



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

Fakulta stavební

K 127 – Katedra urbanismu a územního plánování

Benešov – koncepce rozvoje dopravy

Benešov – Concept of Transport Development

Diplomová práce

Studijní program: Stavební inženýrství

Studijní obor: Inženýrství životního prostředí

Vypracovala: Bc. Hana Bartošovská

Vedoucí práce: Ing. Václav Jetel, Ph.D.

Praha 2018

Prohlášení

Prohlašuji, že diplomovou práci na téma „Benešov – koncepce rozvoje dopravy“ jsem vypracovala samostatně a uvedla jsem veškeré použité zdroje. Souhlasím s případným využitím této diplomové práce pro potřeby školy – ČVUT v Praze.

V Praze

.....

Poděkování

V první řadě bych chtěla poděkovat panu Ing. Václavovi Jetelovi, Ph.D. za odborné vedení při zpracování diplomové práce.

Dále bych chtěla poděkovat své rodině a přátelům, kteří mne v průběhu celého studia podporovali.

Abstrakt

Diplomová práce se zabývá zpracováním komplexní analýzy dopravní infrastruktury města Benešov. Analýza území vychází z doplňujících průzkumů a rozborů veřejné dopravní infrastruktury, rozboru dat ŘSD a ostatních dostupných dokumentů, na základě, kterých je vypracovaná koncepce rozvoje dopravy.

Klíčová slova

Benešov, analýza, koncepce, doprava.

Abstract

My diploma thesis deals with complex analysis of the infrastructure of town Benešov. The analysis of the area is based on additional researches and breakdowns of public transport infrastructure, data analysis by ŘSD and other available documents on the base of which the conception of transport development is made.

Key words

Benesov, analysis, conception, transport.

Seznam zkratek

ÚPD	Územně plánovací dokumentace
PÚR ČR	Politika územního rozvoje České republiky
ZÚR SK	Zásady územního rozvoje Středočeského kraje
1. Akt ZÚR SK	1. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje
ÚAP	Územně analytické podklady
ÚP	Územní plán
ORP	Obec s rozšířenou působností
k. ú.	Katastrální území
ul.	Ulice
MK	Místní komunikace
D3	Dálnice D3
ÚSES	Územní systém ekologické stability
TEN-T	Transevropská dopravní síť
AGC	Evropská dohoda o mezinárodních železničních koridorech
AGTC	Evropská dohoda o nejdůležitějších tratích mezinárodní kombinované dopravy
VRT	Vysoko rychlostní trať
VPO	Veřejně prospěšné opatření
VPS	Veřejně prospěšná stavba
SPRM	Strategický plán rozvoje města
ZPF	Zemědělský půdní fond
MěÚ	Městský úřad

Obsah

Obsah	4
Úvod	5
1. Teoretický základ práce	7
1.1 Definice pojmů	8
2. Výchozí podklady	10
2.1 Nástroje územního plánování	11
2.1.1 Politika územního rozvoje České republiky, ve znění Aktualizace č. 1	11
2.1.2 Zásady územního rozvoje Středočeského kraje	15
2.1.3 Územně analytické podklady obce s rozšířenou působností Benešov	16
2.1.3 Územní plán Benešov	17
2.1.4 Regulační plán	19
2.1.5 Územní studie	19
2.2 Další dostupné dokumenty	20
2.2.1 Dopravní politika ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050	20
2.2.2 Strategický plán rozvoje města Benešov, 2011	21
2.2.3 Strategický plán města BENEŠOVA a Akční plán, 2016	21
3. Analytická část	22
3.1 Analýza současného stavu	25
3.1.1 Silniční doprava	25
3.1.2 Železniční doprava (Obr. 20)	33
3.1.3 Vodní doprava	34
3.1.4 Letecká doprava	34
3.1.5 Cyklistická doprava (Obr. 21)	34
3.1.6 Pěší doprava (Obr. 21)	34
3.1.7 Doprava v klidu	35
3.1.8 Dopravní vybavenost (Obr. 22)	36
3.2 Analýza současného stavu – vyhodnocení	37
4. Návrhová část	38
4.1 Vazba na dopravní síť evropského významu	39
4.2 Koncepční návrh	39
4.2.1 Struktura navrhovaných řešení	39

4.2.2 Struktura navrhované dopravní sítě	39
4.2.3 Změna zatřídění silniční sítě	42
4.3 Koncepční návrh – vyhodnocení	44
Závěr	45
Seznam použitých zdrojů	47
Seznam obrázků	48
Seznam tabulek	49
Seznam grafů	49
Seznam příloh	49

Úvod

Co je vlastně doprava?

„Doprava představuje činnosti spojené s cílevědomým přemísťováním osob nebo věcí v nejrůznějších objemových, časových a prostorových souvislostech za použití různých dopravních systémů.“

„Doprava je záměrné a organizované přemísťování věcí a osob uskutečňované dopravními prostředky po dopravních cestách. Dělí se na dopravu nákladů, osob a také zpráv.“

„Doprava je činnost, která v území slouží k propojení všech funkčních složek území a odehrává se pomocí dopravní infrastruktury.“

Tři uvedené definice popisují dopravu různými slovy, ale vyjadřují to samé:

Doprava je činnost, vykonávající různé druhy přepravy.

Různé formy dopravy jsou součástí našeho života od nepaměti.

V počátcích byla výhradně pěší doprava, na kterou navázala domestikace zvířat. Domestikovaná zvířata byla využívána pro jejich tažnou sílu a postupně se staly dopravními prostředky.

S vývojem civilizace rostla poptávka po dopravě. Byly vynalezeny první kolové dopravní prostředky, a lodě. Lodní doprava byla jak říční, tak námořní. Zdokonalení navigačního systému u lodí umožnilo dálkové plavby.

Výrazný rozvoj dopravy začíná s vynálezem parního stroje, který je úzce spjat s rozvojem železnice – parní lokomotiva. Státy si uvědomovaly důležitost železnice a začaly samy stavět státní dráhy (1845 – státní dráha Vídeň – Praha). Na hlavní tratě navazovaly tratě vedlejší, regionální a lokální, které se zachovaly do současnosti. Železniční doprava byla dominantním druhem dopravy až do nástupu automobilů.

V 19. století byl zkonstruován první spalovací motor, který se stal základem prvního automobilu. Nástup automobilové dopravy je datován ve 20. století, kdy byla zahájena sériová výroba. Postupný rozvoj veřejné autobusové, nákladní i individuální dopravy přispěl ke zkvalitnění silniční sítě.

Souběžně s vývojem pozemní a vodní dopravy se vyvíjela doprava letecká. První pokusy létat se konaly již v 18. století, kdy byl zkonstruován první horkovzdušný balon, na který navázaly vzducholodě. V 19. století bylo zkonstruováno první letadlo.

Výše uvedené řádky nám říkají, že doprava byla, je a bude naší součástí, proto je důležité k ní tak přistupovat.

Každý den se setkáváme s různými druhy dopravy. Využíváme jí v běžných denních vazbách ve vztahu domov – škola, zaměstnání, kultura či rekreace. Nejčastěji se jedná o dopravu silniční, která je flexibilní, rychlá a dostupná. Zvyšující se počet obyvatel Benešova je přímo úměrný zvyšujícímu se počtu automobilů, které překračují přepravní kapacity silnic.

Silnice tvoří dopravní kostru Benešova, která v současné době vykazuje nedostatky.

Řešením dopravní situace Benešova je nejen v modernizaci silniční sítě, ale i provázaností se zbývajícími druhy dopravy.

Tato diplomová práce se zabývá komplexní analýzou dopravní infrastruktury města Benešov. Analýza území vychází z doplňujících průzkumů a rozborů veřejné dopravní infrastruktury, rozboru dat ŘSD a ostatních dostupných dokumentů. Záměrem této práce je zjistit současný stav dopravní infrastruktury, vyhodnotit její a navrhnout opatření ke zlepšení tohoto stavu.

Cílem diplomové práce je analyzovat dopravní problémy ve městě Benešov a na základě toho navrhnout opatření vedoucí ke zlepšení současné dopravní situace.

V první kapitole je nutno definovat jednotlivé termíny, které budou v práci použity.

Obsahem druhé kapitoly diplomové práce bude prověření stávajících základních dokumentů definujících dopravní infrastrukturu na evropské, republikové a regionální úrovni vztahující se k území města Benešov.

V následující kapitole bude analýza dopravy rozdělena dle jednotlivých druhů, tj. silniční, železniční, vodní, leteckou, cyklistickou, pěší, dopravu v klidu a na dopravní vybavenost. V závěru kapitoly bude vyhodnocení současného stavu.

Čtvrtá kapitola naváže na vyhodnocení současného stavu, kdy bude (budou) navrženo (a) opatření ke zlepšení stávajícího stavu s přesahem do budoucna.

V závěru bude provedené shrnutí diplomové práce.

Práci doplní fotografie a jednoduché kartogramy dokumentující dopravní infrastrukturu Benešova.

Diplomová práce byla vypracována nejen dle metodiky zpracování územní studie, ale i podle dostupných vzorů již zpracovaných koncepcí dopravy – *Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje; Aktualizace Generelu Dopravy Zlínského kraje – Návrh Výhledové Koncepce; Koncepce řešení dopravy obec Proboštov.*

1 Teoretický základ práce

1.1 Definice pojmů

Pozemní komunikace je dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti. ^[15]

Dálnice je pozemní komunikace určená pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly, která je budována bez úrovnových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a která má směrově oddělené jízdní pásy. ^[15]

Dálnice je pozemní komunikace označená dopravní značkou "Dálnice". ^[16]

Silnice je veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci. Silnice tvoří silniční síť. ^[15]

Silnice se podle svého určení a dopravního významu rozdělují do těchto tříd:

- **Silnice I. třídy**, která je určena zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu,
- **Silnice II. třídy**, která je určena pro dopravu mezi okresy,
- **Silnice III. třídy**, která je určena k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikaci. ^[15]

Místní komunikace je veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně místní dopravě na území obce. ^[15]

Místní komunikace se rozdělují podle dopravního významu, určení a stavebně technického vybavení do těchto tříd:

- Místní komunikace I. třídy,
- Místní komunikace II. třídy, kterou je dopravně významná sběrná komunikace s omezením přímého připojení sousedních nemovitostí,
- Místní komunikace III. třídy, kterou je obslužná komunikace,
- Místní komunikace IV. třídy, kterou je komunikace nepřístupná provozu silničních motorových vozidel nebo na které je umožněn smíšený provoz. ^[15]

Účelová komunikace je pozemní komunikace, která slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí nebo ke spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků. *Příslušný silniční správní úřad obecního úřadu obce s rozšířenou působností může na žádost vlastníka účelové komunikace a po projednání s Policií České republiky upravit nebo omezit veřejný přístup na účelovou komunikaci, pokud je to nezbytně nutné k ochraně oprávněných zájmů tohoto vlastníka. Úprava nebo omezení veřejného přístupu na účelové komunikace stanovené zvláštními právními předpisy tím není dotčena.* ^[15]

Průjezdný úsek silnice – dálnice a silnice mohou vést územím zastavěným nebo zastavitelným, pokud se tím převádí převážně průjezdná doprava tímto územím. ^[15]

Připojování pozemních komunikací – pozemní komunikace lze navzájem připojovat zřizováním křižovatek nebo připojovat na ně sousední nemovitosti zřízením sjezdů nebo nájezdů. Přímé připojení sousední nemovitosti na pozemní komunikaci není účelovou komunikací. ^[15]

Křižovatka je místo, v němž se pozemní komunikace v půdorysném průmětu protínají nebo stýkají a alespoň dvě z nich jsou vzájemně propojeny. ^[16]

Za křižovatku se nepovažuje připojení lesních a polních cest, sjezdy k nemovitostem a připojení obslužných dopravních zařízení – např. čerpací stanice pohonných hmot, odpočívky apod. ^[15]

Okružní křižovatka je druh úrovnové křižovatky, která má okružní jízdní pás ve tvaru mezikruží, nebo ve tvaru jemu blízkém, na níž je silniční provoz veden jednosměrným objezdem kolem středového ostrova proti směru hodinových ručiček od vjezdu ke zvolenému výjezdu. ^[17]

Křížení je místo, v němž se pozemní komunikace v půdorysném průmětu protínají, aniž jsou vzájemně (fyzicky) propojeny, nebo místo, v němž se pozemní komunikace v půdorysném průmětu protíná s drážní komunikací, popř. s jiným zařízením nebo vedením (např. vodoteč). ^[1]

Železniční přejezd je místo, kde se úrovnově kříží pozemní komunikace se železnicí, popřípadě s jinou dráhou ležící na samostatném tělese, a označené příslušnou dopravní značkou. ^[15]

Přechod pro chodce je místo na pozemní komunikaci určené pro přecházení chodců, vyznačené příslušnou dopravní značkou. ^[15]

Norma ČSN 73 6110 uvádí, že přechody pro chodce se na místních komunikacích zřizují a umísťují v závislosti na charakteru urbanizace a z toho vyplývající poptávce po přecházení a v závislosti na funkční skupině komunikace. ^[2]

Přejezd pro cyklisty je místo na pozemní komunikaci určené pro přejíždění cyklistů přes pozemní komunikaci vyznačené příslušnou dopravní značkou. ^[15]

Chodník – část přidruženého dopravního prostoru určená zejména pro chodce. ^[2]

Parkování – umístění vozidla mimo jízdní pruhy pozemní komunikace zpravidla po dobu nákupu, návštěvy, zaměstnání, naložení nebo vyložení nákladu. ^[3]

Odstavování; dlouhodobé stání – umístění vozidla mimo jízdní pruhy pozemní komunikace zpravidla v místě bydliště, případně v sídle provozovatele vozidla po dobu, kdy se vozidlo nepoužívá. ^[3]

Parkoviště – venkovní prostor pro parkování vozidel na samostatné ploše oddělená od pozemní komunikace, na kterém jsou navržena jednotlivá parkovací stání. ^[3]

Garáž je objekt, popřípadě prostor, který slouží k odstavení nebo parkování silničních vozidel (jednotlivá, řadová nebo hromadná). ^[18]

Pěší zóna – jedna nebo více zklidněných komunikací obvykle v obchodním nebo historickém centru obce (města) nebo její části, v centrech občanského vybavení s vyloučenou motorovou dopravou mimo obslužné motorové dopravy a veřejné hromadné dopravy za stanovených podmínek provozu podle zvláštního předpisu (zákon č. 361/2000 Sb. a vyhláška MD ČR č. 30/2001 Sb.). Prostor MK v této zóně se skládá z prostoru pobytového a z prostoru dopravního se smíšeným provozem v celé šíři a může být takto rozdělen opticky případně fyzicky a také hmatově podle zvláštního předpisu (vyhláška MMR ČR č. 369/2001 Sb.). Prostor MK v pěší zóně je obvykle řešen v jedné úrovni. ^[2]

Obytná zóna – jedna nebo více zklidněných komunikací zejména v částech obytných souborů s převahou pobytové funkce s přímou dopravní obsluhou staveb za stanovených podmínek provozu podle zvláštního předpisu (zákon č. 361/2000 Sb. a vyhláška MD ČR č. 30/2001 Sb.; TP 103). Prostor místních komunikací v této zóně je opticky, případně i fyzicky a také hmatově podle zvláštního předpisu (vyhláška MMR ČR č. 369/2001 Sb.) rozdělen na prostor pobytový a prostor dopravní se smíšeným provozem a je obvykle řešen v jedné úrovni. ^[2]

Zóna 30 je ohraničená oblast obce nebo města, jejíž začátek je označen dopravní značkou č. IP 25a Zóna s dopravním omezením a konec je označen dopravní značkou č. IP 25b Konec Zóny s dopravním omezením. Zónu tvoří soubor zpravidla obslužných komunikací s převahou pobytové funkce. V celé Zóně 30 smí řidič jet rychlostí nejvýše 30 km/h, chodci a hrající si děti musí používat chodník, členění prostoru na vozovku a chodník je zachováno. ^[4]

Územní systém ekologické stability krajiny (dále jen "systém ekologické stability") je vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu. Rozlišuje se místní, regionální a nadregionální systém ekologické stability. [19]

Volně žijící živočich (dále jen "živočich") je jedinec živočišného druhu, jehož populace se udržuje v přírodě samovolně, a to včetně jedince odchovaného v lidské péči vypuštěného v souladu s právními předpisy do přírody. Živočichem se rozumí všechna vývojová stádia daného jedince. Jedinec zdivočilé populace domestikovaného druhu se za volně žijícího živočicha nepovažuje. [19]

Krajina je část zemského povrchu s charakteristickým reliéfem, tvořena souborem funkčně propojených ekosystémů a s civilizačními prvky. [19]

Obec je základním územním samosprávným společenstvím občanů, tvoří územní celek, který je vymezen hranicí území obce. [20]

Veřejná infrastruktura pozemky, stavby, zařízení, a to

1. **dopravní infrastruktura**, například stavby pozemních komunikací, drah, vodních cest, letišť a s nimi souvisejících zařízení;
2. **technické infrastruktura**, kterou jsou vedení a stavby a s nimi provozně související zařízení technického vybavení, například vodovody, vodojemy, kanalizace, čistírny odpadních vod, stavby ke snižování ohrožení území živelnými a jinými pohromami, stavby a zařízení pro nakládání s odpady, trafostanice, energetické vedení, komunikační vedení veřejné komunikační sítě a elektronické komunikační zařízení veřejné komunikační sítě, produktovody;
3. **občanské vybavení**, kterým jsou stavby, zařízení a pozemky sloužící například pro vzdělávání a výchovu, sociální služby a péči o rodiny, zdravotní služby, kulturu, veřejnou správu, ochranu obyvatelstva
4. **veřejné prostranství**,

zřizované nebo využívané ve veřejném zájmu. [21]

Zastavěným územím je území vymezené územním plánem nebo postupem podle tohoto zákona; nemá-li obec takto vymezené zastavěné území, je zastavěným územím zastavěná část obce vymezená k 1. září 1966 a vyznačená v mapách evidence nemovitostí (dále jen "intravilán"). [21]

Nezastavěným územím jsou pozemky nezahrnuté do zastavěného území nebo do zastavitelné plochy. [21]

Zastavitelnou plochou je plocha vymezená k zastavění v územním plánu nebo v zásadách územního rozvoje. [21]

Koridorem se rozumí plocha vymezená pro umístění vedení dopravní a technické infrastruktura nebo opatření nestavební povahy. [21]

Plochou se rozumí část území, tvořená jedním či více pozemky nebo jejich částí, která je vymezena v politice územního rozvoje, zásadách územního rozvoje nebo územním plánu, popřípadě v územně plánovacích podkladech s ohledem na stávající nebo požadovaný způsob jejího využití a její význam. [21]

Veřejně prospěšnou stavbou se rozumí stavba pro veřejnou infrastrukturu určená k rozvoji nebo ochraně území obce, kraje nebo státu, vymezená ve vydané územně plánovací dokumentaci. [21]

Veřejně prospěšným opatřením je opatření nestavební povahy sloužící ke snižování ohrožení území a k rozvoji anebo k ochraně přírodního, kulturního a archeologického dědictví, vymezené ve vydané územně plánovací dokumentaci. [21]

Územně plánovací dokumentací se rozumí

1. zásady územního rozvoje
2. územní plán
3. regulační plán

Rozvojové osy zahrnují obce, v nichž existují, nebo lze reálně očekávat zvýšené požadavky na změny v území, vyvolané dopravní vazbou na existující nebo připravené kapacitní silnice a železnice při spolupůsobení rozvojové dynamiky příslušných center osídlení. V prostoru křížení rozvojových os mohou být obce zařazeny do kterékoli z těchto rozvojových os. Do rozvojových os nejsou zařazovány obce, které jsou již součástí rozvojových oblastí. [5]

Rozvojové oblasti zahrnují obce, ovlivněné rozvojovou dynamikou hlavního centra (krajského města) při případném spolupůsobení vedlejších center. [5]

2 Výchozí podklady

Obsahem této části diplomové práce je prověření stávajících základních dokumentů definujících dopravní infrastrukturu na evropské, republikové a regionální úrovni vztahující se k území města Benešov.

Zpracovány jsou níže uvedené dokumentace územního plánování, odborné dokumenty a další zdroje.

2.1 Nástroje územního plánování

2.1.1 Politika územního rozvoje České republiky, ve znění Aktualizace č. 1

Politika územního rozvoje České republiky je nástroj územního plánování, který určuje požadavky a rámce pro konkretizaci obecně uváděných úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech, zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území a určuje strategii a základní podmínky pro naplňování těchto úkolů. [21]

V současné době je platná Aktualizace č. 1 Politiky územního rozvoje České republiky, která byla vládou projednána a schválena dne 15. dubna 2015. Doposud platná Politika územního rozvoje České republiky 2008 přestala v měněných částech platit a platí PÚR ČR, ve znění Aktualizace č. 1.

Politika územního rozvoje ČR,

- stanoví „Republikové priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území“ – uplatňovány na celém území České republiky
- vymezuje „Rozvojové oblasti a rozvojové osy“ v území se zvýšenými požadavky na jeho změnu z důvodu soustředění aktivit mezinárodního a republikového významu nebo které svým významem přesahuje území jednoho kraje
- vymezuje „Specifické oblasti“, tj. oblasti se specifickými hodnotami nebo specifickými problémy mezinárodního a republikového významu nebo, který svým významem přesahuje území jednoho kraje
- vymezuje „Koridory a plochy dopravní infrastruktury“, a „Koridory, plochy a rozvojové záměry technické infrastruktury“ mezinárodního a republikového významu nebo které svým významem přesahují území jednoho kraje. [5]

Politika územního rozvoje ČR vymezuje oblasti, osy, koridory a plochy s ohledem na prokázané potřeby rozvoje státu, ve kterých stanoví, jestliže je důvod, kritéria a podmínky pro rozhodování o možnostech změn v území a pro jejich posuzování. (Benešov náleží do rozvojové oblasti OB1 a rozvojové osy OS6.)

V následujícím textu jsou charakterizovány body PÚR (vztahující se k dopravě), které mají průmět do správního území města Benešov nebo svojí polohou ovlivní chod v tomto území.

- (20 a) Vytvářet územní podmínky pro zajištění migrační propustnosti krajiny pro volně žijící živočichy a pro člověka, zejména při umístování dopravní a technické infrastruktury.**
V rámci územně plánovací činnosti omezovat nežádoucí srůstání sídel s ohledem na zajištění přístupnosti a propustnosti krajiny. [5]

Komentář:

V současné době řešeným územím prochází dvě významné dopravní stavby, které shodně směřují od severu k jihu. První stavbou je silnice I/3 (II/603 po realizaci D3) a druhou je IV. železniční tranzitní koridor (celostátní trať č. 221 a navazující trať č. 220), které vytváří bariéru v krajině, tzv. bariérový efekt.

V území jsou plánované další stavby, které ovlivní propustnost krajiny. Jedná se zejména o dálniční přivaděč, tzv. Václavická spojka, spojující dálnici D3 s Benešovem v místě křižovatky Červené Vršky, na kterou navazuje severní obchvat města (přeložka silnice II/112). Územní plán dále předpokládá převedení stávající trasy silnice II/110 do okrajové polohy.

Územní plán města Benešov řeší propustnost krajiny z pohledu dopravní infrastruktury, která je stabilizována (historicky vzniklá síť účelových komunikací je doplněna novými trasami), ale neřeší zajištění migrační propustnosti z pohledu volně žijících živočichů.

- (22) Vytvářet podmínky pro rozvoj a využití předpokladů území** pro různé formy cestovního ruchu (např. cykloturistika, agroturistika, poznávací turistika), při zachování a rozvoji hodnot území. Podporovat propojení míst, atraktivních z hlediska cestovního ruchu, turistickými cestami, které umožňují celoroční využití pro různé formy turistiky (např. pěší, cyklo, lyžařská, hipoturistika). [5]

Komentář:

Územní plán zcela v souladu se stávajícími kulturními a přírodními hodnotami zemědělsky využívané kulturní krajiny vytváří podmínky pro rozvoj cestovního ruchu.

Řešeným územím je vedena v podstatě stabilizovaná síť turisticky značených pěších a cyklistických tras, které vycházejí z centrální zóny města do širší krajiny a k jednotlivým turistickým aktivitám.

- (23) Podle místních podmínek vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní a technické infrastruktury s ohledem na propustnost krajiny.** Při umístování dopravní a technické infrastruktury zachovat propustnost krajiny a minimalizovat rozsah fragmentace krajiny; je-li to z těchto hledisek účelné, umísťovat tato zařízení souběžně. Zmírňovat vystavení městských oblastí nepříznivým účinkům tranzitní železniční a silniční dopravy, mimo jiné i prostřednictvím obchvatů městských oblastí, nebo zajistit ochranu jinými vhodnými opatřeními v území. Zároveň však vymezovat plochy pro novou obytnou zástavbu tak, aby byl zachován dostatečný odstup od vymezených koridorů pro nové úseky dálnic, silnic I. třídy a železnic, a tímto způsobem důsledně předcházet zneprůchodnění území pro dopravní stavby i možnému nežádoucímu působení negativních účinků provozu dopravy na veřejné zdraví obyvatel (bez nutnosti budování nákladných technických opatření na eliminaci těchto účinků). [5]

Komentář:

V ZÚR SK jsou vymezené dopravní koridory, které jsou Aktualizací č. 1 územního plánu respektovány. Jedná se o tyto dopravní koridory:

- **D015** (původní označení D06) – koridor silnice I/3: Benešov, rozšíření a rekonstrukce úseku Mirošovice – Benešov
- **D080** (původní označení D24) – koridor silnice II/112: Benešov, severovýchodní obchvat
- **D081** (původní označení D25) – úsek silnice II/112 Benešov – Václavice, napojující Benešov na D3 (Václavická spojka) včetně všech vyvolaných přeložek a souvisejících staveb
- **D204** – koridor železniční tratě č. 220: úsek Praha – Bystřice u Benešova [22]

Uvedené silniční koridory by měly dle předpokladů ulehčit přetížené dopravní síti ve městě a zároveň zlepšit dopravní situaci, ale zcela problémy vyřešeny nebudou. Zejména u silnici I/3 v současné době hodnoty zatížení představují dosažení kapacitních mezí, což vyvolává dopravní zácpy a následně vede k zablokování širšího komunikačního systému.

Zmiňované problémy vyřeší dlouhodobě připravovaná výstavba nové dálniční trasy ve vzdálenosti 7–8 km západně od města.

Navrhované dopravní stavby, které zlepšují propustnost územím, budou realizovány s opatřeními eliminujícími nežádoucí účinky dopravy.

- (24) Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby veřejné dopravy a požadavky ochrany veřejného zdraví, zejména uvnitř rozvojových oblastí a rozvojových os.** Možnosti nové výstavby je třeba dostatečnou veřejnou infrastrukturou přímo podmínit. Vytvářet podmínky pro zvyšování bezpečnosti a plynulosti dopravy, ochrany a bezpečnosti

obyvatelstva a zlepšování jeho ochrany před hlukem a emisemi, s ohledem na to vytvářet v území podmínky pro environmentálně šetrné formy dopravy (např. železniční, cyklistickou).^[5]

Komentář:

Správní území města Benešov náleží do rozvojové oblasti OB1 (Metropolitní rozvojová oblast Praha) a zároveň leží na rozvojové ose OS6 (Praha – Benešov – Tábor – České Budějovice – hranice ČR/Rakousko (- Linz)).^[5]

Připravované dopravní stavby v území vytváří podmínky pro zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy, ochrany a bezpečnosti obyvatelstva. Dopravní stavby budou opatřeny zařízeními, zejména technického charakteru (protihlukové stěny, protihlukové valy), zlepšující ochranu obyvatelstva před hlukem.

Nová výstavba v zastavitelných plochách (např. Červené Vršky, Marianovice, ...) je dle podmínek územního plánu podmíněna výstavbě veřejné infrastruktury.

- (29) Zvláštní pozornost věnovat **návaznosti různých druhů dopravy**. S ohledem na to vymezovat plochy a koridory nezbytné pro **efektivní integrované systémy veřejné dopravy nebo městskou hromadnou dopravu**, umožňující účelné propojení ploch bydlení, ploch rekreace, občanského vybavení, veřejných prostranství, výroby a dalších ploch, s požadavky na kvalitní životní prostředí. Vytvářet tak podmínky pro rozvoj účinného a dostupného systému, který bude poskytovat obyvatelům rovné možnosti mobility a dosažitelnosti v území. S ohledem na to vytvářet podmínky pro vybudování a užívání vhodné sítě pěších a cyklistických cest, včetně doprovodné zeleně v místech, kde je to vhodné.^[5]

Komentář:

Významnou složkou dopravní vybavenosti města jsou systémy veřejné pravidelné linkové autobusové a železniční dopravy. Tyto dva systémy zajišťují běžné denní přepravní potřeby a vazby obyvatel (bydlení, zaměstnání, vzdělávání, služby a další) v požadovaných vztazích a kvalitě.

Pro zlepšení dostupnosti města slouží obyvatelům v pracovních dnech linky městské hromadné dopravy.

Rozvojové oblasti a rozvojové osy jsou vymezeny správními obvody obcí s rozšířenou působností, ve kterých se projevují zvýšené požadavky na změny v území z důvodu soustředění aktivit mezinárodního a republikového významu nebo, které svým významem přesahují území jednoho kraje. Rozvojové osy jsou vymezeny správními obvody ORP s výraznou vazbou na významné dopravní cesty.^[5]

- (40) **OB1 Metropolitní rozvojová oblast Praha (Obr. 1)^[5]**

Vymezení:

Hlavní město Praha, ORP **Benešov (bez obcí v západní a jihovýchodní části)**, Beroun (jen obce ve střední a severní části), Brandýs nad Labem-Stará Boleslav (bez obcí v severní části), Černošice (bez obcí v jižní části), Český Brod (bez obcí v jihovýchodní části), Dobříš (jen obce v severozápadní části), Kladno (bez obcí v jihozápadní části), Kralupy nad Vltavou (bez obcí v severovýchodní části), Lysá nad Labem, Neratovice (bez obcí v severozápadní části), Říčany (bez obcí ve východní části), Slaný (jen obce v jižní a střední části), Rakovník (jen obce ve východní části).

Důvody vymezení:

Území ovlivněné rozvojem dynamikou hlavního města Prahy, při spolupůsobení vedlejších center, zejména Kladna a Berouna. Jedná se o nejsilnější koncentraci obyvatelstva v ČR, jakož i soustředění kulturních a ekonomických aktivit, které mají z velké části i mezinárodní význam; zásadním rozvojovým předpokladem je připojení na dálnice, rychlostní silnice, dokončení Silničního okruhu kolem Prahy – dále SOKP (Pražský okruh), připojení na tranzitní železniční koridory a vysokorychlostní síť železnice a efektivní propojení

jednotlivých druhů dopravy včetně letecké a vytvoření efektivního systému integrované veřejné dopravy.

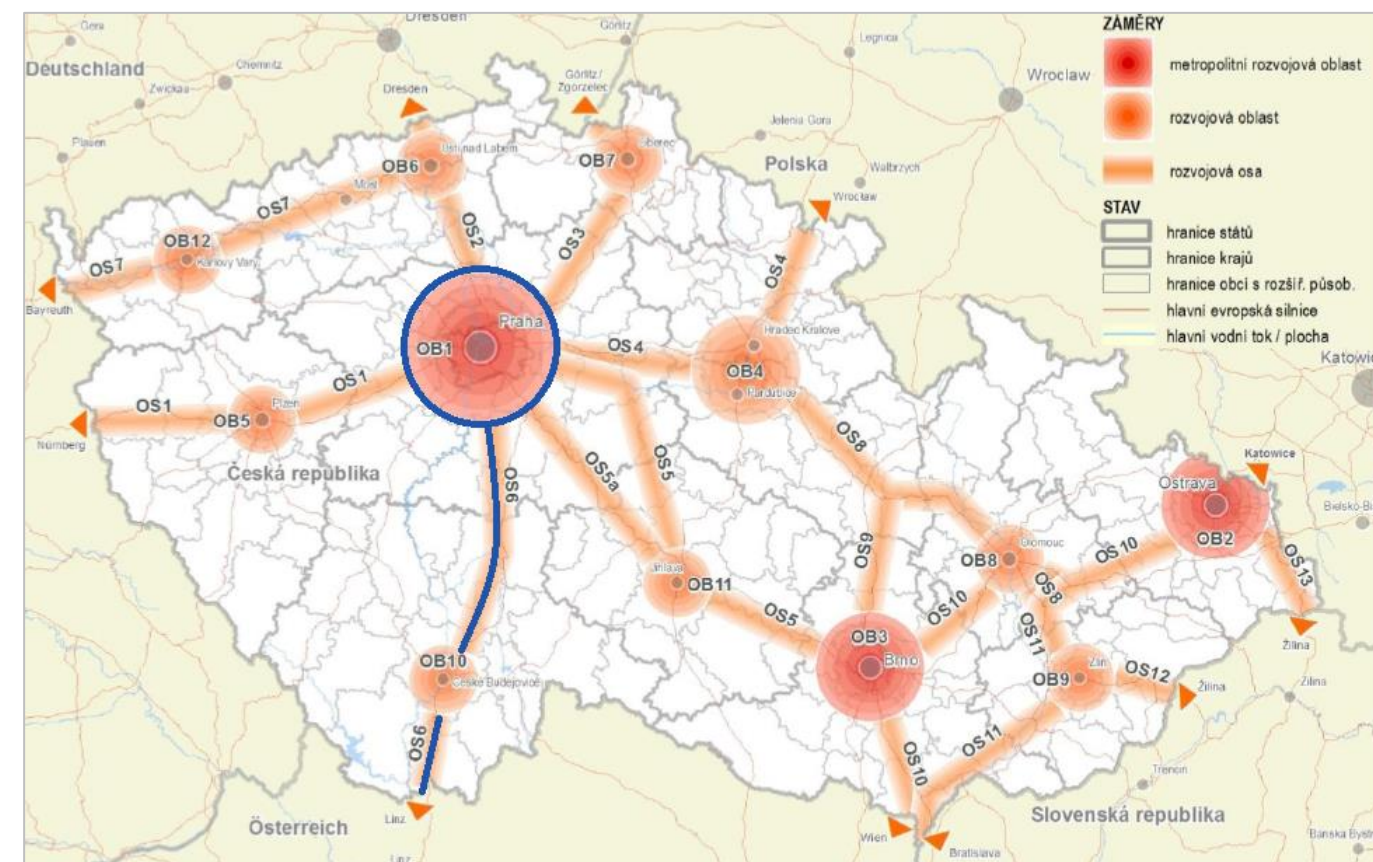
- (57) **OS6 Rozvojová osa Praha – Benešov – Tábor – České Budějovice – hranice ČR/Rakousko (- Linz) (Obr. 1)^[5]**

Vymezení:

Obce mimo rozvojové oblasti, s výraznou vazbou na významné dopravní cesty, tj. silnici I/3 a železniční trať č. 220.

Důvody vymezení:

Území ovlivněné připravovaným pokračováním dálnice D3, připravovanou rychlostní silnicí R3 na hranice ČR/Rakousko, železniční tratí č. 220 (IV. tranzitní železniční koridor) a spolupůsobením center Benešov, Tábor a Soběslav. Navazuje na rozvojovou osu v zahraničí.



Obr. 1 Rozvojové oblasti a rozvojové osy s vyznačením OB1 a OS6 (Zdroj: Aktualizace č. 1 PÚR ČR)

Komentář:

Správním obvodem ORP Benešov je vedena nová dálniční trasa, které leží západně od města ve vzdálenosti 7–8 km. Do území vstupuje na severu u Hostěradic a opouští jej na jihu u Maršovic. Město Benešov bude na novou dálniční trasu napojeno Václavickou spojkou.

Železniční tratě, č. 221 a navazující č. 220, jsou na základě mezinárodních dohod součástí evropské sítě železničních magistrál procházející Evropou ve směru sever – jih.

Účelem vymezení koridorů a ploch dopravní infrastruktury v Politice územního rozvoje ČR je vytvoření územních podmínek pro umístění např. pozemních komunikací, drah, vodních cest a letišť, které mají vliv na rozvoj území České republiky a svým významem přesahují území jednoho kraje a umožní propojení základní sítě dopravních cest na území České republiky se sousedními státy. V navrhovaných řešeních předcházet možným kolizím s ochranou veřejných zájmů a v případech, kdy je nelze vyloučit, používat technická opatření na stavbách dopravní infrastruktury k odstranění těchto kolizí. Prostřednictvím nástrojů územního plánování je nutno upřesnit vymezení ploch a koridorů s cílem prověřit možnosti jejich

budoucího využití. Dosavadní využití území nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil pověřované budoucí využití území.

Koridory dopravní infrastruktury jsou v PÚR ČR závazně vymezeny, to znamená, že uvedená místa mají být záměrem spojena v textové části. [5]

V řešeném území města Benešov je vymezený jediný koridor dopravní infrastruktury. Jedná se o koridor železniční dopravy.

(85) C-E551 (koridor konvenční železniční dopravy, Obr. 2) [5]

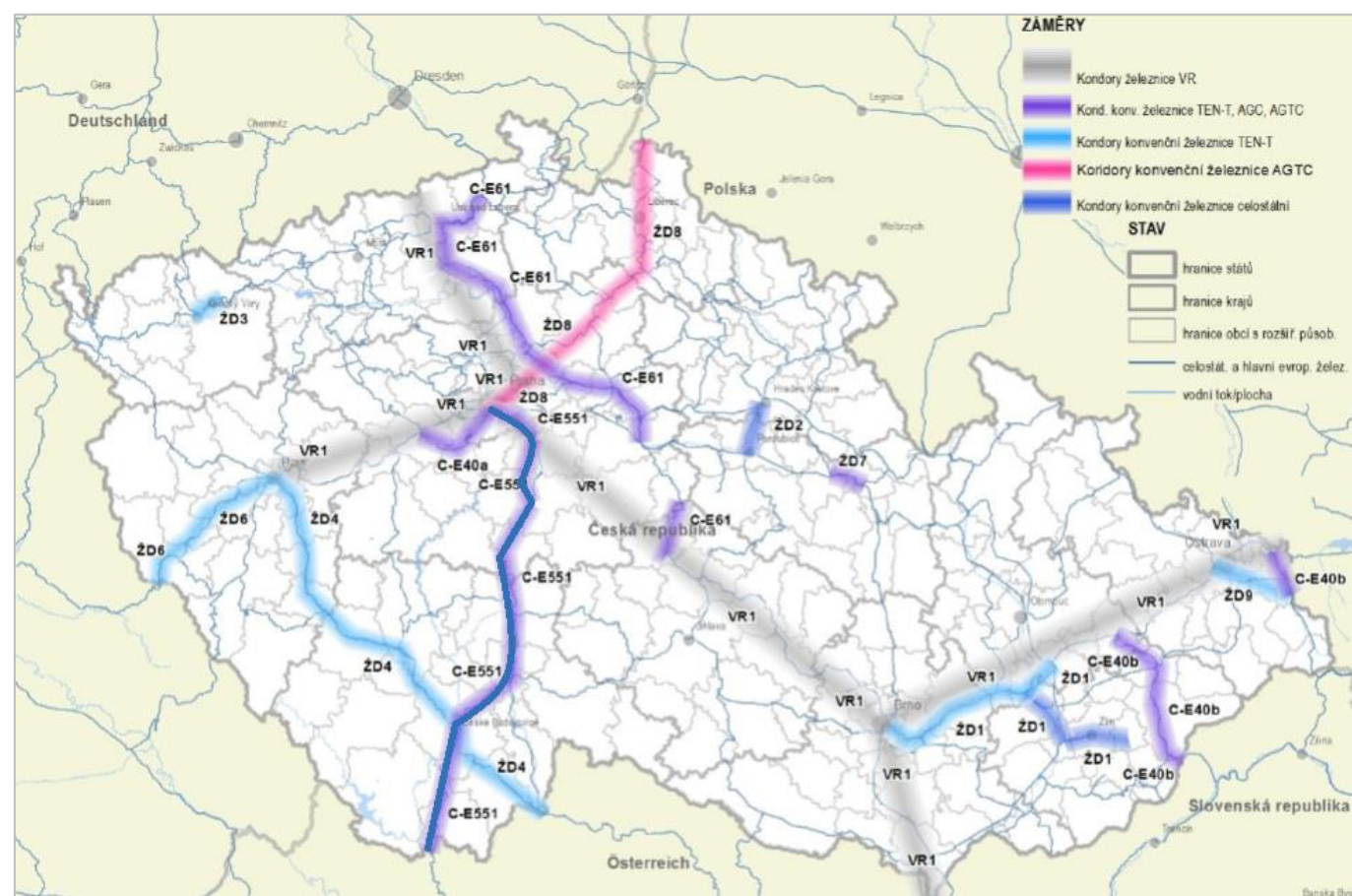
Vymezení:

Praha – **Benešov** – Veselí nad Lužnicí – České Budějovice – Horní Dvořiště – hranice ČR/Rakousko (- Linz)

Jedná se o tratě č. 221 Praha – Benešov, č. 220 Benešov – České Budějovice a č. 196 České Budějovice – Horní Dvořiště.

Důvody vymezení:

Zvýšení atraktivity a kapacity železniční dopravy na hlavních mezinárodních tazích, zařazených do tranzitních železničních koridorů. Splnění požadavků TEN-T, AGC a AGTC.



Obr. 2 Koridory železniční dopravy s vyznačením C-E551 (Zdroj: Aktualizace č. 1 PÚR ČR)

Komentář:

Trať č. 220 a navazující trať č. 221, v koncepci dopravní struktury republiky, sledovaná jako součást IV. železničního tranzitního koridoru s prioritním významem pro mezinárodní nákladní dopravu. Na základě mezinárodních dohod je součástí evropské sítě železničních magistral procházející Evropou ve směru sever – jih.

Západně od Benešova je vymezena nová dálniční trasa (dálnice D3), která sice neleží v katastrálních územích řešených územním plánem, ale velkou měrou ovlivní budoucí vývoj dopravních vztahů v Benešově.

(98) D3 (dálnice D3) [5]

Vymezení:

Úsek Praha – Tábor – České Budějovice – Dolní Třebonín (E55)

Důvody vymezení:

Příprava dokončení základní sítě dálnic a zabezpečení převedení očekávané zátěže intenzit dopravy na tuto kvalitativně vyšší úroveň dopravy. Součást TENT-T.

Komentář:

Jedná se o dlouhodobě plánovanou dálniční trasu západně od Benešova, která správním územím města neprochází, tj. mimo k. ú. Benešov u Prahy a Úročnice, ale výrazně ovlivní dopravní vazby v celém regionu Benešovska.

DÁLNIČNICE D3 (někdy zvaná *Budějovická dálnice*)

- Praha – Tábor – České Budějovice – Rakousko (česko-rakouská hranice u Dolního Dvořiště)

Region:

- Středočeský kraj
- Jihočeský kraj

Celková délka: 172 km

- V provozu: 51 km
- Ve výstavbě: 19 km
- V přípravě: 102 km [14]

Historie:

O dálnici v trase dnešní D3 se uvažovalo již v roce 1939, tj. před 79 lety. V roce 1963 byla v Československu definována dálniční síť, ale trasa dálnice D3 byla vymezena jako rychlostní silnice R3 Praha – Tábor – České Budějovice – st. hranice s průchodem přes Posázaví. [14]

1987 – poprvé definovaná výstavba dálnice usnesením vlády Československé socialistické republiky o rozvoji dálniční sítě do roku 1995. [23, 24]

1992 – usnesením vlády schválena výstavba dálnice v úseku Praha – Benešov s předpokladem v letech 1997–2001. [24]

1993 – usnesením vlády výstavba rozšířena o úsek Benešov – Tábor 1998-2003, Tábor – České Budějovice 2001-2005 a České Budějovice – státní hranice 2003-2007. [23]

1994 – usnesením vlády byly termíny potvrzeny s posunem počátku výstavby na rok 1998. [23, 24]

1997 – na základě analýzy byla dálnice vyjmuta z dálniční sítě o dva roky později pak vládním usnesením č. 741 z července 1999 (za nesouhlasu MŽP) opět zařazena do dálniční sítě. [24]

1999 – odsouhlasena dálniční síť včetně dálnice D3 Praha – České Budějovice. [24]

2004 – zprovozněn úsek v délce 8,3 km Chotoviny – Čekanice. [24]

2007 – zprovozněn úsek Mezno – Chotoviny. [24]

2013 – zprovozněn 25 km dlouhý úsek Tábor – Veselí nad Lužnicí. [24]

2017 – Veselí nad Lužnicí – Bišilec; Borek – Úsilné. [24]

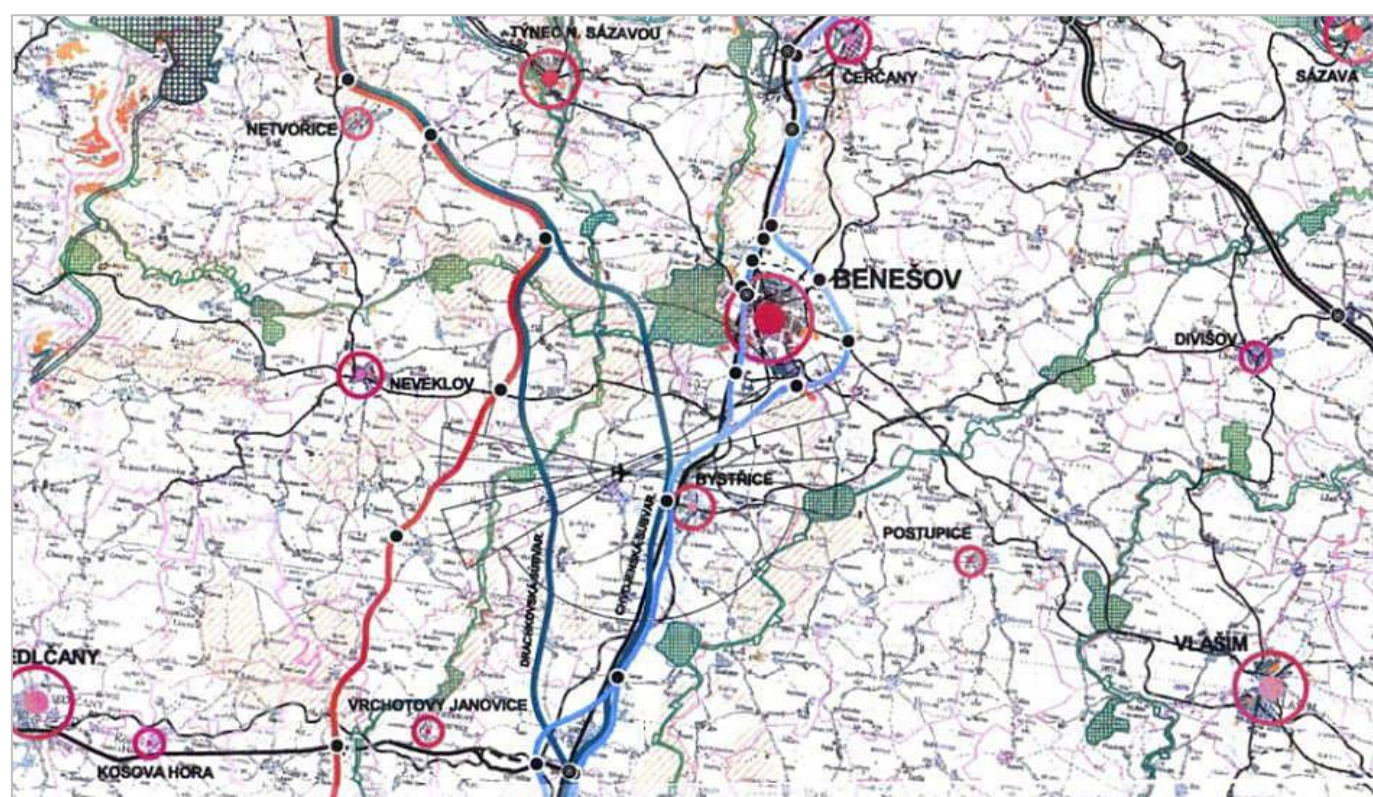
Zprovozněné úseky leží v Jihočeském kraji.

Situace ve Středočeském kraji:

Ve Středočeském kraji v úseku Praha – Mezno byly navrženy 4 varianty (Obr. 3):

- „Stabilizovaná“ (červeně vyznačené v obr. 3),
- „Zenkl – Vyhnálek“, která měla dvě pod varianty – Drachkovská a Chvojenská (modrozeleně vyznačené v obr. 3),
- „Promika“ – nesplnila podmínky zadání (modře vyznačené v Obr. 3),
- „Nulová“ – úprava stávající silnice I/3 (není vyznačena v obrázku),

ze kterých vláda v prosinci 2005 vybrala vládním usnesením variantu „Stabilizovanou“ (podporované ministerstvem dopravy). [24]



Obr. 3 Variantní řešení trasy dálnice D3 (Zdroj: sokp511.cz) [25]

2012 – MŽP vydalo kladný posudek EIA pro „Stabilizovanou“ variantu přes Posázaví. Kladné stanovisko je podmíněno splněním 172 podmínek k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví. [24]

Srpen 2013 – soud zrušil navrhovanou trasu dálnice D3 ve Středočeském kraji v úseku mezi Miličínem a Prahou na základě žaloby, kterou podaly obce Ješetice, Tisem, Václavice a jeden vlastník rodinného domu. Žaloba se týkala vymezení koridoru dálnice D3 a takzvané Václavické spojky. [26]

Srpen 2015 – vydaná 1. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje, jejíž předmětem je řešení dálnice D3. Trasa je vedena v poloze varianty „Stabilizované“.

2016 – vypršení platnosti EIA a následné prodloužení. [24]

2017 – žádost o územní rozhodnutí (ÚR).

Zahájení stavebních prací předpokládá ŘSD ČR v roce 2024 a zprovoznění 2028. [25]

„Stabilizovaná“ varianta dálnice D3 v úseku Praha – Mezno měří 59 km a součástí je 10 mimoúrovňových křižovatek. Zmiňovaný úsek je rozdělen do 5 staveb, které jsou plánovány vystavět ve dvou etapách.

Území Benešova je dle návrhu zasaženo stavbou 0303 Hostěradice – Václavice, jejíž součástí je Václavická spojka, realizovanou v 1. etapě a stavbou 0304 Václavice – Voračice, která je součástí 2. etapy stavby Praha – Mezno.

Výše uvedené stavby jsou projektovány v kategorii D 27,5/120, v délce necelých 28 km a v plánovaných nákladech 18,173 miliardy Kč.

Komentář:

Všechny navrhované varianty vedení trasy dálnice D3 shodně vstupují do území Benešovska ze severu a opouštějí jej na jihu.

Vládou schválená varianta „Stabilizovaná“ je trasována západně od Benešova ve vzdálenosti 6 km. Zvolená dálniční trasa by nemusela dopravně zatížit území města a zároveň je trasa vedena v dostatečném odstupu od zámeckého areálu Konopiště (zámek a zámecký park), který je zapsán na seznamu kulturních památek se statutem národní kulturní památka.

Druhá možná varianta „Zenkl – Vyhnálek“ na severu kopíruje trasu varianty „Stabilizované“ až k obci Václavice, kde se rozděluje do dvou pod variant – Drachkovskou (62 km, 11 MÚK) a Chvojenskou (65 km, 12 MÚK). Návrh varianty Chvojenské se přibližuje k Benešovu a pokračuje směrem k Bystřici, kde je navržena MÚK. Druhá varianta je navržena v podobné trase jako „Stabilizovaná“ a napojení Benešova je taktéž navrženo v prostoru Václavic. Obě dvě varianty splnily podmínky zadání, ale z pohledu Benešova by zejména varianta Chvojenská mohla vyvolat negativní vlivy – hluk, znečištění ovzduší.

Třetí varianta nazývaná „Promika“ nesplnila podmínky zadání. Jako v předešlém případě i zde existují dvě varianty – Východ (65 km, 19 MÚK) a Západ (65 km, 21 MÚK). Varianta kopíruje trasu silnice I/3, přičemž Východní varianta se na severu odklání k východu a obchází město, aby se opět na jihu vrátila do trasy silnice I/3. Západní varianta je vedena v trase silnice I/3. Navržené varianty jsou pro Benešov nepřijatelné, zejména pak varianta Západní.

Poslední varianta „Nulová“ je stávající dvoupruhová silnice I/3 s pouze dílčími přestavbami, tj. úprava neúplných MÚK na úplné, rozšíření silnice v prostoru Benešova a vybudování obchvatu Olbramovic. Tato varianta by byla pro Benešov neúnosnou jak z dopravního hlediska, tak by došlo k odříznutí zámeckého areálu Konopiště.

Z mého pohledu, zvolená trasa varianty „Stabilizované“ je ve vztahu k městu Benešov nejpřijatelnější.

Jedná se pouze o výňatek problematiky dálnice D3, protože téma by vydalo na samostatnou práci.

2.1.2 Zásady územního rozvoje Středočeského kraje

Zásady územního rozvoje jsou nástroj územního plánování, který stanoví základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití zejména plochy nebo koridory pro VPS, VPO, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití. ZÚR jsou pořízeny pro celé území kraje a jsou vydány formou opatření obecné povahy. [22]

V současné době je rozpracovaná 2. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje, platné jsou ve znění 1. aktualizace ZÚR SK z června 2015.

1. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje byla vydána Zastupitelstvem na základě usnesení č. 007-18/2015/ZK ze dne 27. července 2015. Účinnost nabyla 26. srpna 2015. [27]

Předmětem 1. Akt ZÚR SK je řešení dálnice D3 (Praha – České Budějovice) a související staveb na území Středočeského kraje. 1. Akt ZÚR SK byla pořízena na návrh oprávněného investora – Ředitelství silnic a dálnic ČR.

1. Akt ZÚR SK specifikuje následující priority dopravní infrastruktury pro udržitelný rozvoj území:

(05) Vytvářet podmínky pro umístění a realizaci potřebných staveb a opatření pro zlepšení dopravní dostupnosti a dopravní obslužnosti kraje, zejména zlepšit dopravní vazby:

- dálnice D3 úsek Jesenice – hranice kraje
- zlepšení parametrů silnice II/112 Benešov – Vlašim – Čechtice – hranice kraje Vysočina [22]

Komentář:

Trasa silnice II. třídy, II/112, je v současné době vedena od křižovatky Červená Vrška přes město k západnímu okraji, kde město opouští směrem na Vlašim.

Silniční napojení města Benešov na dálnici D3 zprostředkuje 5,8 km dlouhý přivaděč, tzv. „Václavická spojka“ (Obr. 4) [28] vedená od trasy dálnice D3 na východ ke křižovatce Červená Vrška. Václavická spojka v prostoru křižovatky Červené Vršky kříží trasu stávající silnice I/3 (II/603 po realizaci D3) a navazuje na navrhovanou přeložku silnice II/112 – severovýchodní obchvat města.



Obr. 4 Vizualizace napojení Václavické spojky (Zdroj: Jiskra)

Dálnice D3 by mohla mít negativní dopad na dopravní situaci i na kvalitu života obyvatel, a to, pokud by byl zprovozněn pouze úsek do Václavic.

Zásady územního rozvoje zpřesňují vymezené rozvojové oblasti a rozvojové osy v PÚR ČR a vymezují rozvojové oblasti, rozvojové osy a rozvojová centra krajského významu.

Rozvojové osy, rozvojové oblasti republikového i krajského významu jsou v zásadách územního rozvoje vymezeny ve správních obvodech obcí s rozšířenou působností na úrovni katastrálních území.

(10) ZÚR zpřesňují vymezení rozvojové oblasti OB1 Metropolitní rozvojová oblast Praha (OB1 Praha dle PÚR 2008) na území Středočeského kraje tak, že do této oblasti jsou zahrnuty následující obce (katastrální území): (výpis pouze obcí v SO ORP Benešov) [22]

- **ve správním obvodu ORP Benešov:** Bukovany – k. ú. Bukovany u Týnce nad Sázavou; Čerčany – k. ú. Čerčany; Čtyřkoly – k. ú. Čtyřkoly; Krhanice – k. ú. Krhanice; Lštěň – k. ú. Lštěň; Mrač – k. ú. Mrač; Nespeky – k. ú. Nespeky; Poříčí nad Sázavou – k. ú. Poříčí nad Sázavou; Pyšely – k. ú. Kovářovice, k. ú. Pyšely a k. ú. Zaječice; Řehenice – k. ú. Babice u Řehenic, k. ú. Malešín; Týnec nad Sázavou – k. ú. Čakovice u Řehenic, k. ú. Pecerady, k. ú. Podělusy a k. ú. Týnec nad Sázavou

Komentář:

Zpřesněná vymezená rozvojová oblast OB1 nezahrnuje katastrální území (Benešov u Prahy a Úročnice), která náleží do správního obvodu města Benešov.

(14) ZÚR zpřesňují vymezení rozvojové osy OS6 Praha – Benešov – Tábor – České Budějovice – hranice ČR/Rakousko (- Linz) (OS6 Praha – Benešov – České Budějovice dle PÚR 2008) na území Středočeského kraje tak, že do této oblasti jsou zahrnuty následující obce (katastrální území): (výpis pouze obcí v SO ORP Benešov) [22]

- **ve správním obvodu ORP Benešov:** Bystřice – k. ú. Božkovice

Komentář:

Zpřesněná vymezená rozvojová oblast OB1 nezahrnuje katastrální území (Benešov u Prahy a Úročnice), která náleží do správního obvodu města Benešov.

Zásady územního rozvoje vymezují na území Středočeského kraje rozvojové oblasti krajského významu. Rozvojová oblast je vymezena tak, že jsou do ní zahrnuty obce (katastrální území) ve správních obvodech obce s rozšířenou působností.

Na území ORP Benešov je vymezena rozvojová oblast **OBk6 Benešov**, do které je zahrnuto celé správní území města (k. ú. Benešov u Prahy a k. ú. Úročnice) a obce Bystřice, Chlístov a Václavice. Ze ZÚR pro oblast vyplývají zásady pro usměrňování územního rozvoje a o rozhodování o změnách v území (týkající se dopravní infrastruktury):

- urychlit přestavbu silniční sítě v prostoru města Benešova (I/3 a II/112) včetně úseku silnice II/112 Benešov – Václavice, napojující Benešov na dálnici D3 (Václavická spojka), která umožní také napojení na silnici II/106 v prostoru Chlístova [22]

Komentář:

Doposud ani jedna ze zmiňovaných staveb nebyla realizována. V roce 2016 proběhla rekonstrukce silnice I/3, kdy v některých úsecích byla rozšířena a vznikly nové nájezdy a sjezdy, ale vše mimo správní území města. V následujícím roce by měla být zahájena rekonstrukce středového úseku silnice I/3 procházející po západním okraji města.

Rozvojová osa **OSk3 Benešov – Vlašim** je jedna ze čtyř vymezených os krajského významu na území Středočeského kraje. Rozvojová oblast je vymezena tak, že jsou do ní zahrnuty obce ze správního obvodu ORP Benešov (Chotýšany, Postupice a Struhařov) a ORP Vlašim (Vlašim). [22]

Komentář:

Vymezená rozvojová osa krajského významu OSk3 nezahrnuje katastrální území (Benešov u Prahy a Úročnice) správního obvodu města Benešov. ZÚR stanovují sledovat zlepšení parametrů silnice II/112 Benešov – Vlašim, ale jedná se o úsek mimo správní obvod města Benešov.

Zásady územního rozvoje Středočeského kraje dále vymezují centra osídlení, která jsou rozdělena do kategorií dle významu – vyšší centra, střední centra významná (do této kategorie je zařazeno město Benešov), střední centra ostatní, nižší centra významná, nižší centra ostatní, lokální centra a ostatní obce s pověřeným obecním úřadem. [22]

Pro střední centra významná v oblasti dopravní infrastruktury ZÚR stanovují zásady pro usměrňování územního rozvoje a rozhodování o změnách v území a zároveň stanovují úkoly pro územní plánování:

- vytvářet podmínky pro zlepšení dopravní obslužnosti vyšším uplatněním hromadné dopravy ve svém spádovém obvodu [22]

Komentář:

Územní plán vytváří podmínky pro zlepšení dopravní situace na území Benešova. Ke zlepšení situace přispějí vymezené dopravní koridory.

Na území je uplatňována hromadná doprava autobusová a vlaková. Město Benešov a severozápadní část území obce s rozšířenou působností je od dubna 2017 součástí systému Pražské integrované dopravy. V samostatném městě jsou realizovány dvě linky městské hromadné dopravy, které jsou v provozu pouze v době pracovních dnů.

Zásady územního rozvoje zpřesňují plochy a koridory vymezené v PÚR a vymezují plochy a koridory krajského významu.

Ve správním obvodu leží koridory a plochy dopravy mezinárodního a republikového významu vymezené v PÚR ČR, dále plochy a koridory nadmístního významu.

Plochy a koridory dopravy jsou v ZÚR SK vymezeny jako veřejně prospěšné stavby. Ve správním obvodu města Benešov se nachází tyto VPS:

- **D015** (původní označení D06) – koridor silnice I/3: Benešov, rozšíření a rekonstrukce úseku Mirošovice – Benešov
- **D080** (původní označení D24) – koridor silnice II/112: Benešov, severovýchodní obchvat
- **D081** (původní označení D25) – úsek silnice II/112 Benešov – Václavice, napojující Benešov na D3 (Václavická spojka) včetně všech vyvolaných přeložek a souvisejících staveb
- **D204** – koridor železniční tratě č. 220: úsek Praha – Bystřice u Benešova [22]

Komentář:

Aktualizace č. 1 územního plánu respektuje vymezené veřejně prospěšné stavby ZÚR SK ve správním obvodu města Benešov.

Koridory pro VPS nadřazených komunikací D015, D080 a D081 jsou ve zpřesněné podobě součástí územního plánu. Železničním koridorem, VPS označená D204 – výhledová tunelová trasa VRT, jsou dotčeny pozemky v lokalitě podél Máchovy ulice (v územním plánu označeno Z1.8) a pozemky v lokalitě mezi ulicemi Konopištská – Hodějovského (Z1.21).

Záměr D204 změna č. 1 územního plánu zpřesňuje a uvádí jako výhledovou podpovrchovou trasu pro vysokorychlostní železniční trať.

2.1.3 Územně analytické podklady obce s rozšířenou působností Benešov

Územně analytické podklady jsou nástrojem územního plánování, který obsahuje zjištění a vyhodnocení stavu a vývoje území, jeho hodnot, omezení změn v území z důvodu ochrany veřejných zájmů, vyplývajících z právních předpisů nebo stanovených na základě zvláštních právních předpisů nebo vyplývajících z limitů využití území, záměrů na provedení změn v území, zjišťování a vyhodnocování udržitelného rozvoje území a určení problémů k řešení v územně plánovací dokumentaci. [7]

Územně analytické podklady obce s rozšířenou působností Benešov 2016, 4. aktualizace byla zpracována v květnu 2016. V říjnu 2016 bylo veřejnou vyhláškou oznámeno o pořízení návrhu 4. úplné aktualizace ÚAP ORP Benešov.

Územně analytické podklady pro správní obvod obce s rozšířenou působností byly pořízeny Městským úřadem Benešov, odborem výstavby a územního plánování v podrobnostech a v rozsahu nezbytném pro pořizování územně plánovací dokumentace.

Textová část ÚAP ORP Benešov obsahuje kapitoly:

- „Rozbor udržitelného rozvoje území“ – součástí je celková SWOT analýza stavu území
- „Vyhodnocení vyváženosti vztahu územních podmínek“
- „Určení problémů k řešení v ÚPD“,
- „Závěr“
- a přílohy: „Příloha č.1 Seznam aktualizací datového modelu“, „Příloha č. 2 Informace k jednotlivým obcím“ a „Příloha č.3 Vyjádření k obsahu územně analytických podkladů“. [6]

Podkladem pro SWOT analýzu, celkovou i jednotlivých obcí, byl rozbor, který obsahuje zjištění a vyhodnocení udržitelného rozvoje území. Jednotlivé kategorie rozboru jsou zpracovány metodou SWOT analýzy. Problému koncepce dopravy se dotýkají kategorie – hygiena životního prostředí, veřejná dopravní a technická infrastruktura (souvisí s kategoriemi bydlení a rekreace) –, které spolu úzce souvisí.

Území Benešova je oblast se zhoršenou kvalitou ovzduší a dochází zde k překročení hlukové zátěže u hlavních dopravních koridorů, silnice I/3 a železniční koridor, které jsou významným spojením Praha – České Budějovice. Znečištění a hluk souvisí s vysokou hustotou provozu na silniční síti, která neodpovídá parametrům (jsou překročeny dopravní kapacity a chybí obchvaty sídel). Situaci by mohla zlepšit plánovaná výstavba dálnice D3, ale zároveň se zvyšuje riziko, že individuální doprava naroste (rychlejší spojení s Prahou). Rozvoj dopravní infrastruktury posílí zájem o bydlení, ale zároveň může ohrozit rekreaci.

Z provedené celkové SWOT analýzy stavu území se konkrétně o Benešově moc nedozvíme. Obecně je uvedeno, že silnou stránkou území je výhodná poloha na dopravních tepnách, slabou stránkou nárůst automobilové dopravy, příležitostí výstavba D3 a modernizace D1 ohrožením realizace VPO a VPS (dálnice D3).

Jednotlivé obce mají vypracované karty, kde jsou uvedeny informace o obci, dále vyhodnocení vyváženosti (životní prostředí, soudržnost společenství obyvatel a hospodářský vývoj) a požadavky, které vyplývají z ÚAP pro zadání ÚP. Zároveň je i vyhodnocení z hlediska PÚR.

Z vyhodnocení vyváženosti území vyplývá, že mínusem z hlediska dopravní infrastruktury je nedostatečná kapacita parkování, nadměrná hluková zátěž, a naopak plusem dobrá dostupnost Prahy.

Požadavek, který stanovuje ÚAP, na dopravní infrastrukturu je zohlednění projektů křižovatek Červená Vrška a U Topolu.

Území se nachází v rozvojové ose OS 6 a v rozvojové oblasti OBk 6 krajského významu. Ze ZÚR je nutné navrhnout upřesnění železničního koridoru a staveb pro automobilovou dopravu (D005 a D015).

Grafická část Územně analytických podkladů obce s rozšířenou působností Benešov obsahuje 5 výkresů (hodnot, limitů, problémů, technické infrastruktury a záměrů) v měřítku 1:20 000.

2.1.3 Územní plán Benešov

Územní plán je nástroj územního plánování, který stanoví základní koncepci rozvoje území obce, ochrany jeho hodnot, jeho plošného a prostorového uspořádání, uspořádání krajiny a koncepci veřejné infrastruktury, vymezení zastavěného území, plochy a koridory, zejména zastavitelné plochy a plochy vymezené ke změně stávající zástavby, k obnově nebo opětovnému využití znehodnoceného území, pro VPS, pro VPO a pro územní rezervy a stanoví podmínky pro využití těchto ploch a koridorů. Územní plán se pořízuje a vydává pro celé území obce. ^[7]

Územní plán města Benešov platí v podobě právního stavu po vydání změny č. 1.

Zastupitelstvo města Benešov vydalo (schválilo) změnu č. 1 územního plánu Benešov 5. října 2015. Změna č. 1 územního plánu je vydána formou obecného opatření. Dne 22. října 2015 změna č. 1 územního plánu Benešov nabyla účinnosti.

Změna územního plánu byla pořízena na základě žádostí, které obdržel Městský úřad Benešov, Odbor výstavby a územního plánování, úřad územního plánování po vydání územního plánu Benešov v prosinci 2009 s účinností od ledna 2010. Pořizovatelem změny č. 1 územního plánu je úřad územního plánování a zpracovatelem je UK-24, urbanistická kancelář (vedoucí projektu: Ing. arch. Pavel Koubek).

Textová část změny č. 1 územního plánu je zpracována v rozsahu 112 stran textu včetně titulní strany a obsahu. Grafická část územního plánu obsahuje 9 výkresů v měřítku 1:5 000:

1. VÝKRES ZÁKLADNÍHO ČLENĚNÍ ÚZEMÍ
- 2.1 HLAVNÍ VÝKRES – urbanistická koncepce
- 2.2 HLAVNÍ VÝKRES – koncepce uspořádání krajiny, ÚSES
- 2.3 HLAVNÍ VÝKRES – koncepce dopravy
- 2.4 HLAVNÍ VÝKRES – koncepce zásobování vodou
- 2.5 HLAVNÍ VÝKRES – koncepce odkanalizování
- 2.6 HLAVNÍ VÝKRES – koncepce zásobování elektrickou energií, telekomunikace
- 2.7 HLAVNÍ VÝKRES – koncepce zásobování plynem a teplem
3. VÝKRES VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÝCH STAVEB, OPATŘENÍ A ASANACÍ. ^[7]

Součástí je Odůvodnění územního plánu Benešov po změně č.1.

Hranice zastavěného území je ve změně č. 1 územního plánu vymezena k prosinci 2013.

Urbanistické koncepce města Benešov zahrnuje rozvržení a vzájemnou koordinaci ploch s rozdílným způsobem využití území při zachování kompozičních vztahů, zásad ochrany krajiny a krajinného rázu, systému dopravní obsluhy a socioekonomických vztahů. Urbanistická koncepce, tj. řešení vzájemných vazeb ve využití území a prostorových kompozičních vztahů struktury sídla jako celku, je vydáním územního plánu stanovena jako závazná. ^[7]

Urbanistická koncepce stanovuje výchozí prvky urbanistické struktury, kterými jsou:

- Historické jádro – vymezeno na základě mapy stabilního katastru z roku 1840
- Vnitřní město – zahrnuje původní předměstí z druhé poloviny 19. století situovaných severozápadně a západně od jádra města až po trasu železnice a železniční stanice
- Kompaktní město – vystavěno v průběhu 20. století – vilové čtvrti, vybavenost, výrobní a skladové areály, sídliště
- Rozvojové a přestavbové (transformační) plochy – nové zastavitelné plochy stanovené návrhem územního plánu vymezují hlavní směry příštího územního rozvoje města a transformační plochy jsou uvnitř zastavěného území, které jsou určeny k jinému než stávajícímu účelu

- Vnější sídelní prstenec – zahrnuje okrajový prstenec v podstatě stabilizovaných sídel, která si zachovávají obytnou a postupně zejména nocležnou funkci. Jedná se o sídla s převažující dojížděnou do Benešova – Bedrč, Boušice, Buková Lhota, Červený Dvůr, Dlouhé Pole, Chvojen, Okrouhlice, Úročnice, Vidláková Lhota
- Zámek a zámecký park Konopiště

Pro potřebu územního plánu je zastavěné území a zastavitelné plochy členěny na území rozvojové, přestavbové (transformační) a stabilizované.

Rozvojové plochy, resp. nové zastavitelné plochy stanovené územním plánem vymezují hlavní směry příštího územního rozvoje města. Přestavbové (transformační) jsou plochy uvnitř zastavěného území, které jsou určeny k jinému než stávajícímu využití.

Územní plán vymezuje plochy a koridory pro vypracování územní studie, popřípadě regulačního plánu. Vypracované územní studie nebo regulační plány jsou podmínkou pro rozhodování v území. Územní plán dále vymezuje stavby s podmínkou vypracování dokumentace autorizovaným architektem.

Koncepce veřejné infrastruktury je členěna, dle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) v platném znění, na – občanské vybavení, dopravní infrastruktura, technická infrastruktura a veřejná prostranství.

Občanské vybavení je územním plánem členěno na zařízení ve veřejném zájmu (veřejná vybavenost, veřejná pohřebiště a související služby) a zařízení podnikatelského charakteru (komerční vybavenost, sport a tělovýchova).

Dopravní infrastruktura je územním plánem členěna dle jednotlivých druhů dopravy na silniční, železniční, vodní, leteckou, cyklistickou a pěší dopravu, dopravu v klidu a dopravní vybavenost.

Základní komunikační systém města tvoří sinice I/3 (po uvedení příslušného úseku dálnice D3, bude současná trasa silnice plnit funkci doprovodné komunikace hlavní dálniční trasy a bude vedena pod označením silnice II/603) vedena po západním okraji města, průjezdní úseky silnic II/106, II/110 a II/112 a navazující trasy silnic III. třídy. Tento systém doplňují místní a účelové komunikace, které zpřístupňují jednotlivé sektory a části města až jednotlivé objekty.

Stávající koridory železniční dopravy jsou vedeny:

- v trase dvoukolejné železniční celostátní tratě č. 221 Praha – Benešov u Prahy a navazující tratě č. 220 (Praha -) Benešov u Prahy – České Budějovice. Trať je součástí IV. železničního tranzitního koridoru s prioritním významem pro mezinárodní nákladní dopravu a součástí evropské sítě železničních magistrál.
- v trase jednokolejné železniční tratě č. 222 Benešov u Prahy – Trhový Štěpánov, vyčleněné jako regionální dráha

Změnou č. 1 je v území vymezen koridor pro výhledové vedení zčásti tunelové rasy vysokorychlostní tratě.

Vodní doprava se v území neuplatňuje.

Ve správním území města Benešov se nenacházejí zařízení letecké dopravy. Nejbližší letiště leží 5,5 km jihozápadně od města v katastru obce Nesvačily se statutem veřejného vnitrostátního letiště a neveřejného mezinárodního letiště s celoročním provozem.

Územím prochází síť turistických a cyklistických tras, které jsou ve stabilizované podobě.

Strmý nárůst stupně automobilizace vyvolává potřebu zásadního řešení dopravy v klidu. V současné době jsou nedostačující kapacity, jak pro každodenní potřeby bydlicích obyvatel města, tak i pro potřeby návštěvníků města.

Technická infrastruktura – zásobování pitnou vodou, odkanalizování, zásobování elektrickou energií, zásobování plynem, zásobování teplem, produktovody, telekomunikace a nakládání s odpady – není předmětem řešení diplomové práce. Obecně je doporučováno prvky technické infrastruktury umísťovat do veřejného prostoru.

Veřejná prostranství jsou vždy součástí ploch s rozdílným způsobem využití – bydlení, rekreace, občanské vybavení, smíšené obytné plochy, dopravní infrastruktura, výroba a skladování.

Koncepce uspořádání krajiny navržená změnou č. 1 územního plánu má za cíl koordinaci zájmů a vztahů v nezastavěném území. Územním plánem jsou stanoveny plochy s rozdílným způsobem využití i v nezastavěném území – plochy zemědělské produkce, plochy lesnické produkce a plochy smíšené nezastavěného území.

Do ploch smíšených nezastavěného území jsou zařazeny prvky přírodní (biokoridory, biocentra), protože se překrývají s dalšími funkcemi území.

Územní plán města Benešov závazně vymezuje prvky územního systému ekologické stability na regionální a lokální úrovni. Nadregionální prvky se v území nevyskytují.

Pro potřebu rozhodování o využití ploch jsou územním plánem jednotlivé pozemky zařazeny do ploch přibližně stejného využití.

Využití ploch a pozemků v souladu s urbanistickou koncepcí územního plánu je dáno uplatněním regulativů pro plochu s rozdílným způsobem využití a respektováním územních limitů, kterými je případně sledovaný pozemek dotčen. Regulativ plochy s rozdílným způsobem využití definuje podmínky pro funkční využití plochy (hlavní, přípustné, nepřípustné, podmíněně přípustné) a podmínky prostorového uspořádání.

Plochy dopravní infrastruktury jsou označeny dvoupísmenným kódem **DI**.

- Využití plochy

Hlavní využití:

- koridory systému nadmístní železnice a silniční dopravy, základní systém městských páteřových komunikací

Přípustné využití:

- nádraží, stanice a zastávky hromadné dopravy včetně související obchodní vybavenosti
- velkoplošná parkoviště, hromadné garáže
- čerpací stanice pohonných hmot
- sklady a dílny pro servisní činnost spojenou s dopravní vybaveností
- stravovací zařízení, přechodné ubytování turistů ve spojení s dopravním ruchem
- doprovodná, izolační a ochranná zeleň

Nepřípustné využití:

- všechny činnosti, které nesouvisejí s vymezeným hlavním nebo přípustným využitím
- dočasné ubytování jiného druhu, než je uvedeno v přípustném využití

Podmínky (podmíněně přípustné):

- liniové stavby musí být citlivě začleněny do území s použitím doprovodné zeleně; po realizaci navrhované liniové dopravní stavby budou okrajové plochy koridoru sloužit přednostně pro doprovodnou, izolační nebo ochrannou zeleň a dále mohou být přičleněny k přímo navazujícím plochám s rozdílným způsobem využití
- řešení parkovišť a garáží – za předpokladu posouzení kontextu okolní zástavby
- parkoviště je třeba řešit s uplatněním střední a vysoké zeleně
- při umístění zeleně je nutno realizovat izolační zeleň

- Prostorové uspořádání

- Nové objekty nebo dostavby původních objektů nebo zařízení musí architektonickým členěním stavebních forem a zejména celkovým objemem zastavění respektovat kompoziční vztahy a reagovat na měřítko kontextu okolní zástavby a charakter území. Investor, resp. vlastník zařízení je povinen zajistit ozelenění ploch [7]

Výše uvedený odstavec obsahuje regulativy plochy dopravní infrastruktury, který jsou převzaty z textové části územního plánu po změně č. 1.

Územním plán Benešova vymezuje veřejně prospěšné stavby a veřejně prospěšná opatření pro které lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit. Za veřejně prospěšné stavby jsou vymezeny převážně stavby dopravní a technické infrastruktury, za veřejně prospěšná opatření se považují úseky územního systému ekologické stability určené k založení.

Podrobnější vymezení VPS a VPO je předmětem řešení regulačního plánu.

V územním plánu Benešova jsou navrženy následující plochy, potřebné pro uskutečnění VPS nebo jiných VPO (týká se **dopravní infrastruktury**): [7]

K1	Václavická spojka – dálniční přivaděč / koridor
K2	MÚK Červené Vršky I/3 (II/603) a II/112 + úsek I/3 (II/603) k rozvodně
K3	MÚK U Nemocnice
K4	rozšíření I/3 (II/603) v úseku „Svatojánský“
K5	MÚK U Mlékárny (III/10614) včetně úseku zahloubení I/3 (II/603) a pěší lávky Spartakiádní – park Konopiště
K6a	Přejezd III/11457 Ke Stadionu – motel Konopiště
K6b	Páteřová komunikace – spojka Ke Stadionu – Křížíkova
K7a	MÚK U Topolu
K7b	MÚK U Topolu – napojení II/110
K7c	MÚK U Topolu – napojení Křížíkova
K7d	MÚK U Topolu – napojení přeložky III/11457
K8	Páteřová komunikace Pomněnice
K9	Páteřová komunikace U Cihelny
K10a	Severovýchodní obchvat II/112 – Na Červených Vráskách (včetně pěší lávky na ul. K Tužince + napojení II/110)
K10b	Severovýchodní obchvat II/112 – II. etapa Za Kavčínem
K11	Křižovatka Čechova (U Střelnice)
K13	Křižovatka Vlašimská (Pod Sladovkou)
K14	Páteřová komunikace – výjezd Kavčín
K14b	Křižovatka Vlašimská (Pod Kavčínem)
K15	Průjezdny úsek komunikace II/110 – výjezd Sladovka
K16	Průjezdny úsek komunikace II/110 – Sladovka – Obvodová + páteřová komunikace Sladovka – Vlašimská
K17	Páteřová komunikace – Tábořská kasárna – Obvodová
K17b	Obslužná komunikace Tábořská kasárna – Sokola Tůmy
K18	Páteřová komunikace – Za Nádražím
K19	Páteřová komunikace – výrobní zóna Jih
K23	Křižovatka III/11457 U Motelu Konopiště
K24	Křižovatka III/10614 – III/10613
K28	Křižovatka II/106 – Vidláková Lhota
K31	Vícepodlažní parking – Nová Pražská
K32	Podpovrchový parking – Karla Nového
DK1	IV. koridor železnice – stanice Benešov
D204	Koridor tunelové trasy VRT Praha – České Budějovice

Vydaná změna č.1 územního plánu je v souladu s Aktualizací č. 1 Politiky územního rozvoje České republiky a územně plánovací dokumentací vydanou krajem.

V současné době probíhá proces projednávání změny č. 2 územního plánu města Benešov, a proces schvalování by měl nastat v roce 2018. Zároveň probíhá změna č.3, která je zpracovávána.

2.1.4 Regulační plán

Regulační plán je nástroj územního plánování, který stanoví v řešené ploše podrobné podmínky pro využití pozemků, pro umístění a prostorové uspořádání staveb, pro ochranu hodnot a charakteru území a pro vytváření příznivého životního prostředí. Vždy stanovuje podmínky pro vymezení a využití pozemků, pro umístění a prostorové uspořádání staveb veřejné infrastruktury a vymezení VPS nebo VPO. Regulační plán je závazný pro rozhodování v území. Regulačním plánem lze nahradit územní rozhodnutí; v tomto případě se v regulačním plánu stanoví, která územní rozhodnutí nahrazuje, ale nelze nahradit územní rozhodnutí pro záměr, který podléhá posuzování vlivů na životní prostředí podle zvláštního právního předpisu. ^[7]

Změna č. 1 územního plánu vymezuje plochy a koridory, v nichž platí podmínka rozhodování podle regulačního plánu. Jedná se o následující zastavitelné / přestavbové plochy:

- Červené Vršky
- Sladovka – východ
- Táborská kasárna
- U Vodárny

Jako podmínka pro rozhodování v území slouží platné regulační plány lokalit (uvedeny ve změně č. 1 ÚP, 2015):

- Sokola Tůmy – Za Kasárnami
- regulační plán Pražská kasárna – ul. Tyršova. Benešov – změna č. 1
- Benešov – Marianovice, regulační plán
- Sladovka – východ
- Benešov – Táborská kasárna, regulační plán
- U Vodárny

Další plochy a koridory pro vypracování regulačního plánu nejsou územním plánem stanoveny.

Benešov – Marianovice, regulační plán

Území řešené RP se nachází na jižním okraji města. Ze severu je ohraničeno silnicí č. III/1103, ze západu v odstupech za produkční plochou silnicí I/3 a z jihovýchodu železniční tratí č. 220.

Vymezené území má celkovou výměru cca 60,3 ha.

Regulační plán lokality Benešov – Marianovice nahrazuje:

- územní rozhodnutí pro vymezení a využití pozemků staveb veřejné infrastruktury a veřejně prospěšných staveb
- územní rozhodnutí pro umístění staveb komunikací ^[8]

Regulační plán Táborská kasárna, Benešov

Řešené území zahrnuje areál bývalých Táborských kasáren, který byl podle územního plánu sídelního útvaru Benešov, schváleného v roce 1994 vymezen jako plocha „pro obranu státu“, avšak podle nového územního plánu je určen k transformaci na obytné plochy, veřejnou zeleň a veřejnou vybavenost. Území řešené regulačním plánem je rozšířeno o úpravu využití pozemků navazujících na stávající zástavbu lokality řešené v rámci regulačního plánu Sokola Tůmy – Za kasárnami. ^[9]

Řešené území je ze severu ohraničeno areálem pivovaru Ferdinand a linií Táborské ulice. Východní okraj řešeného území navazuje na čtvrť nízkopodlažní zástavby rodinných domů. Jižní a jihozápadní okraj je vymezen územním plánem města nově navrženou páteřovou obvodovou komunikací propojující ulice Nádražní a Černoleskou.

Vymezené území má celkovou výměru cca 34,5 ha.

Regulační plán lokality Benešov – Táborská kasárna nahrazuje:

- územní rozhodnutí pro vymezení a využití pozemků staveb veřejné infrastruktury a veřejně prospěšných staveb
- územní rozhodnutí pro umístění staveb komunikací ^[9]

Regulační plán Pražská kasárna – ul. Tyršova, Benešov, zachycení právního stavu po vydání změny č.1

Řešené území se celé nachází v zastavěném území obce Benešov, k.ú. Benešov u Prahy. Předmětem řešeného území je část městského centra vymezeného ulicemi Tyršova, Vnoučkova, Pražská a Dukelská.

Řešené území vymezuje ul. Tyršova, ul. Na Blátě, ul. Vnoučkova, ul. Pražská a ul. Dukelská. Novou ulicí K. Nového je rozdělena na dvě části. Severní část se skládá z víceúčelové plochy a neuzavřené blokové zástavby. Jižní část je jeden veliký uzavřený blok. Regulační plán také řeší dotvoření křižovatky Vnoučkova, K. Nového, Na Blátě dostavbou solitérního objektu.

Regulační plán nahrazuje územní rozhodnutí o umístění technické a veřejné infrastruktury a komunikace ulice K. Nového a obytné zóny, regulační plán nemůže nahradit územní rozhodnutí o umístění staveb na pozemcích. ^[10]

2.1.5 Územní studie

Územní studie je nástrojem územního plánování, který navrhuje, prověřuje a posuzuje možná řešení vybraných problémů, případně úprav nebo rozvoj některých funkčních systémů v území, například veřejné infrastruktury, územního systému ekologické stability, které by mohly významně ovlivňovat nebo podmiňovat využití a uspořádání území nebo jejich vybraných částí. ^[7]

Změna č. 1 územního plánu vymezuje plochy a koridory, v nichž platí podmínka rozhodování podle územní studie. Podmínka pro rozhodování se požaduje pro následující zastavitelné / přestavbové plochy:

- Sladovka – střed, jižní terasy, jihovýchod
- Pomněnice / Červené Vršky – komerční zóna
- Za Spořilovem
- Jih
- U Mydlářky
- Buková Lhota + Vidláková Lhota
- Dlouhé Pole – jih
- Vnitroblok Ulrichova
- Jana Nohy
- Sladovka
- Areál hostelu Konopiště
- Nová Pražská
- Červený Dvůr
- Kavčín – pro tuto lokalitu je požadována územní studie urbanisticko-krajinářské koncepce

Jako podmínka pro rozhodování v území slouží platné územní (urbanistické) studie lokalit:

- Kavčín
- Táborská kasárna – jih
- U Vodárny II. (sever)
- Parkoviště Konopiště.

2.2 Další dostupné dokumenty

2.2.1 Dopravní politika ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050

Vláda České republiky schválila dne 12. 6. 2013 Dopravní politiku ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050 (The Transport Policy of the Czech Republic for 2014-2020 with the Prospect of 2050) jako výchozí strategický dokument resortu dopravy. Ministerstvo dopravy zodpovídá za její plnění.

Dopravní politika pro období 2014-2020 bezprostředně navazuje na Dopravní politiku pro léta 2005-2013 a je postavena na analýze jejího dosavadního plnění. Dokument identifikuje hlavní problémy dopravy a navrhuje opatření na jejich řešení.

Dopravní politika vychází ze závěrů analytické části, tj. z vyhodnocení účinnosti Dopravní politiky České republiky pro léta 2005-2013 a navazujícího dokumentu pro období 2014-2020, z dokumentů národní a evropské úrovně.

Východiska dopravní politiky:

Doprava postupně zkvalitňuje své služby, ale nevyvíjí se udržitelným způsobem – růst přepravy v jednotlivých druzích dopravy je nerovnoměrný a prohlubuje disproporce v dělbě práce. Jednotlivé druhy dopravy by měly fungovat na bázi spolupráce, ale to je možné pouze za předpokladu kvalitních, flexibilních a spolehlivých služeb. ^[11]

Komentář:

Realizovat výstavbu dopravních koridorů navržených v Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje. Jedná se o dlouhodobě plánovanou dálniční trasu D3, silniční koridor Václavická spojka a stavby na území Benešova.

Kapacitní problémy se projevují přímo nebo skrytě v silniční, železniční a v omezené míře i ve vodní dopravě a potenciálně i v dopravě letecké.

Komentář:

Kapacitní problémy se projevují v silniční dopravě. Zejména u silnici I/3 v současné době hodnoty zatížení představují dosažení kapacitních mezí, což vyvolává dopravní zácpy a následně vede k zablokování širšího komunikačního systému. ^[11]

Doprava v ČR je plnohodnotnou a integrální součástí evropského dopravního prostoru, a proto je třeba vytvářet podmínky pro udržení konkurenceschopnosti českých dopravců a dalších poskytovatelů dopravních a logistických služeb. ^[11]

Veřejná doprava je provozována na bázi oddělených dopravních systémů, kdy integrované dopravní systémy jsou organizovány jen v omezené funkci, bez většího propojení mezi kraji. Ve většině lokalit je integrovaný systém pouze nadstavbou systému, nikoliv principem propojujícím všechny druhy dopravy na celém území regionu. ^[11]

Komentář:

Od 1. 4. 2017 došlo k rozšíření Pražské integrované dopravy na Benešovsko, konkrétně do oblasti Týnecka, Neveklovska, Netvořicka a částečně do Benešova. Zavedeno bylo celkem 9 autobusových linek PID a rozšířena byla platnost jízdenek PID na železnici v úseku Čerčany – Benešov u Prahy. Dopravní autobusových linek jsou ARRIVA PRAHA a ČSAD Benešov, vlakových linek České dráhy. Ve zbytku území není integrovaná doprava zavedena.

Není dokončeno napojení všech regionů na kvalitní silniční a dálniční síť, na modernizovanou železniční síť. ^[11]

Komentář:

V současné době je napojení Benešova na dálniční trasu zajištěno silnicí I/3 v prostoru dálniční křižovatky Mirošovice (21. km dálnice D1). Silnice I/3 překročila dopravní kapacity, což vyvolává dopravní kolony, a to vede k zablokování dopravy v regionu. Situace by se měla zlepšit po realizaci dlouhodobě plánované nové dálniční trasy D3.

Doprava ve městech není systémově řešena a nejsou dostatečně uplatňována opatření ke zklidnění center měst, včetně vytváření podmínek pro cyklistickou a pěší dopravu. ^[11]

Komentář:

Obyvatelům města v pracovních dnech slouží 2 linky městské hromadné dopravy, které zajišťují vazbu mezi centrem a kompaktním městem. Území města je pokryto autobusovými zastávkami pravidelné autobusové dopravy MHD s docházkovou vzdáleností pět až osm minut.

Doprava je stále velkým zdrojem hluku a emisí zdravých škodlivých látek. Je třeba vytvářet předpoklady pro jejich snižování v plném souladu s evropskými právními předpisy. ^[11]

Hlavním cílem dopravní politiky je vytvářet podmínky pro rozvoj kvalitní dopravní soustavy postavené na využití technicko-ekonomicko-technologických vlastností jednotlivých druhů dopravy, na principech hospodářské soutěže s ohledem na její ekonomické a sociální vlivy a dopady na životní prostředí a veřejné zdraví.

Ve středu pozornosti dopravní politiky je koncový uživatel – ať už konkrétní zákazník dopravy, tak celá společnost na úrovni státu nebo regionů, pro jejichž občany a podnikatele doprava uspokojuje přepravní potřeby. To je předmětem priority Uživatelé.

Potřeby uživatelů v dopravě se realizuje prostřednictvím dopravního provozu, který by měl být plynulý a bezpečný. Tím se zabývá prioritou Provoz a bezpečnost dopravy.

Předmětem priority Zdroje pro dopravu je zajištění finančních zdrojů a energie pro dopravu.

Nezbytnou podmínkou pro provozování dopravy je dopravní infrastruktura, která aby byla kvalitní je náročná na investice, přípravu a realizaci staveb. Tím se zabývá prioritou Dopravní infrastruktura.

Moderní technologie, výzkum, vývoj a inovace, kosmické technologie jsou předmětem další priority. Priorita se zabývá zaváděním moderních systémů řízení do dopravy.

Doprava přináší negativní dopady na životní prostředí a zdraví obyvatel, a to je obsahem priority Snižování dopadu na zdraví a životní prostředí.

Doprava je dále rovněž závislá na kvalitní pracovní síle a musí být dostupná všem sociálním vrstvám. Těmto aspektům dopravy se věnuje prioritou Sociální otázky, zaměstnanost, vzdělávání a kvalifikace.

Dopravně-politický cyklus by neměl být přerušen ani na konci platnosti dokumentu. Proto je prioritou s názvem další dlouhodobé vize zaměřena na otázky dlouhodobého charakteru přesahující časový rámec tohoto dokumentu, a to v souladu s evropskou dopravní politikou až k roku 2050.

Otázkou provázanosti cílů celostátních a regionálních se zabývá prioritou Subsidiarita, odpovědnost jednotlivých úrovní.

Výše uvedené priority se prolínají s problematikou, která se dotýká území Benešova.

2.2.2 Strategický plán rozvoje města Benešov, 2011

Strategický plán byl zkomponován za účelem vytvoření hlavních určujících směrů rozvoje města. SPRM Benešov vychází z ekonomického, sociálního a environmentálního rozvoje území a jeho vzájemné provázanosti. Strategický dokument respektuje potřebu udržitelného rozvoje (vyvážený rozvoj území v oblasti přírodního prostředí, hospodářského rozvoje a soudržnosti společenství obyvatel daného území).

Strategický plán je koncipován jako střednědobý rozvojový dokument, který má formulovat rozvojové aktivity města zejména pro období let 2012–2017 = PROGRAMOVÁ ČÁST^[12]. Základní rámec dokumentu je však formulován dlouhodobě (2025). Důvodem je zohlednění dlouhodobé koncepce města při respektování aktuálních střednědobých potřeb a rozvojových tendencí v kratším, předvídatelném období.

Provedená SWOT analýza v území odhalila (co se týká dopravy), že silnou stránkou území je dopravní dostupnost (výhodná poloha), ale naopak slabou stránkou je nedostatečná dopravní infrastruktura města, nedostatečná infrastruktura pro cyklistickou dopravu, nedostatek parkovacích míst, omezený provoz MHD a absence opatření zvyšující bezpečnost účastníků silničního provozu. Jako příležitost byla vyhodnocena výhodná poloha na trase Praha-České Budějovice, dostavba dálnice D3 a modernizace železničního koridoru směrem na Prahu i České Budějovice. Za hrozby se považuje nárůst automobilové dopravy a nedostatečné financování krajských silnic.

Strategický plán města je koncipován do 5 základních úrovní, které tvoří „strategický skelet“ jsou to:

- vize,
- globální cíle,
- strategické cíle,
- prioritní oblasti.

Prioritní oblasti představují klíčové oblasti, jejichž řešení vede k naplnění vize a globálního cíle. SPRM vychází z pěti prioritních oblastí:

- Obyvatelstvo a bydlení
- **Doprava a technická infrastruktura**
- Ekonomika a trh práce
- Školství a sociální oblast včetně zdravotnictví
- Udržitelný rozvoj cestovního ruchu a kultury^[12]

Dlouhodobý rozvoj se podle strategického plánu opírá o základní pilíře, který vychází z prioritních oblastí.

Prioritní oblast věnující dopravě uvádí, že Benešov je sice významný dopravní uzel, ale se špatnou dopravní infrastrukturou. Nachází se zde nedostatky, které by měly být do budoucna řešeny. Jsou zde stanoveny prioritní cíle (popisují stav, kterého je žádoucí dosáhnout):

- Koncepce dopravy spolu s řešením tranzitní dopravní sítě
- Optimalizovaný dopravní systém uvnitř města včetně dopravy v klidu
- Upravené chodníky a dostatečná hustota cyklostezek uvnitř města

K naplnění cílů uvedených v předchozím odstavci byly stanoveny problémové záměry (specifické cíle), které vychází z provedené SWOT analýzy. Problémy jsou řešeny konkrétními opatřeními vedoucími k naplnění strategických cílů.

2.2.3 Strategický plán města BENEŠOVA a Akční plán, 2016

Strategický plán města zohledňuje priority dotačního období let 2014 až 2020, ale i dále.^[13]

Pro stanovení strategických priorit byla provedena situační analýza města. Podkladem pro zpracování byl mimo jiné strategický plán města z roku 2011, statistiky ČSÚ a další.

Situační analýza věnovaná dopravní infrastruktuře a dopravě ukázala na stejné problémy jak v roce 2011.

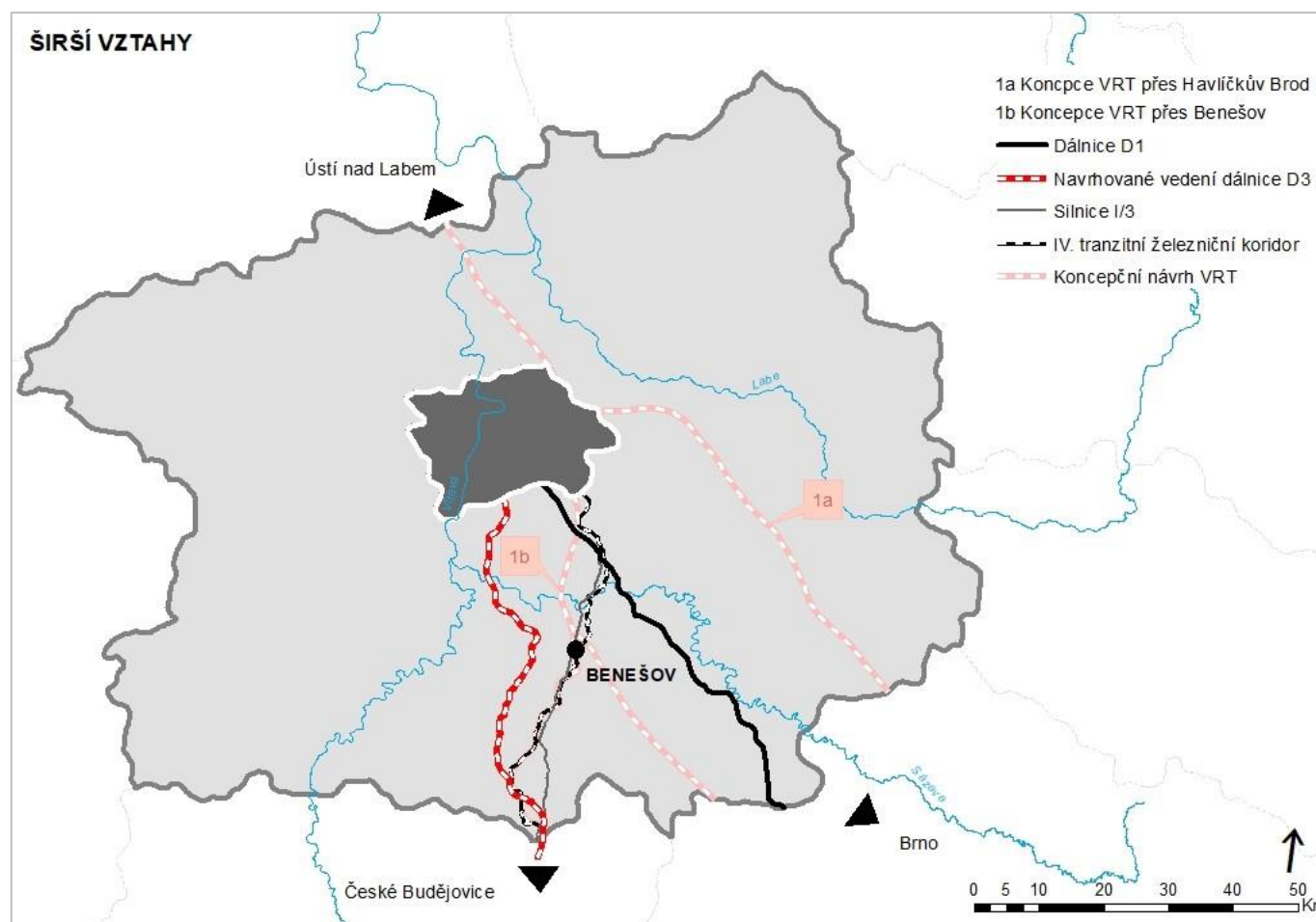
Strategický plán z dubna 2016 je velmi svázán s financováním.

3 Analytická část

Širší vztahy (Obr. 5)

Město Benešov leží necelých 40 km jihovýchodně od Prahy mezi řekou Sázavou a Vltavou ve stejnojmenném okrese v jižní části Středočeského kraje. Rozloha okresu, 1 475 km², zaujímá 13,5 % z rozlohy kraje.

Nespornou výhodou Benešova je dobrá dopravní dostupnost Prahy, kam velká část obyvatel nejen města, ale i celého regionu dojíždí za prací. Je to dáno jednak tím, že město leží na silnici I/3, která se severně od Benešova v Mirošovicích připojuje na dálnici D1 a zároveň leží na železničním koridoru. Velký význam má pro ještě lepší napojení Benešova na Prahu stavba dálnice D3 a s ní spojená výstavba dálničního přivaděče.



Obr. 5 Postavení Benešova ve Středočeském kraji (Vytvořeno v ArcGIS) [51, 52]

Schválením zákona č. 320/2002 Sb., o změně a zrušení některých zákonů v souvislosti s ukončením činnosti okresních úřadů, dne 13. června 2002 byly dnem nabytí účinnosti, tj. 1. ledna 2003, zrušeny okresní úřady a jejich kompetence převzaly z části krajské úřady a z části úřady obcí s rozšířenou působností. Okres Benešov se od reformy člení na 3 správní obvody obce s rozšířenou působností – Benešov, Vlašim, Votice. [29]

Rozloha správního obvodu obce s rozšířenou působností Benešov je 690 km². V území leží 51 obcí, z toho 6 se statutem města (Benešov, Bystřice, Neveklov, Pyšely, Sázava, Týnec nad Sázavou) a 3 obce s pověřeným obecním úřadem – Sázava, Týnec nad Sázavou a Benešov.

Základní údaje o městě Benešov

Rozloha území (katastrální):	46,87 km ²
Katastrální území:	Benešov u Prahy, Úročnice

Místní části sídla:	Buková Lhota, Vidláková Lhota, Bedrč, Dlouhé Pole, Okrouhlice, Úročnice
Počet obyvatel (k 1. 1. 2017):	16 544
Hustota osídlení:	353 obyvatel/km ² (134 obyvatel/km ² pro ČR k 1. 1. 2017)
Zeměpisné souřadnice (WGS-84):	14° 41' 13" E, 49° 46' 54" N
Průměrná nadmořská výška:	368,5 m n. m.
- Nejvýše položené místo:	427 m n. m. vrch Viničky (vrch Karlov přes 370 m n. m.)
- Nejníže položené místo:	310 m n. m. údolí Benešovského potoka
Klimatický region:	MT10 – s dlouhým létem, teplým a mírně suchým. Přejídné období je krátké, s mírně teplým jarem a mírně teplým podzimem. Zima je krátká, mírně teplá a velmi suchá s krátkým trváním sněhové pokrývky (dle Quitt).
Průměrná roční teplota:	7,8 °C (6 až 8 °C odstupňovaná dle nadmořské výšky)
Průměrné roční srážky:	617 mm (rozmezí 600–650 mm)

Historický vývoj – město

Předchůdcem města byl opevněný dvorec na žulovém ostrohu dnes zvaném Karlov, který tu zřejmě ve 2. polovině 11. století založil Benedikt (Beneš). Opevněný dvorec se časem rozrostl o kostel, ulici Na Karlově a stal se hlavním sídlem pánů z Benešova. Poté se výstavba přesunula k tržišti (dnešní Masarykovo náměstí). Na Karlově byl založen minoritský klášter a majitelem se stal pražský biskup Tobiáš z Benešova. Benešovci zde pobývali až do roku 1318, kdy získali nedaleký hrad Konopiště a dvorec opustili. V roce 1327 se stal majitelem rod Šternberků, z jejichž erbu vznikl i pozdější znak města – osmicípá zlatá hvězda v modrém poli. V této době se objevuje první zmínka o Benešově jako o městečku a v roce 1512 jako město. [14, 30]

Roku 1420 husité vypálili minoritní klášter, když táhli na Prahu, ale nebyl zničen úplně. V pohusitské době Benešov patřil mezi nejvýznamnější města v Čechách. Za vlády Jiřího z Poděbrad se v prostorách dnes zaniklého kláštera konal zemský sněm. [14, 30]

V roce 1627 proběhlo na Benešovsku vzbouření poddaných protestujících proti násilné rekatolizaci. Velkou ranou pro město byla třicetiletá válka, zvláště obsazení švédským vojskem v roce 1648, jehož následky město poznamenaly na mnoho let.

Roku 1703 byla založena piaristická kolej s kostelem sv. Anny [14, 30]. Město se stalo centrem vzdělanosti celého regionu. V Benešově se vyučovalo základní vzdělání a založili zde gymnázium, které je zde dodnes.

Další rozvoj Benešova souvisí s průmyslovou revolucí. Již od 1. poloviny 18. století existovalo poštovní spojení s Prahou a zejména pak dokončení železniční trati z Prahy do Českých Budějovic roku 1845 a lokální trať do Vlašimi roku 1871. [14, 30]

Od konce 19. století se stal majitelem zdejšího panství následník trůnu František Ferdinand d'Este, který je spjat se zámek Konopiště. V Benešově nechal vystavět pivovar, který je zde dodnes. Postavena byla nemocnice a vzniklo spoustu dalších významných staveb na náměstí.

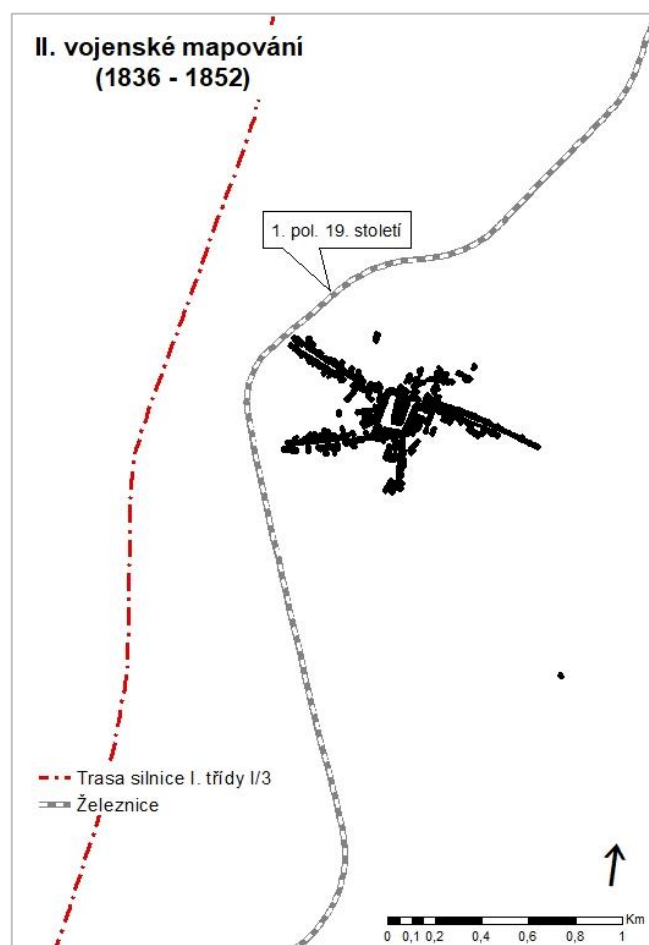
Za nacistické okupace v roce 1942 byla část města násilně vystěhovávána kvůli zřízení rozsáhlého vojenského cvičiště Zbraní SS Benešov. V Benešově bylo sídlo vedení cvičiště jednotek SS, které se rozléhalo od železniční stanice až k řece Vltavě západně od Benešova.

Po skončení války přetrvával zemědělský charakter města a průmyslu se ve městě příliš nedařilo. Zprůmyslnění oblasti nastalo po roce 1960. V Benešově vznikly závody strojírenské, potravinářské, kovodělné a elektrotechnické výroby. Benešov v té době patřil k nejzaostalejším oblastem Pražského okresu. V 60. letech 20. století bylo vybudované první panelové sídliště a byly zbourány špitál a špitální kostel a některé další budovy města.^[14]

V 70. letech 20. století byla provedena radikální přestavba města. Na místě maloměstských domů vyrostla sídliště, byla narušena historická struktura centra a vznikly obchodní domy.^[14]

Historický vývoj – dopravní síť

Vývoj dopravní sítě je zaznamenán ve formě kartogramů, které mají podobu černobílé mapy s vyznačením železnice a silniční sítě, od období II. vojenského mapování (1836-1852) do současnosti (2017).

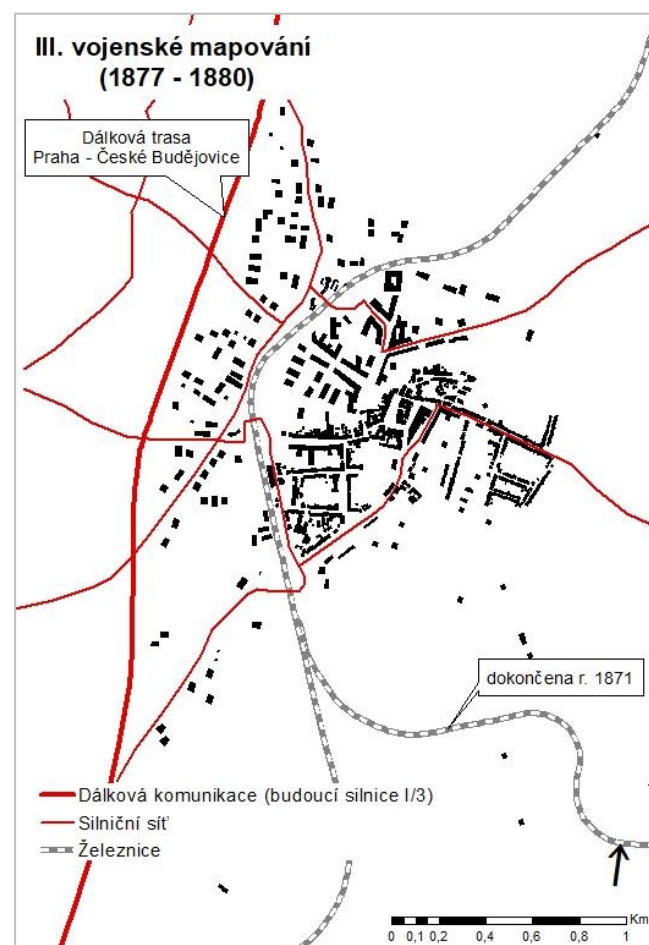


Obr. 6 II. vojenské mapování (Vytvořeno v ArcGIS)^[49]

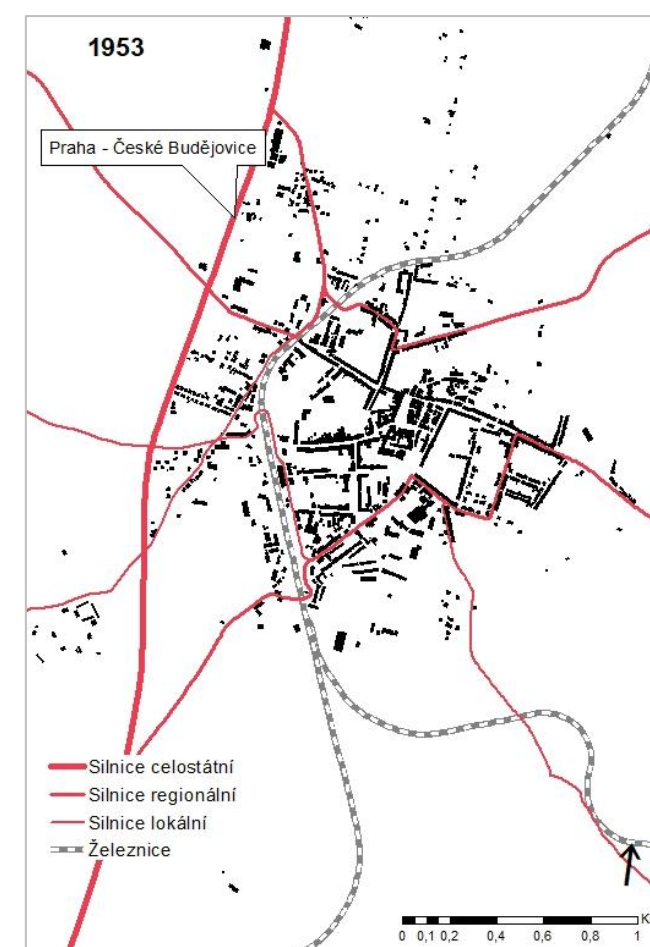
V období II. vojenského mapování (Obr. 6) bylo hlavní centrum Benešova kolem tržiště, dnešní Masarykovo náměstí, ze kterého vycházely čtyři hlavní třídy. V roce 1845 byla západně od Benešova vystavěna železniční trať, spojující Prahu – České Budějovice, na kterou v roce 1871 navázala regionální trať spojující Benešov a Vlašim (Obr. 7).

Ke konci 19. století se výstavba rozrostla více do krajiny až za železniční trať. Vystavěny byly 3 železniční nadjezdy, které umožnily spojit centrum města s jeho západní částí. V té době vnikl základ silniční sítě, jehož součástí byla nová dálková trasa spojující Prahu s Českými Budějovicemi (předchůdce silnice I/3).

Během první a druhé světové války se rozvoj Benešova zpomalil. Výstavba byla soustředěna převážně do západní a severní části města (Obr. 8).



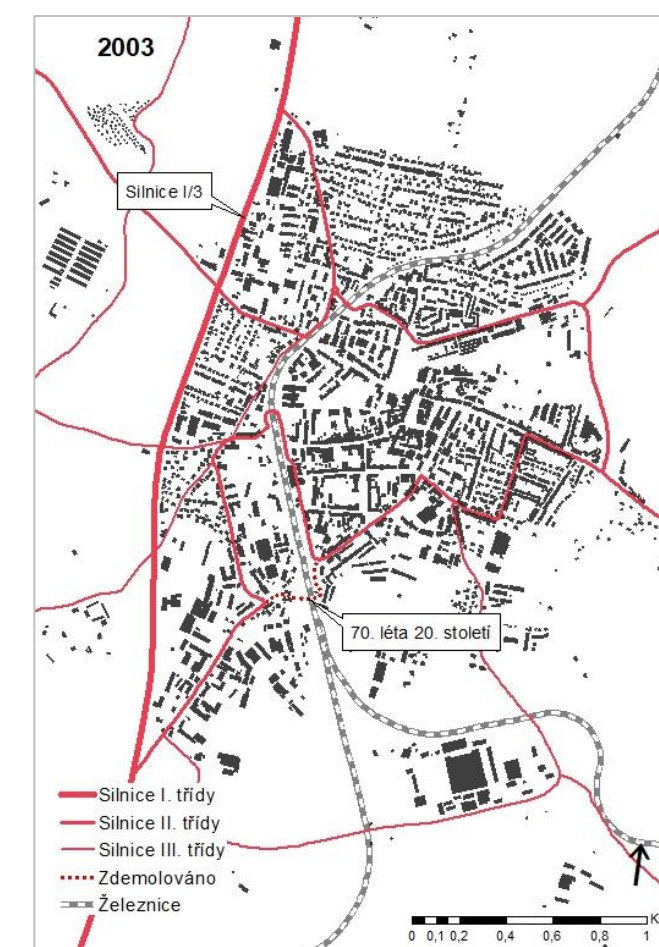
Obr. 7 III. vojenské mapování (Vytvořeno v ArcGIS)^[50]



Obr. 8 Benešov v roce 1953 (zdroj: kontaminace.cenia.cz)^[31]



Obr. 10 Benešov v roce 2017^[26]



Obr. 9 Benešov v roce 2003^[32]

Během padesáti let vzrostl počet obyvatel z 9 110 na 15 425 (o 6 315 obyvatel). Vysoký nárůst počtu obyvatel je dán výstavbou rodinných domů v severní části města a výstavbou panelových sídlišť na místech původní zástavby (Obr. 9). V 70. letech 20. století byla vystavěna silnice I/3 a byl zbourán nejnižší železniční nadjezd.

Po roce 1989 vznikl část východního obchvatu města, okružní křižovatky, místní komunikace a další.

Od roku 2003 silniční síť v Benešově nezaznamenala významné změny (Obr. 10). Na silnicích II. třídy byly vystavěny okružní křižovatky.

3.1 Analýza současného stavu

V následujících podkapitolách je analýza dopravy rozdělena dle jednotlivých druhů dopravy, tj. silniční, železniční, vodní, leteckou, cyklistickou, pěší, dopravu v klidu a na dopravní vybavenost.

3.1.1 Silniční doprava

Dopravní obor, jehož prostřednictvím jsou v řešeném území realizovány rozhodující objemy přepravních vztahů. Přeprava je realizována prostřednictvím osobní, veřejné a nákladní dopravy.

Silniční doprava je realizována prostřednictvím silniční sítě a navazující struktury místních a účelových komunikací zpřístupňujících jednotlivé sektory a části města až jednotlivé objekty a jednotlivé obhospodařované pozemky a plochy.

Silnice I/3

Pátevní trasou správního (řešeného) území je trasa silnice I/3, procházející územím ve směru sever-jih. Trasa je vedena od dálniční křižovatky Mirošovice (dálnice D1 km 21) do Benešova, odkud dále směřuje přes Tábor do Českých Budějovic a přes hraniční přechod Dolní Dvořiště – Wulowitz do Rakouska. Po silnici vede trasa evropské silnice E55 vedoucí z města Helsingborg ve Švédsku do města Kalamata v Řecku. Její celková délka je 3 305 km.

Silnice I/3 byla realizována v souvislosti s výstavbou prvního úseku dálnice D1 počátkem sedmdesátých let 20. století v návrhové kategorii S 11,5/80.

V řešeném území silnice I/3 prochází po západním obvodu města. Ve směru od dálnice D1 v úseku 3 km je v současné době postupně 5 křižovatek, které zprostředkovávají komunikační vazby na město a navazující silniční síť.

První křižovatka je v prostoru Červené Vršky (Obr. 11) při příjezdu do Benešova ve směru od Prahy. Křižovatka je charakterizována jako průsečná s usměrněným dopravním proudem na vedlejší komunikaci. [33] V křižovatce je potlačen význam vedlejší komunikaci, silnice II/112, a upozornění na připojení na hlavní pozemní komunikaci. Usměrnění na vedlejší trase je řešeno dělicími a směrovacími ostrůvky.



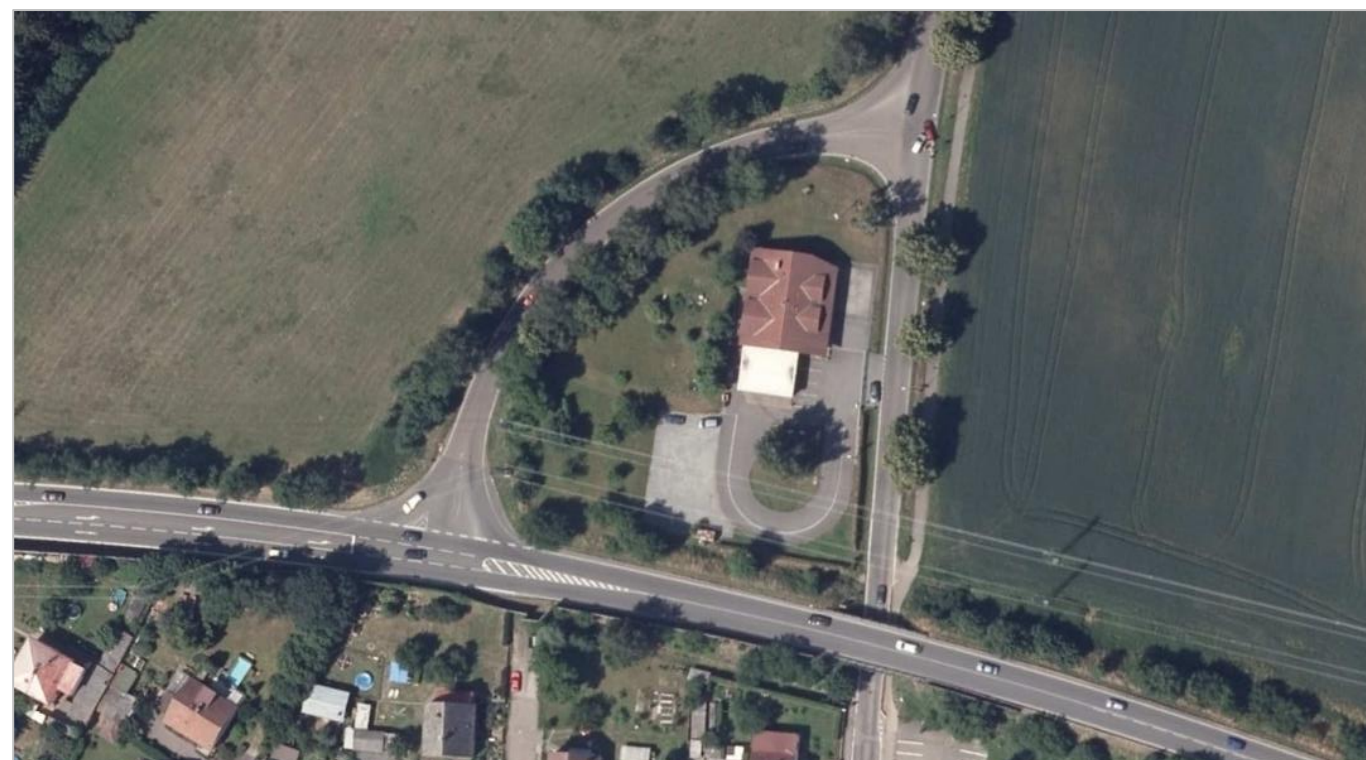
Obr. 11 Křižovatka Červené Vršky: silnice I/3 - II/112 (Zdroj: ČÚZK) [51]

Druhou křižovatkou je neúplná MÚK osmičkového typu, tj. MÚK s křížnými kolizními body na méně významných komunikacích, na křížení se silnicí II/106 (Obr. 12) [33]. Křižovatka je realizována ve skromných parametrech bez přidaných pruhů na hlavní trase a s nedostatečnou podjezdnou výškou mostního objektu – 3,6 m.



Obr. 12 Křižovatka: silnice I/3 - II/106 (Zdroj: ČÚZK) [51]

V pořadí již třetí křižovatka je ve směru od Prahy je charakterizována jako styková s usměrněním dopravních proudů na vedlejší komunikaci (vodorovné značení) [33]. Na silnici I/3 se připojuje silnice III/10614 u mlékárny s jedinou propojující větví (Obr. 13). Silnice III/10614 je vedena pod mostní objektem s omezující výškou 3,6 m. [7]



Obr. 13 Křižovatka: silnice I/3 - III/10614 (Zdroj: ČÚZK) [51]

Čtvrtou křižovatkou je úroňová průsečná křižovatka (Obr. 14) ^[33], bez usměrnění dopravních proudů na vedlejší komunikaci, na připojení silnice III/11457. Křížení komunikací je vedeno pod velmi ostrým úhlem, bez samostatných odbočovacích pruhů s nevyhovujícími rozhledovými trojúhelníky. Křižovatka je hodnocena jako výrazná bodová závada na trase silnice I/3.



Obr. 14 Křižovatka: silnice I/3 - III/11457 (Zdroj: ČÚZK) ^[51]

Poslední křižovatkou je úroňová styková křižovatka U Topolu na připojení silnice II/110 (Obr. 15). Připojení silnice II/110 je v současné době vedeno ve velmi ostrém úhlu s nedostatečnými rozhledovými poměry.



Obr. 15 Křižovatka U Topolu: silnice I/3 - II/110 (Zdroj: ČÚZK) ^[51]

Od křižovatky U Topolu trasa silnice I/3 pokračuje ve stabilizovaném úseku na jih s přídatným stoupacím pruhem a klesá ke křižovatce se silnicí II/114 a dále pokračuje k Bystřici a Táboru.

Vypracovaná dokumentace Ředitelství silnic a dálnic České republiky, které je zřizované Ministerstvem dopravy ČR, je věnována stavbě (rekonstrukci) silnice I/3 v úseku od Mirošovic do Benešova.

Stavba silnice I/3 je rozdělena do staveb: ^[34]

- okružní křižovatka Červené Vršky
- okružní křižovatka U Topolu
- I/3 Benešov, úsek Červené Vršky – U Topolu (zhloubení u zámeckého parku Konopiště) – rozšíření na 2+1
- I/3 Benešov – Mirošovice, rozšíření na 2+1

V červnu roku 2016 byly zahájeny práce v úseku Benešov – Mirošovice, které byly dokončeny na jaře roku 2017.

Na stavbu okružní křižovatky Červené Vršky v dubnu 2016 bylo vydané územní rozhodnutí MěÚ Benešov. Přestavba stávající křižovatky silnice I/3 a II/112 na velkou, v hlavním směru silnice I/3 jako spirálovou okružní křižovatku. Předpokládané zahájení stavebních prací je na přelomu let 2018/2019 s délkou trvání 9 měsíců. ^[34, 35]

Okružní křižovatka U Topolu získala územní rozhodnutí v červenci roku 2016. Záměrem je přestavba stávající stykové křižovatky na spirálovou okružní s úpravou napojení na přeloženou silnici II/110. Předpokládané zahájení stavebních prací je v roce 2019. ^[34, 36]

Předmětem stavby silnice I/3 v úseku Červené Vršky – U Topolu je zhloubení trasy a zrušení úroňové křižovatky silnice I/3 a III/11457 (Obr. 16). Předpokládané zahájení stavebních prací v roce 2019 s délkou trvání 18 měsíců.



Obr. 16 Vizualizace silnice I/3, Červené Vršky – U Topolu (Zdroj: satra.cz) ^[37]

Na páteřní trase silnice I/3 se připojují průjezdné úseky silnic II/106, II/110 a II/112, které dohromady vytváří základní komunikační systém města.

Silnice II/106

- Štěchovice – Kamenný Přívoz – Týnec nad Sázavou – Benešov (celková délka – 29 km)

Silnice II/106 zajišťuje regionální vazby posázavského regionu ve vztazích ku Praze s velkým sezónním podílem rekreační dopravy. V Benešově je vedena ulicemi Máchova a Hodějovského k okružní křižovatce, kde se napojuje na silnici II/112.

Zmiňovaná silnice II. třídy je dvoupruhová a nejméně vytižená silnice své kategorie v řešeném území města Benešov.

Silnice II/110

- Benešov – Soběhrdy – Sázava – Černé Budy (celková délka – 28 km)

Silnice II/110 zajišťuje regionální vztahy města Benešov ve vazbě na trasu dálnice D1 k dálniční křižovatce Ostředek na 34. km dálnice D1 a dále ve směru do města Sázavy a Černé Budy, kde se napojuje na silnici II/335.

V Benešově je vedena od křižovatky U Topolu ulicemi Křižíkova, Jana Nohy, Ke Stadionu, Konopišťská, Nádražní, Tábořská, Hráského, Na Chmelnici a Vlašimská ke křižovatce, kde se připojuje na východní úsek obvodové trasy města. Od křižovatky s Čechovou ulicí pokračuje ve směru na Bedřč.

Součástí trasy vedené Benešovem jsou dvě okružní křižovatky.

První na křížení silnic II/110 (ulice Konopišťská a Ke stadionu), III/10614 (ulice Konopišťská) a místní komunikace Hodějovského. Dle dostupných dokumentů se jedná o provizorní okružní křižovatku (Obr. 9).^[38]



Obr. 17 Provizorní okružní křižovatka (Vlastní fotografie, listopad 2017)

Druhá na křížení silnice II/110 (ulice Tábořská a Hráského) a místní komunikace Jiráskova a Na Bezděkově.

Současné vedení trasy silnice II. třídy městem vykazuje řadu vážných dopravně problémových míst. Důvodem je vedení silnice, která prochází v podstatě nejvytiženější a zároveň nejživější částí města, centrální zónou s obytnou vysoko podlažní a navazující rodinnou zástavbou – vysoká intenzita dopravy, hluk, otřesy.

Silnice II/112

- Benešov – Vlašim – Pelhřimov – Telč – Želetava

II/112 je silnice II. třídy, která vede ze Středních Čech na Vysočinu a její celková délka je 112,788 km. V úseku Benešov – Pelhřimov se jedná o významnou alternativní komunikaci k dálnici D1.

Silnice začíná odpojením ze silnice I/3 v prostoru křižovatky Červené Vršky, odkud klesá do zastavěného území města až do údolí Benešovského potoka. Dále pokračuje po východní obvodové komunikaci směrem ke křižovatce s Vlašimskou ulicí, odkud již stoupá po úbočí Šibeničního vrchu směrem na jihovýchod k Vlašimi.

Současné vedení trasy silnice II/112 městem (ulice Červené Vršky, Nová pražská, Čechova a Vlašimská) vykazuje stejné problémy jako silnice II/110.

Problémy trasy silnice II/112, stejně tak silnice II/110, mohou být řešeny až s realizací navrhovaných přeložek.

Výše popsané trasy vytvářejí páteřní komunikační skelet nejen města samotného, ale i celého správního území. Na páteřní silniční trasy dále navazují trasy silnic III. třídy, které zajišťují komunikační vazby s jednotlivými částmi města.

Na silnici **II/106** jsou připojeny následující trasy silnic III. třídy:

- **silnice III/10613** – vedena po západním obvodu města od pojezdu silnice I/3 u Tužinky přes obec Pomněnice a křížení se silnicí II/106 až ke Konopišti, kde se připojuje pod ostrým úhlem k trase silnice III/10614
- **silnice III/11457** – trasa silnice je vedena od Papíren a dále stoupá do prostoru podél areálu Motelu Konopiště a pokračuje pod šikmým úhlem ke křížení se silnicí I/3 a dále pokračuje v prodloužení Hodějovského ulice k trase silnice II/106

Na průjezdný úsek **silnice II/110** se v řešeném území připojují následující trasy silnic III. třídy:

- silnice III/1103h – vedena od křižovatky na Křižíkově ulici stoupáním do prostoru Mariánovice. Odtud již silnice klesá po jižní obvodové trase města, nadjezdem překračuje železniční trať a pokračuje až na ulici Černoleskou, kterou je veden průjezdný úsek silnice III/1101
- silnice III/1101 – vedena od křížení Hráského ulice (silnice II/110) s ulicí Černoleskou kolem areálu plaveckého bazénu a střední školy, dále úrovnově křížuje železniční trať a pokračuje ke křížení se silnicí III/11101. Výjezd z města je veden přes hráz Černoleského rybníka ve zúžených parametrech, což vykazuje značná dopravní omezení.

Na průjezdný úsek silnice II/112 se v řešeném území nenapojuje silnice III. třídy.

Popsané úseky a trasy silnic III. třídy jsou trasovány ve skromných parametrech, ale i tak územní plán je považuje za stabilizované. Jisté úpravy na trasách silnic III. třídy je možné předpokládat pouze v návaznosti na případné přestavby páteřních komunikací.

Výše popsané úseky silnic I. třídy, II. třídy a III. třídy vytvářejí páteřní komunikační systém správního území města, na který jsou připojeny místní a účelové komunikace zajišťující propojení městských částí až jednotlivých pozemků a objektů.

Na následujících stranách je zakreslena silniční síť (Obr. 18) a návrh silniční sítě dle ÚP (Obr. 19).



Obr. 18 Silniční síť (Vytvořeno v ArcGIS)



Obr. 19 Silniční síť – návrh (Vytvořeno v ArcGIS)

Analýza vývoje intenzit dopravy

Vstupním podkladem pro vyhodnocení byly výsledky celostátního sčítání dopravy zajišťovaných Ředitelstvím silnic a dálnic České republiky na celém území republiky [30]. Ve sledovaných sčítacích profilech jsou uvedeny roční průměrné denní intenzity všech sledovaných kategorií vozidel ve voz/den v letech 2010 a 2016.

Z rozboru sčítání dopravy v letech 2010 a 2016 vyplývá, že v celorepublikovém měřítku intenzita dopravy od roku 2010 stoupla v průměru o 13 %.

Vývoj průměrných ročních intenzit dopravy na silniční síti, silnice I. a II. třídy, v řešeném území v letech 2010–2016 je uveden v následující tabulkách (Tab. 1, Tab. 2).

Obsahem dvou následujících tabulek jsou údaje RPD vybraných úseků (sčítací úseky) komunikační sítě pro těžká motorová vozidla, zahrnující nákladní automobily a autobusy, pro osobní vozidla bez přívěsů a pro jednostopá motorová vozidla v jednotkách voz/den.

Údaje ročních průměrů denních intenzit zohledňují denní variace v průběhu týdne (pracovní i víkendové dny) i různých ročních období, protože bylo využito 13 sčítacích termínů. [39]

Výsledná data byla stanovena na základě ručních průzkumů a pomocí přepočtových koeficientů variací intenzit dopravy.

Tab. 1 Průměrné intenzity dopravy na silnicích v roce 2010 (Zdroj: ŘSD ČR)

PŮMĚRNÉ INTENZITY DOPRAVY NA SILNICÍCH V ROCE 2010					
Silnice	Sčítací úsek	Těžká motorová vozidla (nákladní automobily a autobusy) [voz/den]	Osobní vozidla bez přívěsů [voz/den]	Jednostopá motorová vozidla [voz/den]	Celkem [voz/den]
I/3	1-0070	2 940	18 564	105	21 609
	1-0080	3 507	16 680	108	20 295
	1-0086	2 943	12 918	61	15 922
	1-0087	2 572	10 431	82	13 085
II/106	1-2591	536	3 975	37	4 548
	1-2595	913	7 578	63	8 554
II/110	1-2511	808	5 149	52	6 009
	1-2540	773	2 091	15	2 879
	1-2544	691	3 165	39	3 895
	1-2545	770	7 343	54	8 167
	1-2547	981	6 942	84	8 007
II/112	1-2594	820	6 786	57	7 663
	1-2501	1 056	10 817	72	11 945
	1-2502	978	8 585	54	9 617
	1-2505	972	5 692	66	6 730
	1-2506	1 187	7 377	90	8 654
III/1101	1-2542	1 092	8 259	76	9 427
	1-2512	406	2 431	25	2 862

Z výše uvedené tabulky lze vyčíst, že průměrná intenzita dopravy byla v roce 2010 na silnici I/3 přibližně 17 700 voz/den, na silnici II/106 byla 6 551, na silnici II/110 byla 6 104 voz/den a na silnici II/112 byla 9 275 voz/den.

Tab. 2 Průměrné intenzity dopravy na silnicích v roce 2016 (Zdroj: ŘSD ČR)

PŮMĚRNÉ INTENZITY DOPRAVY NA SILNICÍCH V ROCE 2016					
Silnice	Sčítací úsek	Těžká motorová vozidla (nákladní automobily a autobusy) [voz/den]	Osobní vozidla bez přívěsů [voz/den]	Jednostopá motorová vozidla [voz/den]	Celkem [voz/den]
I/3	1-0070	4 165	19 183	122	23 470
	1-0080	3 638	14 872	99	18 609
	1-0086	3 424	14 766	101	18 291
	1-0087	4 558	14 152	126	18 836
II/106	1-2591	658	5 853	38	6 549
	1-2595	-	-	-	-
II/110	1-2511	986	4 443	25	5 454
	1-2540	734	3 849	45	4 628
	1-2544	583	3 941	23	4 547
	1-2545	800	7 740	27	8 567
	1-2547	800	7 740	27	8 567
II/112	1-2594	689	6 638	21	7 348
	1-2501	1 230	11 503	87	12 820
	1-2502	1 261	9 118	52	10 431
	1-2505	1 125	7 705	63	8 893
	1-2506	1 220	10 405	77	11 702
III/1101	1-2542	1 261	9 118	52	10 431
	1-2512	477	3 382	14	3 873

Z výše uvedené tabulky lze vyčíst, že průměrná intenzita dopravy byla v roce 2016 na silnici I/3 přibližně 19 802 voz/den, na silnici II/106 byla 6 549 voz/den (přičemž měření bylo provedeno pouze v jednom úseku oproti roku 2010), II/110 byla 6 519 voz/den a na silnici II/112 byla 10 855 voz/den.

Pro informaci jsou v následujícím přehledu uvedeny vybrané nejvyšší roční průměry denních intenzit ze sčítání v roce 2016:

- silnice I/3 (dvoupruhová směrově dělená komunikace) před křižovatkou Červený Vršky – 23 470 voz/den
- silnice II/106 (dvoupruhová směrově dělená komunikace) v Máchově ulici – 6 549 voz/den
- silnice II/110 (dvoupruhová směrově dělená komunikace) na průtahu centrem – 8 567 voz/den
- silnice II/112 (dvoupruhová směrově dělená komunikace) v ulici Červené Vršky – 12 820 voz/den

Ze zjištěných údajů lze odvodit následující závěry vývoje průměrných dopravních intenzit na páteřních komunikacích v Benešově v letech 2010–2016:

- severojižní dopravní tah, který je zároveň páteřním tahem řešeného území, s největší dopravní intenzitou v roce 2010 i v roce 2016 byla silnice I/3, hodnoty dopravních intenzit se pohybovaly v rozmezí 15 001–25 000 voz/den, na tahu byl od roku 2010 evidován nárůst intenzity o 11,7 %
- na silnici II/106 v úseku II/106 x I/3 – II/106 x ul. Hodějovského (sčítací úsek č. 1-2591) byly v období 2010-2016 evidovány hodnoty nárůstu v cca 44 % a intenzity v roce 2016 dosahovaly až 5 001-7 000 voz/den (v navazujícím úseku, sčítání v roce 2016 nebylo provedeno)
- na silnici II/110 v úseku I/3 x II/110 – II/110 x II/112 dosahují intenzity hodnot v rozmezí 3 001-10 000 voz/den a hodnoty nárůstu 2010-2016 se pohybují v rozmezí 2,7 – 35,9 %
- na severovýchodním tahu silnice II/112 v úseku křižovatka Červené Vršky – II/112 x II/110 se zátěž pohyboval v rozmezí 10 001-15 000 voz/den a v navazujícím úseku, část

východního obchvatu města, 5 001-7 000 voz/den a v úseku, kde silnice II/112 opouští město se intenzita pohybovala v rozmezí 7 001–10 000 voz/den; nárůst dopravy za období 2010-2016 v průměru 7 %

- na silnici III. třídy došla k nárůstu o 35 %

Na páteřním komunikačním systému města došlo v řešeném území v období 2010-2016 k nárůstu intenzit v průměru o 19,89 %.

Vyhodnocením výsledků sčítání dopravy v letech 2010-2016 byly získány údaje o dopravních výkonech silniční sítě ve městě. Dopravní výkon je vyjádřen ve vozkm/den, tj. ve vozovém kilometru, v následujících tabulkách pro rok 2010 (Tab. 3) a 2016 (Tab. 4).

Tab. 3 Dopravní výkon silniční sítě města v roce 2010

DOPRAVNÍ VÝKON SILNIČNÍ SÍTĚ V ROCE 2010				
Silnice	Délka [km]	Celkem vozidel [voz/den]	Dopravní výkon [vozkm/den]	Dopravní výkon [%]
I/3	8,308	70 911	589 129	65,47
II/106	0,665	13 102	8 713	0,97
II/110	5,128	36 620	187 787	20,87
II/112	2,418	46 373	112 130	12,46
III/1101	0,748	2 862	2 141	0,24

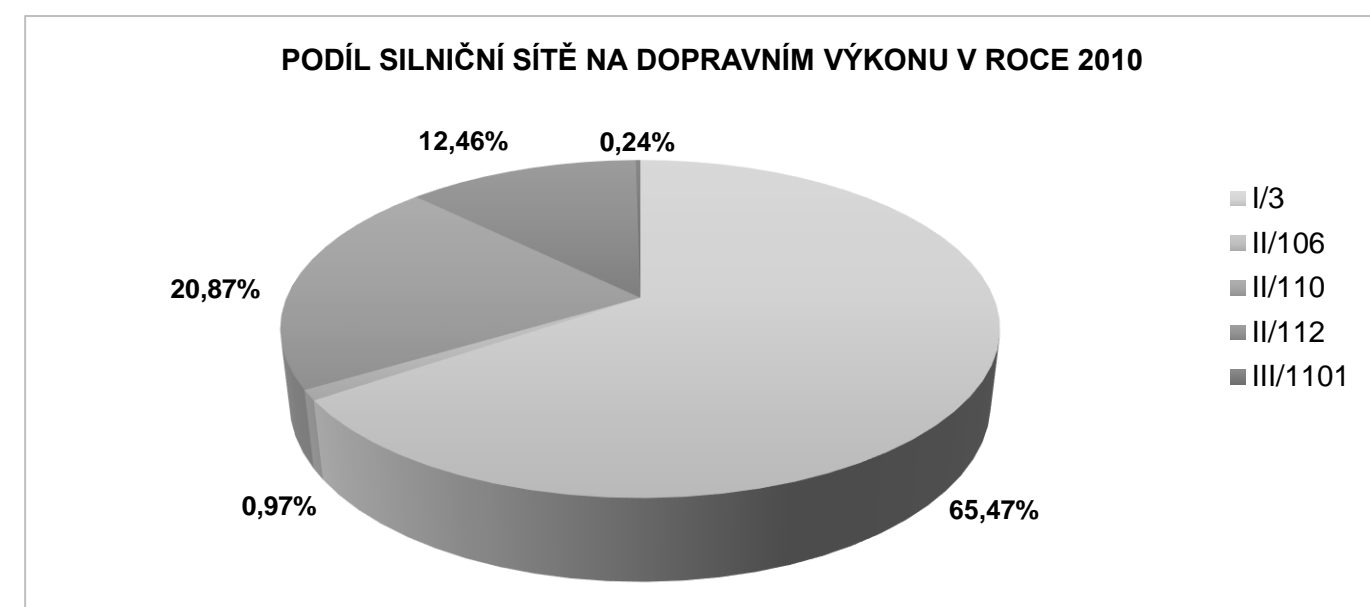
Na silnici II/106 v roce 2016 bylo měření uskutečněno pouze v úseku č. 1-2591, proto pro účely výpočtu byl údaj v navazujícím úseku č. 1-2595 poměrově odvozen (*).

Tab. 4 Dopravní výkon silniční sítě města v roce 2016

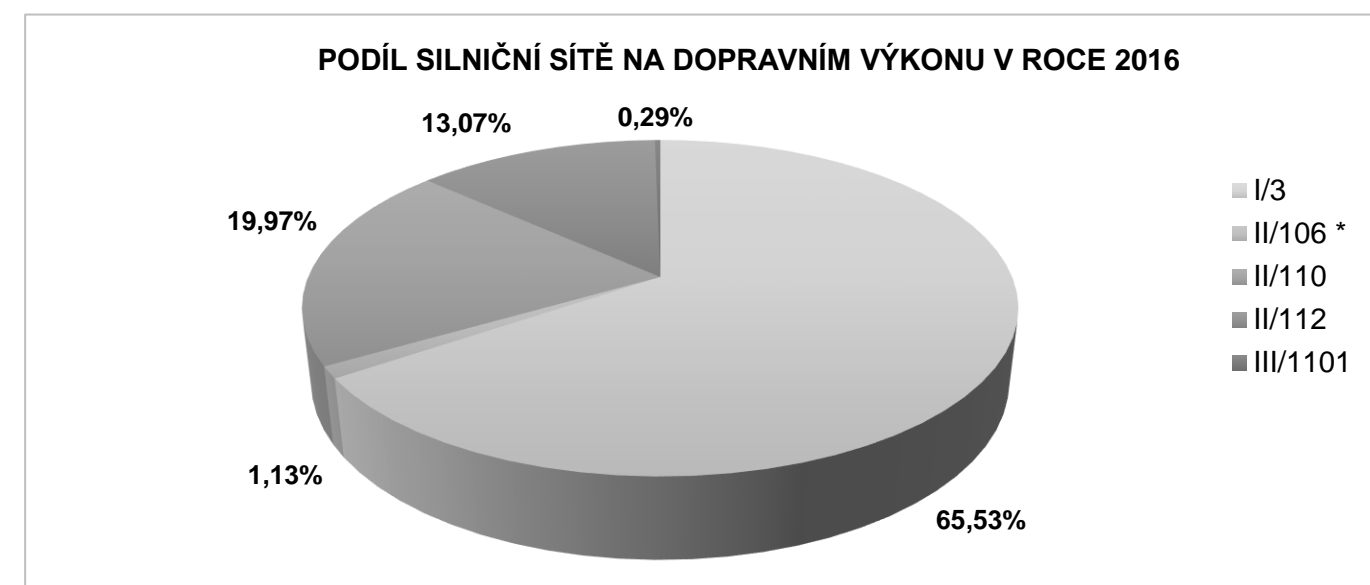
DOPRAVNÍ VÝKON SILNIČNÍ SÍTĚ V ROCE 2016				
Silnice	Délka [km]	Celkem vozidel [voz/den]	Dopravní výkon [vozkm/den]	Dopravní výkon [%]
I/3	8,308	79 206	658 043	65,53
II/106 *	0,665	17 104	11 374	1,13
II/110	5,128	39 111	200 561	19,97
II/112	2,418	54 277	131 242	13,07
III/1101	0,748	3 873	2 897	0,29

Poznámka: Dopravní výkon byl vypočítán na základě vzorce $L_{vkm} = N^1 \cdot L_z$, který pouze odhaduje možný výkon

Znázornění v grafech:



Graf 1 Podíl silniční sítě na dopravním výkonu v roce 2010

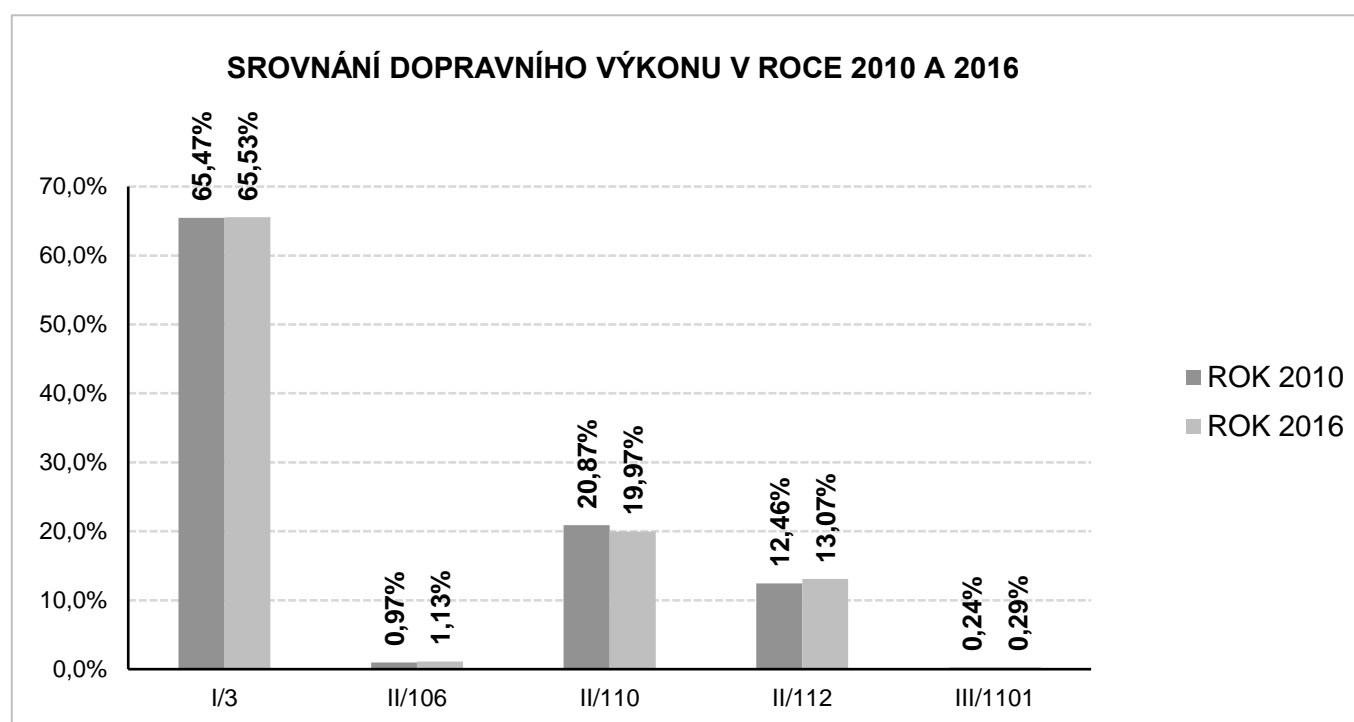


Graf 2 Podíl silniční sítě na dopravním výkonu v roce 2016

Celkový dopravní výkon páteřního komunikačního systému města činil v roce 2010 cca 900 tisíc vozkm/den. Na dopravním výkonu města se silnice I/3 podílí ze dvou třetin – 65,47 %, zbývající třetina připadá na silnice II. třídy 34,3 % a silnici III. třídy 0,24 %

V roce 2016 činil celkový dopravní výkon cca 1,0 mil vozkm/den. Na dopravním výkonu města se silnice podílejí stejně jako v roce 2010.

U dopravního výkonu celkových intenzit na komunikační síti města došlo k nárůstu z 899 899 vozkm/den na 1 004 118 vozkm/den, tj. ke zvýšení o 11,58 %.



Graf 3 Srovnání dopravního výkonu v Benešově v letech 2010 a 2016

Z výše uvedeného grafu vyplývá, že za období 2010-2016 došlo k poklesu dopravního výkonu na silnici II/110 o 0,89 %. Naopak k malým nárůstům dopravního výkonu došlo na silnicích I/3 o 0,07 %, II/106 o 0,16 %, II/112 o 0,61 % a na III/1101 o 0,05 %.

Tab. 5 Dopravní výkon silniční sítě v roce 2016 - druh vozidla

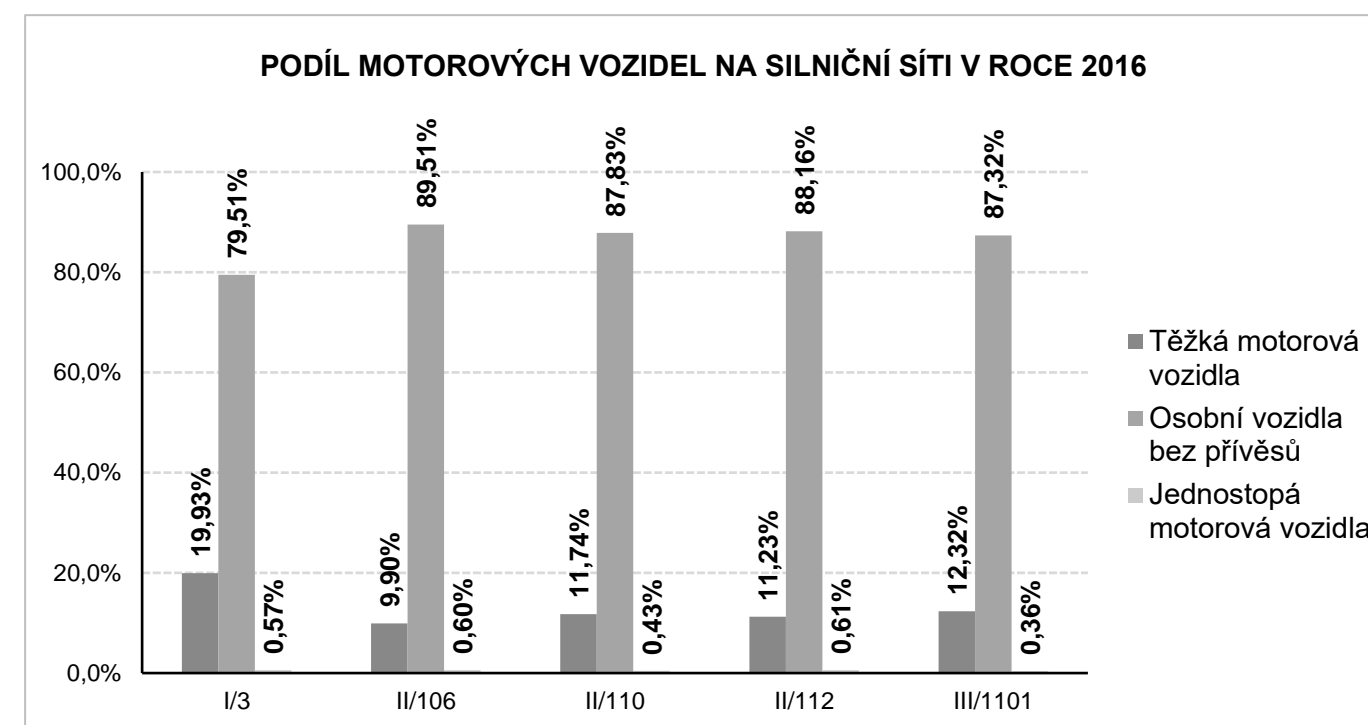
DOPRAVNÍ VÝKON SILNIČNÍ SÍTĚ V ROCE 2016 - druh vozidla										
Silnice	Délka [km]	Celkem vozidel [voz/den]			Dopravní výkon [vozkm/den]			Dopravní výkon [%]		
		TV	O	M	TV	O	M	TV	O	M
I/3	8,308	15 785	62 973	448	131 142	523 180	3 722	19,93	79,51	0,57
II/106 *	0,665	1 693	15 309	102	1 126	10 180	68	9,90	89,51	0,60
II/110	5,128	4 592	34 351	168	23 548	176 152	862	11,74	87,83	0,43
II/112	2,418	6 097	47 849	331	14 743	115 699	800	11,23	88,16	0,61
III/1101	0,748	477	3 382	14	357	2 530	10	12,32	87,32	0,36

Význam:

- TV – těžká motorová vozidla (nákladní automobily a autobusy)
- O – osobní vozidla bez přívěsů
- M – jednostopá motorová vozidla

Údaje o výkonech jednotlivých druhů motorových vozidel ukazují, že osobní vozidla jsou soustředěna do centra města s vazbou na páteřní trasu silnice I/3. Výsledky potvrzují zvyšující se počet osobních automobilů.

Poznámka: Zjištěné údaje jsou pouze orientační, protože měření nebylo provedené na všech silnicích III. třídy a nejsou zahrnuty místní a účelové komunikace.



Graf 4 Podíl motorových vozidel na silniční síti v roce 2016

Dopravní nehodovost

Ze statistického vyhodnocení nehod Centra dopravního výzkumu Policie ČR lze vyčíst, že v období od 1. 1. 2016 do 31. 12. 2016 se evidovalo 251 nehod, z toho 51 na silnici I/3, 79 na silnicích II. třídy, 18 na silnicích III. třídy a 103 na místních a účelových komunikacích.^[40]

Číslo nemusí být reálné, protože v současné době není nutná přítomnost policie u každé dopravní nehody (bez zranění a škoda na vozidlech nepřekročí částku 100 00 Kč).

Nejproblematictější úsekem je křižovatka I/3 x III/11457, která je považována za nejrizikovější místo nejen v řešeném území, ale i v kraji.

Silniční dopravě je věnována největší část, protože v Benešově dopravní kostru tvoří silniční, na kterou navazuje systém místních a účelových komunikací.

1.2 Železniční doprava (Obr. 20)

Řešeným územím prochází celostátní železniční trati č. 221 Praha – Benešov u Prahy (postavena jako Dráha císaře Františka Josefa) a navazující trať č. 220 Benešov u Prahy – České Budějovice, které jsou zařazeny do kategorie dráhy celostátní (dle §3 zákona č.266/1994 Sb. a v souladu usnesení vlády ČR č. 766 ze dne 20. 12. 1995).^[7]

Železniční trať Praha – Benešov u Prahy – České Budějovice je součástí IV. tranzitního koridoru, hlavní dálkový železniční tah mezi Děčínem a Dolním Dvořištěm, s prioritním významem pro mezinárodní nákladní dopravu.

Na základě mezinárodních dohod jsou tratě č. 221 a navazující č. 220 součástí evropské sítě železničních magistrál procházející Evropou ve směru sever – jih, v trase označené jako E 551.

Na trať č. 220 v Českých Budějovicích navazují tratě č. 194, 196 a 199. Zatímco trať č. 194 je pouze vnitrostátní s cílem v Českém Krumlově a ve Volarech, tratě č. 196 a 199 představují důležité dopravní spojení s Rakouskem. Cílem trati č. 196 je rakouské město Summerra s následným propojením do Lince. U trati č. 199 je to město Gmünd s propojením do Vídně.

Od září 2005 probíhá rozsáhlá rekonstrukce IV. železničního tranzitního koridoru. Rekonstrukce začala za stanici Praha – Hostivař a postupovala k Říčánům. Od roku 2008 probíhala rekonstrukce úseku mezi Stránčicemi a Benešovem. Od dva roky později byla zahájena rekonstrukce úseku Benešov u Prahy – Votice.

Při kompletní rekonstrukci byly vyměněny koleje včetně pražců a podkladu, pod něj byly umístěny antivibrační rohože, které by měly změnit hluk v okolí trati. Podél trati vznikly protihlukové zdi a valy. Stanice Benešov u Prahy, stejně jako ostatní stanice/zastávky, byla kompletně zrekonstruována a nástupiště byly doplněny o výtahy a upraveny pro bezbariérový přístup.

Trať je v úseku Praha – Benešov u Prahy dvoukolejná a elektrizována.

V železniční stanici Benešov u Prahy se odpojují trať č. 222 Benešov – Trhový Štěpánov. Jednokolejná regionální dráha s motorovým provozem.

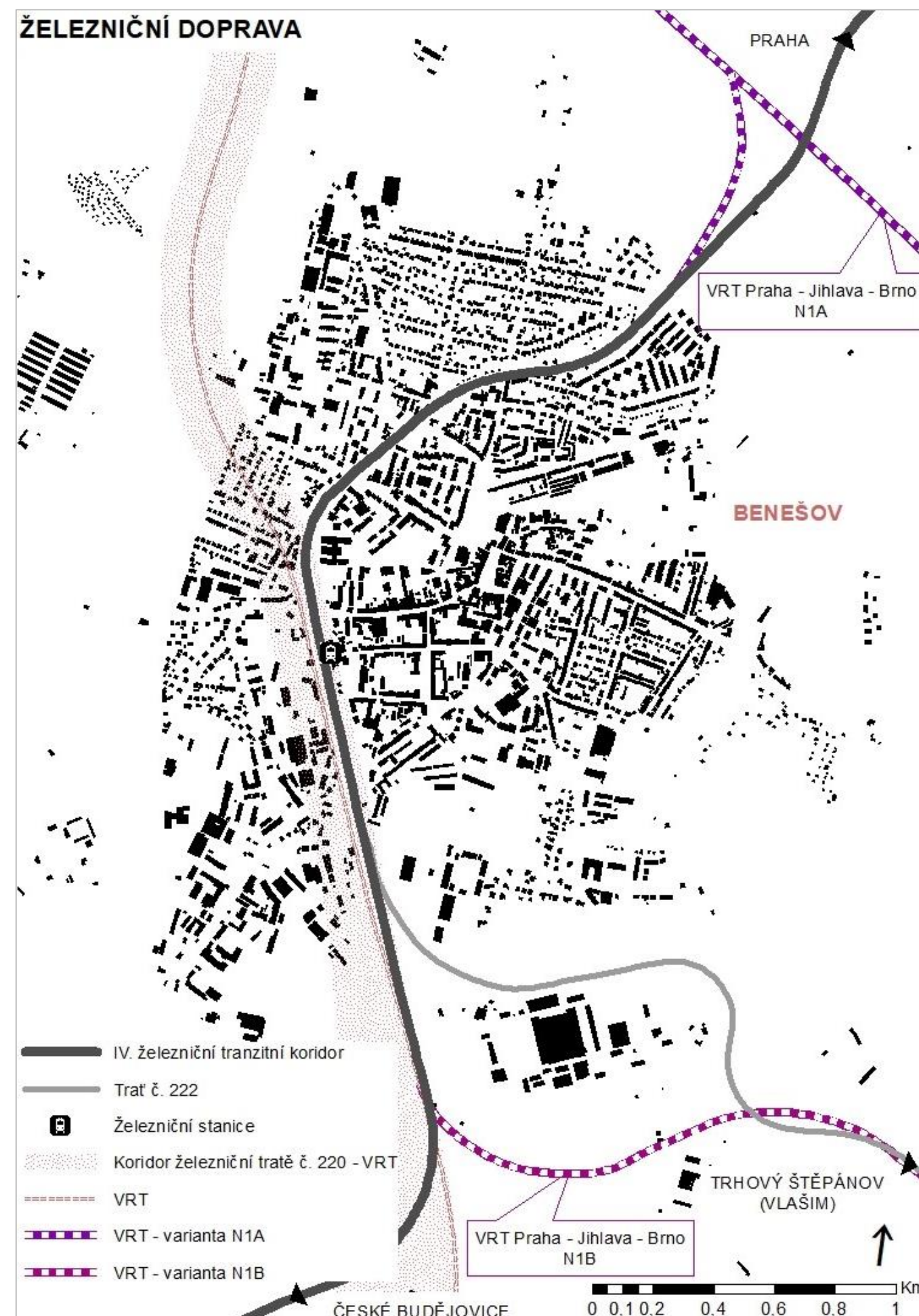
V současné době ze stanice Benešov u Prahy vyjíždí pravidelné linky dvou dopravců – České dráhy a Arriva vlaky. České dráhy zajišťují rychlíkové vlaky linky R17, osobní vlaky linky S90 a S99. Arriva vlaky zajišťují spěšné vlaky.

Vlaky vyjíždí z železniční stanice do tří směrů:

- Benešov – Praha hl. n.
- Benešov – Olbramovice / Tábor / České Budějovice
- Benešov – Vlašim / Trhový Štěpánov

Územní plán města respektuje záměr č. D204, koridor železniční tratě č. 220: úsek Praha – Bystřice, stanovený v ZÚR SK. Územní plán tento záměr uvádí jako výhledovou podpovrchovou trasu pro vysokorychlostní trať. Vymezený koridor pro vysokorychlostní trať vstupuje do území v šířce 600 m, v zastavěném území se zpřesňuje na 200 m a za hranicí katastrálního území se rozšiřuje na 600 m.^[7]

Ve výkresu územního plánu je zanesen koncept VRT Praha – Brno vedoucí přes Jihlavu, který má druhou možnou variantu vedoucí přes Havlíčkův Brod.



Obr. 20 Železniční doprava (Vytvořeno v ArcGIS) →

3.1.3 Vodní doprava

V řešeném území města Benešov se zájmy vodní dopravy neuplatňují.

3.1.4 Letecká doprava

V řešeném území města Benešov se neuplatňují zájmy civilní letecké dopravy, avšak jižní okraj správního území je zasažené ochrannými pásmy vztažených k ploše a zařízením letiště Benešov ležícího cca 5,5 km jihozápadně od města v katastrálním území Nesvačily.^[7]

Letiště Benešov má statut veřejného vnitrostátního letiště a neveřejného mezinárodního letiště s celoročním provozem. Letiště je vybavené dvěma nezpevněnými vzletovými a přistávacími drahami o délce 750 metrů.^[41]

Do budoucna by letiště chtělo získat statut veřejného mezinárodního letiště, což znamená, že dráhy budou prodlouženy ze stávajících 750 metrů na délku 1150 metrů se zpevněným povrchem a s tím související rozšíření ochranného pásma, které bude zasahovat do jižní části katastrálního území.

3.1.5 Cyklistická doprava (Obr. 21)

V současné době Benešovem a přilehlým Konopištěm jsou vedeny následující cyklistické trasy,

- č. 0063 Týnec nad Sázavou – Konopiště, délka 15,5 km,^[42]
- č. 0064 Čerčany – Konopiště, délka 15,5 km,^[43]
- č. 0069 Benešov – Pravonín, délka 32,0 km,^[44]
- č. 0073 Benešov – Český Šternberk, délka 36,0 km,^[45]
- č. 0076 Konopiště – Votice, délka 21,0 km,^[46]

kteřé zde buď začínají nebo končí. Zmíněné cyklotrasy jsou respektovány územním plánem.

Vyjmenované cyklotrasy zajišťují vazbu na dálkovou mezinárodní cyklotrasu projektu „Greenways – Zelené stezky“ Praha – Jindřichův Hradec – Znojmo – Vídeň, procházející v poloze západně od města.

Cyklistické trasy v okolí Benešova jsou vedeny jak po silnicích II. a III. třídy, tak po účelových komunikacích se zpevněným i nezpevněným povrchem.

Lidé využívající cyklistickou dopravu v běžných denních vazbách ve vztahu domov – práce, škola, cesty pro krátkodobou rekreaci. Ve městě je pohyb cyklistů veden v hlavním dopravním prostoru společně s automobilovou dopravou.

V Benešově se nachází tyto vyhrazené úseky určené pro cyklisty, a to:

- vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty v ulici Nádražní v délce 200 m
- vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty v ulici Tábořská v délce 500 m, která je přerušena parkovacími stáními
- stezka pro chodce a cyklisty s odděleným provozem na lávce přes železniční trať spojující obytnou a průmyslovou část Benešova
- v ulici K Pazderně je vyznačený obousměrný provoz cyklistů.

V květnu 2008 byly za finanční podpory Středočeského kraje vypracována „Případová vyhledávací studie Na kole kolem Konopiště“, jejíž cílem bylo zpřístupnit okolí města rekreačním turistům, ale i obyvatelům města. Studie řeší uzavřený okruh cyklotrasy od severovýchodu přes Benešov k jihovýchodu.

Problematika cyklistické dopravy je v Benešově dlouhodobě diskutovaným tématem. V listopadu 2016 byla vypsaná veřejná soutěž na vypracování studie, ale z důvodu nesplnění podmínek formátu zadání byla zrušena.

3.1.6 Pěší doprava (Obr. 21)

Současný systém pěších komunikací se rozvíjí od centrální zóny města – historické jádro (Karlov, Masarykovo náměstí a přilehlých ulic Pražské, Tyršovy, Tábořské a Vlašimské) do zastavěného území města a jeho navazujícího území s ohledem na historické, kulturní, krajinné a přírodní hodnoty, kde vede síť turistických značených i neznačených tras.

Benešovem jsou vedeny červené, žluté a zelené turistické trasy.

Červené trasy jsou vedeny územím přes Masarykovo náměstí do tří směrů:

- Chocerady – Kozmice – Benešov – Konopiště – Neveklov
- Benešov – Postupice – Louňovice pod Blánkem
- Konopiště – Poříčí nad Sázavou

Zelená trasa

- Konopiště – Líšno

Žlutá trasa

- Benešov – Konopiště – Týnec nad Sázavou

Turistické trasy jsou v zámeckém areálu Konopiště doplněny o naučné stezky,

- Naučná stezka Pod stromy,
- Lesní stezka Ferdinanda d'Este,
- Historie a příroda Konopišťského zámeckého parku.

V běžných denních vazbách turistické trasy nejsou využívány, ale pohyb chodců se soustřeďuje do vlastního města.

Největší koncentrace lidí je v centru města, kde je zastoupen největší podíl občanské vybavenosti (úřady, obchody, pošta, banky, ...). Velmi frekventované jsou přilehlé ulice vedoucí z Masarykova náměstí, zejména pak Tyršova, Husova a Jiráskova. Zmiňované ulice vedou k autobusovému a vlakovému nádraží.

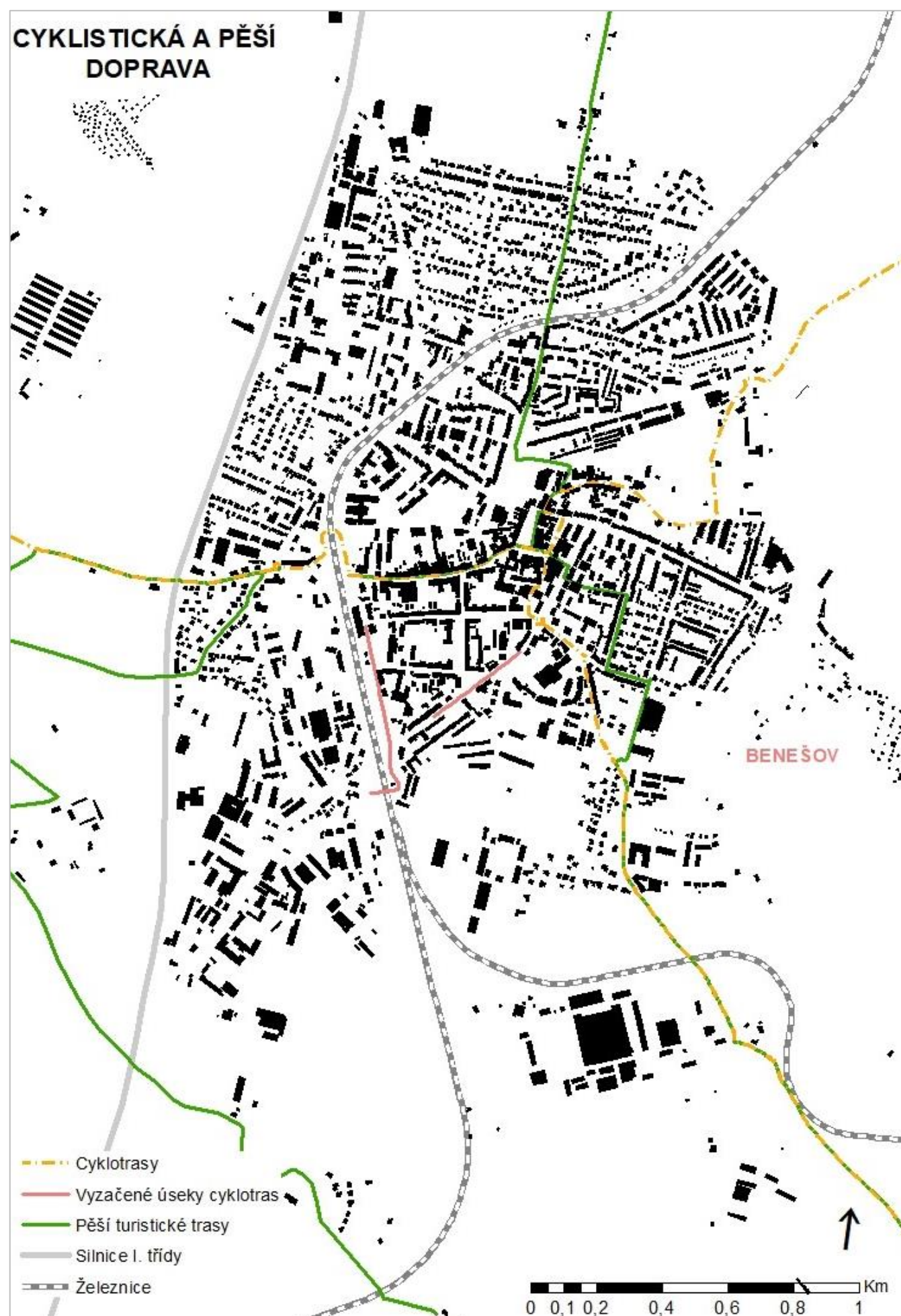
Pěší trasy směřující z východu na západ protínají silniční liniové stavby I/3, II/112 a železniční trať č. 220 a č. 221, chodci tedy musí překonávat jejich bariérový efekt.

V současné době jsou trasy pro chodce přes železniční trať vedeny silničním nadjezdem z Nádražní ulice do Konopišťské a v ulici Nová Pražská. Z Mendelovy ulice do Máchovy je trasa řešena podchodem. Lávkou pro pěší a cyklisty je umožněn přechod tratě jižně od železniční stanice.

Podstatně horší situace je ve vztahu chodce a silniční dopravy. Ve městě jsou na pozemních komunikacích místa určená pro přecházení chodců a označená příslušnou dopravní značkou, tzv. přechody pro chodce. Silnice I/3 lemující Benešov, po jeho západním okraji, narušuje vazbu mezi centrálním městem a areálem zámku Konopiště. V současné době není přizpůsobena pohybu chodců, i přesto lidé komunikaci překonávají v místě,

- křižovatky Červená Vrška, kudy lidé dochází do Pomněnic (převážně studenti zdejší Střední zemědělské školy),
- autobusové zastávky,
- silničním podjezdem vedený po komunikaci III. třídy – vyhrazený prostor pro chodce pomocí betonových svodidel, ale pouze od dubna do konce září,
- hlavní brány zámeckého parku v prodloužení ulice Spartakiádní – rychlost snížena ze 70 km/h na 50 km/h.

Výše uvedené problémy řeší již zmiňovaná rekonstrukce silnice I/3. Podobná situace je na silnici II/112, respektive na části tvořící východní obchvat města Benešov. V současné době se nejedná o velký problém, ale do budoucna ano, protože zde je plánovaný příměstský lesopark Kavčín.



3.1.7 Doprava v klidu

Doprava v klidu představuje problematiku odstavných a parkovacích ploch silničních vozidel. Problematika parkování a odstavení je druhým nejdiskutovanějším tématem v Benešově.

Zvyšující se počet automobilů vyvolává vyšší poptávku po parkovacích místech. Podle zveřejněných statistik v loňském roce bylo v České republice 485 automobilů na 1000 obyvatel. Z toho vyplývá, že v současné době na čtyřčlennou rodinu připadá 1,94 auta.

Problematika parkování a odstavení lze rozdělit do dvou skupin:

- zajištění každodenních potřeb bydlících obyvatel města – rezidentů
- zvládnutí nároků a potřeb generovaných návštěvníky města

Návštěvníci mohou využívat vyhrazená veřejná parkoviště, která jsou zpoplatněná nebo bez poplatku. Rezidenti odstavují vozidla na soukromých pozemcích, garážují nebo ve vyhrazených parkovacích pruhů.

V Benešově lze využít tyto lokality k parkování:

- v okolí Masarykova náměstí – 360 parkovacích stání
- v ulicích Nádražní, Červené vršky, Tyršova, u nemocnice ve vztahu k centru města – 413 parkovacích stání
- v místě vysokopodlažní bytové zástavby v ulicích Pražská, Na Bezděkově, Nová Pražská, Vlašimská, Čechova a Hráského – 1112 parkovacích stání
- vysokopodlažní zástavba v ulici Pražského povstání – 236 parkovacích stání
- u sportovních areálů – 300 parkovacích stání
- u výrobních areálů – 310 parkovacích stání
- parkování u zámeckého areálu Konopiště – 475 stání pro osobní automobily a 20 pro autobusy^[7]
- (vyhrazené parkoviště u supermarketů – Penny Market, Kaufland, Lidl).

V současné době jsou v Benešově parkoviště vyhrazená i na místech, která jsou územním plánem určena jako veřejná prostranství – provizorní parkoviště Tábořská kasárna a na místě bývalých Pražských kasárnách.

Zároveň je možné využít garážových stání:

- řadové garáže v ulicích Čechova, Vlašimská a podzemní garáže v ulici M. Kudeřkové

Využití výše uvedených garážových stání je pouze pro rezidenty. Garážová stání jsou buď v soukromém vlastnictví, nebo se pronajímá na rok za poplatek.

V centrální zóně kolem Masarykova náměstí je zaveden projekt zóny regulovaného stání.

Problematiku dopravy v klidu řeší zpracovaná studie „Audit dopravy v klidu Benešov 2005“, která byla již naplněna.

Navrhovaná přestavba autobusového nádraží počítá s výstavou velkokapacitního parkovacího domu.

3.1.8 Dopravní vybavenost (Obr. 22)

Dopravní vybaveností jsou myšleny služby, které jsou zajišťovány pro potřeby řidičů, ale i cestujících.

V Benešově jsou čerpací stanice pohonných hmot, které jsou situovány při páteřních průjezdných úsecích silnic I/3, II/110 a II/112.

Silnici I/3,

- při příjezdu od Prahy u křižovatky Červené Vršky – Benzina.

Silnice II/112,

- při průjezdném úseku silnice II/112 v ulici Červené Vršky u okružní křižovatky – OMV,
- při výjezdu ve směru na Vlašim – EuroOil.

Silnice II/110,

- na průjezdném úseku silnice II/110 v ulici Křížkově – CNG PORT BENE, s.r.o,
- na průjezdném úseku silnice II/110 v ulici Jana Nohy – U CELNICE, DIESEL,
- na průjezdném úseku silnice II/110 v ulici Nádražní – OMV.

Servisní služby (autoservis, náhradní díly, ...) jsou opět situovány u páteřních komunikací.

Pro potřeby obyvatel jsou městem zřizovány dvě linky městské hromadné dopravy, které slouží ke zlepšení dopravní dostupnosti města v pracovních dnech.

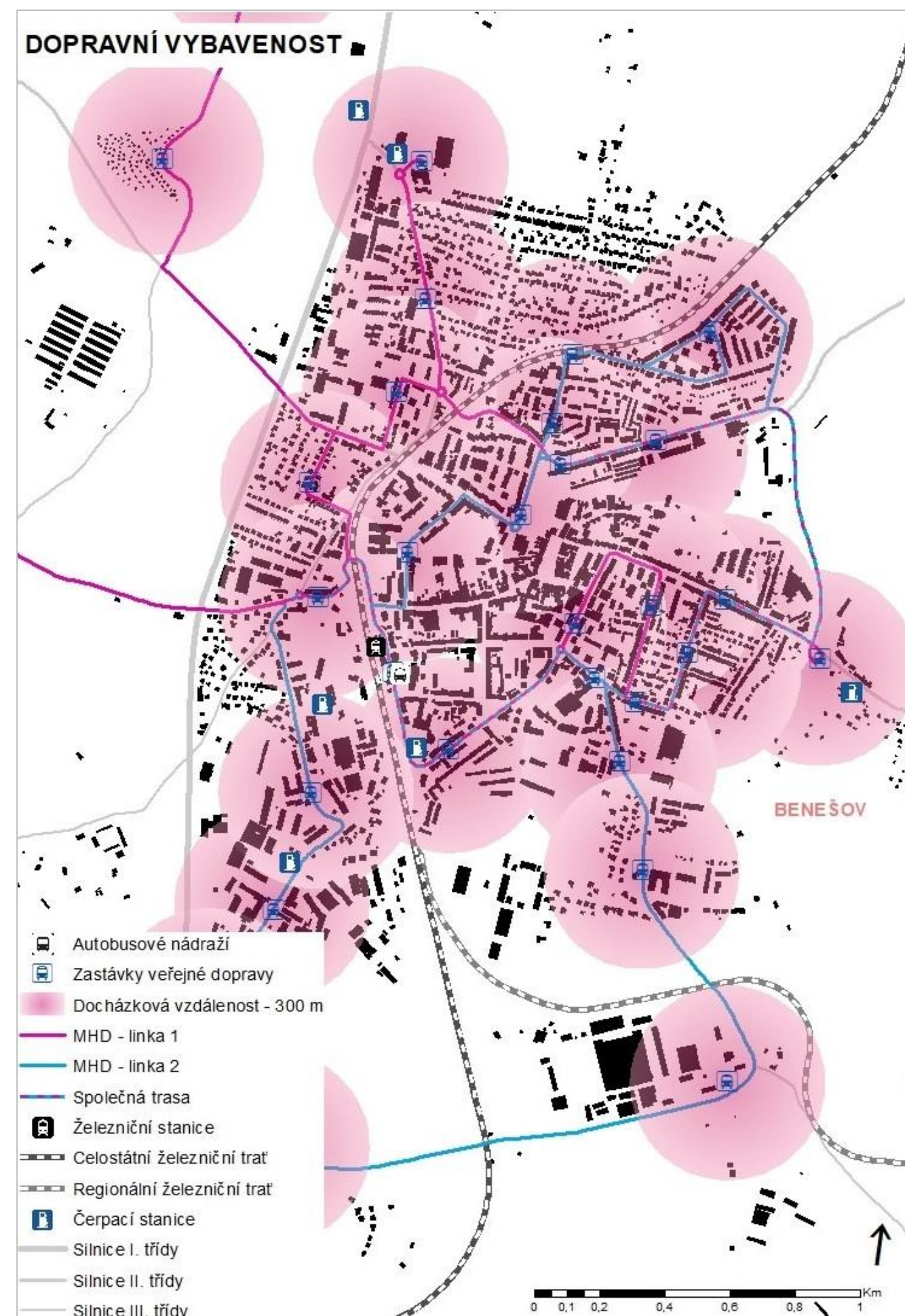
Linky MHD:

- MHD Benešov linka 1: Konečná stanice – žel. st. – Kaufland – Pomněnice
- MHD Benešov linka 2: Žel. st. – Spořilov – Marianovice – Černý les

Řešené území je pokryto systémem autobusových zastávek, který bude doplněn i v nově navrhovaných rozvojových lokalitách.

V současné době se docházková vzdálenost pohybuje od 5 do 8 minut.

Autobusové nádraží je situované západně od železniční stanice a v lokalitě Marianovice je autobusové depo a čerpací stanice AdBlue.



Obr. 22 Dopravní vybavenost (Vytvořeno v ArcGIS) →

3.2 Analýza současného stavu – vyhodnocení

Výstupem analytické části je definice problémových prvků a problémových oblastí, jejichž koncepční řešení bude předmětem návazné návrhové části. Na základě analýzy byly definovány nejdůležitější problémové prvky stávající dopravní infrastruktury.

Dopravní infrastruktura je součástí územně plánovací činnosti, která definuje cílové uspořádání dopravní sítě, ale zároveň je nutné počítat s problémy související s realizací, údržbou, ...

V oblasti silniční dopravy lze definovat následující hlavní problémy:

Obecným problémem je **zvýšující se celkový počet motorových vozidel** (celosvětově známý fakt) na silnici I/3 ve směru Praha – České Budějovice, respektive České Budějovice – Praha, který vede k tvorbě častých dopravních kolon.

- 1 **Silnice I/3, úsek Červené Vršky – U Topolu**, kde je zpomalena rychlost dopravy, z důvodu pohybu chodců a cyklistů.

Silnice II/112, průjezdný úsek – vysoké intenzity průjezdné dopravy.

- 2 **Silnice II/110, průjezdný úsek** – vysoké intenzity průjezdné dopravy.

V **železniční dopravě** nebyly zjištěné závažné problémy k řešení. Nedostatkem:

- 3 chybějící **podchod pod železniční tratí** spojující autobusové nádraží a průmyslovou zónu za nádražím.

Tento problém nepovažuji za závažný, protože existuje lávka pro pěší a cyklisty.

Cyklistická doprava v Benešově vykazuje vážné nedostatky. Město není přizpůsobeno pohybu cyklistů, kteří se pohybují v hlavním dopravním prostoru společně s motoristy.

V oblasti **pěší dopravy** byly zjištěny následující problémy:

Silnice I/3:

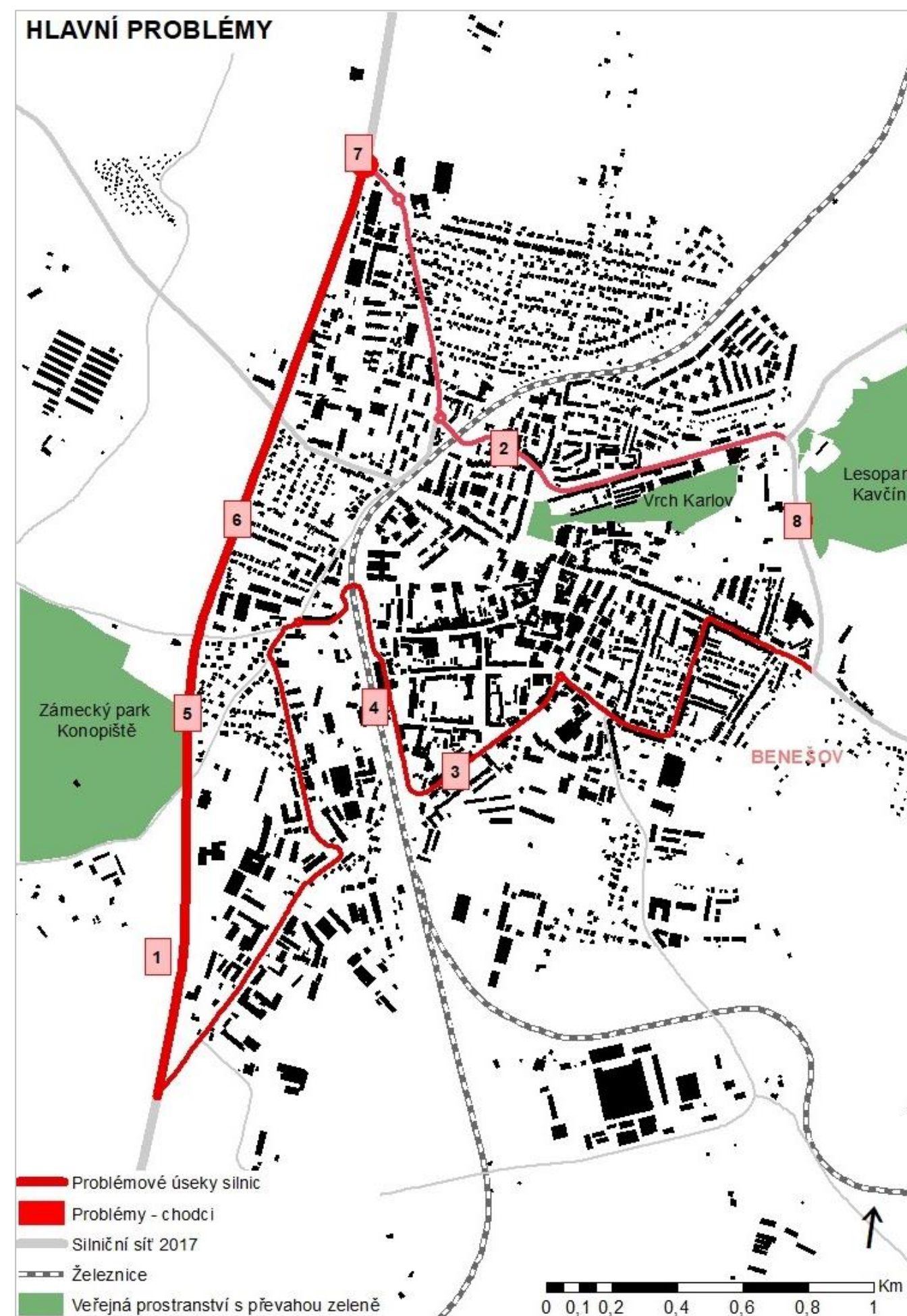
- 5 **přechod** u zámeckého parku Konopiště,
- 6 autobusová zastávka v prodloužení ulice Pavlíkovi – **přechod** pro chodce,
- 7 křižovatka Červený Vršky – **přechod** pro chodce.

Silnice II/112:

- 8 vrch Karlov – lesopark Kavčín – chybějící lávka / podchod.

Dalším zkoumaným tématem byla **doprava v klidu**. Průzkumem bylo zjištěno, že se v Benešově nachází čtyři velkokapacitní parkoviště, z toho dvě jsou vyhrazena provizorně.

Zmiňované problémy jsou zakresleny do obrázku (Obr. 23).



Obr. 23 Identifikované hlavní problémy (Vytvořeno v ArcGIS) →

4 Návrhová část

Pro jednotlivé druhy dopravy bylo provedeno vyhodnocení stávajícího stavu, podle jejich charakteru ve vztahu k širším dopravním vazbám.

4.1 Vazba na dopravní síť evropského významu

Mezi definované trasy evropské dopravní sítě patří mezinárodní silnice E55 a železniční trať E 551.

Silnice E55, vedoucí ze Švédska do Řecka, je vedena po silnici I/3. Její celková délka je 3 305 km. Po vybudování dálnice D3 bude vedena v její trase.

Železniční trať E 551, která je vedena po trati č. 220 a č. 221.

Z hlediska širších dopravních vazeb lze říci, že silnice I/3 je důležitá dopravní tepna zajišťující mezinárodní vazby a zároveň pro Benešov důležité regionální vazby. Zmiňovaný železniční koridor má pro Benešov význam především pro spojení s Prahou.

4.2 Koncepční návrh

Hlavním výstupem je definování cílového stavu dopravní sítě pro řešené území, tak aby byly pokryty nároky obyvatel na mobilitu.

Je důležité, aby navrhovaná dopravní síť řešila zvyšující dopravní potřeby a požadavky, ale taky aby byly sníženy negativní vlivy z dopravy (hluk, emise, ochrana životního prostředí).

Kostrou navrhované dopravní sítě je silniční doprava, které zprostředkovává vazby na všechny zbývající druhy dopravy – železniční, pěší a cyklistickou.

Základní teze, které by měly být splněny, aby dopravní systém fungoval, co nejlépe.

V oblasti silniční dopravy je důležité zajistit modernizaci a výstavbu silničního tahu s mezinárodním a celostátním významem s návazností na dálniční síť.

Jedná se o,

- nová výstavba dálnice D3 a dálničního přivaděče, tzv. Václavická spojka,
- modernizace mezinárodní silnice I/3 v úseku Mirošovice – Benešov.

Zajistit nejen modernizaci tahu mezinárodního a celostátního významu, ale i silnic krajského a regionálního významu s cílem,

- zvýšení dopravní bezpečnosti motoristů,
- snížení negativních vlivů z dopravy na život obyvatel a životní prostředí – hluk, emise, nehodovost.

Jedná se o,

- výstavba obchvatu sídla,
- přeložky průjezdných úseků silnic II. třídy (II/110, II/112),
- dostavba systému místních komunikací,
- výstavba ochranných prvků.

Během výstavby cílového stavu silniční sítě, zajistit bezpečný a plynulý provoz. Objízdné trasy vést, co nejméně po průjezdných úsecích silnic II. třídy (II/110, II/112).

Zajistit provozuschopnost stávajících a navrhovaných dopravních tras.

Efektivně využívat finanční zdroje státu a kraje do staveb a modernizace dopravní sítě.

Eliminovat negativní vliv dopravy na turistický ruch – Národní kulturní památka Konopiště.

4.2.1 Struktura navrhovaných řešení

Vydanou dokumentací jsou navržena – respektována tyto řešení,

- výstavba nové dálnice D3 v kategorii D27,5/120,
- výstavba dálničního přivaděče, tzv. Václavická spojka, v kategorii S9,5/80 v délce 5,801 km,
- modernizace mezinárodní silnice I/3 – rozšíření, okružní křižovatky a zahloubení,
- výstavba obchvatu a přeložek silnic II. třídy v kategorii S9,5/70,
- výhledově modernizace silnic III. třídy na kategorii S7,5/60(50),
- dostavba systému místních komunikací a
- výstavba nadjezdu přes železniční trať.

Terénním průzkumem byly zjištěny další body k řešení,

- výstavba parkoviště P+R („zaparkuj a jed“), popř. parkovacího domu,
- nové výstavbě podmínit výstavbu parkovacích stání na pozemku rodinných domů a u bytových domů podzemní garáže,
- vymezit regulérní parkoviště, popř. parkovací dům v centru města (proluka v ulici Tyršova, provizorní parkoviště v Pražských kasárnách),
- zklidnit historické centrum a omezit průjezdní dopravu,
- cyklistická a pěší doprava,
- celotýdenní MHD.

4.2.2 Struktura navrhované dopravní sítě

Kostru navrhované dopravní sítě tvoří silnice I. třídy a II. třídy, které rovnoměrně prochází územím. Vezmeme-li v úvahu plánovanou dálniční trasu D3, tak páteřní kostru budou tvořit silnice II. třídy, protože ze silnice I. třídy se stane silnice II. třídy s označením II/603. Páteří základní sítě je modernizace a výstavba silničních tahů ve směru západ – východ a sever – jih.

Mezi severojižní tah patří silnice I/3 (II/603), která má mezinárodní status a východního trasa silnice II. třídy, která v současné době tvoří východní obchvat města.

Západovýchodní kostra dopravního systému je tvořena severní a jižní částí městského obchvatu. Severní část vznikne přeložkou silnice II/112 se začátkem v prodloužení Václavické spojky s návazností na stávající východní obchvat. Jižní část obchvatu je vedena po silnici II/110, která bude přeložena do obvodové polohy města s návazností na křižovatku U Topolu a dále pokračuje kolem výrobního areálu do Černoletské ulice a za železničním přejezdem se stáčí k východu, kudy je veden mostním objektem přes Benešovský potok a dále podpovrchově směřuje do stávajícího průjezdného úseku silnice II/112. Od křižovatky s Čechovou ulicí pokračuje v současné stopě ve směru na Bedřč.

Kostra dopravní sítě je doplněna systémem místních komunikací.

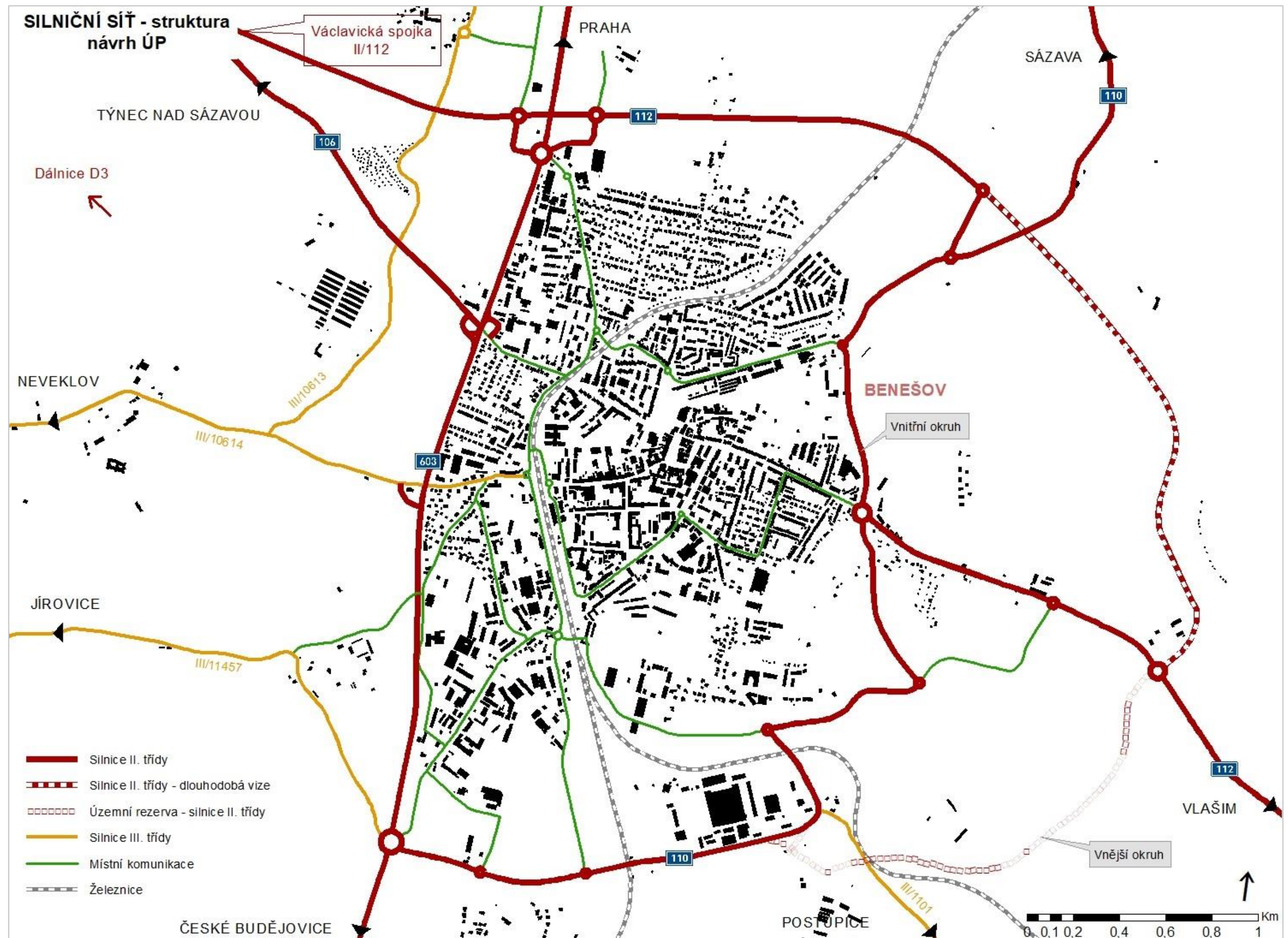
Severojižním směrem je vedena komunikace od okružní křižovatky Červené Vršky k okružní křižovatce pod nemocnicí a dále do ulice Hodějovského. Na tento stávající úsek navazuje nový úsek vedený po západním obvodu železnice až do prostoru nové křižovatky v ulici Křížkově a nového přemostění. Místní komunikace dále pokračuje na jih až k silnici II/110. Na zmiňovaný úsek se napojují radiální komunikace vedené v ulicích Křížkova, Máchova a Konopišťská.

Ve směru západ-východ jsou trasy hlavních MK vedeny,

- ulicemi Nová Pražská a Pražská,
- od nové okružní křižovatky v ulici Křížkova přes nové přemostění železniční trati podél bývalých Tábořských kasáren k ulici Černoletská.

V trase silnic a komunikací jsou navrženy okružní křižovatky.

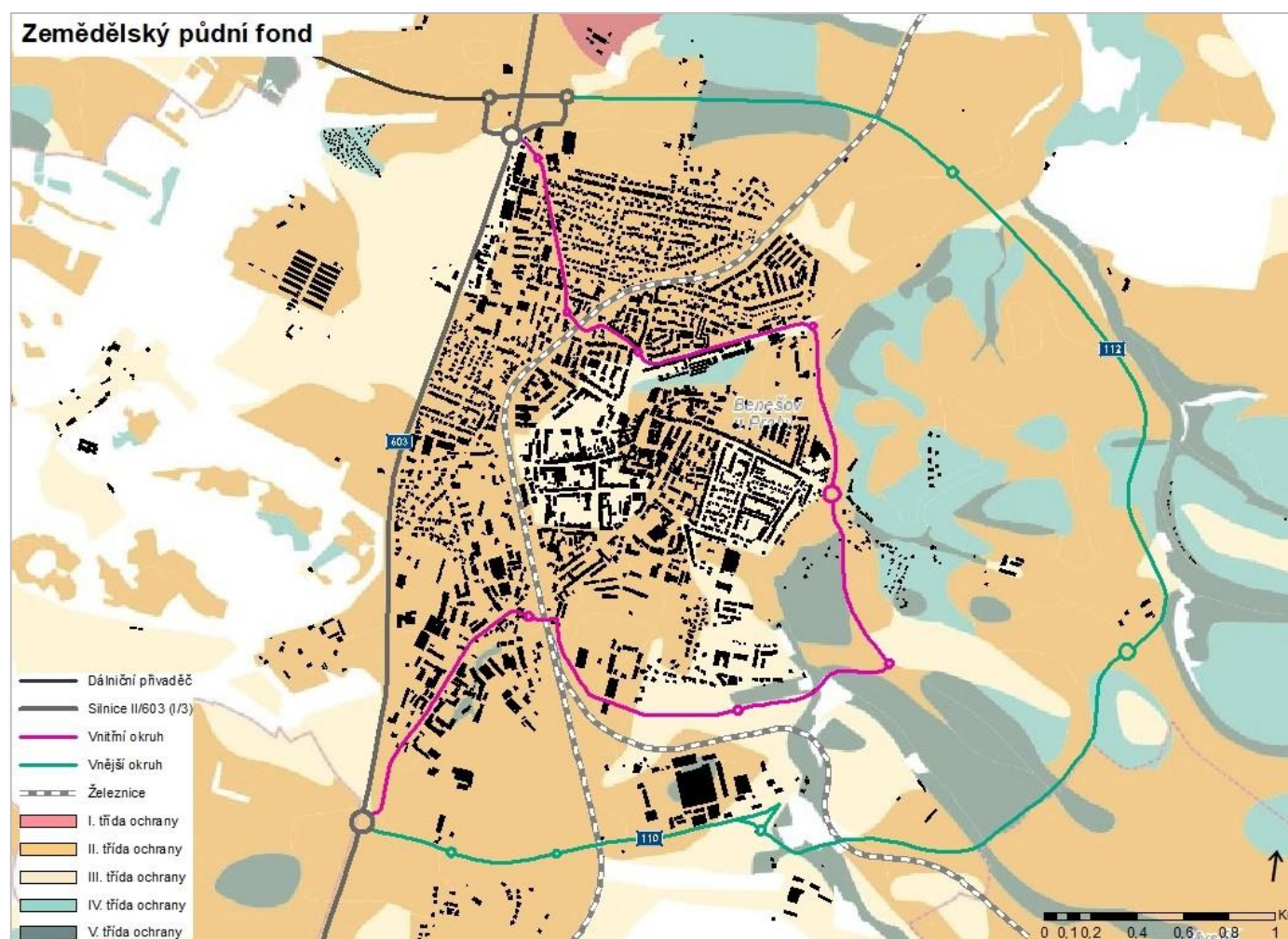
Navržená struktura silniční sítě vytváří modifikovaný roštový a radiální komunikační systém města.



Obr. 24 Silniční síť – struktura, návrh ÚP (Vytvořeno v ArcGIS)

Schéma zachycuje koncepci navržené silniční sítě, dvou městských okruhů vnitřního a vnějšího. V současné době je tato koncepce zcela nenaplněna, jelikož je vystavěna pouze východní část předpokládaného vnitřního okruhu a část jižního úseku vnějšího obchvatu. Pro oba obchvaty je třeba dostavět více jak polovinu jejich délky.

Vnější i vnitřní okruh jsou liniové dopravní stavby s velkým dopadem na životní prostředí v průběhu výstavby i provozu. Výstavbou dojde k velkému záboru zemědělské půdy zařazené do druhé třídy ochrany ZPF (Obr. 25).



Obr. 25 Zemědělský půdní fond (Zdroj: mapy.vumop.cz)^[47]

VNĚJŠÍ OKRUH

Vnější městský okruh začíná v prostoru křižovatky Červené Vršky začíná severní obchvatový úsek silnice II/112 pokračuje do trasy stávajícího průjezdního úseku silnice II/110 a dále pokračuje v trase již realizované východní části a pokračuje směrem na Vlašim.

Odhadovaná délka: 8,3 km (délka stávajícího úseku: 1,9 km)

Návrhová kategorie: S9,5/70

Zatřídění: silnice II. třídy – II/110, II/112

Funkce:

- převádění tranzitní dopravy
- propojení dálniční (D1, D3) a silniční sítě

VNITŘNÍ OKRUH

Vnitřní městský okruh začíná v prostoru křižovatky U Topolu, pokračuje ulicí Křížkova k novému mostu přes železniční trať a dále podél obvodu bývalých tábořských kasárnách kde se napojuje na navrženou silnici II. třídy.

Odhadovaná délka: 6,5 km (délka stávajícího úseku: 3,4 km)

Zatřídění: místní komunikace, silnice II. třídy – II/110

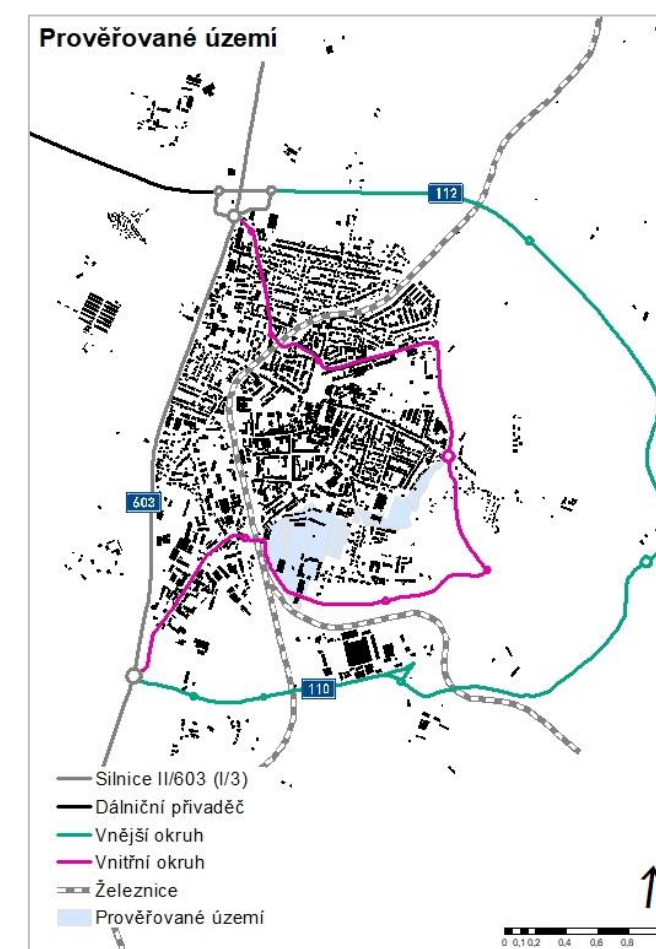
Funkce:

- převedení cílové a zdrojové dopravy
- zajištění vnitroměstských vztahů

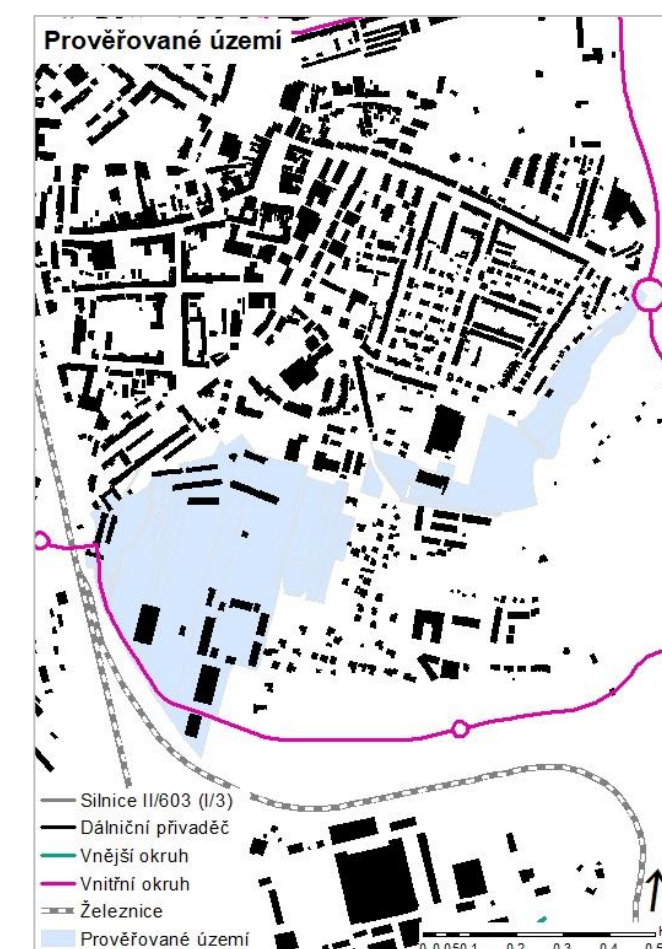
Stávající návrh vnitroměstského obchvatu je navržen tak, že jeho jižní část je trasována v okrajové poloze města. Lze tedy rozporovat návrh, zda bude plnit funkci vnitřního obchvatu.

Terénní průzkum a prověřené územní dokumenty ukazují na možnost vést jižní část obchvatu blíže k centrální zóně města. Konzultace na MěÚ Benešov ukázala na fakt, že o variantě trasy blíže k centru bylo uvažováno.

Pověřovaným územím je oblast od železniční tratě přes území bývalých Tábořských kasáren směrem na východ ke stávajícímu průjezdnému úseku silnice II/112 (Obr. 26, 27).



Obr. 26 Prověřované území (Vytvořeno v ArcGIS)



Obr. 27 Prověřované území (Vytvořeno v ArcGIS)

Územním plánem jsou Tábořská kasárna zařazeny do ploch přestavby (transformace). Podmínkou pro rozhodování v území je regulační plán.

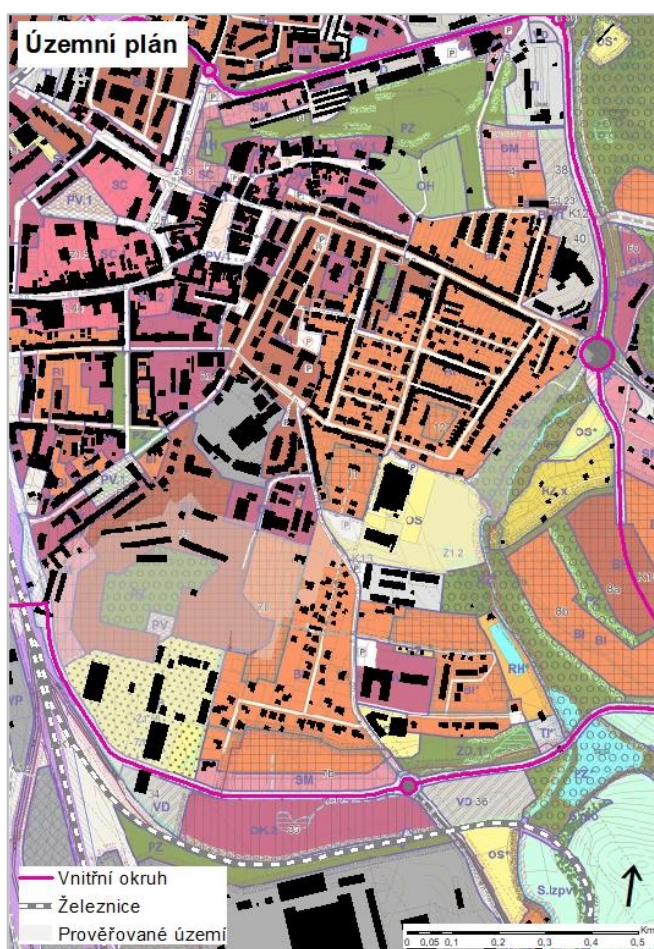
Navrhovaná změna č. 4 ÚP je věnována ke zrušení platnosti stávajícího regulačního plánu.

Územním plánem jsou dotčené pozemky navrhovány s rozdílným způsobem využití (Obr. 28):

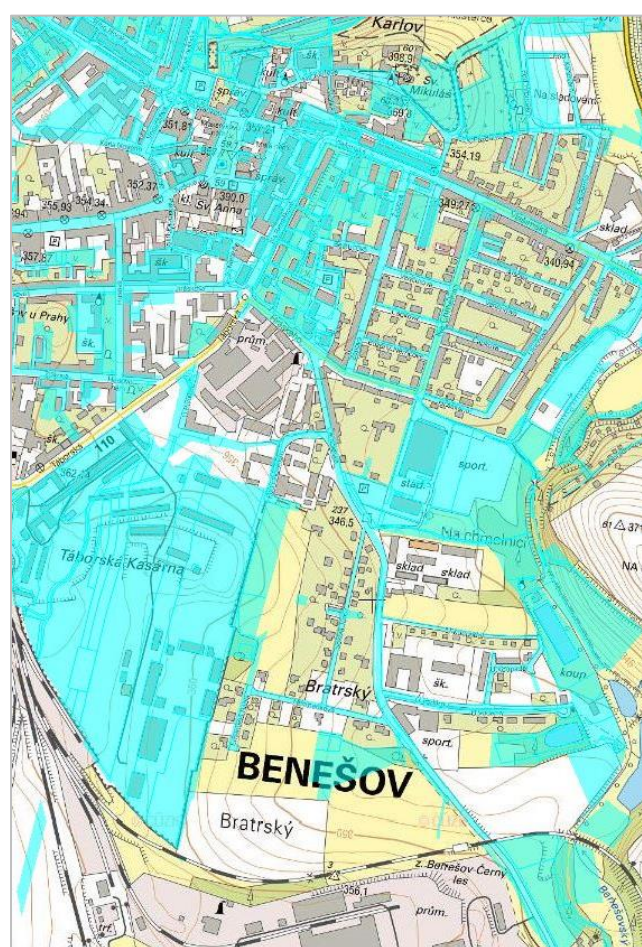
- BH bydlení hromadné,
- BI bydlení individuální v rodinných domech – městské,
- OV veřejná vybavenost,
- OS sport, tělovýchova,
- SM smíšené využití městského typu,
- PV veřejná prostranství,
- PZ veřejná prostranství s převahou ozelenění, [7]

kteří až na plochy veřejných prostranství s převahou ozelenění dovolují výstavbu dopravní sítě.

Zájmové území leží na pozemcích, které jsou ve vlastnictví MěÚ Benešov (Obr. 29) a dva pozemky (zahrada, ovocný sad) jsou v soukromém vlastnictví jednoho majitele zaujímající délku 120 m navrhované koncepce vnitřního okruhu.



Obr. 28 Prověřované území – ÚP (zdroj: ÚP Benešov) [7]



Obr. 29 Majetek města Benešov (zdroj: nahliznidokn.cuzk.cz) [48]

Řešení soukromého vlastnictví:

- odkoupení pozemku
- výměna za pozemek stejné nebo lepší hodnoty
- vyvlastnění – veřejný zájem.

NÁVRH

Vnitřní městský okruh začíná v prostoru křižovatky U Topolu, pokračuje ulicí Křížíkova k novému mostu přes železniční trať a dále je veden přes území Tábořských kasáren, kde bude hlavní dopravní trasou, k ulici Černošská a odtud směřuje ke stávající trase silnice II/112.

Odhadovaná délka: 5,5 km

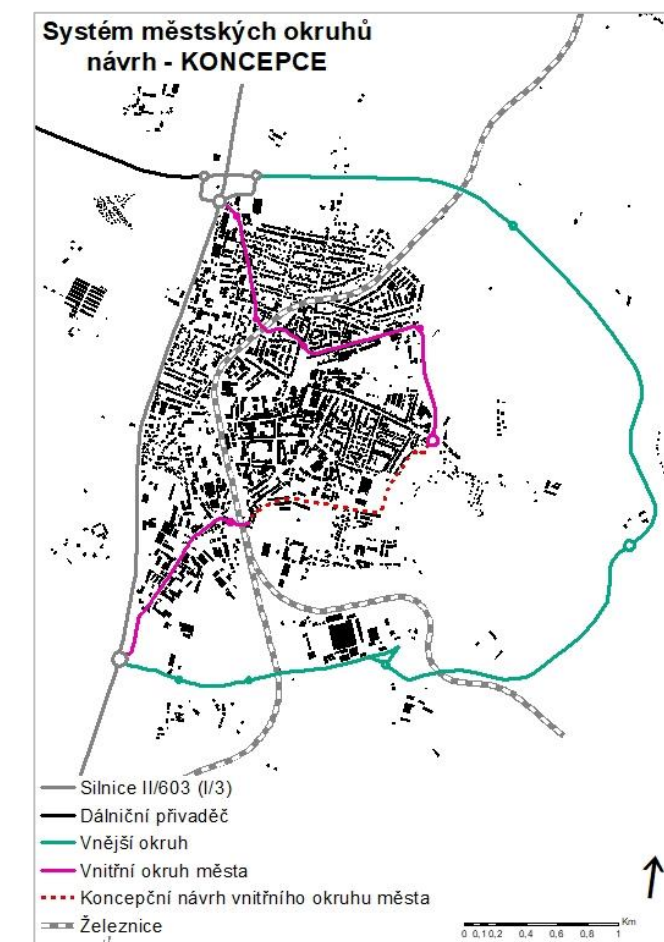
- délka stávajícího úseku: 3,4 km

Zatřídění: místní komunikace

Rozdíl trasování vnitroměstských okruhů je patrný na následujících obrázcích (Obr. 30, 31).



Obr. 30 Systém městských okruhů – návrh ÚP



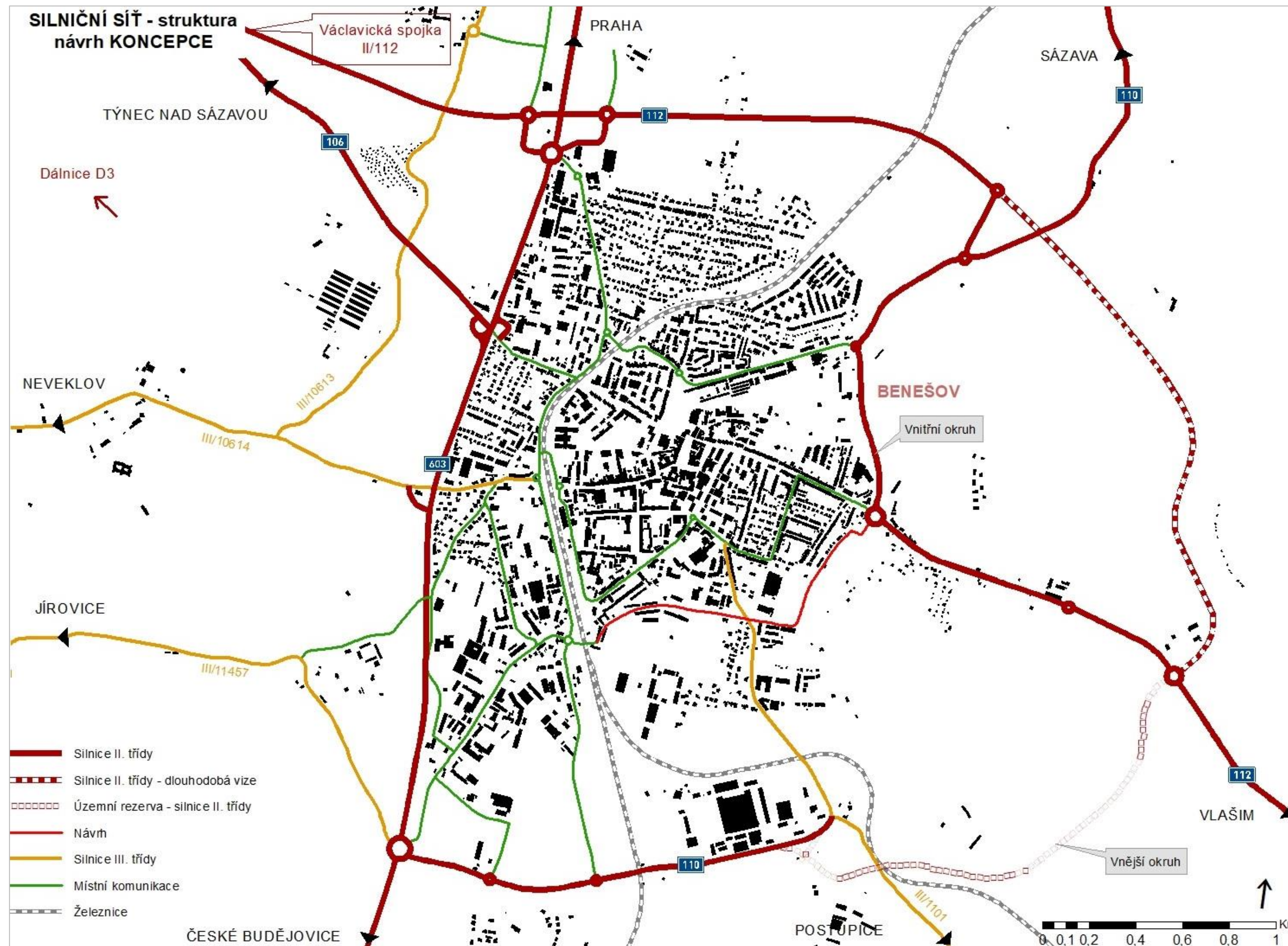
Obr. 31 Koncepce systému městských okruhů

Navržené koncepční řešení vychází z funkce vnitřního městského okruhu, který má převést zdrojovou a cílovou dopravu.

4.2.3 Změna zatřídění silniční sítě

Výsledkem navrhované silniční sítě, která bude postupně realizována je určení její hierarchizace.

Výstavbou dálnice D3 poklesne význam silnice I/3 a stane silnicí II. třídy s označením II/603. Ze stávajících průjezdných úseků silnic II. třídy (II/110, II/112) se stanou hlavní tahy místní komunikací. Kategorizace silnic III. třídy zůstane zachována.



Obr. 32 Silniční síť – struktura, návrh KONCEPCE (Vytvořeno v ArcGIS)

4.3 Koncepční návrh – vyhodnocení

Výstupem analytické části byla definice problémových prvků a problémových oblastí, které byly předmětem řešení v této části. Problémové prvky dopravní infrastruktury byly definovány na základě analýzy (dokumenty, data a terénní průzkum).

V oblasti silniční dopravy byly definovány následující hlavní problémy:

Obecným problémem je **zvyšující se celkový počet motorových vozidel** (celosvětově známý fakt) na silnici I/3 ve směru Praha – České Budějovice, respektive České Budějovice – Praha, který vede k tvorbě častých dopravních kolon.

Řešení:

- Výstavba dlouhodobě plánované dálniční trasy – dálnice D3 západně od Benešova.

- 1 Silnice I/3, úsek Červené Vršky – U Topolu**, kde je zpomalena rychlost dopravy, z důvodu pohybu chodců a cyklistů.

Řešení:

- Situaci na silnici I/3 ve zmiňovaném úseku vyřeší plánovaná stavba silnice I/3.

- 2 Silnice II/112, průjezdný úsek – vysoké intenzity průjezdné dopravy.**

Řešení:

- Výstavba vnějšího okruhu města Benešov, do kterého bude převedena trasa silnice II/112 a ze stávajícího úseku se stane místní komunikace.
- Výstavba vnějšího okruhu by měla být zvážena a znovu pověřena. Důvodem je již zmiňovaná dálnice D3, která spojí Prahu a jih Čech, takže se očekává, že tranzitní doprava bude využívat dálkové trasy.

- 3 Silnice II/110, průjezdný úsek – vysoké intenzity průjezdné dopravy.**

Řešení:

- Výstavba vnějšího a vnitřního okruhu.

V **železniční dopravě** nebyly zjištěné závažné problémy k řešení. Nedostatkem:

- 4 chybějící podchod pod železniční tratí** spojující autobusové nádraží a průmyslovou zónu za nádražím.

Tento problém nepovažuji za závažný, protože existuje lávka pro pěší a cyklisty.

Cyklistická doprava v Benešově vykazuje vážné nedostatky. Město není přizpůsobeno pohybu cyklistů, kteří se pohybují v hlavním dopravním prostoru společně s motoristy.

Řešení:

- Vypracování studie / generel na téma „*Cyklistická doprava v Benešově*“, která prověří stávající trasy a navrhne nové trasování cyklotras.
- Navržené trasy cyklotras realizovat.

V oblasti **pěší dopravy** byly zjištěny následující problémy:

Silnice I/3:

- 5 přechod** u zámeckého parku Konopiště,

- 6** autobusová zastávka v prodloužení ulice Pavlíkovi – **přechod** pro chodce,

- 7** křižovatka Červený Vršky – **přechod** pro chodce.

Řešení:

- Výše uvedené body budou řešeny v rámci rekonstrukce silnice I/3.

Silnice II/112:

- 8** vrch Karlov – lesopark Kavčín – chybějící lávka / podchod.

Řešení:

- Vypracování studie na téma „*Lávka / podchod pro pěší a cyklisty*“, která prověří možnosti řešení.
- Vyhlásit architektonickou soutěž na návrh lávky. Na základě ankety vybrat výherní návrh.

Dalším zkoumaným tématem byla **doprava v klidu**. Průzkumem bylo zjištěno, že se v Benešově nachází čtyři velkokapacitní parkoviště, z toho dvě jsou vyhrazena provizorně.

Řešení:

- Pasport stávajících parkovišť a garáží.
- Na základě pasportu provést vyhodnocení a navrhnou (vymežit) plochy pro dopravu v klidu.

Diplomová práce na téma *Benešov – koncepce rozvoje dopravy*, analyzuje současný stav dopravní infrastruktury, vyhodnocuje její a navrhuje opatření ke zlepšení tohoto stavu.

Jak už bylo řečeno, v úvodu diplomové práce, doprava byla, je a bude součástí našich životů.

Město Benešov je důkazem tohoto tvrzení. Už roku 1845 byla zprovozněna železniční trať spojující Prahu a České Budějovice. V roce 1871 na celostátní trať navázala regionální dráha spojující Benešov a Vlašim.

Podobně jako železniční tratě, zůstala zachována i struktura silniční sítě.

Tato diplomová práce byla zpracována ve dvou základních krocích:

1. Analytická část
2. Návrhová část

Analytická část byla zpracována na základě terénního průzkumu veřejné dopravní infrastruktury, rozboru dat ŘSD ČR a dostupných dokumentů.

Provedeným rozbohem nadřazených dokumentů k ÚP bylo zjištěno, že v území jsou vymezené dopravní stavby jako VPS:

- **D015** (původní označení D06) – koridor silnice I/3: Benešov, rozšíření a rekonstrukce úseku Mirošovice – Benešov
- **D080** (původní označení D24) – koridor silnice II/112: Benešov, severovýchodní obchvat
- **D081** (původní označení D25) – úsek silnice II/112 Benešov – Václavice, napojující Benešov na D3 (Václavická spojka) včetně všech vyvolaných přeložek a souvisejících staveb
- **D204** – koridor železniční tratě č. 220: úsek Praha – Bystřice u Benešova ^[22]

Vymezené dopravní stavby jsou územním plánem respektovány.

Obsahem analytické části založené na terénním průzkumu je zjištění a vyhodnocení současného stavu dopravy, která byla pro účely analýzy rozdělena dle jednotlivých druhů dopravy, tj. silniční (součástí je i výpočet dopravních intenzit), železniční, vodní, leteckou, cyklistickou, pěší, dopravu v klidu a na dopravní vybavenost.

Z analýzy území vyplývá, že kostru stávající dopravní sítě tvoří silniční síť, která v Benešově zprostředkovává vazby na zbývající druhy dopravy.

V současné době je kapacita silniční sítě vyčerpána. Důsledkem jsou časté dopravní zácpy a vysoká dopravní intenzita na průjezdných úsecích.

Na základě analýzy byly identifikovány následující problémy dopravní infrastruktury, které se převážně dotýkají silniční dopravy:

- Silnice I/3, úsek Červené Vršky – U Topolu
- Silnice II/110, průjezdný úsek U Topolu – Vlašimská
- Silnice II/112, průjezdný úsek Červené Vršky – Čechova
- Silnice II/112, vrch Karlov – lesopark Kavčín – chybějící propojení pro pěší a cyklisty
- Nedostatek parkovacích míst
- Cyklistická doprava – neexistence cyklostezek
- Podchod pod železniční tratí v místě železniční stanice
- Nepravidelnost linek městské hromadné dopravy

V navazující kapitole se věnuji návrhu opatření, popř. doporučení, která by vedla ke zlepšení stávající situace.

Navržená opatření berou v úvahu platnou územní dokumentaci, kterou buď doplňují nebo i pozměňují, ale tak aby byla přijatelná.

U dopravy cyklistické a dopravy v klidu doporučuji vypracovat studie na toto téma.

Diplomová práce je doplněna fotografiemi a kartogramy dokumentující dopravní infrastrukturu Benešova.

Seznam použitých zdrojů

Legislativa, literatura

- [1] BAŽANT, Miloslav. ČSN 73 6102 *Projektování křižovatek na pozemních komunikacích*. Praha: Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, 2011.
- [2] PROKEŠ, Stanislav. ČSN 73 6110 *Projektování místních komunikací*. Praha: ČESKÝ NORMALIZAČNÍ INSTITUT, 2008.
- [3] MÜLLER, Miloslav a kolektiv. ČSN 73 6056 *Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel*. Praha: Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, 2011.
- [4] STRIEGLER, Radim. *Navrhován Zón 30, Technické podmínky*. Praha: Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., 2010.
- [5] Ministerstvo pro místní rozvoj. *POLITIKA ÚZEMNÍHO ROZVOJE České republiky, ve znění Aktualizace č. 1*. Praha, Brno: Ústav územního rozvoje, 2015.
- [6] MŮ BENEŠOV, Odbor výstavby a územního plánování. *Územně analytické podklady obce s rozšířenou působností Benešov 2016: 4. aktualizace*. Benešov, 2016.
- [7] KOUBEK, Pavel. *ÚZEMNÍ PLÁN BENEŠOV – změna č. 1*. Zdice, 2015.
- [8] KOUBEK, Pavel. *BENEŠOV – MARIANOVICE, REGULAČNÍ PLÁN*. Praha, 2011.
- [9] KOUBEK, Pavel. *BENEŠOV – TÁBORSKÁ KASÁRNA, REGULAČNÍ PLÁN*. Praha, 2009.
- [10] LAMPA, Radek. *Regulační plán Pražská kasárna – ul. Tyršova, Benešov, zachycení právního stavu po vydání změny č. 1*. Praha, 2013.
- [11] MINISTERSTVO DPRAVY. *DOPRAVNÍ POLITIKA ČR PRO OBDOBÍ 2014-2020 S VÝHLEDEM DO ROKU 2050*. Praha, 2013.
- [12] EUNICE CONSULTING a.s. *Strategický plán rozvoje města Benešov*. Zlín, 2011.
- [13] TESAŘ, Luděk. *Strategický plán města Benešova a Akční plán*. Praha, 2011.
- [14] PETRÁŇ, Josef a Tomáš DURDÍK. *Benešovsko – Podblanicko*. Praha: Tisková, ediční a propagační služba místního hospodářství, 1985.

Internetové zdroje

- [15] *Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích* [online]. Ministerstvo vnitra České republiky. [vid. 15. 10. 2017]. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=2994>
- [16] *Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů* [online]. Ministerstvo vnitra České republiky. [vid. 15. 10. 2017]. Dostupné z: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=3486>
- [17] *POJEKTOVÁNÍ OKRUŽNÍCH KŘIŽOVATEK NA SILNICÍCH A MÍSTNÍCH KOMUNIKACÍCH, TECHNICKÉ PODMÍNKY* [online]. Ministerstvo vnitra České republiky. [vid. 20. 10. 2017]. Dostupné z: <http://www.tp135.cz/tp135>
- [18] *Vyhláška č. 164/2009 Sb., katastrální vyhláška* [online]. Zákony.cz. [vid. 16. 10. 2017]. Dostupné z: <http://www.zakony.cz/zakony/2009/101/zakon-164-2009-Sb-SB2009164>

- [19] *Zákon č. 114/1992 Sb., České národní rady o ochraně přírody a krajiny* [online]. Zákony pro lidi. [vid. 16. 10. 2017]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1992-114>
- [20] *Zákon č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení)* [online]. Zákony pro lidi. [vid. 16. 10. 2017]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-128>
- [21] *Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon)* [online]. Zákony pro lidi. [vid. 01. 01. 2018]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2006-183>
- [22] *ZÁSADY ÚZENÍHO ROZVOJE STŘEDOČESKÉHO KRAJE* [online]. Středočeský kraj. [vid. 16. 10. 2017]. Dostupné z: <http://gis.kr-stredocesky.cz/docs/reg/>
- [23] *Dálnice D3* [online]. Ceskedalnice.cz. [vid. 29. 12. 2017]. Dostupné z: <http://www.ceskedalnice.cz/dalnice/d3/>
- [24] *Dálnice D3* [online]. Dalnice – Silnice.cz. [vid. 29. 12. 2017]. Dostupné z: <http://www.dalnice-silnice.cz/D3.htm>
- [25] *Dálnice D3* [online]. SOPK STAVBA 511. [vid. 29. 12. 2017]. Dostupné z: <http://www.sokp511.cz/stredoceska-cast-dalnice-d3-v-zadnem-pripade-nespi/>
- [26] *Dálnice D3* [online]. Praha.idnes.cz. [vid. 29. 12. 2017]. Dostupné z: https://praha.idnes.cz/dalnice-d3-ve-strednich-cechach-dkw-/praha-zpravy.aspx?c=A130820_1966456_praha-zpravy_sfo
- [27] *1. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje* [online]. Středočeský kraj. [vid. 16. 10. 2017]. Dostupné z: <https://www.kr-stredocesky.cz/web/uzemni-planovani/1.-aktualizace-zasad-uzemniho-rozvoje-stredoceskeho-kraje>
- [28] *Vizualizace Václavické spojky* [online]. Jiskra. [vid. 16. 10. 2017]. Dostupné z: <http://jiskra-benesov.cz/clanek/krajska-rada-jednala-o-d3-a-vaclavicke-spojce-7161>
- [29] *Charakteristika okresu Benešov* [online]. Český statistický úřad. [vid. 01. 11. 2017]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/xs/charakteristika_okresu_benesov
- [30] *Historie města Benešov* [online]. Benešov, oficiální stránky města. [vid. 25. 11. 2017]. Dostupné z: http://www.benesov-city.cz/vismo/zobraz_dok.asp?id_ktg=1132
- [31] *Benešov 1953* [online]. Národní inventarizace kontaminovaných míst. [vid. 29. 11. 2017]. Dostupné z: <http://kontaminace.cenia.cz/>
- [32] *Benešov 2003* [online]. Mapy.cz. [vid. 30. 11. 2017]. Dostupné z: <https://mapy.cz/letecka-2003?x=14.6935594&y=49.7911165&z=12&source=muni&id=3469&q=Bene%C5%A1ov>
- [33] *Druhy křižovatek* [online]. Katedra dopravního stavitelství. [vid. 15. 11. 2017]. Dostupné z: <http://kds.vsb.cz/mkk/krizovatky-uvod.htm>
- [34] *Silnice I/3* [online]. Ředitelství silnic a dálnic ČR. [vid. 06. 12. 2017]. Dostupné z: https://www.rsd.cz/wps/portal/web/rsd/archiv-aktualit-rsd/!ut/p/a1/04_Sj9CPykssy0xPLMnMz0vMAfGjzOK9Pb09DZ2cDbwtjB3NDRxNzAMcTYNcDA0szPTD9aP0o5LzSqpKMKCsqsT01JTU4sz0PKDWSKBWAxZAOYAok4FKnN0dPUzMfYB6TCyMDDxdnDxczC19DQw8zaAK8FjhRciSgtzsNB-zlItOR0VFAA_RRoU!/?1dmy¤t=true&uril=wcm%3apath%3a%2Fportal%2Bsite%2Fz6_0000000000000000000000a0%2Fz6_cgah47I0004820idbhd79m00i6%2Fz6_kiki1bc0k0bcc0a4f504pn0a4%2Fz6_kiki1bc0k83a70a47pa5rd1086%2F2f59bc04-f1c8-46db-a874-e3e8267b8858

- [35] *Územní rozhodnutí* [online]. Městský úřad Benešov. [vid. 06. 12. 2017]. Dostupné z: http://www.benesov-city.cz/assets/File.ashx?id_org=219&id_dokumenty=38534
- [36] *Územní rozhodnutí* [online]. Městský úřad Benešov. [vid. 06. 12. 2017]. Dostupné z: http://benesov-city.cz/assets/File.ashx?id_org=219&id_dokumenty=40405
- [37] *Silnice I/3: Červené Vršky – U Topolu* [online]. SATRA. [vid. 06. 12. 2017]. Dostupné z: <http://www.satrap.cz/silnice-i3-cervene-vrsky-u-topolu/>
- [38] *Stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích* [online]. Městský úřad Benešov. [vid. 22. 12. 2017]. Dostupné z: http://www.benesov-city.cz/assets/File.ashx?id_org=219&id_dokumenty=58568
- [39] *Celostátní sčítání dopravy* [online]. ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. [vid. 26. 11. 2017]. Dostupné z: <http://scitani.rsd.cz/>
- [40] *Statistika vyhodnocení nehodovosti v silničním provozu na vybrané lokalitě* [online]. Centrum dopravního výzkumu Policie ČR. [vid. 29. 11. 2017]. Dostupné z: <http://maps.jdvm.cz/cdv2/apps/nehodynalokalite/Search.aspx>
- [41] *Letiště Benešov* [online]. Letiště Benešov. [vid. 29. 11. 2017]. Dostupné z: <http://letistebenesov.cz/index.html>
- [42] *Cyklotrasa č. 0063 Týnec nad Sázavou – Konopiště* [online]. Cyklotrasy.cz. [vid. 1. 12. 2017]. Dostupné z: <http://cyklotrasy.cz/encyklopedie/objekty1.phtml?id=136941>
- [43] *Cyklotrasa č. 0064 Čerčany – Konopiště* [online]. Cyklotrasy.cz. [vid. 1. 12. 2017]. Dostupné z: <http://cyklotrasy.cz/encyklopedie/objekty1.phtml?id=136942>
- [44] *Cyklotrasa č. 0069 Benešov – Prácheň* [online]. Cyklotrasy.cz. [vid. 1. 12. 2017]. Dostupné z: <http://cyklotrasy.cz/encyklopedie/objekty1.phtml?id=138254>
- [45] *Cyklotrasa č. 0073 Benešov – Český Šternberk* [online]. Cyklotrasy.cz. [vid. 1. 12. 2017]. Dostupné z: <http://cyklotrasy.cz/encyklopedie/objekty1.phtml?id=136945>
- [46] *Cyklotrasa č. 0076 Konopiště – Votice* [online]. Cyklotrasy.cz. [vid. 1. 12. 2017]. Dostupné z: <http://cyklotrasy.cz/encyklopedie/objekty1.phtml?id=138259>
- [47] *Třídy ochrany* [online]. Výzkumný ústav meliorací a ochrany půdy, v.v.i. [vid. 30. 12. 2017]. Dostupné z: <http://mapy.vumop.cz/>
- [48] *Majetek města Benešov* [online]. ČÚZK Nahlížení do katastru nemovitostí [vid. 30. 12. 2017]. Dostupné z: http://nahlizeniidokn.cuzk.cz/ZobrazObjekt.aspx?encrypted=dgpbdlHHN5LDj6lr9DWfvBxqVC5vHv0t6zn2gZdphKWQtVxWrcZ63U6iJdWP61M_HpA69uZPmGdQaGlqEZ8rVMF7Pi37qWInq777iR9u962S_hDO0ewlQ==

WMS služby

- [49] GEOPORTAL. *CENIA: II. vojenské mapování* [online, geoportal.gov.cz]. Národní geoportál INSPIRE. [vid. 29. 11. 2017]. Dostupné z: <http://geoportal.gov.cz/ArcGIS/services/>
- [50] GEOPORTAL. *CENIA: III. vojenské mapování* [online, geoportal.gov.cz]. Národní geoportál INSPIRE. [vid. 29. 11. 2017]. Dostupné z: <http://geoportal.gov.cz/ArcGIS/services/>
- [51] GEOPORTAL. *Prohlížeč služba WMS – Ortofoto* [online, geoportal.cuzk.cz]. Geoportál ČÚZK. [vid. 15. 11. 2017]. Dostupné z: http://geoportal.cuzk.cz/WMS_ORTOFOTO_PUB/WMSservice.aspx?

SHP vrstvy

- [51] ČÚZK. *Soubor správních hranic a katastrálních území* [online, zakoupeno]. Český úřad zeměměřický a katastrální. [vid. 28. 11. 2017]. Dostupné z: [http://geoportal.cuzk.cz/\(S\(rwixp0xtrmrvfgx5xqrcwh\)\)/Default.aspx?mode=eShop&head_tab=sekcce-01-gp&menu=13#](http://geoportal.cuzk.cz/(S(rwixp0xtrmrvfgx5xqrcwh))/Default.aspx?mode=eShop&head_tab=sekcce-01-gp&menu=13#)
- [52] VÚV TGM. *Základní jevy povrchových a podzemních vod* [online]. Výzkumný ústav vodohospodářský T. G. Masaryka. [vid. 28. 12. 2017]. Dostupné z: <http://www.dibavod.cz/27/struktura-dibavod.html>

Seznam obrázků

Obr. 1 Rozvojové oblasti a rozvojové osy s vyznačením OB1 a OS6 (Zdroj: Aktualizace č. 1 PÚR ČR)	12
Obr. 2 Koridory železniční dopravy s vyznačením C-E551 (Zdroj: Aktualizace č.1 PÚR ČR).....	13
Obr. 3 Variantní řešení trasy dálnice D3 (Zdroj: sokp511.cz) ^[25]	14
Obr. 4 Vizualizace napojení Václavické spojky (Zdroj: Jiskra)	15
Obr. 5 Postavení Benešova ve Středočeském kraji (Vytvořeno v ArcGIS) ^[51, 52]	23
Obr. 6 II. vojenské mapování (Vytvořeno v ArcGIS) ^[49]	24
Obr. 7 III. vojenské mapování (Vytvořeno v ArcGIS) ^[50]	24
Obr. 8 Benešov v roce 1953 (zdroj: kontaminace.cenia.cz) ^[31]	24
Obr. 9 Benešov v roce 2003 ^[32]	24
Obr. 10 Benešov v roce 2017 ^[26]	24
Obr. 11 Křižovatka Červený Vrška: silnice I/3 - II/112 (Zdroj: ČÚZK) ^[51]	25
Obr. 12 Křižovatka: silnice I/3 - II/106 (Zdroj: ČÚZK) ^[51]	25
Obr. 13 Křižovatka: silnice I/3 - III/10614 (Zdroj: ČÚZK) ^[51]	25
Obr. 14 Křižovatka: silnice I/3 - III/11457 (Zdroj: ČÚZK) ^[51]	26
Obr. 15 Křižovatka U Topolu: silnice I/3 - II/110 (Zdroj: ČÚZK) ^[51]	26
Obr. 16 Vizualizace silnice I/3, Červené Vršky – U Topolu (Zdroj: satra.cz) ^[37]	26
Obr. 17 Provizorní okružní křižovatka (Vlastní fotografie, listopad 2017)	27
Obr. 18 Silniční síť (Vytvořeno v ArcGIS)	28
Obr. 19 Silniční síť – návrh (Vytvořeno v ArcGIS)	29
Obr. 20 Železniční doprava (Vytvořeno v ArcGIS) →	33
Obr. 21 Cyklistická a pěší doprava (Vytvořeno v ArcGIS)	35
Obr. 22 Dopravní vybavenost (Vytvořeno v ArcGIS) →.....	36
Obr. 23 Identifikované hlavní problémy (Vytvořeno v ArcGIS)	37
Obr. 24 Silniční síť – struktura, návrh ÚP (Vytvořeno v ArcGIS)	40

Obr. 25 Zemědělský půdní fond (Zdroj: mapy.vumop.cz) ^[47]	41
Obr. 26 Prověřované území (Vytvořeno v ArcGIS)	41
Obr. 27 Prověřované území (Vytvořeno v ArcGIS)	41
Obr. 28 Prověřované území – ÚP (zdroj: ÚP Benešov) ^[7]	42
Obr. 29 Majetek města Benešov (zdroj: nahlizenidokn.cuzk.cz) ^[48]	42
Obr. 30 Systém městských okruhů – návrh ÚP	42
Obr. 31 Koncepce systému městských okruhů	42
Obr. 32 Silniční síť – struktura, návrh KONCEPCE (Vytvořeno v ArcGIS)	43

Seznam tabulek

Tab. 1 Průměrné intenzity dopravy na silnicích v roce 2010 (Zdroj: ŘSD ČR)	30
Tab. 2 Průměrné intenzity dopravy na silnicích v roce 2016 (Zdroj: ŘSD ČR)	30
Tab. 3 Dopravní výkon silniční sítě města v roce 2010	31
Tab. 4 Dopravní výkon silniční sítě města v roce 2016	31
Tab. 5 Dopravní výkon silniční sítě v roce 2016 - druh vozidla	32

Seznam grafů

Graf 1 Podíl silniční sítě na dopravním výkonu v roce 2010	31
Graf 2 Podíl silniční sítě na dopravním výkonu v roce 2016	31
Graf 3 Srovnání dopravního výkonu v Benešově v letech 2010 a 2016	32
Graf 4 Podíl motorových vozidel na silniční síti v roce 2016	32

Seznam příloh

PŘÍLOHA Č. 1: CD