



Smlouva

Studie "II/232 Napojení severního Rokycanska, II.etapa"

uzavřená dle § 1724 a násl. zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku (dále jen „o.z.“)
(dále jen „smlouva“)

číslo smlouvy objednatele: 8500010472

číslo smlouvy dodavatele:

Smlouva je uzavřena na základě výsledku poptávkového řízení veřejné zakázky malého rozsahu realizovaného mimo režim zák. č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek (dále jen „ZZVZ“) - VZMR I. skupiny (přímé zadání).

I. SMLUVNÍ STRANY

1.1. Objednatel:

Správa a údržba silnic Plzeňského kraje, p.o.

zapsaná v obchodním rejstříku pod sp. zn.: Pr 737 vedenou u Krajského soudu v Plzni

sídlo: Koterovská 462/162, Koterov, 326 00 Plzeň

IČO: 720 53 119 DIČ: CZ72053119

datová schránka: qbep485

zastoupena: Ing. Jiří Velíšek, generální ředitel

kontaktní osoba:

(dále jen „objednatel“)

1.2. Dodavatel:

D PROJEKT PLZEŇ Nedvěď s.r.o.

zapsaná v obchodním rejstříku pod sp. zn.: C 17239 vedenou u Krajského soudu v Plzni

sídlo: Útušice 66, 332 09 Štěnovice

zastoupená: Ing. Petr Budín, jednatel

Hana Nedvěďová, jednatelka

IČ: 263 88 791 DIČ: CZ26388791

telefon:

e-mail:

datová schránka: kcsvr25

kontaktní osoba: Ing. Petr Budín

korespondenční adresa, je-li odlišná od sídla: Koterovská 177, 326 00 Plzeň

(dále jen „dodavatel“)

II. PŘEDMĚT SMLOUVY

2.1. Závazek dodavatele: vypracování vyhledávací studie přeložky silnice II/232 ve variantách v úseku délky cca 10 km v trase Osek - Břasy - Újezd U Svatého Kříže. Podkladem je analytická zpráva, zpracovaná agenturou RRA PK, o.p.s. v září 2024. Součástí studie bude přehledná situace variant, celková a koordinační situace vybrané varianty, situace křižovatkových napojení, zakres koridoru pro UP, zakres vybrané varianty do KN mapy, dále podélné profily, vzorové příčné řezy, výpis dotčených pozemků a odhad stavebních nákladů.

(dále jen „předmět plnění“).

2.2. Závazek objednatele: převzít předmět plnění a zaplatit dohodnutou cenu.

2.3. Termín poskytnutí předmětu plnění: nejpozději do 15. 11. 2026.

2.4. Záruka 24 měsíců.

III. CENA PLNĚNÍ A PLATEBNÍ PODMÍNKY

- 3.1. Cena za řádně a včas poskytnutý předmět plnění činí celkem: **745 000,00 Kč bez DPH.**
(dále jen „cena plnění“)
- 3.2. DPH bude účtována dle platné sazby ke dni uskutečnění zdanitelného plnění.
- 3.3. V ceně plnění jsou zahrnuty veškeré náklady, které je nutno vynaložit dodavatelem v souvislosti s řádným poskytnutím předmětu plnění dle této smlouvy, příslušných právních předpisů a technických norem.
- 3.4. Cena plnění bude objednatelům hrazena na základě daňového dokladu (dál jen „faktura“) vystaveného dodavatelem po poskytnutí plnění.
- 3.5. Faktura musí krom náležitostí daňového a účetního dokladu dle zákona č. 235/2004 Sb., o dani z přidané hodnoty (dále jen „ZDPH“) a zákona č. 563/1991 Sb., o účetnictví obsahovat i tyto údaje:
- a) číslo smlouvy objednatele
- 3.6. Splatnost faktury se stanovuje v délce 30 dnů ode dne doručení vystavené faktury mající všechny stanovené náležitosti objednateli. Kopie dodacích listů nebo předávacích protokolů budou spolu s fakturou zaslány ve formátu PDF na adresu: [REDACTED], a to samostatně v jednom emailu.
- 3.7. Nad rámec výše uvedeného bude akceptována E-faktura. E-faktura je dle Evropské směrnice 2014/55/EU faktura, která byla vystavena, předána a přijata ve strukturovaném elektronickém formátu, jenž umožňuje její automatizované a elektronické zpracování, a je v souladu s evropskou normou pro elektronickou fakturaci EN 16931-1:2017.

IV. ODSTOUPENÍ OD SMLOUVY

- 4.1. Objednatel je oprávněn odstoupit od této smlouvy, kromě případů stanovených v o.z. i v případě, že:
- a) dodavatel nedodrží konečný termín pro poskytnutí předmětu plnění uvedený čl. II. odst. 2.3. této smlouvy,
 - b) bude proti dodavateli zahájeno insolvenční řízení.

V. SMLUVNÍ POKUTY

- 5.1. Dodavatel je povinen uhradit objednateli smluvní pokutu ve výši 0,1% z ceny plnění dle čl. 3.1. této smlouvy za každý i jen započatý kalendářní den prodlení se splněním povinností sjednaných v čl. II. odst. 2.3. této smlouvy.
- 5.2. Objednatel je oprávněn započíst své splatné i nesplatné pohledávky z titulu nároků na zaplacení smluvních pokut či nároků na náhradu škody vůči jakékoliv splatné či nesplatné pohledávce dodavatele.
- 5.3. Smluvní pokuty dle této smlouvy se stávají splatnými dnem následujícím po dni, ve kterém na ně vznikl nárok.
- 5.4. Ustanovení o smluvních pokutách v této smlouvě se nijak nedotýká nároků na náhradu škody.

VI. OSOBNÍ ÚDAJE ZÁSTUPCŮ A KONTAKTNÍCH OSOB, ZÁVAZEK MLČENLIVOSTI

- 6.1. Smluvní strany berou na vědomí, že v souvislosti s uzavřením a plněním této smlouvy dochází za účelem zajištění komunikace při plnění smlouvy k vzájemnému předání osobních údajů zástupců a kontaktních osob smluvních stran v rozsahu: jméno, příjmení, akademické tituly apod., telefonní číslo a e-mailová adresa.
- 6.2. Smluvní strany se zavazují informovat fyzické osoby, jejichž osobní údaje uvedly ve smlouvě, případně v souvislosti s plněním této smlouvy poskytly druhé smluvní straně o takovém způsobu zpracování jejich osobních údajů a současně o jejich právech, jež jako subjekt údajů v souvislosti se zpracováním svých osobních údajů mají, tj. zejm. podat kdykoli proti takovému zpracování námitku.

- 6.3. Smluvní strany se zavazují dodržovat mlčenlivost o osobních údajích, o kterých se dozví v souvislosti s plněním této smlouvy nebo s nimi v souvislosti s touto smlouvou přijdou do styku. Smluvní strany jsou rovněž povinny zachovávat mlčenlivost o všech bezpečnostních opatřeních, jejichž zveřejnění by ohrozilo zabezpečení osobních údajů. Smluvní strany se současně zavazují zajistit, že budou v rámci smluvního vztahu založeného touto smlouvou uplatňovat zásady stanovené v zákoně č. 110/2019 Sb., o zpracování osobních údajů a nařízení Evropského Parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016, o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů), které nabylo účinnosti dne 25. 5. 2018 (dále jen „GDPR“). Povinnost mlčenlivosti trvá i po ukončení účinnosti této smlouvy.
- 6.4. Smluvní strany se zavazují zajistit, že jejich zaměstnanci a další osoby, které přijdou do styku s osobními údaji v souvislosti s plněním této smlouvy, budou zavázáni k mlčenlivosti ve stejném rozsahu, jakou jsou povinností mlčenlivosti zavázány smluvní strany dle této smlouvy.
- 6.5. Za porušení závazku mlčenlivosti dle této smlouvy se nepovažuje poskytnutí osobních údajů třetí straně, které je nezbytné pro plnění smlouvy nebo plnění povinnosti stanovené právním předpisem nebo které bylo učiněno se souhlasem subjektu údajů.
- 6.6. Postupy a opatření se objednatel zavazuje dodržovat po celou dobu trvání skartační lhůty ve smyslu § 2 písm. s) zákona č. 499/2004 Sb., o archivnictví a spisové službě a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.
- 6.7. V případě, že druhou smluvní stranou je fyzická osoba, platí také následující:
- Objednatel jako správce osobních údajů dle zákona č. 110/2019 Sb., o zpracování osobních údajů, a GDPR, tímto informuje druhou smluvní stranu jako subjekt osobních údajů, že jeho údaje uvedené v této smlouvě zpracovává pro účely realizace, výkonu práv a povinností dle smlouvy.
 - Uvedený subjekt osobních údajů si je vědom svého práva přístupu ke svým osobním údajům, práva na opravu osobních údajů, jakož i dalších práv vyplývajících z výše uvedené legislativy. Další informace je možné nalézt na internetových stránkách objednatele: <http://www.suspk.eu/o-nas-a/informace-ohledne-gdpr/>.
- 6.8. Smluvní strany se zavazují, že při správě a zpracování osobních údajů budou dále postupovat v souladu s aktuální platnou a účinnou legislativou.

VII. ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

- 7.1. Pro objednatele i dodavatele jsou závazné Obchodní podmínky Správy a údržby silnic Plzeňského kraje, p.o., verze 1.2 platné od 20. 05. 2024, které jsou publikované a veřejně přístupné na webových stránkách objednatele v sekci „dokumenty ke stažení“: <http://www.suspk.eu/o-nas-a/formulare-ke-stazeni/> (dále jen „Obchodní podmínky“). Jednotlivá ujednání smlouvy mají vždy v případě rozporu s Obchodními podmínkami přednost a smluvní vztah se tedy bude vždy řídit prioritně ustanoveními smlouvy.
- 7.2. Smluvní strany se dohodly, že plnění, jež je v souladu s obsahem této smlouvy a bylo případně poskytnuto dodavatelem v době mezi uzavřením této smlouvy a nabytím její účinnosti, je považováno za plnění dle této smlouvy. Nárok na odpovídající protiplnění ze strany objednatele však nevznikne dodavateli dříve než dnem nabytí účinnosti této smlouvy. Dodavatel není oprávněn fakturovat před nabytím účinnosti této smlouvy.
- 7.3. Dodavatel je povinen sdělit objednateli osobní údaje, údaje naplňující parametry obchodního tajemství a další údaje resp. části návrhu smlouvy (příloh), jejichž uveřejnění je zvláštním právním předpisem vyloučeno, spolu s odkazem na konkrétní normu takového zvláštního právního předpisu a konkrétní důvody zákazu uveřejnění těchto částí. Řádně a důvodně označené části smlouvy (příloh) nebudou uveřejněny, popř. budou před uveřejněním znečitelněny. Objednatel před zveřejněním smlouvy znečitelní osobní údaje v souladu s metodickým návodem k aplikaci zákona o registru smluv vydaným Ministerstvem vnitra.
- 7.4. Splnění povinnosti uveřejnit smlouvu dle zák. č. 340/2015 Sb. zajistí objednatel.
- 7.5. Dodavatel je povinen uveřejnit tuto smlouvu v souladu s ust. § 5 odst. 1 zák. č. 340/2015 Sb. nejpozději do 3 měsíců od jejího uzavření, nebude-li tato smlouva zveřejněna objednatelem nejpozději do 30 dnů po jejím uzavření.
- 7.6. Tato smlouva se řídí a bude vykládána v souladu s těmi ust. o.z., která jsou předmětu a účelu této smlouvy nejbližší.

7.7. Smlouva je vyhotovena v elektronické podobě a to se zaručenými elektronickými podpisy zástupců smluvních stran založenými na kvalifikovaném certifikátu. Po dohodě stran lze smlouvu podepsat i v listinné podobě, v tomto případě bude smlouva sepsána ve třech vyhotoveních, z nichž objednatel obdrží dvě vyhotovení. Smluvní strany se současně dohodly, že pokud dodavatel nedisponuje podpisem založeným na kvalifikovaném elektronickém certifikátu:

- může být tato smlouva dodavatelem podepsána tak, že dodavatel opatří vytištěnou smlouvu podpisem oprávněné osoby a následně podepsanou smlouvu opatří autorizovanou konverzí dokumentu do formátu PDF a zašle jej elektronicky objednateli (e-mailem nebo prostřednictvím datové schránky),
- nebo může být tato smlouva dodavatelem podepsána tak, že dodavatel opatří vytištěnou smlouvu podpisem oprávněné osoby a následně podepsanou naskenovanou smlouvu zašle elektronicky objednateli (e-mailem nebo prostřednictvím datové schránky), zároveň však musí doložit i originálně podepsaný dokument a to buď osobně, nebo prostřednictvím poštovní přepravy na adresu sídla objednatele.

7.8. Smlouva je uzavřena dnem podpisu poslední smluvní strany a nabývá účinnosti dnem uzavření, pokud zvláštní právní předpis (zejm. zák. č. 340/2015 Sb.) nestanoví jinak.

PŘÍLOHY

- Příloha č. 1 – Cenová nabídka
- Příloha č. 2 - Analytická zpráva

objednatel:

dodavatel:

Správa a údržba silnic Plzeňského kraje, p.o.

Ing. Jiří Velíšek
generální ředitel
podepsáno elektronicky

D PROJEKT PLZEŇ Nedvěd s.r.o.

Ing. Petr Budín
jednatel společnosti
podepsáno elektronicky

Za administrativní správnost: _____

Rozpis ceny vyhledávací studie ve variantách (VTS)
Silnice II/232 - Napojení severního Rokycanska, II.etapa
SD232/02 – Osek – Břasy - Újezd u Svatého Kříže (cca 10km)

Popis prací	Cena za objekt (Kč bez DPH)
A. Textová část	35 000,00 Kč
1. Průvodní zpráva	35 000,00 Kč
B. Výkresová část	435 000,00 Kč
1. Situační výkresy <i>(přehledná situace variant, celková a koordinační situace vybrané varianty, situace křižovatkových napojení zákres koridoru pro UP, zákres vybrané varianty do KN mapy)</i>	340 000,00 Kč
2. Podélné profily	70 000,00 Kč
3. Vzorové příčné řezy schéma upořádání charakteristických míst trasy	25 000,00 Kč
C. Související dokumentace	40 000,00 Kč
Výpis dotčených pozemků vybrané varianty	40 000,00 Kč
D. Doklady	15 000,00 Kč
Záznamy z projednání	15 000,00 Kč
E. Odhad stavebních nákladů	20 000,00 Kč
Odhad stavebních nákladů	20 000,00 Kč
Ostatní činnosti	200 000,00 Kč
1. Koncepční a koordinační práce - variantní řešení vč. projednání	130 000,00 Kč
2. Zajištění podkladů a průzkumy <i>(mapové podklady, dálkové trasy inženýrských sítí, územní podklady ÚSES, průzkumy v terénu)</i>	65 000,00 Kč
3. Tisky a kompletační činnost - čistopis (3 paré tisk, 1 digitální nosič)	5 000,00 Kč
CENA CELKEM BEZ DPH	745 000,00 Kč
DPH (21%)	156 450,00 Kč
CENA CELKEM S DPH	901 450,00 Kč

Za uchazeče vyhotovil:

Ing. Petr Budín

Datum, podpis:

Posouzení záměrů „SD232/02 – Osek – Břasy - Újezd u Svatého Kříže, přeložka s obchvaty sídel“ a „SD232/03-R – Újezd u Sv. Kříže – Dobříč – Kaznějov (územní rezerva)“

Analytická zpráva



Regionální rozvojová agentura Plzeňského kraje, o. p. s.

Září 2024

Regionální rozvojová agentura Plzeňského kraje
o.p.s. Riegrova 1, 301 00 Plzeň

IČO: 25245091



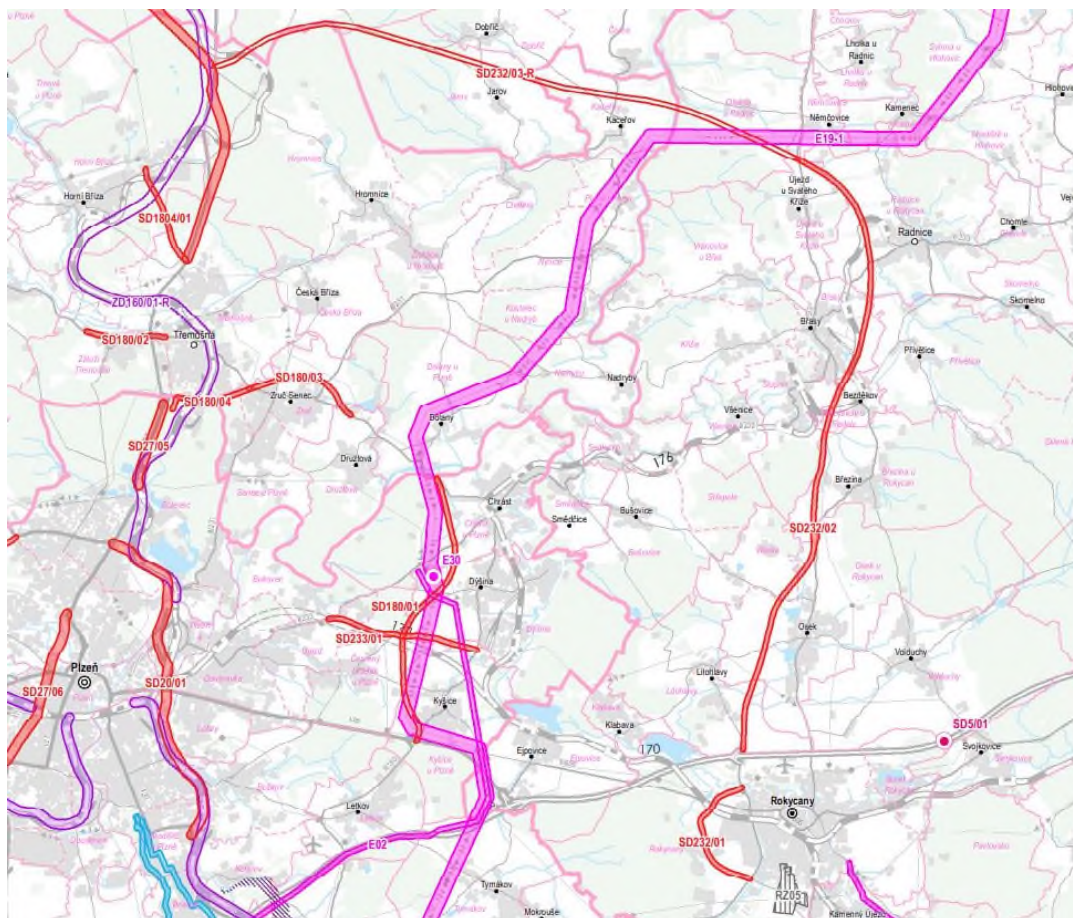
1 Stručný popis záměrů „SD232/02 – Osek – Břasy - Újezd u Svatého Kříže, přeložka s obchvaty sídel“ a „SD232/03-R – Újezd u Sv. Kříže – Dobříč – Kaznějov (územní rezerva)“ a jejich vztah k územně plánovacím dokumentům

1.1 Aktuální stav a trasování prověřovaných záměrů dle schválené Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Plzeňského kraje

Záměry „SD232/02 – Osek – Břasy - Újezd u Svatého Kříže, přeložka s obchvaty sídel“ a „SD232/03-R – Újezd u Sv. Kříže – Dobříč – Kaznějov (územní rezerva)“ by měly být realizovány jako novostavby pozemních dvoupruhových komunikací procházejících v celé trase extravilánem.

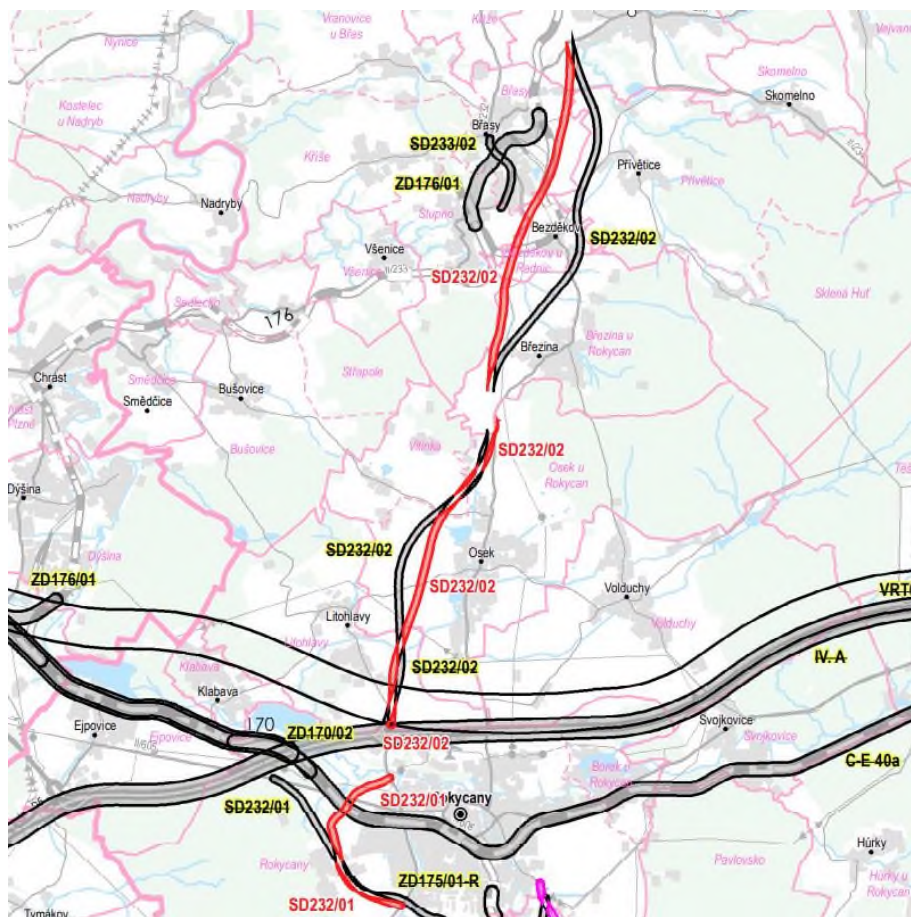
Oba výše uvedené záměry jsou v souladu s aktuálně platnou Aktualizací č. 3 Zásad územního rozvoje Plzeňského kraje. Stavba na silnici II/232 SD232/02 – Osek – Břasy - Újezd u Svatého Kříže, přeložka s obchvaty sídel je začleněna jako veřejně prospěšná do Zásad územního rozvoje Plzeňského kraje. Druhá přímo navazující stavba je v aktuálně platných Zásadách územního rozvoje Plzeňského kraje (dále jen ZÚR PK) vedena jako územní rezerva SD232/03-R – Újezd u Sv. Kříže – Dobříč – Kaznějov (územní rezerva). Tento záměr byl v minulosti prezentován jako pokračování silnice II/204 v prostoru mezi „Aglomeračním a Regionálním okruhem“, přičemž jeho hlavní funkcí je spojnice mezi silnicí I/27 v Kaznějově a silnicí II/232 v Újezdu u Svatého Kříže.

Obrázek 1 Trasování staveb SD232/02 a SD232/03-R dle současně platné Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Plzeňského kraje



V případě veřejně prospěšné stavby SD232/02 – Osek – Břasy - Újezd u Svatého Kříže, přeložka s obchvaty sídel došlo oproti předchozím aktualizacím ZÚR PK ke změně trasy jak v úseku Rokycany – Osek¹, tak v úseku Březina – Újezd u Svatého Kříže. Porovnání obou tras dle platné Aktualizace č. 3 ZÚR PK a předchozích verzí ZÚR PK je zřejmé z následujícího obrázku.

Obrázek 2 Změna trasy stavby SD232/02 – Osek – Břasy - Újezd u Svatého Kříže, přeložka s obchvaty sídel



Původní trasa přeložky silnice II/232 v úseku Březina – Újezd u Svatého Kříže byla koncipována jako východní obchvat Bezděkova. Vycházela přitom z návrhu uvedeného v Koncepti dopravy Plzeňského kraje zpracované v roce 2007². Nevýhodou tohoto řešení je, že významná část dopravy³ směřující do Břas by i po realizaci přeložky v úseku Březina – Újezd u Svatého Kříže nadále projížděla obcí Bezděkov. V případě vícenásobné etapizace stavby by do doby výstavby další etapy Bezděkov – Újezd u Svatého Kříže projížděla Bezděkovem i doprava ve směru Liblín – Kralovice.

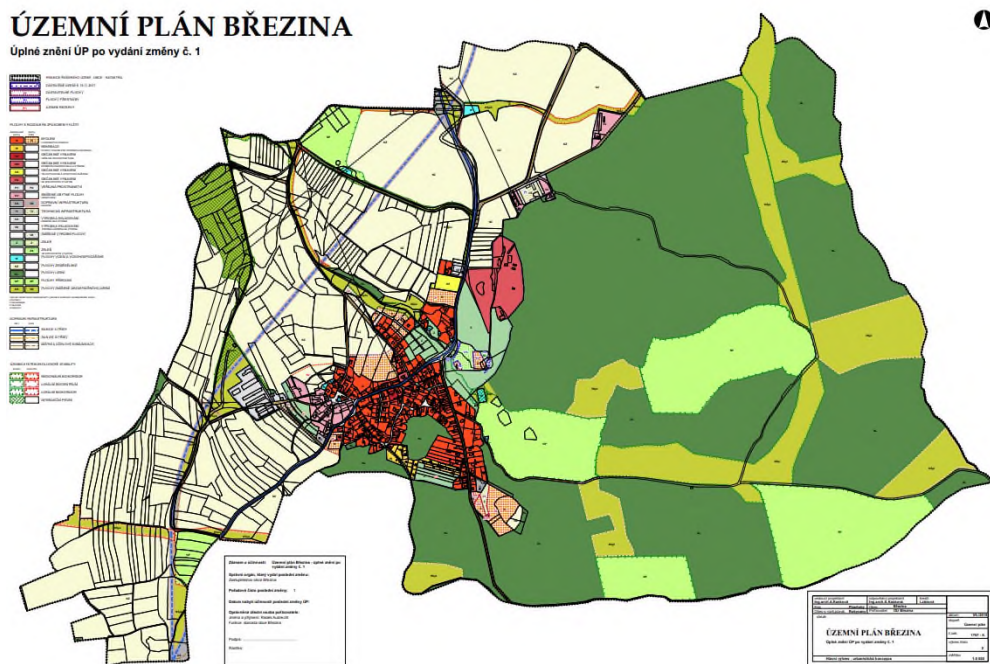
Nově navrhovaná trasa přeložky silnice II/232 v úseku Březina – Újezd u Svatého Kříže je v souladu s návrhem Konceptce rozvoje regionální silniční a železniční sítě Plzeňského kraje zpracované v letech 2020 - 2021 a schválené usnesením Zastupitelstva Plzeňského kraje č. 229/21 dne 19. 4. 2021.

¹ V současnosti probíhá v tomto úseku realizace stavby *Napojení severního Rokycanska na D5 (přeložka II/232)*.

² Koncepti dopravy Plzeňského kraje z roku 2007 vzala Rada Plzeňského kraje na vědomí usnesením č. 3069/07 ze dne 21. 8. 2007

³ zdrojová a cílová doprava s kvalifikovaným odhadem nejméně 500 vozidel denně v obou směrech

Obrázek 4 Hlavní výkres platného územního plánu obce Březina



Bezděkov

Platný územní plán obce Bezděkov (2. změna v roce 2014) předpokládá vedení přeložky silnice II/232 na východním okraji obce Bezděkov, nezohledňuje tedy trasování přeložky dle platné Aktualizace č. 3 ZÚR PK.

Obrázek 5 Hlavní výkres platného územního plánu obce Bezděkov



Břasy

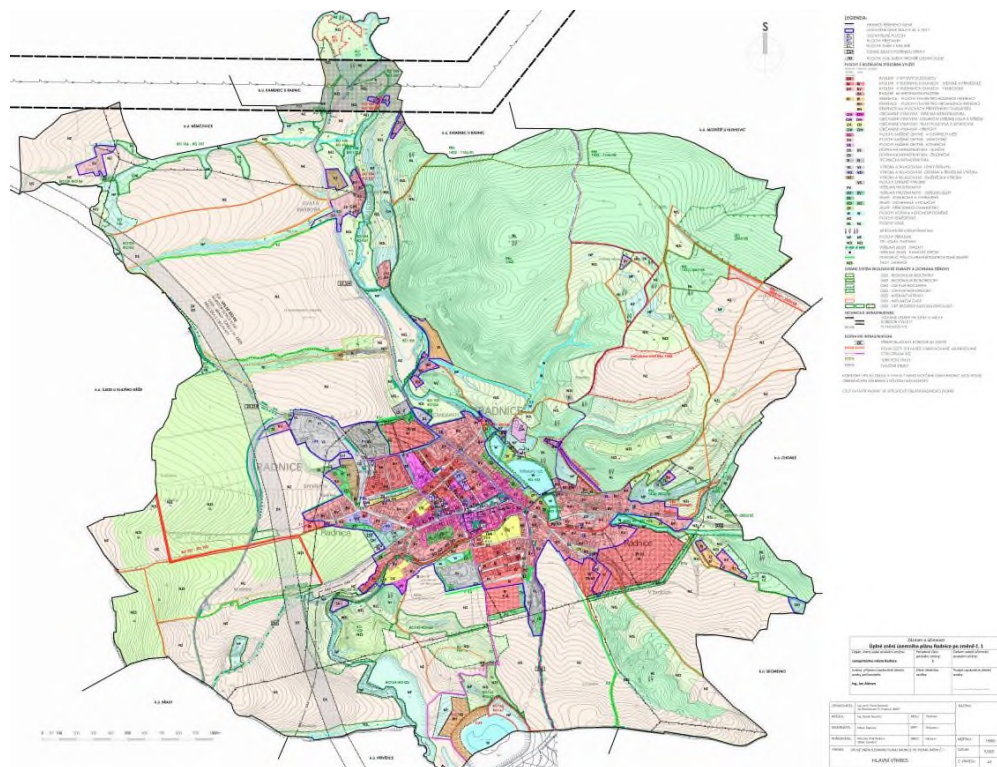
V aktuálně platném územním plánu Břasy není přeložka silnice II/232 nově vymezená Aktualizací č. 3 ZÚR PK zanesena. V textové části územního plánu je uvedeno, že „současná trasa (silnice II/232) procházející od Rokycan Břasy ve směru na Liblín bude nahrazena novou trasou v souladu se Zásadami územního rozvoje Plzeňského kraje. Nová trasa je vymezena východně od řešeného území na území sousedních obcí“. Toto konstatování platí pro trasu přeložky silnice II/232 uvedené v předchozích aktualizacích ZÚR PK. Vzhledem k tomu, že územní plán obce je platný od posledního čtvrtletí roku 2022, nemohla být nově vymezená trasa přeložky silnice II/232 zasahující do katastrálního území Břas odpovídající Aktualizaci č. 3 ZÚR PK v tomto územním plánu zohledněna.

Radnice

Dle územního plánu města Radnice po vydání Změny č. 1 „Zásady územního rozvoje Plzeňského kraje vymezují v západní části katastrálního území dopravní koridor DI SD 232/02. Koridor je vymezen jako přeložka silnice II/232 Osek – Břasy - Újezd u Sv. Kříže. Koridor je vymezen pro umístění stavby hlavní, některé ze staveb vedlejších (např. vyvolané přeložky jiných sítí) mohou být umístěny i s přesahem mimo grafické vymezení koridoru“.

Vzhledem k tomu, že územní plán obce je platný od posledního čtvrtletí roku 2021, nemohla být upravená trasa přeložky silnice II/232 odpovídající Aktualizaci č. 3 ZÚR PK v tomto územním plánu zohledněna. V případě města Radnice se jedná o relativně krátký úsek v jižní části katastrálního území až k místu, kde se přeložka silnice II/232 nejvíce přibližuje Radnickému potoku. Dále ve směru na sever již trasa přeložky silnice II/232 uvedená v územním plánu odpovídá trase přeložky z Aktualizace č. 3 ZÚR PK.

Obrázek 6 Hlavní výkres platného územního plánu města Radnice



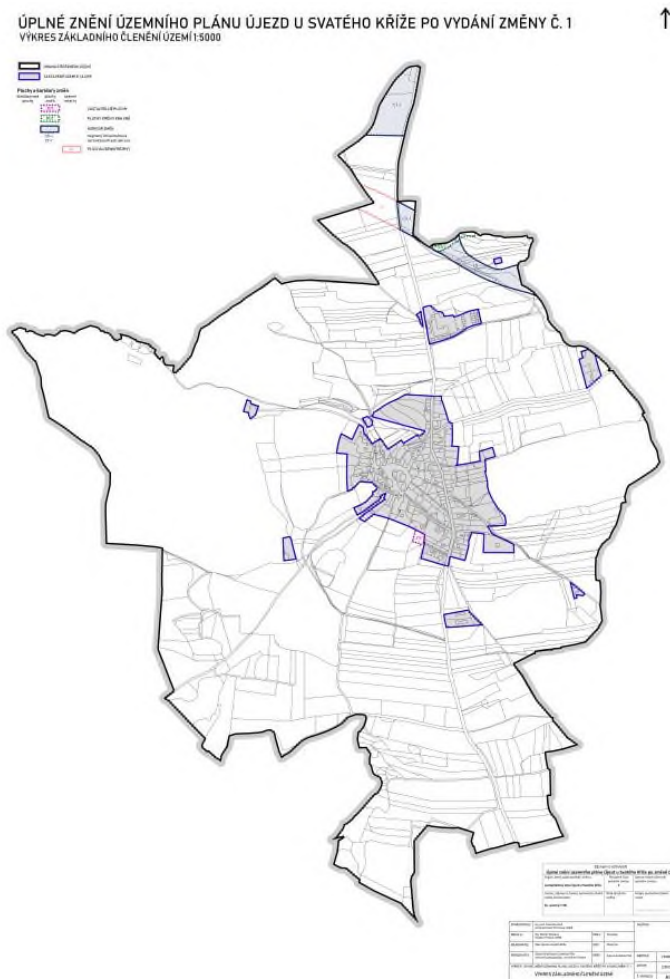
Újezd u Svatého Kříže

Územní plán obce Újezd u Svatého Kříže ve znění změny č. 1 účinné od 1. 4. 2022 uvádí v koncepci veřejné infrastruktury: „Je navržena trasa koridoru II/232 Rokycany-Břasy-Kozojedy-Brodeslavy

- Osek - Břasy - Újezd u Svatého Kříže, přeložka s obchvaty sídel
- Újezd u Svatého Kříže - Dobříč – Kaznějov (územní rezerva)

Koridor je vymezen pro umístění stavby hlavní, některé ze staveb vedlejších (např. vyvolané přeložky jiných sítí) mohou být umístěny i s přesahem mimo grafické vymezení koridoru. V místě křížení koridoru DI a lokálního biokoridoru ÚSES má stavba dopravní infrastruktury přednost. Regulace ploch s rozdílným způsobem využití pod koridorem se využije až po realizaci stavby, pro kterou je koridor vymezen“. Trasa koridoru II/232 Rokycany – Břasy – Kozojedy - Brodeslavy**VD-01 včetně vedlejších staveb** je zároveň vymezena jako veřejně prospěšná stavba. Trasa přeložky silnice II/232 uvedená ve výkresu územního plánu odpovídá stavu vymezenému Aktualizací č. 3 ZÚR PK.

Obrázek 7 Výkres základního členění území platného územního plánu obce Újezd u Svatého Kříže



Relevantní územní plány ve vztahu ke stavbě SD232/03-R – Újezd u Sv. Kříže – Dobříč – Kaznějov (územní rezerva)

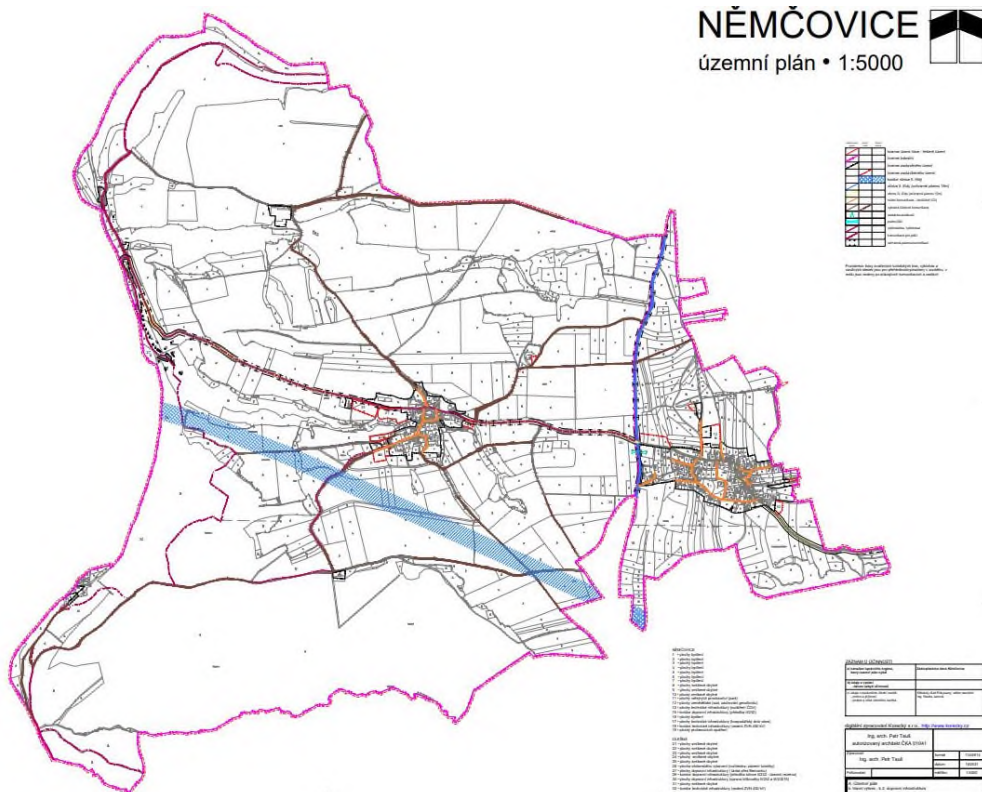
První část úseku záměru SD232/03-R – Újezd u Sv. Kříže – Dobříč – Kaznějov leží v katastrálním území obce Němčovice, jak je zřejmé z obrázku 7. Západně od křížení se stávající silnicí II/232 je v platném územním plánu záměr veden jako územní rezerva (R1), což je v souladu s Aktualizací č. 3 ZÚR PK.

Němčovice

V územním plánu obce Němčovice platném od 4. 12. 2021 se nachází relevantní úseky obou záměrů SD 2322/02 a SD 232/03-R, východně od stávající silnice II/232 se nachází část přeložky silnice II/232 vymezená jako zastavitelná plocha a zároveň zahrnutá mezi veřejně prospěšné stavby (součást SD 232/02). Západně od stávající silnice II/232 se pak nachází část přeložky silnice II/232 vymezená jako plocha územní rezervy s šířkou koridoru 100 m (navazující záměr SD232/03-R).

Oba záměry uvedené v územním plánu jsou v souladu s Aktualizací č. 3 ZÚR PK, neboť v této oblasti nedošlo při aktualizaci ZÚR PK k žádným změnám.

Obrázek 8 Hlavní výkres zaměřený na dopravní infrastrukturu platného územního plánu obce Němčovice



Kaceřov

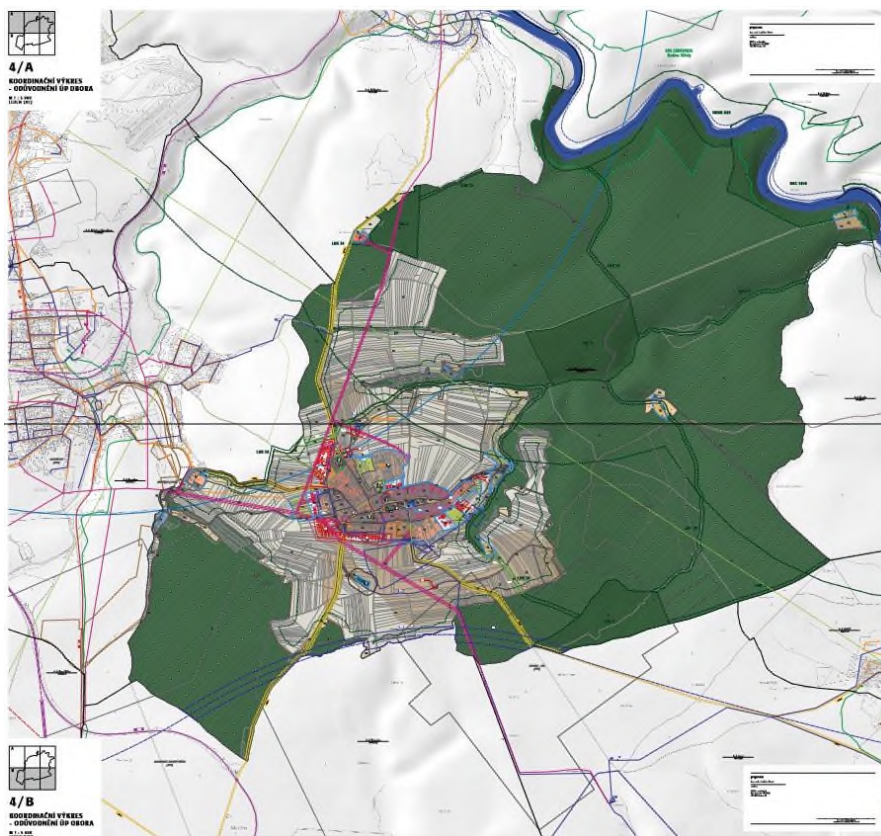
V územním plánu obce Kaceřov z dubna 2010 je zohledněna územní rezerva silnice II. třídy (bez číselného označení) severně od zastavěného území obce. Koridor územní rezervy dle územního plánu respektuje návrh ze Zásad územního rozvoje Plzeňského kraje.

Územní rezerva DK 101 je v souladu s Aktualizací č. 3 ZÚR PK, přičemž je navržena tak, že ve východní části trasy (směr Obora) využívá silnici III/231 8.

Obora

Územní plán obce Obora (katastrální území Obora u Kaznějova) z roku 2012 vymezuje plochu D3, D4 jako chráněnou pro budoucí možné využití jako plocha koridoru dopravní infrastruktury (přeložka silnice II. třídy). Koridor je definován osou a plochou koridoru o celkové šířce 100 m. Koridor sloužící k zajištění požadavků nadmístního významu v souladu se ZÚR PK, navržený jako územní rezerva, je součástí propojení dálnice D5 a silnice I/27 v trase Rokycany – Radnice – Kaznějov.

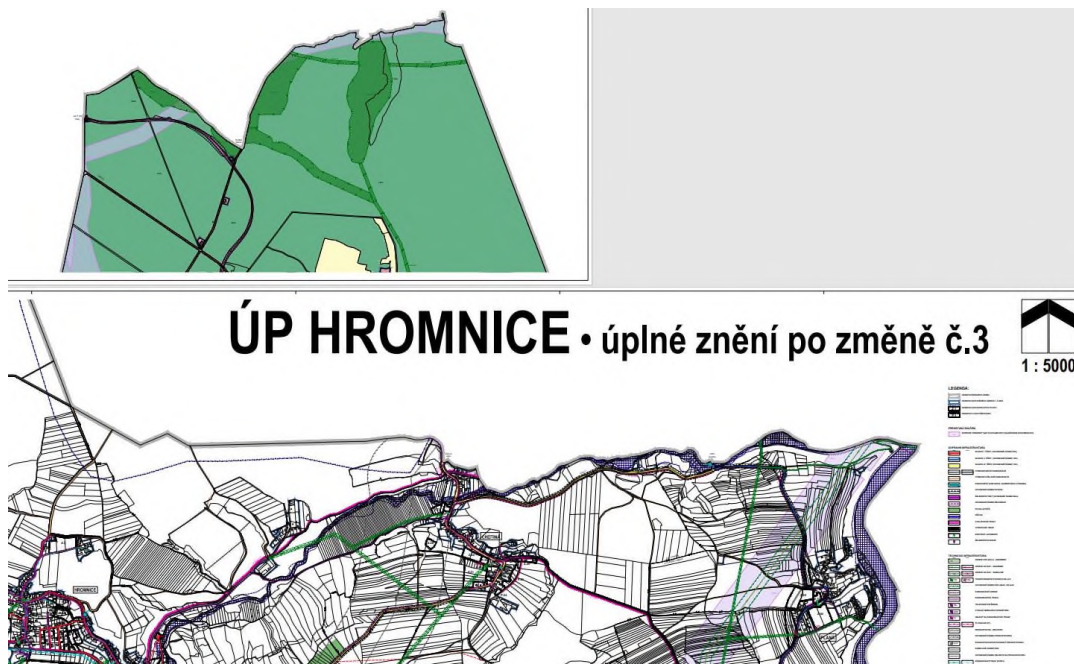
Obrázek 11 Koordinační výkres platného územního plánu obce Obora



Hromnice

Platný územní plán obce Hromnice ze září roku 2024 obsahuje územní rezervu pro přeložku silnice II/232 (na rozdíl od předchozího územního plánu z roku 2008). Územní plán zároveň vymezuje koridor pro přeložku nadřazené silnice I/27. Přeložky výše uvedených silnic I/27 a II/232 jsou znázorněny v koncepci dopravy a technické infrastruktury.

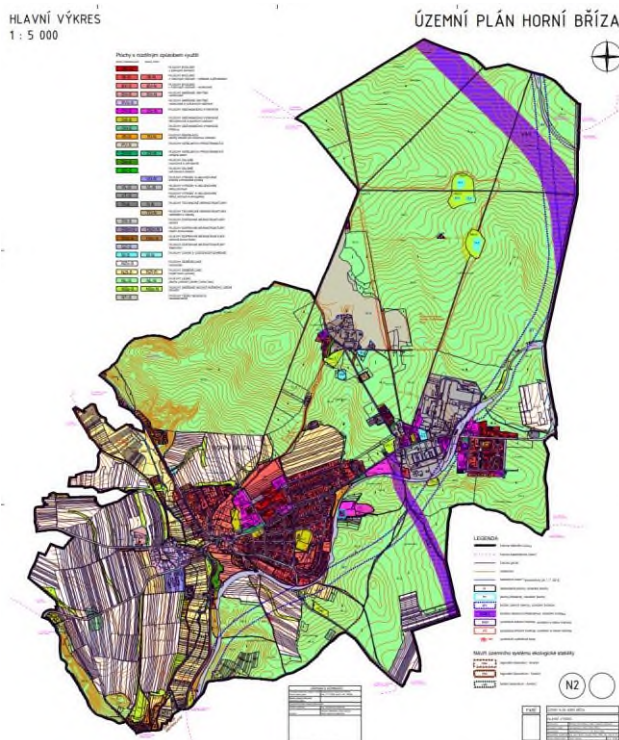
Obrázek 12 Hlavní výkres – koncepce dopravní a technické infrastruktury platného územního plánu obce Hromnice



Horní Bříza

Platný územní plán města Horní Bříza z roku 2020 v textové části přeložku silnice II/232 neuvádí. Územní plán vymezuje pouze koridor pro přeložku nadřazené silnice I/27 a silnici III. třídy – propojení Třemošné a Horní Břízy.

Obrázek 13 Hlavní výkres platného územního plánu města Horní Bříza

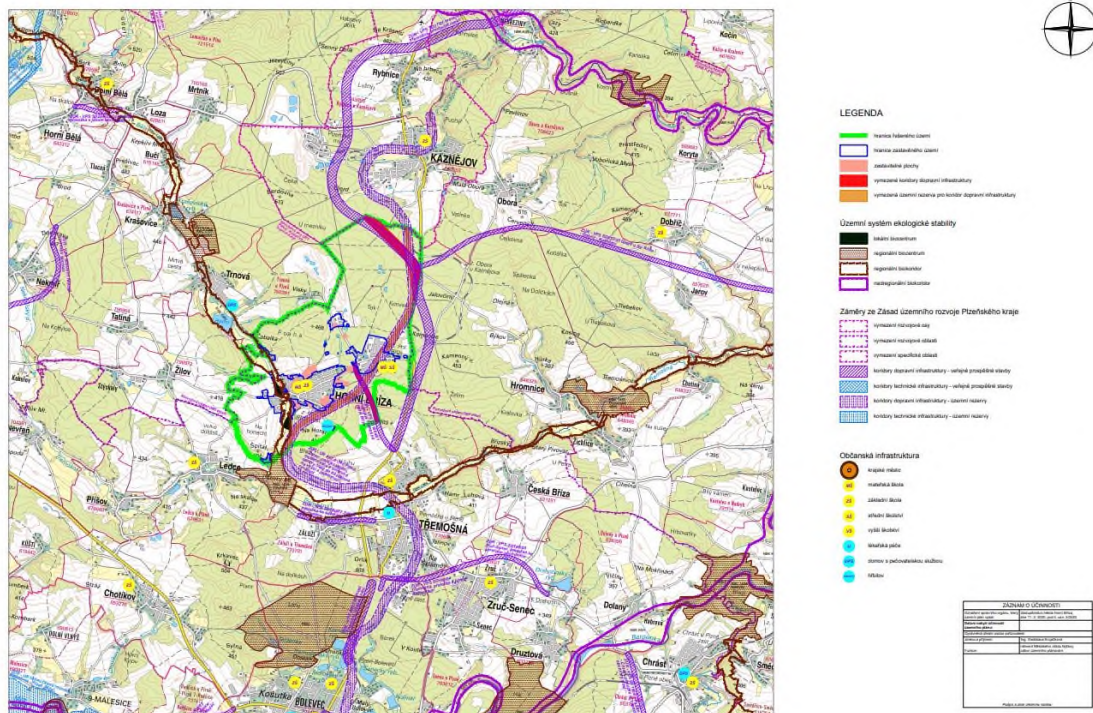


Přeložka silnice II/232 je však znázorněna ve výkresu širších vztahů jako veřejně prospěšná stavba SD232/03 Újezd u Sv. Kříže – Dobříč – Kaznějov dle ZÚR PK. Vzhledem k účinnosti územního plánu od roku 2020 tak není zohledněna skutečnost převedení této stavby dle Aktualizace č. 3 ZÚR PK do územní rezervy.

Obrázek 14 Výřez výkresu širších vztahů platného územního plánu města Horní Bříza

VÝKRES ŠIRŠÍCH VZTAHŮ
1 : 25 000

ÚZEMNÍ PLÁN HORNÍ BŘÍZA



Z výše uvedených územních plánů vyplývá, že s výjimkou územního plánu Hromnice jsou oba záměry SD232/02 a SD232/03-R do územních plánů zaneseny, byť v případě stavby SD232/02 nemohla být zohledněna změna trasy odpovídající Aktualizaci č. 3 ZÚR PK.

2 Charakteristika stávajícího stavu silniční sítě a zájmového území prověřovaných záměrů

2.1 Silnice II/232 jako součást Vybrané silniční sítě Plzeňského kraje a její vazby na nadřazenou silniční síť

Silnice II/232 představuje páteřní silnici II. třídy v Plzeňské aglomeraci, která je součástí tzv. Vybrané silniční sítě Plzeňského kraje. Vybraná silniční síť Plzeňského kraje je reprezentována silnicemi II. třídy spojujícími významná regionální centra. Tyto silnice II. třídy se zároveň vyznačují vysokou intenzitou dopravy, vytvářejí souvislou, resp. celistvou síť a rovnoměrně pokrývají území celého Plzeňského kraje. Díky těmto předpokladům tak vhodně doplňují nadřazenou síť silnic I. třídy, jejíž hustota v Plzeňském kraji je nejnižší v porovnání se všemi ostatními kraji v České republice.

V zájmovém území stavby SD232/02 – Osek – Břasy - Újezd u Svatého Kříže, přeložka s obchvaty *sídel* představuje silnice II/232 spojnicí nadřazené silniční sítě, konkrétně silnice I/27 prostřednictvím navazující silnice II/201 v Kralovicích a dálnice D5 v Rokycanech. V případě realizace stavby SD 232/03-R jako pokračování silnice II/204 by se jednalo o spojnicí silnice I/27 u Kaznějova (na hranici k.ú. Hromnice a horní Bříza) a stejně jako v případě stavby SD232/02 dálnice D5 v Rokycanech (na hranici k.ú. Rokycany a Litohlavy). Přímé napojení silnice II/232 na dálnici D5 bude umožněno po dokončení stavby *Napojení severního Rokycanska na D5 (přeložka II/232)*, která se v současné době nachází v realizaci.

Silnice II/232 vzájemně propojuje regionální centra a další poměrně velké obce ve vnějším aglomeračním pásmu města Plzně a okrajů okresu Plzeň-sever a Rokycany. Konkrétně se jedná o město Rokycany (14 386 obyvatel), obec Osek (do doby ukončení realizace projektu *Napojení severního Rokycanska na D5 (přeložka II/232)* – 1 417 ob.), obce Březina (397 ob.), Bezděkov (163 ob.), Břasy (2 300 ob.), Újezd u Svatého Kříže (230 ob.), Němčovice (194 ob.), Liblín (252 ob.), Kozojedy (627 ob.) a prostřednictvím navazující silnice II/201 obec Brodeslavy (73 ob.) a město Kralovice (3 493 ob.). Silnice II/232 zajišťuje napojení všech těchto obcí a měst na silnici I/27 a prostřednictvím aktuálně budované přeložky v prostoru Oseku a Litohlav i na dálnici D5 (MÚK 62 Exit Rokycany).

Pro část sídel okresu Plzeň-sever při cestách směrem do Rokycan a Prahy představuje současná silnice II/232 optimální trasu i s ohledem na blízkou řeku Berounku, která je významnou přírodní bariérou s omezenými možnostmi jejího překonání zejména v severovýchodním směru od Plzně.

V případě realizace záměru SD232/03-R, který je základem v minulosti uvažovaného pokračování silnice II/204, by byly na nadřazenou silniční síť navíc prostřednictvím navazujících silnic III. třídy a místních komunikací lépe napojeny přilehlé obce Kaceřov (153 ob.), Jarov (145 ob.), Dobříč (421 ob.), Obora (599 ob.) a část obce Hromnice (1 328 ob.). Nejvýznamnějším sídlem z pohledu počtu obyvatel profitujícím z případné realizace projektu je město Kaznějov (3 112 ob.), byť uvažovaná přeložka silnice II/232 leží mimo katastrální území Kaznějova a město by tak bylo napojeno na přeložku silnice II/232 prostřednictvím nadřazené silnice I/27. Naproti obyvatelé města Horní Bříza (4 191 ob.), na jehož katastrálním území by měla být přeložka silnice II. třídy (pokračování silnice II/204) napojena na silnici I/27, budou v případě tangenciálně orientovaných cest mimo Plzeň směrem na Rokycany a Prahu využívat severovýchodní část „aglomeračního okruhu“ - silnici II/180 v úseku Třemošná – Chrást – Kyšice, zejména po předpokládané realizaci obchvatu Třemošné, Zruče-Sence a přeložky silnice v úseku Kyšice - Chrást.

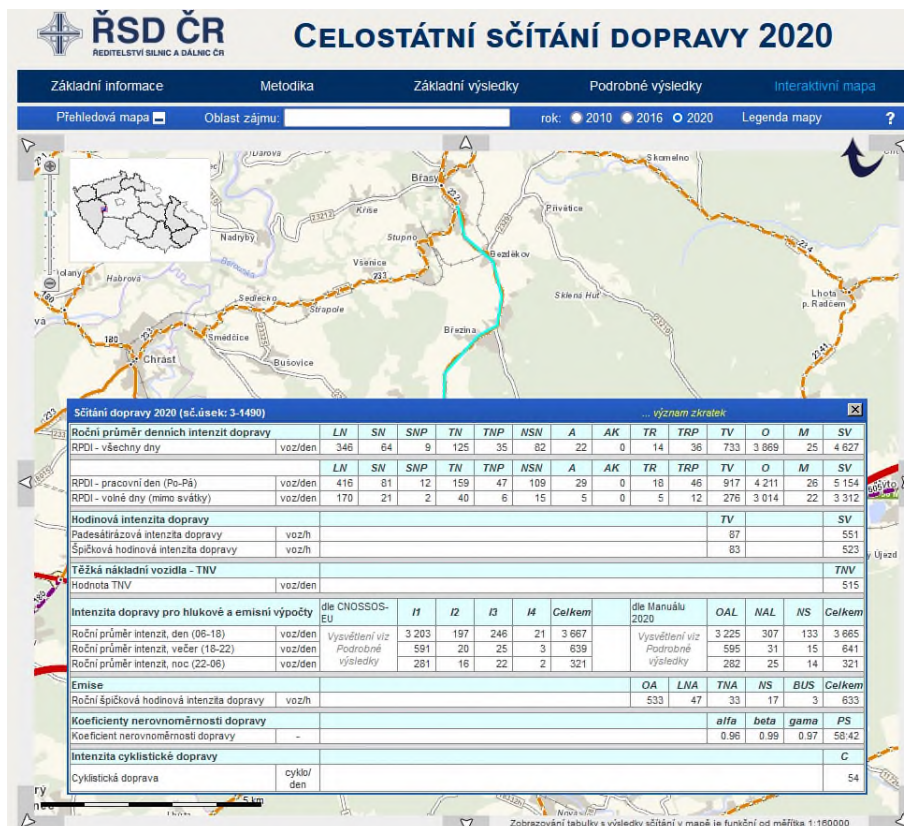
Silnice II/232 bude ve střednědobém a zejména pak v dlouhodobém horizontu představovat silně zatíženou spojnicí mezi silnicí I/27 v Kralovicích (prostřednictvím navazující silnice II/201) a dálnicí D5 v Rokycanech (po realizaci projektu *Napojení severního Rokycanska na D5 (přeložka II/232)*).

V případě realizace záměru *SD232/02 – Osek – Břasy - Újezd u Svatého Kříže, přeložka s obchvaty sídel* lze očekávat další nárůst zatížení silnice II/232 indukovanou dopravou, neboť v úseku Rokycany – Liblín by se nově jednalo o silnici vedenou prakticky mimo zastavěné území s významným zkrácením cestovních dob.

Jedním z přínosů realizace záměru *SD232/03-R – Újezd u Sv. Kříže – Dobříč – Kaznějov* je zvýšení počtu možností překonání řeky Berounky pro část severního Plzeňska, neboť v současné době lze řeku Berounku překonat na území Plzeňského kraje od Plzně na severovýchod pouze na třech, resp. čtyřech místech - v Plzni na silnici II/231 (Jateční ulice), v Dolanech prostřednictvím rekonstruovaného mostu na silnici II/180 nebo až v Liblíně na silnici II/232 (resp. mimo zájmové území projektu na hranici Plzeňského a Středočeského kraje ve Zvíkovci na silnici II/233). Zároveň by došlo k dalšímu zpřístupnění dálnice D5 z další části poměrně řídké osídleného severního Plzeňska bez nutnosti zajíždění do města Plzně.

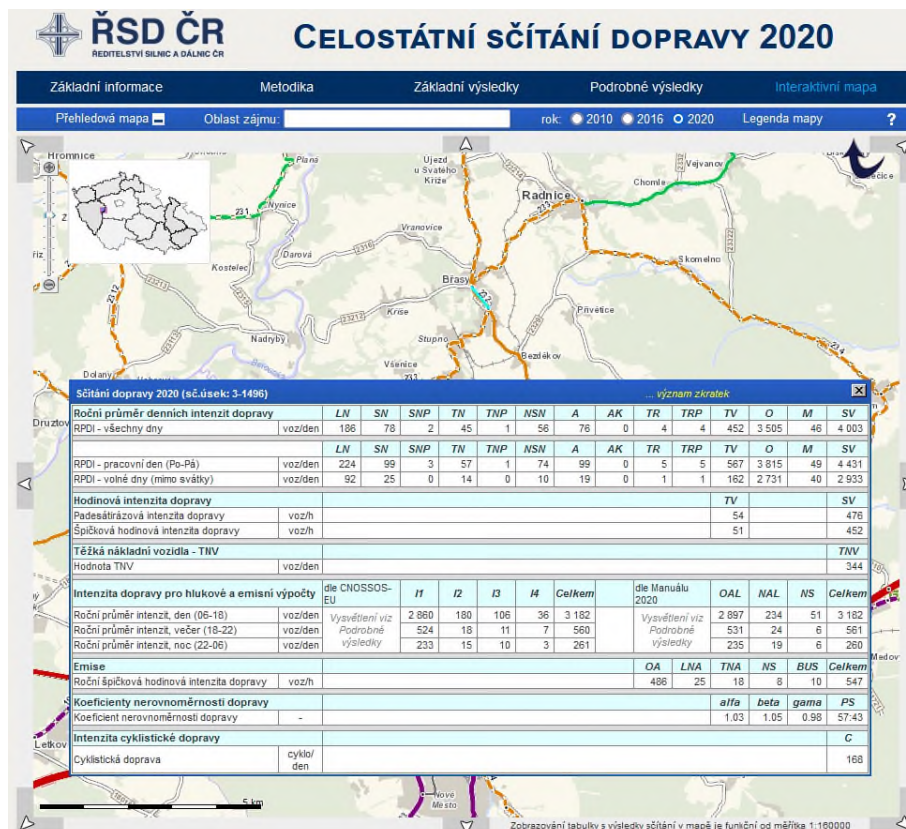
V případě záměru *SD232/02 – Osek – Břasy - Újezd u Svatého Kříže, přeložka s obchvaty sídel* činí roční průměr denních intenzit dopravy ve sčítacím úseku č. 3-1490 (křižovatka s II/233 Břasy – Osek) dle Celostátního sčítání dopravy (CSD) 2020 celkem 4 627 vozidel (SV/den), z toho je 733 TV/den. Podíl těžké nákladní dopravy tak v tomto úseku představuje téměř 16 %.

Obrázek 15 Výsledky CSD 2020 na silnici II/232 v nejzatíženějším úseku dotčeném projektem *SD232/02 – Osek – Břasy - Újezd u Svatého Kříže, přeložka s obchvaty sídel* (zdroj: Ředitelství silnic a dálnic), *Prezentace výsledků sčítání dopravy 2020* https://scitani.rsd.cz/CSD_2020/pages/map/default.aspx



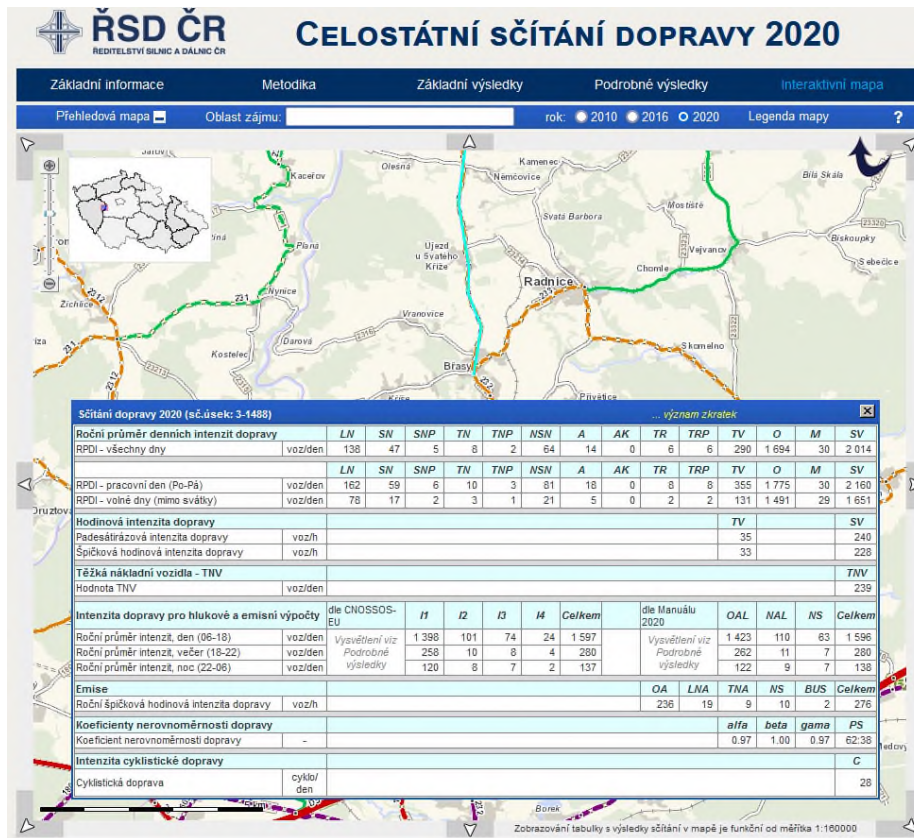
V navazujícím úseku č. 3-1496 v Břasích na souběhu se silnicí II/233 činí roční průměr denních intenzit dopravy dle CSD 2020 celkem 4 003 vozidel (SV/den), z toho je 452 TV/den. Podíl těžké nákladní dopravy v tomto úseku představuje přibližně 11 %.

Obrázek 16 Výsledky CSD 2020 na silnici II/232 v navazujícím sčítacím úseku č. 3-1496 dotčeném projektem *SD232/02 – Osek – Břasy - Újezd u Svatého Kříže, přeložka s obchvaty sidel* (zdroj: Ředitelství silnic a dálnic), Presentace výsledků sčítání dopravy 2020 https://scitani.rsd.cz/CSD_2020/pages/map/default.aspx



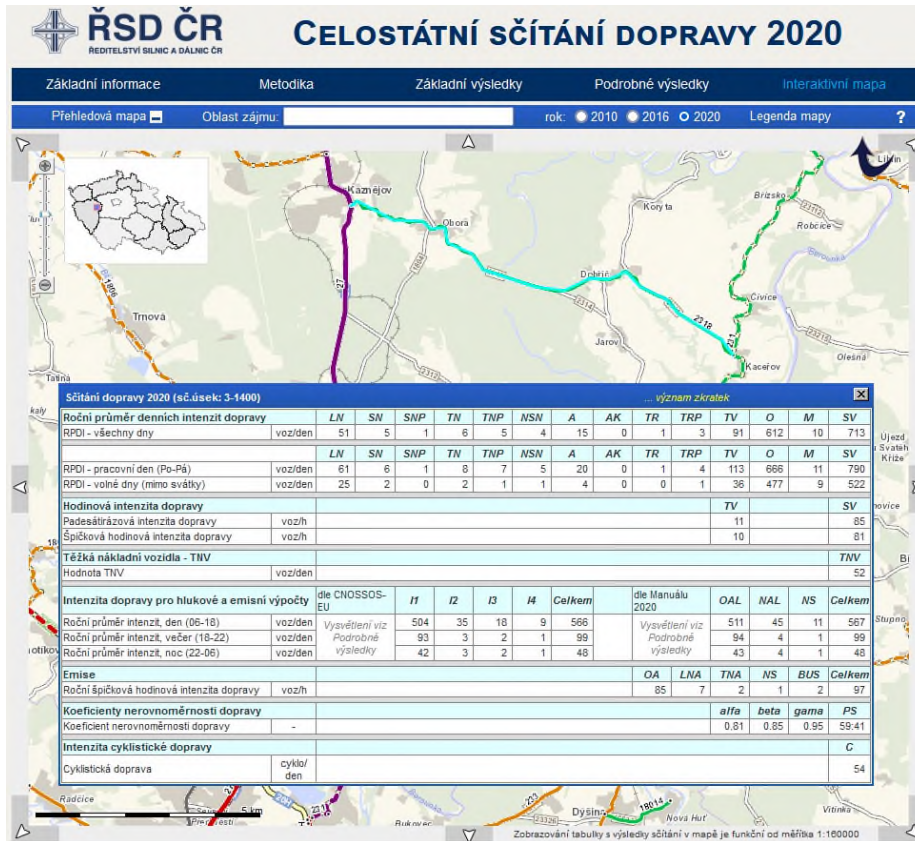
V posledním relevantním úseku č. 3-1488 (křižovatka se silnicí II/233 na konci zástavby v Břasích – hranice okresů Rokycany a Plzeň-sever) činí roční průměr denních intenzit dopravy dle CSD 2020 celkem 2 014 vozidel (SV/den), z toho je 290 TV/den. Podíl těžké nákladní dopravy v tomto úseku představuje přibližně 14 %.

Obrázek 17 Výsledky CSD 2020 na silnici II/232 v posledním relevantním sčítacím úseku č. 3-1488 dotčeném projektem SD232/02 – Osek – Brásky - Újezd u Svatého Kříže, přeložka s obchvaty sídel (zdroj: Ředitelství silnic a dálnic), Prezentace výsledků sčítání dopravy 2020 https://scitani.rsd.cz/CSD_2020/pages/map/default.aspx)



V případě záměru SD232/03-R – Újezd u Sv. Kříže – Dobříč – Kaznějov nejsou k dispozici relevantní data ze sčítání dopravy, neboť se jedná o novostavbu silnice II. třídy. V úseku Kaceřov – Obora se navrhované přeložka silnice II/232 přibližuje k trase stávající silnice III/231 8, kde roční průměr denních intenzit dopravy dle CSD 2020 činí celkem 713 vozidel (SV/den), z toho je 91 TV/den. Podíl těžké nákladní dopravy v tomto úseku představuje téměř 13 %.

Obrázek 18 Výsledky CSD 2020 na silnici III/231 8 v jediném relevantním sčítacím úseku č. 3-1400 ve vztahu k projektu SD232/03-RR – Újezd u Sv. Kříže – Dobříč – Kaznějov (zdroj: Ředitelství silnic a dálnic), Presentace výsledků sčítání dopravy 2020 https://scitani.rsd.cz/CSD_2020/pages/map/default.aspx



2.2 Pracovní centra a centra osídlení v zájmovém území posuzovaných záměrů

Zájmové území záměru SD232/02 – Osek – Břasy - Újezd u Svatého Kříže, přeložka s obchvaty sídel

Dotčené obce Osek, Březina, Bezvěrov, Břasy, Radnice a Újezd u Svatého Kříže spadají do pracovních regionů Rokycany a Plzeň. Tyto regiony byly stanoveny podle dominantního směru pracovní vyjíždky z obcí na základě výsledků SLDB 2021. Tyto výsledky ovšem ukazují u většiny obcí poměrnou vyrovnanost obou směrů vyjíždky (tj. do Plzně a do Rokycan) ze všech dotčených obcí (viz tabulka 1). Vymezení pracovních regionů a mikroregionů na základě výsledků SLDB 2021 bylo součástí Studie Vymezení center a pracovních regionů a mikroregionů (RRA, 2023) zpracovávanou pro Odbor regionálního rozvoje Krajského úřadu Plzeňského kraje (dále jako Studie center).

Tabulka 1 Dominantní směry pracovní vyjížděky z dotčených obcí v projektu SD232/02 – Osek – Břasy - Újezd u Svatého Kříže, přeložka s obchvaty sídel (zdroj: Český statistický úřad – Sčítání lidu, domů a bytů 2021)

Obec	Směr 1			Směr 2		
	Cíl vyjížděky	Počet vyjíždějících	Podíl z vyjíždějících celkem	Cíl vyjížděky	Počet vyjíždějících	Podíl z vyjíždějících celkem
Osek	Rokycany	155	32 %	Plzeň	148	31 %
Březina	Rokycany	52	36 %	Plzeň	30	21 %
Bezděkov	Plzeň	14	26 %	Rokycany	10	19 %
Břasy	Plzeň	279	39 %	Rokycany	150	21 %
Radnice	Plzeň	134	27 %	Rokycany	104	21 %
Újezd u Sv. Kříže	Plzeň	18	20 %	Rokycany	10	11 %

Intenzitu vzájemných vazeb mezi významnými centry je možné vyjádřit pomocí tzv. jednotky spjatosti. Její výpočet se skládá z určení komplexní velikosti center, počtu vzájemně se pohybujících osob do zaměstnání a vzdálenost mezi centry (tj. vzdálenost mezi centroidy správních obvodů obcí v km) – více viz Studie center. V dotčeném území můžeme najít intenzivní vazby zejména mezi významnými sídly Břasy – Rokycany (intenzita 23,7 jednotek spjatosti) a Břasy – Plzeň (23,5 jednotek spjatosti). I tento koeficient prokazuje vyrovnanost významu obou hlavních cílů pracovní vyjížděky z řešené oblasti. Silná je také regionální vazba center Břasy – Radnice (26,7 jednotek spjatosti - JS).

Díky znalosti hlavních směrů pohybu osob do zaměstnání a intenzity vazeb mezi jednotlivými centry osídlení bylo možné stanovit hlavní rozvojové osy na území kraje, včetně ohodnocení jejich funkčnosti. Dotčeným územím prochází funkční regionální osa Rokycany – Břasy, která je svým významem srovnatelná např. s regionální osou Rokycany – Mirošov, Bor – Planá či Plzeň – Starý Plzenec – Štáhlavy – Spálené Poříčí. Na těchto osách je očekávaný dlouhodobě stabilní pohyb osob, ať již za prací či za službami.

V zájmovém území a jeho širším okolí se nachází několik významných pracovních center (která jsou zároveň často i *centry osídlení*): *Rokycany*, *Osek*, *Břasy*, *Radnice*, *Kralovice*, *Volduchy*, *Holoubkov* a *Mýto*. Přítomnost těchto významných sídel má velký vliv na využití dopravní sítě a směry pohybu obyvatel, zejména pak za prací (viz pracovní dojížděka) ale i za službami.

Obce Volduchy a Mýto jsou velmi významná pracovní centra, neboť mají jednu z nejvyšších intenzit pracovních míst (IPM) v Plzeňském kraji. IPM se vyjadřuje jako počet pracovních míst na 100 zaměstnaných obyvatel obce. Ve Volduchách bylo dle SLDB 2021 IPM = 183. V nedalekém Mýtě pak bylo IPM = 153. Poblíž dálnice D5 nalezneme i další významná pracovní centra: Holoubkov (IPM = 122), Ejpovice (IPM = 170) a Dýšina (IPM = 169).

Všechna tato pracovní centra u dálnice D5 se dynamicky rozvíjí. Za 20 let od r. 2001 zde došlo k výraznému navýšení počtu prac. míst. Nejvýraznější nárůst nastal ve Volduchách, kde počet prac. míst stoupl 7-násobně na 1 232 prac. míst v roce 2021. Následovalo Mýto s 3,5-násobným nárůstem na 1 210 prac. míst.

Nárůst počtu PM se ovšem týká i přímo dotčených obcí, zejména pak obce Břasy, kde došlo k nárůstu počtu prac. míst o 41 % (ze 494 na 698 v r. 2021). Nárůst oproti roku 2001 zaznamenal i Osek, kde se počet prac. míst zvýšil o 26 % (ze 405 na 511 v r. 2021).

Obecně pracovní funkce dotčených obcí není zanedbatelná, a i menší sídla, která nejsou pro svoji velikost zařazena mezi centra pracovní dojížděky, poskytují část pracovních míst pro dojíždějící osoby. Počet osob a podíl na pracovních místech v obci je uvedený v tabulce 2.

Neopomenutelný je v kontextu dotčeného území i význam města Rokycany, které jsou nejenom pracovním centrem, ale i centrem osídlení se širokou obslužnou funkcí. Významným pracovním centrem i centrem prac. dojížděky jsou Rokycany i přes postupné oslabování, ke kterému od roku 2001 dochází (např. pokles pracovních míst na 8 159 v roce 2021 z 8 498 v roce 2001).

Z hlediska centra plnění funkce obytnou a obslužnou jsou Rokycany 3. nejvýznamnějším centrem v kraji (po Plzni a Klatovech). Poskytují služby a zázemí pro široké okolí zahrnující cca 16,5 tis. osob. Navíc Rokycany přejímají obslužnou funkci některých okolních obcí s velmi silnou pracovní funkcí, kde dostatečná nabídka služeb není (Volduchy, Mýto, Ejovice). Rokycany zajišťují širší nabídku služeb i pro relativně velká centra Břasy a Radnice, kde je i přes jejich sídelní význam nabídka služeb spíše jen základní (chybí zde např. SŠ a gymnázium, nemocnice vč. pohotovosti a odborná lékařská péče, specializované obchody, supermarket). Je tedy zřejmý pravidelný pohyb obyvatelstva do okresního města i za těmito službami.

Tabulka 2: Pracovní dojížděka do dotčených obcí v projektu SD232/02 – Osek – Břasy - Újezd u Svatého Kříže, přeložka s obchvaty sídel (zdroj: Český statistický úřad – Sčítání lidu, domů a bytů 2021)

Obec prac. dojížděky	Počet osob	Podíl na prac. místech v obci
Osek	263	52 %
Březina	8	16 %
Bezvěrov	11	41 %
Břasy	252	36 %
Radnice	163	32 %
Újezd u Svatého Kříže	5	15 %

Zájmové území záměru SD232/03-R – Újezd u Sv. Kříže – Dobříč – Kaznějov (územní rezerva)

Dotčené obce Němčovice, Kaceřov, Jarov, Hromnice, Obora a Horní Bříza spadají do pracovního regionu Plzeň, kam vyjíždí za prací nejvyšší podíl obyvatel. Při zvážení i druhého nejčastějšího směru pracovní vyjížděky lze hovořit i o pracovním mikroregionu s centrem v Kaznějově, do kterého můžeme zařadit obce Obora, Dobříč a Kaceřov. Pro celkovou ilustraci situace jsou počty a podíly vyjíždějících za prací shrnuty v tabulce 3.

Tabulka 3 Dominantní směry pracovní vyjížděky z dotčených obcí v záměru SD232/03-R – Újezd u Sv. Kříže – Dobříč – Kaznějov (územní rezerva) (zdroj: Český statistický úřad – Sčítání lidu, domů a bytů 2021)

Obec	Směr 1			Směr 2		
	Cíl vyjížděky	Počet vyjíždějících	Podíl z vyjíždějících celkem	Cíl vyjížděky	Počet vyjíždějících	Podíl z vyjíždějících celkem
Němčovice	Plzeň	15	27 %	Praha	7	13 %
Kaceřov	Plzeň	29	54 %	Kaznějov	7	13 %
Jarov	Plzeň	25	51 %	Dobříč	6	8 %
Hromnice	Plzeň	302	69 %	Třemošná	37	8 %
Obora	Plzeň	119	55 %	Kaznějov	32	15 %
Horní Bříza	Plzeň	937	70 %	Třemošná	80	6 %

Jako pracovní centra můžeme v zájmovém území a jeho širším okolí označit obce Kaznějov, Horní Břízu, Třemošnou, Zruč-Senec a Plasy. Všechna tato sídla jsou zároveň i centry osídlení a jejich propojení tvoří významnou nadregionální rozvojovou osu Plzeň – Třemošná – Horní Bříza – Kaznějov – Plasy – Kralovice – Kožlany. Na této ose jsou mezi jednotlivými centry, které jsou dotčeny projektovým záměrem, velmi intenzivní vazby (Plzeň – Horní Bříza 95,3 JS, Kaznějov – Plasy 54,3 JS, Plzeň – Kaznějov 40,2 JS). Také intenzita vazby mezi dvěma přímo dotčenými centry osídlení Horní Bříza - Kaznějov je velmi silná (69,7 JS).

Intenzita pracovních míst v pracovních centrech Kaznějov (IPM = 94) a Horní Bříza (IPM = 64) není sice příliš vysoká, ovšem v regionálním kontextu je uspokojivá. Pracovní centra v okolí zájmového území mají intenzitu pracovních míst na podobné úrovni: Plasy (IPM = 71), Třemošná (IPM = 74) a Zruč-Senec (IPM = 51).

Z dlouhodobého hlediska zde však dochází k postupnému slábnutí významu jednotlivých center. To se projevuje zejména úbytkem počtu pracovních míst. V Horní Bříze ubyla oproti roku 2001 (1,7 tis.) čtvrtina pracovních míst a jejich počet klesl na 1,3 tis. v roce 2021. V Kaznějově nebyl úbytek pracovních míst tak výrazný, jejich počet klesl jen o 7 % z 1,5 tis. v roce 2001 na 1,4 tis. v roce 2021. Přesto stále poskytují pracovní příležitosti i pro obyvatele z širšího zájmového území. Nejvíce osob dojíždí do zaměstnání do Kaznějova (736 osob), kde dojíždějící reprezentují více než polovinu pracovních míst (53 %). Do Horní Břízy dojíždí za prací 602 osob, které obsadí 46 % ze všech pracovních míst ve městě.

Za prací se v menší míře dojíždí i do dotčených obcí, ačkoliv jsou všechny poměrně malé a nabídka pracovních míst zde není tak početná ani pestrá jako v pracovních centrech. Pracovní dojíždka do jednotlivých obcí dotčených záměrem SD232/03-R – Újezd u Sv. Kříže – Dobříč – Kaznějov (územní rezerva) je uvedena v tabulce 4.

Tabulka 4: Pracovní dojíždka do obcí dotčených záměrem SD232/03-R – Újezd u Sv. Kříže – Dobříč – Kaznějov (územní rezerva) (zdroj: Český statistický úřad – Sčítání lidu, domů a bytů 2021)

Obec prac. dojíždky	Počet osob	Podíl na prac. místech v obci
Němčovice	7	16 %
Kaceřov	4	14 %
Jarov	0	-
Hromnice	101	31 %
Obora	17	18 %
Horní Bříza	602	46 %

2.3 Rozvojové plochy vymezené územními plány relevantních obcí a měst

Z územních plánů obcí dotčených projektem SD232/02 a záměrem SD232/03-R vyplývá, že všechny řešené obce mají vymezeny rozvojové plochy pro bydlení, ovšem jen některé z nich uvažují také s rozvojovými plochami pro výrobu, skladování či další komerční aktivity.

Obec Osek má územním plánem vymezeny plochy pro bytovou výstavbu v několika lokalitách v centrální části i částech obce Nový Dvůr a Vitinka s očekávaným přírůstkem až na 1 500 obyvatel v horizontu 10 – 15 let (tj. okolo roku 2035). Takový odhad možného nárůstu počtu obyvatel vychází z trendů v posledních letech, kdy mezi lety 2012 a 2023 bylo v obci dokončeno přes 60 nových bytů. Rozvojové plochy pro výrobu a skladování jsou vymezeny v sousedství stávajícího výrobního areálu, který by mohly rozšířit až na trojnásobek současné plochy.

V populačně malých obcích Březina a Bezděkov jsou vymezeny menší rozvojové plochy pro bydlení pro jednotky nových rodinných domů. V Bezděkově je navíc územním plánem navržena plocha pro drobnou výrobu v rozsahu 0,5 ha.

Obec Břasy má v platném územním plánu vymezeny rozvojové plochy pro bydlení o ploše 42 ha ve všech pěti částech obce s možnou výstavbou přibližně 100 nových bytů v rodinných i bytových domech. Rozvojové plochy pro bydlení vymezené v takovém rozsahu nejsou pro Břasy v horizontu 15 - 20 let zcela nereálné, neboť jen v posledních 10 letech (2013 - 2023) zde bylo postaveno 65 nových bytů. V centrální části obce je pro výrobu vyčleněna jedna významnější plocha navazující na největší průmyslový areál ve městě, který by se mohl zvětšit o cca 12 ha.

V obci Újezd u Svatého Kříže jsou územním plánem stanoveny rozvojové plochy pro bydlení pro 30 RD, které by znamenaly nárůst o cca 100 obyvatel. Dále je zde vymezena plocha 1,1 ha pro drobnou výrobu.

Obce Němčovice, Kaceřov, Jarov ani Obora nemají vymezeny žádné rozvojové plochy pro výrobu, skladování či jiné komerční aktivity. Pro bydlení je v Němčovicích i Jarově vyčleněna podobně velká rozvojová plocha pro bydlení s kapacitou cca 15 RD. Oproti tomu v Kaceřově se v územním plánu počítá s větším rozvojem bytové výstavby – jsou zde vymezeny plochy pro bydlení až pro 175 obyvatel, čímž by se obec zvětšila až na 2,5-násobek současné velikosti. Podobně i vymezení rozvojových ploch pro bydlení v obci Obora je poměrně velkorysé a čítá kolem 70 RD.

Obec Hromnice má územním plánem vymezeno 30 ha rozvojových ploch pro bydlení, největší se nachází v částech obce Hromnice a Žichlice. V posledních letech v obci proběhla výstavba 60 bytů. V Žichlicích je také v budoucnu možné rozšíření výrobních ploch o 3,5 ha.

3 Přínosy realizace navrhovaných záměrů

3.1 Pravidelná dojíždka a vyjíždka ze sídel profitujících z realizace prověřovaných záměrů

Význam stavby *SD232/02 – Osek – Břasy - Újezd u Svatého Kříže, přeložka s obchvaty sídel* spočívá zejména v odvedení tranzitní dopravy ze zastavěného území obcí Březina, Bezděkov, Břasy a Újezd u Svatého Kříže. V případě realizace nového napojení silnice II/234 od Zbirohu na přeložku silnice II/232 navrhovaného v *Koncepci rozvoje regionální silniční a železniční sítě PK* ve směru Liblín by přeložka silnice II/232 navíc zprostředkovaně odvedla i část tranzitní dopravy ze zastavěného území Radnic. Posuzovaná stavba tak logicky navazuje na v současnosti realizovaný projekt *Napojení severního Rokycanska na D5 (přeložka II/232)*, oba záměry se navíc vyznačují významným synergickým efektem zlepšení dostupnosti pro celou řadu sídel částí okresu Rokycany a Plzeň-sever ve vztahu k dálnici D5 a městu Rokycany.

Díky realizaci obou výše uvedených staveb by tak silnice II/232 v úseku Rokycany (MÚK 62 D5 Exit Rokycany) – Liblín měla být prakticky vedena mimo zastavěné území, v nově postavených vysoce zatížených úsecích s vyhovujícími šířkovými parametry (min. S7,5), v rekonstruovaném úseku Újezd u Svatého Kříže – Liblín pak s přijatelnými šířkovými parametry do 6,5 m. V tomto úseku se navíc silnice vyznačuje převážně vyhovujícími směrovými poměry.

Realizace obou zmíněných záměrů dále přispěje ke zvýšení významu silnice II/232 pro cesty z části okresu Plzeň-sever a severního Rokycanska směrem do Rokycan a Prahy s možností zkrácení cestovní doby, zvýšení plynulosti dopravy bez nutnosti výrazného omezení rychlosti a snížení hlukové a emisní zátěže v zastavěném území všech sídel ležících na současné trase silnice II/232.

Podpůrným argumentem pro realizaci obou synergických projektů je rovněž skutečnost, že v posledních letech byl ve správním obvodu obce s pověřeným obecním úřadem Radnice zaznamenán pozitivní trend vývoje počtu obyvatel. Největší obcí jsou Břasy, které počtem obyvatel díky bytové výstavbě (uvedené v předchozí kapitole) předstihly i město Radnice. V rámci okresu Plzeň-sever se pak významnější rozvojové plochy bydlení nacházejí výhradně v Kralovicích. Případný růst počtu obyvatel města Kralovice by přispěl k dalšímu zvýšení pravidelné dojíždky ve směru Rokycany, která je již v současné době poměrně významná.

Největší přínosy z realizace projektu *SD232/02 – Osek – Břasy - Újezd u Svatého Kříže, přeložka s obchvaty sídel* budou mít zejména pravidelně dojíždějící a vyjíždějící obyvatelé z větších sídel okresu Plzeň-sever a severní části okresu Rokycany do Rokycan a Prahy. Konkrétní významnější relace pravidelné a vyjížděky a dojížděky jsou uvedeny v tabulce 5.

Tabulka 5 Relevantní dojížděka a vyjížděka ve vztahu k projektu *SD232/02 – Osek – Břasy - Újezd u Svatého Kříže, přeložka s obchvaty sídel* (zdroj: Český statistický úřad – Sčítání lidu, domů a bytů 2021)

Zdroj	Cíl	Rokycany	Hrádek	Ejповice	Osek	Praha	Holoubkov	Volduchy	Mýto
Bezděkov		8/3	1/-	-	-	-	-	-	-
Břasy		18/112	6/1	5/-	22/10	-/4	3/1	28/2	2/2
Újezd u Sv. Kříže		7/-	-	4/-	4/-	-	1/-	5/-	-
Němčovice		/1	1/-	-	2/-	5/-	-	-	-
Mlečice		/3	-	-	-	-	-	-	-
Terešov		7/3	-	-	-	-	-	-	-
Hlohovice		12/1	-	-	-	-	-	-	-
Bujesily		2/	-	-	-	-	-	-	-
Lhotka u Radnic		1/-	-	-	-	-	2/-	-	-
Chomle		1/-	2/-	-	-	-	-	-	-
Kožlany		3/1	-	1/-	-	-	1/-	6/-	-
Jesenice		2/-	-	-	-	-	-	3/-	-
Kralovice		5/2	-	1/-	3/-	-	-	15/-	-

Jedná se o pravidelně dojíždějící a vyjíždějící obyvatele využívající dle výsledků Sčítání lidu domů a bytů 2021 při svých cestách osobní automobil. Z tabulky vyplývá, že ve vybraných relacích se pravidelná dojížděka odehrává v obou směrech. Z tabulky vyplývá silná spádovost do Rokycan a významná vyjížděka z Břas využívající větší část případně realizovaného záměru *SD232/02*. Celkem bylo identifikováno 115 přepravních vztahů s celkovou dojížděkou a vyjížděkou 970 osob v obou směrech v nejzatíženějším úseku. Z toho vyplývá významný přepravní potenciál záměru *SD232/02 – Osek – Břasy - Újezd u Svatého Kříže, přeložka s obchvaty sídel*.

Existuje dále celá řada rozptýlených přepravních vztahů z oblasti severního Plzeňska a Rokycanska do sídel s širší nabídkou pracovních míst, jako jsou Kožlany, Kralovice, Břasy, Osek, Volduchy, Rokycany, Hrádek, Mirošov, Holoubkov a Mýto. Převážná většina těchto relací využívá již v současné době silnici II/232 a výrazně by tak profitovala z realizace projektu *SD232/02 – Osek – Břasy - Újezd u Svatého Kříže, přeložka s obchvaty sídel* a synergického projektu *Napojení severního Rokycanska na D5 (přeložka II/232)*.

Přínosy z realizace projektu *SD232/03-R – Újezd u Sv. Kříže – Dobříč – Kaznějov* (pokračování silnice II/204) by měli zejména pravidelně dojíždějící a vyjíždějící obyvatelé z oblasti Kaznějovska do Břas, Rokycan a Prahy, popř. ze severního Rokycanska do Plzně (s možností alternativní trasy s využitím záměru *SD232/02 – Osek – Břasy - Újezd u Svatého Kříže, přeložka s obchvaty sídel*). Stavební výstupy projektu by rovněž využili obyvatelé obcí Kaceřov, Koryta, Dobříč a Obora při pravidelných cestách do spádového města Kaznějov. Konkrétní vybrané relace pravidelné a vyjížděky a dojížděky jsou uvedeny v tabulce 6.

Tabulka 6 Relevantní dojíždka a vyjíždka ve vztahu k projektu SD232/03-R – Újezd u Sv. Kříže – Dobříč – Kaznějov (zdroj: Český statistický úřad – Sčítání lidu, domů a bytů 2021)

Zdroj	Cíl	Kaznějov	Rokycany	Břasy	Hrádek	Praha	Plzeň	Volduchy	Mýto
Kaznějov		-	1/3	-/2	-	8/2	-	5/-	-
Újezd u Sv. Kříže		1/-	-	-	-	-	14/-	-	-
Dobříč		20/1	-	-	-	-	-	-	-
Jarov		3/-	-	-	-	-	-	-	-
Koryta		4/-	-	-	-	-	-	-	1/-
Kaceřov		6/-	-	-	-	-/1	-	-	-
Rybnice		-	1/-	-	-	-	-	-	-
Mrtník		-	-	-	-	-	-	3/-	-
Loza		-	-	-	-	-/1	-	-	-
Horní Bělá		-	1/-	-	-	-	-	-	-
Dolní Bělá		-	1/-	-	-	-	-	-	-
Plasy		-	7/-	1/-	2/-	9/2	-	2/-	-

Bylo identifikováno celkem 30 přepravních vztahů s celkovou dojíždkou a vyjíždkou 226 osob v obou směrech v nejvíce zatíženém úseku. Přepravní potenciál záměru SD232/03-R – Újezd u Sv. Kříže – Dobříč – Kaznějov je tak v porovnání se záměrem SD232/02 – Osek – Břasy - Újezd u Svatého Kříže, přeložka s obchvaty sídel přibližně čtvrtinový. V případě realizace záměru SD232/03-R existuje předpoklad efektu indukované dopravy, avšak vzhledem k existenci alternativních tras, zejména pak silnice II/180 po realizaci významných obchvatů Třemošné, Zruče-Senec a přeložky Kyšice – Chrást se srovnatelnou cestovní dobu, nebude rozsah indukované dopravy pravděpodobně příliš velký. Významným přínosem záměru SD232/03-R – Újezd u Sv. Kříže – Dobříč – Kaznějov je zvýšení počtu přemostění řeky Berounky v území na severovýchod od Plzně, kde Berounka představuje významnou přírodní bariéru.

3.2 Kvalifikovaný odhad výhledových intenzit tranzitních proudů osobní a nákladní dopravy využívajících úseky posuzovaných přeložek silnice II/232

V případě záměru SD232/02 – Osek – Břasy - Újezd u Svatého Kříže, přeložka s obchvaty sídel lze v nejzatíženějším úseku Bezděkov – Břasy předpokládat v osobní dopravě nejméně 970 pravidelně, resp. denně dojíždějících osob využívajících dle SLDB 2021 osobní automobil v pozici řidiče (viz předchozí kapitola). Zhruba 10 – 20 % by mělo připadat na nepravidelnou a sčítáním nepodchycenou dojíždku na delší vzdálenosti. Pokud zároveň vyjdeme z předpokladu, že dalších 30 - 40 % připadá na přepravu ve volném čase, tak by se průměrná denní intenzita měla pohybovat v úrovni 1 400 – 1 600 osobních automobilů za den. V případě těžkých motorových vozidel vycházíme ze současného podílu těchto vozidel ve vztahu k osobní dopravě na silnici II/232 ve výši 20 %. Konzervativní odhad celkového zatížení v současné době tak činí 1 800 – 2 000 vozidel celkem. Při zohlednění indukované dopravy vycházející ze zkrácení cestovních dob díky realizaci projektu *Napojení severního Rokycanska na D5 (přeložka II/232)* a *SD232/02 – Osek – Břasy - Újezd u Svatého Kříže, přeložka s obchvaty sídel* ve výši 5 – 10 % odvozené z očekávané elasticity cestovní doby lze uvažovat s celkovým dopravním zatížením ve výši 2 000 – 2 200 vozidel za den.

Prognóza pro střednědobý horizont

Za **střednědobý horizont** lze považovat **rok 2030**, pro který Technické podmínky TP 225 (Prognóza intenzit automobilové dopravy) předpokládají **celkový počet 2 100 – 2 300 vozidel za den**.

Prognóza pro dlouhodobý horizont

V dlouhodobém horizontu v roce 2040 lze podle TP 225 celkem očekávat až 2 300 – 2 600 vozidel za den.

V případě záměru *SD232/03-R – Újezd u Sv. Kříže – Dobříč – Kaznějov* jako pokračování silnice II/204 lze v nejzatíženějším úseku v místě zaústění do silnice I/27 u Kaznějova předpokládat v osobní dopravě nejméně 224 pravidelně, resp. denně dojíždějících osob využívajících dle SLDB 2021 osobní automobil v pozici řidiče.

Při zohlednění stejných zákonitostí uvedených v případě záměru *SD232/02 – Osek – Břasy - Újezd u Svatého Kříže, přeložka s obchvaty sídel* lze očekávat dopravní zatížení 400 – 500 vozidel za den.

Prognóza pro střednědobý horizont

Ve střednědobém horizontu v roce 2030 lze v souladu s TP 225 očekávat celkový počet 450 – 550 vozidel za den.

Prognóza pro dlouhodobý horizont

V dlouhodobém horizontu v roce 2040 lze podle TP 225 celkem očekávat až 550 – 650 vozidel za den.

4 Vztah navrhovaných záměrů ke strategickým dokumentům Plzeňského kraje v oblasti dopravní infrastruktury

Silnice II/232 v zájmovém území záměru *SD232/02 – Osek – Břasy - Újezd u Svatého Kříže, přeložka s obchvaty sídel* je jako jedna z dopravně významných páteřních silnic II. třídy v Plzeňské aglomeraci i celého Plzeňského kraje uvedena v analytické části *Koncepce rozvoje regionální silniční a železniční sítě Plzeňského kraje*. Jedná se o strategický dokument Plzeňského kraje v oblasti dopravy zpracovaný v roce 2021 a schválený usnesením Zastupitelstva Plzeňského kraje č. 229/21 dne 19. 4. 2021. V návrhové části koncepce je záměr pod názvem *Napojení severního Rokycanska, 2. etapa (obchvat Březiny a Bezděkova)* navržen jako jeden z prioritních záměrů Plzeňského kraje se střednědobým horizontem realizace do roku 2030. Jedná se o část záměru *SD232/02 – Osek – Břasy - Újezd u Svatého Kříže, přeložka s obchvaty sídel*.

Realizace projektu *Napojení severního Rokycanska na D5, 2. etapa* (součást záměru *SD232/02 – Osek – Břasy - Újezd u Svatého Kříže, přeložka s obchvaty sídel*) je jako jedna z prioritních investičních akcí na síti silnic II. třídy rovněž uvedena ve Strategické části Programu rozvoje Plzeňského kraje 2022+. V rámci Strategického cíle č. 5 *zajistit moderní, efektivní a dostupnou dopravní, technickou a IT infrastrukturu*, Specifického cíle 5.1. *Zkvalitnění silniční sítě*, Opatření 5.1.3. *Předprojektová a projektová příprava dalších záměrů na silniční síti II. a III. třídy* je jednou prioritních aktivit *II/232 Napojení severního Rokycanska, 2. etapa*. Strategický rozvojový dokument Program rozvoje Plzeňského kraje 2022+ byl schválen Zastupitelstvem Plzeňského kraje usnesením č. 1449/23 ze dne 18. 12. 2023.

Záměr *SD232/03-R – Újezd u Sv. Kříže – Dobříč – Kaznějov* v obou výše uvedených strategických dokumentech není uveden. Poslední dokument, který tento záměr zmiňuje, je *Koncepce dopravy Plzeňského kraje* zpracovaná v letech 2006 – 2007. Záměr je uváděn v souvislosti s Regionálním okruhem a pokračováním silnice II/204 Úněšov – Kaznějov do prostoru Olešné (místní část obce

Němčovice). Dle této koncepce je „pro zkvalitnění přepravních a územních podmínek mezi oběma břehy řeky Berounky je v souladu se schválenou ÚPD navrhováno prodloužení silnice v nové trase Kaznějov – Dobříč - Újezd u Svatého Kříže s novým přemostěním Berounky s námětem jejího zakomponování jako součásti „regionálního okruhu“. Nové komunikační propojení sídelní a ekonomické struktury s přímou návazností na nadřazené sítě je podmínkou pro možný rozvoj a prostorové oživení celého dnes nestabilizovaného venkovského prostoru Zbirožska a Radnicka“. V případě obou měst byla zkoumána pravidelná dojíždka a vyjíždka z okresu Plzeň-sever, přičemž s výjimkou dvou vyjíždějících osob v relaci Plasy – Radnice žádný další přepravní vztah nebyl identifikován.

5 Závěrečné hodnocení

Projekt SD232/02 – Osek – Břasy - Újezd u Svatého Kříže, přeložka s obchvaty sídel představuje jednu ze strategicky významných investic Plzeňského kraje na síti silnic II. třídy. Silnice II/232 představuje v současné době i v dlouhodobém výhledu páteřní silnici II. třídy na území okresů Plzeň-sever a Rokycany, která je součástí „Vybrané silniční sítě Plzeňského kraje“, na níž by měly být realizovány nejvýznamnější investiční záměry s cílem dosažení souvislých homogenizovaných dopravních tahů s vyhovujícími parametry ideálně vedených mimo zastavěná území v případě vyššího podílu nákladní a všeobecně tranzitní dopravy.

Díky realizaci projektu SD232/02 – Osek – Břasy - Újezd u Svatého Kříže, přeložka s obchvaty sídel a synergického (v současné době realizovaného) projektu *Napojení severního Rokycanska na D5 (přeložka II/232)* ještě více vzroste dopravní i přepravní význam silnice II/232 jako spojnice silnice I/27 v Kralovicích (díky navazující silnici II/201) a dálnice D5 v Rokycanech. V zájmovém území obou projektů tak bude mít silnice II/232 vyhovující dopravně technické i stavební parametry a vhodně doplní radiálně orientovanou síť silnic I. třídy a dálnice D5 o frekventovanou tangenciální spojnici zajišťující atraktivní propojení části území okresu Plzeň-sever a severního Rokycanska s Rokycany a Prahou bez nutnosti využití aglomeračního okruhu (silnice II/180), popř. zajištění do krajského města Plzně. V navazujícím úseku Újezd u Svatého Kříže – Liblín sice silnice nedosahuje normových parametrů, ale i díky realizovaným projektům v rámci ROP 2007 - 2013 a IROP 2014 – 2020 se nachází v dobrém stavebním stavu a vyznačuje se vyhovujícími směrovými poměry. Realizací dalšího synergického projektu *Rekonstrukce mostu ev.č. 232-007 Liblín* do konce roku 2026 bude navíc odstraněno úzké hrdlo na silnici II/232. Bude opět umožněn provoz nákladních vozidel s hmotností nad 5 t bez omezení a silnice II/232 tak bude hrát důležitou roli i v oblasti nákladní dopravy. I z tohoto důvodu je důležité, aby zejména na území okresu Rokycany, kde silnice II/232 prochází řadou sídel, byly negativní dopady provozu těžkých nákladních vozidel na obyvatele minimalizovány. Navrhovaný projekt SD232/02 – Osek – Břasy - Újezd u Svatého Kříže, přeložka s obchvaty sídel tak zejména ve spojení se synergickým projektem *Napojení severního Rokycanska na D5 (přeložka II/232)* v úseku Rokycany – Osek (- Březina) představuje vysoce efektivní investici na Vybrané silniční síti Plzeňského kraje, což potvrzuje i kvalifikovaný odhad budoucích tranzitních přepravních proudů ve výši až 2 300 ve střednědobém, resp. 2 600 vozidel za den v dlouhodobém horizontu.

Záměr SD232/03-R – Újezd u Sv. Kříže – Dobříč – Kaznějov – územní rezerva se vyznačuje výrazně nižší hodnotou odhadovaných tranzitních přepravních proudů v porovnání s projektem SD232/02 – Osek – Břasy - Újezd u Svatého Kříže, přeložka s obchvaty sídel. Odhadovaná hodnota intenzit tranzitních přepravních proudů odvozená z pravidelné dojíždky a vyjíždky činí pro střednědobý horizont pouze 550 vozidel za den a pro dlouhodobý horizont 650 vozidel za den. Při zohlednění místní dojíždky a vyjíždky, jakož i hodnot z CSD 2020 na silnici

III/231 8 lze vycházet z předpokladu, že v nejzatíženějším úseku u Kaznějova před napojením na silnici I/27 se bude intenzita dopravy pohybovat nejvýše v úrovni do 1 000 vozidel za den. Pro stanovení přesnější hodnoty by bylo vhodné vytvořit dopravní model s větším počtem scénářů a časových horizontů v závislosti na realizaci předpokládaných významných investic na nadřazené ovlivněné silniční síti, zejména pak na silnici I/27.

Z analýzy pracovních center, center osídlení a pravidelné vyjíždky v zájmovém území záměru *SD232/03-R – Újezd u Sv. Kříže – Dobříč – Kaznějov – územní rezerva* vyplývá, že z relevantních obcí a měst výrazně převládá pravidelná dojíždka do zaměstnání do Plzně, následovaná dojíždkou za prací do Kaznějova, resp. Třemošné. Všechny tyto přepravní vztahy zajišťuje stávající síť pozemních komunikací a zejména pak páteřní silnice I/27. Tranzitní tangenciální přepravní vztahy jsou podružné (viz tabulka 6) s výjimkou relace Němčovice/Újezd u sv. Kříže – Plzeň, která má srovnatelnou alternativu z pohledu cestovní doby na trase přes Rokycany. Ostatní významnější relevantní relace Plasy/Kaznějov – Rokycany/Volduchy/Praha pak mají srovnatelnou alternativu na trase využívající silnici I/27, severovýchodní část „aglomeračního okruhu“ (silnici II/180 zejména po realizaci obchvatu Třemošné, Zruče-Sence a přeložky v úseku Kyšice – Chrást) a následně silnici I/26, II/605 popř. dálnici D5. Jediný významný přínos záměru *SD232/03-R – Újezd u Sv. Kříže – Dobříč – Kaznějov* tak spočívá ve zvýšení počtu přemostění řeky Berounky mezi Plzní a hranicí Plzeňského a Středočeského kraje, resp. ve snížení efektu bariéry řeky Berounky severovýchodně od Plzně.

5.1 Stanovení priorit v oblasti technické přípravy posuzovaných záměrů

V souladu se závěry Konceptce rozvoje regionální silniční a železniční sítě Plzeňského kraje doporučujeme zahájit intenzivní technickou přípravu projektu *Napojení severního Rokycanska, 2. etapa (obchvat Březiny a Bezděkova)* s tím, aby bylo možné zahájit stavbu ve střednědobém horizontu do roku 2030. V tomto úseku lze očekávat největší přínos z hlediska odvedení tranzitní dopravy ve druhém nejzatíženějším úseku silnice II/232. Jak bylo uvedeno v předchozích kapitolách, jedná se o součást komplexního projektu *SD232/02 – Osek – Břasy - Újezd u Svatého Kříže, přeložka s obchvaty sídel*.

Druhým nejvýznamnějším projektem je navazující část záměru *SD232/02 – Osek – Břasy - Újezd u Svatého Kříže, přeložka s obchvaty sídel v úseku Bezděkov – Újezd u Svatého Kříže* s napojením na stávající silnici II/232 před Němčovicemi. Největším přínosem této druhé části přeložky silnice II/232 je odvedení tranzitní dopravy z obce Břasy.

Záměr *SD232/03-R – Újezd u Sv. Kříže – Dobříč – Kaznějov* představuje vysoce náročnou investici novostavby silnice II. třídy v délce více než 13 km s poměrně dlouhým mostem přes Berounku v prostoru Kaceřov – Olešná. Jak vyplývá z posouzení pracovních center, center osídlení, rozvojových ploch a hlavních směrů pravidelné dojíždky a vyjíždky, v případě tohoto záměru chybí potenciál pro významnější tangenciální tranzitní přepravní vztahy. Zároveň pro převážnou část relevantních relací pravidelné dojíždky existuje časově srovnatelná alternativa využívající „aglomerační okruh“. Záměr *SD232/03-R – Újezd u Sv. Kříže – Dobříč – Kaznějov*, který je veden v Aktualizaci č. 3 ZÚR PK nově veden pouze jako územní rezerva, navíc není v aktuálních strategických a koncepčních dokumentech Plzeňského kraje nikde zmiňován. Posledním dokumentem, který doporučuje realizaci pokračování silnice II/204 z Kaznějova směrem na Kaceřov do prostoru Olešné, je Konceptce dopravy Plzeňského kraje z roku 2007, kterou Rada Plzeňského kraje pouze vzala na vědomí. Z výše uvedených důvodů **nedoporučujeme záměr *SD232/03-R – Újezd u Sv. Kříže – Dobříč – Kaznějov* za současných**

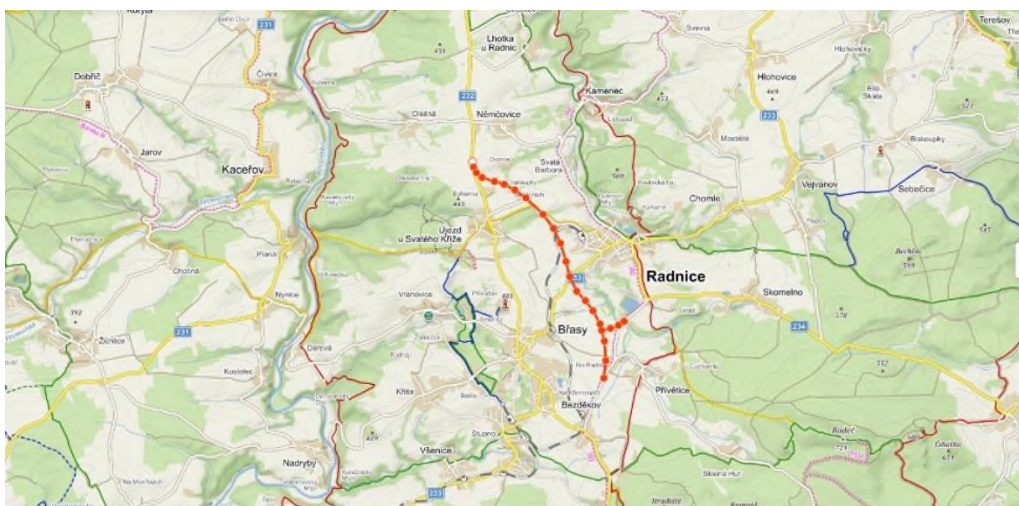
podmínek technicky připravovat jako prioritní stavbu Plzeňského kraje ve střednědobém ani dlouhodobém horizontu. V případě vytvoření validního dopravního modelu s výrazně lepšími výsledky očekávaných intenzit dopravy na posuzované novostavbě silnice II. třídy (pokračování silnice II/204 z Kaznějova do prostoru Olešné) lze však toto doporučení v budoucnu revidovat.

5.2 Doporučení pro případnou etapizaci projektů

Prioritní záměr *SD232/02 – Osek – Břasy - Újezd u Svatého Kříže, přeložka s obchvaty sídel* představuje rozsáhlou novostavbu silnice II. třídy v délce více než 9 km. Z tohoto důvodu **je vhodné projekt rozdělit na dvě etapy** při zohlednění předpokládané intenzity dopravy a s tím souvisejících přínosů pro obce, z nichž bude výhledově odvedena tranzitní doprava. Koncepce rozvoje regionální silniční a železniční sítě Plzeňského kraje doporučuje jako **první etapu realizovat přeložku silnice II/232 v úseku Osek (konec úpravy projektu *Napojení severního Rokycanska na D5 (přeložka II/232)) – Březina (západní obchvat) – Bezděkov (západní obchvat)*** s ukončením na současné silnici III/232 9 za Bezděkovem. Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Plzeňského kraje však předpokládá mírně odlišnou trasu celé přeložky *SD232/02 – Osek – Břasy - Újezd u Svatého Kříže* oproti této koncepci, z toho důvodu navrhuje první etapu ukončit v místě křížení se stávající silnicí II/232 mezi Bezděkovem a Břasy.

Druhá etapa by pak byla realizována od místa křížení se silnicí II/232 v úseku **Bezděkov – Břasy až do konce přeložky do místa napojení na stávající silnici II/232 mezi Újezdem u Sv. Kříže a Němčovicemi**. V rámci této etapy by bylo vhodné **prověřit možnost nového napojení silnice II/234 jižně od Radnic na přeložku silnice II/232 směrem do Liblína** prostřednictvím vhodného směrového zaústění stávající silnice III/232 9. Výhodou tohoto řešení by bylo odvedení části tranzitní dopravy z Radnic využívající v současné době silnice II/233 a II/234. Možné řešení (znázorněné na obrázku 19) je uvedeno ve strategické části Koncepce rozvoje regionální silniční a železniční sítě Plzeňského kraje (viz strana 90, kapitola 3.2.1.11).

Obrázek 19 Návrh trasy přeložky v úseku **Bezděkov – Újezd u Svatého Kříže** (zdroj: <https://mapy.cz/s/jecumagapo>)



5.3 Použité zdroje:

- [1] *Kolektiv autorů*, Koncepce rozvoje regionální silniční a železniční sítě Plzeňského kraje. Regionální rozvojová agentura Plzeňského kraje, EDIP. 2021
- [2] *Kolektiv autorů*, Program rozvoje Plzeňského kraje 2022+. Moore Advisory CZ. 2023
- [3] *Beneš P., Sloupová V.*, Vymezení center a pracovištních regionů a mikroregionů v Plzeňském kraji. RRA Plzeňského kraje. 2023.
- [4] *Ředitelství silnic a dálnic*, Prezentace výsledků sčítání dopravy 2020 (https://scitani.rsd.cz/CSD_2020/pages/map/default.aspx)