

Zhotovitel:
AFRY CZ s.r.o.

Datum:
01/2021

Zastoupený:
Ing. Petr Košan

Číslo zakázky:
2020/0144

Autorský kolektiv:
Ing. Zuzana Volfová
Mgr. Martin Koukal
Ing. Pavel Suntych

Kontrola:
Ing. Jiří Lávic

Objednatel:
Obec Statenice
Statenická 23
252 62 Statenice

Zastoupený:
ve věcech smluvních: MgA. Apolena Novotná

DOPRAVNÍ STUDIE OBCE STATENICE

A.1 ANALÝZA STAVU

OBSAH

1	ÚVOD	6
1.1	POUŽITÉ PODKLADY	6
2	CHARAKTERISTIKA OBCE	7
2.1	ZÁKLADNÍ GEOGRAFICKÉ ÚDAJE	7
2.2	DYNAMIKA OBYVATELSTVA	8
2.2.1	Populační vývoj ve Statenicích	8
2.2.2	Základní údaje z dat IPR	9
2.3	OBČANSKÁ VYBAVENOST	10
2.4	PRACOVNÍ PŘÍLEŽITOSTI	11
3	ÚZEMNÍ ROZVOJ.....	11
3.1	ÚZEMNÍ ROZVOJ OBCE STATENICE	11
3.2	ÚZEMNÍ ROZVOJ OKOLNÍCH OBCÍ	12
3.3	PLÁNOVANÝ ROZVOJ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY	14
3.3.1	Plán rozvoje mimo území Statenic.....	14
3.3.2	Plán rozvoje ve Statenicích	16
4	ZHODNOCENÍ STAVU KOMUNIKACÍ.....	18
4.1	SÍŤ KRAJSKÝCH KOMUNIKACÍ	18
4.2	SÍŤ MÍSTNÍCH KOMUNIKACÍ.....	21
4.3	SÍŤ KOMUNIKACÍ PRO NEMOTOROVÁ VOZIDLA	24
4.4	DOPRAVNÍ OMEZENÍ NA KOMUNIKACÍCH.....	24
4.4.1	Přehled ulic s vjezdem s omezenou maximální hmotností.....	24
4.4.2	Přehled ulic se zakázaným vjezdem nákladních vozidel	24
4.5	ORGANIZACE DOPRAVY	25
4.6	STAV DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ	25
5	INDIVIDUÁLNÍ AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA	26
5.1	INTENZITY DOPRAVY	26
5.1.1	Intenzity počtu vozidel na krajských komunikacích.....	26
5.1.2	Intenzity počtu vozidel na místních komunikacích	27
5.2	CESTOVNÍ DOBY A RYCHLOST	28
5.3	NEHODOVOST	28
5.4	ZKLIDNĚNÉ ZÓNY	30
5.5	DOPRAVA V KLIDU	32
5.5.1	Parkoviště.....	32
5.6	PROBLÉMOVÁ MÍSTA SILNIČNÍ DOPRAVY.....	34
5.7	SWOT ANALÝZA – ZHODNOCENÍ STAVU IAD	34
6	VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA.....	35
6.1	DOPRAVNÍ SYSTÉMY	35
6.1.1	Autobusová doprava.....	35

6.1.2	Železniční doprava	38
6.1.3	Letecká doprava	38
6.2	INFRASTRUKTURA.....	38
6.2.1	Umístění autobusových zastávek	39
6.2.2	Zhodnocení technického stavu autobusových zastávek	39
6.2.3	Zhodnocení stavu dostupnosti autobusových zastávek.....	40
6.2.4	Zhodnocení stavu názvů autobusových zastávek.....	41
6.2.5	Autobusové obratiště.....	42
6.2.6	Parkoviště a odstavná plocha pro autobusy	42
6.3	POPTÁVKA PO PŘEPRAVĚ	42
6.3.1	Autobusové linky PID	42
6.4	CESTOVNÍ DOBY A RYCHLOST	44
6.5	ČASOVÁ KONKURENCESCHOPNOST VHD VŮČI IAD	45
6.6	TARIF VEŘEJNÉ DOPRAVY	46
6.7	VÝVOJ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI	47
6.7.1	Intervaly autobusových linek.....	47
6.7.2	Trasy autobusových linek a návaznost na pátevní druhy dopravy	47
6.7.3	Zhodnocení vývoje.....	47
6.8	SWOT ANALÝZA – ZHODNOCENÍ STAVU VHD	48
7	CYKLISTICKÁ DOPRAVA	48
7.1	SÍŤ CYKLISTICKÝCH KOMUNIKACÍ	48
7.1.1	Cykloturistické trasy.....	49
7.1.2	Zhodnocení stavu cykloturistických tras.....	50
7.1.3	Orientační vytíženost komunikací cyklisty	50
7.1.4	Bezpečnost cyklodopravy	51
7.1.5	Turistický potenciál cyklotras.....	52
7.2	DOPLŇKOVÁ INFRASTRUKTURA	52
7.2.1	Cyklostojany	52
7.2.2	Přeprava jízdních kol v prostředcích VHD	52
8	PĚŠÍ DOPRAVA.....	53
8.1	SÍŤ PĚŠÍCH KOMUNIKACÍ	53
8.1.1	Síť chodníků	53
8.1.2	Přechody pro chodce	54
8.1.3	Pěší prostupnost územím	54
8.1.4	Turistické trasy.....	55
8.1.5	Pěší cesty	56
8.2	DOPLŇKOVÁ INFRASTRUKTURA	56
8.2.1	Odpočinková místa.....	56
8.3	SWOT ANALÝZA – ZHODNOCENÍ STAVU CYKLISTICKÉ A PĚŠÍ DOPRAVY..	56
9	SHRNUTÍ ANALÝZY STAVU	57
9.1	Provedené průzkumy a analýzy.....	57
9.1.1	Struktura analýzy stavu	57

9.2	Závěry a doporučení.....	58
9.2.1	Nároky na stávající dopravní infrastrukturu	58
9.2.2	Nároky na výhledovou dopravní infrastrukturu.....	59
9.2.3	Doporučení pro veřejnou hromadnou dopravu	60
9.2.4	Doporučení pro cyklistickou dopravu	61
9.2.5	Doporučení pro pěší dopravu	61
9.2.6	Celkové shrnutí provedené analýzy stavu.....	62

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1	– Katastrální vymezení obce Statenice a dopravní infrastruktura	7
Obrázek 2	– Vývoj počtu obyvatel ve Statenicích mezi lety 2004 a 2020	9
Obrázek 3	– Počet a lokality vyjížděky obyvatel Statenic ve všední den	10
Obrázek 4	– Letecký pohled na území Statenic v roce 2000	11
Obrázek 5	– Letecký pohled na území Statenic v roce 2019	12
Obrázek 6	– Návrh přeložky silnice II/240 mezi dálnicí D7 a Kralupy nad Vltavou	15
Obrázek 7	– Úsek 518 Ruzyně – Suchdol dálnice D0	16
Obrázek 8	– Krajské silnice na území obce	18
Obrázek 9	– Silnice II/240 ul. Kralupská	19
Obrázek 10	– Silnice III/2405 ul. Pod Hájem podél fotbalového hřiště	19
Obrázek 11	– Silnice III/0079 ul. Ke Kulnám v místě křižovatky s ul. Račanská	20
Obrázek 12	– Místní komunikace v ulici K Chotolu	21
Obrázek 13	– Místní komunikace v ulici Skalní	22
Obrázek 14	– Místní komunikace v ulici Březová	22
Obrázek 15	– Nevyhovující stav místních komunikací na křižovatce ulic Skalní – Lomená	23
Obrázek 16	– Nevyhovující stav místní komunikace v ulici Nad Vinicí	23
Obrázek 17	– Vjezd vozidel s omezenou okamžitou hmotností v ulici Skalní	24
Obrázek 18	– Zákaz vjezdu nákladních vozidel v ulici Únětická	25
Obrázek 19	– Intenzity dopravy RPDÍ 2020 na vybraných komunikacích ve Statenicích	27
Obrázek 20	– Rozmístění dopravních nehod ve Statenicích mezi lety 2010–2019	29
Obrázek 21	– Zóna 30 v ulici propojující ulice Statenická a U Školy	31
Obrázek 22	– Obytná zóna v ulici Za Roklí	31
Obrázek 23	– Nejvyšší dovolená rychlost 20 km/h v ulici K Cihelně	32
Obrázek 24	– Parkoviště Únětická I.	33
Obrázek 25	– Parkoviště Statenický Mlýn	34
Obrázek 26	– Autobus příměstské autobusové dopravy PID 316 ve směru Holubice přijíždějící do zastávky Statenice, Černý Vůl	36
Obrázek 27	– Autobus příměstské autobusové dopravy PID 356 na konečné zastávce Statenice...37	

Obrázek 28 – Linkové vedení příměstské autobusové dopravy PID v okolí Statenic.....	37
Obrázek 29 – Autobusová zastávka Statenice, U Kovárny ve směru z Prahy	40
Obrázek 30 – Autobusová zastávka Statenice, Černý Vůl, Hospoda ve směru z Prahy	40
Obrázek 31 – Autobusové obratiště na autobusové zastávce Statenice.....	42
Obrázek 32 – Dopravní značení na křižovatce cyklotras 8100 a 0077	49
Obrázek 33 – Cyklotrasa 8100 v ulici K Cihelně	50
Obrázek 34 – Nevýhovující technický stav povrchu cyklotrasy 0077 v ulici Pod Punčochou.....	50
Obrázek 35 – Orientační vytíženost komunikací cyklisty na území obce Statenice	51
Obrázek 36 – Cyklostojany na Náměstíčku	53
Obrázek 37 – Značka upozorňující na výskyt chodců na okraji vozovky v ulici Ke Kulnám.....	54
Obrázek 38 – Větvení cyklotras a turistických tras ve Statenicích	55

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 – Vývoj počtu obyvatel v obcích	13
Tabulka 2 – Seznam krajských silnic ve Statenicích	20
Tabulka 3 – Vývoj intenzit dopravy dle CSD	26
Tabulka 4 – Intenzity dopravy na krajských komunikacích.....	27
Tabulka 5 – Intenzity dopravy na místních komunikacích	28
Tabulka 6 – Počet nehod ve Statenicích podle typu komunikace v letech 2010–2019	29
Tabulka 7 – Dopravní nehody ve Statenicích podle druhu nehody v letech 2010–2019	30
Tabulka 8 – Přehled parkovišť v obci Statenice.....	33
Tabulka 9 – Přehled linek PID	35
Tabulka 10 – Přehled autobusových zastávek ve Statenicích.....	39
Tabulka 11 – Přehled autobusových zastávek s nevhodnými názvy	41
Tabulka 12 – Obraty cestujících v autobusových linkách PID v zastávkách.....	43
Tabulka 13 – Cestovní doby a rychlost v hlavních přepravních relacích.....	45
Tabulka 14 - Porovnání cestovní doby IAD a VHD	45
Tabulka 15 - Porovnání cestovní doby IAD a VHD – pražské městské části	45
Tabulka 16 – Ceník plnocenného jednotlivého i předplatného jízdného PID	46
Tabulka 17 – Ceník zvýhodněného jednotlivého i předplatného jízdného PID.....	46
Tabulka 18 – Vývoj intervalů autobusových linek ve Statenicích	47

SEZNAM GRAFŮ

Graf 1 – Variace počtu cestujících na lince 356 na odjezdu do Prahy v zastávce Statenice, Černý Vůl, Hospoda v průběhu pracovního dne44

Graf 2 – Variace počtu cestujících na lince 356 na příjezdu z Prahy v zastávce Statenice, Černý Vůl, Hospoda v průběhu pracovního dne44

SEZNAM PŘÍLOH

- B.1.1** Širší vztahy
- B.1.2** Záměry v širším území
- B.1.3** Problémový výkres
- B.1.4** Zdroje a cíle cest
- B.1.5** Silniční infrastruktura a dopravní režim – stav
- B.1.6** Pěší doprava – stav
- B.1.7** Cyklistická doprava – stav
- B.1.8** Veřejná hromadná doprava – stav
- B.1.9** Doprava v klidu – stav
- B.1.10** Pasport komunikací
- B.1.11** Situace dopravního značení – stav

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

- ČSN – česká technická norma
- č. p. – číslo popisné
- IAD – individuální automobilová doprava
- IPR – Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy
- IZS – Integrovaný záchranný systém
- JDVM – jednotná dopravní vektorová mapa
- MD – Ministerstvo dopravy
- MK – místní komunikace
- ORP – obec s rozšířenou působností
- OSPao – osoba se sníženou schopností pohybu a orientace
- PID – Pražská integrovaná doprava
- P + R – parkoviště Park and Ride
- RPDI – roční průměr denních intenzit
- ŘSD – Ředitelství silnic a dálnic
- VHD – veřejná hromadná doprava
- ZTP/ZTP/P – osoba zvlášť těžce postižená/osoba zvlášť těžce postižená s průvodcem
- žst. – železniční stanice

ÚVOD

Dopravní studie obce Statenice je strategický dokument, jehož cílem je zajištění vyváženého dopravního systému, který bude svou kvalitou odpovídat nárokům územního rozvoje řešeného území. Zaměřuje se zejména na individuální automobilovou dopravu (s důrazem na vyhodnocení stávajícího stavu krajských a místních komunikací), veřejnou hromadnou dopravu a cyklistickou a pěší dopravu v obci.

Mezi hlavní cíle této dopravní studie patří:

- vyhodnocení problémových míst v silniční dopravě;
- aktualizace stavu krajských a místních komunikací;
- optimalizace veřejné hromadné dopravy;
- řešení cyklistické a pěší dopravy;

a to vše v kontextu plánovaného územního rozvoje na území obce a v jejím bezprostředním okolí.

Tato část dokumentu představuje analytickou část. Nejprve jsou analyzovány výchozí podklady poskytnuté objednavatelem. Z těchto dokumentů jsou vybrána návrhová opatření z hlediska dopravy. Dále následuje popis současného stavu jednotlivých dopravních subsystémů.

1.1 POUŽITÉ PODKLADY

Obec Statenice

Objednavatelem byly poskytnuty následující pracovní podklady:

- Územní plán Statenice (2017)
- Plán rozvoje obce Statenice (2016)
- Pasport místních komunikací (2016)
- Studie přechodu pro chodce mezi ulicemi K Cihelně a Za Cihelnou
- Projektové karty
- Investiční plán rozvoje obce Statenice na období 2015–2025
- Situace přeložky silnice II/240
- Koncept rozvoje obce Noutonice
- Zásady územního rozvoje Středočeského kraje
- Návrh trasy nové autobusové linky PID 409
- Lichoceves – Noutonice – Obec v zahradě
- Velké Přílepy – jižní obchvat
- Zákaz nákladní tranzitní dopravy nad 12 t na silnici II/240
- Praha-Suchdol – SMACKER – „Aktivity a opatření pro změnu znalostí a chování v periferních oblastech“
- Studie pěšího propojení centra Statenice Na Račana
- Studie rekonstrukce zastávky Statenice, Černý Vůl, Hospoda

ROPID

Ke zpracování kapitoly o poptávce na autobusových linkách nám poskytl organizátor autobusových linek Pražské integrované dopravy výsledky komplexního průzkumu oblasti severozápad (kam spadají linky 316 a 356). Obsahují počty vystupujících a nastupujících za jednotlivé autobusové zastávky ve Statenicích za celý den. Data byla nasbírána v říjnu roku 2017.

Policie ČR

Vyhodnocení statistik dopravních nehod na území obce Statenice bylo provedeno na základě databáze Policie České republiky o dopravních nehodách.

Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje

- Rekonstrukce mostního objektu ev. č. 2405-1 ve Statenicích
- Rekonstrukce mostního objektu ev. č. 240-008 ve Statenicích, Černém Vole
- Rekonstrukce opěrných zdí navazujících na mostní objekt ev. č. 240-008
- Projekt rekonstrukce silnice II/240 v Černém Volu

Ostatní podklady

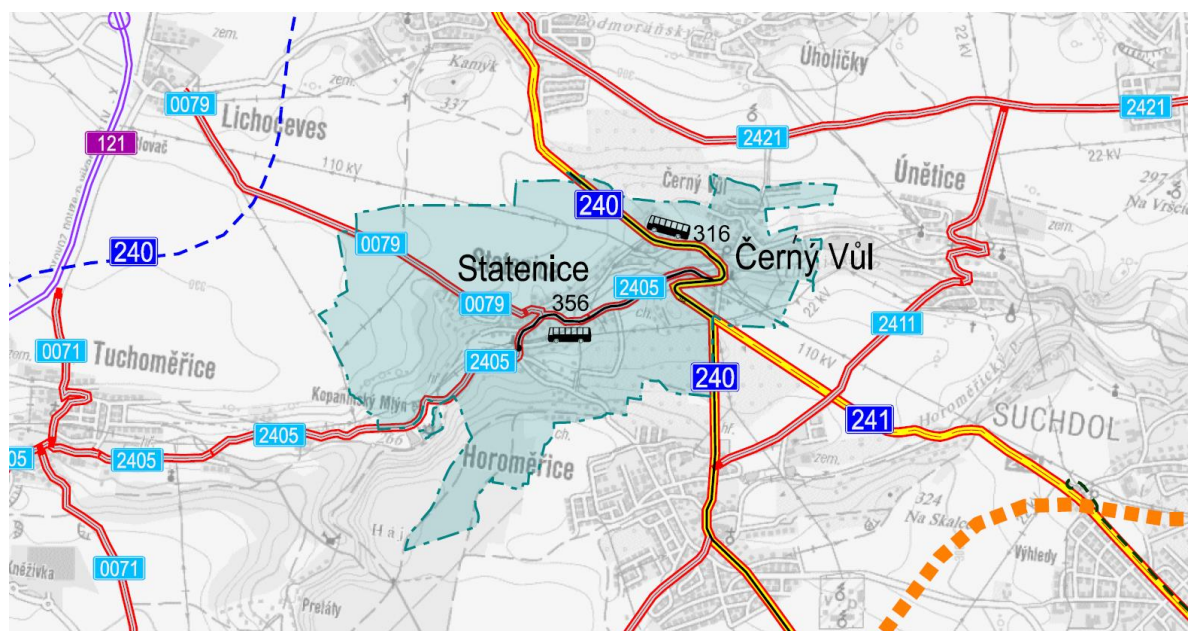
- Situace přeložky silnice II/240
- Koncept rozvoje obce Noutonice
- Zásady územního rozvoje Středočeského kraje
- Lichoceves – Noutonice – Obec v zahradě
- Velké Přílepy – jižní obchvat
- Zákaz nákladní tranzitní dopravy nad 12 t na silnici II/240
- Územně plánovací dokumentace okolních obcí
- Celostátní sčítání dopravy, rok 2016, ŘSD ČR
- Nehodová data, JDVM, MD České republiky

2 CHARAKTERISTIKA OBCE

2.1 ZÁKLADNÍ GEOGRAFICKÉ ÚDAJE

Obec Statenice se nachází ve Středočeském kraji, 12 km severozápadně od centra hlavního města Prahy. Ke dni 1. 1. 2020 v ní žilo přibližně 1550 obyvatel. Statenice jsou rozděleny na dvě místní části – Statenice a Černý Vůl. Spadá do správního obvodu obce s rozšířenou působností (ORP) Černošice. Širší dopravní vztahy jsou zakresleny do přílohy širších vztahů B.1.1.

Obrázek 1 – Katastrální vymezení obce Statenice a dopravní infrastruktura



Místní část Černý Vůl se rozprostírá okolo silnice II/240, jež tvoří spojnici hl. m. Prahy s Kralupy nad Vltavou. Od západu k východu obcí protéká Únětický potok. Z hlediska geomorfologického členění patří území Statenic do geomorfologického celku Pražská plošina.



Obec Statenice dnes představuje typické satelitní sídelní území, u kterého mohutný rozvoj odstartovala zvýšená poptávka po bydlení za hranicemi Prahy ve 2. polovině 90. let. Vyjma výškových budov v obytném komplexu Statenický mlýn v centru obce dostavěných v roce 2006 je obec tvořena nízkopodlažní, rozptýlenou, zástavbou.

Statenice sousedí s následujícími obcemi (uvedeny jsou od severu po směru hodinových ručiček):

- Velké Přílepy
- Únětice
- Horoměřice
- Tuchoměřice
- Lichoceves

Vzdálenosti významných měst od Statenic:

- Praha (centrum) – 12 km
- Kladno – 17 km
- Kralupy nad Vltavou – 15 km
- Roztoky – 8 km

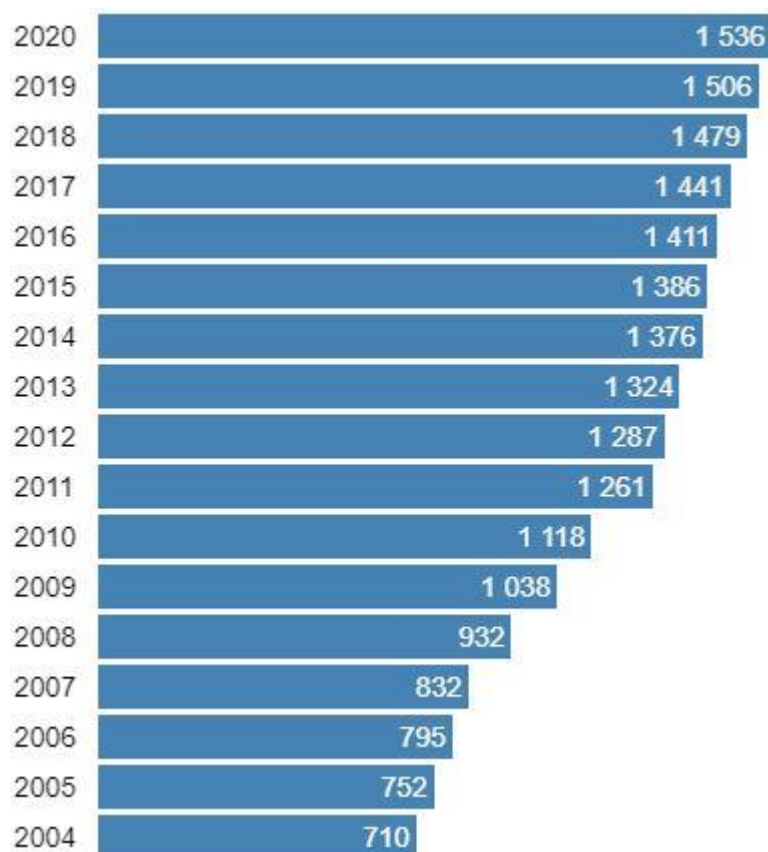
2.2 DYNAMIKA OBYVATELSTVA

Statenice za posledních 15 let zaznamenaly více než dvojnásobný nárůst počtu obyvatel. Lze přitom předpokládat, že skutečný nárůst počtu obyvatel je ještě vyšší, neboť část obyvatel si z praktických důvodů ponechává trvalé bydliště v Praze.

2.2.1 Populační vývoj ve Statenicích

V roce 2005 zde žilo 752 obyvatel, v roce 2020 již počet osob, kteří měli v obci nahlášený trvalý pobyt, přesáhl 1500 obyvatel, a je očekáváno, že Statenice v následujících letech zažijí další nárůst obyvatel až o tisíce osob.

Obrázek 2 – Vývoj počtu obyvatel ve Statenicích mezi lety 2004 a 2020



Zdroj: obyvateleceska.cz/praha-z%C3%A1pad/statenice/539686

2.2.2 Základní údaje z dat IPR

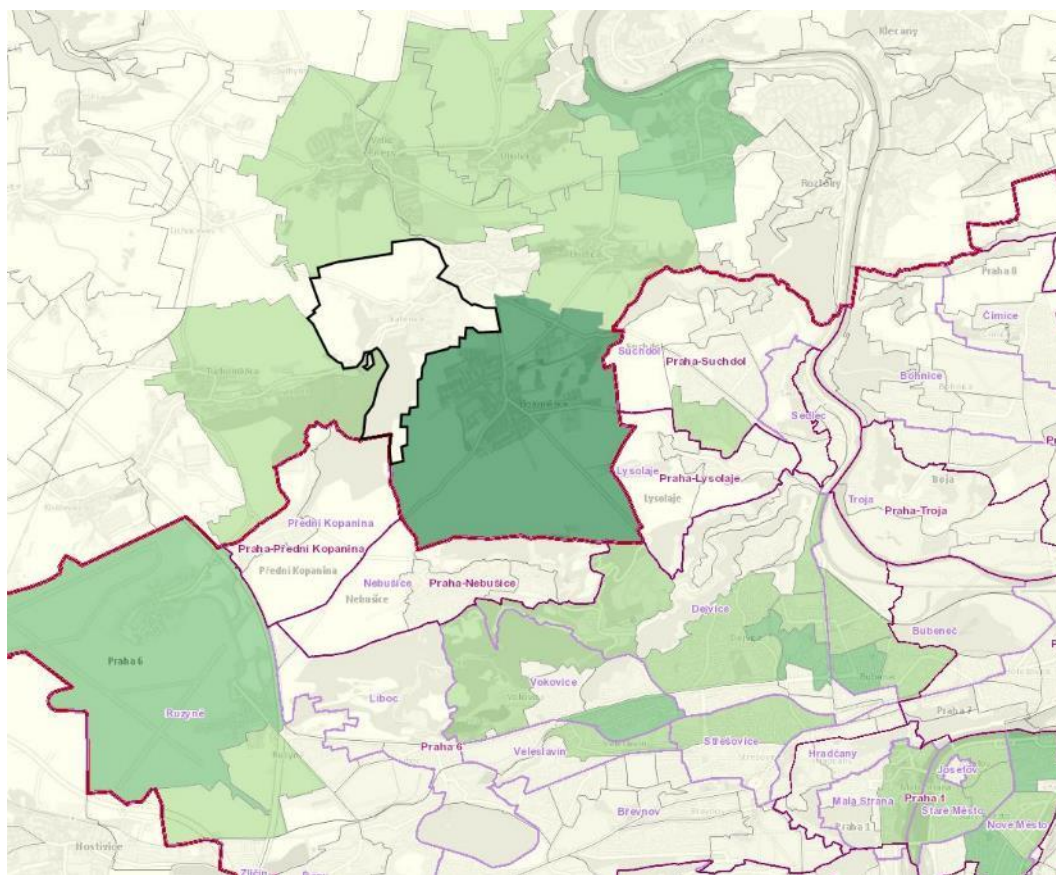
Ve Statenicích žije podle dat Institutu plánování a rozvoje hlavního města Prahy (IPR) něco mezi 1500 a 2000 obyvateli s hustotou osídlení mezi 200–500 obyvateli na km².

V místní části Černý Vůl pracuje ve všední den do 100 osob, v místní části Statenice 100–200 osob.

V místní části Černý Vůl se ve všední den pohybuje do 100 návštěvníků, v místní části Statenice 100–200 návštěvníků.

Co se týče lokalit, kam obyvatelé Statenic v pracovní dny vyjíždějí nejčastěji, převládají Horoměřice (200–500 lidí), Roztoky-Žalov, Praha-Nové Město, Praha-Bubeneč, Praha-Veleslavín, Praha-Ruzyně (všechny lokality 50–100 lidí). Zbylé světle zeleně podbarvené lokality uvedené v mapě na obrázku č. 3 dosahují počtu vyjíždějících 10–20 osob.

Obrázek 3 – Počet a lokality vyjíždky obyvatel Statenic ve všední den



Zdroj: app.iprpraha.cz/apl/app/dynamika-obyvatelstva/#

2.3 OBČANSKÁ VYBAVENOST

Ve Statenicích se nachází několik staveb občanské vybavenosti, které plní pro místní obyvatele společenskou funkci:

- KinderGarten – soukromá mateřská školka s česky i anglicky hovořícími pedagogy
- obecní úřad a Knihovna J. M. Hovorky – obývací vesnice
- smíšené zboží Sadil
- restaurace Statenický Mlýn, Restaurace Statenka, Restaurace Ve Mlejně
- Klubovna na hřišti
- Kavárnička Statenice
- dětské hřiště U Potoka a dětské hřiště Za Roklí
- fotbalové hřiště
- tenisový kurt na Únětické ulici
- Idyllic Prague Cherry Tree Cottage, Conifer Cottage Idyllic Prague, Guest House Pod Strání
- veterinární ordinace
- ordinace ORP Centrum – ortopedie, fyzioterapie, kardiologie, angiologie
- zubní ordinace

Dále jsou pro obyvatele Statenic důležité spádové vzdělávací instituce v okolních obcích:

- Základní škola, Mateřská škola a Základní umělecká škola ve Velkých Přílepech
- Základní a Mateřská škola Hnízdo v Úněticích

- Základní škola, Mateřská škola a Základní umělecká škola (se sídlem v Libčicích nad Vltavou) v Horoměřicích
- Základní a Mateřská škola v Tuchoměřicích
- Základní a Mateřská škola v Noutonicích

2.4 PRACOVNÍ PŘÍLEŽITOSTI

Ve Statenicích jsou k dispozici následující pracovní příležitosti:

- J&S SERVIS – specializovaný autoservis na značky Volkswagen, Audi, Škoda a Seat + automyčka
- Autodoprava Bydžovský s.r.o. – zároveň zemní práce, mycí centrum, autoservis
- Autoservis Antonín Šindelář + Commatel-Uher
- Auto Perun, spol. s.r.o.
- PROFI AUTO CZ, a.s. – čerpací stanice
- Dřevo Černý Vůl
- Značky Praha s.r.o.
- TECHTRANS LOG a.s. – mezinárodní přeprava nákladu
- PANFLEX S.R.O. – polygrafická zařízení, potisk obalů
- ENKO KLIMA s.r.o. – dodávky a instalace vzduchotechniky
- Trees s.r.o. – zahradnické centrum – prodej, konzultace
- H+M okna

3 ÚZEMNÍ ROZVOJ

3.1 ÚZEMNÍ ROZVOJ OBCE STATENICE

Územní rozvoj Statenic nastartovala především suburbanizace Prahy po roce 2000. Zvýšená poptávka po bydlení v lokalitách za hranicemi Prahy způsobila transformaci původní vesnické zástavby v maloměstský charakter území. Rychlý rozvoj území (zejména místní části Černý Vůl a vytvoření nového centra Statenic) po roce 2000 je patrný z následujících dvou leteckých snímků.

Obrázek 4 – Letecký pohled na území Statenic v roce 2000



Zdroj: Zeměměřický úřad

Obrázek 5 – Letecký pohled na území Statenic v roce 2019



Zdroj: Zeměměřický úřad

Obec Statenice si dále drží v územním plánu rezervu pro dvě velké zastavitelné plochy. Větší z nich se nachází v území rozprostírajícím se západně od ulice Kralupská a severně od ulic Nad Vinicí a Ke Kulnám. Druhá zastavitelná plocha leží západně od ulice Velvarská, jižně od ulice Kralupská a východně od ulice Keltská.

Další, rozlohou drobné, zastavitelné plochy mají vzniknout mezi ulicemi Kralupská a K Cihelně, Statenická a Pod Zámkem, Skalní a Višňová, v ulici Lomená, jižně od ulice Ztracená, mezi ulicemi Ke Kříži a lesním pásem podél Únětického potoka, u ulice Úvozová, nebo u Kopanského mlýna.

Z pohledu dopravní obslužnosti bude obě velké budoucí zastavitelné území protínat komunikace místního významu s parametry umožňující vedení linky autobusu veřejné hromadné dopravy.

3.2 ÚZEMNÍ ROZVOJ OKOLNÍCH OBCÍ

Prudký rozvoj bytové výstavby nenastal pouze v samotných Statenicích, ale i v okolních obcích v severozápadní části suburbánního prstence kolem Prahy. Počet přihlášených obyvatel v tomto území se za uplynulých 10 let zvýšil o 35%. Níže vybrané obce zaznamenaly od roku 2010 poměrně významný populační nárůst. Lze přitom předpokládat, že skutečný nárůst počtu obyvatel je ještě vyšší, neboť část obyvatel si z praktických důvodů ponechává trvalé bydliště v Praze.

Tabulka 1 – Vývoj počtu obyvatel v obcích

Obec	2010	rok 2020	2030?
Statenice	1118	1536	3500
Velké Přílepy	2644	3533	3700
Lichoceves	293	402	1800
Holubice	1367	2076	2500
Tuchoměřice	1272	1538	2000
Tursko	669	825	1000
Horoměřice	3091	4463	5500
Úholičky	708	798	1000
Celkem	11162	15171	21000

A lze očekávat, že se jejich počet obyvatel bude v dalších letech nadále zvětšovat – předpoklad je u některých obcí pouze odborným odhadem vycházejícím z dostupných rozvojových záměrů nebo dosavadního trendu.

Ve Velkých Přílepech je dle současně platného územního plánu z roku 2017 celkem 11 zastavitelných ploch o celkové výměře 18,4 ha. Největší zastavitelné plochy se nachází na východním okraji Velkých Přílep, při silnici do Úholiček, a dále na severozápadním okraji obce. Plánovaná výstavba je ale také na jižním okraji katastrálního území v návaznosti na Statenice, čímž v budoucnu v podstatě dojde ke spojení těchto obcí.

Velké ambice v územním rozvoji jsou známe v Lichocevi. Záměrem je zde vystavět zahradní obec s nárůstem ze současných 400 obyvatel pro přibližně 2 800 obyvatel. Výstavba bude probíhat postupně, v na sebe navazujících etapách, od středu obce kolem jeho obvodu.

V Úholičkách je nejrozlehlejší zastavitelná plocha na jihu obce, od ulice Na Habří k vysílači u silnice III/2421, jinými slovy směrem ke Statenicím – místní části Černý Vůl. Plochy pozemků určených pro rodinné domy jsou zde vymezeny plochou až 1 100 m². Další velké zastavitelné území je plánováno v západní části obce podél ulice Roztocká.

Tuchoměřice mají tři velké zastavitelné plochy. Jedna se nachází severně od ulice Ke Statenicím a západně od ulice Na Stráni, kde je plánováno využití pro bydlení. Další velká plocha pro budoucí bydlení je v západní části obce. Největší zastavitelné území v Tuchoměřicích je na jihu obce, jižně od Premium Outlet Prague Airport, s využitím pro výrobně obslužné zóny.

Všechny tyto okolní obce nemají za cíl být pouze rezidenčními sídly, ale plnohodnotnými centry s obchody, službami, školami a další občanskou vybaveností.

Tranzitní doprava z většiny těchto obcí a také z města Kralupy nad Vltavou převážně do/z Prahy se výraznou měrou bude nadále podílet na dopravní zátěži komunikace II/240 v ulici Kralupská na území Statenic.

Jižně od Statenic, v severní části obce Horoměřice, se v posledních letech otevírají dva velké rezidenční projekty s názvy Velká Brána a Velvaria, které dohromady nabízí 429 obytných jednotek.

3.3 PLÁNOVANÝ ROZVOJ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

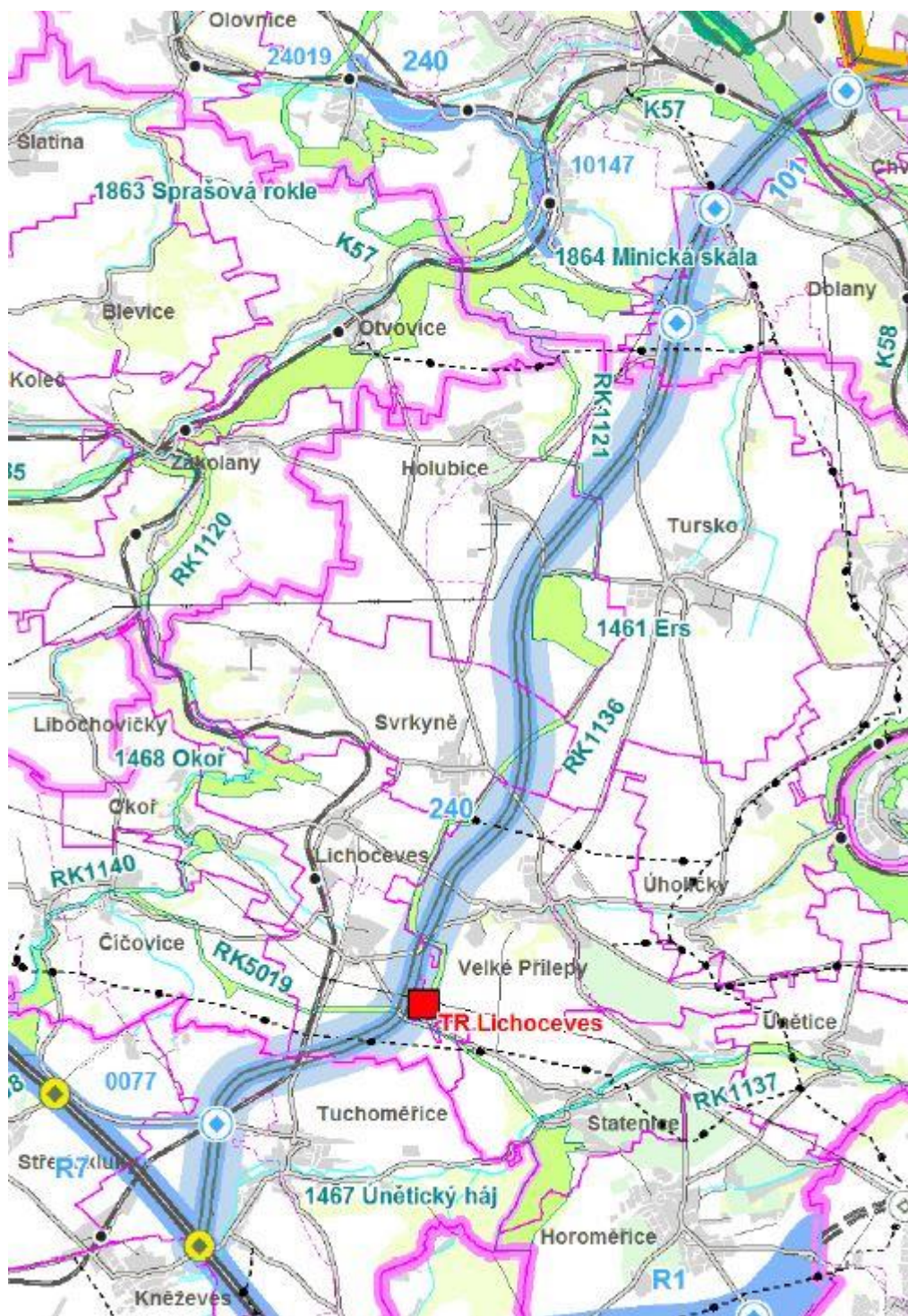
Zatímco počet obyvatel v řešeném území narostl za uplynulých 10 let o minimálně 35%, neproběhlo zde z hlediska plánovaných dopravních staveb ke zprovoznění žádného úseku pozemní komunikace, který by odlehčil stávajícím úsekům. V bezprostřední blízkosti obce jsou reálně plánovány dvě dopravní stavby, které ve výhledovém období dopravní situaci ovlivní (Pražský okruh a přeložka II/240). Stav přípravy dopravních staveb je popsán v následujícím textu.

3.3.1 Plán rozvoje mimo území Statenic

Přeložka silnice II/240 a II/101

Severozápadně od Statenic v budoucnu povede přeložka komunikace II/240, která bude tvořit tangenciální spojení severozápadně od Prahy mezi dálnicemi D7 a D8. Její trasa v oblasti Statenic vede od D7 (exit 3) západně od Tuchoměřic přes III/0077 – severně od Tuchoměřic přes III/0071 – mezi Statenicemi a Lichocevsí přes III/0079 – mezi Lichocevsí a Velkými Přílepy přes III/00710 – mezi Noutonicemi a Velkými Přílepy přes III/2406. V úseku obchvatu Velkých Přílep bude na této komunikaci severně od Statenic vybudována okružní křižovatka, která bude pro obyvatele Statenic nejbližším místem pro napojení se na tuto komunikaci. Stavba je zanesena v Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje a podle Krajského úřadu Středočeského kraje se odhadovaný začátek realizace stavby předpokládá v roce 2024 a její ukončení v roce 2026.

Obrázek 6 – Návrh přeložky silnice II/240 mezi dálnicí D7 a Kralupy nad Vltavou



Zdroj: Zásady územního rozvoje Středočeského kraje

Dálniční okruh D0

Další velkou plánovanou dopravní stavbou v blízkosti samotné obce je severní část dálnice D0 – Pražského okruhu. Jižně od Horoměřic, přibližně 4 km od Statenic, je projektován dálniční úsek 518 Ružyně – Suchdol dálnice D0. Tato 8,3 km dlouhá stavba s navazujícím úsekem D0 519 Suchdol – Březiněves propojuje dálnice D7 a D8. Významně zkrátí vzdálenost a čas během jízd ve směru západní Čechy – severní a východní Čechy a také převezme tranzitní příměstskou dopravu po okraji Prahy. Dopravně uleví převážně ulici Do Horoměřic na komunikaci III/2404, která nemá na takové

dopravní zatížení parametry. Stavba je zanesena v Politice územního rozvoje a podle Ředitelství silnic a dálnic je odhadovaný začátek realizace stavby v roce 2027 a její ukončení v roce 2030.

Obrázek 7 – Úsek 518 Ruzyně – Suchdol dálnice D0



Zdroj: mapapp.rsd.cz/Upload/Stavby/506/infoletak_d0-518-ruzyne-suchdol.pdf

Východní obchvat Státnice (přeložka II/241)

Zatím jen v územních rezervách územního plánu Státnice je zanesen východní obchvat obce. Navrhovaná silnice II. třídy by vedla od Lidlu v Horoměřicích mezi ulicemi U Rybníka a Horním rybníkem s vyústěním v Úholičkách na silnici III/2421 u křižovatky s ulicí Roztocká. V době zpracovávání studie tuto dopravní stavbu plánuje pouze obec Státnice – úsek o délce několika set metrů. Byla vypuštěna ze Zásad územního rozvoje Středočeského kraje i územně plánovacích dokumentací okolních obcí.

Jižní obchvat Velkých Přílep (přeložka III/2401)

Jižní obchvat Velkých Přílep vychází ze zpracované dopravní studie, kterou si nechala zpracovat obec Velké Přílepy. V současnosti není zanesen do územního plánu Velkých Přílep ani v Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje. Navíc nenavazuje v územních plánech Státnice a Velkých Přílep ani z hlediska plánovaného koridoru.

Dopravní stavby ve veřejné autobusové, železniční i letecké dopravě jsou uvedeny v kapitole 6.1.

3.3.2 Plán rozvoje ve Státnicích

Intenzita dopravy generovaná obyvateli Státnice nebude ani po výstavbě nových residenčních lokalit představovat hlavní zátěž pro silnici II/240. Odhaduje se, že více než 3/4 vozidel jedoucích po silnici II/240 na území Státnice představuje tranzitní dopravu do vzdálenějších obcí a měst. Výstavba přeložky této komunikace vedená mimo území obce výrazným způsobem sníží hustotu tranzitní nákladní dopravy v obci.

Místní sběrné komunikace

Pro odlehčení páteřní silniční sítě na průchodu zastavěným územím spolu s plánovaným územním rozvojem obce jsou navrženy dvě významné místní sběrné komunikace:

- MK přes lokalitu „Jabloňový sad – jih“ spojující II/240 ulici Velvarská a MK Keltská s následným vyústěním na silnici III/2405 v ulici Statenická. Parametry komunikace musí umožnit průjezd linky autobusu veřejné hromadné dopravy.
- MK spojující komunikaci II/240 ulici Kralupská a komunikaci III/0079 ulici Ke Kulnám přes areál „Boušovský“. Trasa bude dále upřesněna v územních studiích obce. Parametry komunikace musí umožnit průjezd linky autobusu veřejné hromadné dopravy. Trasa není stabilizovaná, ale její výstavba je pro napojení obytné zóny nezbytná.

Cyklotrasy do okolních obcí

V územním plánu Statenic je plánovaná cyklotrasa od ulice Únětická od cyklotrasy 8100 ulicí Skalní a dále Weisova do Úholiček. Pokud nebude vybudován Jižní obchvat Velký Přílep, může být zde cyklodoprava vzhledem k šířkovým a technickým parametrům místních komunikací Skalní a Weisova v kolizi s intenzitou provozu IAD.

Zlepšování stavu místních komunikací

Možnost zlepšení stavu místních komunikací ve Statenicích je závislá na rozvoji technické infrastruktury v obci. Dokud nebude vybudovaná síť technické infrastruktury i do okrajových částí obce, nedojde k rychlé rekonstrukci stávajících místních komunikací. Problémy špatného technického stavu místních komunikací se dotýkají převážně severní oblasti místní části Černý Vůl a jižní a severní oblasti místní části Statenice.

Obec Statenice by se měla zaměřit především na rekonstrukci a rozvoj místních komunikací, jež jsou využívány v převážné většině místními obyvateli a má je ve své kompetenci. Na výstavbu přeložené silnice II/240, rekonstrukci krajských silnic v obci a další možné záměry nových komunikací mimo území obce musí spolu s okolními dotčenými obcemi vyvíjet tlak a zároveň zajistit součinnost s Krajským úřadem Středočeského kraje, který má tyto stavby ve své kompetenci.

Záměry plánované obcí

Na základě poskytnutých podkladů obcí probíhá příprava následujících změn v dopravě:

Pěší doprava

- zajištění bezbariérové průchodnosti pěší trasy z ulice Račanská na autobusovou zastávku Statenice
- chodník propojující existující síť chodníků na ulici Statenická s ulicí Kralupská, včetně napojení na autobusovou zastávku Statenice, Černý Vůl, Hospoda
- chodník v ulici Ke Kulnám směrem k ulici Račanská
- přechod pro chodce přes ulici Kralupská mezi ulicemi Za Cihelnou a K Cihelně
- architektonická soutěž na revitalizaci centra Statenic

Veřejná hromadná doprava

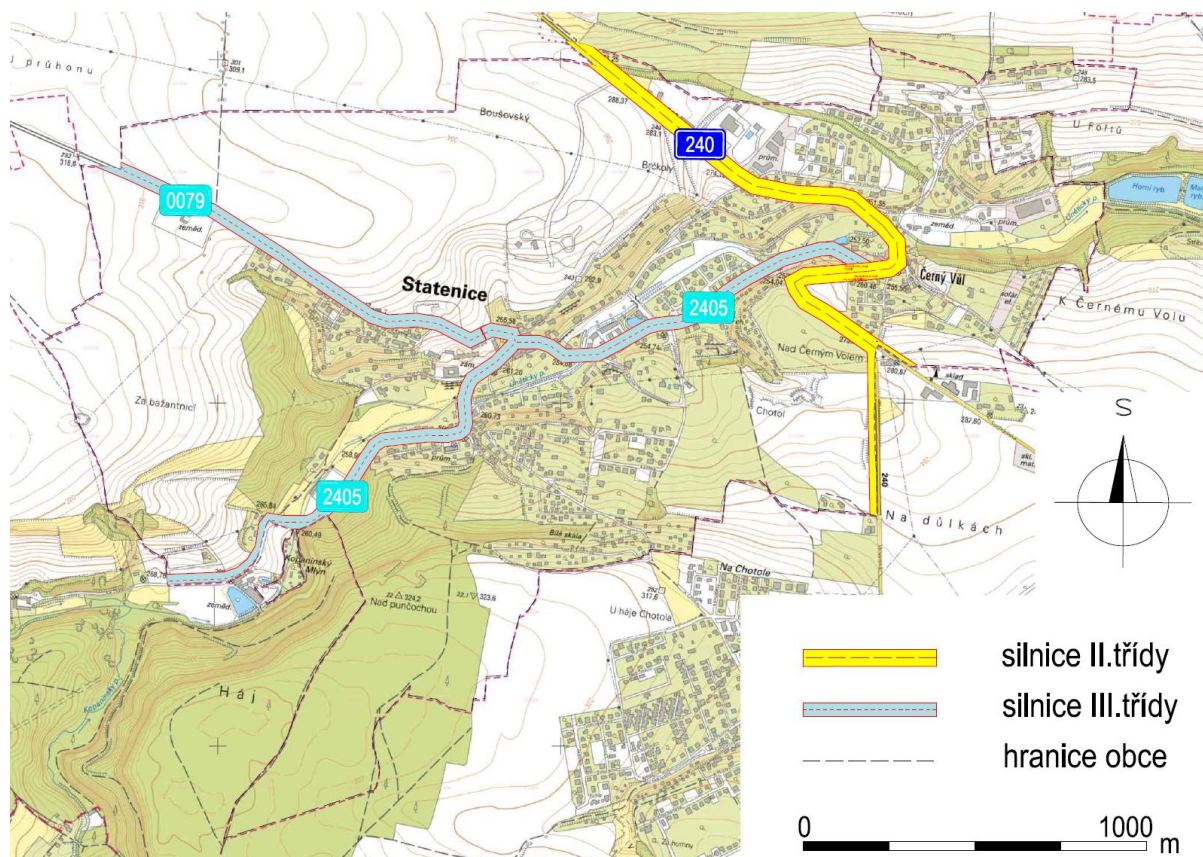
- rekonstrukce autobusové zastávky Statenice, Černý Vůl, Hospoda, včetně prodloužení nástupní hrany na 18 m z důvodu budoucího provozu kloubových autobusů. Stejná infrastrukturní úprava bude nutná k řešení u autobusové zastávky Statenice, Černý Vůl
- spolu s okolními obcemi záměr autobusového spojení na Suchdol se zastávkou v Horoměřicích u Lidlu

4 ZHODNOCENÍ STAVU KOMUNIKACÍ

4.1 SÍŤ KRAJSKÝCH KOMUNIKACÍ

Obcí prochází silnice II/240, III/0079 a III/2405. Rozsah silnic je patrný z následujícího obrázku:

Obrázek 8 - Krajské silnice na území obce



Délky průjezdních úseků krajských silnic na území obce:

- II/240 úsek 1,8 km
- III/0079 úsek 1,3 km
- III/2405 úsek 2,1 km

Páteční komunikací ve Statnicích je silnice II/240 Praha-Bořislavka – Velké Přílepy – Kralupy nad Vltavou – Velvary – Roudnice nad Labem.

Obrázek 9 – Silnice II/240 ul. Kralupská



Zdroj: AFRY CZ s.r.o.

Na území místní části Černý Vůl se na výše uvedenou komunikaci napojuje silnice III/2405, která prochází přes centrum obce a pokračuje dále ve směru Tuchoměřice – Kněževes – Středokluky – Makotřasy.

Obrázek 10 – Silnice III/2405 ul. Pod Hájem podél fotbalového hřiště



Zdroj: AFRY CZ s.r.o.

Z křižovatky ulic Statenická a Ke Kulnám vychází silnice III/0079, která vede severozápadním směrem z centra obce do obce Lichoceves.

Obrázek 11 – Silnice III/0079 ul. Ke Kulnám v místě křižovatky s ul. Račanská



Zdroj: AFRY CZ s.r.o.

Tabulka 2 – Seznam krajských silnic ve Statenicích

Číslo	Trasa
II/240	Praha-Bořislavka – Velké Přílepy – Kralupy nad Vltavou – Velvary – Roudnice nad Labem
III/2405	Statenice – Tuchoměřice – Kněževes – Středokluky – Makotřasy
III/0079	Statenice – Lichoceves

Silnice II/240 nemá na území Statenic parametry odpovídající intenzitě dopravy zjištěné dopravními průzkumy. Kategorijní šířka doporučená v ČSN 73 6101 - projektování silnic, je pro intenzitu dopravy nad 10 000 voz/24 hodin S 9,5. Těchto parametrů však silnice II/240 zdaleka nedosahuje. Šířka komunikace odpovídá přibližně S 7,5, s lokálním zúžením průjezdního profilu na mostním objektu přes Únětický potok. Tomu pak odpovídá i nižší plynulost provozu na průjezdním úseku. Pohyb nemotorové dopravy v hlavním dopravním prostoru je za těchto podmínek nebezpečný. Vzhledem ke zjištěné intenzitě dopravy, křivolakosti, podélnému sklonu a podílu nákladních vozidel přibližujícímu se 10 % z celkového počtu by bylo pro bezpečný pohyb cyklistů a chodců na průjezdním úseku nutné vybudovat v přidruženém prostoru společnou stezku pro pěší a cyklisty. Uliční prostor však v mnoha případech nemá pro tento typ řešení dostatečnou šířku.

Pro porovnání lze uvést, že intenzita dopravy na silnici první třídy I/16 v úseku Slaný – Mělník (S9,5) dosahuje obdobných hodnot intenzit, avšak na silnici s výrazně lepšími návrhovými parametry a trasované mimo zastavěná území obcí.

Rovněž silnice III/2405 nemá vzhledem ke zjištěným intenzitám dopravy vyhovující šířkové parametry. Kategorijní šířka doporučená ve výše uvedené normě by měla být pro existující intenzitu dopravy S 7,5. Šířka komunikace odpovídá přibližně S 6,5.

Krajská silnice III/0079 nemá parametry odpovídající intenzitě dopravy zjištěné dopravními průzkumy. Kategorijní šířka doporučená v ČSN 73 6101 – projektování silnic, je pro intenzitu dopravy do 1 000 voz/24 hodin S6,5. Těchto parametrů však silnice III/0079 v některých úsecích nedosahuje.

Zpracovaný dopravní model ukazuje, že intenzita dopravy na III/0079 po naplnění rozvojových ploch výrazně naroste.

Z hlediska stavebně-technického stavu jsou problematickým místem zejména mostní objekty. Most na II/240 přes Únětický potok je v současné době (10/2020) v havarijním stavu a nákladní doprava na něm bude proto výrazně omezena. Obdobně není v dobrém stavu ani most na III/2405 přes tutéž vodoteč.

Úseky krajských komunikací s chybějícími chodníky jsou uvedeny v kapitole 9.1.1.

4.2 SÍŤ MÍSTNÍCH KOMUNIKACÍ

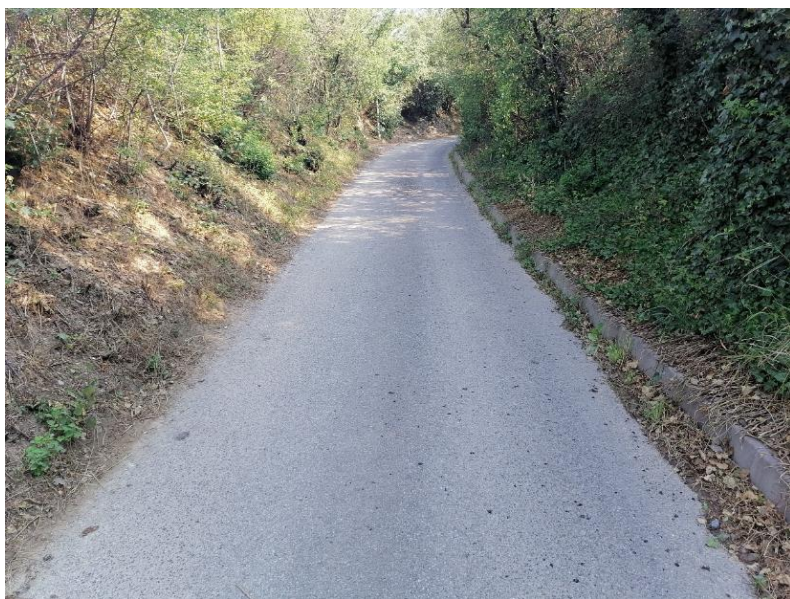
Místní komunikace se ve Statenicích dělí na komunikace místního významu a veřejné účelové cesty. Řada ulic napojující nové sídelní objekty na základní silniční infrastrukturu v obci je nedostavěná (štěrkový povrch). Vybrané ulice se dokonce nacházejí mimo katastrální území obce (ulice Třešňová, Višňová, Ztracená, Weisova). Některé ulice jsou také soukromé (ulice kolem domů č. p. 241, 242 a 243). Většina místních komunikací je ve vlastnictví obce Statenice, která je také spravuje.

Obrázek 12 – Místní komunikace v ulici K Chotolu



Zdroj: AFRY CZ s.r.o.

Obrázek 13 – Místní komunikace v ulici Skalní



Zdroj: AFRY CZ s.r.o.

Obrázek 14 – Místní komunikace v ulici Březová



Zdroj: AFRY CZ s.r.o.

Několik místních komunikací je z provozního hlediska v nevyhovujícím technickém stavu (např. ulice Lomená, Sadová, Skalní, Třešňová, Višňová, Nad Vinicí, Pod Punčochou, K Chotolu). Komunikace jsou jen šterkové, bez asfaltového krytu. Nedostavěné jsou komunikace v severní oblasti místní části Černý Vůl a v jižní oblasti místní části Statenice jižně od centra obce.

Obrázek 15 – Nevyhovující stav místních komunikací na křižovatce ulic Skalní – Lomená



Zdroj: AFRY CZ s.r.o.

Obrázek 16 – Nevyhovující stav místní komunikace v ulici Nad Vinicí



Zdroj: AFRY CZ s.r.o.

Nevyhovující jsou také šířkové parametry některých ulic (Skalní), které neumožňují plynulý a bezpečný obousměrný provoz. Vybudované tzv. výhybny navíc často slouží jako parkovací místo a není se tak možné v jejich místě vyhnout protijedoucímu vozidlu. **Celkový výčet a podrobnější zhodnocení šířkových parametrů místních komunikací je uvedeno v části A4 - Pasport komunikací.**

Do budoucna mají vzniknout dvě hlavní sběrné komunikace – na jihovýchodě obce přes areál Jabloňový sad a na severu obce přes areál Boušovský. Zatímco trasa navrhované místní komunikace přes Jabloňový sad již má v územním plánu stabilizovanou stopu, místní komunikace přes areál Boušovský má zatím vedenou trasu bez upřesnění.

4.3 SÍŤ KOMUNIKACÍ PRO NEMOTOROVÁ VOZIDLA

Komunikací pro nemotorová vozidla je ve Statenicích pouze několik jednotek. Většina je nezpevněných, případně se šterkovým povrchem.

Několik rozvětvených pěších tras směřuje od ulice Nad Punčochou jižně od obce.

Schody spojující ulice Račanská a Pod Zámek jsou v zanedbaném technickém stavu. Stejně jako pěší podchod pod ulicí Kralupská.

4.4 DOPRAVNÍ OMEZENÍ NA KOMUNIKACÍCH

Osazené dopravní značení upravuje provoz na komunikacích v obci v následujícím rozsahu:

4.4.1 Přehled ulic s vjezdem s omezenou maximální hmotností

- Pod Hájem – na vjezdu do obce od Tuchoměřic – 24 t
- Statenická – od zastávky Statenice směrem do centra obce – 15 t
- Statenická – od zastávky Statenice, U Kovárny (směr Praha) směrem do centra obce – 22 t
- Zelená – od křižovatky s ulicí Statenická, naproti ulici Pod Višňovkou – 20 t
- V Lukách – od křižovatky s ulicí U Školy – 3,5 t
- Kralupská – na příjezdu od Velkých Přílep – 19 t
- Kralupská – úsek nad pěším podchodem – 19 t
- Statenická – za sjezdem z ulice Kralupská – 3,5 t
- Únětická – za sjezdem z ulice Kralupská –
- Únětická – od křižovatky s ulicí Skalní – 3,5 t
- Skalní – VÚK od ul. Skalní k domu č. p. 91 – Pod Skalou – Za Roklí – VÚK propojující ul. Za Roklí a ul. Sadová – Sadová – Na Skále – Lomená – Třešňová – Višňová – Weisova

Obrázek 17 – Vjezd vozidel s omezenou okamžitou hmotností v ulici Skalní



Zdroj: AFRY CZ s.r.o.

4.4.2 Přehled ulic se zakázaným vjezdem nákladních vozidel

- Pod Punčochou – v úseku nad restaurací Statenka
- Únětická – od křižovatky s ulicí Pod Skalou

Obrázek 18 – Zákaz vjezdu nákladních vozidel v ulici Únětická

Zdroj: AFRY CZ s.r.o.

4.5 ORGANIZACE DOPRAVY

Osazeným dopravním značením je upravena organizace dopravy v obci, a to zejména za účelem dopravního zklidnění rezidentních lokalit. Jedná se o vyznačení obytných zón, zón 30 a případně o zjednosměrnění komunikací.

Organizace v obci je blíže uvedena v grafické příloze č. B.1.5 „Silniční infrastruktura a dopravní režim – stav“ a patrná je též ze zpracovaného zákresu osazeného dopravního značení.

Z tohoto zákresu a z grafické přílohy vyplývá určitá nejednotnost organizace dopravy na území obce, která vznikla postupným osazováním dopravního značení do stávajících a nových úseků místních komunikací. Jedná se zejména o limity dovolené rychlosti, které vyplývají z osazeného dopravního značení. Na území obce je osazeno dopravní značení „dovolená rychlost (20, 30 km/h), dále zónové omezení rychlosti (zóna 30) a zejména na komunikacích u nové zástavby je pak osazeno dopravní značení vymezující obytné zóny. I když je pro místní situaci na konkrétních komunikacích v obci osazení dopravního značení správné, je pro řidiče na území obce poněkud složité sledovat osazenou hodnotu rychlostního limitu. Vhodné by proto bylo sjednocení dopravního režimu podle typu komunikace, s osazením dvou typů rychlostních limitů na místních komunikacích a jednoho rychlostního limitu na průjezdních úsecích silnic. Podrobněji bude organizace dopravy řešena v návrhové části.

4.6 STAV DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ

Je vyhotoven podrobný zákres svislého i vodorovného dopravního značení dokladovaný v příloze č. B.1.11 - „Situace dopravního značení – stav“. V době, kdy byl prováděn terénní průzkum, byl technický stav dopravního značení uspokojivý, pouze ve třech případech byl vyhodnocen jako nevyhovující. Nejčastěji byly zjištěny závady v označení křižovatek, případně u napojení účelových komunikací. Podrobněji se dopravnímu značení věnuje část A.3 – Bezpečnostní inspekce komunikací, kde jsou uvedeny zjištěné závady i konkrétní doporučení k jejich odstranění.

5 INDIVIDUÁLNÍ AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

Dopravní problémy na území obce souvisí zejména s postupným nárůstem intenzit individuální automobilové dopravy. Tento nárůst není způsoben pouze rozvojem území Statenic, ale souvisí s rozvojem okolního území i změnou dopravního chování obyvatel v kontextu rozmístění ploch pro bydlení, pracovní příležitosti a občanskou vybavenost. Právě celý soubor změn v těchto oblastech způsobuje nárůst počtu cest vykonaných IAD, a to zejména mezi územím Středočeského kraje a územím Prahy. Bohužel minimálně v posledních deseti letech je řešení této situace prováděno zejména narůstajícím počtem různých regulačních opatření (parkovací zóny na území Prahy, osazování různých dopravních omezení na nejvíce vytížené úseky), přičemž není nabízena odpovídající alternativa. K největšímu nárůstu intenzit dopravy přitom došlo již mezi roky 1990 – 2005. Od té doby již intenzity dopravy významně nerostou, alespoň podle výsledků sčítání ŘSD z let 2005 – 2010 – 2016.

V severozápadním segmentu je tento problém obzvláště palčivý, neboť s narůstající intenzitou provozu na radiálních komunikacích a překročením kapacity parkování v rezidentních oblastech Prahy logicky došlo k uplatnění výše zmíněných regulačních opatření, přičemž nevznikl žádný přestupní uzel P+R, který by umožňoval komfortní parkování a přestup na preferovanou a rychlou MHD směřující do centra města.

Obdobně nedošlo v tomto segmentu k rozvoji plánované dopravní infrastruktury, která by umožňovala distribuci provozu do širšího území města (zejména Pražský okruh D0 a související přivaděče). Generovaný počet cest IAD, který postupně narůstá, je tedy realizován po stále stejných komunikacích, na kterých přibývají různá omezení, kterými se obce snaží zmírnit negativní dopady na svém území, a se stále se snižující možností parkovat vozidlo v místech, kde je možnost přestupu na MHD.

5.1 INTENZITY DOPRAVY

Trend vývoje intenzit dopravy v uplynulých 15 letech lze přibližně hodnotit podle dostupných výsledků celostátního sčítání dopravy ŘSD, které bylo prováděno v letech 2005, 2010 a 2016. Měřicí profil 1-4350 se nachází na území Velkých Přílep. ŘSD uvádí v tomto profilu následující hodnoty intenzit dopravy RPD1 všechna vozidla/24 h:

Tabulka 3 – Vývoj intenzit dopravy dle CSD

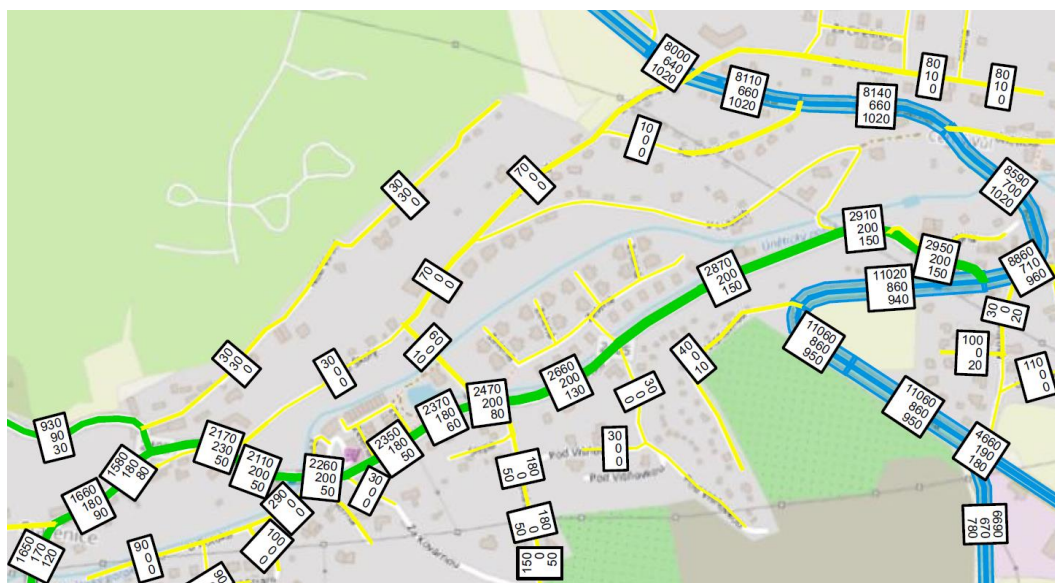
Úsek II. tř.	Rok průzkumu ŘSD			Sčítání
	2005	2010	2016	AFRY CZ
II/240 (Velké Přílepy)	7857	6522	6346	2020
II/240 (Statenice – Horoměřice)	7725	6263	6255	6690
II/241 (Statenice – Suchdol)	4545	5205	5848	4550

K výše uvedené tabulce je nutné uvést, že sčítací profily ŘSD se nachází mimo území Statenic, je z ní však patrné, že meze kapacity komunikací bylo dosaženo již v roce 2005.

5.1.1 Intenzity počtu vozidel na krajských komunikacích

Podrobné vyhodnocení stávajících i výhledových intenzit, včetně grafických příloh je obsaženo v části A.2 Dopravní model. Konkrétnější náhled na intenzity v podrobnějších úsecích jsou vidět na následujícím obrázku z dopravního modelu.

Obrázek 19 – Intenzity dopravy RPDÍ 2020 na vybraných komunikacích ve Statenicích



Zdroj: AFRY CZ s.r.o.

Přehled ročního průměru intenzit dopravy (RPDI) za 24 hodin na vybraných úsecích silnic II. a III. třídy (obousměrně):

Tabulka 4 – Intenzity dopravy na krajských komunikacích

II/240 ulice Kralupská	
RPDI [voz/den]	Úsek
11 060	křiž. II/240 × II/241 – křiž. Kralupská × Statenická
8 590	křiž. Kralupská × Statenická – křiž. Kralupská × Únětická
8 130	křiž. Kralupská × Únětická – křiž. Kralupská × K Cihelně
8 090	křiž. Kralupská × K Cihelně – konec obce
III/2405 ulice Statenická	
RPDI [voz/den]	Úsek
2 800	křiž. Kralupská × Statenická – křiž. Statenická × Keltská
2 260	křiž. Statenická × Keltská – křiž. Statenická × Ke Kulnám
1 650	křiž. Statenická × Ke Kulnám – křiž. Statenická × K Chotolu
III/2405 ulice Pod Hájem	
RPDI [voz/den]	Úsek
1 900	křiž. Statenická × K Chotolu – konec obce
III/0079 ulice Ke Kulnám	
RPDI [voz/den]	Úsek
800	křiž. Statenická × Ke Kulnám – křiž. Ke Kulnám × Slunná
500	křiž. Ke Kulnám × Slunná – konec obce

5.1.2 Intenzity počtu vozidel na místních komunikacích

Přehled ročního průměru intenzit dopravy (RPDI) za 24 hodin na vybraných úsecích místních komunikací:



Tabulka 5 – Intenzity dopravy na místních komunikacích

Únětická ulice	
RPDI [voz/den]	Úsek
730	křiž. Kralupská × Únětická – křiž. Únětická × Skalní
Skalní ulice	
RPDI [voz/den]	Úsek
640	křiž. Únětická × Skalní – křiž. Skalní × Za Roklí
500	křiž. Skalní × Za Roklí – křiž. Skalní × Lomená
Keltská ulice	
RPDI [voz/den]	Úsek
165	křiž. Statenická × Keltská – křiž. Keltská × Slovanská
80	křiž. Keltská × Slovanská – křiž. Keltská × Nad Strání
Ulice Pod Zámkem	
RPDI [voz/den]	
220	
Ulice K Chotolu	
RPDI [voz/den]	Úsek
290	křiž. Statenická × K Chotolu – křiž. K Chotolu × Nad Strání

Pozn. Vybrány byly místní komunikace dosahující nejvyšších intenzit počtu vozidel. Počty vozidel jsou průměrována, zaokrouhlena.

5.2 CESTOVNÍ DOBY A RYCHLOST

V přepravních špičkách pracovních dní dochází k přetěžování páteřních dopravních komunikací, což má za následek každodenní kongesce a z toho plynoucí časové zdržení řidičů osobních vozidel, ale i cestujících ve veřejné hromadné dopravě. Ke zdržení dochází zejména na úsecích, které jsou již situovány na území hl. m. Prahy. Kapacitu hlavní komunikace II/240 zhoršuje v místě autobusové zastávky Statenice, Černý Vůl, Hospoda neexistence zálivů, kde za stojícím autobusem rychle narůstá kolona vozidel.

I přes výše uvedené nedostatky jsou cestovní doby IAD do přilehlých oblastí časově většinou méně náročné, než cesty uskutečněné VHD. Porovnání cestovní doby je uvedeno v kapitole 6.

5.3 NEHODOVOST

Za období uplynulých 10 let došlo na průjezdním úseku II/240 k 14 lehkým zraněním, 5 těžkým a k jednomu zranění smrtelnému. Vzhledem k celkovému nízkému počtu nehod ze sledované období (48 nehod za uplynulých 10 let) je zde poměrně vysoký koeficient rizika následků při nehodě (riziko zranění při nehodě 41%). To může být dáno tím, že celá řada nehod je s nízkou hmotnou škodou nebo bez následků na zdraví a z toho důvodu není hlášena Policii ČR. Rizikovou skupinou jsou na silnici II/240 řidiči motocyklů a cyklisté (každá skupina 3 nehody s osobními následky). Na ostatních komunikacích v obci došlo k 56 nehodám a šesti lehkým zraněním.

Dopravní nehodovost byla hodnocena v období od 1. 1. 2010 do 31. 12. 2019. Policie ČR v tomto desetiletém období eviduje na základě Jednotné dopravní vektorové mapy 96 nehod na pozemních komunikacích.

Následující tabulka uvádí počet nehod podle typu komunikace v jednotlivých letech.

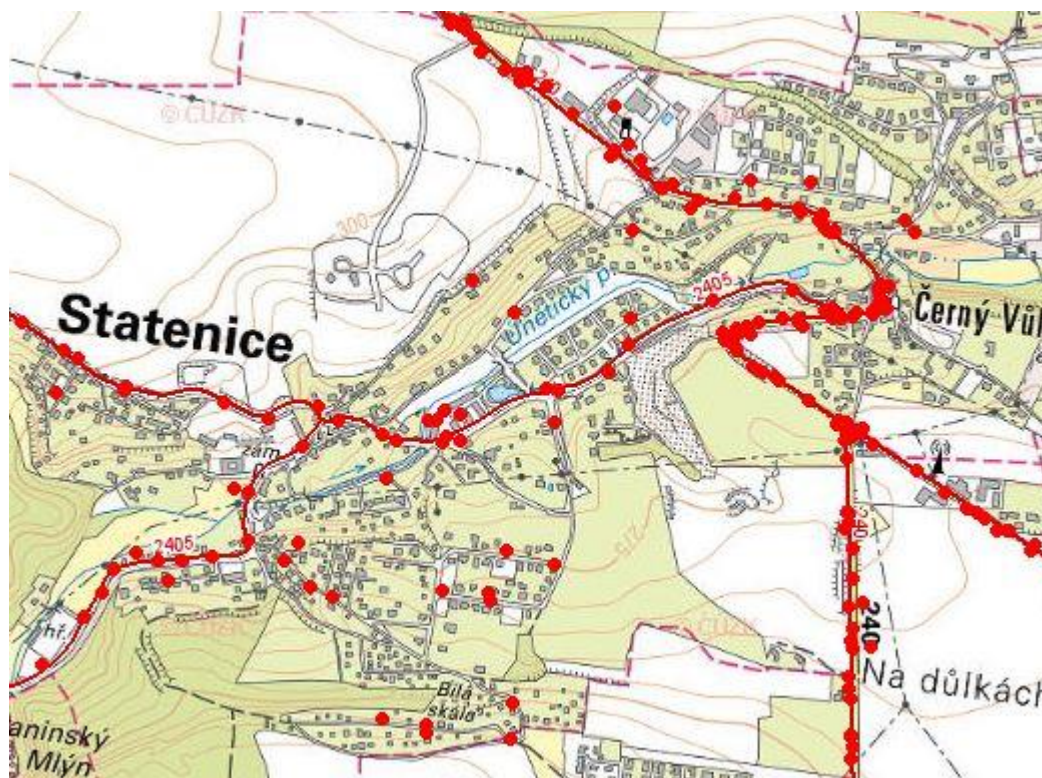
Tabulka 6 – Počet nehod ve Statenicích podle typu komunikace v letech 2010–2019

Komunikace	Rok 2010 – 2019										Celkem
	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	
II/240	7	3	7	10	4	1	3	3	8	4	50
III/2405	-	2	2	1	2	1	-	2	1	2	13
III/0079	-	-	2	2	-	-	2	2	1	-	9
MK	2	1	4	1	4	1	2	2	3	4	24
Celkem	9	6	15	14	10	3	7	9	13	10	96

Zdroj: <http://maps.jdvm.cz/cdv2/apps/nehodyvmape/Search.aspx>

Více než polovina všech dopravních nehod se ve Statenicích stane na silnici II/240. Počet nehod má mezi lety 2010–2019 proměnlivou tendenci. Nejvíce se jich událo v roce 2012, naopak nejméně v roce 2015.

Obrázek 20 – Rozmístění dopravních nehod ve Statenicích mezi lety 2010–2019



Zdroj: maps.jdvm.cz/cdv2/apps/nehodyvmape/Search.aspx

Z celkových 96 nehod se jich událo 21 s následkem na zdraví osob. Usmrcena byla 1 osoba, 5 těžce zraněno a 19 lehce zraněno. Nehoda s úmrtím se stala na křižovatce komunikací II/240 ul. Kralupská a ul. Únětická. Také všechny čtyři nehody s vážným zraněním se udály na silnici II/240. Relativní nehodovost na průjezdním úseku silnice II/240 dosahuje hodnoty 0,91 nehody/1 mil. ujetých vozokm, což je hodnota obvyklá v ČR při drobných nedostacích komunikace z hlediska bezpečnosti.



Tabulka 7 – Dopravní nehody ve Statenicích podle druhu nehody v letech 2010–2019

Druh nehody	Počet
Srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	32
Srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	11
Srážka s pevnou překážkou	34
Srážka s lesní zvěří	11
Srážka s domácím zvířetem	3
Havárie	5

Zdroj: maps.jdvm.cz/cdv2/apps/nehodyvmape/Search.aspx

Z uvedené tabulky vyplývá, že se nejvíce nehod událo při srážce s pevnou překážkou. Těsně za nimi následují nehody s jedoucím nekolejovým vozidlem.

V 10 případech z celkových 96 byl u viníka nehody zjištěn alkohol.

Z výše uvedeného je patrné, že z hlediska počtu nehod a jejich následků není v řešeném území nezbytně nutné provádět hlubší analýzu příčin nehod a přijímat nápravná opatření, která by souvisela s výskytem nehodové lokality.

5.4 ZKLIDNĚNÉ ZÓNY

Ve Statenicích jsou zklidněné zóny realizované formou „Zóna 30“ a „Obytná zóna“.

Zóny 30 se nachází v těchto uličních blocích:

- Únětická – Skalní – VÚK od ul. Skalní k domu č. p. 91 – Pod Skalou – Za Roklí – VÚK propojující ul. Za Roklí a ul. Sadová – Sadová – Na Skále – Lomená – Třešňová – Višňová – Weisova
- MK III. propojující ulice Statenická a U Školy – U Školy – K Cihelně – Na Kalvárii
- K Chotolu – Pod Punčochou – K Punčoše – Akátová – Topolová – Březová – Jasmínová – V Hruškovně – U Pískovce – Nad Punčochou – Nad Strání – Lipová – Slovanská – Keltská

Pozn.: V ulici Nad Strání před křižovatkou s ulicí Keltská – v zóně 30 – je svislá značka nejvyšší dovolené rychlosti 30 km/h, která zdůrazňuje zónově definovaný rychlostní limit.

Obytné zóny se nachází v těchto ulicích:

- Za Cihelnou (vedlejší okružní část ulice)
- Za Roklí
- Zelená

Za zklidňující opatření provozu v ulicích lze považovat také umístění svislé dopravní **značky** dovolující nejvyšší rychlost **20 km/h**. Tento způsob zklidnění dopravy se nachází v ulicích:

- K Cihelně
- Pod Zámkem
- U Velazu
- Únětická – od křižovatky s ulicí Pod Skalou
- Za Cihelnou
- v průmyslové zóně u čerpací stanice na výjezdu do Velkých Přílep

Obrázek 21 – Zóna 30 v ulici propojující ulice Statenická a U Školy



Zdroj: AFRY CZ s.r.o.

Obrázek 22 – Obytná zóna v ulici Za Roklí



Zdroj: AFRY CZ s.r.o.

Obrázek 23 – Nejvyšší dovolená rychlost 20 km/h v ulici K Cihelně



Zdroj: AFRY CZ s.r.o.

Dopravní značení zklidněných zón v obci není provedeno jednotným způsobem, dochází k překrývání Zón 30 a lokalit s omezenou rychlostí 20 km/h. Na komunikacích, které nemají sběrnou funkci a které mají spojovací charakter ulic, bude navrženo zazónování ulic do Zón 30. V místech, které napojují pouze obytné celky a jejich stavební uspořádání komunikace odpovídá, bude snaha lokality zařadit do obytných zón. Většina ulic svým stavebním uspořádáním neumožňuje překročení bezpečné rychlosti.

5.5 DOPRAVA V KLIDU

Parkování a odstavování vozidel je na pozemních komunikacích zakázáno ve vzdálenosti 5 m od křižovatky či přechodu pro chodce. Při stání je nutné zachovat jízdní pruhy o šířce nejméně 3 m pro oba směry – na obousměrné komunikaci tedy musí zůstat zachován volný prostor o šířce 6 m. Na většině obousměrných komunikací v obci to při jejich šířce znamená nulovou kapacitu legálních parkovacích míst.

5.5.1 Parkoviště

V obci Statenice se nachází několik parkovišť. Jejich přehled a orientační kapacity uvádí následující tabulka.

Tabulka 8 – Přehled parkovišť v obci Statenice

Parkoviště	Počet stání
Únětická I. a II.	18
Zelená I. – IV.	125
Statenický Mlýn	19
U Školy	13
Dříve Obchod Do Krámu	7
Kralupská	3
Fotbalové hřiště	36

Zdroj: AFRY CZ s.r.o.

Dále jsou v obci parkoviště o neznámé kapacitě u tenisového kurtu na ulici Únětická a v ulici Za Roklí.

Ve Statenicích se nachází přibližně 200 parkovacích stání, z toho veřejně přístupných je menšina. Parkoviště Zelená a U Školy jsou parkoviště soukromá a parkoviště Statenický Mlýn slouží především hostům restaurace. Veřejné je parkoviště Únětická, vyjma vyhrazených parkovacích míst pro přítomné zahradnictví.

S ohledem na budoucí nárůst počtu obyvatel bude cílem vytipovat nová místa na vybudování veřejných parkovišť.

Obrázek 24 – Parkoviště Únětická I.



Zdroj: AFRY CZ s.r.o.

Obrázek 25 – Parkoviště Statenický Mlýn



Zdroj: AFRY CZ s.r.o.

5.6 PROBLÉMOVÁ MÍSTA SILNIČNÍ DOPRAVY

Nadměrné využívání hlavní silniční komunikace II/240 i tranzitní nákladní dopravou vede ke zhoršení jejího technického stavu a každé omezení dopravy způsobuje přesun vozidel na komunikace, které nemají pro takové dopravní zatížení dostatečné návrhové parametry. Odhaduje se, že více než 3/4 vozidel jedoucích v obou směrech po silnici II/240 na území Statenic představuje tranzitní dopravu do vzdálenějších obcí a měst, s poměrně vysokým podílem nákladního tranzitu. Výstavba přeložky této komunikace vedená mimo území obce se proto jeví jako nevyhnutelná.

Dalším problémem statenické infrastruktury jsou křižovatky. Normovým požadavkům nevyhovuje ani jedna křižovatka se silnicemi II. a III. tříd, a to z různých důvodů (podélné sklony, minimální nebo žádné usměrnění, špatné rozhledové poměry). Z důvodu špatných rozhledových poměrů je nebezpečným místem zejména křižovatka ulic Kralupská a Únětická. Většina těchto křižovatek by v budoucnu měla přenášet další dopravní zátěž z plánovaných rozvojových ploch. Bez poměrně rozsáhlých rekonstrukcí by to však bylo na úkor bezpečnosti.

Dalším problémem je technický stav a nevyhovující šířkové parametry místních komunikací. Vybrané komunikace jsou pouze štěrkové a neumožňují plynulý a bezpečný obousměrný provoz. Jedná se zejména o lokality severní části Černého Vola a jižní a severní části Statenic.

Tzv. výhybny, které jsou zřízeny na vybraných úzkých ulicích (Skalní, Ke Kříži) a mají plnit funkci vyhýbání se protijedoucím vozidel, jsou často využívány jako parkovací místa, čímž je znemožněno výhybnám plnění jejich původní funkce.

Existuje také problém s neprůjezdností místních komunikací pro IZS kvůli špatně parkujícím vozidlům, a to především v nesplněných předepsaných normách určujících minimální šířku komunikací pro obousměrný provoz. Příkladem mohou být ulice Ke Kříži, Pod Punčochou, nad restaurací Statenka, v prostoru, kde je zamýšlena výstavba parkoviště, nebo severnější část ulice Nad Vinicí.

5.7 SWOT ANALÝZA – ZHODNOCENÍ STAVU IAD

Silné stránky

- výborná dopravní dostupnost do/z Prahy

- zklidněné zóny

Slabé stránky

- vysoké intenzity dopravy na silnici II/240
- nevyhovující šířka a technický stav povrchu místních komunikací
- většina parkovišť je soukromá -> nedostatečná kapacita veřejných parkovišť

Příležitosti

- financování rekonstrukce průjezdných komunikací s podporou kraje
- výstavba silničního obchvatu mimo území obce
- výstavba severozápadní části D0

Hrozby

- nárůst intenzit dopravy na ulici Kralupská a silnicích III. tříd
- nárůst intenzit na místních komunikacích s nevhodnými parametry
- nebezpečná křižovatka ulic Kralupská x Únětická, Kralupská x Statenická a další křižovatky s místními komunikacemi
- neprůjezdnost některých místních komunikací pro IZS
- vysoká finanční náročnost výstavby nových a údržba stávajících místních komunikací
- riziko dalšího podfinancování údržby a modernizace
- finanční možnosti obce na pokrytí výstavby a rekonstrukce místních komunikací – obyvatelé bez trvalého bydliště
- riziko omezeného naplnění plánů rozvoje dopravní infrastruktury
- nedostatečné investice do dopravní infrastruktury vzhledem k rozsahu a tempu bytové výstavby

6 VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA

Veřejná hromadná doprava ve Statenicích je zajišťována autobusovou dopravou, která je obstarávána příměstskými linkami Pražské integrované dopravy (PID). Podrobná mapa VHD ve Statenicích je uvedena v grafické příloze č. B.1.8.

6.1 DOPRAVNÍ SYSTÉMY

6.1.1 Autobusová doprava

Obec Statenice k 1. 1. 2021 obsluhují dvě linky PID, z toho obě jsou příměstské a vedené z Prahy. Linkové vedení a přibližné intervaly jsou následující:

Tabulka 9 – Přehled linek PID

Linka	Trasa	Intervaly (min.)		
		Špička	Sedlo	Víkend
316	Praha, Bořislavka – Horoměřice – Statenice – Velké Přílepy – Tursko – Holubice – (Kralupy nad Vltavou)	3–20	30	60
356	Praha, Bořislavka – Horoměřice – Statenice	12–30	60	60

Poznámka: Intervaly jsou uvedeny pro část trasy Statenice – Praha

Linka PID 316 představuje spojení stanice metra Bořislavka v Praze s obcemi severozápadně od hlavního města – Horoměřice, Statenice, Velké Přílepy, Tursko a Holubice, v dopravních špičkách s prodloužením trasy linky do Kralup nad Vltavou. V případě dopravní obsluhy obce Statenice obsluhuje vzhledem k tranzitnímu charakteru pouze místní část Černý Vůl – dvě autobusové zastávky (Statenice, Černý Vůl, Hospoda a Statenice, Černý Vůl). Je v provozu celotýdenně přibližně od 4:15 do 0:30. Mezi Statenicemi a Prahou jezdí ve svazku s linkou PID 356. Oproti ní nabízí častější interval a tím větší přepravní kapacitu. Na všechny spoje této linky jsou vypravovány autobusy standardní délky 12 m se dvěma dveřmi. Všechny vozy jsou příměstského provedení s vyšším počtem sedadel. Přibližně na čtvrtině spojů (o víkendu všechny spoje) je garantováno nasazení nízkopodlažních vozidel, v praxi je však i v pracovních dnech zajištěna většina spojů nízkopodlažními autobusy naprostá.

Obrázek 26 – Autobus příměstské autobusové dopravy PID 316 ve směru Holubice přijíždějící do zastávky Statenice, Černý Vůl



Zdroj: AFRY CZ s.r.o.

Linka PID 356 vytváří přímé spojení centrální části obce Statenice a metra Bořislavka v Praze. Jedinou průjezdnou obcí na trase jsou Horoměřice. V obci Statenice obsluhuje tři ze čtyř autobusových zastávek (Statenice, Černý Vůl, Hospoda; Statenice, U Kovárny a Statenice). Je v provozu přibližně od 4:25 do 0:50. Mezi Statenicemi a Prahou jezdí ve svazku s linkou PID 316. Ve vybrané denní časy jezdí tyto linky v pravidelném časovém prokladu. Na všechny spoje jsou vypravovány autobusy standardní délky 12 m se dvěma dveřmi. Všechny vozy jsou příměstského provedení s vyšším počtem sedadel. Pouze vybrané spoje (zejména ranní a dopolední spoje) mají v jízdních řádech stanoven garantovaný provoz nízkopodlažními vozy, obdobně jako u linky 316 ale obvykle jezdí nízkopodlažní autobusy na všech spojkách.

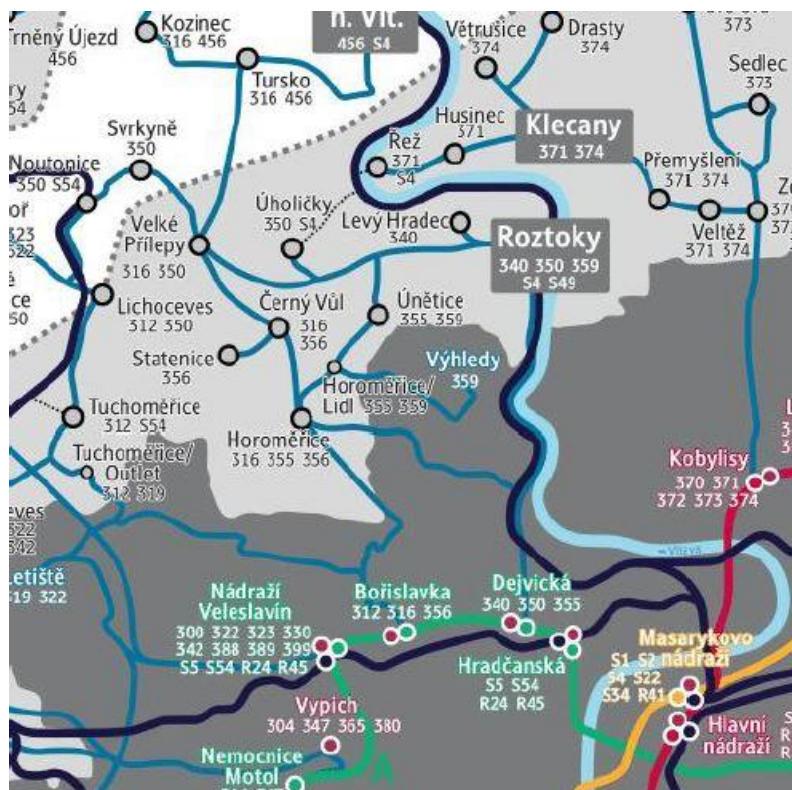
Obrázek 27 – Autobus příměstské autobusové dopravy PID 356 na konečné zastávce Statenice



Zdroj: AFRY CZ s.r.o.

Integrace PID proběhla ve Statenicích již v roce 1995 (zavedení tehdejší linky PID 356 do místní části Černý Vůl) a další fáze se stavebním rozvojem obce v roce 1997 (linka PID 316). Návrh linkového vedení byl projednán s místními zastupiteli obce. Díky tarifní a provozní integraci došlo k vymazání rozdílů mezi městskou a regionální autobusovou dopravou. V rámci integrace byla provedena optimalizace provozu autobusových linek za účelem zefektivnění a zatraktivnění systému VHD a tím ke zvýšení konkurenceschopnosti vůči IAD.

Obrázek 28 – Linkové vedení příměstské autobusové dopravy PID v okolí Statenic





Spoje obou uvedených autobusových linek nabírají v ranních špičkách v ulici Horoměřická v úseku od Jenerálky při výjezdu do kopce na Bořislavku pravidelná zpoždění. Řešením plynulejší autobusové dopravy by bylo zavedení preference VHD pomocí rozšíření vozovky na 2+1 a zřízení vyhrazeného jízdního pruhu pro autobusy.

Ve Statenicích chybí tangenciální autobusové spojení do Roztok. Přitom Roztoky jsou dle statistických analýz o vyjížděce uvedených v podkapitole 2.2.2 obcí, kam denně vyjíždí 50-100 obyvatel Statenic. V Roztokách se také nabízí atraktivní vlakové spojení v dojezdové vzdálenosti 15 minut na Masarykovo nádraží v Praze. Nejblíže Statenicím jezdí do Roztok autobusová linka PID 359, která se otáčí v Horoměřicích u Lidlu. Tu by bylo výhledově možné prodloužit do Statenic, případně zavést novou autobusovou linku v tangenciálním směru do Roztok.

Obyvatelé Statenic rovněž žádají přímé autobusové spojení na pražský Suchdol, kde budou moci přestoupit na městské linky dále do Dejvic. V budoucnu je v úseku Podbaba – Suchdol plánovaná výstavba tramvajové trati, která napojí tuto okrajovou městskou část na systém městské kolejové dopravy. Konečná zastávka s terminálem by měla být umístěna vpravo od silnice II/241 za ulicí Dvorská přibližně naproti čerpací stanici BENZINA (4,5 km z centra Statenic). Termín začátku výstavby tramvajové trati není v době zpracování studie známý.

6.1.2 Železniční doprava

Obcí Statenice neprochází železniční trať. Nejbližší železniční zastávkou, resp. stanicí jsou Noutonice, vzdálené od obce 4,5 km, jimiž prochází neelektrizovaná trať 121 Hostivice – Podlešín. Zastavuje zde linka S54 a sezónní víkendová turistická linka Cyklohráček. Díky plánovanému obchvatu Velkých Přílep s okružní křižovatkou situovanou jižně od obce bude nádraží v Noutonicích v krátké dojezdové vzdálenosti autem.

V případě elektrizace trati 121 v návaznosti na plánovanou modernizaci železniční tratě Praha – Kladno by se ze Statenic zvýšil potenciál železniční dopravy do Kladna, západních městských částí Prahy (Ruzyně, Řepy, Zličín), ale také na Smíchov.

Významnějšími železničními zastávkami z pohledu přímého spojení do Prahy a frekvence spojů jsou Roztoky u Prahy a Praha-Sedlec, vzdálené od obce 9 km, respektive 8 km, kudy prochází elektrizovaná trať 090 Praha – Ústí nad Labem – Děčín, v příměstském úseku Praha – Kralupy nad Vltavou označena jako 091. Zastavují zde linky S4 a S49. Pouze u železniční stanice Roztoky u Prahy je vybudované kapacitní parkoviště P+R.

Kapacita vlakových linek S4 a S49 v příměstském železničním úseku je v současné době na vyhovující úrovni. Páteří příměstské vlakové linky S4 oproti linkám S1, S9, S7 a S2 (seřazeno dle vytíženosti) kapacitně zvládá nápor počtu denních cestujících směřujících v ranní špičce do Prahy. V případě budoucího nárůstu cestujících by byl na lince S4 prostor pro zkrácení intervalu v ranních špičkách ze současných 30 minut na 15 minut, případně zdvojení vlakové soupravy.

Výhodou linky S49 jedoucí z Roztok u Prahy do Prahy je oproti radiálně směřující lince S4 rozšířené území přímé dostupnosti po Praze, a to v tangenciálním směru do Libně a Hostivaře.

6.1.3 Letecká doprava

Mezinárodní Letiště Václava Havla leží přibližně 9 km od obce.

V současné době je na politické úrovni diskutována výstavba nové, druhé, ranveje na Letišti Václava Havla. Navrhovaná ranvej není zanesena v Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje.

6.2 INFRASTRUKTURA

Infrastruktura je u autobusové dopravy ve Statenicích tvořena autobusovými zastávkami. Umístění je patrné z grafické přílohy „Veřejná doprava“

6.2.1 Umístění autobusových zastávek

- Mimo jízdní pruh bez fyzického oddělení:
 - Statenice
 - Statenice, U Kovárny – směr Statenice
 - Statenice, Černý Vůl – obousměrně
- Na jízdním pruhu s objížděním v jízdním pruhu pro protisměr:
 - Statenice, U Kovárny – směr Praha
 - Statenice, Černý Vůl, Hospoda – obousměrně

6.2.2 Zhodnocení technického stavu autobusových zastávek

Technický stav zastávek VHD je ve Statenicích různorodý. Některé zastávky jsou novější, udržované a bezbariérové, jiné naopak ve špatném technickém stavu, který zhoršuje přístup osobám se sníženou schopností pohybu a orientace.

Přehled zastávek a jejich technického stavu uvádí následující tabulka:

Tabulka 10 – Přehled autobusových zastávek ve Statenicích

Název zastávky	Směr	Umístění	Počet označ.	Bezbar. úprava	Prvky OSPaO	Přístřešek	Info panel	Stav
Statenice	z/do Praha	obrátiště	1	ano	ne	ano	ne	dobrý
Statenice U Kovárny	z Praha	záliv	2	ano	ne	ano	ne	výborný
	do Praha	jízdní pruh						vyhovující
Statenice, Černý Vůl	z Praha	záliv	2	ano	ne	ano	ne	dobrý
	do Praha			ne				vyhovující
Statenice, Černý Vůl, Hospoda	z Praha	jízdní pruh	2	ne	ne	ne	ne	vyhovující
	do Praha					ano		dobrý

Zdroj: AFRY CZ s.r.o.

Obrázek 29 – Autobusová zastávka Statenice, U Kovárny ve směru z Prahy



Zdroj: AFRY CZ s.r.o.

Obrázek 30 – Autobusová zastávka Statenice, Černý Vůl, Hospoda ve směru z Prahy



Zdroj: AFRY CZ s.r.o.

Obecným problémem autobusových zastávek v obci je absence předepsaného provedení nástupní hrany, chybějící přístupové chodníky, nezajištění bezbariérovosti a také nevybavenost prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Inspiraci na modernizaci zastávek lze nalézt ve veřejně dostupném dokumentu Standard zastávek PID. Zastávky také většinou nevyhovují pro obsluhu kloubovými autobusy.

Informační systém zastávek je tvořen tištěnými jízdními řády.

6.2.3 Zhodnocení stavu dostupnosti autobusových zastávek

Ve Statenicích neexistuje oficiální dokument stanovující požadovanou docházkovou vzdálenost k zastávkám veřejné dopravy. Je však možné řídit se docházkovými vzdálenostmi dle výše uvedeného

Standardu zastávek PID, jelikož je obec kompletně součástí systému PID. Definovány jsou zde následující vzdálenosti:

- 400 m v kompaktním sídle, ve vysokopodlažní zástavbě
- 800 m v kompaktním sídle, v nízkopodlažní zástavbě
- 1500 m v území s rozptýlenou zástavbou

Definice nízkopodlažní zástavby a vysokopodlažní zástavby je sporná. Podle zmíněného Standardu zastávek PID se za nízkopodlažní zástavbu považuje zástavba do čtyř nadzemních podlaží, např. rodinné domy, vily apod. a za vysokopodlažní zástavbu se považuje zástavba nad 8 nadzemních podlaží, např. panelové domy. Chybí však kategorie „středněpodlažní“ zástavba, a z toho důvodu nespádají domy s 4–8 nadzemními podlažími do žádné kategorie.

Vzhledem k uvedeným skutečnostem byla pro potřeby dopravní studie obce Statenice stanovena následující definice:

- Nízkopodlažní zástavba – budovy do 3 nadzemních podlaží včetně
- Vysokopodlažní zástavba – budovy od 4 nadzemních podlaží včetně

Za maximální docházkovou vzdálenost byl ve Statenicích zvolen 1 km. Zástavbu v obci nelze označit za nahodile rozptýlenou, ani řízeně kompaktní.

Dostupnost zastávek byla analyzována graficky pomocí izochron dostupnosti. Mapa dostupnosti zastávek je uvedena v příloze č. B.1.8.

Pro lepší představu obsluhy obce byly znázorněny izochrony pěší dostupnosti ze vzdálenosti 400 a 1000 m pro všechny autobusové zastávky, přestože středněpodlažní zástavba, která vyžaduje kratší docházkovou vzdálenost, se nachází pouze v okolí zastávky Statenice, U Kovárny.

Umístění zastávek je vzhledem k rozmístění zástavby v obci v celém území vyhovující. Nejdelší docházkové vzdálenosti k nejbližší zastávkám představují tyto lokality:

- horní konec ulice Ke Kulnám
- lokalita U Kopanského mlýna
- horní konec ulice Skalní v místní části Černý Vůl

Obyvatelé v lokalitě U Kopanského mlýna mohou teoreticky využívat spádově bližší autobusovou zastávku Tuchoměřice, Štěrbův Mlýn ve vzdálenosti 600 m.

6.2.4 Zhodnocení stavu názvů autobusových zastávek

Ve Statenicích jsou dvě zastávky, které nesou neodpovídající, nebo méně vhodný, název. V obou případech se jedná o neaktuální názvy již neexistujících zařízení. Přehled zastávek s nevhodným názvem je uveden v následující tabulce:

Tabulka 11 – Přehled autobusových zastávek s nevhodnými názvy

Stávající název zastávky	Důvod nevhodnosti názvu	Návrh názvu zastávky
Statenice, Černý Vůl, Hospoda	Hospoda zde stále existuje, ale vhodnější je pojmenování po blízké ulici.	Statenice, Úvozová
Statenice, U Kovárny	Kovárna zde již neexistuje, vhodnější je pojmenovat po blízké ulici.	Statenice, Náměstí

6.2.5 Autobusové obratiště

V obci Statenice se nachází jediné autobusové obratiště:

- Statenice

V obratišti na zastávce Statenice končí a začíná linka PID 356. Prostorově je obratiště pro dané potřeby plně vyhovující.

Obrázek 31 – Autobusové obratiště na autobusové zastávce Statenice



Zdroj: AFRY CZ s.r.o.

6.2.6 Parkoviště a odstavná plocha pro autobusy

Na území obce Statenice chybí specializované parkoviště/vyznačené odstavné stání pro autobusy.

Odstavení autobusu (např. zájezdového) je tak možné pouze u smíšeného zboží v prostoru autobusového obratiště zastávky Statenice.

6.3 POPTÁVKA PO PŘEPRAVĚ

6.3.1 Autobusové linky PID

Koordinující organizace Pražské integrované dopravy nám poskytla data o poptávce na autobusových linkách PID 316 a 356 na území Statenic.

Pro jednotlivé zastávky jsou k dispozici obraty cestujících za jednotlivé linky PID 316 a 356. Následující tabulka uvádí obraty cestujících za běžný pracovní den. Údaje za linky pocházejí ze dne 11. října 2017.

Tabulka 12 – Obraty cestujících v autobusových linkách PID v zastávkách

Zastávka	Stanoviště směr	Linka	Počet osob				
			Přijelo	Výstup	Nástup	Odjelo	Obrat
Statenice, Černý Vůl, Hospoda	Praha	316	1240	7	53	1286	60
		356	278	6	39	311	45
		celkem	1518	13	92	1597	105
	Velké Přílepy Statenice	316	1524	62	13	1475	75
		356	319	50	3	272	53
		celkem	1843	112	16	1747	128
Statenice, Černý Vůl	Praha	316	1206	17	51	1240	68
		celkem	1206	17	51	1240	68
	Velké Přílepy	316	1475	80	14	1409	94
		celkem	1475	80	14	1409	94
Statenice, U Kovárny	Praha	356	156	0	122	278	122
		celkem	156	0	122	278	122
	Statenice	356	272	127	4	149	131
		celkem	272	127	4	149	131
Statenice	Praha	356	149	149	156	156	305
		celkem	149	149	156	156	305

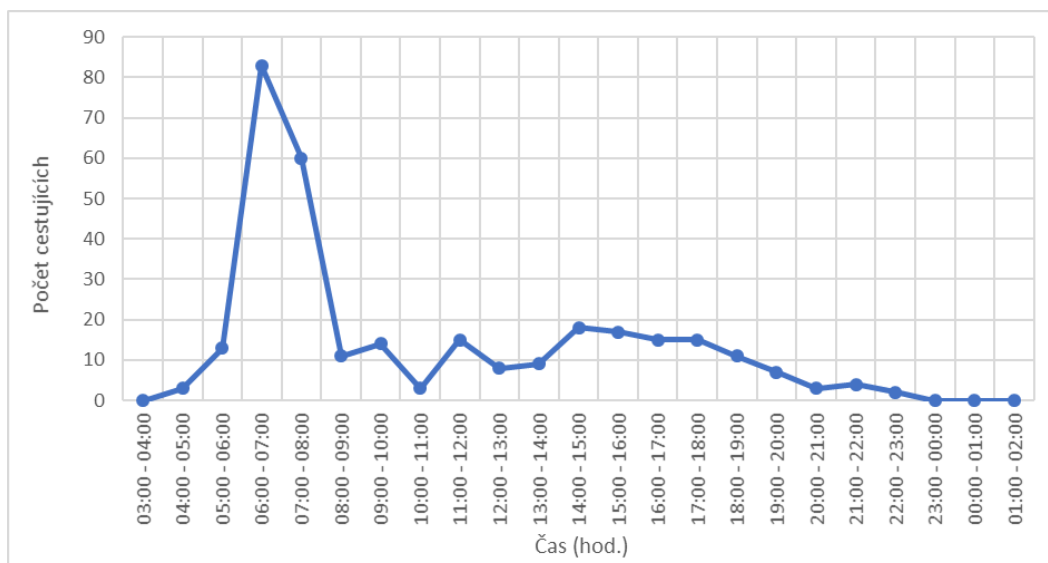
Zdroj: ROPID

Z tabulky vyplývá, že linka 356 dosahuje na území obce Statenice výrazně vyššího vytížení než linka 316, což je způsobeno zejména vyšším počtem zastávek obsluhující obec a také širším obslužným územím. Nejvíce je využívána zastávka Statenice (305 cestujících/den), dále v pořadí Statenice, U Kovárny (253 cestujících/den), Statenice, Černý Vůl, Hospoda (233 cestujících/den), nejnižšího obratu počtu cestujících dosahuje zastávka Statenice, Černý Vůl (162 cestujících/den). Zastávky Statenice a Statenice, U Kovárny využívá více cestujících při obsluze jednou linkou (PID 356), než zastávku Statenice, Černý Vůl, Hospoda při obsluze dvěma linkami (PID 316 a PID 356).

Celkový počet cestujících ze všech zastávek na území obce Statenice činí 477 cestujících za den. Při počtu obyvatel, v r. 2017 to bylo 1441, podíl osob přepravovaných v prostředcích veřejné hromadné dopravy představuje přibližnou třetinu. Při odečtení obyvatel, kteří nikam necestují, podíl dále narůstá. Je tedy možné konstatovat, že veřejná hromadná doprava je ve Statenicích značně využívána a má do budoucna dále rozvojový potenciál.

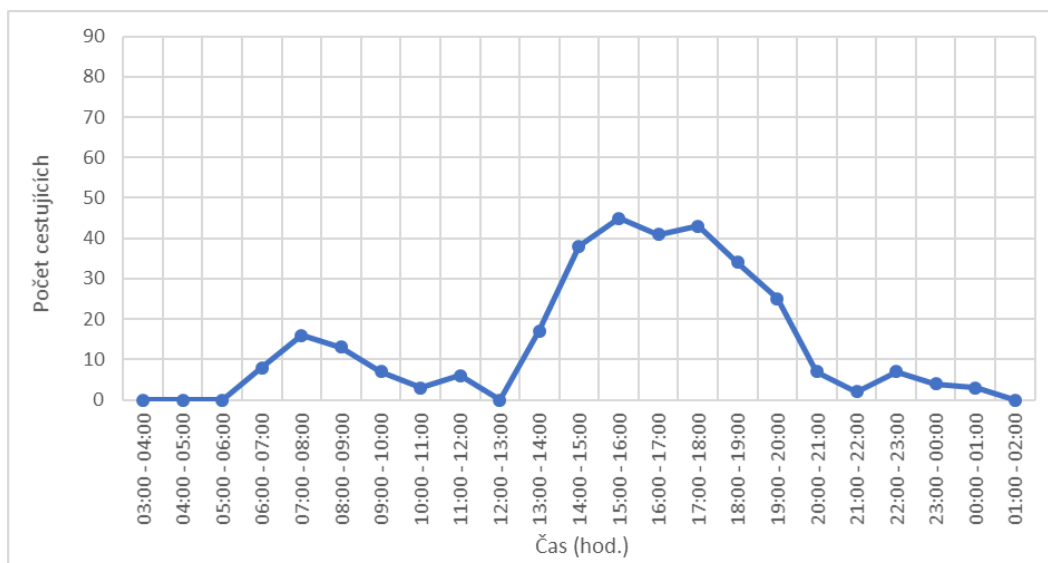
Pro porovnání variací počtu cestujících na odjezdu a příjezdu do/z Prahy byla vybrána zastávka Statenice, Černý Vůl, Hospoda, která je poslední/první zastávkou ve Statenicích na trase do/z Prahy.

Graf 1 – Variace počtu cestujících na lince 356 na odjezdu do Prahy v zastávce Statenice, Černý Vůl, Hospoda v průběhu pracovního dne



Zdroj: ROPID

Graf 2 – Variace počtu cestujících na lince 356 na příjezdu z Prahy v zastávce Statenice, Černý Vůl, Hospoda v průběhu pracovního dne



Zdroj: ROPID

Z uvedených variací počtu cestujících je patrný vysoký zájem o přepravu v časech přepravních špiček. Ve směru do Prahy je dominující ranní špička mezi 6. a 8. hodinou. Zatímco odpolední přepravní špička je ve směru z Prahy rozvrstvená mezi 14. a 18. hodinu.

6.4 CESTOVNÍ DOBY A RYCHLOST

Pro hlavní přepravní relace ze Statenic byla zjištěna průměrná cestovní doba a následně vypočtena cestovní rychlost podle jízdního řádu. V dopravní špičce může být cestovní doba vyšší v závislosti na dopravní situaci. Vzhledem k neexistenci preference VHD dochází u autobusů ke stejnému zpoždění jako u IAD.

Tabulka 13 – Cestovní doby a rychlost v hlavních přepravních relacích

Relace	Cestovní doba (min)	Vzdálenost (km)	Cestovní rychlost (km/h)
Statenice – Praha, Bořislavka	16	11	41,3
Statenice, Černý Vůl, Hospoda – Praha, Bořislavka	13	9	41,5
Statenice, Černý Vůl, Hospoda – Kralupy nad Vltavou, Žel. St.	32	19	35,6

Zdroj: AFRY CZ s.r.o.

6.5 ČASOVÁ KONKURENCESCHOPNOST VHD VŮČI IAD

Na základě podkapitoly 2.2.2 byly ke srovnání časové konkurenceschopnosti VHD vůči IAD vybrány obce a lokality, kam obyvatelé Statenic vyjíždějí v pracovní dny nejčastěji.

Tabulka 14 – Porovnání cestovní doby IAD a VHD

Cíl cesty	IAD	VHD
Horoměřice	5 min.	7 min.
Roztoky, Žalov	10 min.	24 min.
Letiště Václava Havla	11 min.	40 – 50 min.

Do sousedních Horoměřic, kam obyvatelé Statenic vyjíždějí nejčastěji, je autobusová doprava zcela konkurenceschopná IAD. Zatímco do Roztok a na Letiště Václava Havla neexistuje přímé a konkurenceschopné dopravní spojení VHD. Na Letiště Václava Havla vždy a do Roztok téměř vždy je nutné jet s nejméně dvěma přestupy přes Prahu 6.

Dopravní dostupnost do vnitřní Prahy byla posuzována s centry městských částí Praha 6 a Praha 2, kam je spádovost obyvatel Statenic nejčastější.

Tabulka 15 – Porovnání cestovní doby IAD a VHD – pražské městské části

Cíl cesty	IAD	VHD
Praha 6, Vítězné náměstí	14 min.	25 min.
Praha 2, I.P. Pavlova	25 min.	39 min.

Cesta na Vítězné náměstí na Praze 6 je automobilem rychlejší přibližně o 10 minut. V budoucnu by se mohlo dopravní spojení VHD časově přiblížit přes Suchdol díky prodloužené tramvajové trati z Podbabu. Nově vzniklé autobusové spojení ze Statenic na Suchdol s navazující tramvají na Vítězné náměstí zajistí rychlejší spojení VHD v trase, kudy dnes probíhá nejrychlejší cesta automobilem.

Zavedení autobusového spojení na Suchdol má význam i nyní bez kolejové dopravy. Autobusová doprava ze Suchdola na Podbabu je díky vyhrazeným jízdním pruhům pro autobusy v ulicích Kamýcká a Roztocká v dopravních špičkách výrazným způsobem urychlena.

Dopravní spojení na Prahu 2 je rychlejší automobilem přibližně o 15 minut.

V neprospěch dojíždění automobilem do městských částí Praha 2 a 6 jsou placené zóny stání (ZPS). Jedná se zejména o omezený čas pobytu v nich, cenu za parkování a místy také o jejich kapacitu. Při nedostatku volných parkovacích míst se hledáním volného místa doba parkování prodlužuje a tím se celková jízdní doba stává méně atraktivní. Vliv zavedení ZPS se projevil např. přesunem části intenzit dopravy ze silnice II/241 (směr Suchdol, Dejvice) na silnici II/240 (směr Horoměřice), neboť od zavedení ZPS je již část Prahy 6 nevyužitelná pro celodenní parkování obyvatel dojíždějících do Prahy za prací.

Při jednotlivých cestách je nutné přihlížet k časům realizované jízdy a s tím převážně k existenci dopravních špiček, kdy mohou preferenční opatření ve veřejné dopravě zajistit VHD konkurenční výhodu a tím konkurenceschopnou časovou dostupnost vůči IAD.

Veřejná doprava je ve Statenicích řešena pouze v radiálním směru na ose Kralupy nad Vltavou – Statenice – Praha. Tangenciální spojení Roztoky – Statenice – Letiště Václava Havla je opomíjeno a nenabízí konkurenceschopnou dopravní dostupnost veřejnou dopravou.

6.6 TARIF VEŘEJNÉ DOPRAVY

Obec Statenice leží v rámci tarifu PID v tarifním pásmu 1 na území Středočeského kraje. Přehled cen jednotlivých i předplatných jízdenek je uveden v následujících tabulkách podle kategorií:

Plnocenné jízdné – pro cestující od 18 do 65 let

Tabulka 16 – Ceník plnocenného jednotlivého i předplatného jízdného PID

Relace	Pásmo	Jednotlivé jízdné (Kč)	Měsíční jízdné (Kč)	Čtvrtletní jízdné (Kč)	Roční jízdné (Kč)
Statenice – Praha centrum	1, B, 0, P*	40	850	2 240	6 660
Statenice – Kralupy nad Vltavou, Žel. St.	1, 2, 3	24	700	1 800	7 128

Poznámka: Území Prahy se počítá jako 4 tarifní pásma P+0+B (pásmo P je dvojité)

Zvýhodněné jízdné – pro cestující od 6 do 18 let, studenti do 26 let, senioři nad 65 let

Tabulka 17 – Ceník zvýhodněného jednotlivého i předplatného jízdného PID

Relace	Pásmo	Jednotlivé jízdné (Kč)	Měsíční jízdné (Kč)	Čtvrtletní jízdné (Kč)	Roční jízdné (Kč)
Statenice – Praha centrum	1, B, 0, P*	16	205	550	2 032
Statenice – Kralupy nad Vltavou, Žel. St.	1, 2, 3	6	175	450	1 782

Poznámka: Území Prahy se počítá jako 4 tarifní pásma P+0+B (pásmo P je dvojité)

Bezplatně se na autobusových linkách PID 316 a 356 přepravují:

- děti do 6 let - za doprovodu osoby starší 10 let
- děti od 6 do 15 let - v Praze za 0 Kč, ve Středoč. kraji se slevou 75 %
- doprovod dítěte do 3 let - v Praze za 0 Kč
- senioři od 65 do 70 let - v Praze za 0 Kč, ve Středoč. kraji se slevou 75 %

- senioři nad 70 let
- osoby s průkazem ZTP a ZTP/P včetně průvodce nebo vodícího psa

6.7 VÝVOJ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI

Byla provedena analýza úrovně dopravní obsluhy obce v období posledních přibližně dvaceti let.

6.7.1 Intervaly autobusových linek

V následující tabulce je uveden vývoj intervalů autobusových linek obsluhujících Statenice od roku 2003. Údaje jsou platné pro běžný pracovní den ve školním roce a pro úsek linek na území Statenic. Pro zjednodušení srovnání je uvedena nejtypičtější hodnota intervalu v daném období.

Tabulka 18 – Vývoj intervalů autobusových linek ve Statenicích

	Rok	2003	2007	2010	2017
Linka		interval v minutách (prac. dny: ranní špička – sedlo – odpolední špička)			
316	pracovní dny	30 – 60 – 30	10 – 60 – 20	10 – 60 – 15	10 – 60 – 12
	víkend	120	120	60	60
356	pracovní dny	30 – 60 – 30	20 – 60 – 20	20 – 60 – 15	20 – 60 – 12/24
	víkend	120	120	60	60

6.7.2 Trasy autobusových linek a návaznost na páteřní druhy dopravy

Do roku 2015 měly obě linky neměnné vedení trasy – v Praze byly ukončeny u tehdejší koncové stanice trasy metra „A“ Dejvická, ve Středočeském kraji končila linka 316 všemi spoji v Holubicích a linka 356 ve Statenicích.

V dubnu 2015 bylo zprovozněno prodloužení linky metra A z Dejvické do Motola. V návaznosti na něj byly obě statenické autobusové linky zkráceny o úsek Dejvická – Horoměřická k nově vybudované stanici metra Bořislavka.

Od roku 2016 je část spojů linky 316 prodloužena z Holubic do Kralup nad Vltavou k železniční stanici. Do Kralup je linka vedena v pracovní dny v ranní špičce a celé odpoledne v hodinovém intervalu. Před touto úpravou bylo po této trase možné spojení pouze několikrát za pracovní den přestupem na linku 456 (dnešní 458) v Holubicích.

6.7.3 Zhodnocení vývoje

Posilování provozu hlavní statenické linky 356 šlo ruku v ruce s růstem počtu obyvatel ve Statenicích. Přírůstek nových obyvatel obce probíhal v čase v zásadě rovnoměrně, proto i nové spoje na lince 356 přibývaly pozvolně. Oproti tomu na lince 316 došlo ve druhé polovině nultých let k razantnímu zkrácení intervalů, což jde na vrub tehdy vzniklé obytné zástavbě ve Velkých Přílepech a Holubicích-Kozinci, která rozsah zastavěné plochy obcí přibližně zdvojnásobila oproti původní jádrové zástavbě. Statenice prozatím ponechaly velké rozvojové plochy „Jabloňový sad“ a „Areál Boušovský“ nezastavěné. Příklad obcí na trase linky 316 dokumentuje, jak výrazně vzroste poptávka po přepravě osob v souvislosti s novou výstavbou a že bude třeba počítat se vzrůstajícími přepravními nároky. Zatímco populační nárůst se u intenzit automobilové dopravy projevil minimálně vzhledem k nasycení komunikační sítě v širším centru hlavního města a postupnému rozšiřování zón placeného stání, u autobusové dopravy došlo za sledované období k dvoj- až trojnásobnému navýšení přepravní kapacity. Kratší intervaly (primárně vyvolané vyšší poptávkou) zároveň VHD ztrátlivily na úroveň dopravní obsluhy srovnatelnou s okrajovými částmi hlavního města. Rozdíl je výrazný především v mimošpičkových obdobích – mezi stanicí metra Bořislavka a zastávkou Černý Vůl, Hospoda je po celý den pravidelný půlhodinový interval mezi spoji, pouze v okrajových obdobích (o víkendu brzy ráno a pozdě večer) stoupá až k hodině.



Prodloužení metra A do Motola a zkrácení autobusových linek na Bořislavku zkvalitnilo spojení do hlavního města – při cestách do centra došlo ke zkrácení cestovní doby o několik minut a zároveň zvýšení spolehlivosti spojení, protože se prodloužil úsek cesty realizovaný dopravním prostředkem nezávislým na dopravní situaci na povrchu, v tomto případě na Evropské ulici.

Prodloužení linky 316 k železniční stanici v Kralupech nad Vltavou ve směru historické osy území – silnice II/240 – přineslo přímé spojení nejen do Kralup, ale díky přestupu na železnici zlepšilo také cestování do Ústeckého kraje, které šlo do té doby realizovat pouze oklikou přes Prahu.

6.8 SWOT ANALÝZA – ZHODNOCENÍ STAVU VHD

Silné stránky

- vynikající dopravní dostupnost Prahy
- společný integrovaný systém s Prahou - PID
- hojné využívání VHD obyvateli Státnic
- splnění standardních docházkových vzdáleností na autobusové zastávky ze všech lokalit obce
- blízkost Letiště Václava Havla

Slabé stránky

- dopravní kongesce v ranní špičce při příjezdu na Bořislavku způsobují zpoždění spojů autobusové dopravy
- absence dopravní obsluhy v tangenciálním směru (Roztoky, Ruzyně)
- neaktuální a nevhodné názvy autobusových zastávek
- špatný stav a vybavení zastávek

Příležitosti

- posílení provozu autobusových linek o víkendech
- garantované nasazení nízkopodlažních vozidel na všechny spoje autobusových linek PID 316 a 356
- železniční doprava do Prahy z Noutonic a z Roztok
- modernizace autobusových zastávek v obci
- zavedení přímého autobusového spojení na Suchdol v návaznosti na současné preferenční opatření VHD v Suchdole a plánovanou tramvajovou trať Podbaba-Suchdol

Hrozby

- rostoucí intenzity IAD a s tím související kongesce na silnici II/240
- nedostatek řidičů autobusů pro zajištění provozu
- rostoucí náklady na provoz VHD a výpadek příjmů z jízdného v důsledku pandemie COVID-19

7 CYKLISTICKÁ DOPRAVA

7.1 SÍŤ CYKLISTICKÝCH KOMUNIKACÍ

Oblast Státnic se rozprostírá v mírně zvlněném terénu, který nabízí vhodné podmínky pro rozvoj příměstské a rekreační cykloturistiky. Rozloha obce je dále ideální pro vnitro obecní cyklodopravu. Vzhledem ke vzdálenosti do významnějších okolních sídel nelze uvažovat s využitím jízdních kol pro denní dojíždění za prací. Perspektivní je naopak propojení po zklidněných komunikacích pro cyklisty s obcemi v nejbližším okolí.

Infrastrukturu pro cyklistickou dopravu ve Statenicích tvoří síť cyklistických komunikací, které jsou vedeny po méně až středně frekventovaných krajských komunikacích a veřejných účelových komunikacích. Jsou značeny svislými žlutými značkami orientačního značení pro cyklisty. Na území obce se nenachází samostatně vedené cyklostezky oddělené od silničního provozu.

Obrázek 32 – Dopravní značení na křižovatce cyklotras 8100 a 0077



Zdroj: AFRY CZ s.r.o.

7.1.1 Cykloturistické trasy

Přes Statenice prochází tři rekreační meziměstské cyklotrasy. Dvě z nich spojují Prahu se zříceninou hradu Okoř a nabízí turistický potenciál cyklodopravy.

Cyklotrasa 8100 „Pražské kolo“

Okružní cyklotrasa kolem Prahy dlouhá 131 km vedená z převážné části po území Středočeského kraje. V okolí Statenic vede ze směru od obcí Dobrovíz, Kněžves, Tuchoměřice a dále pokračuje přes Únětice do Roztok u Prahy.

Na území obce Statenice vede po silnicích II. a III. třídy a dále po místních komunikacích. Prochází přes ulice Ke Statenicím – Pod Hájem – Statenická – U Školy – K Cihelně – Kralupská – Únětická.

Cyklotrasa 0077

Cyklotrasa dlouhá 28 km vedená v trase Praha-Dejvice – Horoměřice – Statenice – Velké Přílepy – Noutonice – Svrkyně – Trněný Újezd – Zákolany – Okoř.

Na území obce Statenice vede po silnicích III. tříd a dále po místních komunikacích. Prochází přes ulice K Chotolu – Pod Punčochou – Statenická – Ke Kulnám.

Cyklotrasa 0078

Jihozápadním okrajem Statenic prochází 12,5 km dlouhá cyklotrasa vedená v trase Praha, Purkrabský háj – Přední Kopanina – Statenice – Tuchoměřice – Malé Číčovice – Okoř.

Na území obce Statenice vede po silnici III. třídy a polní cestě.

Obrázek 33 – Cyklotrasa 8100 v ulici K Cihelně



Zdroj: AFRY CZ s.r.o.

7.1.2 Zhodnocení stavu cykloturistických tras

Cyklistické trasy jsou na území Statenic převážně v dobrém technickém stavu. Výjimku tvoří úsek cyklotrasy 0077 v ulici Pod Punčochou, kde je povrch štěrkový s mnoha výmoly.

Obrázek 34 – Nevyhovující technický stav povrchu cyklotrasy 0077 v ulici Pod Punčochou



Zdroj: AFRY CZ s.r.o.

Z hlediska reliéfu a intenzity provozu na ulici Kralupská by bylo vhodnější vést cyklotrasu 8100 ulicemi V Lukách , Statenická a U Mlýna.

7.1.3 Orientační vytíženost komunikací cyklisty

Na základě celosvětové mapy hodnocení vytíženosti cyklistických tras strava.com/heatmap bylo zjištěno, kterými ulicemi se cyklisté na území Statenic pohybují nejčastěji.

Uvedená data však může pravděpodobně zkreslovat, že aplikaci strava.com využívají převážně sportovní cyklisté, kteří jezdí dálkové trasy. Místní cyklisté si při své jízdě na kole tuto aplikaci stěžejí zapnou, tudíž skutečný pohyb cyklodopravy ve Statenicích je odlišný.

Nejfrekventovanějšími cyklotrasami v obci (s vědomím výše uvedeného) jsou 0078 v úseku z jihu od Nebušic/Přední Kopaniny a dále navazující cyklotrasa 8100 směrem k obecnímu úřadu. Mimo hlavní krajské komunikace je hojně pojížděna cyklotrasa 8100 po ulici Únětická ve směru do Únětic. Obecně využívané jsou všechny tři krajské komunikace v obci.

Překvapivým zjištěním je, že na příjezdu od Horoměřic/Bořislavky je cyklisty i navzdory hustotě automobilového provozu více využívána komunikace II/240 než místní komunikace K Chotolu a po ní vedená cyklotrasa 0077 – důvodem je pravděpodobně nepohodlná jízda po ulici K Chotolu pro cyklisty používající silniční jízdní kola, která nejsou určena ani do lehkého terénu.

Obrázek 35 – Orientační vytíženost komunikací cyklisty na území obce Statenice



Zdroj: strava.com/heatmap#14.76/14.32143/50.14406/blue/ride

Podle celostátního sčítání dopravy provedeného v roce 2016 Ředitelstvím silnic a dálnic byla intenzita cyklistické dopravy na komunikaci II/240 v úseku od zaústění do II/241 po obec Tursko 80 cyklistů za den.

7.1.4 Bezpečnost cyklodopravy

Nejméně bezpečným místem pro cyklodopravu je ve Statenicích ulice Kralupská na silnici II/240. Důvodem je hustá doprava a přítomnost nákladních vozidel, v úsecích při stoupání ve směru na Prahu i na Kralupy nad Vltavou navíc parametry komunikace, kdy auta cyklistu v případě jedoucích vozidel v protisměru nemohou s dostatečným odstupem bezpečně předjet.

Pokud se do budoucna podaří snížit počet nákladních vozidel na ulici Kralupská, stane se tato komunikace pro cyklisty bezpečnější, optimum je samostatný pruh nebo stezka, alespoň v úseku se stoupáním.



Od roku 2010 do roku 2020 se ve Statenicích udály tři nehody s následkem zranění cyklistů, z čehož dvě s lehkým zraněním a jedno s těžkým zraněním.

7.1.5 Turistický potenciál cyklotras

Cyklotrasy 0077 (delší trasou) a 0078 (kratší trasou) spojují Statenice se zříceninou hradu Okoř.

Cyklotrasa 0077 z Prahy vychází přes Přírodní park Šárka-Lysolaje (nazýván také jako Šárecké údolí) a dále směřuje na Okoř přes Přírodní park Okolí Okoře a Budče.

Východně od Statenic se na cyklotrase 8100 nachází přírodní rezervace Údolí Únětického potoka a mezi Suchdolem a Roztokami přírodní rezervace Roztocký háj – Tiché údolí.

7.2 DOPLŇKOVÁ INFRASTRUKTURA

7.2.1 Cyklostojany

Současně s rozvojem cyklistické infrastruktury je důležité zaměřit se také na zvýšení bezpečnosti statické cyklistické dopravy – ochrany proti odcizení bicyklu. Rychlé způsoby parkování kol v bezpečných cyklostojanech tvoří významný prvek při podpoře využívání kol a všeobecně v rozvoji cyklodopravy.

Ve Statenicích se v současné době nachází několik veřejných a soukromých cyklostojanů. Níže je uveden jejich přehled a kapacita:

- Náměstíčko – 6 kol
- Obecní úřad – 4 kola
- Smíšené zboží – 4 kola
- Restaurace Statenický Mlýn – 3 kola
- Restaurace Statenka – 4 kola
- Hospoda u parkoviště Únětická II – 11 kol
- Dětské hřiště Za Roklí – 5 kol

7.2.2 Přeprava jízdních kol v prostředcích VHD

V systému PID není až na výjimky povolena přeprava jízdních kol v autobusech, proto ani přímo přes Statenice nevede žádná linka hromadné dopravy s umožněním převozu jízdního kola. V období od jara do léta je umožněna přeprava bicyklů ve speciálních úchytech na zádi autobusu linkou 147 na obratiště Výhledy v Praze-Suchdole, odkud je to do Statenic přibližně 3 km po silnici II/241. Především méně zdatným cyklistům se tím usnadňuje doprava do Statenic a přilehlé oblasti ve směru z Prahy, protože od stanic a zastávek kolejových dopravních prostředků podél Vltavy a Evropské ulice by byli nuceni zdolat převýšení.

Obrázek 36 – Cyklostojany na Náměstíčku



Zdroj: AFRY CZ s.r.o.

Cyklostojanů je ve Statenicích dostatečné množství, jsou umístěny na strategických místech, ani jeden ze všech stojanů však nesplňuje parametry na bezpečné odstavení jízdního kola. Vždy je možné kolo uzamknout pouze za přední kolo, přičemž výrazně bezpečnější cyklostojany jsou ty, u kterých lze zamknout jízdní kolo za jeho rám, v ideálním případě za rám a přední, případně zadní kolo.

8 PĚŠÍ DOPRAVA

8.1 SÍŤ PĚŠÍCH KOMUNIKACÍ

Infrastrukturu pro pěší dopravu tvoří převážně síť chodníků – po jedné nebo obou stranách silniční komunikace, případně oddělené stezky pro chodce.

8.1.1 Síť chodníků

Na hlavních krajských komunikacích v obci – II/240 ulice Kralupská, III/2405 ulice Statenická a Pod Hájem, III/0079 ulice Ke Kulnám – nejsou po celých délkách vybudované chodníky.

Chodníky chybí v těchto úsecích:

II/240 ulice Kralupská

- od podchodu pod ulicí Kralupská po křižovatku Kralupská × Únětická

Od křižovatky Kralupská × Ke Kříži směrem k zastávce Statenice, Černý Vůl, Hospoda je chodník v nevyhovujícím technickém stavu

III/2405 ulice Statenická a Pod Hájem

- od křižovatky Kralupská × Statenická po křižovatku Statenická × Pod Višňovkou
- přes most přes Únětický potok u zastávky Statenice, U kovárny
- od křižovatky Statenická × U Školy po křižovatku Statenická × Pod Zámkem (zde lze využít dopravně klidnější ulici Svatojánská, kde navíc chodník je)
- od domu č. p. 18 po konec obce

- od křižovatky Statenická x Pod Zámkem po dům č. p. 18 je chodník v nevyhovujícím technickém stavu

III/0079 ulice Ke Kulnám

- v celém úseku

Obrázek 37 – Značka upozorňující na výskyt chodců na okraji vozovky v ulici Ke Kulnám



Zdroj: AFRY CZ s.r.o.

Úseky existujících chodníků se nachází v ulicích Únětická, od ulice Únětická k podchodu pod ulicí Kralupská, Za Cihelnou, Zelená, U Školy, V Lukách, v prostoru Náměstíčka, Za Kovárnou a Keltská a Za Roklí.

8.1.2 Přechody pro chodce

Existující přechody pro chodce se nachází v těchto místech:

- přes ulici Kralupská u autobusové zastávky Statenice, Černý Vůl, Hospoda
- přes ulici Kralupská k ulici Na Kalvárii
- přes ulici Statenická do ulice, kde se nachází restaurace Statenický Mlýn
- přes ulici Statenická u autobusové zastávky Statenice, U kovárny
- přes ulici Zelená
- přes ulici, kde se nachází restaurace Statenický Mlýn

Na nejméně frekventovanější silnici II/240 ulice Kralupská chybí přechod pro chodce přes vozovku mezi ulicemi K Cihelně a Za Cihelnou u autobusové zastávky Statenice, Černý Vůl.

8.1.3 Pěší prostupnost územím

Ve Statenicích je obecně nedostatečně řešena propojenost komunikací pro pěší. Z místní části Černý Vůl neexistuje krátká a pro chodce uzpůsobená, bezpečná, pěší trasa do centra obce Statenice.

Zejména v místní části Černý Vůl je patrná nepropojenost radiálně vedených ulic, které způsobují časově zdoluhavé obcházení, například dlouhou docházkovou vzdálenost z ulice Za Roklí na jinak polohově blízkou autobusovou zastávku Statenice, Černý Vůl.

Dalším problémovým místem pěší dopravy je ulice Kralupská. Na ulici Kralupská v úseku mezi ulicí Ke Kříži a Únětická zcela chybí chodník pro chodce. Pěší pohyb je vzhledem k intenzitám dopravy

v tomto místě vyloučený. Ani alternativní trasa sejití z Kralupské ulice na ulici Statenickou a dále ulicí U Mlýna neposkytuje bezpečnou alternativu vzhledem k nepřítomnosti chodníku v tomto úseku ulice Statenická.

Úsek ulice Statenická mezi centrem obce a autobusovým obratištěm v zastávce Statenická je pro pěší rovněž špatně průchozí, zde však existuje alternativní, navíc zkracující, cesta ulicí U Potoka.

Ulice Ke Kulnám z hlediska intenzit dopravy nepotřebuje nutně chodníky, problémem jsou z pohledu chodce v úseku od křižovatky s ulicí Statenickou po ulici Račanská po sobě jdoucí směrové oblouky, které snižují přehlednost pohybu chodců.

8.1.4 Turistické trasy

Turistická trasa 6048

Žlutě značená 11,5 km dlouhá pěší trasa vedená v trase Přední Kopanina – okraj Tuchoměřic – Statenice – Úholičky – Roztoky, Žalov.

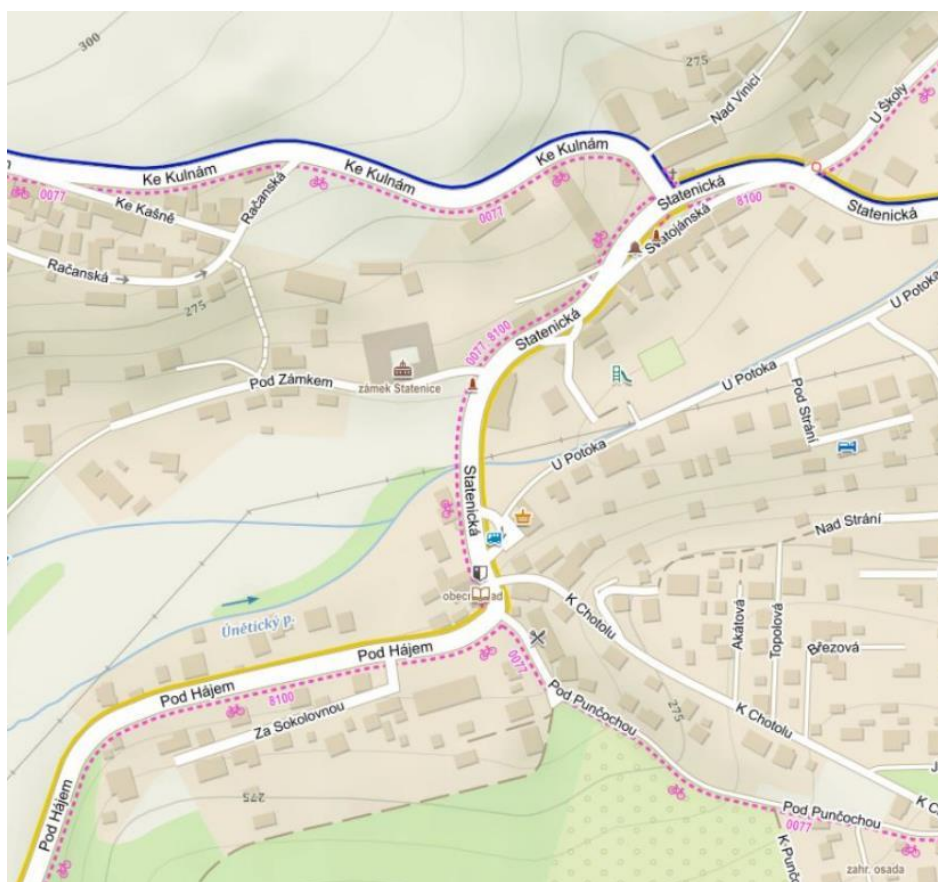
Na území obce Statenice prochází podél Kopanského mlýna, dále po ulicích Pod Hájem – Statenická – U Mlýna – Únětická – Skalní – Weisova.

Turistická trasa 1006

Modře značená 14,5 km dlouhá pěší trasa vedená v trase Roztoky u Prahy (žel. st.) – Únětice – Statenice – Velké Přílepy – Noutonice – Okoř.

Na území obce Statenice prochází přes ulice Únětická – U Mlýna – Statenická – Ke Kulnám.

Obrázek 38 – Větvení cyklotras a turistických tras ve Statenicích



Zdroj: mapy.cz



8.1.5 Pěší cesty

Vyjma turistických tras je ve Statenicích několik účelových pěších cest, které významně zkracují cestu. Jde o spojnice ulic Pod Zámek a Račanská, mezi centrem obce a obecním úřadem ulicí U Potoka, nebo mezi ulicemi Únětická a Statenická ulicí U Mlýna.

Existující, leč právně nikoliv, spojnici je pěší cesta vedoucí z ulice Nad Višňovkou podél silnice II/240 s vyústěním u zastávky Statenice, Černý Vůl, Hospoda.

8.2 DOPLŇKOVÁ INFRASTRUKTURA

8.2.1 Odpočinková místa

Ve Statenicích se nachází několik odpočinkových míst, které mohou být poklidným prostorem pro trávení volného času během procházek. Tím největším je v centru obce Náměstíčko, kde je možné využít 11 laviček. V samotném centru je také Statenický rybník, kolem kterého se lemují pěší trasy s lavičkami. Na modré turistické trase 1006 u tenisového kurtu v místní části Černý Vůl je lavička s turistickou mapou zobrazující severní okolí Prahy.

8.3 SWOT ANALÝZA – ZHODNOCENÍ STAVU CYKLISTICKÉ A PĚŠÍ DOPRAVY

Silné stránky

- počet a kapacita veřejných cyklostanů
- odpočinková místa
- účelové pěší cesty zkracující vzdálenost

Slabé stránky

- místy nevyhovující technický stav povrchu cyklotras
- vedení cyklotras po komunikacích se ztracenými spády
- při jízdě po II/240 podstupují cyklisté nepřiměřené riziko
- chybějící samostatně vedené cyklostezky oddělené od silničního provozu
- chybějící chodníky na krajských silnicích II. a III. třídy
- chybějící přechody pro chodce
- vizuálně zanedbaný pěší podchod pod ulicí Kralupská
- nevhodné typy veřejných cyklostanů při zamykání kola

Příležitosti

- propojení do okolních obcí
- propojení pro cyklisty v rámci obce
- kombinace přepravy kolo - VHD
- turistický potenciál cyklotras spojující Prahu a zříceninu hradu Okoř
- národní a EU dotace na výstavbu samostatných stezek pro cyklisty nebo stezek pro cyklisty a chodce
- turistický potenciál pěší trasy vedoucí na zříceninu hradu Okoř

Hrozby

- nebezpečné nebo zdlouhavé pěší a cyklo propojení místní části Černý Vůl s centrem Statenic

9 SHRnutí ANALýZY STAVU

Dopravní studie obce je strategický dokument, který je zpracován za účelem kvalitativního posunu při řešení problémů souvisejících s dopravní infrastrukturou na území obce.

V optimálním případě je tento typ dokumentu zpracováván souběžně s územním plánem, neboť celá problematika návrhu dopravního systému je neoddělitelně spojena se záměry rozvoje území. Vzájemná provázanost území a dopravní infrastruktury je naprosto klíčová pro zajištění očekávaného výsledku kvality života v jakékoliv obci. Na tom, do jaké míry se obě tyto části podaří vyvážit závisí do značné míry i budoucí atraktivita území a spokojenost obyvatel v něm žijících.

Právě Statenice a okolní obce jsou příkladem oblasti, kde již proběhl značný rozvoj ploch pro bydlení, aniž by byla v průběhu desetiletí výrazněji měněna páteřní dopravní infrastruktura. Kromě počtu obyvatel roste i jejich hybnost, což je často způsobeno absencí odpovídajícího rozvoje ploch občanské vybavenosti a tím i nutnosti vykonat každý den větší počet cest do okolních obcí a měst. Dopravní problémy tak narůstají

Jednotlivé obce jako samostatné subjekty o relativně malé velikosti mají přitom jen omezené možnosti, jak působit při vytváření strategických plánů vznikajících na krajské úrovni. Právě síť krajských silnic ale ovlivňuje dopravu ve Statenicích zásadním způsobem. Je přitom celkem běžné, že územní rozvoj skupiny menších obcí generuje často v součtu takové nároky na dopravní systém, které jsou srovnatelné se středně velkým okresním městem. Jen v území okolo Statenic žije v současné době v menších obcích minimálně 15 000 obyvatel (nárůst o 35% za posledních 10 let), přičemž rozvojový potenciál, definovaný územními plány není zdaleka naplněn. Pro srovnání, v Kralupech nad Vltavou je počet obyvatel 18 000, ale od roku 1980 se již takřka nemění! Dynamika rozvoje a s tím související nároky na plánování jsou proto u obcí naprosto zřejmé.

9.1 PROVEDENÉ PRŮZKUMY A ANALýZY

Cílem provedených analýz bylo získat datový a znalostní základ pro návrhovou část a identifikovat na území obce stávající dopravní problémy i jejich příčiny. Na území obce Statenice byly proto provedeny dopravní průzkumy, místní šetření a proběhla bezpečnostní inspekce silnic. Zjištění stavu dopravní infrastruktury, jejího vybavení a aktuálních údajů o intenzitách dopravy jsou tak výchozím bodem pro zjištění slabých míst stávajícího dopravního systému obce a následných návrhů na jejich řešení. Stejně tak je důležitá i analýza stávajícího systému veřejné hromadné dopravy (VHD), a to co se týče počtu cestujících i kvality poskytované služby. Je totiž zřejmé, že vzhledem ke kapacitám silnic (a to i těch plánovaných) je zajištění obsluhy veřejnou dopravou jednou z podmínek pro možnost dalšího rozvoje obce.

Tento fakt vyplývá zejména ze stávající dopravní politiky měst, kdy je postupně prováděna regulace individuální automobilové dopravy a např. zavedení parkovacích zón v části Prahy 6 nepochybně ovlivnilo dopravní chování těch obyvatel okolních obcí, kteří do Prahy denně dojíždí.

S tím nutně souvisí i vytvoření podmínek pro bezpečný pohyb cyklistů a chodců v obci, neboť bez této části infrastruktury výrazně klesá i atraktivita VHD.

9.1.1 Struktura analýzy stavu

Analýza stavu je tvořena souborem těchto dokumentů:

- Textová část analýzy
 - o Obsahuje podrobný popis stávající infrastruktury pro pěší, cyklisty, veřejnou hromadnou dopravu a individuální automobilovou dopravu. Jsou zde také provedeny analýzy objemů dopravy, a to včetně údajů o vývoji (pokud jsou k dispozici) v posledních deseti letech. Dále je proveden výčet rozvojových záměrů, které budou území ovlivňovat a zjištěn stav přípravy plánované dopravní infrastruktury.

- Dopravní model obce Statenice:
 - o Obsahuje kartogram stávajících intenzit automobilové dopravy na území obce a dopravní prognózu intenzit dopravy ve dvou výhledových horizontech. Výsledky dopravní prognózy intenzit jsou pak porovnány s kapacitami komunikací v obci a z výsledku pak vyplývají doporučení, kde je nutné dopravní infrastrukturu upravit a jak přistupovat k plánování vyváženého dopravního systému.
 - o V případě změn vstupních předpokladů lze s využitím dopravního modelu posuzovat i různé alternativní scénáře rozvoje obce a dopravní infrastruktury
- Bezpečnostní inspekce silnic
 - o Vzhledem k tomu, že velká část dopravních výkonů v obci je uskutečňována na průjezdních úsecích krajských silnic, je provedena inspekce těchto silnic za účelem zjištění bezpečnostních deficitů a rizik. Tato část je podkladem pro návrhy na odstranění problémových míst z hlediska bezpečnosti
- Pasport místních a účelových komunikací
 - o Je proveden za účelem pasportizace stavu obecních komunikací a zjištění závad ve stavu a parametrech komunikací
- Grafické přílohy
 - o Pro každou část jsou zpracovány grafické přílohy, které přehledně zobrazují zjištění provedená v rámci analýzy stavu. V problémovém výkresu jsou pak zobrazeny hlavní zjištěné nedostatky, kterým bude věnována pozornost v návrhové části

9.2 ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ

Analýza prohloubila a kvantifikovala úroveň znalostí o dopravě a infrastruktuře na území obce, tak aby u problémů zde popsanych byla zjištěna příčina a mohl tak být navrhnut způsob jejich řešení, a to s ohledem na plánovaný rozvoj obce.

9.2.1 Nároky na stávající dopravní infrastrukturu

Zatímco infrastruktura silnic na území obce zůstává od roku 1989 prakticky beze změny, došlo zde k výraznému nárůstu počtu obyvatel. Obdobný rozvoj nastal i v okolních obcích. Vzhledem k blízkosti území Prahy je zatížení obce průjezdní dopravou enormní. Intenzita na průjezdním úseku obcí dosahuje v nejzatíženější části hodnoty 11060 voz/24 hodin, z čehož je 950 vozidel nákladních. Přibližně ze 75% jde o dopravu tranzitní.

Průzkumem a posouzením silnic bylo zjištěno:

- Na II/240 je na úseku před křižovatkou se silnicí II/241 překračována intenzita dopravy doporučená pro danou kategorii komunikace.
- Ani jedna významnější křižovatka na území obce neodpovídá svými parametry platným normám. Případný nárůst intenzit, který je prognózován při plánovaném územním rozvoji povede jen ke zvýšení stávajících rizik. V případě návrhu a provedení stavebních úprav křižovatek je přitom potenciál, že křižovatky budou kapacitně vyhovující.
- Dlouhodobě zanedbaný je stav mostních objektů ve vlastnictví kraje. Mosty nejenom omezují plynulost provozu, ale vylučují i bezpečný průchod chodců.
- Ani jedna krajská silnice na průjezdním úseku Statenicemi není způsobilá pro nárůst intenzity dopravy. Je to dáno zejména šířkovým uspořádáním a chybějící infrastrukturou umožňující při zvýšení intenzit bezpečný pohyb cyklistů a chodců
- Stávající místní komunikace nejsou s ohledem na šířkové uspořádání, případně způsob připojení na sběrné komunikace způsobilé pro zvýšení intenzity dopravy.

- Navzdory výše uvedenému je hodnota relativní nehodovosti na území obce odpovídající celorepublikovému průměru 0,91 nehody/1 mil. vozokm. Na území obce nebyla identifikována nehodová lokalita.
- Silnice II/240 vytváří v obci bariérový efekt v podélném směru, a to z důvodu nemožnosti bezpečného průchodu chodců na mostním objektu přes Únětický potok

Na základě výše uvedeného je proto navržen k dalšímu prověření následující rozsah úprav stávajících silnic (krajské investice jsou podtrženy):

- Stavební úprava křižovatky II/240 x III/2405, včetně prověření možnosti úpravy výškového vedení silnice II/240 v přilehlém úseku, zmenšení podélných sklonů, doplnění chodníků.
- Doplnění chodníků a úprava autobusových zastávek Statenice, Černý Vůl, Hospoda, návaznost na chodník od křižovatky se silnicí III/2405.
- Stavební úprava křižovatky III/2405 x III/0079, včetně návazného úseku ulice Ke Kůlnám, doplnění chodníku.
- Stavební úprava (rozšíření) křižovatky III/2405 x Keltská, návaznost chodníků.
- Celková úprava lokality Pod Zámkem, stavební úprava křižovatky III/2405 x Pod Zámkem, doplnění chodníků.
- Oprava mostního objektu na III/2405 u obecního úřadu.
- Doplnění chodníku podél III/2405 v úseku II/240 – Zelená.
- Stavební úpravy křižovatky II/240 x Ke Kříži – usměrnění provozu a doplnění chodníků.
- Stavební úpravy křižovatky II/240 x Únětická – usměrnění provozu a doplnění chodníků.
- Doplnění chodníku podél II/240 v úseku Ke Kříži – Únětická
 - o V návaznosti na nový mostní objekt a opěrné zdi.
- Stavební Úprava zastávky Statenice, Černý Vůl směr Praha.
- Přeložka sloupů VO podél II/240.
- Rozšíření chodníku podél II/240, přestavba na stezku pro pěší a cyklisty, vybudování opěrné zdi.
- Stavební úprava křižovatky II/240 x II/241.

9.2.2 Nároky na výhledovou dopravní infrastrukturu

Území Statenic bude ovlivněno zejména těmito dopravními stavbami:

- **Přeložka silnic II/240 a II/101**
- **Pražský okruh, stavby 518 a 519**

Oba výše uvedené záměry jsou investičně mimo působnost obce. Přeložka silnice II/240 je pro obec nezbytná, neboť odkloní část tranzitní dopravy mimo území Statenic. Bude též umožňovat vyloučení nákladního tranzitu.

Pražský okruh umožní rozvedení dopravy ze silnic II/240 a II/241 do širšího území Prahy. Zvýší tedy atraktivitu obce z hlediska možností dopravního napojení. Zároveň ale způsobí nárůst intenzit dopravy na průjezdním úseku silnice II/240 Statenicemi – efekt přiváděče k dálniční MÚK.

Pouze tyto dvě komunikace jsou obsaženy v územních plánech. Příprava Pražského okruhu v tomto segmentu velmi vážne, s ohledem na odpor některých městských částí. S realizací lze uvažovat pouze v dlouhodobém horizontu. Zprovoznění přeložky silnice II/240 je reálné ve střednědobém horizontu – probíhá projektová příprava.

Ostatní dříve uvažované dopravní stavby v okolí Statenic nemají oporu v územně plánovacích dokumentacích kraje, ale ani okolních obcí. Zejména se jedná o:

- Jižní obchvat Velkých Přílep + propojení silnic II/240 a III/2421

Z dopravního hlediska by pro obec Statenice bylo prospěšné především propojení silnic II/240 a III/2421, které by odlehčilo od nežádoucího tranzitního průjezdu Skalní ulici. V současnosti ale není

zaneseno do územního plánu Velkých Přílep ani v Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje. Navíc nenavazuje v územních plánech Statenic a Velkých Přílep ani z hlediska plánovaného koridoru. Vzhledem k tomu, že se trasa katastrálně nachází mimo území obce, je případná další příprava podmíněna dohodou a společným postupem zúčastněných obcí a ochotou kraje v přípravě pokračovat. Případná realizace je v dlouhodobém horizontu.

- Východní obchvat Statenic (přeložka II/241)

Zatím jen v územních rezervách územního plánu Statenic je zanesen východní obchvat obce. Jedná se navíc jen úsek o délce několika set metrů. Velká část nacházející se mimo území obce byla vypuštěna ze Zásad územního rozvoje Středočeského kraje i územně plánovacích dokumentací okolních obcí. Pro obec Statenice má smysl z hlediska napojení rozvojových ploch na hranici s Úněticemi a odlehčení Kralupské ulice. Význam ale není nijak zásadní – zastavitelných ploch je v této části obce jen malé množství a podle dopravního modelu dojde výstavbou východního obchvatu ke snížení intenzity na Kralupské ulici jen o 12 %.

- **Výhledové místní sběrné komunikace**

Nezbytné je vybudovat v rámci rozvoje ploch v obci dvě sběrné komunikace, které zajistí dopravní napojení na silnici II/240 a minimalizují zvýšení intenzity provozu na stávajících místních komunikacích:

- MK přes lokalitu „Jabloňový sad – jih“ spojující II/240 ulici Velvarská a MK Keltská s následným vyústěním na silnici III/2405 v ulici Statenická.
- MK spojující komunikaci II/240 ulici Kralupská a komunikaci III/0079 ulici Ke Kulnám přes areál „Boušovský“. Trasa není stabilizovaná, ale je pro napojení nové obytné zóny nezbytná.

V obou výše uvedených případech se jedná o komunikace, jejichž vznik a návrh může obec významně ovlivnit. V optimálním případě by výstavbu této dopravní infrastruktury měla zajistit obec – alespoň v rozsahu dopravního napojení na silnici II/240. Pravděpodobnější je však varianta, že tyto komunikace vzniknou v rámci projektů na rozvoj lokalit a obec by měla jejich vznik všemi způsoby podporovat. Jsou totiž nezbytné pro ochranu stávající zástavby obce před nárůstem intenzit dopravy.

- **Dopravní režim v obci a rozvojových lokalitách**

Na sběrných komunikacích bude upřednostněna dopravní funkce, přičemž je nezbytné upravit příčné uspořádání komunikace ve smyslu pohybu pěších a cyklistů mimo hlavní dopravní prostoru.

V obytném území je doporučeno sjednotit způsob dopravního zklidnění pouze na dva typy zónové úpravy – zóna 30 a obytná zóna. Volba režimu vždy podle způsobu uspořádání komunikace. Stávající lokální omezení znepřehledňují situaci, přičemž v řadě míst není s ohledem na návrhové parametry komunikace vyšší rychlost jízdy pravděpodobná.

V nových obytných územích budou přednostně uplatněny obytné zóny – převládající pobytová funkce uličního prostoru.

S ohledem na budoucí nárůst počtu obyvatel bude cílem vytipovat nová místa na vybudování veřejných parkovišť.

9.2.3 Doporučení pro veřejnou hromadnou dopravu

Doplnění obsluhy území systémem VHD je nutnou podmínkou pro rozvoj Statenic. Zjištěné počty cestujících z obce Statenice ukazují, že velká část obyvatel MHD využívá. VHD je integrována v tarifu PID. Na kvalitě se příznivě projevila možnost přestupu na metro ve stanici Bořislavka, která je ze Statenic dobře dostupná autobusy MHD. Další potenciál zajištění co nejlepší obsluhy MHD pro nové rozvojové plochy je proto zřejmý – cílem je urychlit čas k dosažení stávajících a výhledových přestupních bodů.

Doporučeno je:

- Využít potenciál v návrhu vedení autobusové linky na Suchdol, ale i obsluhy VHD v tangenciálním směru. (V současné době pouze radiální vedení linek VHD na ose Kralupy nad Vltavou – Praha)
- Plánovaná tramvaj ze Suchdola s výstavbou P+R – doplnění linek směrem k novému terminálu.
- Zvětšení rozsahu existujících preferenční opatření VHD formou vyhrazených jízdních pruhů ze/na Suchdol (nachází se mimo území obce).
- Zachovat vyhovující stav dostupnosti autobusových zastávek ze všech částí obce i po rozvoji nových lokalit – nové zastávky a přiblížení k těžišti rozvojových ploch.
- Zlepšit technického stav a přístup ke stávajícím autobusovým zastávkám (většina je v nevyhovujícím stavu).
- Zajistit spojení do Noutonic z důvodu využití potenciálu železniční dopravy z Noutonic do západních městských částí Prahy a do Kladna.
- Zlepšit dostupnost Letiště Václava Havla – dnešní parametry nemohou konkurovat IAD (rozšíření 2. terminálu).

9.2.4 Doporučení pro cyklistickou dopravu

Vzhledem ke vzdálenosti do významnějších okolních sídel nelze uvažovat s vyšším využitím jízdních kol pro denní dojíždění za prací. Perspektivní je naopak propojení po zklidněných komunikacích pro cyklisty s obcemi v nejbližším okolí.

Doporučeno je:

- Využít turistický potenciál značených cyklotras z Prahy na Okoř.
- Upravit trasování cyklotras po stávajících komunikacích – v řadě případů značné ztracené spády na značené trase, nevhodně vedená cyklotrasa 8100, vhodnější by bylo ji vést ulicemi V Lukách, Statenická a U Mlýna
- Upravit nevyhovující technický stav povrchu cyklotras.
- Vybudovat společnou stezku pro pěší a cyklisty podél Kralupské
- Navrhovat opatření pro cyklisty při rekonstrukci stávajících křižovatek a na nových komunikacích – viz kapitola dopravní infrastruktura.
- Přeprava jízdních kol ve VHD linkou 147 na Výhledy v MČ Suchdol - překonání výškového rozdílu při cestě z/do Prahy.
- Zaměřit se na zvýšení bezpečnosti sekundární cyklistické infrastruktury – cyklostanů.

9.2.5 Doporučení pro pěší dopravu

Ve Statenicích je obecně nedostatečně řešena propojenost komunikací pro pěší. V území se nachází řada bariér. Z místní části Černý Vůl neexistuje krátká a pro chodce uzpůsobená, bezpečná, pěší trasa do centra obce Statenice. Zejména v místní části Černý Vůl je patrná nepropojenost radiálně vedených ulic, které způsobují časově zdoluhavé obcházení, například dlouhou docházkovou vzdálenost z ulice Za Roklí na jinak polohově blízkou autobusovou zastávku Statenice, Černý Vůl.

Doporučeno je:

- Umožnění bezpečného pohybu pěších podél stávajících silnic III. tříd, na kterých je prognózováno zvýšení intenzit dopravy v souvislosti se zástavbou rozvojových ploch v obci. Na některých místech bude nutné kompromisní řešení, neboť stávající uliční prostor neodpovídá šířkovým nárokům pro návrh nových chodníků.
- Vybudování chodníku po celé délce ulice Kralupská
- Zajištění přístupu k zastávkám VHD po chodnících
- Propojení všech zdrojů a cílů dopravy na území obce bezpečnými trasami pro pěší (v dopravně zklidněných oblastech nejsou nutné chodníky), včetně propojení nových rozvojových ploch s centrální částí obce



9.2.6 Celkové shrnutí provedené analýzy stavu

Při postupné přípravě a realizaci výše doporučených úprav dopravní infrastruktury je vytvořen předpoklad pro vznik vyhovujícího systému komunikací na území obce, a to i pro předpokládané rozvojové kapacity. V dopravním modelu je uvažováno s nárůstem počtu obyvatel Statenic 5780 osob. Prognózované intenzity dopravy a zpracovaná kapacitní posouzení ukazují, že tento počet je zřejmě limitem, a to i při uskutečnění doporučeného rozsahu rozvoje dopravní infrastruktury v obci a okolním území.

Rozsah úprav je poměrně značný a odpovídá zpoždění, které má za územním rozvojem dlouhodobě zakonzervovaný stav silnic. Bylo provedeno posouzení kapacity nejvýznamnějších křižovatek v obci a bylo zjištěno, že by pro úpravách do normových parametrů byly vyhovující i prognózovanému zvýšení intenzit dopravy.

Tomuto tvrzení nasvědčuje i provedená analýza intenzit dopravy na silnici II/240 mezi roky 2005 – 2020. Z té totiž vyplývá, že od roku 2005 již intenzita provozu výrazně nenarůstá. Je dosaženo kapacitního maxima v kritických bodech (Bořislavka, Vítězné náměstí), které se ovšem nachází mimo území obce Statenice. Dále se na individuální automobilové dopravě zcela jednoznačně projevilo zavedení zón placeného stání. Ve směru II/241 došlo k poklesu intenzity. Naopak na II/240 došlo v úseku Statenice – Horoměřice k jejímu zvýšení, a to z důvodu přesměrování vozidel do oblastí bez ZPS.

Doplnění obsluhy území systémem VHD je proto nutnou podmínkou pro rozvoj Statenic, neboť i při vyhovujících kapacitách komunikací na území obce budou nadále překračovány kapacity radiálních komunikací na území Prahy a počítat je nutné i s uplatněním dalších regulačních opatření. Potenciál zajištění co nejlepší obsluhy MHD pro nové rozvojové plochy je zřejmý – cílem je urychlit čas k dosažení stávajících a výhledových přestupních bodů na území hl. m. Prahy.