



Evropská unie Evropský sociální fond Operační program Zaměstnanost

NÁZEV PROJEKTU: Efektivní správa Zdravého města Dobříše
REGISTRAČNÍ ČÍSLO: CZ.03.4.74/0.0/0.0/16_033/0002924

OBJEDNATEL



Dobříš

MĚSTO DOBŘÍŠ

MÍROVÉ NÁMĚSTÍ 119, 263 01 DOBŘÍŠ
IČ: 00242098

HLAVNÍ PROJEKTANT



ELTODO a.s.

SÍDLLO: NOVODVORSKÁ 1010/14, 142 00 PRAHA 4
IČ: 45274517

SPOLUPRÁCE

DOPRAVNISTUDIE.CZ



ELTODO
OSVĚTLENÍ



ODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	VYPRACOVAL	KONTROLA	HIP	JTSK	Bpv
ING. PRŮŠA, ING. KAPITÁN	ING. KAPITÁN	ING. PRŮŠA	ING. PRŮŠA	ČÍSLO SOUPRAVY	
AKCE				ČÍSLO SMLOUVY	MDOBPO08E5E2
ÚZEMNĚ DOPRAVNÍ KONCEPCE MĚSTA DOBŘÍŠE, STŘEDOČESKÝ KRAJ				DOKUMENTACE	KONCEPCE
				MĚŘÍTKO	-
NÁZEV				DATUM	10/2018
				POČET FORMÁTŮ	-
PRŮVODNÍ ZPRÁVA				ČÍSLO PŘÍLOHY	1
DOKUMENTACI LZE UŽÍVAT POUZE VE SMYSLU PŘÍSLUŠNÉ SMLOUVY O DÍLO. VÝKRES, ČI JEHO ČÁST, MŮŽE BÝT KOPÍROVÁN NEBO JINÝM ZPŮSOBEM ROZŠÍŘOVÁN POUZE PO PŘEDCHOZÍM SOUHLASU fy ELTODO, a.s.					



Územně dopravní koncepce města Dobříše

10/2018
ELTODO a.s.





Obsah

1	Základní údaje	4
1.1	Název zakázky	4
1.2	Objednatel	4
1.3	Hlavní zpracovatel	4
1.1	Dílčí zpracovatel	4
1.4	Použité normy a předpisy	5
1.5	Použité podklady	5
2	Úvod	7
2.1	Charakteristika města Dobříš	8
2.2	Dopravní infrastruktura	9
2.2.1	Silnice	9
2.2.2	Místní komunikace	9
2.2.3	Dopravní obslužnost	9
2.3	Dopravní charakteristika	9
2.3.1	Hlavní problémy	9
2.3.2	Strategie	10
2.3.3	Cíle	10
3	Zadání	11
4	Analytická část	12
4.1	Analýza širších dopravně-urbanistických souvislostí	12
4.2	Analýza zdrojů a cílů	12
4.3	Vyhodnocení současného stavu a jeho vliv na řešení	12
4.4	Vztahy pěší a cyklistické dopravy a vazby na okolní urbanistickou strukturu	12
4.5	Dopravní vztahy IAD, MHD	15
4.6	Technické podmínky řešení	15
4.7	Podmínky územního plánu města Dobříš	17
4.8	Majetkoprávní podmínky	17
4.9	Rešerše dosavadních návrhů a námětů a jejich vyhodnocení	18
4.10	Posouzení vyjížděky a dojížděky v rámci regionu	19
4.11	Dopravní infrastruktura	22
4.11.1	Dělba přepravní práce	22
4.11.2	Krajská integrovaná doprava	23
4.11.3	Silniční doprava	24



4.11.4	Doprava v klidu	28
4.11.5	Autobusová VHD	30
4.11.6	Železniční doprava	33
4.11.7	Cyklistická doprava	34
4.11.8	Pěší doprava	36
5	Návrhová část	38
5.1	Koncepce návrhu dopravy v pohybu	38
5.1.1	Tranzit	38
5.1.1.1	Popis tranzitní dopravy	38
5.1.1.2	Řešení tranzitní dopravy – mezistav po revitalizaci Mírového náměstí	38
5.1.1.3	Omezení nákladní dopravy na Mírovém náměstí	39
5.1.1.4	Řešení tranzitní dopravy – cílový stav - po realizaci obchvatu Dobříše	40
5.1.1.5	Posouzení trasy obchvatu	41
5.1.1.6	Mimoúrovňová křižovatka II/119 x D4 („MÚK 30“)	42
5.1.2	Řešení revitalizace Mírového náměstí	43
5.1.2.1	Jižní část	43
5.1.2.2	Severní část	43
5.1.3	Zklidnění a úpravy organizace dopravy	44
5.1.4	Návrhy úprav problematických lokalit	44
5.1.4.1	Křižovatka Mírové náměstí x Rosovická x Bezručova	44
5.1.4.2	Náměstí Svobody	44
5.1.4.3	Křižovatka Pražská – U Ovčína – Pod Hřbitovem	45
5.1.4.4	Křižovatka Pražská x Březová	45
5.1.4.5	Křižovatka Rukavičkářská x Nad Papežem	45
5.1.4.6	Křižovatka Rukavičkářská x U Pivovaru	45
5.1.4.7	Křižovatka Nad Papežem x K Vodárně x Na Vlašce	45
5.1.4.8	Křižovatka Hostomická x Čsl. armády x Plk. B. Petroviče	46
5.1.4.9	Úprava úseku Čsl. armády (mezi ul. Polní a Boženy Němcové)	46
5.1.4.10	Úprava úseku Příbramská (mezi Fr. Průši a V Lipkách)	46
5.1.4.11	Úprava křižovatky II/119 x V Lipkách x Bedřicha Smetany	47
5.1.4.12	Návrh připojení smíšeného území dle ÚP	47
5.1.4.13	Návrh přechodu pro chodce (MPP) na ul. Plk. B. Petroviče (při ul. Pionýrů) ..	48
5.1.4.14	Návrh umístění radaru na jižním vjezdu do města na ul. Příbramská	48



5.1.5	Návrhy úprav příčných profilů	48
5.1.6	Přehled úprav změn organizace dopravy	50
5.2	Koncepce návrhu dopravy v klidu	51
5.2.1.1	lokalita ul. Školní, jih	51
5.2.1.2	lokalita u sportovní haly	52
5.2.1.3	ul. Františka Průši	53
5.2.1.4	ul. Bedřicha Smetany	53
5.2.1.5	parkování u Hřbitova	53
5.2.1.6	parkování na náměstí Svobody (u zámku Dobříš)	53
5.3	Koncepce návrhu pěší a cyklistické dopravy	53
5.3.1	Pěší doprava	53
5.3.2	Cyklistická doprava	54
6	Koncepce veřejného osvětlení – zatřídění komunikací	55
7	Závěr	56
7.1	Shrnutí	56
7.2	Složení dokumentace a další využití	57
7.3	Doporučení	57

Přílohy průvodní zprávy:

Zápis z pracovní schůzky dne 25.5.2018

Záznam z kulatého stolu na téma „Územně dopravní koncepce města Dobříše“ dne 8.8.2018

Záznam z jednání dne 11.9.2018



1 Základní údaje

1.1 Název zakázky

- Územně dopravní koncepce města Dobříše
- Středočeský kraj
- Okres Příbram
- Název projektu: Efektivní správa Zdravého města Dobříše
- Registrační číslo: CZ.03.474/0.0/0.0/16_033/0002924

1.2 Objednatel

- Město Dobříš
 - Mírové náměstí 119
 - 263 01 Dobříš
 - IČO: 00242098

1.3 Hlavní zpracovatel

- Eltodo a.s.
 - Novodvorská 1010/14
 - 142 00 Praha 4
 - IČO: 45274517

1.1 Dílčí zpracovatel

- Ing. Jan Kapitán (Dopravní.Studie.CZ)
 - Peškova 966/8
 - 152 00 Praha 5
 - IČO: 03523942
- Eltodo - Osvětlení, s.r.o.
 - Novodvorská 1010/14
 - 142 00 Praha 4
 - IČO: 25751018



1.4 Použité normy a předpisy

- ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic, říjen 2004
- ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na silničních komunikacích, listopad 2007
- ČSN 73 6102 - Z1 Projektování křižovatek na silničních komunikacích - změna, srpen 2011
- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací, leden 2006
- ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel, březen 2011
- ČSN 73 6425-1 Autobusové, trolejbusové a tramvajové tratě, zastávky, přestupní uzly a stanoviště, část 1: Navrhování zastávek
- ČSN 73 6425-2 Autobusové, trolejbusové a tramvajové tratě, zastávky, přestupní uzly a stanoviště, část 2: Přestupní uzly a stanoviště
- TP 171 „Vlečné křivky pro ověřování průjezdnosti směrových prvků pozemních komunikací“, 2005
- TP 179 „Navrhování komunikací pro cyklisty“, 2017
- Vyhláška MMR 398/2009 Sb. - o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb

1.5 Použité podklady

Níže uvedené hlavní podklady jsou také součástí přílohové části, kde jsou jednotlivé akce vyznačeny a to vč. akcí uvedených ve střednědobém výhledu rozpočtu města Dobříš. Rozsah akcí je vyznačen schematicky nikoliv přesně.

- Hlavní podklady:
 - Územní studie „Lokalita V Lipkách – Z3 (01)“ (07/2018, zpracovatel: Atelier Vorlíček s.r.o.)
 - Přehledné schéma systému parkování v centru města Dobříše (11/2018, zdroj: město Dobříš)
 - Dobříš – úprava DZ v přidruženém prostoru v ul. Plk. B. Petroviče, Part. Svobody a Pražská (srpen 2018, zpracovatel Ing. Jiří Čihlář)
 - II/114,II/119 A III/10226 DOBŘÍŠ - PRŮTAH, REKONSTRUKCE SILNIC - II.ETAPA (srpen 2017, zpracovatel: DProjekty s.r.o.)
 - Dobříš - Územní studie cyklistické dopravy a cyklistických tras ve městě a k.ú. Dobříš, (prosinec 2009, zpracovatel: EDIP s.r.o.)
 - Digitální podklady města Dobříš (zdroj: město Dobříš)



-
- Návrh úpravy křižovatky Čs. Armády x Plk. B. Petroviče x Hostomická, 1.etapa (v papírové podobě), bez údaje o zpracovateli
 - Úprava komunikací na sídlišti Větrník (06/2014 zpracovatel: Ing. Jan Dudlík)
 - Úprava DZ v přidruženém prostoru v ul. plk. B. Petroviče, part. Svobody a Pražská (08/2018 zpracovatel: Ing. Jiří Cihlář)
 - Střednědobý výhled rozpočtu (SVR) na ROKY 2018-2020 – část komunikace (květen 2018, zdroj: město Dobříš)
 - Územní plán Dobříš, (zdroj: město Dobříš)
 - Další podklady:
 - Sčítání domu, lidu a bytů, 2011 (zdroj: ČSÚ)
 - Statistiky ČSÚ (zdroj: ČSÚ)
 - Mapy železniční sítě SŽDC (zdroj: SŽDC)
 - Geoportál ŘSD ČR (zdroj: ŘSD ČR)
 - Mapy.cz (zdroj: Seznam mapy),
 - Maps.google.com (zdroj: Google mapy)
 - Openstreetmap.org
 - Wikipedia.cz



2 Úvod

Dopravní koncepce má určovat rámec vývoje řešení dopravy ve městě. Dopravní koncepci by měly vždy předcházet potřebné analytické materiály jako např. Strategie rozvoje města, územní plán, socio-demografické analýzy apod. Dopravní koncepce tedy nevychází z čistě dopravních měření (průzkumů), ale spíše ze strategických dokumentů o rozvoji města. Základem dopravní koncepce ještě před jejím zpracováním, či jejím začátkem musí být dlouhodobé a rozsáhlé dopravní průzkumy, alespoň z jarního a podzimního období, kdy je doprava nejsilnější. Tyto průzkumy jsou sice časově a finančně náročné, ale bez nich nelze provést kvalitní dopravní návrhy k jednotlivým částem dopravní koncepce. Průzkumy by měly být zaměřeny na všechny druhy dopravy. Důležitou součástí průzkumu je také směrový průzkum, který může určit nejčtetnější dopravní relace.

Dopravní koncepce by měla posuzovat jednotlivé druhy dopravy v komplexním rámci s ohledem významnost jednotlivých druhů dopravy. V centrální a kompaktní části města by pak měl být kladen důraz více na bezmotorovou dopravu a to především v místech zvýšeného pohybu chodců. Dále pak na cyklistickou dopravu, která může do krátkých vzdáleností nahradit dopravu silniční – motorovou. Problematika cyklistické dopravy však bývá na stávajících půdorysech řešení měst často složitě „zakomponovatelná“, protože komunikace ve městech bývají často také jako průtahy s vysokým podílem nákladní dopravy a zavedení např. vyhrazených jízdních pruhů pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru nemusí znamenat bezpečné řešení. Popř. nebývá často dostatek šířkového prostoru.

Z hlediska motorové – individuální automobilové dopravy jsou hlavní dopravní směry určeny především umístěním zdrojů a cílů ve městě a dostupnými parkovacími kapacitami. Dopravní toky jsou tak ovlivněny nejvíce územním plánováním a územnímu plánu. Například není možné vyloučit bez náhrady individuální automobilovou dopravu z centra, aniž by to nemělo vliv na místní obchody a služby. Problematika je také daná koncepcí dopravy v klidu ve městě, kde vysoký počet parkovacích stání v centrech měst indukují značné množství dopravy a zvětšuje dopravní plochy pro motorová vozidla na úkor ploch pobytových pro obyvatele města. Naopak nízký počet stání nebo vysoká míra regulace sice omezí parkování v centrech měst, ale mohou dopravu v klidu „rozlít“ mimo části města, která by jinak nebyla ovlivněna. Důležitou součástí dopravní koncepce tedy je nastavení správné regulace dopravy v klidu. Před jakoukoliv významnou změnou koncepce dopravy v klidu je však nutné mít analytické podklady ve formě dlouhodobých dopravních průzkumů a socio-demografických šetření, které jsou časově a finančně velmi náročné, ale výsledkem je pak vždy kvalitní koncepce.

Neméně důležitou problematikou v řešení dopravní koncepce je doprava nákladní a to ať již místní (zásobování a obsluha) či tranzitní. Většina měst v ČR nemá obchvaty, což je dáno historickým půdorysem řešení měst, kdy hlavní trasy vedly vždy do centra města, což bylo logické z hlediska obchodu. V dnešní době je komunikace v centru subjektivně (a často i objektivně) spíše nežádoucí.

Jsou však případy, kdy realizací obchvatu některých měst v ČR (ale i v zahraničí) klesla podnikatelská aktivita v centru města, což znamená rušení obchodů a služeb (Vamberk) a díky tomu některá města přestala také uvažovat o realizaci obchvatu (Žamberk). Pokud je však intenzita nákladní dopravy vysoká, je i přes možné dílčí negativní vlivy na místní podnikatele žádoucí realizace obchvatu. Vysoká intenzita nákladní dopravy na průtazích obcemi má bezesporu negativní vliv na zdraví obyvatel a např. na statiku domů. Realizace obchvatu však bývá z hlediska přípravy jedna z nejnáročnějších inženýrských činností ve výstavbě. Doba přípravy se může pohybovat od 3 let do cca 10 let. Samotná



realizace je pak kratší než celá příprava. Obchvat bývá velmi těžko projednatelný a je vždy nejvyšším kompromisem.

Z hlediska veřejné hromadné dopravy by se města měla snažit o jejich vyšší používání. Jedná se o veřejnou autobusovou dopravu provozovanou většinou v rámci veřejné služby základní dopravní obslužnosti a pak železniční dopravu, která je však díky často podinvestované infrastruktuře často nekonkurenceschopná dopravě autobusové. Mimo délky cesty ovlivňuje využívání železniční dopravy také vzdálenost nádraží od těžiště měst (centra). Ke zvýšení používání železniční dopravy, která není závislá na dopravní situaci, jako vozidla na pozemních komunikacích je nutné celostátní nikoliv lokální řešení a to formou investic do jejich infrastruktury a to zejména do dopravní cesty (zvýšení traťové rychlosti) a dopravních terminálů (zvýšení dostupnosti železniční dopravy a možnosti přestupu). Autobusová doprava pak může sloužit jako svozová linka k dopravnímu terminálu u železniční stanice. S tím také souvisí i úpravy do parteru města jako přístupu k železniční stanice. Z hlediska autobusové veřejné dopravy je důležité především docházková vzdálenost na zastávky, četnost spojení a kvalita dopravních prostředků.

Dopravní koncepce a jednotlivé návrhy k řešení by měly také odpovídat platným zákonům, vyhláškám, normám a technických předpisů, aby jednotlivé technické parametry návrhu zaručovali vždy nejlepší možné řešení. Tam, kde je nutné zavést inovativní řešení může být navrženo i jiné řešení, ale i to by nemělo přesáhnout rámec výkladu potřebných předpisů. Například z hlediska dopravních řešení jednotlivých lokality by měly být respektovány min. šířky jednotlivých ploch pro jednotlivé účastníky silničního provozu. Nebo se jedná o min. poloměry nároží křižovatek, aby byla zaručena průjezdnost směrodatného vozidla. Přesně dle normy by také měly být rozhledové poměry nebo například předpokládané návrhy konstrukcí vozovky.

2.1 Charakteristika města Dobříš

Správní obvod Dobříš se nachází v jižní části Středočeského kraje obklopen obvodů Příbram, Hořovice, Beroun, Černošice, Benešov a Sedlčany. Povrch tvoří z části Brdská vrchovina a z části Středočeská pahorkatina. Povrch obvodu je téměř z poloviny zalesněn, zatímco podíl zemědělské půdy dosahuje druhé nejnižší hodnoty v kraji (po ORP Příbram).

Obvod Dobříš patří k malým obvodům kraje. Rozlohou 31 839 ha zaujímá 18. místo mezi obvodů a počtem obyvatel 18 921 se řadí až na 22. místo. Tvoří ho 24 obcí, z nichž 2 mají statut města – Dobříš, kde sídlí rovněž pověřený obecní úřad, a Nový Knín. V těchto dvou městech žije více než polovina obyvatel obvodu. Demografický vývoj ve správním obvodu Dobříš zaznamenává v 90. letech pozitivní trend. Nárůst počtu obyvatel vykazuje obvod téměř po celé sledované období již od roku 1961. Přírozenou měnou sice obyvatelstvo během 90. let ubývá, tento úbytek je však jeden z nejnižších v kraji a v druhé polovině 90. let je převážen stále rostoucím pozitivním migračním saldem.

Obyvatelstvo Dobříšského obvodu patří k mladším jak podle indexu stáří tak i podle průměrného věku. Pozitivní je rovněž jedna z nejnižších standardizovaných měr úmrtnosti, u žen dokonce nejnižší v kraji.



2.2 Dopravní infrastruktura

2.2.1 Silnice

Tranzitní doprava vede především po dálnici D4, který je vlastně obchvatem Dobříše. Městem vedou průtahy silnic II.třídy, č.114 a 119. Na ně navazují silnice III.třídy č. 11423, 11417, 11628, 10226. Vlastníkem silnic je Krajský úřad Středočeského kraje, vlastníkem silnice D4 je stát, zastoupený Ministerstvem dopravy ČR. Správu a údržbu silnic vykonávají - Správa a údržba silnic Benešov a Ředitelství silnic a dálnic ČR.

2.2.2 Místní komunikace

Důležitými místními komunikacemi pro zdrojovou cílovou dopravu jsou komunikace rozdělené podle dopravního významu do tříd II.třídy, III.třídy a IV.třídy. Vlastníkem místních komunikací je město Dobříš. Správu a údržbu místních komunikací zajišťuje DOKAS Dobříš s.r.o. Většina místních komunikací má živičný povrch. Na frekventovaných částech města a komunikacích jsou zřízeny samostatné chodníky.

2.2.3 Dopravní obslužnost

Dopravní obslužnost zajišťují Dobříši kvalitní spojení. Jedná se o níže uvedené způsoby:

- Autobusová doprava
 - Pražská integrovaná doprava (relace Příbram-Dobříš-Praha)
 - Středočeská integrovaná doprava
 - Příměstské obslužné linky
 - Průjezdové dálkové linky
- Železniční doprava (trať č. 210, žst. Dobříš)
 - Linka Vrané - Praha.

2.3 Dopravní charakteristika

2.3.1 Hlavní problémy

Hlavní problematika města je především v tranzitní nákladní dopravě, parkování a pěší a cyklistická dopravě. Celkově se jedná o tyto body:

- Tranzitní doprava přes centrum města a to jak osobní vozidla, tak i těžká nákladní doprava
- Doprava v klidu – parkovací plochy v centru, u zámku Dobříš a kolem ul. Školní a u sportovní haly
- Chybějící chodníky a jejich stav
- Chybějící opatření pro cyklistickou dopravu
- Chybějící přechody a/nebo místa pro přecházení
- Neexistující městská hromadná doprava
- Šířky stávajících místních komunikací (např. 4,5 m široké jízdní pruhy)
- Křižovatky s nevhodnou organizací či rozhledovými poměry
- Vysoká rychlost vozidel na jižním příjezdu do města od Příbrami (D4)



- Zhoršená průjezdnost vozidel správy komunikací a technických služeb v některých ulicích díky parkování/odstavování vozidel

Problémová mapa je součástí přílohy č. 2.4.

2.3.2 Strategie

Strategií je nutné plánovaně směřovat k dosažení jejich naplnění. Podle strategie by měly být přizpůsobeny i finanční zdroje (rozpočet) investované do přípravy jednotlivých záměrů pro jejich naplnění. Strategii lze shrnout do následujících bodů:

- vybudování přeložky silnice II/114 (obchvatu Dobříše) => změna organizace dopravy tranzitní dopravy centru a její vymístění mimo centrum města
- zvýšení plynulosti dopravy změnou organizace dopravy
- úpravy příčných profilů
- úpravy organizace křižovatek
- vybudování nových chodníků pro pěší a chybějících přechodů/míst pro přecházení
- cyklistickou dopravu řešit dle dopravní a cyklistické koncepce
- optimalizace parkovacích zón na základě vyhodnocení provozu
- pravidelné dopravní průzkumy na vybraných komunikacích (rozsah dle dopravní koncepce), vč. cyklistů a vybraných lokalit pro pěší a následná možná přijatá opatření v případě velkých změn v daných lokalitách
- doplňovat bezbariérové přechody, vč. hmatových úprav a zřizovat opatření pro chodce – tj. ochranné ostrůvky, vysazené plochy na zatížených hlavních komunikacích nebo místech s nedostatečnými rozhledovými poměry příp. na trasách dětí a žáků do škol
- optimálně plánovat rekonstrukce a opravy místních komunikací
- koordinovat dopravní koncepci s plánovanými opravami a rekonstrukcemi stávajících místních komunikací
- dopravní obslužnost doplnit o linku/y městské hromadné dopravy cestujících.
- Možnosti zřízení dopravního terminálu u nádraží Dobříš s možností zavedení expresních vlakových linek (lze dosáhnout velmi dobrých výsledků)

2.3.3 Cíle

Cílové hodnoty by měly být stanoveny, tak, aby byly splnitelné a mohly být k určitému období realizovány.

- tranzit – vymístění průjezdné nákladní dopravy na průtahu silnice II/114 a II/119 v intravilánu obce realizací obchvatu Dobříše spolu s realizací nové MÚK Dobříš, střed na silnici II/119 a dálnici D4
- doprava v klidu - optimálně nastavená doprava v klidu v centru (zóny) dle ex-post analýz
- dopravní obslužnost - zavedení MHD ve městě + dopravní terminál u žst. Dobříš a jejich pravidelné vyhodnocování
- cyklodoprava - základní síť cyklistických tras vedených převážně odděleně od motorové dopravy, popř. v hlavním dopravním prostoru v dostatečném šířkovém uspořádání



- pěší doprava - hlavní pěší přístupové trasy na chodnicích a s přechody popř. místy pro přecházení (MPP) vč. bezbariérových a hmatových úprav + zřízení nových přechodů/MPP tam, kde analýza prokáže jejich absenci
- dělba přepravní práce - zvýšení podílu bezmotorové dopravy na pohybu ve městě (komfortem, kvalitní infrastrukturou a bezpečností)

3 Zadání

Zadání a rozsah studie bylo definováno ve smlouvě o dílo a upřesněno na jednáních (zápisy a záznamy doloženy jako přílohy průvodní zprávy).

- Pořízení a příprava podkladů
- Místní průzkum a vyhodnocení současného stavu
- Rešerše dosavadních návrhů a námětů na řešení a jejich vyhodnocení
- Zpracování konceptu navrhovaných opatření pro zklidnění dopravy a omezení tranzitu územím včetně formulace souvisejících dopravně-organizačních opatření
- Zpracování konceptu řešení dopravy v klidu v zadavatelem vybraných lokalitách (centrum města, hlavní tahy, lokality s veřejnými institucemi a velkokapacitními parkovišti aj.)
- Zpracování výsledného návrhu a zásad dopravního zklidnění a omezení tranzitní dopravy ve sledované oblasti včetně návrhu souvisejících úprav městského parteru a řešení veřejných prostorů v související oblasti Dobříše
- Problémová analýza prostoru hlavních tahů v Dobříši
 - Analýza širších dopravně-urbanistických souvislostí
 - Vyhodnocení současného stavu a jeho vliv na řešení
 - Vztahy pěší a cyklistické dopravy a vazby na okolní urbanistickou strukturu
 - Dopravní vztahy – IAD, MHD
 - Technické podmínky řešení
 - Podmínky územního plánu města Dobříš
 - Majetkoprávní podmínky
- Zpracování koncepce veřejného osvětlení
 - Zatřídění všech pozemních komunikací města do tříd osvětlení v souladu s normou ČSN EN 13 201
 - Definování teploty chromatičnosti pro každou pozemní komunikaci města
 - Zpracování obou parametrů v mapové (struktura dat odpovídající možnosti automatického importu do databáze zadavatele) i tabulkové podobě
- Formulace závěrů a doporučení
- Projednání výsledků návrhů (rada města, zastupitelstvo)
Zpracování, tisk tří (3) a adjustace výsledného elaborátu



4 Analytická část

4.1 Analýza širších dopravně-urbanistických souvislostí

Město Dobříš bylo rozděleno do jednotlivých oblastí dle převládajícího využití a logického rozčlenění města hlavními komunikacemi. V příloze č. 2.1 je znázorněno rozdělení na oblasti převládajícího bydlení (zelená barva) a oblasti převládající občanské vybavenosti, průmyslu a dalších funkcí (fialová barva). Červeně jsou vyznačeny hlavní komunikace.

Oblastí určených převážně k bydlení je celkem 9. Oblasti občanské vybavenosti jsou tři – Oblast C1 je oblast centra města – Mírové náměstí. Oblast C2 je oblast v jižní části města, kde se nachází poliklinika, nákupní středisko, ZŠ, gymnázium, sportovní haly, zimní stadion, městská knihovna, apod. Třetí oblast C3 je průmyslová oblast na severovýchodě města, jsou zde továrny, obchody, benzínová pumpa a nachází se zde železniční stanice.

4.2 Analýza zdrojů a cílů

V rámci této dopravní koncepce je zpracována také analýza zdrojů a cílů, která je součástí přílohové části (Příloha č. 2.2). Z této analýzy je zřejmé, že nejvíc cílů je lokalizováno ve středu města. Jedná se především o služby různých kategorií a dále pak obchody a gastronomická zařízení.

Jižně od náměstí se také nachází velká školní zařízení, domov důchodců, sportovní hala, městská knihovna a volnočasové prostory – parky. Analýza tak potvrzuje, že cílová doprava je ve směru především do centra města a nejbližšího okolí.

Do obou těchto prostor směřuje především ve špičkách pracovního dne řada cest z Dobříše a její spádové oblasti. Tyto cesty jsou pak vykonávány různými dopravními prostředky, z nichž nejčetnější je individuální automobilová doprava. Vliv četné individuální automobilové dopravy na omezeném prostoru v centru města znamená velký podíl ploch určených pro parkování či odstavení vozidel na úkor pobytových ploch či například chodníků či cyklostezek.

4.3 Vyhodnocení současného stavu a jeho vliv na řešení

Na základě provedené analýzy a rozdělení dopravně urbanistických oblastí byl pro jednotlivé definované oblasti prověřen a popsán aktuální stav komunikací, chodníků, parkování, přechodů, cyklistické dopravy, MHD a jiné, včetně popisu zjištěných problémů a návrhu možných řešení. Toto základní vyhodnocení je provedeno v příloze 2.3 a na jeho závěry navazují návrhové části koncepce (přílohy 4,5,6). Popisovaný stav odpovídá období 05-09/2018, kdy byla prováděna místní šetření. Popsané problémy se týkají nejen organizace dopravy z hlediska koncepčního pohledu, ale i technického stavu komunikací a dopravního značení.

4.4 Vztahy pěší a cyklistické dopravy a vazby na okolní urbanistickou strukturu

Dopravní koncepce města Dobříš řeší pěší a cyklistickou dopravu na významných pěších a cyklistických tazích. Z hlediska cyklistické dopravy se vychází především z cyklistické koncepce z 12/2009. V některých případech je cyklistická koncepce zpřesněna a to především v detailech. Z hlediska pěší dopravy nemá město Dobříš zpracovanou žádnou koncepci.

Z hlediska pěší dopravy jsou významné především místa, kde může chodec křížit motoristické komunikace – tj. přechody pro chodce a místa pro přecházení. Ve výkresové části jsou zvláště vyznačeny nové/stávající a rušené přechody pro chodce, resp. místa pro přecházení.



Hlavní pěší a cyklistické tahy jsou navrženy na hlavních komunikacích a těch komunikacích (ulicích), které jsou z hlediska pěší a cyklistické dopravy významné. Hlavní pěší a cyklistická síť je vymezena těmito komunikacemi/ulicemi:

- Hlavní komunikace
 - Příbramská (II/119) – hlavní příjezdová cesta od jihu obsluhující průmyslové části a obytné oblasti jižně od ul. Františka Průši a Fričova.
 - Pražská (II/114) – hlavní západο-východní osa z Mírového náměstí ve směru na Prahu spojující především průmyslové oblasti na východě s centrem města.
 - Čs. Armády (II/114) – hlavní severο-jihní osa spojující obytné oblasti v severní části města (a podél komunikace) s centrem města.
 - Bezručova (II/114) – krátká komunikace spojující západně Mírové náměstí a Tyršovo náměstí. V návrhu dle revitalizace náměstí je oproti současnému stavu s otočenou směrovostí, tj. ze severu na jih.

- Významné místní komunikace
 - Plk. B. Petroviče – významná místní komunikace obsluhující obytné oblasti s centrem města. Napojuje se na západě ve směru Hostomice a jižně na Mírové, resp. Komenského náměstí. Je důležitou spojnicí a jsou na ní realizovány částečné úpravy pro pěší a cyklisty.
 - Part. Svobody – komunikace spojující severní část centra a bývalý pivovar. Vede přes hráz a je zde omezený provoz vozidel nad 3,5 t (mimo dopravní obsluhu) a to jen do k ul. Rukavičkářská
 - Mírové náměstí – hlavní Dobříšské náměstí, kde severní část je zklidněná, vhodná pro společný provoz pěších a cyklistů a jižní část je průjezdnou komunikací silnice II/114
 - Náměstí Svobody – jedná se ο náměstí u zámku Dobříš, kde je vysoká intenzita pěších. Zároveň se jedná ο místo zvýšeného počtu cyklistů. Komunikace II/114 zde vede obloukem, takže dochází k přirozenému snížení rychlosti vozidel.
 - Rukavičkářská – hlavní komunikace obsluhující sídliště Větrník na severu města. Také je zde přístup do obytné oblasti nad rybníkem Papež a do obory
 - Březová – tvoří severní spojku mezi hlavními komunikacemi a je důležitá pro obsluhu průmyslové části města v okolí nádraží Dobříš

- Ostatní místní komunikace
 - Komenského náměstí – menší náměstí jižně od hlavního náměstí využívané především jako parkovací plocha a pěší či cyklistický přístup do jižní oblasti města, kde se nachází školní a volno časová zařízení



- Za Poštou – komunikace obsluhující veřejnou vybavenost a jedna z hlavních příjezdových komunikací ke školním zařízením.
- Fričova – významná pěší trasa ke školním zařízením
- Tylova – významná pěší trasa ke školním zařízením
- U Slavie – významná pěší trasa ke školním zařízením
- Husova – významná pěší trasa spojující ul. V Lipkách a ul. Příbramská. V severní části je evangelický kostel
- V Lipkách – „obchvatová“ pěší a cyklistická komunikace na jihu města. Významná v rámci volnočasových aktivit a příjezdu/odjezdu do/z školních zařízení
- Hostomická – komunikace ve směru Hostomice. Vede k Masarykově Sanatoriu a dále pokračuje na NS Dobříš
- Rosovická – komunikace ve směru Rosovice. Začíná zde Svatojakubská cesta a NS Dobříš v poznání
- Pod Hřbitovem – spojka mezi komunikacemi Pražská a Pod Hřbitovem

Na výše uvedených komunikacích je schematicky zpracován stávající stav (plnou čarou) a návrhový stav (čárkovanou/přerušovanou) čarou (příloha 4.1, 4.2). Jsou řešeny tyto základní pěší a cyklistické komunikace, resp. jejich režim:

- **Samostatné chodníky – červená**
- **Stezka pro chodce a cyklisty se společným provozem – tmavě zelená**
- **Stezka pro chodce a cyklisty s odděleným provozem – tmavě fialová**
- **Samostatné trasy pro cyklisty – modrá**
 - Samostatná stezka
 - Vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty
 - Opatření pomocí piktogramového koridoru (V20)
- **Smíšené zklidněné komunikace se společným provozem všech účastníků – růžová**

Z hlediska užití pro cyklistickou dopravu odpovídá vždy kombinace významnosti + předpokládanému zatížení daných cyklistických tras a zejména prostorovým možnostem s ohledem na zachování stávající zeleně především z hlediska vzrostlých stromů. Popis jednotlivých opatření je uveden v návrhové části.



4.5 Dopravní vztahy IAD, MHD

Dopravních vztahy IAD a MHD ovlivňuje současná dopravní síť a její zatížení. Hlavními komunikacemi ve městě jsou průjezdné úseky silnic II. třídy (II/114 a II/119) a dále komunikace III. třídy napojující mimoúrovňové křižovatky na D4 – tj. exit 27 (Dobříš, sever) a exit 32 (Dobříš, jih). Dalšími, ale již místními významnými komunikacemi jsou ul. Plk. B. Petroviče, Part. Svobody, U Pivovaru, Rukavičkářská a Březová.

Z hlediska omezení provozu vybraných druhů vozidel či maximální hmotnosti je omezení přes hráz rybníka Papež a to na 3,5 t, ale s výjimkou mimo dopravní obsluhu, což povoluje například složky IZS, MHD a vozidla, která mají sídlo v místě v daném omezeném úseku. Další omezení je na začátku ulice Čs. Armády ze severu a to zákaz vozidel s maximální hmotností 6 t. Významným omezením je také zaslepení ul. V Lipkách přibližně v poloze u stadionu spolu se zákazem vjezdu motorových vozidel.

Městská hromadná doprava obsluhuje jak město Dobříš, tak i nejbližší obce jako např. Rosovice, Hostomice, Stará Huť, Rybníky apod. Nejvíce autobusů je v provozu ve směru na Prahu a Příbram, ale také ve směru Sedlčanska. Z hlediska vztahů IAD a MHD lze konstatovat, že město Dobříš nedisponuje klasickým dopravním terminálem ve smyslu přestupu IAD – BUS/vlak, což je bezesporu důležitou součástí každého většího či regionálně či lokálně významnějšího města.

Ve městě není navržena žádná linka městské hromadné dopravy ve smyslu obsluhy pouze dané území města. Asi nejvhodnějším řešením pro město Dobříš je zřízení tzv. „okružní linky“, která by měla pravidelné intervaly. Například ve špičce interval 15 min, mimo špičku 30 min. V případě Dobříše by se jednalo o 2 linky. Jedna obsluhující severozápad města a druhá jihovýchod. V každém případě je vhodné vést tyto linky mimo obslužné – obytné ulice a směřovat je po stávajících trasách.

4.6 Technické podmínky řešení

V této kapitole je uveden přibližný předpokládaný postup, který by měl navazovat na tuto dopravní koncepci z hlediska další přípravy jednotlivých doporučení a staveb. Jedná se přibližně o obecný přístup, který je platný téměř v každé investiční přípravě:

1. Definování investičního záměru
2. Zpracování studie, vč.
 - a. Definování rámcového rozsahu přeložek inženýrských sítí
 - b. Definování rámcového zásahu do soukromých pozemků
 - c. Stanovení předpokládaných investičních a stavebních nákladů
3. Projednání studie s DOSS a s veřejností
4. Zpracování harmonogramu stavby
5. Definování zadání pro další stupně projekční přípravy
6. Zajištění podkladů pro další stupně projekční přípravy
 - a. Zaměření



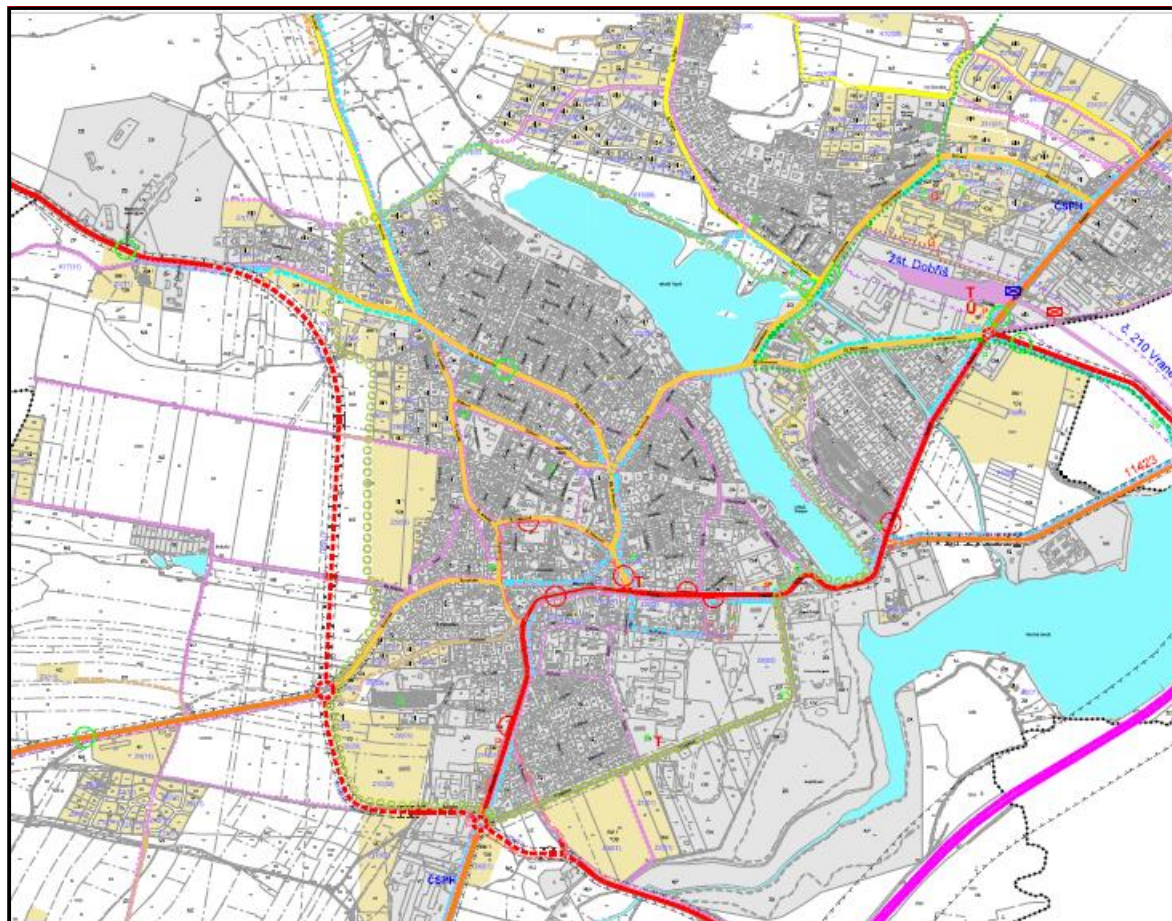
- b. Průzkumy
 - c. Okrajové podmínky
 - d. Majetkoprávní omezení
7. Zjištění vlivu na životní prostředí,
 8. Zpracování dokumentace EIA – dle rozsahu záměru „malá“ či „velká“ EIA, popř. pouze oznámení
 9. Projednání EIA s veřejností
 10. Zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí (DÚR)
 - a. Zjištění rozsahu přeložek inženýrských sítí
 - b. Zpracování možné koordinace různých staveb
 11. Projednání DÚR s DOSS a veřejností
 12. Vydání územního rozhodnutí
 13. Zpracování dokumentace pro stavební povolení (DSP) a provedení stavby (DPS)
 14. Projednání DSP/DPS s DOSS a veřejností
 15. Vydání stavebního povolení
 16. Realizace
 17. Zprovoznění
 18. Vyhodnocení
 19. Zpětná analýza záměru po 5, 10, 15 letech

Z hlediska časových reálií může jít podle rozsahu záměru a tím i dotčených osob a orgánů o 18 až 48 měsíců. V případě, že bude zpracována dokumentace EIA at' už pro účely oznámení či pro účely kompletní dokumentace to může být i déle, protože dokumentace EIA v její biologické části potřebuje zjistit celoroční výskyt fauny a flóry v daném řešeném území.

Z hlediska zajištění podkladů je nejdůležitější zajištění zaměření a to se všemi možnými polohami každého objektu. Jedná se zejména o přesně zaměření zeleně – vzrostlých stromů a vjezdů do sousedních nemovitostí, terénních nerovností, navážek, keřů apod. V případě například přestavby křižovatek nebo změny organizace dopravy v klidu či pohybu je nutné provést detailní dopravní průzkum/y. Z hlediska majetkoprávních záležitostí je nutné stanovit problematické pozemky, kde bude výstavba jen těžko realizovatelná. Jedná se zejména o pozemky církevní či řešené v rámci restitucí.



4.7 Podmínky územního plánu města Dobříš



Obrázek 1 Územní plán centrální části Dobříše – výkres B8 schéma dopravního řešení

Dopravní plochy a jejich využití jsou definovány územním plánem.

Územně dopravní koncepce:

- rozpracovává a popisuje stavby definované územním plánem (obchvat města),
- navrhuje nové dopravní stavby, kde může sloužit jako podklad pro budoucí změny ÚP

4.8 Majetkoprávní podmínky

Většina pozemků místních komunikací je ve vlastnictví města Dobříš. V případě komunikací II. třídy na území města je vlastníkem Středočeský kraj – Krajská správa a údržba silnic. Některé dotčené pozemky mohou být ve vlastnictví jiných fyzických nebo právnických osob. Bylo provedeno prověření majetkoprávních podmínek pro návrhy řešení jednotlivých lokalit dle kapitoly 5.3. Dle dohody s objednatelům je v koncepci navrhovány dopravně optimální řešení bez vlivu na majetkoprávní vztahy.

- 5.3.1 Středočeský kraj – Krajská správa a údržba silnic
Společenství vlastníků jednotek v domě čp. 1717
- 5.3.2 Colloredo-Mannsfeld Jerome Dipl. Ing., Švabínská
Středočeský kraj – Krajská správa a údržba silnic
- 5.3.3 Česká republika, Státní pozemkový úřad
Středočeský kraj – Krajská správa a údržba silnic



- 5.3.4 Colloredo-Mannsfeld Jerome Dipl. Ing., Švabínská
Středočeský kraj – Krajská správa a údržba silnic
York, spol. s.r.o.
- 5.3.5 Středočeský kraj – Krajská správa a údržba silnic
Colloredo-Mannsfeld Jerome Dipl. Ing., Švabínská
- 5.3.6 Středočeský kraj – Krajská správa a údržba silnic
CPP Company s.r.o.
Společenství vlastníků
- 5.3.7 fyzická osoba
- 5.3.8 Středočeský kraj – Krajská správa a údržba silnic
Gonura Property s.r.o.
SJM Vondrus Jiří a Vendrusová Eva
Česká Republika, Úřad pro zastupování státu ve věcech majetkových
Stavebniny Dobříš a.s.
fyzické osoby
- 5.3.9 Středočeský kraj – Krajská správa a údržba silnic
- 5.3.10 Středočeský kraj – Krajská správa a údržba silnic
OSKA s.r.o.
fyzické osoby
- 5.3.11 Středočeský kraj – Krajská správa a údržba silnic
fyzická osoba

Vypořádání některých majetkových vztahů může být časově náročnější, ale nemělo by se jednat o dlouhodobě nedostupné pozemky. V rámci dalších stupňů dokumentace může dojít k upřesnění majetkových vztahů.

4.9 Rešerše dosavadních návrhů a námětů a jejich vyhodnocení

Hlavní předané dosavadní návrhy ze strany objednatele jsou vyjmenovány v kapitole 1.5.

Většina předaných podkladů se týkala aktivních investičních akcí, které již jsou v procesu přípravy nebo realizace a z hlediska územně dopravní koncepce k nim nelze mít závažnější výhrady (i s ohledem na to, že jsou navrhovány na stávající stav dopravní sítě). K nejvýznamnějším připravovaným akcím patří Revitalizace Mírové náměstí a návazných komunikací a rekonstrukce křižovatky Pražská x U Pivovaru. Dále se jedná o plošné opravy komunikací a chodníků v různých částech města. Investiční záměry a akce jsou znázorněny v příloze 5.2.

Z hlediska dopravní koncepce byla detailně prověřena Územní studie cyklistické dopravy a cyklistických tras a návrhy vedení bezmotorové dopravy jsou s ní z velké části v souladu. Na druhou stranu je třeba doplnit, že některé nově připravované akce města se již této koncepcí zcela nedrží (např. Úprava DZ v přidruženém prostoru v ul. plk. B. Petroviče, part. Svobody a Pražská).

Námět úpravy křižovatky Čs. Armády x Plk. B. Petroviče x Hostomická, (1. etapa) byl naopak podroben revizi a v rámci návrhové části koncepce je navrženo upravené řešení této lokality.

Nejvýznamnějším záměrem z hlediska koncepce dopravy je jistě návrh obvodu města. K dispozici je pouze situační návrh vedení trasy z územního plánu, detailnější technické podklady nebyly k dispozici. Obchvatem se zabývá analytická i návrhová část koncepce.



4.10 Posouzení vyjížd'ky a dojížd'ky v rámci regionu

Tato část využívá veřejně dostupná data z výstupů ze „Sčítání lidu, domů a bytů 2011“, kde dále využity především tyto statistiky:

- Základní charakteristiky regionů dojížd'ky do zaměstnání,
- Dojížd'ka, vyjížd'ka a obsazená pracovní místa podle regionů,
- Ekonomická aktivita obyvatelstva – Středočeský kraj,
- Regionalizace dojížd'ky do zaměstnání podle výsledků sčítání lidu, domů a bytů 2011,
- Sčítání lidu, domů a bytů 2011, Středočeský kraj, Analýza výsledků,
- Vyjížd'ka do zaměstnání podle obcí a správních obvodů ORP Středočeského kraje,
- Denní vyjížd'ka do zaměstnání v okresech a krajích,
- Saldo vyjížd'ky a dojížd'ky do škol v okresech a krajích,
- Dojíždějící do zaměstnání a školy podle dopravních prostředků a podle kraje a okresu dojížd'ky,
- Vyjíždějící do zaměstnání a školy podle dopravních prostředků a podle kraje a okresu vyjížd'ky.

Rozboru vyjížd'ky a dojížd'ky vč. škol je zpracován podle statisticky zaměstnaných osob a studentů a žáků. Je zřejmé, že město Dobříš má záporné saldo dojížd'ky do zaměstnání (tj. víc vyjíždí, než dojíždí) a kladné saldo dojížd'ky do škol (tj. více dojíždí, než vyjíždí). V případě zaměstnání se jedná o fakt, že většina obyvatel vyjíždí za prací do Prahy a u škol naopak více studentů a žáků do města dojíždí z okolních obcí. Z hlediska okresního srovnání není podobného města, protože žádné jiné nemá záporné saldo dojížd'ky a kladné saldo vyjížd'ky. Například Sedlčany či Příbram mají kladné saldo dojížd'ky největší v tomto okresu. Celkově okres Příbram má vysoké záporné saldo dojížd'ky (Obrázek 2)

kraj, okres, město	počet zaměstnaných osob	dojíždějící		vyjíždějící		saldo dojížd'ky			obsazena pracovní místa	
		zaměstnání	školy	zaměstnání	školy	zaměstnání	školy	celkem	celkem	na 1000 zam. osob
Okres Příbram	49 515	10 935	4 137	16 245	6 155	-5 310	-2 018	-7 328	44 205	893
Dobříš	3 788	1 043	498	1 254	333	-211	165	-46	3 577	944
Březnice	1 558	304	303	551	172	-247	131	-116	1 311	841
Nový Knín	837	96	50	275	84	-179	-34	-213	658	786
Příbram	14 704	3 934	1 709	3 020	826	914	883	1 797	15 618	1 062
Rožmitál pod Třemšínem	1 864	350	93	654	246	-304	-153	-457	1 560	837
Sedlčany	3 274	1 210	551	706	291	504	260	764	3 778	1 154
Sedlec-Prčice	1 229	102	53	461	225	-359	-172	-531	870	708

Obrázek 2 Základní tabulka s přehledem vyjížd'ky a dojížd'ky obyvatelstva – zaměstnaných osob

Další statistika je rozdělení vyjíždějících podle směru vyjížd'ky (Obrázek 3). Dle tabulky níže se jedná o převahu vyjížd'ky do zaměstnání v rámci jiného kraje (Praha) a následně v rámci obce (cca 1/3). V případě vyjížd'ky do škol mírně převazuje směru mimo obec.



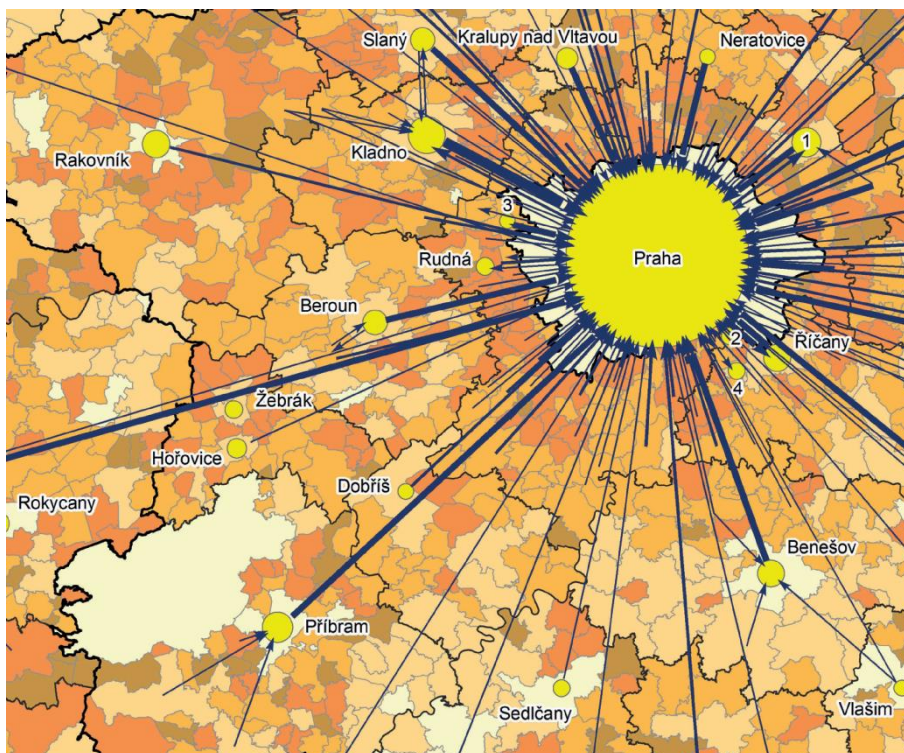
obec, okres, město	Počet obyvatel s obvyklým pobytem									
	Vyjíždějí ci celkem	vyjíždějící do zaměstnání						vyjíždějící do školy		
		celkem z celkového počtu	v rámci obce	do jiné obce okresu	do jiného okresu kraje	do jiného kraje	zahraničí	celkem z celkového počtu	v rámci obce	mimo obec
Dobříš (okres Příbram)	2 340	74%	28%	16%	7%	48%	1%	26%	45%	55%

Obrázek 3 Základní tabulka s přehledem vyjížd'ky a dojížd'ky obyvatelstva – zaměstnaných osob

Celková intenzity vyjížd'ky do zaměstnání a škol mimo město Dobříš je tak cca 42 ze 100 zaměstnaných osob bydlících v Dobříši, tj. téměř každý 2 obyvatel města Dobříš.

Další statistikou je grafický znázorněný kartogram (výřez) „Vyjížd'ka a dojížd'ka do zaměstnání a do škol“, (Obrázek 4) která zobrazuje procento vyjížd'ky ze zaměstnaných obyvatel v dané obci s rozšířenou působností. Čím je světlejší barva tím více dojíždí do dané obce/města zaměstnanců, žáků, studentů, učňů. Šipky pak znázorňují dojížd'ku do dané lokality, kde je intenzita více než 200 vyjíždějícími osobami do zaměstnání za den

Z níže uvedeného obrázku plyne, že město Dobříš je cca ve středu mezi vyjížd'kou a dojížd'kou. Největší vazba je ve směru na Prahu. Ostatní (šipkou neznázorněné) vazby jsou ve směru především Příbram, popř. Beroun.



Obrázek 4 Vyjížd'ka a dojížd'ka do zaměstnání (dle SLDB 2011, ČSÚ)

Při porovnání dojížd'ky (1043 osob) a vyjížd'ky (1253 osob) do zaměstnání je zřejmé, že na 0,8 osoby dojíždějící zaměstnání připadá jeden vyjíždějící zaměstnaný. Saldo vyjížd'ky a dojížd'ky

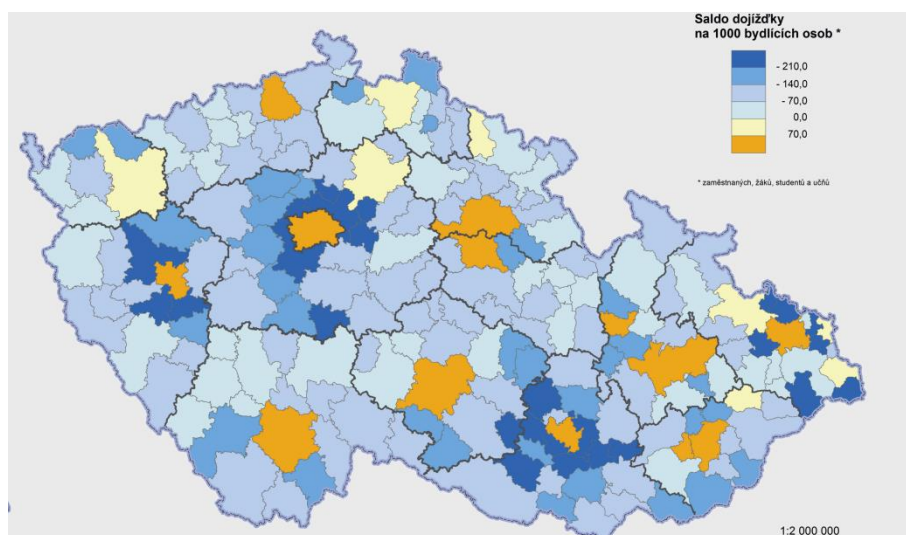


je tedy mínus 210 zaměstnaných obyvatel (více vyjíždí, než dojíždí). K vyjíždějícím a dojíždějícím zaměstnaným osobám je nutné přičíst také dojíždějících (333 osob) a vyjíždějících osob do škol (498 osob).

Z toho plyne, že celkově dojíždí do města denně 1541 osob a vyjíždí 1587 osob (do/z zaměstnání a škol). Celková bilance vyjížd'ka a dojížd'ka je 1:1, tj. na každého 1 dojíždějícího připadá 1 vyjíždějící.

Celkově ze součtu obou čísel (dojížd'ka + vyjížd'ka) plyne, že celkem 3128 zaměstnaných obyvatel + žáků, studentů a učňů se potřebuje dopravit z/do Dobříše v pracovní a školní den.

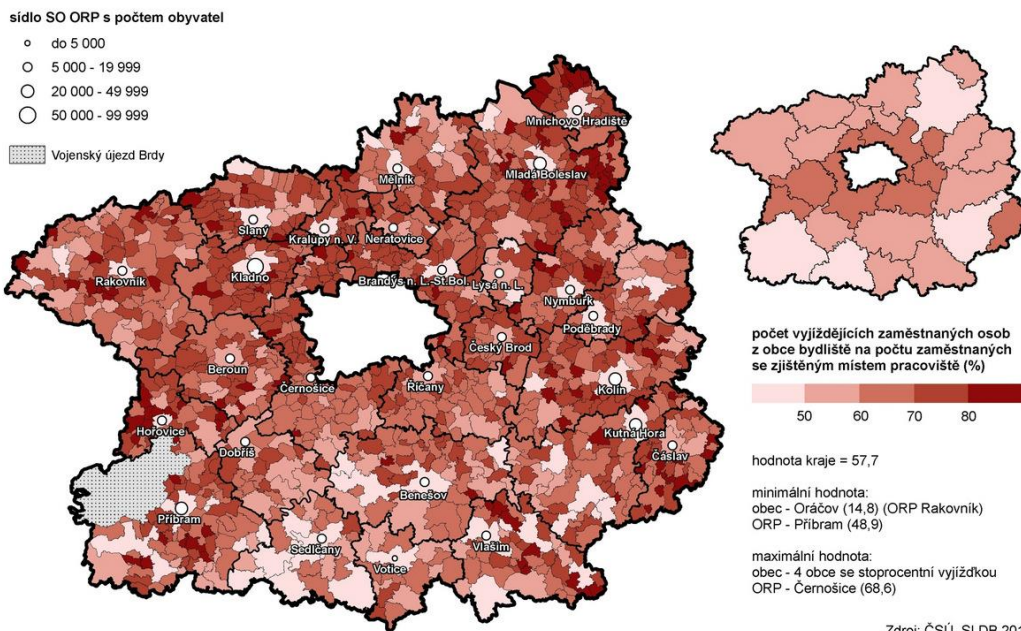
To potvrzuje následující obrázek (Obrázek 5), kde je celkový přehled salda v ČR (zaměstnání + školy). Čím je barva tmavší, tím větší je vyjížd'ka oproti dojížd'ce. Dojížd'ku můžeme sledovat nejvíce u velkých měst a průmyslových oblastí, vyjížd'ku pak naopak v menších městech, kde nejsou četné pracovní příležitosti.



Obrázek 5 Saldo dojížd'ky na 1000 bydlících osob (dle SLDB 2011, ČSÚ)

Posledním analytickým podkladem (Obrázek 6) je vyjížd'ka do zaměstnání podle obcí a ORP Středočeského kraje. Je zřejmé, že největší vyjížd'ka je z obcí okolo větších a velkých měst. Rozdíl oproti předchozím výše uvedeným statistikám je ten, že se jedná o podíl vyjíždějících osob s obce bydliště na počtu zaměstnaných se zjištěným místem pracoviště. Je zřejmé, že v Případě Dobříše je dojížd'ka do Dobříše především z jižního směru tj. především Příbramsko a Sedlčansko.

Vyjíždka do zaměstnání podle obcí a správních obvodů ORP Středočeského kraje
(ze zjištěných hodnot)



Obrázek 6 Vyjíždka do zaměstnání dle zjištěných hodnot

Z výše uvedených hodnot se SLDB 2011 je zřejmé, že dojíždka a vyjíždka je zhruba stejná. To vytváří především v období dopravních špiček pracovních dnů nárazově zvýšené intenzity. Jedná se především o dopravní komplikace v okolí školních zařízení, kde probíhá ranní návoz dětí. Odpolední odvoz dětí je pak rozložen do delšího časového rozmezí. To vše tvoří nároky na dopravní infrastrukturu, především pak na kapacity křižovatek a přechodů pro chodce.

4.11 Dopravní infrastruktura

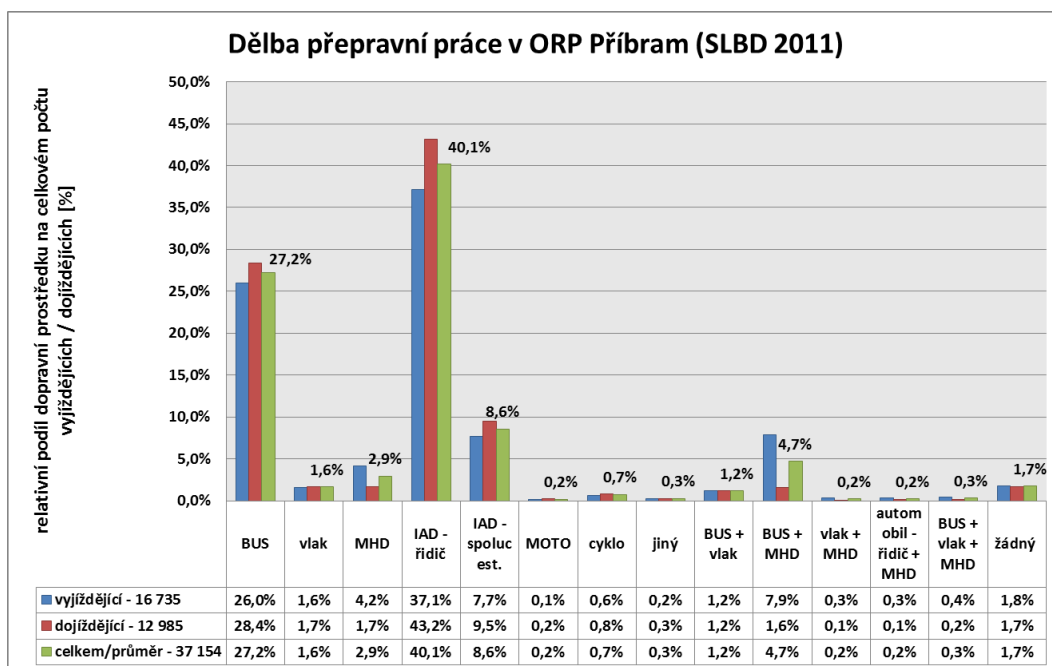
Tato kapitola popisuje a analyzuje stávající dopravní infrastrukturu podle dostupných dat a uvádí tak mj. stávající problémy, které jsou podkladem pro analytickou část.

Analýza stávajícího stavu motorové dopravy je uvedena v rámci přílohy č. 3.2.

4.11.1 Dělbá přepravní práce

Z hlediska dělby přepravní práce jsou údaje získány z ORP Příbram (podrobnější členění není dle SLDB 2011 vyhodnoceno). Hodnoty jsou získány ze statistiky ČSÚ (SLDB 2011), která obsahuje absolutní hodnoty, které jsou přepočítány na relativní hodnoty. Z grafu (obrázek 7) je zřejmé, že největší podíl tvoří IAD (40 %), pak následuje s 13 % rozdílem autobus (27 %), IAD – spolecestující (9 %).

V případě podílu vyjíždky/dojíždky u kategorie IAD – řidič, je převaha dojíždek do města individuální automobilovou dopravou a to zhruba o 6 %. Naopak převažuje vyjíždka. A to v případě kombinace BUS + MHD a samotné MHD. Obě zmíněné převahy se tak vyrovnávají. Vlák, cyklistická doprava a ostatní kombinace jsou víceméně zanedbatelné.



Obrázek 7 Dělna přepravní práce v ORP Chomutov (dle SLDB 2011, ČSÚ)

Pomocí aktuálního počtu ekonomicky aktivních obyvatel, je možné zjistit kolik obyvatel, využívá daný dopravní prostředek (Obrázek 8). V roce SLDB 2011 to bylo 4259 obyvatel z celkových 8672 s obvyklým pobytem. Dle přepočtu z výše uvedeného grafu lze například stanovit odhad absolutních počtů jednotlivých dopravních prostředků či kombinací. Tabulku lze číst tak, například, že až 1710 ekonomicky aktivních obyvatel může k cestě do zaměstnání IAD.

odhad absolutního počtu dělny přepravní práce dle ekonomicky aktivních obyvatel	ekonomicky aktivní	JEDEN DOPRAVNÍ PROSTŘEDEK								KOMBINACE DOPRAVNÍCH PROSTŘEDKŮ					
		BUS	vlak	MHD	IAD - řidič	IAD - spolucest.	MOTO	cyklo	jiný	BUS + vlak	BUS + MHD	vlak + MHD	automobil - řidič + MHD	BUS + vlak + MHD	žádný
absolutní hodnoty	4 259	1158	70	125	1710	366	7	31	11	50	201	9	10	13	74

Obrázek 8 Odhad počtu obyvatel využívající jednotlivé druhy dopravy

4.11.2 Krajská integrovaná doprava

Ve Středočeském kraji a také Dobříši je možné využít dva druhy integrované dopravy. Jedná se o Pražskou integrovanou dopravu (PID) a Středočeskou integrovanou dopravu (SID). Pražská integrovaná doprava je dopravní systém, zahrnující metro, tramvaje, železnici, městské a příměstské autobusové linky, lanovou dráhu na Petřín a některé přívozy. Naopak SID je specifický integrovaný dopravní systém ve Středočeském kraji, který vychází ze systému městské hromadné dopravy největších obcí s rozšířenou působností a jeho propojení na příměstskou autobusovou dopravu, která zajišťuje jejich obsluhu.

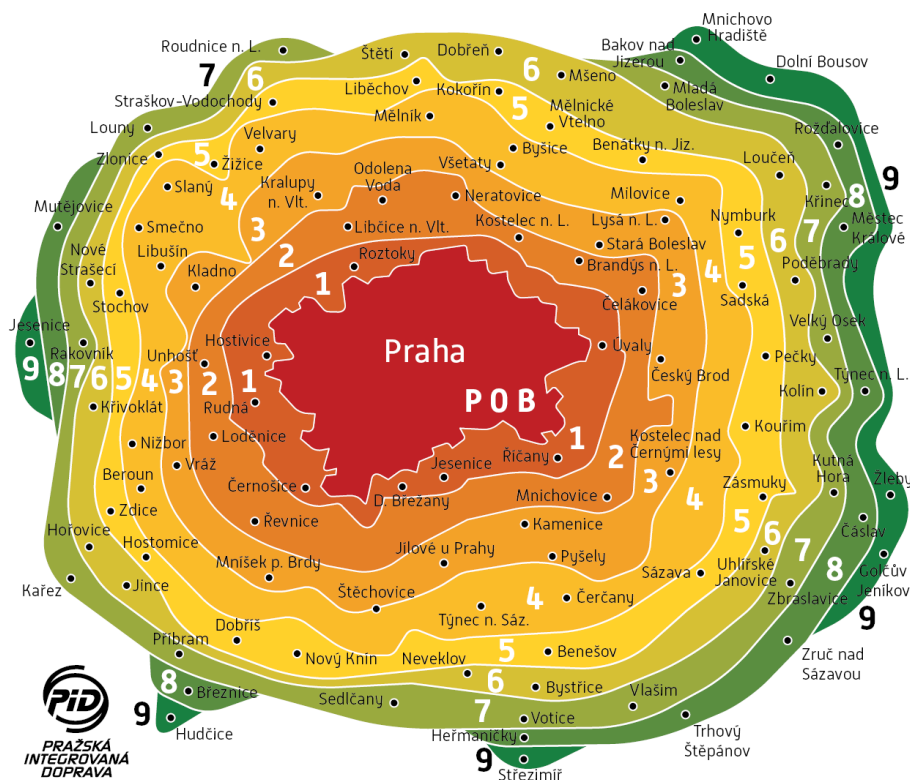
Na dalším obrázku je schéma tarifních pásem PID (Obrázek 9). Jedná o celkově 9 pásem. Město Dobříš se nachází v 5 pásmu. Okresní Příbram se pak nachází v 7 pásmu. Z hlediska železniční dopravy obsluhuje Dobříš je linka S88 v relaci Praha – Vrané n. Vlt. – Dobříš. Z hlediska SID se Dobříš nachází v části D – okres Příbram.



Zjednodušené schéma tarifních pásem PID

platnost od 1. 10. 2018

*Tarifní pásma 8 a 9 budou zřízena ode dne vyhlášení



Obrázek 9 Mapa tarifních pásem PID

4.11.3 Silniční doprava

Z hlediska silniční dopravy leží na území města Dobříše tyto komunikace. Dálnice D4 tvoří jižní obchvat města, která odvádí hlavní tranzitní dopravu mimo město. Hlavní tranzitní doprava ve městě tak připadá na silnice druhé a třetí třídy.

- D4: Praha – Strakonice – Vimperk – státní hranice (DE)
- II/114: Hořovice – Dobříš – Slapy – Neveklov – Benešov
- II/119: Dobříš – Sedlčany
- 11423: ulice Pod Hřbitovem
- 11417: Dobříš – Rosovice – Příbram
- 11628: Dobříš – Nová ves pod Pleší
- 10226: Dobříš – Svatá Pole – Nečín

Na obrázku níže (Obrázek 10) je uvedeno mapa s jednotlivými komunikacemi. Je zřejmé, že největší tranzit je v relaci II/114, která je vlastně spojnicí komunikací I/3 (Praha – České Budějovice),

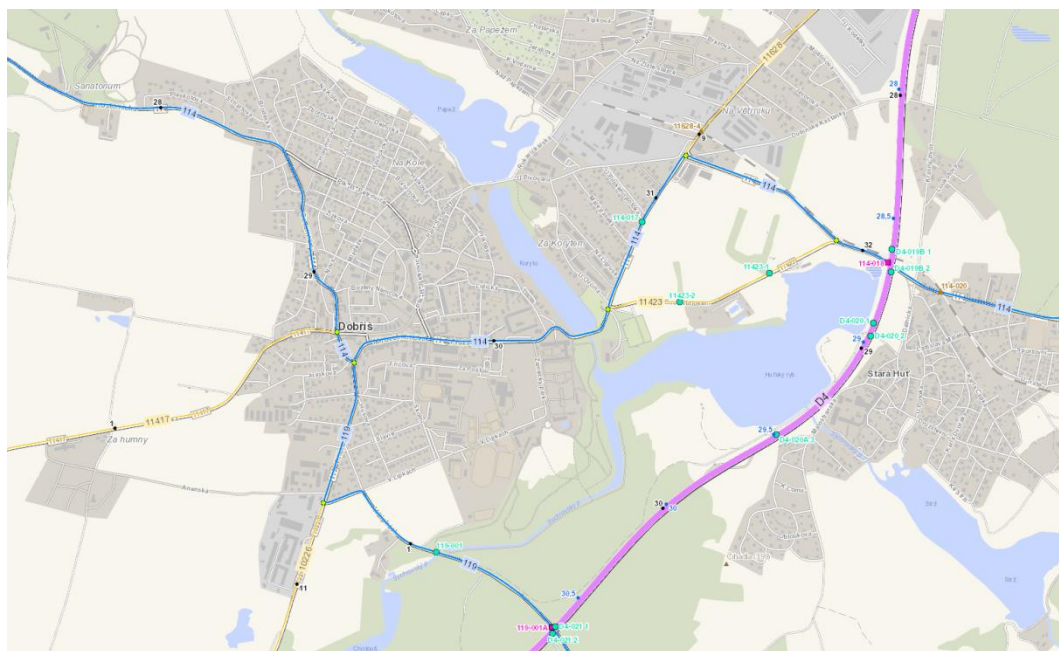


D4 (Praha – Strakonice) a D5 (Praha – Plzeň). Stejně tak je tomu v případě silnice II/119, která se v Sedlčanech napojuje na silnici I/18 ve směru na Votice.

Tranzit v současné době se týká především vztahů II/114, II/119. Tranzit na Svatá pole a do Rosovic nepředstavuje významný podíl. Tranzit mezi silnicemi II. třídy probíhá tak, že ve směru J-S (II/119 – I/114) vede ul. Příbramská a následně vlevo na Tyršově náměstí do ul. Bezručova a Čsl. armády a dále po II/114 směr Hostomice. V opačném směru pak od II/114 od Hostomic jsou vozidla nad 6 t naváděna na ul. Plk. B. Petroviče a následně na světelně řízenou křižovatku na náměstí a následně na ul. Příbramská. V podstatě se jedná o tranzit, který je rozdělený do 2 komunikací po směru hodinových ručiček. Tranzit ve směru Z-V je pak od Staré Hutě, přes křižovatku „Prachanda“ a dále po Pražské až k Tyršově náměstí odbočení vpravo do Bezručovi ulice a následně směru II/114 na Hostomice. V opačném směru je to ul. Plk. B. Petroviče a na světelné signalizaci na náměstí vlevo a dále po Pražské směr Stará Huť nebo na dálnici D4.

Šířkové uspořádání hlavních průjezdních komunikací Pražská a Příbramská odpovídá v některých místech spíše extravilánovému pojetí se dvěma 3,75 až 4,00 m širokými jízdními pruhy a dvěma cca 0,25 až 0,50 m širokými odvodňovacími proužky a bez obrub. Šířka zpevněných ploch na těchto průjezdních komunikacích se tak pohybuje mezi 8,5 – 9,5 m. Např. ul. Čsl. armády je v celém tahu homogenizovaná přibližně na šířku 5,50 – 6,50 m (v některých místech i více). Na některých komunikacích, např. U Pivovaru je nutné rekonstruovat a rozšířit stávající jižní chodník, protože neodpovídá současným požadavkům na provedení pochozích ploch nebo ul. Rukavičkářská, kde je nutné navázat na severní již realizovaný úsek a dokončit ho až k ul. U Pivovaru. Podrobný rozbor je uveden v návrhové části v příloze č. 5.1.

V případě komplikací na dálnici D4 či D5 a teoreticky i I/3 (popř. budoucí D3) je pozorovatelný zvýšený provoz na těchto silnicích druhé třídy, což je pro místní provoz nežádoucí jev. V případě obchvatu města by byla tranzitní doprava v centru města nulová a jednalo by se pouze o zdrojovou či cílovou dopravu, tedy dopravní obsluha a zásobování.



Obrázek 10 Vedení komunikaci v okolí Dobříše (zdroj: Geoportál ŘSD)

Obchvat města Dobříše (popř. přeložka II/114) je zakotven v územním plánu města Dobříš a to západně od města. Vedení obchvatu je dle platného ÚP tak, že od severu cca za Masarykovým sanatoriem kolem lokality Na Čihadlech vede směrovým pravým obloukem v polích. Následně přechází do směrové přímé. Následuje překonání polní cesty (pokračování ul. Luční) a následně kříží komunikaci Ke Bzdince, kterou překoná mimoúrovňově. Následuje Rosovická, kde bude zřízeno křížení (pravděpodobně okružní křižovatka). Následuje levostranný směrový oblouk a přes stávající průmyslový areál cca ve stopě ul. Anenská se dostává na ul. Příbramská v místě ul. V Lipkách. Zde bude zřízeno křížení (pravděpodobně okružní křižovatka). Dále je veden obchvat spojkou na silnici II/119, kde bude zřízena křižovatka se stávající I/119 (pravděpodobně okružní křižovatkou) – viz Obrázek 11. Dále je uvažováno s tím, že obchvat bude napojen na dálnici D4 novou MÚK a to se silnicí II/119. Její tvar a poloha je zřejmý z přílohy části. Posouzení návrhu obchvatu Dobříše je uvedeno v návrhové části studie.



Obrázek 11 Výřez z územního plánu Dobříše

Z hlediska intenzit dopravy jsou dostupné hodnoty zjištěné z celostátního sčítání dopravy z roku 2016 a 2010. Tyto hodnoty jsou pomocí metodiky TP 189 a TP 225 přepočítány na stávající stav roku 2018. Dále je uveden výhled do roku 2030. Odhad intenzit dopravy na obchvatu Dobříše není vypočten (pouze odhadnut) – viz Obrázek 12.

Pro přesné stanovení by musel být zpracován podrobný dopravní model. Tento dopravní model však bývá součástí dokumentace EIA a to kvůli zjištění hluchnosti a emisím. V každém případě je možné provést odhad na základě realizace jiných obchvatů, kde dle provedených rešerší je možné pokles intenzit dopravy v centrum města od 40 – 60 %. Odhad počtu vozidel na obchvatu Dobříše tak může být cca mezi 7500 – 12500 voz/den. Pokles však závisí také převážně na zdrojích a cílech v samotném centru města, takže poklesy nemusí být tak vysoké jak je v prvních fázích uvažováno. V každém případě jsou důležité poklesy těžké nákladní dopravy.



KOMUNIKACE - VOZ/24 HOD		CSD 2010	CSD 2016	2018 (přepočít)	2030 (přepočít)	2030 s obchvatem (ODHAD)	CSD 2010	CSD 2016	2018 (přepočít)	2030 (přepočít)	2030 odhad s obchvatem
		vše					nákladní				
DÁLNIČE	D4 (Voznice - Dobříš, Jih)	14 856	18 753	20 253	28 152	-	2 307	3 139	3 233	4 284	-
	D4 (Dobříš, Jih - Skalka)	15 356	18 254	19 714	27 403	-	2 455	2 914	3 001	3 977	-
II.TŘÍDA	II/114 - Hostomická	3 171	3 368	3 536	4 421	-	502	309	318	369	-
	II/114 - Pražská (sever)	6 262	8 989	9 438	11 798	7 079	583	1 183	1 218	1 413	848
	II/114 - Pražská (Prachanda - zámek)	6 588	8 698	9 133	11 416	5 708	550	1 070	1 102	1 278	639
	II/114 - Pražská (zámek - Komen. nám.)	8 377	9 855	10 374	12 968	6 484	1 117	1 208	1 245	1 444	722
	II/114 (Mírové náměstí)	9 944	11 699	12 315	15 394	6 158	1 216	1 314	1 355	1 572	629
	II/114 - Knínská	3 610	4 030	4 232	5 289	-	256	455	469	544	-
	II/119 - Příbramská	7 284	6 806	7 146	8 933	4 466	820	882	908	1 054	527
	II/119 - Rybníky	1 654	1 705	1 790	2 238	-	200	174	179	208	-
III.TŘÍDA	III/10226 - směr D4	5 232	5 618	5 899	7 374	-	632	838	863	1 001	-
MÍSTNÍ KOMUNIKACE	Plk. B. Petroviče	3 694	4 248	4 461	5 576	2 788	535	575	592	687	344
	Part. Svobody	6 138	7 059	7 412	9 265	4 632	497	534	550	638	319
	U Pivovaru	3 749	4 311	4 527	5 659	-	473	508	524	608	-
	Rukavičkářská	2 389	2 747	2 885	3 606	-	24	26	27	31	-
	Mírové náměstí (východ)	4 774	5 616	5 912	7 390	3 695	955	1 032	1 064	1 234	617

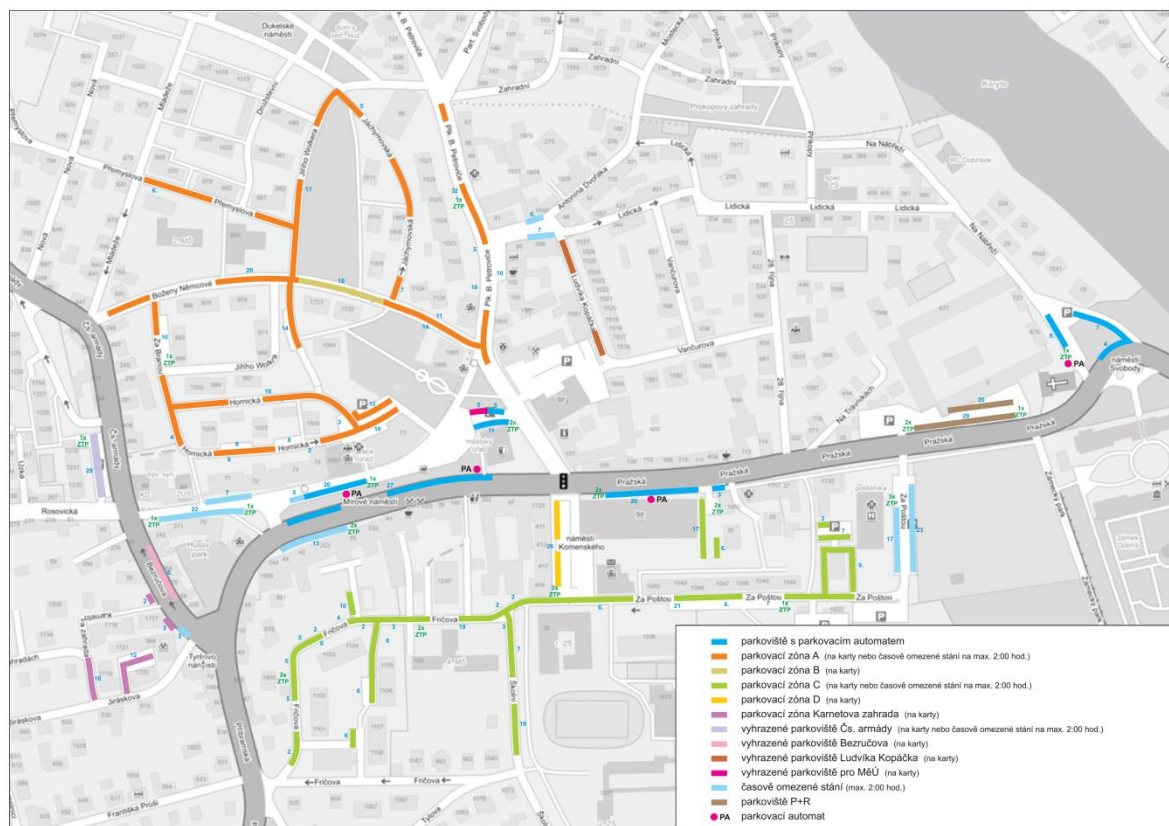
Obrázek 12 Intenzity dopravy na vybrané dopravní síti města Dobříš

Dále jsou pro účely dopravní koncepce využity intenzity dopravy naměřené v rámci cyklokoncepce, kde bylo změřeno 10 lokalit vč. křižovatek. Tyto hodnoty byly přepočítány na rok 2018 a překresleny do přehledné situace s intenzitami. Je nutné upozornit, že hodnoty uvedené ve výše uvedené tabulce s těmi zjištěnými z cyklokoncepce se mohou lišit. Pro účely rámcového stanovení intenzit dopravy v Dobříši však byly intenzity dopravy z cyklokoncepce sečteny v jednu špičkovou pracovní hodinu, tudíž je jejich vypovídací hodnota vyšší.

Situace intenzit dopravy všech vozidel je součástí přílohy č. 3.1.

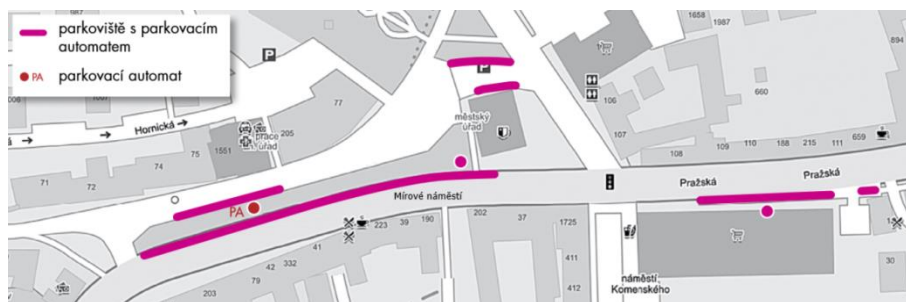
4.11.4 Doprava v klidu

V centru města Dobříš jsou zavedeny zóny placeného/omezené stání. Tato regulace platí ve vybraných ulicích okolo Mírového náměstí. Zóny jsou zavedeny ve více režimech. Jednak se jedná o parkovací zóny pro rezidenty (zóny A, B, C, D a Karetova zahrada), dále o zóny s časově omezeným stáním (parkovací kotouče) buď na délku stání, nebo v určité hodiny dne. Dále se jedná o zpoplatněná návštěvnícká stání vč. parkoviště P+R. Jako poslední v systému jsou vyhrazená parkoviště – Čs. Armády, Bezručova a MěÚ. Schéma zón placeného/omezeného stání je na dalším obrázku (Obrázek 13)



Obrázek 13 Schéma organizace dopravy v klidu v centru

Cenově je systém nastaven tak, že placené parkování je za 20 Kč/hod, kde je prvních 30 min zdarma. Při zaplacení parkovného je k zaplacené době navíc připočteno 30 min. Jedná se o tato stání:



Obrázek 14 Umístění placených stání

Další jsou parkovací plochy u zámku Dobříš, kde jsou celkem 3 možnosti parkování a to na náměstí Svobody za 20 Kč/hod. Dále pak na parkovišti P+R se závorami na 10 Kč/den a poslední parkoviště u anglického parku, které je nehlídané a je zdarma.

Z hlediska dalších parkovacích ploch se vychází z oficiálního pasportu komunikací města Dobříše. Významné parkoviště je například při ul. U Ovčina u hřbitova. V centrální části se pak jedná o parkoviště u Penny Markety nebo na nároží ulic Rosovická x Čs. Armády.

V případě problematických lokalit byly městem Dobříš vytipovány 3 lokality, kde tato koncepce dopravy má navrhnout řešení – jedná se o:



- jižní část ul. Školní – neorganizované parkování, problematika ranních příjezdů dětí a žáků
- ul. Františka Průši – zhoršená přístupnost nákladních vozidel do sběrného dvora díky parkujícím vozidlům v uličním profilu
- nové parkoviště u hřbitova a Vargač - zvýšení kapacity a parkování na straně hřbitova => odpadá přecházení vozovky

Výše uvedené lokality jsou řešeny v rámci společné situace analytické a návrhové části v příloze č. 6.1.

4.11.5 Autobusová VHD

Dobříš svou výhodnou polohou při dálnici D4 a její vzdálenosti do Prahy má velmi dobré spojení do hlavního města, kde je velký dojezd za prací či do škol. Dobříš leží v na lince Praha – Dobříš – Příbram, tzn., že je stejně kvalitní spojení jak do Prahy, tak i do Dobříše.

V Dobříši začíná/projíždí/končí celkem (07/2018) 19 autobusových linek z toho 12 linek řady „D“ Středočeské integrované dopravy a dále 5 linek příměstských a 2 linky řady 3XX. Jedná se o tyto linky:

- Příměstské řada 3XX
 - 317: Praha – Mníšek p. Brdy – Dobříš (Martin Uher)
 - 361: Dobříš – Stará Huť – Nový Knín (Arriva Střední Čechy)
- Příměstské ostatní
 - 136440: Praha – Dobříš – Krásná Hora – Kovářov (Arriva Střední Čechy)
 - 210038: Dobříš – Hostomice (Arriva Střední Čechy)
 - 301094: Praha – Mníšek p. Brdy – Dobříš (Arriva Střední Čechy)
 - 320007: Praha – Dobříš – Kovářov – Milevsko (ČSAD Autobusy ČB)
- SID
 - D15: Dobříš – Nečín – Sedlčany (Arriva Střední Čechy)
 - D47: Dobříš – Pičín – Příbram (Arriva Střední Čechy)
 - D54: Dobříš – Županovice (Arriva Střední Čechy)
 - D55: Dobříš – Hříměždice (Arriva Střední Čechy)
 - D57: Dobříš – Višnová (Arriva Střední Čechy)
 - D58: Dobříš – Suchodol – Příbram (Arriva Střední Čechy)
 - D85: Praha – Dobříš – Příbram – Rožmitál p. Třemšínem (Arriva Střední Čechy)



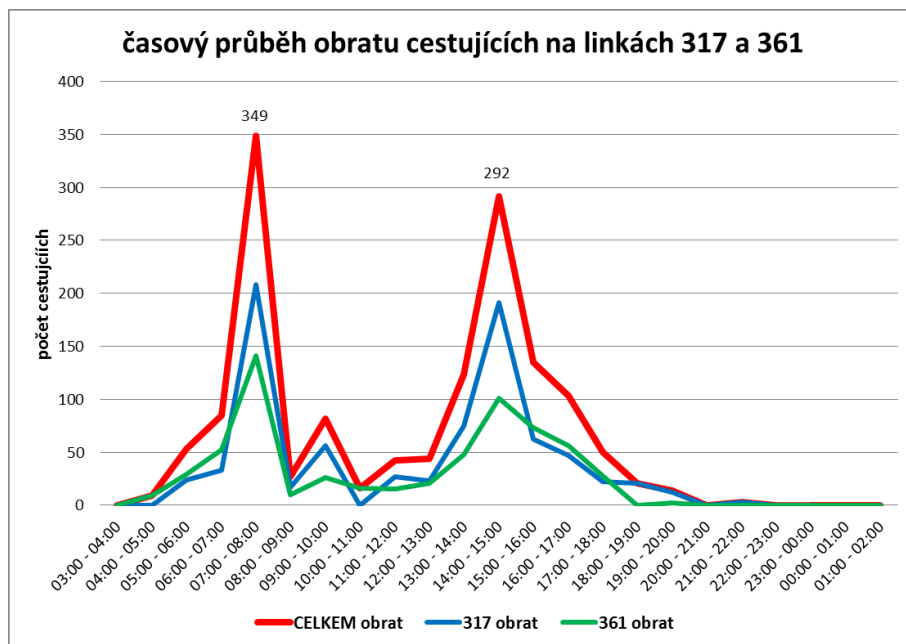
- D87: Praha – Dobříš – Příbram (Arriva Střední Čechy)
- D88: Praha – Dobříš – Kamýk n. Vltavou (Arriva Střední Čechy)
- D95: Praha – Dobříš – Příbram (Arriva Střední Čechy)
- D98: Praha – Dobříš – Příbram (Arriva Střední Čechy)
- D99: Praha – Dobříš – Příbram (Arriva Střední Čechy)

Z hlediska četnosti se jedná o tyto počty spojů za pracovní den a za víkend (součet sobota a neděle). Jak již bylo zmíněno výše, tak nejvíce spojů je ve směru Praha a Příbram. Poměrně četný provoz je také o víkendu. Celkově se jedná za pracovní den o 133 spojů/den. O víkendu je to pak za oba dny celkem 87 spojů/víkend (Obrázek 15). Obsluha Dobříše tak disponuje velmi dobrou nabídkou. Celková cestovní doba z Dobříše do Prahy je od 35 min po 60 min. Průměrná doba cca 45 min.

typ linky	linka a směr	pracovní den	víkend (so+ne)
Příměstské řada 3XX	317: Praha – Mnišek p. Brdy – Dobříš (Martin Uher)	18	18
	361: Dobříš – Stará Huť – Nový Knín (Arriva Střední Čechy)	16	0
Příměstské ostatní	136440: Praha – Dobříš – Krásná Hora – Kovářov (Arriva Střední Čechy)	2	3
	210038: Dobříš – Hostomice (Arriva Střední Čechy)	6	0
	301094: Praha – Mnišek p. Brdy – Dobříš (Arriva Střední Čechy)	1	1
	320007: Praha – Dobříš – Kovářov – Milevsko (ČSAD Autobusy ČB)	1	0
SID	D15: Dobříš – Nečín – Sedlčany (Arriva Střední Čechy)	2	0
	D47: Dobříš – Pičín – Příbram (Arriva Střední Čechy)	1	0
	D54: Dobříš – Županovice (Arriva Střední Čechy)	5	0
	D55: Dobříš – Hříměždice (Arriva Střední Čechy)	4	0
	D57: Dobříš – Višnová (Arriva Střední Čechy)	1	0
	D58: Dobříš – Suchodol – Příbram (Arriva Střední Čechy)	8	3
	D85: Praha – Dobříš – Příbram – Rožmitál p. Třemšínem (Arriva Střední Čechy)	1	0
	D87: Praha – Dobříš – Příbram (Arriva Střední Čechy)	1	0
	D88: Praha – Dobříš – Kamýk n. Vltavou (Arriva Střední Čechy)	1	0
	D95: Praha – Dobříš – Příbram (Arriva Střední Čechy)	1	0
	D98: Praha – Dobříš – Příbram (Arriva Střední Čechy)	50	62
	D99: Praha – Dobříš – Příbram (Arriva Střední Čechy)	14	0
CELKEM		133	87

Obrázek 15 Četnosti spojů Dobříš, náměstí

Dalšími údaji získanými od organizace ROPID jsou výběrová šetření na linkách 317 a 361. Ostatní údaje o linkách nebyly pro tuto dopravní koncepci poskytnuty. Na dalším grafu jsou zřejmé přepravní špičky autobusů linek 3XX (Obrázek 15).



Obrázek 16 časový průběh cestujících na linkách 317 a 361, zastávka Dobříš, náměstí

Z grafu je patrné, že přepravní špička vrcholí ráno mezi 7 – 8 hodinou a odpoledne mezi 14 – 15 hodinou. Dále je vidět menší špička mezi 9 – 10 hodinou, což je pravděpodobně dojezd za službami a občanskou vybaveností popř. na úřady.

Na další tabulce (Obrázek 17) jsou uvedeny hodnoty v jednotlivých hodinách a celkový obrat. Na 2 linkách je denní obrat celkem 1448 cestujících, což je oproti železnici 7x vyšší hodnota a to pouze 2 ve srovnání se dvěma linkami.



období	CELKEM		
	výst.	nást.	obrat
03:00 - 04:00	0	0	0
04:00 - 05:00	9	0	9
05:00 - 06:00	34	19	53
06:00 - 07:00	61	24	85
07:00 - 08:00	319	30	349
08:00 - 09:00	17	10	27
09:00 - 10:00	44	38	82
10:00 - 11:00	0	16	16
11:00 - 12:00	14	28	42
12:00 - 13:00	6	38	44
13:00 - 14:00	37	86	123
14:00 - 15:00	54	238	292
15:00 - 16:00	28	107	135
16:00 - 17:00	30	73	103
17:00 - 18:00	18	32	50
18:00 - 19:00	8	13	21
19:00 - 20:00	4	10	14
20:00 - 21:00	0	0	0
21:00 - 22:00	2	1	3
22:00 - 23:00	0	0	0
23:00 - 00:00	0	0	0
00:00 - 01:00	0	0	0
01:00 - 02:00	0	0	0
CELKEM	685	763	1448

Obrázek 17 Počty cestujících na zastávce BUS Dobříš, náměstí v jednotlivých hodinách

Analýza autobusové dopravy spolu s vedením linek a obratu cestujících v jednotlivých vybraných zastávkách jsou součástí přílohy č. 3.2.

4.11.6 Železniční doprava

Dobříš leží na koncové trati č. 210 a je koncovou stanicí. Jedná se o odbočnou trať, kde odbočka je realizována z Vraného nad Vltavou. Železniční doprava není díky dojezdovému času do Prahy příliš atraktivní. Z Dobříše na hranice Prahy, tj. Zbraslav je to 1 hod a 2 min a na Hlavní nádraží celkem 1 hod a 29 min.

Dle statistiky frekvence cestujících poskytnuté od SID se jedná o tyto hodnoty:

- Nástup – 87 cestujících/den
- Výstup – 106 cestujících/den
- **Obrat – 193 cestujících/den**

Z hlediska výše uvedeného lze konstatovat, že železniční doprava je nekonkurenceschopná ve stávajícím režimu provozu a při současném stavu infrastruktury. Aby železniční doprava byla více atraktivní, tak je nutné zkrátit cestovní dobu do stanice Praha – Hlavní nádraží alespoň na 1 hod. Zde bude cestující již v centru města a většinu svých cílů může dosáhnout rychleji než ze Smíchovského nádraží v případě cesty autobusem s cestovní dobou 45 min.



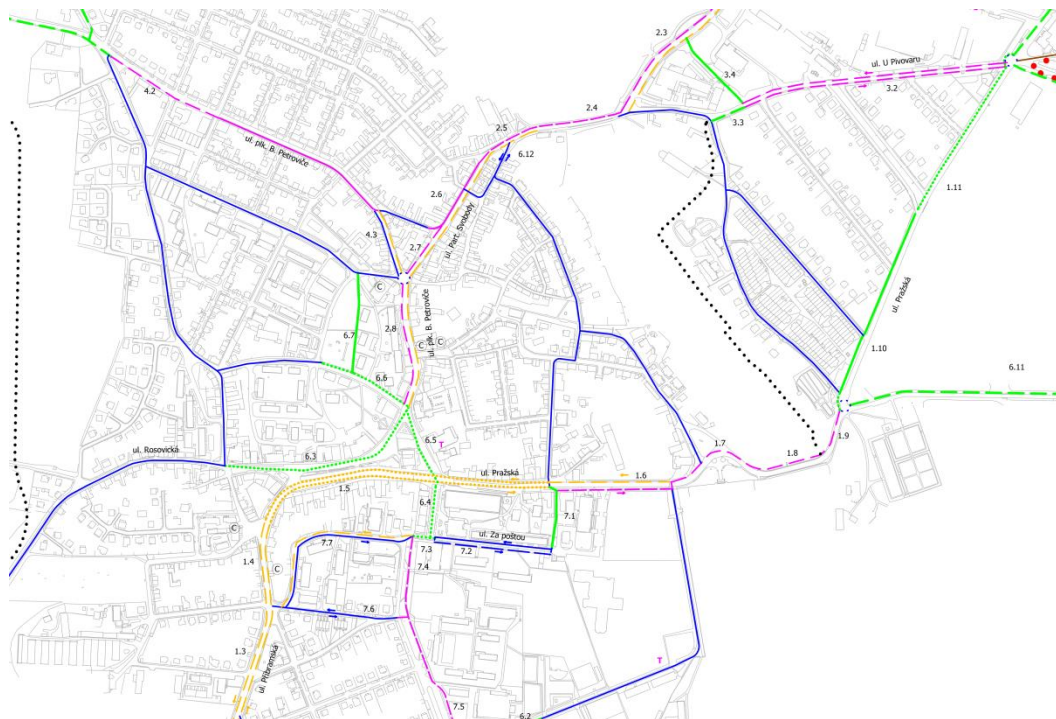
Potenciál železniční dopravy je zde obrovský. Velkou inspirací může být například trať na Slovensku Bratislava – Komárno. I když je Komárno je z hlediska počtu obyvatel více jak 2x větší jak Dobříš a obsluhuje podstatně větší aglomeraci, tak lze na tomto příkladě ukázat potenciál železniční dopravy. Po dokončení rekonstrukce této trati v roce 2012 vzrostl počet cestujících z cca 1,25 mil./rok na 2,5 mil./rok, tj. dvojnásobný nárůst. V okolí Prahy došlo v posledních letech k poměrně výraznému nárůstu přepravených cestujících na trati 173 Praha – Rudná u Prahy – Berou, která má podobné parametry jako trať do Dobříše (neelektrifikovaná jednokolejka). Nárůst jde samozřejmě ruku v ruce s investicemi do infrastruktury (zvyšování rychlosti, nové zastávky) i zvyšování počtu spojů.

Pokud bychom udělali modelový příklad pro Trať č. 210, resp. pro zastávku Dobříš, tak počet pracovních dní v roce 2018 je 250 dní. K tomu cca 24 víkendových dní – tj. 274 dní x 193 cestujících/den, což je cca 53 000 přepravených cestujících ročně na žst. Dobříš v současné době. Potenciál může být cca dvojnásobný tj. 106 000 cestujících/rok, což může jednak snížit podíl individuální automobilové dopravy, ale i počet autobusů. Potenciál však může být ještě mnohem vyšší. Některé zahraniční příklady ukazují i nárůst z 512 na 23 500 cestujících/den mezi lety 1998 a 2014 – tj. 16 let (Regiobahn v Německu), což je 4500 % nárůst.

Umístění železniční tratě a stanice spolu s obratem cestujících je součástí přílohy č. 3.2.

4.11.7 Cyklistická doprava

Dobříš prochází pouze 1 značená cyklotrasa č. 308 v relaci Prostřední Lhota – Výžina. Město Dobříš má zpracovanou cyklokonceptci z 12/2009, která je platná a stanovuje bez ohledu na značené cyklotrasy způsob a vedení v uliční síti města Dobříš (Obrázek 18). Tato dopravní koncepce používá jako podklad cyklokonceptci a v řešených lokalitách ji aplikuje do dopravních ideových návrhů řešení – viz následující obrázek.



Obrázek 18 Výřez z návrhové situace z cyklokonceptce z roku 2009

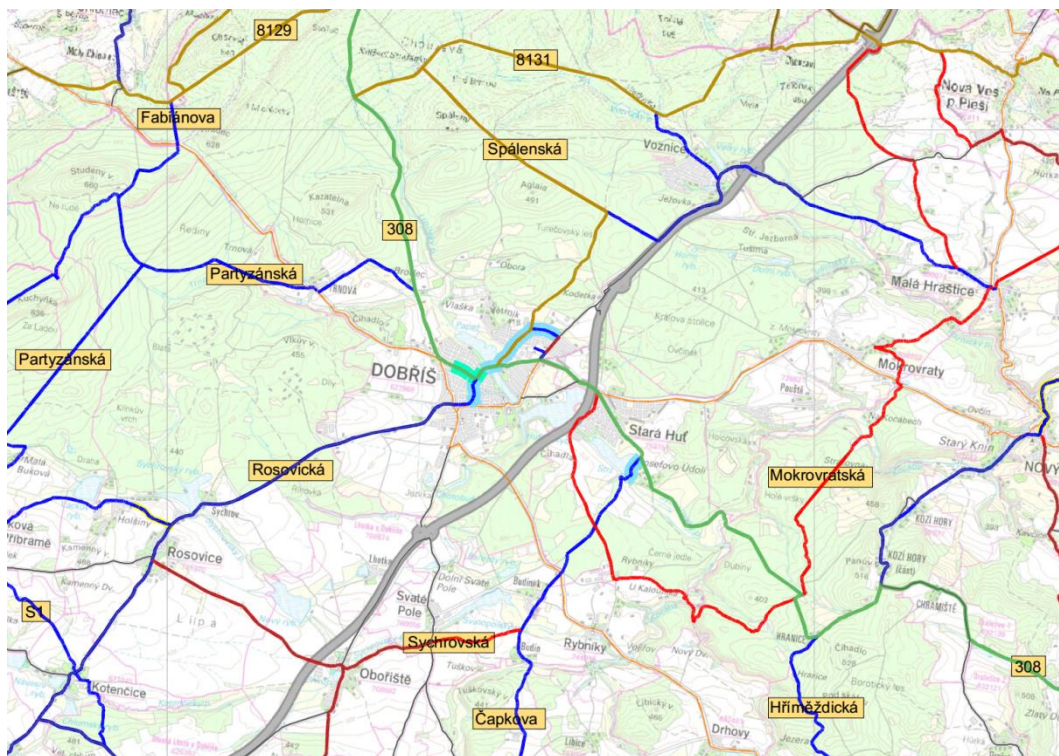


Z hlediska potenciálu cyklistické dopravy zde spíše převažuje rekreační účel nad dopravním (tj. dojíždka do zaměstnání a škol). Sčítání bylo v rámci cyklokoncepce provedeno na jednotlivých profilech, kde bylo celkem naměřeno 125 cyklistů/hod ve špičkové hodině, což při přepočtu odpovídá 1950 cyklistům/den (přehled viz Obrázek 19). Dle informací ze sčítání se tak některé výsledné hodnoty jevit jako zavádějící, ale lze konstatovat, že na vybraných profilech přesahuje celodenní intenzity 100 cyklistů/den – viz následující tabulka.

lokality	Intenzita špičkové hodiny [cykl/h]	Intenzita denní [cykl/den] (odhad)	odhad
ul. Pražská	12	175	reálné hodnoty
ul. Příbramská (V Lipkách - město)	9	120	
směr Stará Huť	7	110	
ul. Příbramská (ul. V Lipkách - D4)	8	110	
ul. V Lipkách	8	110	
ul. Čs. Armády (sever)	6	110	
ul. plk. B. Petroviče (jih)	7	110	
ul. Boženy Němcové	6	100	možné hodnoty
ul. Pražská (náměstí)	6	95	
ul. Brodecká	5	90	
ul. Bezručova	5	80	
ul. Příbramská (náměstí)	5	80	
ul. Rukavičkářská (hráz - Nad Papežem)	5	75	
ul. Rosovičká	4	65	
ul. Čs. Armády (náměstí)	4	65	
ul. U Pivovaru	4	65	
ul. Part. Svobody	4	60	
ul. Hostomická	3	55	
Mírové náměstí - západ	3	50	
ul. Nad Papežem	3	45	
ul. Pražská (Prachanda - D4)	2	35	hodnoty na hranici měřitelnosti
ul. Rukavičkářská (Na Zlaté stezce - Nad Papežem)	2	30	
ul. U Pivovaru	2	30	
ul. Rukavičkářská	2	30	
ul. Pražská (hřbitov - Prachanda)	1	20	
ul. plk. B. Petroviče (sever)	1	20	
ul. Annenská	1	15	
ul. Pražská (hřbitov - město)	0	0	
ul. U Ovčina	0	0	

Obrázek 19 Výsledky průzkumu cyklo dopravy dle cyklokoncepce z roku 2009

Dále existuje pro cyklogenerel z roku 2012 (Obrázek 20), který zpracovává a pravidelně aktualizuje Středočeský kraj. Je zřejmé, že řešený rozsah cyklogenerelu a také rozsah řešené cyklosítě v rámci dopravní koncepce v podstatě kopíruje řešení cyklogenerelu – viz následující obrázek



Obrázek 20 Výřez z cyklogenerelu z roku 2012 pro Středočeský kraj

Současný stav a navrhovaný stav řešení pěších a cyklistických komunikací je uveden v příloze č. 4.1 a 4.2

4.11.8 Pěší doprava

Městem Dobříš prochází několik turistických tras vč. naučných stezek. Turisticky se jedná o zajímavý region s růstovým potenciálem. Z významných tras se jedná o modrou a zelenou trasu ve směru Brodce a vrch Kazatelna. Dále pak Svatojakubská cesta ve směru Hostomice. Celou Dobříš také vede naučná stezka „Dobří(š) v poznání“. Ve směru na Brdy vede modrá turistická značka až do Mníšku pod Brdy. Ve směru na Starou Huť je naučná stezka Karla Čapka.

Uliční síť je poměrně dobře vybavená alespoň jednostrannými chodníky a s víceméně dostatečným počtem přechodů pro chodce, popř. míst pro přecházení. Pěší doprava může v rámci města sloužit jako náhrada hromadné, individuální či cyklistické dopravy. Je však nutné vytvořit co nejkratší a nejkomfortnější pěší trasy. Z hlediska docházkových vzdáleností je vytvořeno docházkové schéma s izochronami, kde rychlost chodce se předpokládá 3,6 km/hod (1 m/s) – viz další obrázek.

Z modelu dostupnosti je zřejmé, že ve městě Dobříš je většina plochy města dostupná do 15 min do centra. To předurčuje město Dobříš jako město krátkých vzdáleností, kde lze většinu cest realizovat pěším pohybem (Obrázek 21).



Obrázek 21 Izochrony pěší dostupnosti

Současný stav a navrhovaný stav řešení pěších a cyklistických komunikací je uveden v příloze č. 4.1.



5 Návrhová část

Návrhová část využívá všech zjištění analyzovaných v předchozí – analytické části, vyhodnocuje je a předkládá návrhy k řešení. Ty jsou ovlivněny realizací jiných záměrů (např. revitalizace Mírového náměstí) a jsou zakomponovány do celkového řešení.

5.1 Koncepce návrhu dopravy v pohybu

5.1.1 Tranzit

5.1.1.1 Popis tranzitní dopravy

Tranzitní dopravou se rozumí doprava, která nemá v řešeném území (v tomto případě ve městě Dobříši) svůj zdroj ani cíl, územím pouze projíždí. Jak bylo uvedeno v analytické části, nejvíce tranzitní dopravy se realizuje po komunikacích II/114 a II/119 a s vazbou na dálnici D4. Naopak díky existence dálnice D4 je celkem minimalizovaný tranzit ve směru sever – jih (Praha – Příbram), kde dálnice částečně nahrazuje funkci východního obchvatu města.

Tranzitní doprava je osobní i nákladní. Z hlediska množství vozidel je významnější tranzit osobní dopravy, ale z hlediska negativních vlivů (hluk, vibrace, prach, bezpečí) je snaha omezovat zejména tranzit nákladní dopravy.

Z územně dopravního hlediska má nejhorší dopad tranzitní doprava, která se realizuje po silnici II/114 ve směru na/od Hostomic. Tento negativní dopad je dán jednak intenzitami dopravy v tomto směru (které mohou ještě narůstat v případě dopravních komplikací na dálnicích D4 nebo D5 směrem na Prahu, kde pak silnice II/114 slouží pro část řidičů jako objízdná trasa) a dále tím, že tato tranzitní doprava projíždí velkou část městského území. Vzhledem k omezení nosnosti v ulici Partyzána Svobody na 3,5t, které je dané zásadními technickými vlivy (hráz rybníka) a jeho změna není reálná, musí veškerá tranzitní doprava z toho směru využívat ulice Plk. B. Petroviče a Čsl. armády, čímž je vedena přes samotné centrum města (přes Mírové náměstí nebo v jeho přímé blízkosti). Schematické vedení tranzitní dopravy pro stávající stav, je součástí přílohy č. 3.2.

Koncepce navrhuje řešení tranzitní dopravy v pohybu v podstatě ve dvou krocích, tj.:

1. mezistav - po revitalizaci Mírového náměstí
2. cílový stav - po realizaci obchvatu Dobříše

Dále popisuje dvě doprovodná opatření pro omezení tranzitu městem a to obousměrnou dopravní zátku pro nákladní vozidla na Mírovém náměstí a nový exit na dálnici D4.

5.1.1.2 Řešení tranzitní dopravy – mezistav po revitalizaci Mírového náměstí

Pro mezistav dopravní koncepce navrhuje dílčí řešení, která jsou však ovlivněna již přijatým řešením revitalizace Mírového náměstí a nejbližšího okolí – tj. vč. Tyršova náměstí.

Nákladní tranzitní doprava - tato akce obsahuje zásadní změnu z hlediska organizace nákladní tranzitní dopravy. Jedná se o otočení směrovosti ul. Bezručova ze severního směru do jižního směru. To je výhodné zejména pro to, že z ul. Bezručova budou realizovány pouze pravé oblouky namísto levých odbočení s dáním přednosti protijedoucím vozidlům, jak je tomu ve stávajícím stavu. Provoz tranzitní dopravy na ul. Čsl. armády tak bude v opačném smyslu, než stávající, tj. ze severu na jih. K tomu je



nutné přemístit značku zákazu vjezdu vozidel nad 6 t také do opačného směru, aby byla konstrukce organizace dopravy zachován.

V opačném směru bude provoz tranzitu probíhat z jihu na sever, tj. opačně než dnes. Pro ukotvení tohoto opatření bude na začátku ul. Plk. B. Petroviče na jejím severním začátku osazen zákaz vjezdu vozidel nad 6 t (mimo dopravní obsluhy pro zachování kontinuity). Následně budou vozidla směřována na signalizaci na Mírovém náměstí, kde mohou jet buď směr II/114, II/119 nebo D4.

Celkově je tak tranzitní doprava v mezistavu řešena „okružním - duálním“ systémem, kde hlavní tranzitní proud je rozdělen jednosměrně na 2 komunikace a to způsobem, kdy to přináší nejméně dopravních problémů (tj. pravé oblouky a převedení levých odbočení neřízených na signalizované). Oproti stávajícímu stavu je tento systém nově proti směru hodinových ručiček.

Osobní tranzitní doprava – z hlediska odlehčení centra města od tranzitní osobní dopravy navrhuje koncepcí důsledné navádění osobních vozidel v obousměrném tranzitu II/114 Hostomice – II/114 Nový Knín resp. II/114 Hostomice – D4 Praha ulicemi Part. Svobody a U Pivovaru a to zejména použitím směrových značek IS 3, návěstí IS 9, zejména obousměrně před křižovatkami Hostomická x Čsl. Armády x Plk. B. Petroviče, Plk. B. Petroviče x Part. Svobody, Part. Svobody x Rukavičkářská x U Pivovaru a Pražská x U Pivovaru (Prachanda).

Schematické vedení tranzitní dopravy pro mezistav je součástí přílohy č. 3.3.

5.1.1.3 Omezení nákladní dopravy na Mírovém náměstí

Jako doprovodné opatření pro omezení nákladní tranzitní dopravy v samotném centru města lze uvažovat s omezením nákladní dopravy na Mírovém náměstí. Nezbytnou podmínkou k tomuto kroku je provedení úprav v organizaci dopravy, které jsou popsány v předchozí kapitole.

Metodická příručka Ministerstva dopravy omezování tranzitní nákladní dopravy doporučuje. Je v zájmu státu, kraje i obcí, aby byly pro tranzitní nákladní dopravu přednostně využívány ty kategorie a třídy pozemních komunikací, které jsou k tomu účelu určeny a na nichž je za jejich použití vybírán příslušný poplatek (tedy dálnice a silnice I. třídy). Stanovení místní úpravy na omezení tranzitní nákladní dopravy lze vydat pouze za podmínky, že je možné využít jinou vhodnou trasu, za takovou trasu se ovšem považuje i trasa vedoucí po pozemní komunikaci podléhající zpoplatnění. Je tedy možné přistoupit k omezení tranzitní dopravy přes Mírové náměstí v úseku mezi ulicemi Bezručova (Čsl. Armády) a Plk. B. Petroviče. Omezení se provede dopravními značkami viz. následující obrázek.



Obrázek 22 Dopravní značení pro omezení tranzitní dopravy.



S přihlédnutím k místním podmínkám lze uvažovat k omezení nákladní dopravy nad 6t nebo 3,5t s doplňkovou tabulkou mimo dopravní obsluhy, případně mimo vozidel se zvláštním povolením. Je nutné dopravní režim citlivě nastavit jak z hlediska případného omezení pro nákladní vozidla místních firem (zejména pro vnitroměstské cesty), tak i s ohledem na jednoznačnost značení a možnost uplatňovat sankce při porušení.

Schematická situace změny tranzitních dopravních vztahů bez omezení a při omezení tranzitní nákladní dopravy je v příloze 3.5.1 a 3.5.2

Délku tranzitních dopravních vztahů pak porovnává následující tabulka. K výraznějšímu nárůstu dochází zejména u méně frekventovaných tranzitních vztahů, naopak u nejfrekventovanějších vztahů II/114 Hostomice – R4 Praha je nárůst nižší. Toto opatření lze tedy doporučit.

Od	směr	bez omezení		omezení		změna	
		km celkem	km městem	km celkem	km městem	km celkem	km městem
od křižovatky Bezručova x Příbramská							
II/114 Hostomice	R4 Praha	3,8	2,4	7,5	0,5	+3,7	-1,9
II/114 Hostomice	R4 Příbram	2,1	0,5	2,1	0,5	0	0
II/114 Hostomice	II/114 Nový Knín	1,9	1,9	9,2	1	+7,3	-0,9
II/114 Hostomice	II/119 Sedlčany	0,5	0,5	0,5	0,5	0	0
ke křižovatce Pražská x Plk. B. Petroviče							
R4 Praha	II/114 Hostomice	3,2	2,4	3,2	2,4	0	0
R4 Příbram	II/114 Hostomice	2,6	0,9	8,5	2,1	+5,9	+1,2
II/114 Nový Knín	II/114 Hostomice	1,5	1,5	1,5	1,5	0	0
II/119 Sedlčany	II/114 Hostomice	0,9	0,9	10,2	2,1	+9,3	+1,2

5.1.1.4 Řešení tranzitní dopravy – cílový stav - po realizaci obchvatu Dobříše

V cílovém stavu s realizací obchvatu Dobříše bude prakticky všechn osobní i nákladní tranzit od II/114 Hostomice vymístěn mimo centrum města a návazné komunikace. Prakticky všechny směru budou moci být převedeny na D4. Jedinou výjimkou je směr na Nový Knín od Prahy, kde je nutné projet přes sever města a křižovatku „Prachanda“. Od západní části města tj. od Rosovic a Hostomic ve směru na Nový Knín budou dopravně organizačními opatřeními vozidla naváděny přes D4 exit 32 na exit 27 a následně po Pražské a křižovatku Prachanda na Nový Knín. Popř. vozidla zvolí trasu přes II/119 na I/18, která směřuje do stejného území jako II/114.



Pro tranzitní nákladní dopravu je možné jednak zachovat omezení průjezdu přes Mírové náměstí (popsané v předchozí kapitole), jednak ho rozšířit (doplnit) o omezení průjezdu v celé oblasti vymezené křižovatkami Pražská x U Pivovaru (Prachada), Příbramská x obchvat, Rosovická x obchvat, Hostomická x obchvat, tedy v podstatě ve většině oblasti města Dobříše.

Určité úskalí pro vymístění významného obousměrného tranzitu II/114 Hostomice – D4 Praha zejména v osobní dopravě může mít fakt, že při použití obchvatu a exitu 32 si řidič jedoucí na Prahu v podstatě zajíždí a ani předpokládaná doba jízdy není významně kratší, viz. následující srovnání:

Srovnání doby jízdy a vzdálenosti od křižovatky Příbramská x V Lipkách směr Praha k exitu 27 (Dobříš sever):

1) Přes exit 32	7km	5 minut
2) Přes město	4,4km	7 minut

V případě budoucí křižovatky Rosovická x obchvat bude pro osobní tranzit cesta na Prahu vycházet přes město ještě o něco lépe. Je tedy vhodné současné s realizací obchvatu přijmout další vhodná opatření, která budou průjezd městem pro osobní tranzit na Prahu znevýhodňovat oproti použití dálnice D4 přes exit 32. Může se jednat o opatření zklidňování dopravy na ulicích Příbramská, Pražská a jejich křižovatkách, která jsou popsána v kapitole 5.3 a příslušných přílohách. Další možným opatřením může být prodloužení obchvatu k nové mimoúrovňové křižovatce (MÚK II/119 x D4 („exit 30“))

Schematické vedení tranzitní dopravy pro cílový stav s obchvatem je součástí přílohy č. 3.4.

5.1.1.5 Posouzení trasy obchvatu

Zpracovatel má k vedení obchvatu k dispozici pouze vedení dle územního plánu (viz. obrázek 11), detailnější dokumentaci (technická studie, projektová dokumentace) neměl zpracovatel k dispozici. Vedení obchvatu je dle dostupných podkladů v nejhodnější možné variantě a to i z hlediska směrového i výškového řešení. Jeho výhodou je i to, že na trase cca 2,5 km spojuje hned 4 významné komunikace – II/114 (Hostomická), 11417 (Rosovická), 10226 (Příbramská) a II/119. V každém případě je vhodné kolem obchvatu umístit zeleň pro její hlukové, pohledové oddělení a také z hlediska zadržování emisí vozidel produkované jejich jízdou.

V rámci koncepce lze doporučit, aby křižovatka s ul. Hostomickou byla provedena jako styková s co nejplynulejším vedením vozidel od II/114 na obchvat a co nejkolmějším napojením ulice Hostomické.

Podobné řešení se nabízí i u křižovatky II/119, kde je ale situace komplikovanější díky sklonovým poměrům a budoucímu napojení rozvojových území, což může být argument pro okružní křižovatku.

Křížení s ulicí Příbramskou je blízko zastavěné oblasti města a předpokládané křižovatkové pohyby budou vhodné pro okružní křižovatku.

Křížení s ulicí Rosovickou je v ÚP zaneseno jako okružní křižovatka, což se jeví jako logické, nicméně toto opatření může nahrávat nechtěnému tranzitu osobních vozidel přes město, popsánému v předchozí kapitole. Okružní křižovatka nutí totiž vozidla na okruhu zpomalit a dává všechny vjezdy na stejnou úroveň. Z toho důvodu by bylo vhodné v přípravné fázi prověřit a posoudit i ostatní varianty (mimoúrovňová, úrovňová průsečná), které tranzitní vozidla lépe vedou po okruhu mimo město.



Obrázek 23 Typy křižovatek na obchvatech měst:

- Styková křižovatka s nakolmením původního průtahu, I/38 obchvat Čáslavi
- Úrovňová průsečná křižovatka, I/38 obchvat Čáslavi
- Mimoúrovňová křižovatka, I/38 obchvat Kolína
- Okružní křižovatka v obydlené oblasti, I/11 obchvat Vamberka

5.1.1.6 Mimoúrovňová křižovatka II/119 x D4 („MÚK 30“)

V koncepční rovině se nabízí možnost nové mimoúrovňové křižovatky silnice II/119 a R4, která bude umístěna cca v km 30 mezi stávající exity 27 „Dobříš sever“ a 32 „Dobříš jih“. Výhodou tohoto řešení může být zkrácení doby jízdy a vzdálenosti pro důležitý tranzity II/114 Hostomice – D4 Praha.

Doba jízdy a vzdálenosti od křižovatky Příbramská x V Lipkách směr Praha k exitu 27 (Dobříš sever) - přes nový MÚK na II/119 5 km 3 minuty (srovnej s kapitolou 5.1.1.4).

Tímto opatřením k uzavření logického okruhu kolem města tři čtvrtin města (obchvat + upravená II/119 + D4) a stane se zcela logickou trasu pro veškerý tranzit. Z hlediska normových požadavků na vzájemnou vzdálenost křižovatek na dálnicích je vzdálenost nového „MÚK 30“ a stávajícího MÚK 27 dostatečná (resp. přijatelná v blízkosti větších sídelních útvarů), stávající MÚK 32 by se pravděpodobně musel zrušit.

Tato stavba není v současné době zanesena v územním plánu a ani investor ŘSD s ní nijak nepočítá, ale ve výhledu by mohla představovat přijatelnou alternativu k severní části obchvatu Dobříše (mezi Hostomickou a Pražskou), který by představoval 3,5 km dlouhou novostavbu ve složitém terénu, obydleném území a na své trase nenapojuje žádnou významnou komunikaci.



Obrázek 24 Mimoúrovňová křižovatky II/119 x D4 navazující na obchvat města.

Schematické vedení tranzitní dopravy se znázorněním možné MÚK na D4 s II/119 je součástí přílohy č. 3.4.

5.1.2 Řešení revitalizace Mírového náměstí

5.1.2.1 Jižní část

Mírové náměstí v jižní části po rekonstrukci z hlediska komunikací řeší úpravu jízdnic profilů, doplnění odbočovacích pruhů, doplnění přechodů pro chodce a míst pro přecházení vč. ochranných ostrůvků, úpravy parkování a směrových vedení napojení sousedních komunikací. Rozsahem odpovídá od supermarketu COOP na východě přes celé Mírové náměstí, následně Tyršovo náměstí a rozsah končí na ul. Příbramská před křižovatkou s ul. Fr. Průši. Na severu je záměr ohraničen cca u supermarketu PENNY. Je provedena úprava stávající světelně řízené křižovatky. V rámci tohoto záměru není řešena cyklistická doprava a to ani piktogramovými cyklokoridory. V rámci organizace dopravy je provedena zásadní změna a to otočení směrovosti ul. Bezručova, což vyvolá změnu organizace tranzitní dopravy. Řešení této části je zřejmé z přílohy č. 5.3.15 a 16.

5.1.2.2 Severní část

V severní části náměstí je řešena úprava parkování, rozšíření pěších ploch a úprava terminálu BUS Dobříš, náměstí. Zastávky budou nově seskupeny, tak, aby napojení na ul. Plk. B. Petroviče bylo kolmé. Součástí jsou i dvě samostatné parkovací plochy jako náhrada za současnou parkovací plochu. Řešení této části je zřejmé z přílohy č. 5.3.16



5.1.3 Zklidnění a úpravy organizace dopravy

Zklidnění dopravy je závislé na realizaci obchvatu a vymístění tranzitu mimo město. **Účinné zklidnění dopravy ve městě bez obchvatu není reálně možné.** Všechny cílové řešení křižovatek předpokládají snížení intenzit dopravy a především pak snížení těžké nákladní dopravy. Zklidněním dopravy se rozumí taková opatření, jež narovnají vztah jednotlivých druhů dopravy a především pak vztah motorová x bezmotorová doprava. Se zklidněním souvisí také úprava organizace dopravy, která má směřovat především ke zvýšení plynulosti, přehlednosti a bezpečnosti dopravy v dané lokalitě či místě.

Tato dopravní koncepce tak předkládá na základě analýzy problematických lokalit soubor ideových návrhů k řešení vytipovaných lokalit. Na základě požadavku města jsou navrženy vždy nejlepší možná řešení bez výrazného ohledu na majetkoprávní situaci (jedná se především o návrhy křižovatek), ale se zachováním co největšího podílu zeleně. V další kapitole je uveden popis všech návrhů řešených lokalit.

5.1.4 Návrhy úprav problematických lokalit.

Níže jsou uvedené problematické lokality, které situačně navrženy do jednotlivých výkresů. Mezi jednotlivými křižovatkami jsou úseky, které nejsou situačně navrženy, ale jsou pro ně navrženy vzorová příčná uspořádání pomocí vzorových příčných řezů. Celkově se jedná o úpravy, které mají zvýšit bezpečnost a plynulost dopravy a to zřízením chodníku, optimalizací šířek jízdních pruhů, úpravy poloměru nároží, nakolmení křižovatek apod. V případě cyklistické dopravy je postupováno podle přijaté cyklokoncepce z roku 2009. Jednotlivé křižovatky jsou uvedeny v rámci přílohy č. 5.1

5.1.4.1 Křižovatka Mírové náměstí x Rosovická x Bezručova

Řešení této křižovatky je motivováno současnou úpravou organizace dopravy, kdy hlavní komunikace směřuje od Mírového náměstí na sever do ul. Čsl. armády. Tato lomená hlavní komunikace vytváří potenciální riziko v rámci vnímání psychologické přednosti. Proto je navrženo řešení s hlavní komunikací vedenou v S-J směru. Jen toto řešení pouhým přeznačením by však nemuselo snížit rychlost přijíždějící po hlavní komunikaci od severu, proto byl navržen vychylovací směrovací ostrůvek. Ten je v ose současného přechodu pro chodce, takže směrovací ostrůvek je zároveň ochranným ostrůvkem pro chodce. Toto vychýlení je také nutné z důvodu, že umožní bezpečné odbočení vpravo z Mírového náměstí vytvořením prostoru, protože dále hlavní komunikace směřuje do jednosměrné ul. Bezručova. Dále je optimalizována šířka jízdního pruhu v ul. Bezručova a to na š. 5,00 m. Parkování a vjezdy zůstávají zachovány. V celém prostoru na příjezdu k této křižovatce bude také navržen ke snížení rychlosti na 30 km/hod. Na jižní části ul. Bezručova je navázáno na řešení revitalizace náměstí. Detail ideového návrhu řešení je v příloze č. 5.3.1.

5.1.4.2 Náměstí Svobody

V této lokalitě je navržena úprava a kanalizace dopravních proudů tak, aby plochy pro vozidla odpovídaly nezbytně nutným rozměrům a geometrických řešením. Šířka vozovky je zde normalizována na 2 x 3,5 m jízdní pruhy + 2 x 0,25 m odvodňovací proužky. Vedlejší komunikace jsou upraveny také do jednoho šířkového uspořádání a komunikace s podélným parkováním v severovýchodní části náměstí je zjednosměrněna ve směru na ul. Pražská, čímž se vyloučí levé odbočení ve směrovém oblouku z hlavní. Je zřízen přechod pro chodce v nové poloze a to tak, aby byly dodrženy rozhledové poměry ve směru od zámku.



Z hlediska cyklo dopravy je postupováno dle cyklokoncepce, kde od hřbitova vede stávající chodník, který je navržen k rozšíření pro stezku s odděleným provozem chodců a cyklistů. Ta končí cca pod schody k zámku, kde se dělí na pěší část (předzámčí) a společnou pěší a cyklistickou část podél ul. Pražská. Návrh vedení této společné stezky je v rámci stávajících prostor zpevněné komunikace a v žádném případě nezasahuje do zeleně v předzámčí. Částečně je také zachováno parkovací stání podél II/114 (naproti zámku). Na západní straně je pak pokračování dle cyklokoncepce. Detail ideového návrhu řešení je v příloze č. 5.3.2

5.1.4.3 Křižovatka Pražská – U Ovčína – Pod Hřbitovem

Zde je navržena úprava organizace dopravy křižovatky směrem ke zvýšení bezpečnosti dopravy a to úpravou organizace dopravy vedlejších směrů a úprava vjezdu na Vargač. Křižovatka je v současné době velmi rozlehlá s nevhodnými úhly napojení a nepříliš dobrými rozhledovými poměry. Úhly napojení jsou navrženy v přibližně na kolmém křížení. Vzhledem k tomu, že se jedná o lokalitu u dvou hřbitovů, kde je předpoklad pohybu seniorů, tak je tato úprava více než nezbytná. Z hlediska cyklo dopravy je postupováno dle cyklokoncepce, kde je na východní straně vedena cyklo doprava spolu s pěší dopravou. Do ul. Pod Hřbitovem je také uvažováno s napojením budoucí samostatné cyklostezky Stará Huť – Dobříš. Detail ideového návrhu řešení je v příloze č. 5.3.3

5.1.4.4 Křižovatka Pražská x Březová

Křižovatka je problematická z hlediska levého odbočení od centra města do ul. Březová, kde jsou nevhodné rozhledové poměry a zároveň díky vysoké rychlosti vozidel (směrová přímá) je zde problematické přecházení chodců. Vlevo do ulice Březová také odbočují nákladní soupravy. V návrhu je úprava organizace jednotlivých dopravních proudů vč. zřízení pruhu pro levé odbočení od centra města. Tento pruh je dlouhý 30,0 m. Dále je zřízen přechod pro chodce při ul. Javorová. Stávající přechod, který navazoval jižně od ul. Březová byl díky zřízení pruhu pro levé odbočení posunut k ul. Nad Prachandou. Menší úprava se týká také přechodu přes ul. Březová, který pozičně zůstává zachován. Podél jižní hrany komunikace je navržena společná stezka pro chodce a cyklisty s pokračováním do ul. Březová. Detail ideového návrhu řešení je v příloze č. 5.3.4

5.1.4.5 Křižovatka Rukavičkářská x Nad Papežem

Je předloženo řešení, které respektuje cyklokonceptci a navrhuje zrušení ochranných ostrůvků a vytvoření vyhrazeného pruhu pro cyklisty na jižní straně a společné stezky pro chodce a cyklisty na severní straně. Ta bude pokračovat také do ul. Nad Papežem. Dále je navržen ochranný ostrůvek pro chodce přes ul. Nad Papežem, protože pokud by měl být přechod zachován, tak jeho délka by byla cca 14 m. Detail ideového návrhu řešení je v příloze č. 5.3.5.

5.1.4.6 Křižovatka Rukavičkářská x U Pivovaru

Křižovatka je upravena především z hlediska úhlu křížení a vytvoření cyklistických opatření dle cyklokoncepce. Na jižní straně je to začátek vyhrazeného pruhu pro cyklisty a na severní pokračování společné stezky pro chodce a cyklisty, která následně překonává rameno křižovatky Part. Svobody a po jižní straně pokračuje dále ve směru do centra. Detail ideového návrhu řešení je v příloze č. 5.3.6

5.1.4.7 Křižovatka Nad Papežem x K Vodárně x Na Vlašce

Na této křižovatce jsou patrné nevhodné rozhledové poměry ve vztahu ul. Nad Papežem a K Vodárně a opačně. Řešení je ve smyslu nakolmení ul. K Vodárně. Tím budou zajištěny vhodnější rozhledové poměry. Detail ideového návrhu řešení je v příloze č. 5.3.7



5.1.4.8 Křižovatka Hostomická x Čsl. armády x Plk. B. Petroviče

Tato křižovatka je ideově řešena ve dvou variantách – styková a okružní. Řešení okružní křižovatky je prostorově náročné a musel by se přemístit památník, ale na druhou stranu je toto řešení „městotvorné“ a více zklidňuje dopravu. Okružní křižovatka má vnější průměr 32 m, čemuž odpovídají i návrhové parametry. Dále okružní křižovatka prodlužuje pěší trasy a je investičně náročná a to jak z hlediska stavebních nákladů, tak i nákladů přeložek inženýrských sítí. Detail ideového návrhu řešení okružní křižovatky je v příloze č. 5.3.17

Varianta stykové křižovatky upravuje daný prostor, tak, aby byly kanalizovány jednotlivé dopravní proudy. Ulice Čsl. armády je nakolmena na ul. Plk. B. Petroviče. Tím vznikne prostor na západním nároží pro zeleň a bezmotorovou dopravu. Mezi protisměrnými pruhy vjezdu Čsl. Armády je navržen ochranný ostrůvek. Z hlediska cyklo dopravy je rozsah této křižovatky řešen až k ul. U Slovanky, kde začíná již realizovaný úsek ul. Plk. B. Petroviče, na který navazuje stejným šířkovým řešením. Toto řešení (pruh pro chodce a cyklisty s odděleným provozem) vede až ke křížení s ul. Čsl. armády, kde následně pokračuje společnou stezkou pro chodce a cyklisty. Dále mezi ulicemi Brodecká a Okružní je zřízen krátký propojovací chodník, který navazuje na nový přechod při ul. Brodecká, která je významnou komunikací z hlediska volnočasových aktivit.

5.1.4.9 Úprava úseku Čsl. armády (mezi ul. Polní a Boženy Němcové)

V tomto úseku je úprava motivována tím, že podél západní strany neexistuje pěší vazba a chodec se zde pohybuje volně v křižovatce cca 80 m (pokud nepřejde na druhou stranu). Také je zde nevhodné parkování vozidel v křižovatce a nevhodné úhly napojení a nestejněměrné šířkové uspořádání komunikace. Celkově řešení spočívá ve vytvoření kvalitnějších podmínek pro pěší dopravu. Dle cyklokonceptu zde cyklisté sdílejí prostor spolu s motorovými vozidly. Detail ideového návrhu řešení je v příloze č. 5.3.9

5.1.4.10 Úprava úseku Příbramská (mezi Fr. Průši a V Lipkách)

Celý tento úsek má proměnnou šířku zpevněné části komunikace s absencí vedení cyklo dopravy a malou četností přechodů pro chodce nebo míst pro přecházení. V severní části návrh navazuje na řešení v rámci revitalizace náměstí, kde vychází z jeho dopravního řešení. Navazuje křižovatkou s ul. Fr. Průši, Fričova a Husova. Tato křižovatka byla již v minulosti upravena vytvořením zpevněné plochy, která oddělila ul. Fričova a Husova. Nově je organizace dopravy křižovatky upravena tak, aby jednotlivé plochy křižovatky a směry byly rozpoznatelné a přehledné. Z tohoto důvodu je obrácená směrnost severní části ul. Husova pouze na výjezd. Tím se vyloučí levé odbočení z hlavní komunikace a umožní vytvořit ochranný ostrůvek pro chodce a zároveň pruh pro levé odbočení od jihu ve směru do ul. Fr. Průši (sběrné suroviny). Tímto řešením také vznikne prostor čekání na přednost pro levé odbočení od severu, kde je především v ranních špičkách silný provoz ve směru do školních zařízení. Zřízení nového přechodu pro chodce je nutné s ohledem na pěší vazby od školních zařízení do západní části města. Bez tohoto přechodu by bylo nutné překonat ul. Příbramská ještě přes ul. Fryčova, kde je pouze místo pro přecházení. Toto řešení by nebylo s ohledem na bezpečnost dětí a jejich rodičů vhodné.

Další křižovatkou úseku je křížení s ul. Tylova a Lesní. Vzhledem k tomu, že je obrácená směrnost v severní části ul. Husova, tak je zde vytvořeno prostor pro komfortnější levé odbočení jako náhrada za zrušené levé odbočení do ul. Husova. To je realizováno rozšířením jízdního pruhu na 4,00 m a prostorem mezi jízdními proudy vytvořenými novým přechodem s ochranným ostrůvkem pro chodce na jižním výjezdu z křižovatky, což je náhrada za severní přechod pro chodce, který je nahrazen místem pro



přecházení s ochranným ostrůvkem, tj. nedochází v podstatě ke zřízení nového přechodu, ale jeho přemístění.

Následuje křižovatka s ul. U Slavie a Bedřicha Smetany. Zde je také jeden z hlavních přístupů do školních zařízení, a proto je zřízen prostor pro levé odbočení rozšířením jízdního pruhu na 5,5 m. Za křižovatkou je ze stejného důvodu také zřízeno místo pro přecházení s ochranným ostrůvkem. Druhý důvod úpravy křižovatky je minimalizace průjezdu ul. Bedřicha Smetany jako obousměrná zkratka mezi I/119 a I/114 (ul. Příbramská). V současné době je průjezd výhodný díky geometrického uspořádání křižovatek na obou koncích.

Jako poslední je úprava křižovatky s ul. Anenská a V Lipkách, kde je zřízen především pruh pro levé odbočení od Příbramské do ul. V Lipkách. Dále zřízen přechod pro chodce při ul. Anenská, který navazuje na komunikaci ven z města. Dále je zřízena nová zastávka BUS ve směru z města v zálivu, pro zajištění kvalitnější dopravní obslužnosti.

Šířkové uspořádání ul. Příbramská v tomto úseku respektuje koncepci cyklo dopravy a to návrhem vyhrazeného pruhu pro cyklisty na západní straně komunikace a společné stezky pro chodce a cyklisty po východní straně, což je výhodnější strana než západní (z hlediska šířek chodníků). Směr z jihu na sever je na severu ukončena na křižovatce s ul. Fričova (Fr. Průši), kde je možné navázání na projekt revitalizace náměstí, který však řešení cyklo dopravy neobsahuje. Směr ze severu na jih je v jižní části ukončen tak, že je převeden do vedlejšího dopravního prostoru. Detail ideového návrhu řešení je v příloze č. 5.3.10

5.1.4.11 Úprava křižovatky II/119 x V Lipkách x Bedřicha Smetany

V této křižovatce je problematická psychologická přednost vozidel, která intuitivně směřují od II/119 do ul. Bedřicha Smetany, což je čistě obytná ulice a provoz tranzitní dopravy je zde nežádoucí. Z toho důvodu byl zpracován ideový návrh řešení spočívající v jasném vymezení hlavní a vedlejších komunikací. Hlavní komunikace (směr I/119 – V Lipkách) je provedena do oblouku a ul. Bedřicha Smetana se na ní kolmo připojuje. Na ní se pak napojuje ul. V Lipkách. Je zde také vytvořen prostor pro levé odbočení do ul. Bedřicha Smetany od ul. V Lipkách.

Tato křižovatka je dále řešena ve dvou dalších rámcových návrzích a to okružní křižovatka a průsečná křižovatka. Okružní křižovatka je navržena s ohledem na prostorové uspořádání, aby nemuselo být zasahováno do pozemků rodinných domů již stojících. Průsečná návrhu změnu hlavní komunikace na ulici V Lipkách. Obě tyto varianty jsou však možné až po realizaci obchvatu města Dobříš, protože v takovém případě zde výrazně poklesnou intenzity dopravy a křižovatka pak bude mít menší nároky na kapacitu.

Detail ideového návrhu řešení je v příloze č. 5.3.11 a řešení křižovatky V Lipkách – Bedřicha Smetany pak v č. 5.3.18 a 5.3.19.

5.1.4.12 Návrh připojení smíšeného území dle ÚP

Dle ÚP je zde navržena lokality smíšeného území (p. č. 353/6; 353/60; 353/44, 353/45; 353/46; 353/47). Na tuto lokalitu byla zpracována územní studie. Připojení je navrženo na II/119 přibližně 150 m jižně od křižovatky V Lipkách x Bedřicha Smetany. Toto řešení je dokladováno v rámci přílohy č. 5.3.12.



5.1.4.13 Návrh přechodu pro chodce (MPP) na ul. Plk. B. Petroviče (při ul. Pionýrů)

Návrh přechodu pro chodce vychází z místní poptávky, kde nejbližší přechod pro chodce je na okružní křižovatce nebo až na křižovatce s ul. Čsl. Armády. Dle informací města a městské policie se jedná o místo, kde zřízení přechodu je velmi vhodné. Toto místo může být alternativně řešeno jako místo pro přecházení. Detail ideového návrhu řešení je v příloze č. 5.3.13

5.1.4.14 Návrh umístění radaru na jižním vjezdu do města na ul. Příbramská

Návrh vychází z faktu, že na jižním příjezdu do města mají vozidla vysokou rychlost. Z tohoto důvodu je navržena lokalita (schematicky), kde by mohlo být instalováno zařízení pro měření rychlosti. Toto zařízení bude měřit rychlost bodově (s fotografií vozidla) Jedná se o lokalitu před ČSPH Benzina. Detail ideového návrhu řešení je v příloze č. 5.3.14

5.1.5 Návrhy úprav příčných profilů

V příloze č. 5.1 je uvedeno schéma navržených úprav křižovatek a na ně navazujících úseku. V rámci zachování jednotnosti šířkového uspořádání je navržena homogenizace na stejné šířkové uspořádání mezikřižovatek úseků. Jedná se o intravilánové uspořádání s obrubami a odvodňovacím proužkem. Jedná se o tyto úseky (Obrázek 25):

ulice (úsek)	délka úseku (m)	stávající stav	navrhovaný stav
		zpevněná plocha (vč.)	
Pražská (úsek Březová – Prachanda)	400	9,00 - 9,50	7,50
Pražská (úsek Prachanda – U Ovčina)	600	7,50 - 8,50	
Pražská (úsek U Ovčina – Mírové náměstí)	750	7,00 - 8,50	
U Pivovaru (úsek Rukavičkářská – Nad Papežem)	650	6,50 - 7,50	
Part. Svobody (úsek Rukavičkářská – Příkopy)	250	7,00 - 8,00	
Plk. B. Petroviče (úsek Čsl. armády – U Slovanky)	200	9,00 - 10,00	
Čsl. armády (úsek Polní – Boženy Němcové)	100	8,50	
Bezručova (úsek Mírové nám. – Tyršovo nám.)	100	5,50 - 6,00	
Rukavičkářská (úsek U Pivovaru – Nad Papežem)	300	9,00 - 9,50	
Rukavičkářská (úsek Nad Papežem – Jeřábová)	250	9,00 - 9,50	
Příbramská (úsek Fr. Průši – V Lipkách)	450	8,50 - 9,50	
V Lipkách (mezi Příbramská – Bedřicha Smetany)	150	6,50	
Školní (mezi Fričova - V Lipkách)	250	6,25	

Obrázek 25 Přehled komunikací s délkami a šířkami - stav x návrh

V těchto úsecích je navržena idea homogenizace na jednotný profil dle zařazení komunikace, vč. úpravy připojení napojovaných křižovatek. Z níže uvedených skladebných prvků jsou složeny zjednodušené vzorové příčné řezy. V případě volných ploch se uvažuje s naplněním zelení (keře, stromy, travnaté plochy, apod.). Šířka zeleně je v příčných řezech volena jako možnost uspořádání. Řezy mohou být také zrcadlově dle osy komunikace. Nejedná se o charakteristické příčné řezy v přesných místech, ale o řezy v ideálním uspořádání. Výběr typu řezů závisí na návazných úsecích dle situací ideových návrhů úprav jednotlivých problematických lokalit. Zjednodušené vzorové příčné řezy jsou v příloze č. 5.4.

• MOTOROVÁ DOPRAVA

- komunikace - šířky
 - 2 x 3,50 m (3,25 m) jízdní pruhy
 - 2 x 0,25 m odvodňovací proužky.



- celkově mezi obrubami 2 x 3,75 m (7,50 m)
- komunikace – poloměry
 - osobní voz. – 4 m
 - **lehká nákladní voz. – 6 m**
 - **těžká nákladní voz. – 8 m**
 - autobusy – 10 až 12 m
 - soupravy – min. 12 m
- **CHODCI**
 - chodníky
 - min. - 2,0 m
 - **standard – 2,5 m**
 - max. – 3,0 m
 - ochranné ostrůvky
 - min. – 1,5 m
 - **standard – 2,0 m**
 - optimum – 2,5 m
 - šířky přechodů
 - min. 3,0 m
 - **standard – 4,0 m**
- **CYKLISTÉ**
 - Samostatné pruhy
 - ochranné – min. 1,25 m
 - **vyhrazené - min. 1,50 m (ideálně 1,75 – 2,00 m)**
 - cyklopiktokoridor – min. 3,75 m šířka jízdního pruhu
 - Společné pruhy s chodci (dle intenzit)
 - \geq 4,0 m (základní – komfort)
 - \geq **3,0 m (základní – běžná)**



- $\geq 2,5$ m (průměrná – přípustná)
- $\geq 2,0$ m (minimální – vyjímečná)
- $\geq 1,0$ m (nouzová – zcela vyjímečná)
- Oddělené pruhy s chodci
 - Cyklisté – min. 2 x 1,0 m (obousměrně)
 - Chodci - min 2 x 0,75 m + 0,25 m (bezpečnostní odstup)
 - **Celkem – min. 3,75 m**
- **ZELEŇ**
 - Mezi kolmým stáním a chodníkem – 0,5 až 1,25 m
 - Mezi vozovkou a chodníkem
 - min. – 0,75 m
 - standard – 0,75 až 1,25 m
 - optimum – 1,50 až 2,50 m

Zjednodušené příklady vzorového příčného uspořádání jsou zpracovány v rámci návrhové části jako přílohy č. 5.4.

5.1.6 Přehled úprav změn organizace dopravy

V rámci návrhů úprav jednotlivých lokalit byly navrženy následující změny organizace dopravy. Jedná se o změny směrností částí komunikací. Některé změny jsou vyvolány návrhem revitalizace Mírového náměstí.

- ul. Bezručova (celá) – otočení směrnosti ze severního na jižní (vyvolané úpravami na Mírovém náměstí)
- ul. Školní (jižní část) – západní větev ul. Školní bude jednosměrná jižním směrem místo obousměrné. Jako náhrada bude zobousměrněna její východní větev pro oddělení průjezdu vozidel a vozidel parkoviště. Do východní větve je taktéž zakomponováno vedení cyklistů.
- ul. Husova (úsek Tylova – Fričova) – kvůli zjednodušení křižovatky Příbramská x Fr. Průši x Fričova je zjednosměrněna severní část této ulice. V této části tak bude možný pouze výjezd na ul. Příbramská
- ul. Františka Průši – vzhledem k tomu, že se jedná o hlavní příjezd ke sběrným surovinám, kde jezdí četné nákladní vozy a v ul. probíhá odstavování vozidel, tak, že je zhoršená průjezdnost, tak zde modelově či ideově navrženo takové uspořádání dopravy v klidu, aby respektovalo průjezdnost (tj. dostatečně dlouhé výhybny) a zároveň respektovali místní podmínky (vjezdy).



Návrh může být realizován buď vystřídaně či jednostranně. V přílohové části se jedná o vystřídanou variantu se stavební úpravou

- ul. Bedřicha Smetany – zde je návrh stejný jako v případě ul. Fr. Průši, ale z důvodu, aby se co nejvíce znevýhodnil průjezd touto ulicí, protože ta v současné době slouží jako zkratka mezi silnicemi II. třídy.

5.2 Koncepce návrhu dopravy v klidu

Doprava v klidu je ve městě Dobříš řešena na vysokém stupni. Z hlediska parkování/odstavování vozidel v centru města je dle informací od vedení města situace dobrá a z hlediska zón placeného stání není nutná před vyhodnocením přijímat žádná další opatření. Stejně tak je intenzivně řešena situace na sídlišti Větrník, kde byla pro jeho část zpracována dokumentace pro změnu organizace dopravy.

Dopravní koncepce tak řeší vytipované lokality z hlediska dopravy v klidu, které jsou z pohledu města nejproblematičtější. Jedná se o tyto lokality:

- lokalita ul. Školní, jih – navázání na předchozí fázi ul. Školní, sever
- lokalita u sportovní haly – změna organizace dopravy v klidu
- ul. Františka Průši – úprava organizace dopravy v klidu pro zvýšení průjezdnosti vozidel do sběrného dvora
- ul. Bedřicha Smetany – zklidnění komunikace pomocí organizace dopravy v klidu pro znevýhodnění zbytné dopravy
- parkování u hřbitova – požadavek města pro druhé parkoviště na druhé straně ul. Pražská
- parkování na náměstí Svobody (u zámku Dobříš) – prověření možností zvýšení počtu stání

V následujících kapitolách budou popsány jednotlivé lokality.

5.2.1.1 lokalita ul. Školní, jih

Návrh úpravy naváže na již realizovaný úsek ul. Školní, sever. Zde byla zřízena šikmá stání a dvě větve komunikací pro obousměrný provoz v jižním směru. Jižní úsek koncepčně naváže na severní. Vzhledem k tomu, že mezi v úseku Školní mezi ul. Fričova a U Slavie jsou hlavní vstupy a vjezdy do školy, tak je návrh tomuto faktu přizpůsoben.

V severní části u ul. Fričova (první přístupový přechod) je navrženo rozšíření čekací plochy pro chodce pro zvýšení bezpečnosti a jižní části u ul. U Slavie je celá plocha řešena jako zklidněná plocha, kde probíhá hlavní „návoz“ dětí a žáků pomocí 4 až 8 stání K+R, které jsou přístupné z obou směrů. Je zde také zřízen záliv pro školní autobusy. V návaznosti na budoucí chodník v ul. U Slavie je také navržen druhý hlavní přístupový přechod do školy. V úseku mezi oběma ulicemi jsou zřízena šikmá stání o počtu 15 stání. Na východní straně ulice je pak dle cyklokoncepce navržena společná stezka pro chodce cyklisty.

Celková bilance počtu stání je následující:

- úsek mezi Fričova – U Slavie



- stav – 10 podélných stání
- návrh – 15 šikmých stání
- prostor před vjezdem do školy
 - stav – 4 stání
 - návrh – 4 až 8 stání, typu K+R (mimo ranní a odpolední hodiny a víkendy bez omezení) nebo 2 stání K+R pro školní autobusy
 - **CELKEM**
 - **stav – 14 stání**
 - **návrh – 23 stání**

Detail ideového návrhu řešení je v příloze č. 6.2.1

5.2.1.2 lokalita u sportovní haly

Tato lokalita volně navazuje na předchozí část. Jedná se o parkovací plochu, která obsluhuje sportovní halu, knihovnu, restaurace a ubytování. Může být také využívána k volnočasovým aktivitám. V současném stavu je celá plocha mezi ul. U Slavie, sportovní halou, ul. Školní a V Lipkách převážně využívána jako parkovací plocha. Západní větev ul. Školní je průjezdná (obousměrná) a nevyužívá se k parkování. Východní (jednosměrná k ul. V Lipkách) je pak využívána pro odstavení vozidel v kombinaci kolmých a podélných stání. K parkování se také využívá zpevněných ploch ve směru ke sportovní hale, kde je parkování nevyznačené. V návrhu je zjednosměrněná západní větev ul. Školní v jižním směru a zobousměrněna východní větev. V návrhovém stavu budou vozidla hledat místa pouze na parkovací ploše bez „zavlečení“ dopravy na hlavní průjezdnou jednosměrnou větev ul. Školní ve směru ul. V Lipkách.

Celková bilance počtu stání je následující:

- ul. Školní, západní větev
 - stav – 0 stání
 - návrh – 18 podélných stání
- ul. Školní, východní větev - parkoviště
 - stav – 56 stání (z toho 5 x BUS)
 - návrh – 46 stání (z toho 6 x BUS)
- plocha před halou
 - stav – 26 stání
 - návrh – 28 stání (z toho 14 stávající)



- **CELKEM**
 - **stav – 82 stání**
 - **návrh – 92 stání**

Detail ideového návrhu řešení je v příloze č. 6.2.1

5.2.1.3 ul. Františka Průši

Ulice Františka Průši je navržena k možné změně organizace dopravy v klidu a to kvůli zajištění průjezdnosti ulice ve směru sběrných surovin. Proto je navržen vystřídaný systém vyznačených parkovacích stání, který respektuje jednotlivé vjezdy. Šířka stání je 2,0 m. Délky výhyben min. 20 m, což zajistí v dohledové vzdálenosti minutí i dvou nákladních vozidel. Detail ideového návrhu řešení je v příloze č. 5.3.10

5.2.1.4 ul. Bedřicha Smetany

Ulice Bedřicha Smetany je navržena k možné změně organizace dopravy v klidu a to kvůli znevýhodnění průjezdnosti ulice v obou směrech. Proto je navržen vystřídaný systém vyznačených parkovacích stání, který respektuje jednotlivé vjezdy. Šířka stání je 2,0 m. Délky výhyben jsou min. 10 m, což znevýhodní minutí dvou nákladních vozidel, ale plně umožní minutí dvou osobních vozidel. Detail ideového návrhu řešení je v příloze č. 5.3.10

5.2.1.5 parkování u Hřbitova

Na požadavek města byl zpracován koncept nového parkoviště na východní straně ul. Pražská u hřbitova a cesty na Vargač. Parkoviště je o kapacitě 32 stání a celkové ploše cca 850 m². Parkoviště je navrženo k připojení na ul. Pod Hřbitovem. Naproti vjezdu je navržen nový vjezd na Vargač. Detail ideového návrhu řešení je v příloze č. 5.3.3

5.2.1.6 parkování na náměstí Svobody (u zámku Dobříš)

Z hlediska zvýšení parkovacích ploch jsou zde další nová parkovací stání možná, ale pouze na úkor stávajících zelených či pochozích ploch. Dále není vhodné z hlediska památkové ochrany zámku Dobříš jakkoliv měnit její pohledové části parkujícími vozidly.

V každém případě je tu možnost zvýšení počtu stání o cca 9 kolmých stání v pokračování na stávající kolmá stání u statku. Detail umístění je v příloze č. 5.3.2

5.3 Koncepte návrhu pěší a cyklistické dopravy

Koncepce pěší a cyklistické dopravy a její stav byly popsány v předchozích kapitolách. V této kapitole budou popsány jednotlivé návaznosti a vysvětlena jednotlivá řešení. Tato část překládá koncepci ve dvou samostatných situacích a to schematická situace vedení komunikací pro pěší a cyklo dopravu a také zvlášť situaci s umístěním přechodů pro chodce a míst pro přechází popř. přejezdů pro cyklisty.

5.3.1 Pěší doprava

Koncepce pěší dopravy je směřována především k tomu, aby byly bezpečně propojené všechny pěší trasy do z pohledu chodců nejvýznamnější relace. Rozsahem řešené sítě odpovídá hlavním komunikacím a vybraných komunikacím se zvýšeným pohybem chodců. Síť pěších komunikací je dle průzkumu na velmi dobré úrovni. Nutné je však doplnit některá dílčí propojení či přechody pro



chodce/místa pro přecházení. Jedná se především o výstavbu chodníku v ul. Březová, pak doplnění chodníků kolem železničního přejezdu severně od „Prachandy“ a vytvoření souvislého chodníku až po ulici Březová po východní straně. Důležité je vybudování chodníku v ul. U Slavie, což slouží jako přístup ke školním zařízením. Dále pak dílčí doplnění chodníku v ul. Čsl. armády apod. Samozřejmostí jsou bezbariérové a hmatové úpravy dle vyhlášky MMR č. 398/2009 Sb. Celý přehled dokladován v rámci přílohy č. 4.1. Přehled přechodů pro chodce/míst pro přecházení je v rámci přílohy č. 4.2.

5.3.2 Cyklistická doprava

V případě cyklistické dopravy budou nutné rozsáhlejší investiční a stavební záměry, protože cyklistická síť je zatím na začátku svého rozvoje. Jedná se především o cyklistickou infrastrukturu, která může sloužit pro dopravní účely v rámci města. V podstatě je nutné vybudovat celou síť cyklokomunikací nově. To by mělo být provedeno etapovitě s ohledem na možné uzavírky při opravách. Vhodné je také realizovat tyto úpravy v rámci rekonstrukce celých profilů komunikací. Z hlediska etapizace by se mohlo jednat o tento postup a to tak, aby na sebe jednotlivé etapy navazovaly a neunikaly izolované úseky, ale síť „rostla ze středu“. Níže uvedená etapizace je pouze rámcová a může být na základě komplikací či dílčích realizací být částečně změněna.

1. ETAPA

- a. Plk. B. Petroviče (úsek Čsl. armády – U Slovanky) – dojde k propojení trasy Part. Svobody – Plk. B. Petroviče (k Čsl. armády)
- b. Part. Svobody (úsek Příkopy – Pivovar) – napojení na hotovou část přes hráz k pivovaru až ke zvýšenému přechodu

2. ETAPA

- a. Rukavičkářská (úsek U Pivovaru – Jeřábová) – dojde k propojení celé severní trasy od ul. Březová a po ul. Čsl. armády
- b. Part. Svobody (úsek kruhový objezd – náměstí) – vybudování opatření na západní straně komunikace

3. ETAPA

- a. Mírové náměstí severní část – společná provoz s chodci
- b. Vyznačení cyklistických koridorů (popř. ochranných pruhů) na řešené délce revitalizace Mírového náměstí, tj. od Part. Svobody a Fričova přes Tylovo náměstí
- c. Pražská (úsek Part. Svobody – zámek Dobříš) – vyhrazený cyklopruh na severní straně a společný pro chodce a cyklisty na jižní straně.

4. ETAPA



- a. Pražská (úsek zámek Dobříš – U Ovčina) – rozšíření stávajícího chodníku na stezku s odděleným provozem pro chodce a cyklisty. Vybudování stezky se společným provozem chodců a cyklistů na jižní straně komunikaci.
- b. Pražská (úsek U Ovčina – Březová – D4) – podél východní strany komunikace samostatný obousměrná stezka se společným provozem chodců a cyklistů.

5. **ETAPA.**

- a. Příbramská (úsek Fričova – V Lipkách) – v rámci rekonstrukce celé komunikace. Rozšíření chodníků na východní straně se společným provozem chodců a cyklistů.

6. **ETAPA**

- a. Příbramská (úsek V Lipkách – Svatá Pole) – vytažení stezky se společným provozem chodců a cyklistů ve směru Svatá Pole s možností další návaznosti
- b. V Lipkách (úsek Příbramská – Bedřicha Smetany) – doplnění stezky se společným provozem chodců a cyklistů na severní hraně.

Výkresy návrhu koncepce cyklistické dopravy jsou dokladovány v rámci přílohy č. 4.1.

6 **Koncepce veřejného osvětlení – zatřídění komunikací**

Součástí územně dopravní koncepce bylo provedeno zatřídění komunikací do tříd osvětlení dle ČSN EN 13 201. Pro každou komunikaci ve městě je určena třída osvětlení a teplota chromatičnosti. Zatřídění komunikací ve formě tabulky i ve formě mapy je doloženo v rámci přílohy č. 7.



7 Závěr

7.1 Shrnutí

Na začátku územně dopravní koncepce města Dobříše byl podrobně analyzován stav dopravní infrastruktury. Dále byly prověřeny stavy všech druhů dopravy. Z hlediska motorové dopravy je problematická především tranzitní doprava, kde nejproblematictější je doprava nákladní a následně i osobní. Její účinné vymístění je možné pouze s obchvatem Dobříše. Přesto je v návrhové části popsán způsob řešení jak pro cílový stav (po obchvatu), tak pro mezistav (před obchvatem).

Z hlediska bezmotorové dopravy je konstatováno, že infrastruktura pro pěší dopravu je v relativně dobrém stavu s dostatečnými návaznostmi, pouze v některých oblastech jsou vhodná liniová (chybějící chodníky) nebo bodová (bezpečné přechody/místa pro přecházení) opatření. V případě cyklistické dopravy není situace uspokojivá a je nutné tento stav zlepšit a to už jak z hlediska rekreační dopravy, tak i lokální dopravy. Práce následně shrnuje v návrhové části možnosti pro další postup a rozsah řešené sítě z hlediska minulých, současných i budoucích investic. V případě cyklistické dopravy je také rámcově uvedeno fázování rozvoje cyklistické infrastruktury.

Z hlediska veřejné dopravy ani dopravy v klidu nebyly zjištěny zásadní problémy. Systém parkování v centru města je funkční, byly vytipovány pouze některé lokality ke zlepšení organizace dopravy v klidu.

Ideově jsou zpracovány situační řešení v měřítku 1:500 je nejproblematictějších úsecích. Ty jsou koncipovány, tak, že je možné je realizovat na stav současný, ale zejména na stav po realizaci obchvatu Dobříše. Náměty je nutné chápat především jako rozložení prostoru na jednotlivé plochy. Jednotlivé detaily se budou v dalších projekčních stupních dále upřesňovat. Jednotlivé náměty taky nemusí přesně řešit jednotlivé vjezdy. Dle přesných zaměření v dalších stupních přípravy však bude vždy s řešením vjezdů počítáno.

Z hlediska veřejného osvětlení byly pro každou komunikaci ve městě je určena třída osvětlení a teplota chromatičnosti.

Celkově je tedy zpracován soubor doporučení, který může být podkladem pro další rozvoj dopravní a technické infrastruktury ve městě Dobříši, která by měla být naplánovaná na jednotlivé etapy. Ty by měly být stanoveny tak, aby bylo možné je v rámci finančního plánu je pokrýt.



7.2 Složení dokumentace a další využití

Rozdělení územně dopravní studie z hlediska účelu:

Části analytické – kapitoly 2 - 4, přílohy 2.1 – 2.4, 3.1, 3.2, 6.1

Části návrhové – kapitoly 5 - 6, přílohy 2.3, 3.3-3.4, 4.1-4.2, 5.1-5.4, 6.1 – 6.2, 7

Územně dopravní koncepce může sloužit jako podklad pro zpracování dalších územních studií, může sloužit čistě jako podklad pro územně plánovací činnost obce / města, jako podklad pro zpracování nového územního plánu nebo jeho změny, nebo jako podklad pro rozhodování stavebního úřadu v procesu umístování staveb.

Návrhové části lze použít jako podklad pro zadání nových investičních akcí, resp. zpracování jejich technických studií a projekční přípravy.

Územně plánovací dokumentace obsahuje závazné a směrné části řešení. Závazné jsou základní zásady uspořádání území a limity jeho využití, vyjádřené v regulativech; ostatní části řešení jsou směrné.

Podklady pro závazné části územně plánovací dokumentace mohou sloužit zejména přílohy 3.3 – 3.4 (řešení tranzitní dopravy v různých časových horizontech) a 7 (zatřídění komunikací).

Ostatní přílohy návrhové dokumentace mohou sloužit jako podklady pro části směrné.

7.3 Doporučení

Cílovým stavem dopravy v Dobříši je vybudování jihovýchodního úseku obchvatu města Dobříše. Výhledovým koncepčním řešením a alternativou k severní části obchvatu může být napojení na novou MÚK Dobříš na D4 s II/119. Tento stav je přípustný pro jakýkoliv rozvoj centrálních částí města a pro zvýšení podílu bezmotorové a místní lokální dopravy. Následně by mělo být naplánováno pro jednotlivá finanční období plán financování a to jak pro investiční přípravu, tak i pro samotnou realizaci a provoz. V detailních investičních záměrech by měly být také stanoveny náklady na přípravy a realizace jednotlivých projektů. Na stanovení těchto nákladů je možné použít metodiky SFDI (státní fond dopravní infrastruktury), kde vstupním parametrem jsou plošné výměry v m².

Dalším cílem města by mělo být, aby dělba přepravní práce se více vychylovala ve prospěch hromadné a cyklistické dopravy. Zde je velký potenciál především v železniční dopravě, kde v případě rekonstrukce trati č. 210 na vyšší traťovou rychlost a zřízení terminálu lze min. zdvojnásobit počet přepravených cestujících za rok, což by mělo bezesporu vliv na kvalitu života ve městě a jeho další rozvoj. Cílové řešení by mělo směřovat k požadavku na vyvážený dopravní systém, kde optimální podíl mezi individuální automobilovou dopravou a ostatními druhy dopravy je cca 25/75.

Nedílnou součástí rozvoje zdravého města musí být kromě velkých investičních a koncepčních akcí také průběžná údržba a opravy všech prvků infrastruktury a jejich postupné uvádění do bezvadného a normového stavu.

ZÁPIS

PRACOVNÍ SCHŮZKA

Téma: Dopravní koncepce města Dobříš

Místo: zasedací místnost 3.NP, MěÚ Dobříš, Mírové náměstí 119

Datum a čas: 25.5.2018 v 9:00

Přítomni:

- Ing. Jan Kapitán (DopravniStudie.CZ)
- Petr Oplíštil (MěÚ Dobříš)
- Ing. Miroslav Modlík (MěÚ Dobříš)
- Pavel Bauer (Dokas)
- Milan Krejčí (MP Dobříš)

Předmět jednání:

Předmětem 2. pracovní schůzky (po 1. pracovní schůzce) bylo společné nalezení problematických lokalit z hlediska plynulosti a bezpečnosti dopravy. Bylo vycházeno z prvotních podkladů a ústních sdělení předaných a řečených na 1. pracovní schůzce. Zpracovatel byly v úvodu jednání předány informace ohledně možných problematických lokalit, které byly dále diskutovány. Dále byla řešena problematika sčítání dopravy za využití studentů místních škol a byly předány kontakty na vedení těchto škol. Závěrem byla diskutována problematika dopravy v klidu. Všichni účastníci pracovní schůzky v jejím průběhu dávali podněty, o kterých probíhala řádná diskuse. Jednání nebyl přítomen Ing. Vonášek z důvodu čerpání dovolené. Zpracovatel však telefonicky předem provedl diskusi s Ing. Vonáškem z hlediska problematiky bezpečnosti a plynulosti dopravy ve městě. Dále bylo vedoucím odboru místního rozvoje Ing. Modlíkem předány podklady k plánovaným záměrům ve Městě Dobříš. Bylo dohodnuto, že dopravní koncepce nebude řešit vliv na majetkoprávní vztahy a navrhne vždy nejlepší možné řešení nebo alespoň nejvíce přijatelný kompromis.

Problematické lokality:

Níže je uveden soupis problematických lokalit z hlediska dopravy, které budou řešeny v rámci dopravní koncepce města Dobříš (dále jen koncepce):

Křižovatky:

- Křižovatka „Prachanda“ – kSÚS zde připravuje obnovu povrchů a úpravu DZ ke zvýšení bezpečnosti, varianta s okružní křižovatkou pro kSÚS není aktuálním tématem. Tato křižovatka bude v koncepci řešení variantně a to varianta úpravy stávající průsečné křižovatky a návrh okružní křižovatky.
- Křižovatka Plk. B. Petroviče x Part. Svobody x Wolkerova – vzhledem k tomu, že křižovatka je již 1,5 roku od kolaudace, tak nebude řešena v rámci koncepce a to i přes problematiku průjezdu delších vozidel.
- Křižovatka Hostomická x Čs. Armády x Plk. B. Petroviče – byl představen cca 10 let starý návrh změny této křižovatky na okružní. Ing. Modlík předal studii návrhu. Okružní křižovatka je zakotvena v platném ÚP. V rámci koncepce bude její řešení převzato.

- Křižovatka U Pivovaru x Rukavičkářská – z hlediska bezpečnost dopravy tato křižovatka dle zástupců Dobříše není problematická, ale vzhledem k ostrému úhlu napojení bude v koncepci navržena její stavební úprava
- Křižovatka Rukavičkářská x Nad Papežem - z hlediska bezpečnost dopravy tato křižovatka dle zástupců Dobříše není problematická, ale vzhledem k přechodu pro chodce delšímu než 7 m bude navržena úprava. Také bude prověřeno umístění zastávky BUS do zálivu, popř. jiné polohy.
- Křižovatka Rukavičkářská x Jeřábová – tato křižovatka nebude řešena v rámci koncepce, protože její významnost je nízká
- Křižovatka Pražská x Březová – křižovatka bude navržena k úpravě tak, aby byla zvýšena bezpečnost vlevo odbočujících vozidel ve směru od centra
- Křižovatka Rosovická x Čs. Armády x Bezručova – u této křižovatky bude prověřeno zda-li jsou možné takové úpravy, aby byla křižovatka splňovala jednak plynulost dopravy a zároveň aby byla zajištěna bezpečnost dopravy
- Křižovatka Bedřicha Smetany x Příbramská x U Slavie – bude navržena k úpravě, tak, aby byla zřejmá organizace dopravy a především řazení při výjezdu na hlavní komunikaci. Také budou prověřeny možnosti přecházení pěších
- Křižovatky V Lipkách x Příbramská x Bedřicha Smetany – budou prověřeny takové úpravy, které povedou ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy
- Křižovatka Fričova x Tylova x Školní – v křižovatce jsou problematické rozhledy vozidel jedoucích z jižní části ul. Školní
- Křižovatka Příbramská x Fričova x Františka Průši x Husova – křižovatka je problematická z hlediska rozhledových poměrů a vjezdu vozidel z vedlejších a také odbočení do vedlejších. Budou prověřeny možné úpravy.
- Křižovatka Nad Papežem x K Vodárně – bude prověřena možnost úpravy ke zvýšení bezpečnosti především s pohledu rozhledových poměrů a regulaci rychlosti

Přechody pro chodce:

- Navržení přechodu pro chodce na Plk. B. Petroviče v úrovni ul. Pionýrů
- Navržení přechodu pro chodce na Příbramské mezi ul. Tylova a V Lipkách
- Navržení přechodu pro chodce na Pražské v úrovni ul. U Ovčína

Úseky komunikací:

- Školní – prověření úprav jižní části ul. Školní mezi ul. Fričova a V Lipkách. Severní část ul. Školní je již rekonstruována

Doprava v klidu:

- Parkoviště „U Hřbitova“ – bude navrženo zřízení nového parkoviště východně od ul. Pražská
- Parkování na Sidliště Větrník – je řešeno v rámci jiné akce. Podklady předány Ing. Modlíkem
- Parkování v širším centru (Wolkerova, Družstevní, Plk. B. Petroviče, Fričova) – řešeny v rámci jiné akce. Podklady předány Ing. Modlíkem.
- Bylo diskutováno parkování vozidel v okolí nám. Svobody a zámku Dobříš. Budou prověřeny možnosti pro zvýšení informovanosti návštěvníků i přes kvalitní vyznačení, popř. návrhy ke zvýšení počtu stání v dané lokalitě.

Organizace dopravy:

- Lokalita „Příkopy“ – s ohledem na starou zástavbu a šířkové řešení uličního prostoru bude prověřena možnost změny organizace dopravy, tak, aby byla zajištěna průjezdnost vozidel IZS a HZS a zároveň zjednodušená možnost pro zimní údržbu
- Prověření průjezdu tranzitní dopravou tak, aby průjezd nákladních vozidel minimalizoval vliv na místní obyvatele
- Problematika vstupu do základní školy z ul. U Slavie
- Františka Průši – problematiku parkování, které zhoršuje průjezdnost vozidel (zimní údržba, HZS)

Pěší doprava:

- Chodníky – byly uvedeny lokality, kde by mělo dojít k výstavbě chodníků
 - Mládeže (horní část)
 - Pražská (mezi ul. Javorová a Nad Prachandou)
 - U Slavie – současně s rekonstrukcí ulice a inženýrských sítí
 - Březová (obchvatová komunikace na severu Dobříše)
 - Pěší propojení ulic Za Poštou – Školní – V Lipkách

Ostatní:

- Proběhla diskuse ohledně příjezdu vozidel v ranním nájezdu do ZŠ, které jsou ulicemi Za Poštou a V Lipkách. V ranní špičce pak vznikají díky návozu dětí rodiči dopravní komplikace v uvedených ulicích. Tento stav bude prověřen.
- V koncepci bude uveden návrh radaru na ul. Příbramská při jižním vjezdu do města.

Zpracoval:
 Ing. Jan Kapitán
 V Praze
 Dne 28.5.2018

Zápis
z kulatého stolu na téma:
„Územně dopravní koncepce města Dobříše“
ze dne 08. 08. 2018

Termín: středa 08. srpen 2018 od 17.00 hodin

Místo: společenský sál Pastoračního centra sv. Tomáše Dobříš

Účastníci: dle prezenční listiny **18** účastníků + někteří nezapsaní

Organizační záležitosti pro účastníky:

- podpis prezenční listiny s případným uvedením e-mailu (pro potřeby úřadu – např. zaslání zápisu, upozornění na další akce, jednání,...)
- upozornění na pořizování audiozáznamu, pořizování fotodokumentace
- hodnotící dotazník, který mohl účastník vyplnit a odevzdat v závěru akce
- drobné občerstvení v rámci akce

Cíl kulatého stolu: Seznámení s podklady k územně dopravní koncepci, které byly do data kulatého stolu zpracovány.

1. Zahájení

- přivítání účastníků moderátorem – Petr Oplíštil, seznámení s programem a cílem setkání, stručné představení tématu, zástupce zpracovatele spol. Eltodo, a. s.: Ing. Jiří Průša a omluvení Ing. Jana Kapitána pro nemoc. Představení zástupců vedení města: Mgr. Stanislav Vacek MPA - starosta města, Ing. Markéta Čermáková, MBA – radní pro správu majetku města a řízení MěP Dobříš, předsedkyně komise pro správu majetku města, Ing. Denisa Havlíčková, politik ZM a MA21, městského úřadu: Šárka Krůtová, DiS. – koordinátor ZM a MA21

Smlouva se zpracovatelem spol. Eltodo, a. s. byla uzavřena 2. 5. 2018 v celkové výši 430.000,--Kč vč. DPH v rámci probíhajícího projektu MěÚ Dobříš – projekt Efektivní správa Zdravého města Dobříš, reg. č.: CZ.03.4.74/0.0/0.0/16_033/0002924

Termín kulatého stolu byl zvolen na 8. 8. 2018, o tomto byla veřejnost informována prostřednictvím Dobříšských listů dne 3. 7. 2018. Dále propagace proběhla obvyklým způsobem (výlep, zaslání info e-mailem, FB, sms info, web města, kde byly vloženy podkladové materiály k jednání dne 26. 7. 2018). Zpracovatel i město Dobříš je vázán termínem dotace a k vyúčtování a předání hotového díla musí dojít do konce roku 2018.

Realizováno v rámci:



Dobříš

Anotace zpracovatele:

Ing. Jiří Průša

vedoucí oddělení DI projekce, ELTODO, a.s.

phone +420 261 341 705 | mobile +420 724 454 853

prusaj@eltodo.cz | www.eltodo.cz | Novodvorská 1010/14

142 00 Praha 4

Na základě požadavku objednatele zpracováváme návrh **územně dopravní koncepce města Dobříše**. UDK města Dobříš se bude skládat z části analytické, závazné a směrné:

Mělo by se jednat o **konceptní materiál**, který analyzuje a popisuje problémová místa ve městě z hlediska dopravy a bude popisovat systémové návrhy řešení. Přímo v rámci této studie nebudou žádné navrhované úpravy realizovány, ale bude popsán rámec pro jejich budoucí řešení v rámci jiných (samostatných) investičních akcí.

Studie se zabývá komplexně celým městem a řeší zejména tyto oblasti:

- Zpracování konceptu navrhovaných opatření pro zklidnění dopravy a omezení tranzitu územím včetně formulace souvisejících dopravně-organizačních opatření
- Zpracování konceptu řešení dopravy v klidu v zadavatelem vybraných lokalitách (centrum města, hlavní tahy, lokality s veřejnými institucemi a velkokapacitními parkovišti aj.)
- Zpracování výsledného návrhu a zásad dopravního zklidnění a omezení tranzitní dopravy ve sledované oblasti včetně návrhu souvisejících úprav městského parteru a řešení veřejných prostorů v související oblasti Dobříše
- Problémová analýza prostoru hlavních tahů v Dobříši
- o Analýza širších dopravně-urbanistických souvislostí
- o Vyhodnocení současného stavu a jeho vliv na řešení
- o Vztahy pěší a cyklistické dopravy a vazby na okolní urbanistickou strukturu
- o Dopravní vztahy – IAD, MHD
- o Technické podmínky řešení
- o Podmínky územního plánu města Dobříš
- o Majetkoprávní podmínky

V rámci jednání a místního šetření za účasti zástupců městského úřadu města Dobříš a městské Policie byla vytipována **hlavní problémová místa, jejichž možné řešení navrhuje na přiložených 24 situacích**.

Řešení je zatím ve formě konceptu.

Po několika podnětech k různým mapovým podkladům (viz. níže) se účastníci kulatého stolu dohodli, že se projde situace za situací a k té se budou sbírat záznamy.

- Podnět, že v této fázi je projekt řešen pouze bodově (v současné době se koncepce jeví jako řešení pouze křižovatek)
- Obchvat města Dobříše – starosta vysvětlil jednání s KÚSK ohledně obchvatu
- Dotaz ke zpracování cyklodopravy – nikde není ve výkresech vyznačena cyklodoprava

Realizováno v rámci:



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost



místní Agenda 21



ZDRAVÁ MĚSTA, OBCE, REGIONY
ČESKÉ REPUBLIKY



Dobříš

- Zda byla městem zadána nějaká strategie? Ano, zadáno v zadávacím řízení (Cyklogenerel,....
 - Parkovací stání obrázek č. 6 – řešení majetkových vztahů
 - Kruhový objezd U Prachandy – KÚ již řeší – zde nebude moc být kruhový objezd
 - Není řešena cyklodoprava a chodci
 - Návrh na kruhových objezd - křižovatka V Lipkách – Bedřicha Smetany
 - City bloky ve městě neprojektovat (omezit) – nevhodné pro chodce, kočárky
 - Čím méně značek, tím lépe
 - projednání s DO SS nebylo zadáním – bude zpracování ve vyšší stupni PD
 - zpracovat finální verzi na ZM 13. 9. je to reálné ?
- využít obchvat plánovaný UP kraje i města x kontra starosta – na jednání ZM bylo jednohlasně doporučeno k diskuzi s krajem o vyjmutí JZ obchvatu z UP kraje a tím i z UP města
- zcela chybí cyklo na výkresech, proč ? – je existující generel z roku 2009, generel bude zpracován průběžně
 - pěší není vůbec řešena na výkresu u kostelíčka
 - navržené projekty budou znamenat velké kácení vzrostlých stromů, 100 letých lip
 - doplnit DZ pozor děti do Školní, k ZŠ Trnka, Petrovičova (Ve výkresech se nikde neobjevuje „přecházení pro děti“ Pozor děti)
 - zjednosměrněním školní za poštu apod. bude docházet ke kolizi na křižovatce V Lipkách, kde budou na vedlejší
- obecně – vlečné křivky a rozhledové trojúhelníky
- obecně řešit i majetkové vztahy
- další projednání určitě ne na ZM – a určitě udělat další veřejné projednání , ne jako s územní studií
- umístit zápis vč. těchto popisků a dalších podnětů a připomínek veřejně do doby dalšího projednání (nebude-li do září ZM bude požadováno na ZM v září)

Vysvětlení zástupce zpracovatele:

Co se týče jednotlivých návrhů, tak jsou všechny prověřeny vlečnými křivkami na **návěsovou soupravu** dle TP171 (Vlečné křivky pro ověřování průjezdnosti směrových prvků pozemních komunikací). Nicméně jedná se o dopravní koncepci a určité geometrické a technické parametry se pravděpodobně budou v dalších stupních projektové přípravy dále upřesňovat. Jedná se tedy o rozvržení prostoru na jednotlivé plochy a schválení dopravně inženýrského řešení dané lokality. Nicméně i tak jsme předložili v konceptu řešení, který je daný stupeň dopravní koncepce v poměrně

Realizováno v rámci:



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost



místní Agenda 21



ZDRAVÁ MĚSTA, OBCE, REGIONY
ČESKÉ REPUBLIKY



Dobříš

velkém detailu. V rámci dohody také nejsou řešeny majetkoprávní záležitosti a hledá se vždy nejlepší možné řešení. U každého návrhu je snaha o narovnání vztahu chodec - vozidlo a zklidnění dopravy, kde zároveň je snaha o co největší zachování plynulosti dopravy.

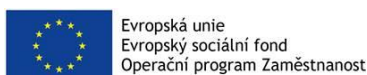
Jedna se o dopravní koncepci, tudíž o nejlepší možná řešení, jak bylo dohodnuto s vedením města. Koordinační situace se předkládají až k dokumentacím ve stupni DUR a vyšším. Koncepce je stupeň nižší než studie a jde o koncepční řešení a rozvržení prostoru, nikoliv o jednotlivé detaily typu vjezd či přeložka IS. Proto v rámci koncepce nejsou předkládány koordinační situace. V podstatě se jedná o rozvržení dle směrnice pro dokumentaci staveb ve smyslu studie.

2. Prezentace

Projektant seznámil přítomné s podkladovými mapovými výkresy:

- ANALYTICKÁ ČÁST
 - 1.1 – problémová mapa
 - 1.2 – mapa zdrojů a cílů
 - 1.3 – mapa umístění výkresových přílohy
- VÝKRESOVÁ ČÁST
 - 2.1 – křižovatka „Prachanda“ – varianta 1, okružní křižovatka D=30m
 - 2.2 – křižovatka Pražská x Březová x Javorová
 - 2.3 – křižovatka Pražská x U Ovčína x Pod Hřbitovem
 - 2.4 – křižovatka Pražská x Na Nábřeží x náměstí Svobody (zámek Dobříš)
 - 2.5 – křižovatky Čs. Armády x Boženy Němcové + Nová + Polní
 - 2.6 – křižovatka Čs. Armády x Plk. B. Petroviče x Brdská, okružní křižovatka D=34m
 - 2.7 – nový přechod pro chodce na ul. Plk. B. Petroviče při ul. Pionýrů
 - 2.8 – křižovatka Čs. Armády x Rosovická x Bezručova x Mírové náměstí
 - 2.9 – úprava organizace parkování pro zajištění průjezdnosti ul. Fr. Průši
 - 2.10 – křižovatka Příbramská x Fryčova x Fr. Průši x Husova (dle návrhu dopravní koncepce)
 - 2.11 – křižovatka Příbramská x Lesní x Tylova
 - 2.12 – křižovatka Příbramská x U Slavič x Bedřicha Smetany
 - 2.13 – nové přechody pro chodce ul. Příbramská + část ul. Bedřicha Smetany
 - 2.14 – křižovatka Příbramská x V Lipkách
 - 2.15 – křižovatka V Lipkách x Bedřicha Smetany x II/119
 - 2.16 – revitalizace ul. Školní, část 1/3
 - 2.17 – revitalizace ul. Školní, část 2/3
 - 2.18 – revitalizace ul. Školní, část 3/3

Realizováno v rámci:



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost



místní Agenda 21



ZDRAVÁ MĚSTA, OBCE, REGIONY
ČESKÉ REPUBLIKY



Dobříš

- 2.19 – křižovatka U Pivovary x Rukavičkářská
- 2.20 – křižovatka Rukavičkářská x Nad Papežem
- 2.21 – křižovatka Nad Papežek x Na Vlašce x K Vodárně, varianta 1 - průsečná
- 2.22 – křižovatka Příbramská x Fričova x Fr. Průši (koordinace s revitalizací náměstí dle poslední platné PD)
- 2.23 – křižovatka „Prachanda“ – varianta 2, průsečná křižovatka
- 2.24 – křižovatka Nad Papežek x Na Vlašce x K Vodárně, varianta 3 – okružní
- 2.25 – návrh napojení smíšené obytné zóny „SM“, dle ÚP na ul. V Lipkách
- 2.26 – návrh umístění měřiče rychlosti vozidel (radaru) na ul. Příbramská

3. Diskuze

Diskuze byla nad každý mapovým podkladem zvlášť:

1. Výkres – řeší KÚ SK
 - a. Ochranné pásmo kolejiště, kácení stromů,...
 - b. Shoda na vyřazení výkresu 1
2. Výkres
 - a. Krátký odbočovací pruh
 - b. 2 přechody za sebou - nesmyslné
 - c. Absence zásahu do stávající zeleně
 - d. Vyčíslování ploch soukromých pozemků
3. Výkres
 - a. Jak je řešen stávající chodník na hřbitov?
 - b. Jak se vyřeší návaznost pro pěší směrem do centra?
 - c. Cyklostezka ze Staré Huti – návaznost?
 - d. Vysazení stromů u parkoviště – stínění
 - e. Není zde vůbec řešeno nic pro cyklisty
 - f. Napojení Vargače na hlavní Pražskou není reálné, zvážit možnost uzavřít ulici pod hřbitovem pro motorovou dopravu
 - g. Posílit cyklo dopravu
4. Výkres
 - a. Ochranné pásmo – likvidace původní dlažby ?
 - b. Zvýšení terénu ? památkáři ?
 - c. Parc. č. 541 – připojení garáže není řešeno, chodník 1,5 m v plánu, reálně je tam max. 0,8 m, nevhodné – nebezpečné pro pěší
 - d. Zákaz odbočení nad 6 t je pouze směr z Hostomic ne ve směru od Příbrami, Bezručovi obrátit z Příbrami do Hostomic – tzn. nechat to tak, jak to je.
5. Výkres

Realizováno v rámci:



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost



místní Agenda 21



ZDRAVÁ MĚSTA, OBCE, REGIONY
ČESKÉ REPUBLIKY



Dobříš

- a. dal by se řešit pouhým zjednosměrněním, všechny výkresy řeší pouze lokální křižovatky ale ne koncepčně celý systém dopravy, parkovací stání není v přání místních rezidentů
6. Výkres 6
 - a. Původně je kruhový objezd jinak, řeší lepší napojení na Brdskou, přemístění památníku je neetické, akceptovat kauzu Západní – pokud projde zprůjezdnění proluky, tak pak nebudou vůbec žádná parkovací místa, zjednosměrnit Brdskou ? parc. č. 1744 nemá řešené vůbec připojení na MK, 1245/4 dtto, 3687 – dtto, parc. č. 1150/38 kolize vjezdu s přechodem
7. Výkres
 - a. V tomto místě DI PČR nedovolí, ale je to skutečná poptávka veřejnosti
8. Výkres
 - a. Chybí parkování před provozovnou „Vandas“ , jak bude řešeno zobousměrnění při májovkách ? Kudy půjde objížďka ?
 - b. Doznačit vjezdy do domů
 - c. Obecně město málo apeluje na kraj ve smyslu dopravního značení a vodorovného značení .
 - d. Kdy se bude realizovat Mírové náměstí ?
9. Výkres
 - a. Nelze se zavděčit všem, ale není to vhodné, raději lépe vymáhat MPO, příjezd Dokasu i do garáží do cihelny – pro residenty zhoršení
10. Výkres
 - a. Co bude při obnově povrchu se stávající starou dlažbou a co parkování před evang. kostelem ?
 - b. apelace na respektování zeleně
11. Výkres
 - a. Proč zrušení přechodu a posunutí jej jižně ? parc. č. 3931 tam má výjezd z garáže
 - b. obecně semaforey byly městem zavřeny
12. Výkres
 - a. chybí přechod J – S podél Příbramské
 - b. obecně nezvyšovat terén zabránit průjezdu jiným způsobem
 - c. doporučení na zařazení MHD např. zastávky na znamení – nebylo zadavatelem původně požadováno
14. Výkres 14
 - a. napojení a návaznosti chodníků obecně na Jih, místo kolmého stání dát MHD na znamení
15. výkres
 - a. možnost kruhového objezdu ?
 - b. udělat analýzu četnosti dopravy.

Realizováno v rámci:



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost



místní Agenda 21



ZDRAVÁ MĚSTA, OBCE, REGIONY
ČESKÉ REPUBLIKY



Dobříš

18. výkres

- a. chybí stání pro BUS – provoz škol, sportovní haly, zjistit porovnání počtu míst oproti dnešku, možnost pustit dopravu i k zámku aby se rozměnila doprava, směřováno ho Husovy a U Slávie – nejsou chodníky a residentní parkování znevýhodňuje chodce, proč nejsou tyto dvě ulice řešeny ?

19. výkres

- a. na úkor šíře chodníku dát zeleň mezi silnicí a chodník

4. Závěr

Některá vytipovaná místa budou znovu řešena. Je v návrhu pokračovat v dalším jednání po zpracování podnětů.

Zápis zpracovala dne 08. 08. 2018 Šárka Krůtová

Realizováno v rámci:



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost



místní Agenda 21



ZDRAVÁ MĚSTA, OBCE, REGIONY
ČESKÉ REPUBLIKY

Projekt Efektivní správa Zdravého města Dobříš, reg. č.: CZ.03.4.74/0.0/0.0/16_033/0002924

Datum: 11. 09. 2018

Čas: 09:00

Místo: Městský úřad Dobříš,
Mírové náměstí 119, Dobříš

Přítomní: Ing. Vonášek – OVŽP – silniční hospodářství
Ing. Hadžega – místostarosta
Ing. Harmanová – vedoucí OVŽP
Ing. Modlík – vedoucí OMR
Petr Oplíštil – veřejné zakázky a vedení koncepčních dokumentů v rámci projektu Efektivní správa Zdravého města Dobříš
Ing. Průša – Eltodo – vedoucí oddělení DI projekce
Ing. Benýšková – Eltodo
Mgr. Stanislav Vacek – starosta

Akce: "Dopravní koncepce města Dobříš"

Záznam z jednání – „Dopravní koncepce města Dobříš“

Jednání bylo svoláno k představení další fáze zpracování UDK.

Zpracovatel představil jednotlivé přílohy a situační návrhy řešení a po konzultaci s přítomnými vyšly najevo následující připomínky:

- **Příloha 1.1** – požadavek na počet obyvatel dle rozdělení do oblastí v rámci UDK – dotaz na OSA, pan Průša pošle podklady
- **Příloha 1.3** – zkontrolovat správnost názvů ulic a číslování státních silnic (zkontrolovat i v ostatních přílohách) – zejm. silnice II. třídy 114 a 119, Tyršovo náměstí (mylně Tylovo náměstí), ulice Nad Papežem (mylně Pod Papežem)
 - křižovatka Trnovská-Partyzána Svobody chybějí opatření pro cyklisty
 - rozdělit komunikace na městské a krajské (odlišit barevně)
- **Příloha 3.2** – chybí zpracování silnice III. třídy „Pod Hřbitovem“
 - autobusy nejezdí ulicí Bezručova, ale přes Mírové náměstí
- **Příloha 3.3** – vyznačit okružní křižovatky na obchvatu dle územního plánu
 - nové návrhy (nové napojení na dálnici D4) přiložit k dokumentaci, ale dále nerozpracovávat
 - zvážit vedení obchvatu dle ÚP mezi ulicemi Hotomickou a Rosovickou (směrově i výškově), pokud se jedná o ideální řešení, pak toto napsat do zprávy
- **Příloha 4.1** – nové změny v cyklistické a pěší dopravě (viz podklad „Místní komunikace pro nemotorová vozidla v úseku Dobříš – Stará Hut“)
 - návrh jednosměrné komunikace Čs. Armády v úseku od B. Němcové po Rosovická (z důvodu zkvalitnění pěší dopravy v tomto úseku) zamítnut
- **Příloha 4.2** – zvážit nutnost přechodů přes ulici Příbramská (opodstatnění – doložit posouzení)
- **Příloha 5.2** – smazat plochy rekonstrukcí a oprav (jsou již hotové nebo brzy budou) v ulicích Pionýrů, U Slovanky, Na zl. stezce
 - doplnit plochy rekonstrukcí a oprav (bude se dělat) – ulice Horymírova; ulice Nad Papežem protáhnout až k ulici K Oboře

- **Příloha 5.3.1** – popis „směrovací ostrůvek pro zdůraznění křižovatky“ zrušit (z předchozího návrhu)
 - dopravní značení SDZ
 - podélná parkovací stání
- **Příloha 5.3.2** – ponechat stávající podélná parkovací stání naproti zámku
- **Příloha 5.3.3** – ponechat stávající chodník na JZ nároží křižovatky
 - realizovat místo pro přecházení na západním rameni křižovatky
 - zapracovat cyklostezku na JV dle nového podkladu „Místní komunikace pro nemotorová vozidla v úseku Dobříš – Stará Hut“
- **Příloha 5.3.8** – zapracovat variantu s ostrůvkem, kde výjezd z ulice Čs. Armády bude nakolmen, ale vjezd do této ulice z ulice Hostomická bude plynulejší (pro snazší vjezd nákladních vozidel a neblokování křižovatky)
 - uvažovat i s variantou okružní křižovatky, ale posunout/zmenšit ji tak, aby nezasahovala do soukromého pozemku
- **Příloha 5.3.10** – ulice Fr. Průši – ponechat variantu jednopruhové obousměrné komunikace s výhybnami, ale spíše než pouhé vyznačení parkovacích míst pomocí VDZ zvážit i variantu se stavební úpravou (obrubníky) nebo instalaci balisetů
 - zrušit cyklopiktokoridor (po pravé straně ulice Příbramská), cyklisti by měli využívat stezky pro chodce a cyklisty na této straně
 - zrušit napojení ulice v Lipkách a nové komunikace – byl vytvořen nový návrh (viz podklad „Lokalita v Lipkách Z_3 územní studie“) – nový návrh zapracovat do situace
 - zvážit aktuální návrh křižovatky V Lipkách-Bedřicha Smetany
- **Příloha 5.3.14** – v ulici Příbramská nebude úsekové měření rychlosti, ale pouze bodové (foto)
- **Příloha 6.1** – parkování u polikliniky – místo parkovacího automatu pouze hodiny
 - u výjezdu hasičů u ulice Fričova není parkování (zákaz)
 - dokreslit parkování v ulici Ludvíka Kopáčka a Bezručova
 - u čerpací stanice na SZ není parkování
- **Příloha 6.2.1** – zkrátit parkovací stání tak, aby bylo všude stejně dlouhé (neuvažovat délku dodávek)
 - zrušit ostrůvek v místě, kde stává autobus, namísto toho zvážit realizaci zálivu/nástupní plochy
- **Textová část** – naučná stezka „Dobří(š) v poznání“ (ne „Dobříš(i) v poznání“)
 - Obr 12 a 13 – v lokalitě u Městského úřadu je parkování obráceně (na jižní straně ulice je přes celou délku „parkoviště s park. automatem a na severní straně ulice je v levé části vyhrazené parkoviště pro MěÚ a v pravé části parkoviště s park. automatem)



Evropská unie Evropský sociální fond Operační program Zaměstnanost

NÁZEV PROJEKTU: Efektivní správa Zdravého města Dobříše
REGISTRAČNÍ ČÍSLO: CZ.03.4.74/0.0/0.0/16_033/0002924

OBJEDNATEL



Dobříš

MĚSTO DOBŘÍŠ

MÍROVÉ NÁMĚSTÍ 119, 263 01 DOBŘÍŠ
IČ: 00242098

HLAVNÍ PROJEKTANT



ELTODO a.s.

SÍDLLO: NOVODVORSKÁ 1010/14, 142 00 PRAHA 4
IČ: 45274517

SPOLUPRÁCE

DOPRAVNISTUDIE.CZ



ELTODO
OSVĚTLENÍ



ODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	VYPRACOVAL	KONTROLA	HIP	JTSK	Bpv
ING. PRŮŠA, ING. KAPITÁN	ING. BENÝŠKOVÁ	ING. PRŮŠA	ING. PRŮŠA	ČÍSLO SOUPRAVY	
AKCE				ČÍSLO SMLOUVY	MDOBPO08E5E2
ÚZEMNĚ DOPRAVNÍ KONCEPCE MĚSTA DOBŘÍŠE, STŘEDOČESKÝ KRAJ				DOKUMENTACE	KONCEPCE
				MĚŘÍTKO	-
NÁZEV				DATUM	10/2018
				POČET FORMÁTŮ	-
POPIS SOUČASNÉHO STAVU A NÁVRHY KE ZLEPŠENÍ				ČÍSLO PŘÍLOHY	2.3
DOKUMENTACI LZE UŽÍVAT POUZE VE SMYSLU PŘÍSLUŠNÉ SMLOUVY O DÍLO. VÝKRES, ČI JEHO ČÁST, MŮŽE BÝT KOPÍROVÁN NEBO JINÝM ZPŮSOBEM ROZŠÍŘOVÁN POUZE PO PŘEDCHOZÍM SOUHLASU fy ELTODO, a.s.					



PŘÍLOHA 2.3 – POPIS SOUČASNÉHO STAVU A NÁVRHY KE ZLEPŠENÍ

Na základě provedené analýzy (viz příloha 2.1 – Analýza širších dopravně urbanistických souvislostí) byl pro jednotlivé definované oblasti prověřen a popsán aktuální stav komunikací, chodníků, parkování, přechodů, cyklistické dopravy, MHD a jiné, včetně popisu zjištěných problémů a návrhu možných řešení. Popisovaný stav odpovídá období 05-09/2018, kdy byla prováděna místní šetření. Červenou barvou jsou vyznačeny problémy, které jsou doloženy fotodokumentací (viz kapitola 13 této přílohy). Popsané problémy se týkají nejen organizace dopravy z hlediska koncepčního pohledu, ale i technického stavu komunikací a dopravního značení.

V podkapitolách „Možné úpravy a zlepšení“ jsou navrženy a popsány možné úpravy ke zlepšení tohoto stavu. Jedná se především o úpravu svislého dopravního značení a zajištění jeho viditelnosti, zúžení prostoru křižovatky a navedení vozidel kolmo k hlavní komunikaci, doplnění ochranných ostrůvků na dlouhých přechodech pro chodce, apod.

V dalších částech studie jsou potom detailně řešena koncepční opatření a řešení. Podrobnější rozpracování nejdůležitějších problémových lokalit, které byly určeny na projednávání s objednatelem, je provedeno v přílohách 5.3.1 – 5.3.16 a 6.2. Návrhy liniových opatření na hlavních tazích zejména z hlediska uličního profilu a bezmotorové dopravy jsou rozpracovány v přílohách 4.1 a 4.2. Některé z popsanych problémů a problémových lokalit budou řešeny v rámci již probíhajících investičních akcí města – přehled záměrů a investičních akcí viz příloha 5.2.

Obsah

PŘÍLOHA 2.3 – POPIS SOUČASNÉHO STAVU A NÁVRHY KE ZLEPŠENÍ.....	1
1 OBLAST 1.....	1
1.1 STÁVAJÍCÍ STAV	1
1.2 MOŽNÉ ÚPRAVY A ZLEPŠENÍ	2
2 OBLAST 2.....	2
2.1 STÁVAJÍCÍ STAV	2
2.2 MOŽNÉ ÚPRAVY A ZLEPŠENÍ	3
3 OBLAST 3.....	3
3.1 STÁVAJÍCÍ STAV	3
3.2 MOŽNÉ ÚPRAVY A ZLEPŠENÍ	4
4 OBLAST 4.....	4
4.1 STÁVAJÍCÍ STAV	4
4.2 MOŽNÉ ÚPRAVY A ZLEPŠENÍ	6



5	OBLAST 5.....	6
5.1	STÁVAJÍCÍ STAV	6
5.2	MOŽNÉ ÚPRAVY A ZLEPŠENÍ	7
6	OBLAST 6.....	7
6.1	STÁVAJÍCÍ STAV	7
6.2	MOŽNÉ ÚPRAVY A ZLEPŠENÍ	8
7	OBLAST 7.....	8
7.1	STÁVAJÍCÍ STAV	8
7.2	MOŽNÉ ÚPRAVY A ZLEPŠENÍ	9
8	OBLAST 8.....	9
8.1	STÁVAJÍCÍ STAV	9
8.2	MOŽNÉ ÚPRAVY A ZLEPŠENÍ	10
9	OBLAST 9.....	10
9.1	STÁVAJÍCÍ STAV	11
9.2	MOŽNÉ ÚPRAVY A ZLEPŠENÍ	12
10	OBLAST C1	12
11	OBLAST C2.....	12
11.1	STÁVAJÍCÍ STAV	12
11.2	MOŽNÉ ÚPRAVY A ZLEPŠENÍ	12
12	OBLAST C3.....	13
12.1	STÁVAJÍCÍ STAV	13
12.2	MOŽNÉ ÚPRAVY A ZLEPŠENÍ	13
13	FOTODOKUMENTACE.....	14



1 OBLAST 1

- obytná oblast - rodinné a bytové domy, dětské hřiště

1.1 STÁVAJÍCÍ STAV

KOMUNIKACE

- ulice Brodecká - úzká obousměrná komunikace šířky cca 4-5m, nezpevněná krajnice
- ulice Pleskotova, Schartova, Werichova - jednosměrná komunikace
- ulice Okružní - obousměrná dvoupřuhová komunikace
- ulice Na Kole - obousměrná jednopřuhová komunikace, v některých částech velmi úzká, částečně zpevněná a částečně nezpevněná
- ulice Zborovská, Hálkova, Bořivojova, Dělnická, U Plovárny - úzká dvoupřuhová obousměrná komunikace cca 5m široká, přednosti zprava
- ulice Horymírova, U Slovanky, Nerudova - dvoupřuhová obousměrná komunikace, část ulice zrekonstruovaná, část ne, přednosti zprava
- ulice Havlíčkova - část ulice jako obytná zóna, zbylá **část nezrekonstruovaná, špatný stav - nutná rekonstrukce**
- ulice Pionýrů - v jižní části ulice navržena obytná zóna (v krátkém úseku jednosměrná), v další části široká obousměrná komunikace
- ulice Truhlářská - obousměrná dvoupřuhová komunikace, **ve špatném stavu**
- ulice Krátká - obousměrná jednopřuhová komunikace s výhybnami
- ulice Trnovská - zákaz vjezdu motorových vozidel mimo dopravní obsluhy, dvoupřuhová obousměrná komunikace
- ulice Part. Svobody - dvoupřuhová obousměrná komunikace, dostatečně široká

PARKOVÁNÍ

- ulice Brodecká - bez parkování, případně na trávníku podél rodinných domů
- ulice Pleskotova, Schartova, Werichova - vždy ve vyhrazeném prostoru pro parkování před rodinnými domy
- ulice Okružní - v ulici, na parkovišti
- ulice Na Kole - v některých částech ulice nelze parkovat, v některých částech parkování na trávníku
- ulice Zborovská, Hálkova, Bořivojova, Dělnická, U plovárny - parkování na vyhrazených místech před domy, v parkovacích zálivech - mimo jízdní pruhy
- ulice Horymírova, U Slovanky, Nerudova - v ulici, na vyhrazených místech před domy, v parkovacích zálivech
- ulice Havlíčkova - v části obytné zóny na vyhrazených stáních, v nezrekonstruované části v ulici, ve vjezdech
- ulice Pionýrů - v obytné zóně na vyhrazených stáních, dále potom v ulici
- ulice Truhlářská - v ulici
- ulice Krátká - v ulici, před domy
- ulice Trnovská - v ulici, částečně na chodníku
- ulice Part. Svobody - v parkovacím pruhu, na parkovišti, na vyhrazených místech před domy

CHODNÍKY

- ulice Brodecká, Okružní, Na kole - nejsou
- ulice Pleskotova, Schartova, Werichova - vždy po jedné straně komunikace
- ulice Zborovská, Hálkova, Bořivojova, Dělnická, U Plovárny - po jedné straně komunikace, někdy po obou stranách, na některých místech nejsou vůbec
- ulice Horymírova, U Slovanky, Havlíčkova, Nerudova, Truhlářská - nejsou
- ulice Pionýrů - v obytné zóně společný prostor pro chodce i vozidla, v další části chodníky po obou stranách ulice
- ulice Krátká, Trnovská - **jsou úzké chodníky ve špatném stavu**



- ulice Part. Svobody - chodník po obou stranách, po jedné straně stezka pro chodce a cyklisty

PŘECHODY

- přechody přes ulici Part. Svobody, přes ulici Trnovská
- přejezd pro cyklisty přes ulici Part. Svobody

CYKLO

- ulice Part. Svobody - po jedné straně **stezka pro chodce a cyklisty (bez další návaznosti)**

MHD

- nejsou zde zastávky MHD

DALŠÍ (rozhledy, SDZ, VDZ,..)

- **nepříliš vhodný úhel napojení ulice Brodecká na komunikace Hostomickou**

1.2 MOŽNÉ ÚPRAVY A ZLEPŠENÍ

- nakolmení výjezdu z ulice Brodecká do ulice Hostomická - rozpracováno v příloze 5.3.8.

- rekonstrukce ulic ve špatném stavu (Truhlářská, Havlíčkova,..)
- zvážit možnost návrhu ulic Truhlářská, Krátká jako obytných zón

2 OBLAST 2

- obytná oblast - rodinné a bytové domy

2.1 STÁVAJÍCÍ STAV

KOMUNIKACE

- ulice Brdská - slepá dvoupruhová obousměrná komunikace, v jižní části vytvořena obytná zóna
- ulice Západní - jednosměrná komunikace bez parkovacího pruhu
- ulice Luční, Polní - obousměrná dvoupruhová komunikace
- ulice Čs. Armády - dvoupruhová obousměrná komunikace, v dobrém stavu

PARKOVÁNÍ

- ulice Brdská, Luční, Polní - v ulici
- ulice Západní - parkování pouze v zálivech u domů
- ulice Čs. Armády - parkovací pruh v severní části ulice

CHODNÍKY

- ulice Brdská - pouze podél jednoho bloku
- ulice Západní - v některých částech po jedné straně komunikace
- ulice Luční, Polní - nejsou
- ulice Čs. Armády - chodníky po jedné nebo obou stranách komunikace, v dobrém stavu (kromě severní části, kde jsou horší)

PŘECHODY

- přechody pouze přes ulici Čs. Armády



CYKLO

- v této oblasti nejsou cyklistické stezky, pruhy pro cyklisty,..

MHD

- v této oblasti nejsou zastávky MHD, linky pouze projíždí ulicí Čs. Armády

DALŠÍ (rozhledy, SDZ, VDZ,..)

- na výjezdu ze slepé ulice do ulice Brdská je značka P4 Dej přednost v jízdě, ulici Brdská značka P2 Hlavní komunikace není

- špatný rozhled z ulice Západní na ulici Čs. Armády

- část ulice Luční by bylo možné v budoucnu navrhnout jako OZ

- rozlehlá neusměrněná křižovatka Polní-Rosovická

- chybí značka P2 Hlavní komunikace v ulici Čs. Armády před křižovatkou Brdská-Čs. Armády

- křižovatka Čs. Armády-Hostomická - rozlehlá, nevhodný úhel napojení

2.2 MOŽNÉ ÚPRAVY A ZLEPŠENÍ

- zrušit značku P4 ve slepé ulice u výjezdu do ulice Brdská - místní úprava (přednost zprava)

- upravit křižovatky Polní-Rosovická - zúžení prostoru křižovatky, navádět vozidla kolmo

- doplnit značku P2 v ulici Čs. Armády před křižovatkou Brdská-Čs. Armády

- upravit křižovatku Čs. Armády-Hostomická -

rozpracováno v příloze 5.3.8

- upravit ulici Čs. Armády v úseku Polní – Boženy Němcové včetně napojení ulic – rozpracováno v příloze

5.3.9

3 OBLAST 3

- obytná oblast - rodinné domy, bytové doby, mateřská škola, dětské hřiště, dům s pečovatelskou službou, garáže, hasiči, stavebniny

3.1 STÁVAJÍCÍ STAV

KOMUNIKACE

- ulice Plk. B. Petroviče - obousměrná dvoupruhová komunikace, měření rychlosti, miniokružní křižovatka

- ulice U Slovanky - obousměrná dvoupruhová komunikace cca 6m široká

- ulice Havlíčkova, Na Lukách - obytná zóna, změna výškové úrovně na vjezdu a výjezdu, přednosti zprava

- ulice Pionýrů - obytná zóna jednosměrná, změna výškové úrovně na vjezdu a výjezdu

- ulice Žižkova - dvoupruhová obousměrná komunikace

- ulice Jáchymovská, Jiřího Wolкера, Hornická, Boženy Němcové - jednosměrná komunikace, z části jednosměrná

- ulice Mládeže - obousměrná dvoupruhová, část ulice jednosměrná

PARKOVÁNÍ

- ulice Plk. B. Petroviče - Zóna P na jihu ulice (kolmá stání)

- ulice U Slovanky - v ulici, na trávníku

- ulice Havlíčkova, Pionýrů, Na Lukách - parkování jen na vyhrazených místech

- ulice Žižkova - parkování na ulici, v zálivech (kolmé parkování)

- ulice Jáchymovská, Jiřího Wolкера, Hornická, Boženy Němcové - parkování v ulici, na parkovištích, v parkovacím pruhu



- ulice Mládeže - parkování po jedné straně ulice
- ulice Přemyslova - úzká obousměrná jednopruhová komunikace

CHODNÍKY

- ulice Plk. B. Petroviče - po obou stranách ulice, **v severní části** by byla vhodná **rekonstrukce chodníků**, stezka pro cyklisty
- ulice U Slovanky - nejsou (kromě jedné části ulice)
- ulice Havlíčkova, Pionýrů, Na Lukách - společný prostor pro vozidla i chodce
- ulice Žižkova - chodník po jedné straně ulice, **vhodná rekonstrukce**
- ulice Jáchymovská, Jiřího Wolkera, Hornická - nejsou, po jedné straně
- ulice Boženy Němcové, Mládeže - chodníky po obou stranách ulice
- ulice Přemyslova - v některých částech ulice chodníky jsou, v některých ne

PŘECHODY

- ulice Plk. B. Petroviče - několik přechodů pro chodce a přejezd pro cyklisty
- ulice Jáchymovská - několik přechodů
- ulice Přemyslova - přechod

CYKLO

- stezka pro cyklisty na krátkém úseku v ulici Plk. B. Petroviče

MHD

- zastávky MHD v ulici Plk. B. Petroviče

DALŠÍ (rozhledy, SDZ, VDZ,..)

- křižovatka U Slovanky-Na Lukách - v ulici Na Lukách je SDZ P4, v ulici U Slovanky není žádná SDZ
- křižovatka Jiřího Wolkera-Boženy Němcové - v ulici Jiřího Wolkera je SDZ P4, v ulici B. Němcové není žádná SDZ
- na křižovatkách ulic Mládeže a Přemyslova je přednost upravena pomocí SDZ

3.2 MOŽNÉ ÚPRAVY A ZLEPŠENÍ

- v ulici Na Lukách a Jiřího Wolkera zrušit SDZ P4 - místní úprava (přednost zprava)
- zrušit SDZ na křižovatkách ulic Mládeže a Přemyslova - místní úprava (přednost zprava)
- řešení křižovatky Čs. Armády – Žižkova včetně vedení chodců (chodníků a přechodů)
- upravit ulici Čs. Armády v úseku Polní – Boženy Němcové včetně napojení ulic – rozpracováno v příloze 5.3.9

4 OBLAST 4

- rodinné a bytové domy, Prokopova zahrada, základní škola, dětské hřiště, městské muzeum

4.1 STÁVAJÍCÍ STAV

KOMUNIKACE

- ulice Dlouhá - v části ulice jednosměrná komunikace jedním a druhým směrem, v jednom krátkém úseku je ulice obousměrná
- ulice Příkopy, Lomená - dvoupruhová obousměrná komunikace
- ulice Zahradní - z části jednosměrná, **z části obousměrná (ale úzká, cca 4-5m) komunikace**
- ulice Příkrá - úzká obousměrná komunikace šířky max. 5m
- ulice Mostecká, Antonína Dvořáka - dvoupruhová obousměrná komunikace



- ulice Lidická - dvoupruhová obousměrná komunikace, v jedné (západní) části ulici jednosměrná komunikace bez parkování
- ulice Ludvíka Kopáčka, Vančurova - **jednosměrná komunikace bez parkovacího pruhu při dostatečné šířce pro jeho zřízení**, část ulice Vančurova obousměrná
- ulice 28. října - obousměrná dvoupruhová komunikace, v severní části pouze jednosměrný provoz
- ulice Na Trávníkách - úzká slepá ulice pro průjezd jednoho vozidla, možnost otočení na konci ulice
- ulice Na Nábřeží - úzká dvoupruhová obousměrná komunikace jedné části, v prostřední části je komunikace širší, v jižní části jednosměrný provoz

PARKOVÁNÍ

- ulice Dlouhá, Příkopy, Lomená - v ulici, částečně na chodníku
- ulice Zahradní - částečně na chodníku, výjimečně v ulici
- ulice Příkrá - v ulici, případně zcela na chodníku
- ulice Mostecká - bez možnosti parkování, výjimečně na ulici
- ulice Antonína Dvořáka, Lidická - v ulici
- ulice Ludvíka Kopáčka, Vančurova - po jedné straně ulice
- ulice 28. října - po jedné straně komunikace v obousměrné ulici, v jednosměrné ulici **po obou stranách bez vyznačení pomocí VDZ**
- ulice Na Trávníkách - bez možnosti parkování
- ulice Na Nábřeží - v ulici - **v některých místech není dostatečný prostor na vyhnutí vozidel**, v jednosměrné ulici vyznačená parkovací stání po jedné straně

CHODNÍKY

- ulice Dlouhá - kromě jedné části ulice chodníky nejsou, částečně na nich parkují vozidla
- ulice Příkopy - chodníky jsou po obou stranách ulice, ale úzké, částečně na nich parkují vozidla
- ulice Lomená - úzký chodník po jedné straně ulice
- ulice Zahradní - v některých částech po obou stranách, ale velmi úzké – max. 1m
- ulice Příkrá - chodníky po jedné straně ulice, parkují na nich vozidla
- ulice Mostecká - bez chodníků
- ulice Antonína Dvořáka - po jedné nebo obou stranách ulice
- ulice Lidická - chodníky po obou stranách komunikace
- ulice Ludvíka Kopáčka, Vančurova - chodník po jedné straně, někdy po obou stranách komunikace
- ulice 28. října - po obou stranách komunikace
- Na Trávníkách, Na Nábřeží - po jedné straně ulice) úzký chodník

PŘECHODY

- přechody pro chodce v ulici Lidická, 28. října

CYKLO

- v této oblasti nejsou stezky pro cyklisty ani cyklistické pruhy

MHD

- v této oblasti nejsou zastávky MHD, ani tudy linky neprojíždějí

DALŠÍ (rozhledy, SDZ, VDZ,..)

- **nevhodný úhel napojení ulic Dlouhá-Part. Svobody**



- zarostlá SDZ IP4b Jednosměrný provoz v ulici 28. října

4.2 MOŽNÉ ÚPRAVY A ZLEPŠENÍ

- zjednosměrnění ulice Zahradní v západní části (ulice je velmi úzká pro průjezd dvou vozidel v opačném směru)
- zvážit návrh jednosměrné ulice v ulici Příkrá, Vančurova s parkovacím pruhem pro zajištění dostatku parkovacích míst a zároveň pohodlného průjezdu
- zřízení parkovacího pásu (vyznačit pomocí VDZ) v ulici Ludvíka Kopáčka a ulici 28. října - dostatečná šířka komunikace (zklidnění)
- v ulici Na Nábřeží vyznačit parkovací stání pomocí VDZ tak, aby byla vždy zajištěna výhybna v určité vzdálenosti pro vyhnutí dvou proti sobě jedoucích vozidel
- výjezd z ulice Dlouhá do ulice Part. Svobody nakolmit tak, aby vozidla vjíždějící na hl. komunikaci musela zpomalit, rozhledy
- zajistit viditelnost SDZ IP4b v ulici 28. října
- úprava křižovatky Pražská – Na Nábřeží a náměstí Svobody – rozpracováno v příloze 5.3.2

5 OBLAST 5

- obytná oblast - rodinné domy, pneuservis

5.1 STÁVAJÍCÍ STAV

KOMUNIKACE

- ulice U Pivovaru - dostatečně široká dvoupruhová obousměrná komunikace
- ulice U Ovčína, Na Ligruse, Malé Paseky, U Pílského potoka, Přímá - dvoupruhová obousměrná komunikace šířky cca 6m
- ulice Pražská - v dobrém stavu, šířka cca 7m

PARKOVÁNÍ

- ulice U Ovčína, Na Ligruse, Malé Paseky - v ulici, příp. z části na chodníku (může docházet k problémům s vyhýbáním vozidel)
- ulice U Pílského potoka, Přímá - v zálivech, výjimečně na silnici

CHODNÍKY

- ulice U Pivovaru - poměrně úzké, ne vždy v kvalitním stavu
- ulice U Ovčína, Na Ligruse, Malé Paseky - ano, z části na nich parkují vozidla
- ulice U Pílského potoka, Přímá - nejsou nebo jen některých úsecích
- ulice Pražská - chodníky v tomto úseku v dobrém stavu

PŘECHODY

- přechody na ulici Pražská a U Pivovaru (blízko křižovatky těchto ulic) nejsou vhodně napojeny
- místo pro přecházení na ulici Pražská v jižní části této oblasti

CYKLO

- bez vedení cyklistických tras

MHD

- zastávky MHD v ulici Pražská v dobrém stavu



DALŠÍ (rozhledy, SDZ, VDZ,..)

- zarostlá značka SDZ P4 Dej přednost v jízdě na křižovatce ulic U Ovčina-U Pivovaru

5.2 MOŽNÉ ÚPRAVY A ZLEPŠENÍ

- umístit SDZ P4 na ulici U Ovčina (na výjezdu na ulici U Pivovaru) tak, aby nedocházelo k zarůstání zelení
- posunout přechod v ulici U Pivovaru blíže ke křižovatce (zajistit návaznost na přechod na ulici Pražská) – výhledově bude řešena úprava celé křižovatky viz. příloha 5.2
- úprava křižovatky Pražská – U Ovčina – Pod Hřbitovem – detailně řešeno v příloze 5.3.3
- úprava křižovatky Rukavičkářská – U pivovaru – detailně řešeno v příloze 5.3.6

6 OBLAST 6

- obytná oblast - rodinné domy, PRO-DOMA Stavebniny

6.1 STÁVAJÍCÍ STAV

KOMUNIKACE

- ulice Nad Prachandou - bezproblémová, dostatečně široká (cca 7m), nachází se zde však PRO-DOMA Stavebniny - hodně nákladní dopravy (někdy ucpávání ulice)
- ulice Javorová, Smrková, Modřínová, Bezová - mají podobný charakter, nové, poměrně úzké (cca 4-5m), výhybny pro vyhýbání vozidel
- ulice Dubínské Kaštánky - ve velmi špatném stavu, je využívána obyvateli této oblasti (oproti ul. Pražská zde není žádná doprava, pro některé je tato trasa kratší)
- ulice Pražská - dostatečně široká, v přímých úsecích vozidla jezdí vyšší rychlostí
- ulice Knínská - v některých místech porušená vozovka (u zastávky MHD)

PARKOVÁNÍ

- ulice Nad Prachandou - na komunikaci, na trávě u domků
- ulice Javorová, Smrková, Modřínová, Bezová - na parkovacích stáních, někdy ve výhybnách, případně na chodníku (pokud se zde chodník nachází)
- ulice Knínská - v zálivu u obchodů

CHODNÍKY

- ulice Nad Prachandou - nejsou
- ulice Javorová, Smrková, Modřínová, Bezová - nejsou kromě části ulice Javorová (chodník bez zvýšeného obrubníku)
- ulice Pražská - ve velmi špatném stavu, bez snížených obrubníků, díry, v některých úsecích chybí úplně
- ulice Knínská - stezka pro chodce a cyklisty

PŘECHODY

- přechod v ulici Knínská a přechody v ulici Pražská, přechod mezi zastávkami MHD je velmi dlouhý - cca 16m

CYKLO

- vedle ulice Modřínová vede krátká stezka pro chodce a cyklisty, která není navázaná na další trasu pro cyklisty
- dále je stezka pro chodce a cyklisty podél ulice Knínská

MHD

- zastávky MHD v ulici Knínská a Pražská



DALŠÍ (rozhledy, SDZ, VDZ,..)

- v ulici Dubínské Kaštánky chybí přechod přes koleje, přitom je tato trasa běžně chodci využívána (problém mají především maminky s kočárky-nebezpečné)

6.2 MOŽNÉ ÚPRAVY A ZLEPŠENÍ

- úprava místa, kde lidé přecházejí přes koleje
- rekonstrukce ulice Dubínské Kaštánky, která je využívána především pěšími - možná úprava na stezku pro chodce a cyklisty (návaznost na Modřínovou a Knínskou)

- v ulici Dubínské Kaštánky realizovat přechod přes koleje

- rekonstrukce zastávky MHD v ulici Pražská ve směru do centra, rekonstrukce vozovky u zastávky v MHD v ulici Knínská ve směru do centra

- úprava přechodu mezi zastávkami MHD v ulici Pražská na přechod pro chodce s ostrůvkem - dojde i ke zpomalení dopravy v tomto místě

- kompletní rekonstrukce chodníků v ulici Pražská a doplnění návazností, úprava uličního profilu

- úprava křižovatky Pražská – Březová – detailně řešeno v příloze 5.3.4

7 OBLAST 7

- obytná oblast - rodinné domy i panelové domy, pohyb dětí v jižní oblasti - MŠ, dětský domov, dětské hřiště

7.1 STÁVAJÍCÍ STAV

KOMUNIKACE

- ulice Trnkova - šířka cca 4-5 m, navrhuta jako obytná zóna, ale nemá parametry OZ (zvýšený práh na vjezdu, společný prostor pro pohyb vozidel a chodců, parkování jen na vyznačených místech,...)

- ulice Chatařská, Levandulová - nezpevněné jednopruhovú obousměrné

- ulice Jeřábová - západní část jednopruhovú obousměrná nezpevněná, východní část dvoupruhová zpevněná s vozidly zaparkovanými po jedné straně komunikace

i přes zákaz stání (není dostatek parkovacích stání pro místní paneláky)

- ulice Na Větrníku - nezpevněná jednopruhovú obousměrná, navazuje na ulici Jeřábova

- ulice Ludmily Polesné - úzká jednopruhovú obousměrná nezpevněná

- ulice K Oboře - jednosměrná obytná zóna

- ulice Balabánova - slepá obousměrná komunikace (cca 5m)

- ulice Generála Beránka, Bratří Čapků a Loukotova - nová obousměrná komunikace (cca 6m), v budoucnu vhodná jako obytné zóny

- ulice Na Vlašce - dvoupruhová obousměrná komunikace (cca 6m), v úseku s ulicí K Oboře zrekonstruovaná s chodníky po straně, dále již kvalita nižší

- ulice Nad Papežem - obousměrná dvoupruhová komunikace

- ulice K Vodárně - jednopruhovú komunikace

- ulice Rukavičkářská - severní část ulice zrekonstruována, dále už ne

PARKOVÁNÍ

- u nezpevněných komunikací na trávníku, v případě zpevněných komunikací buď v ulici, částečně na chodníku (pokud je) nebo na místech vyhrazených k stání

CHODNÍKY



- kromě ulice Trnkova, Jeřábova, Rukavičkářská a části ulice Na Vlašce nejsou

PŘECHODY

- přechody v ulici Rukavičkářská, **douhý přechod přes ulici Nad Papežem** (cca 13m) na křižovatce s ulicí Rukavičkářská

CYKLO

- v severní části ulice Rukavičkářská je veden **cyklistický pruh a cyklopiktokoridor, ale aktuálně zde není zajištěna žádná návaznost (je ukončen v půlce ulice)**

MHD

- autobusová zastávka pro oba směry v ulici Rukavičkářská

DALŠÍ (rozhledy, SDZ, VDZ,..)

- na **výjezdu z ulice Jeřábová i z ulice Jasmínová** do ulice Rukavičkářská **špatný rozhled** na vozidla přijíždějící po hlavní zleva

- na **křižovatce ulic Na Větrníku a Na Valšce není určena přednost v jízdě**, ulice Na Vlašce má jasnou psychologickou přednost

- na **křižovatce ulice Bratří Čapků-Na Vlašce a Loukotova-Na Vlašce** je umístěna SDZ P4 na vedlejších ulicích, ale **na hlavní ulici chybí SDZ P2**

- **nevhodný úhel napojení ulic Rukavičkářská-U Pivovaru** - nenavádí vozidla na vedlejší komunikaci ke zpomalení před křižovatkou

- **nevhodný úhel napojení ulic K Vodárně-Nad Papežem** - nenavádí vozidla na vedlejší komunikaci ke zpomalení + **špatné rozhledy**

7.2 MOŽNÉ ÚPRAVY A ZLEPŠENÍ

- zrušit značku obytné zóny v ulici Trnková - neodpovídá parametrům obytné zóny, případně přestavět (stavební úprava na vjezdu, jedna výšková úroveň, stání,..)

- na ulici Jeřábová v úseku, kde parkují vozidla na silnici návrh několik parkovacích stání tak, aby byly zajištěny výhybny pro vyhnutí dvou protijedoucích vozidel

- náhrada SDZ P4 za P6 na výjezdu z ulic Jeřábová a Jasmínová do ulice Rukavičkářská (kvůli špatným rozhledům)

- křižovatka ulic Na Větrníku a Na Valšce - umístění SDZ P2 a P6

- doplnění SDZ P2 na ulici Na Valšce

- rozdělit dlouhý přechod přes ulici Nad Papežem pomocí dělicího ostrůvku - bezpečnější přecházení chodců a usměrnění jízdních proudů na křižovatce

- dořešit návaznost cyklistických tras (ulice Rukavičkářská)

- **stavební úprava křižovatky Rukavičkářská-U Pivovaru a K Vodárně-Nad Papežem - nakolmení vedlejší křižovatkové Větve – detailně řešeno v příloze 5.3.5 a 5.3.7**

8 OBLAST 8

- rodinné domy, sběrný dvůr, autoservis, garáže, fotovoltaická elektrárna, správa a údržba silnic, benzínová pumpa

8.1 STÁVAJÍCÍ STAV

KOMUNIKACE

- ulice Rosovická - dvoupruhová obousměrná komunikace

- ulice Bezručova - jednosměrná komunikace ve směru do centra s parkovacím pruhem

- ulice Jiráskova - dvoupruhová obousměrná komunikace s parkovacím pruhem, v západní části je ulice Jiráskova a Ke Hlinovce komunikace přestavěna na OZ



- ulice Františka Průši, Lesní, Na Chmelnici - dvoupruhová obousměrná komunikace
- ulice Anenská - dvoupruhová obousměrná komunikace, horší stav

PARKOVÁNÍ

- ulice Rosovická - v ulici, ulice Bezručova - parkovací pruh po straně silnice a na druhé straně na nezpevněné ploše
- ulice Jiráskova - parkovací pruh po straně komunikace, parkovací zóny
- ulice Františka Průši, Lesní - v ulici, **hodně zaparkovaných vozidel**, projíždí tudy nákladní automobily (sběrný dvůr, autoservis) - **může být problém s průjezdností**
- ulice Na Chmelnici - v ulici, ulice Anenská - výjimečně v ulici

CHODNÍKY

- ulice Rosovická - u centra po obou stranách, dále pak po jedné straně, v dobré kvalitě, dostatečně široké
- ulice Bezručova - úzký chodník po jedné straně
- ulice Jiráskova - po jedné straně ulice, v západní části nejsou chodníky vůbec
- ulice Františka Průši - chodníky po obou stranách, dobrá kvalita, ulice Lesní - chodník po jedné straně, kvalita horší
- ulice Na Chmelnici, ulice Anenská - pouze v části ulice po jedné straně

PŘECHODY

- ulice Rosovická, Františka Průši, Lesní, Na Chmelnici - nejsou
- ulice Bezručova, ulice Jiráskova - přechody jsou, v ulici Bezručova přechod dlouhý cca 9m

CYKLO

- žádné cyklistické trasy a úpravy v této oblasti

MHD

- v této oblasti nejsou zastávky MHD, ani tudy linky nejsou vedeny

DALŠÍ (rozhledy, SDZ, VDZ,..)

- **slepá ulice z ulice Bezručova není označená - chybí SDZ IP10a**
- **rozlehlá neusměrněná křižovatka Bezručova-Příbramská**
- **slepé ulice Kernetova zahrada a V Zahrádkách by v budoucnu mohly být rekonstruovány do charakteru obytné zóny**

8.2 MOŽNÉ ÚPRAVY A ZLEPŠENÍ

- v ulici Františka Průši a Lesní navrhnout parkovací stání tak, aby byl vždy zajištěn dostatečný prostor pro vyhnutí vozidel (i nákladních aut) – **detailně řešeno viz. příloha 5.10**
- doplnit značku IP10a před slepou ulicí (navazující na ulici Bezručova)
- **úprava křižovatky Mírové náměstí – Bezručova – Rosovická včetně profilu ulice Bezručovy – detailně řešeno viz. příloha 5.1**
- **úprava křižovatky Bezručova-Příbramská - zúžení prostoru, rozšíření a prodloužení ostrůvku blíže ke křižovatce – další úpravy plánovány v rámci investiční akce viz. příloha 5.2, 5.3.15,16**
- do budoucna zvážit úpravu ulic Kernetova zahrada a V Zahrádkách na obytné zóny

9 OBLAST 9

- obytná oblast - rodinné domy, mateřská škola, autodílna



9.1 STÁVAJÍCÍ STAV

KOMUNIKACE

- ulice Školní - severní část je jednosměrná se šikmým parkováním po jedné straně komunikace, střední a jižní části jsou obousměrné
- ulice Fričova - úzká jednosměrná komunikace, pouze v jedné krátké části je obousměrná (pro možnost příjezdu ke garážím bez nutnosti objíždky)
- ulice Tylova, U Slavie, Mánesova - obousměrná dvoupruhová komunikace, **vhodná rekonstrukce vozovky**
- ulice Husova - obousměrná dvoupruhová komunikace, v některých místech **vhodná rekonstrukce vozovky**, severní část je jednosměrná
- ulice Bedřicha Smetany - široká dvoupruhová obousměrná komunikace
- ulice Příbramská - široká obousměrná komunikace **bez zklidňujících prvků** na vjezdu do obydlených částí města a do centra (kromě měřiče rychlosti)

PARKOVÁNÍ

- ulice Školní - v severní části šikmá parkovací stání a v jižní části je velké parkoviště pro sportovní halu
- ulice Fričova - vozidla parkují v nebo před garážemi, v parkovacím pruhu podél jednosměrné komunikace (kolmá i podélná stání)
- ulice Tylova, U Slavie, Mánesova, Husova - v ulici, případně na trávníku
- ulice Příbramská - po trase několik zálivů k zaparkování vozidel, **bez svislého a/nebo vodorovného značení**

CHODNÍKY

- ulice Školní - pouze v severní části (v blízkosti mateřské a základní školy)
- ulice Fričova - chodníky jsou téměř po celé délce, v dobrém stavu
- ulice Tylova - ano, **v některých místech vhodná rekonstrukce**; v ulici U Slavie a Mánesova nejsou, v ulici Husova jsou pouze v některých úsecích úzké chodníky
- ulice Bedřicha Smetany jsou úzké chodníky, **vhodné k rekonstrukci**
- ulice Příbramská - jsou po obou stranách komunikace

PŘECHODY

- v ulici Školní mezi základní a mateřskou školou
- v ulici Fričova je přechod pro chodce a především místa pro přecházení
- v ulici Příbramská **dlouhý přechod pro chodce u křižovatky s ulicí Tylova cca 14m**

CYKLO

- nejsou zde vedeny cyklistické trasy

MHD

- autobusové zastávky jsou pouze na Mírovém náměstí (řešeno v jiném projektu) a dále v ulici Příbramské, linky projíždí ulicí Příbramská

DALŠÍ (rozhledy, SDZ, VDZ,..)

- **poměrně rozlehlá křižovatka Tylova-Příbramská, V Lipkách-Příbramská**
- **obecně špatné rozhledy na křižovatkách** – např. z ulice U Slavie a Mánesova na ulici Školní a Husova
- **špatný rozhled z ulice V Lipkách na silnici II/119** - je zde SDZ P6 a zrcadlo
- **nepřehledná a rozlehlá křižovatka Bedřicha Smetany-Příbramská, špatné rozhledy i úhel napojení komunikací**
- na **křižovatce V Lipkách a Bedřicha Smetany** je v ulici V Lipkách SDZ P6 Stůj, dej přednost v jízdě, ale přesto tu dochází k častým nehodám (dle jdv m) z důvodu



nerespektování značky a nezastavení vozidla před křižovatkou (jedná se především o výjezd z ulice V Lipkách ze západní strany), křižovatka je rozlehlá a nenavádí

řidiče ke zpomalení rychlosti

9.2 MOŽNÉ ÚPRAVY A ZLEPŠENÍ

- rekonstrukce vozovky v úsecích komunikací, kde je nutné
- vyznačit parkovací zálivy na ulici Příbramská viditelným vodorovným případně i svislým značením
- rekonstrukce povrchu některých chodníků
- použít zklidňovací prvky v ulici Příbramská - šikana, zúžení, více přechodů s ochrannými ostrůvky, apod...
- rozdělit dlouhý přechod přes ulici Příbramská ochranným ostrůvkem - tímto dojde i k mírnému zklidnění dopravy před vjezdem do centra města
- křižovatku Tylova-Příbramská a V Lipkách-Příbramská usměrnit - buď stavební úpravou nakolmením vjezdu z vedlejší ulice nebo alespoň dopravním stínem – detailně řešeno v příloze 5.3.10
- kompletní revitalizace křižovatky Bedřicha Smetany-Příbramská – detailně řešeno v příloze 5.3.10
- vjezd ze západní strany ulice v Lipkách do křižovatky V Lipkách-Bedřicha Smetany stavebně zúžit tak, aby vozidla byla nucena zpomalit nebo změnit vedení hlavní ulice - hlavní silnice by byla vedena stejně, jako navazuje komunikace II/119 - – detailně je úprava této křižovatky řešena v příloze 5.3.11
- úprava parkování v ulici Školní – detailně je tato úprava řešena v příloze 6.2

10 OBLAST C1

- oblast centra města - Mírové náměstí
- tato oblast je řešena jako samostatný investiční záměr města – detailně viz. přílohy 5.3.15 -5.3.16

11 OBLAST C2

- oblast občanské vybavenosti - poliklinika, nákupní středisko, ZŠ, gymnázium, domov pro seniory, sportovní haly, městská knihovna, zimní stadion, atd...
- do této oblasti je zařazena ulice Pražská, Za Poštou, V Lipkách a Zámecký park

11.1 STÁVAJÍCÍ STAV

- ulice Pražská
 - dlouhý přechod pro chodce u Polikliniky (přes ulici Za Poštou - 20m), další přechody pro chodce na trasy také poměrně dlouhé -cca 11 m
 - na některých místech zcela chybí signální a varovné pásy u přechodů pro chodce (např. na jedné straně přechodu jsou, na druhé ne)
 - některé části chodníků by byly vhodné k rekonstrukci
 - některé přechody pro chodce nejsou v dobrém stavu, příp. jsou dlouhé (viz ulice Pražská)
- ulice Za Poštou

11.2 MOŽNÉ ÚPRAVY A ZLEPŠENÍ

- dlouhé přechody řešit realizací dělicího ostrůvku, který rozdělí přechod na dva kratší úseky
- rekonstrukce některých částí chodníku na ulici Pražská
- úprava přechodů pro chodce - snížené obrubníky, signální a varovné pásy, vodící pás přechodu při délce přechodu >8m



12 OBLAST C3

- průmyslová zóna (fabriky, továrny), obchody, železniční stanice, benzínová pumpa,...
- do této oblasti je zařazena ulice Nádražní, Březová, Na Zlaté stezce
- křižovatka ulic Pražská-U Pivovaru-Knínská řešena jako samostatný projekt

12.1 STÁVAJÍCÍ STAV

- ulice Nádražní
 - rozbitá komunikace
 - přechod pro chodce u křižovatky s ulicí Pražská není čitelný a navíc do něj zasahuje ohrazené parkování pro zákazníky rest. Na Prachandě
- ulice Březová
 - bez chodníků
 - na křižovatce s ulicí Pražská je zarostlá značka P4

12.2 MOŽNÉ ÚPRAVY A ZLEPŠENÍ

- přechod pro chodce u křižovatky Nádražní-Pražská zrušit - místo pro přecházení nebo zrekonstruovat
- doplnění chodníků v ulici Březová?
- na křižovatce s ulicí Pražská zajistit viditelnost značky P4 Dej přednost v jízdě

13 FOTODOKUMENTACE



Obr. 1 Rozlehlá křižovatka ulic Nad Papežem – K Vodárně, nevhodný úhel napojení



Obr. 2 Ulice Dubínské kašánky – lidé zde přecházejí přes železniční koleje



Obr. 3 Vozidla parkující v ulici Jeřábova – možný průjezd pouze jednoho vozidla (nedostatečný prostor pro vyhnutí vozidel)



Obr. 4 Ulice Rukavičkářská – aktuálně není zajištěna návaznost cyklistických tras



Obr. 5 Nedostatečný rozhled z ulice Jasmínová na hlavní komunikaci Rukavičkářská



Obr. 6 Obytná zóna v ulici Jiráskova a Ke Hlinovce nemá parametry obytné zóny – jedna výšková úroveň, parkování dovoleno jen na vyznačených parkovacích stáních



Obr. 7 Stávající parkovací stání v ulici Školní



Obr. 8 Přechod pro chodce v ulici za Poštou – vhodné provést nové VDZ



Obr. 9 Špatně viditelná svislá dopravní značka Dej přednost v jízdě



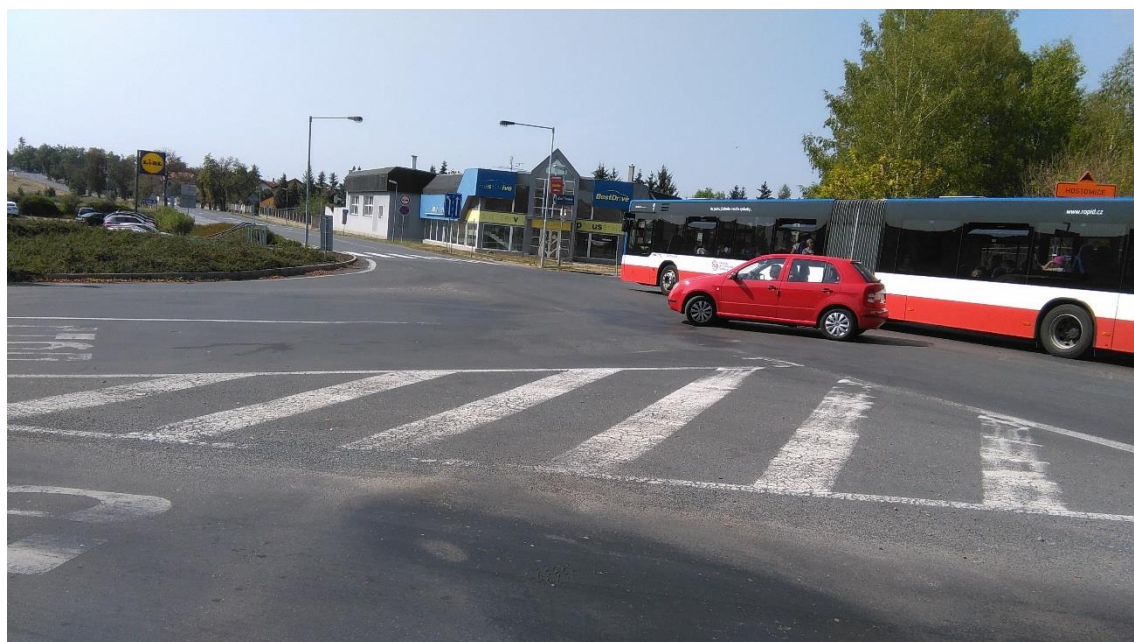
Obr. 10 Poničená vozovka na příjezdové cestě k železniční stanici Dobříš



Obr. 11 Ulice Březová - nezpevněná krajnice



Obr. 12 Díry v komunikaci u autobusové zastávky Dobříš, železniční stanice (ulice Knínská)



Obr. 13 Rozlehlá křižovatka ulic Knínská – Pražská – U Pivovaru



Obr. 14 Zarostlé svislé dopravní značení v ulici Pražská – parkoviště u Polikliniky vpravo, není vůbec vidět značka P+R, šipka vlevo



Obr. 15 Parkoviště P+R – ulice Pražská



Obr. 16 Autobusová zastávka Dobříš, žel. st. v ulici Pražská ve špatném technickém stavu



Obr. 17 Velmi dlouhý přechod přes ulici Pražská mezi autobusovými zastávkami (cca 16 m)



Obr. 18 Chodníky v ulici Pražská (severní části) ve velmi špatném technickém stavu



Obr. 19 Chodníky v ulici Pražská (severní části) ve velmi špatném technickém stavu



Obr. 20 Chybějící chodník v jednom úseku ulice Pražské (naproti benzínové pumpy) – pouze „pěšina“



Evropská unie Evropský sociální fond Operační program Zaměstnanost

NÁZEV PROJEKTU: Efektivní správa Zdravého města Dobříše
REGISTRAČNÍ ČÍSLO: CZ.03.4.74/0.0/0.0/16_033/0002924

OBJEDNATEL



Dobříš

MĚSTO DOBŘÍŠ

MÍROVÉ NÁMĚSTÍ 119, 263 01 DOBŘÍŠ
IČ: 00242098

HLAVNÍ PROJEKTANT



ELTODO a.s.

SÍDLLO: NOVODVORSKÁ 1010/14, 142 00 PRAHA 4
IČ: 45274517

SPOLUPRÁCE

DOPRAVNISTUDIE.CZ



ELTODO
OSVĚTLENÍ



ODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	VYPRACOVAL	KONTROLA	HIP	JTSK	Bpv
ING. PRŮŠA, ING. KAPITÁN	ING. ŽÁK	ING. PRŮŠA	ING. PRŮŠA	ČÍSLO SOUPRAVY	
AKCE				ČÍSLO SMLOUVY	MDOBPO08E5E2
ÚZEMNĚ DOPRAVNÍ KONCEPCE MĚSTA DOBŘÍŠE, STŘEDOČESKÝ KRAJ				DOKUMENTACE	KONCEPCE
				MĚŘÍTKO	-
NÁZEV				DATUM	10/2018
				POČET FORMÁTŮ	-
KONCEPCE VEŘEJNÉHO OSVĚTLENÍ - ZATŘÍDĚNÍ KOMUNIKACÍ				ČÍSLO PŘÍLOHY	7
DOKUMENTACI LZE UŽÍVAT POUZE VE SMYSLU PŘÍSLUŠNÉ SMLOUVY O DÍLO. VÝKRES, ČI JEHO ČÁST, MŮŽE BÝT KOPÍROVÁN NEBO JINÝM ZPŮSOBEM ROZŠÍŘOVÁN POUZE PO PŘEDCHOZÍM SOUHLASU fy ELTODO, a.s.					



1. Zatřídění komunikací do tříd osvětlení dle ČSN EN 13201

Základem pro zařazení komunikací do tříd osvětlení je hledisko dopravního významu a společenská důležitost jednotlivých komunikací. Zatřídění komunikací do tříd osvětlení v obci Dobříš vychází z platné normy pod označením ČSN EN 13201.

- ČSN CEN/TR 13201-1 Osvětlení pozemních komunikací – Část 1: Návod pro výběr tříd osvětlení 12/2017
- ČSN EN 13201-2 Osvětlení pozemních komunikací – Část 2: Požadavky, 6/2016
- ČSN EN 13201-3 Osvětlení pozemních komunikací – Část 3: Výpočet, 6/2016
- ČSN EN 13201-4 Osvětlení pozemních komunikací – Část 4: Metody měření, 6/2016
- ČSN EN 13201-5 Osvětlení pozemních komunikací – Část 5: Ukazatele energetické náročnosti, 6/2016

Pro každou komunikaci (případně jejím úsekům) s přiřazenou třídou osvětlení jsou dle ČSN EN 13201-2 definovány požadavky na osvětlení. V obci Dobříš jsou rozděleny komunikace do tří tříd M, C a P:

- **Třídy M** jsou určeny pro řidiče motorových vozidel na silnicích a v některých zemích také na místních komunikacích povolující střední a vysoké rychlosti dopravy. Podle CEN/TR 13201-1 je střední rychlost v rozmezí $40 < v \leq 70$ km/h a vysoká rychlost $v > 70$ km/h.
- **Třídy C** jsou určeny pro řidiče motorových vozidel, ale pro použití v konfliktních oblastech, kde nelze použít předpoklady pro výpočet jasů vozovky, jako jsou nákupní třídy, složité křižovatky, kruhové objezdy a úseky s dopravními kolonami.
- **Třídy P** jsou určeny hlavně pro chodce a cyklisty pohybujících se po chodnících a cyklostezkách, pro řidiče motorových vozidel pohybujících se nízkou rychlostí na místních komunikacích, pro obytné zóny, pro odstavné a parkovací pruhy a další dopravní prostory, které leží odděleně nebo podél vozovky silnice nebo místní komunikace.

Při stanovování konkrétní třídy se vyhodnocuje mnoho parametrů, např. typ uživatelů komunikace, jejich typická rychlost, intenzita provozu, jas okolí, hustota křižovatek, výskyt konfliktních zón a další. Pro každou třídu jsou definovány veličiny, které se sledují, a hodnoty, kterých by měly nabývat. Podrobněji jsou uvedeny v následujících třech tabulkách.

Třída osvětlení	L_m (cd/m ²) (min. udržovaná hodnota)	U_0 (-) (minimální hodnota)	U_l (-) (minimální hodnota)	f_{Tl} (%) (maximální hodnota)	R_{El} (-) (minimální hodnota)
M1	2	0,4	0,7	10	0,35
M2	1,5	0,4	0,7	10	0,35
M3	1	0,4	0,6	15	0,30
M4	0,75	0,4	0,6	15	0,30
M5	0,5	0,35	0,4	15	0,30
M6	0,3	0,35	0,4	20	0,30

Tabulka 1: Požadavky tříd M

L_m (cd/m ²)	Průměrný jas
U_0 (-)	Celková rovnoměrnost
U_l (-)	Podélná rovnoměrnost
f_{Tl} (%)	Prahový přírůstek
R_{El} (-)	Činitel osvětlení okolí



Třída osvětlení	E_m (lx) (minimální udržovaná hodnota)	U_0 (-) (minimální hodnota)
C0	50	0,4
C1	30	0,4
C2	20	0,4
C3	15	0,4
C4	10	0,4
C5	7,5	0,4

Tabulka 2: Požadavky tříd C

E_m (lx) Průměrná osvětlenost
 U_0 (-) Celková rovnoměrnost

Třída osvětlení	E_m (lx) (minimální udržovaná hodnota)	E_{min} (lx) (minimální hodnota)
P1	15	3
P2	10	2
P3	7,5	1,5
P4	5	1
P5	3	0,6
P6	2	0,4
P7	-	-

Tabulka 3: Požadavky tříd P

E_m (lx) Průměrná osvětlenost
 E_{min} (lx) Minimální osvětlenost



2. Zatřídění komunikací v tabulkové podobě

OGC_FID	Název ulice	Třída osvětlení	Teplota chromatičnosti
1	28. října	P4	3000K
2	Anenská	P5	3000K
3	Anenská	P4	3000K
4	Antonína Dvořáka	P4	3000K
5	Antonína Dvořáka	P4	3000K
6	Azalková	P5	3000K
7	Bedřicha Smetany	P4	3000K
8	Bezová	P4	3000K
10	Bezručova	M5	3000K
12	Bořivojova	P4	3000K
13	Boženy Němcové	P4	3000K
14	Bratří Čapků	P5	3000K
15	Brdská	P5	3000K
17	Brodce	P5	3000K
18	Brodce	P4	3000K
19	Brodecká	P4	3000K
20	Březová	P4	3000K
22	Čs. armády	M5	3000K
23	Dělnická	P4	3000K
24	Dlouhá	P4	3000K
25	Družstevní	P5	3000K
26	Dubinské Kaštánky	P4	3000K
26	Dubinské Kaštánky	P5	3000K
26	Dubinské Kaštánky	P5	3000K
28	Dukelské náměstí	P5	3000K
32	Františka Průši	P4	3000K
33	Fričova	P4	3000K
34	Hálkova	P4	3000K
35	Havlíčková	P4	3000K
36	Hornická	P4	3000K
37	Horymírova	P4	3000K
41	Hostomická	M5	3000K
42	Husova	P4	3000K
44	Chatařská	P5	3000K
45	Chotobuř	P5	3000K
46	Jáchymovská	P4	3000K
47	Jasmínová	P5	3000K
48	Javorová	P4	3000K
49	Jeřábová	P5	3000K
50	Jiráskova	P4	3000K
52	Jiřího Wolkra	P4	3000K
53	K Oboře	P5	3000K



OGC_FID	Název ulice	Třída osvětlení	Teplota chromatičnosti
54	K Vodárně	P4	3000K
55	Karnetova zahrada	P4	3000K
55	Karnetova zahrada	P5	3000K
56	Ke Bzdince	P4	3000K
57	Ke Hlinovce	P4	3000K
60	Krásný život	P4	3000K
61	Krátká	P4	3000K
62	Lesní	P4	3000K
63	Levandulová	P5	3000K
65	Lidická	P4	3000K
66	Lidická	P4	3000K
68	Lípová	P5	3000K
69	Lomená	P4	3000K
70	Loukotova	P5	3000K
71	Luční	P5	3000K
72	Ludvíka Kopáčka	P4	3000K
73	Malé paseky	P4	3000K
74	Mánesova	P4	3000K
75	Mírové náměstí	M4	3000K
77	Mírové náměstí	C5	3000K
78	Mládeže	P4	3000K
79	Modřínová	P4	3000K
80	Mostecká	P4	3000K
81	Mostecká	P4	3000K
83	Na Čihadlech	P5	3000K
84	Na Chmelnici	P4	3000K
85	Na Kole	P5	3000K
86	Na Kole	P5	3000K
87	Na Ligruse	P4	3000K
88	Na Lukách	P4	3000K
89	Na Nábřeží	P4	3000K
90	Na Trávníkách	P5	3000K
92	Na Vargači	P4	3000K
93	Na Vlašce	P4	3000K
94	Na Zlaté stezce	P4	3000K
95	Na Zlaté stezce	P4	3000K
95	Na Zlaté stezce	P5	3000K
96	Nad Papežem	P4	3000K
97	Nad Papežem	P4	3000K
98	Nad Prachandou	P4	3000K
99	Nádražní	P4	3000K
100	Náměstí Komenského	P4	3000K
102	Náměstí Svobody	P4	3000K
103	Náměstí Svobody	P4	3000K



OGC_FID	Název ulice	Třída osvětlení	Teplota chromatičnosti
105	Čs. armády	P4	3000K
106	bez jména	P5	3000K
108	bez jména	P4	3000K
110	bez jména	P4	3000K
120	II/114	M5	3000K
121	bez jména	P4	3000K
123	bez jména	P5	3000K
129	bez jména	P4	3000K
130	bez jména	P4	3000K
132	bez jména	P4	3000K
133	bez jména	P5	3000K
134	bez jména	P4	3000K
137	V Lipkách	M6	3000K
140	bez jména	P5	3000K
145	bez jména	P5	3000K
146	bez jména	P5	3000K
150	bez jména	P5	3000K
151	bez jména	P5	3000K
153	bez jména	P5	3000K
162	U Hřbitova	P5	3000K
164	bez jména	P4	3000K
169	bez jména	P5	3000K
172	Obora	P4	3000K
173	bez jména	P5	3000K
176	bez jména	P5	3000K
180	bez jména	P4	3000K
182	Nerudova	P4	3000K
184	Nová	P5	3000K
185	Nová	P4	3000K
186	Okružní	P4	3000K
187	Part. Svobody	M6	3000K
188	Pionýrů	P4	3000K
190	Pleskotova	P4	3000K
191	Plk. B. Petroviče	M6	3000K
191	Plk. B. Petroviče	M6	3000K
194	Pod Hřbitovem	P4	3000K
195	Polní	P4	3000K
197	Pražská	M4	3000K
198	Pražská	M4	3000K
201	Přemyslova	P4	3000k
202	Přemyslova	P5	3000K
204	Příbramská	M5	3000K
205	Příbramská	M5	3000K
207	Příkopy	P4	3000K



OGC_FID	Název ulice	Třída osvětlení	Teplota chromatičnosti
208	Příkrá	P5	3000K
209	Přímá	P4	3000K
211	Rosovická	M6	3000K
212	Rukavičkářská	M6	3000K
212	Rukavičkářská	M6	3000K
212	Rukavičkářská	P4	3000K
212	Rukavičkářská	P4	3000K
212	Rukavičkářská	P4	3000K
213	Růžová	P5	3000K
214	Schartova	P4	3000K
215	Smrková	P4	3000K
218	Šeříková	P5	3000K
220	Šípková	P5	3000K
222	Školní	P4	3000K
223	Trnková	P5	3000K
224	Trnovská	P4	3000K
225	Truhlářská	P5	3000K
226	Tylova	P4	3000K
228	Tyršovo náměstí	M5	3000K
231	U Kodetky	P4	3000K
232	U Ovčina	P4	3000K
233	U Pilského potoka	P4	3000K
234	U Pivovaru	P5	3000K
235	U Pivovaru	M6	3000K
236	U Plovárny	P4	3000K
237	U Slavie	P4	3000K
238	U Slovanky	P4	3000K
240	Úzká	P5	3000K
241	V Lipkách	M6	3000K
243	V Lipkách	P4	3000K
244	V Zahradách	P4	3000K
245	Vančurova	P4	3000K
246	Vančurova	P4	3000K
247	Vlaška	P5	3000K
248	Werichova	P4	3000K
249	Jiřího Wolкера	P4	3000K
250	Za Branou	P4	3000K
251	Za Poštou	P4	3000K
252	Zahradní	P4	3000K
253	Západní	P5	3000K
254	Zborovská	P4	3000K
255	Žižkova	P4	3000K
257	bez jména	P5	3000K
262	bez jména	P5	3000K

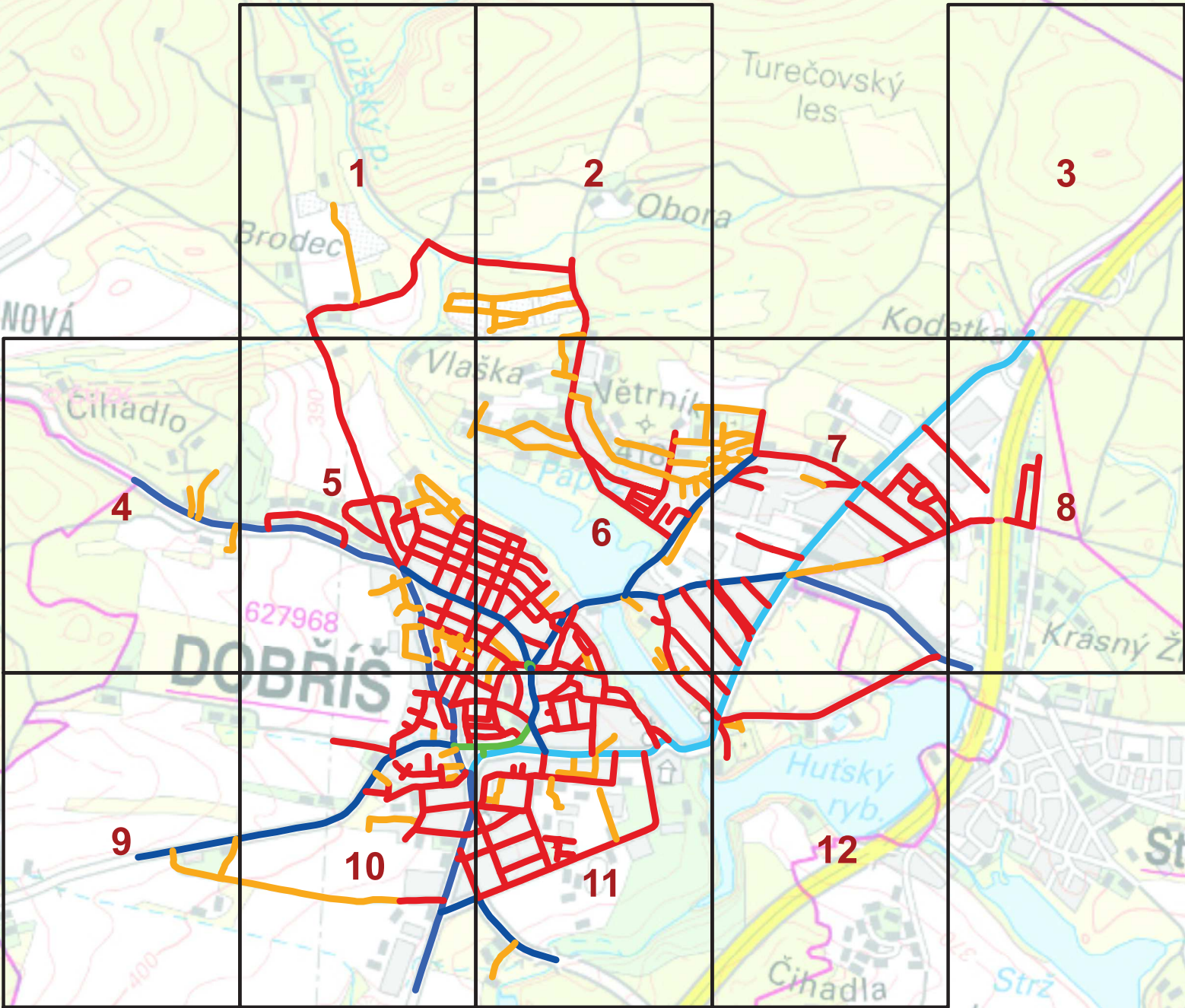


OGC_FID	Název ulice	Třída osvětlení	Teplota chromatičnosti
263	Plk. B. Petroviče kruhový objezd	C5	3000K

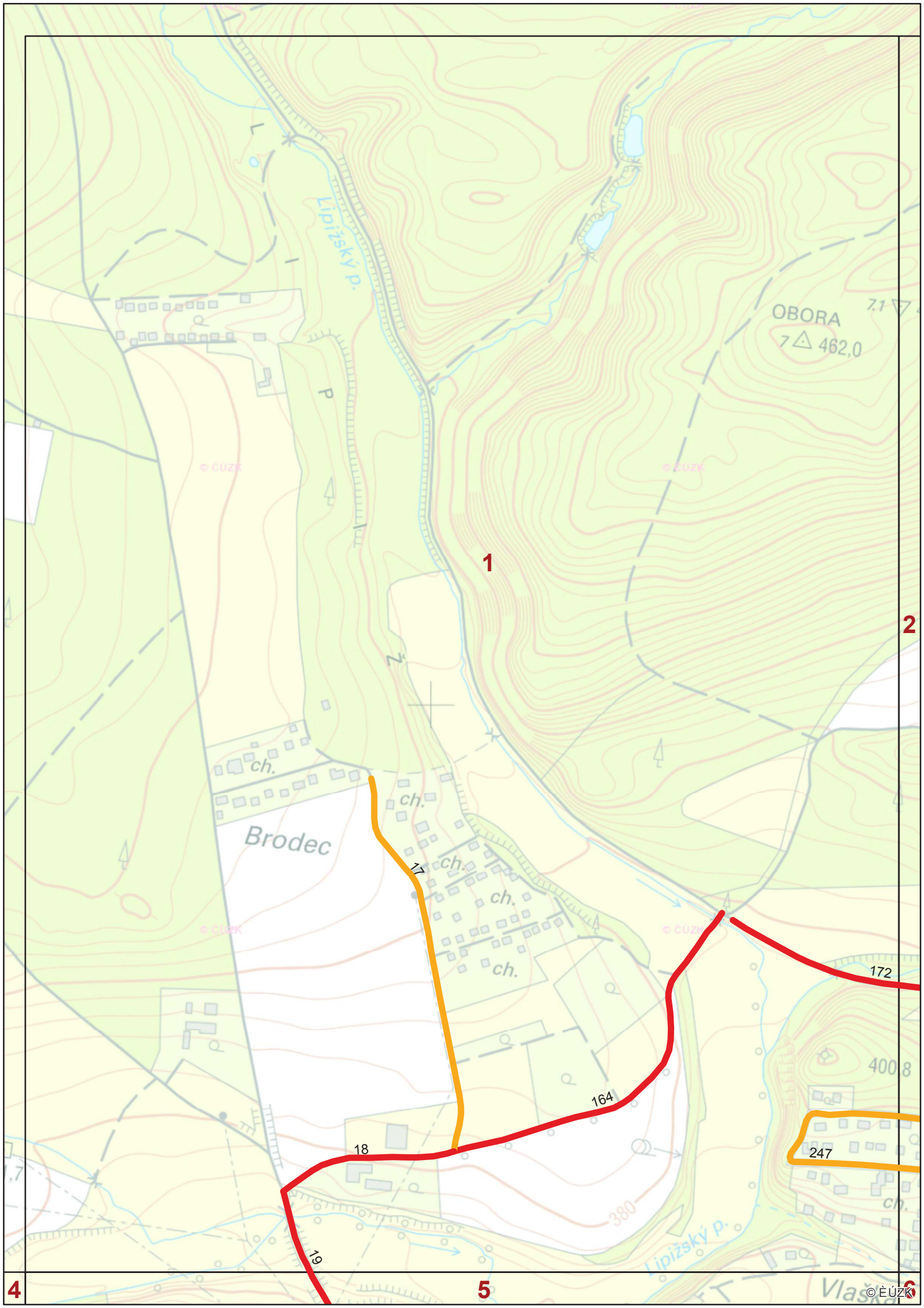


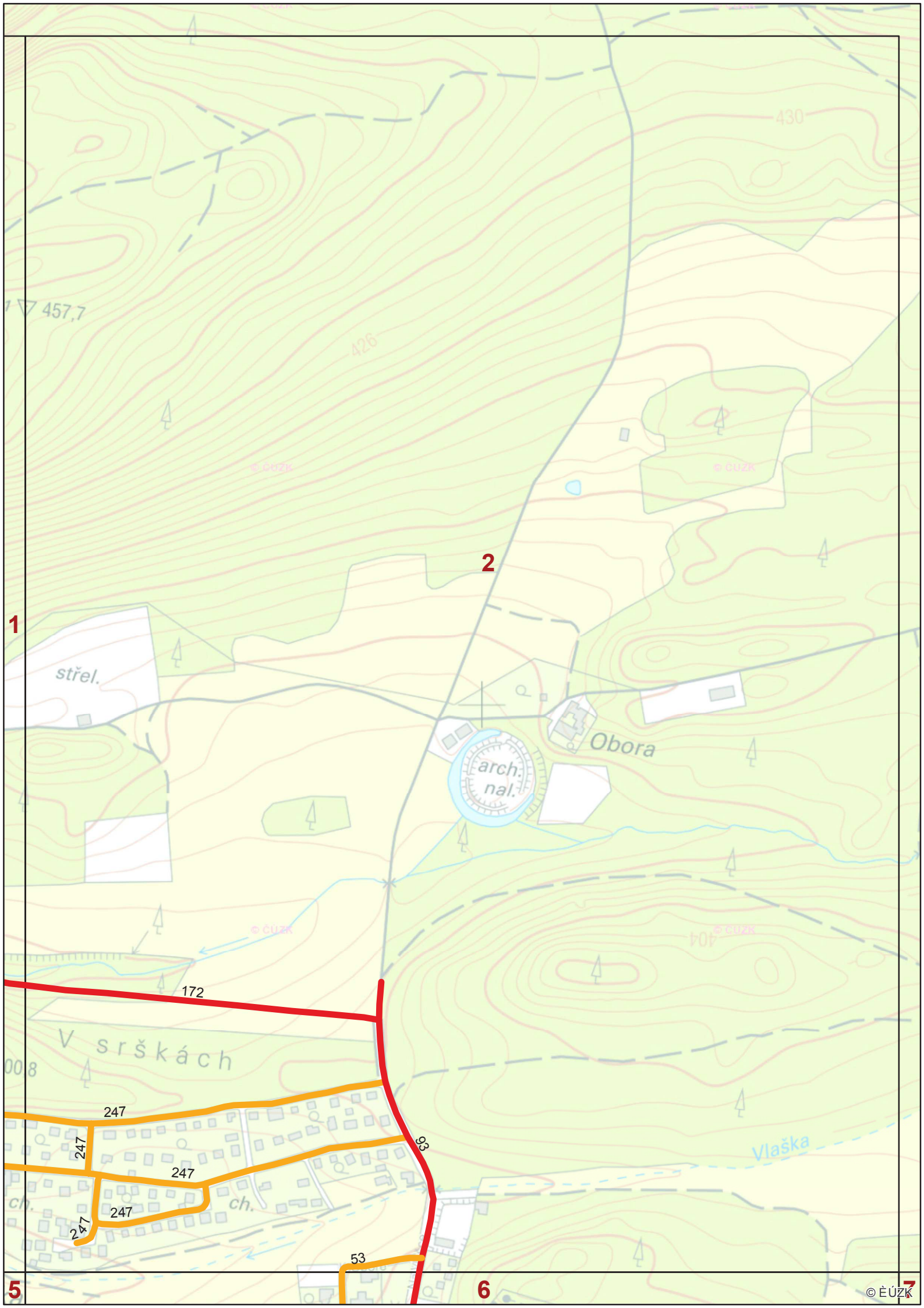
3. Zatřídění komunikací v grafické podobě

Dobříš - třídy osvětlení



Třída osvětlení	
	C5
	M4
	M5
	M6
	P4
	P5





457,7

426

430

2

střel.

Obora

arch.
nal.

172

V srškách

247

247

247

247

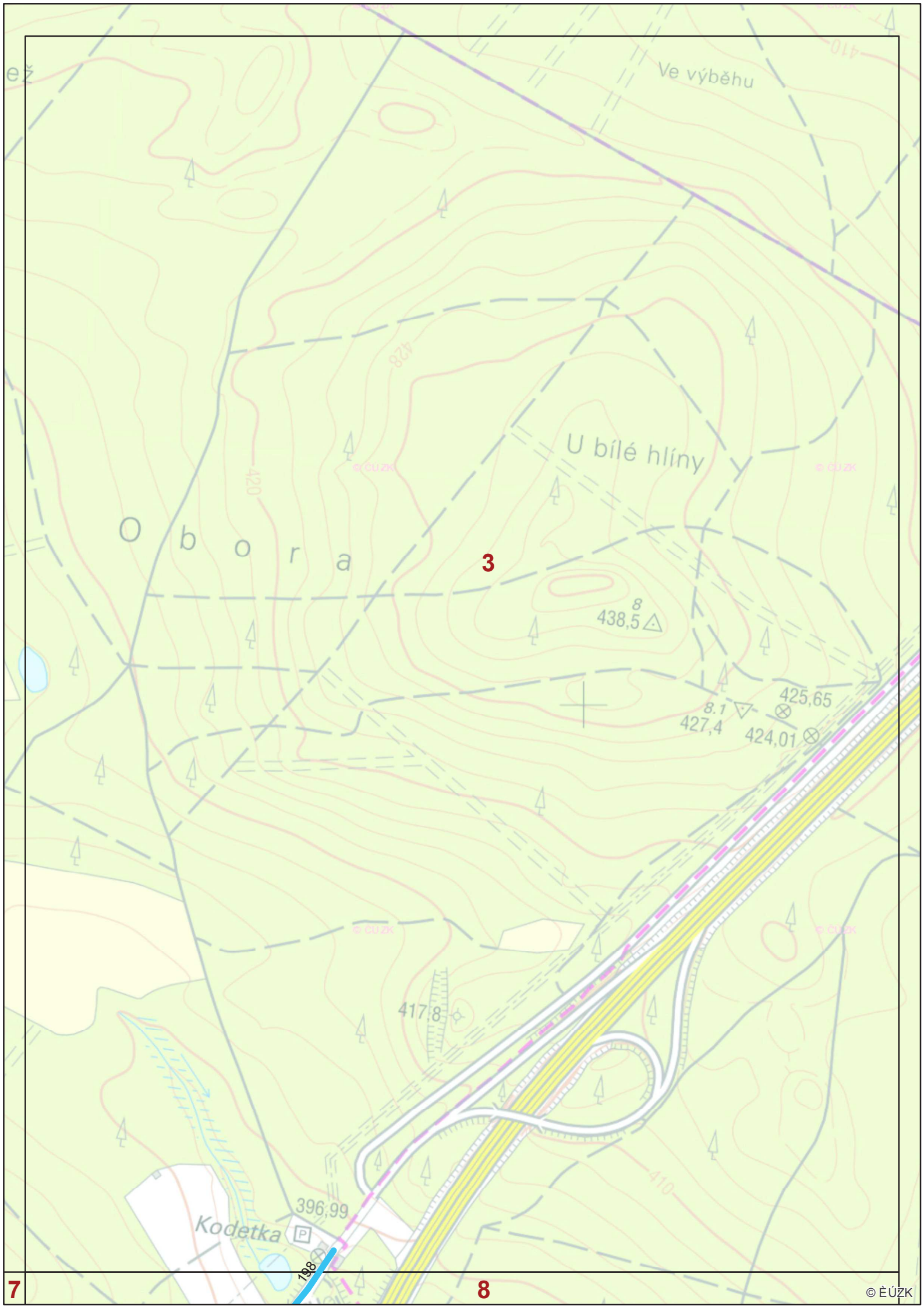
53

Vlaška

5

6

7
© EÚZK



Ve výběhu

O b o r a

U bílé hlíny

Kodetka

3

8
438,5

8.1
427,4

425,65
424,01

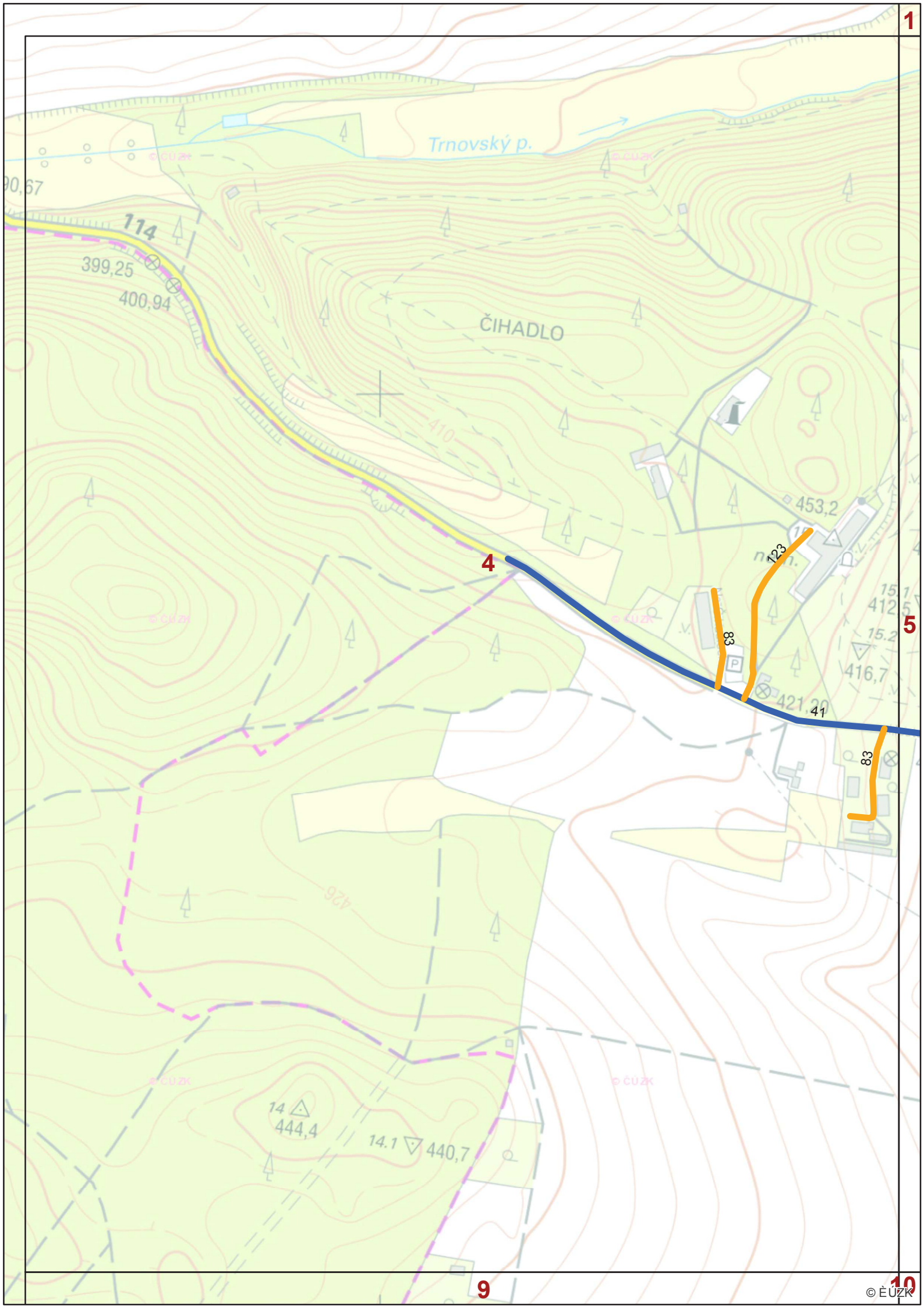
417,8

396,99

410

7

8



1

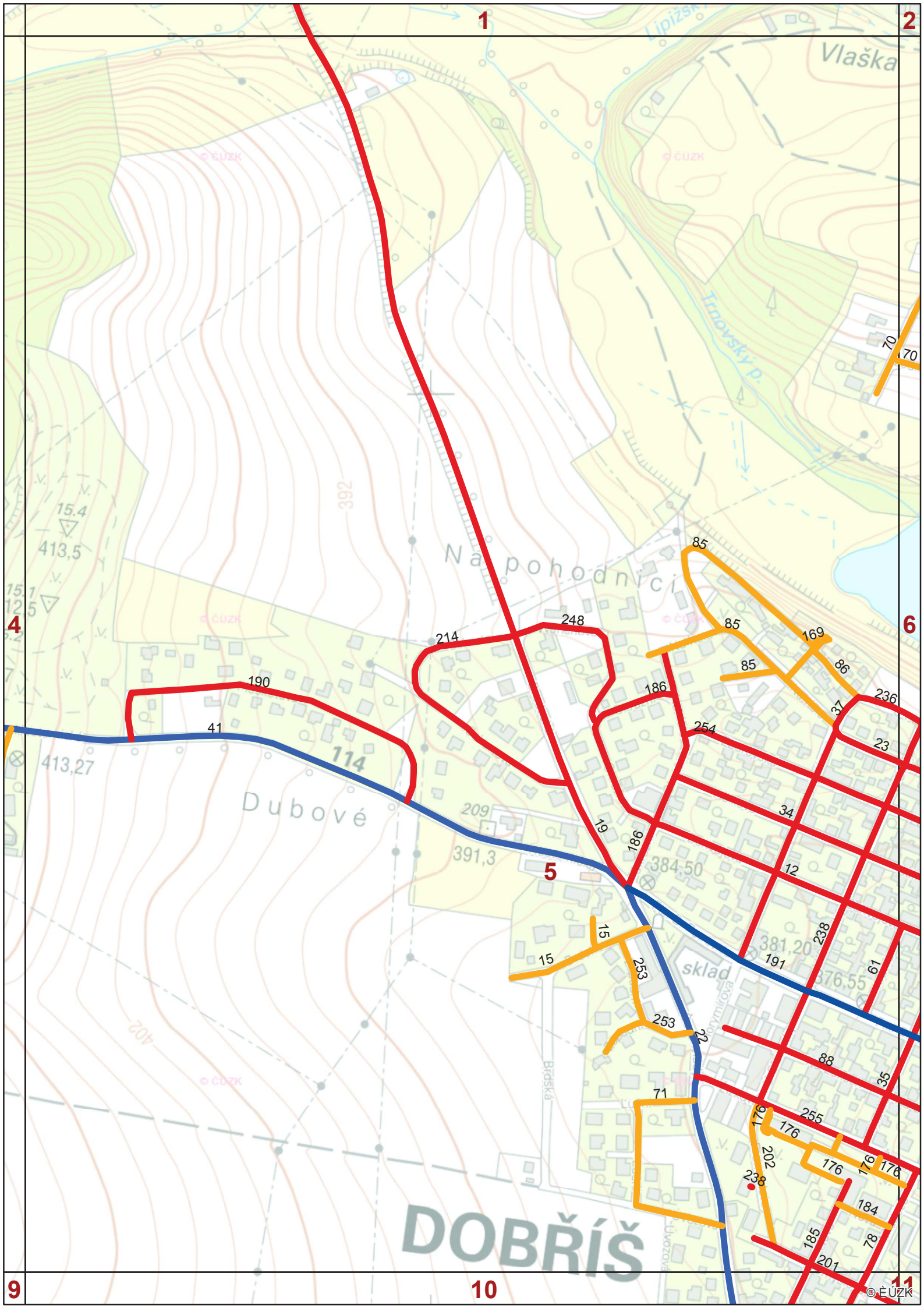
5

10

4

9

© ĚÚŽK



1

2

4

6

5

9

10

11

DOBŘÍŠ

Vlaška

Nápočodnice

Dubové

sklad

Brdská

ČÚZK

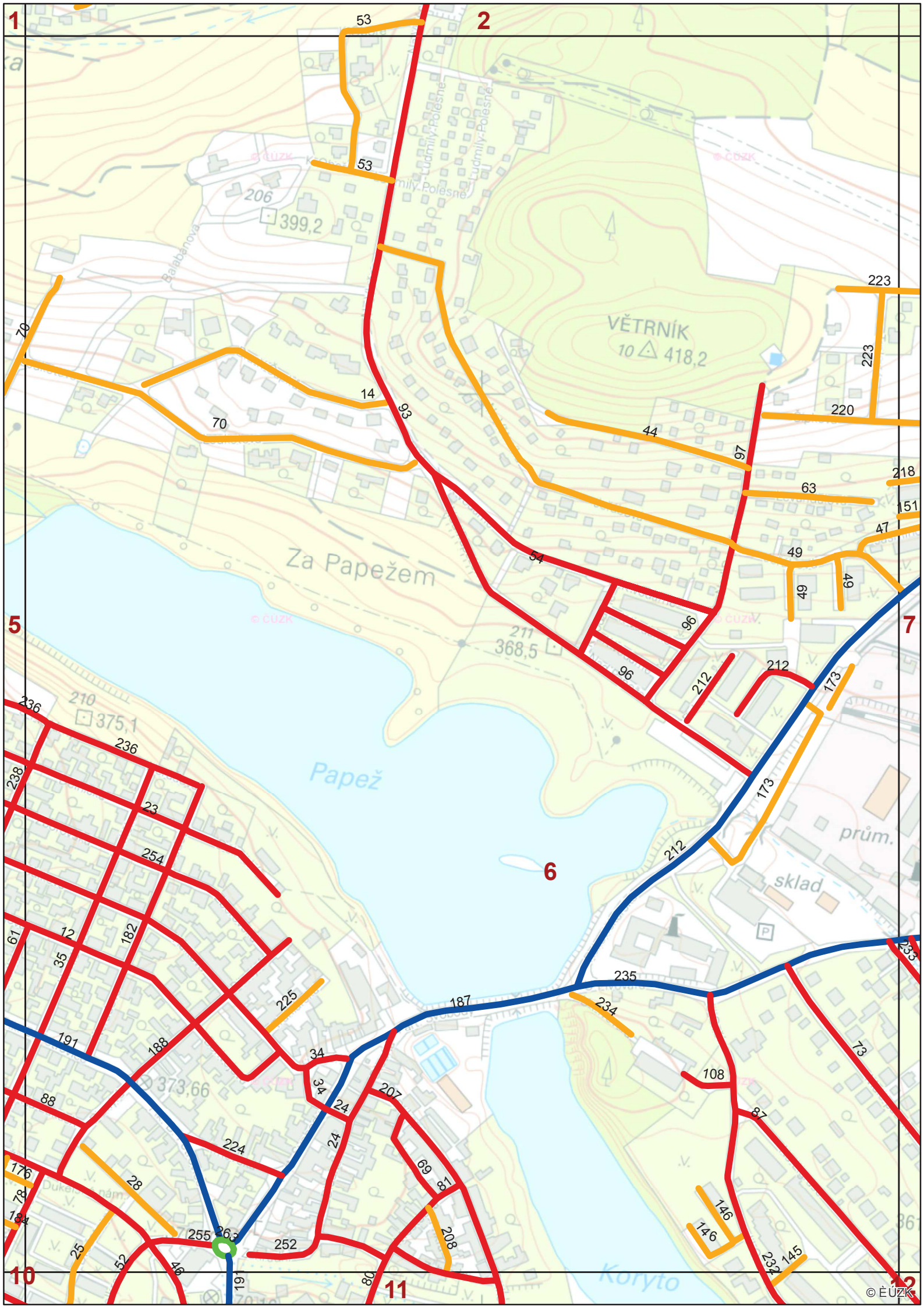
ČÚZK

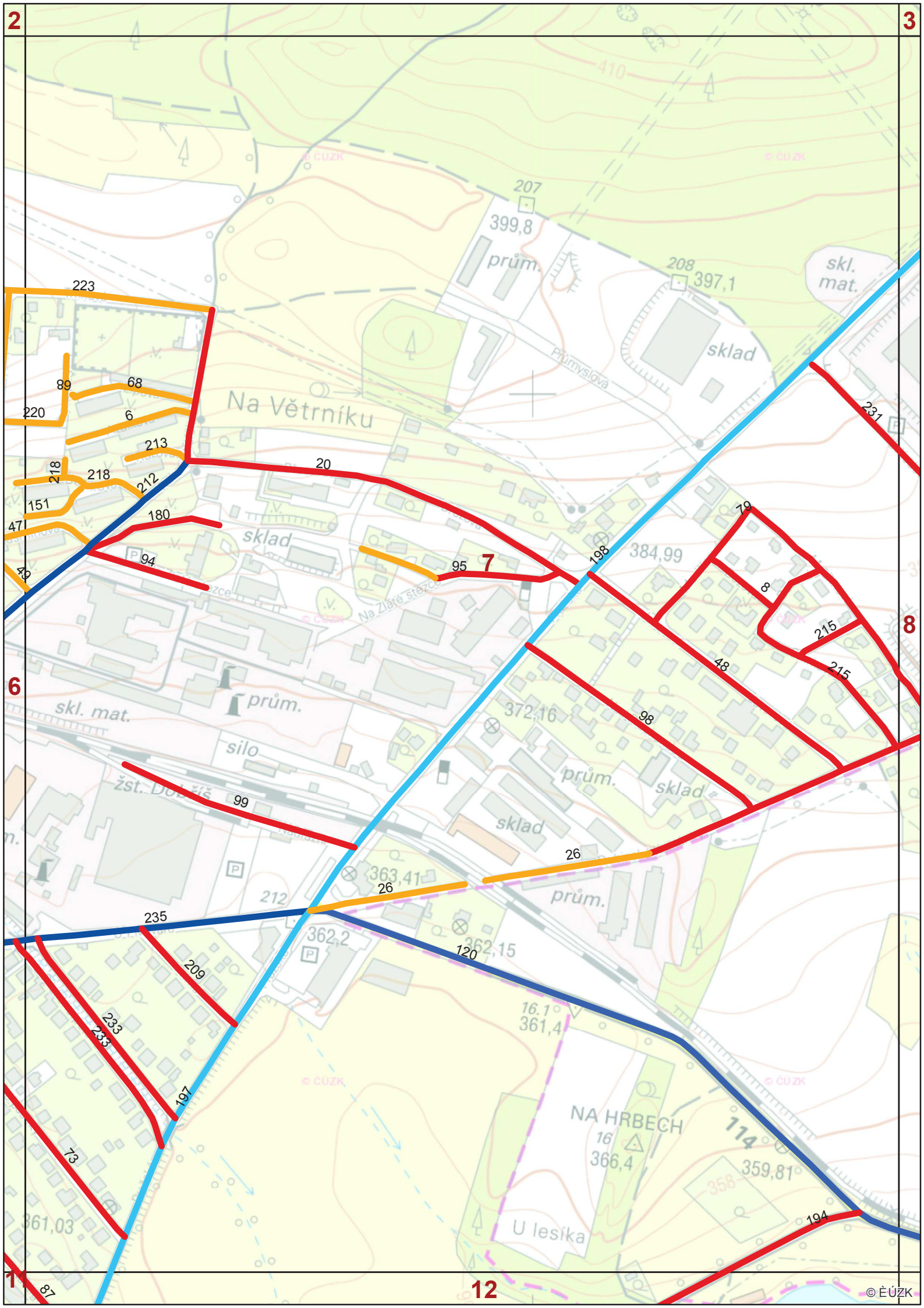
ČÚZK

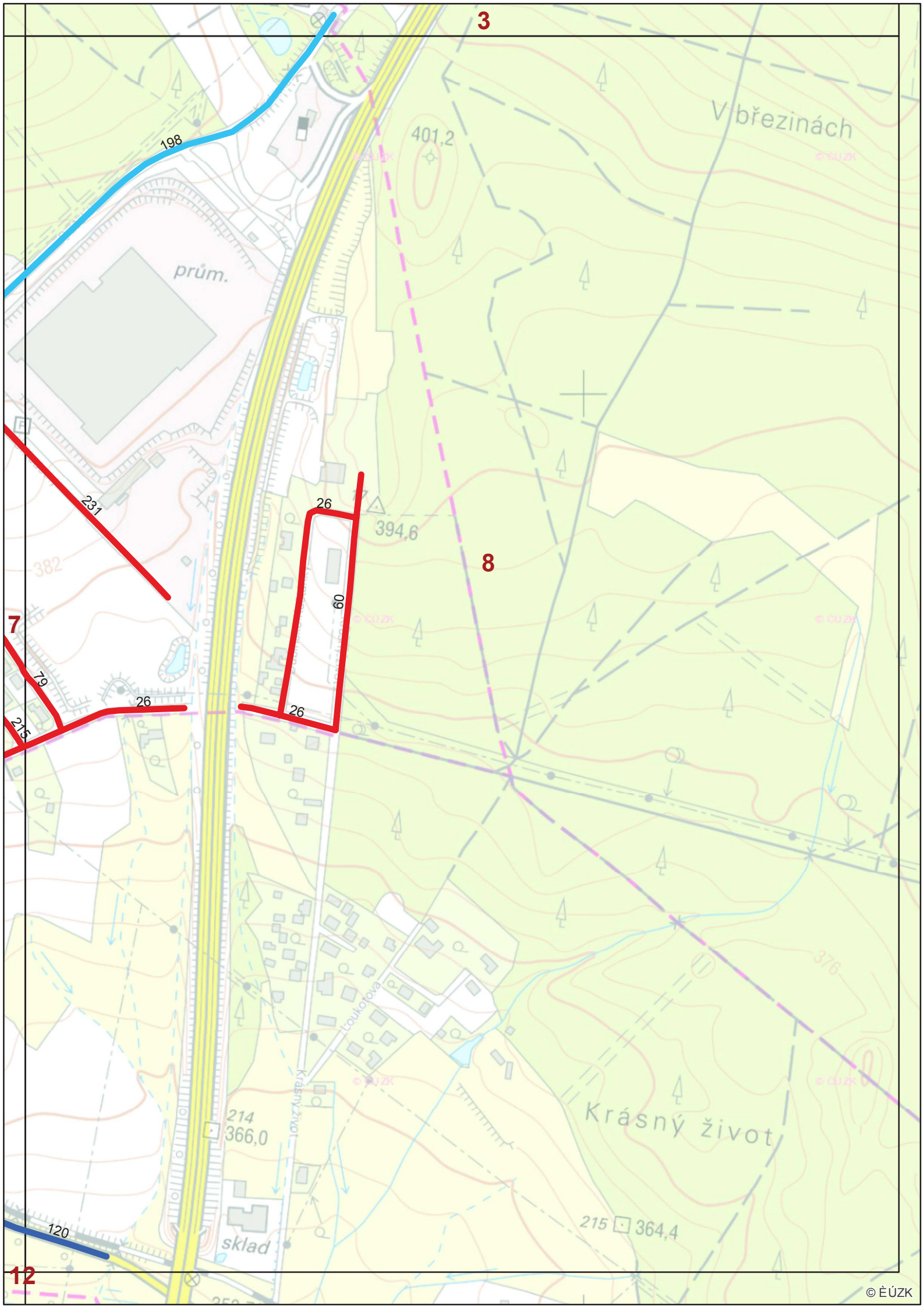
ČÚZK

ČÚZK

© EÚZK







3

V březinách

198

401,2

prům.

231

26

394,6

8

60

7

79

26

26

215

214
366,0

Krásný život

Loukotova

Krásný život

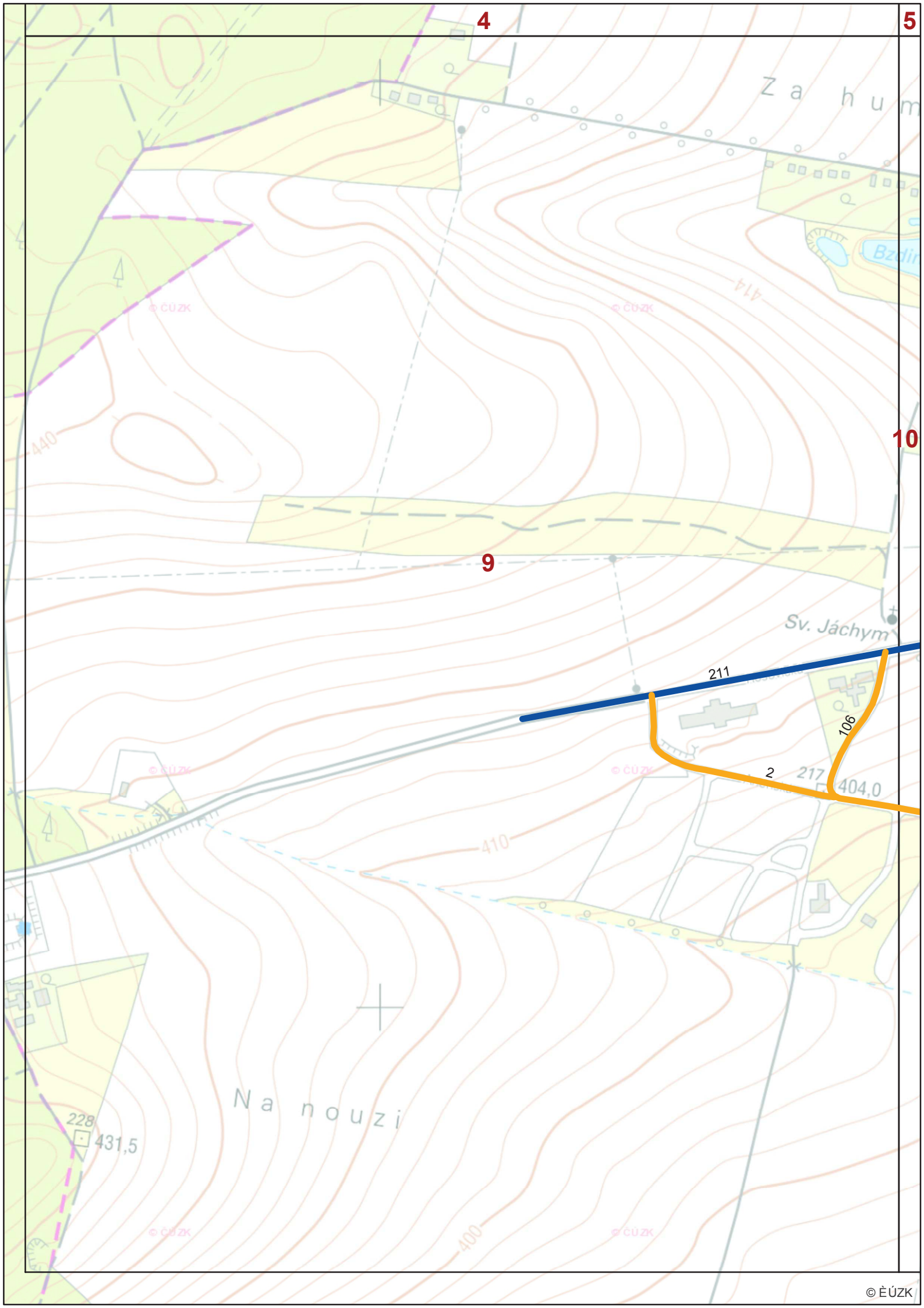
376

215
364,4

sklad

120

12



4

5

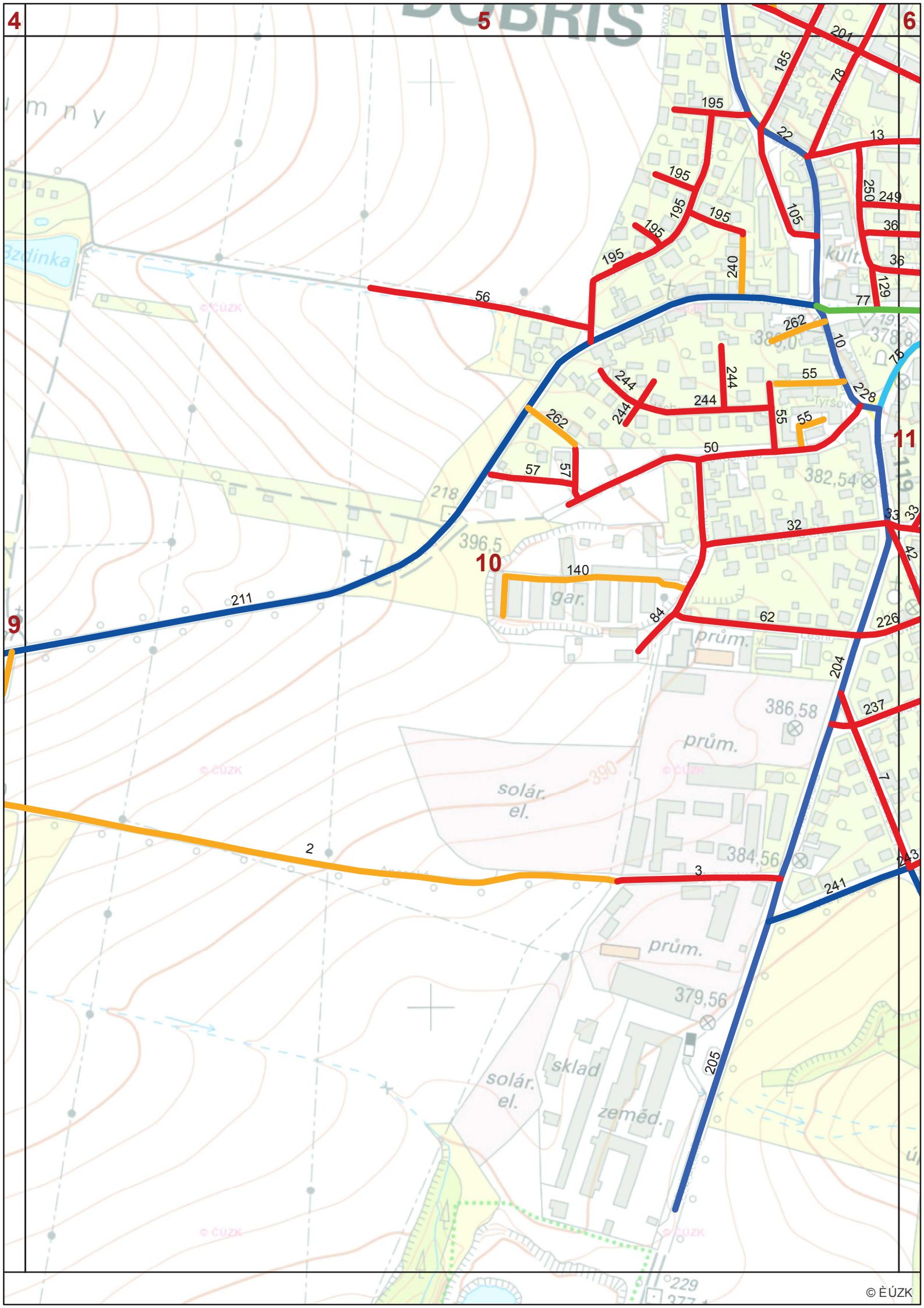
Z a h u m

10

9

Sv. Jáchym

N a n o u z i



DUBRIS

4

5

6

9

10

11

m n y

žďinka

© EÚZK

© EÚZK

© EÚZK

gar.

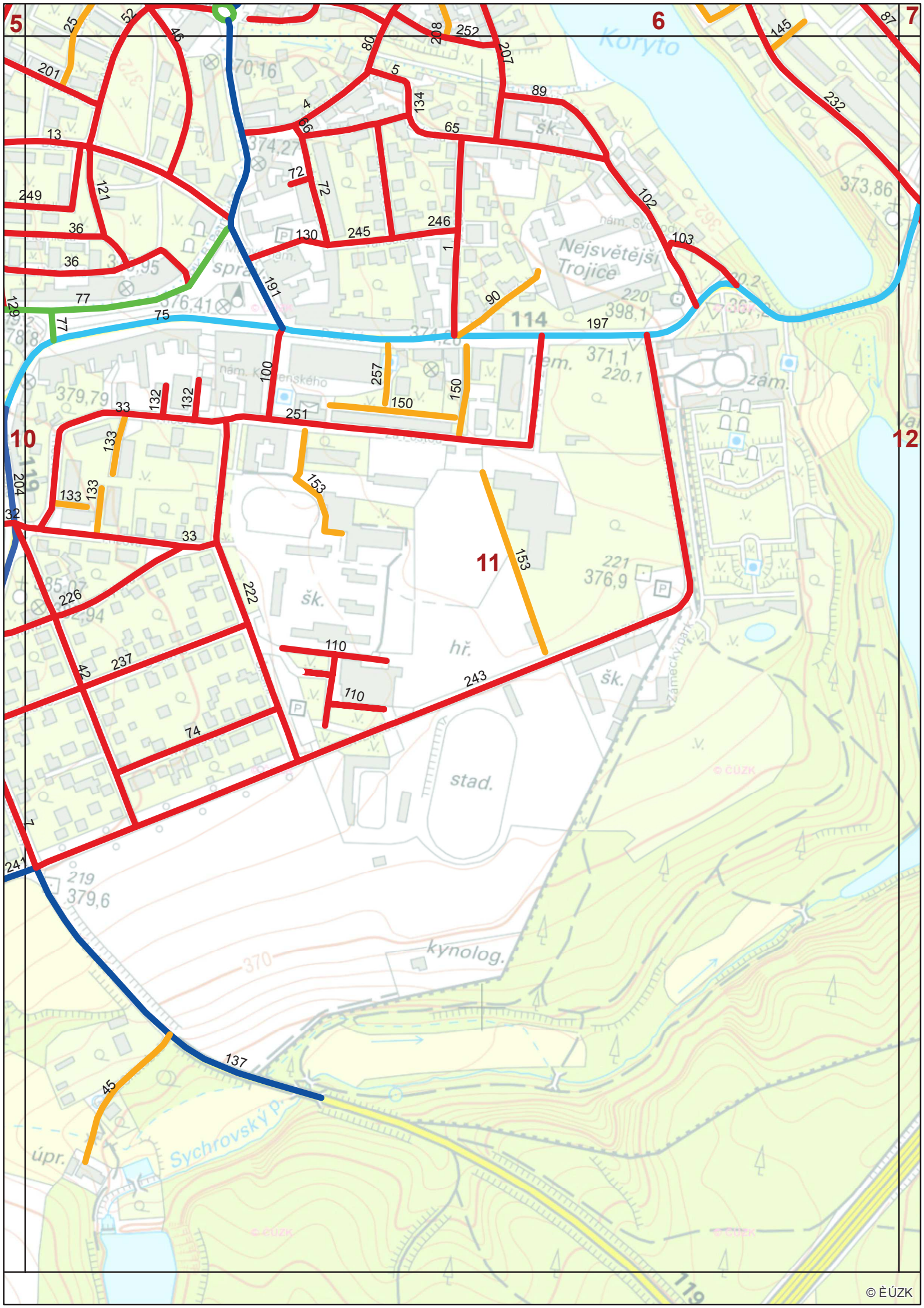
prům.

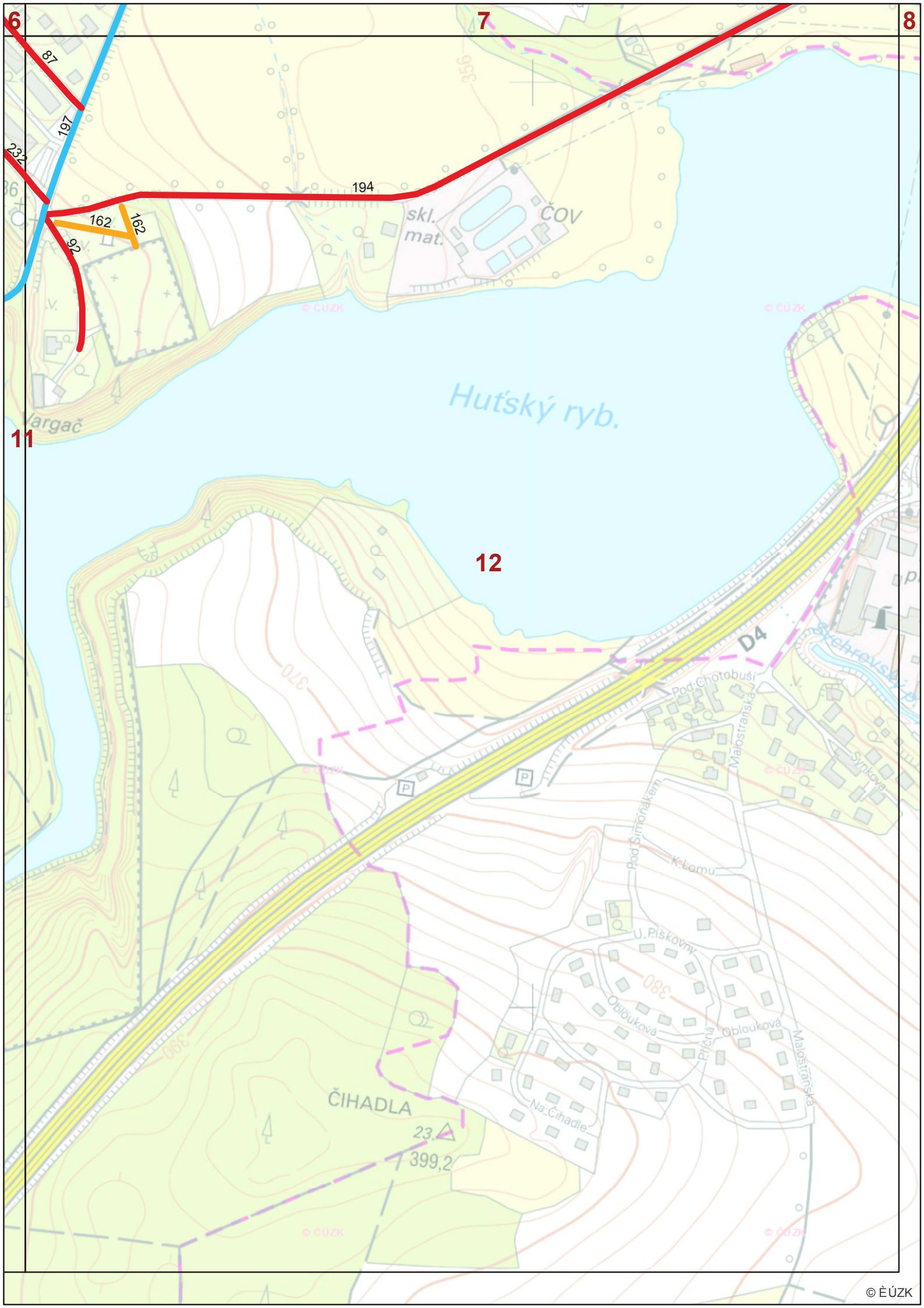
prům.

solár. el.

sklad

zeměd.





Hutský ryb.

ČIHADLA

23. \triangle
399,2

© ČÚZK

Seznam dokumentace

1. Průvodní zpráva
2. **Analýza širších dopravně urbanistických souvislostí**
 - 2.1 Analýza širších dopravně urbanistických souvislostí
 - 2.2 Nejvýznamnější zdroje a cíle v centru a okolí
 - 2.3 Popis současného stavu a návrhy ke zlepšení
 - 2.4 Problémová mapa
 - 2.5 Označení příloh jednotlivých lokalit
3. **Intenzity dopravy a dopravní vztahy**
 - 3.1 Intenzity dopravy – celkem 2018
 - 3.2 Analýza stávajícího stavu
 - 3.3 Organizace dopravy výhledového stavu – bez obchvatu
 - 3.4 Organizace dopravy výhledového stavu – s obchvatem
 - 3.5 Omezení tranzitní dopravy
 - 3.5.1 Omezení tranzitní dopravy od II/114 od Hostomic
 - 3.5.2 Omezení tranzitní dopravy směr II/114 směr Hostomice
4. **Vztahy pěší a cyklistické dopravy**
 - 4.1 Schéma vedení bezmotorové dopravy (pěší, cyklistická)
 - 4.2 Umístění křížení bezmotorové dopravy na hlavních komunikacích
5. **Vyhodnocení současného stavu + návrhy řešení lokalit**
 - 5.1 Přehled úprav
 - 5.2 Přehled záměrů a investičních akcí
 - 5.3 Řešení jednotlivých lokalit
 - 5.3.1 Křižovatka Mírové náměstí – Bezručova – Rosovická
 - 5.3.2 Náměstí Svobody
 - 5.3.3 Křižovatka Pražská x U Ovčina x Pod Hřbitovem
 - 5.3.4 Křižovatka Pražská x Březová
 - 5.3.5 Křižovatka Rukavičkářská x Nad Papežem
 - 5.3.6 Křižovatka Rukavičkářská x U Pivovaru x Part. Svobody (hráz)
 - 5.3.7 Křižovatka Nad Papežem x K Vodárně x Na Vlašce
 - 5.3.8 Křižovatka Hostomická x Čsl. Armády x Plk. B. Petroviče
 - 5.3.9 Úprava Čsl. Armády (úsek Polní – Boženy Němcové)
 - 5.3.10 Příbramská (úsek Fričova – V Lipkách)
 - 5.3.11 Křižovatka II/119 x V Lipkách x Bedřicha Smetany
 - 5.3.12 Napojení obytné části dle ÚP
 - 5.3.13 Umístění přechodu pro chodce Plk. B. Petroviče (ul. Pionýrů)
 - 5.3.14 Návrh umístění měřiče rychlosti vozidel (radaru) na ul. Příbramská
 - 5.3.15 Revitalizace Mírového náměstí a návazných komunikací
 - 5.3.16 Revitalizace Mírového náměstí a návazných komunikací
 - 5.3.17 Křižovatka Hostomická x Čsl. Armády x Plk. B. Petroviče
 - 5.3.18 Ideový návrh okružní křižovatky V Lipkách – Bedřicha Smetany po zprovoznění obchvatu Dobříše
 - 5.3.19 Ideový návrh průsečné křižovatky V Lipkách – Bedřicha Smetany po zprovoznění obchvatu Dobříše – varianta 2
 - 5.4 Zjednodušené vzorové příčné řezy (příklady uspořádání)
6. **Doprava v klidu**
 - 6.1 Doprava v klidu – stávající stav
 - 6.2 Řešení lokality ul. Školní

6.2.1 Řešení lokality ul. Školní

7. Koncepce veřejného osvětlení – zatřídění komunikací

7.1 Třídy veřejného osvětlení – celková situace