

# Dopravní infrastruktura v řešeném území

## Poloha a hranice území

Řešené území se nachází na obou březích řeky Svatavy a je ohraničeno z východní strany obchvatem silnice II/210, ze západní a jižní strany obchvatem silnice III/21030.

## Přístup do území

Vstup do území je zajištěn dvěma stykovými křižovatkami, které se nacházejí v severní a jižní části obchvatu silnice II/210. Napojení na silnici III/21030 je zajištěno třemi stykovými křižovatkami.

## Vnitřní komunikace

Vnitřní dopravní síť je tvořena:

- **Páteřní komunikací**, která prochází centrem ve směru sever – jih a jsou po ní vedeny linky autobusové dopravy. Je vedena ulicemi Sadová, U Přádelny a ČSA.
- **Sběrnými komunikacemi**: napojenými na páteřní trasu
- **Místními obslužnými komunikacemi**: převážně obytného charakteru, většinou jednopruhovými bez chodníků.

## Návrh dopravní sítě

Návrh řeší celkovou koncepci dopravní sítě.

Stávající silniční síť bude upravena v rámci uličních profilů. Dojde k doplnění chodníků, parkovacích stání a pásů zeleně.

Páteřní komunikace je navržena v minimální šířce 6,0 – 6,5m zajišťující provoz linkových autobusů. Dochází k úpravě nároží křižovatek z důvodu zlepšení rozhledových poměrů, obalových křivek vozidel a zvýšení bezpečnosti.

Sběrné komunikace jsou navrženy v minimální šířce 5,5m lemovány chodníky z jedné nebo obou stran, parkování je na vyznačeno v situaci.

Obslužné komunikace jsou navrženy v šířce 5,5 nebo 3,5m s chodníky, dle prostorových možností jsou situovány parkovací stání.

Výsadba stromů a zeleně je součástí návrhu uliční sítě.

Nové komunikační propojení je navrženo stykovou křižovatkou z obchvatu II/210 podél hřiště do ulice ČSA.

V návrhu je zakreslena i vize budoucího silničního spojení mezi ulicemi "U Přádelny" a ulicí "Pobřežní". Dochází tak k přirozenému propojení městských částí v této severní části a k vytvoření ucelené komunikační sítě.

## Pěší doprava

Stávající pěší doprava je vedena především po chodnicích podél páteřní komunikace a navazujících obslužných komunikací, propojujících veřejné budovy a bytové komplexy.

V rámci revitalizace a zpřístupnění vodního toku Svatavy pro rekreaci jsou navrženy stezky pro pěší a cyklisty podél obou břehů, které jsou pak dále napojeny na jednotlivé městské části. Dochází k výstavbě či doplnění chybějících chodníků a zajištění všech příčných a podélných vazeb v území.

### **Cyklistická doprava**

Trasy cyklistické dopravy v území vycházejí především ze stávající sítě značených cyklistických stezek. Územím prochází místní cyklotrasa č. 2178 Sokolov-Krajková-Kraslice-Klingenthala a je nyní vedena ulicí Sadová. Ze severu se k trase č. 2178 napojuje trasa č. 2044 Sokolov – Jindřichovice.

Hlavní trasa nově navrhované cyklo dopravy je situována podél řeky Svatavy, na kterou se napojují ostatní cyklotrasy místního významu, které zajišťují spojení pro každodenní dojížděku do práce, škol nebo za vybaveností.

Podél jižního obchvatu silnice III/21030 je navržena oddělená cyklostezka, která je napojena na hlavní trasu a rekreační okruhy kolem jezera Medard a Lomu Jiří.

### **Veřejná doprava**

Městys Svatava je součástí linkové autobusové dopravy, území je obsluhováno 4 linkami a zajišťuje dopravní spojení mezi Sokolovem a na Karlovy Vary.

Návrh zahrnuje přesun některých stávajících autobusových zastávek do výhodnějších poloh, jedná se o autobusové zastávky „Náměstí“, zastávku „Škola“ ve směru do centra, autobusové zastávky „Na Pískách“ a „Rozcestí“. Podle prostorových možností jsou zastávky navrženy v zálivu.

### **Doprava v klidu**

Analýza dopravy v klidu je zobrazena v tabulce (viz příloha?). Obecně lze konstatovat, že parkování je v současné době na zpevněných plochách u veřejných a obytných budov. Na obslužných komunikacích v obytné zástavbě dochází k volnému parkování vozidel.

### **Železniční doprava**

Svatavou prochází jednokolejná železniční trať **Sokolov–Zwotental** (č.145), která vede ze Sokolova přes Kraslice do stanice Zwotental v Německu.