



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

FAKULTA DOPRAVNÍ

Jana Kaňková

Možnosti regulace průjezdu těžké nákladní dopravy městem Dobříš

Bakalářská práce

2021



**K612 ..... Ústav dopravních systémů**

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

Jméno a příjmení studenta (včetně titulů):

**Jana Kaňková**

Kód studijního programu a studijní obor studenta:

**B 3710 – DOS – Dopravní systémy a technika**

Název tématu (česky): **Možnosti regulace průjezdu těžké nákladní dopravy městem Dobříš**

Název tématu (anglicky): Possibilities of Regulation the of Heavy Freight Traffic Transit Through Dobříš

### **Zásady pro vypracování**

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

- návrh opatření směřujících k omezení provozu těžké nákladní dopravy (pomocí svislého dopravního značení) ve městě Dobříš
- omezení provozu těžké nákladní dopravy na ulici Pražská v úseku mezi křižovatkami s ulicemi U Pivovaru a Za Poštou
- omezení provozu těžké nákladní dopravy na celé části průjezdního úseku silnice II/114 z centra města na hranici katastru města směrem na Hostomice, Hořovice a dálnici D 5
- omezení provozu těžké nákladní dopravy s předpokladem využití tzv. „západního obchvatu města“ převádějícího dopravu ze silnice II/114 do oblasti „průmyslová zóna jih“
- analýza dopadu opatření směřujících k omezení provozu těžké nákladní dopravy na nové rozložení intenzit těžké nákladní dopravy ve městě s využitím výsledků směrového průzkumu těžké nákladní dopravy realizovaného v červnu 2020
- nové hodnoty předpokládaných ovlivněných úsekových intenzit těžké nákladní dopravy (a jejich změny a rozdělení) na všech posuzovaných úsecích komunikační sítě v Dobříši



Rozsah grafických prací: stanoví vedoucí bakalářské práce

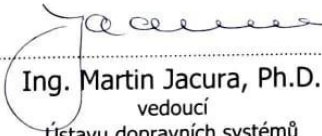
Rozsah průvodní zprávy: minimálně 35 stran textu (včetně obrázků, grafů a tabulek, které jsou součástí průvodní zprávy)


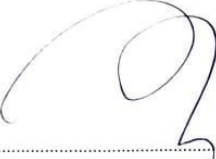
Seznam odborné literatury: stanoví vedoucí bakalářské práce

Vedoucí bakalářské práce: **doc. Ing. Jiří Čarský, Ph.D.**

Datum zadání bakalářské práce: **30. června 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: **9. srpna 2021**  
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

  
  
doc. Ing. Pavel Hrubeš, Ph.D.  
děkan fakulty

Potvrzuji převzetí zadání bakalářské práce.

  
Jana Kaňková  
jméno a podpis studenta

V Praze dne..... 30. června 2020

#### Poděkování

Na tomto místě bych ráda poděkovala všem, kteří mi poskytli podklady pro vypracování této práce. Zvláště pak bych chtěla poděkovat svému vedoucímu práce doc. Ing. Jiřímu Čarskému, Ph.D. za odborné vedení a konzultování bakalářské práce a za cenné rady, které mi poskytoval po celou dobu mého studia. V neposlední řadě bych chtěla poděkovat všem, co se podíleli na dopravním průzkumu a jeho zpracování. Dále bych ráda poděkovala své rodině za morální a materiální podporu.

#### 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 užití 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 5. 8. 2021

  
.....  
podpis

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

Fakulta dopravní

Možnosti regulace průjezdu těžké nákladní dopravy městem Dobříš

Bakalářská práce

září 2021

Jana Kaňková

#### Abstrakt

Předmětem této bakalářské práce s názvem „Možnosti regulace průjezdu těžké nákladní dopravy městem Dobříš“ je návrh opatření směřujících k omezení těžké nákladní dopravy ve městě Dobříš. Cílem práce je analýza výsledků dopadu regulačních opatření ve třech různých navrhovaných variantách s využitím svislého dopravního značení a následné posouzení změn a rozdělení nových hodnot předpokládaných úsekových intenzit těžké nákladní dopravy na vybraných částech komunikační sítě, jejichž umístění vycházelo ze „Směrové dopravní studie města Dobříš“.

#### Klíčová slova

Dobříš, směrový dopravní průzkum, svislé dopravní značení, intenzita dopravy, těžká nákladní doprava, vnitřní doprava, vnější doprava, tranzitní doprava, parametry, regulace

CZECH TECHNICAL UNIVERSITY IN PRAGUE

Faculty of transportation sciences

Possibilities of regulation the of heavy freight traffic transit trough Dobříš

Bachelor thesis

September 2021

Jana Kaňková

#### ABSTRACT

The subject of this bachelor work titled „Possibilities of regulation the of heavy freight traffic transit trough Dobříš“ is the outline and the proposal of measures aimed at the reduction of heavy freight traffic tranzit curently trough the town Dobříš. The goal is to analyze the possible results of the tree diferent suggested approaches, using the vertical traffic signage and then evaluating the attained changes and consequently defining new parameters of the expected intensity of the heavy freght trafic transport in formerly defined road sections, which originated from the document „Directive transport study for the town Dobříš“.

#### Key words

Dobříš, directional traffic survey, vertical traffic signs, traffic intensity, heavy freight transport, internal transport, external transport, transit transport, parametrs, regulation

# Obsah

1	Seznam použitých zkratk	7
2	Úvod	8
3	Vymezení řešeného území	9
3.1	Současná geografie – katastr, geografie, části města, most, potoky, rybníky	9
3.2	Historie města Dobříš	10
4	Doprava	13
4.1	Silniční doprava	13
4.1.1	Nákladní doprava	13
4.2	Železniční doprava	14
4.3	Cyklistická doprava	14
4.4	Letecká	14
4.5	Veřejná doprava	14
5	Dopravní značení	16
5.1	Svislé dopravní značení	16
5.2	Vodorovné dopravní značení	16
5.3	Světelné signály	17
5.4	Akustické signály	17
5.5	Zařízení pro provozní informace	17
6	Dopravní situace ve městě	18
7	Reálná data z výzkumu a věci z nich vyplývající	19
7.1	Dopravní průzkumy a jejich metodika	19
7.2	Účel a potřeby zadavatele	19
7.3	Zvolená metodika vzhledem k potřebám zadavatele – směrový dopravní průzkum města Dobříš	20
7.3.1	Parametry	20
8	Výsledky průzkumu	25
8.1	Úvod	25
8.2	Podíly druhů dopravy podle zdroje a cíle cesty	26
8.2.1	Tranzitní doprava	27
8.2.2	Vnější doprava	29
8.2.3	Typické zdroje a cíle vnější dopravy	31
8.2.4	Vnitřní doprava	32

9	Možné varianty a dopady regulace těžké nákladní dopravy v Dobříši	33
9.1	Varianta 1	33
9.1.1	Výsledky varianty 1 – celkové (vnitřní, vnější a tranzitní dopravy)	36
9.2	Varianta 2	36
9.2.1	Výsledky varianty 2	40
9.3	Varianta 3	40
9.3.1	Výsledky varianty 3	41
9.4	Porovnání jednotlivých variant	42
9.4.1	Vnitřní doprava	44
9.4.2	Vnější doprava	45
9.4.3	Tranzitní doprava	46
9.4.4	Celková doprava (tabulka)	47
9.4.5	Shrnutí a porovnání dopravních změn generovaných jednotlivými oblastmi definovaných dopravním průzkumem města Dobříš	48
10	Závěr	52
11	Použité zdroje	53
12	Seznam obrázků	55
13	Seznam tabulek	56
14	Seznam příloh	57



# 1 Seznam použitých zkratk

ČVUT – České vysoké učení technické v Praze

KSÚS – Krajská správa a údržba silnic

MHD – Městská hromadná doprava

MK – Místní komunikace

OK – Okružní křižovatka

PID – Pražská integrovaná doprava

RPDI – Roční průměr denních intenzit dopravy

ŘSD – Ředitelství silnic a dálnic

SDZ – Svislé dopravní značení

SSZ – Světelné signalizační zařízení

TP – Technické podmínky

## 2 Úvod

Se vzrůstající intenzitou těžké nákladní silniční dopravy, která je mimo jiné způsobena např. nárůstem přesunu zboží silniční dopravou, a současně s rostoucím počtem osobní automobilové přepravy nutně dochází k prudkému zahušťování dopravy, zvyšování exhalací a hladiny hluku v městských aglomeracích. Tato skutečnost vybízí městské samosprávy ke změně současného nevhodného stavu. To je umožněno stávající legislativou v oblasti regulace těžké nákladní dopravy, která dává úřadům reálnou možnost, jak situaci řešit s využitím svislého dopravního značení. Již několik měst spustilo na svém území proces regulace těžké nákladní dopravy – k omezení vjezdu využívají několika faktorů, jako např. omezení hmotnosti či rozměrů vjíždějících vozidel nebo zavedení mýtného systému.

Město Dobříš se touto problematikou dlouhodobě zabývá, a proto realizovalo průzkum zásadních atributů, které usměřují nákladní dopravu v městské síti, identifikaci tranzitní, vnitřní a vnější nákladní dopravy a jejich podíl v klíčových dopravních uzlech města.

Cílem této práce je navrhnout optimalizované varianty opatření směřujících k regulaci provozu těžké nákladní dopravy ve městě Dobříš, analyzovat výsledné efekty navrhovaných variant regulace, porovnat jejich účinnost a schopnost pozitivně ovlivnit úsekové intenzity (jejich změny a rozdělení) na všech posuzovaných úsecích komunikační sítě v Dobříši. Navrhované varianty jsou v této práci vyhodnocovány pomocí stejných parametrů, jako ve výše zmíněném realizovaném průzkumu [1], jehož kvantitativní výsledky byly použity jako referenční základ pro hodnocení vyvolaných změn. Dalším cílem je najít variantu, která ve městě co nejvíce omezí nechtěnou tranzitní dopravu a optimalizuje trasy pro nezbytnou vnější těžkou nákladní dopravu a zároveň nebude mít nežádoucí vliv na jiné segmenty dopravy ve městě.

### 3 Vymezení řešeného území

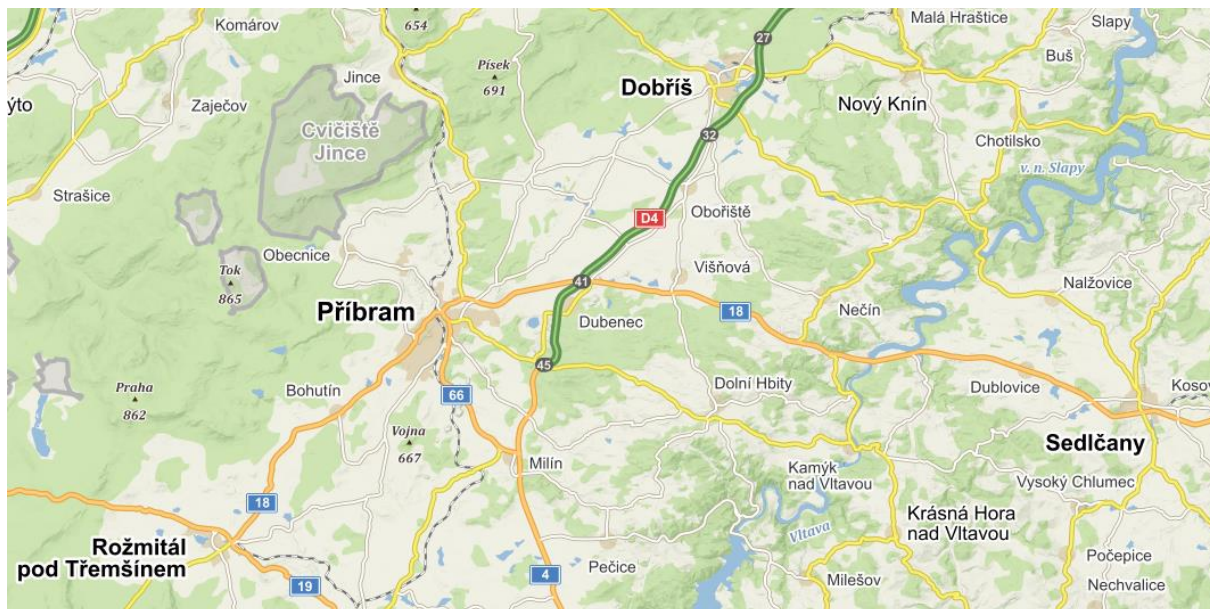
V následujících podkapitolách bude představeno město Dobříš, které je oblastí zájmu této bakalářské práce. V první části bude přiblížena geografická poloha Dobříše včetně základních údajů, jeho významných dominant apod. Následující kapitola bude věnována historii města.

#### 3.1 Současná geografie – katastr, geografie, části města, most, potoky, rybníky

V současnosti má katastrální území Dobříš rozlohu 53,41 km<sup>2</sup>, na němž žije 8 960 obyvatel. Hustotu osídlení tak je 165,28 obyv./km<sup>2</sup>. [2]

Město Dobříš se nachází ve Středočeském kraji v okrese Příbram, patří mezi obce s rozšířenou působností. [3] Poloha města a jiných částí je doložena na Obrázku 1.

Dobříš je situována jihozápadně od hlavního města. Taktéž jihozápadně od Dobříše se nachází okresní město Příbram, východně Nový Knín, jihovýchodně Sedlčany a jižně Březnice spolu s Rožmitálem pod Třemšínem.



Obrázek 1: Dobříš a významné obce v jejím okolí [4]

Všechna výše uvedená města nacházející se v okolí Dobříše jsou zmíněna zejména, protože jsou aglomerací oblasti této lokality a jsou vyobrazena na Obrázku 1. Dobříš je rozčleněna

na dvě části, která jsou součástí katastrálního území tohoto města nyní je to osada Trnová a Kodetka. V minulosti sem zde patřila Voznice a Chouzavá. [3]

## 3.2 Historie města Dobříš

Město Dobříš je proslulé svou bohatou minulostí, zásluhou je především výhodné geografické umístění tohoto města. Na samém počátku byla Dobříš osadou na Zlaté (solné) stezce vedoucí z Prahy do Bavor. Podle dostupných informací, bylo území okolo nynějšího města Dobříše, osídleno již v době kamenné, byla zde nalezena dvě hradiště a společně s nimi také kamenná sekera, jejíž stáří je odhadováno 3500 let. [2, 6, 5]

Název Dobříš se vztahuje právě ke vzniku této osady, podle legendy, která praví, že původně osadu založil vladyk Dobřich. První písemná zmínka o existenci Dobříše, byla roku 1252. Čtyři listiny udělující práva Klášteru v Plasích tuto listinu podepsal král Václav I. Listiny uvádějí tehdejší osadu Dobříš jako lovecký dvorec. [3, 5]

Roku 1262 připadl statek šlechtickým vlastníkům rodu Rožmberkům, poté Štěpánovi z Tetína. Za vlády Jana Lucemburského byla Dobříš opět v držení krále. Místo této vsi se nacházelo v oblasti nynějšího hřbitova v blízkosti hrádku Vargač, který Jan Lucemburský nechal vybudovat. [3]

Ve 14 století byla Dobříš oblíbeným loveckým místem pro české panovníky. Slibný rozvoj městečka byl zastaven za dob husitských válek, kdy došlo k vypálení hradu i vsi. Původní Dobříš touto událostí téměř zanikla. Během desetiletí začala vznikat nová Dobříš, umístění bylo situováno o kilometr západněji, než byla původní Dobříš. [5]

Dobříšské panství bylo po určitou dobu zastavováno šlechtickým držitelům, opět vyplatit pod královskou korunu se podařilo v 16. století Maximiliánem II. [3]

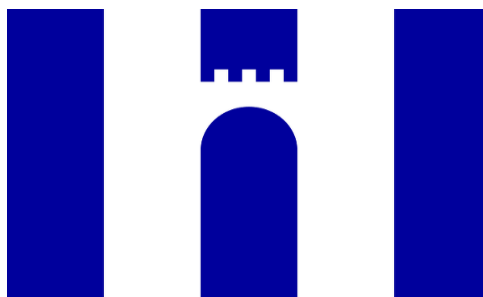
Roku 1569 byla Dobříš pasována z městečka na město císařem Maxmiliánem II. v den svatého Tomáše 21.prosince. Od tohoto dne má za patrona svatého Tomáše, jehož postava se nachází i ve znaku Dobříše. Současný znak znázorňuje Obrázek 3. Na druhém dalším Obrázku 4 je vyobrazena vlajka, která byla městu udělena v roce 2002 předsedou parlamentu. Vlajka je sestavena z 5 pruhů modrých a bílých, kde bílé dva tvoří uprostřed bránu. [3]

Znak města:



Obrázek 2: Znak města Dobříš

Vlajka města:



Obrázek 3: Vlajka města Dobříš

Koncem 16. století jsou první zmínky o existenci židovské obce, jenž připomíná hřbitov, který je umístěn na samém okraji města. Nejstarší náhrobní kámen byl datován k roku 1650. Roku 1630 Dobříš nepatřila již pod královskou korunu, zámek a hrad odkoupil Bruno z Mansfeldu. Následovala Třicetiletá válka, která tragicky zastihla Dobříš, kdy přes ni táhli Švédové, kteří vypálili kostelík a tvrze postavené hejtmánem Hrochem. Samotné městečko tato událost příliš nezasáhla, jiná místa v kraji na tom byla významně hůř. V roce 1666 započala stavba nového barokního zámku, poté následovaly různé aspekty, díky kterým Dobříš rostla a bohatla. Na počátku 18. století byl rozkvět tohoto města zastaven. S přicházející morovou epidemií a následně požárem. Na památku konce moru byla vystavěna socha sv. Šebestiána na rynku, která měla odvracet zlo. Od té doby zažilo město další požár, jenž vypálil hrad Vargač, který byl později přestavěn na sýpku. [3]

Roku 1740 Mansfeldové vymřeli, město Dobříš získal vyženěním příslušník rodu Colloredo, jenž měl podmínku, že připojí Mansfeld ke svému jménu. [3]

V následujících letech začaly stavební práce, které trvaly dvacet let na honosném zámku. Byl vystavěn do stylu pozdního baroka. Na výstavbě se podíleli architekti, jež inspiraci shledali ve vídeňském zámku Schonbrunn. Rodu Mansfeldům již patřil titul knížat a panství jejich bylo

rozšířeno skoupením velkého množství okolních statků. Následovalo vystavění empírové radnice roku 1821, jenž byla přestavěna na místo původní dřevěné radnice. [3]

V roce 1853 Dobříš byla oficiálně povýšena z městečka na město. Významný rok byl 1865, kdy v Dobříši vznikla první rukavičkářská živnost. Ve spoustě odvětví, měli zásluhu Židé a ani v této živnosti tomu nebylo jinak. Šití rukavic poté patřilo k nejdůležitějším činnostem lokálního průmyslu. [3]

Na počátku 19. století došlo k přestavění Pasovské silnice, společně se založením poštovní stanice, telegrafního úřadu a v neposlední řadě železnici spojující Prahu s Dobříší. [3] Úvahou bylo prodloužení trati do Příbrami, ale nakonec bylo rozhodnuto jinak. V této době došlo k významnému zvýšení cestovního ruchu a obnovení živností tehdejší doby. [5] Intenzivním rozvojem také procházela spolková činnost divadla, pěvecká, učitelská i sportovní. [5] Velký průmyslový růst města byl na počátku 20. století, byly zde vybudovány Rukavičkářské závody Dobříš a kovovýrobní továrna. Z tohoto období vzniká Masarykovo sanatorium společně se stavbou evangelického kostela. Sanatorium vzniká pro různé choroby vnitřní, vnější, a především respirační choroby. [3]

I po stávající první reformě za první republiky, majetek zůstal Colloredo-Mansfeldů, který je považován za ekonomickou jednotku Dobříšska. [5]

Po skončení druhé světové války zámek byl sídlem Svazu československých spisovatelů, sloužil umělcům jako místo na odpočinek, ale také jako pracoviště. Z českých umělců je to Jan Drda, který v Dobříši i žil do své smrti a je zde i pohřben. Roku 1989 byly přilehlé lesy se zámkem navráceny rodu Colloredo-Mansfeld. [3] Během 90. let došlo k rozpadu nebo k přeměně veškerých státních podniků a průmyslových zón. [5]

Jak již bylo zmíněno výše město Dobříš má velmi bohatou historii s ohledem na své výhodné geografické umístění. Tím je také atraktivním místem na bydlení, ale i na volnočasové aktivity, kterými jsou například cyklistika, turistika. Je zde dobrá dopravní dostupnost, ale také obci neschází jakákoliv občanská vybavenost.

## 4 Doprava

V této kapitole bude rozdělena doprava jako celek do kategorií podle charakteristických vlastností a všechny tyto kategorie budou představeny.

### 4.1 Silniční doprava

Silniční doprava je charakteristická pohybem vozidel po pozemních komunikacích, přičemž v současné době se jedná o jeden z nejrozšířenějších typů dopravy zejména ve vyspělejších a ekonomicky stabilnějších zemích. Oblíbenost tohoto typu dopravy pramení zejména z povahy její rychlosti, operativnosti, přizpůsobivosti atd. Silniční doprava má samozřejmě i negativní stránky, a to zejména v případě, kdy se v dané lokalitě jedná o nesystémově řízený přepravní systém. Nedostatečná organizace silniční dopravy potom vede k neprůjezdnosti, zpomalení městské hromadné dopravy, nárůstu počtu dopravních nehod apod. Dalším velkou nevýhodou silniční dopravy je znečišťování a zamořování životního prostředí exhalacemi a zvyšování hladiny hluku. Nevýhody vyplývající z produkce emisních plynů automobily jsou v dnešní době částečně eliminovány přechodem na jiné pohonné hmoty (než je benzín a motorová nafta), jako např. plyn, elektřina. [7]

#### 4.1.1 Nákladní doprava

Dopravu lze rozčlenit podle spojitosti s danou oblastí do tří kategorií dopravy, a to: vnitřní, vnější a tranzitní (průjezdná) doprava.

- Vnitřní doprava se vztahuje na vozidla, která se pohybují uvnitř dané oblasti, tzn. zdroj i cíl dané cesty se nalézají na vymezeném území.
- Do vnější dopravy jsou řazena vozidla, která do území výhradně vstupují nebo vystupují, přičemž mají zde svůj zdroj či cíl, což pro účely této práce znamená, že trasa jejich pohybu městem je ovlivnitelná, ale nelze zcela zamezit jejich přístupu do města Dobříš. Podle účely jejich cesty lze vnější dopravu rozdělit na zdrojovou nebo cílovou. Zdrojová doprava je taková, kdy má vozidlo v dané destinaci svůj zdroj a cílová doprava zde má analogicky svou cílovou destinaci.
- Tranzitní doprava neboli průjezdná se vztahuje na dopravu, která územím pouze projíždí a nemá zde svůj zdroj ani cíl. Pro účely této práce je tato kategorie dopravy velice důležitá, jelikož jedním z cílů této práce je regulace těžké nákladní dopravy

ve městě Dobříš. Tranzitní doprava jako taková je z ní zcela vylučitelná bez jakéhokoli negativního dopadu na město, obyvatele, podniky atd. [1, 8, 9]

## **4.2 Železniční doprava**

V Dobříši je ukončena železniční trať číslo 210, která je jednokolejná, neelektrifikovaná a vede z Prahy do Dobříše přes Vrané nad Vltavou. Cesta vlakem z konečné na konečnou trvá 90 minut, což je o hodinu více než alternativa v podobě jízdy autobusem. Vzdálenost centra Dobříše a konečné stanice je přibližně 20 minut chůze. [8, 10]

## **4.3 Cyklistická doprava**

V Dobříši se nachází cyklotrasa, která je značená číslem 308 Vížina – Stožec – Dobříš – Chramiště – Prostřední Lhota, délka této cyklotrasy je přibližně 27,5 km. [11] Tato trasa je poměrně obtížná, prostupuje přes komunikace III. tříd a účelové komunikace. Cyklistická doprava je převážně vedena na MK společně s motorovou dopravou. Cyklistická doprava je zde využívána především za účelem rekreační nežli dopravním. [12]

## **4.4 Letecká**

Nejbližší letiště se nachází v Příbrami. V minulosti sloužilo jako záložní letiště pro armádu. V současnosti je to civilní letiště, na kterém probíhá provoz denně. Především slouží ke sportovnímu využití a rekreaci. Doprava zboží a osob je zanedbatelná. [13]

## **4.5 Veřejná doprava**

Veřejná doprava na Dobříšsku je zaintegrována jako PID a nachází se v zóně 5. Osobní železniční doprava je vedena linka S88 Praha hl. n. – Dobříš. Intervaly mezi spoji je 60 minut ve všední den. Linka je v provozu i přes noc, ale má řidší interval. [14]



- Autobusové linky 392, 393, 395 a 317 obsluhují pátešní trasu Praha – Dobříš – Příbram.
- Všechny linky obsluhující město Dobříš jsou vypsány a znázorněny níže.
- Dobříš, Kodetka (317, 392, 395)
- Dobříš, Kostelíček (317, 361, 392, 639)
- Dobříš, Lom (395, 517)
- Dobříš, Na Hradci (639)
- Dobříš, náměstí (317, 361, 392, 395, 517, 639)
- Dobříš, Pod Hradcem (639)
- Dobříš, Průmyslová zóna (317, 392, 395)
- Dobříš, Sanatorium (639)
- Dobříš, Statek (392)
- Dobříš, Svatá Anna (392)
- Dobříš, Trnová, Dvůr (639)
- Dobříš, U Slovanky (639)
- Dobříš, Větrník (395)
- Dobříš, Železniční stanice (317, 361, 392, 639)

Linka 395 jezdí celotýdně v pravidelných intervalech, ve všední dny jezdí linka od 3:45 do 22:00 a o víkendech od 4:15 do 22:00. V pracovní dny ráno má linka interval 15 minut, dopoledne 20 minut, odpoledne 20 minut, večer 30 minut. Liší se Víkendové intervaly od běžných pracovních dnů a na svátky jsou třicetiminutové intervaly ve všech fázích dne. V dopravních špičkách ve všední dny je tato linka posílena linkou 393, která má pravidelný interval. Noční autobusová doprava zde provozována není. [14, 15, 16, 17]

## 5 Dopravní značení

Dopravní značení spadá mezi systémy vizuální komunikace s řidiči, tak aby se ideálním způsobem optimalizovala plynulost dopravy, zamezilo se nehodovosti a doprava byla celkově přehledná pro všechny účastníky provozu. Dopravní značení se dělí do mnoha kategorií, jako např.: svislé dopravní značení, vodorovné dopravní značení, světelné signály, akustické signály, nebo zařízení pro provozní informace. Všechny výše zmíněné kategorie se řídí legislativou a z ní vycházejícími technickými normami a technickými podmínkami (TP), které jsou specifické pro daný typ dopravního značení a jsou to vlastně legislativně zakotvené zásady pro správný výběr a osazení dopravního značení. [18, 19]

### 5.1 Svislé dopravní značení

Svislé dopravní značení je možné rozdělit na různé typy, které se mohou lišit tvarem, barvou, velikostí a funkcí. Tento typ dopravního značení se řídí předpisem TP 65 spolu s předpisy TP 100 a TP 169, které ovlivňují zároveň i jiné typy dopravního značení a jsou zmíněny zejména kvůli důležitosti pro realizaci praktické části této práce. Funkce svislého dopravního značení může být výstražná, příkazová, upravující přednost, směrová, informativní, dodatková, zákazová a informativně provozní. Svislé dopravní značení je standardně umísťováno zpravidla při pravém okraji vozovky tak, aby bylo vždy viditelné a umístěné v dostatečné vzdálenosti před změnou situace, na kterou upozorňují a řidič tak měl dostatečně dlouhou dobu na zaznamenání, vyhodnocení a reakci. Vzhledem k často snížené viditelnosti zejména vlivem počasí je pro zlepšení viditelnosti svislého dopravního značení možné využít retroflexní žlutozelené fluorescenční podklady. [20, 21]

### 5.2 Vodorovné dopravní značení

Vodorovné dopravní značení se vyznačuje na pozemní komunikaci (zpravidla přímo na vozovce), přičemž se dělí na stálé a přechodné. Tento typ dopravního značení doplňuje značení svislé tím, že upřesňuje jeho význam, nebo ho doplňuje, či zviditelňuje. Jejich důležitou vlastností je, že významově nesmí být nikdy v rozporu s nadřazeným svislým dopravním značením. Mezi nejčastěji používané symboly ve vodorovném dopravním značení patří podélné/příčné čáry a šipky, nebo označení stání/parkovišť/zastávek/zákazů. [20, 21, 22]

## 5.3 Světelné signály

Dalším typem dopravního značení jsou světelné signály, které řídí provoz na pozemních komunikacích s využitím světelné signalizace a ve všech případech, kdy jsou použity, jsou nadřazeny vodorovnému i svislému dopravnímu značení. Světelné signály ve formě návěstidel se používají u všech druhů dopravy, a to zejména pro upravování přednosti v jízdě, či pro řízení kyvadlového provozu. Existují ovšem rozdíly mezi návěstidly v každém odvětví dopravy (např. drážní a silniční) [22]. Dalším neméně významným zařízením, které je úzce spjata se SSZ, jsou např. indukční smyčky, video detektory, infračervené a ultrazvukové detektory. Využívají magnetickou detekci, či video detekci). Dynamickým způsobem ovlivňují řadič SSZ. Na základě těchto vstupních informací jsou upravovány časy v jednotlivých fázích SSZ, tak aby nedocházelo ke zbytečným ztrátovým časům. Indukční smyčky jsou využívány pro zjišťování intenzity, obsazenosti, přítomnosti, ale i např. zjišťování rychlosti v případě umístění dvou smyček v těsné blízkosti za sebou. Video detektory mají téměř identické schopnosti jako indukční smyčky, se značnou výhodou rozpoznávání typu vozidel. [23, 24]

## 5.4 Akustické signály

Další možností, jak signalizovat změny, či nestandardní situace v dopravě jsou akustické signály, které jsou doprovodné nadřazené světelné signalizaci. Pomocí tohoto typu signalizace lze řídit provoz, popřípadě lze upozornit na zvýšenou opatrnost, např. akustická výstraha u železničního přejezdu v kombinaci s kmitajícím světelným signálem. Nejzásadnějším funkčním benefitem pramenícím ze zavedení akustických signálu je možnost orientace nevidomých. [25]

## 5.5 Zařízení pro provozní informace

Tento typ signalizace uvádí významné změny podmínek, které mají vliv na bezpečnost a plynulý provoz na pozemní komunikaci s cílem informovat včasně řidiče dopravních prostředků tak, aby nedocházelo k dopravním kongescím a kolizím (např. upozornění na smog, změnu teploty okolí/vozovky). Toto dopravní značení má zpravidla obdélníkový tvar a jeho obsah se dynamicky mění podle situace a nutnosti změny, kterou je nutné včas dopravit k provozovateli dopravního prostředku. [25]

## 6 Dopravní situace ve městě

Katastrálním územím města Dobříš prostupuje dálnice D4 ze severu na jih a tvoří jižní „obchvat“ města, jehož úkolem je odklonit tranzitní dopravu mimo město. Dálnice D4 je trasována Praha – Strakonice – Vimperk – státní hranice (DE). Další silnice, které propojují město Dobříš s okolními městy, silnice II/114 Hořovice – Dobříš – Slapy – Neveklov – Benešov. Jihovýchodně se spojují silnice II/119 směrem od města Dobříš – Drevníky – Křepenice – Sedlčany. Městem také prochází několik silnic II. a III. třídy. Správu a údržbu místních komunikací zajišťuje DOKAS Dobříš s.r.o. [26, 12]

Silnice III/11628 vede z Dobříše MK Boženy Němcové a Československé armády přes obec Voznice do Nové Vsi pod Pleší. Silnice III/11423 je spojkou silnice II/114 na Starou huť. III/10226 spojuje město s dálnicí D4 směrem na Nečín. III/11417 vede směrem na Příbram, přes obec Rosovice. [3, 26] Aktuální omezení v Dobříši jsou spojena především s nákladní dopravou, jelikož většina platných omezení je pro vozidla nákladní dopravy nad 3,5 tuny. Na hrázi rybníku Papež v ulici Partyzána Svobody se nachází dopravní omezení zakazující vjezd nákladní dopravy nad 3,5 tun. V ulici Československé armády je taktéž dopravní omezení pro nákladní dopravu nad 6 tun. Další takovéto omezení zákazu vjezdu nákladních vozidel je v ulici Bedřicha Smetany. Toto umístění zákazu je situováno na severním paprsku ulice Bedřicha Smetany a zároveň na východním paprsku ulice V Lipkách. [1]

Západní a východní část Dobříše spojují 2 komunikace, které vedou přes vodní toky. Jedním je rybník Papež a druhým je Trnovský potok, přes který vede místní komunikace Pražská. Tu v současné době může projíždět těžká nákladní doprava nad 6 tun bez jakéhokoliv dopravního omezení.

Vše výše zmíněné nevyhnutelně vedlo k dopravním komplikacím, které město Dobříš zaznamenalo ve své Územně dopravní koncepci z roku 2018. Ze studie jednoznačně vyplynulo, že hlavním problémem je především intenzita tranzitní dopravy vedoucí skrze město (zejména přes centrum), čímž negativně ovlivňuje infrastrukturu města Dobříš, a proto je nutné ji regulovat.

## **7 Reálná data z výzkumu a věci z nich vyplývající**

### **7.1 Dopravní průzkumy a jejich metodika**

Dopravní průzkumy, které vychází z analýzy současného stavu dopravy, mají za cíl seznámit uživatele s aktuální podobou provozu na pozemních komunikacích, popřípadě s komplikacemi, ke kterým může docházet.

Součástí studií tohoto typu je získávání aktuálních dat o místní dopravě, jejich zpracování a vyhodnocení, jehož cílem je zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu. Jedním z nástrojů, které tyto průzkumy využívají jsou intenzity motorové dopravy s možností rozdělení do dílčích kategorií z pohledu zdroj-cíl. Dalším užitečným nástrojem je stanovení směrovosti, která datům přikládá další relevantní informační hodnotu týkající se směru pohybu daného segmentu dopravy. Tento typ průzkumu taktéž sleduje i směry pohybu vozidel na křižovatkách, počet cest včetně jejich důvodů apod. [1]

Tento typ dopravní studie může sloužit jako podklad pro modelování dopravy, dopravní plánování, rozhodování o realizaci/úpravě konkrétních dopravně-organizačních opatření apod. Na základě výsledků těchto průzkumů lze stanovit budoucí plán pro zavádění nových opatření s cílem inovovat a optimalizovat provoz na pozemních komunikacích, zjistit možné objízdné trasy a objem tranzitní dopravy na daném území. [1]

### **7.2 Účel a potřeby zadavatele**

Ve městě Dobříš byl proveden směrový dopravní průzkum, jehož prioritním cílem bylo posoudit a porovnat různé možnosti omezení vjezdu těžké nákladní dopravy nad 6 tun do centra města – konkrétně na úseku ulice Pražská v blízkosti náměstí Svobody. Cílem tohoto konkrétního průzkumu bylo zjistit množství, směr pohybu a intenzity těžké nákladní dopravy ve městě Dobříš. Tato znalost by mohla mít kruciální hodnotu v budoucích rozhodnutích o tom, jakými způsoby by měla být regulována těžká nákladní doprava nad 6 tun ve městě Dobříš, a jak by tyto regulační úpravy ovlivnily následné rozložení intenzit těžké nákladní dopravy ve městě.

## **7.3 Zvolená metodika vzhledem k potřebám zadavatele – směrový dopravní průzkum města Dobříš**

Tento typ dopravního průzkumu se uskutečňuje zápisem registračních značek sledovaných vozidel v rozdílných profilech sítě pozemních komunikací. K jeho realizaci může docházet i v oblasti křižovatek, kde dochází např. ke sledování samostatných křižovatkových pohybů. Do tohoto typu průzkumu lze zařadit i skladby dopravního proudu, které jsou zaznamenány na záznamový arch.

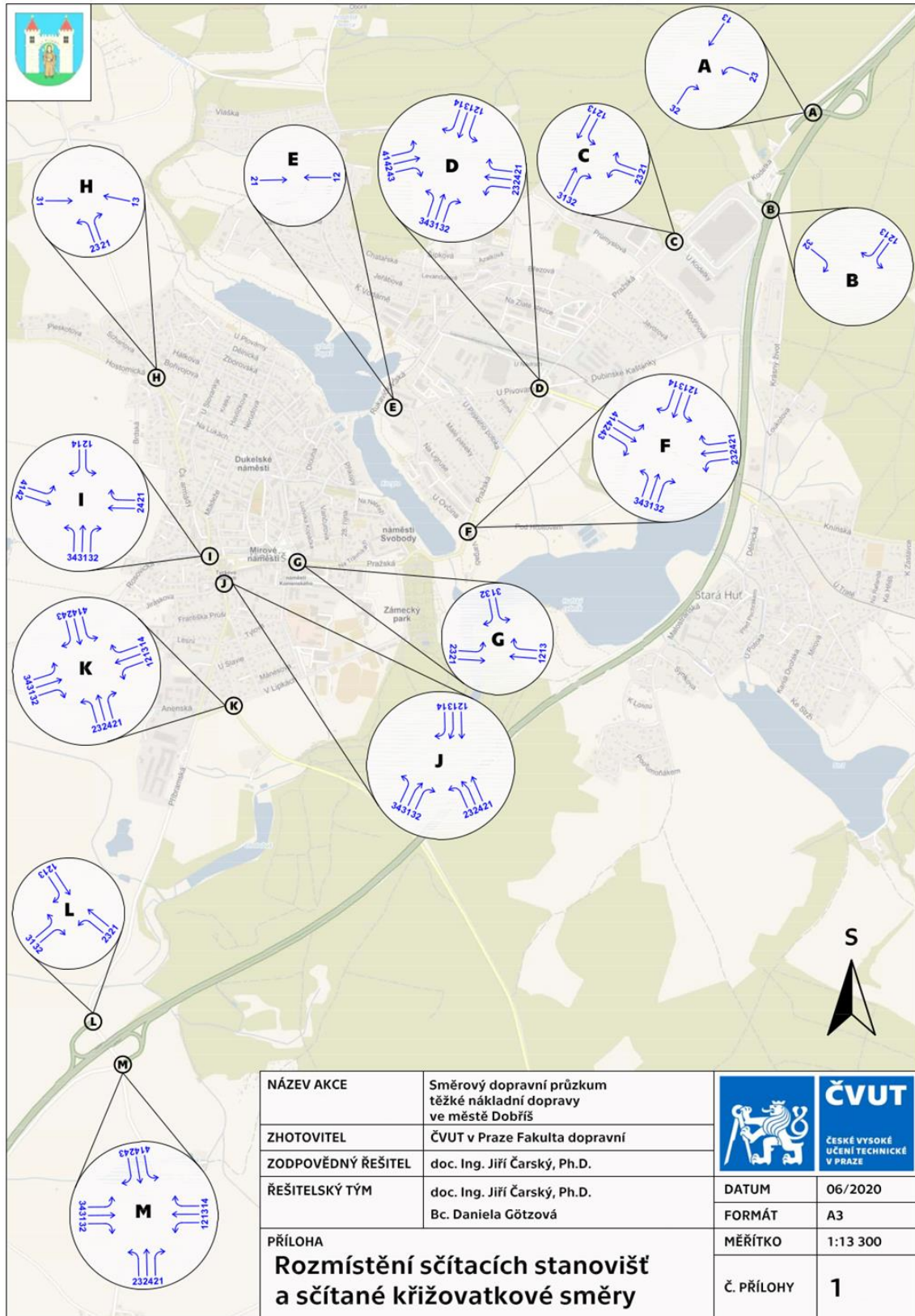
V souladu s realizovaným průzkumem těžké nákladní dopravy nad 6 tun ve městě Dobříš bylo aplikováno ruční sledování za pomoci sčítačů, kteří zaznamenávali průjezd vozidel do předem připravených formulářů s prostorem na zápis registrační značky, časový interval průjezdu a směr daného vozidla. Záznamový formulář byl vytvořen tak, aby sčítači byla práce, co nejvíce usnadněna. Ruční zaznamenávání a pozorování bylo využito pro správnou identifikaci vozidel.

V závislosti na směrovém dopravním průzkumu jsou zkoumány zdroje, cíle a v neposlední řadě směry dopravních proudů na předem vymezeném území.

### **7.3.1 Parametry**

#### **Oblast průzkumu a rozmístění stanovišť a sledované směry**

Dislokace průzkumu, stanovišť a pozorované směry vyobrazuje Obrázek 4. Veškeré tyto zmíněné parametry byly vybrány na základě specializovaného symposia se zástupci Odboru správy majetku města Dobříš. Na základně velkého množství sčítačů se mohl průzkum uskutečnit pouze za jeden den a na předem zvolených stanovištích, v relevantním časovém intervalu uvedeném v následující kapitole. V součtu bylo předurčeno 13 stanovišť A až M, které jsou vyobrazeny na následujícím obrázku. Stanoviště byla situována v křižovatkách, nebo v jejich blízkosti tak, aby mohly být pozorovány kompletní křižovatkové pohyby, s jejichž pomocí byl určen pohyb těžké nákladní dopravy nad 6 tun ve městě. Vzhledem k nižším hodnotám intenzit těžké nákladní dopravy bylo každé stanoviště nutné obsadit pouze jedním sčítačem tak, aby byly všechny průjezdy těžké nákladní dopravy nad 6 tun správně zaznamenány.



Obrázek 4: Rozmístění sčítacích stanovišť a sčítané křižovatkové směry





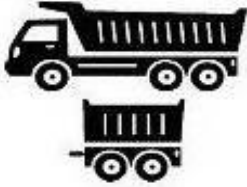
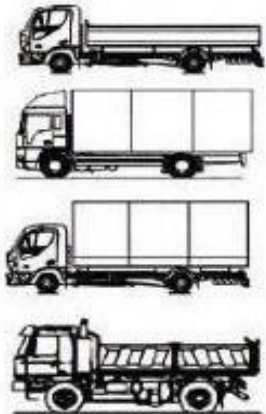
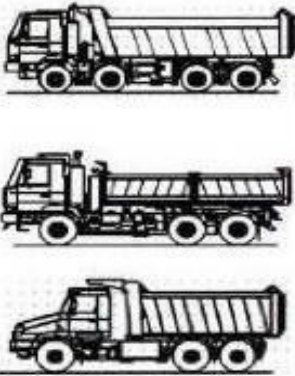
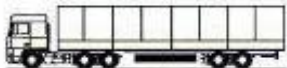
### **Časová informace o sběru dat**

Směrový dopravní průzkum těžké nákladní dopravy nad 6 tun proběhl v Dobříši dne 25. června 2020. Průzkum byl zaznamenáván v časovém období od 5:00 do 21:00 hodin. Bylo polojasno s občasnými přeháňkami a teplota byla okolo 20°. Jednalo se o běžný pracovní den a měsíc, ve kterém se uskutečňují dopravní průzkumy tak, aby nedocházelo k výrazným odchylkám od běžné denní dopravy (TP 189). Celkový časový interval směrového průzkumu byl od 5:00 do 19:00 hodin. Čas byl zvolen tak, aby taktéž nedocházelo k odchylkám od běžné denní dopravy. Výše zmíněný časový interval byl předem konzultován se zástupci Odboru a správy majetku města Dobříš, kteří získali informace od podnikatelských subjektů sídlících v Dobříši, kterých se dopravní průzkum týkal a které mají bohaté zkušenosti s dopravním chováním.

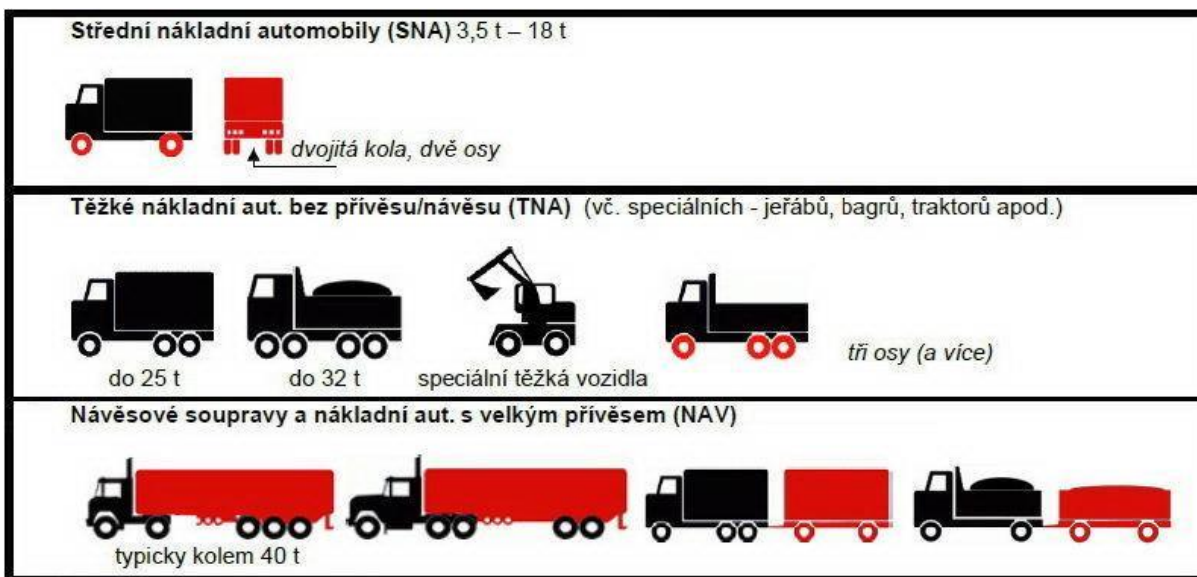
### **Sledovaná vozidla, počet průjezdů a směry**

V průběhu směrového dopravního průzkumu byla sledována vozidla všech nákladních vozidel, popřípadě souprav s hmotností nad 6 tun, které byly shodné se zadáním smlouvy o realizaci toho díla. Přibližná ukázka, která vozidla tyto parametry splňovaly byly vyobrazeny na sčítacích listech, které jsou využívány při Celostátním sčítání dopravy Ředitelstvím silnic a dálnic. Tyto sčítací listy se taktéž využívají při analýze intenzit hlavního města Prahy Technickou správou komunikací a.s. Vyobrazení výřezu ukazuje Obrázek 5 a Obrázek 6.



Střední (3,5 - 10 t včetně)	Těžké (nad 10 t)	Návěsové soupravy
		
<p>s přívěsem</p> 		
<p>Skříňové a stěhovací vozy a menší stavební vozy, včetně stavebních vozů s přívěsem.</p>	<p>Vozy mají v zadní části více náprav. Jedná se především o stavební vozy s otevřeným nákladním prostorem. Popeláři, cisterny s míchačkami, vozy s jeřáby, bagry, zemědělské stroje (kombajny, atd.)</p>	<p>Velké kamiony</p>
<p>Např. Iveco Eurocargo Tector, Tatra 815-280, vozy Liaz, Iveco Daily 60 a vyšší, Daewoo-Avia řady D75 atd.</p>	<p>Např. Tatra, Mercedes, MAN, DAF, Volvo atd.</p>	<p>5 tahači Mercedes, MAN, Volvo, Liaz, DAF, Scania atd.</p>
		

Obrázek 5: Výřez ze sčítacího listu Ředitelství silnic a dálnic používaného při Celostátním sčítání dopravy [1]



Obrázek 6: Výřez ze sčítacího listu Technické správy komunikací a. s. používaného při sčítání intenzit dopravy na území hlavního města Prahy [1]

### Přepoččet na RPDÍ

V průběhu směrového dopravního průzkumu byly sledovány zejména celkové profilové intenzity těžké nákladní dopravy nad 6 tun v daných úsecích, které byly předem stanoveny. Z těchto získaných dat byl stanoven roční průměr denních intenzit (RPDI) na jednotlivých sledovaných úsecích.

### Další použité parametry

Během prováděného směrového průzkumu těžké nákladní dopravy nad 6 tun se ve městě Dobříš nacházelo několik úseků, na kterých byl umístěn zákaz vjezdu pro nákladní vozidla nad 3,5 tuny, resp. nad 6 tun. Podmínkou pro uskutečnění tohoto směrového průzkumu byl možný vjezd všech vozidel na všechna stanoviště.

Stanoviště E bylo umístěno u křižovatky ulic Partyzána Svobody, Rukavičkářská a U Pivovaru a poblíž něj byl zákaz vjezdu nákladních vozidel nad 6 tun na hráz rybníku Papež, konkrétně v ulici Partyzána Svobody. Mezi stanovišti I (jižní paprsek) a H (severní paprsek) v ulici Československé armády je nákladní doprava omezena zákazem vjezdu nákladních vozidel nad 6 tun. Další omezení je poblíž stanoviště K, kde je zákaz vjezdu nákladních vozidel nad 3,5 tuny. Konkrétněji jsou to ulice Bedřicha Smetany na severním paprsku a východním paprsku ulice V Lipkách.

## 8 Výsledky průzkumu

V této kapitole jsou uvedeny aktuální výsledky směrového dopravního průzkumu provedeného ve městě Dobříš pro těžkou nákladní dopravu nad 6 tun pomocí grafického znázornění pentlogramů. Vyobrazeny budou výsledky směrové intenzity a úsekové hodnoty intenzit. Grafické znázornění bude rozdělené podle umístění zdroje a cíle na dopravu tranzitní, vnitřní a vnější.

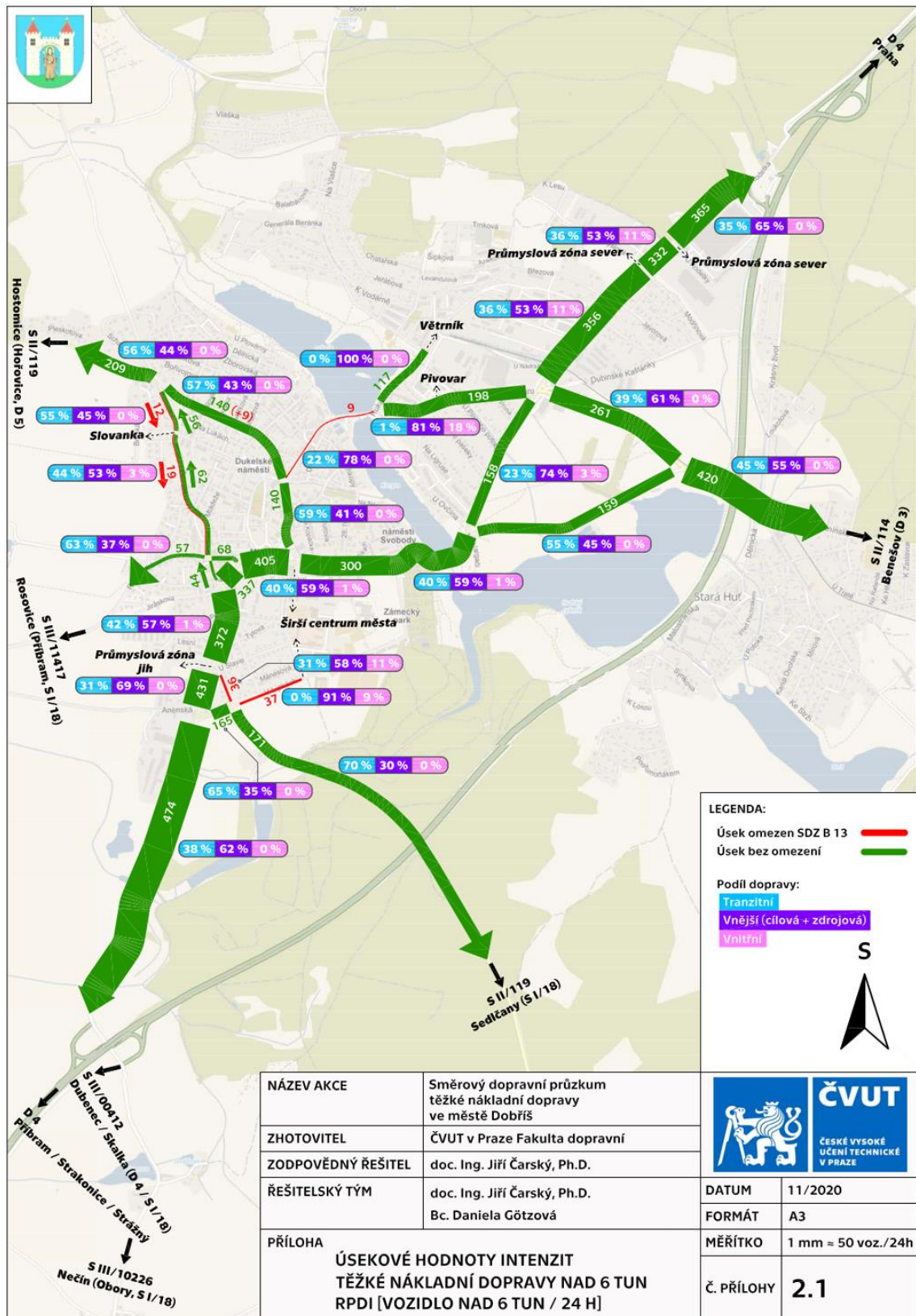
### 8.1 Úvod

Z provedeného směrového dopravního průzkumu vyplývají následující uvedené informace, např. RPDI dopravy na vybraných komunikacích. Nejvyšší intenzity z průzkumu těžké nákladní dopravy nad 6 tun jsou na místních komunikacích, které přivádějí dopravu směrem z centra na křižovatku, která je řešena mimoúrovňově a je označována také jako Dobříš – jih tzn. Na Mírovém náměstí a na připojující ulici Příbramské, kde intenzity těžké nákladní dopravy nad 6 tun dosahují hodnot 400 až 500 vozidel za den. Tyto nalezené hodnoty vypovídají o významné vytíženosti těchto komunikací, které se orientují směrem na jih. Konkrétněji jsou to cesty směřující na dálnici D4 směrem na Příbram, taktéž silnice I/18 bez užití dálnice D4 těžkou nákladní dopravou nad 6 tun. [1]

Další zjištěné nezanedbatelné intenzity těžké nákladní dopravy byly analýzou získány na ulici Pražská v oblasti „Průmyslová zóna sever“, která přispívá ke zvyšování intenzit v dané oblasti. Ve zmíněném území se hodnoty týkají 350 vozidel těžké nákladní dopravy nad 6 tun za den. Další silnice II/144, která vede z města ven jihozápadně směrem k městu Benešov případně na dálnici D3, kde bylo registrováno 420 vozidel těžké nákladní dopravy nad 6 tun za den. Součástí úvah o zavedení zákazu vjezdu těžkých nákladních vozidel nad 6 tun je také samostatný segment ulice Pražská v blízkosti náměstí Svobody, jelikož zdejší zatížení dosahuje vysokých hodnot 300 vozidel těžké nákladní dopravy nad 6 tun za den.

Opakem je „průtah“ silnice S II/119, který je zatížen na svých dvou úsecích nižšími intenzitami. Jihozápadně směrem na Hořovice společně s dálnicí D5 bylo zaznamenáno přes 200 těžkých nákladních vozidel nad 6 tun za den pro oba směry. Jihozápadně směrem na Sedlčany k silnici I/18 se intenzity pohybují přibližně okolo 170 těžkých nákladních vozidel nad 6 tun za den pro oba směry. [1]

## 8.2 Podíly druhů dopravy podle zdroje a cíle cesty



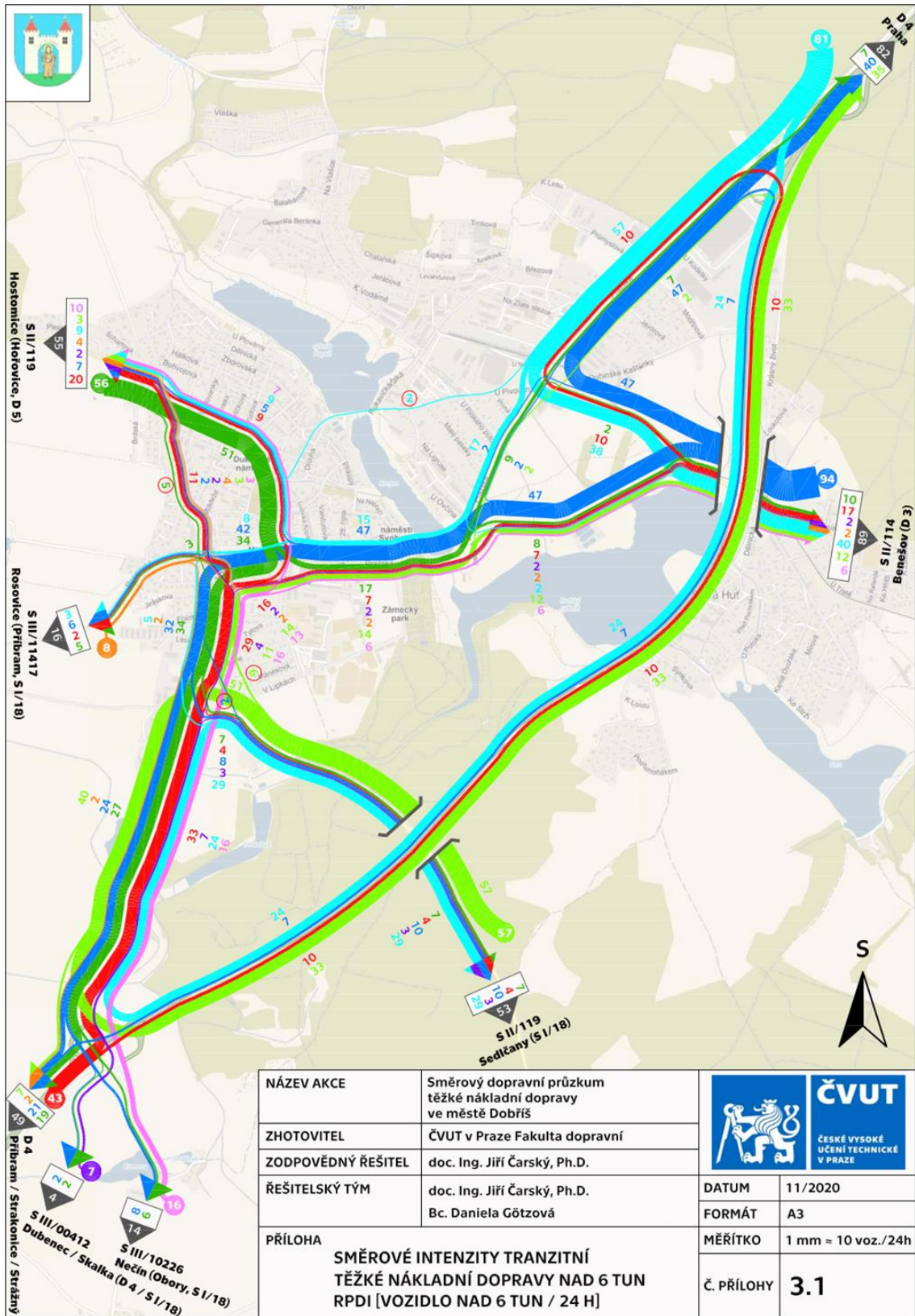
Obrázek 7: Úsekové hodnoty intenzit (RPDI [vozidlo nad 6 tun / 24 hodin]) těžké nákladní dopravy nad 6 tun

## 8.2.1 Tranzitní doprava

Níže jsou uvedeny výsledky směrového dopravního průzkumu, speciálně úsekové a směrové intenzity tranzitní těžké nákladní dopravy nad 6 tun.



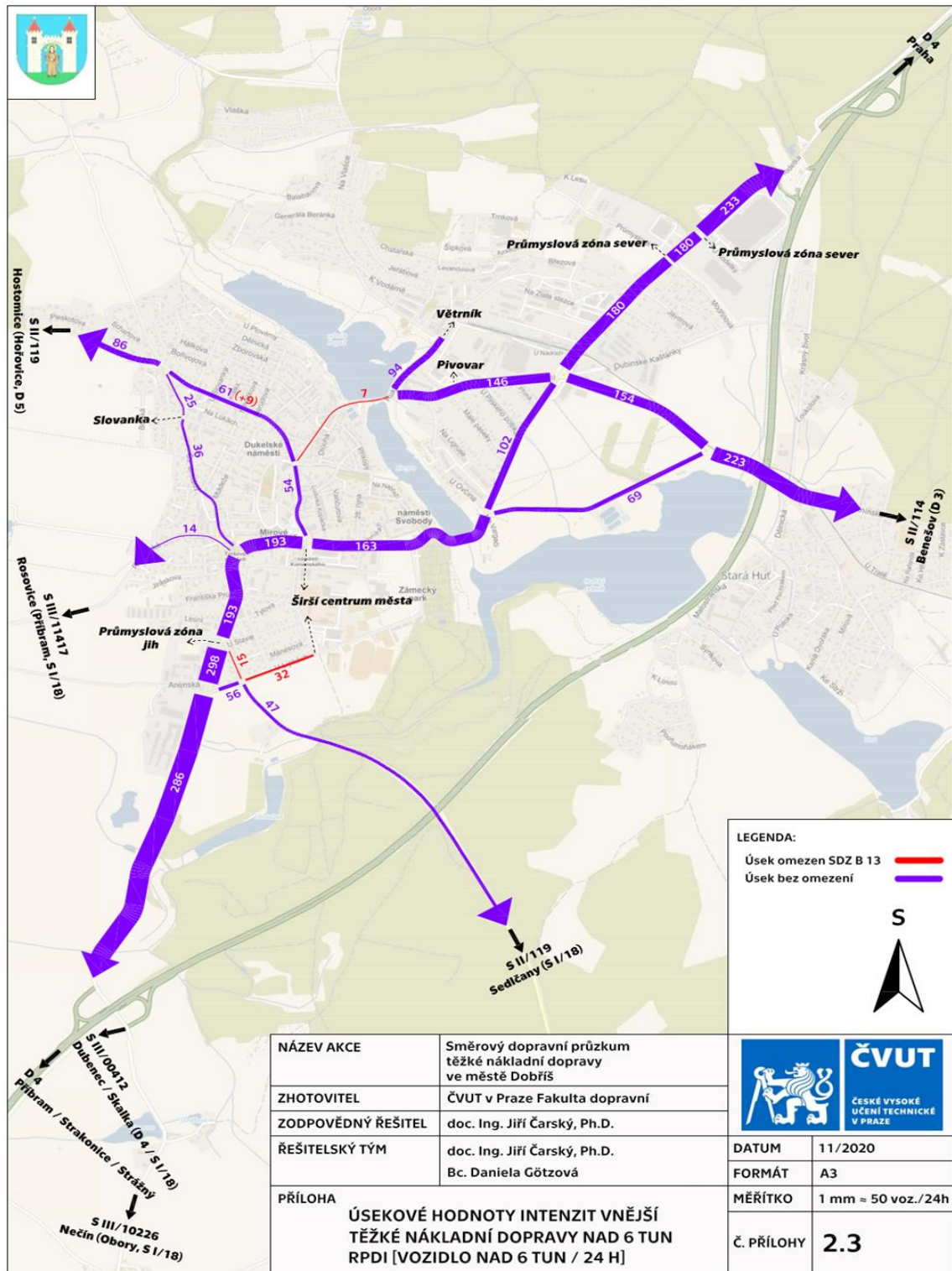
Obrázek 8: Úsekové hodnoty intenzit (RPDI [vozidlo nad 6 tun / 24 hodin]) tranzitní těžké nákladní dopravy nad 6 tun



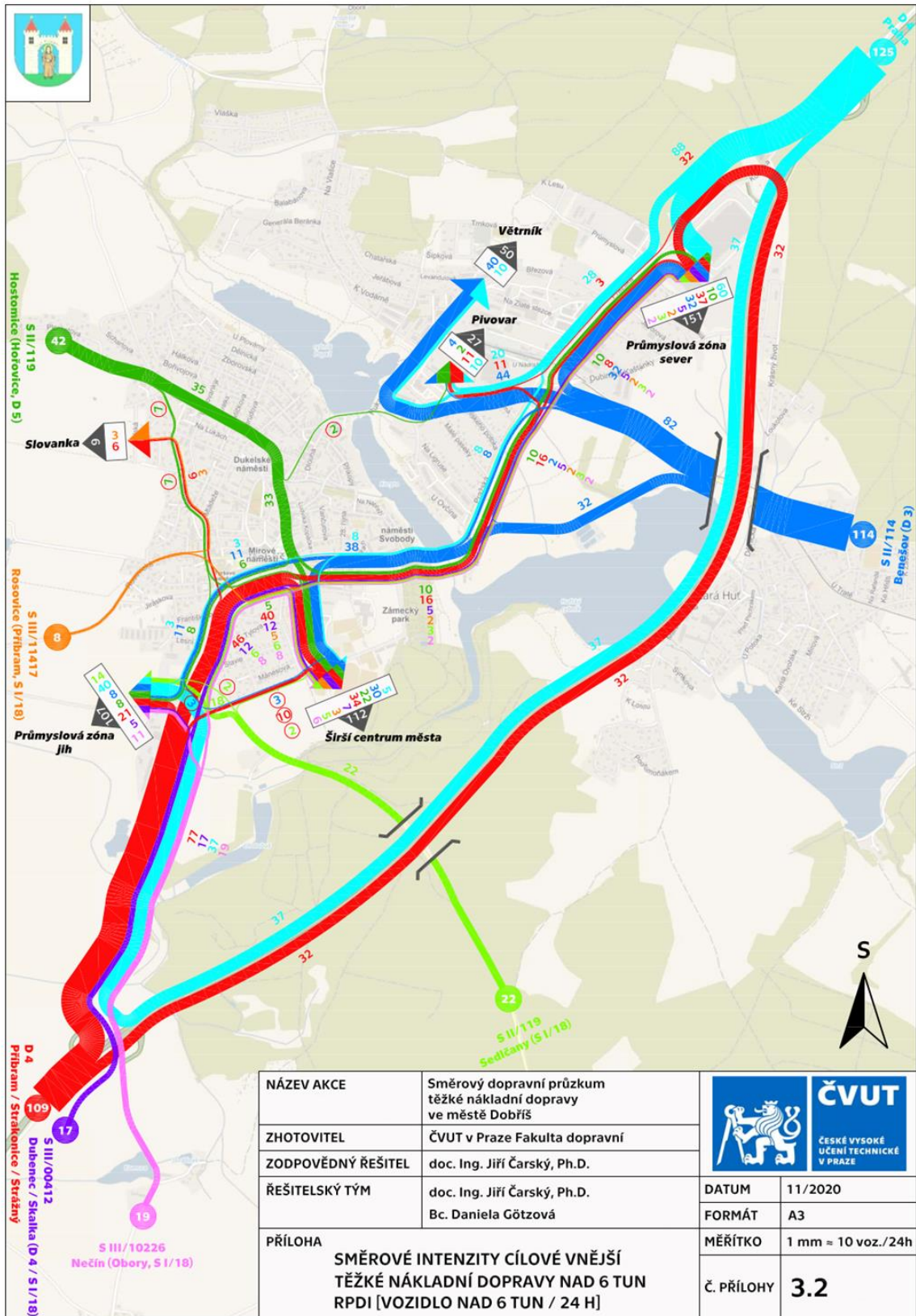
Obrázek 9: Směrové intenzity (RPDI [vozidlo nad 6 tun / 24 hodin]) tranzitní těžké nákladní dopravy nad 6 tun

## 8.2.2 Vnější doprava

V rámci této kapitoly jsou znázorněny výsledky v grafické podobě pro úsekové a směrové intenzity zdrojové či cílové vnější těžké nákladní dopravy nad 6 tun.



Obrázek 10: Úsekové hodnoty intenzit (RPDI [vozidlo nad 6 tun / 24 hodin]) vnější těžké nákladní dopravy nad 6 tun

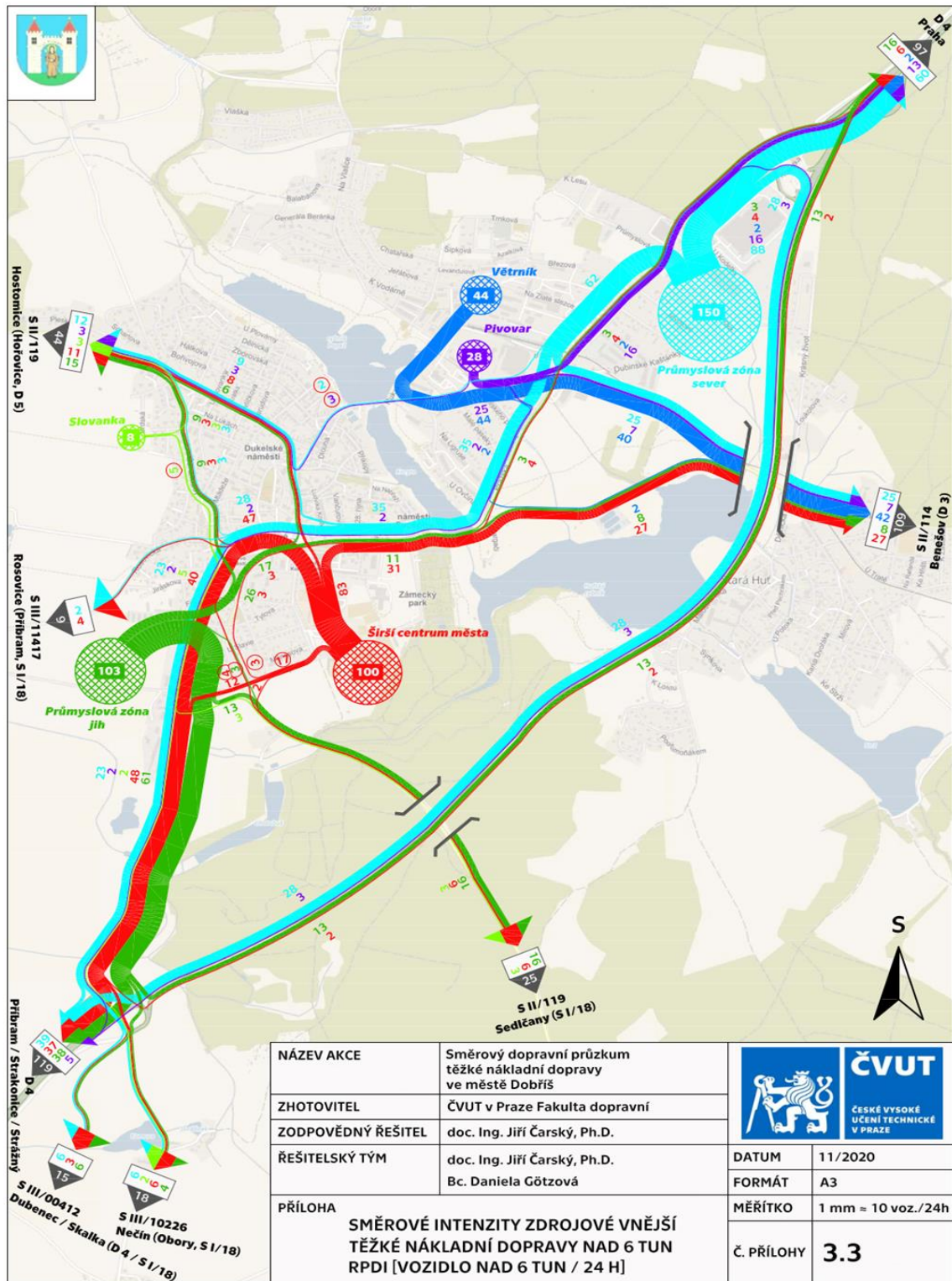


Obrázek 11: Směrové intenzity (RPDI [vozidlo nad 6 tun / 24 hodin]) cílové vnější těžké nákladní dopravy nad 6 tun



## 8.2.3 Typické zdroje a cíle vnější dopravy

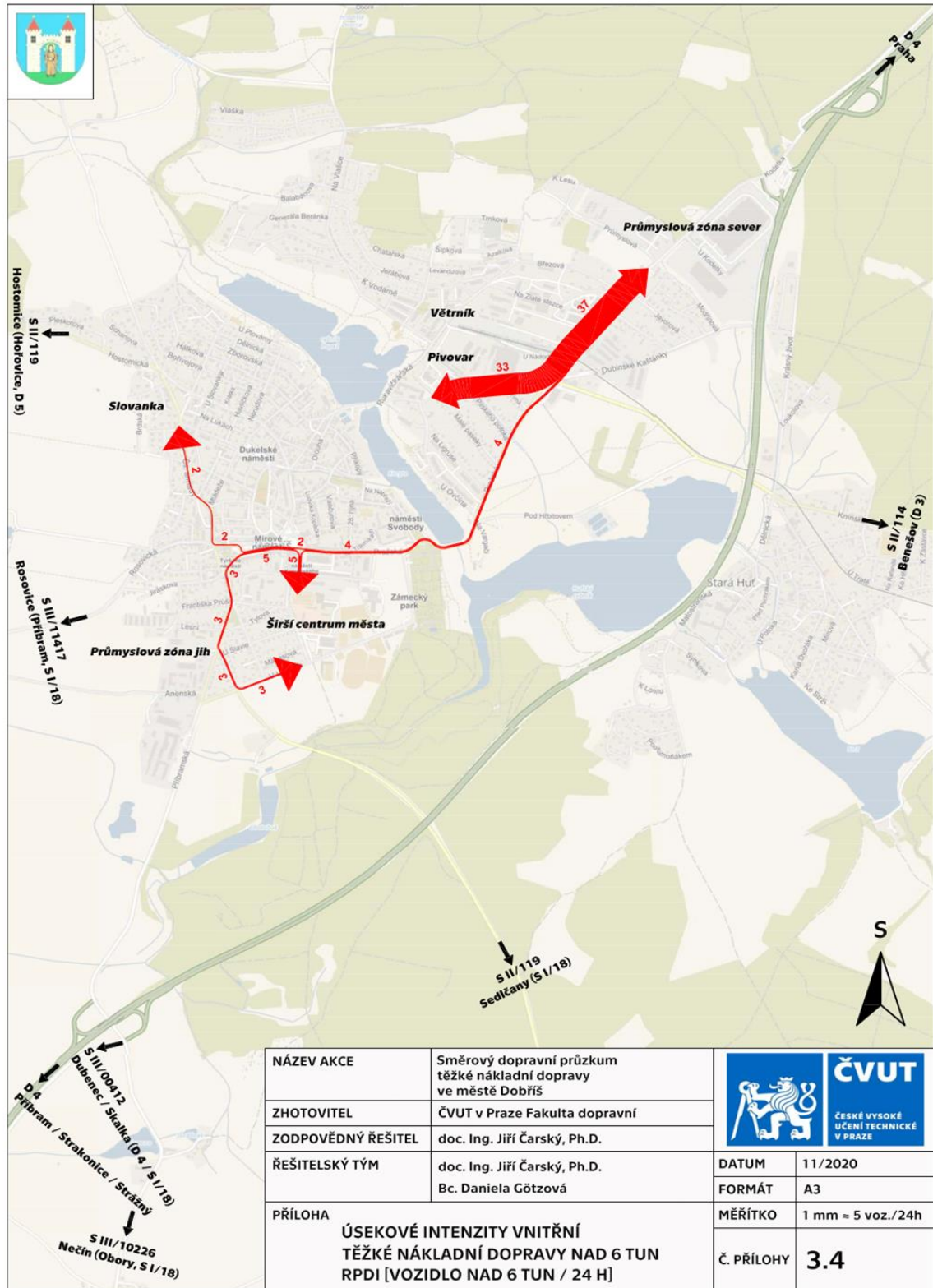
Tato kapitola graficky zobrazuje s využitím pentagramů typické zdroje a cíle vnější těžké nákladní dopravy nad 6 tun ve městě Dobříš.



Obrázek 12: Směrové intenzity (RPDI [vozidlo nad 6 tun / 24 hodin]) zdrojové vnější těžké nákladní dopravy nad 6 tun

## 8.2.4 Vnitřní doprava

Níže jsou uvedeny úsekové intenzity vnitřní těžké nákladní dopravy nad 6 tun.



Obrázek 13: Úsekové intenzity (RPDI [vozidlo nad 6 tun / 24 hodin]) vnitřní těžké nákladní dopravy nad 6 tun

## 9 Možné varianty a dopady regulace těžké nákladní dopravy v Dobříši

V průběhu této kapitoly budou detailněji analyzovány možné varianty regulace a dopady, které jsou nedílnou součástí jakéhokoliv omezení dopravy. První popisovanou variantou je omezení provozu těžké nákladní dopravy na Ulici Pražská mezi křižovatkami s ulicemi U Pivovaru a Za Poštou níže v kapitole 9.1. Druhou variantou je omezení na části úseku silnice II/114, spolu s omezením varianty 1. Třetí variantou pro omezení dopravy je omezení provozu těžké nákladní dopravy, kdy bude jako alternativa využít „západní obchvat města“ a v této variantě je opět použito i omezení dopravy z varianty 1.

Graficky zpracované výsledky intenzit úsekového a směrového dopravního průzkumu jsou rozděleny podle druhu těžké nákladní dopravy pro navrhovanou variantu č. 1 (viz kapitola 9.1), variantu č. 2 (viz kapitola 9.2), variantu č. 3 (viz kapitola 9.3).

Všechny výstupy práce uvedené v této části práce dodržují jednotné značení, přičemž zelená barva signalizuje úbytky intenzity těžké nákladní dopravy nad 6 tun a červená barva znamená přírůstky v intenzitách těžké nákladní dopravy nad 6 tun. Toto barevné značení je shodné pro absolutní hodnoty intenzit a pro relativní hodnoty intenzit.

Dále zde budou zobrazena grafická schémata typů regulovaných komunikací se zakresleným SDZ B4 – Zákaz vjezdu nákladních automobilů, SDZ E13 – Dodatková tabulka s textem „Mimo dopravní obsluhy“ a SDZ B13 – Zákaz vjezdu vozidel, jejichž okamžitá hmotnost přesahuje vyznačenou mez, tj. 6 tun, která byla umístěna do schématu dle stávající situace na základě průzkumu svislého dopravního značení v terénu.

Stávající a nově osazené svislé dopravní značení naleznete v příloze (viz příloha 1.1.). Dále byla zpracována přehledová mapa města Dobříše rozdělená do segmentů (viz příloha 6.13), které byly následně podrobně zpracovány, a to ve variantě 1 a 2.

### 9.1 Varianta 1

Regulace na komunikaci Pražská, je situována mezi křižovatkou U Pivovaru a Za poštou, jedná se o úsek komunikace, jehož krajní body jsou od sebe vzdáleny přibližně 1 km. Ulice Pražská, jak bylo uvedeno výše, prostupuje přes Trnovský potok, konkrétněji ze západu na severovýchod. V současné době zde není žádné dopravní omezení pro nákladní dopravu.

Tato varianta regulace předpokládá omezení těžké nákladné dopravy na výše zmíněném úseku (viz příloha 2.13.).

Pro variantu 1 bylo zpracováno grafické schéma významných typů komunikací (viz příloha 5.1.), které bylo následně rozděleno do jednotlivých segmentů se zakreslenými SDZ B4 - Zákaz vjezdu nákladních automobilů, SDZ E13 – Dodatková tabulka s textem „Mimo dopravní obsluhy“ a SDZ B13 – Zákaz vjezdu vozidel, jejichž okamžitá hmotnost přesahuje vyznačenou mez, tj. 6 tun, pro stávající a navrhovaný stav. Stávající SDZ je graficky zpracováno ve stupních šedi, nově navržené SDZ barevně a rušené SDZ je schematicky přeškrtnuto červeným křížem. Určité skupiny dopravních značek jsou kvůli přehlednosti výkresu pasportu SDZ (viz příloha 5.1., 5.2., 5.3., 5.4., 5.5., 5.6., 5.7., 5.8., 5.9., 5.10., 5.11.) zcela vynechány ve stávající i navrhované variantě a navrhovanými variantami nebudou nikterak ovlivněny.

Vynechané skupiny dopravních značek jsou skupina A a skupiny IJ. Dále byly vynechány SDZ E7, E8, E13 pouze v případě, že jsou umístěny pod vynechanou dopravní značkou, SDZ IP11, IP12, IP13, IP31, C7, C8, C9, C10, C11, IS11, IS19, IS20, IS21, IS22, IS23, IS24, IS18, IZ8 a veškeré jejich další varianty.

Segmenty komunikací, kde nebylo potřeba nové osazení, tudíž je zde vyobrazen stávající stav SDZ (viz příloha 5.1., 5.2., 5.6., 5.10., 5.11.).

V křižovatce ulic U Pivovaru x Pražská x Dubínské Kaštánky došlo ke zrušení SDZ IS3a – Směrová tabule směrem vpřed směrem na Hostomice, jelikož je ulice pro těžkou nákladní automobilovou dopravu uzavřena. Zrušena byla také SDZ IS1a – Směrová tabule pro příjezd k dálnici přímo směrem na Příbram z důvodu nemožnosti rozlišit platnost této značky pro osobní a nákladní automobily.

V křižovatce ulic Rukavičkářská x U Pivovaru došlo ke zrušení stávajícího a špatně umístěného SDZ B4 – Zákaz vjezdu nákladních automobilů. Zrušena byla i SDZ IP6 – Přejížděcí tabule pro chodce, v obou směrech, aby mohlo být osazeno nové SDZ B4 – Zákaz vjezdu nákladních automobilů SDZ E13 – Dodatková tabulka s textem „Mimo dopravní obsluhy“. SDZ IP6 – Přejížděcí tabule pro chodce ve městě, konkrétně v křižovatce být nemusí. Přidáno bylo SDZ C2b – Přikázaný směr jízdy vpravo pod SDZ P2 – Hlavní pozemní komunikace ze západu (viz příloha 5.4.).

Na okružní křižovatce ulic Plk. B. Petroviče, Part. Svobody a Jiřího Wolkerova došlo ke zrušení dopravní značky SDZ IS1b – Směrová tabule pro příjezd k dálnici vlevo a SDZ IS1a - Směrová tabule pro příjezd k dálnici přímo z důvodu vyšší přehlednosti pro nákladní automobily (viz příloha 5.5.).

Křižovatka ulic Pražská x Mírové náměstí x Plk. B. Petroviče byla osazena v Pražské ulici směrem na východ SDZ B4 – Zákaz vjezdu nákladních automobilů a SDZ E13 – Dodatková tabulka s textem „Mimo dopravní obsluhy“ na stejný sloupek nad SDZ B28 – Zákaz zastavení. Z téhož sloupku bylo přesunuto SDZ IS16b – Číslo silnice na jiný sloupek.

Výjezd z ulice Plk. B. Petroviče byl osazen SDZ C2c – Příklad směr jízdy vlevo, SDZ E9 – Druh vozidla „piktogram nákladního automobilu“ a SDZ E13 – Dodatková tabulka s textem „Mimo dopravní obsluhy“ na stejný sloupek pod SDZ P4 – Dej přednost v jízdě a SDZ E2b – Tvar křižovatky. Na stejný paprsek křižovatky bylo také trvale osazeno SDZ IS11b – Směrová tabule pro vyznačení objížďky s piktogramem nákladního automobilu jako objížďná trasa pro nákladní automobily směrem k dálnici. Západní vjezd z ulice Pražská do křižovatky byl osazen SDZ C2c – Příklad směr jízdy vlevo, SDZ E9 – Druh vozidla „piktogram nákladního automobilu“ a SDZ E13 – Dodatková tabulka s textem „Mimo dopravní obsluhy“ na stejný sloupek pod SDZ P2 – Hlavní pozemní komunikace (viz příloha 5.7.).

V křižovatce ulic Pod Hřbitovem x U Ovčína x Pražská došlo k osazení ulice Pražská směrem na jih SDZ B4 – Zákaz vjezdu nákladních automobilů a SDZ E13 – Dodatková tabulka s textem „Mimo dopravní obsluhy“ na stejný sloupek nad SDZ B28 – Zákaz zastavení.

Výjezd z ulice Pod Hřbitovem byl osazen SDZ B24b – Zákaz odbočení vlevo, SDZ E9 – Druh vozidla „piktogram nákladního automobilu“ a SDZ E13 – Dodatková tabulka s textem „Mimo dopravní obsluhy“ na stejný sloupek pod SDZ P4 – Dej přednost v jízdě.

Výjezd z ulice U Ovčína byl osazen SDZ B24a – Zákaz odbočení vpravo, SDZ E9 – Druh vozidla „piktogram nákladního automobilu“ a SDZ E13 – Dodatková tabulka s textem „Mimo dopravní obsluhy“ na stejný sloupek pod SDZ P4 – Dej přednost v jízdě.

Severní vjezd z ulice Pražská do křižovatky byl osazen SDZ C2f - Příklad směr jízdy vlevo a vpravo, SDZ E13 – Dodatková tabulka s textem „Mimo dopravní obsluhy“ a SDZ E9 – Druh vozidla „piktogram nákladního automobilu“ na stejný sloupek pod SDZ P2 – Hlavní pozemní komunikace a SDZ E2b – Tvar křižovatky. Zbylé větve byly osazeny příčným SDZ B24a – Zákaz odbočování vpravo, SDZ B24b – Zákaz odbočování vlevo. (viz příloha 5.8.).

Východní větev ulice Knínská, před křižovatkou s ulicí Pod Hřbitovem byla doplněna o SDZ IS11b – Směrová tabule pro vyznačení objížďky s piktogramem nákladního automobilu, pro směrování nákladních automobilů na dálnici (viz příloha 5.9.).

### **9.1.1 Výsledky varianty 1 – celkové (vnitřní, vnější a tranzitní dopravy)**

Výsledky úsekových celkových hodnot intenzit pro těžkou nákladní dopravu nad 6 tun byly přepočteny na RDPI a při aplikaci varianty 1 jsou v příloze 2.2. Výsledky jsou také uvedeny v absolutních (viz příloha 2.1.) a relativních (viz příloha 2.3.) změnách úsekových hodnot intenzit. Dále byly výsledky úsekových hodnot intenzit děleny dle dopravního vztahu k řešené oblasti. Pro vnitřní nákladní dopravu jsou níže výsledky absolutních (viz příloha 2.7.) a relativních změn intenzit (viz příloha 2.9). Dále jsou pro vnitřní nákladní dopravu uvedeny celkové hodnoty úsekových intenzit (viz příloha 2.8). Také pro vnější nákladní dopravu jsou níže výsledky absolutních (viz příloha 2.10.) a relativních změn intenzit (viz příloha 2.12.). Dále jsou pro vnější nákladní dopravu uvedeny celkové hodnoty úsekových intenzit (viz příloha 2.11). Pro tranzitní nákladní dopravu jsou níže výsledky absolutních (viz příloha 2.4) a relativních změn intenzit (viz příloha 2.6). Dále jsou pro tranzitní nákladní dopravu uvedeny celkové hodnoty úsekových intenzit (viz příloha 2.5).

## **9.2 Varianta 2**

Ve variantě 2 bylo použito omezení varianty 1 spolu s následujícím, níže popsaným omezením. Jedná se o regulaci těžké nákladní dopravy nad 6 tun v části průjezdního úseku II/114 z centra města na hranici katastru města směrem na Hostomice, Hořovice a dálnici D5. Konkrétněji je toto omezení situováno z jihu na severozápad. Pro variantu 2 bylo zpracováno grafické schéma významných typů komunikací (viz příloha 3.13.), které bylo následně rozděleno do jednotlivých segmentů se zakreslenými SDZ B4 - Zákaz vjezdu nákladních automobilů, SDZ E13 – Dodatková tabulka s textem „Mimo dopravní obsluhy“ a SDZ B13 – Zákaz vjezdu vozidel, jejichž okamžitá hmotnost přesahuje vyznačenou mez, tj. 6 tun, pro stávající a navrhovaný stav. Stávající SDZ je graficky zpracováno ve stupních šedi, nově navržené SDZ barevně a rušené SDZ je schematicky přeškrtnuto červeným křížem. Určité skupiny dopravních značek jsou kvůli přehlednosti výkresu pasportu SDZ (viz příloha 6.1., 6.2., 6.3., 6.4., 6.5., 6.7., 6.7., 6.8., 6.7., 6.9., 6.10., 6.11.) zcela vynechány ve stávající i navrhované variantě a navrhovanými variantami nebudou nikterak ovlivněny.

Vynechané skupiny dopravních značek jsou skupina A a skupina IJ. Dále byly vynechány SDZ E7, E8, E13 pouze v případě, že jsou umístěny pod vynechanou dopravní značkou, SDZ IP11, IP12, IP13, C7, C8, C9, C10, C11, IS11, IS19, IS20, IS21, IS22, IS23, IS24, IS18, IZ8 a veškeré jejich další varianty.

Segmenty komunikací, kde nebylo potřeba nové osazení, tudíž je zde vyobrazen stávající stav SDZ (viz příloha 6.1., 6.2., 6.10., 6.11.).

V křižovatce ulic U Pivovaru x Pražská x Dubínské Kaštánky došlo ke zrušení SDZ IS3a – Směrová tabule směrem vpřed směrem na Hostomice, jelikož ulice Pražská je pro nákladní automobilovou dopravu uzavřena. Dále byla zrušena SDZ IS1a – Směrová tabule pro příjezd k dálnici přímo směrem na Příbram z důvodu nemožnosti rozlišit platnost této značky pro osobní a nákladní automobily. Nákladní doprava se tímto zrušením dostane nejdál k další křižovatce. Osobní automobily pojedou podle psychologie řidiče rovně a dále po hlavní silnici, která vede na Mírové náměstí, kde je řidič nasměrován pomocí SDZ na dálnici (viz příloha 6.3.).

Na křižovatce ulic Rukavičkářská x U Pivovaru došlo ke zrušení stávajícího a špatně umístěného SDZ B4 – Zákaz vjezdu nákladních automobilů. Zrušena byla i SDZ IP6 – Přechod pro chodce, v obou směrech, aby mohlo být osazeno nové SDZ B4 – Zákaz vjezdu nákladních automobilů SDZ E13 – Dodatková tabulka s textem „Mimo dopravní obsluhy“. SDZ IP6 – Přechod pro chodce být ve městě konkrétně v křižovatce být nemusí. Přidáno bylo SDZ C2b – Příklad směr jízdy vpravo pod SDZ P2 – Hlavní pozemní komunikace ze západu (viz příloha 6.4).

Na okružní křižovatce ulic Plk. B. Petroviče, Part. Svobody a Jiřího Wolкера došlo ke zrušení dopravní značky SDZ IS1b – Směrová tabule pro příjezd k dálnici vlevo a SDZ IS1a - Směrová tabule pro příjezd k dálnici přímo z důvodu vyšší přehlednosti pro nákladní automobily.

V ulici Plk. B. Petroviče došlo k přesunutí SDZ P2 – Hlavní pozemní komunikace na vlastní sloupek od SDZ IP6 – Přechod pro chodce. Varianta kombinací těchto dvou značek není na jednom sloupku povolena (viz příloha 6.5.).

Křižovatka ulic Hostomická x Čs. armády x Plk. B. Petroviče, směrem do ulice Hostomická, byla osazena SDZ B4 – Zákaz vjezdu nákladních automobilů a SDZ E13 – Dodatková tabulka s textem „Mimo dopravní obsluhy“.

Směrem z ulice Hostomická bylo osazeno SDZ B24b – Zákaz odbočení vlevo, SDZ E9 – Druh vozidla „piktogram nákladního automobilu“ a SDZ E13 – Dodatková tabulka s textem „Mimo dopravní obsluhy“ na stejný sloupek pod SDZ P2 – Hlavní pozemní komunikace a SDZ E2b – Tvar křižovatky.

Výjezd z ulice Brodecká byl osazen SDZ C2c – Příklad směr jízdy vlevo, SDZ E9 – Druh vozidla „piktogram nákladního automobilu“ a SDZ E13 – Dodatková tabulka s textem „Mimo dopravní obsluhy“ na stejný sloupek pod SDZ P4 – Dej přednost v jízdě a SDZ E2b – Tvar křižovatky.

Výjezd z ulice Okružní byl osazen SDZ C2c – Příklad směr jízdy vlevo, SDZ E9 – Druh vozidla „piktogram nákladního automobilu“ a SDZ E13 – Dodatková tabulka s textem „Mimo

dopravní obsluhy“ na stejný sloupek pod SDZ P4 – Dej přednost v jízdě a SDZ E2b – Tvar křižovatky.

Výjezd z ulice Plk. Petroviče byl osazen SDZ C2b – Příkladný směr jízdy vpravo, SDZ E9 – Druh vozidla „piktogram nákladního automobilu“ a SDZ E13 – Dodatková tabulka s textem „Mimo dopravní obsluhy“ na stejný sloupek pod SDZ P2 – Hlavní pozemní komunikace a SDZ E2b – Tvar křižovatky.

Výjezd z ulice Čsl. armády byl osazen SDZ B24b – Zákaz odbočení vlevo, SDZ E9 – Druh vozidla „piktogram nákladního automobilu“ a SDZ E13 – Dodatková tabulka s textem „Mimo dopravní obsluhy“ na stejný sloupek pod SDZ P4 – Dej přednost v jízdě a SDZ E2b – Tvar křižovatky.

Proběhla také změna SDZ na vjezdu do ulice Čsl. Armády z B13 – Zákaz vjezdu vozidel, jejichž okamžitá hmotnost přesahuje vyznačenou mez, tj. 6 tun na SDZ B4 – Zákaz vjezdu nákladních automobilů se SDZ E13 – Dodatková tabulka s textem „Mimo dopravní obsluhy“ tak, aby SDZ v celém městě Dobříš bylo sjednoceno (viz příloha 6.6.).

Křižovatka ulic Pražská x Mírové náměstí x Plk. B. Petroviče byla osazena v Pražské ulici směrem na východ SDZ B4 – Zákaz vjezdu nákladních automobilů a SDZ E13 – Dodatková tabulka s textem „Mimo dopravní obsluhy“ na stejný sloupek nad SDZ B28 – Zákaz zastavení. Z téhož sloupku bylo přesunuto SDZ IS16b – Číslo silnice na jiný sloupek.

Výjezd z ulice Plk. B. Petroviče byl osazen SDZ C2c – Příkladný směr jízdy vlevo, SDZ E9 – Druh vozidla „piktogram nákladního automobilu“ a SDZ E13 – Dodatková tabulka s textem „Mimo dopravní obsluhy“ na stejný sloupek pod SDZ P4 – Dej přednost v jízdě a SDZ E2b – Tvar křižovatky. Na stejný paprsek křižovatky bylo také trvale osazeno SDZ IS11b – Směrová tabule pro vyznačení objížďky s piktogramem nákladního automobilu jako objížďná trasa pro nákladní automobily směrem k dálnici.

Západní vjezd z ulice Pražská do křižovatky byl osazen SDZ C2c – Příkladný směr jízdy vlevo, SDZ E9 – Druh vozidla „piktogram nákladního automobilu“ a SDZ E13 – Dodatková tabulka s textem „Mimo dopravní obsluhy“ na stejný sloupek pod SDZ P2 – Hlavní pozemní komunikace.

Vjezd na Tyršovo náměstí z Mírového náměstí byl osazen SDZ B24a – Zákaz odbočení vpravo, SDZ E9 – Druh vozidla „piktogram nákladního automobilu“ a SDZ E13 – Dodatková tabulka s textem „Mimo dopravní obsluhy“ na stejný sloupek pod SDZ P2 – Hlavní pozemní komunikace a SDZ E2b – Tvar křižovatky.



Vjezd z ulice Příbramská na Tyršovo náměstí byl osazen SDZ B24b – Zákaz odbočení vlevo, SDZ E9 – Druh vozidla „piktogram nákladního automobilu“ a SDZ E13 – Dodatková tabulka s textem „Mimo dopravní obsluhy“ na stejný sloupek pod SDZ P2 – Hlavní pozemní komunikace a SDZ E2b – Tvar křižovatky.

Vjezd na Tyršovo náměstí ulice Pražská byl osazen SDZ B4 – Zákaz vjezdu nákladních automobilů a SDZ E13 – Dodatková tabulka s textem „Mimo dopravní obsluhy“ na stejný sloupek pod SDZ P2 – Hlavní pozemní komunikace a SDZ E2b – Tvar křižovatky.

Výjezd z Tyršova náměstí do ulice Pražská byl doplněn o SDZ IS11b - Směrová tabule pro vyznačení objížďky s piktogramem nákladního automobilu, pro směřování nákladních automobilů na dálnici.

Křižovatka ulic Čs. Armády x Rosovická x Bezručova byla na vjezdu do ulice Rosovická osazena SDZ B4 – Zákaz vjezdu nákladních automobilů a SDZ E13 – Dodatková tabulka s textem „Mimo dopravní obsluhy“.

Východní větev křižovatky ulic Čs. Armády x Rosovická x Bezručova byla osazena SDZ B4 – Zákaz vjezdu nákladních automobilů a SDZ E13 – Dodatková tabulka s textem „Mimo dopravní obsluhy“ na stejný sloupek nad SDZ IZ8a – Zóna s dopravním omezením.

Výjezdy do ulice Čs. armády byly osazeny SDZ C2b – Prikázaný směr jízdy vpravo, SDZ E13 – Dodatková tabulka s textem „Mimo dopravní obsluhy“ a SDZ E9 – Druh vozidla „piktogram nákladního automobilu“ z důvodu jednosměrného průjezdu ulic Čs. Armády (viz příloha 6.7.).

V křižovatce ulic Pod Hřbitovem x U Ovčína x Pražská došlo k osazení ulice Pražská směrem na jih SDZ B4 – Zákaz vjezdu nákladních automobilů a SDZ E13 – Dodatková tabulka s textem „Mimo dopravní obsluhy“ na stejný sloupek nad SDZ B28 – Zákaz zastavení.

Výjezd z ulice Pod Hřbitovem byl osazen SDZ B24b – Zákaz odbočení vlevo, SDZ E9 – Druh vozidla „piktogram nákladního automobilu“ a SDZ E13 – Dodatková tabulka s textem „Mimo dopravní obsluhy“ na stejný sloupek pod SDZ P4 – Dej přednost v jízdě.

Výjezd z ulice U Ovčína byl osazen SDZ B24a – Zákaz odbočení vpravo, SDZ E9 – Druh vozidla „piktogram nákladního automobilu“ a SDZ E13 – Dodatková tabulka s textem „Mimo dopravní obsluhy“ na stejný sloupek pod SDZ P4 – Dej přednost v jízdě.

Severní vjezd z ulice Pražská do křižovatky byl osazen SDZ C2f - Prikázaný směr jízdy vlevo a vpravo, SDZ E13 – Dodatková tabulka s textem „Mimo dopravní obsluhy“ a SDZ E9 – Druh vozidla „piktogram nákladního automobilu“ na stejný sloupek pod SDZ P2 – Hlavní pozemní komunikace a SDZ E2b – Tvar křižovatky (viz příloha 6.8.).

Východní větev ulice Knínská, před křižovatkou s ulicí Pod Hřbitovem byla doplněna o SDZ IS11b – Směrová tabule pro vyznačení objížďky s piktogramem nákladního automobilu, pro směrování nákladních automobilů na dálnici (viz příloha 6.9.).

### **9.2.1 Výsledky varianty 2**

Výsledky úsekových celkových hodnot intenzit pro těžkou nákladní dopravu nad 6 tun byly přepočteny na RPDl a při aplikaci varianty 2 jsou v příloze 3.2. Výsledky jsou také uvedeny v absolutních (viz příloha 3.1.) a relativních (viz příloha 3.3.) změnách úsekových hodnot intenzit. Dále byly výsledky úsekových hodnot intenzit děleny dle dopravního vztahu k řešené oblasti. Pro vnitřní nákladní dopravu jsou níže výsledky absolutních (viz příloha 3.7.) a relativních změn intenzit (viz příloha 3.9.). Dále jsou pro vnitřní nákladní dopravu uvedeny celkové hodnoty úsekových intenzit (viz příloha 3.8.). Pro vnější nákladní dopravu jsou níže výsledky absolutních (viz příloha 3.10.) a relativních změn intenzit (viz příloha 3.12.). Dále jsou pro vnější nákladní dopravu uvedeny celkové hodnoty úsekových intenzit (viz příloha 3.11.). Pro tranzitní nákladní dopravu jsou níže výsledky absolutních (viz příloha 3.4) a relativních změn intenzit (viz příloha 3.6.). Dále jsou pro tranzitní nákladní dopravu uvedeny celkové hodnoty úsekových intenzit (viz příloha 3.5.).

## **9.3 Varianta 3**

Varianta číslo 3 pracuje s výstavbou „západního obchvatu města“, jenž by převáděl dopravu ze silnice II/114 do oblasti „průmyslová zóna jih“, přičemž by západně míjel oblast „Slovanka“. Tato varianta, podobně jako předchozí, rovněž předpokládá i omezení vyplývající z varianty 1. Varianta 3 je taktéž navržena podrobněji v Územním plánu Dobříše, jenž nabyl své účinnosti 22. září 2020. Plánovaná komunikace, která bude ležet mimo obydlené části města Dobříš, bude situována z jihu na západ paralelně se silnicí II/114.

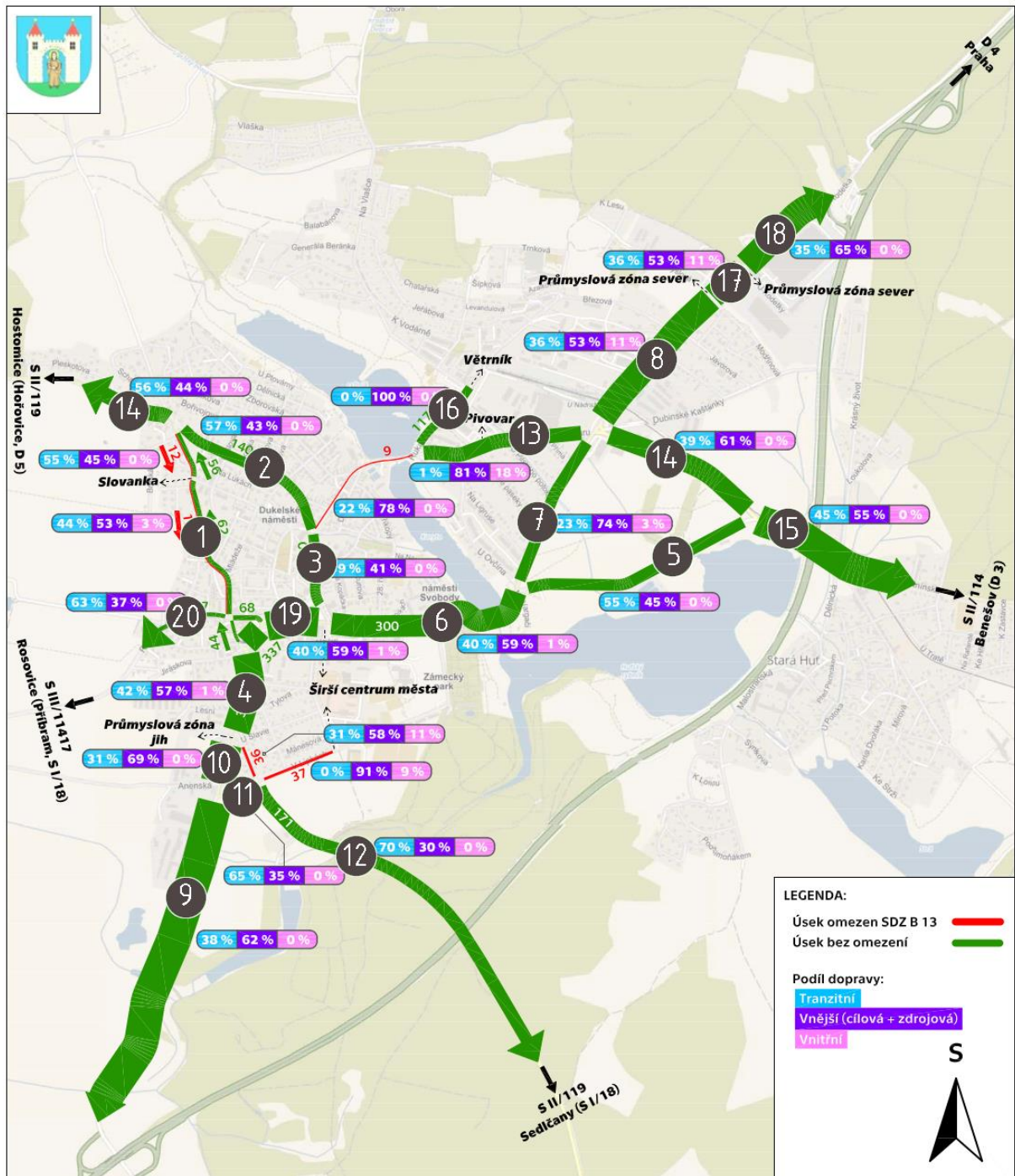
Napojení na již zmíněný obchvat je navržený ze silnice II/114, která vede směrem na Hostomice (Hořovice), v blízkosti ulice Pleskotova, která je umístěna severozápadním výběžku města Dobříš. Druhé napojení je na silnici II/119. Podle předpokládaného rozvržení bude docházet ke křížení se silnicemi III/11417 (na západě) a III/10226 (na jihu). V rámci navrhovaného řešení bylo zpracováno grafické schéma významných typů komunikací (viz příloha 4.13.), které bylo následně rozděleno do jednotlivých segmentů se zakreslenými SDZ B4 - Zákaz vjezdu nákladních automobilů, SDZ E13 – Dodatková tabulka s textem „Mimo dopravní obsluhy“ a SDZ B13 – Zákaz vjezdu vozidel, jejichž okamžitá hmotnost přesahuje

vyznačenou mez, tj. 6 tun, pro stávající a navrhovaný stav. Stávající SDZ je graficky zpracováno ve stupních šedi, nově navržené SDZ barevně a rušené SDZ je schematicky přeškrtnuto červeným křížem.

### **9.3.1 Výsledky varianty 3**

Výsledky úsekových celkových hodnot intenzit pro těžkou nákladní dopravu nad 6 tun byly přepočteny na RDPI a při aplikaci varianty 3 jsou v příloze 4.2. Výsledky jsou také uvedeny v absolutních (viz příloha 4.1.) a relativních (viz příloha 4.3.) změnách úsekových hodnot intenzit. Dále byly výsledky úsekových hodnot intenzit děleny dle dopravního vztahu k řešené oblasti. Pro vnitřní nákladní dopravu jsou níže výsledky absolutních (viz příloha 4.7.) a relativních změn intenzit (viz příloha 4.9.). Dále jsou pro vnitřní nákladní dopravu uvedeny celkové hodnoty úsekových intenzit (viz příloha 4.8.). Pro vnější nákladní dopravu jsou níže výsledky absolutních (viz příloha 4.10.) a relativních změn intenzit (viz příloha 4.12.). Dále jsou pro vnější nákladní dopravu uvedeny celkové hodnoty úsekových intenzit (viz příloha 4.11.). Pro tranzitní nákladní dopravu jsou níže výsledky absolutních (viz příloha 4.4.) a relativních změn intenzit (viz příloha 4.6.). Dále jsou pro tranzitní nákladní dopravu uvedeny celkové hodnoty úsekových intenzit (viz příloha 4.5.).

## 9.4 Porovnání jednotlivých variant



Obrázek 14: Číselné označení úseků pro Tabulky 1-5. Pro vizualizaci úseků byl použit a upraven výřez z Obrázku 7.

Tabulka 1: Definice úseků pro Tabulky 2-5

Úsek 1	Čs. armády (od křižovatky Západní po křižovatku Rosovická/Bezručova)
Úsek 2	Plk. B. Petroviče (od křižovatky Okružní/Hostomická po OK s Part. Svobody/Plk. B Petroviče/Zahradní)
Úsek 3	Plk. B. Petroviče (OK Part. Svobody/Plk. B. Petroviče/Zahradní po Mírové nám.)
Úsek 4	Příbramská (od Křižovatky Jiráskova po křižovatku U Slavie)
Úsek 5	Pod Hřbitovem (celá místní komunikace)
Úsek 6	Pražská (Od Tyrš. nám. po křižovatku na Vargači)
Úsek 7	Pražská (od křižovatky na Vargači po křižovatku U Pivovaru)
Úsek 8	Pražská (od křižovatky U pivovaru po křižovatku Průmyslová)
Úsek 9	Příbramská (od křižovatky Anenská po dálnici D4)
Úsek 10	Příbramská (od křižovatky U Slavie po křižovatku Anenská)
Úsek 11	Od křižovatky Příbramská po křiž. V Lipkách x Bedřich.Smet.
Úsek 12	II/119 (od křižovatky v Lipkách po dálnici D4)
Úsek 13	U Pivovaru (od křižovatky Rukavičkářská po křižovatku Pražská)
Úsek 14	Pražská (od křižovatky Dubinské Kaštánky po křižovatku Pod Hřbitovem/ silnici II/114)
Úsek 15	Pražská (od křižovatky Pod Hřbitovem po dálnici D4)
Úsek 16	Od křižovatky Part.Svobody/Rukavičkářská po křižovatku Nad Papežem
Úsek 17	Pražská ( od křižovatky Průmyslová po křižovatku U Kodetky)
Úsek 18	Pražská (od U Kodetky po Háj. Kodetka)
Úsek 19	Příbramská (od Tyršovo nám. po Mírové.nám.)
Úsek 20	Rosovická (od křižovatky Polní po křižovatku Bezručova)

### 9.4.1 Vnitřní doprava

Tabulka 2: Srovnání změn RPDI vnitřní těžké nákladní dopravy nad 6 tun v jednotlivých variantách omezení, kdy byly použity výše definované úseky (viz Obrázek 14).

Úsek	Změna celkových úsekových intenzit vnitřní dopravy (RPDI) [počet průjezdů za 24 hodin]			
	Současný stav	Varianta 1	Varianta 2	Varianta 3
1	0	0	0	2
2	0	0	0	0
3	0	0	0	0
4	4	3	3	1
5	0	0	0	0
6	3	-3	-3	-3
7	5	-5	-5	-5
8	39	-6	-6	-6
9	0	4	4	4
10	0	7	7	5
11	0	3	3	3
12	0	0	0	0
13	36	-3	-3	-3
14	0	0	0	0
15	0	0	0	0
16	0	0	0	0
17	37	-4	-4	-4
18	0	4	4	4
19	4	3	3	3
20	0	0	0	0

Data byla získána zpracováním příloh 2.7., 2.8., 2.9., 3.7., 3.8., 3.9., 4.7., 4.8., 4.9. Současný stav byl získán přepočtem celkových hodnot intenzit Směrového dopravního průzkumu.

## 9.4.2 Vnější doprava

Tabulka 3: Srovnání změn RPDl vnější těžké nákladní dopravy nad 6 tun v jednotlivých variantách omezení, kdy byly použity výše definované úseky (viz Obrázek 14).

Úsek	Změna celkových úsekových intenzit vnější dopravy (RPDI) [počet průjezdů za 24 hodin]			
	Současný stav	Varianta 1	Varianta 2	Varianta 3
1	33	3	-24	-27
2	60	1	-52	-60
3	57	4	-49	-57
4	212	21	21	-14
5	72	-68	-68	-68
6	177	-177	-177	-177
7	117	-113	-113	-113
8	189	-3	-41	-43
9	294	62	106	62
10	297	73	103	58
11	58	-14	-14	-14
12	51	-4	-4	-4
13	160	-11	-11	-11
14	159	60	60	60
15	231	-8	-8	-8
16	117	-23	-23	-23
17	176	10	-28	-30
18	237	98	98	96
19	239	-26	-12	-37
20	21	-11	-21	-11

Data byla získána zpracováním příloh 2.10., 2.11., 2.12., 3.10., 3.11., 3.12., 4.10., 4.11., 4.12. Současný stav byl získán přepočtem celkových hodnot intenzit Směrového dopravního průzkumu.

### 9.4.3 Tranzitní doprava

Tabulka 4: Srovnání změn RPDI tranzitní těžké nákladní dopravy nad 6 tun v jednotlivých variantách omezení, kdy byly použity výše definované úseky (viz Obrázek 14).

Úsek	Změna celkových úsekových intenzit tranzitní dopravy (RPDI) [počet průjezdů za 24 hodin]			
	Současný stav	Varianta 1	Varianta 2	Varianta 3
1	27	17	-27	-27
2	80	-13	-80	-80
3	83	-16	-83	-83
4	156	-50	-156	-156
5	87	-83	-85	-83
6	120	-120	-120	-120
7	36	-32	-34	-32
8	128	55	55	55
9	180	18	-70	18
10	134	-28	-134	-134
11	107	3	3	3
12	120	-10	-10	-10
13	2	-2	-2	-2
14	102	79	79	79
15	189	-6	-6	-6
16	0	0	0	0
17	120	63	63	63
18	128	55	55	55
19	162	-95	-162	-162
20	36	-21	-36	-21

Data byla získána zpracováním příloh 2.4., 2.5., 2.6., 3.4., 3.5., 3.6., 4.4., 4.5., 4.6. Současný stav byl získán přepočtem celkových hodnot intenzit Směrového dopravního průzkumu.



#### 9.4.4 Celková doprava (tabulka)

Tabulka 5: Srovnání změn RPDl vnitřní těžké nákladní dopravy nad 6 tun v jednotlivých variantách omezení, kdy byly použity výše definované úseky (viz Obrázek 14).

Úsek	Změna celkových úsekových intenzit dopravy (RPDI) [počet průjezdů za 24 hodin]			
	Současný stav	Varianta 1	Varianta 2	Varianta 3
1	62	33	-38	-43
2	140	-14	-134	-140
3	140	-5	-125	-140
4	372	9	-97	-134
5	159	-147	-149	-147
6	300	-300	-300	-300
7	158	-130	-132	-130
8	356	62	24	22
9	474	99	55	95
10	431	52	-24	-71
11	165	-1	-1	-1
12	171	0	0	0
13	198	1	1	1
14	261	149	149	149
15	420	0	0	0
16	117	0	0	0
17	332	62	24	22
18	365	166	166	164
19	405	-42	-95	-120
20	57	-13	-57	-13

Data byla získána zpracováním příloh 2.1., 2.2., 2.3., 3.1., 3.2., 3.3., 4.1., 4.2. Současný stav byl získán přepočtem celkových hodnot intenzit Směrového dopravního průzkumu.

#### **9.4.5 Shrnutí a porovnání dopravních změn generovaných jednotlivými oblastmi definovaných dopravním průzkumem města Dobříš**

Ve variantě 1 se omezení těžké nákladní dopravy nad 6 tun nacházelo v ulici Pražská konkrétně v úseku mezi křižovatkami s ulicemi U Pivovaru a Za Poštou (viz Kapitola 9.1). Toto dopravní omezení ve městě znamenalo, že se pouze na jednom místě v širším centru zakázal průjezd těžké nákladní dopravy nad 6 tun ve specifickém geografickém bodě, kterým je ulice na hrázi mezi dvěma rybníky, které oddělují centrum města od dalších dopravně obslužných zón. Tato varianta snižuje průjezd tranzitní těžké nákladní dopravy, a tím ulehčuje širšímu centru města. Vnější nákladní doprava se v této variantě spíše komplikuje, protože přesměrovává těžkou nákladní dopravu nad 6 tun do jiných úseků, zejména do úseků 9, 11, 16 a 20 (viz Tabulka 1, 3 a Obrázek 14). Tato varianta omezení nijak neovlivní vnitřní těžkou nákladní dopravu nad 6 tun ve městě, stejně jako v následujících dvou variantách. V širším centru města toto omezení vyvolá snížení intenzity těžké nákladní dopravy nad 6 tun tím, že přesměruje a zvýší její intenzity zejména v jižní části města.

Ve variantě 2 se omezení těžké nákladní dopravy nad 6 tun nacházelo v celé části průjezdního úseku silnice II/114 z centra na hranici katastru města směrem na Hostomice a v oblastech omezených ve variantě 1. Tato varianta je v porovnání s variantou 1 složitější mimo jiné tím, že se omezení týká silnice II. třídy (II/119) směrem na Hostomice. Tím varianta 2 ovlivňuje dopravu na této komunikaci i mimo hranice města Dobříš a i z hlediska umístování SDZ se jednání o takovéto změně týká i dalších institucí kraje a státu (např. ŘSD, KSUS). Tato varianta skoro úplně vyloučí tranzitní těžkou nákladní dopravu nad 6 tun z celého území města Dobříš (viz Tabulka 4). Úbytek vnější cílové těžké nákladní dopravy nad 6 tun tato varianta omezuje z více jak 50 % (viz Tabulka 3) a navíc ji z hlediska směrovosti geograficky přerozděluje na dvě samostatné oblasti. První oblast se nachází na úsecích 8, 14, 15, 17, 18, druhá oblast se nachází na úsecích 9, 10, 11, 12 (viz Obrázek 14). Důsledky varianty 2 lze vysvětlit tím, že ve městě Dobříš se nachází dvě zásadní zdrojové/cílové destinace pro vnější dopravu, a to právě oblast 1 („Pivovar“) a oblast 2 („Průmyslová zóna jih“). V této variantě jsou obě tyto průmyslově silné oblasti největším zdrojem vnější těžké nákladní dopravy nad 6 tun obsluhované tak, aniž by tato vozidla projížděla oblastí „Širšího centra města“. Těžká nákladní doprava nad 6 tun, která se v této variantě musí úplně vyhnout centru, více zatěžuje příjezdové komunikace do města, což je vidět na úsecích 9, 10, 18, které vykazují více než 40% nárůst průjezdů těžké nákladní dopravy nad 6 tun. Vzhledem k tomu, že tyto komunikace jsou již teď na hraně svých kapacit lze předpokládat, že takovýto nárůst spolu s dalšími potřebami místních regulací (přechody pro chodce, SSZ atd.) by celkovou dopravu, včetně osobní,

v klíčových vstupních bodech dopravního systému města velmi zkomplikoval. Dopady této varianty by měly vliv i na MHD, obzvláště příměstskou.

Ve variantě 3 byla dopravní omezení pro vjezd vozidel nad 6 tun v podobném rozsahu jako ve variantě 2. Zároveň tuto variantu doplňoval hypotetický obchvat města vedoucí ze silnice II/114 do oblasti „průmyslová zóna jih“. Tato varianta ve vzájemném porovnání všech tří uvažovaných variant je jedinečná v tom, že kromě omezení, které reakcí vyvolá přerozdělení dopravy obecně do jiných úseků, nabízí i částečné řešení vyvolaných problému, a to novou kapacitu přepravních cest s trasou mimo současné komunikace a centrum. Varianta 3 je z hlediska provedení samozřejmě nejsložitější a nejvíc finančně i administrativně náročná. Problémy s výkupem potřebných pozemků, jednání s majiteli a stanovení ceny lze očekávat velmi složité. Pro plánování takovéto stavby je potřebná i součinnost s ostatními participanty (kraj, stát), nemluvě o alokaci příslušných prostředků v rozpočtu města na mnoho let dopředu. Není tedy překvapivé, že vzhledem k nově nabídnuté kapacitě obchvatu vykazuje tato varianta nejlepší výsledky v celkovém snížení průjezdů těžké nákladní dopravy nad 6 tun - 1239. Varianta 3 řeší tranzitní dopravu stejně jako varianta 2, tzn. skoro úplně ji odvádí z centra města a nový okruh využívá cca 5 % tranzitní dopravy (viz tabulka 4). Úbytek vnější dopravy je také velmi podobný variantě 2 (přibližně 23 %) ale s tím, že celkový úbytek dopravy nad 6 tun byl na ostatní komunikace bez omezení přerozdělen rovnoměrněji než ve variantě 2 a samotný obchvat se na celkovém úbytku dopravy nad 6 tun podílel jen velmi málo. Největším přínosem varianty s obchvatem je lepší dopravní obslužnost „Průmyslové zóny jih“ a vyvedení nejen nákladní dopravy z části obytných oblastí města a z centra.

Pokud hodnotíme varianty mezi sebou, pak v řeči pouhých čísel by zvítězila varianta 3 následovanou variantou 2 a 1 s tím, že rozdíl ve skóre varianty 2 a 3 byl minimální. Varianta 1 je z finančního hlediska nejlevnější, neboť je založena pouze na úpravě dopravního značení, administrativně nejjednodušší a realizace tohoto opatření je zcela v gesci města Dobříš. Varianta 2 nejvíce naplňuje očekávání z hlediska regulace těžké nákladní dopravy nad 6 tun tím, že ji z centra města přesměrovává do jiných oblastí, nekomplikuje dopravní obslužnost v oblastech průmyslových zón, zcela z centrálních oblastí města vyvádí tranzitní dopravu. Vzhledem k opatřením na hranici města je varianta 2 administrativně náročnější a mírně nákladnější než varianta 1. Varianta 3 přináší přibližně stejné efekty jako varianta 2, ale odvádí velkou část dopravy v jihozápadní části města mimo obydlené zóny. Finančně a z hlediska náročnosti provedení je varianta 3 oproti předchozím dvěma výrazně náročnější a úsilí potřebné k realizaci takového řešení je nesrovnatelné, neboť předpokládá výstavbu nové komunikace.

Z tabulky způsobených relativních změn vztažených na celkový počet průjezdů oblastí definovaných ve Směrovém dopravním průzkumu města Dobříš (viz tabulka 6) vyplývá, že největší úbytek nákladní dopravy vykazuje Průmyslová zóna jih (cca 30 %), Širší centrum města (cca 27 %), Slovanka (cca 24 %). U oblastí Pivovar (cca 15 %) a Větrník (cca 12 %) jsou úbytky menší patrně proto, že jsou pro dopravu nad 6 tun na území města cílovým nebo startovním místem pro vnější dopravu, tzn. generují sice tento typ nákladní dopravy, ale nelze jej efektivně omezit. Potenciál pro snížení intenzity této dopravy je zde logicky menší. Zároveň chování těchto oblastí ve variantách 1-3 ukazuje, že počet oblastí definovaných ve Směrovém dopravním průzkumu města Dobříš je pro takovéto výpočty naprosto dostatečný.

Tabulka 6: Tabulka celkových předpokládaných hodnot úbytku intenzit, způsobené relativní změny vztažené na celkový počet průjezdů pro trasy daných oblastí definovaných ve Směrovém dopravním průzkumu města Dobříš (viz Tabulka 6).

<b>Zóna</b>		<b>Aktuální stav</b>	<b>Varianta 1</b>	<b>Varianta 2</b>	<b>Varianta 3</b>
<i>Průmyslová zóna jih</i>	Celkem průjezdů [RPDI]	3644	-639	-1033	-1112
	Relativní změna [%]	-	-17,5	-28,3	-30,5
<i>Širší centrum města</i>	Celkem průjezdů [RPDI]	3582	-625	-899	-972
	Relativní změna [%]	-	-17,4	-25,1	-27,1
<i>Slovanka</i>	Celkem průjezdů [RPDI]	1201	-162	-284	-288
	Relativní změna [%]	-	-13,5	-23,6	-24,0
<i>Větrník</i>	Celkem průjezdů [RPDI]	1136	-5	-125	-140
	Relativní změna [%]	-	-0,4	-11,0	-12,3
<i>Pivovar</i>	Celkem průjezdů [RPDI]	1740	-47	-220	-260
	Relativní změna [%]	-	-2,7	-12,6	-14,9
<i>Průmyslová zóna sever</i>	Celkem průjezdů [RPDI]	3546	-325	-599	-672
	Relativní změna [%]	-	-9,2	-16,9	-19,0

Varianty 1-3 však nemusíme vnímat jako řešení konkurenční, ale jako jednotlivé dílčí kroky na sebe navazující krátkodobě (varianta 1), střednědobě (varianta 2), dlouhodobě (varianta 3). Jednotlivé varianty tedy mohou být realizovány i současně – varianta 1 jako první pilotní projekt

pro doladění varianty 2 a současně může probíhat plánování a výstavba velkého projektu (obchvatu – varianta 3). Z výpočtů vyplývajících z této práce na požadovaný efekt co největšího snížení dopravy nad 6 tun ve městě Dobříš lze doporučit variantu 2. Varianta 3 je podobně zajímavá, ale vzhledem k obtížnosti ji lze vnímat jako variantu, která v budoucnu vytvoří novou kapacitu vnitřní dopravní komunikace města a lze ji vnímat jako investici do budoucnosti, kdy lze očekávat nárůst nákladní dopravy na pozemních komunikacích všeobecně. Město Dobříš se nemůže v řešení dopravních staveb a omezení chovat izolovaně, je třeba součinnost s krajem a dalšími městy v okolí. Jen tak lze dosáhnout uspokojivého výsledku pro všechny zúčastněné.

## 10 Závěr

V rámci této bakalářské práce byly řešeny možnosti regulace těžké nákladní dopravy nad 6 tun ve městě Dobříš, primárně s využitím svislého dopravního značení. Cílem práce bylo navrhnout optimalizované varianty opatření směřujících k regulaci provozu právě tohoto typu dopravy. Požadováno bylo najít variantu, která ve městě co nejvíce omezí nechtěnou tranzitní dopravu a optimalizuje trasy pro nezbytnou vnější těžkou nákladní dopravu a zároveň nebude mít nežádoucí vliv na jiné segmenty dopravy ve městě.

Vstupními daty pro zpracování se stal především dopravní průzkum ČVUT Fakulty dopravní, jehož zadavatelem bylo město Dobříš. Na jeho základě byly analyzovány dopravní vztahy mezi jednotlivými částmi města a mohly být navrženy 3 varianty regulace těžké nákladní dopravy nad 6 tun. Navrhované varianty jsou v této práci vyhodnocovány pomocí stejných parametrů, jako ve výše zmíněném realizovaném průzkumu [1], jehož kvantitativní výsledky byly použity jako referenční základ pro hodnocení vyvolaných změn.

Na základě stanovených variant, a to včetně podrobného návrhu úprav SDZ, byly provedeny návrhy opatření směřujících k omezení provozu těžké nákladní dopravy nad 6 tun ve městě Dobříš. S jejich pomocí poté byly analyzovány výsledné efekty navrhovaných variant regulace a ověřena jejich účinnost a schopnost pozitivně ovlivnit úsekové intenzity (jejich změny a rozdělení) na všech posuzovaných úsecích komunikační sítě v Dobříši. Dopad jednotlivých variant byl následně porovnán, a to včetně kvantifikace změn v počtu průjezdů v definovaných lokalitách.

Věřím, že metodologie a výsledky této práce mohou být inspirací pro návrh podobných opatření na území dalších měst nebo samosprávních celků, které mají v gesci dopravní opatření, a že vizualizace použité v této práci mohou přispět k lepšímu pochopení důsledků takovýchto opatření i kompetentním osobám v samosprávách, které nejsou odborníky na dopravní jevy, ale přesto musí přijímat kvalifikovaná rozhodnutí.

## 11 Použité zdroje

- [1] *Směrový dopravní průzkum těžké nákladní dopravy ve městě Dobříš*. Ústav dopravních systémů Horská 3, 128 03 PRAHA 2, 2020. Závěrečná zpráva. ČVUT Fakulta dopravní. Vedoucí práce Doc. Ing. Jiří Čarský, Ph. D.
- [2] *Město Dobříš: Základní údaje* [online]. [cit. 2021-7-18].
- [3] Dobříš. *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001-, 16.7.2021 [cit. 2021-7-18].
- [4] mapy.cz [Online] [Datum: 3. 8. 2021] <https://mapy.cz>
- [5] Historie Dobříše. *Město Dobříš* [online]. 2013 [cit. 2021-7-18].
- [6] Dobříš - Středočeský kraj. *Dobrý anděl* [online]. [cit. 2021-7-18].
- [7] BAŠTA, David. Vliv kamionové dopravy na integrovaný dopravní systém MHD. Praze, 2017. Bakalářská práce. Vysoká škola regionálního rozvoje. Vedoucí práce Ing. Martin Maštálka, Ph. D.
- [8] BC. MATOUŠKOVÁ, Tereza. *PROGNÓZA DOPRAVY A NÁSLEDNÉ OPATŘENÍ V PŘÍPADĚ ZPROVOZNĚNÍ MÚK PÍSNICE NA SOKP*. Praze, 2015. Diplomová práce. ČVUT Fakulta dopravní. Vedoucí práce Doc. Ing. Jiří Čarský, Ph. D.
- [9] Druhy dopravy. EnviWiki [online]. 2018, 15. 6. 2018 [cit. 2021-8-3].
- [10] Dobříš (nádraží). *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2021-7-18].
- [11] *Cyklotrasy* [online]. 2006, 2009 [cit. 2021-8-3].
- [12] ELTODO A.S. Průvodní zpráva projektu Efektivní správa Zdravého města Dobříš: Územně dopravní koncepce města Dobříše, středočeský kraj. 2018.
- [13] *LKPM: Letiště Příbram* [online]. Příbram, 2021 [cit. 2021-8-3].
- [14] *PID: pražská integrovaná doprava* [online]. [cit. 2021-8-3].
- [15] Moovit. Cesta 392: Praha, Smíchovské nádraží - Příbram, aut.nádr. [online]. [cit. 2021-7-18].
- [16] MACKŮ, Pavel. *Seznam zastávek PID (trvalý stav)* [online]. In: . [cit. 2021-7-18].
- [17] INTEGRACE VEŘEJNÉ DOPRAVY NA PŘÍBRAMSKU OD 29. 6. 2019. *PID - pražská integrovaná doprava* [online]. 2021 [cit. 2021-7-18].

- [18] Dopravní značka. *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2021, 1.1.2021 [cit. 2021-7-18].
- [19] Dopravní značky. *Dopravní-značení.eu* [online]. [cit. 2021-7-18].
- [20] ČR. ZÁSADY PRO DOPRAVNÍ ZNAČENÍ NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH: TP 65. In: . 2013, 532/2013-120-STSP/1.
- [21] Svislé dopravní značení. *AZ značky* [online]. [cit. 2021-7-18].
- [22] Dopravní značky a jejich význam. *Autobible* [online]. [cit. 2021-7-18].
- [23] ING. KOSŇOVSKÝ, Michal. *Silnice v uspořádání 2 + 1*. Brno, 2015. Disertační práce. VUT v Brně, Fakulta Stavební. Vedoucí práce Ing. Michal Radimský, Ph. D.
- [24] BC. HOLUB, Jan. *Využití optovláknové technologie a senzorů v dopravě a městech*. Praha, 2019. Diplomová práce. ČVUT, Fakulta dopravní. Vedoucí práce Ing. Ladislav Šašek, CSc., doc. Ing. Zdeněk Říha, Ph. D.
- [25] ZÁKON O PROVOZU NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH. *Zákruta.cz* [online]. [cit. 2021-7-18].
- [26] PAPADOPULOS, Andreas. *OPTIMALIZACE ŘEŠENÍ DOPRAVY V KLIDU A DOCHÁZKY DĚTÍ DO ŠKOL V MILOVICÍCH*. Praha, 2019. Bakalářská práce. ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE FAKULTA DOPRAVNÍ. Vedoucí práce Doc. Ing. Jiří Čarský, Ph. D.



## 12 Seznam obrázků

Obrázek 1: Dobříš a významné obce v jejím okolí [4].....	9
Obrázek 2: Znak města Dobříš .....	11
Obrázek 3: Vlajka města Dobříš .....	11
Obrázek 4: Rozmístění sčítacích stanovišť a sčítané křižovatkové směry.....	21
Obrázek 5: Výřez ze sčítacího listu Ředitelství silnic a dálnic používaného při Celostátním sčítání dopravy [1] .....	23
Obrázek 6: Výřez ze sčítacího listu Technické správy komunikací a. s. používaného při sčítání intenzit dopravy na území hlavního města Prahy [1] .....	24
Obrázek 7: Úsekové hodnoty intenzit (RPDI [vozidlo nad 6 tun / 24 hodin]) těžké nákladní dopravy nad 6 tun .....	26
Obrázek 8: Úsekové hodnoty intenzit (RPDI [vozidlo nad 6 tun / 24 hodin]) tranzitní těžké nákladní dopravy nad 6 tun.....	27
Obrázek 9: Směrové intenzity (RPDI [vozidlo nad 6 tun / 24 hodin]) tranzitní těžké nákladní dopravy nad 6 tun .....	28
Obrázek 10: Úsekové hodnoty intenzit (RPDI [vozidlo nad 6 tun / 24 hodin]) vnější těžké nákladní dopravy nad 6 tun.....	29
Obrázek 11: Směrové intenzity (RPDI [vozidlo nad 6 tun / 24 hodin]) cílové vnější těžké nákladní dopravy nad 6 tun.....	30
Obrázek 12: Směrové intenzity (RPDI [vozidlo nad 6 tun / 24 hodin]) zdrojové vnější těžké nákladní dopravy nad 6 tun.....	31
Obrázek 13: Úsekové intenzity (RPDI [vozidlo nad 6 tun / 24 hodin]) vnitřní těžké nákladní dopravy nad 6 tun .....	32
Obrázek 14: Číselné označení úseků pro Tabulky 1-5.....	42

## 13 Seznam tabulek

Tabulka 1: Definice úseků pro Tabulky 2-5 .....	43
Tabulka 2: Srovnání změn vnitřní těžké nákladní dopravy nad 6 tun v jednotlivých variantách omezení, kdy byly použity výše definované úseky (viz Obrázek 14). .....	44
Tabulka 3: Srovnání změn vnější těžké nákladní dopravy nad 6 tun v jednotlivých variantách omezení, kdy byly použity výše definované úseky (viz Obrázek 14). .....	45
Tabulka 4: Srovnání změn vnitřní těžké nákladní dopravy nad 6 tun v jednotlivých variantách omezení, kdy byly použity výše definované úseky (viz Obrázek 14). .....	46
Tabulka 5: Srovnání změn vnitřní těžké nákladní dopravy nad 6 tun v jednotlivých variantách omezení, kdy byly použity výše definované úseky (viz Obrázek 14). .....	47
Tabulka 6: Celkový počet průjezdů v zónách definovaných Směrovým dopravním průzkumem města Dobříš. ....	48
Tabulka 7: Tabulka celkových předpokládaných hodnot úbytku intenzit, způsobené relativní změny vztažené na celkový počet průjezdů pro trasy daných oblastí definovaných ve Směrovém dopravním průzkumu města Dobříš (viz Tabulka 6). ....	50

## 14 Seznam příloh

- 1.1. Původní stav grafické schéma komunikací
- 2.1. Varianta 1- změny v absolutních hodnotách
- 2.2. Varianta 1 - celkové hodnoty
- 2.3. Varianta 1 - relativní změny
- 2.4. Varianta 1 - tranzitní změny v absolutních hodnotách
- 2.5. Varianta 1 - tranzitní celkové hodnoty
- 2.6. Varianta 1 - tranzitní relativní změny
- 2.7. Varianta 1 - vnitřní změny v absolutních hodnotách
- 2.8. Varianta 1 - vnitřní celkové hodnoty
- 2.9. Varianta 1 - vnitřní relativní změny
- 2.10. Varianta 1 - vnější zdroj - cíl změny v absolutních hodnotách
- 2.11. Varianta 1 - vnější zdroj - cíl celkové hodnoty
- 2.12. Varianta 1 - vnější zdroj - cíl relativní změny
- 2.13. Varianta 1 - grafické schéma komunikací
- 3.1. Varianta 2 - změny v absolutních hodnotách
- 3.2. Varianta 2 - celkové hodnoty
- 3.3. Varianta 2 - relativní změny
- 3.4. Varianta 2 - tranzitní změny v absolutních hodnotách
- 3.5. Varianta 2 - tranzitní celkové hodnoty
- 3.6. Varianta 2 - tranzitní relativní změny
- 3.7. Varianta 2 - vnitřní změny v absolutních hodnotách
- 3.8. Varianta 2 - vnitřní celkové hodnoty
- 3.9. Varianta 2 - vnitřní relativní změny
- 3.10. Varianta 2 - vnější zdroj-cíl změny v absolutních hodnotách

- 3.11. Varianta 2 - vnější zdroj-cíl celkové hodnoty
- 3.12. Varianta 2 - vnější zdroj-cíl relativní změny
- 3.13. Varianta 2 - grafické schéma komunikací
- 4.1. Varianta 3 - změny v absolutních hodnotách
- 4.2. Varianta 3 - celkové hodnoty
- 4.3. Varianta 3 - relativní změny
- 4.4. Varianta 3 - tranzitní změny v absolutních hodnotách
- 4.5. Varianta 3 - tranzitní celkové hodnoty
- 4.6. Varianta 3 - tranzitní relativní změny
- 4.7. Varianta 3 - vnitřní změny v absolutních hodnotách
- 4.8. Varianta 3 - vnitřní celkové hodnoty
- 4.9. Varianta 3 - vnitřní relativní změna
- 4.10. Varianta 3 - vnější zdroj-cíl změny v absolutních hodnotách
- 4.11. Varianta 3 - vnější zdroj-cíl celkové hodnoty
- 4.12. Varianta 3 - vnější zdroj-cíl relativní změny
- 4.13. Varianta 3 - grafické schéma komunikací
- 5.1. Varianta 1 - mapa I-S1
- 5.2. Varianta 1 - mapa I-S2
- 5.3. Varianta 1 - mapa I-S3
- 5.4. Varianta 1 - mapa I-S4
- 5.5. Varianta 1 - mapa I-S5
- 5.6. Varianta 1 - mapa I-S6
- 5.7. Varianta 1 - mapa I-S7
- 5.8. Varianta 1 - mapa I-S8
- 5.9. Varianta 1 - mapa I-S9
- 5.10. Varianta 1 - mapa I-S10

- 5.11. Varianta 1 - mapa S11 a S12
- 6.1. Varianta 2 - mapa II-S1
- 6.2. Varianta 2 - mapa II-S2
- 6.3. Varianta 2 - mapa II-S3
- 6.4. Varianta 2 - mapa II-S4
- 6.5. Varianta 2 - mapa II-S5
- 6.6. Varianta 2 - mapa II-S6
- 6.7. Varianta 2 - mapa II-S7
- 6.8. Varianta 2 - mapa II-S8
- 6.9. Varianta 2 - mapa II-S9
- 6.10. Varianta 2 - mapa II-S10
- 6.11. Varianta 2 – mapa II-S11
- 6.13. Varianta 2 - přehledová mapa segmentů