

## 7 Výsledné doporučení a SWOT analýza

Cílem studie „Návrh postupu rozvoje silniční sítě na území města Mělníka“ bylo zanalyzovat dosud navrhované a diskutované varianty dopravního řešení na území města a definovat nejvhodnější další postup ve výstavbě silnic I. a II. tříd, zejména s přihlédnutím na komplikovaný souběh silnic I/9 a I/16. Posouzení jednotlivých variant rozvoje silniční sítě bylo provedeno z hlediska technické a investiční náročnosti, hygienických vlivů na obyvatelstvo, zásahu do cenných ploch urbanizovaného nebo přírodního území a z hlediska celkového ovlivnění dopravní situace na silniční síti v souvislosti s navrženými řešeními. Všechna hlediska byla poté u dílčích scénářů vzájemně konfrontována formou mulrikriteriální analýzy a shrnuta do výsledného doporučení.

### 7.1 Shrnutí závěrečných doporučení

Návrh dalšího postupu se skládá z doporučení dílčích hodnotících hledisek, které do analýzy a následného posouzení vstoupily. Jedná se o dopravně-inženýrské hledisko, hledisko vlivů na ŽP, hledisko zásahu do cenných ploch urbanizovaného území a technicko-ekonomické hledisko. Každé hledisko má jiné hodnotící priority, jiné podmínky pro hodnocení a finálně se proto jednotlivá doporučení také nepatrně liší. Všechny se však zásadně shodují na faktu, že referenční scénář (tedy případ nedělat „nic“ – nulový scénář) by bylo nejhorším řešením. Celkové shrnutí nabízí tabulka č. 7.1.

#### 7.1.1 Dopravně-inženýrské hledisko

Z pohledu výhledového dopravního zatížení získal nejlepší hodnocení, scénář 2 - spojení silnic I/9 a I/16 v prostoru Kelských Vinic přes Turbovický hřbet, trasa pokračuje přes Pšovku a mimoúrovňové křížení železniční trati č. 076 na uvažovaný „průtah“ v severní části města do ulice nová Dobrovského. Dále je scénář shodný se scénářem 1A (zprovozněna mimoúrovňová křižovatka s Řípskou ulicí a mimoúrovňové křížení s železniční tratí, napojení průtahu na silnici I/9 v oblasti Nad Oborou). Současně je zprovozněna **Nová Cukrovarská, nová křižovatka se silnicí I/16, Nová Kokořínská a mimoúrovňové křížení s železniční tratí**. Uvažováno je i s přeložkou silnice II/273.

Z výsledků dopravně inženýrského posouzení rovněž mimo již zmíněné závěry vyplývá, že nejhorší variantou je nulový stav, tedy stav kdy ve výhledových letech zůstane silniční síť na úrovni stavu k roku 2006.

Při zhodnocení dopravně inženýrských kritérií v roce 2030 se jako nejlepší vedení obchvatu města dle scénáře 2 popřípadě 3A, a to i v dlouhodobém výhledu do roku 2030.

#### 7.1.2 Hledisko vlivů na ŽP

Doporučení z pohledu vlivů na člověka a krajinu je směřováno zejména na skupinu tzv. „vyvážených“ variant. Ty mají určité negativní dopady na přírodu a krajinu, ale současně významně snižují stávající hlukovou a imisní zátěž v urbanizovaném území, a tedy mají příznivý vliv na obyvatelstvo a jeho zdraví. Jedná se o kompromisní varianty, které jsou akceptovatelné jak z hlediska ochrany přírody a krajiny, tak z hlediska vlivů na obyvatelstvo.

### 7.1.3 Hledisko zásahu do cenných ploch urbanizovaného území

Urbanistické posouzení se zabývalo hodnocením všech uvažovaných variant a byly brány v úvahu hodnotící kritéria demolic objektů, rozsahu záboru ZPF, průchodu zastavěným obytným územím, narušení krajinného rázu – míry zásahu do krajiny a narušení krajinných prvků viničních tratí, vysoké zeleně a prostorů biocenter a biokoridorů.

Po celkovém zhodnocení všech kritérií v multikriteriální analýze lze konstatovat, že i z pohledu vlivů zásahů do urbanizovaného území se jeví jako nejméně konfliktní varianta E.

### 7.1.4 Technicko-ekonomické hledisko

Technicko-ekonomické hledisko se zabývalo posouzením variantních návrhů jak pohledu technického (směrové poměry, dopravní závady a estetika návrhu), také z pohledu ekonomického (vyčíslení záborů, demolic a stavebních nákladů) a to samostatně. Poté byly obě hlediska vzájemně konfrontovány v multikriteriální analýze.

Jako nejvhodnější varianta z pohledu technicko-ekonomického hlediska **se jeví varianta H. Jedná se o variantu scénáře 1, která prochází areálem cukrovaru** a dále pak ve stopě přes lokalitu Neuberk.

**Tabulka č. 7.1** na následující straně postavila na jednu úroveň všechna hodnotící hlediska a přehledným způsobem nabízí výsledné pořadí hodnocených variantních řešení.

Jak je možné vidět v prvním sloupci „**dopravní-inženýrství**“, tak posouzení tohoto hlediska dospělo k výsledku, **že nejvhodnějším řešením je scénář 2**. Tento obsahuje **varianty I, J a K, všechny s pořadím 1**. Tyto buňky jsou vyznačeny žlutě.

**Posouzení vlivu na ŽP** dle vyhodnocení popsaného ve studii upřednostňuje varianty „vyvážené“, které jsou rovněž zvýrazněny žlutě. Většina z nich je obsažena **ve scénáři 1A, výjimkou je pouze varianta P**.

**Urbanistické posouzení** je nastaveno tak, že doporučenou variantou je **pouze varianta E**.

Sloupec **s technicko-ekonomickým posouzením** vyhodnocuje jako nejlepší také pouze jen jednu možnou variantu, která vzešla z celkového hodnocení – jedná se **o variantu H**.

Sloupec SUMA pak nabízí součet pořadí všech posuzovaných variantních řešení, dosažených v dílčích hodnotících hlediscích. Nejnižším číslem, číslem 13, disponuje pouze řádek s variantou E. **Varianta E je tedy výslednou variantou celkového hodnocení**. Poslední sloupec ještě v závěru uvádí, jak se v celkovém posouzení jednotlivé varianty umístily. Druhé místo v hodnocení dosáhla varianta A a třetí se umístila varianta F.

Hodnocení přístavu a přeložky silnice II/273 oproti referenčnímu stavu jsou v tabulce rovněž uvedeny. V případě přeložky silnice II/273 se jedná o výsledek 1:1, tedy nelze z tabulky jednoznačně posoudit při stávající hloubce zpracování, zda bude realizace přeložky přínosem či nikoliv. Avšak všechny hodnotící hlediska se ve svých posouzeních a následných komentářích přiklání k jednoznačnému výhledovému přínosu obou staveb (přeložka II/273 a nové napojení přístavu).

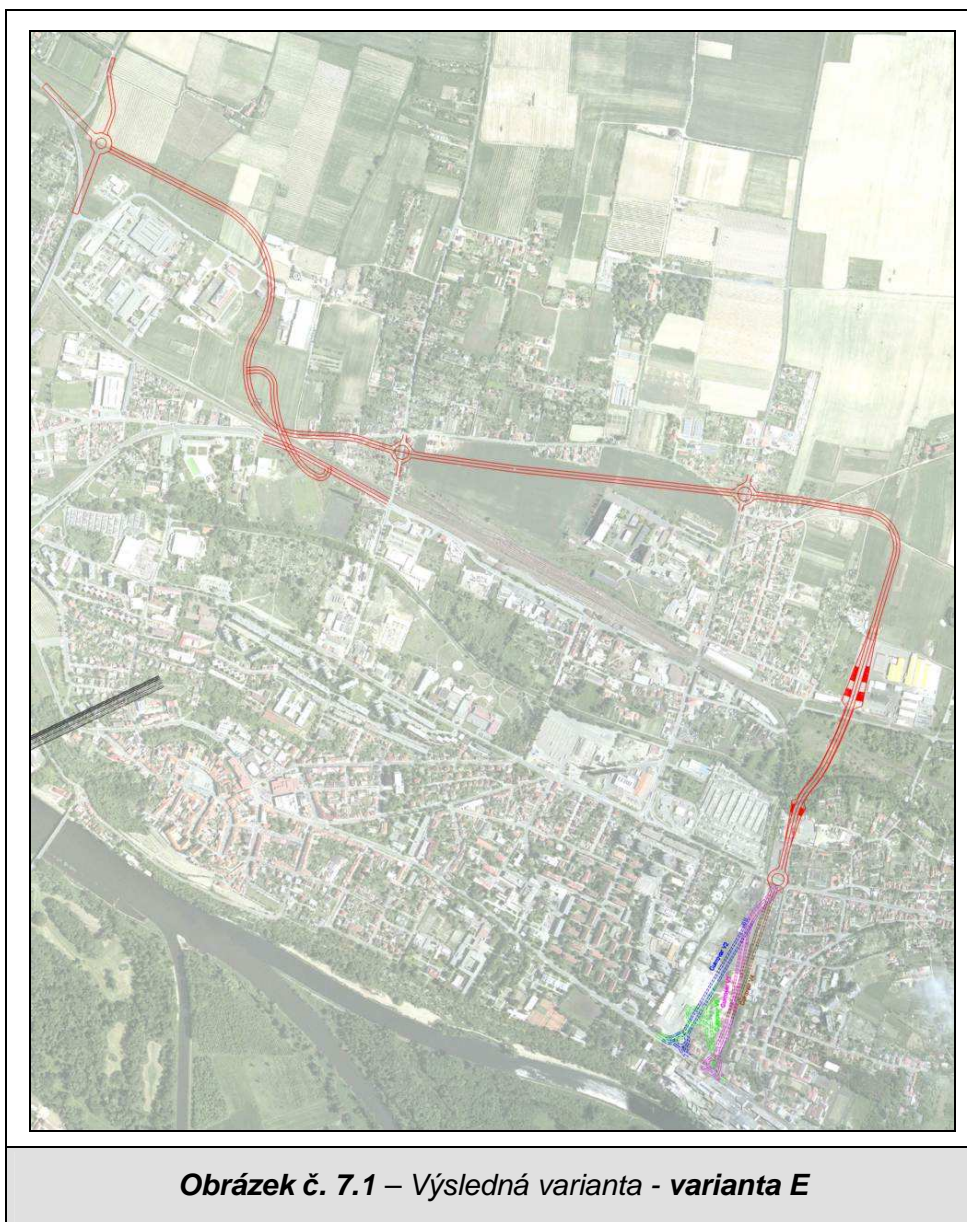
V případě přístavu a jeho nového napojení je tato skutečnost zřejmá i z prezentovaných výsledků (pořadí 1:2, nové napojení : referenční stav).

**Tabulka 7.1 Komplexní posouzení variant**

Stavba	Scénář	Varianta	Popis úseků	Dopravní inženýství	Životní prostředí	Urbanismus	Technicko- ekonomické hodnocení	SUMA	Pořadí variant					
Přeložka silnic I/9 a I/16	Scénář 0	0	REFERENČNÍ STAV					19	13	5	9	46	15	
	Scénář 1A	A	Nová Cukrovarská – DÚR -> Průtah I/9 a I/16 -> Průtah I/9 a I/16-VAR (IA) -> Průtah I/9 a I/16-VAR I						9	1	2	4	16	2
		B	Nová Cukrovarská – DÚR -> Průtah I/9 a I/16 -> Průtah I/9 a I/16-VAR (IB) -> Průtah I/9 a I/16-VAR I						9	1	6	7	23	4
		C	Nová Cukrovarská – DÚR -> Průtah I/9 a I/16 -> Průtah I/9 a I/16-VAR (IC) -> Průtah I/9 a I/16-VAR I						9	17	3	7	36	9
		D	Nová Cukrovarská – DÚR -> Průtah I/9 a I/16 -> Průtah I/9 a I/16-VAR II -> Průtah I/9 a I/16-VAR II + část úseku 4, Průtah I/9 a I/16- VAR I						9	16	7	3	35	8
		E	Nová Cukrovarská -> Průtah I/9 a I/16 -> Průtah I/9 a I/16-VAR (IA) -> Průtah I/9 a I/16-VAR I						9	1	1	2	13	1
		F	Nová Cukrovarská -> Průtah I/9 a I/16 -> Průtah I/9 a I/16-VAR (IB) -> Průtah I/9 a I/16-VAR I						9	1	8	4	22	3
		G	Nová Cukrovarská -> Průtah I/9 a I/16 -> Průtah I/9 a I/16-VAR (IC) -> Průtah I/9 a I/16-VAR I						9	17	4	4	34	7
		H	Nová Cukrovarská -> Průtah I/9 a I/16 -> Průtah I/9 a I/16-VAR II -> Průtah I/9 a I/16-VAR II + část úseku 4, Průtah I/9 a I/16- VAR I						9	10	9	1	29	5
	Scénář 2	I	Spojení I/9 a I/16 – NEVARIANTNÍ -> Spojení I/9 a I/16 – VAR 1 -> Spojení I/9 a I/16 – NEVARIANTNÍ -> Průtah I/9 a I/16-VAR (IA) (část úseku 3) -> Průtah I/9 a I/16-VAR I						1	10	19	16	46	15
		J	Spojení I/9 a I/16 – NEVARIANTNÍ -> Spojení I/9 a I/16 – VAR 2 -> Spojení I/9 a I/16 – NEVARIANTNÍ -> Průtah I/9 a I/16-VAR (IA) -> Průtah I/9 a I/16-VAR I						1	6	11	11	29	5
		K	Spojení I/9 a I/16 – VAR 3						1	19	18	19	57	19
	Scénář 3	3A	L	OBCHVAT I/16 – VAR. VÚC-1 -> OBCHVAT I/16 – VAR IIA (část) -> OBCHVAT I/16 – VAR IIB -> OBCHVAT I/16 – VAR IA (část) -> Průtah I/9 a I/16-VAR I (část úseku 4)					4	13	13	13	43	12
		3B	M	OBCHVAT I/16 – VAR. VÚC-2 -> Spojení I/9 a I/16 – NEVARIANTNÍ -> Průtah I/9 a I/16-VAR (IA) (část úseku 3) -> Průtah I/9 a I/16-VAR					17	10	10	11	48	18
		3A	N	OBCHVAT I/16- VAVŘINEČ -> OBCHVAT I/16 -> OBCHVAT I/16 – VAR. IA -> OBCHVAT I/16 -> Průtah I/9 a I/16-VAR I (část úseku 4)					4	13	17	10	44	13
			O	OBCHVAT I/16- VAVŘINEČ -> OBCHVAT I/16 -> OBCHVAT I/16 – VAR. IIA -> OBCHVAT I/16 -> Průtah I/9 a I/16-VAR I (část úseku 4)					4	6	16	13	39	10
		3B	P	OBCHVAT I/16- VAVŘINEČ -> OBCHVAT I/16 -> OBCHVAT I/16 – VAR. IA (část) -> OBCHVAT I/16 – VAR. IC -> Průtah I/9 a I/16-VAR (IA) (část úseku 3) -> Průtah I/9 a I/16-VAR I					17	1	12	16	46	15
		3A	Q	OBCHVAT I/16- VAVŘINEČ -> OBCHVAT I/16 -> OBCHVAT I/16 – VAR. IA (část) -> OBCHVAT I/16 – VAR. IB -> OBCHVAT I/16 – VAR. IIA (část) -> OBCHVAT I/16 -> Průtah I/9 a I/16-VAR I (část úseku 4)					4	6	14	15	39	10
	R		OBCHVAT I/16- VAVŘINEČ -> OBCHVAT I/16 -> OBCHVAT I/16 – VAR. IIA (část) -> OBCHVAT I/16 – VAR. IIB -> OBCHVAT I/16 – VAR. IA (část) -> OBCHVAT I/16 -> Průtah I/9 a I/16-VAR I (část úseku 4)					4	9	15	16	44	13	
Přeložka II/273	Scénář 0	-	referenční stav (r.2006) - bez stavebních úprav do r 2030					2	1	1	1	5	1	
	Scénář 1 - II/273	-	realizace stavby "Nová Kokořinská" (podmíněna existencí průtahu)					1	1	2	1	5	1	
Napojení přístavu	Scénář 0	-	referenční stav (r.2006) - bez stavebních úprav do r 2030					2	1	1	1	5	2	
	Scénář 1-přístav	-	realizace stavby "Napojení přístavu Mělník" dle studie fy. Cityplan					1	1	1	1	4	1	

## 7.2 Popis výsledné varianty

Návrh vedení **varianty E** začíná napojením na silnici I/9 (Pražská ulice) za vlečkou společnosti Cukrovary TTD a.s., dále je trasa vedena v současné době uvolněném prostoru této společnosti. Napojuje se na navrženou okružní křižovatku s ulicí Mladoboleslavskou. Od okružní křižovatky pokračuje stopa komunikaci rovnoběžně s vlečkou cukrovaru do prostoru Pšovky (staničení cca 1,0km), kterou překročí mostním objektem. Tento mostní objekt dále pokračuje přes obě železniční tratě 072 i 076. Estakáda dosahuje délky přibližně 300 metrů. Návrh trasy dále sestupuje zpět na stávající terén. Pokračuje dle vedení návrhu obsaženém v ÚPN SÚ Mělník, přimyká se k železniční trati a je napojena na ulice Dobrovského a Řípskou, kde je nutné překonávat železniční trať rampou křižovatky. Varianta je ukončena ve stejném bodě, na křižovatce stávající silnice I/9 s místní komunikací směr Mlázice. Přehledné schéma vedení doporučené varianty je na následujícím obrázku č. 7.1.



**Obrázek č. 7.1 – Výsledná varianta - varianta E**

### 7.3 SWOT analýza

V rámci SWOT analýzy (analýza silných, slabých stránek, příležitostí a ohrožení) bylo provedeno posouzení doporučené varianty. Jednotlivé části analýzy jsou uvedeny v tabulce č. 7.2.

**Tabulka č. 7.2 – SWOT analýza**

Silné stránky (S)	Slabiny (W)
<ul style="list-style-type: none"> <li>• odstranění významných dopravních závad</li> <li>• kladné stanovisko posouzení vlivů na přírodu a obyvatele</li> <li>• kladné stanovisko urbanistického posouzení</li> <li>• součást územně-plánovacích dokumentací</li> <li>• možnost výhledové návaznosti na varianty scénáře 2 a 3</li> <li>• nová kvalitní páteřní komunikace</li> <li>• odvedení dopravních zátěží z centrální části (zejména z OK u Mefritu)</li> <li>• možnost realizace navazující přeložky II/273</li> <li>• v oblasti Rousovice neprochází stávající zástavbou (pozemky cukrovaru) – možnost komfortnějšího šířkového uspořádání a křižovatky s Pražskou ulicí</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• komplikovaná etapizace s ohledem na rozdělení let realizace a nárůstu dopravy</li> <li>• mimoúrovňová křižovatka se stávajícím průtahem v Podolí</li> <li>• blízkost železničního přejezdu (vlečky cukrovaru k navržené okružní křižovatce s Mladoboleslavskou ulicí (I/16))</li> <li>• tranzitní doprava není vymístěna zcela mimo k.ú. Mělník</li> <li>• průtah je veden v blízkosti stávající nebo výhledové zástavby</li> <li>• dopravní model neprokázal ideálnost této varianty z pohledu převedení dopravních vazeb</li> <li>• vliv na obyvatelstvo z pohledu ŽP</li> </ul>
Příležitosti (O)	Ohrožení (T)
<ul style="list-style-type: none"> <li>• komfortní napojení plánované průmyslové zóny v prostoru za nádražím (v severní části)</li> <li>• možnost zklidnění stávajícího průtahu městem v souvislosti s převedením dopravy</li> <li>• všeobecný rozvoj lokalit v blízkosti trasy</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• nedostatek finančních zdrojů na realizaci v přijatelném časovém horizontu</li> <li>• pokračující centralizace zdrojů a cílů – nárůst dopravy</li> <li>• komplikovaný průběh projednávání dokumentace a následné realizace stavebního řešení</li> <li>• negativní stanovisko společnosti Cukrovary TTD a.s.</li> <li>• neexistence celospolečenského konsensu pro realizaci daného záměru, nutnost diskuse s veřejností</li> </ul>

## 7.4 Výsledné doporučení

Tato koncepční studie potvrdila naléhavost potřeby řešení stávající dopravní situace na území města Mělníka. Pokusila se také o podrobnou analýzu a vyhodnocení současných i navržených variantních řešení, s cílem najít co nejpříjemnější.

Za stávajícími dopravními závadami stojí zejména celkový celospolečenský rozvoj související s enormním nárůstem mobility. S tímto problémem se potýkají nejen velká evropská města, jedná se o celospolečenský trend, který je nutné respektovat, a následně na něho reagovat. Potřeba komfortně cestovat narůstá v souvislosti se zvyšováním životní úrovně obyvatel, rozdělení modal splitu ovlivňuje nedostatečná nabídka konkurenčních druhů doprav při vykonávání nezbytných cest za prací, vzděláním nebo jinými cíli. Pokud se tyto dva aspekty spojí, celkový efekt v podobě zvýšení intenzit vozidel na silniční síti spolu se všemi negativními dopady, se ještě zvýrazní. Návrhy na realizaci dopravní infrastruktury, které ještě před deseti lety byly z hlediska tehdejšího stupně předvídání dostačující, jsou v dnešní době kapacitně dávno překročeny. Rozvoj dopravy, mobility a souvisejícího stupně automobilismu, který nastal za poslední dekádu, v současné době narazil na pomyslné mantinely determinované kapacitou komunikací a parkovacích míst. Město Mělník není v tomto vývoji mezi dalšími městy v ČR výjimkou, právě naopak. Dopravní situaci ve městě komplikují navíc silné tranzitní vazby nákladní dopravy a existence přístavu a překladiště jakožto významného zdroje/cíle těžké silniční nákladní dopravy.

**Varianta E**, která se jeví na základě celkového posouzení jako nejvhodnější, by měla popsané **průvodní jevy celospolečenského rozvoje eliminovat v horizontu nejbližších 20 let**. Tuto skutečnost prokázal i dopravní model, podrobně popsany v kapitole č. 3, ačkoliv ji ve svém hodnocení neupřednostnil. Přitom se jedná o „představitelku“ variant s nejméně razantními průvodními omezeními (zásahy do urbanizovaných a přírodních ploch, zejména s ohledem na obyvatele), které její případná realizace přinese. Jelikož nelze předpokládat okamžitou realizaci v celé délce, bude vyřešení dopravních závad záviset i **na vhodně zvolené etapizaci výstavby**.

Pokud bude rozvoj středočeského regionu (Mělník nevyjímaje) do budoucna pokračovat v podobném duchu jako doposud, lze očekávat nepochybně i další nárůst mobility. V takovém případě by bylo vhodné navázat na vybranou variantu E scénářem 2 doporučeným dopravně-inženýrským posouzením. Z výsledků posouzení vyplývá, že doporučený scénář 2 je možné pojmout jako návaznou etapu ke scénáři 1. Dopravní zátěž, včetně tranzitních vztahů, by pak byla v zásadních směrech vedena po navrhované trase a významně by ochránila centrální část města před zbytnou dopravou. Realizace takové kombinace scénářů č.1 a č.2 bude znamenat investiční připravenost všech zainteresovaných relevantních subjektů, výsledky předkládané studie se tak již mohou stát impulsem pro přípravu těchto staveb.

## 8 Seznam příloh

### Kapitola 1:

1.1 - Město Mělník a okolí

### Kapitola 2:

- 2.1 - Schéma scénáře č. 1
- 2.2 - Schéma scénáře č. 2
- 2.3 - Schéma scénáře č. 3
- 2.4 - Situace navrhovaných variant a scénářů
- 2.5 - Schéma rozvržení přeložky – Scénář 1 varianta A
- 2.6 - Schéma rozvržení přeložky – Scénář 1 varianta B
- 2.7 - Schéma rozvržení přeložky – Scénář 1 varianta C
- 2.8 - Schéma rozvržení přeložky – Scénář 1 varianta D
- 2.9 - Schéma rozvržení přeložky – Scénář 1 varianta E
- 2.10 - Schéma rozvržení přeložky – Scénář 1 varianta F
- 2.11 - Schéma rozvržení přeložky – Scénář 1 varianta G
- 2.12 - Schéma rozvržení přeložky – Scénář 1 varianta H
- 2.13 - Schéma rozvržení přeložky – Scénář 2 varianta I
- 2.14 - Schéma rozvržení přeložky – Scénář 2 varianta J
- 2.15 - Schéma rozvržení přeložky – Scénář 2 varianta K
- 2.16 - Schéma rozvržení přeložky – Scénář 3 varianta L
- 2.17 - Schéma rozvržení přeložky – Scénář 3 varianta M
- 2.18 - Schéma rozvržení přeložky – Scénář 3 varianta N
- 2.19 - Schéma rozvržení přeložky – Scénář 3 varianta O
- 2.20 - Schéma rozvržení přeložky – Scénář 3 varianta P
- 2.21 - Schéma rozvržení přeložky – Scénář 3 varianta Q
- 2.22 - Schéma rozvržení přeložky – Scénář 3 varianta R

**Kapitola 3:**

- 3.1 - Analyzované profily a křižovatky
- 3.2 - Intenzita dopravy na komunikační síti – rok 2006
- 3.3 - Intenzita dopravy na komunikační síti – rok 2015 – scénář 0
- 3.4 - Intenzita dopravy na komunikační síti – rok 2015 – scénář 1A
- 3.5 - Intenzita dopravy na komunikační síti – rok 2015 – scénář 1B
- 3.6 - Intenzita dopravy na komunikační síti – rok 2015 – scénář 2
- 3.7 - Intenzita dopravy na komunikační síti – rok 2015 – scénář 3A
- 3.8 - Intenzita dopravy na komunikační síti – rok 2015 – scénář 3B
- 3.9 - Intenzita dopravy na komunikační síti – rok 2030 – scénář 0
- 3.10 - Intenzita dopravy na komunikační síti – rok 2030 – scénář 1
- 3.11 - Intenzita dopravy na komunikační síti – rok 2030 – scénář 2
- 3.12 - Intenzita dopravy na komunikační síti – rok 2030 – scénář 3A
- 3.13 - Intenzita dopravy na komunikační síti – rok 2030 – scénář 3B
- 3.14 - Intenzita dopravy na komunikační síti – rok 2030 – scénář 4

**Kapitola 4:**

- 4.1 - Schéma viničních tratí

**Kapitola 5:**

- 5.1 - Navržené varianty pro urbanistické hodnocení

**Kapitola 6:**

*Neobsahuje žádné grafické přílohy*

**Kapitola 7:**

*Neobsahuje žádné grafické přílohy*

## 9 Použitá literatura

1. Profil města Mělník.
2. Strategický plán rozvoje města Mělník.
3. Akční plán rozvoje města Mělník.
4. Územní plán sídelního útvaru města Mělník schválený dne 21.10. 1999 vč. změny č. 1 a č. 2 schválené 8.11.2005 – Ateliér Charvát s.r.o..
5. Územní plán zóny Podolí schválený 21.10.1999 – Ateliér Charvát s.r.o..
6. Koncept regulačního plánu Mlázice – Archinvest.
7. Koncept regulačního plánu Blata – BM-CAADstudio.
8. Koncept regulačního plánu Rousovice – BM-CAADstudio.
9. Studie přeložky silnice I/16 – UP-24.
10. Studie propojení silnic I/9 a I/16 – UP-24.
11. Katastrální mapy k.ú. Mělník a Vehlovice.
12. Odhad nákladů stavby přeložky - Ateliér Charvát s.r.o..
13. Studie okružní křižovatky Bezručova, Mladoboleslavská, Kokořínská – Ing. Alois Palička
14. Studie „Návrh variant sjezdu z komunikace I/16 do areálu přístavu“ – CityPlan spol. s r.o..
15. Návrh územního plánu sídelního útvaru Mělník v administrativních hranicích města k roku 2014, Atelier Charvát, s.r.o. a kolektiv autorů, 10.1999.
16. Vyhláška č. 57/2000 o závazných částech územního plánu sídelního útvaru města Mělníka.
17. Oznámení záměru „Silnice I/9 + I/16 Mělník, obchvat 1. – 4. etapa“ – Ing. Ondřej Čapek, Pragoprojekt, listopad 2004.
18. Oznámení záměru „Silnice I/9 Mělník, Pražská - Mladoboleslavská“ – Ing. Ondřej Čapek, Pragoprojekt, duben 2005.
19. Culek M., eds., 1995: Biogeografické členění České republiky – Enigma Praha, 1996.
20. Quitt E., 1971: Klimatické oblasti Československa – Stud. Geogr., Brno 1971.
21. Chráněná území přírody České republiky – Český ústav ochrany přírody, 1993.
22. Brána k informacím o životním prostředí, <http://map.env.cz/website/mzp/>
23. Moderní úpravy komunikací ve městech a obcích, CDV 2004
24. ČSN 73 6101, Projektování silnic a dálnic, květen 2005
25. ČSN 73 6102, Projektování křižovatek na místních komunikacích
26. ČSN 73 6110, Projektování místních komunikací, leden 2006
27. TP 133, Zásady dopravního zklidňování na místních komunikacích, 2000 Roadconsult
28. Portál Středočeského kraje, <http://www.kr-stredocesky.cz/>