

1. Vliv na veřejnou dopravní infrastrukturu

ÚAP SK ve svých SWOT analýzách, závěrech i úkolech územního plánování uvádějí jako slabou stránku absenci dálnice D3, která je nedílnou součástí koncepce silniční dopravy v jižní části Středočeského kraje a republiky.

Vložení koridorů D3 a Václavické spojky do ZÚR SK po jejich zrušení rozsudkem znamená obnovení dopravní koncepce navržené v ZÚR SK (2011) pro jižní segment Středočeského kraje.

Dálnice D3 (úsek Jesenice – hranice kraje) - je navrhována v tzv. západní variantě (západně od Jílového a v prostoru Libře v poloze západní). Na jižním okraji kraje navazuje u Mezna na realizovaný úsek na území Jihočeského kraje (*historie hledání nejvhodnější varianty je obsažena v Odůvodnění 1. aktualizace ZÚR SK*).

Mimo přenosu nadnárodních a republikových vazeb bude mít mimořádný význam i v přenosu vazeb regionálních. V území jižně hl. m. Prahy chybí nadmístní radiální trasa, která by novým koridorem umožnila přechod přes údolí Zahořanského potoka a zejména dolního úseku Sázavy. Stávající silnice II/105 jednak prochází ve velkém rozsahu osídlením (Psáry, Jílové u Prahy, Kamenný Přívoz), jednak svými parametry neodpovídá standardu silnic II. třídy. Silnice II/603, která přenáší radiální vazby od Týnce nad Sázavou, v celém rozsahu prochází osídlením.

Zásadním přínosem je převedení vazeb od jihu na SOKP v prostoru Jesenice, a tím výrazné odlehčení dálnice D1 v úseku Mirošovice - Praha.

Pro regionální vazby je proto významný zejména úsek Jesenice – Václavice. Navazující Václavická spojka umožňuje propojení dálnice D3 se stávající silnicí I/3 v MÚK Benešov sever, a tím etapovou výstavbu dálnice D3 od SOKP.

Tento úsek D3 umožňuje napojení:

Z MÚK Psáry	obcí Psáry a Libeř
Jílové u Prahy	města Jílové u Prahy a přes Petrov spojení na Davli
Hostěradice	obcí Kamenný Přívoz, Krňany, Lešany, Hradištko
Netvořice	obcí Netvořice, Vysoký Újezd, Rabyně a Neveklov
Dunávice	města Týnec n. Sázavou

Význam dálnice D3 pro jižní část kraje spočívá zejména ve zlepšení dostupnosti Sedlčanska, Sedlecka a Voticka (Heřmaničky).

Vliv dálnice D3 a Václavické spojky na obsluhu území v souvislostech s dalšími návrhy ZÚR v silniční dopravě

Silnice II/112 (Benešov – hranice kraje) je ve velkém rozsahu od Benešova po Pelhřimov souběžná s dálnicí D1 a v určitém smyslu vytváří její doprovodnou trasu. Východním směrem dnes pokračuje jako II/602 do Jihlavy. V prostoru Benešova je sledována v nové trase severovýchodního obchvatu Benešova s návazností na silnici I/3 - MÚK Benešov, sever. Navrhované řešení je nezbytné pro výrazné snížení dopravního zatížení vnitřního komunikačního systému města. V souvislosti s dálnicí D3 je silnice II/112 prodlužována západním směrem jako tzv. Václavická spojka (přivaděč k Benešovu, propojení na I/3). Hlavní význam Václavické spojky spočívá v napojení města Benešov na dálnici D3, propojení dálnice D3 se silnicí I/3, a tím umožnění etapizace výstavby dálnice. Václavická spojka zprostředkuje také napojení silnice II/106 na město (vazba Benešov – Týnec nad

Sázavou). Na trase Benešov – hranice kraje leží řada významnějších měst a obcí (Benešov, Struhařov, Vlašim, Čechtice – sledován obchvat, Košetice).

Silnice I/18 (Rožmitál pod Třemšínem - Příbram - Sedlčany – Olbramovice) - zůstane i výhledově významnou nadregionální trasou s přímým napojením na rychlostní silnici R4 a dálnici D3. V této souvislosti je sledovaná přeložka silnice jižně od Voračic s napojením na dálnici D3 - MÚK Vojkov a přeložka silnice v úseku Křešice – Veselka, která odstraňuje nepříznivý průjezd Křešicemi. Na území Příbramska se předpokládá poměrně značně dlouhý obchvat Příbrami a Bohutína s následným obchvatem Vranovic.

Silnice II/104 (Davle - Jílové) - je ve směru od Davle až po křižovatku s dálnicí D3 ponechána ve stávající trase, pouze s krátkou přeložkou v obci Petrov řešící dopravní závady na průtahu obcí. Od křižovatky s dálnicí D3 východním směrem je navrženo její prodloužení a převedení do trasy vedené severním obchvatem Jílového, mimo zastavěné území, přes Radlík směrem na Sulice, kde je navržen krátký obchvat sídla řešící nevyhovující směrové poměry.

Silnice II/105 (Praha - Kamenný Přívoz - Sedlčany – Milevsko) - význam trasy II/105 se v souvislosti s vedením dálnice D3 zásadně mění. Severní úsek umožňuje napojení Dolních Jirčan do stávající MÚK Jesenice (napojení trasy II/603). Sídla Libeň a Psáry by měla být přímo napojena na D3. V prostoru MÚK Jílové u Prahy bude trasa II/105 přeložena jako přivaděč k uvedené MÚK. Území jižně Sázavy je obsluhováno prostřednictvím MÚK Hostěradice. Trasa II/105 se napojuje na budoucí D3 MÚK severně Netvořic. V souladu se západním posunem dálničního koridoru je zachována silnice II/105 v původní trase Netvořice – hájovna Lípa s obousměrnou návazností na MÚK Netvořice. Průtah Kamenným Přívozem je soustředěn do společné trasy se silnicí II/106 - řešeno dílčí přeložkou silnice II/105 s napojením na silnici II/106 v místě východního obchvatu Hostěradic.

Silnice II/106 (Štěchovice - Kamenný Přívoz - Týnec nad Sázavou – Benešov) - je v úseku Krňany – Kamenný Přívoz v souvislosti s předpokládanou realizací dálnice D3 navrhovaná částečně v nové trase s přímou návazností na MÚK Hostěradice.

Silnice II/107 (Týnec nad Sázavou – Říčany) - je v návrhu částečně převedena do nové trasy z důvodu zcela nevyhovujících parametrů stávající trasy a vede z navrhované křižovatky s dálnicí D3 Dunávice do Týnce n. Sázavou dále přes Čakovice do Babic, kde se připojuje na silnici II/603. Východně od této silnice sleduje stávající trasu až po Velké Popovice, kde je navrhován severozápadní obchvat odstraňující neúměrné soustředění dopravní zátěže v centru sídla, a to včetně těžké nákladní dopravy místního pivovaru. Další navrhovaná trasa silnice je vedena východně od Všechrom a prostorem mezi obcemi Strančice, Světice a Všestary a dále obchvatem obce Tehov s pokračováním v současné trase silnice III/1011 až po napojení na silnici I/2 (Říčany – Kutná Hora). Tento návrh řeší částečné odlehčení současné trasy silnice I/2 na průjezdu Říčany převedením části dopravní zátěže od Mukařova a Kostelce n. Č. I. do koridoru dálnice D1.

Silnice II/114 je na území Benešovska v souvislosti s přímou návazností na dálnici D3 - MÚK Neveklov navržena k dílčí přestavbě. Nevyhovující průtah Neveklovem je řešen jižním obchvatem s novou křižovatkou se silnicí II/105 jihozápadně od Neveklova.

Silnice II/121 (Votice – Sedlec-Prčice – Milevsko) - je v souvislosti s přímou návazností na dálnici D3 - MÚK Heřmaničky navrhována k dílčí přestavbě s jihovýchodním obchvatem Heřmaniček. Nevyhovující průtah Sedlcem-Prčicemi je navržen k přestavbě v nové trase severozápadního obchvatu sídla. V prostoru Votic je dále navrhován severozápadní obchvat silnice II/121 umožňující napojení na silnici I/18 a přes ni na silnici I/3 mimo zastavěné území sídla.

Hromadná doprava ve vztahu k dálnici D3

Dokončení nadřazené radiální silniční sítě umožní zlepšení dostupnosti hromadnou dopravou z okrajových území Středočeského kraje k hlavnímu městu a dalším centrům v koridorech těchto tras. Významná je z tohoto hlediska dálnice D3, zejména její etapa Jesenice - Václavice, znamenající překročení Sázavy. Tato trasa umožní zlepšení vazeb (a tím i rozvoj) měst a jejich okolí ve své blízkosti (Jílové u Prahy, Týnec nad Sázavou, Neveklov) i obsluhu pravobřežní části Slapské vodní nádrže. Tato trasa umožní i podstatné zlepšení vazeb Sedlčanska, které leží mimo radiální koridory železniční i silniční dopravy.

Význam dálnice D3 pro obsluhu jižní části Pražského metropolitního regionu je zvýšený i proto, že v území jižně od Prahy bude využívána i hromadnou autobusovou dopravou, neboť kvalitní železniční spojení v tomto koridoru není možné. Vedení hromadné autobusové dopravy by tak bylo z D3 směřováno do prostoru uvažovaného terminálu v prostoru Jesenice. Tento terminál (sledovaný v koncepci MetroBusu) by měl převzít podstatné zatížení z příměstského území.

V souvislosti s požadavky obcí na řešení hromadné dopravy (MetroBus, dopravní terminály, parkování P+R) je třeba upozornit, že ZÚR v článku (152) stanovují mezi úkoly pro územní plánování „vytvářet v územních plánech obcí předpoklady pro možnost přednostního vedení autobusové dopravy v silniční síti, vč. možností systému MetroBus (vymezené pruhy, příp. segregované úseky).“

Pokud by ze zprávy o uplatňování ZÚR SK vyplynula potřeba řešit vymezení tras a ploch pro hromadnou dopravu, včetně ploch pro P+R, bude toto předmětem další aktualizace ZÚR SK.

Terminál v prostoru Jesenice (sledovaný v koncepci MetroBusu) by vzhledem k poloze při stávající trase SOKP měl převzít podstatné zatížení z příměstského území. Je třeba upozornit na potřebu koordinace těchto návrhů s hlavním městem Prahou.

Poznámka k MetroBusu:

System MetroBus umožňuje v příměstském území plošnou obsluhu území. V úsecích, směřujících k terminálům metra, je potřebné zajistit preferenci autobusů hromadné dopravy, zejména regionální s vysokou účinností spojů před individuální automobilovou dopravou. Základním principem je vymezení samostatných pruhů na komunikacích, které vzhledem ke svému silnému zatížení neumožňují plynulý provoz hromadné dopravy. Výstavba segregovaných komunikací je spíše výjimečným přístupem, má však výhodu dosažení vyšší rychlosti na těchto úsecích.

Poznámka k nestandardním situacím:

V případě nestandardních situací je předmětem informačního systému, aby došlo k odklonění dopravy včas, a to po dalších trasách. U dálnice D3 se nejvíce bude uplatňovat modernizovaná silnice I/3 (v ZÚR SK navrhováno) a v menší míře dálnice D1, příp. rychlostní silnice R4 (její prodloužení je v ZÚR SK rovněž navrhováno).