

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERSITA V PRAZE

FAKULTA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

KATEDRA APLIKOVANÉ EKOLOGIE



SILNIČNÍ DOPRAVA ŘÍČANY

Bakalářská práce

Autor práce: Daniela Kautská

Vedoucí práce: doc. RNDr. Miroslav Martiš, CSc.

Praha 2019

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Fakulta životního prostředí

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Daniela Kautská

Územní plánování

Název práce

Silniční doprava Říčany

Název anglicky

Říčany _ transport _ road

Cíle práce

Zhodnocení stavu silniční dopravy ve městě Říčany

Metodika

Úvod

I. Teoretická část

– Definice pojmu silniční doprava

– Popis oblasti města Říčany

II. Praktická část

– Stav silniční dopravy a její vliv na životní prostředí v Říčanech

– Definice základních problémů silniční dopravy v Říčanech

Závěr

Doporučený rozsah práce

40

Klíčová slova

Říčany, silniční doprava, silniční síť, pražská okruh(R1), solná stezka, přeložky silnic

Doporučené zdroje informací

Kořen Vladimír: Říčany

Předběžný termín obhajoby

2018/19 LS – FŽP

Vedoucí práce

doc. RNDr. Miroslav Martiš, CSc.

Garantující pracoviště

Katedra aplikované ekologie

Elektronicky schváleno dne 1. 4. 2019

prof. Ing. Jan Vymazal, CSc.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 1. 4. 2019

prof. RNDr. Vladimír Bejček, CSc.

Děkan

V Praze dne 23. 04. 2019

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracovala samostatně pod vedením doc. RNDr. Miroslava Martiše, CSc., a že jsem uvedla všechny literární prameny a publikace, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu použitých zdrojů na konci práce.

V Praze dne 19 . 4. 2019

Kautská Daniela

Poděkování

Děkuji vedoucímu práce, doc. RNDr. Miroslavu Martišovi, CSc. za konzultace a pomoc při řešení bakalářské práce a za jeho vstřícný a pozitivní přístup.

Abstrakt:

Říčany jsou situovány ve Středočeském kraji, v okrese Praha-východ, asi 20 kilometrů jihovýchodně od centra Prahy. Jelikož se Říčany nacházejí v blízkosti hustě osídlené Prahy je pro ně i jeho okolí typická hustá silniční síť dopravy s vysokou intenzitou provozu. Práce má dvě části. V první části se seznamujeme s pojmem silniční doprava, jak silniční dopravu rozdělujeme a jaký má doprava vliv na životní prostředí. První část také obsahuje seznámení s městem Říčany, s jeho členěním, polohou a krajinou. V druhé části najdeme popis jednotlivých komunikací a jejich problémové úseky ve městě Říčany. Dále tato část obsahuje návrhy přeložek komunikací zanesených v územním plánu. Cílem práce je zhodnotit stav silniční dopravy a zjistit, které komunikace jsou nejvíce zatížené a jak je to řešeno.

Klíčová slova: Říčany, silniční doprava, silniční síť, pražský okruh(R1), solná stezka, přeložky silnic

Abstract:

Říčany is situated in the Central Bohemian Region, in the district of Prague-East, about 20 kilometers southeast of the center of Prague. As Říčany is located close to densely populated Prague, a dense road network with high traffic intensity is typical for them and its surroundings. The work has two parts. The first part introduces the concept of road transport, how we divide the road transport and how the transport has an impact on the environment. The first part also includes an introduction to the town of Říčany, its division, location and landscape. In the second part we can find a description of the individual roads and their problem areas in the town of Říčany. Furthermore, this section contains suggestions for relocation of roads included in the zoning plan. The aim of this work is to evaluate the state of road transport and find out which communications are most burdened and how is it trying to solve.

Key words: Říčany, road transport, the road network, Prague circle(R1), salt path, road relocation

Obsah

1 Úvod	10
2 Cíl práce	11
3 Metodika	11
4 Teoretická část	12
4.1 Definice silniční dopravy	12
4.1.1 Technická základna silniční dopravy	13
4.1.2 Silnice rozdělujeme z hlediska státně politického významu do tříd:	14
4.1.3 Silnice můžeme rozdělit i podle účelového určení na:	15
4.1.4 Rozdělujeme je podle významu do čtyř tříd:	15
4.2 Obecné vlivy dopravní infrastruktury na životní prostředí	16
4.3 Charakteristika obce Říčany	18
4.3.1 Vnitřní členění města	19
4.3.2 Poloha města	21
4.3.3 Příroda a krajina	21
5 Praktická část	23
5.1 Stav silniční dopravy	23
5.1.1 Dálnice D1	24
5.1.2 Silnice I. třídy I/2	24
5.1.3 Silnice II. třídy II/101	25
5.1.4 Silnice II. třídy II/107	25
5.1.5 Silnice III. třídy III/3339	26
5.1.6 Silnice III. třídy III/00312	26
5.1.7 Silnice III. třídy III/00313	26
5.1.8 Silnice III. třídy III/00322	26

5.1.9 Silnice III. třídy III/00323	26
5.1.10 Silnice III. třídy III/00325	27
5.1.11 Silnice III. třídy III/1011	27
5.2 Návrhy nových (změny) silničních komunikací v Územním plánu	29
5.2.1 Návrh koridoru R1 (SOKP).....	29
5.2.2 Návrh koridoru 335 (Solná stezka)	32
5.2.3 Návrh Aglomeračního okruhu (přeložka II/101).....	34
5.2.4 Rezerva přeložky I/2	35
5.2.5 Silnice III. třídy a místní komunikace	36
6 Výsledky.....	37
7 Diskuse	38
8 Závěr.....	39
9 Seznam použitých zdrojů	40

Seznam obrázků

Obrázek 1 - síť dálnic	14
Obrázek 2 - pohled na Říčany z letadla	18
Obrázek 3 - administrativní členění Říčan	19
Obrázek 4 - poloha Říčan	20
Obrázek 5 - Mapa silniční a železniční dopravy v obvodu ORP Říčany	28
Obrázek 6 - Návrh koridoru R1 v ÚP	30
Obrázek 7 - Mapa SOKP	31
Obrázek 8 - Umístění koridoru II/335	33
Obrázek 9 - Umístění přeložky II/101	35

Seznam zkratk

ORP	Obec s rozšířenou působností
ZPF	Zemědělský půdní fond
PUPFL	Pozemky určené k plnění funkce lesa
EIA	<i>Environmental Impact Assessment</i> (je proces posouzení vlivů určitého záměru na životní prostředí)
VKP	Významné krajinné prvky
CHKO	Chráněné krajinné oblasti
CHOPAV	Chráněné oblasti přirozené akumulace vod
MÚK	Mimoúrovňové křížení
RPDI	Roční průměr denních intenzita
SOKP	Silniční okruh kolem Prahy
ÚP	Územní plán
ÚAP	Územně analytické podklady

1 Úvod

Doprava hraje důležitou roli v rozvoji nejen regionů, ale i celých států. Proto je důležité, aby každý stát měl kvalitní dopravní infrastrukturu. Samozřejmě doprava sama o sobě tento rozvoj nezaručí. Důležité jsou také kvalitní a ekonomicky udržitelné přepravní procesy, které přispějí k dalšímu rozvoji. Česká republika je svojí polohou ve střední Evropě z hlediska dopravy velmi důležitá. Přes naše území prochází několik důležitých panevropských dopravních koridorů. Bohužel problém dopravní infrastruktury ČR je její stáří a stav. Velké procento obyvatel žijících ve městech v zázemí Prahy, dojíždí do Prahy za prací, do škol, za službami a kulturou. Kromě víkendových přetížení komunikací, způsobené chataři a chalupáři se objevují celodenní zácpy dojíždějících za prací do města. Jedná se i o vyjížďku z měst na nákupy v příměstských centrech. Nedochozí k nárůstu dopravy jen mezi centry měst a příměstskými lokalitami, ale i mezi suburbánními lokalitami. Říčany jsou také jedním z případů města v zázemí Prahy a tudíž se stejně jako většina těchto měst potýkají s přetížeností silniční dopravy v důsledku dojíždění za prací, do škol a kulturou. Říčany propojují přilehlé městské části s Prahou. Přes Říčany vede pár významných komunikací. Jedna z nich spojuje Prahu a Kutnou Horu, další je dálnice D1, která nevede přímo přes intravilán Říčan, ale při západním okraji městské části Jažlovic. V neposlední řadě silnice vedoucí od Úval a napojující se na mimoúrovňovou křižovatku s dálnicí D1.

2 Cíl práce

Zhodnocení stavu silniční dopravy ve městě Říčany, jestli má silniční doprava v Říčanech výrazně negativní vliv na životní prostředí a které komunikace jsou nejvíce zatížené a jaká jsou navrhovaná řešení.

3 Metodika

V bakalářské práci jsem se nejdříve zaměřila na pojem silniční doprava. Co silniční doprava je, podle čeho a jak jí rozdělujeme a jakými faktory působí na životní prostředí. Dále jsem se zaměřila na seznámení s lokalitou Říčan. Kde se nacházejí, jejich členění, přírodní a krajinné podmínky. V druhé části jsem se zabývala popisem jednotlivých komunikací a jaké jsou návrhy na zlepšení zatíženosti některých komunikací. Na závěr jsem zhodnotila, co je největším problémem silniční dopravy v Říčanech.

4 Teoretická část

4.1 Definice silniční dopravy

„Silniční doprava je souhrn činností, jimiž se zajišťuje přeprava osob (linková osobní doprava, kyvadlová doprava, příležitostná osobní doprava, taxislužba), zvířat a věcí (nákladní doprava) vozidly, jakož i přemísťování vozidel samých po dálnicích, silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích a volném terénu.“ - (Zákon č. 111/1994 sb. o silniční dopravě, 1994)

Silniční doprava v současné době patří k nejprogressivněji se rozvíjejícím oborům ve všech ekonomicky rozvinutých i rozvíjejících se státech. Základními přednostmi silniční dopravy je relativní rychlost, dostupnost, operativnost, rychlá přizpůsobivost změnám poptávky a schopnost bezproblémově realizovat systém přeprav. Využívá velmi husté sítě pozemních komunikací, jejichž rozhodující části budovaly státy po staletí. Síť pozemních komunikací navazovala na historické stezky pro jezdce a povozy.

S ohledem na většinou nejhustší síť dopravních cest má silniční doprava ze všech druhů pozemní dopravy nejsnazší dostupnost, nejvyšší rychlost přemísťování.

Nezanedbatelným argumentem silniční dopravy je výrazné snížení spotřeby pohonných hmot, emisí škodlivin a hluku, ke kterému dochází v silniční dopravě v důsledku technického vývoje. Od konce sedmdesátých do poloviny devadesátých let se výrazně snížily emise škodlivin v silniční dopravě vlivem konstrukce motorů, ekologičtějších pohonných hmot, lepší konstrukce pneumatik. - (Ondříšková, 2005)

4.1.1 Technická základna silniční dopravy

Technickou základnu silniční dopravy tvoří:

- stabilní základna
- mobilní základna
- zabezpečení provozu

Stabilní základnu tvoří pozemní komunikace a dopravní stavby.

Na pozemních komunikacích se realizuje přeprava prostřednictvím silniční dopravy.

Silniční dopravu rozdělujeme na:

- dálnice
- rychlostní komunikace
- silnice
- místní komunikace
- účelové komunikace.

Z technického hlediska se dělí pozemní komunikace na:

- silniční komunikace
- cesty
- chodníky – pěší zóny.

Další rozdělení může být podle počtu dopravních směrů, počtu jízdních pruhů, podle rozestupu dopravních směrů.

Dálnice je budována bez úrovnových křížení s oddělenými místy pro napojení, vjezd a výjezd, mající směrové a oddělené jízdní pruhy.

Dálnice a vybrané rychlostní komunikace jsou zpoplatněny podle hmotnosti vozidel.

Cena dálniční známky je každoročně stanovena.

— Dálnice v provozu
— Dálnice - výhled



Obrázek 1 - síť dálnic (www.rsd.cz, 2019)

4.1.2 Silnice rozdělujeme z hlediska státně politického významu do tříd:

- silnice I. třídy – jsou silnice státního a mezinárodního významu, které současně mají mezinárodní význam v silniční dopravě, navazují na silniční síť jiných států a tvoří mezinárodní síť silnic, které doporučuje a vymezuje Evropská hospodářská komise OSN. Tyto silnice mají dvojitý značení – státní jedno až dvoumístné číslo (12, 19, 65) a evropské značení, doplněné písmenem E.
- silnice II. třídy – jsou silnice krajského významu, označují se dvou až třímístnými čísly a ve skutečnosti spojují krajská města (234, 315)
- silnice III. třídy – mají místní a „okresní“ význam, jsou označovány čtyřmístnými nebo pětimístnými čísly, případně římskými čísly za lomítky (3511/II).

4.1.3 Silnice můžeme rozdělit i podle účelového určení na:

- mezinárodní silnice zapojené do mezinárodní silniční soustavy
- dálkové silnice určené a využívané pro dálkovou silniční dopravu
- rychlostní silnice – s navrhovanou rychlostí alespoň 100 km/h
- výpadové silnice, z center měst na jeho okraje
- okružní silnice, umožňující objezd města mimo zastavěná místa nezatěžující život města svou přítomností
- dálniční přivaděče
- rekreační silnice, nemusí být sjízdné po celý rok a slouží především k přístupu do rekreačních oblastí.

Součástí pozemních komunikací jsou místní a účelové komunikace, které tvoří součást dopravního vybavení obcí a měst. Rovněž údržba a odpovědnost za ně patří obcím a městům.

4.1.4 Rozděluje je podle významu do čtyř tříd:

- místní komunikace I. třídy – technicky vyhovující všem druhům dopravy, je po nich vedena i veřejná hromadná doprava
- místní komunikace II. třídy – ostatní komunikace v obcích, které vyhovují provozu všech druhů motorových vozidel
- místní komunikace III. třídy – částečně přístupné provozu motorových vozidel (např. zákaz vjezdu nákladním vozidlům)
- místní komunikace IV. třídy – které nejsou přístupné provozu motorových vozidel (pěší zóny a chodníky, cyklistické stezky). - (Ondříšková, 2005)

4.2 Obecné vlivy dopravní infrastruktury na životní prostředí

„Doprava sama osobě ovlivňovala životní prostředí už od počátku. Člověk pro dopravní procesy potřeboval zabrat půdu na komunikace. S tím byl spojený růst nových měst podél cest a další nárůst dopravy.

Průmyslová revoluce v 18. století přinesla zásadní změny a to i pro obor dopravy. Sílu zvířat začala nahrazovat síla strojů, nejdříve parních. Stroje pak měly na životní prostředí nemalý vliv, ačkoliv zpočátku to nebyl vliv tak zásadní, protože dopravních procesů nebylo mnoho.

Největší nárůst dopravy byl zaznamenán po II. světové válce. V České republice byl největší nárůst zaznamenán po roce 1989 a to jak v přepravních procesech (množství přepraveného zboží a lidí), tak v nárůstu počtu registrovaných vozidel. Pokročila také výstavba nových komunikací, zejména dálnic a rychlostních komunikací, jejichž stavba znamená velký zábor (zemědělské) půdy." - (Vodný, Doprava a životní prostředí, 2010)

Vodný ve svém článku Doprava a životní prostředí říká: „Ve státech s rozvinutým hospodářstvím, mezi které Českou republiku počítáme, je doprava jedním z hlavních faktorů, které se podílejí na znečišťování životního prostředí. Na znečišťování má největší podíl doprava silniční, která se na tomto procesu podílí plynnými exhalacemi, ale také hlukem a masivním zábořem půdy." - (Vodný, Doprava a životní prostředí, 2010)

Negativní dopady rozšiřování dopravní infrastruktury i samotného provozu na ní lze souhrnně rozdělit do několika oblastí působnosti, a to podle toho, na jakou část životního prostředí nejvíce působí (změny v krajině, fragmentace krajiny, znečištění ovzduší, zatížení akustickým tlakem, ovlivnění veřejného zdraví atd.).

Obecně lze jako hlavní negativní vlivy dopravy na životní prostředí uvést:

- znečišťování ovzduší, vody i půdy při spalování pohonných hmot, čili emitování
- polutantů
- znečišťování ovzduší, vody i půdy bez vazby na klasické spalovací motory
- produkce odpadů (vraky aut, staré pneumatiky, autobaterie)
- destrukce či narušení objektů v důsledku vibrací či exhalací
- zvýšení primární i sekundární prašnosti
- zvýšení zátěže akustickým tlakem
- negativní působení posypových látek (chloridy) na vegetaci, půdu, vodu a populace živočichů
- narušování migračních koridorů zvěře (zejména u velkých savců)
- rizika šíření nepůvodních a invazních druhů (rostlin i živočichů)
- bariérový efekt
- fragmentace krajiny s negativním vlivem na biodiverzitu
- primární zábory půdy (ZPF, PUPFL)
- sekundární zábory půd (výstavba podél komunikací)
- ovlivnění krajinného rázu
- produkce kapalných i pevných toxických látek
- biologické faktory (snížení rekreačních a zdravotně hygienických funkcí krajiny)
- bezpečnostní rizika.

V současné historii (od zavedení procesu posuzování vlivů na životní prostředí – EIA) docházelo a stále dochází k posouzení možných dopadů na životní prostředí ještě před samotným schválením projektu. Výsledkem takového posouzení je navrhnout opatření, která směřují k minimalizaci vlivů na životní prostředí. Bohužel i přes veškerá tato aktivní opatření, ať už z pohledu krajiny, veřejného zdraví či ochrany přírody, není možné zcela vyloučit významné negativní dopady.

Přesto je nutné podotknout, že silniční doprava je nenahraditelná při plošné obsluze území a to jak v případě osobní, tak nákladní dopravy. - (Ing. Zdeněk Keken, 2014)

4.3 Charakteristika obce Říčany



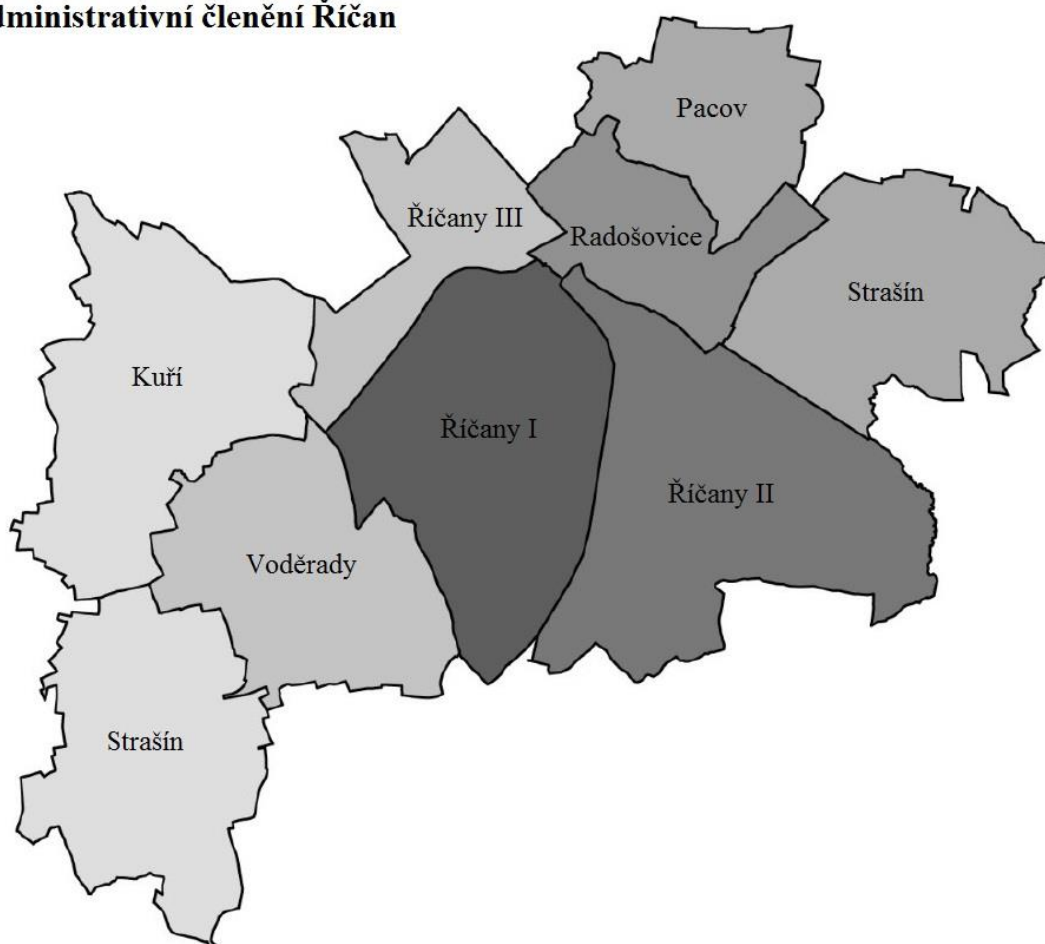
Obrázek 2 - pohled na Říčany z letadla (www.flyfoto.cz, 2013)

První zmínka o Říčanech je z k roku 748, kdy se odehrála bitva o říčanský dvůr. Mezi dominantní architektonické památky patří zřícenina kdysi honosného hradu z doby posledních Přemyslovců, později obsazeného husity. Na náměstí, jehož půdorys je pro svou vzácnou ranně gotickou parcelaci předmětem památkové ochrany, najdeme kostel sv. Petra a Pavla. Klenby nenápadné kaple v jeho interiéru zdobí fresky z doby kolem r. 1400. Nedaleko stojí Mariánský sloup z roku 1699. V roce 1890 byla založena Olivovna, manželi Olivovými jako vychovatelná pro zanedbané a opuštěné děti. Dnes slouží jako dětská léčebna respiračních chorob. - (<http://www.maks-ricany.cz>)

4.3.1 Vnitřní členění města

Město Říčany se administrativně dělí na 7 katastrálních území (Jažlovice, Kuří u Říčan, Říčany u Prahy, Říčany–Radošovice, Pacov u Říčan, Strašín u Říčan a Voděrádky) a 8 městských částí (Jažlovice, Krabošice, Kuří, Říčany, Pacov, Radošovice, Strašín a Voděrádky). Pod tyto městské části spadá celkem 19 základních sídelních jednotek (ZSJ).

Administrativní členění Říčan



Obrázek 3 - administrativní členění Říčan (info.ricany.cz, 2016)

Jádrovou část města tvoří Říčany. Souvislou zástavbou jsou s Říčanami propojené Radošovice, které byly původně samostatným sídlem (hranici mezi oběma městskými částmi tvoří silnice II/333). Obě části jsou „městské“ v pravém slova smyslu.

Další městské části se již nacházejí mimo intravilán Říčan a mají charakter suburbánních venkovských sídel. V severním zázemí se nachází městská část Pacov, na severovýchodě pak Strašín. Na opačné jihovýchodní straně zázemí Říčan směrem k dálnici D1 leží městské části Kuří, Jažlovice, Krabošice a Voděrádky.

Rozloha všech katastrálních území města Říčany tvoří dohromady 2 580 hektarů, tedy necelých 26 km². V poslední době nedošlo v Říčanech k žádným změnám vnitřního členění na úrovni katastrálních území a městských částí, s výjimkou drobných úprav jejich hranic. - (Říčany, 2005)



Obrázek 4 - poloha Říčan (info.ricany.cz, 2012)

4.3.2 Poloha města

Město Říčany se nachází ve Středočeském kraji v jihovýchodním zázemí hlavního města Prahy. Území Říčan a Prahy spolu bezprostředně sousedí. Mezi velikostně podobnými městy v celém Česku bychom patrně obtížně hledali takové, které má exponovanější polohu než Říčany. Říčany jsou v důsledku toho v tomto směru jedinečnou územní jednotkou v celostátním měřítku.

Extrémně exponovaná poloha však také znamená, že Říčany jsou napojené na pražskou aglomeraci se všemi pozitivy a negativy, která z toho plynou. Zvláště v posledních letech, kdy se v zázemí velkých měst v Česku rozvíjí proces suburbanizace, se hranice těchto měst stávají méně ostrými a města se rozprostírají dále. Říčany jsou typickým příkladem města, které je sice administrativně samostatnou jednotkou, ale funkčně je s nadřazeným centrem Prahy natolik propojené, že se ve skutečnosti stává jeho součástí, i když si v rámci metropolitní oblasti uchovává roli menšího centra. - (Říčany, 2005)

4.3.3 Příroda a krajina

Říčany a její části se nacházejí převážně na rovinatém až mírně členitém území Říčanské plošiny jihovýchodně od Prahy. Východní část katastrů města Říčany je značně zalesněna, převážně bezlesá kulturní krajina je rozvinuta na západě území. Velkou část rozlohy tvoří obytné plochy sídel, komerční zóny (podél dálnice D1). Na území města se nenacházejí významné dominanty v krajině a nedochází k narušení jejího krajinného rázu.

Původní lesy se zachovaly na malé procentu území, byly převážně nahrazeny smrkovými monokulturami, popř. kulturami borovice, modřínu a dubu červeného. Dochází však k dlouhodobému snižování podílu zemědělského půdního fondu. Úpadek zemědělského hospodaření v krajině má za následek existenci velkých ploch ležících ladem. Jedná se o hustě osídlenou krajinu s odpovídajícím stupněm zatížení

území a znečišťování. Na charakter okolní krajiny má také vliv hustá dopravní infrastruktura a vedení vysokého napětí.

Na území města Říčany se nenacházejí prvky soustavy Natura 2000 ani se zde nevyskytují žádná ochranná pásma. Pouze na lokální úrovni se nacházejí ochranná pásma VKP (významných krajinných prvků). Nevyskytují se zde žádné chráněné krajinné oblasti (CHKO) ani chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV). Pak jsou zde ochranná pásma vodních zdrojů, a to Říčanského potoka a Rokytky, pásmo hygienické ochrany místního zdroje pro Radošovice a Pacov, stupně I a II (lokální zdroje). Ochranné pásmo vodních zdrojů II. stupně je v okolí nádrže Marvánek. V oblasti nerostných surovin se zde vyskytuje chráněné ložiskové území wolframové rudy a cihlářské suroviny. - (Říčany, 2005)

5 Praktická část

5.1 Stav silniční dopravy

Protože se město Říčany nachází v hustě osídleném a zalidněném zázemí Prahy, je pro jeho okolí typická hustá síť silničních komunikací s nadprůměrně vysokou intenzitou provozu.

Nejdůležitější silniční komunikací je dálnice D1 Praha–Brno–Vyškov, která území města protíná na jeho západním okraji v oblasti Jažlovic. Ve vztahu k Praze má radiální směr také silnice I/2, která vede z Prahy přes severní okraj intravilánu města (přibližně po hranici městských částí Říčany a Radošovice) jako Černokostelecká ulice vedoucí směrem na Kutnou Horu.

Nejvýznamnější tangenciální silnicí je II/101, která vede od Úval a prochází jako Říčanská ulice napříč územím města přes Pacov, Radošovice, Říčany, Krabošice a Voděrádky k mimoúrovňové křižovatce (MÚK) s dálnicí D1 a dále směrem na Jesenici. Tato komunikace tvoří vnější dopravní okruh kolem Prahy a spolu s dalšími komunikacemi na území hl. m. Prahy nahrazuje dosud chybějící dálniční okruh.

Další významnější silniční komunikací je silnice II/107, která vede z centra Říčan jako ulice Pod Lihovarem, 17. listopadu a Široká na jih do Světic a Velkých Popovic.

Zbývající silniční komunikace na území Říčan jsou zařazeny do kategorie silnic III. třídy nebo místních komunikací. Na většině těchto komunikací však vysoká intenzita dopravního provozu a významný podíl tranzitní dopravy odpovídá spíše silnicím vyšších kategorií. Jedná se zejména o tyto komunikace:

- III/00312: Říčany – Kuří – Čestlice
- III/00325: Modletice – Jažlovice – Otice

- III/3339: Říčany – Lipany
- III/33312: Říčany – Praha-Kolovraty
- místní komunikace (ulice) Za Větrníkem, Uhelná a Úvalská (součást MÚK I/2 a II/101)
- místní komunikace (ulice) Rýdlova a Smiřických (spojka mezi II/107 a I/2). - (Říčany, 2005)

5.1.1 Dálnice D1

Páteř české silniční sítě má v oblasti Říčan extrémní hodnoty zatížení (jedná se o jednu z nejvyšších hodnot v rámci silniční sítě celé České Republiky). Zatížení této komunikace dosahuje v oblasti Říčan asi 50 tisíc osobních automobilů a 11 tisíc nákladních vozidel za 24 hodin. Vzhledem k tomu, že dálnice vede mimo zastavěná území, nepředstavuje pro obyvatele Říčan (s výjimkou velmi blízko položené městské části Jazlovice) významnější problém.

5.1.2 Silnice I. třídy I/2

Nejfrekventovanějšími komunikacemi, které procházejí také souvisle zastavěnými obytnými oblastmi, jsou I/2 a II/101. Značný problém pro místní obyvatele (hluk, emise, ale i samotná hustota a bezpečnost provozu a rozdělení města pro pěší, ale i pro vozidla) představuje zejména I/2, která vede jako Černokostecká ulice v délce více než 2 kilometry souvisle zastavěným územím městské části Radošovice. Zatížení komunikace se zde pohybuje mezi 14 a 18 tisíci osobních automobilů a 1,3 a 2 tisíci nákladních automobilů. Dopravní studie posuzuje vedení této komunikace jako v mnoha parametrech nedostačující a doporučuje její odvedení mimo zastavěné území. Při porovnání s přetížeností silnic v okolí Prahy je silnice I/2 spíše lehce problémová. Přibližně se uvádí, že kritické zatížení v extravilánu pro dvoupruhovou silnici je 20 000 vozidel za den. - (Říčany, 2005)

5.1.3 Silnice II. třídy II/101

V úseku Říčany - MÚK D1 EXIT 12. Silnice II/101 v řešeném území představuje nejvýznamnější dopravní spojení, které napojuje oblast Říčan na dálnici D1. Tato silnice jako jediná ze zde uvedených má vyhovující návrhové parametry. V roce 2014 prošla rekonstrukcí, kde byly doplněny bezpečnostní prvky. Podle sčítání dopravy z roku 2010 je roční průměr denních intenzit (RPDI) 16 447 všech vozidel za 24 hodin. Jedná se tedy o dopravně nejvíce zatíženou silnici v řešeném území. Na této silnici je významný podíl nákladní dopravy, která směřuje do komerčních zón u dálničního EXITu 12 a dále do komerčních zón v Říčanech a přilehlém okolí. Posuzovaný úsek se charakterizuje častými kolonami vozidel v dopravních špičkách, zejména úsek na průjezdu Říčany.

5.1.4 Silnice II. třídy II/107

V úseku: MÚK D1 EXIT – Všechromy – Světice – Říčany. Jedná se o alternativní napojení Říčan na dálnici D1 (EXIT 15). Podle sčítání dopravy z roku 2010 je RPDI (roční průměrná intenzita) v úseku D1 – Všechromy 7 663 všech vozidel za 24 hodin, v úseku Všechromy – hranice Říčan 6 438 všech vozidel za 24 hodin a v Říčanech je RPDI stanoveno 6 873 všech vozidel za 24 hodin. V řešeném území má tato silnice řadu dopravních nedostatků, její návrhové parametry odpovídají parametrům pro silnici III. třídy a ne pro silnici II. třídy. Silnice prochází zastavěným územím obcí Všechromy, Světice a Říčany. Na této trase se nachází nezabezpečený železniční přejezd s vlečkou Strančice – Velké Popovice (mimo pravidelný provoz). Silnice tedy není vhodná pro zvýšené intenzity vozidel. Provoz nákladních vozidel není omezen.

5.1.5 Silnice III. třídy III/3339

V úseku: hranice Prahy (m. č. Lipany) – Říčany. Jedná se o poměrně nevýznamnou silnici, která je nárazově využívána při dopravních problémech na D1.

5.1.6 Silnice III. třídy III/00312

V úseku: Kuří u Říčan – Říčany. Přestože se jedná o silnici s nedostatečnými šířkovými parametry je poměrně intenzivně využívána, a to zejména ve směru Praha - Říčany. Důvodem jsou časté kolony na dálničním exitu 12 D1. Řidiči volí trasu přes EXIT 8 a přes Nupaky. Z hlediska silničního systému v území se tedy jedná o poměrně významnou silnici, která nemá odpovídající návrhové parametry.

5.1.7 Silnice III. třídy III/00313

V úseku: hranice Prahy (m. č. Lipany) – Kuří – II/101 není tato silnice intenzivně využívána dopravou, její návrhové parametry jsou nevyhovující.

5.1.8 Silnice III. třídy III/00322

V úseku: Říčany – Voděrádky. Tato silnice není v běžném provozu intenzivně využívána. Její využití je intenzivní v případě problémů na silnici II/101, jelikož je součástí alternativního spojení D1 – Říčany.

5.1.9 Silnice III. třídy III/00323

V úseku: Voděrádky – Jažlovice – Všechromy. Silnice není v běžném provozu intenzivně využívána. Stejně jako u silnice III/00322 se jedná o alternativní propojení

D1 – Říčany. Úsek Jažlovice – Všechromy je v současné stavu uzavřen z důvodu havarijního stavu nadjezdu nad dálnicí D1.

5.1.10 Silnice III. třídy III/00325

V úseku: II/101 (komerční zóna Modletice) – Jažlovice – Otice – II/107. Mimo řešené území tvoří silnice páteřní komunikaci komerční zóny, kterému odpovídají návrhové prvky. Podle sčítání dopravy z roku 2010 je RPDI 3 718 všech vozidel za 24 hodin – průjezd komerční zónou. V řešeném území není silnice příliš dopravně zatížena, pokud nejsou problémy na D1. Silnice III/00325 totiž tvoří jednu z alternativních objízdnych tras.

5.1.11 Silnice III. třídy III/1011

V úseku: Světice – Tehov – I/2 – Strašín. Tato komunikace je v běžném provozu částečně využívána jako objezd silnice I/2 (průjezd Říčany), kde jsou časté dopravní komplikace. Ze sčítání dopravy z roku 2010 je RPDI v úseku I/2 – Tehov 2 206 všech vozidel za 24 hodin. Zbýlý úsek není nasčítán. Silnice prošla v roce 2014 rekonstrukcí. Nedostačující jsou průjezdy obcemi Tehov a Světice, kde jsou místy stísněné poměry a nejsou dodrženy rozhledové poměry. Parametry silnice odpovídají silnici III. třídy zejména mimo zastavěné území obcí. - (<http://www.tehov.cz>, 2016)

Mapa silniční a železniční dopravy v obvodu ORP Říčany



Obrázek 5 - Mapa silniční a železniční dopravy v obvodu ORP Říčany (info.ricany.cz, 2005)

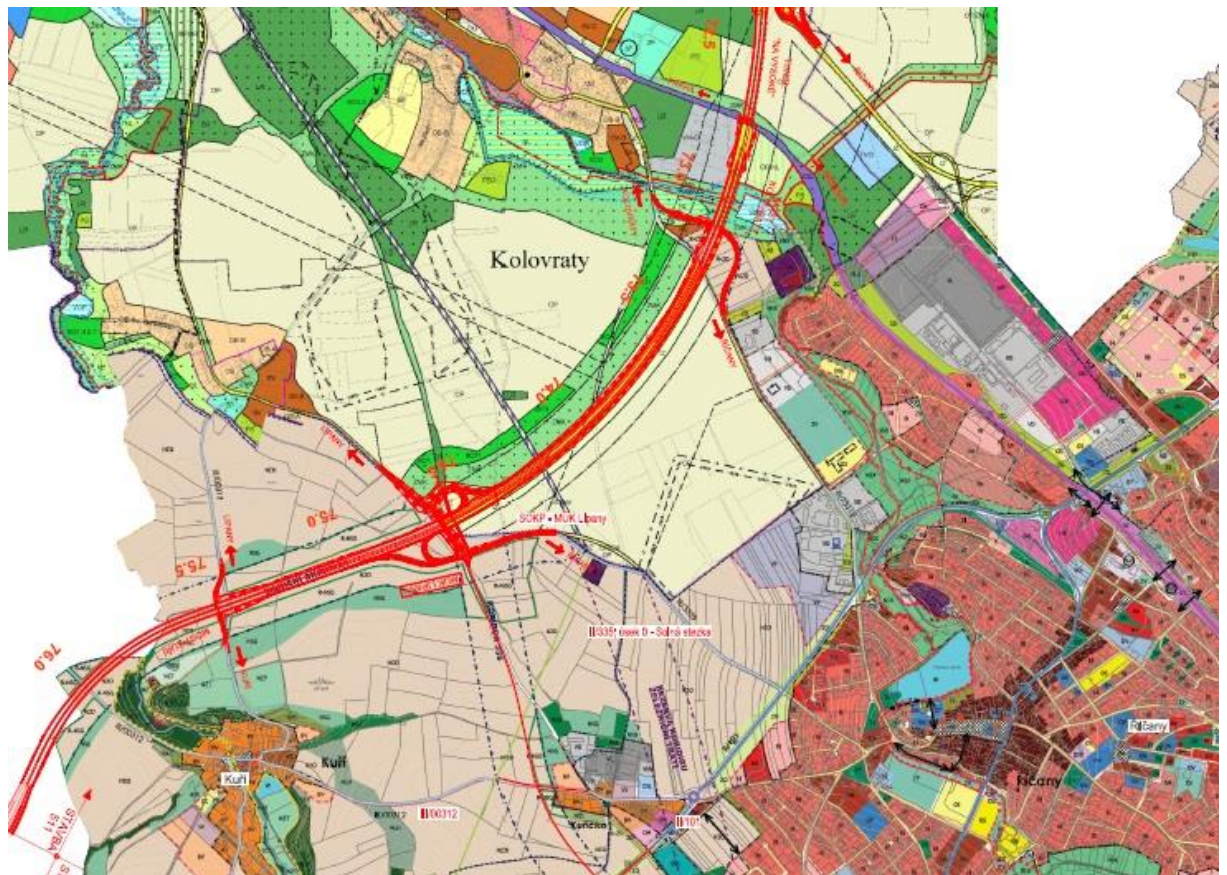
5.2 Návrhy nových (změny) silničních komunikací v Územním plánu

5.2.1 Návrh koridoru R1 (SOKP)

ÚP navrhuje vymezení koridoru nad místního významu SOKP, který je vymezen severně od obce Kuří. Jedná se o úsek stavby pražského okruhu 511 Běchovice - dálnice.

Trasa vede jižním směrem od Běchovic a dostává se do prostoru mezi obce Lipany, Nupaky na jedné straně a Kuří na straně druhé. V tomto úseku je navržena poslední mimoúrovňová křižovatka této stavby se silnicí Říčany – Lipany a nejdelší 608 m dlouhý most Kuří poblíž stejnojmenné obce. Úsek stavby končí před mimoúrovňovou křižovatkou s dálnicí D1. Tato stavba by měla být optimálně zahájena v roce 2019. - (www.okruhprahy.cz, 2018)

Návrh koridoru R1 v ÚP



Obrázek 6 - Návrh koridoru R1 v ÚP (www.tehov.cz, 2016)

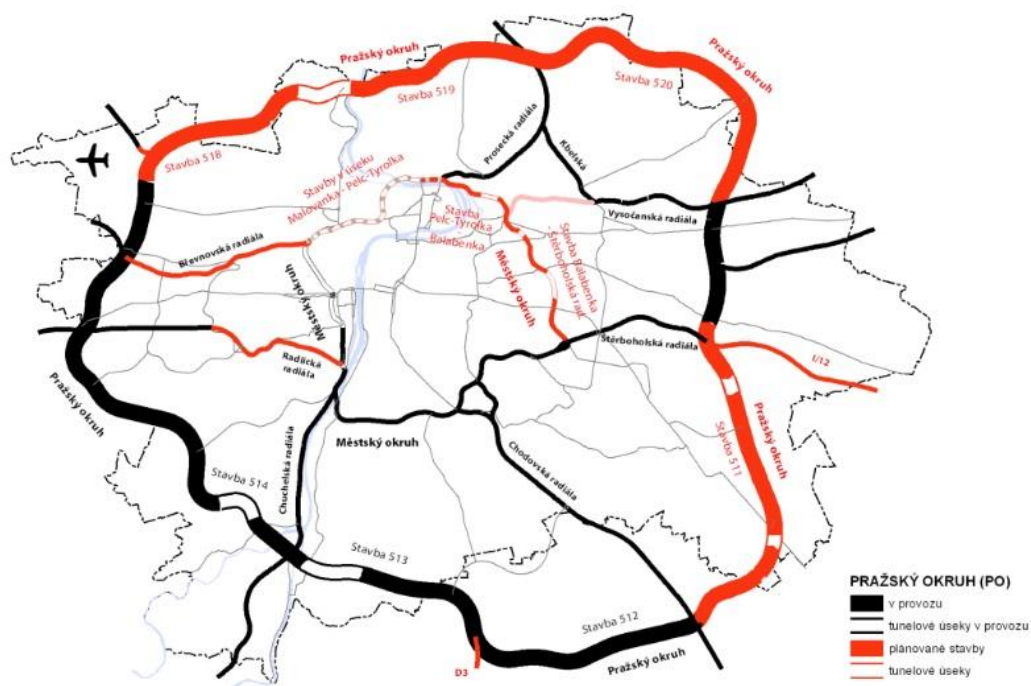
SOKP je významnou dopravní stavbou celostátní úrovně, která v konečné podobě tvoří součást základního komunikačního systému hlavního města Prahy, jehož základními funkcemi jsou:

- převedení průjezdné tranzitní dopravy
- rozvádění zátěží zdrojových a cílových z vnější dálniční sítě na komunikační síť města
- přenesení části vnitroměstských dopravních vztahů především u městských čtvrtí sousedících s okruhem.

Díky svému rozsahu a výše zmíněným funkcím má celá stavba SOKP vliv na své okolí z různých hledisek: různé plánovací dokumentace, obyvatelstvo, krajina, ekologie. - (www.okruhprahy.cz, 2018)

Silniční okruh kolem Prahy se staví od konce 70. let a dosud je hotovo necelých 40 kilometrů z plánovaných 82 kilometrů. Chybějí čtyři velké stavby 518 Ruzyně - Suchdol v délce 9,4 kilometrů, 519 Suchdol - Březiněves, tento úsek je dlouhý 6,7 kilometrů, 520 Březiněves - Stalice v délce 13,2 kilometrů a jako poslední úsek 511 Běchovice - D1, který je dlouhý 12,6 kilometrů. Nejbližší k zahájení výstavby je spojka Modletice – Běchovice, která propojí dálnici D1, hradeckou D11 a libereckou D10. Měla by odvézt tranzitní dopravu z Jižní spojky a Štěrboholské radiály a ulevit především obyvatelům Spořilova. - (zdopravy.cz, 2018)

Mapa SOKP



Obrázek 7 - Mapa SOKP (www.suchdolskenoviny.cz, 2017)

5.2.2 Návrh koridoru 335 (Solná stezka)

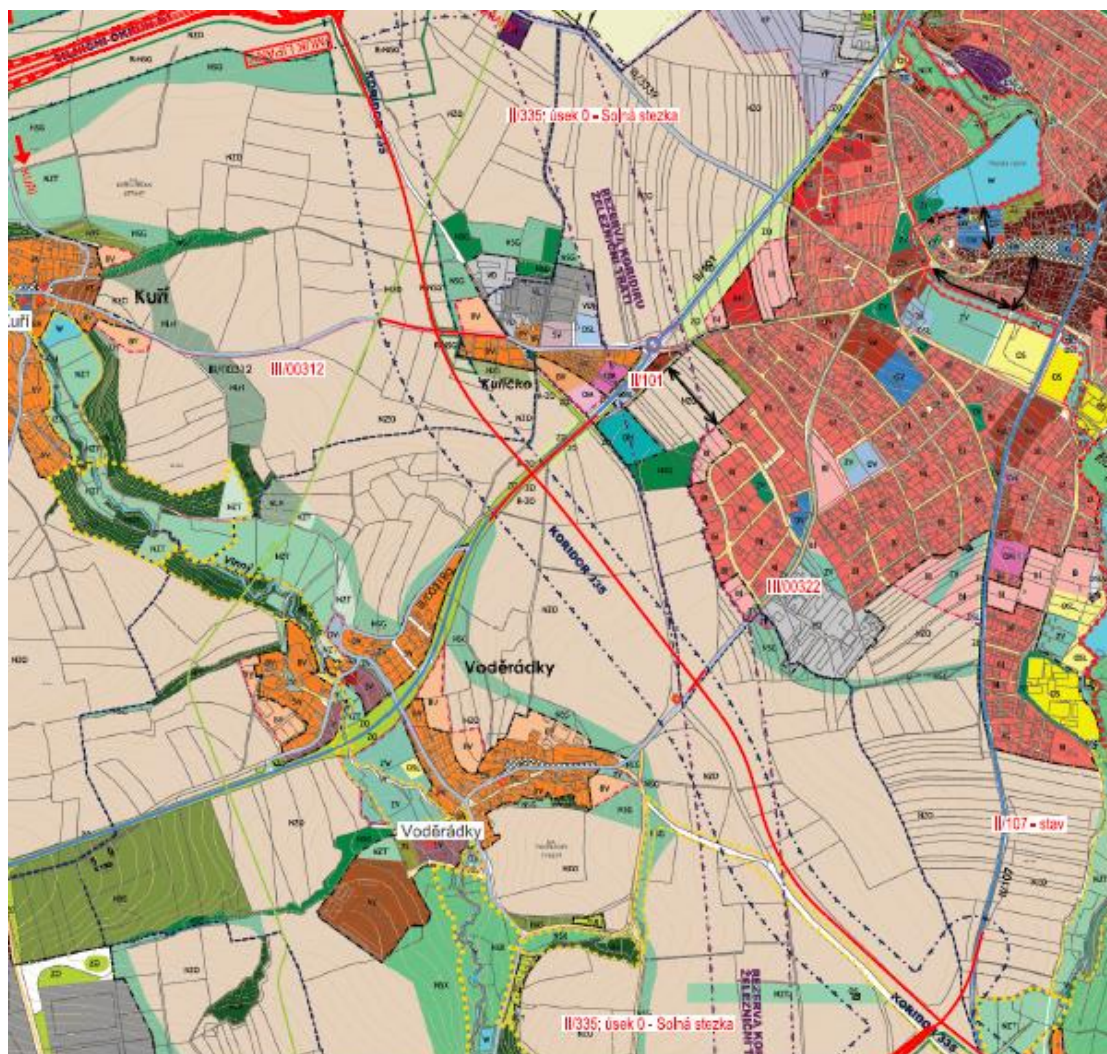
Návrh přeložky silnice II/335, vedené jako jižní obchvat. Přeložka vede po západním okraji obce Kuříčko. Dále vede mezi obcemi Voděrady a Říčany, směrem na jih pokračuje k obcím Světice a Všestary.

Vedení města Říčan odmítá výstavby přeložky II/335, tzv. Solné stezky (jižní obchvat města Říčan). Solná stezka by přivedla do blízkosti bydlení tisíce nových vozidel, hluk, emise a vytvořila novou bariéru v krajině. Výstavbu Solné stezky nepodporují ani okolní obce, přes které měla vést.

Pokud by nebyl zprovozněn Pražský okruh mezi D1 a Běchovicemi (SOKP stavba 511), přibylo by na Solné stezce (některými prosazované nové silnici mezi hřbitovem a Světicemi) přibližně 7 tisíc automobilů. To představuje přibližně polovina provozu, který dnes jezdí po Říčanské ulici. Pokud by v té době již Pražský okruh v provozu byl, projede po Solné stezce kousek od zástavby podle výpočtů dokonce přes 12 tisíc automobilů denně včetně nákladních. A nejvíce by se úbytek intenzity dopravy projevil na dálnici D1.

Oproti tomu úbytek v oblasti Široké ulice na příjezdu by byl zanedbatelný. V případě bez pražského okruhu to činí jen 80 vozidel denně. Po dokončení i SOKP by úbytek díky Solné stezce mohl být významnější (podle výpočtů přibližně 1 300 automobilů denně), ale ten bude způsoben hlavně realizací Pražského okruhu, ne jen Solnou stezkou. Samotná realizace SOKP přinese snížení intenzity z dnešních 6 900 vozidel na úroveň 4 500 denně, což tvoří přibližně 35 %. - (www.kuryr-ricany.cz, 2018)

Umístění koridoru II/335 v UP



Obrázek 8 - Umístění koridoru II/335 (www.tehov.cz, 2016)

5.2.3 Návrh Aglomeračního okruhu (přeložka II/101)

Koridor pro umístění stavby aglomerační okruh v úsek Pacov – Sluštice – Škvorec. Přeložka silnice II/101 jako součást aglomeračního okruhu s možností povýšení na I. třídu, je vymezen v šíři 300 m, pouze v místě dotyku se sídlem se koridor zužuje tak, aby nezasáhl do stávající zástavby. - (www.obeczlata.cz, 2018)

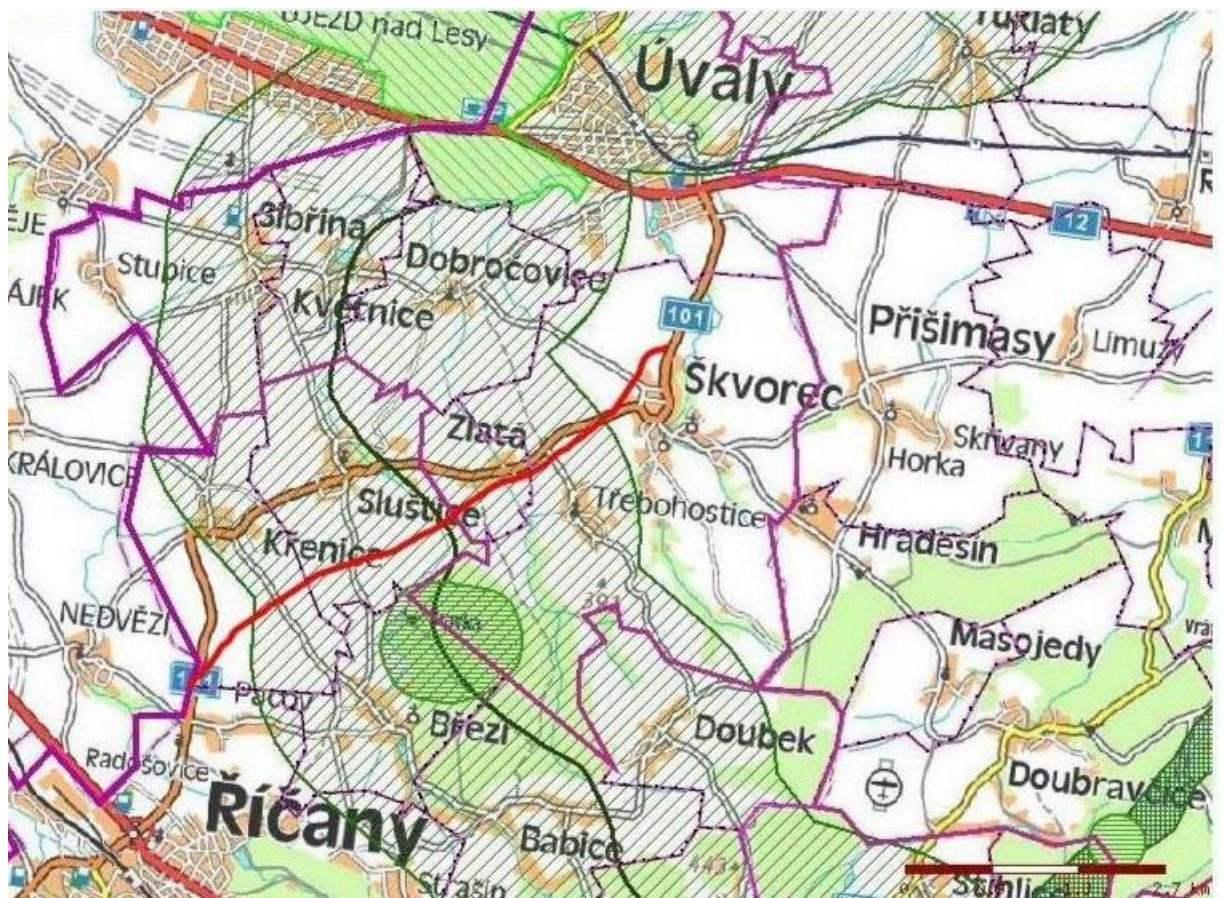
Stávající trasa silnice II/101 slouží v současné době jako dopravní spojnice mezi silnicemi I/12 a I/2 a dále mezi dálnicemi D11 a D1. Z velké části je využívána pro kamionovou dopravu. Trasa je vedena zástavbou městyse Škvorec, obcemi Zlatá, Sluštice a Křenice. Hlavním důvodem plánovaného vybudování nové obchvatové komunikace je především proto, aby se odvedla nákladní doprava mimo zástavbu výše uvedených obcí a odstranily nevyhovující parametry silnice II. třídy. - (portal.cenia.cz, 2009)

Přeložka silnice II/101 nyní protíná západní část Říčán a vzhledem k tomu, že ve své trase prochází řadu obcí s rychlostními omezeními, slouží spíše pro lokální dopravu. Pro obce Škvorec, Zlatá i Křenice je to záměr logicky velmi vítaný, jelikož zásadně odlehčí dopravě v těchto obcích. Bohužel pro Říčany a zejména Pacov plánovaná přestavba končí těsně před zástavbou v této obci.

Hlavní hrozba pro Říčany spočívá ve skutečnosti, že plánovaná přeložka navazuje na další překládané úseky podél územní hranice hlavního města Prahy a propojuje dálnice a silnice ze západních, severních i východních směrů. Je tedy možné, že se předmětná přeložka stane součástí nového pražského okruhu, zvláště, když je v územním plánu kraje nová trasa II/101 zanesena jako možná čtyřproudá komunikace a vedená jako veřejně prospěšná stavba s označením D66 Koridor aglomeračního okruhu.

Předpokládané zásadní navýšení dopravní zátěže této komunikace by realizace stavby přinesla podstatné navýšení všech imisí (hluk, prach, zplodiny, světelný smog). Také část obce Pacov by se izolovala od zbývající části obce po provedení protihlukové stěny, která by byla pro snížení hluku nezbytná. - (www.kuryr-ricany.cz, 2016)

Přibližné umístění přeložky II/101



Obrázek 9 - Umístění přeložky II/101 (portal.cenia.cz, 2009)

5.2.4 Rezerva přeložky I/2

Silnice první třídy I/2 je komunikace, která spojuje Prahu, Kutnou Horu a Pardubice. Obchvat Černokostecké, tedy silnice I. třídy, byl historicky plánován severně kolem Pacova a Strašína. V předchozích desetiletích byla ovšem velká část této rezervy zastavěna a obchvat dnes prakticky není možné nikudy smysluplně vést, aniž by se kácela velká část lesů. Severní obchvat Černokostecké se tedy z plánů skutečně vyřadil. Modely zpracované na objednávku kraje ukázaly, že výrazně vyšší přínos by pro Říčany a okolí měla propojka Všechnomy - Vojkov, tedy spojnice D1 a I/2 Černokostecká. Zkapacitnění této propojky by odvedlo část vozidel mimo Říčany. - (www.kuryr-ricany.cz, 2017)

Přeložka I/2 byla připravována ve třech variantách. Jedna z nich byla plánovaná mezi obcemi Radošovice a Pacov. Přeložka vedla blízko zastavěného území. V budoucnosti byly zastavěny další plochy, které by byli v blízkosti tohoto návrhu přeložky. V tomto případě by se tedy spíše jednalo o dočasné řešení. Další varianta byla navržena, tak, že by vedla od plánovaného křížení s pražským dálničním okruhem severně od městské části Pacova a za Strašínem by se napojovala na stávající trasu. Poslední a také nejdelší varianta by vedla po stejné trase jako druhé řešení, jen u obce Strašín by pokračovala dále směrem Mukařov, Vyžlovka, Kozojedy.

5.2.5 Silnice III. třídy a místní komunikace

V ÚP město navrhuje rozšíření silnice III/00312 v úseku Říčany - Kuří. Dále také rekonstrukci silnice III/3339(ulice Lipanská). Dále zařazení mezi místní sběrné komunikace navrhovanou místní komunikaci mezi II/101 a Strašínem a propojení stávající III/10176 s nově navrhovanými místní sběrné mezi II/101 a Strašínem.

Silnice III. třídy a místní komunikace nejzatíženější komunikace III. třídy (vesměs alternativně spojující Říčany a Prahu) jsou průjezdy přes Jažlovice, Kuří, atd. Komunikace vedoucí dále od Říčan většinou nezaznamenávají problematicky vysokou intenzitu dopravy, ale spíše se potýkají s problémem kvality a stavu silnic. - (www.mnichovice.info, 2007)

6 Výsledky

V územním plánu město z roku 2014 jsou zaneseny návrhy přeložek nejvíce zatížených komunikací, kterými jsou silnice I/2, II/101, II/335 a R1. V případě návrhu rezervy přeložky silnice I/2 není předpokládáno, že by se realizoval. V budoucnu by totiž na území navrhované přeložky vznikla nová zástavba, muselo by se tedy vykácet velké množství lesů, aby komunikace vedla nějak smysluplně. Přeložka silnice II/101 představuje pro Říčany značnou hrozbu, navazuje na další překládané úseky podél území hranic města Prahy a propojuje dálnice a silnice ze západních, severních i východních směrů. Přeložka II/101 je v územním plánu kraje zanesena jako možná čtyřproudá komunikace, vedená jako veřejně prospěšná stavba, mohla by se tak stát součástí nového pražského okruhu. Koridor II/335 - výstavba tohoto koridoru by měla význam, pokud by byla dostavěna SOKP. Bez dostavěného pražského okruhu by jen Solná stezka přinesla větší zatížení a úbytek automobilů spíše na D1. Dalším důležitým návrhem je koridor R1, jedná se o úsek stavby SOKP. Stavba tohoto koridoru by měla být zahájena v roce 2019 a optimálně dokončena v roce 2025. Koridor R1 by měl snížit zatížení komunikací v Říčanech.

7 Diskuse

Územně analytické podklady (ÚAP) říkají, že sledování vývoje intenzity silniční dopravy je předpokladem pro objektivizaci potřeb rozšíření nejen kapacity silniční sítě, případně budování obchvatů, ale i potřeby rozšíření stávajících a budování nových odstavných stání a garáží a dalších opatření. Postupné zkvalitnění dopravní infrastruktury i doprovodných ploch je nezbytným předpokladem pro rozvoj cestovního ruchu, zvýšení atraktivity území a podmínek pro podnikatelskou sféru. - (info.ricany.cz, 2012)

Podle Vodného v článku Doprava a rozvoj regionu hustota silnic v ČR je sice vysoká, ale jejich stav je mnohdy velmi špatný. Navíc jen velmi malé procento (necelé 1%) z těchto komunikací připadá na dálnice a rychlostní komunikace, které by zajistily rychlé a kvalitní spojení nejen mezi jednotlivými velkými městy republiky, ale také mezi Českem a ostatními státy Evropy. Investice do dálnic je v českých podmínkách značně poddimenzovaná, výstavba probíhá velmi pomalu a zdálo by se až nekoordinovaně, když jsou otevírány jen krátké úseky. - (Vodný, Doprava a rozvoj regionů, 2009)

Problém s pomalou výstavbou a otvíráním jen malých úseků se týká i stavby SOKP, která měla první z úseku v provozu v roce 1983. A doteď chybí čtyři úseky stavby. Jedním z nich je úsek zasahující do území Říčana severně u obce Kuří. Přesněji se jedná o stavbu 511 Běchovice - dálnice. Stavba R1 by v Říčanech přispěla k snížení zatížení dopravy na jeho území. Tento úsek by měl být pravděpodobně zahájen v roce 2019.

Podle Sýkory vysoká prostorová koncentrace některých funkcí a jejich značná prostorová segregace vyvolávají neustálé přepravní toky. Nejde jen o cesty mezi příměstskými lokalitami a centrem města, ale i o nárůst podílu cest mezi jednotlivými suburbánními lokalitami, jako je například dojíždka za nákupy nových suburbánních rezidenčních zón do hypermarketů. Pokud na jedné straně města převládá nová rezidenční zástavba a na druhé straně komerční zástavba, jako je tomu například v Brně, cesty za nákupy vedou přímo přes vnitřní město.

Prudké zvýšení objemu individuální automobilové dopravy negativně ovlivňuje kvalitu životního prostředí (zácpy, zhoršování kvality ovzduší, hlukové zatížení). Kvalita života se tak v těchto oblastech, do kterých se lidé stěhují především za klidem a čistým prostředím, paradoxně snižuje. Oblasti s nízkou hustotou osídlení není možné efektivně obsloužit veřejnou hromadnou dopravou. Většina obyvatel pak nemá jinou alternativu než použít osobní automobil. - (Sýkora, 2002)

Vzhledem k tomu, že Říčany spojují přilehlé vesnické části s Prahou, dochází k zvýšení individuální dopravy mezi těmi to oblastmi. Obyvatelé z těchto obcí dojíždějí do Říčan na vlaky, kterými se pak dopravují do škol a prací. V důsledku toho pak dochází k nedostatku parkovacích míst u vlakového nádraží.

8 Závěr

Zabývala jsem se silniční dopravou na území Říčan. Soustředila jsem se hlavně na silnice I. a II. třídy. Říčany mají hustou silniční síť, což je dáno i jejich blízkou polohou k Praze. Významnou komunikací je dálnice D1, která spojuje Prahu s Brnem a Ostravou. Dálnice představuje nejvyšší intenzitu dopravy na území Říčan. Nejdůležitější stavbou je v současné době pro Říčany stavba úseku stavby pražského okruhu 511 Běchovice - dálnice. Jedná se důležitou dopravní infrastrukturu, bez které by mohlo dojít ještě k většímu přetížení dopravy ve městě.

9 Seznam použitých zdrojů

<http://www.maks-ricany.cz>. Načteno z MAKS: <http://www.maks-ricany.cz/maks/mesto-ricany>

<http://www.tehov.cz>. Získáno 30.. leden 2019, z Obe Tehov:
<http://www.tehov.cz/file.php?nid=3573&oid=4973023>

info.ricany.cz. Načteno z Říčany:
https://info.ricany.cz/files/Strategick%C3%A9%20dokumenty/Generel%20sportovi%C5%A1%C5%A5/00_generel_sportovist_text.pdf

info.ricany.cz. Načteno z Říčany:
<https://info.ricany.cz/files/Rozbor%20udr%C5%BEiteln%C3%A9ho%20rozvoje%20%C3%BAzem%C3%AD%20pro%20spr%C3%A1vn%C3%AD%20obvod%20obce%20s%20roz%C5%A1%C3%AD%C5%99enou%20p%C5%AFsobnost%C3%AD%20%C5%98%C3%AD%C4%8Dany%20AKTUALIZACE%202012.pdf>

info.ricany.cz. Načteno z Říčany: <https://info.ricany.cz/mesto/strategicky-plan-mesta>

Ing. Zdeněk Keken, P. (srpen 2014). Hodnocení vlivu silniční infrastruktury na životní prostředí. *Disertační práce*, 54-55.

Ondříšková, I. I. (2005). *Silniční doprava*. Kyjev.

portal.cenia.cz. Načteno z
https://portal.cenia.cz/eiasea/download/RUIBX1NUQzEyMTVfb3puYW1lbmIET0NfMS5wZGY/STC1215_oznameni.pdf

Říčany. Získáno 18. prosinec 2018, z info.říčany: <https://info.ricany.cz/mesto/strategicky-plan-mesta>

Sýkora, L. (2002). *Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky*. Ústav pro ekopolitiku, o.p.s.

Vodný, I. R. (2009). Doprava a rozvoj regionů. *Člověk, stavba a územní plánování III.*, 19.

Vodný, I. R. (2010). Doprava a životní prostředí. *Člověk, stavba a územní plánování IV*, 255.

www.ceskedalnice.cz. Načteno z [ceskedalnice.cz](http://www.ceskedalnice.cz):
<http://www.ceskedalnice.cz/image/mapa-velka.png>

www.flyfoto.cz. Načteno z FLYFOTO letecká fotografie a video:
<http://www.flyfoto.cz/2013/12/ricany.html>

www.kuryr-ricany.cz. Načteno z Říčanský kurýr: <http://www.kuryr-ricany.cz/clanek/o-tzv-rozumnem-okruhu-kolem-prahy>

www.kuryr-ricany.cz. Načteno z Říčanský kurýr: <http://www.kuryr-ricany.cz/clanek/opravdu-ricany-nechteji-solnou-stezku>

www.kuryr-ricany.cz. Načteno z Říčanský kurýr: <http://www.kuryr-ricany.cz/clanek/kardinalni-problem>

www.mnichovice.info. Načteno z Město Mnichovice:
https://www.mnichovice.info/assets/File.ashx?id_org=9754&id_dokumenty=2383

www.obeczlata.cz. Načteno z Obec Zlatá: <https://www.obeczlata.cz/urad/uzemni-plan>

www.okruhprahy.cz. Načteno z Dálnice D0 - Silniční okruh kolem Prahy:
<http://www.okruhprahy.cz/#ucel-stavby>

www.rsd.cz. Získáno duben 2019, z Říditelství silnic a dálnic ČR:
<https://www.rsd.cz/wps/wcm/connect/de115f79-2623-4dc9-b1be-befb0050cdc8/rsd-mapa-dalnice-stav-2019.pdf?MOD=AJPERES>

www.suchdolskenoviny.cz. Načteno z SUCHDOLSKÉ NOVINY:
<http://www.suchdolskenoviny.cz/2017/08/11/boj-o-dalnicni-obchvat-prahy>

www.tehov.cz. Načteno z Obec Tehov:
<http://www.tehov.cz/file.php?nid=3573&oid=4973043>

Zákon č. 111/1994 sb. o silniční dopravě. (1994). Praha.

zdopravy.cz. Získáno duben 2019, z *zdopravy.cz*: <https://zdopravy.cz/prazsky-okruh-bude-hotov-nejdrive-v-roce-2029-obce-na-severu-prahy-chteji-tunel-9322>