



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

FAKULTA DOPRAVNÍ

Soňa Kernerová

**NÁVRH ÚPRAV AUTOBUSOVÉHO NÁDRAŽÍ
V LOUNECH**

Bakalářská práce

2022

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

Fakulta dopravní

d ě k a n

Konviktská 20, 110 00 Praha 1



K612 **Ústav dopravních systémů**

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE
(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení studenta (včetně titulů):

Soňa Kernerová

Studijní program (obor/specializace) studenta:

bakalářský – DOS – Dopravní systémy a technika

Název tématu (česky): **Návrh úprav autobusového nádraží v Lounech**

Název tématu (anglicky): Proposal for Modifications to the Bus Station in Louny

Zásady pro vypracování

Při zpracování bakalářské práce se řiďte osnovou uvedenou v následujících bodech:

- shrnutí současného i výhledového provozu v autobusovém terminálu
- rekognoscace stávajícího stavu terminálu
- shrnutí stávajícího stavu, definování hlavních nedostatků
- návrh možných řešení s ohledem na budoucí provoz
- rozpracování jednoho z návrhů do podrobnosti situace v měřítku 1:500



Rozsah grafických prací: stanoví vedoucí bakalářské práce

Rozsah průvodní zprávy: minimálně 35 stran textu (včetně obrázků, grafů a tabulek, které jsou součástí průvodní zprávy)

Seznam odborné literatury: ČSN 73 6425
ČSN 73 6101
ČSN 73 6110

Kocourek, Kočárková, Jacura: Základy dopravního inženýrství

Vedoucí bakalářské práce:

Ing. Ondřej Trešl

Datum zadání bakalářské práce:


30. září 2020


(datum prvního zadání této práce, které musí být nejpozději 10 měsíců před datem prvního předpokládaného odevzdání této práce vyplývajícího ze standardní doby studia)

Datum odevzdání bakalářské práce:

8. srpna 2022

- a) datum prvního předpokládaného odevzdání práce vyplývající ze standardní doby studia a z doporučeného časového plánu studia
b) v případě odkladu odevzdání práce následující datum odevzdání práce vyplývající z doporučeného časového plánu studia


Ing. Martin Jacura, Ph.D.
vedoucí
Ústavu dopravních systémů


prof. Ing. Ondřej Příbyl, Ph.D.
děkan fakulty

Potvrzuji převzetí zadání bakalářské práce.


Soňa Kernerová
jméno a podpis studenta

V Praze dne.....1. března 2022

Poděkování

Chtěla bych poděkovat svému vedoucímu Ing. Ondřeji Trešlovi, zejména za prokázanou flexibilitu potřebnou k vedení mé bakalářské práce. Též paní Waicové ze studijního oddělení, díky jejíž laskavosti a starosti jsem bakalářské studium vůbec schopna dokončit.

Dále bych chtěla poděkovat své nejlepší rodině, jejíž členové mi byli důležitější podporou, než si vůbec kdokoliv z nich dokáže představit. Také všem nejbližším přátelům, kteří mi při psaní bakalářské práce stáli po boku třikrát déle, než si mysleli, že budou muset.

Nakonec pak všem kopcům a horám, které mi (ne)dovolily je zdolat a zachovat si tím své duševní zdraví.

Prohlášení

Předkládám tímto k posouzení a obhajobě bakalářskou práci, zpracovanou na závěr studia na ČVUT v Praze Fakultě dopravní.

Prohlašuji, že jsem předloženou práci vypracovala samostatně a že jsem uvedla veškeré použité informační zdroje v souladu s Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací.

Nemám závažný důvod proti použití tohoto školního díla ve smyslu § 60 Zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon).

V Praze dne 8. srpna 2022

.....

podpis

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

Fakulta dopravní



NÁVRH ÚPRAV AUTOBUSOVÉHO NÁDRAŽÍ V LOUNECH

Bakalářská práce

Srpen 2022

Soňa Kernerová

ABSTRAKT

Předmětem bakalářské práce „Návrh úprav autobusového nádraží v Lounech“ je analýza současného a výhledového provozu na autobusovém terminálu v Lounech, zda jeho stavební stav odpovídá současným požadavkům na podobu infrastruktury a definování jeho hlavních nedostatků. Na základě této analýzy poté práce nastiňuje nutné akutní úpravy, možnost rozsáhlejší rekonstrukce a návrh celkové přestavby.

KLÍČOVÁ SLOVA

Autobusové nádraží, autobusová doprava, veřejná hromadná doprava, bezbariérovost, pěší infrastruktura,

CZECH TECHNICAL UNIVERSITY IN PRAGUE

Faculty of Transportation Sciences



PROPOSAL FOR MODIFICATIONS TO THE BUS STATION IN LOUNY

Bachelor thesis

August 2022

Soňa Kernerová

ABSTRACT

The subject of the bachelor thesis „Proposal for the Modifications to the Bus Station in Louny“ is the analysis of current and foreseeable traffic on the bus terminus in Louny, if its present condition is in accordance with current requirements for infrastructure and defining the main deficiencies. Building upon this analysis it then outlines the needed immediate modifications, a possible more extensive reconstruction, and a proposed complete rebuilding of the terminus.

KEY WORDS

Bus terminus, bus transportation, public transport, accessibility, pedestrian infrastructure,

OBSAH

1	Použité zkratky	1
2	Úvod	2
2.1	Základní informace o městě.....	2
2.2	Napojení na silniční síť.....	2
2.3	Napojení na železniční síť.....	4
2.4	Vyjíždka.....	4
2.5	Dojíždka	5
2.6	Módy VHD využívané pro jednotlivé cesty	7
2.7	Doprava ve městě.....	8
3	Současný provoz na autobusovém nádraží	10
3.1	Odjezdy autobusové nádraží.....	10
3.1.1	Maximální stav	12
3.2	Příjezdy autobusové nádraží	12
3.2.1	Maximální stav	13
3.3	Provoz Osvoboditelů	13
3.4	Odbavovací doby.....	14
3.4.1	Výstup.....	14
3.4.2	Nástup	15
3.5	Společnosti využívající terminál.....	16
3.5.1	Typy autobusů.....	16
4	Výhledový provoz	17
4.1	Vývoj vyjíždky a dojíždky	17
4.2	Integrace PID.....	18
4.3	Železnice Louny.....	19
4.3.1	VRT Poohří.....	19
5	Terminál	21
5.1	Historie.....	21

5.2	Umístění v rámci města.....	22
5.2.1	Napojení na MHD.....	22
5.2.2	Napojení na železnici.....	23
5.2.3	Možnosti parkování v blízkosti autobusového terminálu.....	23
5.2.4	Příjezdy autobusů (směry).....	23
5.3	Majitelé.....	24
5.3.1	Prodej městu.....	25
5.4	Stavební provedení.....	25
5.4.1	Uspořádání stání.....	25
5.4.2	Využití stání.....	26
5.4.3	Budova.....	26
5.4.4	Pěší infrastruktura.....	27
5.4.4.1	Osoby s omezenou schopností pohybu a orientace (OOSPO).....	27
5.4.5	Cyklistická infrastruktura.....	27
5.4.6	Infosystém.....	27
5.5	Fotodokumentace.....	28
6	Návrh možných řešení.....	34
6.1	Informační systém.....	34
6.2	Přístupnost pro OOSPO.....	34
6.3	Integrace zastávky Osvoboditelů.....	35
6.3.1	Změna provozu.....	35
6.3.2	Změna pojmenování.....	36
6.4	Potřebný rozsah terminálu.....	36
6.5	Budova.....	37
6.6	Návrh B.....	37
6.7	Návrh A.....	38
7	Rozpracování návrhu A.....	39
7.1	Popis výkresu.....	39

7.2	Pěší infrastruktura	40
7.2.1	OOSPO.....	40
7.3	Cyklistická infrastruktura	40
7.4	Informační systém.....	41
7.4.1	OOSPO.....	41
7.5	Budova	41
7.6	Výhledový provoz současných linek.....	41
7.7	Kontrola vlečných křivek	42
8	Závěr.....	43
8.1	Akutní úpravy.....	43
8.2	Rozsáhlejší vylepšení současného stavu	43
8.3	Kompletní rekonstrukce dle návrhu A	44
9	Zdroje.....	45
10	Seznam obrázků.....	52
11	Seznam grafů	52
12	Seznam tabulek.....	53
13	Seznam příloh	53

1 Použité zkratky

MÚK	mimoúrovňová křižovatka
SLDB	sčítání lidu, domů a bytů
SŠ	střední škola
ČSÚ	Český statistický úřad
ZŠ	základní škola
VHD	veřejná hromadná doprava
PID	pražská integrovaná doprava
MHD	městská hromadná doprava
MAD	městská autobusová doprava
hl. n.	hlavní nádraží
VRT	vysokorychlostní trať
P+R	parkoviště park and ride
K+R	parkoviště kiss and ride
OOSPO	osoby s omezenou schopností pohybu a orientace
VDZ	vodorovné značení
TP	technické podmínky

2 Úvod

Tato bakalářská práce se zabývá autobusovým terminálem ve městě Louny, vybudovaném v sedmdesátých letech a dnes již nevyhovujícím velikostí ani standardem pohodlí, zejména bezbariérovosti, služeb a také bezpečnosti pro uživatele. V práci je analyzován momentální provoz, stav terminálu, výhledový provoz a navržena možná podoba jeho rekonstrukce.

2.1 Základní informace o městě

Město Louny leží v Ústeckém kraji, asi 60 km severozápadně od hlavního města Prahy (poloha v rámci severozápadních Čech viz Obrázek 1). Ve městě žije 17 760 obyvatel (k 1.1.2022), jeho rozloha je 24,27 km² a protéká jím řeka Ohře. Jedná se o okresní město okresu Louny, sídlí zde tudíž všechny okresní instituce. Ve městě se nachází zachovalé historické centrum, dvě střední školy, průmyslová zóna a sportoviště. [1] [2]

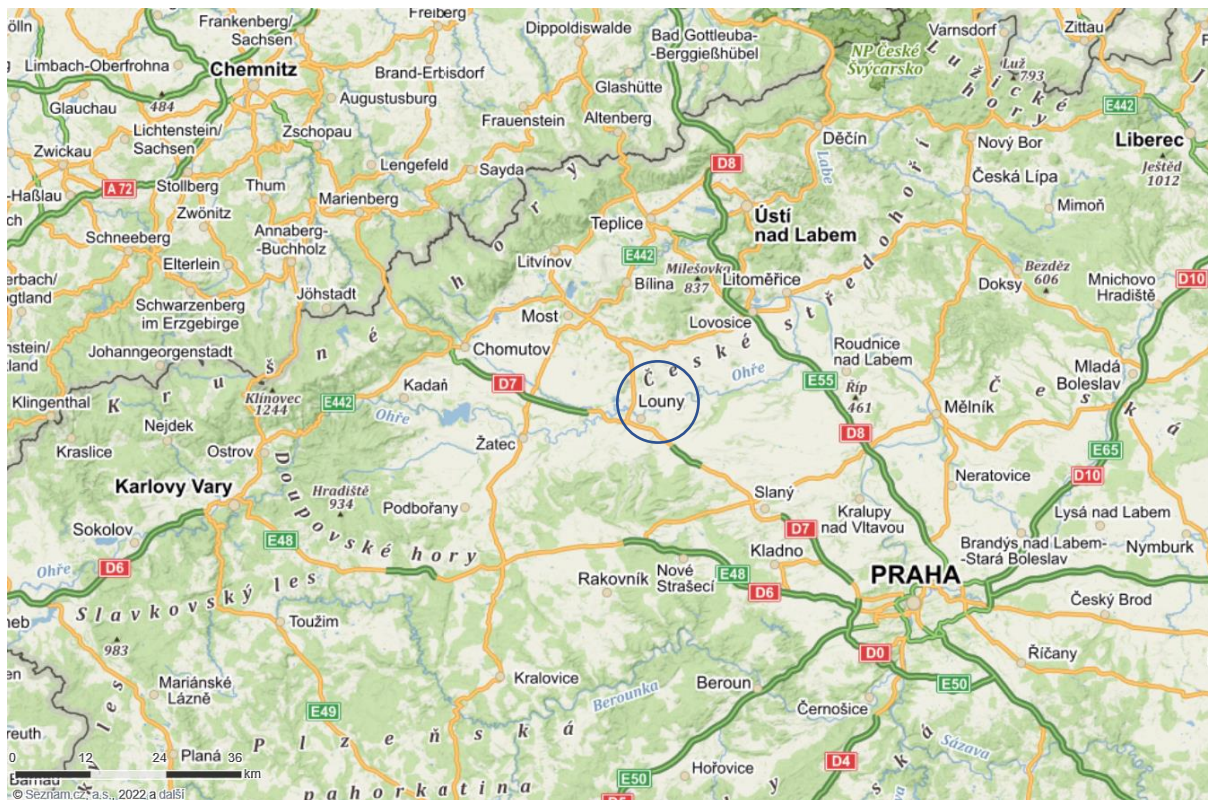
V těsné blízkosti města se nachází několik obcí, které jsou obsluhované buď pouze příměstskou dopravou, nebo její kombinací s dopravou městskou. Mezi obce obsluhované jak městskou, tak příměstskou dopravou patří Černčice, Obora a Vršovice.

2.2 Napojení na silniční síť

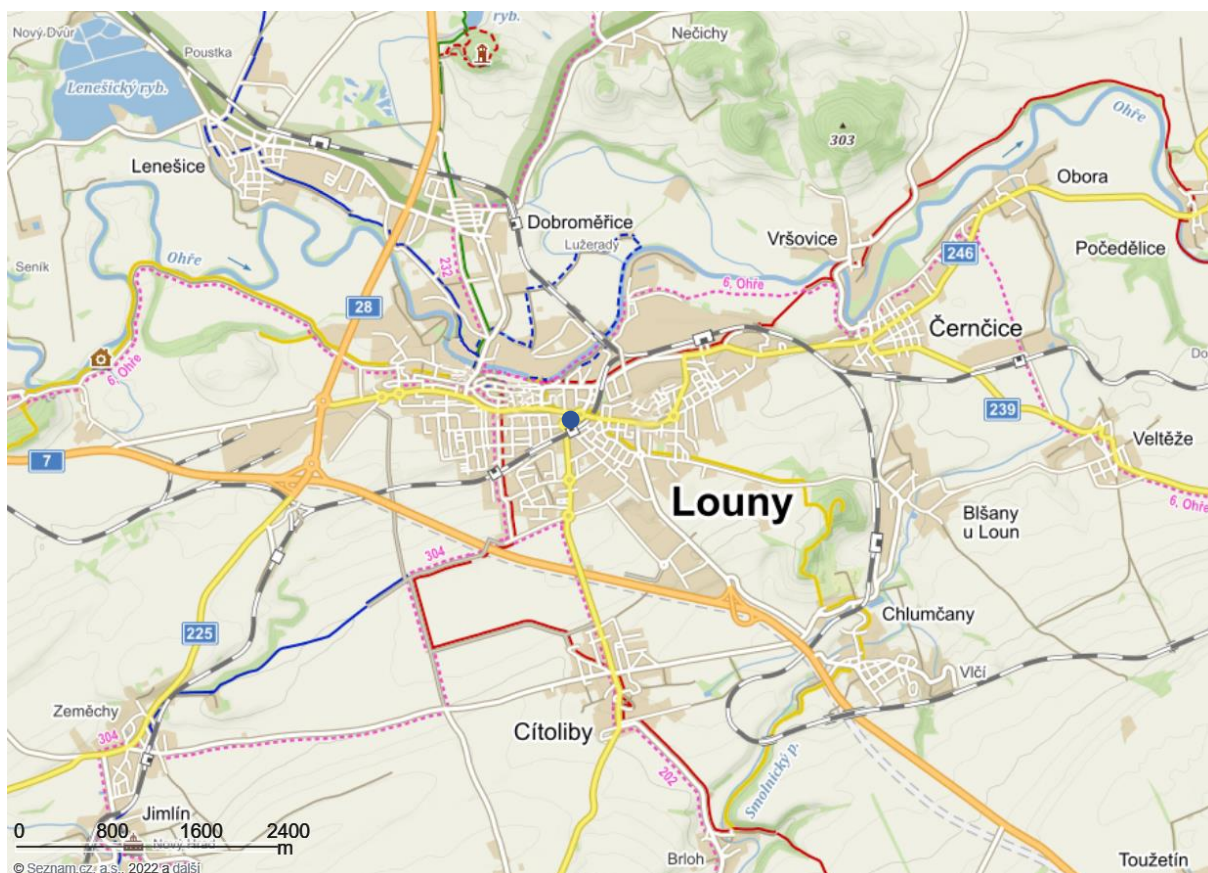
Jižně od města prochází D7, dálnice spojující Chomutov a Prahu. Obchvat Loun byl otevřen roku 1999, jako dvouproutá silnice první třídy I/7. Od roku 2020 prochází obchvat zkapacitněním na čtyřproutou dálnici, měl by být dokončen v roce 2023. V rámci zkapacitnění byla uzavřena mimoúrovňová křižovatka Louny Centrum, napojení města na D7 bude v budoucnosti možno pouze MÚK Louny Západ a Louny Východ. [3] [4]

Západně od města vede na sever směrem k Mostu silnice první třídy I/28. Sběrné komunikace v rámci města tvoří průtahy silnic II/246 (Louny – Mělník) a II/229 (Louny – Kralovice). Napojení na silniční síť viz Obrázek 2. [5]

Dojezd na okraj Prahy (exit 28 z Pražského okruhu směrem na ulici Evropská) trvá osobním automobilem zhruba 40 minut. Dojezd do nejbližších okolních měst je: Postoloprty do 15 minut, Slaný do 25 minut a Žatec, Most, Chomutov i Lovosice do 30 minut. [6] [7] [8] [9] [10] [11]



Obrázek 1 - Poloha města Louny v severozápadních Čechách [12]



Obrázek 2 - Louny a bližší okolí – poloha autobusového nádraží vyznačena modrým puntíkem [13]

2.3 Napojení na železniční síť

Louny se nachází na křížení několika jednokolejných neelektrizovaných tratí. Mezi ně patří trať č. 114 (Postoloprty – Lovosice), č. 126 (Most – Louny – Rakovník) a trať č. 110 (Kralupy nad V. – Louny). Železniční stanice je na východním okraji města, blíže centru jsou dvě zastávky, Louny město a Louny střed. [14]

2.4 Vyjíždka

Tabulka 1 - Vyjíždka z města Louny, 2011 [15]

Vyjíždka z Loun, 2011	vyjíždějící celkem	z toho:	
		zaměstnaní	žáci a studenti
Louny	2171	1652	519
vyjíždí v rámci okresu	545	486	59
vyjíždí do jiných okresů kraje	447	270	177
vyjíždí do jiných krajů	1136	857	279
vyjíždí mimo ČR	43	39	4
Obec dojíždky:			
Praha	831	631	200
Most	164	84	80
Žatec	142	98	44
Výškov	117	117	-
Slaný	73	70	3
Ústí nad Labem	67	29	38
Chomutov	54	30	24
Dobroměřice	35	34	1
Postoloprty	34	34	-
Plzeň	31	3	28
Bělušice	30	30	-
Staňkovice	28	28	-
Rakovník	27	27	-
Kladno	24	20	4
Lenešice	23	20	3
Litvínov	22	16	6
Obora	18	18	-
Brno	18	5	13
Černčice	17	15	2
Teplice	17	13	4
Peruc	16	16	-
Říčany	13	13	-
Roudnice nad Labem	13	11	2
Údlice	11	1	10

Vyjíždka z města Louny, dle SLDB 2011 pro obce s více než 10 dojíždějícími je v Tabulce 1. Největší podíl denně vyjíždějících obyvatel z Loun dojíždí do Prahy, jednak denně za prací a vzděláním, ale i pro občasné nákupy a za zábavou. Další větší sídla denní dojíždky jsou města Most a Žatec, kam obyvatelé Loun jezdí nejen za prací, ale například i na střední školy (žatecké gymnázium či specializované SŠ v Mostě). Ač je město Louny v Ústeckém kraji, je Ústí nad Labem v pořadí vyjíždky až na šestém místě. Dojezd do krajského města je delší než dojezd do Prahy, zejména veřejnou hromadnou dopravou, většina obyvatel se proto radši vydá do hlavního města.

Mezi menší obce s výraznou spádovostí z Loun se řadí Výškov, kde se nachází elektrárna Počerady; Bělušice, kde se nachází nápravné zařízení či Staňkovice, kde leží Průmyslová zóna Triangle. V Průmyslové zóně Triangle v současné době pracuje 4 815 lidí. V roce 2011 (roce posledního zveřejněného sčítání obyvatel ČSÚ) pracovalo v celém komplexu Triangle pouze 754 zaměstnanců. Je tedy vysoce pravděpodobné, že počet obyvatel Loun dojíždějících do Staňkovic se za posledních 11 let výrazně zvýšil. [16]

Počet dojíždějících do Prahy se pravděpodobně též výrazně zvýšil, nejen kvůli zvýšení cen pronájmu v Praze ale i obecnému trendu dojíždění za prací do Prahy.

2.5 Dojíždka

Dojíždka do města Louny, dle SLDB 2011 pro obce s více než 25 vyjíždějícími je v Tabulce 2. Nejvíce dojíždějících do Loun je z přilehlého města Postoloprty, čtvrtého největšího města v okrese.

Kromě standardních zaměstnání ve školství a službách se v Lounech nachází i tři velká centra průmyslových zaměstnanců. Největší průmyslová zóna města se nachází na jihovýchodním okraji, sídlí zde firmy Aisan, Fujikoki, Ishimitsu a Nachi, vyrábějící hlavně součástky do automobilů. Na západě města je Elektroporcelán a.s., vyrábějící keramické izolátory. Na východě v blízkosti hlavního nádraží stojí Heavy Machinery Services (bývalý LOSTR) vyrábějící železniční vagóny a CIE Praga Louny, produkující součástky do automobilů. [17][18][19][20][21][22][23]

V okrese Louny se nachází střední školy pouze ve městech Louny, Žatec a Podbořany, proto je ve správním obvodu Louny spádovost většiny žáků SŠ do Loun. Do ZŠ v Lounech dojíždí i žáci z přilehlých obcí. Z celkových 3 193 osob dojíždějících do Loun je 726 žáků a studentů. Z větších měst (Most, Chomutov) je dojíždějících žáků v porovnání se zaměstnanci naprosté minimum.

Tabulka 2 - Dojíždka do Loun, 2011 [15]

Dojíždka do Loun, 2011	dojíždějící celkem	z toho:	
		zaměstnaní	žáci a studenti
Louny	3193	2467	726
dojíždí v rámci okresu	2522	1861	661
dojíždí z jiných okresů kraje	505	468	37
dojíždí z jiných krajů	166	138	28
Obec vyjíždky:			
Postoloprty	249	181	68
Most	229	223	6
Dobroměřice	198	132	66
Černčice	179	143	36
Žatec	169	148	21
Cítoliby	162	113	49
Lenešice	142	113	29
Peruc	127	94	33
Jimlín	85	70	15
Hřivice	84	62	22
Líšťany	72	52	20
Chlumčany	67	52	15
Obora	65	37	28
Ročov	59	37	22
Smolnice	54	38	16
Libčeves	51	25	26
Chomutov	50	48	2
Chožov	47	32	15
Koštice	46	42	4
Slavětín	45	35	10
Veltěže	44	37	7
Vršovice	43	35	8
Raná	37	25	12
Domoušice	36	24	12
Výškov	33	21	12
Vinařice	32	21	11
Pnětluky	31	22	9
Zbrašín	31	22	9
Blšany u Loun	30	24	6
Praha	29	28	1
Hříškov	29	22	7
Litvínov	26	25	1

2.6 Módy VHD využívané pro jednotlivé cesty

Data o vyjíždě a dojíždě vypovídají o tom, v jakém poměru jsou cíle jednotlivých cestujících, nelze z nich ale zjistit, kolik z nich využije veřejnou hromadnou dopravu. Vzhledem ke stále rostoucí automobilizaci obyvatelstva ČR se navíc toto číslo pravděpodobně meziročně snižuje. Lze předpokládat, že VHD využije více studentů a žáků než zaměstnanců a že při cestě do Prahy bude VHD více využita vzhledem k parkovací politice metropole.

Vzhledem k napojení Loun na dálniční i železniční síť je u mnoha cest možnost si vybrat z těchto módů dopravy. S ohledem na charakter železniční trati (neelektrizovaná jednokolejná) je ovšem železniční doprava na většině možných spojení využívána méně než doprava silniční.

Dojíždění železniční dopravou je navíc zkomplikováno tím, že se železniční stanice Louny nachází daleko od centra. Pokud tedy vlak nemá navazující spojení do Louny střed a město, pro dojížděku je znevýhodněn. U mnoha obcí v okolí je též vlaková zastávka ve velké vzdálenosti od centra obce, zatímco autobus zastaví přímo v centru.

Na spojení Louny – Praha je časově výhodnější cesta autobusem, který je v centru Prahy za zhruba 75 min. Vlakem tato cesta trvá minimálně 120 minut, jedná se o jízdu s přestupem (buď v Lovosicích, nebo Kralupech nad Vltavou) a s dražším jízdným, proto většina lidí volí autobus. Charakter železničního spojení směrem k hlavnímu městu Praze je možné označit jako doplňkový, nicméně spojení je dostupné pravidelně, celodenně a bez sezónních nebo víkendových výkyvů. [24] [25]

Pro cestu Louny – Most je cestovní čas autobusem i vlakem zhruba 30 minut a významná část cestujících využívá pro tuto cestu vlak. [26]

Pro spojení Louny – Žatec je cestovní čas autobusem mírně kratší než vlakem (40 min a 45 min resp.), vlakové spojení je navíc s přestupem v Postoloprtech a v Žatci je vlaková stanice významně vzdálena od centra města, bez možnosti vystoupit na zastávce bližší. Pro tuto cestu většina cestujících zvolí autobus. [27]

Na trase Louny – Výškov i Louny – Staňkovice jezdí autobusová linka přímo k největším zaměstnavatelům, i v odpovídajících časech začátku pracovních dob. Využití VHD jako dojezd do zaměstnání je zde maximálně zjednodušeno. [28] [29]

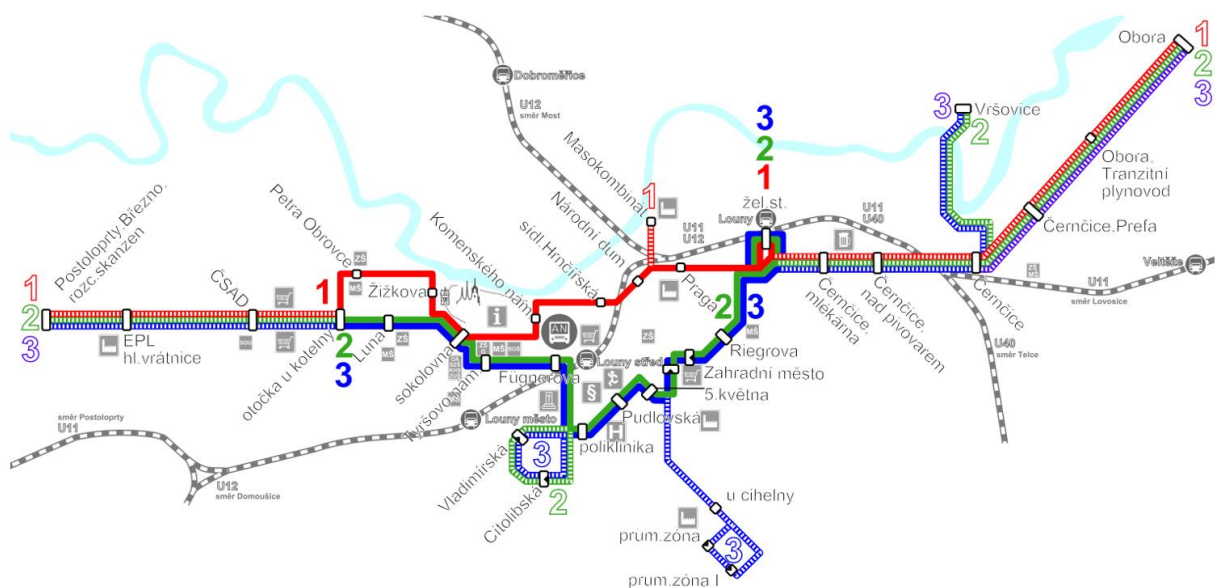
Na trase Louny – Slaný sice jezdí všechny spoje do Prahy, drtivá většina ale Slaný pouze po obchvatu mine. Jediná autobusová linka z Loun, který do Slaného zajíždí je linka 389 (délka cesty 55 min). Každé další autobusové spojení vyžaduje přestup v Praze. Cesta vlakem trvá obdobně dlouho (51 min), vlakových spojení je v průběhu dne více. [30]

Na trase Louny – Postoloprty lze zvolit vlakové i autobusové spojení, délka cesty je 15–20 min. Část dojíždějících tudíž volí vlak. [31]

Většina okolních obcí je obsloužena příměstskou autobusovou dopravou, mezi obce s obslužením vlakem se řadí např. Lenešice, Pátek, Jimlín, Hřivice, Domoušice či Peruc.

2.7 Doprava ve městě

Městem je objednáována městská autobusová doprava (MAD) Louny, která je primárně určená pro mobilitu obyvatelů v rámci města a tvoří jeho základní dopravní obslužnost. Schéma linek viz Obrázek 3.



Obrázek 3 - Schéma linek MHD Louny, poloha aut. nádr. označena piktogramem autobusu s AN [32]

MAD Louny je zajišťována třemi autobusovými linkami označené licenčními čísly 565 001; 565 002; 565 003 a čísloványi 1,2 a 3. Konečné stanice mají shodné, na západě města „otočka u kotelny“ a na východě „žel. st“. Linka č.1 je trasována severněji, více přímočaře, dlouhá 4 km, cestovní doba 12 min. Linka č.2 projíždí jihem města, trasa je dlouhá 5 km cestovní doba 15 min. Linka č.3 je v základní podobě shodná s linkou č.2 s přidanou obsluhou průmyslové zóny na jihovýchodě. [33]

Všechny linky mají pásmový provoz, vybrané spoje zajíždí do okolních vesnic Březno, Obora, Černčice a Vršovice.

Ani jedna z linek nezajíždí na terminál autobusového nádraží. Návazností linek MAD na spoje z terminálu se zabývá kapitola 5.2.

Po městě se též dá dopravit po železniční trati, zejména na relaci Louny – Louny město. Jedná se o rychlé spojení, nicméně stanice Louny je tak vzdálená od většiny potřebných míst, že toto spojení není příliš využíváno pro samostatné cesty, spíše při potřebě přestupu na jiné vlakové spojení.

3 Současný provoz na autobusovém nádraží

Data pro následující sekci byla sesbírána z jízdních řádů dostupných na idos.cz, na stránkách dopravců a papírových jízdních řádů dostupných na terminálu. Tyto jízdní řády jsou přiloženy jako Příloha 1 (Odjezdy Louny AN), Příloha 2 (Příjezdy Louny AN) a Příloha 3 (Odjezdy Louny Osvoboditelů). Dále proběhlo několik pozorování provozu, 24.5.2022 (úterý; ráno), 30.5.2022 (pondělí; ráno a odpoledne), 6.6.2022 (pondělí; odpoledne). [34] [35] [36] [37]

První pozorování proběhlo v ranní příjezdové špičce (7:30 – 7:45), jeho cílem bylo zjištění maximálního počtu autobusů používajících najednou příjezdové stání.

Druhé pozorování proběhlo v ranní příjezdové špičce (7:30 – 7:45), jeho cílem bylo zjištění maximálního počtu autobusů používajících najednou příjezdové stání a porovnání s dřívějším pozorováním. Při pozorování ten samý den v odpolední špičce (dle počtu odjíždějících spojů, 16:30 – 17:30) bylo cílem zjistit přesné časy a doby, které spoje stráví u jednotlivých stání.

Třetí pozorování proběhlo v dřívější odpolední špičce (dle odhadnutého maximálního počtu nastupujících cestujících, 12:30 – 14:30), jeho cílem bylo zjistit přesné časy a doby, které spoje stráví u jednotlivých stání. U nejvytíženějších spojů též zjistit průměrný čas odbavení jednoho cestujícího.

3.1 Odjezdy autobusové nádraží

Z lounského autobusového nádraží odjíždí každý všední den 272 autobusových spojení na 21 linkách. Část těchto spojů oficiálně uvedených v jízdním řádu ovšem vůbec nezajíždí k odjezdovým stáním. Jedná se o spoje, jejichž konečná zastávka je v Lounech, ale není to Louny aut. nád., ale např. Louny, žel.st., Louny, Luna či Louny, ČSAD. DÚK mezi těmito zastávkami a autobusovým nádražím nepřepравuje, na tomto spojení se jedná o zastávku pouze výstupní. Tudíž ač je odjezdů oficiálně 272, od odjezdových stání za den odjede pouze 222 spojů. Ostatní pouze využijí výstupní hranu a pokračují v cestě.

Přehled linek, stání a dopravců pro dálkovou dopravu viz Tabulka 3, pro příměstskou dopravu viz. Tabulka 4.

Graf odjezdů spojů od jednotlivých stání je přiložen jako Příloha 1.

Linka 739 ve směru Žatec – Louny žel. st. oficiálně využívá zastávku Osvoboditelů a zajeťím na autobusový terminál se tudíž nezdrží. Jedná se o jedinou příměstskou linku, která toto uspořádání využívá.

První spoj odjíždí ve 4:18, poslední ve 22:45.

Tabulka 3 - Dálková dopravci využívající terminál Louny

Dálková doprava			
linka	směr	dopravce	stání
152	Praha,,ÚAN Florenc	RegioJet	16
	Chomutov,,aut.nádr.		
	Jirkov,,aut.nádr.		
	Most,,1.nám.		
389	Praha,,Nádraží Veleslavín	ČSAD Česká Lípa	15
858	Praha,,ÚAN Florenc	Flixbus CZ	15
	Most,,1.nám.		

Tabulka 4 - Příměstští dopravci využívající terminál Louny

Příměstská doprava			
linka	směr	dopravce	stání
504	Teplice,,Hlavní nádraží	DSÚK	4
600	Kladno,,autobusové nádraží	ČSAD MHD Kladno	11
687	Roudnice n.L.,,aut.nádr.	DSÚK	3
701	Chomutov,,aut.nádr.	DSÚK	9
701	Žerotín	DSÚK	2
702	Chlumčany,Vlčí	DSÚK	8
702	Libčeves	DSÚK	5
703	Staňkovice,,Triagle-jih	DSÚK	4
703	Třebívlice,,nám.	DSÚK	10
704	Libčeves,Řisuty	DSÚK	12
705	Slavětín	DSÚK	3
711	Rakovník,,aut.st.	DSÚK	11
716	Pnětluky	DSÚK	12
718	Žatec,,aut.nádr.	DSÚK	6
721	Most,,nádraží	Autobusy Karlovy Vary	4
725	Lenešice,,nám.	Autobusy Karlovy Vary	8
734	Žatec,,aut.nádr.	DSÚK	7
739	Žatec,,aut.nádr.	DSÚK	7

Autobusový terminál využívá šest dopravců. Většina příměstských linek je obsluhována Dopravní společností Ústeckého kraje, p.o., linka 600 pak ČSAD MHD Kladno a.s., linky 721 a 725 pak společností Autobusy Karlovy Vary a.s. Dálkové spoje zajišťuje na lince 389 ČSAD Česká Lípa a.s., na lince 152 RegioJet a.s. a na lince 389 FlixBus CZ s.r.o.

3.1.1 Maximální stav

Nejvíce spojů odjíždějích najednou za 30 min je v intervalu mezi 16:45 a 17:15, kdy jich odjíždí 15. Dva z těchto spojů ovšem nevyužívají odjezdová stání, tudíž je reálný počet od stání odjíždějících spojů 13. Spoje odjíždějící v tomto intervalu jsou uvedené v tabulce 5.

Rozsahem spojů obdobné špičky jsou 12:45-13:15; 13:45-14:15 a 15:45-16:15. V těchto intervalech odjíždí z terminálu 13 spojů, 11 z nich od stání v terminálu. Počtem cestujících jsou ovšem tyto intervaly výrazně vytiženější než ten kolem páté hodiny. Počet spojů je tudíž nižší, doba nástupu je ale delší.

Tabulka 5 - Odjezdy z terminálu mezi 16:45 a 17:15

linka	směr	čas odjezdu	dopravce	stání
600	Kladno,,autobusové nádraží	16:45	ČSAD MHD Kladno a.s.	11
703	Třebívlice,,nám.	16:45	DSÚK	10
858	Praha,,ÚAN Florenc	16:45	FlixBus CZ s.r.o.	15
739	Žatec,,aut.nádr.	16:46	DSÚK	7
705	Louny,,ČSAD	16:48	DSÚK	3
687	Roudnice n.L.,,aut.nádr.	16:51	DSÚK	3
389	Praha,,Nádraží Veleslavín	16:58	ČSAD Česká Lípa a.s.	15
152	Praha,,ÚAN Florenc	17:00	RegioJet	16
711	Třeboc	17:00	DSÚK	11
718	Žatec,,aut.nádr.	17:00	DSÚK	6
687	Louny,,žel.st	17:05	DSÚK	3
705	Slavětín	17:07	DSÚK	3
725	Výškov,Počerady,Elna	17:08	Autobusy Karlovy Vary, a.s.	8
734	Žatec,,aut.nádr.	17:10	DSÚK	7
703	Staňkovice,,Triagle-jih	17:13	DSÚK	4

3.2 Příjezdy autobusové nádraží

Každý všední den na lounské autobusové nádraží přijede 272 spojů. Pouze část těchto spojů ovšem využívá výstupní hranu, některé linky zajíždí rovnou k stáním. Jedná se zejména o linky společností RegioJet a Flixbus. Některé příměstské linky též výstupní

hranu nevyužijí, zejména ty, jejichž počáteční stanice se nachází v Lounech, ale ne na autobusovém nádraží.

3.2.1 Maximální stav

Nejvíce autobusů přijíždějících najednou je v půlhodinovém intervalu 7:15-7:45, kdy probíhá návoz žáků do škol. V tomto intervalu přijede 16 autobusů, které všechny využijí výstupní hranu. Nejkritičtější je čas 7:30-7:40, kdy přijede 11 z nich. Spoje přijíždějící v tomto intervalu jsou uvedeny v Tabulce 6. Z pozorování se ukázalo, že počet autobusů potřebující využití výstupu se liší den ode dne. 24.5. byl maximální počet autobusů přijíždějících v jedné minutě 5, 30.5. pouze 2.

Tabulka 6 - Příjezdy na terminál mezi 7:15 a 7:45

linka	ze směru	čas příjezdu	dopravce
725	Výškov,Počerady,Elna	7:15	Autobusy Karlovy Vary a.s.
734	Žatec,,aut.nádr.	7:16	DSÚK
711	Rakovník,,žel.zast.západ	7:25	DSÚK
600	Kladno,,autobusové nádraží	7:28	ČSAD MHD Kladno a.s.
687	Roudnice n.L.,,aut.nádr.	7:32	DSÚK
701	Chomutov,,aut.nádr.	7:32	DSÚK
704	Libčeves,Řisuty	7:32	DSÚK
389	Praha,,Nádraží Veleoslavín	7:34	ČSAD Česká Lípa a.s.
504	Teplice,,Hlavní nádraží	7:35	DSÚK
716	Pnětluky	7:35	DSÚK
721	Most,,Obchodní dům PRIOR	7:35	Autobusy Karlovy Vary a.s.
701	Žerotín	7:36	DSÚK
702	Chlumčany,Vlčí	7:36	DSÚK
705	Slavětín	7:36	DSÚK
702	Libčeves	7:39	DSÚK
705	Peruc,Telce	7:41	DSÚK

3.3 Provoz Osvoboditelů

V těsné blízkosti autobusového nádraží na ulici Hrnčířská se nachází autobusová zastávka s názvem „Louny, Osvoboditelů“. Historie a důvod její výstavby je popsán v kapitole 5.1. Jedná se o zastávku v zálivech v délce nástupní hrany 25 m v každém směru.

V současné době je tato zastávka používána hlavně dálkovými dopravci, kteří mají malý počet spojů v průběhu dne, např. Kavka a.s., CHEMSTAV LITVÍNOV či Michal Pelc. Zastávka

ve směru východ (na jižní straně ulice Hrnčířská) je též využívána linkou 739 Žatec – Louny žel. st. pouze v tomto směru. U této linky se jedná o zastávku pouze výstupní.

Celkově využije zastávku denně 35 spojů, 12 z nichž je linka 739.

3.4 Odbavovací doby

3.4.1 Výstup

Nejvytíženějším časem na výstupu je 7:30 – 7:45. Pozorování daného intervalu bylo provedeno dvakrát s rozdílnými výsledky. V obou dnech mělo mnoho spojů zpoždění, některé naopak přijely dříve.

V úterý 24.5. přijely autobusy v několika vlnách, v nejvytíženějším okamžiku byla u výstupní hrany přistavena 4 vozidla. Čtvrté vozidlo v řadě nemohlo zajet až k výstupní hraně, lidé tudíž vystupovali na asfaltovou plochu a ne chodník. V pondělí 30.5. nebylo autobusů najednou stojících u výstupní hrany více než dva.

Tento den byla též měřena doba potřebná na výstup. Průměrná odbavovací doba z deseti měřených autobusů byla 50 sekund, maximální 68 sekund. Většina autobusů tedy do 60 sekund stihne nechat vystoupit všechny cestující. Detailní výstupy pozorování viz. Tabulka 7.

Tabulka 7 - Měření odbavovací doby u výstupní hrany 30.5.

Příjezdy 30.5.		jízdní řád	měření				pobyt u výstupní hrany		
linka	počáteční zastávka	příjezd	příjezd	odjezd	rezerva	zpoždění	[min]	[s]	
711	Rakovník,,žel.zast.západ	7:25	7:27:10	7:28:02		03:02	00:52	52	
600	Kladno,,autobusové nádr.	7:28	7:27:15	7:28:04	00:45		00:49	49	
687	Roudnice n.L.,,aut.nádr.	7:32	7:34:42	7:35:50		03:50	01:08	68	
704	Libčeves,Řisuty	7:32	7:42:30	7:43:09		11:09	00:39	39	
504	Teplice,,Hlavní nádraží	7:35	7:39:45	7:40:50		05:50	01:05	65	
716	Pnětluky	7:35	7:41:18	7:42:09		07:09	00:51	51	
702	Chlumčany,VIčí	7:36	7:37:19	7:37:40		01:40	00:21	21	
705	Slavětín	7:36	7:36:44	7:37:40		01:40	00:56	56	
702	Libčeves	7:39	7:37:40	7:38:30	01:20		00:50	50	
							průměr	00:50	50.1
							max.	01:08	68.0

Jako doba nutná k výstupu bude v této práci použita hodnota 60 s.

3.4.2 Nástup

Doba pobytu u stání se liší u autobusů příměstských a autobusů dálkových. Spoje společností Flixbus a RegioJet nevyužívají výstupní hranu a zajíždí rovnou ke svému stání, kde otevřou zavazadlové prostory a cestující zároveň vystupují a nastupují.

Pozorování probíhala 30.5. 16:30 – 17:15 (nejvytíženější interval na počet spojů) a 6.6. 12:30 – 14:30 (nejvytíženější interval na počet cestujících). Průměrný pobyt u stání ze 48 měřených spojů byl 2 minuty a 34 sekund (154 sekund). Celkové výsledky měření jsou přiložené jako Přílohy 5 a 6.

Při rozdělení na dálkové a příměstské autobusy je rozdíl zjevný. Dálkové autobus (linky 152, 858 a 389) mají průměrnou dobu odbavení 3 minuty 35 sekund (215 sekund), maximální pobyt 6 minut 40 sekund. Pro příměstské je pak průměr 2 minuty 21 sekund (141 sekund), maximum 5 minut 50 sekund (350 sekund).

U vybraných příměstských spojů s vysokým počtem cestujících bylo měřeno, jak dlouho v průměru trvá odbavení jedné osoby. Spoje, u kterých byla 6.6. pozorována průměrná odbavovací doba jednotlivých cestujících viz tabulka 8.

Tabulka 8 - Měření odbavovací doby u stání 6.6.

Odjezdy 6.6.		j. řád	měření				pobyt u stání		nastupuje osob	odbavení [s/osoba]
linka	konečná zastávka	příjezd	příjezd	odjezd	rezerva	zpoždění	[min]	[s]		
703	Třebívlice,,nám.	12:45	12:42:15	12:45:40	02:45	00:40	03:25	205	8	25.6
739	Žatec,,aut.nádr.	12:46	12:45:10	12:47:45	00:50	01:45	02:35	155	6	25.8
725	Výškov,Počerady,Elna	13:18	13:17:00	13:18:25	01:00	00:25	01:25	85	9	9.4
504	Bílina,,aut.nádr	13:24	13:24:15	13:25:25		01:25	01:10	70	4	17.5
702	Chlumčany,Vlčí	13:38	13:39:00	13:40:55		02:55	01:55	115	12	9.6
701	Chomutov,,aut.nádr.	13:40	13:37:45	13:40:10	02:15	00:10	02:25	145	6	24.2
739	Žatec,,aut.nádr.	13:46	13:46:00	13:48:10	00:00	02:10	02:10	130	11	11.8
687	Roudnice n.L.,,aut.nádr.	13:51	13:48:25	13:51:30	02:35	00:30	03:05	185	19	9.7
711	Domoušice,Solopysky	14:00	13:59:25	14:02:25	00:35	02:25	03:00	180	17	10.6
705	Peruc,,žel.st.	14:07	14:07:35	14:10:30		03:30	02:55	175	19	9.2
734	Žatec,,aut.nádr.	14:10	14:09:15	14:10:50	00:45	00:50	01:35	95	10	9.5
701	Žerotín	14:16	14:16:00	14:19:00	00:00	03:00	03:00	180	16	11.3
504	Teplice,,Hlavní nádraží	14:27	14:26:20	14:27:45	00:40	00:45	01:25	85	6	14.2
716	Pnětluky	14:30	14:30:00	14:33:50	00:00	03:50	03:50	230	27	8.5
				průměr	01:02	01:44	02:25	145	12.14	14.07

Obecně platila nepřímá úměra, čím více cestujících, tím kratší doba odbavení. U nejvytíženějších spojů (15 a více cestujících) se odbavení jedné osoby pohybovalo pod hranicí 10 sekund. I nejvytíženější spoj (linka 716 ve 14:30, 27 cestujících) byl odbaven pod 5 minut (konkrétně 3 min 50 s).

Jako doba nutná k nástupu bude v této práci použita hodnota 5 minut.

3.5 Společnosti využívající terminál

3.5.1 Typy autobusů

Společnost DÚK (186 odjíždějících spojů za den) využívá na většině spojů autobus SOR CN 12, dlouhý 12 m nebo SOR CN 10,5, dlouhý 10,5 m. Na některých spojích linek 504, 701 a 702 (z pozorování) využívá delší IVECO Crossway dlouhý 14,5 m. [38]

Společnost Autobusy Karlovy Vary a.s. (23 odjíždějících spojů za den) využívá na většině spojů autobus SOR 12, dlouhý 12 m. [39]

Společnost ČSAD Česká Lípa a.s. (23 odjíždějících spojů za den) využívá na lince 389 autobus Iveco Crossway LE LINE 12M, dlouhý 12 m. [40]

Společnost ČSAD MHD Kladno a.s. (8 odjíždějících spojů za den) využívá na lince 600 autobusy SOR CNG 10.3 dlouhý 10,3 m nebo Iveco Crossway LE LINE 12M, dlouhý 12 m. [41]

Společnost RegioJet (20 odjíždějících spojů za den) využívá autobus Scania / Volvo Irizar i8, dlouhý 15 m. [42]

Společnost Flixbus (12 odjíždějících spojů za den) využívá autobus Setra S 515 / 516, dlouhý 13 m. [43]

Nejdelší autobusy využívající terminál jsou Scania / Volvo Irizar i8 dlouhý 15 m a IVECO Crossway dlouhý 14,5 m.

4 Výhledový provoz

4.1 Vývoj vyjíždky a dojíždky

Vývoj vyjíždky a dojíždky se těžko odhaduje, zejména pochází-li poslední data zveřejněná ČSÚ z roku 2011. Počty dojíždějících i vyjíždějících se celkově mírně snižují, probíhá ale přeskupení jednotlivých proudů, kdy se podíl dojíždky do větších měst zvyšuje a snižuje se přesun v rámci okresu. Porovnání roků 2001 a 2011 viz Tabulka 9, kde jsou zvýrazněny proudy, které se mezi roky zvětšily. [15] [44]

V dojížděce se počet dojíždějících mírně zvýšil z Mostu a Obory, u Obory je důvodem zvětšení počtu jejích obyvatel o zhruba čtvrtinu mezi roky 2001 a 2011. V ostatních obcích se počet dojíždějících snížil.

Tabulka 9 - Vyjíždka a dojíždka dle obcí 2001 a 2011 porovnání

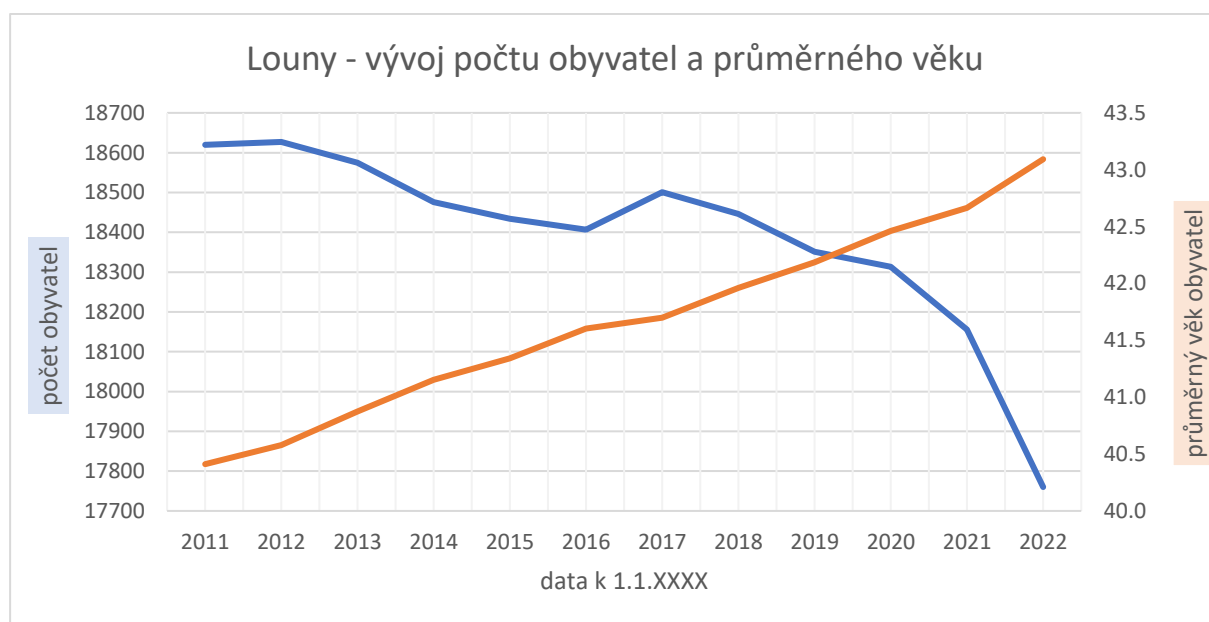
Vyjíždka	2001	2011
Louny	2 726	2 171
vyjíždí v rámci okresu	1 222	545
vyjíždí do jiných okresů	1 483	1 583
vyjíždí mimo ČR	21	43
Obec dojíždky:		
Praha	581	831
Most	184	164
Žatec	146	142
Výškov	417	117
Slaný	55	73
Ústí nad Labem	44	67
Chomutov	51	54
Dobroměřice	95	35
Postoloprty	72	34
Plzeň	-	31
Bělušice	55	30
Černčice	59	17
Lenešice	100	23
Kladno	72	24
Litvínov	60	22

Dojíždka	2001	2011
Louny	4 369	3 193
dojíždí v rámci okresu	3 605	2 522
dojíždí z jiných okresů	764	671
dojíždí mimo ČR	-	-
Obec vyjíždky:		
Postoloprty	337	249
Most	213	229
Dobroměřice	261	198
Černčice	348	179
Žatec	257	169
Cítoliby	183	162
Lenešice	172	142
Peruc	223	127
Jimlín	138	85
Hřivice	113	84
Líšťany	82	72
Chlumčany	90	67
Obora	63	65
Ročov	90	59
Smolnice	81	54
Libčeves	85	51
Chomutov	74	50

Vývoj počtu obyvatel (viz Graf 1), vyjíždějících či dojíždějících (viz Tabulka 10) nenaznačuje, že by se v následujících letech měl počet cestujících využívajících autobusový terminál zvyšovat. Situaci může změnit dostavba dálnice D7 (odhadovaná na rok 2028) a rostoucí ceny bytů v Praze. Do budoucna se navíc počítá se stavbou vysokorychlostní trati z Břizy do Mostu, která by měla procházet v těsné blízkosti Loun. Zprovoznění VRT do Prahy by pro Louny mělo obrovský přínos, zejména zkrátí-li se dojezdová doba na Praha hl.n. pod 30 min (což je dle Správy Železnic cílem). Tato stavba je ale v daleké budoucnosti, nejedná se o primární osu vývoje VRT v ČR. [45] [46]

Tabulka 10 - Vyjíždka a dojíždka celková 1991, 2001 a 2011 porovnání

rok	1991	2001	2011
počet obyvatel	20 812	19 639	18 620
vyjíždka	3 053	2 726	2 171
dojíždka	4 039	4 369	3 193



Graf 1 - Louny: vývoj počtu obyvatel a průměrného věku 2011-2022

4.2 Integrace PID

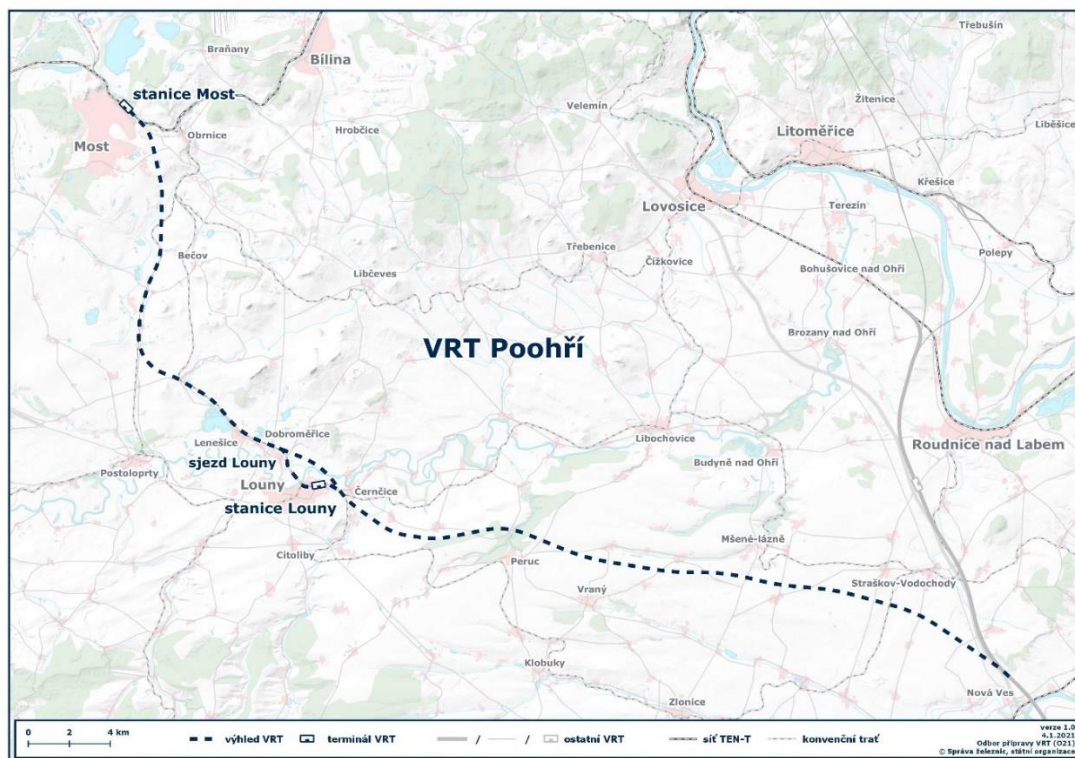
V současné době jsou Louny v sedmém pásmu PID, obsluhované autobusovými linkami 389 Praha Veleslavín – Louny Luna, 600 Kladno – Louny a 711 Rakovník – Louny. Mezi vlakové linky obsluhující Louny v rámci tarifu PID patří U12 Osek město – Louny – Rakovník, U15 Louny – Postoloprty a U40 Telce – Louny (navazující na linku S40 Kralupy nad Vltavou – Telce). [47]

4.3 Železnice Louny

Dle Plánu rozvoje a zajištění financování veřejné dopravy ve Středočeském kraji v budoucím období vydaném 1.6.2022 je v plánu rušení pravidelného provozu na trati 110 Louny – Slaný v termínu 12/2022 nebo 06/2023. Toto rozhodnutí není finální, výbor dopravy Středočeského kraje byl pověřen projednáním této záležitosti a vyjádřením na základě probíhajících dopravních průzkumů. V případě přerušení provozu by se občanům omezila cesta po železnici do Prahy pouze na variantu Louny – Lovosice – Praha. Cesta tratí 110 ale není často využívaný způsob dopravy na trase do Prahy, spíše do bližších obcí. Trať 110 byla stavěna jako uhelná, tudíž její trasování je určeno spíše podélným sklonem, než potřebou pro rychlý přesun cestujících. Jedná se ale o jednu z potenciálních událostí, která by mohla zvýšit počet cestujících na autobusovém terminálu Louny. [48] [49]

4.3.1 VRT Poohří

V rámci VRT Praha – Ústí nad Labem – Drážďany existuje vize kratšího a rychlejšího napojení měst Louny, Most a celé tratě 140 (Chomutov – Cheb) na Prahu. V momentálním provozu je při cestě Praha – Podkrušnohoří nutno projet Ústí nad Labem, což cestu např. do Karlových Varů neúměrně prodlužuje. Vize trasování této spojnice je vidět na Obrázku 4.



Obrázek 4 - Vize trasy VRT Poohří

V případě existence tohoto spojení by se cesta železnicí do Prahy z Loun výrazně zkrátila. Délka trasy Louny – Praha hl.n. by byla asi 70 km, maximální rychlost na trati má být 250 km/h. I při výpočtu s průměrnou cestovní rychlostí 160 km/h je cesta kratší než 30 minut. Toto by poskytlo městu Louny rychlé, pohodlné a spolehlivé napojení na Prahu, díky čemuž by se mohlo stát výrazně atraktivnějším místem pro život. [45]

Tento projekt je nicméně stále před jakýmkoliv reálným zahájením a jeho začátek nelze čekat před dokončením páteřních tras VRT v České republice.

5 Terminál

5.1 Historie

Terminál byl vybudován v roce 1977 jako náhrada odjezdů autobusové dopravy z Mírového náměstí, centrálního náměstí města. Terminál byl vybudován s deseti ostrovy obsahující 25 stání a budovou čekárny v blízkosti železniční tratě procházející městem, na jihovýchodním okraji centra. Autobusové nádraží se rozkládalo na celé ploše dnešního supermarketu Albert a jeho parkoviště (viz Obrázek 5).



Obrázek 5 - Letecký snímek terminálu, rok 1995

V roce 2000 započala stavba supermarketu (tehda MANA) na východním okraji terminálu. Stavba zmenšila rozměry terminálu, dva ostrovy byly odstraněny a kolem nejvýchodnější řady dnešních stání se od té doby z prostorových důvodů pouze přijíždí a ze západní strany slouží k odstavení čekajících autobusů (viz Obrázek 6).



Obrázek 6 - Letecký snímek terminálu, rok 2021

V roce 2005 proběhla výstavba zastávky Osvoboditelů v těsné blízkosti budovy čekárny na ulici Hrnčířská. Důvodem výstavby bylo odmítnutí vpuštění spojů některých společností na autobusový terminál majitelem autobusového nádraží, vlastníkem konkurenční dopravní společnosti. Město Louny tehdy krizi řešilo vybudováním této alternativy. Zastávka Osvoboditelů je dodnes využívána některými spoji. Pohled od zastávky Osvoboditelů směrem k terminálu viz Obrázek 19. [50]

5.2 Umístění v rámci města

Autobusové nádraží se nachází v blízkosti centra města, docházková vzdálenost na Mírové náměstí je 700 m. Přestože je terminál jihovýchodně od centra, nachází se téměř přesně uprostřed města, které je na východě rozsáhlejší (viz Obrázek 7).



Obrázek 7 - Poloha terminálu ve střední části města [51]

5.2.1 Napojení na MHD

Žádná ze tří linek MHD nezajíždí přímo na autobusový terminál, ani do jeho těsné blízkosti. Nejblíže zastávka linky č. 1 je zastávka Komenského náměstí, od budovy vzdálena 225 m, od stání č. 16 vzdálena 324 m. Nejblíže zastávka linky č. 2 a 3 (v tomto úseku trasovány stejně) je zastávka Fügnerova. Od budovy je vzdálena 187 m, od stání č. 16 jen 94 m.

Trasování linek MHD a poloha železniční dopravy ve městě vzhledem k autobusovému nádraží je znázorněna na Obrázku 8 níže.



Obrázek 8 - Trasy MHD a železniční dopravy ve středu města [52]

5.2.2 Napojení na železnici

Nejbližší železniční zastávka je Louny střed jihovýchodně od terminálu. Od budovy je vzdálena 262 m, od stání č.16 162 m.

5.2.3 Možnosti parkování v blízkosti autobusového terminálu

V těsné blízkosti autobusového terminálu se nachází neplacené parkoviště u prodejny Albert a možnost bezplatného parkování v ulici Na Foukalce, Hrnčířská, Fügnerova či jiných přilehlých ulicích. U prodejen Penny a Billa se nachází parkoviště vyhrazená pouze pro zákazníky, na Komenského náměstí je placené parkoviště Osoboditelů.

Parkoviště u prodejny Albert je částí cestujících využíváno jako parkoviště P+R, prodejna nicméně tuto situaci nijak prozatím neřešila. Některá místa v ulici Na Foukalce, zejména v blízkosti stání č. 16 jsou využívána spíše jak K+R pro vyzvedávání cestujících z dálkových autobusů.

5.2.4 Příjezdy autobusů (směry)

Autobusy přijíždí k autobusovému terminálu ze tří hlavních směrů, západu, jihu a východu.

Ze západu (ulice Osoboditelů) přijíždí autobusy z D7 od Chomutova a autobusy od Mostu (I/28). Lokálně z Postoloprť, Lenešic a Libčevse.

Z východu (ulice 28. října) přijíždí autobusy z D7 od Prahy co jedou přímo ulicí Václava Majera, lokálně pak linky z Louny, žel.st., Černčic, Slavětína či Libochovic.

Z jihu (ulice Rakovnická) přijíždí autobusy z D7 od Prahy co zastavují na zastávce U Spravedlnosti, jedná se ale spíše o pozůstatek příjezdů z MÚK Louny centrum. Lokálně přijíždí od Cítolib a Ročova.

5.3 Majitelé

V rámci privatizace 90. let byl autobusový terminál prodán dopravci, který tehdy zajišťoval většinu spojů. Ve světle dalšího vývoje se toto ukázalo jako chyba, vznik zastávky Osvoboditelů je jedním z následků. Dodnes je majitelem autobusového terminálu společnost BUS.COM

Společnost BUS.COM vlastní v Ústeckém kraji čtyři autobusová nádraží, Louny, Rumburk, Teplice a Most. V provozu jsou z nich pouze Louny a Rumburk, teplický terminál slouží jako odstavná plocha autobusů a mostecký terminál není v provozu vůbec. V Mostě se chystá vybudování nového autobusového terminálu úplně mimo pozemky toho starého, město se se společností BUS.COM nedohodlo na jejich prodeji. Společnost BUS.COM se nezdá být jakýmkoliv způsobem zainteresovaná v rekonstrukci či prodeji svých autobusových terminálů.



Obrázek 9 - Majitelé terminálu a jeho okolí [53]

V okolí je majitelů několik, velkou část zeleně a ulic v okolí vlastní Město Louny, ulici Hrnčířská pak Ústecký kraj, plochu kolem prodejny Albert i Albert samotný Retail Invest.

Retail Invest též vlastní část vjezdu na autobusové nádraží. Detailní rozložení majitelů v okolí autobusového terminálu viz Obrázek 9.

5.3.1 Prodej městu

V roce 2015 město poptávalo nákup autobusového nádraží zpět, nabídka od společnosti BUS.COM na prodej za 118,8 milionů. Rozpočet města na rok 2015 byl 329 milionů, investice více jak třetiny této částky do nezrekonstruovaného autobusového nádraží byla městem odmítnuta. [54]

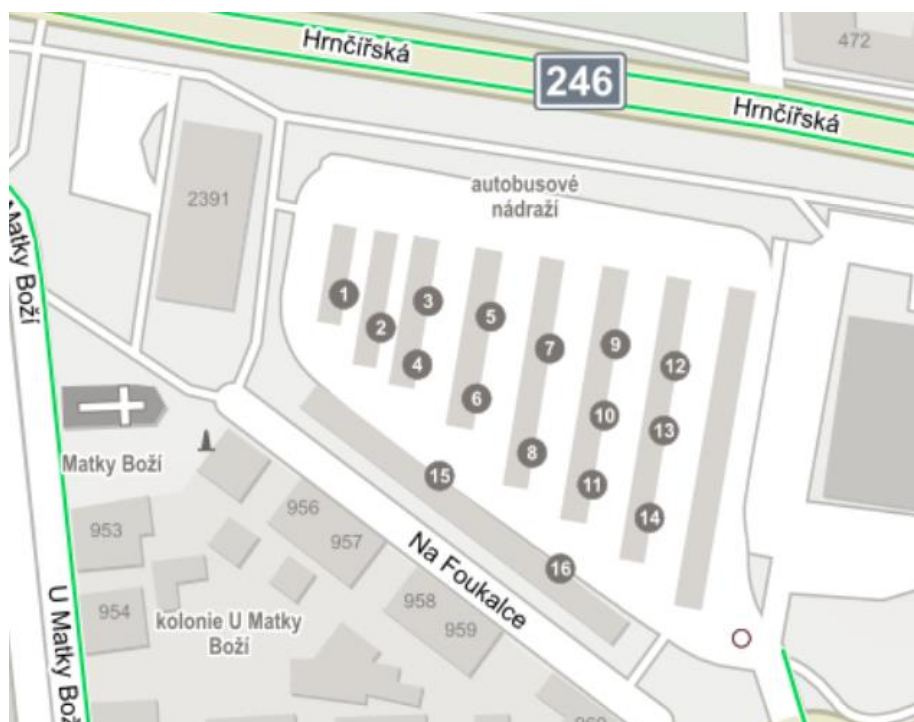
5.4 Stavební provedení

Detailní aktuální podoba terminálu a okolí je přiložena jako Příloha 7.

Stání jsou uspořádána na sedmi podlouhlých „ostrovech“ a jižní hraně. Na každém ze dvou nejzápadnějších ostrovů je pouze jedno stání, na dalších třech po dvou a na dvou nejvýchodnějších po třech stání. Na jižní hraně se nachází stání dvě.

Celý terminál je vyasfaltován, ostrovy a hrany jsou o 10 cm výše než povrch, odděleny kamennými bloky tvořícími obrubník. Nad všemi stáními se nachází zastřešení, nesené sloupy na okrajích ostrovů. Na západní straně každého ostrova zábradlí, zabraňující chodcům vchod na plochu. Celkový pohled na terminál viz Obrázek 12, vzhled typického stání viz Obrázek 17.

5.4.1 Uspořádání stání



Obrázek 10 - Rozložení stání na terminálu [55]

Na terminálu se nachází dvacet využitelných stání, v současné době je jich v používání pouze třináct. Detailní rozložení stání viz Obrázek 10.

Terminál byl vybudován s deseti využitelnými ostrovy a plochou pro odstavení autobusů na východě od stání. V roce 2000 došlo kodkoupení východní části terminálu na vybudování supermarketu Mana, dva nejuvýchodnější ostrovy byly eliminovány a na novém nejuvýchodnějším přerušeno provoz vzhledem k projíždění autobusů. V pozdějších letech bylo zrušeno stání 17, které se nacházelo na jižní hraně východně od stání 16, stání 15 a 16 tím zvětšena a posunuta.

Na stáních 1, 12 a 13 se momentálně nachází leták upozorňující na přesunutí bývalých linek zde zastavujících na jiná stání (platnost této úpravy od 12.12.2021)

Výstupní hrana se nachází na severní straně stání, při uspořádaném přistavení autobusů může být využita až pěti najednou. Často se ale stává, že ji mohou použít pouze tři, vzhledem k přistavení předchozích či odstavení jiných autobusů v severozápadním rohu. Toto je nicméně jen občasným problémem v ranních hodinách, většinou není výstupová hrana potřeba více jak třemi autobusy najednou.

Ze západní strany stání 5–14 lze autobusy odstavit bez jakéhokoliv omezení provozu. Další odstavná plocha využívaná autobusy se nachází v severozápadním rohu, kde je kapacita dva autobusy. Celková kapacita odstavných míst na autobusovém nádraží je 15.

5.4.2 Využití stání

Tabulka 11 - Počet odjezdů od jednotlivých stání na terminálu

stání	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
počet odjezdů za den	0	11	23	23	10	6	26	26	9	11	21	12	0	0	24	20

Rozložení počtu spojů na jednotlivých stáních je velmi nevyvážené. Tři stání (1, 13 a 14) spoje nepoužívají vůbec, na dalších šesti je denně méně než 15 spojů. I na nejvyužívanějších stáních denně toto číslo nepřekročí 26. Z pozorování je zřejmé, že i toto znamená využití nejfrekventovanějších nástupišť pouze zhruba 130 minut denně. Přesný počet spojů využívající jednotlivá stání ve všední den viz Tabulka 11.

5.4.3 Budova

Na západní straně terminálu se nachází obdélníková dvoupatrová budova s čekárnou, v přízemí a místnostmi pro volné využití v prvním patře i přízemí. Její fotografie ze západu a východu viz Obrázky 13 a 14. Čekárna uvnitř je veřejně přístupná přes všední

dny, přesná otevírací doba ale není nikde k dispozici. V čekárně se nachází několik typů laviček, poskytujících celkem 19 míst k sezení, nápojový automat a informační okénko Dopravy Ústeckého Kraje. Vzhled čekárny zevnitř viz Obrázek 15.

Velká většina místností v budově je prázdných.

Veřejné záchody se nachází na severní straně budovy, vchod je z vnější strany budovy, ze severu, viz Obrázek 21.

5.4.4 Pěší infrastruktura

U většiny stání se nachází jedna lavička a jeden odpadkový koš. U některých stání je košů víc, někdy různých typů, na stání 16 doplněné dvěma popelnicemi (viz Obrázek 18).

5.4.4.1 Osoby s omezenou schopností pohybu a orientace (OOSPO)

Na celém terminálu se nenachází jediný varovný ani signální pás pro nevidomé. Dlouhý přechod na severní straně stání nemá vodící pás a je v určitých částech velmi špatně vidět.

Bezbariérový přístup je pouze od výstupní hrany k budově a stáním 15 a 16. Na zbytek stání je nutno se dostat přes přechod pro chodce, který nemá ani u budovy ani u stání snížený obrubník. Schod je asi 10 cm vysoký (viz Obrázek 16). Před začátek přechodu u budovy jsou navíc postaveny dvě popelnice (viditelné na Obrázku 13).

5.4.5 Cyklistická infrastruktura

V severozápadním rohu terminálu se nachází Bikebox pro 4 jízdní kola (viz Obrázek 20). Ten není příliš využíván a často dochází k jeho vandalizování. V blízkosti terminálu se nenachází žádná stavebně oddělená cyklostezka.

5.4.6 Infosystém

Infosystém na autobusovém nádraží prakticky neexistuje. Jediné místo, kde se lze dozvědět jaké linky z nádraží odjíždí jsou samotná stání s vytisknutými jízdními řády. Ne všechny linky ovšem mají jízdní řády na stání vytištěné, např. Flixbus nemá na celém terminálu nikde informaci o tom, že zde vůbec spoje nabízí. U příměstských autobusů většinou tento systém funguje, pouze linka 713 zrušena k dubnu 2022 jízdní řád na stání 11 stále má.

Jediným informačním systémem uvnitř budovy jsou nástěnné hodiny, které v době psaní této práce (červen 2022) stále měly zimní čas. Z venku na budově se nachází digitální hodiny, které fungují správně.

Na celém terminálu není ucelená informace o tom, které linky zde jezdí a od kterého stání odjíždí.

5.5 Fotodokumentace



Obrázek 11 - Celkový pohled na terminál z jihovýchodu [zdroj: autor]



Obrázek 12 - Pohled na budovu z východu



Obrázek 13 - Pohled na budovu ze západu



Obrázek 14 - Čekárna uvnitř budovy



Obrázek 15 - Detail přístupu na jednotlivá stání



Obrázek 16 - Typický vzhled stání



Obrázek 17 - Koše a popelnice u stání 15 a 16



Obrázek 18 - Pohled na terminál od zastávky Osvoboditelů



Obrázek 19 - Bikebox vedle zastávky Osvoboditelů (východ)



Obrázek 20 - Vchod na WC zvenku budovy

6 Návrh možných řešení

V následující části práce navrhuje možná řešení problémů, které byly na autobusovém terminálu nalezeny.

Terminál a budova jsou ve vlastnictví soukromého majitele, z jehož strany není jistá ochota velkých investic. Existují nicméně jednoduchá a relativně nenákladná řešení základních problémů, které terminál má. Rozsáhlejší rekonstrukce by pravděpodobně vyžadovala odkup terminálu městem Louny, nebo vybudování terminálu na jiném místě, bez spolupráce se společností BUS.COM. Autobusový terminál je v rámci města umístěn vhodně a v okolí se nenachází žádné vhodné prázdné volné plochy na vybudování terminálu nového. Teoretickými možnostmi jsou Parkoviště Komenského (čímž by ale prodejna Billa ztratila místo pro přijíždějící zákazníky) či Parkoviště Osvoboditelů. Obě plochy patří městu. Vybudováním nového terminálu by ale mohla vzniknout v blízkosti centra města ruina, jako se stalo například ve městě Most.

Další sekce pracují s variantou ponechání terminálu na jeho dosavadním místě.

6.1 Informační systém

Jak již bylo v práci několikrát zmíněno, na terminálu chybí jakýkoliv vyspělejší forma informačního systému než vytištěné jízdní řády na stáních.

Orientaci cestujících na terminálu by zásadně zjednodušil seznam stání s vypsanými linkami, směry a dopravci, ideálně se schématem rozložení stání.

Dalším informačním prvkem zlepšujícím pohodlí cesty by byla tabule aktuálních odjezdů a příjezdů (se zpožděním).

6.2 Přístupnost pro OOSPO

V momentální podobě je terminál pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace velice nepřátelský. Po celé ploše terminálu je potřeba doplnit varovné a signální pásy, hlavní přechod vybavit vodícím proužkem a přizpůsobit napojení přechodů na nástupiště pomocí sníženého nájezdu. Na starších leteckých snímcích jsou k rozeznání přechody pro chodce ze stání 1 a 20 na jihozápad, jež by bylo vhodné obnovit a vybavit bezpečnostními prvky a snížením obrubníku.

6.3 Integrace zastávky Osvoboditelů

6.3.1 Změna provozu

Určitá část spojů využívající autobusový terminál je koncipována jako linky s konečnou stanicí v Lounech, touto stanicí ale není Louny „aut.nádr. Dané spoje proto na terminál zajedou, využijí výstupní hranu a bez použití stání zase okamžitě odjedou. Mezi tyto spoje se řadí např. linka 389 (Praha Veleslavín – Louny Luna), linka 687 (Roudnice – Louny žel. st.) či linka 705 (Peruc – Louny ČSAD / EPL vrát.).

Autobusy tímto ztrácí čas, protože zjetí na autobusové nádraží je samo o sobě asi 345 m, část též zbytečně dvakrát projíždí ulicí Josefa Fouska.

Pro autobusy jedoucí ze západu na východ (např. linka 739 Žatec – Louny žel. st.) je toto ztráta 630 m, pro autobusy jedoucí z východu na západ (např. linka 705 Peruc – Louny ČSAD / EPL vrát.) to znamená ztrátu 720 m, pro autobusy z jihu na západ (např. linka 389 Praha Veleslavín – Louny Luna) ztrátu 345 m.

Tyto ztráty mají v určitém rozsahu též všechny spoje využívající lounský autobusový terminál, nicméně tyto spoje alespoň využijí nástupní hrany, tudíž stráví na terminálu více času.

Návrhem této práce je spoje, které využívají Louny „aut.nádr. pouze jako výstupní zastávku a zároveň projíždí kolem zastávky Louny, Osvoboditelů na tuto zastávku přesunout. V současné době tohoto využívá pouze linka 739.

Nabízí se možnost přesunout linky 389, 701, 703, 704 a 705. Linku 687 přesunout nelze, její trasa nevede podél Louny Osvoboditelů.

Tímto přesunem by 39 spojů denně nemuselo zajíždět na terminál, ale pouze nechalo cestující vystoupit na zastávce Louny Osvoboditelů a pokračovalo v cestě.

Přestup se tím částí cestujících mírně prodlouží, vzdálenost od Louny Osvoboditelů Západ před budovu čekárny je 120 m, i při počítání rychlosti chůze 1,2m/s a přechodu pro chodce přes ulici Hrnčířská se jedná o přestup trvající maximálně 2-3 minuty.

Na zastávce Osvoboditelů by ve všední dny zastavovalo 74 spojů, 26 ve směru východ a 48 ve směru západ. Jedná se o výrazný rozdíl od dosavadního využívání Louny Osvoboditelů, konkrétně více než 100% nárůst. Zastávka je nicméně přizpůsobena zastavení dvou 12 m autobusů (což je většina příměstských) za sebou a všechny přidané spoje pouze nechává cestující vystoupit, jejich pobyt by tedy měl být minimální. V celém

dni neexistuje čas, kdy by momentální rozměry zastávky nestačily (počítáme-li s dobou výstupu do 2 min).

6.3.2 Změna pojmenování

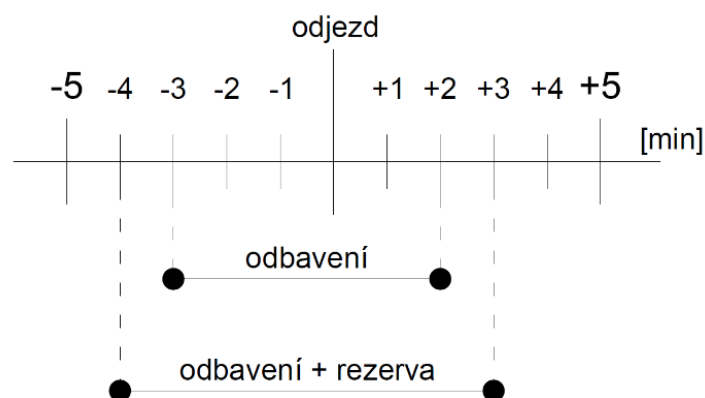
Existence zastávky dálkové autobusové dopravy v těsné blízkosti autobusového nádraží způsobuje v současnosti zmatení cestujících, jelikož se jedná o velmi neintuitivní pojmenování.

Návrhem na základě předchozího zdůvodnění a jejich obecné zeměpisné blízkosti je zrušit pojmenování „Louny, Osvoboditelů“ a zařadit tyto dvě zastávky jako součást autobusového nádraží v Lounech, jako dvě stání zařazené do číslování.

6.4 Potřebný rozsah terminálu

Výpočet potřebného rozsahu terminálu proběhl dvěma způsoby. První metoda byla vymyšlena dle závěrů pozorování na místě, druhá inspirována výpočtem doporučeným normou ČSN 73 6425-2. Výsledky obou metod byly obdobné.

Z pozorování na místě bylo zjištěno, že prakticky všechny autobusy stihnou odbavení za 5 minut, i za předpokladu maximálního naplnění spoje. Některé spoje přijížděly k stání dříve, než měly odjezdový čas, některé ne. Nejstandardnější situací bylo předjetí autobusu o dvě až tři minuty a opuštění stání zhruba minutu po plánovaném odjezdu. Z tohoto důvodu byl počátek intervalu 5 min nutný k odbavení všech cestujících umístěn 3 min před odjezdem spoje dle jízdního řádu a jeho konec 2 min po odjezdu. Před i za intervalem byla počítána ještě rezerva 1 min, tudíž výsledný předpokládaný pobyt spoje u stání začíná 4 minuty před jeho odjezdem a končí 3 minuty po něm (viz Obrázek 22).



Obrázek 21 - Schéma odhadovaného využití stání spojem

Ve výsledném intervalu bylo u všech spojů počítán stav stání jako „obsazeno“. Toto bylo aplikováno na všechny spoje ve špičkových hodinách, s maximálním simultánním

obsazením stání 7 spoji v intervalu 16:41 – 16:43. Po zbytek dne nepřesáhla tato hodnota počet 5.

Při použití momentálního jízdního řádu je tedy maximální počet nutných stání na terminálu 7.

Druhá metoda počítá s 10 min špičkou příměstských autobusů a 20 min špičkou dálkových autobusů. 10 min špička příměstských autobusů nastává v 16:40 – 16:45, kdy odjíždí 5 autobusů. 20 min špička dálkových autobusů nastává některé hodiny XX:45 – XX:00, kdy odjíždí dva autobusy. Při použití vzorce s indexem růstu počtu spojů z prognózy 1 (nepředpokládá se nárůst) a konstantou 1,1 pro vynásobení regionálních spojů (pro zpoždění), vyjde potřebný počet stání na terminálu 7,5. Při předpokládaném pozitivním vývoji počtu spojů by toto číslo narůstalo, nárůst se ale nepředpokládá.

6.5 Budova

Budova čekárny je od jejího vybudování prakticky nezměněna, pravděpodobně pouze proběhla výměna oken. Její vzhled neodpovídá momentálním nárokům cestujících na estetický vzhled a bezpečný pocit z čekárny. Jedná se ale o relativně velkou budovu blízko centra města s širokou škálou možností použití.

Čekárna by po rekonstrukci mohla sloužit odpovídajícím způsobem, má správné rozměry i umístění. Je zde i možnost využití informačních okének pro dopravce terminál využívající, například DÚK či PID.

V budově je též dostatek volného místa pro soukromé nájemce či potenciální využití pro občanskou vybavenost.

Destrukce budovy nabízí příležitost pro přidání vjezdu na autobusový terminál z ulice Hrnčířská, který by mohl zkrátit cestu některým příjezdějším spojům, viz bod 6.4.

6.6 Návrh B

Prvním větším návrhem úprav je využití části dosavadní plochy terminálu, která pro momentální provoz není potřebná. Na základě analýzy provozu (kapitola 6.4.) bylo zjištěno, že potřebný rozsah terminálu jsou tři příjezdová stání a sedm odjezdových stání. Zbytek plochy může být využit pro jiné účely, např. parkoviště P+R. Tento návrh též počítá s reorganizací provozu dle kapitoly 6.3.

Výkres varianty B je přiložen jako Příloha 8.

Návrh počítá se zrušením pátého ostrova ze západu (dnes stání 7 a 8) a jeho nahrazením pojízdnou plochou pro čekání autobusů, využitím šestého ostrova (dnes stání 9, 10 a 11) pro výstupní místa ve zkrácené podobě a jeho napojením na severní hranu. Dva nejvýchodnější ostrovy budou nahrazeny parkovištěm v celém rozsahu.

Z důvodu zabránění křižování autobusů a osobních vozidel ve více než jednom místě je vjezd na nové parkoviště umístěn na jižní okraj parkoviště u supermarketu, kde je upravena přednost a povolené směry jízdy.

Tento návrh též počítá s dodržением všech doporučení ohledně zpřístupnění terminálu pro OOSPO dle kapitoly 6.2. a přidáním přechodů pro chodce mezi třetím ostrovem a jižní hranou a mezi výstupním ostrovem a jižní hranou.

Mezi další úpravy zařazuje rekonstrukci čekárny uvnitř budovy, sjednocení mobiliáře a přidání informačního systému.

6.7 Návrh A

Návrh A je detailně popsán v kapitole 7.

7 Rozpracování návrhu A

Výkres tohoto návrhu je přiložen jako příloha 9.

7.1 Popis výkresu

Návrh A využívá konceptu centrálního ostrova pro pohyb a pobyt cestujících. Ostrov autobusy objíždí po směru hodinových ručiček, díky čemuž mají dveře vždy směrem do středu. Pro cestující je toto uspořádání pohodlnější, lze totiž na velké množství spojů nastoupit přímo z centrálního ostrova bez nutnosti překonávat vozovku. Zmenšením celého terminálu se též výrazně zkracují docházkové doby k jednotlivým nástupištím.

Na centrálním ostrově se nachází všechny výstupní stání. Výstupní stání jsou vyznačená tři, hrana na které se nachází první dvě má ale 37 m, v případě příjezdu autobusů 12 m a kratších jí lze využít až třemi vozidly najednou. Poslední výstupní stání nemá celou hranu tvořenou nástupištěm, poslední tři metry z patnácti jsou pouze vyznačené VDZ z důvodů snazšího objíždění ostatních autobusů terminálu. Toto stání je tedy vhodnější pro kratší autobusy, nicméně je využitelné i těmi delšími. Na centrálním ostrově se nachází tři nástupní stání, další čtyři stání jsou na dvou ostrovech připojených k tomu centrálnímu na severozápadě.

Místa pro odstavení autobusů se nachází na jižní a západní hraně. Tím je dosaženo to, že autobusy nemusí v rámci logické posloupnosti výstup cestujících – zaparkování – nástup cestujících objíždět autobusový terminál více než jednou. V případě potřeby zastavení více než čtyř autobusů je možné využít plochu v severozápadním rohu terminálu.

Tento návrh počítá s kompletní rekonstrukcí plochy autobusového terminálu a rozšíření plochy pro pojezd autobusů na jihu a západě o 3,5 m.

Díky rekonstrukci vznikne na východní straně terminálu volný prostor, využitelný pro např. parkoviště, park či jiný druh občanské vybavenosti. V návrhu je na tomto místě parkoviště P+R s 55 + 4 místy a prostorem pro parkování motocyklů. Vjezd na parkoviště ústí do dosavadního parkoviště u supermarketu, aby kontakt aut a autobusů probíhal až poté, co si autobusy přejezdou na pravou stranu vozovky.

Přidána byla též tři parkoviště K+R, na začátek ulice Na Foukalce.

V rámci návrhu zůstává zachována budova, předpokládá se její rekonstrukce a efektivnější využití než doposud.

Vjezd na terminál zůstává v jihovýchodním rohu terminálu, nově s potřebou autobusů vyjíždějících a vyjíždějících vyhnout se při jízdě proti sobě.

7.2 Pěší infrastruktura

Na centrálním ostrově se nachází lavičky, koše, zeleň a přístřešek proti dešti. Na stáních mimo centrální ostrov se počítá s jejich celoplošným zastřešením.

Značené přechody pro chodce se nachází v předpokládaných nejvyužívanějších směrech chůze. Při jejich návrhu bylo cílem eliminovat tranzitní dopravu přes jednotlivá stání a zachovat její hlavní proudy na místech tomu vyhrazených.

Centrální ostrov a přídatné ostrovy spojuje s okolím centrální přechod vedoucí z jihovýchodu (od ulice Matky Boží) na severozápad až na nově vzniklý chodník obsluhující parkoviště napojený na severní hranu terminálu. Jako doplňkové přechody na centrální ostrov slouží jeden přímo od budovy ze západu a jeden mezi příjezdovými stání z jihu. Tímto by měli být pokryty všechny základní směry pohybu po terminálu bez nutnosti využívání plochy pro pojezd autobusů

7.2.1 OOSPO

Všechny přechody pro chodce jsou vybaveny signálním, varovným a vodícím pásem. Na hraně všech stání se nachází kontrastní pás pro jejich zřetelnost, ke každému označнику vede pás od přirozené / umělé vodící linie.

Ostrovy jsou vyvýšené, všechna stání pak vybavena bezbariérovým zastávkovým (kasselským) obrubníkem pro jednodušší nástup do nízkopodlažních vozů. Výjezd z přechodů je vždy snížen minimálně v poměru 1:10, pro zvládnutelný pojezd invalidních vozíků bez asistence. Při přesunu z centrálního nástupiště na nejbližší stání není nutné sjíždět a vyjíždět sklon více než jednou.

7.3 Cyklistická infrastruktura

Návrh počítá s nahrazením bikeboxu v severozápadním rohu kapacitnější variantou parkování kol. Lze zvolit kombinaci úschovných boxů a parkování u stojanů pod stříškou proti dešti aby měli cyklisté možnost pouze krátkodobého ostavení svých jízdních kol zdarma ale i bezpečnější řešení pro dlouhodobější parkování. Bikebox měl naplňovat druhou část těchto požadavků, díky častému vandalismu tomu ale tak v současné době není. Je tedy také třeba na tomto místě zvýšit ochranu a dozor.

7.4 Informační systém

Pro základní orientaci na terminále se na centrálním ostrově nachází několik informačních prvků. Základním je plánek terminálu se seznamem odjíždějících linek přiřazeným ke stání. Na každém stání se na označniku s číslem stání potom nachází vytištěný aktuální jízdní řád dané linky.

Na centrálním ostrově se poté též nachází tabule s aktuálními odjezdy a příjezdy linek s aktualizovaným zpožděním.

Na několika místech jsou na viditelném místě umístěny digitální hodiny.

7.4.1 OOSPO

Pro zpřístupnění informačního systému pro nevidomé se u plánku nachází základní informace v braillově písmu spolu s plastickým modelem terminálu pro snazší orientaci.

Terminál je též vybaven akustickými orientačními majáčky na orientačně důležitých místech, které mohou nevidomí využít.

Možností je též zvážení audio hlášení odjíždějících spojů, v hodinách mimo noční klid popř. časech největší špičky.

7.5 Budova

Tento návrh starou budovu zachovává, počítá ale s její kompletní rekonstrukcí. Čekárna má vyhovující velikost i umístění, je tudíž nutné ji pouze vizuálně sjednotit, prostor v přízemí v místnostech přilehlých čekárně má též velký potenciál využití.

V jejím horním patře je prostor pro umístění občanské vybavenosti nebo jeho využití pro soukromou podnikatelskou činnost.

7.6 Výhledový provoz současných linek

Návrh počítá s využitím zastávky Osvoboditelů spoji, které mají terminál pouze jako zastávku výstupní (dle 6.3).

Pro dálkové autobusy jsou vyhrazena nejvzdálenější stání 6 a 7, pro příměstské autobusy stání ostatní.

Předpokládá se logické dělení na jednotlivá stání dle směru jízdy a konečné zastávky.

7.7 Kontrola vlečných křivek

V příloze 10 jsou vlečné křivky příjezdu k jednotlivým stáním. První tři výkresy jsou příjezd k výstupním stáním, dalších sedm postupně odjezdová stání (1-7).

Použit byl program CADTools a autobus Bb Boggibuss (15m). Jeho rozměry odpovídají rozměrům autobusů uvedených v TP 171.

Zelená linka značí trajektorii kol, modrá polohu rohů autobusu a žlutá maximální dosažené odchýlení.

Program analyzuje jízdu po zadané křivce, nejedná se tedy o optimální trajektorie ale pouze vyhodnocení hrubého odhadu ideální trasy.

8 Závěr

Autobusový terminál v Lounech je v dnešní době již dopravní infrastruktura nevyhovující svou velikostí a stavebním provedením, zejména v oblastech bezbariérovosti a uživatelského pohodlí. Práce analyzovala momentální provoz a navrhla úpravy terminálu ve třech kategoriích nákladu na jejich provedení, akutní úpravy, možnou rekonstrukci a kompletní přestavbu.

8.1 Akutní úpravy

Mezi akutní problémy terminálu s relativně nízkými finančními náklady na řešení patří chybějící bezbariérovost, chybějící informační systém a optimalizace provozu pomocí zastávky Osvoboditelů. (Detailně popsáno v kapitolách 6.1, 6.2 a 6.3.)

Po celé ploše terminálu je potřeba doplnit varovné a signální pásy, hlavní přechod vybavit vodícím proužkem a přizpůsobit napojení přechodů na nástupiště pomocí sníženého nájezdu.

Pro základní vybavenost nádraží informačním systémem je nutný přehled funkčních odjezdových stání, linek z nich odjíždějících a jejich konečných stanic. Dalším krokem může být informační tabule s aktuálními odjezdy dalších několika spojů.

Jak je zmíněno v kapitole 6.3., je možno optimalizovat provoz na autobusovém nádraží pomocí nového výstupního místa některých linek. Tato optimalizace záleží ale pouze na dopravcích a pokud se terminál zmenšovat nebude, není nutné ji provádět.

8.2 Rozsáhlejší vylepšení současného stavu

Rozsáhlejší vylepšení nabízí návrh B popsany v kapitole 6.7 a přiložen jako příloha 8, kdy se zachová koncepce dosavadní konstrukce terminálu, zmenší se ale pouze na rozsah potřebný pro momentální provoz a uvolněný prostor bude využit pro parkoviště P+R (navržená kapacita 87 + 4 místa), popř. jinak. Celé prostředí terminálu je též zpřístupněno OOSPO pomocí úprav přechodů a nástupišť.

Toto parkoviště má potenciální využití jako P+R nejen v momentální době, ale i při případném postavení VRT na Prahu a Most, kdy by mohli lidé přijet do těsné blízkosti zastávky Louny střed a dále pokračovat vlakem.

8.3 Kompletní rekonstrukce dle návrhu A

Možná kompletní rekonstrukce je popsána v kapitole 7 a přiložena jako příloha 9. Jedná se o kompletní přestavbu se změnou směru provozu na terminálu a jeho celkovým výrazným zmenšením. Obdobně jako v návrhu B zde vzniká volná plocha využitelná jakýmkoliv způsobem, ve výkresu je využita jako parkoviště s kapacitou 55 + 4 místa.

Pro zpracování bakalářské práce byly použity programy MS Word, MS Excel a AutoCAD s doplňkem CADTools.

9 Zdroje

- [1] Počet obyvatel v obcích k 1.1.2022. In: *Český statistický úřad* [online]. Praha, 2022 [cit. 2022-05-21]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/pocet-obyvatel-v-obcich-k-112022>
- [2] Malý lexikon obcí České republiky - 2021: Ústecký kraj. In: *Český statistický úřad* [online]. Praha, 2021 [cit. 2022-06-21]. Dostupné z: <https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt&z=T&f=TABULKA&skupld=4089&katalog=33335&pvo=MLO202119&pvo=MLO202119&pvokc=65&pvoch=4207#w=>
- [3] BÁBA, Ladislav. Kronika města Louny: 1999. In: *Městský úřad Louny* [online]. Louny, 2000 [cit. 2022-07-03]. Dostupné z: <http://archiv.mulouny.cz/cs/mesto/dejiny-mesta/kronika/rok-1999#Silni%C4%8Dn%C3%AD%20obchvat>
- [4] Dálnice D7: Louny, zkapacitnění obchvatu. In: *Dálnice D7* [online]. ŘSD ČR, 2022 [cit. 2022-07-02]. Dostupné z: https://apdos.roadmedia.cz/Upload/Stavby/116/infoletak_d7-louny-zkapacitneni.pdf?t=2022-07-18%2014:59:18.696
- [5] Územní plán Louny. In: *Městský úřad Louny* [online]. Louny, 2021 [cit. 2022-07-28]. Dostupné z: <https://www.mulouny.cz/cs/mestsky-urad/odbory-mestskeho-uradu/odbor-stavebniho-uradu/uzemni-planovani/uzemni-plan-louny/>
- [6] Trasa automobilem Louny - Praha, Evropská. In: *Mapy.cz* [online]. Praha: seznam.cz, 2022 [cit. 2022-07-28]. Dostupné z: <https://mapy.cz/turisticka?planovani-trasy&x=13.7737852&y=50.3026821&z=9&rc=9fMevxZZV99giffXzXe&rs=muni&rs=ward&ri=1950&ri=13693&mrp=%7B%22c%22%3A111%7D&xc=%5B%5D&rwp=1%3B9fgPFxZ2jK9gG2.xYhGHlihd9b9gTY-a-jjHpxYQbi5dod8dkODcQKI4g1CZ>
- [7] Trasa automobilem Louny - Postoloprty. In: *Mapy.cz* [online]. Praha: seznam.cz, 2022 [cit. 2022-07-28]. Dostupné z: <https://mapy.cz/turisticka?planovani-trasy&x=13.7500454&y=50.3591300&z=13&rc=9fMevxZZV99ezbYhAN&rs=muni&>

rs=muni&ri=1950&ri=2009&mrp=%7B%22c%22%3A111%7D&xc=%5B%5D&rwp=1%3B9f4YaxZWpp9fBYYh-yffEgjcRwh7N0.ga8ez6h4NfSff5rfmNeqyfL1fdk

- [8] Trasa automobilem Louny - Žatec. In: *Mapy.cz* [online]. Praha: seznam.cz, 2022 [cit. 2022-07-28]. Dostupné z: <https://mapy.cz/turisticka?planovani-trasy&x=13.6687115&y=50.3499148&z=12&rc=9fMevxZZV99eawjxZPdB&rs=muni&rs=muni&ri=1950&ri=2044&mrp=%7B%22c%22%3A111%7D&xc=%5B%5D&rwp=1%3B9fJ7HxZZMG18seKKb.mk0s9eo7kg9VeB.hD7b2OdRDcBYd0acHWaSEgsge8N>
- [9] Trasa automobilem Louny - Most. In: *Mapy.cz* [online]. Praha: seznam.cz, 2022 [cit. 2022-07-28]. Dostupné z: <https://mapy.cz/turisticka?planovani-trasy&x=13.7156669&y=50.4393185&z=11&rc=9fMevxZZV99eo8xx-P3T&rs=muni&rs=muni&ri=1950&ri=2048&mrp=%7B%22c%22%3A111%7D&xc=%5B%5D&rwp=1%3B9fKmNxZZWKgNbmRpJ2mqcf-lxZsLHew1xZ.A6c6KkBRcnTjmockslqfbcLjElcXri3B>
- [10] Trasa automobilem Louny - Chomutov. In: *Mapy.cz* [online]. Praha: seznam.cz, 2022 [cit. 2022-07-28]. Dostupné z: <https://mapy.cz/turisticka?planovani-trasy&x=13.5715534&y=50.3808485&z=11&rc=9fMevxZZV99e4gbx-DEP&rs=muni&rs=muni&ri=1950&ri=1729&mrp=%7B%22c%22%3A111%7D&xc=%5B%5D&rwp=1%3B9f2H.xZXXR9eo7kkuN9e3-hk2931qhEH3Dk5KVc12jYO9eM4hmzO>
- [11] Trasa automobilem Louny - Lovosice. In: *Mapy.cz* [online]. Praha: seznam.cz, 2022 [cit. 2022-07-28]. Dostupné z: <https://mapy.cz/turisticka?planovani-trasy&x=13.5715534&y=50.3808485&z=11&rc=9fMevxZZV99fyvTx-Tyk&rs=muni&rs=muni&ri=1950&ri=1906&mrp=%7B%22c%22%3A111%7D&xc=%5B%5D&rwp=1%3B9fMj8xZZXOe8GxZg1e58GxZwrBiGsiGd5ZI5PT5Izhmcimo50h9fhe6ibz9fuu8x-6HbiuNm0N>
- [12] Mapa Louny: Poloha v SZ Čechách. In: *Mapy.cz* [online]. Praha: seznam.cz, 2022 [cit. 2022-07-28]. Dostupné z: <https://mapy.cz/turisticka?x=13.5841792&y=50.4965458&z=9>
- [13] Mapa Louny a okolí. In: *Mapy.cz* [online]. Praha: seznam.cz, 2022 [cit. 2022-07-28]. Dostupné z: <https://mapy.cz/turisticka?x=13.7979835&y=50.3621507&z=13>

- [14] Mapy sítě železnic ČR. In: *Správa železnic* [online]. Praha, 2022 [cit. 2022-05-27]. Dostupné z: <https://provoz.spravazeleznic.cz/portal/viewarticle.aspx?oid=594598>
- [15] Dojíždka do zaměstnání a škol podle Sčítání lidu, domů a bytů: Ústecký kraj - 2011. In: *Český statistický úřad* [online]. Praha, 2013 [cit. 2022-05-27]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/23042-13-n-k3069__2013-20
- [16] Lidské zdroje: Průmyslová zóna Triangle. In: *Průmyslová zóna Triangle* [online]. Ústí nad Labem, 2022 [cit. 2022-07-02]. Dostupné z: <https://www.industrialzonetriangle.com/cz/prumyslova-zona/lidske-zdroje>
- [17] Aisan Industry Czech: O společnosti. In: *Aisan* [online]. Louny [cit. 2022-08-02]. Dostupné z: <https://www.aisan.cz/Spolecnost.aspx>
- [18] CIE Praga Louny. In: *CIE automotive* [online]. 2022 [cit. 2022-08-02]. Dostupné z: <https://www.cieautomotive.com/en-US/web/guest/-/cie-praga-louny-a-s->
- [19] Divize Louny. In: *Elektroporcelán a.s.* [online]. [cit. 2022-08-02]. Dostupné z: <https://www.epl.cz/cz/divize-louny.aspx>
- [20] Fujikoki Czech. In: *Fujikoki* [online]. Louny [cit. 2022-08-02]. Dostupné z: <https://www.fujikoki.cz/>
- [21] Heavy Machinery Services. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001 [cit. 2022-08-02]. Dostupné z: https://cs.wikipedia.org/wiki/Heavy_Machinery_Services
- [22] Nachi Czech. In: *Nachi* [online]. Louny [cit. 2022-08-02]. Dostupné z: <https://www.nachi-czech.cz/>
- [23] Kontaktní údaje. In: *Ishimitsu* [online]. Louny [cit. 2022-08-02]. Dostupné z: http://www.ishimitsu.cz/index.php?option=com_content&view=article&id=11&Itemid=17&lang=cs
- [24] Autobusové spojení Louny - Praha: 29.07.2022. In: *Idos.cz* [online]. Praha: MAFRA a. s., 2022 [cit. 2022-07-28]. Dostupné z: <https://idos.idnes.cz/autobusy/spojeni/vysledky/?date=29.07.2022&time=10:00&f=Louny&fc=1&t=Praha&tc=1>

- [25] Vlakové spojení Louny - Praha: 29.07.2022. In: *Idos.cz* [online]. Praha: MAFRA a. s., 2022 [cit. 2022-07-28]. Dostupné z: <https://idos.idnes.cz/vlaky/spojeni/vysledky/?date=29.07.2022&time=10:00&f=Louny&fc=1&t=Praha&tc=1>
- [26] Spojení Louny - Most: 29.07.2022. In: *Idos.cz* [online]. Praha: MAFRA a. s., 2022 [cit. 2022-07-28]. Dostupné z: <https://idos.idnes.cz/vlakyautobusy/spojeni/vysledky/?date=29.07.2022&time=10:00&f=Louny&fc=1&t=Most&tc=1>
- [27] Spojení Louny - Žatec: 29.07.2022. In: *Idos.cz* [online]. Praha: MAFRA a. s., 2022 [cit. 2022-07-28]. Dostupné z: <https://idos.idnes.cz/vlakyautobusy/spojeni/vysledky/?date=29.07.2022&time=10:00&f=Louny&fc=1&t=%C5%BDatec;%20Louny&tc=1>
- [28] Spojení Louny - Výškov: 29.07.2022. In: *Idos.cz* [online]. Praha: MAFRA a. s., 2022 [cit. 2022-07-28]. Dostupné z: <https://idos.idnes.cz/vlakyautobusy/spojeni/vysledky/?date=29.07.2022&time=12:00&f=Louny&fc=1&t=V%C3%BD%C5%A1kov&tc=1>
- [29] Spojení Louny - Staňkovice: 29.07.2022. In: *Idos.cz* [online]. Praha: MAFRA a. s., 2022 [cit. 2022-07-28]. Dostupné z: <https://idos.idnes.cz/vlakyautobusy/spojeni/vysledky/?date=29.07.2022&time=12:00&f=Louny&fc=1&t=Sta%C5%88kovice;%20Louny&tc=1>
- [30] Spojení Louny - Slaný: 29.07.2022. In: *Idos.cz* [online]. Praha: MAFRA a. s., 2022 [cit. 2022-07-28]. Dostupné z: <https://idos.idnes.cz/vlakyautobusy/spojeni/vysledky/?date=29.07.2022&time=12:00&f=Louny&fc=1&t=Slan%C3%BD&tc=1>
- [31] Spojení Louny - Postoloprty: 29.07.2022. In: *Idos.cz* [online]. Praha: MAFRA a. s., 2022 [cit. 2022-07-28]. Dostupné z: <https://idos.idnes.cz/vlakyautobusy/spojeni/vysledky/?date=29.07.2022&time=12:00&f=Louny&fc=1&t=Postoloprty&tc=1>

- [32] Schéma MAD Louny. In: *Autobusy Karlovy Vary a.s.* [online]. [cit. 2022-07-02]. Dostupné z: <https://www.autobusy-kv.cz/doprava-soubory/mhd/schema-linek-mad-louny.pdf>
- [33] Jízdní řády městské autobusové dopravy. In: *Městský úřad Louny* [online]. Louny [cit. 2022-07-02]. Dostupné z: <https://www.mulouny.cz/cs/mestsky-urad/odbory-mestskeho-uradu/odbor-dopravy/verejna-doprava/jizdni-rady-mestske-autobusove-dopravy.html>
- [34] Odjezdy Louny aut. nádr.: 24.5.2022. In: *idos.cz* [online]. MAFRA a. s., 2022 [cit. 2022-05-24]. Dostupné z: <https://idos.idnes.cz/autobusy/odjezdy/vysledky/?date=24.05.2022&time=04:00&f=Louny,,aut.n%C3%A1dr.&fc=200003>
- [35] Odjezdy Louny,,Osvoboditelů: 24.5.2022. In: *idos.cz* [online]. Praha: MAFRA a. s., 2022 [cit. 2022-05-24]. Dostupné z: <https://idos.idnes.cz/autobusy/odjezdy/vysledky/?date=24.05.2022&time=04:00&f=Louny,,Osvoboditel%C5%AF&fc=200003>
- [36] Příjezdy Louny aut. nádr.: 24.5.2022. In: *idos.cz* [online]. MAFRA a. s., 2022 [cit. 2022-05-24]. Dostupné z: <https://idos.idnes.cz/autobusy/odjezdy/vysledky/?date=24.05.2022&time=04:00&f=Louny,,aut.n%C3%A1dr.&fc=200003&byarr=true>
- [37] Příjezdy Louny,,Osvoboditelů: 24.5.2022. In: *idos.cz* [online]. Praha: MAFRA a. s., 2022 [cit. 2022-05-24]. Dostupné z: <https://idos.idnes.cz/autobusy/odjezdy/vysledky/?date=24.05.2022&time=04:00&f=Louny,,Osvoboditel%C5%AF&fc=200003&byarr=true>
- [38] Dopravní společnost Ústeckého kraje. In: *Seznam-autobusu.cz* [online]. [cit. 2022-07-30]. Dostupné z: <https://seznam-autobusu.cz/dopravce/dopravni-spolecnost-usteckeho-kraje>
- [39] Autobusy dopravce Autobusy Karlovy Vary. In: *Seznam-autobusu.cz* [online]. 2022 [cit. 2022-07-30]. Dostupné z: <https://seznam-autobusu.cz/dopravce/autobusy-karlovy-vary>

- [40] Autobusy dopravce ČSAD Česká Lípa. In: *Seznam-autobusu.cz* [online]. 2022 [cit. 2022-07-30]. Dostupné z: <https://seznam-autobusu.cz/dopravce/csad-ceska-lipa>
- [41] Autobusy dopravce ČSAD MHD KLADNO. In: *Seznam-autobusu.cz* [online]. 2022 [cit. 2022-07-30]. Dostupné z: <https://seznam-autobusu.cz/dopravce/csad-mhd-kladno>
- [42] Autobusy dopravce RegioJet (Student Agency). In: *Seznam-autobusu.cz* [online]. 2022 [cit. 2022-07-30]. Dostupné z: <https://seznam-autobusu.cz/dopravce/student-agency>
- [43] Autobusy dopravce FlixBus CZ. In: *Seznam-autobusu.cz* [online]. 2021 [cit. 2022-07-30]. Dostupné z: <https://seznam-autobusu.cz/dopravce/flixbus-cz>
- [44] Dojíždka do zaměstnání a škol - okres Louny: SLDB 2001. In: *Český statistický úřad* [online]. Praha, 2003 [cit. 2022-06-12]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/documents/11248/27850131/4130-03-4204.pdf/a467a9eb-497b-4251-9068-726d2a2130e7?version=1.1>
- [45] VRT Poohří. In: *Správa železnic* [online]. Praha [cit. 2022-07-02]. Dostupné z: <https://www.spravazeleznic.cz/vrt/poohri>
- [46] Seznam největších center dojíždky ekonomicky aktivních osob: SLDB 1991. In: *Český statistický úřad* [online]. Praha [cit. 2022-06-10]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/documents/11308/25225901/tab42.pdf/4acc9a7a-068c-4798-8f4d-f1afcd2220e6?version=1.0>
- [47] Tarifní pásma PID. In: *Pražská integrovaná doprava* [online]. Praha, 2022 [cit. 2022-08-08]. Dostupné z: <https://pid.cz/tarifni-pojmy/tarifni-pasma-pid/>
- [48] Integrace mezikrajských linek Středočeský a Ústecký kraj: 1.4.2022. In: *Pražská integrovaná doprava* [online]. Praha, 2022 [cit. 2022-06-28]. Dostupné z: <https://pid.cz/integrace-mezikrajskych-linek-mezi-stredocesky-m-a-usteckym-krajem/?fbclid=IwAR27kj7XJrjT4UGSVjMO0jgsQ8wP4AUEe0--A8yQ7OtC2oGsall7iCuYNIk>
- [49] SŮRA, Jan. Pětice středočeských tratí je blíže zastavení osobní dopravy. Kraj bude jednat s obcemi. In: *Zdopravy.cz* [online]. Avizer Z, s.r.o., 2022 [cit. 2022-07-30].

Dostupné z: <https://zdopravy.cz/petice-stredoceskych-trati-je-blize-zastaveni-osobni-dopravy-kraj-bude-jednat-s-obcemi-120673/>

- [50] Louny: Nové zastávky MAD v Lounech. In: *ČNDS - dopravní portál* [online]. 2005 [cit. 2022-07-25]. Dostupné z: <http://www.cnds.cz/cr/ln/ln.htm>
- [51] Mapa Louny centrum. In: *Mapy.cz* [online]. Praha: seznam.cz, 2022 [cit. 2022-07-17]. Dostupné z: <https://mapy.cz/turisticka?x=13.8021179&y=50.3541186&z=16>
- [52] HABERLAND, Viliam. *Mapa Louny s trasami MAD a železničních linek: zdroje dat mapy.cz, idos.cz a mulouny.eu*. Vytvořeno pomocí nástroje Datawrapper. Praha, 2021.
- [53] IKatastr: Oblast autobusového terminálu Louny. In: *IKatastr* [online]. Praha: Český úřad zeměměřický a katastrální, 2022 [cit. 2022-07-29]. Dostupné z: <https://www.ikatastr.cz/#kde=50.35477,13.80532,19&info=50.35525,13.80268>
- [54] PLACHÝ, Zdeněk. Město chtělo koupit autobusové nádraží. Majitel žádá 118 milionů. In: *Žatecký a lounský deník* [online]. Vltava Labe Media [cit. 2022-06-15]. Dostupné z: https://zatecky.denik.cz/zpravy__region/autobusove__nadrizi__louny__20151014.html
- [55] Mapa Louny: Rozložení stání na terminálu. In: *Mapy.cz* [online]. Praha: seznam.cz, 2022 [cit. 2022-08-02]. Dostupné z: <https://mapy.cz/dopravni?x=13.8043776&y=50.3547860&z=18>

10 Seznam obrázků

Obrázek 1 - Poloha města Louny v severozápadních Čechách [12].....	3
Obrázek 2 - Louny a bližší okolí – poloha autobusového nádraží vyznačena modrým puntíkem [13]	3
Obrázek 3 - Schéma linek MHD Louny, poloha aut. nádr. označena piktogramem autobusu s AN [32].....	8
Obrázek 4 - Vize trasy VRT Poohří	19
Obrázek 5 - Letecký snímek terminálu, rok 1995.....	21
Obrázek 6 - Letecký snímek terminálu, rok 2021	21
Obrázek 7 - Poloha terminálu ve střední části města [51].....	22
Obrázek 8 - Trasy MHD a železniční dopravy ve středu města [52].....	23
Obrázek 9 - Majitelé terminálu a jeho okolí [53].....	24
Obrázek 10 - Rozložení stání na terminálu [55].....	25
Obrázek 12 - Celkový pohled na terminál z jihovýchodu [zdroj: autor].....	28
Obrázek 13 - Pohled na budovu z východu	29
Obrázek 14 - Pohled na budovu ze západu.....	29
Obrázek 15 - Čekárna uvnitř budovy.....	30
Obrázek 16 - Detail přístupu na jednotlivá stání	30
Obrázek 17 - Typický vzhled stání	31
Obrázek 18 - Koše a popelnice u stání 15 a 16	31
Obrázek 19 - Pohled na terminál od zastávky Osvoboditelů.....	32
Obrázek 20 - Bikebox vedle zastávky Osvoboditelů (východ)	33
Obrázek 21 - Vchod na WC zvenku budovy	33
Obrázek 22 - Schéma odhadovaného využití stání spojem.....	36

11 Seznam grafů

Graf 1 - Louny: vývoj počtu obyvatel a průměrného věku 2011-2022	18
--	----

12 Seznam tabulek

Tabulka 1 - Vyjíždka z města Louny, 2011 [15].....	4
Tabulka 2 - Dojíždka do Loun, 2011 [15].....	6
Tabulka 3 - Dálkoví dopravci využívající terminál Louny.....	11
Tabulka 4 - Příměstští dopravci využívající terminál Louny.....	11
Tabulka 5 - Odjezdy z terminálu mezi 16:45 a 17:15	12
Tabulka 6 - Příjezdy na terminál mezi 7:15 a 7:45	13
Tabulka 7 - Měření odbavovací doby u výstupní hrany 30.5.	14
Tabulka 8 - Měření odbavovací doby u stání 6.6.	15
Tabulka 9 - Vyjíždka a dojíždka dle obcí 2001 a 2011 porovnání.....	17
Tabulka 10 - Vyjíždka a dojíždka celková 1991, 2001 a 2011 porovnání.....	18
Tabulka 11 - Počet odjezdů od jednotlivých stání na terminálu.....	26

13 Seznam příloh

Příloha 1 – Jízdní řád: Odjezdy Louny, „aut.nádr.	
Příloha 2 – Jízdní řád: Příjezdy Louny, „aut.nádr.	
Příloha 3 – Jízdní řád: Odjezdy Louny, „Osvoboditelů	
Příloha 4 – Graf odjíždějících autobusů dle stání v průběhu dne	
Příloha 5 – Výstup z měření 30.5.2022	
Příloha 6 – Výstup z měření 6.6.2022	
Příloha 7 – Výkres: Aktuální vzhled terminálu	
Příloha 8 – Výkres: Úprava terminálu varianta B	
Příloha 9 – Výkres: Úprava terminálu varianta A	
Příloha 10 – Kontrola vlečných křivek jednotlivých stání	