

**ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ
V PRAZE**

FAKULTA DOPRAVNÍ



Bc. Barbora Kosová

**ÚPRAVA AUTOBUSOVÉHO STANOVIŠTĚ
V DOBŘÍŠI**

Diplomová práce

2015



K612 Ústav dopravních systémů

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

Jméno a příjmení studenta (včetně titulů):

Bc. Barbora Kosová

Kód studijního programu a studijní obor studenta:

N 3710 – DS – Dopravní systémy a technika

Název tématu (česky): **Úprava autobusového stanoviště v Dobříši**

Název tématu (anglicky): Modification of Dobříš Bus Station

Zásady pro vypracování

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

- Popis širších vztahů v území
- Popis dopravní obsluhy osobní automobilovou dopravou
- Popis dopravní obsluhy veřejnou dopravou
- Návrh úpravy autobusových linek
- Návrh přestavby autobusového stanoviště
- Zhodnocení přínosů navržených opatření

Rozsah grafických prací: stanoví vedoucí diplomové práce

Rozsah průvodní zprávy: minimálně 55 stran textu (včetně obrázků, grafů a tabulek, které jsou součástí průvodní zprávy)

Seznam odborné literatury: ČSN 73 6110 Projektování MK
ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na PK
ČSN 73 6425 Navrhování zastávek
Kocourek, Kočárková, Jacura: Základy dopravního inženýrství
TP 132 Zásady zklidňování dopravy

Vedoucí diplomové práce: **Ing. Ondřej Trešl**

Datum zadání diplomové práce: **25. června 2014**
(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 diplomové práce: **31. května 2015**
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

L. S.

.....
prof. Ing. Pavel Příbyl, CSc.
vedoucí
Ústavu dopravních systémů

.....
prof. Dr. Ing. Miroslav Svítek
děkan fakulty

Potvrzuji převzetí zadání diplomové práce.

.....
jméno a podpis studenta

V Praze dne..... 25. června 2014

Prohlášení

Předkládám tímto k posouzení a obhajobě diplomovou 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

.....

podpis

Poděkování

Ráda bych touto cestou poděkovala vedoucímu své diplomové práce panu Ing. Ondřeji Trešlovi za rady při vypracování diplomové práce. Dále bych ráda poděkovala Městskému úřadu Dobříš za poskytnutí mapového podkladu. Děkuji také příteli Jiřímu a rodině za podporu během studia.

Název práce: **Úprava autobusového stanoviště v Dobříši**

Autor: Bc. Barbora Kosová

Vedoucí práce: Ing. Ondřej Trešl

Škola: České vysoké učení technické v Praze

Fakulta: Fakulta dopravní

Abstrakt:

Diplomová práce se zabývá dopravní obslužností města Dobříš, zejména je zaměřená na autobusovou dopravu. První část práce je věnována analýze jednotlivých dopravních systémů v Dobříši. Druhá část práce se zabývá autobusovým nádražím Dobříš. Nejprve je popsán a zhodnocen současný stav. Poté jsou navrženy tři varianty rekonstrukce autobusového nádraží. Na závěr jsou jednotlivé varianty porovnány z různých hledisek a vybrána nejvhodnější z nich.

Klíčová slova:

Dobříš, veřejná linková doprava, autobusová linka, autobusová zastávka, autobusové nádraží, linkové vedení

Title: **Modification of Dobris bus station**

Author: Bc. Barbora Kosová

Supervisor: Ing. Ondřej Trešl

University: Czech Technical University in Prague

Faculty: Faculty of Transportation Sciences

Abstract:

Diploma thesis deals with transport service in a town Dobris, especially it is focused on bus transport. Transport systems in Dobris are described in the first part of the work. Second part is dedicated to the Dobris bus station. Current form of the bus station is described and evaluated. Then requirements for reconstruction are specified. Three variations of bus station are designed. All options are evaluated from different aspects. In conclusion the most suitable variation is chosen.

Keywords:

Dobris, public bus transport, bus line, bus stop, bus station

Obsah

1	Úvod	10
2	Obecné informace.....	11
2.1	Základní informace o městě.....	11
2.2	Historie.....	11
3	Popis širších vztahů	13
3.1	Školství.....	16
3.2	Zdravotnictví.....	16
3.3	Průmysl	17
3.4	Kultura.....	17
3.5	Obchody	18
4	Doprava	19
4.1	Silniční doprava	19
4.2	Železniční doprava.....	19
4.3	Doprava v klidu.....	20
4.4	Cyklistická doprava.....	21
4.5	Pěší doprava	21
4.6	Autobusová doprava.....	21
4.6.1	Linka 100317 Praha,Smíchovské nádraží - Dobříš,náměstí.....	23
4.6.2	Linka 136440 D90 Praha-Krásná Hora n.Vlt.-Milevsko	23
4.6.3	Linka 210038 C38 Hořovice-Dobříš.....	23
4.6.4	Linka 300015 (D15) Sedlčany-Dobříš	23
4.6.5	Linka 300047 (D47) Příbram-Pičín-Dobříš	23
4.6.6	Linka 300085 (D85) Rožmitál p.Tř.-Příbram-Obořiště-Praha.....	24
4.6.7	Linka 300087 (D87) Příbram-Pičín-Suchdol-Praha.....	24
4.6.8	Linka 300088 (D88) Kamýk n.Vlt.-Dobříš-Praha.....	24
4.6.9	Linka 300098 a 303098 (D98) Příbram-Dobříš-Praha.....	24
4.6.10	Linka 300099 (D99) Příbram-Obořiště-Dobříš-Praha	25
4.6.11	Linka 301094 D94 Dobříš-Praha	25
4.6.12	Linka 303051 (D51) Příbram-Dobříš-Nový Knín.....	25
4.6.13	Linka 303054 (D54) Dobříš-Drevníky-Županovice.....	25

4.6.14	Linka 303055 (D55) Dobříš-Nečín-Hřiměždice	26
4.6.15	Linka 303057 (D57) Višňová-Dobříš.....	26
4.6.16	Linka 303058 (D58) Příbram-Pičín-Dobříš-Praha	26
4.6.17	Linka 303095 (D95) Příbram,Zdaboř-Praha,Roztyly.....	26
4.6.18	Linka 136445 Praha-Nečín-Krásná Hora n.Vlt.-Milevsko	26
4.6.19	Linka 360105 Milevsko-přehrada Orlík-Praha	27
4.6.20	Nabídka kapacity spojení Dobříš-Praha	27
4.6.21	Autobusové zastávky.....	29
5	Autobusové nádraží - současný stav.....	42
5.1	Umístění autobusového nádraží	42
5.2	Popis současného stavu	43
5.3	Nedostatky původního stavu	48
6	Návrh autobusového nádraží	51
6.1	Teorie - Norma 73-6425-1,2	51
6.2	Zásady návrhu	53
6.3	Varianta 1	53
6.3.1	Organizace dopravy.....	53
6.3.2	Obsazenost jednotlivých stání.....	55
6.3.3	Pohyb chodců	58
6.3.4	Zhodnocení varianty.....	58
6.4	Varianta 2	59
6.4.1	Organizace dopravy.....	59
6.4.2	Obsazenost jednotlivých odjezdových stání.....	60
6.4.3	Pohyb chodců	62
6.4.4	Zhodnocení varianty.....	63
6.5	Varianta 3	63
6.5.1	Organizace dopravy.....	64
6.5.2	Obsazenost jednotlivých odjezdových stání.....	65
6.5.3	Pohyb chodců	67
6.5.4	Zhodnocení varianty.....	68
6.6	Vybavení autobusového nádraží	68

6.7	Porovnání jednotlivých variant	69
7	Závěr	71

1 Úvod

Ve své diplomové práci budu řešit dopravní obslužnost města Dobříš, zejména se zaměřím na autobusovou dopravu a možnosti přestavby autobusového nádraží. Autobusové nádraží je umístěno přímo v historickém centru města na Mírovém náměstí. Současná podoba autobusového nádraží je nevyhovující, jak z hlediska estetického, tak z hlediska funkčního. Autobusové nádraží má předimenzovanou plochu a je zde zbytečně velké množství odjezdových stání. Chybí zde informační systém a zázemí pro cestující a řidiče.

Vybrala jsem si toto téma, protože pocházím z obce nedaleko Dobříše, kterou díky tomu dobře znám. Autobusové nádraží na Mírovém náměstí jsem v minulosti často využívala jako cestující. Myslím, že přestavba autobusového nádraží je už skutečně nezbytná. Stav vozovky autobusového nádraží je velmi špatný, na mnoha místech je vozovka propadlá. Autobusové nádraží dále není uzpůsobeno pro osoby se sníženou schopností pohybu.

Ve své práci se nejprve budu zabývat obecnými informacemi o Dobříši, poté popíši širší vztahy a jednotlivé dopravní systémy, které se ve městě Dobříš vyskytují. Hlavní pozornost budu věnovat autobusové dopravě, jednotlivým linkám a především autobusovému nádraží. Nejprve budu analyzovat současný stav autobusového nádraží a poté navrhuji tři možné varianty rekonstrukce. Na závěr varianty porovnám a vyberu tu, která bude nejvíce vyhovovat všem požadavkům.

2 Obecné informace

2.1 Základní informace o městě

Město Dobříš leží ve Středočeském kraji, 40 kilometrů jihozápadně od Prahy. K 1.1.2015 byl počet obyvatel 8 878. Katastrální území obce má rozlohu 53,41 km². Uprostřed města se nachází soustava třech rybníků - Koryto, Huťský a Papež. Rybníky rozdělují město na dvě části, které jsou spojeny pouze ve dvou bodech. Územím Dobříše prochází rychlostní silnice R4, která umožňuje rychlé spojení s Prahou. Ve městě se nachází koncová železniční stanice tratě číslo 210. Městská doprava je zajištěna linkami regionální autobusové dopravy.



Obrázek 1: Poloha města Dobříš

2.2 Historie

Území Dobříše bylo osídleno už v mladší době kamenné, nejstarší archeologické nálezy pochází z roku 3500 př.n.l. V 10. století vedla přes Dobříš Zlatá stezka z Prahy do Bavor. První písemná zmínka o Dobříši pochází z roku 1252, kdy zde na loveckém hrádku sídlil král Václav I. Později byl hrádek přestavěn na kamenný hrad, ze kterého byly spravovány okolní vesnice. Za husitských válek byla Dobříš vypálena Husity.

V roce 1589 byla Dobříš povýšena na město. Na konci 16. století byl v Dobříši postaven renesanční zámek, který byl v 18. století přestavěn v rokokovém stylu do současné podoby. Na počátku 20. století docházelo v Dobříši k rozvoji průmyslu, Byly zde vybudovány rukavičkářské závody a továrna na kovovýrobu. V roce 1945 byl zámek zkonfiskován a sloužil jako sídlo svazu Československých spisovatelů. V roce 1998 byl navrácen původním majitelům - rodu Colloredo-Masfeld.

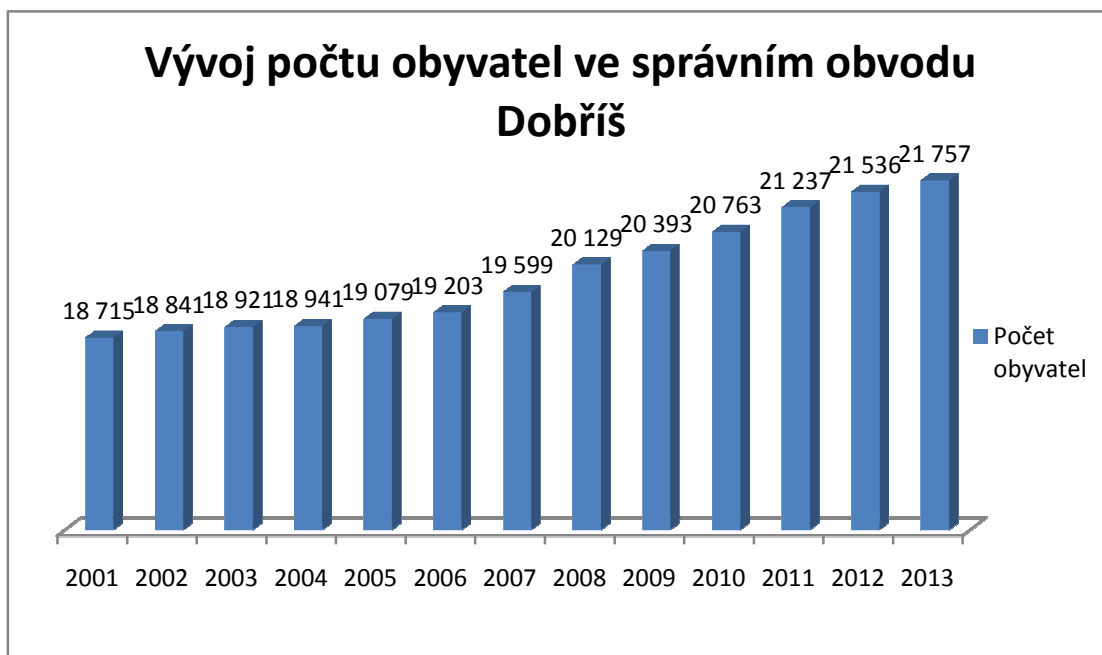
3 Popis širších vztahů

Díky tomu, že se Dobříš nachází v blízkosti hlavního města Prahy, je Dobříš a její okolí atraktivní lokalitou pro bydlení, dochází k výstavbě především rodinných domů v okolních obcích. Dobříš je obec s rozšířenou působností, do jejího správního obvodu patří 24 obcí včetně Dobříše. Rozloha správního obvodu Dobříš je téměř 32 tisíc hektarů a skoro polovina obvodu je zalesněna. Obvod je obklopen obvody Příbram, Hořovice, Beroun, Černošice, Benešov a Sedlčany. Hranici s obvodem Sedlčany tvoří rekreační oblast kolem řeky Vltavy.



Obrázek 2: Správní obvod Dobříš

Počet obyvatel dobříšského obvodu neustále roste, od roku 2000 do roku 2013 se počet obyvatel zvýšil o 3 tisíce, z 18715 na 21757, jak je patrné z grafu 1. Mezi největší obce správního obvodu patří města Dobříš a Nový Knín, ve kterých žije více než polovina obyvatel obvodu. Mezi další větší obce patří obce Malá Hraštice, Nová Ves pod Pleší a Stará Huť, tyto obce mají kolem 1 tisíce obyvatel. Většina obcí má zajištěno autobusové spojení s Dobříší. Obce Stará Huť, Mokrovraty, Malá Hraštice a Nová Ves pod Pleší mají s Dobříší i železniční spojení. Část obcí se nachází v rekreační oblasti kolem Slapské přehrady, mezi tyto obce patří Županovice nebo Chotoušsko.



Obrázek 3 Vývoj počtu obyvatel ve správním obvodu Dobříš

Dle údajů sčítání obyvatel z roku 2011 vyjíždí z Dobříše za prací nebo do školy celkem 1576 obyvatel, což je téměř 20% obyvatel Dobříše. Z toho skoro 70% jezdí do zaměstnání a do škol do Prahy. Další důležitou lokalitou dojížděky je Příbram, kam dojíždí 13% z celkového počtu dojíždějících. Mezi další cílové lokality patří například Mníšek pod Brdy, kam obyvatelé dojíždějí zřejmě především do místních průmyslových podniků, následuje Svaté pole, kde se nachází velkoobchod s potřebami pro zahradu Nohel Garden a.s., dále pak Nový Knín, kde je firma vyrábějící kovové předměty Elko, v.d., a Nová Ves pod Pleší, kam dojíždějí dobříšští obyvatelé pracovat do sanatoria. Naopak do Dobříše dojíždí 1541 osob, nejvíce z Příbrami (189) a ze Staré Hutě (121). Ostatní dojíždějí jsou z okolních obcí, převážně ze správního obvodu Dobříš. Do Dobříše dojíždí celkem 383 studentů středních škol, učňů a žáků základních škol. Dohromady je počet vyjíždějících a dojíždějících osob 3117.

Tabulka 1: Počet dojíždějících osob do města Dobříš (zdroj: Český statistický úřad)

	<i>Obec</i>	<i>Celkem</i>	<i>Do zaměstnání</i>	<i>Do škol</i>
<i>Z jiných krajů</i>	Celkem	114	102	12
	Praha	87	75	12
	Ostatní	27	27	0
<i>Z jiných okresů kraje</i>	Celkem	205	102	103
	Mníšek pod Brdy	64	16	48
	Řitka	11	0	11
	Kytín	18	7	11
	Ostatní	112	79	33
<i>V rámci okresu</i>	Celkem	1222	839	383
	Příbram	189	174	15
	Stará Huť	121	66	55
	Rosovice	66	37	29
	Nový Knín	64	43	21
	Voznice	64	37	27
	Svaté Pole	57	32	25
	Obořiště	54	36	18
	Mokrovaty	52	31	21
	Malá Hraštice	45	28	17
	Rybníky	43	24	19
	Nová Ves pod Pleší	37	18	19
	Daleké Dušníky	29	13	16
	Nečín	28	23	5
	Borotice	27	14	13
	Pičín	26	18	8
	Drhovy	24	16	8
	Dlouhá Lhota	23	16	7
	Višňová	21	17	4
	Drevníky	18	14	4
	Rožmitál pod Třemšínem	16	10	6
	Kotenčice	14	8	6
	Čísovice	12	2	10
	Hostomice	11	10	1
	Buková u Příbrami	10	7	3
	Ostatní	171	145	26
Celkem		1541	1043	498

Tabulka 2: Vyjíždka z města Dobříš (zdroj: Český statistický úřad)

	<i>Obec</i>	<i>Celkem</i>	<i>Do zaměstnání</i>	<i>Do škol</i>
<i>Do jiných krajů</i>	Celkem	1078	837	241
	Praha	1034	821	213
	Ostatní	44	16	28
<i>Do jiných okresů kraje</i>	Celkem	110	104	6
	Mníšek pod Brdy	35	34	1
	Ostatní	75	70	5
<i>V rámci okresu</i>	Celkem	353	277	76
	Příbram	199	142	57
	Svaté Pole	25	24	1
	Nový Knín	18	18	0
	Nová Ves pod Pleší	15	15	0
	Dubno	12	5	7
	Obořiště	10	10	0
	Stará Huť	10	10	0
	Ostatní	64	53	11
<i>Mimo ČR</i>		35	26	9
Celkem		1576	1244	332

3.1 Školství

Ve městě se nachází 3 mateřské školy, 3 základní školy a 1 základní umělecká škola. Studenti středních škol mohou navštěvovat buď Gymnázium Karla Čapka, nebo Střední odborné učiliště Hluboš, které má na Dobříši svou pobočku. Většina škol je soustředěna v jihovýchodní části Dobříše, kde se nachází také sportovní areál.

3.2 Zdravotnictví

V centru města v ulici Pražská je umístěna Poliklinika Dobříš, kde sídlí soukromí lékaři různých specializací, kteří jsou k dispozici obyvatelům Dobříše a okolí. Vedle polikliniky se nachází moderní Domov důchodců. Na okraji Dobříši ve směru na Hostomice je Masarykovo sanatorium, které slouží jako léčebna pro dlouhodobě nemocné. Na Dukelském náměstí, severně od centra města je umístěn dům

s pečovatelskou službou. Největší zdravotnické zařízení v obvodu Dobříš je Nemocnice na Pleši, která se nachází v blízkosti obce Nová ves pod Pleší. Nemocnice se specializuje především na léčbu onkologických onemocnění.

3.3 Průmysl

V minulosti byl nejvýznamnějším průmyslovým odvětvím kožedělní průmysl, v dnešní době zbylo po rozsáhlých rukavičkářských závodech jen několik menších firem zabývajících se výrobou koženého zboží.

Ve městě se nachází dvě průmyslové zóny, jedna v severní části města a druhá v jižní části města. Největší firmou na Dobříši je Doosan Bobcat Manufacturing s.r.o., která se nachází v severní části Dobříše, v blízkosti nájezdu na rychlostní komunikaci R4. Společnost má výrobní prostory na Dobříši od roku 2007, zabývá se výrobou stavebních strojů, zejména kompaktních bagrů a nakladačů. Firma v současné době zaměstnává přibližně 500 zaměstnanců. Další významnou firmou je Benteler Distribution Czech Republic, spol. s r.o., která podniká v oblasti zpracování kovů, firma sídlí taktéž v severní průmyslové zóně. V jižní průmyslové zóně se nachází například firmy Zemědělská společnost Dobříš spol. s.r.o., nebo Arriva Střední Čechy s.r.o.

Mezi velké firmy v okolí patří především firma Nohel Garden a.s., která se zabývá prodejem zahradnických potřeb a sídlí v obci Budínek, 3 kilometry od Dobříše ve směru na Sedlčany. Další významnou společností je Elko Nový Knín, v.d., která vyrábí především kovové předměty pro dům a zahradu a nachází se v Novém Kníně.

3.4 Kultura

Nejnavštěvovanější památkou na Dobříši je rokokový zámek s francouzskou zahradou a anglickým parkem. V zámku se mimo expozic zámeckých komnat nachází muzeum města Dobříše, kde je možné shlédnout exponáty z historie Dobříše a rukavičkářské výroby. Na zámku se pořádají četné kulturní akce, zejména koncerty vážné hudby. Mezi další památky patří kostel Nejsvětější trojice z konce 18. století, který se nachází naproti zámku. Za zmínku dále stojí budova bývalé synagogy, kde se

dnes nachází kulturní středisko. Další významnou památkou nedaleko Dobříše je památník Karla Čapka, který se nachází ve Staré Huti u rybníku Strž v domě, kde Karel Čapek pobýval a měl zde letní sídlo.

3.5 Obchody

Ve městě se nacházejí tři supermarkety: dva Penny Markety a Lidl. Jeden Penny Market je na Mírovém Náměstí, druhý Penny Market je u bývalého pivovaru, poblíž sídliště Větrník. Lidl se nachází u železniční stanice. Většina maloobchodů se nachází na Mírovém náměstí, nebo v jeho blízkosti. Další obchody vznikají vedle Lidlu.

4 Doprava

4.1 Silniční doprava

Nejdůležitější komunikací která prochází přes katastrální území města Dobříš je rychlostní silnice R4, která byla postavena v sedmdesátých a osmdesátých letech 20. století. Na silnici R4 se v blízkosti Dobříše nachází 2 exity: 28 (Dobříš-sever) a 33 (Dobříš-jih). Silnice R4 zajišťuje spojení Prahy a Příbramska, v současné době končí na křižovatce se silnicí II/18, 5 kilometrů od města Příbram. Na silnici R4 navazuje silnice první třídy I/4 vedoucí do jižních Čech, až na státní hranici se Spolkovou republikou Německo ve Strážném. Intenzita dopravy na rychlostní komunikaci R4 je dle informací ze sčítání dopravy v roce 2010 14856 voz/den.

Přes Dobříš vedou dvě silnice druhé třídy II/114 a II/119. Silnice II/114 vede z Cerhovic přes Hořovice, Dobříš a pak dále do Neveklova a končí v Benešově. Silnice II/119 spojuje Dobříš a Sedlčany. Silnice II/114 vede přímo přes historické centrum města, z výsledků celostátního sčítání dopravy v roce 2010 vyplývá, že denní intenzity vozidel na Mírovém náměstí na silnici II/114 se pohybují kolem 6500 voz/den.

4.2 Železniční doprava

Na Dobříši končí železniční trať 210, jedná se o jednokolejnou regionální trať, která vede z Dobříše přes Vrané nad Vltavou do Prahy. Trať není využívána pro dojíždění z Dobříše do Prahy, protože prochází členitým terénem a cesta mezi Dobříš a Prahou, hl.n, trvá více jak 90 minut (cesta autobusem, nebo automobilem trvá kolem 30 minut). Trať slouží spíše pro dojížděku z okolních obcí na Dobříš, nebo pro výletní účely. Trať je 210 je často označována jako Posázavský Pacifik. V pracovní dny jezdí mezi Prahou a Dobříš 10 párů vlaků o víkendu 8 párů. Provoz na trati zajišťují motorové jednotky 814 Regionova.

Koncová železniční stanice Dobříš se nachází v severní části města nedaleko průmyslové zóny. Stanice je obklopena areálem bývalých rukavičkářských závodů.

Stanice je přístupná pouze z východní strany z Pražské ulice, ze západní strany od sídliště Na Větrníku vede pouze nezpevněná pěšina. Z centra je stanice vzdálená 20 minut chůze. 100 m od železniční stanice se nachází autobusová zastávka Dobříš, žel. st. V přednádražním prostoru není vybudované žádné parkoviště, ale protože ulice U Nádraží je slepá a poměrně široká, díky čemuž je často využívána pro parkování.

4.3 Doprava v klidu

V centru města je jsou zavedeny zóny placeného parkování. Systém platby parkovného je poměrně ojedinělý. U každého parkovací místa je automat, který bliká červeně pokud není zaplacené parkování, po zaplacení svítí zeleně. Cena parkování je 20 Kč za hodinu, řidič však nemusí platit za celé hodiny, minimální platba je 5 Kč. Pokud řidič nevyužije celou dobu, kterou si předplatil, může jiný řidič zaparkovat na jeho místě a pouze doplatit kolik času potřebuje. Na každém automatu je displej, na kterém se zobrazuje, kolik času je zaplacené. Parkování je pro držitele ZTP zdarma, rezidenti bydlící v centru Dobříše si mohou koupit parkovací kartu. Zavedení parkovacího systému neřinancovalo město Dobříš, ale provozovatel systému firma Citymeter s.r.o., městu náleží 60% z celkového výtěžku tržeb, minimálně však 70 tisíc. Na Mírovém náměstí se nachází kolem 100 parkovacích míst.

V roce 2013 bylo v ulici Pražská vybudováno záchytné parkoviště P+R s 52 parkovacími místy, z toho 3 jsou vyhrazena pro osoby se sníženou schopností pohybu. Parkoviště se nachází v blízkosti zámku, ale turisté směřující na zámek využívají pro parkování stále spíše prostor před kostelem Nejsvětější Trojice. Důvodem je zřejmě nedostatečné upozornění na blízké parkoviště P+R. Na parkoviště přímo nenavazuje žádný systém hromadné dopravy, docházková vzdálenost k zastávce Dobříš, nám. je 400 m. Cena parkovného na 24 hodin je 20 Kč, maximální doba parkování je 48 hodin.

4.4 Cyklistická doprava

Ve městě se nachází několik vybudovaných úseků cyklostezek. Úseky jsou většinou nesouvislé, nenavazují na žádný systém hromadné dopravy. Cyklostezka je vybudována například v ulici Partyzána Svobody. Další úsek se nachází v ulici Plukovníka B. Petroviče. V obou případech je cyklostezka součástí chodníku. Cyklostezky jsou vyznačeny červenou zámkovou dlažbou, stejným způsobem jsou vyznačeny i vjezdy do objektů. Přes severní část města vede cyklotrasa č. 308, která začíná v Prostřední Lhotě, pokračuje přes Strž do Staré Hutě, pak vede přes Dobříš a končí v obci Vížina. Cyklotrasa je v úseku mezi Dobříš a Starou Hutí vedena po stezce vyhrazené pro pěší a cyklisty.

4.5 Pěší doprava

Pěší doprava je vedena po chodnících. Pěší zóny ani jiné komunikace určené jen pro pěší dopravu zde nejsou vybudovány. Pohyb po městě je ztížen existencí rybníků uprostřed města, které vytvářejí bariéru. Chodci, kteří se chtějí ze severní části města do centra nebo naopak, mohou využít pouze dvě místa k jejich překonání a to v ulici Partyzána Svobody a v ulici Pražská. Chodníky je k městu napojena i průmyslová zóna v severní části města, stejně tak léčebna pro dlouhodobě nemocné ve směru do Hostomic. Průmyslová zóna v jižní část města napojená celá není, chodník končí na křižovatce s ulicí V Lipkách. Městem vede žlutá, modrá a zelená turistická značka, dále se zde nachází naučná stezka Dobříš v poznání. Do Staré Hutě vede kolem silnice II/114 stezka pro chodce a cyklisty.

4.6 Autobusová doprava

Ve městě zastavuje 21 linek autobusové dopravy. Ve městě není zavedena městská hromadná doprava, obsluha města je zajištěna regionálními spoji. Nejvíce linek zajišťuje spojení do Prahy, kam dojíždí část obyvatel města a obyvatelé okolních vesnic. Další linky zabezpečují spojení okolních obcí s Dobříš.

Tabulka 3: Seznam linek zastavujících v zastávce Dobříš,nám. (zdroj: <http://portal.idos.cz>)

<i>Číslo linky</i>	<i>Trasa linky</i>
Linka 100317	Praha,Smíchovské nádraží - Dobříš,náměstí
Linka 136440	D90 Praha-Krásná Hora n.Vlt.-Milevsko
Linka 136445	D89 Praha-Nečín-Krásná Hora n.Vlt.-Milevsko
Linka 210038	C38 Hořovice-Dobříš
Linka 300015	D15 Sedlčany-Dobříš
Linka 300047	D47 Příbram-Pičín-Dobříš
Linka 300085	D85 Rožmitál p.Tř.-Příbram-Obořiště-Praha
Linka 300087	D87 Příbram-Pičín-Suchodol-Praha
Linka 300088	D88 Kamýk n.Vlt.-Dobříš-Praha
Linka 300098	D98 Příbram-Dobříš-Praha
Linka 300099	D99 Příbram-Obořiště-Dobříš-Praha
Linka 301094	D94 Dobříš-Praha
Linka 303051	D51 Příbram-Dobříš-Nový Knín
Linka 303054	D54 Dobříš-Drevníky-Županovice
Linka 303055	D55 Dobříš-Nečín-Hřiměždice
Linka 303057	D57 Višňová-Dobříš
Linka 303058	D58 Příbram-Pičín-Dobříš-Praha
Linka 303095	D95 Příbram,Zdaboř-Praha,Roztyly
Linka 303098	D98 Příbram-Dobříš-Praha
Linka 303099	D99 Příbram-Obořiště-Dobříš-Praha
Linka 360105	Milevsko-přehrada Orlík-Praha

4.6.1 Linka 100317 Praha, Smíchovské nádraží - Dobříš, náměstí

Linka 317 je jedinou linkou Pražské integrované dopravy, která zastavuje na Dobříši. Provozovatelem linky je dopravce Martin UHER, spol. s r.o. Linka jezdí do Prahy přes Mníšek pod Brdy. Část spojů je provozována jen mezi Mníškem pod Brdy a Smíchovským nádražím. Interval pro celou trasu linky je ve špičce 30 minut, v sedle 60 minut a o víkendu je interval 120 minut. Cesta celé trasy linky měří 41 kilometrů a trvá 55 minut. Na lince jsou provozovány zejména kloubové autobusy.

4.6.2 Linka 136440 D90 Praha-Krásná Hora n.Vlt.-Milevsko

Linka D19 začíná v Praze Na Knížecí, pokračuje přes Dobříš do Krásné Hory a poté do Milevska. V pracovní den jezdí dva páry spojů za den, stejně tak tomu je i v sobotu a v neděli jezdí pouze jeden pár. Celá trasa měří 105 km s jízdní dobou 2 hodiny a 10 minut. Provozovatelem je dopravce PROBO BUS a.s.

4.6.3 Linka 210038 C38 Hořovice-Dobříš

Spoje linky C38 jezdí z Hořovic přes Hostomice na Dobříš. Část spojů neobsahuje celou trasu linky, ale pouze její část, například Hostomice - Dobříš. Linka je v provozu pouze v pracovní dny, kdy na Dobříši zastavuje 6 párů spojů. Provoz na lince zajišťuje dopravce PROBO BUS a.s. Trasa linky měří 37 kilometrů.

4.6.4 Linka 300015 (D15) Sedlčany-Dobříš

Linka D15 zajišťuje spojení Sedlčan a Dobříše přes Hříměždice. Na lince jezdí v pracovní dny pouze 2 spoje v každém směru, o víkendu linka v provozu není. Dopravcem na lince je společnost ARRIVA PRAHA s.r.o.

4.6.5 Linka 300047 (D47) Příbram-Pičín-Dobříš

Spoje linky D47 zajišťují dopravní obsluhu obcí mezi Příbramí a Dobříš. Linka jezdí pouze v pracovní dny a jedná se pouze o jeden spoj v každém směru a jeden spoj

z Dobříše do Bukové. Provozovatelem je ARRIVA PRAHA s.r.o. Délka trasy linky je 28 kilometrů.

4.6.6 Linka 300085 (D85) Rožmitál p.Tř.-Příbram-Obořiště-Praha

Linka D85 spojuje Rožmitál pod Tř, Příbram, Dobříš a Prahu. Na lince jezdí pouze jeden pár spojů v pracovní dny a jeden v neděli. Provozovatelem je ARRIVA PRAHA s.r.o. Trasa linky měří 78 kilometrů.

4.6.7 Linka 300087 (D87) Příbram-Pičín-Suchdol-Praha

Linka slouží především pro dopravu obyvatel obcí mezi Dobříší a Příbramí do Prahy za prací. Linka je v provozu pouze v pracovní dny. Ve směru do Prahy jede pouze jeden spoj, který je v Praze v 7:15, v opačném směru jezdí 2 spoje v 15:10 a 16:25. Linku provozuje společnost ARRIVA PRAHA s.r.o.

4.6.8 Linka 300088 (D88) Kamýk n.Vlt.-Dobříš-Praha

Spoje linky D88 obsluhují především vesnice mezi Kamýkem nad Vltavou a Dobříší. V provozu je pouze jeden spoj v každém směru v pracovní dny, o víkendu linka nejezdí. Provozovatelem je společnost ARRIVA PRAHA s.r.o. Délka trasy linky je 63 kilometrů.

4.6.9 Linka 300098 a 303098 (D98) Příbram-Dobříš-Praha

Linka D98 je nejfrekventovanější linkou, která na Dobříši zastavuje. Spojuje Příbram, Dobříš a Prahu, nezajíždí do okolních obcí, většinu trasy jede po rychlostní silnici R4. Nabízí cestujícím velké množství spojů a rychlé spojení do Prahy. Protože projíždí celou Příbram i Dobříš, je možné ji využít i pro městskou dopravu po Příbrami a po Dobříši. Interval v pracovní dny se pohybuje většinou dne kolem 30 minut, ve špičce je zkrácen až na 15 minut. O víkendu je interval 30-60 minut. Cesta z Dobříše na konečnou zastávku Praha, Na Knížecí trvá 35 minut. Celková délka trasy je

40 kilometrů. Přepravu na lince zajišťují dva dopravci - společnost ARRIVA PRAHA s.r.o. a ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY, s.r.o.

4.6.10 Linka 300099 (D99) Příbram-Obořiště-Dobříš-Praha

Linka D99 slouží pro dopravu z Příbrami přes Obořiště do Prahy. Ve směru do Prahy jezdí na lince v pracovní dny 8 spojů a v opačném směru 12 spojů. O víkendu linka není v provozu. Na lince D 99 jezdí 2 dopravci - ARRIVA PRAHA s.r.o. a ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY, s.r.o. Délka trasy linky je 65 kilometrů.

4.6.11 Linka 301094 D94 Dobříš-Praha

Na lince D94 jezdí v pracovní dny pouze jeden spoj v každém směru. O víkendu jede jeden spoj v sobotu ráno do Prahy a v neděli večer zpět na Dobříš. Na rozdíl od linky D98 staví ve Voznici. Provozovatelem je dopravce PROBO BUS a.s

4.6.12 Linka 303051 (D51) Příbram-Dobříš-Nový Knín

Linka D51 vede z Příbrami přes Dobříš do Nového Knína. Většina spojů obsluhuje pouze úsek mezi Dobříší a Novým Knínem. Interval je v pracovní dny přibližně 60 minut, během odpolední špičky se zkracuje na polovinu. Během víkendu linka není v provozu. Přepravu na lince zajišťuje dopravce ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY, s.r.o.

4.6.13 Linka 303054 (D54) Dobříš-Drevníky-Županovice

Linka obsluhuje obce na trase mezi Dobříší a Županovicemi, kde se nachází rekreační oblast. Linka jezdí pouze pracovní dny, přepravu zajišťuje 5 spojů v každém směru. Dopravcem na lince je společnost ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY, s.r.o.

4.6.14 Linka 303055 (D55) Dobříš-Nečín-Hříměždice

Linka slouží obyvatelům obcí mezi Hříměždicemi a Dobříší, k dopravě za prací a do škol. Linka je v provozu jen v pracovní dny, jedná se o 4 páry spojů. Převahu na lince zajišťuje dopravce ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY, s.r.o.

4.6.15 Linka 303057 (D57) Višňová-Dobříš

Linka zajišťuje přepravu na Dobříš pro obyvatele obcí na trase Višňová Praha. Na lince jezdí pouze 2 spoje - ráno z Višňové na Dobříš a odpoledne zpět. O víkendu linka není v provozu. Dopravcem na lince je společnost ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY, s.r.o.

4.6.16 Linka 303058 (D58) Příbram-Pičín-Dobříš-Praha

Spoje linky D47 zajišťují dopravní obsluhu obcí mezi Příbramí a Dobříší, zejména se jedná o obce Pičín a Rosovice. Trasa linky je zavedena až do Prahy, ale většina spojů končí na Dobříši. Na trase v pracovní dny jezdí 6 párů spojů, v sobotu 2 páry a v neděli 1 pár. Dopravcem na lince je společnost ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY, s.r.o.

4.6.17 Linka 303095 (D95) Příbram,Zdaboř-Praha,Roztyly

Na lince D95 zajišťuje přepravu pouze jeden spoj, který končí v zastávce Praha,Roztyly a jezdí pouze v pracovní dny. Cesta trvá z Dobříše 45 minut. Převahu na lince zajišťuje dopravce ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY, s.r.o.

4.6.18 Linka 136445 Praha-Nečín-Krásná Hora n.Vlt.-Milevsko

Linka Praha - Milevsko patří mezi dálkové linky. Na lince jezdí pouze v sobotu ráno jeden spoj z Prahy a v Neděli jeden spoj z Milevska do Prahy. Linka slouží pro přepravu za rekreací v okolí Orlické přehrady. Převahu na lince zajišťuje dopravce ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY, s.r.o.

4.6.19 Linka 360105 Milevsko-přehrada Orlík-Praha

Linka Praha - Milevsko patří mezi dálkové linky. Na lince zajišťuje obsluhu 1 pár spojů v pracovní den a 1 pár v neděli, v sobotu žádný spoj nejezdí. Linka zastavuje v rekreačních oblastech v blízkosti Orlické přehrad. Přepravu na lince zajišťuje společnost ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s.

4.6.20 Nabídka kapacity spojení Dobříš-Praha

Při výpočtu kapacity byla uvažována obsazenost vozidel nejprve pouze sedícími cestujícími (Tabulka 4). U autobusů byla použita kapacita standardního autobusu 45 osob a kapacita kloubového autobusu 50 osob. Pro vlaky byla uvažována kapacita 84 míst, které je k dispozici v motorových jednotkách Regionova, které zajišťují provoz na trati. Celková kapacita spojení Dobříš - Praha pro autobusy i vlaky dohromady je při uvažování pouze sedících cestujících je 4760, v opačném směru z Prahy do Dobříše je kapacita 5030. V Tabulce 5 byli započítány sedící i stojící cestující. Pro standardní autobus byla uvažována kapacita autobusu 60 cestujících, pro kloubový autobus 90 cestujících. Pro jednotky motorové jednotky Regionova bylo počítáno celkem stojící i sedící cestující 189 osob. Celková kapacita spojení včetně stojících cestujících je 7560 pro směr Dobříš - Praha a 7920 pro opačný směr.

Při posuzování kapacity je nutné brát v ohled i dobu trvání cesty. Cestující upřednostňují rychlé přímé spojení s minimem zastávek a zajižděk. Z tohoto důvodu kapacitu železniční dopravy při cestě do Prahy využije velmi málo cestujících, protože cestovní doba je 90 minut. Nejrychleji se cestující dostanou přímými linkami do Prahy za 35-40 minut. Kapacita tohoto spojení ve směru do Prahy je 2835 sedících cestujících v pracovní den, v opačném směru je to 4190. Pokud budeme uvažovat i místa pro stání, bude kapacita ve směru do Prahy 3780 cestujících a v opačném směru 4080 cestujících. O víkendu je nabídka kapacity přibližně poloviční.

Tabulka 4: Nabídka kapacity spojení Dobříš-Praha (sedící cestující)

	<i>Přes</i>	<i>Doba jízdy</i>	<i>Pracovní dny</i>	<i>Sobota</i>	<i>Neděle</i>
Autobusová doprava					
Dobříš - Praha	Celkem		3920	1980	2070
	Přímé linky	35-40min	2835	1485	1620
	317	54 min	950	450	450
	Voznice	46 min	45	0	0
	Voznice, Mníšek	48 min	90	45	
Praha - Dobříš	Celkem		4190	1935	2025
	Přímé linky	35-40min	3060	1485	1530
	317	54 min	950	450	450
	Voznice	46 min	90		
	Voznice, Mníšek	48 min	90	0	45
Železniční doprava					
Dobříš - Praha		90 min	840	672	672
Praha - Dobříš		90 min	840	672	672
Dobříš - Praha	Celkem		4760	2652	2742
Praha - Dobříš	Celkem		5030	2607	2697

Tabulka 5: Nabídka Kapacity spojení Dobříš-Praha (sedící i stojící cestující)

	<i>Přes</i>	<i>Doba jízdy</i>	<i>Pracovní dny</i>	<i>Sobota</i>	<i>Neděle</i>
Autobusová doprava					
Dobříš - Praha	Celkem		5480	2760	2880
	Přímé linky	35-40min	3780	1980	2160
	317	54 min	1710	810	810
	Voznice	46 min	45	0	0
	Voznice, Mníšek	48 min	120	60	
Praha - Dobříš	Celkem		5840	2700	2820
	Přímé linky	35-40min	4080	1980	2040
	317	54 min	170	810	810
	Voznice	46 min	120	0	0
	Voznice, Mníšek	48 min	120	0	60
Železniční doprava					
Dobříš - Praha		90 min	1890	1512	1512
Praha - Dobříš		90 min	1890	1512	1512
Dobříš - Praha	Celkem		7560	4362	4482
Praha - Dobříš	Celkem		7920	4302	4442

4.6.21 Autobusové zastávky

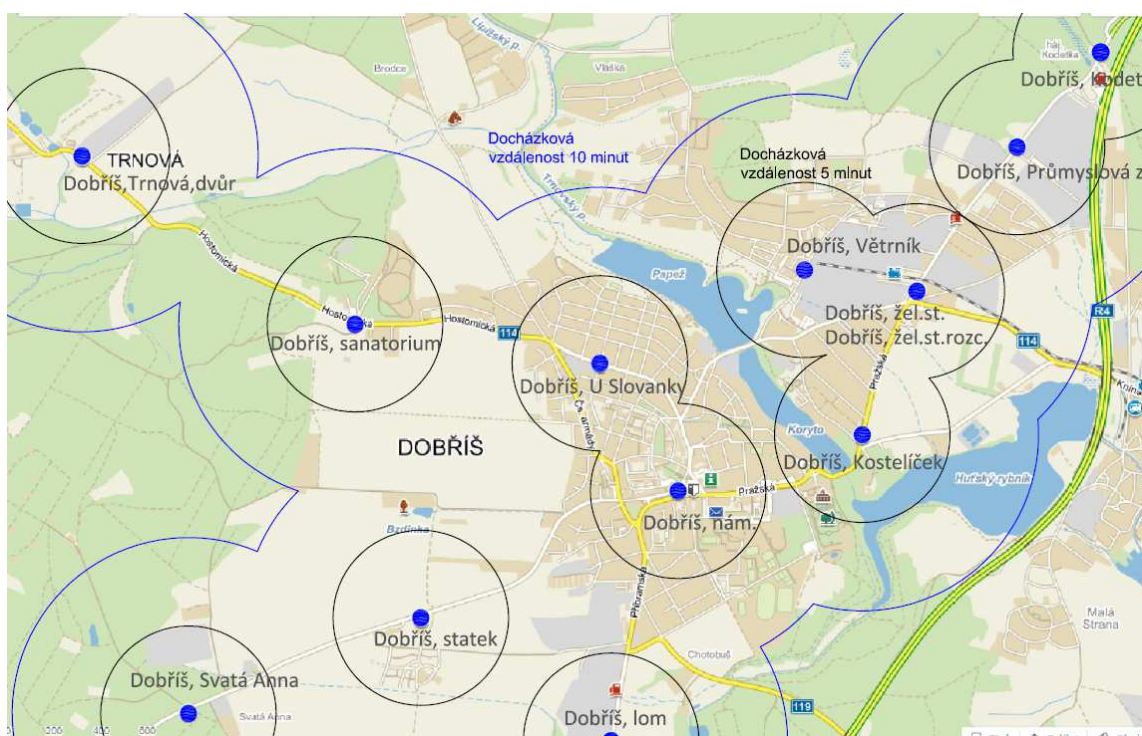
V katastrálním území obce se nachází 16 autobusových zastávek. Přímo na ve městě se nachází 11 zastávek. Nejfrekventovanější zastávkou je bez pochyby Dobříš, nám., kde zastavují všechny spoje projíždějící přes Dobříš, cestující zde mohou přestoupit mezi jednotlivými spoji. Další důležitou zastávkou je Dobříš, Větrník, v jejímž okolí se nachází velké množství bytových domů, zejména se jedná o sídliště Větrník a bytové domy v místě bývalého pivovaru.

Tabulka 6: Seznam autobusových zastávek v katastrálním území Dobříš

Dobříš, Kodetka
Dobříš, statek
Dobříš, Kostelíček
Dobříš, lom
Dobříš, Na Hradci
Dobříš, náměstí
Dobříš, Pod Hradcem
Dobříš, Průmyslová zóna
Dobříš, sanatorium
Dobříš, Svatá Anna
Dobříš, Školní
Dobříš, U Slovanky
Dobříš, Větrník
Dobříš, žel.st.
Dobříš, žel.st.rozc.
Dobříš, Trnová, dvůr

Naopak na některých zastávkách autobusy při běžném provozu při nulové přepravní poptávce nezastavují, i když nejsou v jízdních řádech stanoveny jako zastávky na znamení. Jedná se zejména o zastávky mimo město Dobříš, v jejichž okolí nejsou téměř žádné cíle přepravy. Týká se to zastávek Dobříš, Svatá Anna, Dobříš, statek, Dobříš, Na Hradci a Dobříš, Pod Hradcem. Zastávku Dobříš, Školní v současné době neobsluhuje žádný spoj.

Na Obrázku 4 jsou izochrony docházkové vzdálenosti jednotlivých zastávek. Černě je vyznačena docházková vzdálenost 5 minut, modře je vyznačena docházková vzdálenost 10 minut (byla uvažována rychlost chůze 1,25 m/s). Na obrázku nejsou uvedeny zastávky Dobříš, NaHradci a Dobříš, Pod Hradcem, které se nacházejí v lese na silnici II/114 směrem na Hostomice. Z izochron vyplývá, že většina území města má dostupnou zastávku do 10 minut, výjimkou jsou pouze rodinné domy v severní části města, v místních částech Vlaška a Brodce. U pětiminutových izochron nalezneme více míst, které nepokrývají. Jedná se opět o zástavbu rodinných domů v severní části, dále oblast uprostřed města po levém břehu rybníků Koryto a Papež, nové rodinné domy ve směru na Hostomice a jižní část města, včetně sportovního areálu.



Obrázek 4: Izochrony v docházkové vzdálenosti 5 a 10 minut

Dobříš, Kodetka

- Poloha: severní část města, u exitu rychlostní silnice R4 Dobříš-Sever
- Linka: 317
- Obsluha: Benzínová pumpa

- Popis zastávky:
 - Zastávka je vybavena v obou směrech červeným označником Pražské integrované dopravy
 - Není zde zvýšená nástupní hrana ani chodník, cestující nastupují z úrovně vozovky
 - Zastávka na znamení

Dobříš, Průmyslová zóna

- Poloha: Průmyslová zóna v severní části města
- Linky: 317, D85, D87, D88, D90, D94, D95, D98, D99
- Obsluha: Společnost Bobcat, Benteler
- Popis zastávky:
 - Pro linku 317 - zastávka na znamení
 - Zastávka je vybavena v obou směrech červeným označником Pražské integrované dopravy
 - V obou směrech se jedná o zastávku v zálivu
 - Cestující nastupují z chodníku

Dobříš, žel.st.

- Poloha: v blízkosti železniční stanice Dobříš, Pražská ulice
- Linky: 317, C38, D58, D85, D87, D88, D90, D94, D95, D98
- Obsluha: železniční stanice, Lidl, restaurace Na Prachandě
- Popis zastávky:
 - V obou směrech je zastávka vyznačena červeným označником Pražské integrované dopravy, ve směru do Prahy je i žlutý označník
 - V obou směrech se jedná o zastávku v zálivu, ale ve směru do Prahy nemůže autobus zajet k nástupní hraně, z důvodu vzrostlého stromu
 - Ve směru do centra se nachází plechový přístřešek, v opačném směru je prosklený přístřešek, který však momentálně má pouze střechu a železnou konstrukci



Obrázek 5: Zastávka Dobříš, žel. st. ve směru od Prahy



Obrázek 6: Obrázek 5: Zastávka Dobříš, žel. st. ve směru do Prahy

Dobříš, žel. st. rozcestí

- Poloha: v blízkosti železniční stanice Dobříš, Knínská ulice
- Linky: D51
- Obsluha: železniční stanice, supermarket Lidl, restaurace Na Prachandě, obchodní centrum Prachanda
- Vybavení zastávky:
 - V obou směrech je zastávka vyznačena žlutým označníkem, ve směru na Dobříš je označník ohnutý
 - Ve směru do Knína se jedná o zastávku v zálivu, zastávka je po rekonstrukci
 - Ve směru do Knína je na zastávce prosklený přístřešek
 - Ve směru na Dobříš zastavuje autobus v jízdním pruhu



Obrázek 7: Zastávka Dobříš žel. st. rozcestí ve směru od Nového Knína



Obrázek 8: Zastávka Dobříš, žel. st. rozcestí ve směru do Nového Knína

Dobříš, Větrník

- Poloha: sídliště Větrník
- Linky: D88, D98, D99
- Obsluha: sídliště Větrník, Penny Market
- Popis zastávky ve směru do Prahy:
 - Jedná se o zastávku v jízdním pruhu
 - Auta nemohou objet stojící autobus kvůli fyzickému ostrůvku, který je zřízen uprostřed přechodu pro chodce v prostoru před zastávkou
 - Na zastávce není označnick, pouze před zastávkou se nachází dopravní značka IJ04c (zastávka autobusu)
 - Prosklený přístřešek, pomalovaný vandaly



Obrázek 9: Zastávka Dobříš, Větrník ve směru od Prahy

- Popis zastávky ve směru do Příbrami:
 - Zastávka v zálivu
 - Chybí označník
 - Prosklený přístřešek, pomalovaný vandaly



Obrázek 10: Zastávka Dobříš, Větrník ve směru do Prahy

Dobříš, Kostelíček

- Poloha: Mezi rybníky Koryto a Hut'ský
- Linky: 317, C38, D51, D98
- Obsluha: hřbitov, zámek, rodinné domy mezi ulicemi Pražská a U Pivovaru
- Popis zastávky:
 - Nejnovější zastávka v Dobříši - vznikla na konci roku 2012
 - Pro linku 317 se jedná o zastávku na znamení
 - V obou směrech se jedná o zastávku v zálivu
 - Nedostatečně dlouhý nájezdní klín, zejména pro kloubové autobusy



Obrázek 11: Zastávka Dobříš, Kostelíček ve směru od Prahy



Obrázek 12: Zastávka Dobříš Kostelíček ve směru do Prahy

Dobříš, U Slovanky

- Poloha: Severozápadní část města, ulice Plk. B. Petroviče
- Linky: C38
- Obsluha: Rodinné domy v okolí zastávky
- Popis zastávky:
 - Ve směru do Hostomic je na zastávce žlutý označník a lavička
 - V opačném směru není zastávka vyznačena vůbec
 - V obou směrech se jedná o zastávku v jízdním pruhu, nástup z chodníku



Obrázek 13 Zastávka Dobříš, USlovanky ve směru do Hostomic

Dobříš, sanatorium

- Poloha: Před sanatoriem, výjezd z města, silnice II/114
- Linky: C38
- Obsluha: Masarykovo sanatorium
- Popis zastávky:
 - V obou směrech se jedná o zastávku v zálivu
 - V obou směrech je na zastávce žlutý označnick
 - Ve směru na Dobříš je na zastávce plechový přístřešek a zábradlí

Dobříš, Trnová, dvůr

- Poloha: Trnová, silnice II/114 směr Hostomice
- Linky: C38
- Obsluha: Obytné domy v Trnové
- Popis zastávky:
 - Ve směru na Dobříš je žlutý označnick, v opačném směru není zastávka nijak označena

- Zastávka v jízdním pruhu
- Nástup z úrovně vozovky
- Cestující čekající na autobus musí stát na nezpevněné krajnici

Dobříš, Svatá Anna

- Poloha: silnice III/11417, v lese směrem do Rosovic, u kapličky svaté Anny
- Linky: D47, D58, D87
- Obsluha: Bývalé vojenské sklady, rodinné domy Svatá Anna
- Popis zastávky:
 - V obou směrech je žlutý označnick
 - Zastávka v jízdním pruhu
 - Nástup z úrovně vozovky
 - Cestující čekající na autobus musí stát na nezpevněné krajnici

Dobříš, statek

- Poloha: III/11417
- Linky: D47, D58
- Obsluha: statek
- Popis zastávky:
 - Ve směru na Dobříš je žlutý označnick, v opačném směru není zastávka nijak označena
 - Nástup z úrovně vozovky
 - Cestující čekající na autobus musí stát na nezpevněné krajnici

Dobříš, lom

- Poloha: Silnice III/10226 ve směru do Příbrami
- Linky: D15, D51, D55, D57, D88, D90

- Obsluha: Průmyslový areál
- Popis zastávky:
 - V obou směrech je žlutý označnick
 - V obou směrech se jedná o zastávku v zálivu
 - Nástup je z chodníku, který je v téměř stejné úrovni jako vozovka



Obrázek 14: Zastávka Dobříš, lom ve směru od Příbrami



Obrázek 15: Zastávka Dobříš, lom ve směru do Příbrami

Dobříš, Na Hradci

- Poloha: silnice II/114
- Linky: C38
- Obsluha: rozhledna Studený Vrch
- Vybavení zastávky:
 - Zastávka se nachází v prostoru napojení vedlejší silnice na silnici II/114
 - Zastávka je vyznačena žlutým označником

Dobříš, Pod Hradcem

- Poloha: silnice II/114
- Linky: C38
- Obsluha: Obytné domy Trnová
- Vybavení zastávky:
 - V obou směrech je žlutý označnik
 - V obou směrech se jedná o zastávku v zálivu
 - Nástup z úrovně vozovky

5 Autobusové nádraží - současný stav

5.1 Umístění autobusového nádraží

Autobusové stanoviště se nachází na Mírovém náměstí, přímo v historické centru města vedle radnice. Název zastávky je Dobříš, nám. Mírové náměstí má rozlohu 2 hektary. Rozlehlý prostor náměstí je uprostřed rozdělen alejí. Z jedné strany aleje vede silnice II/114 a z druhé strany se nachází autobusové stanoviště. Po obou stranách aleje se nacházejí placená parkovací stání. Náměstí je lemováno historickými budovami, ve kterých se nacházejí obchody a restaurace. Na konci aleje, ve východní části náměstí se nachází budova radnice a parkoviště náležící k radnici. Na konci náměstí ve východní části se nachází supermarket Penny Market. Přímo u autobusového nádraží se nachází městská policie a úřad práce. V západní části náměstí je umístěna základní umělecká škola a kulturní dům. Jihozápadně od náměstí se nachází školy - 1. a 2. základní škola, Gymnázium Karla Čapka, Střední odborné učiliště a sportovní areál. Všechny školy se nacházejí v docházkové vzdálenosti do 10 minut. V docházkové vzdálenosti do 10 minut se nachází také poliklinika a domov důchodců.



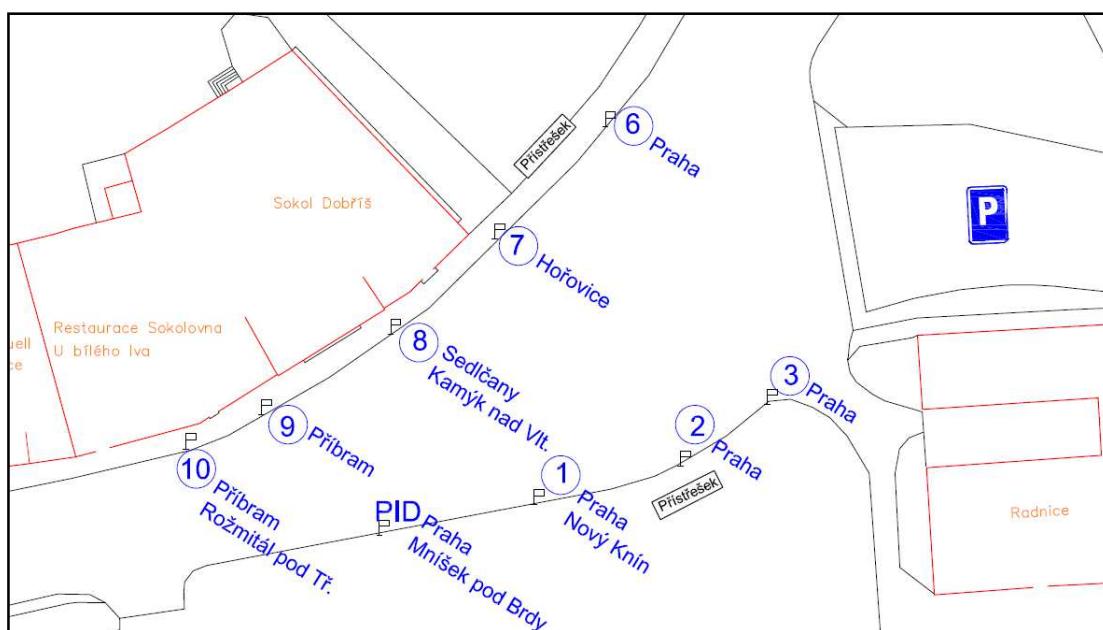
Obrázek 16: Plocha současného autobusového nádraží na Mírovém náměstí

Západní část Mírového náměstí byla v roce 2012 rekonstruována. Byl zde udělán nový povrch vozovky a vybudována zóna 30. Byly zde ponechány velké předimenzované plochy, prostor není opticky rozčleněn, vozovka má stejný povrch z dlažebních kostek jako chodníky. V rámci zavedení zóny 30 byl zrušen přechod pro chodce u vjezdu k autobusovému nádraží ze silnice II/114. Zónu 30 musí využívat řidiči, kteří jedou od Hostomic a chtějí pokračovat dále po silnici II/114, protože ulice Bezručova je jednosměrná.

5.2 Popis současného stavu

Autobusové stanoviště je obousměrně průjezdné pro autobusy, pro osobní dopravu je vjezd na autobusové nádraží zakázán. Na straně u aleje zastavují linky ve směru do Prahy a na opačné straně linky směřující do Příbrami. Autobusové nádraží má 10 odjezdových stání. Z toho 8 stání je vyznačeno starými žlutými označkovými ČSAD a čísly 1-3 a 6-10, 1 označkovník je žlutý bez čísla a v současné době je nevyužívaný a jeden označkovník je červený, z kterého odjíždí linka 317 Pražské integrované dopravy.

Na autobusovém nádraží zastaví v pracovní den 252 spojů. Nejvíce využívané stanoviště je číslo 3, ze kterého v pracovní den odjíždí 60 spojů směřujících do Prahy. Stanoviště číslo 3 obsluhují linky D94, D98 a D99. Další frekventované stanoviště je číslo 10, u kterého zastavuje 55 spojů v pracovní den, směřujících převážně do Příbrami. Většina spojů zastavujících u stání číslo 10 patří lince D98. Některá stání jsou využívána velmi málo, jedná se zejména o stání číslo 2, kde zastaví za celý týden pouze jeden spoj. Mezi další málo využívaná stanoviště patří číslo 6, 7 a 8, na kterých zastavuje méně než 10 spojů za den.



Obrázek 17: Schéma odjezdových stání - současný stav

Tabulka 7: Přehled odjezdových stání - současný stav

<i>Stanoviště</i>	<i>Linky</i>	<i>Počet odjezdů(příjezdů)/den</i>		
		<i>Pracovní dny</i>	<i>So</i>	<i>Ne</i>
PID	317	19	9	9
1	D51, D85, D57, D87, D58, D90, D95, 136445, 360105	22	2	3
2	D88	1	0	0
3	D98, D94, D99	60	32	33
6	C38	6	0	0
7	D54, D89, D90, 360105	8	3	2
8	D55, D15, D88	7	0	0
9	D51, D99	15	0	0
10	D47, D58, D85, D87, D98	55	32	33
Výstup	317, C38, D15, D47, D51, D54, D55, D57, D58	59	11	11
Součet		252	89	91

Na každém sloupku jsou vylepeny jízdní řády linek, které z příslušného stanoviště odjíždí. Jízdní řády jsou ve skleněné vitríně, která je u některých stání pomalovaná tak, že nelze některé jízdní řády přečíst. U stanoviště 6 je jízdní řád nalepen na vitríně. Na autobusovém nádraží není souhrnná tabule, kde by bylo možné zjistit, z kterého nástupiště odjíždí, která linka. Většina stání se nachází v oblouku, stanoviště ve směru do Prahy ve vnějším a stanoviště na druhé straně ve vnitřním oblouku.



Obrázek 18: Pomalované odjezdové stání

Na autobusovém nádraží se nacházejí dva prosklené přístřešky. jeden se nachází na straně odjezdů u aleje u stanoviště 2, druhý se nachází na druhé straně, mezi stanovišti 6 a 7. U stání 3 se nachází lavička. Na autobusovém nádraží nejsou toalety. Autobusové nádraží není přístupné pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace.



Obrázek 19 Přístřešek ve směru do Prahy



Obrázek 20: Přístřešek ve směru do Příbrami

Povrch autobusového nádraží stejně jako povrch celého náměstí je tvořen dlažebními kostkami. Místo je v prostoru autobusového nádraží propadlá vozovka. V propadech se drží voda a autobusy projíždí propady s velkými potížemi.

5.3 Nedostatky původního stavu

Už dlouhou dobu se na Dobříši plánuje celková přestavba Mírového náměstí, v roce 2013 došlo k rekonstrukci západní části náměstí. Autobusové nádraží na novou podobu stále čeká, současný stav je nevyhovující, jak z hlediska estetického, tak funkčního. I cestující, kteří na Dobříši nevystupují, poznají některé nedostatky, zejména zvlněný povrch vozovky v prostoru nádraží. Propady vozovky jsou způsobeny špatnou kanalizací. Prostor autobusového nádraží je předimenzovaný, nejsou zde usměrněny pohyby vozidel.



Obrázek 21: Pohled na současné autobusové nádraží, zvlněný povrch vozovky

Autobusové nádraží je příliš rozlehlé, nachází se zde zbytečně velké množství odjezdových stání, což vede k složité orientaci. Rozloha autobusového nádraží způsobuje dlouhé přestupní vzdálenosti. Některá jsou využívána jen několika spoji za den, u stanoviště 2 zastaví pouze jeden spoj za den a to jen ve všední dny. Označníky na jednotlivých stanovištích jsou velmi staré a nevhledné. Většina z nich je pomalovaná vandaly, některé dokonce tak, že není možné přečíst jízdni řády.

Autobusová stanoviště se nacházejí na chodnicích kopírujících vozovku. Většina stání se nachází v oblouku, což znemožňuje srovnání autobusů k nástupní hraně,

problém je to zejména u stanišť ve vnitřním oblouku ve směru do Prahy. Autobusy nezajíždí až k nástupní hraně, cestující musí nastupovat z úrovně vozovky. Navyšuje se množství nízkopodlažních autobusů, ale cestující nastupující, nebo vystupující v Dobříši nemohou využít jejich výhody.



Obrázek 22: Autobusová stání v oblouku, nízká nástupní hrana

Cestující z okolních vesnic, kteří by chtěli na Dobříš přijet automobilem a pokračovat dále autobusem, nemají moc možností kde zaparkovat. Na náměstí se nacházejí parkovací místa spíše pro krátkodobé stání, protože jsou zpoplatněna 20 Kč za hodinu. Parkoviště P+R se nachází ve vzdálenosti 400 m, což je pro cestující poměrně daleko a parkoviště tak není dostatečně využito.

Na autobusovém nádraží není vyznačeno žádné stání určené pro odstav vozidel. Autobusy se odstavují u radnice, problém však je, že při odjezdu se otáčejí v prostoru autobusového nádraží, což není bezpečné pro cestující nacházející se v prostoru nádraží.

Velkým nedostatkem autobusového nádraží je absence zázemí pro cestující. Zejména zde chybí sociální zařízení. Přístřešky mají nedostatečnou kapacitu, a jsou nevhodně umístěny. U odjezdového stání číslo 3, odkud odjíždí největší počet linek přístřešek chybí.

Dalším problémem je chybějící informační systém, obzvláště náhodní cestující mohou mít problém se orientovat na dobříšském autobusovém nádraží. Není zde žádná souhrnná tabule, kde by bylo možné nalézt, jaké linky odjíždějí, z kterých stanovišť, a tak je jedinou možností, jak zjistit příslušné stanoviště, obcházet jednotlivá stání a hledat v jízdnicích řádech. Ale i to může být problém, protože ne všechny jízdnicí řády jsou dobře čitelné.

6 Návrh autobusového nádraží

6.1 Teorie - Norma 73-6425-1,2

Přestupní uzly se dělí na nadregionální, regionální s malým objemem dopravy, regionální s velkým objemem dopravy a přestupní uzly městské hromadné dopravy. Dále můžeme přestupní uzly rozlišovat na koncové průjezdné a kombinované. Přestupní uzly by měly být navrhované tak, aby jejich užívání bylo jednoduché, pohodlné a intuitivní i pro náhodné cestující. V přestupním uzlu by měl být zajištěn bezpečný pohyb cestujících při přestupu mezi linkami. Přestupní vzdálenost mezi jednotlivými linkami by měla být co nejkratší, aby docházelo k co nejmenším časovým ztrátám. Přestupní uzel by měl být vybaven prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Součástí autobusového nádraží by měl být dobře srozumitelný informační systém i pro osoby neovládající český jazyk. V blízkosti autobusového nádraží by se mělo nacházet parkoviště.

Před zahájením prací na novostavbě, nebo rekonstrukci se zjistí předpokládané využití stání a stanoví se počet potřebných odjezdových stanovišť. Linky ve stejném směru by měly zastavovat na stejné hraně. Stání se navrhuje bez ohledu na dopravce, více dopravců může využívat jedno odjezdové stání. Odjezdová stání jsou vybavena zastávkovým označníkem. Na označníku by měly být vyznačeny linky, které obsluhují příslušné nástupiště. V zastávkových uzlech by součástí označnicků měl být štítek v Braillově písmu pro zrakově postižené. Označník by měl být dobře viditelný, ale nesmí zakrývat jiné svislé dopravní značení. Označník může být navržen kolmo i rovnoběžně s nástupní hranou. Jízdní řády musí být vyvěšeny tak, aby byly čitelné i pro osoby na invalidním vozíku a osoby menšího vzrůstu.

U přestupních uzlů mimo komunikaci je vhodné oddělit vjezd a výjezd. Nástupiště se dělí na boční na ostrovní. Řazení autobusů může být podélné nebo šikmé. Odstavná stání se navrhuje jako součást koncových a kombinovaných autobusových stanovišť. Odstavná stání musí být oddělena od prostoru určeného pro chodce vizuálně i hmatově. Počet stání se navrhuje na základě počtu odstavených vozidel ve špičkové

hodině. Při návrhu je nutné uvažovat, jaké typy vozidel jsou v provozu v daném uzlu a podle toho stanovit rozměry odstavných stání.

Dle normy by mělo být u přestupních uzlů regionálního významu k dispozici cestujícím parkoviště P+R o kapacitě 20 parkovacích míst, parkoviště K+R se třemi parkovacími místy a další 3 místa pro vozidla taxi. Pro cyklistickou dopravu je vhodné zřídit v přestupním uzlu B+R, kde si budou cestující moci bezpečně uschovat jízdní kola. Mezi další vybavení přestupních uzlů patří především sociální zařízení pro cestující a zaměstnance. Dále by se v přestupním uzlu měly nacházet lavice pro odpočinek cestujících, pak lavice umístěné na nástupištích. Lavice by neměly bránit v průchodu po nástupišti a měly by být snadno udržovatelné. Součástí mobiliáře přestupního uzlu by měly být hodiny viditelné ze všech nástupišť a odpadkové koše. V přestupním uzlu musí být vždy zajištěno osvětlení. V přestupním uzlu bývá vysazena zeleň pro zlepšení komfortu cestujících.

Na zastávkách se budují přístřešky a čekárny, které musí být umístěny tak aby nebránily volnému průchodu, aby byla zachována minimální šířka průjezdu osoby na vozíku. Čekárny nesmí bránit řidiči ve výhledu. Čekárny musí být uzpůsobeny pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace.

Komunikace pro chodce musí být dostatečně široké, aby je mohli využít osoby se sníženou schopností pohybu, osoby s kočárkem, nebo s rozměrným zavazadlem. Chodci jsou přes komunikace s motorovou dopravou převáděny na přehledných místech, aby byla zajištěna jejich bezpečnost.

Informační systémy se dělí na informační systémy pro cestující a systémy k zajištění výkonu dopravní služby. Systémy pro cestující obsahují především jízdní řády, dále mohou obsahovat linková schémata, mapy města a okolí, případně plán přestupního uzlu. Pokud je uzel vybaven elektronickým informačním systémem, musí být systém vybaven akustickými signály pro osoby zrakově postižené.

6.2 Zásady návrhu

Hlavní požadavky na rekonstrukci:

- Optimalizovat využití plochy autobusového nádraží
- Vymezit plochy pro pohyb autobusů a chodců.
- Snížit počet odjezdových stání
- Vybudovat sociální zařízení pro cestující
- Elektronický informační systém

6.3 Varianta 1

Varianta jedna je obousměrně průjezdná se čtyřmi odjezdovými stáními a jedním výstupním stáním, které slouží zároveň jako odstavné. Odjezdová stání budou oproti současnému stavu předsunuta více k ulici Plk. B. Petroviče. Odstavné stání bude vybudováno v prostoru u aleje, pro vybudování nájezdového klínu bude zrušeno 5 parkovacích míst. Pohyby vozidel budou usměrněné, nebude docházet k otáčení autobusů v prostoru nádraží. U nástupiště ve směru do Prahy bude umístěna výpravní budova. Součástí varianty 1 je i středový ostrůvek na křižovatce s ulicí plk. B. Petroviče, který slouží i jako dělicí ostrůvek pro přechody pro chodce, které na něj vedou ze třech stran.

6.3.1 Organizace dopravy

Stanoviště číslo jedna bude vyhrazeno pro přímé spoje do Prahy, budou ho obsluhovat spoje linek D98 a D99. Stanoviště číslo jedna bude nejvíce využívané stání, bude u něj v pracovní den zastavovat 59 spojů. Stanoviště 1 je navrženo pro provoz standardních dvanáctimetrových autobusů. Stanoviště číslo 2 je vyhrazeno pro ostatní linky směřující do Prahy a dále pro spoje ve směru Nový Knín a Hořovice. Každý pracovní den u něj zastaví 48 spojů, z toho 40% jsou spoje linky 317, směřující do Prahy, dalších 30% spoje linky D51, směřující do Nového Knína, 13% spoje linky C38 do Hořovic a zbývajících 17% jsou tvoří ostatní linky do Prahy. Stanoviště číslo

dvě je uzpůsobeno pro osmnáctimetrové kloubové autobusy linky 317. Stanoviště číslo 3 je stejně jako stanoviště 1 pro spoje linek D98 a D99, ale pro směr do Příbrami. V pracovní den bude u stání číslo 3 zastavovat 56 spojů. Stání je navrženo pro dvanáctimetrové autobusy. Stání číslo 4 je vyhrazeno pro linky ostatní linky ve směru do Příbrami, dále pro spoje ve směru do Sedlčan, Rožmitálu pod Třemšínem, Kamýka nad Vltavou. U stanoviště číslo 4 bude zastavovat v pracovní den 30 spojů. Nejvíce spojů patří lince D58, která jezdí do Příbrami přes obec Pičín. Stanoviště číslo 4 je navrženo pro provoz osmnáctimetrových autobusů, i když v současné době v tomto směru jezdí jen dvanáctimetrové autobusy. Je to z důvodu možného nasazení kloubových autobusů na linku D98. Všechna stání jsou navržena jako volná, aby autobusy v zadním stání mohli objet před nimi stojící autobus.

. Všechny linky končící na Dobříši budou na autobusové nádraží vjíždět ze směru od Příbrami a zastavovat na stanovišti určeném pro výstup a odstav. Autobusy, které budou dále pokračovat ve směru do Prahy pak pojedou ke stanovišti 2, autobusy, autobusy ve směru do Příbrami pojedou na křižovatku s ulicí plk. B. Petroviče, kde se kolem středového ostrůvku otočí a pojedou ke stanovišti číslo 4. Z jízdních řádů bylo zjištěno, že maximální počet těchto autobusů ve všední den je 21, v případě, že by všechny autobusy linek od Příbrami zde vyčkávaly a poté pokračovaly zpět. Ale protože by některé autobusy zde čekaly i několik hodin, je pravděpodobnější že se jedou do garáže. Ve vzdálenosti 1 kilometr ve směru do Příbrami se nachází garáže dopravce ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY, s.r.o., jelikož je tento dopravce součástí skupiny ARRIVA stejně jako ostatní dopravci provozující linky na Dobříšsku, je možné, že tyto garáže budou využívány i dalšími dopravci.

Tabulka 8: Přehled odjezdových stání - varianta 1

<i>Stanoviště</i>	<i>Linky</i>	<i>Počet odjezdů(příjezdů)/den</i>		
		<i>Pracovní dny</i>	<i>So</i>	<i>Ne</i>
1	D98, D99	59	31	33
2	317, C38, D85, D87, D90, D94, D95, D51, D58, D88, D89, 360105	48	13	13
3	D98, D99	56	30	32
4	D15, D51, D47, D54, D55, D57, D58, D85, D87, D88, D89, D90, 360105	30	4	2
Výstupní	317, C38, D15, D47, D51, D54, D55, D57, D58	59	11	11

6.3.2 Obsazenost jednotlivých stání

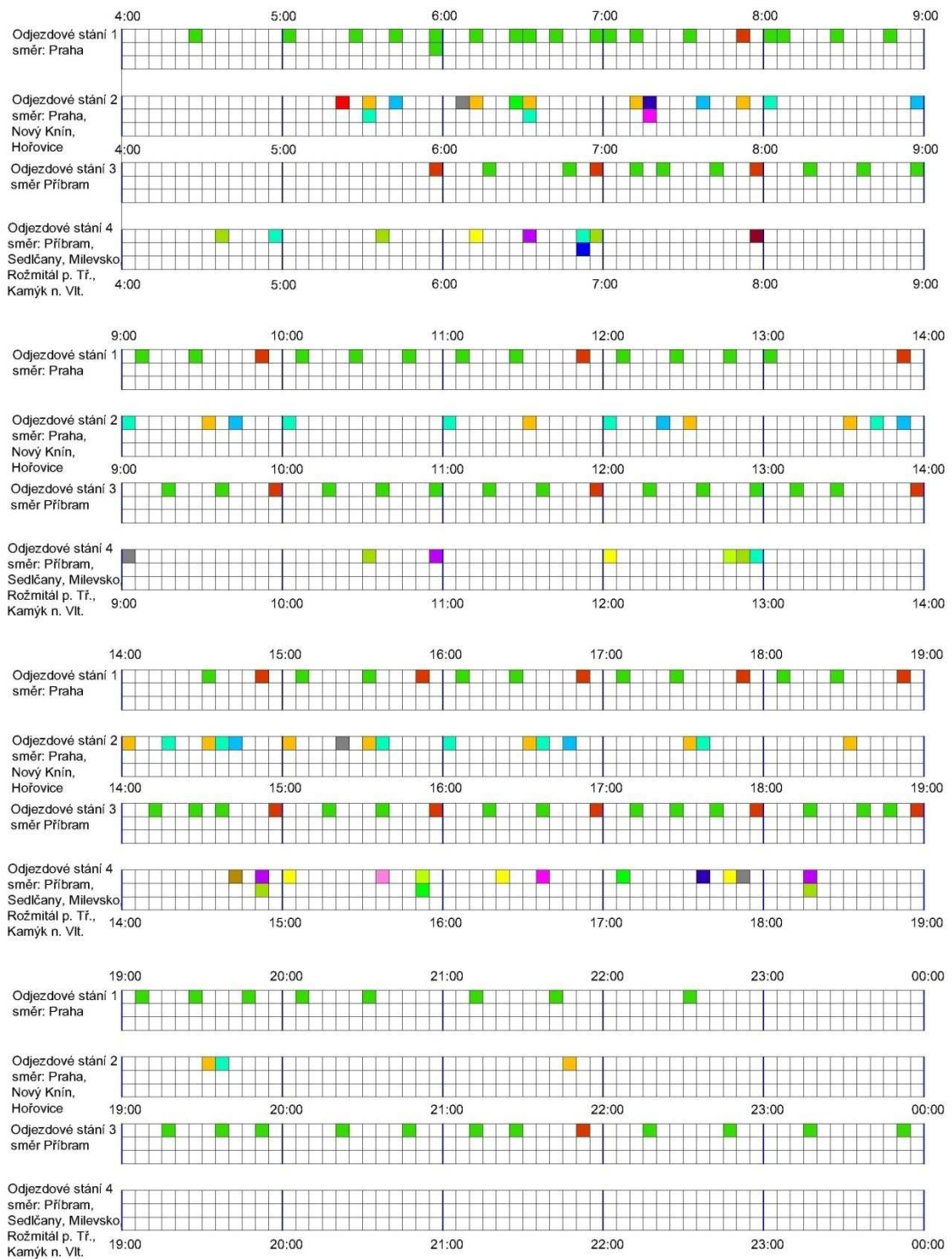
Využití jednotlivých stání bylo zjišťováno v pracovních dnech v pětiminutových intervalech v období od 4:00 do 0:00. Pro odjezdy v násobkách pěti bylo uvažováno následujících 5 minut (například pro odjezd v 6:00, byl uvažován interval 6:00-6:05).

Na stanovišti číslo 1 nedochází k obsazenosti více autobusy, linky D98 a D99 jsou spolu proloženy. Pouze v intervalu 5:55-6:00 dochází k výskytu 2 autobusů zároveň, ale protože jeden spoj odjíždí v 5:55 a druhý v 5:58, tak by v případě pravidelných odjezdů nemělo docházet k současnému odbavování dvou spojů současně. Nicméně by bylo vhodné prověřit skutečnou přesnost těchto spojů a případně upravit jízdní řád.

Na stanovišti číslo 2 se budou vyskytovat v intervalech 5:30-5:35 a 6:30-6:35 zároveň spoje linky 317 a D51. Spoje linky 317 odjíždí v 5:33 a v 6:33 a spoje linky D51 v 5:30 a 6:30. V intervalu 5:30-5:35 by nemělo docházet ke sjíždění spojů, oba spoje zde začínají, proto se předpokládá, že budou odjíždět přesně v čas odjezdu. V intervalu 6:30-6:35 by mohlo dojít k odbavování spojů zároveň, protože linka D51 vyjíždí z Příbrami, proto by bylo vhodné sledovat přesnost odjezdu spoje a případně upravit jízdní řád. Dále v intervalu 7:15-7:20 vyskytují ve stání číslo dvě spoje linek D85 a D88. Spoj linky D85 odjíždí v 7:15 a spoj linky D88 v 7:17, zde by rovněž nemělo docházet k odbavování obou spojů zároveň.

Na stanovišti číslo 3 nedochází k výskytu dvou spojů v jednom intervalu, dokonce ani k výskytu spojů v dvou sousedících intervalech.

Na stanovišti číslo 4 se v několika intervalech nachází více spojů zároveň. V intervalu 6:50-6:55 se nachází spoje linek D51 a D95, které odjíždí shodně v 6:50. V intervalu 14:50-14:55 se vyskytují společně spoje D55 a D58, jejich čas odjezdu je shodně v 14:50. V intervalu 15:50-15:55 odjíždí zároveň spoje linek D87 a D15 v 15:50. V intervalu 18:15-18:20 odjíždí najednou spoje linek D55 a D58 shodně v 18:15. V těchto případech by bylo vhodné upravit jízdní řády těchto linek, aby nedocházelo k odjezdům ve stejný čas.



317	D47	D55	D85	D90	D98
C38	D51	D57	D87	D94	D99
D15	D64	D58	D88	D95	360105

6.3.3 Pohyb chodců

V prostoru autobusového nádraží se nenachází přechod pro chodce, ale pouze místo pro přecházení, které je v prostoru za stáním číslo 2. Přechod pro chodce je až na křižovatce s ulicí Plk. B. Petroviče. V Tabulce 9 jsou přestupní vzdálenosti mezi jednotlivými stanovišti. Přestupní vzdálenosti byly uvažovány při využití místa pro přecházení, kromě přestupu mezi stáním 1 a 4, kde byla vzdálenost měřena přes přechod pro chodce před křižovatkou s ulicí Plk. B. Petroviče. S využitím přechodu pro chodce je přestup mezi stanovišti 1 a 4 o 25 m kratší než s využitím místa pro přecházení. Nejdelší vzdálenost je mezi výstupním stáním a stáním číslo 1, tato trasa měří 70 m. Naopak nejkratší vzdálenosti jsou 25 m mezi stáními 1 a 2 a stejně tak mezi stáními 3 a 4.

Tabulka 9: Přestupní vzdálenosti - varianta 1 (V-výstupní stání)

Stanoviště	1	2	3	4	V
1		25 m	60 m	60 m	70 m
2	25 m		35 m	45 m	45 m
3	60 m	35 m		25 m	35 m
4	60 m	45 m	25 m		60 m
V	70 m	45 m	35 m	60 m	

6.3.4 Zhodnocení varianty

Oproti stávajícím stavu dojde ke zmenšení prostoru autobusového nádraží, pohyby vozidel i chodců budou usměrněné. Na autobusovém nádraží nebude docházet k otáčení autobusů. Cestující budou mít možnost využít pro vyčkávání čekárnu ve výpravní budově, nebo zastřešené nástupiště. Nevýhodou této varianty je otáčení autobusů v prostoru křižovatky na výjezdu z autobusového nádraží do ulice Plk. B. Petroviče. Dalším nedostatkem je nutnost zrušení 5 parkovacích míst pro vybudování nájezdového klínu do odstavného stání. Dále bude nutné pokácet jeden

vzrostlý strom, který se nachází v prostoru nájezdového klínu k nástupišti číslo 4. Pro chodce bude hlavní nevýhodou přecházení mezi výstupním stáním a stanovišti 3 a 4, protože přechod pro chodce se nachází až na křižovatce s ulicí plk. B. Petroviče. V prostoru autobusového nádraží bude vybudováno pouze místo pro přecházení.

6.4 Varianta 2

Varianta 2 je stejně jako varianta 1 obousměrně průjezdná. Ale na rozdíl od první varianty má 3 odjezdová stání a 2 stání pro výstup a odstav. Stání 1 a 2 jsou předsunuta ke křižovatce s ulicí Plk. B. Petroviče. Odstavné stání A bude určeno především pro kloubové autobusy linky 317. Odstavné stání je navrženo v místě současného stání PID a na rozdíl od první varianty bude nutné zrušit pro vybudování nájezdového klínu pouze dvě parkovací místa. Mezi stáním 2 a odstavným stáním A bude vybudován přechod pro chodce s dělicím ostrůvkem, pro bezpečnější přechod chodců k nástupišti na druhé straně komunikace. Naproti stanovišti 1 a 2 se nachází odstavné stání pro autobusy standardní délky. Rovnoběžně s nástupní hranou bude u stanoviště 1 a 2 postavena výpravní budova se zázemím pro řidiče a pro cestující. Nástupiště pro stanoviště 1 a 2 bude v celé délce zastřešeno. U stání 3 bude vybudován přístřešek pro cestující. Nově vzniklý prostor napravo od výpravní budovy bude využit k rozšíření parkoviště u radnice o 4 parkovací místa.

6.4.1 Organizace dopravy

Stanoviště číslo jedna bude vyhrazeno pro přímé spoje do Prahy, budou ho obsluhovat spoje linek D98 a D99. Stanoviště číslo jedna bude nejvíce využívané stání, bude u něj v pracovní den zastavovat 59 spojů. Stanoviště 1 je navrženo pro provoz standardních dvanáctimetrových autobusů. Stanoviště číslo 2 je vyhrazeno pro ostatní linky směřující do Prahy a dále pro spoje ve směru Nový Knín a Hořovice. Každý pracovní den u něj zastaví 48 spojů, z toho 40% jsou spoje linky 317, směřující do Prahy, dalších 30% spojů linky D51, směřující do Nového Knína, 13% spojů linky C38 do Hořovic a zbývajících 17% tvoří ostatní linky do Prahy. Stanoviště 3 je navrženo pro všechny linky ve směru do Příbrami, Sedlčan, Kamýka nad Vltavou

a Milevska. U stanoviště číslo 3 bude v pracovní den zastavovat 86 spojů. Téměř 50% spojů zastavujících u stanoviště číslo 3 patří lince D98. Stanoviště je navrženo pro zastavování dvou dvanáctimetrových autobusů zároveň. Pokud by v budoucnu došlo k provozu kloubových autobusů i na lince D98, muselo by být stanoviště rozšířeno, nebo by stání bylo určeno pouze pro jeden kloubový autobus.

Protože ve variantě 2 jsou odstavné plochy navrženy na obou stranách, autobusy se nebudou muset nikde otáčet. Linky končící na Dobříši a dále pokračující ve směru do Prahy budou vjíždět na autobusové nádraží od Příbrami a budou zastavovat ve výstupním a odstavném stání na straně u radnice, poté pojedou do stání číslo 2. Linky, které zde končí a pokračují pak ve směru do Příbrami budou mít výstupní stání na straně u sokolovny, kde budou zároveň i odstaveny, poté pojedou k odjezdovému stání číslo 3.

Tabulka 10: Přehled odjezdových stání - varianta 2 (VA je výstupní stání na straně u radnice, VB je výstupní stání na straně u sokolovny)

<i>Stanoviště</i>	<i>Linky</i>	<i>Počet spojů/den</i>		
		<i>Pracovní dny</i>	<i>So</i>	<i>Ne</i>
I	D98, D99	59	31	33
2	317, C38, D85, D87, D90, D94, D95, D51, D58, D88, D89, 360105	48	13	13
3	D98, D99, D15, D51, D47, D54, D55, D57, D58, D85, D87, D88, D89, D90, 360105	86	34	34
VA	317, C38, D94, D51	39	9	10
VB	D15, D47, D54, D55, D57, D58	20	2	1

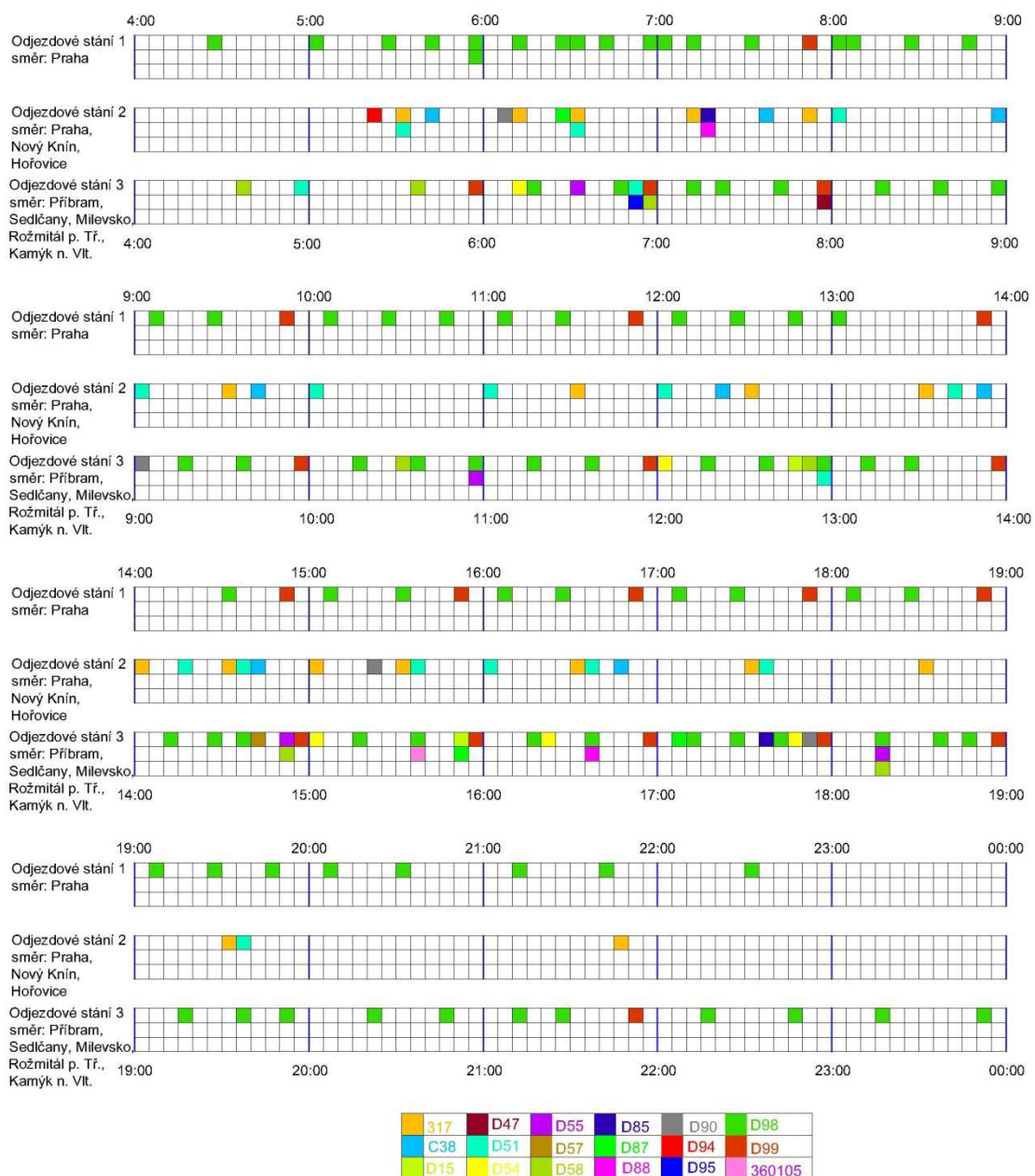
6.4.2 Obsazenost jednotlivých odjezdových stání

Využití jednotlivých stání bylo zjišťováno v pracovních dnech v pětiminutových intervalech v období od 4:00 do 0:00. Pro odjezdy v násobkách pěti bylo uvažováno následujících 5 minut (například pro odjezd v 6:00, byl uvažován interval 6:00-6:05).

Na stanovišti číslo 1 nedochází k obsazenosti více autobusů, linky D98 a D99 jsou spolu proloženy. Pouze v intervalu 5:55-6:00 dochází k výskytu 2 autobusů zároveň, ale protože jeden spoj odjíždí v 5:55 a druhý v 5:58, tak by v případě pravidelných odjezdů nemělo docházet k současnému odbavování dvou spojů současně. Nicméně by bylo vhodné prověřit skutečnou přesnost těchto spojů a případně upravit jízdní řád.

Na stanovišti číslo 2 se budou vyskytovat v intervalech 5:30-5:35 a 6:30-6:35 zároveň spoje linky 317 a D51. Spoj linky 317 odjíždí v 5:33 a v 6:33 a spoje linky D51 v 5:30 a 6:30. V intervalu 5:30-5:35 by nemělo docházet ke sjíždění spojů, oba spoje zde začínají, proto se předpokládá, že budou odjíždět přesně v čas odjezdu. V intervalu 6:30-6:35 by mohlo dojít k odbavování spojů zároveň, protože linka D51 vyjíždí z Příbrami, proto by bylo vhodné sledovat přesnost odjezdu spoje a případně upravit jízdní řád. Dále v intervalu 7:15-7:20 vyskytují ve stání číslo dvě spoje linek D85 a D88. Spoj linky D85 odjíždí v 7:15 a spoj linky D88 v 7:17, zde by rovněž nemělo docházet k odbavování obou spojů zároveň.

Na stanovišti číslo 3 bude docházet k výskytu dvou autobusů v jednom intervalu devětkrát během pracovního dne, ovšem jelikož stání má 25 m, tak bez potíží mohou být odbavovány dva spoje zároveň. Jediný problém by vznikl v 18:15, kdy ve stejný čas podle současného jízdního řádu by měly odjíždět spoje linek D55, D58 a D98. V tomto případě by bylo potřeba upravit jízdní řád jedné z linek.



6.4.3 Pohyb chodců

Uprostřed autobusového nádraží se nachází přechod pro chodce, který umožňuje bezpečný přechod na druhou stranu. V Tabulce 10 jsou zobrazeny přestupní vzdálenosti mezi jednotlivými stanovišti. Nejdelší přestupní vzdálenost 95 m je mezi stáním číslo 1

a 3. Naopak nejkratší vzdálenost 25 m je mezi stáním 1 a 2. VA je výstupní stání na straně u radnice, VB je výstupní stání na opačné straně.

Tabulka 11: Přestupní vzdálenosti - varianta 2

<i>Stanoviště</i>	<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>VA</i>	<i>VB</i>
<i>1</i>		25 m	95 m	50 m	85 m
<i>2</i>	25 m		70 m	35 m	60 m
<i>3</i>	95 m	70 m		70 m	50 m
<i>VA</i>	50 m	35 m	70 m		
<i>VB</i>	85 m	60 m	50 m		

6.4.4 Zhodnocení varianty

V případě vybudování varianty 2 nebude docházet k otáčení autobusů v prostoru autobusového nádraží ani v jeho blízkosti. Výhodou tohoto řešení je, že autobusy nebudou otáčením narušovat plynulost provozu v okolních komunikacích, ani ohrožovat bezpečnost chodců. Další výhodou tohoto návrhu je přechod pro chodce uprostřed nádraží, který je rozdělen dělicím ostrůvkem. Chodci tak budou přecházet komunikaci jen v prostoru přechodu, což povede k jejich větší bezpečnosti. Nevýhodou varianty 2 je zrušení dvou parkovacích míst v místě nájezdového klínu do odstavného klínu. Parkovací místa však budou nahrazena rozšířením parkoviště u radnice o 6 míst.

6.5 Varianta 3

Varianta 3 je řešena jako ostrovní s jednosměrným provozem. Kolem středového ostrova se nachází 3 odjezdová stání a 1 výstupní stání. Prostor pro odstav vozidel je navržen na straně u sokolovny. Rozdílem oproti prvním dvěma variantám a současnému stavu je především pouze jeden vjezd z ulice Plk. B. Petroviče. Pro vybudování této varianty by muselo být zrušeno parkoviště před radnicí, ovšem vznikl by prostor na místě současného autobusového nádraží, kde by mohla vzniknout nová parkovací

místa. Na středovém ostrově se nachází výpravní budova. Cestující při přestupu nemusí přecházet vozovku, pohybují se jen po středovém ostrovu.

6.5.1 Organizace dopravy

Autobusy objíždí středový ostrov po směru hodinových ručiček. Stanoviště číslo 1 bude vyhrazeno pro přímé spoje do Prahy, budou ho obsluhovat spoje linek D98 a D99. Stanoviště číslo jedna bude nejvíce využívané stání, bude u něj v pracovní den zastavovat 59 spojů. Stanoviště 1 je navrženo pro provoz standardních dvanáctimetrových autobusů. Stanoviště číslo 2 je vyhrazeno pro ostatní linky směřující do Prahy a dále pro spoje ve směru Nový Knín a Hořovice. Každý pracovní den u něj zastaví 48 spojů, z toho 40% jsou spoje linky 317, směřující do Prahy, dalších 30% spoje linky D51, směřující do Nového Knína, 13% spoje linky C38 do Hořovic a zbývajících 17% jsou tvoří ostatní linky do Prahy. Stanoviště 3 je navrženo pro všechny linky ve směru do Příbrami, Sedlčan, Kamýka nad Vltavou a Milevska. U stanoviště číslo 3 bude v pracovní den zastavovat 86 spojů. Téměř 50% spojů zastavujících u stanoviště číslo 3 patří lince D98. Stanoviště je navrženo pro zastavení jednoho dvanáctimetrového autobusu.

Autobusy které zde končí budou zastavovat ve výstupním stání, které se nachází za stáním číslo 3. Poté budou pokračovat k odstavnému stání. z odstavného stání pak dále pojedou kolem středového ostrova k příslušnému odjezdovému stání.

Tabulka 12: Přehled odjezdových stání - varianta 3

<i>Stanoviště</i>	<i>Linky</i>	<i>Počet odjezdů (příjezdů)/den</i>		
		<i>Pracovní dny</i>	<i>So</i>	<i>Ne</i>
<i>1</i>	D98, D99	59	31	33
<i>2</i>	317, C38, D85, D87, D90, D94, D95, D51, D58, D88, D89, 360105	48	13	13
<i>3</i>	D98, D99, D15, D51, D47, D54, D55, D57, D58, D85, D87, D88, D89, D90, 360105	86	34	34
<i>V</i>	317, C38, D15, D47, D51, D54, D55, D57, D58	59	11	11

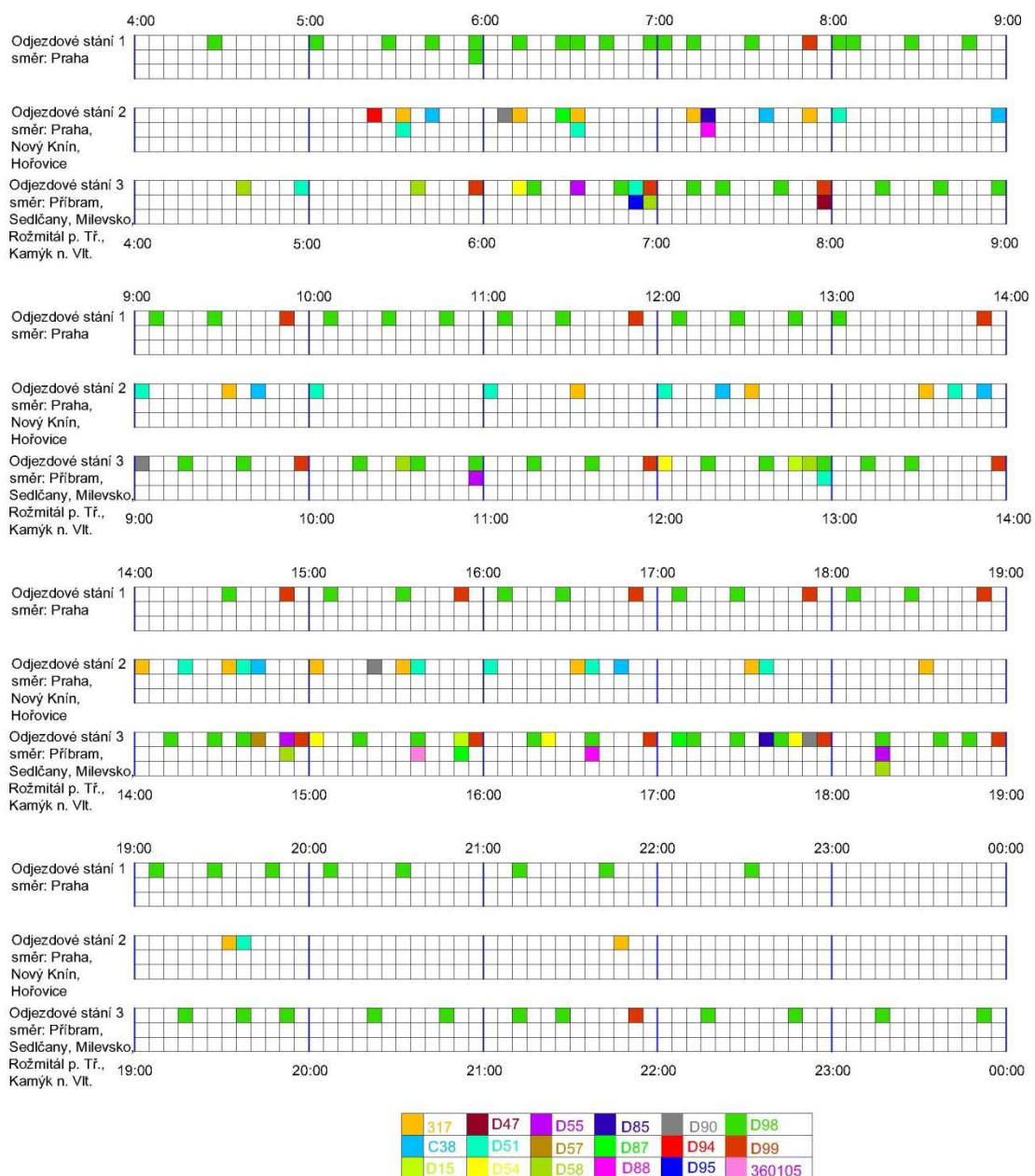
6.5.2 Obsazenost jednotlivých odjezdových stání

Využití jednotlivých stání bylo zjišťováno v pracovních dnech v pětiminutových intervalech v období od 4:00 do 0:00. Pro odjezdy v násobkách pěti bylo uvažováno následujících 5 minut (například pro odjezd v 6:00, byl uvažován interval 6:00-6:05).

Na stanovišti číslo 1 nedochází k obsazenosti více autobusů, linky D98 a D99 jsou spolu proloženy. Pouze v intervalu 5:55-6:00 dochází k výskytu 2 autobusů zároveň, ale protože jeden spoj odjíždí v 5:55 a druhý v 5:58, tak by v případě pravidelných odjezdů nemělo docházet k současnému odbavování dvou spojů současně. Nicméně by bylo vhodné prověřit skutečnou přesnost těchto spojů a případně upravit jízdní řád.

Na stanovišti číslo 2 se budou vyskytovat v intervalech 5:30-5:35 a 6:30-6:35 zároveň spoje linky 317 a D51. Spoje linky 317 odjíždí v 5:33 a v 6:33 a spoje linky D51 v 5:30 a 6:30. V intervalu 5:30-5:35 by nemělo docházet ke sjíždění spojů, oba spoje zde začínají, proto se předpokládá, že budou odjíždět přesně v čas odjezdu. V intervalu 6:30-6:35 by mohlo dojít k odbavování spojů zároveň, protože linka D51 vyjíždí z Příbrami, proto by bylo vhodné sledovat přesnost odjezdu spoje a případně upravit jízdní řád. Dále v intervalu 7:15-7:20 vyskytují ve stání číslo dvě spoje linek D85 a D88. Spoj linky D85 odjíždí v 7:15 a spoj linky D88 v 7:17, zde by rovněž nemělo docházet k odbavování obou spojů zároveň.

Na stanovišti číslo 3 bude docházet k výskytu dvou autobusů v jednom intervalu devětkrát během pracovního dne. V intervalu 6:50-6:55 se nachází spoje linek D51 a D95, které odjíždí shodně v 6:50. V intervalu 6:57-7:00 se nachází spoje linek D58 a D99, které odjíždí shodně v 6:55. V intervalu 7:55-8:00 odjíždí zároveň spoje linek D47 a D99 v shodně v 7:55. V intervalu 10:55-11:00 se nachází spoje linek D55 a D98, které odjíždí shodně v 6:50. V intervalu 12:55-13:00 se nachází spoje linek D51 a D98, které odjíždí shodně v 12:55. V intervalu 14:50-14:55 se vyskytují společně spoje D55 a D58, jejich čas odjezdu je shodně v 14:50. V intervalu 15:50-15:55 odjíždí zároveň spoje linek D87 a D15 v 15:50. V těchto případech by bylo v případě realizování varianty 3 nutné upravit jízdní řády vždy jedné ze dvojice linek. V intervalu 16:35-16:40 se nachází spoje linek D88 a D98, spoj linky D88 odjíždí v 16:38 a spoj linky D98 v 16:35, proto by nemělo docházet k odbavování ve stejnou dobu. V intervalu 18:15-18:20 odjíždí najednou spoje linek D55 a D58 shodně v 18:15. V intervalu 18:15-18:20 se vyskytují 3 spoje linek D55, D58 a D98, které všechny odjíždějí v 18:15. V tomto případě by bylo potřeba upravit jízdní řády dvou ze tří linek.



6.5.3 Pohyb chodců

Ve variantě 3 se chodci při přestupu pohybují pouze po středovém ostrově. Přestup je bezpečný, nehrozí kolize s vozidly. Ze středového ostrova vedou 2 přechody pro chodce, jeden se nachází mezi stáním 1 a 2 a druhý přechod je před křižovatkou

s ulicí Plk. B. Petroviče. Jednotlivé přestupní vzdálenosti jsou v Tabulce 13. Všechny vzdálenosti jsou celkem krátké. Nejdelší je vzdálenost 50 m mezi stáním 1 a 3.

Tabulka 13: Přestupní vzdálenosti - varianta 3

<i>Stanoviště</i>	<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>V</i>
<i>1</i>	X	25 m	50 m	30 m
<i>2</i>	25 m	X	30 m	20 m
<i>3</i>	50 m	30 m	X	25 m
<i>V</i>	30 m	20 m	25 m	X

6.5.4 Zhodnocení varianty

Hlavní výhodou této varianty jsou krátké přestupní vzdálenosti a pohyb cestujících při přestupu pouze po středovém ostrovu. Díky čemuž je tato varianta bezpečná a je zde minimální riziko kolize s autobusem při přestupu. Další kladná strana této varianty, že autobusy už nebudou projíždět přes zónu 30 v západní části náměstí. Nevýhodou jsou především náročné stavební práce a zrušení parkoviště před radnicí, které by však mohlo být nahrazeno novým parkovištěm v prostoru současného autobusového nádraží. Nedostatkem varianty 3 je pak také stání 3, které je navrženo pouze pro zastavování jednoho dvanáctimetrového autobusu. Což způsobuje problémy v případě odjezdů ve stejný čas. V případě této varianty by musely být upraveny jízdní řády několika linek, aby nedocházelo k odbavování více spojů zároveň.

6.6 Vybavení autobusového nádraží

Součástí všech 3 variant je výpravní budova, jejíž součástí bude sociální zařízení, čekárna pro cestující, prodejna tiskovin a občerstvení. Ve výpravní budově bude mimo prostory pro cestující i zázemí pro řidiče. Z venku budovy bude umístěn plán Dobříše a mapa okolí. Na budově budou dobře viditelné digitální hodiny. Všechna odjezdová stání budou vybavena označníkem, na kterém budou napsány směry odjezdů.

Odjezdová stání budou zastřešená a budou se na nich nacházet lavice. Jízdní řády budou vyvěšeny v přístřešku u každého nástupiště.

Součástí vybavení autobusového nádraží bude elektronický informační systém. Uvnitř výpravní budovy bude umístěna souhrnná tabule, kde se budou zobrazovat nejbližší odjezdy spojů ze všech odjezdových stání. Například by mohlo být použito jednostranného textového osmiřádkového panelu ELP 411. Dále pak bude u každého stání umístěna tabule, kde se budou zobrazovat následující odjezdy. Například by mohly být použity grafické oboustranné zastávkové panely ELP 330, které se nachází v Mníšku pod Brdy.

6.7 Porovnání jednotlivých variant

Všechny varianty byly posuzovány z hlediska cestujících, z hlediska náročnosti stavebních úprav dále byl zohledněn nárůst/pokles parkovacích míst. Dále byl zvážen dopad na velikost plochy zeleně a počet stromů, které by bylo potřeba pokácet pro realizaci dané varianty. Posouzení jednotlivých aspektů je znázorněno v Tabulce 14.

Z hlediska cestujících je nejlepší varianta 3, protože má nejkratší přestupní vzdálenosti a pohyb chodců je nejbezpečnější. Chodci se pohybují při přestupu jen po středovém ostrově. Součet všech přestupních vzdáleností je menší než polovina součtu vzdáleností u zbývajících dvou variant. Druhou nejvhodnější variantou z hlediska chodců je varianta 2. V této variantě chodci přecházejí mezi nástupišti po přechodu pro chodce, mohou si vybrat dvě cesty, jednak přechod za odjezdovým stáním číslo 2, uprostřed kterého se nachází dělicí ostrůvek. Dále pak mohou zvolit přechod pro chodce před křižovatkou s ulicí Plk. B. Petroviče. Nejméně vhodnou variantu z hlediska bezpečnosti chodců i délky přestupů je varianta 1.

Co se týká úpravy jízdních řádů jednotlivých linek je nejvýhodnější varianta 2, kde je potřeba oproti stávajícím jízdním řádům upravit jen jeden odjezdový čas. Naopak nejhůře je na tom varianta 3, kde by bylo nutné posunout 10 odjezdů. U varianty 2 by bylo nutné posunout 4 odjezdové časy.

Z hlediska stavebních prací je nejnáročnější bezpochyby varianta 3, kde by bylo nutné vybudovat středový ostrov a celkově by se změnila organizace dopravy na autobusovém nádraží oproti současnému stavu. Varianty 1 a 2 jsou z hlediska stavebních prací srovnatelné.

Co se týče zeleně, v žádné z variant nedojde ke snížení plochy zatravněných ploch. V případě realizace varianty 1 by bylo nutné pokácet jeden vzrostlý strom, stejně tak u varianty 3. V případě varianty 2 by nebylo nutné kácet žádný strom.

Z hlediska počtu parkovacích míst je nejvýhodnější varianta 2, zde by došlo ke snížení počtu parkovacích míst naproti sokolovně o 2 místa, naopak parkoviště u radnice by se rozšířilo o 6 parkovacích míst. Takže by celkový nárůst byl o 4 parkovací místa. U varianty 1 by došlo ke snížení parkovacích míst u sokolovny o 5 míst a k navýšení parkovacích míst u radnice o 3 místa. U varianty 3 by bylo zrušeno celé parkoviště u radnice, ale místo toho by bylo vybudováno nové parkoviště před sokolovnou. Výsledkem by bylo navýšení počtu parkovacích míst o 3.

Z hlediska organizace dopravy je nejvýhodnější varianta 2, protože má odstavná stání na obou stranách komunikace. Proto se autobusy nemusí nikde otáčet, ani objíždět středový ostrov jako je tomu u varianty 3.

Tabulka 14: Porovnání jednotlivých variant

	<i>Varianta 1</i>	<i>Varianta 2</i>	<i>Varianta 3</i>
<i>Nárůst/pokles parkovacích míst</i>	-2	+4	+3
<i>Počet pokácených stromů</i>	1	0	1
<i>Přestupní vzdálenosti</i>	485 m	405 m	180 m
<i>Úprava odjezdů</i>	4	1	10
<i>Stavební práce</i>	1	1	2

Po zvážení všech aspektů byla vybrána jako nejvhodnější varianta 2. Pohyb chodců i autobusů je usměrněný. Chodci se pohybují po přechodech pro chodce. Počet parkovacích míst by se v případě realizování varianty 2 zvýšil o 4. Nebylo by nutné kácet žádný strom. Ohledně úpravy jízdních řádů, by bylo potřeba upravit pouze odjezd jednoho spoje.

7 Závěr

Ve své diplomové práci jsem se zabývala možnostmi rekonstrukce autobusového nádraží ve městě Dobříš, protože současný stav nevyhovuje požadavkům na dopravní terminál, kde každý pracovní den zastaví více než 250 spojů. Navrhla jsem tři možné varianty řešení. Na závěr jsem porovnála jednotlivé varianty z různých hledisek a vybrala nejvhodnější z nich - variantu 2. Hlavním přínosem návrhu jsou jasně vymezené plochy pro pohyb vozidel a pro pohyb chodců. Důležitou součástí návrhu je i výpravní budova se zázemím pro cestující a řidiče autobusů, která na současném autobusovém nádraží chybí. Navrhla jsem rekonstrukci z dopravního hlediska s důrazem především na funkčnost nádraží a bezpečnost cestujících. Na výsledný vzhled autobusového nádraží by bylo vhodné vyhlásit architektonickou soutěž, aby nádraží dobře zapadlo do vzhledu centra města. Výsledná podoba by měla korespondovat s vzhledem rekonstruované západní části náměstí. Součástí rekonstrukce by měla být i revitalizace zbývajících ploch náměstí.

V současné době přes Mírové náměstí jezdí velké množství tranzitní dopravy. Před rekonstrukcí by bylo vhodné zjistit, zda by bylo možné převést tranzitní dopravu z centra, na jinou komunikaci, případně vytvořit obchvat města. V územním plánu je navržena přeložka silnice II/114 směrem na západ, mimo město, vznikl by tak západní obchvat města a část tranzitní dopravy by byla odvedena pryč z centra, velkým přínosem by bylo odstranění tranzitní dopravy ze zóny 30 v západní části náměstí.

Seznam použitých zdrojů

- [1] KOČÁRKOVÁ, Dagmar, Josef KOCOUREK a Martin JACURA. *Základy dopravního inženýrství*. V Praze: České vysoké učení technické, 2009, 126, 20 s. ISBN 978-80-01-04233-5.
- [2] KOTAS, Patrik. 2007. *Dopravní systémy a stavby*. Vyd. 2. V Praze: Nakladatelství ČVUT, 353 s. ISBN 80-010-2321-4.
- [3] *Celostátní informační systém o jízdních řádech* [online]. [cit. 2015-05-07]. Dostupné z: <http://portal.idos.cz/>
- [4] *Dobříš: Oficiální webové stránky* [online]. [cit. 2015-05-07]. Dostupné z: <http://www.mestodobris.cz/>
- [5] Herman elektronika. 2013. *Herman elektronika* [online]. [cit. 2015-05-07]. Dostupné z: <http://www.herman.cz/cs/produkty/isrd/terminaly-a-zastavky/zastavkove-led-panely>
- [6] Celostátní sčítání dopravy 2010. 2010. *Dobříš* [online]. [cit. 2015-05-07]. Dostupné z: <http://scitani2010.rsd.cz/content/doc/21-26.jpg>
- [7] Český statistický úřad. *Sčítání lidu, domů a bytů 2011* [online]. [cit. 2015-05-07]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/sldb>
- [8] ČSN 73 6110. *Projektování místních komunikací*. 2006. Praha: ÚNMZ.
- [9] ČSN 73 6102. *Projektování křižovatek na pozemních komunikacích*. 2007. Praha: ÚNMZ.
- [10] ČSN 73 6425-1. *Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště: Část 1: Navrhování zastávek*. 2007. Praha: ÚNMZ.
- [11] ČSN 73 6425-2. *Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště: Část 1: Přestupní uzly a stanoviště*. 2009. Praha: ÚNMZ.

- [12] *TP 132. Zásady návrhu dopravního zklidňování na místních komunikacích.* 2000. Praha: Ministerstvo dopravy a spojů ČR. Dostupné také z: <http://www.pjpk.cz/TP%20132.pdf>

Seznam obrázků

Obrázek 1: Poloha města Dobříš.....	11
Obrázek 2: Správní obvod Dobříš.....	13
Obrázek 3 Vývoj počtu obyvatel ve správním obvodu Dobříš.....	14
Obrázek 4: Izochrony v docházkové vzdálenosti 5 a 10 minut	30
Obrázek 5: Zastávka Dobříš, žel. st. ve směru od Prahy	32
Obrázek 6: Obrázek 5: Zastávka Dobříš, žel. st. ve směru do Prahy.....	32
Obrázek 7: Zastávka Dobříš žel. st. rozcestí ve směru od Nového Knína.....	33
Obrázek 8: Zastávka Dobříš, žel. st. rozcestí ve směru do Nového Knína.....	34
Obrázek 9: Zastávka Dobříš, Větrník ve směru od Prahy.....	35
Obrázek 10: Zastávka Dobříš, Větrník ve směru do Prahy.....	35
Obrázek 11: Zastávka Dobříš, Kostelíček ve směru od Prahy.....	36
Obrázek 12: Zastávka Dobříš Kostelíček ve směru do Prahy.....	37
Obrázek 13 Zastávka Dobříš, Slovanka ve směru do Hostomic.....	38
Obrázek 14: Zastávka Dobříš, lom ve směru od Příbrami	40
Obrázek 15: Zastávka Dobříš, lom ve směru do Příbrami	40

Obrázek 16: Plocha současného autobusového nádraží na Mírovém náměstí....	43
Obrázek 17: Schéma odjezdových stání - současný stav	44
Obrázek 18: Pomalované odjezdové stání	46
Obrázek 19 Přístřešek ve směru do Prahy	47
Obrázek 20: Přístřešek ve směru do Příbrami.....	47
Obrázek 21: Pohled na současné autobusové nádraží, zvlněný povrch vozovky	48
Obrázek 22: Autobusová stání v oblouku, nízká nástupní hrana	49

Seznam tabulek

Tabulka 1: Počet dojíždějících osob do města Dobříš (zdroj: Český statistický úřad)	15
Tabulka 2: Vyjíždka z města Dobříš (zdroj: Český statistický úřad).....	16
Tabulka 3: Seznam linek zastavujících v zastávce Dobříš,nám. (zdroj: http://portal.idos.cz)	22
Tabulka 4: Nabídka kapacity spojení Dobříš-Praha (sedící cestující)	28
Tabulka 5: Nabídka Kapacity spojení Dobříš-Praha (sedící i stojící cestující) ..	28
Tabulka 6: Seznam autobusových zastávek v katastrálním území Dobříš	29
Tabulka 7: Přehled odjezdových stání - současný stav	45
Tabulka 8: Přehled odjezdových stání - varianta 1	55
Tabulka 9: Přestupní vzdálenosti - varianta 1 (V-výstupní stání).....	58

Tabulka 10: Přehled odjezdových stání - varianta 2 (VA je výstupní stání na straně u radnice, VB je výstupní stání na straně u sokolovny)	60
Tabulka 11: Přestupní vzdálenosti - varianta 2	63
Tabulka 12: Přehled odjezdových stání - varianta 3	65
Tabulka 13: Přestupní vzdálenosti - varianta 3	68
Tabulka 14: Porovnání jednotlivých variant	70

Seznam příloh

Příloha 1 – Situace varianty 1

Příloha 2 – Situace varianty 2

Příloha 3 - Situace varianty 3

Příloha 4 - Schéma organizace dopravy - varianta 1

Příloha 5 - Schéma organizace dopravy - varianta 2

Příloha 6 - Schéma organizace dopravy - varianta 3