záměru z územní rezervy do návrhu/stavu	-	
IV. Záměr doporučený k vypuštění – úprava průtahu	-	
V. Prověření a koordinace koridoru ZÚR Pk s PD	V případě varianty východního obchvatu upřesnit koridor ZÚR v souladu s aktuální PD. V případě prokázání vhodnosti varianty západní vymezit nový koridor v ZÚR v souladu s rozhodnutím o výběru výsledné varianty dle výsledků EIA a ekonomického posouzení, které připravuje k zadání ŘSD – podklad pro rozhodování.	
Zdůvodnění		
<ul style="list-style-type: none"> - Varianta východního obchvatu je ve střetu s vodními zdroji, u kterých není prokázáno, že nebudou realizací přeložky silnice narušeny (vodní zdroje pivovaru Chodovar). - Varianta západní s podvariantami V1, V2 byla prověřena společně s východní var. v rámci hodnocení vlivů stavby na životní prostředí (EIA) - varianta západní není nevyloučena. - V případě přijetí varianty západní bude upraveno i napojení přeložky silnice II/201 na silnici I/21. - Nutná stabilizace koridoru z důvodů potřeby postupné realizace celého tahu silnice I/21 – dle ŘSD ČR předpokládané zahájení stavby 06/2017 - Dle DSS – 2. fáze potřebnost obchvatu se střední prioritou 		
Potenciální střety a problémy alternativního řešení s limity využití území - složky životního prostředí		
- Vyhodnoceno v rámci EIA – bez závažných střetů		
Doporučení		
Zpracování územní studie	-	
Podnět pro ŘSD	-	
Podnět pro aktualizaci ZÚR	Vymezit koridor v aktualizaci ZÚR v souladu s projednáním a rozhodnutím ŘSD ČR.	

ZÁJMOVÝ PROSTOR	I-4	
SILNICE Č.	I/22 ČLT (II/195)	
Úsek	Dálnice D5 – Bor – Stráž	
Kód záměrů v ZÚR	22/12, 22/13 (dílní úsek)	
Stupeň zpracované PD	-	
Kategorie silnice dle MD ČR	Není vymezena	
Tah dle DSS – 2.fáze	-	
Intenzita dopravy 2010	2 999 – 379 voz./24 hod.	
Podíl nákladních voz.	22 %	
Podjezdová výška objektů	-	
Zatížitelnost mostů	26 - 32 t	
Počet nehod 2007 - 2012	8 (z toho 4 smrtelná zranění)	
Soulad koridoru ZÚR Pk s projektovou dokumentací (PD) a územním plánem dotčené obce (ÚP)		
Soulad PD se ZÚR	PD není zpracována	
Soulad ÚP se ZÚR Pk	ÚP Stráž, Bor – soulad	
Náměty na prověření, úpravy a optimalizaci záměrů		
I. Námět - nová varianta optimalizovaná	-	
II. Převedení záměru z návrhu do územní rezervy	-	
III. Převedení záměru z územní rezervy do návrhu/stavu	Koridor v úseku D5 – Bor – Stráž s napojením na III/1951 - návrh.	
IV. Záměr doporučený k vypuštění – úprava průtahu	-	
V. Prověření a koordinace koridoru ZÚR Pk s PD	-	
Zdůvodnění		
<ul style="list-style-type: none"> - Rozpracovaná Aktualizace č. 1 ZÚR PK v souladu s PÚR ČR 2008 nově prověřila podmínky pro vedení alternativního spojení západní hranice ČR s východem jižně od D1 a navrhuje na území Plzeňského kraje alternativní spojení v trase silnice I/22 se zaústěním do dálniční křižovatky D5 – Bor. To přináší nový pohled na přepravní význam a funkci stávající silnice II/195, výhledově I/22 – tzv. českolesská tangenciála Dražnov – Pobežovice – Bor – D5. - Žádoucí postupná příprava záměru sledovaného silničního spojení v 1. etapě v dílním úseku od dálnice D5 po Stráž s možným napojením na III/1951 Stráž – Bonětice a silnici II/200; přesměrování spojení Bor – Stráž – Horšovský Týn. - Přestavba dílního úseku v návaznosti na dálnici D5 může pro dotčené území přinést významný efekt pro jeho sociálně ekonomické posílení a stabilizaci. 		
Potenciální střety a problémy alternativního řešení s limity využití území - složky životního prostředí		
- Vyhodnoceno v rámci SEA k ZÚR Pk – bez závažných střetů		
Doporučení		
Zpracování územní studie	-	
Podnět pro ŘSD	Zpracovat technickou studii pro přestavbu silnice II/195 v kategorii silnice I. třídy (I/22) jako součást alternativního spojení západní hranice ČR s východem v území jižně od D1 (návaznost na I/21 v MÚK Bor).	
Podnět pro aktualizaci ZÚR	Převedení záměru 22/12 a dílního úseku záměru 22/13 do návrhu jako veřejně prospěšná stavba.	

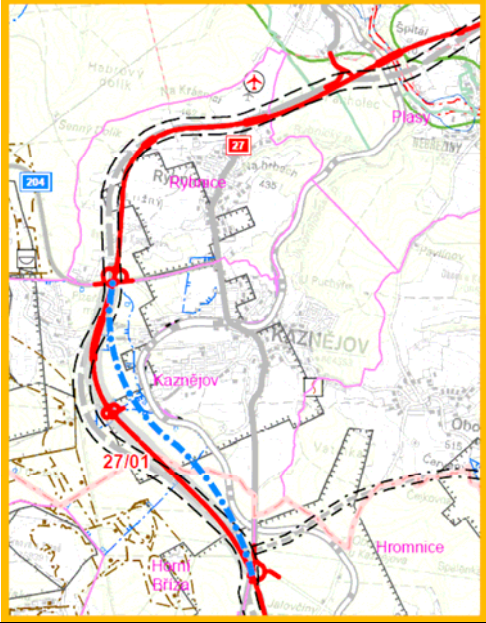
ZÁJMOVÝ PROSTOR	I-5	
SILNICE Č.	I/22 ČLT (II/195)	
Úsek	Dražňov (I/26) - Pobežovice	
Kód záměrů v ZÚR	22/13 (dílčí úsek), 22/14	
Stupeň zpracované PD	-	
Kategorie silnice dle MD ČR	Není vymezena	
Tah dle DSS – 2.fáze	-	
Intenzita dopravy 2010	2 632 – 1155 voz./24 hod.	
Podíl nákladních voz.	17 - 22 %	
Podjezdová výška objektů	-	
Zatížitelnost mostů	19 - 25 t	
Počet nehod 2007 - 2012	11 (z toho 1 smrtelná zranění)	
Soulad koridoru ZÚR Pk s projektovou dokumentací (PD) a územním plánem dotčené obce (ÚP)		
Soulad PD se ZÚR	PD není zpracována	
Soulad ÚP se ZÚR Pk	ÚP Pobežovice, Postřekov, Nový Kramolín, Ždánov, Vlkanov – neobsahuje záměr	
Náměty na prověření, úpravy a optimalizaci záměrů		
I. Námět - nová varianta optimalizovaná	Obchvat Pobežovic prověřit ve zkrácené trase s částečným využitím již realizované objezdové trasy po jihovýchodním okraji Pobežovic..	
II. Převedení záměru z návrhu do územní rezervy	-	
III. Převedení záměru z územní rezervy do návrhu/stavu	Koridor v úseku Dražňov (I/26) – Pobežovice, sever - návrh	
IV. Záměr doporučený k vypuštění – úprava průtahu	-	
V. Prověření a koordinace koridoru ZÚR Pk s PD	-	
Zdůvodnění		
<ul style="list-style-type: none"> - Rozpracovaná Aktualizace č. 1 ZÚR PK v souladu s PÚR ČR 2008 nově prověřila podmínky pro vedení alternativního spojení západní hranice ČR s východem jižně od D1 a navrhuje na území Plzeňského kraje alternativní spojení v trase silnice I/22 se zaústěním do dálniční křižovatky D5 – Bor. - Návrh alternativního spojení přináší nový pohled na přepravní význam a funkci stávající silnice II/195, výhledově I/22 – tzv. českolesská tangenciála Dražňov – Pobežovice – Bor – D5. Žádoucí postupná příprava záměru sledovaného silničního spojení v 1. etapě v dílčím úseku od silnice I/26 a obchvatu Domažlic ve spojení Dražňov - Pobežovice - Přestavba dílčího úseku v návaznosti na silnici I/26 může pro dotčené území přinést významný efekt pro jeho ekonomické posílení a rozvoj. 		
Potenciální střety a problémy alternativního řešení s limity využití území - složky životního prostředí		
<ul style="list-style-type: none"> - Ochrana přírody a krajiny – významné územní limity se v místě nenacházejí; vodní režim – křížení Vlkanovského potoka a potoka Pivoňka; horninové prostředí – blízkost bodového a plošného poddolovaného území; ZPF a PUPFL – průchod po zemědělské půdě zejména III. – V. třídy ochrany, nelze vyloučit lokální zábor kvalitních půd v I. a II. třídě; PUPFL může být potenciálně dotčen pouze lokálně v místě vrchu Čihadlo; hluková zátěž – nové trasování se více přibližuje k obytné zástavbě Vlkanova, posléze se napojuje na již realizovaný částečný obchvat Pobežovic vedený prolukou mezi plochami výroby a sportu. 		
Doporučení		
Zpracování územní studie	-	
Podnět pro ŘSD	Zpracovat technickou studii pro přestavbu silnice II/195 v kategorii silnice I. třídy jako součást alternativního spojení západní hranice ČR s východem v území jižně od D1.	
Podnět pro aktualizaci ZÚR	Převedení záměru 22/14 a dílčího úseku záměru 22/13 do návrhu jako veřejně prospěšná stavba.	

ZÁJMOVÝ PROSTOR	I-6	
SILNICE Č.	I/22	
Úsek	Loučim – Dlažov	
Kód záměrů v ZÚR	22/03, 22/04	
Stupeň zpracované PD	Studie Domažlice – Klatovy – hranice Pk, 1998 (nebyla k dispozici)	
Kategorie silnice dle MD ČR	S 9,5/70	
Tah dle DSS – 2.fáze	F	
Intenzita dopravy 2010	3 041 voz./24 hod.	
Podíl nákladních voz.	28 %	
Podjezdná výška objektů	Loučim - 4,10 m	
Zatížitelnost mostů	32 - 108 t	
Počet nehod 2007 - 2012	10 (z toho 1 smrtelné zranění)	
Soulad koridoru ZÚR Pk s projektovou dokumentací (PD) a územním plánem dotčené obce (ÚP)		
Soulad PD se ZÚR	PD není k dispozici	
Soulad ÚP se ZÚR Pk	ÚP Libkov, Loučim - stav nebyl zjištěn, ÚP Dlažov – částečný soulad	
Náměty na prověření, úpravy a optimalizaci záměrů		
I. Námět - nová varianta optimalizovaná	-	
II. Převedení záměru z návrhu do územní rezervy	Úsek Loučim – Libkov	
III. Převedení záměru z územní rezervy do návrhu/stavu	-	
IV. Záměr doporučený k vypuštění – úprava průtahu	-	
V. Prověření a koordinace koridoru ZÚR Pk s PD	-	
Zdůvodnění		
<ul style="list-style-type: none"> - Mezilehlý úsek s relativně nízkou intenzitou dálkové průjezdné dopravy. - Vzhledem k e stáří zpracované studie (1998) bude žádoucí její aktualizace s prověřením návrhů přestavby trasy s ohledem na intenzitu dopravy, charakter průtahů sídly a aktuální stav upravenosti sítě. Cíle aktualizace optimalizovat přestavbu do dílčích přeložek s maximálním využíváním stávající trasy s prostorovými úpravami. Do doby prověření a aktualizace studie sledovat v navrhovaném koridoru pouze územní rezervu. - Dle DSS – 2. fáze je v tomto úseku sledován pouze obchvat Loučimi a to z hlediska potřeby jako záměr s nejnižší prioritou. 		
Potenciální střety a problémy alternativního řešení s limity využití území - složky životního prostředí		
- Hodnoceno v rámci SEA k ZÚR Pk – bez zásadních střetů.		
Doporučení		
Zpracování územní studie	-	
Podnět pro ŘSD	Zpracovat aktualizaci studie přestavby silnice I/22.	
Podnět pro aktualizaci ZÚR	Převedení záměru 22/03 a 22/04 z návrhu do územní rezervy.	

ZÁJMOVÝ PROSTOR	I-7	
SILNICE Č.	I/22	
Úsek	Čiháň – Nalžovské Hory, Hradešice	
Kód záměrů v ZÚR	22/07, 22/08, 22/09	
Stupeň zpracované PD	Studie Domažlice – Klatovy – hranice Pk, 1998	
Kategorie silnice dle MD ČR	S 9,5/70	
Tah dle DSS – 2.fáze	F	
Intenzita dopravy 2010	2 930 – 3 022 voz./24 hod.	
Podíl nákladních voz.	27 %	
Podjezdná výška objektů	-	
Zatížitelnost mostů	26 - 48 t	
Počet nehod 2007 - 2012	7	
Soulad koridoru ZÚR Pk s projektovou dokumentací (PD) a územním plánem dotčené obce (ÚP)		
Soulad PD se ZÚR	PD není k dispozici - nehodnoceno	
Soulad ÚP se ZÚR Pk	ÚP Čiháň, Zavlekov - neobsahuje záměr, Tužice, Hradešice – není platný ÚP, Nalžovské Hory – soulad.	
Náměty na prověření, úpravy a optimalizaci záměrů		
I. Námět - nová varianta optimalizovaná	-	
II. Převedení záměru z návrhu do územní rezervy	Úsek Čiháň – Nalžovské Hory	
III. Převedení záměru z územní rezervy do návrhu/stavu	-	
IV. Záměr doporučený k vypuštění – úprava průtahu	-	
V. Prověření a koordinace koridoru ZÚR Pk s PD	-	
Zdůvodnění		
<ul style="list-style-type: none"> - Mezilehlý úsek s relativně nízkou intenzitou dálkové průjezdné dopravy. - Vzhledem k e stáří zpracované studie (1998) bude žádoucí její aktualizace s prověřením návrhů přestavby trasy s ohledem na intenzitu dopravy, charakter průtahů sídly a aktuální stav upravenosti sítě. Cíle aktualizace optimalizovat přestavbu do dílčích přeložek s maximálním využíváním stávající trasy s prostorovými úpravami. Do doby prověření a aktualizace studie sledovat v navrhovaném koridoru pouze územní rezervu. - Dle DSS – 2. fáze je v tomto úseku sledován pouze obchvat Nalžovských Hor a to z hlediska potřeby jako záměr s nejnižší prioritou. 		
Potenciální střety a problémy alternativního řešení s limity využití území - složky životního prostředí		
- Hodnoceno v rámci SEA k ZÚR Pk – bez zásadních střetů.		
Doporučení		
Zpracování územní studie	-	
Podnět pro ŘSD	Zpracovat aktualizaci studie přestavby silnice I/22.	
Podnět pro aktualizaci ZÚR	Převedení záměru 22/07, 22/08 a 22/09 z návrhu do územní rezervy.	

ZÁJMOVÝ PROSTOR	I-8	
SILNICE Č.	I/26	
Úsek	Holýšov - Staňkov	
Kód záměrů v ZÚR	26/01, 26/07	
Stupeň zpracované PD	PDPS Staňkov, přeložka, 2013	
Kategorie silnice dle MD ČR	S 11,5/80	
Tah dle DSS – 2.fáze	C	
Intenzita dopravy 2010	7 869 voz./24 hod.	
Podíl nákladních voz.	23 %	
Podjezdná výška objektů	-	
Zatížitelnost mostů	26 - 48 t	
Počet nehod 2007 - 2012	5	
Soulad koridoru ZÚR Pk s projektovou dokumentací (PD) a územním plánem dotčené obce (ÚP)		
Soulad PD se ZÚR	Částečný soulad	
Soulad ÚP se ZÚR Pk	ÚP Holýšov – částečný soulad, ÚP Staňkov, Kvíčovice - soulad	
Náměty na prověření, úpravy a optimalizaci záměrů		
I. Námět - nová varianta optimalizovaná	-	
II. Převedení záměru z návrhu do územní rezervy	-	
III. Převedení záměru z územní rezervy do návrhu/stavu	Severní část obchvatu Holýšova – varianta zkrácená.	
IV. Záměr doporučený k vypuštění – úprava průtahu	-	
V. Prověření a koordinace koridoru ZÚR Pk s PD	Holýšov, obchvat ve zkrácené variantě; Ohůčov, obchvat.	
Zdůvodnění		
<ul style="list-style-type: none"> - Zkrácená varianta obchvatu Holýšova umožňuje vyšší míru využití stávající silnice I/26 s omezením průchodu lesním komplexem (problém výškového vedení stávající trasy). - Převedení zkrácené varianty do návrhu umožní stabilizovat trasu pro možnou přípravu stavby. V případě jejího přijetí vypustit koridor návrhu trasy v delší variantě. - Dle DSS – 2. fáze jsou obchvaty Holýšova a Staňkova z hlediska potřeby hodnoceny jako záměry střední priority. 		
Potenciální střety a problémy alternativního řešení s limity využití území - složky životního prostředí		
- Hodnoceno v rámci SEA k ZÚR Pk – bez zásadních střetů. Obchvat Staňkova hodnocen v rámci EIA +.		
Doporučení		
Zpracování územní studie	-	
Podnět pro ŘSD	Prověřit zkrácenou variantu obchvatu Holýšova.	
Podnět pro aktualizaci ZÚR	Aktualizovat koridor obchvatu Holýšova v souladu se zpracovanou studií a prověřením možného řešení ve zkrácené variantě - návrh. Úprava koridoru v souladu s aktuální PD v prostoru Ohůčova .	

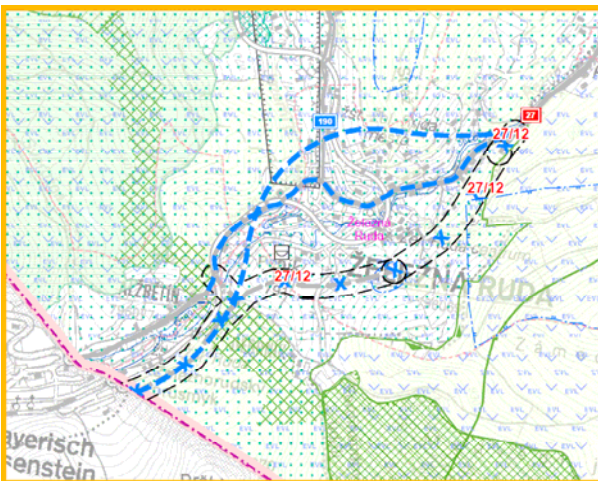
ZÁJMOVÝ PROSTOR	I-9	
SILNICE Č.	I/26	
Úsek	Babylon	
Kód záměrů v ZÚR	26/06	
Stupeň zpracované PD	Obchvat Babylon, DÚR 2005; Průtah Babylon, studie 2012	
Kategorie silnice dle MD ČR	S 9,5/60	
Tah dle DSS – 2.fáze	C	
Intenzita dopravy 2010	4 816 voz./24 hod.	
Podíl nákladních voz.	23 %	
Podjezdná výška objektů	-	
Zatížitelnost mostů	26 - 48 t	
Počet nehod 2007 - 2012	6 (z toho 2 smrtelné nehody)	
Soulad koridoru ZÚR Pk s projektovou dokumentací (PD) a územním plánem dotčené obce (ÚP)		
Soulad PD se ZÚR	Soulad (obchvat)	
Soulad ÚP se ZÚR Pk	Soulad (obchvat)	
Náměty na prověření, úpravy a optimalizaci záměrů		
I. Námět - nová varianta optimalizovaná	-	
II. Převedení záměru z návrhu do územní rezervy	Varianta obchvatu	
III. Převedení záměru z územní rezervy do návrhu/stavu		
IV. Záměr doporučený k vypuštění – úprava průtahu	-	
V. Prověření a koordinace koridoru ZÚR Pk s PD	Varianta, příp. etapa průtahu Babylonem - návrh	
Zdůvodnění		
<ul style="list-style-type: none"> - Investiční náročnost a potřebnost obchvatu posouvá možnou realizaci do vzdálenějšího horizontu, přesto by bylo žádoucí zásadní zkvalitnění podmínek na průtahu pro pobytovou a rekreační funkci sídla a lokality. - Úprava průtahu s využitím stavebně - technických a architektonických prvků dle příslušných TP může v kratším čase přinést významné zlepšení stávající situace včetně zvýšení bezpečnosti motorového i nemotorového provozu. - Dle DSS – 2. fáze je obchvat Babylonu z hlediska potřeby hodnocen jako záměr nejnižší priority. 		
Potenciální střety a problémy alternativního řešení s limity využití území - složky životního prostředí		
- Obchvat Babylonu hodnocen v rámci EIA + (1997).		
Doporučení		
Zpracování územní studie	-	
Podnět pro ŘSD	Vyhodnotit investiční reálnost přestavby silnice v prostoru Babylonu (varianta průtah x obchvat)	
Podnět pro aktualizaci ZÚR	Prověřit podmínky pro návrh úpravy průtahu silnice Babylonem s respektováním územní rezervy pro obchvat v dlouhodobějším výhledu..	

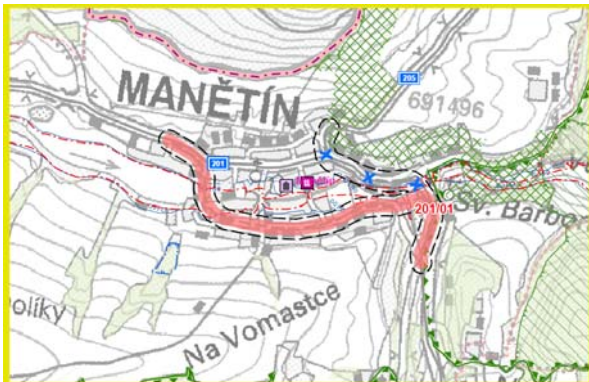
ZÁJMOVÝ PROSTOR	I-10	
SILNICE Č.	I/27	
Úsek	Horní Bříza – Kaznějov –Rybnice - Plasy	
Kód záměrů v ZÚR	27/01	
Stupeň zpracované PD	Třemošná – hranice Pk, studie 2005, investiční záměr obchvatů H. Bříza – Kaznějov – Plasy, EIA +	
Kategorie silnice dle MD ČR	S 11,5/70	
Tah dle DSS – 2.fáze	F	
Intenzita dopravy 2010	7 004 voz./24 hod.	
Podíl nákladních voz.	24 %	
Podjezdná výška objektů	-	
Zatížitelnost mostů	26 - 32 t	
Počet nehod 2007 - 2012	6 (z toho 1 smrtelná nehoda)	
Soulad koridoru ZÚR Pk s projektovou dokumentací (PD) a územním plánem dotčené obce (ÚP)		
Soulad PD se ZÚR	Horní Bříza, Kaznějov – soulad, Rybnice, Plasy – částečný soulad.	
Soulad ÚP se ZÚR Pk	ÚP Horní Bříza – neobsahuje záměr, ÚP Kaznějov, Rybnice – soulad, ÚP Plasy – nezjištěn.	
Náměty na prověření, úpravy a optimalizaci záměrů		
I. Námět - nová varianta optimalizovaná	Varianta optimalizovaná – přiblížená ke stávající trati – podmíněně vhodná (křížení vlečky, průchod přes poddolované území)	
II. Převedení záměru z návrhu do územní rezervy	-	
III. Převedení záměru z územní rezervy do návrhu/stavu	-	
IV. Záměr doporučený k vypuštění – úprava průtahu	-	
V. Prověření a koordinace koridoru ZÚR Pk s PD	V úseku Rybnice -Plasy	
Zdůvodnění		
<ul style="list-style-type: none"> - Příprava staveb v dotčeném úseku ze strany ŘSD ČR v současné době pozastavena. - Z hlediska zkrácení trasy a omezení fragmentace se nabízí vedení koridoru západního obchvatu blíže ke stávající železniční trati. Podmínkou pro možný posun koridoru je prověření funkčnosti stávajícího vlečkového hospodářství, přes které by posunutá trasa procházela, koordinace s OP vodních zdrojů, stejně jako podmínky průchodu nad poddolovaným územím. - Dle DSS – 2. fáze jsou obchvaty obcí Kaznějov, Rybnice a Plasy z hlediska potřeby hodnoceny jako záměry střední priority. 		
Potenciální střety a problémy alternativního řešení s limity využití území - složky životního prostředí		
<ul style="list-style-type: none"> - Obchvat Kaznějova v koridoru ZÚR hodnocen v rámci EIA + . - <u>Varianta optimalizovaná: ochrana přírody a krajiny</u> – významné územní limity se v místě nenacházejí; <u>vodní režim</u> – křížení Kaznějovského potoka, potenciální přiblížení (průchod) k OP vodního zdroje I. stupně, průchod OP II.a a II.b stupně; horninové prostředí – průchod poddolovaným územím; <u>ZPF a PUPFL</u> – průchod lesním porostem, zábor PUPFL nebude významně větší oproti trasování záměru ze ZÚR, vzhledem k napřímení trasy lze předpokládat jeho snížení; <u>hluková zátěž</u> – stopa se více přibližuje k zastavěnému území Kaznějova (průmyslovému areálu), nadále však pravděpodobně zůstane izolována v lesním porostu nebo bude procházet v blízkosti lesního okraje. 		
Doporučení		
Zpracování územní studie	-	
Podnět pro ŘSD	Technickou studií prověřit podmínky pro možné zkrácení trasy obchvatu Kaznějova.	
Podnět pro aktualizaci ZÚR	Akt. koridor obchvatu Kaznějova v souladu s výsl. prověření techn. studií.	


ZÁJMOVÝ PROSTOR	I-11	
SILNICE Č.	I/27	
Úsek	Přeštice	
Kód záměrů v ZÚR	27/08	
Stupeň zpracované PD	Přeštice obchvat, studie 2013 Šlovice -Přeštice, DSP 2013	
Kategorie silnice dle MD ČR	S 11,5/80	
Tah dle DSS – 2.fáze	D	
Intenzita dopravy 2010	15 858 – 9 019 voz./24 hod.	
Podíl nákladních voz.	18 - 15 %	
Podjezdná výška objektů	-	
Minimální zatížitelnost mostů	17 t	
Počet nehod 2007 - 2012	8	
Soulad koridoru ZÚR Pk s projektovou dokumentací (PD) a územním plánem dotčené obce (ÚP)		
Soulad PD se ZÚR	Částečný soulad (nezahrnut koridor dočasného napojení na I/27).	
Soulad ÚP se ZÚR Pk	Částečný soulad (ÚP před schválením - zahrnut koridor dočasného napojení na I/27).	
Náměty na prověření, úpravy a optimalizaci záměrů		
I. Námět - nová varianta optimalizovaná	-	
II. Převedení záměru z návrhu do územní rezervy	-	
III. Převedení záměru z územní rezervy do návrhu/stavu	-	
IV. Záměr doporučený k vypuštění – úprava průtahu	-	
V. Prověření a koordinace koridoru ZÚR Pk s PD	Koridor dočasného napojení obchvatu na stávající I/27 – Přeštice, jih.	
Zdůvodnění		
<ul style="list-style-type: none"> - Vymezení koridoru pro dočasné napojení obchvatu na stávající I/26 zajistí územní podmínky pro stabilizaci koridoru a etapové řešení. - Dle DSS – 2. fáze je obchvat Přeštic z hlediska potřeby hodnocen jako záměr střední priority. 		
Potenciální střety a problémy alternativního řešení s limity využití území - složky životního prostředí		
- Obchvat Přeštic hodnocen v SEA k ZÚR Pk a v rámci EIA – bez závažných střetů .		
Doporučení		
Zpracování územní studie	-	
Podnět pro ŘSD	-	
Podnět pro aktualizaci ZÚR	Vymezit koridor obchvatu I/27 pro dočasné napojení na stávající I/27 Přeštice, jih.	

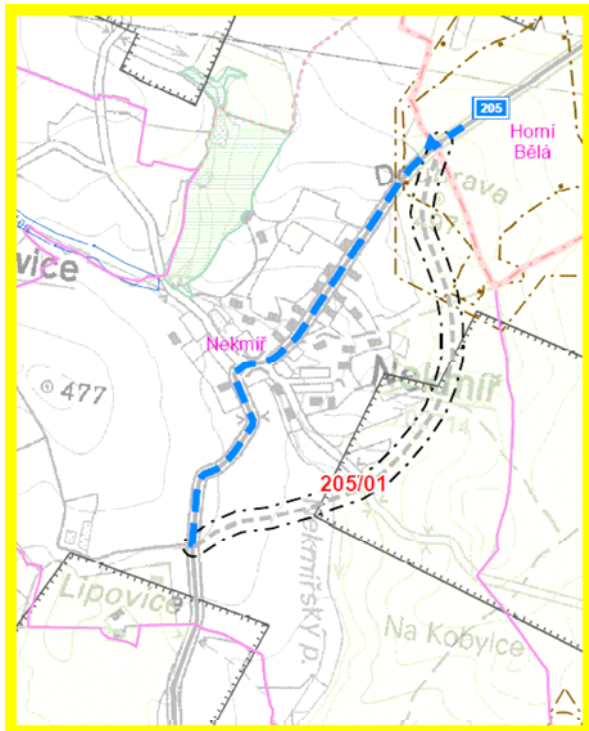
ZÁJMOVÝ PROSTOR	I-12	
SILNICE Č.	I/27	
Úsek	Borovy – Štěpánovice	
Kód záměrů v ZÚR	27/09	
Stupeň zpracované PD	Přestavba Dolní Lukavice – Štěpánovice, studie 2007	
Kategorie silnice dle MD ČR	S 11,5/80	
Tah dle DSS – 2.fáze	D	
Intenzita dopravy 2010	8 696 – 8 175 voz./24 hod.	
Podíl nákladních voz.	19 - 15 %	
Min. podjezdná výška objektů	Dehtín 4,10 – 4,90	
Minimální zatížitelnost mostů	17 t	
Počet nehod 2007 - 2012	23 (z toho 5 se smrtelným zraněním)	
Soulad koridoru ZÚR Pk s projektovou dokumentací (PD) a územním plánem dotčené obce (ÚP)		
Soulad PD se ZÚR	Borovy, Vřeskovice – soulad (průchod přes CHLÚ Borovy); Červené Poříčí, Švihov – částečný soulad; Klatovy, Dolany – nesoulad.	
Soulad ÚP se ZÚR Pk	Borovy – není platný ÚP, ÚP Červené Poříčí – nesoulad, ÚP Švihov, Dolany – neobsahuje záměr, ÚP Vřeskovice – neznámý stav, ÚP Klatovy – soulad.	
Náměty na prověření, úpravy a optimalizaci záměrů		
I. Námět - nová varianta optimalizovaná	Průchod trasy přes CHLÚ Borovy (cihlářská surovina) – zpřesnit vedení přeložky s minimalizací zásahu do zásob výhradního ložiska	
II. Převedení záměru z návrhu do územní rezervy	-	
III. Převedení záměru z územní rezervy do návrhu/stavu	-	
IV. Záměr doporučený k vypuštění – úprava průtahu	-	
V. Prověření a koordinace koridoru ZÚR Pk s PD	Koordinace záměru v úseku Švihov – Dehtín (nesoulad ZÚR - PD). Průchod trasy přes CHLÚ Borovy (cihlářská surovina) – nezbytné prověření reálnosti průchodu přeložky.	
Zdůvodnění		
<ul style="list-style-type: none"> - Koridor přeložky v ZÚR v úseku Švihov – Dehtín nerespektuje ani jednu z variant PD – koridor v ZÚR není prověřen z hlediska technické realizovatelnosti. - Dle DSS – 2. fáze je v úseku Chlumčany – Švihov identifikováno riziko kapacitního nedostatku již v r. 2014; z hlediska potřeby je záměr v kategorii střední potřeby. 		
Potenciální střety a problémy alternativního řešení s limity využití území - složky životního prostředí		
<ul style="list-style-type: none"> - Průchod trasy přes CHLÚ Borovy (cihlářská surovina) – prověřit podmínky zásahu do výhradního ložiska cihlářských surovin, případně upravit trasu s minimalizací zásahu do zásob ložiska 		
Doporučení		
Zpracování územní studie	-	
Podnět pro ŘSD	Aktualizovat studii se zaměřením na reálný průchod trasy CHLÚ Borovy a stabilizaci trasy v úseku Švihov – Dehtín.. Urychlit projektovou přípravu stavby v úseku Chlumčany - Švihov.	
Podnět pro aktualizaci ZÚR	Upravit koridor přeložky v úseku Švihov – Dehtín dle aktuální projektové dokumentace, případně výsledků EIA.	

ZÁJMOVÝ PROSTOR	I-13	
SILNICE Č.	I/27	
Úsek	Čachrov - Jesenní	
Kód záměrů v ZÚR	27/15, 27/14	
Stupeň zpracované PD	-	
Kategorie silnice dle MD ČR	S 9,5/60	
Tah dle DSS – 2.fáze	F	
Intenzita dopravy 2010	1 047 voz./24 hod.	
Podíl nákladních voz.	15 %	
Min. podjezdná výška objektů	-	
Zatížitelnost mostů	32 t	
Počet nehod 2007 - 2012	1 se smrtelným zraněním	
Soulad koridoru ZÚR Pk s projektovou dokumentací (PD) a územním plánem dotčené obce (ÚP)		
Soulad PD se ZÚR	Není zpracována	
Soulad ÚP se ZÚR Pk	Soulad	
Náměty na prověření, úpravy a optimalizaci záměrů		
I. Námět - nová varianta optimalizovaná	-	
II. Převedení záměru z návrhu do územní rezervy	-	
III. Převedení záměru z územní rezervy do návrhu/stavu	-	
IV. Záměr doporučený k vypuštění – úprava průtahu	Čachrov, obchvat; Jesenní obchvat – vypustit a řešit úpravami průtahu ve stávající trase.	
V. Prověření a koordinace koridoru ZÚR Pk s PD	-	
Zdůvodnění		
<p>- Silnice I/27 v úseku Klatovy – Železná Ruda, přestože je zařazena do sítě mezinárodních silnic E, nepředstavuje a výhledově ani nebude představovat dálkový tah s významným nárůstem intenzity dopravy (CSD 2010 cca 1050 voz./24 hod.). Ponechání stávající silnice s prostorovou, stavebně - technickou a architektonickou úpravou dílčích úseků na průtazích (dle TP) může zajistit realizovatelné zkvalitnění podmínek pro motorovou i nemotorovou dopravu na průtazích a respektování charakteru podhorské až horské infrastruktury.</p>		
Potenciální střety a problémy alternativního řešení s limity využití území - složky životního prostředí		
<p>- Průchod trasy přes CHLÚ Borovy (cihlářská surovina) – prověřit podmínky zásahu do výhradního ložiska cihlářských surovin, případně upravit trasu s minimalizací zásahu do zásob ložiska</p>		
Doporučení		
Zpracování územní studie	-	
Podnět pro ŘSD	-	
Podnět pro aktualizaci ZÚR	Prověřit a vypustit koridor územní rezervy pro oba záměry – řešit úpravami ve stávající trase.	

ZÁJMOVÝ PROSTOR	I-14	
SILNICE Č.	I/27	
Úsek	Železná Ruda	
Kód záměrů v ZÚR	27/12	
Stupeň zpracované PD	Žel. Ruda - přeložka, studie 2003 Žel. Ruda průtah, studie stavebních úprav 2010	
Kategorie silnice dle MD ČR	S 9,5/60	
Tah dle DSS – 2.fáze	F	
Intenzita dopravy 2010	2 404 – 2 794 voz./24 hod.	
Podíl nákladních voz.	9 - 12 %	
Podjezdná výška objektů	3,60 – 4,0 m	
Zatížitelnost mostů	26 - 32 t	
Počet nehod 2007 - 2012	5	
Soulad koridoru ZÚR Pk s projektovou dokumentací (PD) a územním plánem dotčené obce (ÚP)		
Soulad PD se ZÚR	Soulad s trasou dle studie 2003 (SV obchvat)	
Soulad ÚP se ZÚR Pk	Soulad	
Náměty na prověření, úpravy a optimalizaci záměrů		
I. Námět - nová varianta optimalizovaná	Severozápadní obchvat Železné Rudy – územní rezerva Přestavba stávajícího průtahu	
II. Převedení záměru z návrhu do územní rezervy	-	
III. Převedení záměru z územní rezervy do návrhu/stavu	-	
IV. Záměr doporučený k vypuštění – úprava průtahu	Severovýchodní obchvat Železné Rudy – úprava průtahu	
V. Prověření a koordinace koridoru ZÚR Pk s PD	-	
Zdůvodnění		
<p>- Silnice I/27 v úseku Klatovy – Železná Ruda, přestože je zařazena do sítě mezinárodních silnic E, nepředstavuje a výhledově ani nebude představovat dálkový tah s významným nárůstem intenzity dopravy. Navrhovaný obchvat Železné Rudy je nepřiměřenou investicí bez ekonomické návratnosti, v koridoru severovýchodního obchvatu ještě bez využitelnosti pro napojení vyhledávaného rekreačního cíle Špičák. Pokud je žádoucí územní ochrana možného obchvatu, zpracovatel doporučuje prověřit a sledovat variantu alternativní - severozápadní obchvat s kontaktem ve směru Špičáku a možným napojením na silnici II/190. Jako optimalizované řešení zpracovatel doporučuje prostorovou, stavebně technickou a architektonickou úpravu průtahu s maximálním využitím zklidňujících prvků na průtazích dle TP.</p> <p>- Dle DSS – 2. fáze je obchvat Železné Rudy hodnocena jako záměr s nízkou potřebností – nejnižší prioritou.</p>		
Potenciální střety a problémy alternativního řešení s limity využití území - složky životního prostředí		
<p>- <u>Ochrana přírody a krajiny</u> – průchod obchvatu II. – IV. zónou CHKO Šumava (převážně III. zónou); Natura 2000 – EVL Šumava; <u>vodní režim</u> – průchod obchvatu CHOPAV Šumava; řízení Řezného a Jezerního potoka; <u>horninové prostředí</u> – průchod obchvatu poddolovaným územím; <u>ZPF a PUPFL</u> – průchod obchvatu po půdách v III. a V. třídě ochrany; lokální zábor PUPFL při průchodu lesním okrajem; <u>hluková zátěž</u> – obchvat je veden v blízkosti severního okraje zastavěného území ve snaze odvést průjezdnou dopravu z centra města, lokálně nelze vyloučit jeho přiblížení k rozptýlené zástavbě nacházející se v okolí Železné Rudy.</p>		
Doporučení		
Zpracování územní studie	Ano – koncepční záměry a výhledy koordinovat s bavorskou stranou	
Podnět pro ŘSD	Zpracovat studii alternativního řešení obchvatu Železné Rudy.	
Podnět pro aktualizaci ZÚR	Vypustit koridor územní rezervy pro severovýchodní obchvat, prioritně řešit úpravu průtahu. Prověřit a vymezit koridor SZ obchvatu v koordinaci se studií alternativního řešení, doporučenou ke zpracování ŘSD ČR.	

ZÁJMOVÝ PROSTOR	II-1	
SILNICE Č.	II/201 (II/206)	
Úsek	Manětín	
Kód záměrů v ZÚR	201/01	
Stupeň zpracované PD	-	
Vybraná silniční síť Pk	x	
Intenzita dopravy 2010	445 voz./24 hod.	
Podíl nákladních voz.	17 %	
Podjezdová výška objektů	-	
Minimální zatížitelnost mostů	22 t	
Počet nehod 2007 - 2012	0	
Soulad koridoru ZÚR Pk s projektovou dokumentací (PD) a územním plánem dotčené obce (ÚP)		
Soulad PD se ZÚR	PD není zpracována	
Soulad ÚP se ZÚR Pk	Stav ÚP nezjištěn	
Náměty na prověření, úpravy a optimalizaci záměrů		
I. Námět - nová varianta optimalizovaná		
II. Převedení záměru z návrhu do územní rezervy	Manětín, obchvat	
III. Převedení záměru z územní rezervy do návrhu/stavu	-	
IV. Záměr doporučený k vypuštění – úprava průtahu	Manětín, obchvat	
V. Prověření a koordinace koridoru ZÚR Pk s PD	-	
Zdůvodnění		
- Intenzita dopravy na průjezdu Manětínem nedosahuje dle CSD 2010 ani 500 voz./den. Obchvat je z hlediska potřeby a investiční náročnosti nepřiměřený. Zpracovatel doporučuje v 1. kroku převedení koridoru do územní rezervy a prověření podmínek pro stavebně technickou a architektonickou úpravu průtahu (využití prvků TP). Ve 2. kroku po prokázání vhodnosti úpravy průtahu vypuštění územní rezervy pro obchvat.		
Potenciální střety a problémy alternativního řešení s limity využití území - složky životního prostředí		
- Nejsou identifikovány.		
Doporučení		
Zpracování územní studie		-
Podnět pro SÚS Pk		Připravit dokumentaci pro úpravu průtahu Manětínem.
Podnět pro aktualizaci ZÚR		Převedení záměru 201/01 do územní rezervy, případně jeho vypuštění a nahrazení návrhem na úpravu průtahu Manětínem.

ZÁJMOVÝ PROSTOR	II-2	
SILNICE Č.	II/201	
Úsek	Konstantinovy Lázně - Kokašice	
Kód záměru v ZÚR	201/04	
Stupeň zpracované PD	-	
Vybraná silniční síť Pk	x	
Intenzita dopravy 2010	904 voz./24 hod.	
Podíl nákladních voz.	6 %	
Podjezdová výška objektů	-	
Minimální zatížitelnost mostů	-	
Počet nehod 2007 - 2012	1 smrtelné zranění	
Soulad koridoru ZÚR Pk s projektovou dokumentací (PD) a územním plánem dotčené obce (ÚP)		
Soulad PD se ZÚR	PD není zpracována	
Soulad ÚP se ZÚR Pk	ÚP Konstantinovy Lázně – nesoulad; ÚP Kokašice – neobsahuje záměr.	
Náměty na prověření, úpravy a optimalizaci záměrů		
I. Námět - nová varianta optimalizovaná	-	
II. Převedení záměru z návrhu do územní rezervy	Konstantinovy Lázně, obchvat	
III. Převedení záměru z územní rezervy do návrhu/stavu	-	
IV. Záměr doporučený k vypuštění – úprava průtahu	-	
V. Prověření a koordinace koridoru ZÚR Pk s PD	-	
Zdůvodnění		
<p>- Intenzita dopravy na průjezdu Konstantinovými lázněmi nedosahuje dle CSD 2010 1000 voz./den. Nízký podíl nákladní dopravy je vyvolán omezením průjezdu této dopravy lázeňským městem. Přesto celková intenzita dopravy je spíše lokálního významu. Obchvat je z hlediska potřebnosti a investiční náročnosti za současných podmínek nepřiměřený. Zpracovatel doporučuje převedení koridoru do územní rezervy a návrh stavebně technické a architektonické úpravy průtahu (využití prvků TP) s ohledem na lázeňský charakter sídla..</p>		
Potenciální střety a problémy alternativního řešení s limity využití území - složky životního prostředí		
- Nejsou identifikovány.		
Doporučení		
Zpracování územní studie	-	
Podnět pro SÚS Pk	Přípravit dokumentaci pro úpravu průtahu Konstantinovými lázněmi se zvláštním zřetelem na charakter lázeňského místa.	
Podnět pro aktualizaci ZÚR	Převedení záměru 201/04 do územní rezervy, sledovat návrh na úpravu průtahu.	

ZÁJMOVÝ PROSTOR	II-3	
SILNICE Č.	II/205	
Úsek	Někmiř	
Kód záměrů v ZÚR	205/01	
Stupeň zpracované PD	-	
Vybraná silniční síť Pk	x	
Intenzita dopravy 2010	1856 voz./24 hod.	
Podíl nákladních voz.	16 %	
Podjezdná výška objektů	-	
Zatížitelnost mostů	26-32 t	
Počet nehod 2007 - 2012	0	
Soulad koridoru ZÚR Pk s projektovou dokumentací (PD) a územním plánem dotčené obce (ÚP)		
Soulad PD se ZÚR	PD není zpracována	
Soulad ÚP se ZÚR Pk	Nesoulad.	
Náměty na prověření, úpravy a optimalizaci záměrů		
I. Námět - nová varianta optimalizovaná	-	
II. Převedení záměru z návrhu do územní rezervy	-	
III. Převedení záměru z územní rezervy do návrhu/stavu	-	
IV. Záměr doporučený k vypuštění – úprava průtahu	Upřednostnění výhledové přestavby průtahu s případným vypuštěním územní rezervy pro obchvat.	
V. Prověření a koordinace koridoru ZÚR Pk s PD	-	
Zdůvodnění		
<ul style="list-style-type: none"> - Průtah Někmiří je v současné době po rekonstrukci. Charakter rozvolněné zástavby umožňuje výhledově další úpravy průtahu s vyšším podílem a využitím stavebně - technických a architektonických prvků dle TP pro zkvalitnění zastavěného území a zvýšené bezpečnosti motorové i nemotorové dopravy (součást aglomeračního okruhu). - Obchvat – riziko společensko ekonomického a obchodního „umrtvení“ obce, investičně . Nepříznivý zásah do lesního komplexu – přírodní zázemí obce. Z hlediska potřebnosti a investiční náročnosti je obchvat dle názoru zpracovatele nepřiměřený a obtížně realizovatelný (nejsou identifikována žádná kolizní místa, uliční profil je rozvolněný, podíl nákladní dopravy cca 16 % - průměrný). - Zpracovatel doporučuje prověřit potřebu a požadavky zachování územní rezervy, případně záměr vypustit a sledovat výhledově přestavbu průtahu. 		
Potenciální střety a problémy alternativního řešení s limity využití území - složky životního prostředí		
- Nejsou identifikovány.		
Doporučení		
Zpracování územní studie	-	
Podnět pro SÚS Pk	-	
Podnět pro aktualizaci ZÚR	Prověření potřebnosti územní rezervy pro obchvat Někmiře, případně záměr vypustit a sledovat výhledovou přestavbu průtahu.	

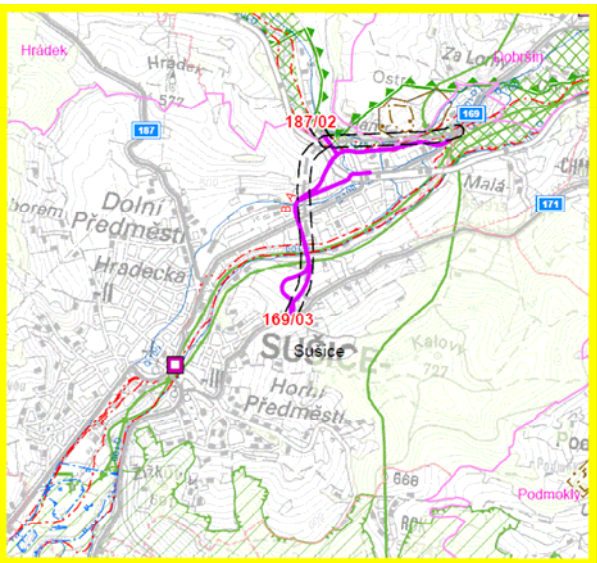
ZÁJMOVÝ PROSTOR	II-4	
SILNICE Č.	II/232 nepřímě II/233	
Úsek	Březina – Bezděkov – Radnice – Újezd u sv.Kříže	
Kód záměrů v ZÚR	232/02, nepřímě 233/02	
Stupeň zpracované PD	-	
Vybraná silniční síť Pk	x	
Intenzita dopravy 2010	3 963 – 2 700 voz./24 hod.	
Podíl nákladních voz.	16 %	
Podjezdová výška objektů	-	
Minimální zatížitelnost mostů	9 t	
Počet nehod 2007 - 2012	7	
Soulad koridoru ZÚR Pk s projektovou dokumentací (PD) a územním plánem dotčené obce (ÚP)		
Soulad PD se ZÚR	PD nebyla zpracovateli k dispozici.	
Soulad ÚP se ZÚR Pk	ÚP Újezd u sv.Kříže – částečný soulad; ÚP Přívětice, Radnice – neobsahují záměr; ÚP Bezděkov – stav neznámý.	
Náměty na prověření, úpravy a optimalizaci záměrů		
I. Námět - nová varianta optimalizovaná	Optimalizovaná varianta v úseku Osek, sever – Radnice; směrová úprava koridoru v prostoru Újezdu u sv. Kříže + optimalizace přeložky silnice II/233 Dolní Stupno – Břasy.	
II. Převedení záměru z návrhu do územní rezervy	-	
III. Převedení záměru z územní rezervy do návrhu/stavu	-	
IV. Záměr doporučený k vypuštění – úprava průtahu	-	
V. Prověření a koordinace koridoru ZÚR Pk s PD	-	
Zdůvodnění		
<p>- Optimalizovaná varianta vychází z předpokladu uvolnění území po realizaci přeložky železniční tratě Plzeň – Radnice v prostoru východního okraje Břas. Tento uvolněný prostor je využit pro vedení alternativní trasy přeložky silnice II/232 s napojením do původního koridoru v místě křížení se silnicí II/233 mezi sídly Vranov - Radnice. Přiblížení koridoru umožňuje optimalizovat i vedení silnice II/233 s vyloučením průtahu Stupněm a Břasy. Koncepční návrh předpokládá přeložku silnice II/233 od prostoru Všenice v jižním souběhu s železniční tratí a dále s napojením do navrhované přeložky II/232 - varianty optimalizované. Tímto by byla optimalizována i náročná přestavba silnice II/233 v prostoru Břas – záměr 233/02.</p>		
Potenciální střety a problémy alternativního řešení s limity využití území - složky životního prostředí		
<p>- Ochrana přírody a krajiny – významné územní limity se v místě nenacházejí, překročení regionálního koridoru 1168 se nachází v místě totožném s vymezením v ZÚR; RBC 1430 je respektováno; vodní režim – křížení Korečnického potoka; horninové prostředí – trasa je vedena v blízkosti výhradního ložiska nerostných surovin, CHLÚ není stanoveno; ZPF a PUPFL – průchod po zemědělské půdě I. – V. třídy ochrany se zábořem i bonitně cenných půd; hluková zátěž – trasa se přibližuje k zastavěnému území Břas tvořeného fotovoltaickou elektrárnou, vodní plochou a drobnou plochou výroby, tj. přibližně do stopy stávající železniční tratě. Napojení na silnici II/233 je uvažováno přeložkou mimo zastavěné území Dolního Stupna.</p>		
Doporučení		
Zpracování územní studie	Ano	
Podnět pro SÚS Pk	-	
Podnět pro aktualizaci ZÚR	Zpracování návrhu řešení dle výsledků územní studie.	

ZÁJMOVÝ PROSTOR	II-5	
SILNICE Č.	II/203	
Úsek	Nýřany	
Kód záměrů v ZÚR	203/01	
Stupeň zpracované PD	Studie, 2013	
Vybraná silniční síť Pk	x	
Intenzita dopravy 2010	6 903 - 2 348 voz./24 hod.	
Podíl nákladních voz.	31 - 10 %	
Podjezdná výška objektů	5,21 – 10 m	
Zatížitelnost mostů	26 - 48 t	
Počet nehod 2007 - 2012	9	
Soulad koridoru ZÚR Pk s projektovou dokumentací (PD) a územním plánem dotčené obce (ÚP)		
Soulad PD se ZÚR	Nesoulad	
Soulad ÚP se ZÚR Pk	Rozpracovaný ÚP Nýřan - nesoulad	
Náměty na prověření, úpravy a optimalizaci záměrů		
I. Námět - nová varianta optimalizovaná	-	
II. Převedení záměru z návrhu do územní rezervy	-	
III. Převedení záměru z územní rezervy do návrhu/stavu	-	
IV. Záměr doporučený k vypuštění – úprava průtahu	-	
V. Prověření a koordinace koridoru ZÚR Pk s PD/ÚP	Severní obchvat Nýřan v novém koridoru dle studie k rozpracovanému ÚP Nýřany	
Zdůvodnění		
- Území v koridor severního obchvatu ZÚR je v současné době již neprůchodné. V rámci zpracování ÚP Nýřany byla prověřena nová trasa v severní poloze s obchvatem Nýřan a Kamenného Újezdu s napojením na silnici II/180.		
Potenciální střety a problémy alternativního řešení s limity využití území - složky životního prostředí		
- Hodnoceno v rámci rozpracovaného ÚP Nýřany		
Doporučení		
Zpracování územní studie	-	
Podnět pro SÚS Pk	Příprava stavby pro možnou budoucí realizaci – vyšší priorita.	
Podnět pro aktualizaci ZÚR	Vymezení koridoru obchvatu Nýřan v souladu s aktuálním návrhem dle ÚP Nýřany po jeho vydání.	

ZÁJMOVÝ PROSTOR	II-6	
SILNICE Č.	II/203	
Úsek	Myslinka	
Kód záměrů v ZÚR	180/09	
Stupeň zpracované PD	-	
Vybraná silniční síť Pk	x	
Intenzita dopravy 2010	2 711 voz./24 hod.	
Podíl nákladních voz.	21 %	
Podjezdová výška objektů	-	
Zatížitelnost mostů	-	
Počet nehod 2007 - 2012	0	
Soulad koridoru ZÚR Pk s projektovou dokumentací (PD) a územním plánem dotčené obce (ÚP)		
Soulad PD se ZÚR	PD není zpracována.	
Soulad ÚP se ZÚR Pk	Soulad.	
Náměty na prověření, úpravy a optimalizaci záměrů		
I. Námět - nová varianta optimalizovaná	-	
II. Převedení záměru z návrhu do územní rezervy	-	
III. Převedení záměru z územní rezervy do návrhu/stavu	Jižní část obchvatu převést do stavu.	
IV. Záměr doporučený k vypuštění – úprava průtahu	-	
V. Prověření a koordinace koridoru ZÚR Pk s PD	-	
Zdůvodnění		
- Jižní okrajová část obchvatu včetně okružní křižovatky na silnici II/180 je v současné době realizována ve funkci přístupové komunikace k výrobní zóně na jihovýchodním okraji Myslinky.		
Potenciální střety a problémy alternativního řešení s limity využití území - složky životního prostředí		
- Hodnoceno v rámci SEA k ZÚR Ok.		
Doporučení		
Zpracování územní studie	-	
Podnět pro SÚS Pk	-	
Podnět pro aktualizaci ZÚR	Úprava koridoru územní rezervy pro obchvat Myslinky s převedením počátečního úseku do stavu.	

ZÁJMOVÝ PROSTOR	II-7	
SILNICE Č.	II/232, resp. III/11724	
Úsek	Rokycany	
Kód záměrů v ZÚR	232/01	
Stupeň zpracované PD	Studie	
Vybraná silniční síť Pk	x	
Intenzita dopravy 2010	4 314 voz./24 hod.	
Podíl nákladních voz.	18 %	
Podjezdová výška objektů	5,73	
Zatížitelnost mostů	-	
Počet nehod 2007 - 2012	0	
Soulad koridoru ZÚR Pk s projektovou dokumentací (PD) a územním plánem dotčené obce (ÚP)		
Soulad PD se ZÚR	PD nebyla k dispozici. Nesoulad s regulačním plánem	
Soulad ÚP se ZÚR Pk	Nesoulad se schváleným regulačním plánem, částečný nesoulad s rozpracovaný ÚP Rokycany (2 var.)	
Náměty na prověření, úpravy a optimalizaci záměrů		
I. Námět - nová varianta optimalizovaná	Nové propojení silnice obchvatu II/232, resp. III/11724 v severovýchodním okrajovém segmentu města s MÚK Rokycany (D5) s částečným využitím silnic II/605 a II/183.	
II. Převedení záměru z návrhu do územní rezervy	-	
III. Převedení záměru z územní rezervy do návrhu/stavu	-	
IV. Záměr doporučený k vypuštění – úprava průtahu	-	
V. Prověření a koordinace koridoru ZÚR Pk s PD/ÚP	Prověřit vedení koridoru v jihozápadní části obchvatu Rokycany (mezi II/183 a II/605) a koordinovat dle ÚP po jeho vydání ÚP po jeho schválení.	
Zdůvodnění		
<ul style="list-style-type: none"> - Přímé napojení přeložky silnice II/232 Mirošov – Hrádek – Rokycany, původně koncipované s preferencí spojení ve směru na Ejpovice, v současné době z hlediska kooperace výrobních podniků ztrácí své opodstatnění. Přímé výhledové napojení přeložky II/232 na dálnici D5 mimo okrajovou obytnou část Rokycan by maximálně využilo investice do této stavby vložené. Lze očekávat, že by svojí nasávací schopností mohlo intenzivněji sloužit pro širší oblast Mirošova a Hrádku pro napojení na dálnici D5. - Varianty vedení obchvatu Rokycan v jihozápadním sektoru je způsobeno rozdílným vymezením koridorů přeložky ve vydaných ZÚR Pk a regulačním plánu obytné zóny. Výběr výsledné varianty bude předmětem projednání ÚP Rokycan. 		
Potenciální střety a problémy alternativního řešení s limity využití území - složky životního prostředí		
<ul style="list-style-type: none"> - <u>Ochrana přírody a krajiny</u> – průchod po stávající komunikaci II/183 skrze PP Rokycanská stráž; <u>vodní režim</u> – průchod záplavovým územím Q₁₀₀ a aktivní zónou s využitím stávajícího místa přemostění Klabavy; <u>horninové prostředí</u> – významné územní limity se v místě nenacházejí; <u>ZPF a PUPFL</u> – průchod po zemědělské půdě převážně vyšší bonity v I. a II. třídě ochrany, v menší míře III. a IV.; PUPFL může být potenciálně ovlivněn pouze lokálně v místě napojení obchvatu Rokycan na II/605; <u>hluková zátěž</u> – přiblížení přivaděče k zastavěnému území tvořeného plochami výroby a skladování. - <u>Křížení s dopravní infrastrukturou</u>: 		
Doporučení		
Zpracování územní studie	Ano – zpracovatel doporučuje pro územní studii vymezit širší prostor s cílem prověření územních podmínek, přepravních vztahů a variant silničního napojení Mirošovska a okolí na dálnici D5 (MÚK Svojkovice x MÚK Rokycany).	
Podnět pro SÚS Pk	-	
Podnět pro aktualizaci ZÚR	Prověřit vedení koridoru v jihozápadní části obchvatu Rokycany (mezi II/183 a II/605) a upravit koridor v souladu s ÚP po jeho vydání. Zpracovat výsledky doporučené územní studie.	

ZÁJMOVÝ PROSTOR	II-8	
SILNICE Č.	II/186, II/187	
Úsek	Plánice	
Kód záměrů v ZÚR	186/01, 187/01	
Stupeň zpracované PD		
Vybraná silniční síť Pk	II/187	
Intenzita dopravy 2010	332 – 1 311 voz./24 hod.	
Podíl nákladních voz.	35 %	
Podjezdová výška objektů	-	
Zatížitelnost mostů	2 – 18 t	
Počet nehod 2007 - 2012	3	
Soulad koridoru ZÚR Pk s projektovou dokumentací (PD) a územním plánem dotčené obce (ÚP)		
Soulad PD se ZÚR	PD není k dispozici.	
Soulad ÚP se ZÚR Pk	Částečný soulad.	
Náměty na prověření, úpravy a optimalizaci záměrů		
I. Námět - nová varianta optimalizovaná	-	
II. Převedení záměru z návrhu do územní rezervy	II/186 Plánice, severní obchvat; II/187 Plánice jihovýchodní obchvat	
III. Převedení záměru z územní rezervy do návrhu/stavu	-	
IV. Záměr doporučený k vypuštění – úprava průtahu	-	
V. Prověření a koordinace koridoru ZÚR Pk s PD	-	
Zdůvodnění		
<p>- Intenzita dopravy na průjezdu Plánicemi je dle CSD 2010 velmi nízké (cca 300 - 1320 voz./den). Varující je však podíl nákladních vozidel – cca 35%. Přesto se obchvaty na obou silnicích z hlediska investiční náročnosti ve vztahu k intenzitě dopravy jeví jako nepřiměřené. Zpracovatel doporučuje převedení koridoru obchvatů do územní rezervy a prověření podmínek pro stavebně technickou a architektonickou úpravu průtahu (využití prvků TP). Pro nákladní dopravu zpracovatel doporučuje prověřit podmínky pro případné odvedení nákladní dopravy s využitím vybraných místních a účelových komunikací, případně pouze redukovaných úseku navrhovaných obchvatů. Ve 2. kroku po prokázání možného optimalizovaného řešení prověřit vypuštění územní rezervy pro obchvaty na obou silnicích.</p>		
Potenciální střety a problémy alternativního řešení s limity využití území - složky životního prostředí		
- Hodnoceno v rámci SEA k ZÚR Pk.		
Doporučení		
Zpracování územní studie	-	
Podnět pro SÚS Pk	-	
Podnět pro aktualizaci ZÚR	Prověřit podmínky pro možnou úpravu průtahu a odvedení nákladní dopravy mimo centrální část sídla, dle výsledků prověřit vhodnost převedení navrhovaných obchvatů do územní rezervy.	

ZÁJMOVÝ PROSTOR	II-9	
SILNICE Č.	II/169 nepřímá II/187	
Úsek	Sušice	
Kód záměrů v ZÚR	169/03, 187/02	
Stupeň zpracované PD	-	
Vybraná silniční síť Pk	x x	
Intenzita dopravy 2010	9 523 voz./24 hod.	
Podíl nákladních voz.	13 %	
Podjezdná výška objektů	-	
Zatížitelnost mostů	2 – 25 t	
Počet nehod 2007 - 2012	4	
Soulad koridoru ZÚR Pk s projektovou dokumentací (PD) a územním plánem dotčené obce (ÚP)		
Soulad PD se ZÚR	-	
Soulad ÚP se ZÚR Pk	Rozpracovaný ÚP Sušice - částečný nesoulad.	
Náměty na prověření, úpravy a optimalizaci záměrů		
I. Námět - nová varianta optimalizovaná	-	
II. Převedení záměru z návrhu do územní rezervy		
III. Převedení záměru z územní rezervy do návrhu/stavu	-	
IV. Záměr doporučený k vypuštění – úprava průtahu	-	
V. Prověření a koordinace koridoru ZÚR Pk s PD/ÚP	Prověření a koordinace koridoru přeložky silnice II/169 a napojení silnice II187 v ZÚR dle ÚP Sušice po jeho vydání.	
Zdůvodnění		
- V rámci rozpracovaného ÚP Sušice jsou prověřovány dvě varianty přeložky silnice II/169 včetně vyvolané přeložky silnice II/187 v místě napojení na II/169. Obě varianty, shodně s návrhem ZÚR, vymezují místo pro přemostění řeky Otavy. Vzhledem k problémům záplav je pro město Sušici žádoucí vybudování druhého přemostění řeky Otavy včetně omezení průtahu centrální částí města (vstupní brána do centrální Šumavy).		
Potenciální střety a problémy alternativního řešení s limity využití území - složky životního prostředí		
- Hodnoceno v rámci rozpracovaného ÚP.		
Doporučení		
Zpracování územní studie	-	
Podnět pro SÚS Pk	Příprava stavby pro možnou budoucí realizaci přeložky včetně mostu přes řeku Otavu.	
Podnět pro aktualizaci ZÚR	Prověření a koordinace koridoru přeložky silnice II/169 s napojením II187 dle ÚP Sušice po jeho vydání.	

G. SOUHRNNÁ DOPORUČENÍ

Zpracovaná územní studie přináší určitou revizi záměrů silniční infrastruktury, sledovanou v ZÚR Pk, případně v ÚP vybraných obcí. Výběr hodnocených záměrů byl proveden zpracovatelem této studie na základě analýzy aktuální koncepčních rezortních dokumentů, nadřazené územně plánovací dokumentace, dostupných podkladů, informací o stavu přípravy dílčích záměrů a staveb od jednotlivých investorů a správců silniční sítě (ŘSD ČR, SÚS Pk), odborných znalostí o problematice území a infrastruktury získané v průběhu zpracovávaných územně plánovacích podkladů a dokumentací pro Krajský úřad Plzeňského kraje i pro vybrané obce v Plzeňském kraji. V průběhu prací byly mimo jiné provedeny odborné konzultace s ŘSD ČR a se SÚS Pk.

Územní studie si klade za cíl přinést podklady k možnému přehodnocení a optimalizaci některých záměrů, které byly beze změny převzaty z územně plánovacích dokumentací velkých územních celků a které jsou v současné době z důvodů změn ve využití území či nových skutečností (např. v přepravních vztazích apod.) již nerealizovatelné, nebo vyžadují určitou korekci v souladu s rozvojem území a v koordinaci s příslušným územním plánem nebo projektovou dokumentací.

Navrhované úpravy, náměty a doporučení k řešení jsou v předložené územní studii rozděleny do 4 základních skupin s rozdílnou prioritou, potřebností i časovou náročností na prověření, přípravu a postupnou realizaci (tab. 19);

- Záměry doporučené k přehodnocení – prověření námětu na novou variantu - optimalizovanou (alternativní varianty), případně zpracování studie – **1**
- Záměry doporučené k převedení do územní rezervy s upřednostněním přestavby průtahů sídly s využitím novodobých stavebně technických a architektonických prvků, výhledově s prověřením potřebnosti, příp. s vypuštěním územní rezervy – **2**
- Záměry s potřebnou územní stabilizací koridoru pro možné zahájení projektové a realizační přípravy stavby - realizační priorita - **3**
- Zpracování územní studie pro prověření širších územních i přepravních souvislostí, vazeb a potřeb - **4**.

Tab. 19 Přehled navrhovaných úprav, námětů a doporučení dle stanovených základních skupin

Označení záměrů	Zájmový prostor (dle pasportů)	Skupiny navrhovaných úprav, námětů a doporučení k řešení			
		1 (varianta optimalizovaná)	2 (územní rezerva – priorita průtah)	3 (stabilizace - zahájení přípravy)	4 (zpracování územní studie)
19/01, 19/02, 19/03, 19/04	I-1	x	-	-	x
20/06, 20/07					
20/02, 20/09	I-2	-	-	x	-
21/01	I-3	-	-	x	-
22/12, 22/13 (část)	I-4	-	-	x	-
22/13 (část) , 22/14	I-5	-	-	x	-

Označení záměrů	Zájmový prostor (dle pasportů)	Skupiny navrhovaných úprav, námětů a doporučení k řešení			
		1 (varianta optimalizovaná)	2 (územní rezerva – priorita průtah)	3 (stabilizace - zahájení přípravy)	4 (zpracování územní studie)
22/03, 22/04	I-6	x	-	-	-
22/07, 22/08, 22/09	I-7	x	-	-	-
26/01, 26/07	I-8	x	-	-	-
26/06	I-9	-	x	-	-
27/01	I-10	x	-	-	-
27/08	I-11	-	-	x	-
27/09	I-12	-	-	x	-
27/14, 27/15	I-13	-	x	-	-
27/12	I-14	x	x	-	x
201/01	II-1	-	x	-	-
201/04	II-2	-	x	-	-
205/01	II-3	-	x	-	-
232/02 (233/02)	II-4	x	-	-	x
203/01	II-5	-	-	x	-
180/09	II-6	(úprava dle skutečného stavu)			
232/01	II-7	-	-	-	x
186/01, 187/01	II-8	-	x	-	-
169/03, 187/02	II-9				

Podrobnější informace k navrhovaným úpravám, námětům a doporučením jsou obsaženy v pasportech jednotlivých záměrů a zájmových prostorů.

PŘÍLOHA

Použité zkratky

CBA	analýza nákladů a přínosů
CSD 2010	celostátní sčítání dopravy z roku 2010
ČLT	Českoleská tangenciála
ČSN	česká státní norma
DI	dopravní infrastruktura
DSP	dokumentace pro stavební povolení
DÚR	dokumentace pro územní rozhodnutí
EU	Evropská unie
DSS	Dopravní sektorová strategie - 2. Fáze (MD ČR, 2013)
JSIVV	databáze jednotného systému informací ve výstavbě
k.z.	konec zástavby
MDČR	Ministerstvo dopravy České republiky
N	návrh
PD	projektová dokumentace
PDPS	projektová dokumentace pro provedení stavby
Pk	Plzeňský kraj
PJ	Plzeň – jih
PM	Plzeň – město
PP	přírodní park
PZ	Plzeň – západ
R	územní rezerva
ROP	regionální operační program
RPDI	roční průměrná denní intenzita
ŘSD ČR	Ředitelství silnic a dálnic České republiky
SI	silnice I. třídy
SII	silnice II. třídy
SÚS	správa a údržba silnic
ÚP	územní plán
TEN-T - core - comprehensive	transevropská dopravní síť - základní - globální
TP	technické podmínky
ÚKD	úroveň kvality dopravy
ÚR	územní rozhodnutí
VMH	vícetupňové multikriteriální hodnocení
ZÚR	zásady územního rozvoje
z.z.	začátek zástavby