

# Územní studie koncepce dopravy města Bystřice



**Územní studie je pořizována z podnětu města Bystřice.**

KVĚTEN 2016

Pořizovatel schválil využitelnost studie dne:

**POŘIZOVATEL:**

**Městský úřad Bystřice**

Dr. E. Beneše 25

257 51 Bystřice

Pořizování na základě splnění kvalifikačních požadavků pro výkon územně plánovací činnosti podle §6 odst. 2 a §24 odst. 1 zák. 183/2006 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů, zajištěného prostřednictvím fyzické osoby, kterou je:

Ing. arch. Zdeněk Kindl, č. osvědčení 800042571

Pravonín 167, 257 09 Pravonín

**ZPRACOVATEL:**

**Ing. arch. Zdeněk Kindl**

autorizovaný architekt, č. autorizace ČKA 01 564

Pravonín 167, 257 09 Pravonín

## Obsah

1	Úvod – zadání a cíle územní studie.....	4
2	Koridor pro přeložku silnice II/111 .....	5
3	Úprava křižovatky silnic I/3 a III/1113 u Benziny .....	8
4	Změna pasportového vedení silnice II/111 od Líšna k Benzině.....	9
5	Zlepšení plynulosti a bezpečnosti dopravy při výjezdu z centra města směrem na Benešov .....	9
6	Zřízení železniční zastávky Bystřice - město .....	12
7	Úprava křižovatky silnic I/3 a II/114 v Jírovicích .....	12
8	Námět zkvalitnění silničního spojení mezi Bystřicí a dálnicí D3 (MÚK Neštětice).....	13
9	Rozvoj cyklistické dopravy.....	15
10	Rozvoj veřejné hromadné dopravy .....	15
11	Náměty lokálních úprav dopravního řešení a značení .....	17
12	Podnět ke zrušení nadbytečných úseků železničního koridoru v ZÚR Středočeského kraje .....	19
13	Rozvoj veřejného vnitrostátního letiště Benešov (Nesvačily).....	20
14	Vyhodnocení podnětů a připomínek veřejnosti včetně osadních výborů .....	22
15	Vyhodnocení připomínek vyzvaných odborných orgánů státní správy k pracovnímu návrhu studie .....	23
16	Rozlišení částí studie jako podkladu pro rozhodování nebo jako podnětu ke změnám územně plánovací dokumentace .....	27

Grafická příloha – Koncepce rozvoje cyklostezek a cyklotras na území města Bystřice

## 1 ÚVOD – ZADÁNÍ A CÍLE ÚZEMNÍ STUDIE

Územní studie (ÚS) je územně plánovacím podkladem, který ověřuje možnosti a podmínky změn v území a navrhuje řešení vybraných problémů. Územní studie slouží pro rozhodování v území (§25 a §30 stavebního zákona), případně jako podklad pro změny územně plánovací dokumentace. Oba tyto případy tato územní studie naplňuje.

Základním důvodem pro pořízení Územní studie koncepce dopravy města Bystřice je být podkladem pro pořízení nového územního plánu pro celé území města Bystřice. Tomu odpovídá obsah, struktura a použitá měřítko zpracování. Územní studie je ve svých vybraných částech, týkajících se přeložek silnic II. nebo III. třídy, též podkladem pro aktualizaci Zásad územního rozvoje Středočeského kraje. V částech, ve kterých je územní studie pouze podkladem pro změnu nebo aktualizaci územně plánovací dokumentace, případně pro nový územní plán, není územní studie podkladem pro rozhodování – lze podle ní rozhodovat až po nabytí účinnosti územně plánovací dokumentace, do které budou příslušná řešení, ověřovaná a navrhovaná touto studií, zpracována.

Dílní části této územní studie, které budou v souladu s vydanou územně plánovací dokumentací a nebudou podkladem pro její změny, je možné využívat jako neopominutelný podklad pro rozhodování v řešeném území ihned po schválení využitelnosti územní studie. Stavební úřad je povinen v těchto případech vydávat rozhodnutí respektující řešení podle územní studie. Pokud je navrženo investorem nebo stavebníkem řešení odchylné od územní studie, je možné o něm kladně rozhodnout, vždy však stavební úřad v odůvodnění tohoto rozhodnutí musí uvést, že odchylné řešení bylo s řešením podle územní studie porovnáno a proč bylo vyhodnoceno jako stejně výhodné nebo výhodnější než řešení podle územní studie. Současně musí být uvedeno a zdůvodněno, že odchylné řešení nenaruší celkovou koncepci, cíle a účel zpracované územní studie.

Územní studie v kapitole č. 16 uvádí, které její prvky je možné využít ihned jako podklad pro rozhodování a které jsou podnětem ke změnám, resp. aktualizacím územně plánovací dokumentace – územního plánu Bystřice a Zásad územního rozvoje Středočeského kraje.

Řešené území Územní studie koncepce dopravy města Bystřice je vymezeno v rozsahu administrativně správního území města Bystřice. To se skládá z následujících katastrálních území:

- Božkovice
- Bystřice u Benešova
- Drachkov
- Jinošice
- Jírovice
- Kobylí
- Líšno
- Nesvačily u Bystřice
- Ouběnice u Votic
- Tvoršovice

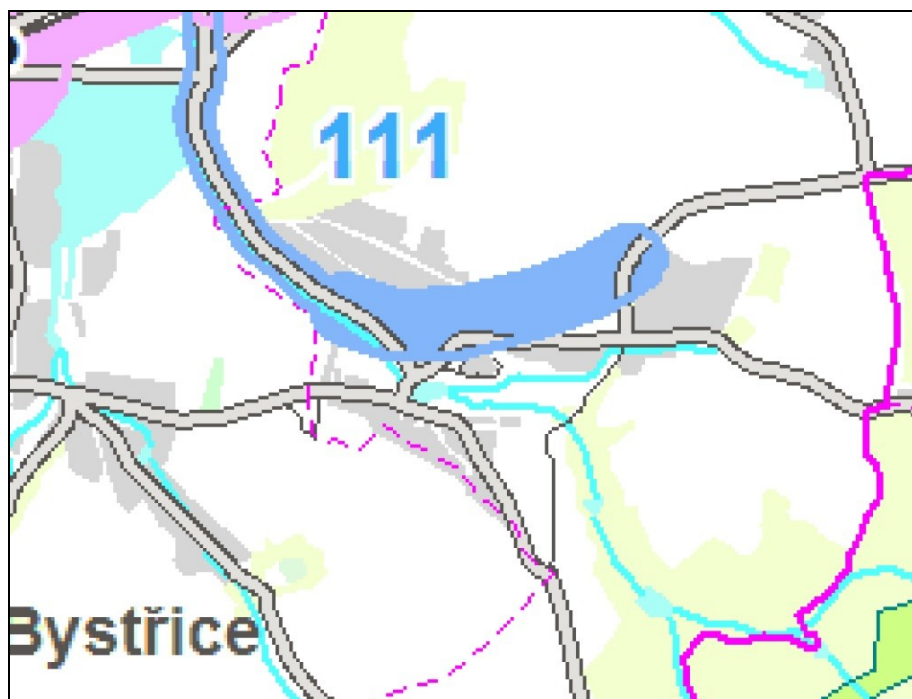
Na základě odsouhlaseného zadání se územní studie zabývá následujícími okruhy témat:

1. Koridor pro přeložku silnice II/111 je dle Zásad územního rozvoje (ZÚR) Středočeského kraje veden nevhodným způsobem zástavbou sídla Líšno. Územní studie navrhne

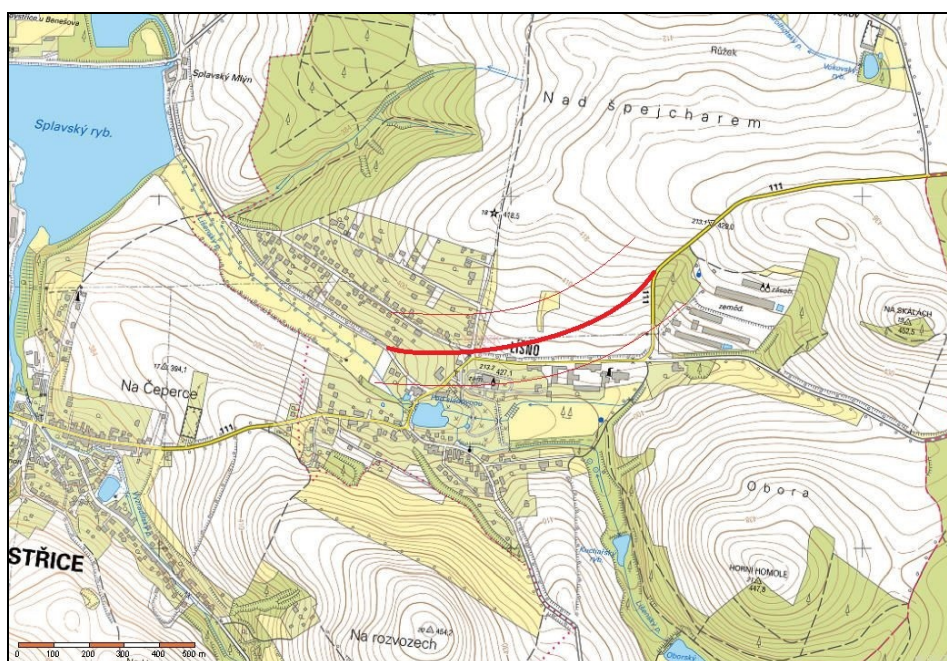
- vedení této přeložky vhodnějším způsobem, např. prostorem mezi Líšnem a Mokrou Lhotou (severně od okraje lesa) s vhodným způsobem napojení na silnici I/3.
2. Úprava křižovatky silnic I/3 a III/1113 – ul. Benešovské (u Benziny) pro zajištění možnosti levého odbočení ve směru Líšno – Tábor. Tuto úpravu je možné provést vzhledem k velikosti a přehlednosti prostoru křižovatky pouze drobnými stavebními úpravami a vodorovným a svislým dopravním značením. Doplněním možnosti levého odbočení z vedlejší silnice dojde k většímu využití ul. Benešovské a ul. U Splavu ve směru od Líšna a tím k omezení zbytečných průjezdů přes centrum města. Dále dojde k využitelnosti čerpací stanice PHM Benzina i pro vozidla jedoucí ve směru Benešov – Tábor, resp. odstranění nevhodných situací, kdy vozidla k čerpací stanici v tomto směru zajíždějí a nemohou se legálním způsobem do svého směru vrátit, resp. musí pro pokračování jízdy ve směru na Tábor volit průjezd středem města.
  3. V souvislosti s bodem č. 2 prověření možnosti změny pasportového vedení silnice II/111 od Líšna ulicí U Splavu a Benešovskou, v této souvislosti též změny předností v jízdě na křižovatkách v Líšně a u Splavského mlýna.
  4. Zlepšení plynulosti a bezpečnosti dopravy při výjezdu z centra města (ulice K Nesvačilům) směrem na Benešov a Prahu (na silnici I/3).
  5. Ověření možnosti zřízení resp. posunu železniční zastávky Bystřice do prostoru křížení s ulicí K Nesvačilům (zastávka Bystřice – město). V těchto místech též ověřit možnost zřízení autobusových zastávek – zálivů na silnici I/3.
  6. Možnosti úpravy křižovatky silnic I/3 a II/114 v Jírovicích v zájmu plynulejšího a bezpečnějšího levého odbočení ve směru z Jírovic na Benešov.
  7. Posouzení redistribuce dopravních vztahů a intenzit dopravy po realizaci dálnice D3, včetně potřeby kvalitnějšího a přímějšího silničního propojení Bystřice s mimoúrovňovou křižovatkou (MÚK) Neštětice na D3.
  8. Vyhodnocení stavu a možností rozvoje cyklistické dopravy ve vazbě na nadmístní (krajské, republikové, mezinárodní) systémy a zejména pro pohodlné a bezpečné propojení mezi jednotlivými sídly a částmi města a pro rekreační využití.
  9. Zvýšení atraktivity veřejné železniční a autobusové dopravy vhodným rozmístěním a vybavením zastávek. U zastávek na železnici a silnici I/3 navrhnout vhodné plochy pro parkování v systému P+R (park and ride) a B+R (bike and ride).
  10. Vyhledání lokálních dopravních závad na místních komunikacích v sídlech a v realizovatelných případech návrh na jejich odstranění. V odůvodněných případech též návrhy na změny, doplnění nebo zjednodušení dopravního značení v zájmu zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy.
  11. Návrh (včetně odůvodnění) na aktualizaci Zásad územního rozvoje Středočeského kraje spočívající ve zrušení koridoru pro přeložku železniční tratě Benešov – Tábor, veřejně prospěšná stavba č. D024. Vzhledem k nedávnému dokončení optimalizace železničního koridoru se nová trasa v úseku západně kolem Bystřice i v úseku směrem na Benešov jeví jako nereálná a koridor dle ZÚR zbytečně negativně ovlivňuje využitelnost dotčeného území, včetně možných úprav stávající silnice I/3.
  12. Vyhodnocení územních nároků a souvislostí rozvoje veřejného vnitrostátního letiště Benešov (Nesvačily).

## 2 KORIDOR PRO PŘELOŽKU SILNICE II/111

Koridor pro přeložku silnice II/111 je dle Zásad územního rozvoje (ZÚR) Středočeského kraje veden zcela nevhodným způsobem zástavbou sídla Líšno a ztrácí tak své opodstatnění, kterým je vedení tranzitní dopravy mimo obytnou zástavbu. Územní studie navrhuje vedení této přeložky vhodnějším způsobem, tj. prostorem mezi Líšnem a Mokrou Lhotou (severně od okraje lesa). Tento koridor je dále napojen na silnici I/3 (u Benziny) všesměrnou křižovatkou tvaru T, upravenou dle kap. 3 této studie.



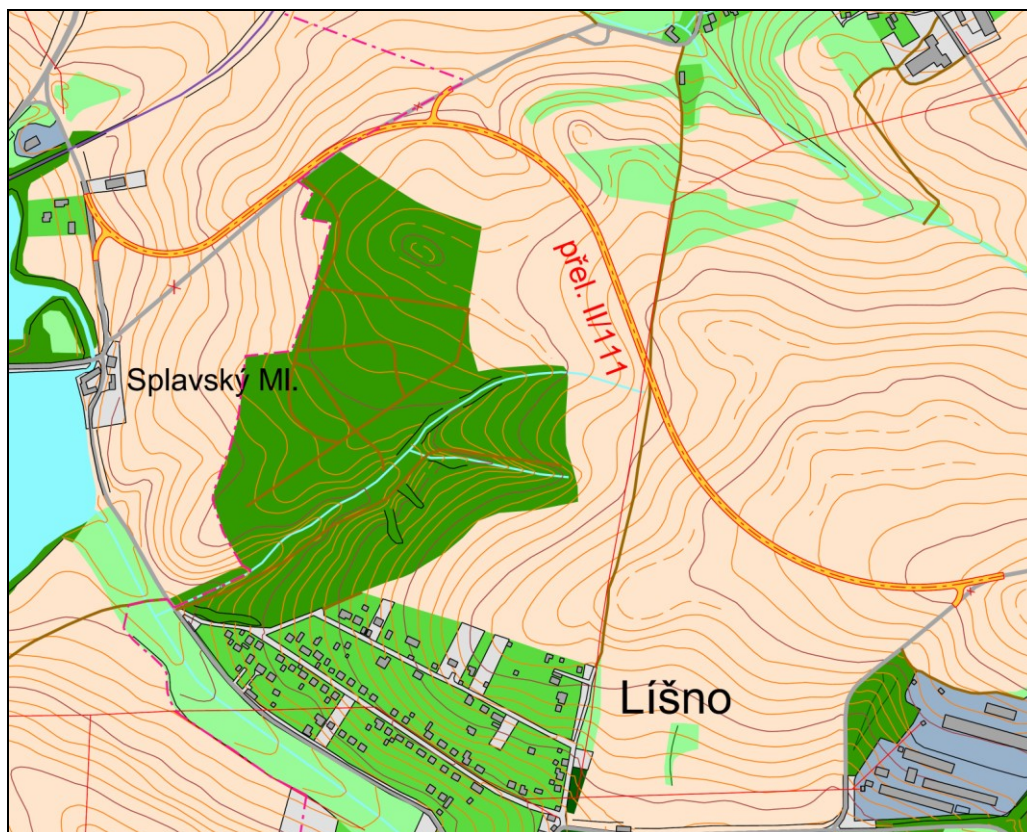
Výřez z dokumentace ZÚR Středočeského kraje – koridor pro přeložku silnice II/111 vede zástavbou místní částí Líšno



Zobrazení trasy přeložky silnice II/111 dle ZÚR Středočeského kraje v mapě podrobnějšího měřítka. V koridoru šířky 180m (90m na obě strany) by neměly být povolovány žádné stavby (pro možnost upřesnění trasy).

Tento záměr je z urbanistického hlediska zásadně nevhodný a omezuje současné využití území. Při nejbližší řádné aktualizaci ZÚR je třeba jej zrušit a nahradit vhodnější trasou.





Námět alternativního vedení silnice II/111 dle územní studie – podnět ke změně (aktualizaci) krajské dokumentace (ZÚR).

Navrhovaná trasa vede v nezastavěném území a je téměř bezkonfliktní. Má rovněž příznivější směrové a výškové parametry. Územním plánem je třeba navrhovanou trasu zpřesnit s ohledem na případné další aktuální záměry využití území u Splavského mlýna.

### 3 ÚPRAVA KŘIŽOVATKY SILNIC I/3 A III/1113 U BENZINY

Úprava křižovatky silnic I/3 a III/1113 – ul. Benešovské (u Benziny) je navrhována pro zajištění možnosti levého odbočení ve směru Líšno – Tábor, které dnes není povoleno. Tuto úpravu je možné provést vzhledem k velikosti a přehlednosti prostoru křižovatky pouze drobnými stavebními úpravami a vodorovným a svislým dopravním značením. Doplněním možnosti levého odbočení z vedlejší silnice dojde k většímu využití ul. Benešovské a ul. U Splavu ve směru od Líšna a tím k omezení zbytečných průjezdů přes centrum města. Dále dojde k využitelnosti čerpací stanice PHM Benzina i pro vozidla jedoucí ve směru Benešov – Tábor, resp. odstranění nevhodných situací, kdy vozidla k čerpací stanici v tomto směru zajiždějí a nemohou se legálním způsobem do svého směru vrátit, resp. musí pro pokračování jízdy ve směru na Tábor volit průjezd středem města. Levé odbočení je v souladu s doporučením ŘSD navrhováno s fyzickým oddělením směrů na hlavní silnici v místě křižovatky a se středovým přípojevacím pruhem.



Umožnění levého odbočení z ul. Benešovské směrem na Tábor pomocí vodorovného a svislého dopravního značení a levého přípojevacího pruhu (schéma).

Minimálně od této křižovatky směrem na Jírovice a Benešov by bylo vhodné, aby silnice I/3 byla rozšířena na 3 pruhy.



#### 4 ZMĚNA PASPORTOVÉHO VEDENÍ SILNICE II/111 OD LÍŠNA K BENZINĚ

V souvislosti s kapitolou č. 2 a 3 je navrhována změna pasportového vedení silnice II/111 od Líšna ulicí U Splavu a Benešovskou, v této souvislosti též změny předností v jízdě na křižovatkách v Líšně a u Splavského mlýna. Toto opatření je vhodné provést současně s úpravou křižovatky dle kap. 3, přeložka silnice II/111 dle kap. 2 je pak další etapou.

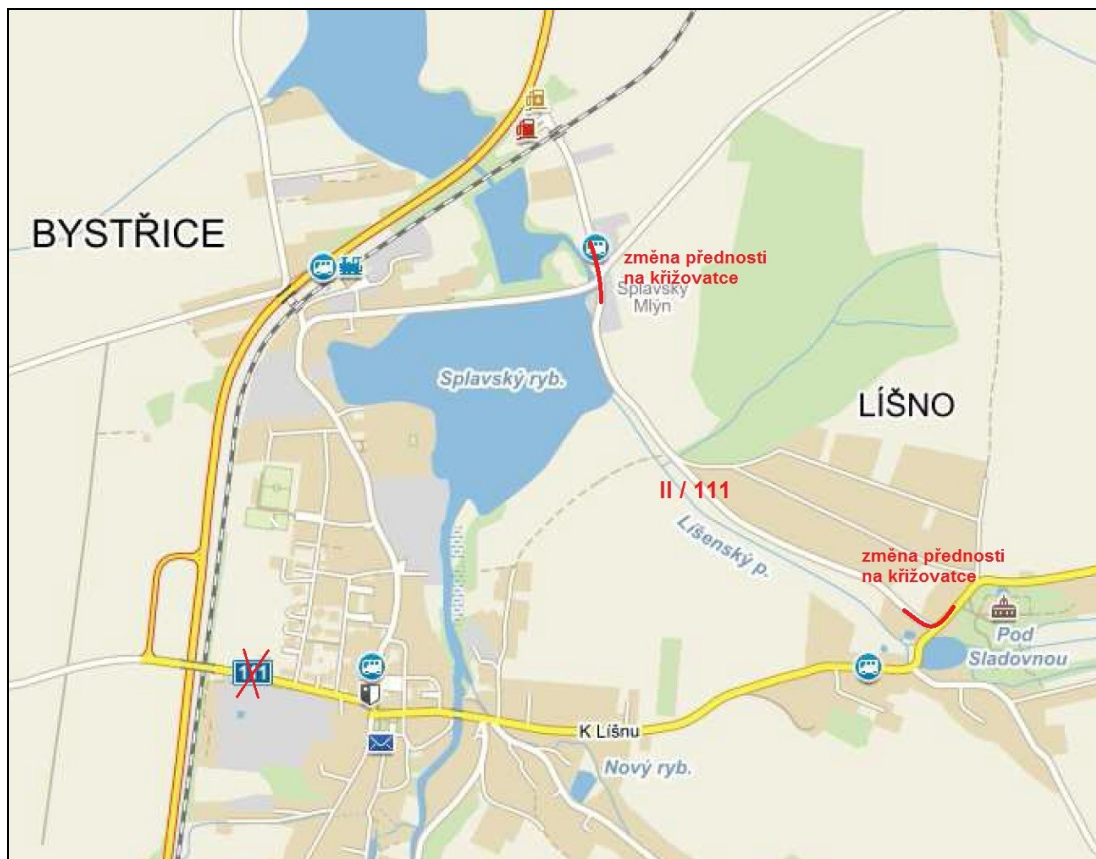
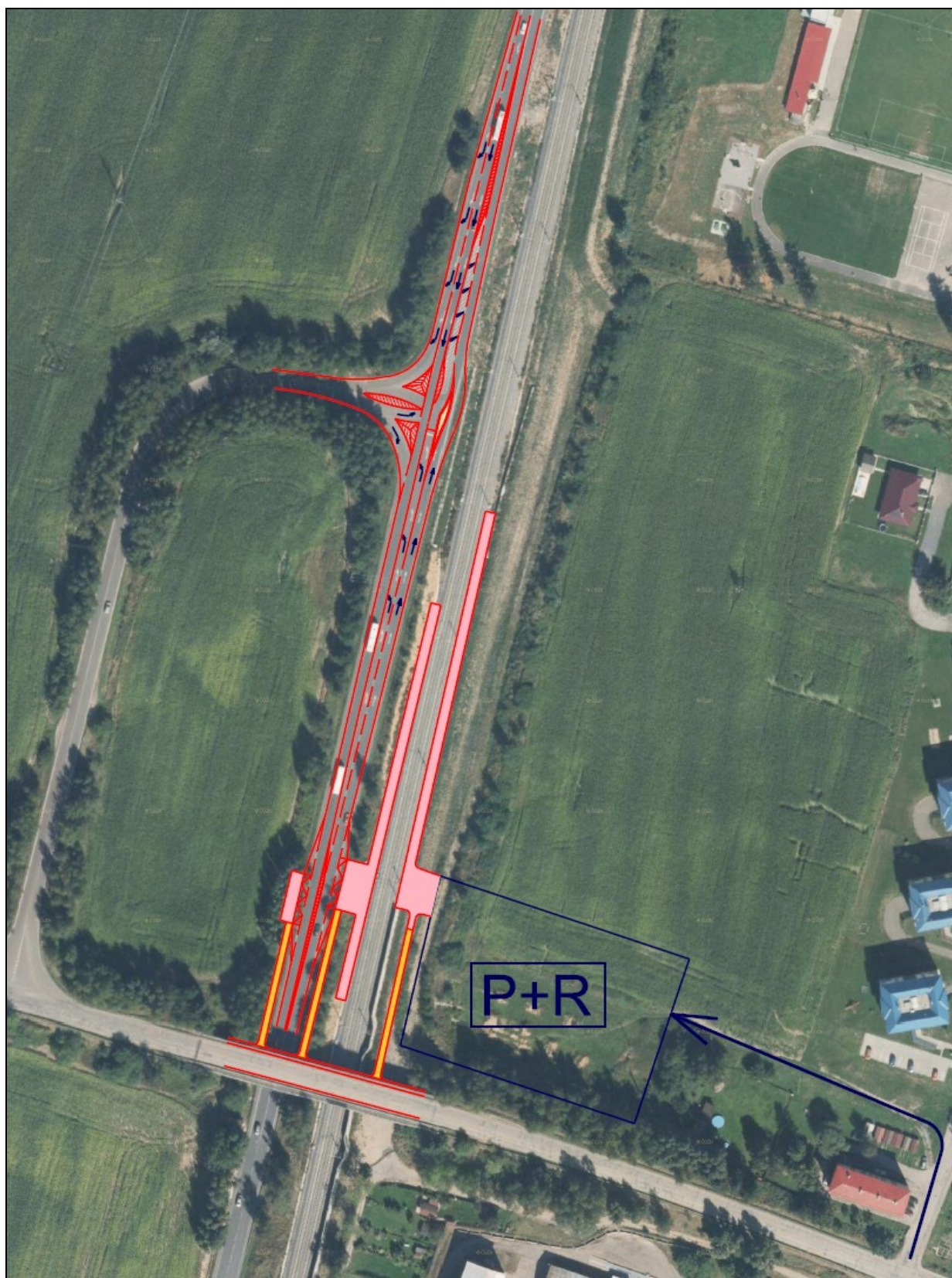


Schéma změny pasportového vedení silnice II/111 mezi Líšnem a silnicí I/3 se změnou přednosti v jízdě na křižovatkách. Podmínkou je též všesměrné uspořádání křižovatky na silnici I/3 u Benziny.

Návrh na změnu pasportového vedení je možné realizovat za minimální cenu, neřeší však problém dopravních závdav v Líšně (zúžené profily bez chodníků, průtah obytnou zástavbou). Cílovým řešením je proto návrh na přeložku silnice II/111 do nově vybudované trasy, popsany v kapitole 2 této územní studie.

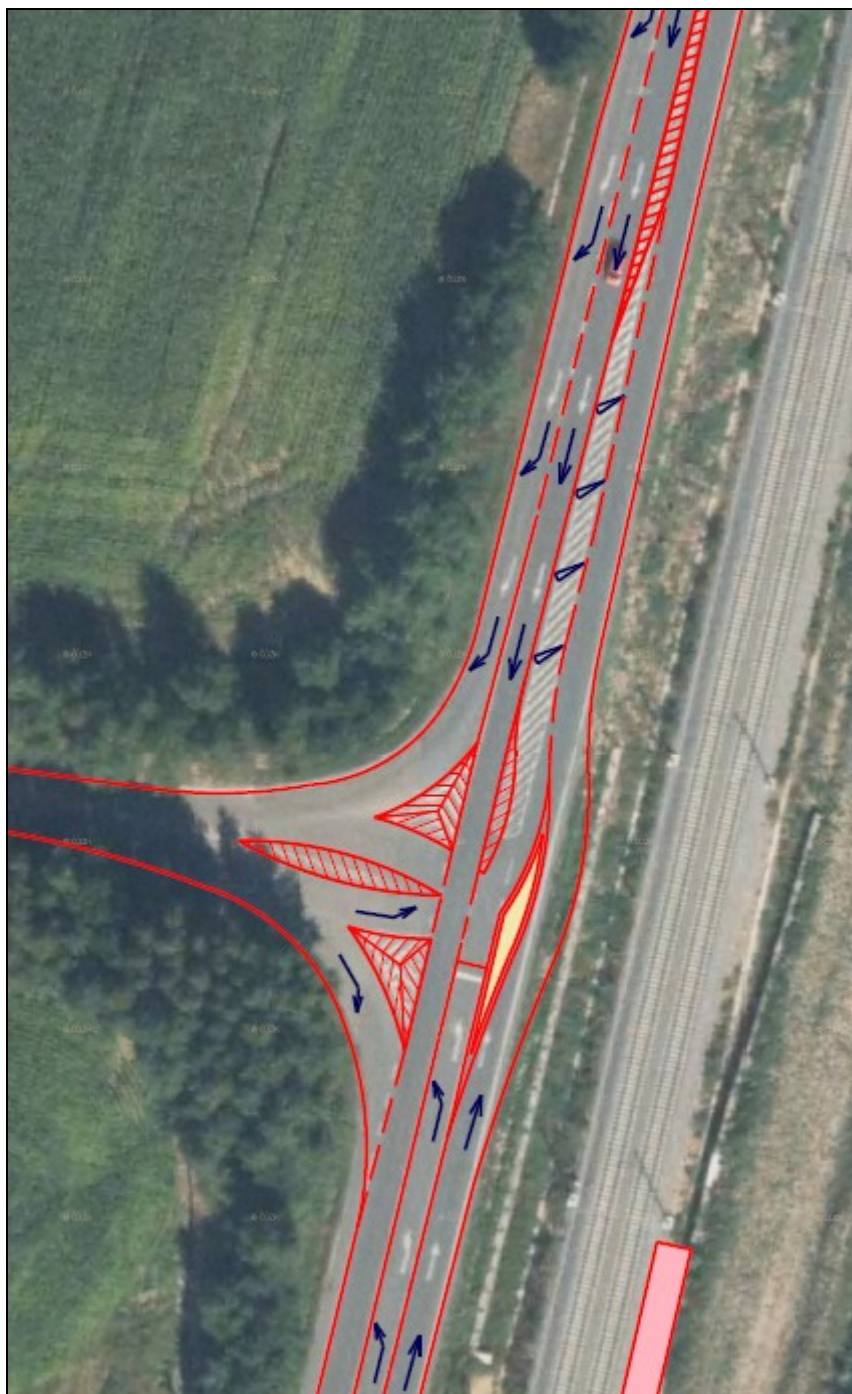
#### 5 ZLEPŠENÍ PLYNULOSTI A BEZPEČNOSTI DOPRAVY PŘI VÝJEZDU Z CENTRA MĚSTA SMĚREM NA BENEŠOV

Za účelem zlepšení dopravních vztahů, plynulosti a bezpečnosti při výjezdu z centra města Bystřice směrem na Benešov a Prahu (na silnici I/3) je navrhována stavební úprava křižovatky typu T se směrovým retardérem na hlavním směru a zřízením levého připojovacího (středového) pruhu ve směru na Benešov:



Tento námět a obrázek souvisí též s náměty uvedenými v kap. 6 a kap. 10.



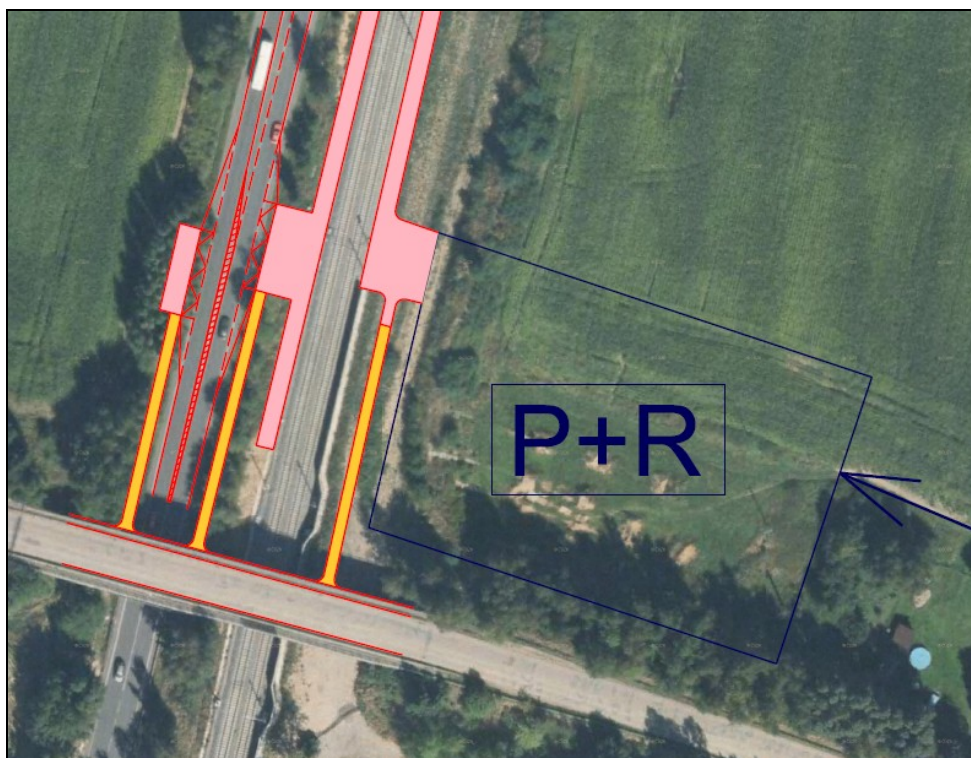


Detailní schéma úpravy křižovatky

Bezpečnost a plynulost dopravy na této křižovatce při levém odbočení z vedlejší silnice (rampy z ulice K Nesvačilům) ve směru na Benešov je v návrhu zásadně posílena nezávislým dáváním přednosti v jízdě vozidlům jedoucím v obou směrech po hlavní silnici. Vozidla odbočující vlevo nejprve dávají přednost pouze vozidlům přijíždějícím zleva (ve směru na Tábor) a pokud je volno, mohou vjet do středového připojovacího pruhu. Zde mohou zrychlovat a zařadit se vpravo připojením do hlavního pruhu ve směru na Benešov (kontrola přes pravé zpětné zrcátko). Rozdíl v rychlostech vozidel jedoucích po hlavní silnici a vozidel v připojovacím pruhu je snižován pomocí omezení rychlosti hlavního směru včetně rychlostního směrového retardéru (vybočení hlavního směru) před připojovacím úsekem. Připojení by mělo být označeno dopravní značkou nařizující „zipový“ způsob sbíhání dvou jízdnic pruhů do jednoho. Vhodné by bylo rovněž kvalitní nasvícení křižovatky.

## 6 ZŘÍZENÍ ŽELEZNIČNÍ ZASTÁVKY BYSTŘICE - MĚSTO

Tento námět souvisí s kap. 5 a kap. 10. V prostoru křížení (nadjezdu) ulice K Nesvačilům nad silnicí I/3 a železnicí je navrhováno vytvoření terminálu veřejné a kombinované dopravy s novými autobusovými zastávkami, železniční zastávkou a parkovištěm systému P+R. Přemostění ulice K Nesvačilům a vybudování tří chodníkových ramp by sloužilo k pěšímu propojení všech dopravních subsystémů. Železniční zastávka v prostoru křížení ulice K Nesvačilům by byla mnohem blíže centra města a v pěší docházce jeho hlavních obytných ploch a občanského vybavení. Stávající železniční zastávku Bystřice v místě bývalého nádraží by bylo možné zachovat pro provoz pomalé osobní dopravy, v nové zastávce by měly zastavovat spěšné vlaky pro rychlé spojení do Benešova a Prahy.

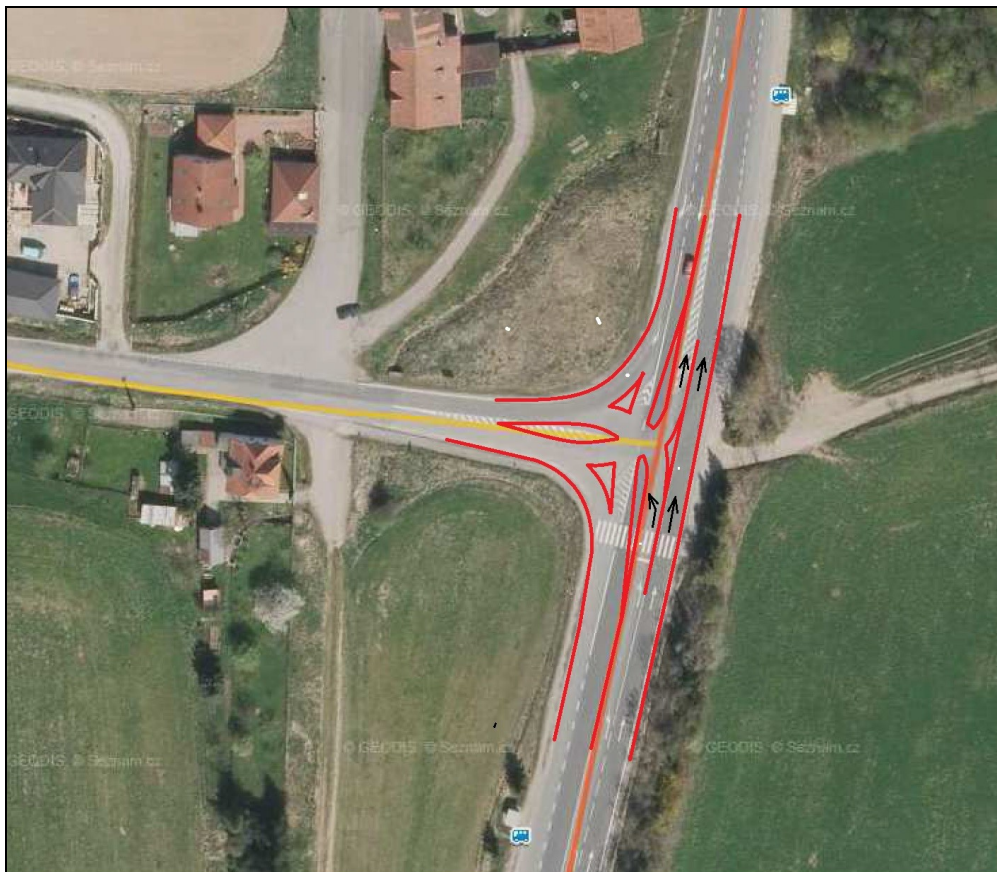


Detailní schéma terminálu kombinované dopravy

## 7 ÚPRAVA KŘIŽOVATKY SILNIC I/3 A II/114 V JÍROVICÍCH

Stávající křižovatka typu T silnic I/3 a II/114 v Jírovicích je nebezpečná a kolizní při levém odbočování z vedlejší na hlavní silnici z důvodu značné intenzity provozu a rozdílu v rychlostech projíždějících vozidel (podobně jako vyústění křižovatkové rampy z ulice K Nesvačilům na silnici I/3 v Bystřici – viz kap. 5). Řešení je navrhováno obdobně.





V souvislosti s připravovanou rekonstrukcí a zkapacitněním silnice I/3 kolem Benešova (připravuje ŘSD) by bylo vhodné akci rozšířit o navazující úsek Benešov (křižovatka „u topolu“) – Jírovice – Bystřice. Celý tento úsek navrhujeme k rozšíření na třípruhové uspořádání. Křižovatka Jírovice se navrhuje k úpravě podle uvedeného schématu tak, že vnitřní pruh třípruhu by sloužil pro levé odbočení ve směru od Bystřice do Jírovic a v dalším pokračování směrem k Benešovu pro napojení výjezdu z Jírovic. Po zrychlení vozidel by pak bylo teprve umožněno přejíždění mezi pruhy (přes přerušovanou čáru) ve směru na Benešov. Tím dojde k podstatnému zvýšení bezpečnosti této křižovatky. V této souvislosti je třeba zřídit signalizovaný přechod pro chodce (na výzvu – tlačítko). Bezpečný přechod je nutný pro zpřístupnění autobusové zastávky a navazující cyklostezky. Vhodné bude jeho rozdělení do dvou úseků přes chráněný ostrůvek.

## 8 NÁMĚT ZKVALITNĚNÍ SILNIČNÍHO SPOJENÍ MEZI BYSTŘICÍ A DÁLNICÍ D3 (MÚK NEŠTĚTICE)

V souvislosti s přípravou realizace dálnice D3 je předmětem této studie též ideový námět na zlepšení kvality dopravního spojení mezi oblastí Bystřicka a budoucí dálnicí ve směru na Prahu. Nejbližší křižovatkou, na kterou je možné se napojit, bude MÚK Neštětice (Tisem). Propojení Bystřicka na tuto křižovátku v přímém směru s využitím silnic III. třídy prakticky neexistuje. Stávající trasa k budoucí křižovatce vede po silnici I/3 do Jírovic a dále po silnici II/114 přes Jírovice, Jarkovice a Tisem (průjezd zastavěným územím cca 2 km v Jírovicích – Jarkovicích, serpentýny v lese u Tvoršovic). Vzhledem ke komplikacím a délce této trasy tak bude zřejmě využíván úsek silnice I/3 včetně průjezdu kolem Benešova a tzv. benešovského přivaděče do křižovatky Chrástany (Václavice). Bez nového propojení se snižuje žádoucí



využití dálnice D3 (včetně její rychlosti a bezpečnosti) a doprava zůstává na stávajících komunikacích s kolizními místy a v kontaktu s osídlením.

Z uvedených důvodů a v souladu se zadáním se tato studie zabývá návrhem nového a kvalitního propojení z Bystřice k MÚK Neštětice, které by vedlo relativně přímo a plynule nezastavěným územím a jízdu mezi Bystřicí a MÚK Neštětice by zkrátilo z 12 minut zhruba na polovinu. Pasportově by bylo vhodné, aby toto spojení bylo vedeno jako přeložka silnice II/114.



Tato přeložka dále zlepšuje a zatraktivňuje přístup k rozvojovým areálům letiště Nesvačily a sportovně – rekreačního a rezidenčního areálu v Tvoršovicích. Zlepšuje propojení mezi Bystřicí a Neveklovem a omezuje intenzity dopravy na nevhodných průjezdech silnic sídly Jírovice, Jarkovice a Nesvačily. Propojení kvalitních silnic II/111 a II/114 s využitím úseku I/3 kolem Bystřice by bylo součástí jakési jižní aglomerační tangenty kolem Benešova (D1 - Divišov - Struhařov - Bystřice - Neveklov - N. Knín - Dobříš).

Zásady územního rozvoje Středočeského kraje ve své první aktualizaci řeší pouze vlastní trasu dálnice D3 na území kraje a jediný přívaděč, kterým je nové propojení Václavice – Benešov. Vzhledem k současné přípravě rekonstrukce a zkapacitnění silnice I/3 kolem Benešova je navrhované propojení mezi Bystřicí a MÚK Neštětice pouze ideovým námětem dle této studie a jeho případná realizace ze státního nebo krajského rozpočtu je dlouhodobě nereálná. Rovněž zcela nereálné je financování z rozpočtu města nebo z privátních zdrojů.

**Závěrem k tomuto námětu pořizovatel konstatuje, že územní studie sice ověřila jeho technickou realizovatelnost v navržené trase, současně však vytvořila představu o její značné technické a investiční náročnosti (délka nové silnice cca 5,1 km, dva mosty přes údolí Nesvačilského a Janovického potoka). Dopravní význam této trasy a její budoucí vytížení nejsou těmto nárokům adekvátní. Z toho důvodu i v souvislosti s výsledky projednání této studie (nezájem krajských a státních orgánů, nesouhlas části veřejnosti a sousední obce Tisem) pořizovatel doporučuje uvedený námět pro další využití v územně plánovací dokumentaci dále nesledovat.**

## 9 ROZVOJ CYKLISTICKÉ DOPRAVY

Nadmístní systémy dálkových cyklotras územím města neprocházejí.

Územím prochází několik značených cyklotras místního významu, které jsou vedeny převážně po silnicích III. třídy.

Tato studie navrhuje rozšířit na území města s vazbami do okolí systém dvou typů komunikací využívaných pro cyklistickou dopravu:

- udržované cyklostezky (s vyhrazeným režimem pouze pro cyklistickou a pěší dopravu, v odůvodněných případech též v účelovém režimu přístupu k určitým pozemkům a stavbám a pro pohyb zemědělské techniky);
- cyklotrasy vedené po úsecích silnic III. třídy s neomezeným přístupem, výjimečně též po úsecích silnic II. třídy.

Celý systém s rozlišením na uvedené typy komunikací je vyznačen v ideovém schématu, zahrnujícím celé velké správní území města.

Slouží k propojení všech (i nejmenších) sídel – osad ve správním území města, z nichž některé nemají ani pravidelné autobusové spojení. Cílem je jeho využití jak pro rekreační dopravu, tak pro pravidelné cesty za prací, do škol a za ostatní vybaveností.

Důležitými prvky (cíli) cyklistické dopravy jsou přestupní terminály systému B+R (bike and ride) u železničních zastávek Bystřice a Tomice, které je třeba vybavit přístřešky pro jízdní kola s možností uzamčení. Vzhledem ke značnému rozsahu území města s drobnou sídelní strukturou, kterou zcela nepokrývá ani veřejná autobusová doprava, by bylo vhodné podobné menší přístřešky instalovat i u některých zastávek autobusů, kam by se mohli dostat cestující z odlehlejších osad na kole.

Dalšími obecnými možnostmi zlepšení dopravní obslužnosti venkovského území se zabývá následující kapitola 10.

Stále rostoucí význam má cyklistická doprava rekreační, která vzhledem k charakteru území může využívat stejné cyklostezky a cyklotrasy jako doprava za prací a vybaveností. Podstatná je možnost okruhů, propojení zajímavých míst v přírodním a krajinném rámci a možnost občerstvení (zpravidla ve větších sídlech). Tyto požadavky navržené schéma rovněž naplňuje.

Za ojedinělou a vzácnou příležitost k rozvoji cyklistické dopravy je možné považovat využití částí tělesa bývalé železniční tratě Benešov – Tábor po její rekonstrukci a částečné úpravě trasy. Nabízí se zde možnost vybudování kvalitní a pohodlné cyklostezky mezi Bystřicí a Olbramovicemi, vedoucí zčásti po opuštěném tělese železnice, zčásti v blízkosti stávající trasy (viz grafická příloha – Koncepce rozvoje cyklostezek a cyklotras na území města Bystřice).

## 10 ROZVOJ VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVY

Z vyjádření osadních výborů i připomínek veřejnosti v rámci anketního průzkumu vyplývá obecná nespokojenost se stavem veřejné (zejména autobusové) dopravy. Opakovaným požadavkem je zvýšení četnosti a směrovosti spojů a zajištění obsluhy všech (i nejmenších) sídel (osad).

Rozvoj veřejné hromadné dopravy je v podstatě jedinou alternativou k neustále rostoucímu trendu využívání dopravy individuální automobilové, která přináší řadu obecně negativních důsledků, zejména v přetížení stávající silniční sítě a nárocích na její zkapacitňování a výstavbu nových úseků, v neposlední řadě též v negativních důsledcích na životní prostředí, životy a zdraví obyvatel.

Tato studie mimo jiné nabízí ke zvýšení atraktivity veřejné železniční a autobusové dopravy námět vybudování nového terminálu v prostoru mimoúrovňového křížení ulice K Nesvačilům (stávající silnice II/111) se silnicí I/3 a rekonstruovanou železniční tratí (viz kap. 5. a kap. 6 včetně schematického obrázku).

Tento prostor je vzhledem k blízkosti centra města a jeho hlavních obytných lokalit vhodný pro umístění zastávek autobusové a železniční dopravy na rozhodujících směrech přepravních vztahů do Benešova, Prahy a Tábora (pěší dostupnost těchto zastávek).

Zřízení zastávky „Bystřice – město“ na železnici i silnici v navrhovaném místě nevyklučuje možnost zachování stávajících zastávek v místě bývalé železniční stanice Bystřice, které jsou vůči těžišti osídlení a vybavenosti města nevhodně posunuty severním směrem. Preference nově navrhovaného umístění by měla být v budoucnu vyjádřena vyšší prioritou tohoto terminálu, např. by zde kromě pomalé osobní dopravy měly zastavovat též spěšné vlaky nebo některé rychlíky směřující do Benešova a Prahy a opačně do Tábora a Českých Budějovic.

Územní plán města Bystřice by měl návrh tohoto nového terminálu podpořit kromě řešení pěších vazeb též návrhem dostatečně dimenzované plochy pro parkování v systému P+R (park and ride) a B+R (bike and ride) a příjezdových komunikací k těmto parkovištím.

V souvislosti se zřízením železniční zastávky v prostoru přemostění ul. K Nesvačilům by zde byly zřízeny i zastávky autobusů na silnici I/3 a parkoviště systému P+R a B+R.

Správní území města Bystřice je charakterizováno značnou rozlohou a rozptýlenou sídelní strukturou až do malých osad, kde je pravidelná autobusová doprava velmi neefektivní, a proto v řadě míst zcela chybí. Zlepšení dopravní obslužnosti v místech, kam je z ekonomických nebo technických důvodů nemožné zavést pravidelné autobusové linky, je obecně možné dosáhnout např. těmito prostředky:

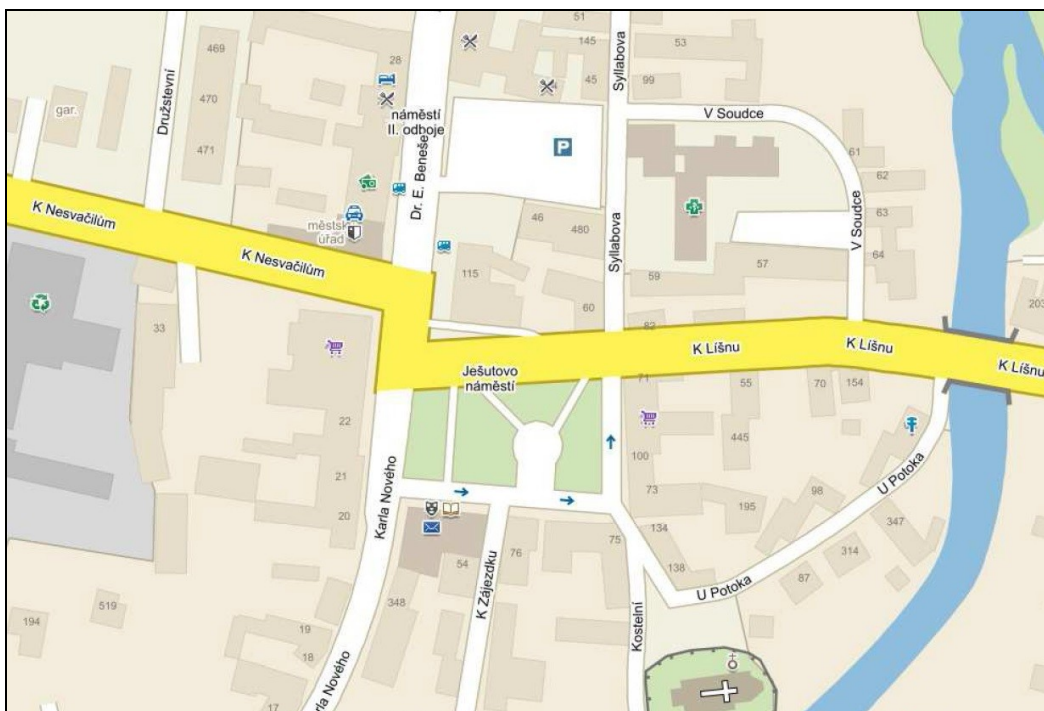
- rozvojem cyklistické dopravy v principech dle předchozí kapitoly 9 s uplatněním systému B+R = bike and ride k zastávkám na železnici, ale i k vybraným zastávkám pravidelných autobusových spojů; do tohoto systému lze v případě cest za prací a vybaveností zahrnout i elektrokola a malé motocykly;
- rozvojem „netradičních“ prvků organizace autobusové dopravy, např. autobusy „na zavolání“; v tomto systému může pravidelný autobusový spoj měnit trasu a zajíždět do odlehlejšího sídla pouze v případě předchozí telefonické nebo elektronické objednávky, tedy jen v případě, že v sídle najde svého cestujícího;
- uplatňováním malých autobusů, mikrobusů a osobních aut pro veřejnou dopravu.



## 11 NÁMĚTY LOKÁLNÍCH ÚPRAV DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ A ZNAČENÍ

Tato studie navrhuje následující lokální úpravy:

1) Změna organizace dopravy na Ješutově náměstí – otočení orientace jednosměrného provozu a jeho zkrácení. Úprava je odůvodněna nebezpečným výjezdem na nároží náměstí a ulice K Líšnu, kde vlivem stávající zástavby je nedostatečný rozhled z vedlejší ulice směrem vpravo. Z toho důvodu je navržena změna orientace jednosměrného provozu. Úsek před poštou (mezi ulicemi Karla Nového a K Zájezdku) je navržen k obousměrnému provozu tak, aby do ulice K Zájezdku bylo možné najíždět rovněž stávajícím způsobem z ulice Karla Nového.



Stávající organizace provozu – jednosměrný úsek od ul. Karla Nového k ul. K Líšnu.



Návrh na změnu organizace provozu.

2) Námět úpravy úseku ulice Dr. E. Beneše mezi základní školou a průmyslovým areálem Kvarto. Cílem je zvýšení přehlednosti a bezpečnosti provozu v okolí samoobsluhy a vjezdu k mateřské škole a sportovní hale. Základním principem je zúžení profilu vozovky hlavní ulice a vytvoření značených podélných parkovacích míst v zálivech.

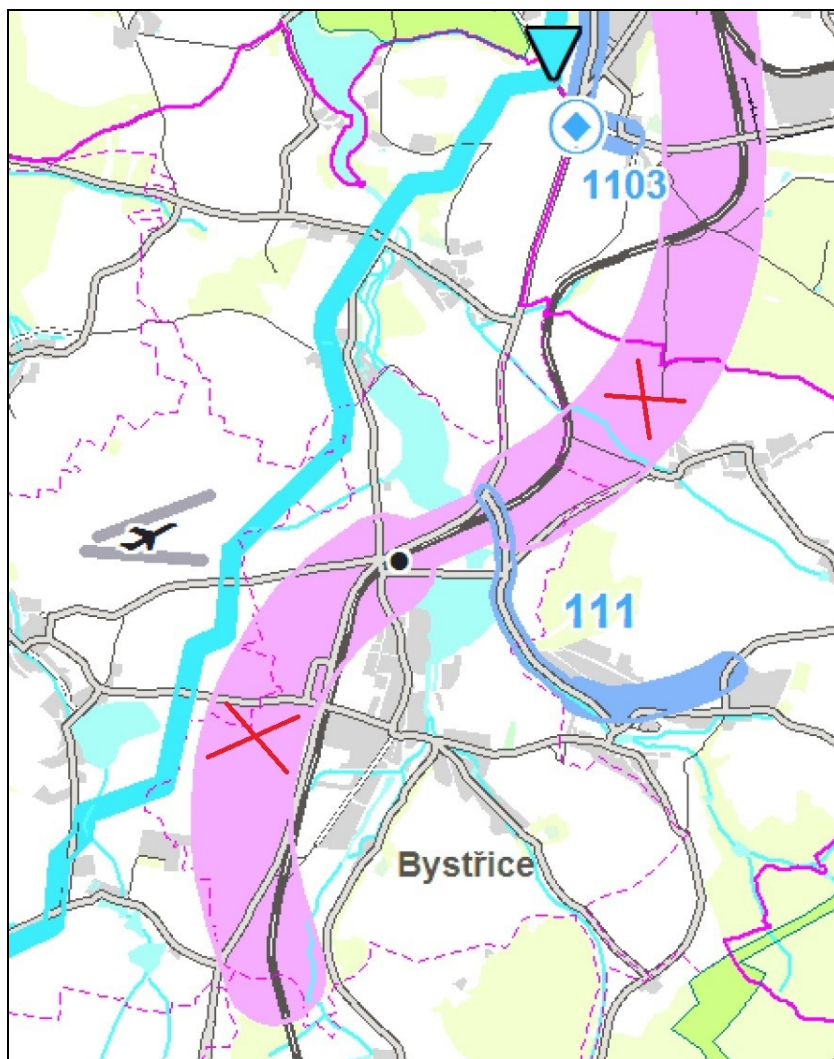




3) Vybudování chodníku včetně veřejného osvětlení od hřbitova v Bystřici do Líšna. Vzhledem k frekvenci provozu na silnici, podílu těžké dopravy a intenzitě pohybu chodců je nutné tuto úpravu zmínit a doporučit, ačkoli je již pod mírou podrobnosti a měřítko územní studie jako územně plánovacího podkladu.

## 12 PODNĚT KE ZRUŠENÍ NADBYTEČNÝCH ÚSEKŮ ŽELEZNIČNÍHO KORIDORU V ZÚR STŘEDOČESKÉHO KRAJE

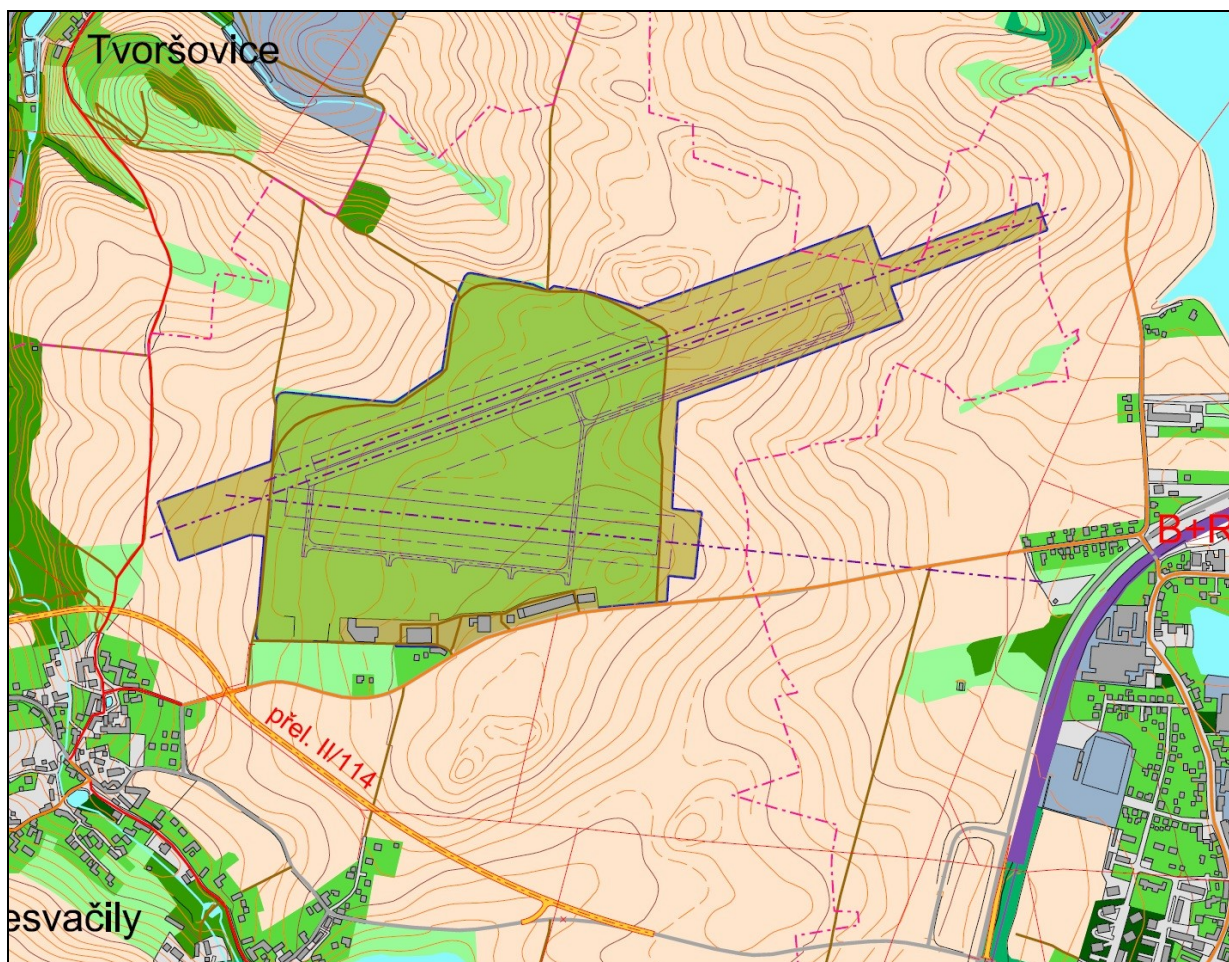
V platných Zásadách územního rozvoje (ZÚR) Středočeského kraje jsou na území města Bystřice vymezeny koridory pro přeložku železniční tratě Benešov - Tábor, veřejně prospěšná stavba č. D024. Vzhledem k nedávnému dokončení optimalizace železničního koridoru se nová trasa v úseku západně kolem Bystřice i v úseku směrem na Benešov jeví jako nereálná a nepotřebná. Rovněž z aktualizované Politiky územního rozvoje (schválena vládou ČR v dubnu 2015) nevyplývají ani výhledové požadavky na další zvýšení rychlostních parametrů této tratě. Koridor vymezený v ZÚR zbytečně negativně ovlivňuje využitelnost dotčeného území, včetně možných úprav stávající silnice I/3, a měl by být v nejbližší aktualizaci ZÚR zrušen. Tato studie slouží k podání podnětu města Bystřice krajskému úřadu jako pořizovateli ZÚR na toto zrušení, včetně výše uvedeného odůvodnění.



Návrhy koridorů pro přeložku železniční tratě Praha – Tábor v úsecích západně a severovýchodně od města Bystřice, navrhované ke zrušení.

### 13 ROZVOJ VEŘEJNÉHO VNITROSTÁTNIHO LETIŠTĚ BENEŠOV (NESVAČILY)

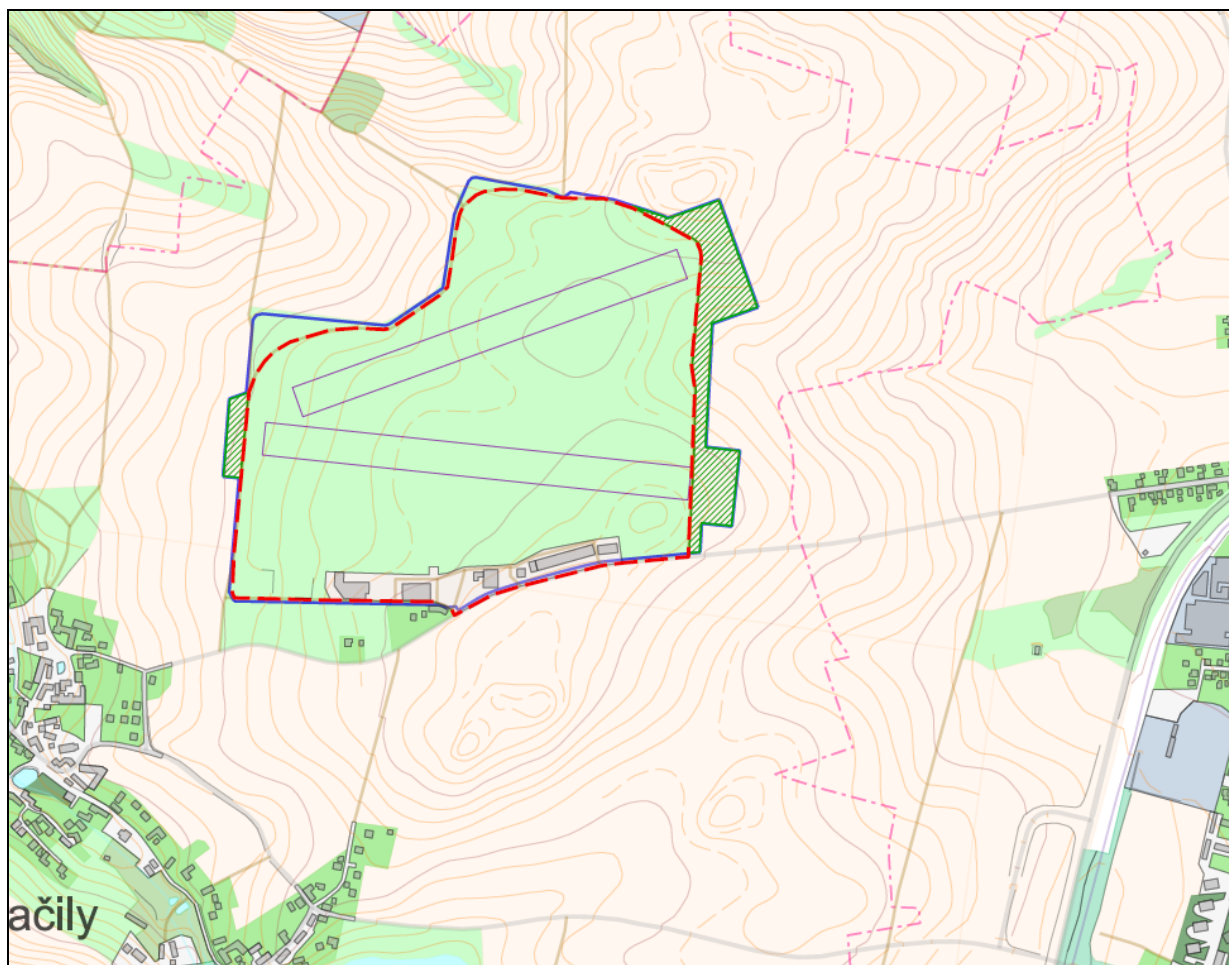
Vyhodnocení územních nároků a souvislostí rozvoje veřejného vnitrostátního letiště Benešov (Nesvačily) je provedeno na základě podkladů o variantě územního rozvoje letiště. Tato maximalistická varianta uvažuje s prodloužením a zpevněním povrchu vzletové a přistávací dráhy. Tím by byl podstatně rozšířen typový obor letadel, která by letiště mohla využívat, zejména pro komerční a privátní leteckou dopravu (aerotaxi, malá soukromá letadla) a pro komerční pilotní výcvik.



Plocha pro vymezení letiště v maximalistické variantě rozvoje, směry vzletových a přistávacích drah.

Vedle toho existuje varianta stabilizace stávajícího rozsahu letiště, ponechání travnatého povrchu a nezvyšování parametrů pro jeho využitelnost většími typy letadel. Jediným územním námětem ke zvýšení kvality a bezpečnosti provozu je vytvoření větší ochranné zóny před prahy vzletových a přistávacích drah, která by byla pokryta pouze travním porostem (vyšší zemědělské plodiny - např. kukuřice - způsobují faktické zkrácení využitelnosti vzletových a přistávacích drah). Dále je navrhováno vytvoření zpevněné součástí této ochranné zóny by mohla být okružní pěší a cyklistická trasa, která by sloužila návštěvníkům letiště k rekreačnímu pohybu spojenému se sledováním provozu letadel.





Stabilizovaná varianta stávajícího rozsahu areálu letiště, doplněného o bezpečnostní travnaté plochy před prahy vzletových a přistávacích drah a o okružní vyhlídkovou cestu.

Úkolem připravovaného územního plánu by mělo být vyhodnocení kladů a záporů obou variant (územního rozvoje nebo stabilizace) areálu letiště ze všech relevantních hledisek a navrhnout pro město optimální řešení.

## 14 VYHODNOCENÍ PODNĚTŮ A PŘIPOMÍNEK VEŘEJNOSTI VČETNĚ OSADNÍCH VÝBORŮ

Z vyjádření osadních výborů (OV) vyplývají následující požadavky:

### OV Mokrá Lhota -

- instalování zrcadel u č.p. 15 a 5
- snížení rychlosti v osadě z důvodu chybějícího chodníku a úzkého profilu komunikace
- zřízení autobusové zastávky v osadě Vokov
- vyřešení autobusové zastávky v Mokrém Lhotě směr Vokov
- záchytné parkoviště v Bystřici, např. v bývalém JZD (kravín)
- oprava komunikace z Mokré Lhoty na Mariánovice
- zřízení cyklostezek z Mokré Lhoty ve směrech na Jírovice, Skalici, Líšno a Benešov

### OV Radošovice –

- chybí pruh pro levé odbočení na silnici I/3 ve směru od Votic do Radošovic (zásadní závada)
- chybějící dopravní značení hlavních a vedlejších ulic
- snížení rychlosti na 30 km/h
- potřeba výměny autobusových čekáren Radošovice v obou směrech (na silnici I/3)
- opravit komunikaci v Božkovicích

### OV Tvoršovice – Mlýny –

- obecně snížení intenzity dopravy
- snížení rychlosti v Tvoršovicích na 30 km/h – chybí chodník (vybudovat), úzký profil komunikace
- osazení zrcadla v nepřehledné zatáčce pod bývalou hospodou
- návrat k původnímu způsobu dopravní obsluhy areálu golfového hřiště po soukromé cestě, dnes je pouze jednosměrná pro příjezd, odjezd je realizován přes Tvoršovice
- havarijný stav mostů v Mlýnech – zakázat průjezd těžkých vozidel, opravit mosty a povrchy
- ranní chaos před školou v Bystřici a u Berků

### OV Kobylí –

- umístění zrcadla na křižovatku u Brabenců
- osazení svodidel, zábradlí a oprava můstku pod hlavní silnicí
- zachovat možnost parkování na náměstí II. Odboje v Bystřici

### OV Líšno –

- odklon provozu po silnici II/111 mimo Líšno a Bystřici
- vybudování chodníku Bystřice – Líšno (od hřbitova)
- zpevnění komunikace přes Čeperku včetně chodníku a osvětlení
- zlepšení stavu chodníků v Bystřici
- dokončení chodníku Jírovice – Jarkovice
- vyřešení dopravní situace u školy v Bystřici a u vjezdu k hale u Berků

Některé z uvedených požadavků osadních výborů jsou využity a zapracovány do této studie. Jedná se o následující podněty a požadavky:

- **záchytné parkoviště v Bystřici** (předpoklad zřízení železniční zastávky při ul. K Nesvačilům, do té doby parkování v okolí stávající železniční zastávky);

- zlepšení dopravní situace na ulici Dr. E. Beneše;
- odklon provozu po silnici II/111 mimo Líšno a Bystřici;
- návrh cyklotras a cyklostezek.

Ostatní náměty a požadavky se netýkají přímo účelu studie jako územně plánovacího podkladu, který bude sloužit pro zpracování nového územního plánu a pro aktualizaci Zásad územního rozvoje Středočeského kraje. Mohou však být vhodně využity při plánování investičních akcí města a dalších správců komunikací (ŘSD, Středočeského kraje) a při plánování veřejné dopravní obslužnosti.

Další požadavky a připomínky vyplynuly z anketního průzkumu mezi veřejností, uskutečněného zveřejněním anketních otázek v Hlasu Bystřice. Rovněž tyto připomínky byly podle možností využity pro úpravy této studie.

## 15 VYHODNOCENÍ PŘIPOMÍNEK VYZVANÝCH ODBORNÝCH ORGÁNŮ STÁTNÍ SPRÁVY K PRACOVNÍMU NÁVRHU STUDIE

Pořizovatel územní studie vyzval k uplatnění připomínek následující orgány:

- Krajský úřad Středočeského kraje, odbor dopravy, Zborovská 11, 150 21 Praha 5,
- Krajský úřad Středočeského kraje, odbor regionálního rozvoje, Zborovská 11, 150 21 Praha 5,
- Městský úřad Benešov, odbor dopravy a správních agend, Masarykovo nám. 226, 256 01 Benešov,
- Ministerstvo dopravy ČR, nábr. Ludvíka Svobody 1222/12, 110 00 Praha 1,
- Ředitelství silnic a dálnic ČR, Čerčanská 12, 140 00 Praha 4,
- Správa železniční dopravní cesty, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1.

**1) Krajský úřad, odbor dopravy**, ve svém vyjádření konstatuje pouze, že územní studie není územně plánovací dokumentací, v dané věci tedy není dotčeným orgánem a ke studii se nebude vyjadřovat.

Pozn. zpracovatele: Bohužel tedy není možné zjistit jeho názor k námětům na přeložky silnic II/111 (severně od Líšna) a II/114 Bystřice – MÚK Neštětice (D3).

**2) Krajský úřad, odbor regionálního rozvoje**, žádné vyjádření nezaslal.

**3) Městský úřad Benešov**, odbor dopravy a správních agend, vyjádření nezaslal; za MěÚ se vyjádřil **odbor výstavby a územního plánování** (jako silniční správní úřad) následovně:

- nemá námitek k návrhům pod body 1 (přeložka silnice II/111 severně od Líšna), 2 (úprava křižovatky u Benziny), 3 (změna pasportového vedení silnice II/111), 6 (úprava křižovatky v Jírovicích) a 7 (přeložka silnice II/114 Bystřice – MÚK Neštětice);
- upozorňuje, že přechod pro chodce na silnici I/3 v Jírovicích je v současné době odstraněn;
- pro zajištění plynulosti a bezpečnosti dopravy doporučuje řešit nové křižovatky a úpravy stávajících jako okružní křižovatky;



- připomínky ke konkrétním návrhům bude uplatňovat v závazném stanovisku v rámci územních řízení.

**4) ministerstvo dopravy ČR** převzalo do svého stanoviska doslovně připomínky ŘSD ČR ohledně silniční dopravy a SŽDC ohledně dopravy železniční:

**SILNIČNÍ DOPRAVA (ŘSD ČR):**

- k bodu 2 (úprava křižovatky u Benziny) – levé odbočení od Bystřice na Tábor by bylo možné po kapacitním a technickém prověření křižovatky, prověřit možnost zřízení levého připojovacího pruhu na silnici I/3;
- k bodu 4 (sjízdňá rampa z ul. K Nesvačilům na silnici I/3 směr Benešov) – jeví se jako technicky nerealizovatelné, za vhodnější považují úpravu stávající křižovatky s doplněním levého připojovacího pruhu směr Benešov;
- k bodu 6 (křižovatka v Jírovicích) – ŘSD nepředpokládá rozšiřování silnice na 3 pruhy směr Tábor, souhlasí s návrhem levého připojení od Jírovic směr Benešov; křižovatku je nutno vyřešit komplexně včetně umístění zastávek, úpravy místa pro přecházení, návaznost na stávající stoupací pruh – nutnost stavebních úprav;
- k bodu 9 (zvýšení atraktivity veřejné dopravy) – řešení autobusových zastávek na silnici I/3 v prostoru přemostění ul. K Nesvačilům musí odpovídat příslušné ČSN 73 6425-1.

**ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA (SŽDC):**

- z hlediska výhledových záměrů je sledován koridor vysokorychlostní železniční tratě (VRT) Praha – Bystřice; úsek Benešov – Bystřice v nové stopě by se výhledově měl stát náhradou stávajícího koridoru, který nebyl projektován na vyšší rychlost z důvodu budoucí novostavby tratě; v rámci aktualizace ZÚR bude trasa nadále požadována; nicméně se počítá se zúžením koridoru územní ochrany na celkovou šířku cca 200m; tento záměr požadují nadále respektovat.

Pozn. zpracovatele: Dle platné Politiky územního rozvoje ČR (ve znění 1. aktualizace z r. 2015) není spojení Praha – Č. Budějovice – Linz sledováno v parametrech vysokorychlostní tratě, ale pouze pro koridor konvenční železniční dopravy v síti TEN-T. V rámci ZÚR (zásad územního rozvoje) Středočeského kraje je nový koridor aktuálně zrušen soudem pro úseky Praha – Stránčice i pro úsek Stránčice – Benešov. Úsek Praha – Stránčice je předmětem v současnosti projednávané aktualizace č. 2 ZÚR. Úsek Stránčice – Benešov byl soudem zrušen později a bude zřejmě předmětem až další aktualizace ZÚR. Je však třeba vycházet z nadřazené Politiky územního rozvoje, která zde koridor vysokorychlostní železnice nestanovuje. Otázkou tedy je, zda vymezení koridoru pro novostavbu v parametrech VRT je slučitelné s významem tratě jen jako součásti sítě TEN-T v konvenčních parametrech. **Stanovisko MD hovořící o návrhu koridoru VRT je tedy v zásadním rozporu s platnou Politikou územního rozvoje ČR!**

### **Návrhy na úpravy dokumentace podle jednotlivých bodů (návrhů) územní studie na základě projednání s odbornými orgány státní správy**

#### **1. Návrh přeložení návrhového koridoru silnice II/111 severně od Líšna**

V rámci územní studie není třeba upravovat.

V dalším období zpracovatel studie doporučuje:

- podat oficiální podnět města Středočeskému kraji na aktualizaci ZÚR ve smyslu posunutí koridoru severním směrem dle této studie (podnět spojit též s bodem č. 7);
- v rámci nového územního plánu vymezit, případně upřesnit nový koridor prozatím formou územní rezervy, koordinovat s ostatními záměry v okolí Splavského mlýna; po

aktualizaci ZÚR dle předchozího bodu, případně po zrušení tohoto koridoru v ZÚR by bylo možné vymezit nový koridor jako návrhový

## **2. Úprava křižovatky silnic I/3 a III/1113 – ul. Benešovské (u Benziny)**

V rámci územní studie upravit schematické řešení doplněním levého přípojovacího pruhu ve směru na Tábor.

V dalším období zpracovatel studie doporučuje:

- zahájit projekční a investorskou přípravu úpravy této křižovatky ve spolupráci s ŘSD a Středočeským krajem, záměr pokud možno sloučit s úpravou značení dle bodu 3; vzhledem k předpokladu, že se bude jednat pouze o změny vodorovného a svislého dopravního značení a nebude třeba stavebních úprav, je časová a finanční náročnost této úpravy relativně nízká.

## **3. Změna pasportového vedení silnice II/111 od Líšna ulicí U Splavu a Benešovskou, změna předností v jízdě na křižovatkách v Líšně a u Splavského mlýna**

V rámci územní studie není třeba upravovat.

V dalším období zpracovatel studie doporučuje:

- projekčně připravit, projednat a realizovat navrženou úpravu společně s předchozím bodem č. 2.

## **4. Zlepšení výjezdu z ulice K Nesvačilům na silnici I/3 ve směru na Benešov a Prahu a 5. Zřízení nové železniční zastávky a autobusových zastávek při křížení s ul. K Nesvačilům, včetně záchytného parkoviště P+R**

Původně navržené řešení se sjíždnou rampou přímo z ulice K Nesvačilům do směru na Benešov se jeví jako technicky a investičně nereálné. Zlepšení výjezdu pro automobily ve směru na Benešov je navrženo stavební úpravou stávající křižovatky typu T, jejím lokálním rozšířením se směrovým retardérem a doplněním levého přípojovacího pruhu. Z ulice K Nesvačilům jsou navrženy pouze rampy pro pěší propojení navrhovaného terminálu kombinované dopravy, tj. autobusů, železniční zastávky a záchytného parkoviště typu P+R.

V dalším období zpracovatel studie doporučuje:

- námět dle této studie zpracovat do nového územního plánu, včetně vymezení plochy záchytného parkoviště a příjezdu k němu;
- projekčně připravit, projednat a realizovat navrženou úpravu křižovatky se zřízením směrového retardéru a levého přípojovacího pruhu na silnici I/3 ve směru na Benešov;
- zahájit projekční a investorskou přípravu terminálu veřejné dopravy (autobusové zastávky, pěší rampy, železniční zastávka, záchytné parkoviště).

## **6. Úprava křižovatky silnic I/3 a II/114 v Jírovicích**

V rámci územní studie není třeba upravovat.

V dalším období zpracovatel studie doporučuje:

- zahájit projekční a investorskou přípravu úpravy této křižovatky ve spolupráci s ŘSD a Středočeským krajem.

## **7. Návrh silničního propojení Bystřice – MÚK Neštětice (D3) jako koridor přeložky silnice II/114**

Na základě projednání územní studie není třeba prověřovanou trasu upravovat. Tato územní studie sice ověřila technickou realizovatelnost nového propojení v navržené trase, současně však vytvořila představu o její značné technické a investiční náročnosti (délka nové silnice cca 5,1 km, dva mosty přes údolí Nesvačilského a Janovického potoka). Dopravní význam této trasy a její budoucí vytížení nejsou těmto nárokům adekvátní. Z toho důvodu i v souvislosti s výsledky projednání této studie (nezájem krajských a státních orgánů, nesouhlas části veřejnosti a sousední obce Tisem) pořizovatel doporučuje uvedený námět pro další využití v územně plánovací dokumentaci dále nesledovat.

## 8. Rozvoj cyklistické dopravy

V rámci územní studie není třeba upravovat, žádné připomínky k tomuto bodu pořizovatel neobdržel.

V dalším období zpracovatel studie doporučuje:

- využít navržený systém cyklotras a cyklostezek při zpracování nového územního plánu;
- využít územní studii pro konkrétní přípravu realizace cyklotras a cyklostezek, zejména při přípravě a realizaci cyklostezky do Olbramovic s využitím pozemků a tělesa bývalé trasy železnice (Pozn.: ministerstvo dopravy, resp. SŽDC jako dosavadní vlastníků těchto pozemků se k tomuto záměru v rámci připomínek k této studii nevyjádřili, lze tedy předpokládat souhlas).

## 9. Zvýšení atraktivity veřejné autobusové a železniční dopravy

V rámci územní studie není třeba upravovat.

V dalším období zpracovatel studie doporučuje:

- viz doporučení k bodům č. 4 a 5

## 10. Náměty na odstranění lokálních dopravních závad

V rámci územní studie není třeba upravovat, žádné připomínky k tomuto bodu pořizovatel neobdržel.

## 11. Podnět k aktualizaci Zásad územního rozvoje Středočeského kraje spočívající ve zrušení koridoru pro přeložku železniční tratě Benešov – Tábor

V rámci územní studie není třeba upravovat, pořizovatel je přesvědčen o zbytečnosti a ve svých důsledcích škodlivosti vymezení koridorů pro přeložku železniční tratě již modernizovaného železničního koridoru severně a západně od města. Ve svém vyjádření ministerstvo dopravy zdůvodňuje potřebu respektování těchto výhledových koridorů budoucí výstavbou železnice v parametrech vysokorychlostní tratě (VRT), což je ale v rozporu s platnou Politikou územního rozvoje ČR ve znění Aktualizace č. 1 schválené vládou ČR v roce 2015. Železniční trať Praha – Benešov - České Budějovice – Linz je podle tohoto závazného dokumentu sledována konvenční železnice sítě TEN-T, nikoli ve významu a v parametrech VRT.

V dalším období zpracovatel studie doporučuje:

- v rámci zpracování nového územního plánu nenavrhopvat koridory pro nové úseky železniční tratě, neboť v současné době ministerstvo dopravy pro ně nemá oporu v ZÚR Středočeského kraje ani v Politice územního rozvoje ČR, v případě požadavků MD na jejich zpracování řešit tuto situaci jako rozpor dle správního řádu;
- sledovat proces přípravy a projednávání příští aktualizace ZÚR Středočeského kraje, kdy pravděpodobně ve 3. aktualizaci (prozatím o jejím pořízení nebylo rozhodnuto) ministerstvo dopravy a SŽDC (dle svého vyjádření k této studii) budou požadovat opětovné zpracování předmětných úseků do ZÚR (tyto úseky jsou v současné době v ZÚR zrušeny rozhodnutím soudu); aktivně argumentovat proti těmto stavbám z důvodů ekonomických, z důvodu blokace území a z důvodu rozporu s Politikou územního rozvoje ČR.

## 12. Rozvoj veřejného vnitrostátního letiště Benešov (Nesvačily)

V rámci územní studie není třeba upravovat. Pořizovatel obdržel jen velmi obecnou připomínku ministerstva dopravy o nutnosti respektování ochranného pásma letiště Benešov.

V dalším období zpracovatel studie doporučuje:

- v rámci pořizování nového územního plánu ověřit aktuálnost rozvojového podkladu použitého v této studii a porovnat územní souvislosti a důsledky této maximalistické varianty s variantou stabilizace letiště ve stávajícím vymezení areálu; optimální řešení zpracovat včetně ochranných a bezpečnostních pásem do územního plánu.

## **16 ROZLIŠENÍ ČÁSTÍ STUDIE JAKO PODKLADU PRO ROZHODOVÁNÍ NEBO JAKO PODNĚTU KE ZMĚNÁM ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE**

### **Podněty pro aktualizaci ZÚR (Zásad územního rozvoje) Středočeského kraje:**

- změna vymezení koridoru pro přeložku silnice II/111 v prostoru Líšna;
- zrušení nadbytečných úseků koridoru železniční tratě Benešov – Tábor;

### **Podněty pro nový územní plán Bystřice:**

- rozšíření prostoru křižovatky typu T – rampy z ulice K Nesvačilům se silnicí I/3;
- zřízení železniční zastávky Bystřice – město včetně terminálu veřejné (kombinované) dopravy a záchytného parkoviště systému P+R;
- vymezení územní rezervy pro nový koridor silnice II/111 severně od Líšna (po změně v ZÚR se bude jednat o koridor návrhový);
- systém cyklostezek a cyklotras;
- vymezení rozvojové plochy, bezpečnostních ploch a ochranných pásem dle přijaté varianty rozvoje veřejného vnitrostátního letiště Benešov (Nesvačily).

### **Využitelnost studie pro rozhodování bez nutnosti změn územně plánovací dokumentace:**

- systém cyklostezek a cyklotras;
- úprava křižovatky silnic I/3 a III/1113 u Benziny;
- změna pasportového vedení silnice II/111 od Líšna k Benzině;
- úprava křižovatky silnic I/3 a II/114 v Jírovicích;
- úprava křižovatky silnice I/3 a rampy z ulice K Nesvačilům (dnešní II/111);
- obecné principy podpory veřejné hromadné dopravy (viz kap. 10);
- úprava organizace provozu na Ješutově náměstí;
- úprava úseku ulice Dr. E. Beneše mezi základní školou a průmyslovým areálem Kvarto;
- vybudování chodníku a veřejného osvětlení mezi Bystřicí a Líšnem.

Grafická příloha – Koncepce rozvoje cyklostezek a cyklotras na území města Bystřice