

**Česká zemědělská univerzita v Praze**

**Technická fakulta**

**Studie dopravního řešení a návrh autobusového  
nádraží města Třeboň**

Diplomová práce

Vedoucí diplomové práce: Dr. Ing. Retta Zewdie

Autor diplomové práce: Jan Chalupný

PRAHA 2021

# ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Technická fakulta

## ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Bc. Jan Chalupný

Technika a technologie v dopravě a spojích  
Silniční a městská automobilová doprava

Název práce

**Studie dopravního řešení a návrh autobusového nádraží města Třeboň**

Název anglicky

**Transport survey and bus station construction concept in the town of Třeboň**

---

### Cíle práce

Návrh dopravně – inženýrského řešení autobusového nádraží ve městě Třeboň za účelem zvýšení bezpečnosti, dostupnosti a plynulosti dopravy s ohledem na ekologické, ekonomické, energetické aspekty a dopravní obslužnost.

### Metodika

1. Úvod
2. Cíl práce
3. Metodika práce
4. Charakteristika obce a dopravy v dané lokalitě
5. Současný stav dopravní situace a autobusového nádraží
6. Navrhovaná řešení
7. Srovnání jednotlivých návrhů – vyhodnocení
8. Závěr

**Doporučený rozsah práce**

60 stran včetně grafů a tabulek

**Klíčová slova**

zklidňování dopravy, dopravní průzkum, autobusová nádraží

---

**Doporučené zdroje informací**

Normy ČSN 73 61xx, TP 65, 66, 133, Zákon č. 183/2006 Sb.,

Příbyl P., Mach R.: Řídící systémy silniční dopravy, skriptum, ČVUT, Fakulta dopravní, 2003, ISBN 80-01-02811-9

Příbyl P., Svítek M.: Inteligentní dopravní systémy, BEN, Praha 2001, ISBN 80-7300-029-6

Publikace TSK hlavního města Prahy

Zewdie R.: Svislé dopravní značení a příslušenství pozemních komunikací, přednáška, Moodle ČZU Praha, 30. 1. 2018.

Zewdie R.: Telematika a ITS, přednáška, Moodle ČZU Praha, 30. 1. 2018.

Zewdie R.: Vodorovně dopravní značení, přednáška, Moodle ČZU Praha, 30. 1. 2018

---

**Předběžný termín obhajoby**

2020/2021 LS – TF

**Vedoucí práce**

Dr. Ing. Retta Zewdie

**Garantující pracoviště**

Katedra vozidel a pozemní dopravy

---

Elektronicky schváleno dne 29. 1. 2020

**Ing. Martin Kotek, Ph.D.**

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 19. 2. 2020

**doc. Ing. Jiří Mašek, Ph.D.**

Děkan

V Praze dne 23. 06. 2020

---

## Prohlášení

„Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma: *Studie dopravního řešení a návrh autobusového nádraží města Třeboň* vypracoval samostatně pod vedením Dr. Ing. Retta Zewdie a použil jen pramenů, které cituji a uvádím v seznamu použitých zdrojů.

Jsem si vědom že, na moji diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, především ustanovení § 35 odst. 3 tohoto zákona, tj. o užití tohoto díla.“

V Praze 29. března 2021

.....

Bc. Jan Chalupný

## Poděkování

Zde bych rád poděkoval vedoucímu diplomové práce panu Dr. Ing. Rettovi Zewdie za vedení, odborné rady a připomínky, které mi byly poskytnuty při vypracování této práce.

**Abstrakt:** Cílem diplomové práce je přinést informace o dopravní situaci města Třeboň, zhodnocení současného stavu autobusového nádraží a navrhnout opatření vedoucí ke zvýšení efektivnosti, ekologičnosti, přehlednosti, bezpečnosti a celkové modernizaci. V první části práce je charakterizována dopravní situace města. Probíhá analýza městské hromadné dopravy, autobusového nádraží a dopravní průzkumy vedoucí k informacím potřebným k efektivnímu návrhu vhodného řešení. Druhá část nabízí dvě varianty řešení autobusového nádraží, přináší opatření, která by byla vhodná dle platných norem zajistit, a tyto varianty jsou poté porovnány. Závěrem je doporučena vhodnější varianta.

**Klíčová slova:** Zklidňování dopravy, dopravní průzkum, autobusová nádraží

### **Transport survey and bus station construction concept in the town of Třeboň**

**Summary:** The aim of the diploma thesis is to bring information about the traffic situation of the city of Třeboň, evaluation of the current state of the bus station and to propose measures to increase efficiency, environmental friendliness, clarity, safety and overall modernization. The first part of the thesis characterizes the traffic situation of the city. An analysis of urban public transport, bus station and traffic surveys is underway, leading to the information needed to effectively design a suitable solution. The second part offers two variants of the bus station solution, brings measures that would be appropriate to provide according to applicable standards, and these variants are then compared. Finally, it is recommended that a more appropriate option.

**Key words:** Traffic calming, traffic survey, bus stations

# Obsah

1. Úvod .....	1
2. Cíl práce.....	2
3. Metodika práce.....	3
3.1. Dopravní průzkum a analýza dokumentů .....	3
4. Charakteristika obce a dopravy v dané lokalitě .....	5
4.1. Charakteristika obce a dané lokality .....	5
4.1.1. Historie Třebońska.....	5
4.1.2. Třeboň v současné době.....	8
4.2. Širší vztahy .....	11
4.2.1. Provoz a průmysl .....	13
4.2.2. Vzdělávací zařízení.....	15
4.2.3. Kultura a cestovní ruch .....	16
4.2.4. Zdravotnictví .....	18
4.3. Charakteristika a způsob dopravy ve zvolené lokalitě.....	18
4.3.1. Železniční doprava.....	18
4.3.2. Silniční doprava.....	20
4.3.3. Cyklistická doprava .....	22
4.3.4. Pěší doprava .....	24
4.3.5. Doprava v klidu .....	25
4.3.6. Letecká doprava.....	26
4.3.7. Vodní doprava .....	27
5. Současný stav dopravní situace a autobusového nádraží .....	28
5.1. Městská hromadná doprava v Třeboni.....	28
5.1.1. Přehled autobusových zastávek města Třeboň.....	30
5.1.2. Turistický vláček .....	37

5.2.	Autobusové nádraží .....	38
5.2.1.	Současný stav .....	38
5.2.2.	Jednotlivé autobusové linky .....	42
5.2.3.	Nedostatky současného stavu autobusového nádraží .....	43
5.3.	Dopravní průzkum .....	45
5.3.1.	Anketa a dotazník .....	46
5.3.2.	Intenzita dopravy .....	48
5.3.3.	Nehodovost v okolí autobusového nádraží .....	49
6.	Navrhovaná řešení .....	51
6.1.	Zásady navrhování autobusových nádraží .....	51
6.2.	Řešení č. 1 – Úprava současného autobusového nádraží .....	53
6.2.1.	Odstavná plocha pro osobní vozidla P+R („Park and Ride“) .....	55
6.2.2.	Odstavná plocha pro jízdní kola B+R („Bike and Ride“) .....	56
6.2.3.	Reorganizace odjezdových stání .....	56
6.2.4.	Umístění zastávky MHD mimo autobusové nádraží .....	57
6.3.	Řešení č. 2 – Přesun autobusového nádraží k vlakovému nádraží .....	58
6.3.1.	Odstavná plocha pro osobní vozidla P+R („Park and Ride“) .....	60
6.3.2.	Odstavná plocha pro jízdní kola B+R („Bike and Ride“) .....	61
6.3.3.	Organizace odjezdových stání .....	62
6.3.4.	Umístění zastávky MHD .....	62
7.	Srovnání jednotlivých návrhů – vyhodnocení .....	63
8.	Závěr .....	65



# 1. Úvod

V dnešní době je veřejná hromadná doprava naprosto nezbytnou součástí dobře fungujícího státu. Tato činnost spjatá s cílevědomým přemísťováním osob a hmotných předmětů v různých objemových, časových a prostorových souvislostech se neobejde bez jednotlivých stanovišť, kde dochází k nástupu a výstupu cestujících a nakládce a vykládce hmotných předmětů. Na těchto zastávkách (stáních) nebo nádražích dochází ke shromažďování osob a stávají se tak dopravním uzlem.

Tématem této diplomové práce je studie dopravního řešení a návrh autobusového nádraží města Třeboň. Autobusové nádraží bylo v historii jihočeského města Třeboň nejdříve přesunuto. V současné době se nachází severozápadně od historického centra města. Zdá se, jako by tento objekt nemohl v Třeboni nalézt své místo. Osobně jsem zažil jeho předposlední pozici západně od centra města, ale i jeho současný stav dobře znám.

Zprvu se zaměřím na historické informace o Třeboni, charakteristiku obce a dané lokality. Dále uvedu a popíšu širší vztahy a dopravní systémy, které ve městě v současnosti fungují a zanalyzuji současný stav autobusového nádraží. Vzhledem k nárůstu návštěvnosti Třeboně a její zvýšené dopravní vytíženosti obzvláště v jarních a letních, ale i podzimních měsících posledních let se v této práci zaměřím na možnost přestavby a modernizace současného autobusového nádraží. Dále pak navrhuji možnou alternativu změnou lokality umístění nádraží. Na závěr varianty porovnáím a zvolím nejvhodnější z nich.

## 2. Cíl práce

Stanoveným cílem této diplomové práce je předložit studii dopravního řešení a návrh autobusového nádraží v jihočeském městě Třeboň. Tato práce se zaměřuje na jasnou a přehlednou charakteristiku uspořádání důležitých částí dané lokality z hlediska urbanistické koncepce, problematiky dopravy a dopravních spojení. Studie zhodnocuje současný stav autobusového nádraží, jeho vliv na blízké okolí a na město Třeboň jako celek. Uvádí také vzájemné ovlivňování dopravy a životního prostředí, intenzitu silničního provozu, chodců a cyklistů, dopravu v klidu, dopravní průzkum, statistiku nehodovosti, a výhody a nevýhody současného umístění autobusového nádraží. Dále je v práci navržena úprava a celková modernizace zvoleného nádraží tak, aby nemuselo dojít k jeho poziční změně v rámci města. Také je však nabídnuto alternativní umístění, a to o několik set metrů severněji od jeho současné pozice včetně jeho technického rozložení. Nakonec jsou varianty zhodnoceny a je vybrána nejvhodnější z nich, a to jak z hlediska obyvatel a města, tak i z hlediska uživatelů veřejné hromadné dopravy.

### 3. Metodika práce

Základem pro návrh vhodných opatření k úpravě a modernizaci autobusového nádraží ve zvolené lokalitě je shromáždění kvalitativních dat, které popisují běh událostí a každodenní realitu ve zkoumaném místě. Práce klade důraz na to, aby data nepopisovala události v příliš krátkém časovém horizontu a nebyla tak vytržena z kontextu dění. Očekává se, že organizací vhodných metod a nástrojů se získají takové informace a data, která budou dostačující k následnému statistickému vyhodnocení, analýze a vytvoření doporučujícího postupu v konkrétní oblasti. Následující metody získávání dat jsou obecně platné pro většinu analýz dopravy a to: dopravní průzkumy včetně celostátního sčítání dopravy, evidence dopravních nehod, všeobecné údaje v rámci úředních dokumentů, dopravní obslužnost, dopravní dostupnost atd. [1]

#### 3.1. Dopravní průzkum a analýza dokumentů

Dopravní průzkum je důležitým podkladem a souhrnem informací, které jsou potřebné ke kvalitnímu rozhodování a dalšímu řízení. Jedná se o souhrn činností, pomocí kterých se zjišťují informace například o silniční dopravě a dopravních zařízeních. Na pozemních komunikacích lze dopravní průzkumy členit dle pravidelnosti jejich vykonávání na průzkum účelový, generální a ověřovací. Cílem dopravního průzkumu je přinést takové informace, na jejichž základě lze provést opatření, jenž pomůže vyřešit organizační, ekonomické a provozní problémy současného stavu nebo ověřit jeho dostatečnost. Dalším cílem je modernizace, rozvoj, zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy a výhodnější využití dopravního prostoru. Rozdělení dopravních průzkumů je možné i z hlediska zaměření, a to buď na průzkum silniční dopravy, osobní hromadné dopravy, pěší a cyklistické dopravy a průzkum parkování a odstavování silničních vozidel (dopravy v klidu), což v oblasti těsné blízkosti autobusového nádraží hraje též podstatnou roli. [1]

Jedním ze způsobů provádění dopravního průzkumu je pozorování. Pozorování je nejzákladnější technikou sběru dat. Pozorováním se sledují jevy přímo dostupné smyslovému vnímání, jež nebyly v jeho průběhu ovlivněny ani vyvolány zásahem pozorovatele. [2]

Diplomová práce obsahuje v první (teoretické) části informace týkající se charakteristiky obce a dané lokality včetně její historie. Dále popisuje širší vztahy vybrané obce a charakterizuje zdejší způsob dopravy. V druhé (praktické) části práce je proveden dopravní

průzkum, který podává informace o současném stavu automobilové dopravy, městské hromadné dopravy a autobusového nádraží ve městě Třeboň. Pozornost bude také zaměřena na dostupné informace o městě Třeboň, osobní provedení průzkumu zastávek městské hromadné dopravy a analýzu současného stavu autobusového nádraží. Bude proveden průzkum veřejného mínění dotazníkovou formou s otázkami týkajícími se bezpečnosti, přehlednosti, vhodnosti umístění či přemístění autobusového nádraží. Obsahem druhé části bude i návrh úpravy současného stavu autobusového nádraží, použití vhodných telematických zařízení a plán nového umístění nádraží v jiné části města Třeboň.

## 4. Charakteristika obce a dopravy v dané lokalitě

Tato kapitola pojednává o Třeboni z hlediska historie a současného stavu města. Dále uvádí popis širších vztahů v obci a charakteristiku dopravy v dané lokalitě a okolí.

### 4.1. Charakteristika obce a dané lokality

Nové myšlenky humanismu a nový životní styl renesance se příznivě projeví od počátku 16. století také v Třeboni. Ovlivnil to také pobyt některých Rožmberků na zdejším hradě, který v průběhu 16. století několik generací rodu přeměnilo postupně na renesanční zámek, odpovídající novému životnímu stylu. Do hospodaření a ekonomické prosperity se promítlo zakládání stovek rybníků. Stavební ruch na zámku se přenesl i do města, kde bohatá patricijská vrstva ve snaze přizpůsobit se vrchnosti představovala své staré gotické domy do renesanční krásy. Rozvoj Třeboně pokračuje až do dnešních dní 21. století, kdy se město těší, nejen u obyvatel České republiky, značné turistické oblibě. [3]

#### 4.1.1. Historie Třeboňska

Osídlení Třeboňska v pravěku, v době kamenné, zejména eneolitu a době bronzové je dosud prokázáno v prostoru třeboňské pánve jen naprosto nahodilými nálezy. Pro poslední tisíciletí před změnou letopočtu a první tisíciletí po něm nebylo na Třeboňsku osídlení dosud prokázáno, avšak soustavný archeologický průzkum v této oblasti nebyl dosud prováděn. [4]

Nejstarší doklady středověké hmotné kultury byly nalezeny jižně od Třeboně na dně Opatovického rybníka, kde se rozkládala ves Opatov. Jsou datovány k polovině 13. století. Nálezy od poloviny 13. století jsou již četnější, a to zejména v oblasti náměstí a přinášejí tak důkaz souvislého středověkého osídlení, které se začalo přirozeně utvářet na křižovatce obchodních cest při zastávkách karavan. Osídlení na konci 15. a první polovině 16. století bylo potvrzeno nálezem na dně rybníka Svět. Opevnění města bylo nejdůkladnější na jižním vstupu, kde mezi dvěma branami byl dřevěný most přes vodní příkop. [4]

V listině z poloviny 13. století, která nemá přesné datum vydání, tehdejší majitel Třeboně Vítek z Klokot (1220–1265) z rodu Vítkovců, touto listinou potvrzuje darování poloviny vsi Presnik cisterciáckému klášteru v rakouském Zwettlu. Třeboň od poloviny 13. století náležela rodu Vítkovců, v jejichž držení byla dalších sto let. V té době se samotná Třeboň proměnila z tržní osady ve skutečné město, které je tak poprvé písemně uváděno v roce 1341.

Německé pojmenování Třeboně – Wittingau – se uvádí již v listině z roku 1261. S českým názvem je Třeboň uvedena poprvé v roce 1359. Název Třeboň pravděpodobně vychází ze slova tříbit, jelikož se na Třeboňsku tříbila půda. V té době byla již Třeboň ve vlastnictví Viléma z Landštejna a dále pak ve vlastnictví jeho synů. Od roku 1366 byli majiteli Třeboně Rožmberkové. [4] V roce 1480 se Třeboň stává dopravně frekventovaným místem, kdy Vladislav II. vydal nařízení o povinnosti vozků jedoucích z Budějovic a Krumlova na Jindřichův Hradec jezdit přes Třeboň (plán Třeboně z roku 1863 podle plánu z roku 1699 na obr. č. 1). V roce 1660 bylo panství postoupeno rodu Schwarzenbergů (Jan Adolf ze Schwarzenbergu). V držení tohoto rodu zůstal treboňský zámek až do roku 1945. V roce 1960 město obdrželo lázeňský statut. [5]



Obr. č. 1: Kopie plánu Třeboně Karla Lochmüllera z roku 1863, podle plánu z roku 1699  
(zdroj: [4])



Obr. č. 2: Mapa Třeboně z 19. století  
(zdroj: <https://mapy.cz/19stoleti?x=14.7649055&y=49.0077516&z=14&source=muni&id=779>)  
6

Pro stavební a urbanistický rozvoj města měl na konci 18. století zásadní vliv požár v roce 1781. Rozšířil se od kostelní věže po celém městě. Požár zničil též radniční dům na náměstí a za ním stojící rozlehlý městský pivovar. Je uváděno, že v roce 1794 žilo v Třeboni kolem 3 000 obyvatel, v roce 1842 to bylo 3 319 obyvatel a téměř po 180 letech je počet obyvatel 8 265 (dle ČSÚ 2018). Velkou zásluhu na lepší spojení Třeboně se světem mělo vybudování železnice mezi Prahou a Vídní, která vedla právě přes plně se rozvíjející město, jež bylo centrem jak politického, tak soudního okresu a v církevní správě sídlem děkanství. Bylo zde nové gymnázium a město se stávalo vyhledávaným lázeňským místem. Již v lednu 1870 přijel do Třeboně první vlak. Brzy poté se stavěla nová nádražní budova (viz obr. č. 3). [3]

Třeboňsko je bezpochyby rájem cyklistů, a že tomu tak bylo vždy, dokládá archivní fotografie z roku 1884, zachycující klub třeboňských cyklistů (obr. č. 4).



*Obr. č. 3: Nádražní budova z počátku 70. let 19. století*

*(zdroj: [4])*



*Obr. č. 4: Klub třeboňských cyklistů*

*(zdroj: [4])*

#### 4.1.2. Třeboň v současné době

Třeboň se rozkládá v jihovýchodní části Jihočeského kraje, který dohromady s Plzeňským krajem tvoří region soudržnosti Jihozápad. Konkrétně se nachází východně od krajské metropole České Budějovice (22 km) a jihozápadně od města Jindřichův Hradec (jehož okresu je součástí). Třeboň (německy Wittingau) je městem s rozlohou 98,33 km<sup>2</sup>, to je 3. největší rozloha města v Jihočeském kraji a z hlediska počtu obyvatel je Třeboň 9. největším městem v rámci kraje (dle informací ČSÚ k 1. 1. 2020). V rámci okresu je dokonce svou populací 2. největším městem. Nadmořská výška Třeboně činí 434 metrů nad mořem. Administrativní členění Jihočeského kraje zobrazuje následující mapový přehled.



Obr. č. 5: Administrativní členění Jihočeského kraje

(zdroj: <https://www.czso.cz/documents/10180/20556335/130213m04.jpg>)

Jak je vidět na obr. č. 5, správní obvod Třeboň (s rozlohou 538,32 km<sup>2</sup>) hraničí se správním obvodem Trhové Sviny, se správním obvodem České Budějovice, se správním obvodem Soběslav a se správním obvodem Jindřichův Hradec. Z jihovýchodního směru správní obvod Třeboň hraničí s Rakouskem. Svou rozlohou mají výsadní postavení správní obvody



České Budějovice a Jindřichův Hradec, na které jsou v rámci regionu patrné úzké hospodářské a sociální vazby Třeboně. Obzvláště doprava žáků a studentů za studiem do jindřichohradeckých a českobudějovických středních škol a univerzit či ekonomicky aktivních obyvatel do zaměstnání.

Katastrální území města Třeboň svou rozlohou zaujímá necelé jedno procento z celkové rozlohy Jihočeského kraje a z celkového počtu obyvatel v kraji, který činí 644 083 obyvatel, je v Třeboni žijících přibližně 1,28 %, tedy 8217 obyvatel (dle ČSÚ 2020).

Dále je možné Třeboň lokalizovat pomocí umělého 48 km dlouhého vodního kanálu zvaného Zlatá stoka, která slouží k napájení rybníční soustavy – velkých rybníků na Třeboňsku (Horusický, Opatovický, Švarcenberk, Bošilecký, Svět, Dvořiště, Koelířov, Záblatký, Velký Tisý a Kaňov na obrázku č. 6) a dvou rozsáhlých rybníků, mezi kterými se toto město rozkládá. Z jižní strany města jde o rybník Svět (15. největší rybník v České republice) a ze severu o rybník Rožmberk (obr. č. 7), který je největší nejen v Jihočeském kraji a České republice, ale i na planetě Zemi (dle Národní knihovny ČR). Rybníční soustava je jedním z nejdůležitějších a světově známých fenoménů Třeboňska. Na výše zmíněnou Zlatou stoku je napojeno přibližně 2 700 ha vodních ploch 57 rybníků. [6]



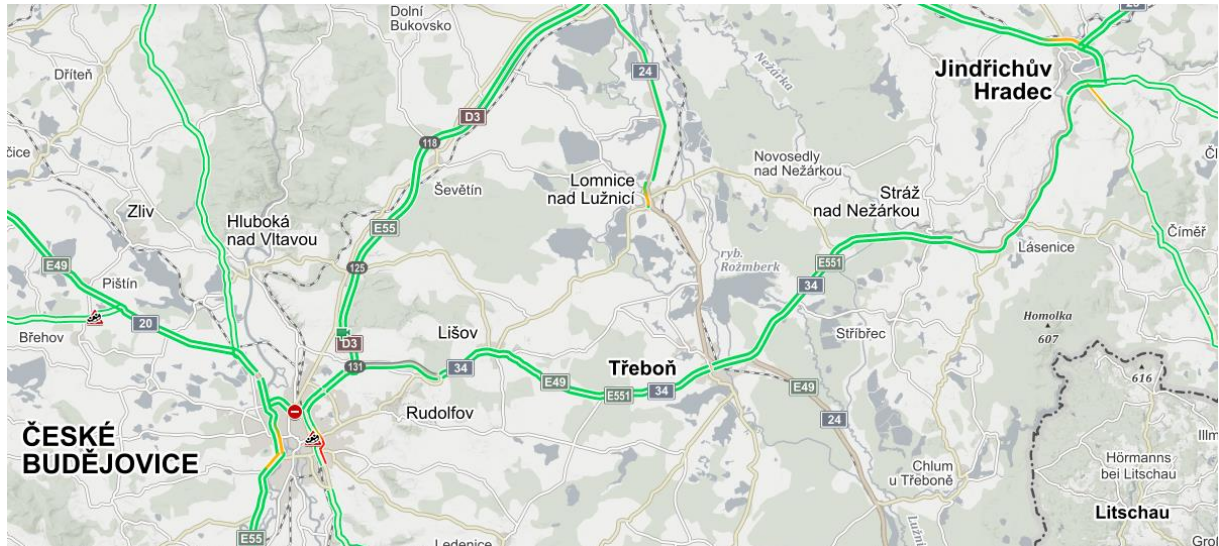
*Obr. č. 6: Rybník Kaňov*  
(zdroj: [6])



*Obr. č. 7: Výtopa rybníka Rožmberk*  
(zdroj: [6])

Město Třeboň má významnou polohu z hlediska tranzitní dopravy, jelikož se nachází na podstatné křižovatce historické císařské silnice I. třídy I/24 (v úseku Třeboň – Rakousko po ní vede evropská silnice E49), která spojuje hlavní a největší město Čech s hlavním městem Rakouska Vídní a silnice I. třídy I/34. Komunikace I/34 totiž propojuje Jihočeský kraj, kraj Vysočinu a Pardubický kraj, jejíž délka činí 202,59 km a patří tak mezi nejdelší a nejvýznamnější celostátní tahy. Po jejím úseku je vedena celá evropská komunikace E551

spojující České Budějovice s Humpolcem a také krátký úsek komunikace E49 propojující město České Budějovice s Třeboní. Označení komunikací protínající Třeboňsko zobrazuje následující mapa (obr. č. 8).



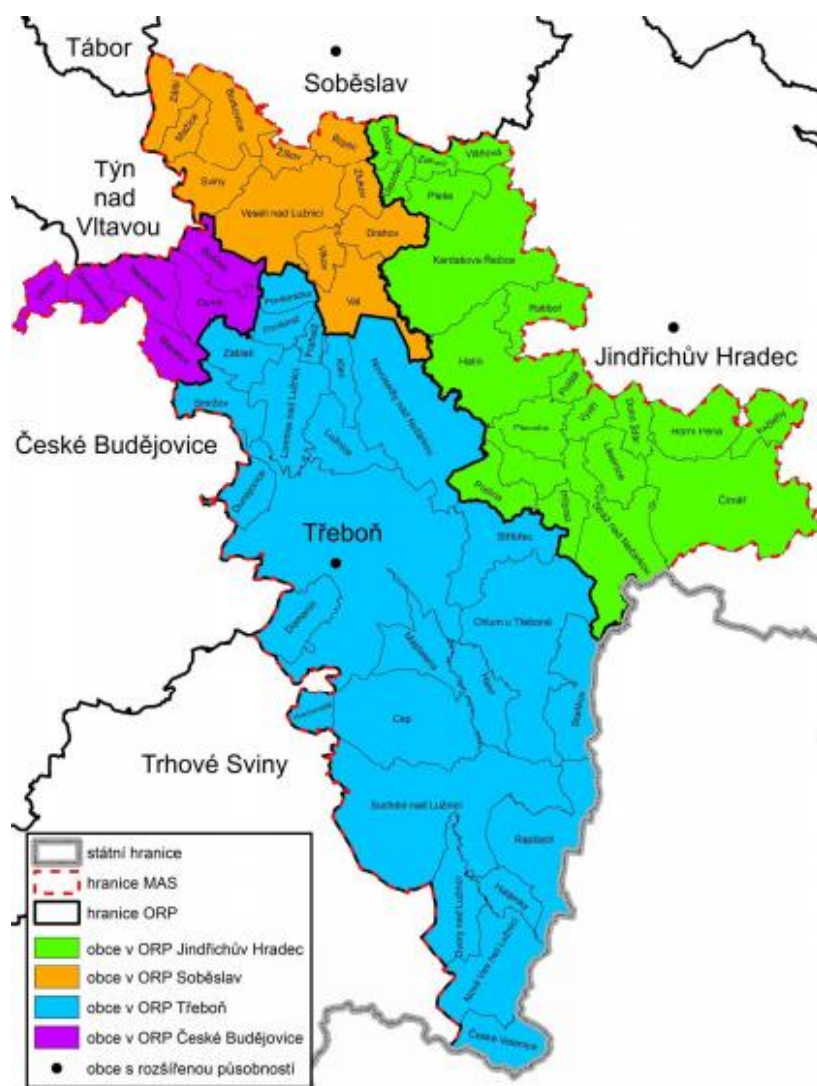
Obr. č. 8: Třeboň a pozemní komunikace I/34 a I/24

(zdroj: <https://mapy.cz/dopravni?x=14.7116281&y=49.0512920&z=11&l=0>)

Tyto mezinárodní silniční koridory E49 a E551 umožňují a urychlují fungování mezinárodní automobilové dopravy, která je vedena v obou směrech těchto páteřních tras silnic I/24 a I/34. Dále pak na ony komunikace navazují silnice II. a III. třídy, ale také na ně navazují soustavy místních a účelových komunikací. Ty mají za úkol nejen zajištění zprostředkování spojení a propojení jednotlivých částí a oblastí města, ale i propojení jednotlivých sektorů celého správního území. Zajištění základní komunikační obslužnosti území regionu Třeboňska je základem pro možné fungování nejen zdejšího obyvatelstva.

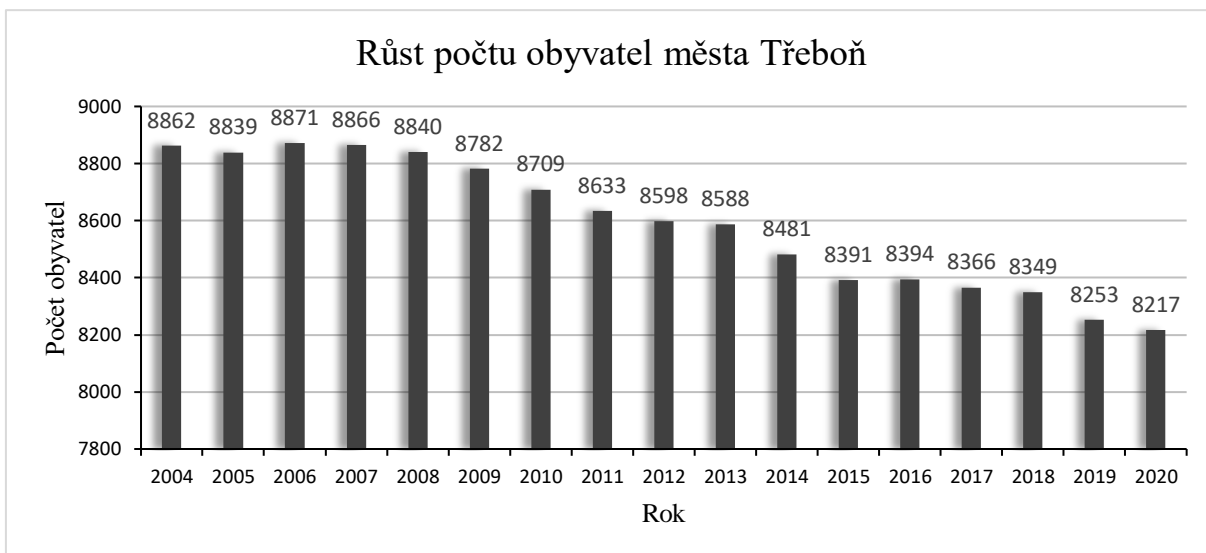
## 4.2. Širší vztahy

Město Třeboň je určenou spádovou lokalitou pro celý správní obvod obce s rozšířenou působností (SO ORP) Třeboň (správní obvod Třeboň na obr. č. 9). Vzhledem k této své pozici tak zajišťuje pro obyvatele Třeboňska a pro celé území obce s rozšířenou působností administrativně správní agendu, ale i sociální a zdravotnické služby, vzdělávání, pracovní možnosti, kulturní a sportovní aktivity, a především pro zdejší obyvatele dostupné lázně. Populace SO ORP Třeboň trvale čítá přibližně 25 tisíc obyvatel. V roce 2020 žije dle ČSÚ v okrese Jindřichův Hradec celkem 90 692 obyvatel, z toho město Třeboň představuje celých 9 % této populace. Na následujících grafech (graf č. 1 a 2) je zobrazen růst počtu obyvatel města Třeboň a SO ORP Třeboň. [7]



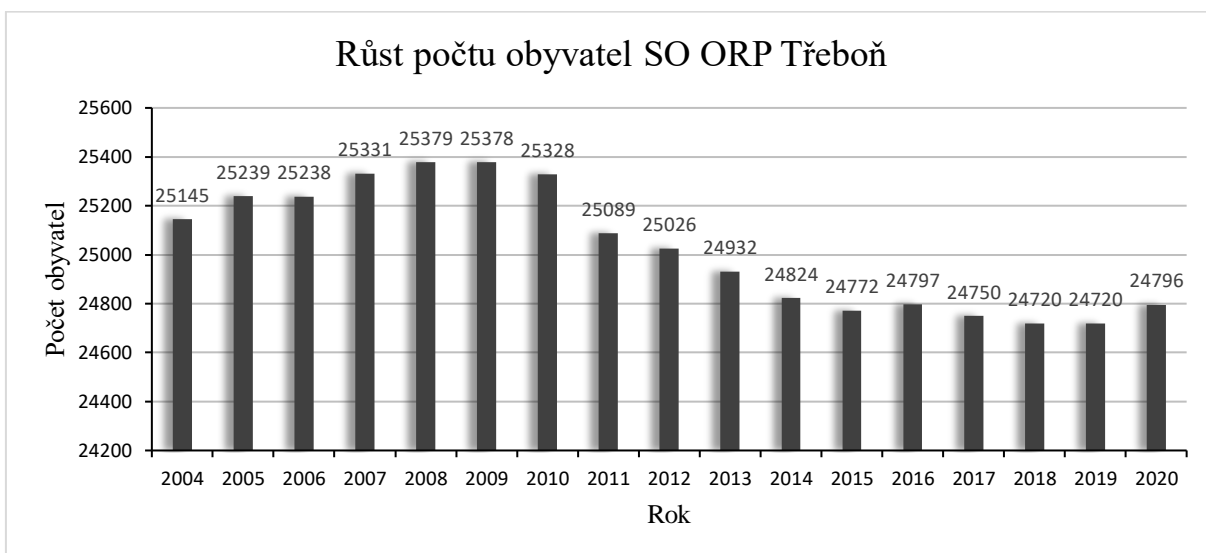
Obr. č. 9: Oblast SO ORP Třeboň

(zdroj: <https://www.mas-trebonsko.cz/>)



*Graf č. 1: Růst počtu obyvatel ve městě Třeboň*

(zdroj: [7])



*Graf č. 2: Růst počtu obyvatel SO ORP Třeboň*

(zdroj: [7])

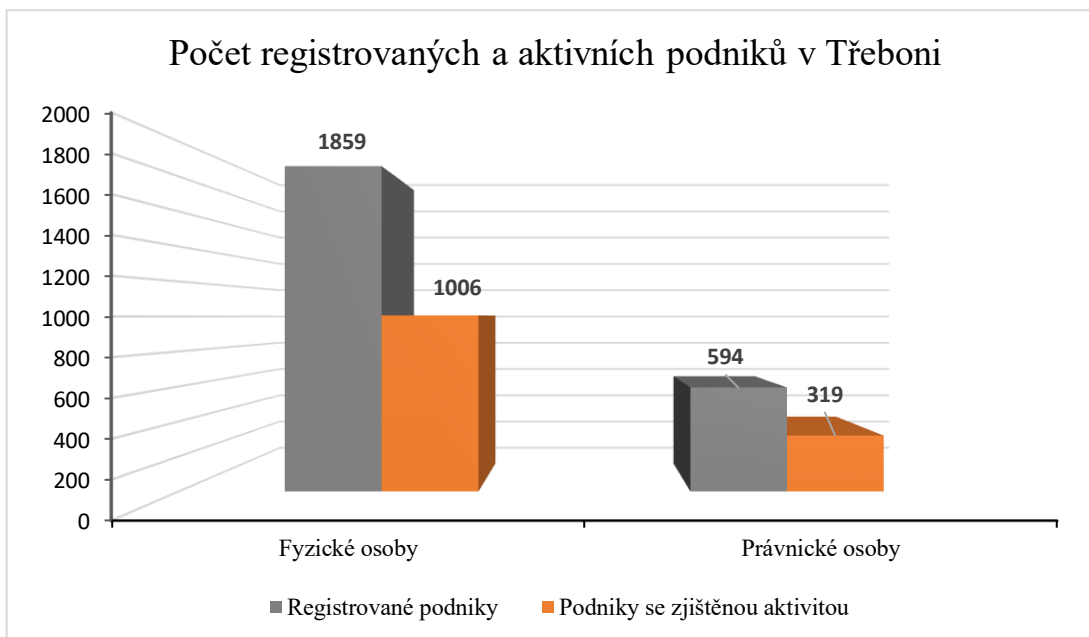
Okolí města Třeboň i město samotné se svou polohou nachází na území Chráněné krajinné oblasti Třeboňsko (CHKO). Tato oblast se vyznačuje nerostným bohatstvím, jenž tkví v jakostních ložiscích šterkopísku. Avšak kromě této suroviny se na Třeboňsku těžila a stále i v dnešních dnech těží rašelina, která je využívána v zahradnické sféře, a především v lázeňství. Tradice lázeňství je vyhlášenou předností Třeboň. Již více než 130 let jsou vyhledávány nejen pro své protirevmatické léčebné účinky. Léčebné pobyty nabízejí dvě lázeňská střediska, a to Bertiny lázně a Lázně Aurora.

Třeboň má své významné postavení jak v rámci Jihočeského kraje, tak i v rámci celé České republiky, a to nejen díky své výhodné pozici s impozantní krajinou v rovinném území, ale také díky svým přírodním, ale i kulturním památkám, svému lázeňství a pivovarnictví či kulturním akcím a rybníkářskou činností.

Na základě empirického zkoumání učiněného pomocí metody pozorování v průběhu několika let lze konstatovat, že atraktivita Třeboňska a tím i jeho obliba u turistů se neustále zvyšuje a Třeboň se tak stává jedním z nejvyhledávanějších středisek cestovního ruchu. Seznam pamětihodností Třeboně a okolí obsahuje Příloha č. 1.

#### 4.2.1. Provoz a průmysl

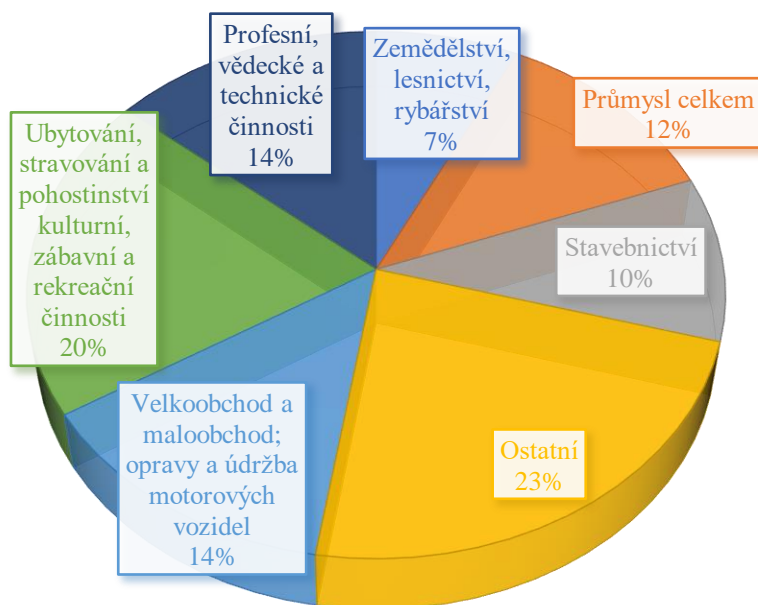
Průmyslové závody se v rámci ORP Třeboň nacházejí nejvíce v obcích Suchdol nad Lužnicí a České Velenice. Město Třeboň je známé lázeňstvím a podniky prosperujícími díky stále rostoucímu turistickému ruchu. Přibližně se v tomto městě nachází 240 podnikatelských subjektů, přičemž zpracovatelský průmysl je zastoupen výrobou ocelových konstrukcí, zpracováním dřeva a výrobou nábytku a také zpracováním textilií. Podíl ekonomicky aktivních obyvatel pracujících v Třeboni v průmyslu činí 11,85 %, ve stavebnictví 9,78 %. Pětina aktivních podnikatelů cílí na oblast cestovního ruchu, a tak provozují činnost se zaměřením na pohostinství, obchod, ubytování (penziony a hotely) a rekreaci. [7] Na následujícím grafu (č. 3) jsou uvedeny počty registrovaných a aktivních podniků ve městě Třeboň a na grafu č. 4 je uvedeno procentuální zastoupení jednotlivých odvětví ekonomických subjektů.



Graf č. 3: Počet registrovaných a aktivních podniků v Třeboni (červenec 2020)

(zdroj: [7])

Z grafu č. 4 je zřejmé, že hlavním ekonomickým působením (z pohledu počtu podniků) převažují tyto oblasti: Ubytování, stravování a pohostinství, kulturní, zábavní a rekreační činnosti.



Graf č. 4: Procentuální zastoupení jednotlivých odvětví ekonomických subjektů v Třeboni

(zdroj: [7])

Na základě dat z ČSÚ z roku 2011, kdy probíhalo poslední sčítání obyvatel ČR, lze uvést, že více než 2 000 obyvatel vyjíždí z SO ORP Třeboň do zaměstnání. Dojíždění za prací probíhá především do Českých Budějovic a okolí. Z pohledu dojíždění do SO ORP Třeboň se jedná o počet nižší – přibližně 1 200 osob. Tato čísla však nezahrnují odjíždějící a přijíždějící žáky a je nutno podotknout, že v současné době (rok 2020) může být situace mírně rozdílná.

#### 4.2.2. Vzdělávací zařízení

V oblasti SO ORP Třeboň jsou zastoupeny oproti vysokoškolským pouze středoškolské instituce. Přímo ve městě Třeboň lze navštěvovat všeobecné gymnázium (Gymnázium Třeboň, Na Sadech 308), Střední školu rybářskou a vodohospodářskou Jakuba Krčína (Táboritská 688) a Obchodní akademii, Střední odbornou školu a Střední odborné učiliště (Vrchlického 567). V Českých Velenicích lze studovat na Střední škole České Velenice, která nabízí střední vzdělání s výučním listem a střední vzdělání s maturitní zkouškou v oborech dopravních, elektrotechnických a strojních (dříve se škola nazývala Střední odborné učiliště železniční). V současné době se jedná o jedinou střední školu v Jihočeském kraji, která mimo jiné vyučuje obory zaměřené na železniční dopravu a přepravu. Také Veselí nad Lužnicí umožňuje studium střední školy, kterou je Střední odborná škola ekologická a potravinářská.

Co se týká škol základních a mateřských, jsou na Třeboňsku zastoupeny poměrně rovnoměrně. Nacházejí se ve větších městech SO ORP Třeboň (České Velenice, Chlum u Třeboně, Lomnice nad Lužnicí, Suchdol nad Lužnicí a Třeboň), která jsou dostupná i z menších vesnic. Třeboň disponuje dvěma základními školami: Základní škola Třeboň, Na Sadech 375 a Základní škola Třeboň, Sokolská 296.

V Třeboni se také nacházejí dvě mateřské školy, a to: Mateřská škola Sluníčko Třeboň, Svobody 1018 (kapacita 192 dětí) a 3. mateřská škola Třeboň, Jeronýmova 183 s odloučeným pracovištěm v Břilicích (kapacita 130 dětí).

Město disponuje i Základní uměleckou školou (Masarykovo nám.20/I) založenou v roce 1949. Odborně připravuje žáky pro studium na konzervatořích, středních, vyšších a vysokých školách s uměleckým či pedagogickým zařízením.

Pár desítek metrů od současného autobusového nádraží stojí Základní škola praktická (Jiráskova 3). Toto školské zařízení nabízí vzdělání dětem, u nichž je žádoucí individuální přístup.

SO ORP Třeboň přímo nedisponuje žádnou vysokou školou, avšak v Českých Budějovicích a Jindřichově Hradci je vysoké školství zastoupeno. Významnou univerzitou je Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, která má osm fakult s orientací na přírodní, humanitní a sociální vědy. Dále se v tomto městě nachází Vysoká škola technická a ekonomická a Vysoká škola evropských a regionálních studií, z. ú. V Jindřichově Hradci lze studovat na Fakultě managementu Vysoké školy ekonomické v Praze.

Na Třeboňsku též probíhá vědecký výzkum především v oblasti biologických věd. K této aktivitě přispívají třeboňská pracoviště dvou výzkumných ústavů Akademie věd ČR. Jedním pracovištěm je Mikrobiologický ústav AVČR a druhým je Botanický ústav AVČR. V rámci těchto poboček mají svá pracoviště také studenti výše zmíněné Jihočeské univerzity.

#### 4.2.3. Kultura a cestovní ruch

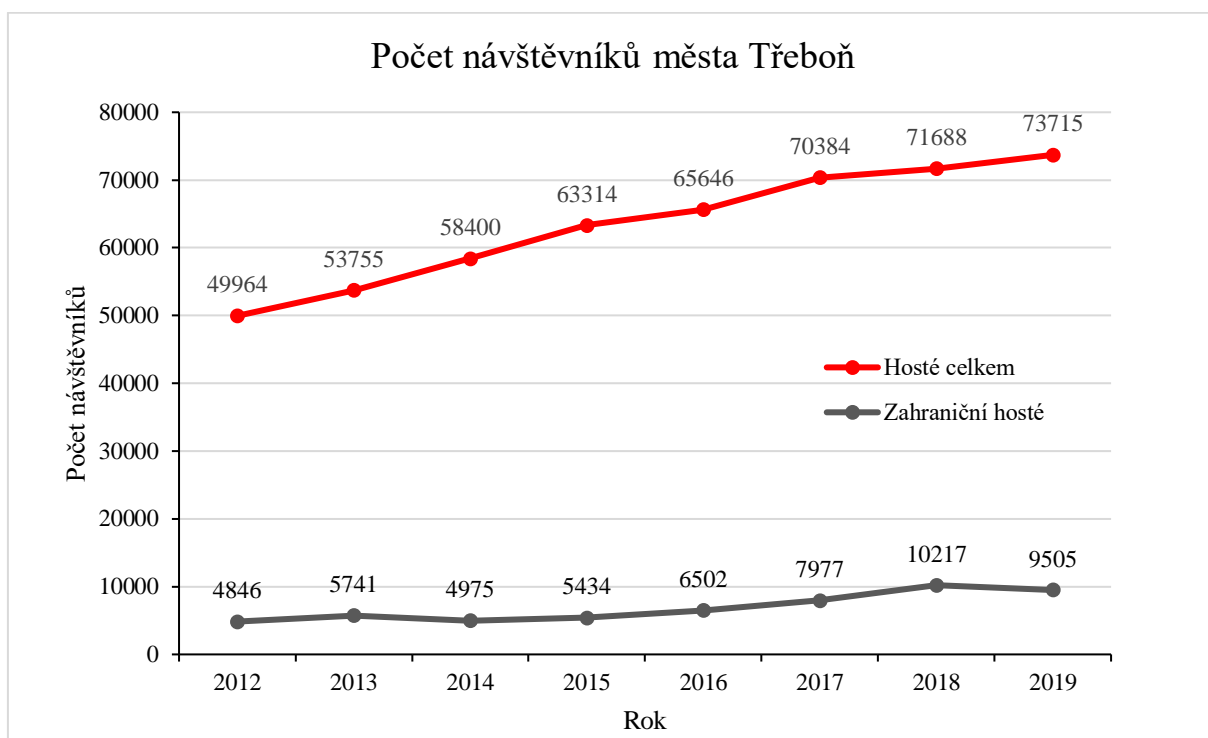
Třeboň jako jedno z nejnavštěvovanějších měst Jihočeského kraje je oblíbené prakticky celoročně. Není to jen díky památkám nebo rozšířené cykloturistice, která navíc v zimním období není až takovým lákadlem, ale díky široké nabídce společenských, kulturních a sportovních akcí.

Jednou z největších akcí v Třeboni býval mezinárodní festival animovaných filmů Anifilm, který byl po 18 letech přestěhován z Třeboně do Liberce (v roce 2019 proběhl v Třeboni poslední ročník). Na tuto akci dorazilo v roce 2019 přes 9 000 návštěvníků a ti obsadili dohromady 34 000 míst na jednotlivých představeních. Mezi hojně navštěvované akce patří jeden z nejznámějších a nejstarších hudebních festivalů Okolo Třeboně (letos v roce 2020 jde již o 29. ročník). Dalšími většími událostmi jsou například Pivní slavnosti pivovaru Bohemia Regent, Třeboňský divadelní festival, Léto v Třeboni (hudební festival), Třeboňská nokturna (mezinárodní hudební festival), výlovy rybníků, Dračí Svět (závody dračích lodí), Rybářské slavnosti, Advent a Vánoce v Třeboni či zimní třeboňská nokturna (koncerty vážné hudby). Novoroční ohňostroj, vánoční výzdoba a punč nebo abonentní koncert byly událostmi ledna 2020. [9]



V průběhu roku se v Třeboni uskuteční více než osm desítek kulturních nebo společenských akcí. V Příloze č. 2 je hrubý přehled dříve konaných i plánovaných událostí v roce 2020. Tyto informace předjímají, že pamětihodnosti nejsou rozhodně jediným lákadlem treboňské oblasti. Z hlediska návštěvnosti se město Třeboň a celkově Třeboňsko nepochybně řadí mezi hojně vyhledávané turistické cíle. Celková roční návštěvnost Jihočeského kraje byla v roce 2019 přes 1,7 milionu lidí (započítaných ubytovaných hostů). Třeboň tedy v roce 2019 z tohoto počtu ukrájí přibližně 4,1 %. [7]

Vývoj počtu návštěvníků města Třeboň od roku 2012 do roku 2019 z hlediska ubytovaných hostů (evidovatelných osob) včetně nerezidentů zobrazuje graf č. 5. Z grafu je patrná informace, že za posledních osm let stoupl počet návštěvníků zhruba o 23 000, a to se jedná jen o hosty, kteří nepřijeli pouze na jeden den, či případně nenocují v dopravních prostředcích.



Graf č. 5: Počet návštěvníků města Třeboň v jednotlivých letech

(zdroj: [7])

Graf především poskytuje informaci, že návštěvnost města má v posledních osmi letech stále rostoucí tendenci. Lze to přičíst zajímavým památkám, kulturním a společenským akcím, krásné přírodě vhodné k cykloturistice a v neposlední řadě lázeňství.

#### 4.2.4. Zdravotnictví

V oblasti ORP Třeboň se nenachází nemocnice. V tomto směru zajišťuje potřeby nejen třeboňských pacientů krajské město České Budějovice a město okresní Jindřichův Hradec.

Síť zdravotnických zařízení nutných k poskytnutí základní zdravotní péče je však na Třeboňsku poměrně dostatečná. V jednotlivých městech mikroregionu a v některých větších obcích se nacházejí zdravotnická střediska, ambulantní specialisté, praktičtí lékaři a přímo do Třeboně také dojíždějí v určitých termínech někteří lékaři z Jindřichova Hradce. Přehled zdravotnických zařízení ve městě Třeboň uvádí Příloha č. 3.

### 4.3. Charakteristika a způsob dopravy ve zvolené lokalitě

Doprava v Třeboni zahrnuje především dopravu silniční a železniční. Tyto druhy dopravy jsou pro město důležité již více než sto let. V následujících podkapitolách jsou uvedeny jednotlivé druhy dopravy a jejich působení v Třeboni.

#### 4.3.1. Železniční doprava

Jak již bylo zmíněno v kapitole 4.1.1., v lednu 1870 přijel do Třeboně první vlak, jelikož město leželo na vybudované železniční dráze mezi Prahou a Vídní. V současné době se v Třeboni nacházejí dvě vlakové stanice – jedna s označením Třeboň a druhá s označením Třeboň lázně (viz obr. č. 10 a 11). Ve stanici Třeboň zastavují všechny projíždějící vlaky a v pracovní dny to je přibližně 30 vlakových souprav.



Obr. č. 10: Stanice Třeboň

(zdroj: [www.trebonsko.cz/vlakova-stanice-trebon](http://www.trebonsko.cz/vlakova-stanice-trebon))

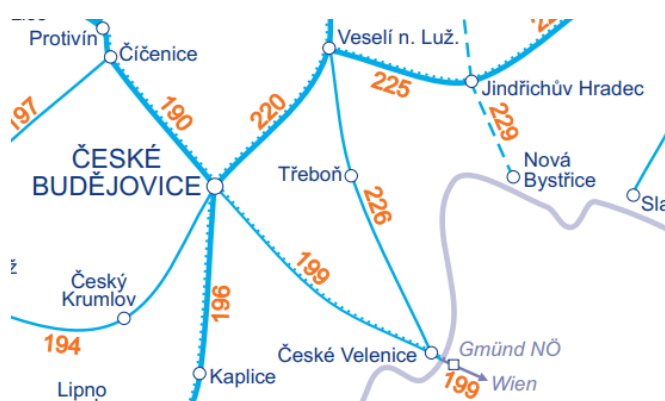


Obr. č. 11: Stanice Třeboň lázně

(zdroj: [www.trebonsko.cz/vlakova-stanice-trebon-lazne](http://www.trebonsko.cz/vlakova-stanice-trebon-lazne))

Obě vlakové stanice leží na trati č. 226 spojující města Veselí nad Lužnicí a příhraniční České Velenice. Délka trati je 55 km se stanovenou maximální rychlostí 100 km/h. Trať je součástí celostátní dráhy a je turisty hojně využívána. Zobrazení trati v oblasti jihočeského kraje je na obr. č 12. [10]

Vlaková stanice Třeboň (nachází se v severní části města – Nádražní ulice) a stanice Třeboň lázně (východní část města – Dukelská ulice) jsou od sebe vzdáleny 2,6 km. Autobusové nádraží stojí přibližně uprostřed, takže vzdálenost z vlakového nádraží (stanice Třeboň) na autobusové nádraží činí přibližně 1,5 km. Na druhou železniční stanici je docházková vzdálenost 1,3 km. Umístění železničních stanic je zřejmé z mapy (obr. č. 13).



Obr. č. 12: Trať 226 v jihočeském kraji

(zdroj: <https://www.spravazeleznic.cz/o-nas/zeleznicni-mapy-cr>)



Obr. č. 13: Vzájemná pozice železničních stanic a autobusového nádraží v Třeboni

(zdroj: <https://mapy.cz/turisticka?x=14.7706655&y=49.0078438&z=16>)

Z hlediska železniční dopravy je město Třeboň poměrně bezproblémově dostupné, jelikož na značný počet vlaků z Třeboně navazuje přímý vlakový spoj ve stanici Veselí nad Lužnicí ve směru na Prahu, Brno či České Budějovice. Nevýhodou však je, že do Českých Budějovic a Jindřichova Hradce se nedá dostat vlakovým spojem přímo, ale je nutný přestup ve Veselí nad Lužnicí, což je významná železniční křižovatka. Od roku 2020 je zaveden přímý spoj mezi Českými Velenicemi a Prahou, který se uskutečňuje čtyřikrát denně a cesta z Prahy do Třeboně tak trvá přibližně 2 hodiny a 20 minut.

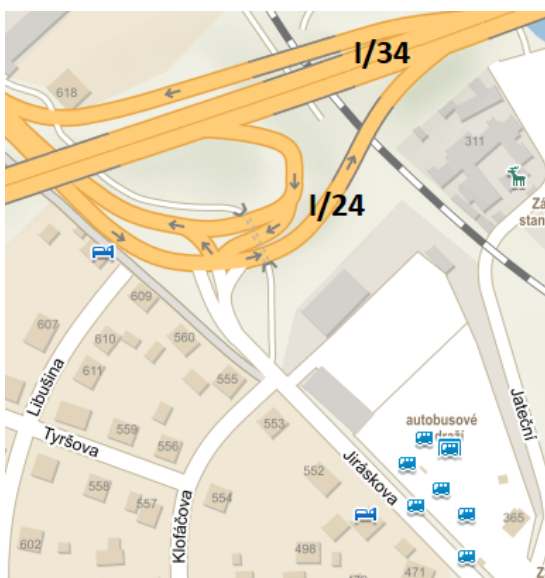
V nádražní budově stanice Třeboň se nachází čekárna, kancelář Českých drah, úschovna zavazadel, informace a prodej jízdních dokladů. Tato vlaková stanice podobně jako druhá stanice Třeboň lázně spolupracuje v rámci projektu půjčovny kol ČD Bike. Kolo si lze vypůjčit na nádraží a poté ho je možné vrátit i na jiném nádraží.

#### 4.3.2. Silniční doprava

Dostupnost Třeboně silničními vozidly je dobrá především díky komunikaci, po které vede evropská silnice 1. třídy E49 (viz kap. 4.1.2.). Z Prahy do Třeboně se lze dostat pomocí evropské silnice E55, která se v Praze napojuje na dálnici D1. Po určité vzdálenosti se napojí na silnici I/3, krátce prochází dálnicí D3 a z Veselí nad Lužnicí vede po silnici I/24, která směřuje do Třeboně a dále až na hranice s Rakouskem. Vzdálenost z Prahy z Opatova do Třeboně je přibližně 130 km a bez zohlednění provozu je dle navigačního kalkulátoru možné trasu přejet za 1 hodinu a 33 minut.

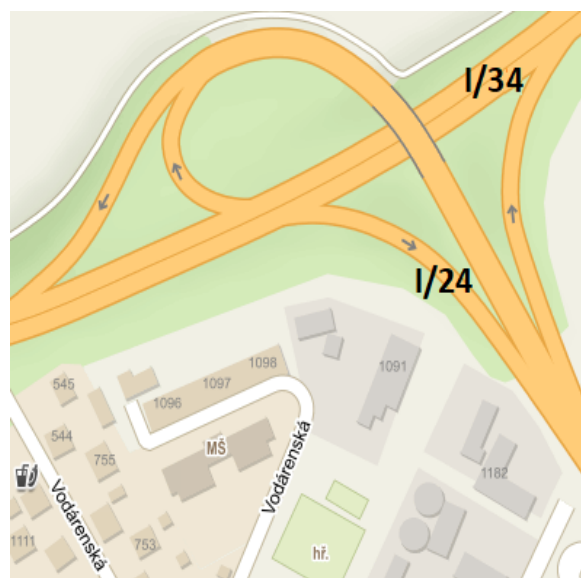
Území města Třeboň se tedy rozkládá v oblasti, kde dochází ke křížení koridorů tvořených komunikacemi I/24 a I/34 (viz obr. č. 8). Silnice I/34 na vjezdu do Třeboně ve směru od Českých Budějovic je zobrazena na obr. č. 18 a ve směru od Jindřichova Hradce na obr. č. 19. Na obr. č. 8 je vidět nově vytvořena vozovka včetně směrových sloupků (Z11H "Baliseta") a také speciální směs určena ke zkrácení brzdné dráhy vozidel (Rocbinda). Na tyto komunikace navazují podřadnější silnice II. a III. třídy, na které se váže soustava účelových nebo místních komunikací, jež propojují jednotlivé úseky města, a zajišťují tak potřebnou dopravní obslužnost území Třeboně. Silnice I/24 je téměř v celé své délce vedena v souběžnosti s železniční tratí č. 226. I/24 se tedy táhne k městu Třeboň na jih a vstupuje do města ulicí Pražská (obr. č. 16). V prostoru okružní křižovatky, kdy je možné pokračovat ulicí Nádražní a Táboritská je trasa komunikace I/24 lomena směrem jihovýchodním k ulici Jiráskova.

Před touto ulicí směřuje k připojení na peážní úsek s komunikací I/34. Z jižní strany této trubkovité křižovatky (obr. č. 14) navazuje prodloužení místní komunikace, která je vedena ulicí Jiráskova. Jiráskova ulice je těsně před touto trubkovitou křižovatkou souběžná s plochou areálu autobusového nádraží. Od křižovatky pokračuje I/24 jako průjezdný úsek v peážním čtyřproudovém směrově děleném úseku se silnicí I/34 k další křižovatce (obr. č. 15). Na Kopečku se trasa silnice I/24 odpojuje a jihovýchodním směrem pokračuje k obci Majdalena (obr. č. 17), Suchdol nad Lužnicí, Halámky až ke státní hranici.



Obr. č. 14: Napojení I/24 na I/34

(zdroj: <https://mapy.cz/>)



Obr. č. 15: Odpojení I/24 od I/34

(zdroj: <https://mapy.cz/>)

Dle podkladů ŘSD ČR z června r. 2000 „Kategorizace silniční a dálniční sítě do roku 2030“ je třeba počítat, že v celém průběhu řešeného území bude probíhat úprava trasy pro vedení návrhové kategorie S 9,5/80. To se již děje, ovšem ne v oblasti peážního úseku v souběžnosti s komunikací I/34. Tam byla již dříve založena návrhová kategorie S 22,5/100. [11]

Silnice I/34 tvořící páteřní skelet je komunikací, která vede východně od Českých Budějovic, poté skrze město Lišov a obec Štěpánovice až do Třeboně. Dále pokračuje přes Stráž nad Nežárkou, Lásenicí, Dolní Žďár až do Jindřichova Hradce. Tuto trasu (I/34) lze považovat za územně stabilizovanou v celém průběhu řešeného území. Dle společnosti CZECH Consult, spol. s r. o., která v roce 2017 prováděla ve městě Třeboň komplexní dopravní průzkum, dochází na této komunikaci k nejvyšším intenzitám dopravy. [17]

Silniční doprava jakožto dopravní mód je pro město Třeboň stěžejní, jelikož zajišťuje hlavní přepravní objemy.



Obr. č. 16: I/24 do Třeboně ve směru od Prahy  
(zdroj: <https://google.com/maps/> [2019])



Obr. č. 17: I/24 do Třeboně ve směru od Majdaleny  
(zdroj: <https://google.com/maps/> [2019])



Obr. č. 18: I/34 do Třeboně ve směru od ČB  
(zdroj: autor [2020])



Obr. č. 19: I/34 do Třeboně ve směru od JH  
(zdroj: <https://google.com/maps/> [2019])

#### 4.3.3. Cyklistická doprava

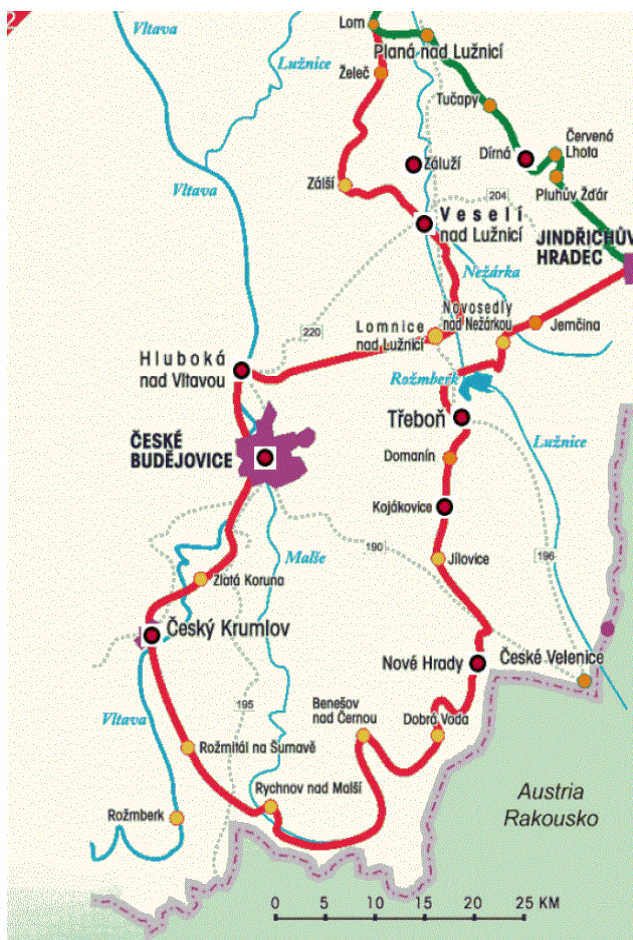
Do Třeboně se lze dostat i na kole. Město Třeboň totiž disponuje hustou sítí cyklistických tras, které vedou ve všech směrech světových stran. Třeboň je základním bodem těch nejvýznamnějších třeboňských naučných stezek, které se nazývají Okolo Třeboně (39 km) a také Naučné stezky kolem Rožmberka (22 km). Navštěvované jsou i kratší naučné stezky např. Naučná stezka Veselské pískovny (7 km), Naučná stezka kolem Světa (12 km), Naučná stezka zdraví Třeboň Hradeček (3,6 km).

Téměř rovinný charakter Třeboňska, žádané přírodní památky a stejně tak památky kulturní vyloženě předurčují tuto lokalitu pro cykloturistiku. Místní síť cyklotras je vyhovující pro všechny kategorie cyklistů od sportovně založených až po seniory a rodiny s dětmi. Tato doprava tvoří výraznou část místního cestovního ruchu.

Třeboňskem prochází také tzv. stezka Greenway Rožmberského dědictví (červená stezka – viz obr. č. 20), která se od páteřní stezky Greenway Praha – Vídeň odděluje jižně od města Tábor, poté pokračuje po cyklostezce č. 12 přes Želeč do Zálší. Následně navazuje

na cyklostezku 1133 vedoucí do Veselí nad Lužnicí a z Veselí nad Lužnicí pokračuje po trase 1034 kolem rybníků Naděje a dalších. Další cyklostezky vedou přes SO ORP Třeboň a trasa vede až k Hluboké nad Vltavou. Greenway Praha – Vídeň představuje rozsáhlou síť cyklotras (přibližně 700 km tras a stezek) pro cyklisty.

Regionální cyklotrasy v SO ORP Třeboň jsou také cyklotrasy KČT č. 341 (České Velenice – Halámky – Chlum u Třeboně), cyklotrasy KČT č. 122 (České Budějovice – Třeboň) umožňuje cyklistům příjezd na Třeboňsko z krajské metropole a trasa č. 322 (Chlum u Třeboně – Dolní Pstruhový rybník) zajišťuje propojení dálkových cyklotras č. 32 a 34.



Kromě uvedených cyklotras je Třeboňsko typické využitím cyklistické dopravy i v rámci města Třeboň a jeho okolí. Důvodem je rovinatý charakter a také nižší intenzita silničního provozu na komunikacích uvnitř města (kromě průjezdných tras komunikací I/24 a I/34). Proto jsou krátké vzdálenosti napříč územím dosahovány pomocí jízdních kol i místními obyvateli, a to především žáky základních a středních škol, obyvatel dojíždějících do práce, na nákupy a celkově při uspokojování běžných denních přepravních potřeb v rámci městské vybavenosti.

Obr. č. 20: Cyklotrasy Greenway Rožmberského dědictví

(zdroj: [www.treboňsko.cz/admfotky/Treboňsko/Vseobecne/greenway-cervena-trasa-640.gif](http://www.treboňsko.cz/admfotky/Treboňsko/Vseobecne/greenway-cervena-trasa-640.gif))

Cyklistická doprava je hojně využívána i k přepravě osob v rámci Třeboně mezi bydlištěm a autobusovým či vlakovým nádražím, kde lze kola umístit do stojanů a pokračovat tak v cestě autobusem nebo vlakem. Seznam místních cyklotras je uveden v Příloze č. 4.

#### 4.3.4. Pěší doprava

Vzhledem k rozloze města Třeboň je pěší doprava velice hojně využívána. Krátké vzdálenosti umožňují pomocí pěší dopravy dosáhnout cíle v relativně krátkém čase. Město je protkáno částečně nemotoristickými místními komunikacemi IV. třídy, tedy sítí chodníků, obytných a pěších zón a stezek, vyznačených přechodů pro chodce a stezek pro chodce a cyklisty se společným provozem. V posledních letech byly tyto stezky se společným provozem ve městě rozšířeny.

Pěší trasy turisticky značené jsou zaneseny v mapách i grafických průvodcích a z časového hlediska je lze považovat za dlouhodobě stabilizované. Masarykovo náměstí (hlavní třeboňské náměstí – obr. č. 21) a přilehlé ulice jsou v režimu pěší zóny. Vjezd je umožněn jen dopravní obsluze na nezbytně potřebný čas a cyklistům.

Stejně jako u cyklistické dopravy je pěší doprava využívána hojně turisty, ale také místními obyvateli, kteří se tak přemísťují do zaměstnání (pokud pracují v Třeboni), do škol a také na spoje městské hromadné dopravy či vlakové a autobusové nádraží. Z hlediska dostupnosti je chodec schopen se dostat do všech míst v Třeboni. Největší problém může činit pěší doprava z lokality Třeboň – Kopeček např. až na vlakové nádraží (trasa přibližně 4 km).



*Obr. č. 21: Masarykovo náměstí – pěší zóna*

(zdroj: <https://q-cf.bstatic.com/images/hotel/max1280x900/569/56976488.jpg>)



#### 4.3.5. Doprava v klidu

Tato kapitola pojednává o parkování vozidel v Třeboni. V rámci města je doprava v klidu speciální oblastí v silniční dopravě. Zásadním problémem této dopravy jsou zvýšené požadavky na kapacity odstavných ploch v období zvýšené návštěvnosti turisty. Tyto požadavky mají vzrůstající charakter, jelikož návštěvnost Třeboně se každým rokem zvyšuje (viz graf č. 5). Parkovacích míst je celkově v průběhu turistické sezóny nedostatek a v této době lze sledovat zaplnění i parkovacích ploch, jež se nacházejí na okraji města. Toto je ovšem častý problém turisticky zajímavých měst, který je k plné spokojenosti účastníků dopravy a obyvatel města problematické řešit. Důvodem je i nárůst počtu evidovaných vozidel v regionu, a tak se nutně zvyšuje i nárok na počet odstavných ploch (ať už se jedná o krátkodobé či dlouhodobé odstavení). Dalším faktem je, že během turistické sezóny patří dopravní přestupky v oblasti parkování za nejčastěji řešené. [15]

Na obr. č. 22–25 je možné pozorovat rozdíl v obsazenosti treboňských parkovišť P2 a P4 v období mimo turistickou sezónu (období 1.10. – 30.4.) a v sezóně (období 1.5. – 30.9.).



Obr. č. 22: Parkoviště P4 mimo sezónu

(zdroj: [mapy.cz/letecka-2015?x=14.7588498&y=49.0017227&z=19](http://mapy.cz/letecka-2015?x=14.7588498&y=49.0017227&z=19)) (zdroj: autor [2020])



Obr. č. 23: Parkoviště P4 v sezóně



Obr. č. 24: Parkoviště P2 mimo sezónu

(zdroj: [mapy.cz/letecka-2015?x=14.7579123&y=49.0037532&z=19](http://mapy.cz/letecka-2015?x=14.7579123&y=49.0037532&z=19)) (zdroj: autor [2020])



Obr. č. 25: Parkoviště P2 v sezóně

Město Třeboň ani SO ORP Třeboň v současné době nedisponuje systémy určenými k navigaci řidičů a navádění vozidel a nejsou zde ani zavedeny systémy dopravní telematiky. Problém v dopravě v klidu je zřejmý i v místě autobusového nádraží, kdy nedostatečný počet parkovacích míst nutí řidiče vozidla odstavovat v ulici Jateční směrem k železničnímu přejezdu (více viz kap. č. 5).

#### 4.3.6. Letecká doprava

Nejbližší letiště od SO ORP Třeboň se nachází v krajské metropoli v Českých Budějovicích (Jihočeské letiště České Budějovice a.s.). Letiště (obr. č. 26) je typem mezinárodního neveřejného a vnitrostátního veřejného letiště, které bylo otevřeno 27. června 1937. [12] Dalším letištem je Letiště České Budějovice – Hosín, které je umístěno 1 km od centra obce Hosín a 7 km od Českých Budějovic. V současné době slouží jako sportovní letiště pro rekreaci – bezmotorové, motorové létání a parašutismus.



*Obr. č. 26: Jihočeské letiště České Budějovice a.s.*

*(zdroj: <https://www.obcaneprobudejovice.cz/wp-content/uploads/2019/05/letiste-730x350.jpg>)*

Třeboň je lázeňským městem a letecká doprava je lázeňským statutem ve správním území města a v jeho nedalekém okolí vyloučena. Tudíž zájmy civilní letecké dopravy nejsou v Třeboni uplatňovány. [13]

Západním směrem od Třeboně v oblasti areálu Dvorce (přibližně 3 km od centra města a nedaleko silnice I/34) se dříve rozkládala letištní plocha pro ultralehká letadla se zatravněnou plochou pro vzletnutí i přistání. V současné době je však letiště zrušeno.

#### 4.3.7. Vodní doprava

Vodní doprava je v rámci města provozována pouze v souvislosti s rybníkem Svět, pod jehož hrází se rozkládá město Třeboň. Tento druh dopravy plní účel pouze rekreační a turistický. Uplatnění tedy nachází jen okrajově, a to především v turistické sezóně vyhlídkovými plavbami po vodní ploše rybníka Svět. Plavby převozní lodí Petr Vok probíhají celoročně, jsou však závislé na povětrnostních podmínkách, počtu osob a stavu vodní hladiny. K umožnění této dopravy slouží přístaviště (viz obr. č. 27) poblíž Krčínova pomníku téměř u Trocnovského náměstí.



*Obr. č. 27: Přístaviště rybníka Svět*

*(zdroj: autor [2020])*

Z historického hlediska probíhala v oblasti Třeboňska doprava dřeva po Nové řece. Celé řečiště této řeky bylo upraveno tak, aby po něm bylo možno plavit vory naložené dřevem (obr. č. 28) přes Nežárku do Vltavy. V dnešní době je řeka využívána vodáky jako rekreační vodní cesta. [14]



*Obr. č. 28: Doprava dřeva po Nové řece*

*(zdroj: [14])*

## 5. Současný stav dopravní situace a autobusového nádraží

### 5.1. Městská hromadná doprava v Třeboni

Město Třeboň disponuje městskou hromadnou dopravou provozovanou autobusy. Základní obslužnost města a okolí v současné době zabezpečuje linka č. 347001, kterou provozuje dopravce ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o. Seznam všech zastávek, které tato linka obsluhuje, je v následující tabulce č. 1.

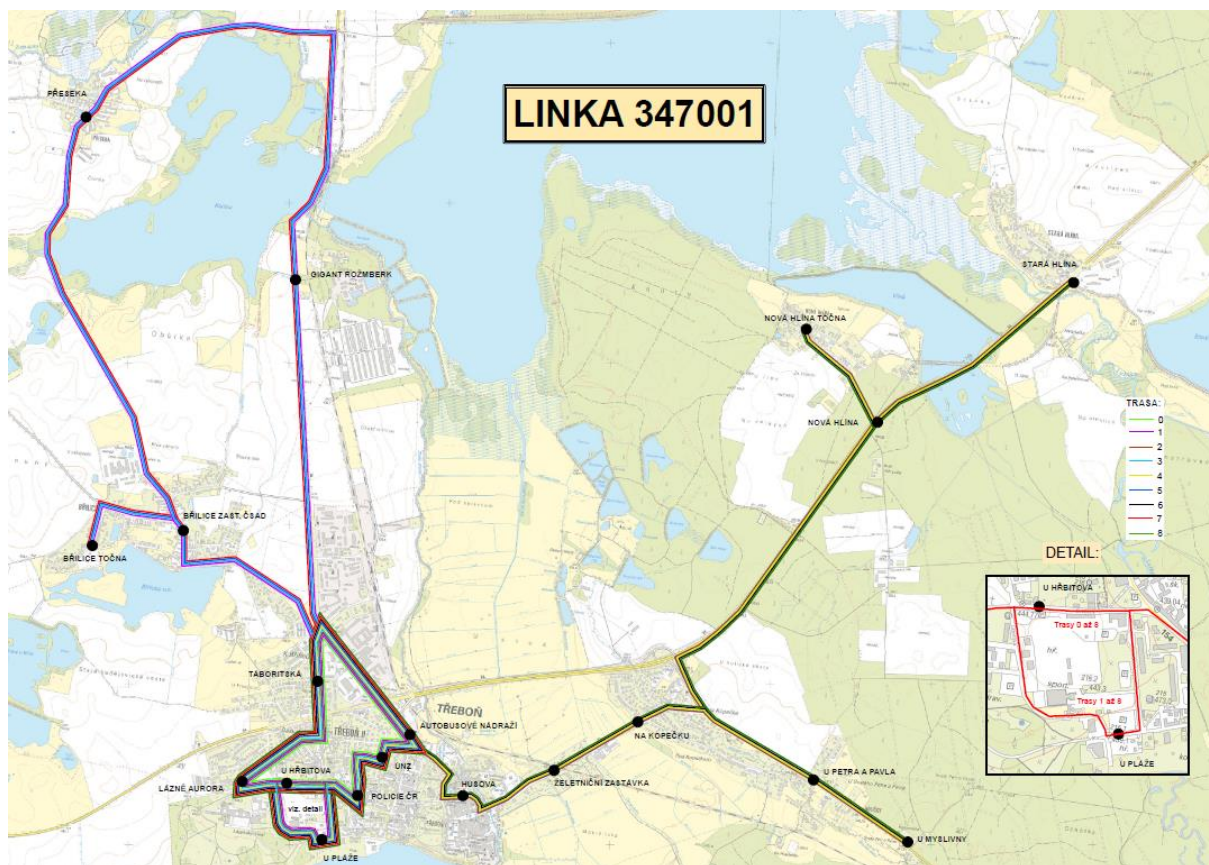
Linka 347001 obsluhuje zastávky v rámci tras 0 až 8. Jednotlivé trasy jízdního řádu jsou graficky zobrazeny na obr. č. 29 (v Příloze č. 5 pak v měřítku 1 : 20 000). Tyto trasy však jízdní řád (Příloha č. 6) eviduje jako spoje, a to: Spoj 1, Spoj 3, Spoj 5, Spoj 7, Spoj 9, Spoj 11, Spoj 13, Spoj 15 a Spoj 17. Nejkratším spojem je Spoj 1 se vzdáleností 3 km a časovou náročností 10 minut a nejdelším spojem je Spoj 7 se vzdáleností 26 km a dobou jízdy 50 minut. Všechny spoje začínají v zastávce Třeboň,aut.nádr., ve které jízdu i končí. Spoje 9, 13 a 17 mají totožný sled jednotlivých zastávek a stejně tak i spoje 11 a 15, pouze se liší v čase odjezdu. Odjezdy ze zastávky Třeboň,aut.nádr. jsou v pracovních dnech v následujících časech: 7:15, 8:00, 8:20, 8:40, 9:03, 11:00, 11:15, 11:35, 11:55, 12:10, 13:30, 13:45, 14:05, 14:19, 17:00, 17:15, 17:35, 17:50. Celkem jde tedy o 18 odjezdů denně.

<b>Linka 347001</b>
Třeboň,aut.nádr.
Třeboň,Táboritská
Třeboň,lázně Aurora
Třeboň,U Pláže
Třeboň,U hřbitova
Třeboň,Policie ČR
Třeboň,UNZ
Třeboň,Husova
Třeboň,žel.zast.
Třeboň,Na Kopečku
Třeboň,Břilice,zast.ČSAD
Třeboň,Břilice,točna
Třeboň,Přeseka
Třeboň,Gigant Rožmberk
Třeboň,U Petra a Pavla
Třeboň,U myslivny
Třeboň,Nová Hlína,točna
Třeboň,Nová Hlína
Třeboň,Stará Hlína

Tab. č. 1: Seznam zastávek  
MHD Třeboň – linka 347001

(zdroj: ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o.)

Další důležitou zastávkou městské hromadné dopravy (MHD) v Třeboni je zastávka nazvána Třeboň,UNZ, která se nachází 50 metrů od vstupu do polikliniky Třeboň. Toto zdravotní středisko je největším poskytovatelem zdravotní péče v Třeboni a zároveň i nejdéle sloužícím zdravotním zařízením v Třeboni. Příjezdy/odjezdy ze zastávky jsou v pracovních dnech v následujících časech: 7:22, 8.32, 9:15, 11:12, 11:47, 12:08, 13:43, 14:17, 17:13, 17:48. Dohromady zde autobus MHD zastaví desetkrát denně.

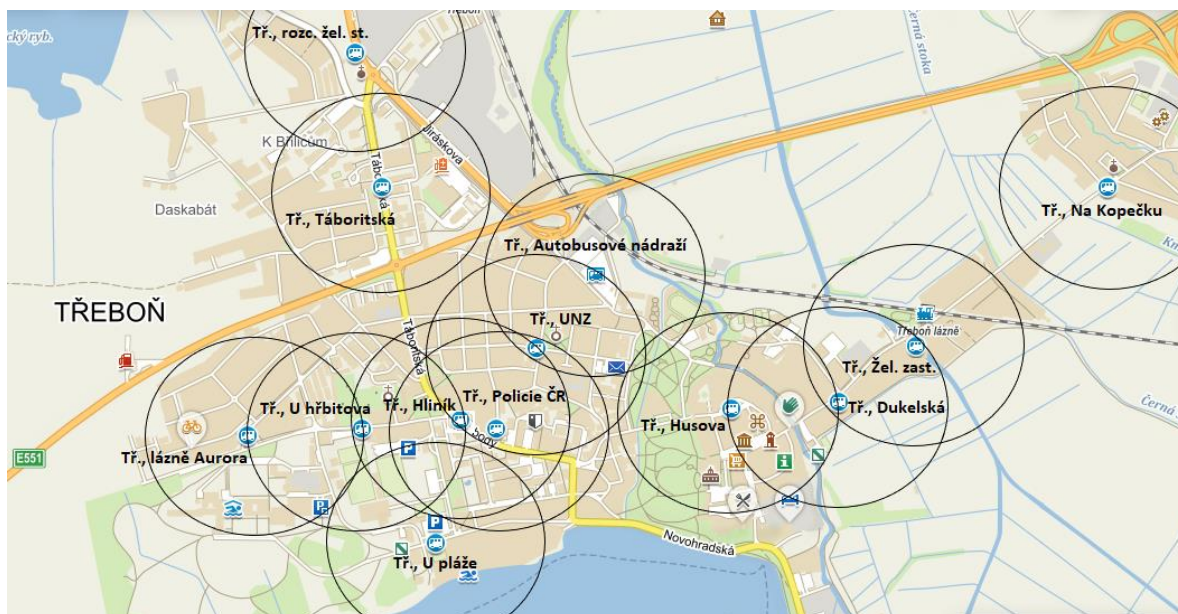


Obr. č. 29: Zobrazení tras 0–8 autobusové linky č. 347001

(zdroj: [https://www.mesto-trebon.cz/uploads/\\_mestsky-urad/doprava/mapa\\_trasa.pdf](https://www.mesto-trebon.cz/uploads/_mestsky-urad/doprava/mapa_trasa.pdf))

Na obrázku č. 30 jsou zobrazeny docházkové vzdálenosti 5 minut (izochrony) od zastávek přímo ve městě, které jsou zároveň v maximální vzdálenosti 2 km od autobusového nádraží. Průměrná rychlost chůze je brána dle navigačního zařízení – 4,8 km/h. Mapa s izochronami nezobrazuje zastávku U Petra a Pavla a zastávku U myšlivny, jelikož jsou vzdáleny více než 2 km od autobusového nádraží a jedná se již o vesnici Holičky spadající pod město Třebon (obr. č. 29 vpravo dole).

Z mapy na obr. č. 30 lze vyčíst, že centrum města a předměstí je poměrně dobře pokryté docházkovou vzdáleností do 5 minut. Nedostupnost zastávek do 5 minut je v oblasti jižní části lázeňského parku lázní Aurora, částečně Novohradské ulice a jejího přilehlého okolí na hrázi rybníka Svět a také okrajově vilová čtvrť v oblasti Daskabát (na mapě na obr. 30 se jedná o oblast pod izochronou zastávky Tř., Táboritřká).



Obr. č. 30: Izochrony autobusových zastávek města Třeboň (docházka 5 minut)

(zdroj: <https://www.mapy.cz/> - upraveno autorem r. 2020)

### 5.1.1. Přehled autobusových zastávek města Třeboň

#### Třeboň – Rozcestí žel. st.

Obslužnost: Vlakové nádraží; Penny market; průmyslová zóna Třeboň, benzínová stanice

Využívají linky: 340350 a 340340 (ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o.)

Pozice zastávky: Nejsevernější oblast Třeboň (směr Praha)

Vybavení zastávky: V obou směrech jsou zastávky vybaveny proskleným přístřeškem včetně kovové lavičky s dřevěným sezením. V zastávkách je umístěn zastávkový označník (značka IJ4b). Název zastávky a infopanel s jízdními řády je umístěn na stěně přístřešku. Autobusová zastávka je v obou směrech zálivová. Ve směru z Břilic se nastupuje z nástupní hrany. Bez vodorovného dopravního značení (VDZ) V11a BUS.



Obr. č. 31: Tř., Rozcestí žel. st. – příjezd z Břilic

(zdroj: autor [2020])



Obr. č. 32: Tř., Rozcestí žel. st. – ve směru do Prahy

(zdroj: autor [2020])

### Třeboň – Táboritská

Obslužnost: Střední škola rybářská a vodohospodářská Jakuba Krčína, Obchodní akademie, Střední odborná škola, Kaufland, sídliště Táboritská a okolí

Využívají linky: 340340 (ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o.); 340350 (ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o.); 340670 (ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o.); 320010 (GW BUS a.s.); 340930 (StiBus s.r.o.)

Pozice zastávky: Severně od okružní křižovatky (křížení komunikace I/34 a ulice Táboritská)

Vybavení zastávky: Ve směru do centra města je zastávka vybavena proskleným přístřeškem včetně kovové lavičky s dřevěným sezením. V zastávce je umístěn zastávkový označnický (IJ4b). Název zastávky a jízdní řád linek je umístěn na stěně přístřešku a v severním směru na označnicku. Autobusová zastávka je v obou směrech zastávkou v zálivu. Ve směru do centra se nastupuje z chodníku (obr. č. 33). Vodorovné dopravní značení BUS.



Obr. č. 33: Tř., Táboritská – směr centrum  
(zdroj: autor [2020])



Obr. č. 34: Tř., Táboritská – směr Praha  
(zdroj: autor [2020])

### Třeboň – U hřbitova

Obslužnost: Sportovní hala, hřbitov Třeboň, Oblast Daskabát

Využívají linky: 347001 (ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o.)

Pozice zastávky: Západní část města

Vybavení zastávky: V žádném směru není zastávka vybavena přístřeškem. V zastávce je umístěn zastávkový označnický (značka IJ4b). Název zastávky a infopanel jízdního řádu je umístěn na označnicku. V obou směrech

zastávka disponuje nástupní hranou. Ve směru k lázním Aurora je zastávka na jízdním pruhu pro cyklisty. Ve směru do centra je zastávka označena vodorovným dopravním značením BUS.



*Obr. č. 35: Tř., U hřbitova – směr lázně Aurora  
(zdroj: autor [2020])*



*Obr. č. 36: Tř., U hřbitova – směr centrum  
(zdroj: autor [2020])*

### Třeboň – lázně Aurora

Obslužnost: lázně Aurora, část oblasti Daskabát

Využívají linky: 347001 (ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o.)

Pozice zastávky: Západní část města

Vybavení zastávky: Ve směru k lázním je zastávka vybavena proskleným přístřeškem včetně lavičky. V zastávce je umístěn zastávkový označník (značka IJ4b). Název zastávky a infopanel jízdního řádu linky je ve směru do lázní umístěn na přístřešku a v opačném směru je umístěn na označníku. Zastávka je označena vodorovným dopravním značením BUS.



*Obr. č. 37: Tř., lázně Aurora – směr lázně  
(zdroj: autor [2020])*



*Obr. č. 38: Tř., lázně Aurora – směr Daskabát  
(zdroj: autor [2020])*



### Třeboň – U pláže

Obslužnost: Hotelový komplex Svět, koupaliště Pláž, sportovní areál, částečně sídliště Hliník

Využívají linky: 347001 (ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o.)

Pozice zastávky: Jižní část města

Vybavení zastávky: Zastávka je jednosměrná a bez přístřešku. V zastávce je umístěn



zastávkový označník (značka IJ4b). Název zastávky a infopanel jízdního řádu linky je umístěn na označníku. Jedná se o zastávku na jízdním pruhu a nástup probíhá z nástupní hrany.

*Obr. č. 39: Tř., U pláže*

*(zdroj: autor [2021])*

### Třeboň – Na Hliníku

Obslužnost: Nákupní středisko Hliník, sídliště Hliník, vilová čtvrť Riegrova

Využívají linky: 340930 (StiBus s.r.o.)

Pozice zastávky: Ulice Táboritská v oblasti předměstí

Vybavení zastávky: Zastávka je jednosměrná a bez přístřešku. V zastávce je umístěn



zastávkový označník (značka IJ4b). Název zastávky a jízdní řád linky je umístěn na označníku. Stání autobusu probíhá v přerušném odstavném jízdním pruhu a cestující nastupují z chodníku. Zastávka je označena vodorovným dopravním značením BUS.

*Obr. č. 40: Tř., Na Hliníku*

*(zdroj: autor [2020])*

### Třeboň – Policie ČR

Obslužnost: Nákupní středisko Hliník, vilová čtvrť Riegrova/Jeronymova, předměstí

Využívají linky: 347001 (ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o.)

Pozice zastávky: Ulice Riegrova – předměstí

Vybavení zastávky: Jedná se o jednosměrnou zastávku na jízdním pruhu bez přístřešku.



V zastávce je umístěn zastávkový označník (značka IJ4b). Název zastávky a jízdní řád linky je umístěn na označníku. K dispozici je lavička.

*Obr. č. 41: Tř., Policie ČR*

*(zdroj: autor [2020])*

### Třeboň – ÚNZ

Obslužnost: Poliklinika včetně lékárny, vilová čtvrť podél ulice Jablonského, Husova kaple

Využívají linky: 347001 (ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o.)

Pozice zastávky: Ulice Klofáčova – střed města

Vybavení zastávky: Jedná se o jednosměrnou zastávku na jízdním pruhu včetně proskleného



přístřešku a lavičky. V zastávce je umístěna dopravní značka IJ4b. Název zastávky a infopanel jízdního řádu linky je umístěn na přístřešku. Nástup probíhá z nástupní hrany. Zastávka Třeboň, UNZ v protisměru disponuje pouze značkou (IJ4b), který je připevněn ke sloupu veřejného osvětlení a nástup zde probíhá z nástupní hrany chodníku.

*Obr. č. 42: Tř., ÚNZ*

*(zdroj: autor [2020])*

## Třeboň – Husova

Obslužnost: Historické centrum, Bertiny lázně

Využívají linky: 347001 (ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o.); 340930 (StiBus s.r.o.)

Pozice zastávky: Centrum města – jihovýchodně od Kostela sv. Jiljí a Panny Marie Královny

Vybavení zastávky: V obou směrech jsou zastávky bez přístřešku. V zastávce je umístěn zastávkový označník (značka IJ4b). Název zastávky a jízdní řád linky je umístěn na označníku. Jedná se o zastávku na jízdním pruhu. Zastávka je označena vodorovným dopravním značením BUS.



Obr. č. 43: Tř., Husova – směr k Budějovické bráně

(zdroj: autor [2020])



Obr. č. 44: Tř., Husova – směr Hradecká brána

(zdroj: autor [2020])

## Třeboň – Dukelská

Obslužnost: Bertiny lázně, Historické centrum, Wellness hotel

Využívají linky: 340930 (StiBus s.r.o.); 340360 (ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o.); 340330 (ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o.); 340380 (ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o.)

Pozice zastávky: 200 m za Hradeckou bránou směrem z centra města

Vybavení zastávky: Jedná se o jednosměrnou závilovou zastávku včetně proskleného přístřešku a lavičky. K přístřešku je připevněna dopravní značka (IJ4b). Název zastávky a infopanel jízdního řádu linky je umístěn na přístřešku. Nástup probíhá z nástupní hrany. Zastávka je bez vodorovného dopravního značení BUS.



Obr. č. 45: Tř., Dukelská

(zdroj: autor [2020])

## Třeboň – Žel. zast.

Obslužnost: Vlaková stanice Třeboň lázně, zahrádkářská kolonie

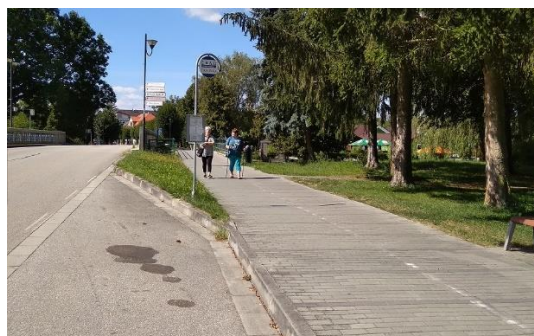
Využívají linky: 347001 (ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o.); 340360 (ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o.); 340330 (ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o.); 340930 (StiBus s.r.o.); 340380 (ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o.); 340110 (ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o.)

Pozice zastávky: Předměstí ze západní strany – téměř u vlakové stanice Třeboň lázně

Vybavení zastávky: Ve směru Majdalena je zastávka vybavena proskleným přístřeškem včetně lavičky a upevněného označníku (značka IJ4b), v opačném směru je v zastávce umístěn pouze označník (viz obr. č. 46 a 47). Název zastávky a jízdní řád všech linek je ve směru Majdalena umístěn na přístřešku a ve směru do centra města je umístěn na označníku. Zastávka nedisponuje vodorovným dopravním značením BUS je v obou směrech zálivová.



*Obr. č. 46: Tř., Žel. zast. – směr Majdalena  
(zdroj: autor [2020])*



*Obr. č. 47: Tř., Žel. zast. – směr centrum města  
(zdroj: autor [2020])*

## Třeboň – Na Kopečku

Obslužnost: Vilová oblast Na Kopečku, benzínová stanice, Autoservis

Využívají linky: 347001 (ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o.); 340360 (ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o.); 340330 (ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o.); 340930 (StiBus s.r.o.); 340380 (ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o.)

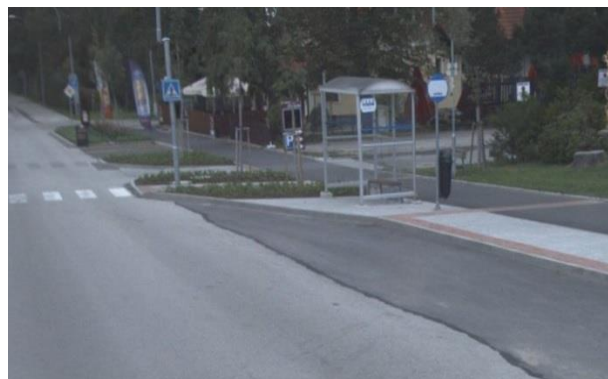
Pozice zastávky: Západní oblast Třeboně – Na Kopečku

Vybavení zastávky: V obou směrech je zastávka vybavena proskleným přístřeškem včetně lavičky a připevněné dopravní značky IJ4b. Název zastávky a infopanel jízdních řádů všech linek je umístěn na přístřešku. Zastávka je v obou směrech zálivová a nástup do dopravního prostředku probíhá

z nevyvýšené plochy. Zastávky jsou v obou směrech bez vodorovného dopravního značení BUS.



Obr. č. 48: Tř., Na Kopečku – směr Majdalena  
(zdroj: autor [2020])



Obr. č. 49: Tř., Na Kopečku – směr centrum města  
(zdroj: mapy.cz)

### 5.1.2. Turistický vláček

Od začátku května do konce října jezdí v Třeboni turistický vláček – kolové silniční vozidlo s připojenými třemi vagóny. Jeho okružní jízda trvá přesně hodinu (první jízda začíná v 10 hod. a poslední ve 20 hod.). Jeho zastávkami jsou: Lázně Aurora, hotel Svět, U pláže, Hráz Světa, Autokemp Ráj/Schwarzenberská Hrobka, Náměstí u kina/kostel (viz obr. č. 50, kde je zobrazena trasa červenou barvou).



Obr. č. 50: Okružní jízda turistickým vláčkem po Třeboni  
(zdroj: [https://www.trebonsko.cz/upload/13999-0906434872\\_s.jpg](https://www.trebonsko.cz/upload/13999-0906434872_s.jpg))

## 5.2. Autobusové nádraží

### 5.2.1. Současný stav

V současné době se autobusové nádraží z historického hlediska nachází již na třetí pozici v rámci města Třeboň. Původní umístění bylo na Palackého náměstí. Poté bylo autobusové nádraží na místě dnešního parkoviště P2, kde však společnost ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o., dle informací z městského úřadu, měla prostory pronajaté. V současné době se nádraží nachází na pozemku patřícímu přímo vedení společnosti ICOM transport a.s. severně od průsečné křižovatky ulic Jiráskova a Jateční. V těsné blízkosti nádraží na druhé straně ulice Jateční je situována Základní škola praktická Třeboň. O 200 metrů dál jihozápadně se nachází Gymnázium Třeboň, dále pak Dům dětí a mládeže, Česká pošta, Základní škola Třeboň (Na Sadech 375) – docházková vzdálenost těchto míst je z autobusového nádraží do pěti minut. 1. Základní škola Třeboň (Sokolská 296) je v docházkové vzdálenosti do 10 minut. Jižním směrem od nádraží se rozkládají Bertiny lázně a historické centrum Třeboně.

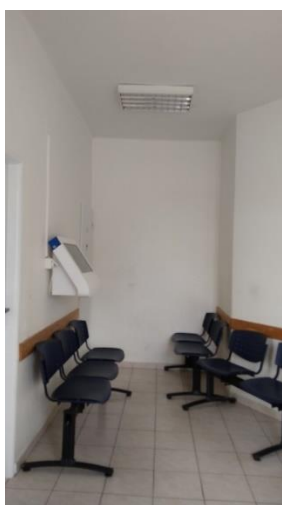
Na následujícím obrázku (obr. č. 51) je zobrazeno autobusové nádraží z ptačí perspektivy včetně popisků stěžejních bodů. Rozloha nádraží činí přibližně 7 000 m<sup>2</sup>.



Obr. č. 51: Autobusové nádraží Třeboň

(zdroj: [mapy.cz/zakladni?profil&x=14.7649242&y=49.0075897&z=20&m3d=1&height=91&yaw](http://mapy.cz/zakladni?profil&x=14.7649242&y=49.0075897&z=20&m3d=1&height=91&yaw) – upraveno)

Přes ulici Jiráskova a Jateční se nacházejí u autobusového nádraží vždy dva přechody pro chodce. V ulici Jiráskova je povolena rychlost 50 km/h. Přechody jsou chodci spíše hodnoceny jako nebezpečné, a to z důvodu jejich délky ve směru Jiráskovy ulice (více v kapitole 5.3. Dopravní průzkum). Samotné nádraží disponuje výpravní budovou, která slouží jako zázemí pro řidiče a personál ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o., a také jsou zde přístupné služby veřejnosti např. informace, prodej jízdních dokladů a čekárna se sociálním zařízením (obr. č. 52). V jihozápadní části nádraží je vyhrazen prostor pro odstavení jízdních kol včetně přístřešku. Dle informací z městského úřadu je tato parkovací plocha zbudována na žádost občanů Třeboně (obr. č. 53).



Obr. č. 52: Čekárna s elektronickým panelem  
(zdroj: autor [2020])



Obr. č. 53: Odstavná plocha pro jízdní kola  
(zdroj: autor [2020])

Plocha pro odstavení autobusů je v současné době umístěna severně od výpravní budovy (viz obr. č. 51 a 54) a plocha pro odstavení osobních vozidel se nachází jižně od vjezdu pro autobusy (obr. č. 55).

Autobusové nádraží disponuje vyvýšeným bezbariérovým ostrůvkem o rozloze  $6 \times 48$  m ( $288 \text{ m}^2$ ) a celkově jsou na každé straně tři odjezdová stání. Každé jednotlivé stání je vybaveno proskleným přístřeškem ( $2 \times 5$  m) s číslem označujícím odjezdové stání. Pod přístřeškem se nachází lavička bez opěradla a odpadkový koš. Na stěnách přístřešků jsou vyvěšeny papírové jízdní řády a různé reklamy. Osvětlení je pouze mírné z pouličních svítidel. Schéma jednotlivých odjezdových stání je zobrazeno na obr. č. 56 a reálný pohled na tato stání je na obr. č. 57. V oblasti přechodu pro chodce v ulici Jiráskova je též přechod pro chodce vedoucí na vyvýšený ostrůvek se stáními. Další přechod pro chodce je z tohoto ostrůvku k výpravní

budově a tím i k čekárně pro cestující. Tyto přechody pro chodce jsou však ve velmi špatném stavu (více v kapitole 5.2.3. Nedostatky současného stavu autobusového nádraží). Vjezd i výjezd autobusů z nádraží je možný pouze jednou cestou, a to po odbočení na průsečné křižovatce do Jateční ulice směrem na východ (vjezd zachycen na obr. č. 54 vlevo).



*Obr. č. 54: Plocha pro odstavení vozidel včetně vjezdu a výjezdu z AN  
(zdroj: autor [2020])*



*Obr. č. 55: Plocha pro odstavení autobusů a čerpací stanoviště pohonných hmot  
(zdroj: autor [2020])*



Povrch nástupiště (dle ČSN 73 6425) má být s podélným sklonem do 4 % a s příčným sklonem do 2 %. Dále je třeba, aby byl neklouzavý, rovný a zpevněný. Běžný způsob úpravy povrchu nástupiště se provádí pokládkou betonové dlažby, a takto je upraveno i nástupiště autobusového nádraží v Třeboni (obr. č. 57). Tato dlažba umožňuje položit zároveň hmatově (viz obr. č. 57) a barevně kontrastní dlažbu. Je však důležité, aby hrany dlažby byly bez zkosení, tedy bez hmatového kontrastu, který by mohl být zaměnitelný s varovným pásem. Signální hmatově a barevně kontrastní pás se na tomto nástupišti nenachází a stejně tak ani varovný barevně i hmatově kontrastní pás.



Obr. č. 56: Jednotlivá odjezdová stání v rámci autobusového nádraží Třebon

(zdroj: <https://www.ikatastr.cz/#kde=49.0081,14.76566,18>)



Obr. č. 57: Nástupiště a jednotlivá odjezdová stání 1–6

(zdroj: autor [2020])

### 5.2.2. Jednotlivé autobusové linky

Autobusové nádraží disponuje šesti odjezdovými/příjezdovými stáními. V následující tabulce (tab. č. 2) je uveden seznam stání a jednotlivých linek včetně četnosti odjezdů z třeboňského nádraží. V pracovní den na autobusovém nádraží zastaví 193 spojů a z toho 61 spojů zde jízdu končí. Výstup končících spojů probíhá zpravidla u stání č. 2.

Stání	Linky	Odjezdy			Pouze příjezdy (výstup)			Uvedený směr stání
		pracovní den	sobota	neděle	pracovní den	sobota	neděle	
1	347001	27						Místní doprava Třeboň
	340300	1			1			
2	370210	2		2				Jindřichův Hradec Dačice
	320025	2	2	2				
	340671	2						
	340110	1						
	340004			2				
	340670	18	2	2				
3	320240	1			1			České Budějovice
	340310	6			6			
	340320	7			7			
	320010	15	7	7	20	7	8	
4	320430	3			4			České Velenice Chlum u Třeboně Lomnice nad Lužnicí
	340350	5			5			
	340360	2			2			
	340390	3			2			
	340330	5			5			
	340340	6			6			
	340380	1	1					
5	350660	2						České Budějovice Praha
	370210	2		2				
	350430	6		2				
	000412	2	2	2				
	610001	2	2	2				
	340671	2						
	133101	1	1	1				
	000435	2						
6	320004	2		2				Praha Brno Hradec Králové Jihlava Pelhřimov
	720255	2		2				
	340002	1		1	1		1	
	340005	1			1			

Tab. č. 2: Seznam linek autobusové dopravy v Třeboni

(zdroj: Jízdní řád – ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o.)

Nejvytíženějším stáním (dle jízdních řádů platných v září roku 2020) je stání č. 3, kde zastaví v pracovní den 29 spojů. Pokud se však zohlední fakt, že stání č. 2 slouží v podstatě i jako výstupní prostor pro spoje končící svou jízdu na autobusovém nádraží, lze právě stání č. 2 považovat za nejfrekventovanější. Naopak nejméně využívaným stáním je stání č. 6 s počtem 6 odjezdů v pracovní den. Celkový počet linek obsluhujících autobusové nádraží Třeboně je 31. Z těchto linek se linka 347001 věnuje pouze dopravní obsluze Třeboně a linka 320025 je součástí projektu Cyklotrans zajišťující přepravu lidí a jejich jízdních kol na turisticky zajímavá místa. V rámci projektu Cyklotrans jde o linku nazvanou *zelená linka*.

### 5.2.3. Nedostatky současného stavu autobusového nádraží

Současný stav autobusového nádraží v Třeboni není ideální, zejména pokud se týká přehlednosti. Výše uvedených šest stání pro příjezdy a odjezdy autobusových linek není zcela jasně označeno. Jízdní řády, které jsou vylepeny u čísel jednotlivých stání se v některých případech nacházejí i na vedlejším stání a není tak zcela zřejmé, ze kterého stání linka přesně odjíždí. Nádraží nedisponuje digitálními informační panely v exteriéru, pouze v čekárně je umístěna dotyková informační obrazovka (obr. č. 52), kde si lze dohledávat spoje, avšak tento infopanel není příliš rychlý a spolehlivý a nelze jej obsluhovat více osobami ve stejný čas.

Dalším důležitým problémem je bezpečnost. Samostatný vjezd do autobusového nádraží, který je současně i výjezdem, je dle mého osobního pozorování často využíván i cestujícími, kteří si tak krátí cestu ven z areálu nádraží. Závora, která se nachází v prostoru vjezdu je během dne zdvižena a nic tak nebrání tomu, aby cestující vjezdem procházeli. Značka, která by zakazovala pěší průchod vjezdu, umístěna v tomto místě není. Nedostatečná jsou i vodorovná dopravní značení přechodů pro chodce. Na následujícím obrázku č. 58 je žlutými ukazateli poukázáno na dopravní značení přechodu pro chodce, které lze považovat za nevyhovující. Za nevyhovující je považováno místo, na kterém byl zjištěn nevyhovující index opotřebení. Minimálně je třeba provést přeznačení (obnovu značení) za účelem dosažení požadovaných vlastností značení. [16]

Na obr. č. 58 je též vidět nádrž na pohonné hmoty, která stojí v bezprostřední blízkosti výpravní budovy a přibližně 20 metrů od stání č. 6.

Z tabulky č. 2 je patrné, že stání č. 6 je využíváno naprosto minimálně (6 spojů v pracovní den). Naopak stání č. 2 slouží i jako výstupní (dohromady 86 zastavení). Toto nerovnoměrné využití jednotlivých stání lze považovat za nedostatek současného stavu nádraží.



Obr. č. 58: Poškození vodorovného dopravního značení – přechodů pro chodce  
 (zdroj: <https://mapy.cz/dopravni?x=14.7649653&y=49.0078754&z=20&l=0&base=ophoto>)

Přístřešky jednotlivých stání umožňují ochranu před deštěm, sněhem či kroupami jen omezenému množství cestujících. Efektivnější zajištěním ochrany cestujících by bylo zastřešení celého nástupiště (více viz kap. 6).

Dalším problémem tohoto nádraží je nedostatečný prostor pro odstavení osobních vozidel. Na obr. 54 stojí odstavená vozidla naproti vjezdu do autobusového nádraží. Kapacita je přibližně 15 vozidel. Po vyčerpání kapacity dochází k odstavování osobních vozidel v ulici Jateční i v ulici Jiráskova téměř ve křoví (viz obr. č. 59 a 60).



Obr. č. 59: Odstavování vozidel v ul. Jateční  
 (zdroj: autor [2020])



Obr. č. 60: Odstavování vozidel v ul. Jiráskova  
 (zdroj: autor [2020])

Často zmiňovaným nedostatkem v rámci osobních rozhovorů (viz kap. 5.3.1. Anketa a dotazník) byla otevírací doba informací uvnitř výpravní budovy. Otevřeno je od pondělí do pátku v čase 7:00 – 11:00 hod. Především lázeňští hosté, kteří mají v tomto čase lázeňské procedury, nestíhají navštívit prostor s informacemi, kde je zároveň možné zakoupit místenky a jízdní doklady.

Posledním bodem nedostatků současného stavu autobusového nádraží je osvětlení nástupišť. Jelikož nástupiště ani žádná jednotlivá stání a přístřešky nedisponují osvětlením, nelze bez denního světla či vlastního umělého osvětlení číst vylepené jízdní řády. Na obr. č. 61 je zachyceno nástupiště ve večerních hodinách. Alespoň částečné osvětlení zajišťují dvě pouliční lampy ve dvou rozích nádraží.



*Obr. č. 61: Viditelnost neosvětlených stání autobusového nádraží po setmění  
(zdroj: autor [2020])*

### 5.3. Dopravní průzkum

V následujících podkapitolách je proveden dotazníkový průzkum veřejného mínění ohledně autobusového nádraží. Je uveden bodový průzkum dopravy (pěší, cyklistická i silniční doprava) v bezprostřední blízkosti autobusového nádraží, tudíž s autobusovým nádražím související. Poslední podkapitola pojednává o nehodovosti v okolí autobusového nádraží a obsahuje mapu dopravních nehod.

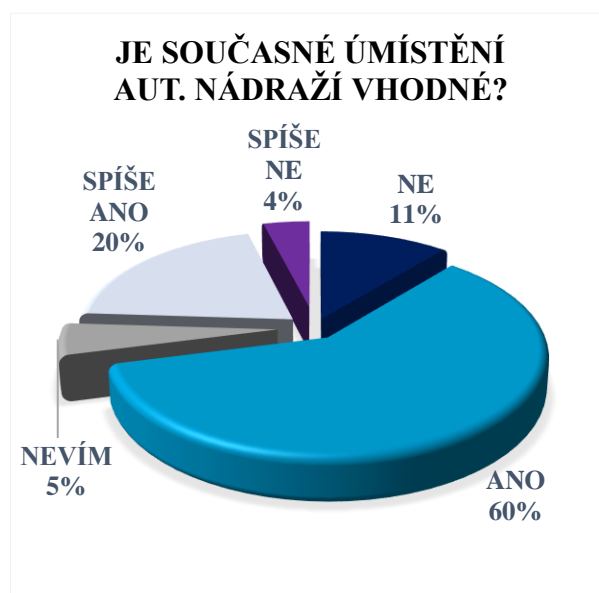
### 5.3.1. Anketa a dotazník

Ve dnech 9. a 10. září 2020 byl proveden průzkum veřejného mínění. Hlavním cílem bylo zjistit, jak obyvatelé a návštěvníci Třeboně vnímají autobusové nádraží v Třeboni. V rámci tohoto dotazování bylo osloveno 100 osob, které se pohybovaly na nádraží nebo v jeho okolí. Byly položeny celkem čtyři otázky týkající se samotného nádraží a poté jedna otázka týkající se osobní vazby dotazovaných na Třeboň. Ze 100 oslovených osob je 37 obyvatel Třeboně a 63 návštěvníků Třeboně, kteří se však k nádraží mohli relevantně vyjádřit. Celkem odpovědělo 25 mužů a 75 žen. Většina respondentů je ve věkové kategorii 15-30 let a 45-70 let. Otázky a četnost odpovědí jsou uvedeny v tabulkách č. 3, 4, 5, 6 a také graficky znázorněny v grafech č. 6, 7, 8 a 9.

Otázka: Považujete současné umístění autobusového nádraží za vhodné?	Odpověď	Celkem
	Ne	11
	Ano	60
	Nevím	5
	Spíše ano	20
	Spíše ne	4

Tab. č. 3: Vhodná současná pozice aut. nádr.

(zdroj: autor – viz Příloha č. 7)

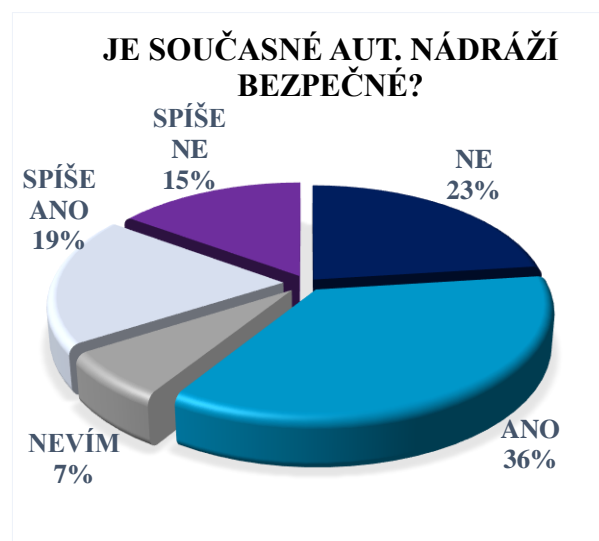


Graf č. 6: Vhodná současná pozice aut. nádr.

Otázka: Považujete autobusové nádraží za bezpečné?	Odpověď	Celkem
	Ne	23
	Ano	36
	Nevím	7
	Spíše ano	19
	Spíše ne	15

Tab. č. 4: Autobusové nádraží bezpečné

(zdroj: autor – viz Příloha č. 7)

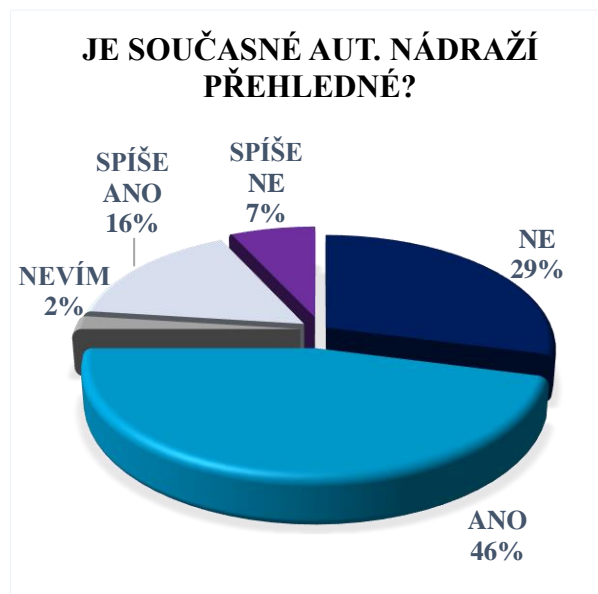


Graf č. 7: Autobusové nádraží bezpečné

Otázka: Považujete autobusové nádraží za přehledné?	Odpověď	Celkem
	Ne	29
	Ano	46
	Nevím	2
	Spíše ano	16
	Spíše ne	7

Tab. č. 5: Autobusové nádraží přehledné

(zdroj: autor – viz Příloha č. 7)

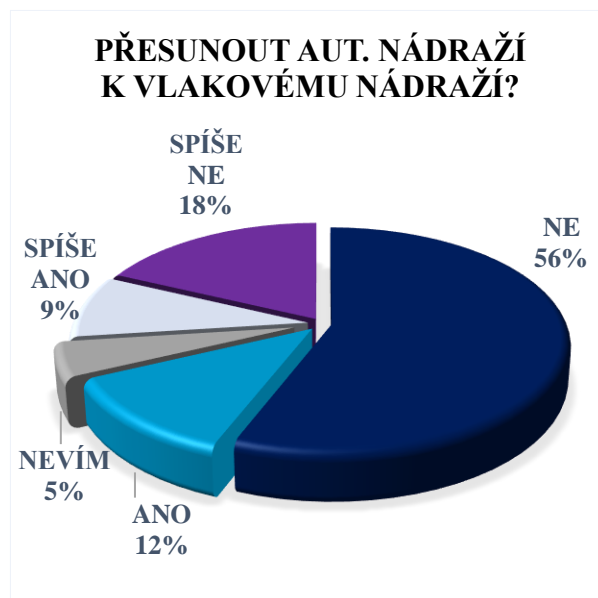


Graf č. 8: Autobusové nádraží přehledné

Otázka: Uvítali byste přesun autobusového nádraží k vlakovému nádraží?	Odpověď	Celkem
	Ne	56
	Ano	12
	Nevím	5
	Spíše ano	9
	Spíše ne	18

Tab. č. 6: Přesun aut. nádr. k vlakovému nádr.

(zdroj: autor – viz Příloha č. 7)



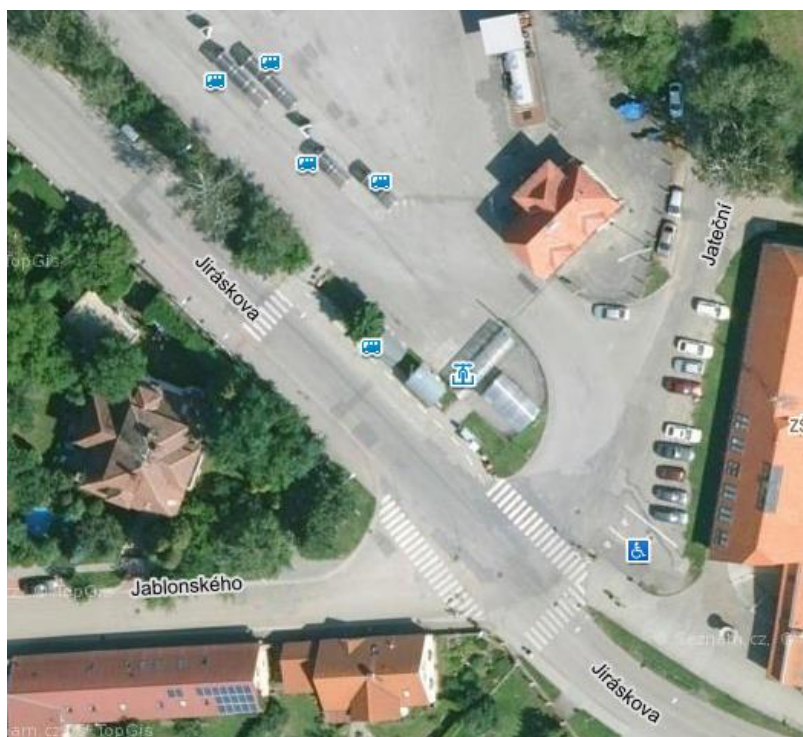
Graf č. 9: Přesun aut. nádr. k vlakovému nádr.

Ze získaných odpovědí je zřejmé, že současná pozice autobusového nádraží drtivě většině dotázaných vyhovuje a přesun k vlakovému nádraží by neuvítala. Avšak v otázce bezpečnosti a přehlednosti to již tak jednoznačné není. Požadovanou jednoslovnou odpověď dotázaní často doplnili svými názory, které také zdůvodnili. Nebezpečnost areálu autobusového nádraží a jeho okolí dotázaní spatřují především ve vjezdu a výjezdu autobusů, které objíždějí ostrovní nástupiště a oblast přechodů pro chodce. Také nedostatečné osvětlení nepřináší osobní komfort (nepřispívá k osobnímu pocitu bezpečí). Nepřehlednost byla přisuzována nedostatku jednoduchých a přehledných jízdních řádů, absenci digitální informační tabule

a nejednoznačnosti v odjezdových stáních. Často byla zmiňována i krátká otevírací doba informací, kde lze zakoupit i místenky apod.

### 5.3.2. Intenzita dopravy

V roce 2017 provedla společnost CZECH Consult, spol. s r.o. v Třeboni komplexní dopravní průzkum. Důležitým místem je křižovatka, kde se stýkají ulice Jiráskova a Jateční (a západním směrem ulice Jablonského viz obr. č. 62), jelikož se nachází bezprostředně u autobusového nádraží.



Obr. č. 62: Křižovatka "Jiráskova x Jablonského x Jateční – U autobusového nádraží"  
(zdroj: <https://mapy.cz/zakladni?x=14.7656844&y=49.0075994&z=19&l=0&base=ophoto>)

Měření proběhlo v úterý 16. 5. 2017 v čase 7–11 a 13–17 hod. Vyhodnocení profilu ulice Jateční (autobusové nádraží → křižovatka) ve směru od autobusového nádraží ke křižovatce je počet pěších osob 568 a 50 cyklistů a v opačném směru 386 pěších osob a 52 cyklistů. Celkový počet osob v obou směrech v těchto hodinách byl 1 056 osob. Ve špičkové hodině 7:00 až 8:00 hod. celkem 299 pěších osob a cyklistů v obou směrech (viz Příloha č. 8).

Ve čtvrtek 11. 5. 2017 v čase 7–11 a 13–17 hod. byl proveden dopravní průzkum na křižovatce Jiráskova × Jablonského × Jateční. Počet vozidel přijíždějících Jiráskovou ulicí ze severní strany činí 1 195 a z jižní strany křižovatky ulicí Jiráskova přijelo 1 324 vozidel



(viz grafikon křižovatkových pohybů – Příloha č. 9). Tyto počty vozidel nejsou vyložene vysoké, ale vzhledem k faktu, že tuto komunikaci přecházejí dojíždějící děti na základní a střední školy, nelze je úplně zanedbat. Přejchod pro chodce přes ulici Jiráskova v severní části křižovatky bývá běžně hlídán v pracovních dnech v hodinách dopraní špičky hlídkou městské policie.

Jedním ze záměrů této práce bylo provést vlastní dopravní průzkum v těsné blízkosti autobusového nádraží. Měření mělo probíhat tak, aby by byl zjištěn a zaznamenán počet osob opouštějících autobusové nádraží směrem ke křižovatce (Jateční – Jablonského) a totěž ve směru opačném. Měření se mělo uskutečnit v říjnu roku 2020 v konkrétní den týdne, a to v úterý v čase 7–11 a 13–17 hod. Výsledky měly být porovnány s výsledky společnosti CZECH Consult, spol. s r.o., která prováděla dopravní průzkum v roce 2017 a měl tak být potvrzen fakt, že nádraží je využíváno stále v podobné míře.

K měření ovšem nedošlo, jelikož vládní restrikce (zavedené z důvodu šíření virového onemocnění) omezily chod školských zařízení společně s četným výčtem podnikatelských subjektů a celkově tak omezily pohyb osob. Výsledky měření by tak byly velmi zkreslené, a proto jsou brány v potaz výsledky z roku 2017.

### 5.3.3. Nehodovost v okolí autobusového nádraží

Vzhledem k negativnímu vlivu nehodovosti na lidské životy a lidské zdraví se jedná o jeden z nejzávažnějších problémů v dopravě.

Nehodovost v oblasti autobusového nádraží v Třeboni je graficky zobrazena v dopravní vektorové mapě, která se stala zdrojem pro obr. č. 63. Každá červená značka symbolizuje místo dopravní nehody vzniklé v období od ledna 2007 do srpna 2020.

Je pravděpodobné, že výše uvedené počty nejsou kompletní. Ne vždy je totiž k dopravní nehodě nutné volat policii. Tuto povinnost definuje § 47 zákona č. 361/2000 Sb. (Zákon o silničním provozu).



Obr. č. 63: Mapa zobrazující dopravní nehody  
(zdroj: [nehody.cdv.cz/statistics.php?h=3r6](http://nehody.cdv.cz/statistics.php?h=3r6) – upraveno autorem r. 2021)

Na obr. č. 63 je zobrazena mapa dopravních nehod v okolí autobusového nádraží, jejichž shluk lze rozdělit do tří lokalit.

Lokalita č. 1 se nachází v těsné blízkosti nádraží. Jedná se o křižovatku ulic Jiráskova, Jateční a Jablonského. Tato oblast je frekventovaná zejména kvůli vjezdu a výjezdu autobusů z areálu nádraží. Nehody, které jsou zaznamenány úředními činiteli jsou následující: srážka s chodcem s následky na životě nebo zdraví; srážka se zaparkovaným vozidlem; nehoda s následky na životě nebo zdraví, dopravní nehoda s hmotnou škodou.

Lokalita č. 2 je místem se čtyřikrát zaznamenaným incidentem srážky vozidel. Jedná se o mimoúrovňovou křižovatku, kde se kříží komunikace I/24 a ulice Jiráskova.

Lokalita č. 3 je poslední lokalitou, kde též došlo vícekrát ke srážce vozidel (celkem sedmkrát). Tato průsečná křižovatka (Jablonského – Klofáčova) je od vstupu do areálu autobusového nádraží vzdálena 200 m. Nejčastějším důvodem nehody v tomto křížení ulic bylo nedání přednosti v jízdě – nedodržení příkazu *Stop*.

## 6. Navrhovaná řešení

Tato část práce nabízí dvě varianty řešení současného stavu autobusového nádraží. Kapitola 6.2. přináší variantu modernizace a přestavby současného autobusového nádraží včetně úpravy plochy pro odstavování vozidel. Kapitola 6.3. nabízí variantu, ve které je uvažováno přestěhování autobusového nádraží a jeho umístění k nádraží vlakovému. Součástí kapitoly jsou i zásady navrhování nádraží dle norem a také výkresová dokumentace jednotlivých návrhů.

### 6.1. Zásady navrhování autobusových nádraží

Dle normy ČSN 73 6425-2 se nádražím rozumí přestupní uzel (dále jen PU) velkého dopravního významu, který je umístěn na samostatném pozemku odděleném od veřejně přístupné pozemní komunikace. PU se člení na přestupní zastávky a uzly městské linkové osobní dopravy, PU regionálního významu (s malým a velkým objemem dopravy) a PU nadregionálního významu.

PU musí být navrhovány tak, aby bylo jejich používání jednoduché, pohodlné, intuitivní pro všechny cestující a celkově uživatelsky přívětivé. Je třeba, aby uspořádání PU zajistilo bezpečný přesun cestujících mezi linkami veřejné osobní dopravy. Umístění PU musí být v souladu s územně plánovací dokumentací podle zvláštního předpisu (zák. č. 183/2006 Sb.).

Při návrhu PU je kladen důraz na bezpečnost a plynulost všech druhů dopravy. Dále je kladen důraz na prostorové uspořádání, které zajistí nejkratší vzdálenosti nutné pro překonání cestujícími (malé časové ztráty) a na zajištění opatření pro pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Je také třeba klást důraz na kvalitní povrch ploch pro pohyb cestujících (protismykové vlastnosti) a na informační systém pro cestující v prostoru PU (i pro osoby dostatečně neovládající český jazyk). Při návrhu PU je nutné zajistit potřebné kapacity pro systémy P+R („Park and Ride“ – stání na dobu kratší než 24 h), K+R („Kiss and Ride“ – krátkodobé stání do 10 min), B+R („Bike and Ride“ – pro cyklisty pokračující z PU vozidlem veřejné dopravy), dopravní značení a řešení cyklistické dopravy. Nejmenší doporučený počet parkovacích míst v PU regionálního významu je pro systém P+R 20 míst, pro K+R 3 místa a pro vozidla taxislužby také 3 místa.

Při návrhu nového, či rekonstrukci stávajícího autobusového nebo železničního nádraží je nutné v maximální možné míře provázat oba druhy dopravy. Pokud je to možné, navrhuji

se PU, ve kterých je společně řešena autobusová doprava, železniční osobní doprava i městská linková osobní doprava. Autobusové zastávky v PU je nutné navrhovat tak, aby bylo jejich využití co nejefektivnější.

Příjezdová a odjezdová stání se navrhují bez ohledu na jednotlivé dopravní společnosti. Jednotlivá odjezdová stání jsou vybavena označником, který má být dobře viditelný, a na kterém jsou uvedeny jednotlivé linky obsluhující dané stání. Jízdní řády mají být dobře čitelné i osobami na invalidních vozících. V PU regionálního významu se doporučuje oddělit městskou osobní dopravu od ostatních druhů dopravy. Dále je vhodné usměrnit pohyb vozidel a směrově oddělit vjezd a výjezd. Více zastávek na jedné nástupní hraně se člení na volné, polotěsné, těsné a liší se délkou odstupu. Počet příjezdových a odjezdových stání se navrhuje na základě dopravně – inženýrského posouzení.

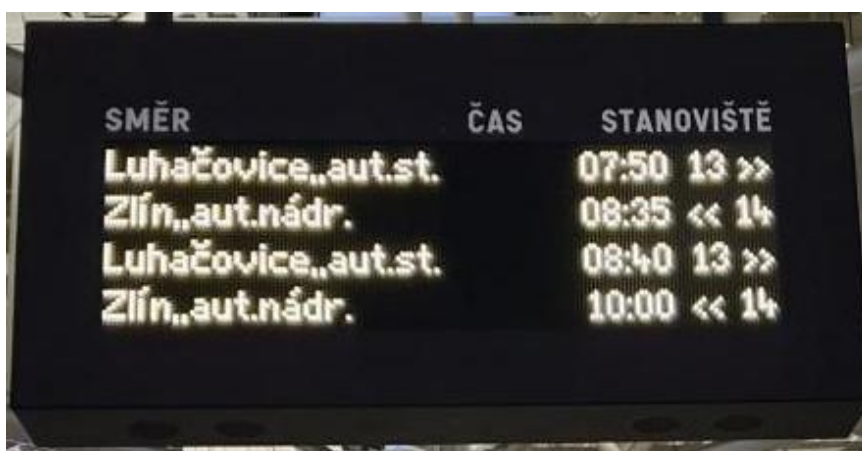
Prostor pro odstavňá stání se navrhuje odděleně od autobusových zastávek a komunikací pro chodce a je uspořádán jako kolmé nebo šikmé stání. Nástupiště se dělí podle uspořádání bočních hran na boční a ostrovní a dle způsobu řazení na řazení šikmé a podélné. Plochy nástupiště a komunikace pro chodce jsou zpravidla v prostoru PU v celém rozsahu zastřešeny. Výška konstrukce zastřešení nad plochou stání se navrhuje 4,2 m a u celoplošného zastřešení musí být minimálně 4,5 m. Velikost plochy před nástupem do vozidla se navrhuje s ohledem na předpokládaný objem cestujících (většinou 1 m<sup>2</sup> na cestujícího).

Pro pohyb chodců v PU jsou volena řešení ve stejné výškové úrovni s pojížděnými plochami. Přechody a komunikace pro chodce jsou v PU navrhovány podle ČSN 73 6110. Mezi další vybavení PU patří sociální zařízení, venkovní plochy s lavicemi, lavice přímo na nástupišti, hodiny (viditelné z celého nástupiště), odpadkové koše. Dále se vybavují informačními systémy (jízdní řády a aktuální informace o odjezdech a příjezdech jednotlivých spojů, linková schémata, plány měst, informace o navazujících cyklostezkách).

Nejúčinnějším nástrojem k zajištění informací pro cestující jsou elektronické informační systémy, které mají být vybaveny systémem pro zrakově postižené. PU musí být vždy osvětlen a doporučuje se užití kamerového systému. Vodorovné a svislé dopravní značení v PU se řeší podle ČSN 73 6425-1, TP 65 a TP 133. Při dostavbě železničního nádraží na PU (např. zajištění propojení s regionální autobusovou dopravou) se v maximální možné míře využije prostor a vybavení stávajícího železničního nádraží. [18]

## 6.2. Řešení č. 1 – Úprava současného autobusového nádraží

Rozloha současného nádraží činí přibližně 7 000 m<sup>2</sup>. Využití této plochy je pouze částečné. První řešení spočívá ve využití severního vjezdu do areálu. Severní část (asi 5 800 m<sup>2</sup>) dle katastru nemovitostí patří stejnému majiteli, jako část jižní a v současné době je zde provozován servis nákladních vozidel. Vzhledem tedy ke stejnému majiteli pozemku je navrhováno, aby severním vjezdem pro nákladní vozidla (viz obr. č. 66) projížděly autobusy a pokračovaly jižně k jednotlivým stáním. Vjezd, který v současné době slouží pro vjezd i výjezd, by tak sloužil jen pro výjezd, což odpovídá normě a tím by nedocházelo ke křížení autobusů. Nástupiště s nástupní hranou vysokou 200 mm bude ze šesti stání zredukováno na tři stání odjezdová a jedno výstupní a bude koncipováno pro dvanáctimetrové autobusy. Nástupiště bude bočního typu s podélným řazením (polotěsné) prodloužené ze 48 m na 70 m jihovýchodním směrem a o celkové šířce 6 m. Bude posunuto směrem k ulici Jiráskova o 7 metrů, čímž dojde k redukci jednoho přechodu pro chodce. Povrch nástupiště bude rovný, neklouzavý z betonové dlažby včetně hmatové a barevně kontrastní dlažby. Nástupiště bude mít u vstupu sníženou výšku z důvodu zajištění bezbariérového přístupu jak na nástupiště, tak i do čekárny výpravní budovy. Nástupiště bude v celé své ploše zastřešené ve výšce 4,5 m průhlednou obloukovou střechou překrývající částečně stojící autobusy, což zajistí komfortní nástup cestujících. Dále bude nástupiště vybaveno umělým osvětlením u každého stání. Jednotlivá stání budou označena číslicí s umístěným označником, vytištěným jízdním řádem a seznamem autobusových linek. Na ploše nástupiště se umístí dřevěné lavice, tři odpadkové koše s možností třídít odpad a elektronický informační panel zobrazující nejbližší odjezdy autobusů (viz obr. č. 64).



Obr. č. 64: Čtyřřádkové směrové LED panely společnosti Bustec

(zdroj: [https://www.busportal.cz/images/stories/2021/17093\\_Obr\\_4\\_20210211\\_073108.jpg](https://www.busportal.cz/images/stories/2021/17093_Obr_4_20210211_073108.jpg))

Cestující díky tomuto informačnímu panelu mohou vidět čtyři nejbližší odjezdy autobusů včetně konkrétního autobusového stání. Tyto panely mají dlouhou životnost. Dodávány jsou v bezúdržbovém provedení. Světelné senzory zajišťují optimální svítivost během dne, šera i tmy a díky úsporným LED diodám zajišťují bezproblémovou čitelnost a nízkou spotřebou. Dále na nástupišti budou umístěny dobře viditelné digitální hodiny, které budou střídavě zobrazovat aktuální čas a datum.

Chodci vstupují do areálu autobusového nádraží vstupem z ulice Jiráskova a stejnou cestou jej opouštějí. Přes ulici Jiráskova vede k nádraží přechod pro chodce 3 m široký. Vzhledem k poměrně dobře fungující výpravní budově, která poskytuje cestujícím možnost využití čekárny a toalet, je navržena instalace moderního informačního kiosku (viz obr. č. 65) pomáhajícímu cestujícím vyhledávat informace. Tento kiosk však bude umístěn vně budovy, jelikož poměrně krátká otevírací doba čekárny by omezovala možnost jeho využití. Informační kiosk je vybaven počítačem, LCD obrazovkou a reproduktory s mikrofonom. Konstrukce kiosku je z kvalitních materiálů, aby odolala povětrnostním vlivům i lidskému destruktivnímu zacházení. Disponuje též zesilovačem zvuku pro nevidomé osoby. [19] Častou výtkou při dotazníkovém šetření byla nedostatečná otevírací doba informací, kde lze koupit jízdenky,



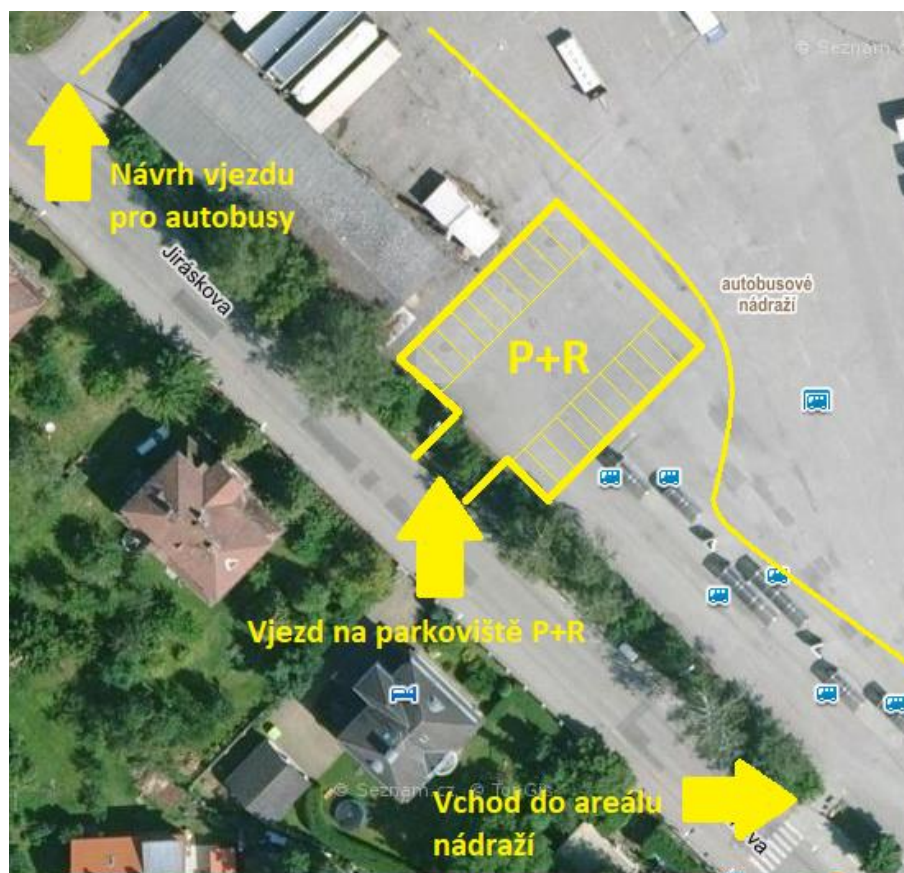
místenky a zařídit i různé slevové průkazy. Úpravou je tedy prodloužení otevírací doby z původních 7:00 – 11:00 hod. na 7:00 – 15:00 hod. Mezi výpravní budovou a nástupištěm musí být vodorovné dopravní značení – přechod pro chodce, který je v současné době poškozen natolik, že není viditelný. Dle ČSN 73 6110 může v odůvodněných případech šířka přechodu činit 3 m (nejmenší možná šířka přechodu). Jelikož se nejedná o přechod přes regulérní veřejnou komunikaci, bude šíře 3 m dostačující. Jediný pohyb cestujících bude umožněn po nástupišti a přes přechod pro chodce do čekárny (výpravní budovy) a zpět.

Obr. č. 65: Informační kiosk K717 společnosti Herman

(zdroj: <https://www.herman.cz/wp-content/uploads/2015/12/kiosk.jpg>)

### 6.2.1. Odstavná plocha pro osobní vozidla P+R („Park and Ride“)

Jelikož současný stav autobusového nádraží neposkytuje dostatečné množství odstavných ploch pro osobní vozidla (viz obr. 59 a 60), bude nutné takový prostor vytvořit. Bylo napočítáno do 20 vozidel pravidelně parkujících v těsné blízkosti nádraží mimo plochy určené k odstavení vozidel. Návrhem je vytvořit plochu pro systém parkování P+R. Jak bylo zmíněno v kapitole 6.1. je pro systém P+R („Park and Ride“ – stání na dobu kratší než 24 h) dle normy v PU regionálního významu doporučeno minimálně 20 míst, tudíž návrh parkovací plochy pro 20 vozidel (včetně jednoho místa pro tělesně postižené osoby) odpovídá normě. Plocha vymezená k odstavení vozidel se bude nacházet přímo v areálu autobusového nádraží severozápadně od nástupiště. Vytvořením nového vjezdu z ulice Jiráskova (viz obr. č. 66) bude možné, aby se osobní vozidla mohla odstavit na P+R parkovišti o celkové ploše 625 m<sup>2</sup>. Parkovací místo při kolmém stání musí mít šířku minimálně 2,5 m (dle ČSN 73 6056). Z tohoto parkoviště bude možné projít přímo na nástupiště a nebude nutné používat hlavní vstup do areálu nádraží. Návrh parkoviště P+R je zobrazen na obr. č. 66, kde je rovněž žlutou čarou naznačena trasa autobusů přijíždějících do areálu nádraží k jednotlivým stáním.



Obr. č. 66: Návrh vjezdu do AN a parkoviště P+R

(zdroj: mapy.cz – upraveno autorem r. 2021)

Před vjezdem na parkoviště bude umístěna informační tabule typu D3 (obr. č. 67), která informuje o stavu obsazenosti parkoviště, která se standardně umísťuje v zástavbě městského prostředí. [20] Parkoviště bude zpoplatněné symbolickou částkou 10,- Kč/den, aby bylo využíváno především lidmi, kteří potřebují dále pokračovat hromadnou dopravou. Na parkovišti bude instalován parkovací automat vybavený solárním panelem (obr. č. 68).



Obr. č. 67: Informační tabule D3

(zdroj: [www.cistoustopou.cz/autem/projekt/pr-parkoviste-127](http://www.cistoustopou.cz/autem/projekt/pr-parkoviste-127))



Obr. č. 68: Parkovací automat

(zdroj: [cz.parkingmanagementsys.com](http://cz.parkingmanagementsys.com))

### 6.2.2. Odstavná plocha pro jízdní kola B+R („Bike and Ride“)

V současné době je součástí autobusového nádraží na pokyn města zbudováno parkoviště B+R („Bike and Ride“), které je schopné pojmout téměř sto jízdních kol. Plocha k odstavení kol je zastřešena a jednotlivá jízdní kola lze ke stojanům zamknout. Pokyn k vystavění odstavné plochy pro kola vydalo město Třeboň na základě požadavků cestujících. Kolem autobusového nádraží vede cyklostezka Greenway Rožmberského dědictví (viz kap. 4.3.3.)

### 6.2.3. Reorganizace odjezdových stání

Vzhledem k návrhu snížení odjezdových stání ze šesti stání na tři, je nutné odjezdy jednotlivých autobusových linek nakombinovat tak, aby v rámci jednoho stání nebyly odbavovány spoje těchto linek zároveň. Proto vznikla následující tabulka (tab. č. 7), kde jsou uvedeny jednotlivé linky přiřazené k jednomu ze tří stání a zaznamenán čas odjezdu, aby se žádné spoje nepřekrývaly. Tento jízdní řád vychází z času odjezdů platných jízdních řádů v roce 2020. Tabulka obsahuje stání č. 1, 2 a 3. Ke stání č. 1 je přiřazeno 10 autobusových





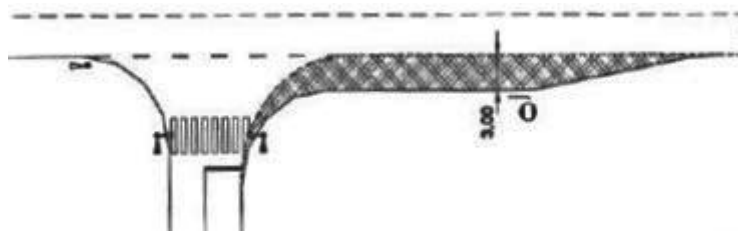
osobní dopravu od ostatních druhů dopravy. Proto tato zastávka bude umístěna vně nádraží v těsné blízkosti vchodu do areálu (na obr. č. 69 zobrazena zeleným pruhem). Toto oddělení zastávky MHD od veřejné hromadné dopravy napomůže celkové přehlednosti, a přitom cestující nebudou muset překonávat žádnou komunikaci.



Obr. č. 69: Návrh umístění zastávky MHD Třeboň, aut.nádr.

(zdroj: [mapy.cz/zakladni?profil&x=14.7649242&y=49.0075897&z=20&m3d=1&height=91&yaw](http://mapy.cz/zakladni?profil&x=14.7649242&y=49.0075897&z=20&m3d=1&height=91&yaw) – upraveno)

Dle normy [21] je třeba, aby zastávkový pruh u křižovatky byl široký 3 m (obr. č. 70). Osobním měřením bylo ověřeno, že tato podmínka je splněna. Dále musí být zastávka vybavena označníkem (svislé dopravní značení IJ4b je povinné). Bude též umístěno VDZ V11a.



Obr. č. 70: Návrh umístění zastávky MHD podle ČSN 73 6425-1

(zdroj: ČSN 73 6425-1)

### 6.3. Řešení č. 2 – Přesun autobusového nádraží k vlakovému nádraží

Druhá varianta řešení autobusového nádraží spočívá v jeho přesunu a umístění k nádraží železničnímu. Vzdálenost od současného autobusového nádraží k vlakovému činí 1,5 km (jak bylo zmíněno v kap. 4.3.1.). Autobusové nádraží bude umístěno severně (na obr. č. 71 vpravo) od výpravní budovy nádraží železničního. Vlastníkem tohoto pozemku jsou České dráhy a.s. Tento prostor je dle vlastního pozorování téměř nevyužívaný, pouze občas jej využívá náhradní

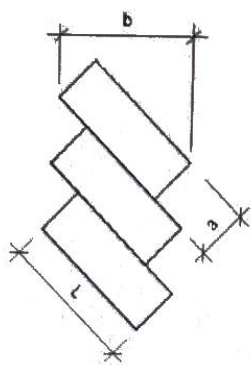
autobusová doprava. V případě dohody a pronájmu pozemku provozovateli autobusového nádraží v Třeboni (ICOM transport a.s.) by mohlo být zajištěno propojení vlakové a autobusové dopravy v maximální možné míře. Dle normy [18] by pak bylo vhodné využít prostor a vybavení stávajícího železničního nádraží (například čekárnu pro cestující).



Obr. č. 71: Současné vlakové nádraží Třeboň a návrh umístění autobusového nádraží

(zdroj: mapy.cz – upraveno autorem r. 2021)

Výpravní budova bude umístěna v místě současně využívaného sociálního zařízení (toalet) železniční stanice. Výpravní budova bude poskytovat prostory toalet pro cestující obou druhů dopravy. Dále poskytne zázemí pro řidiče autobusů a informace pro cestující využívající autobusovou dopravu. Před budovou bude umístěn informační kiosek K717 společnosti Herman (viz obr. č. 65 a kap. 6.2.). Nástupiště bude stejně jako v případě 1. varianty navrženo pro provoz autobusů dvanáctimetrových a bude zredukováno ze současných šesti stání na tři stání odjezdová a jedno výstupní. Nástupní i výstupní hrana nástupiště bude o výšce 200 mm. Norma [18] udává pro šikmé uspořádání o  $60^\circ$  pro dvanáctimetrové autobusy následující rozměry:  $a = 3,5$  m,  $b = 10$  m,  $L = 13$  m (schéma a kóty viz obr. č. 72, ilustrace obr. č. 73).



Obr. č. 72: Schéma šikmého stání



Obr. č. 73: Ilustrace šikmého řazení

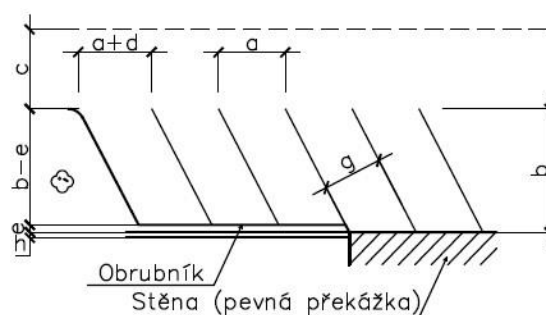
(zdroj: ČSN 73 6425-2) (zdroj: [wikimedia.org/wikipedia/commons/d/d2/%C4%8Castolovice\\_bus.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Castolovice_bus.jpg))

Velikost plochy určené k umístění nástupiště (obdélník na obr. č. 71) činí  $35 \times 17,5$  m, je tedy dostačující. Povrch nástupiště bude rovný, neklouzavý z betonové dlažby včetně hmatové a barevně kontrastní dlažby. Bezbariérový přístup bude vést přes plochu výstupního stání, kde snížením hrany výstupní plochy bude umožněno vjet lidem na invalidních vozících a pokračovat tak na nástupiště nebo do výpravní budovy. Přístup chodců na nádraží bude možný i z vlakového nádraží. Tato varianta taktéž počítá se zastřešením nástupní a výstupní plochy ve výšce 4,5 m průhlednou obloukovou střechou (podobně jako např. nádraží v Liberci – viz Příloha č. 11). Jednotlivá stání budou vybavena označníkem, číslicí, vytištěným jízdním řádem, seznamem linek autobusů, umělým osvětlením, lavičkou a odpadkovým košem. Na nástupišti budou umístěny digitální LED hodiny, které budou střídavě zobrazovat aktuální datum a čas. Dále zde bude zavěšen elektronický informační panel zobrazující nejbližší odjezdy autobusů (viz obr. č. 64 a kap. 6.2.). Prodloužení otevírací doby informací ve výpravní budově bude z původních 7:00 – 11:00 hod. na 7:00 – 15:00 hod. stejné jako v případě 1. varianty.

Příjezd autobusů bude ul. Nádražní. Opuštění areálu nádraží bude pokračovat ulicí Za Nádražím, dále ul. Rybářská, a nakonec napojením se na komunikaci I/24. Aby bylo možno se na ulici Za Nádražím napojit, bude vytvořen výjezd z areálu nádraží do mírného stoupání (převýšení 2 m) o délce přibližně 20 m (zobrazeno zeleným pruhem vpravo na obr. č. 71). Vjezd do areálu nádraží bude osazen svislým dopravním značením B01 (Zákaz vjezdu všech vozidel s použitím textové dodatkové tabulky E 13 – MIMO DOPRAVNÍ OBSLUHY). Odstavení autobusů bude možné na ploše (obr. č. 71 vpravo). Trasa autobusů přijíždějících k nádraží a dále odjíždějících mimo areál nádraží až ke komunikaci I/24 je zobrazena v Příloze č. 12.

### 6.3.1. Odstavná plocha pro osobní vozidla P+R („Park and Ride“)

Odstavné parkoviště pro osobní vozidla typu P+R bude umístěno jižně od výpravní budovy vlakového nádraží (obr. č. 75). Parkoviště bude disponovat plochou pro stání 20 vozidel a z toho 1 stání bude pro těžce pohybově postižené osoby, které je povinné podle vyhlášky 398/2009 Sb. Vjezd i výjezd z parkoviště bude totožný. Jedná se o nevyužívanou plochu, jejíž úprava vyžaduje jen nenáročný zásah do zeleně.



Obr. č. 74: Rozměry parkovacího stání  
(zdroj: ČSN 73 6056)

Parkování bude koncipováno pro šikmé řazení, kdy dle ČSN 73 6056 bude pro úhel řazení  $75^\circ$  rozměr jednoho stání následující:  $a = 2,6$  m,  $g = 2,5$  m,  $d = 0,25$  m,  $b = 5,3$  m. Schéma a jednotlivé kóty jsou uvedeny na obr. č. 74 výše. Celková délka parkoviště bude 53,5 m. Stání pro osoby těžce tělesně postižené bude široké 3,5 m (kóta g). Parkoviště bude označeno svislým dopravním značením udávajícím způsob parkování informační tabulí D3 (obr. č. 67). Tabule bude informovat o stavu parkoviště, zda je volno či obsazeno. Samotné parkoviště bude zpoplatněno symbolickou cenou 10,- Kč/den, kdy platba bude probíhat pomocí parkovacího automatu se solárním panelem (viz obr. č. 68 a kap. 6.2.1.).



Obr. č. 75: Odstavné a parkovací plochy P+R a B+R

(zdroj: <https://www.google.cz/maps/@49.0146457,14.760806,74m/data=!3m1!1e3>)

### 6.3.2. Odstavná plocha pro jízdní kola B+R („Bike and Ride“)

Současný stav parkovacího stání pro jízdní kola na vlakovém nádraží je vidět na obrázku č. 76. Toto stání je umístěno jižně od výpravní budovy a jeho kapacita činí 20 parkovacích míst. Parkovací stání pro jízdní kola se navrhuje podle místních podmínek a osazují se stojany buďto na přehledných místech mezi parkovací stání pro vozidla nebo na samostatných plochách. [22] Moderní stojany pro jízdní kola budou umístěny na stejném místě, tedy na samostatné ploše.

Budou nabízet prostory k odstavení 100 jízdních kol, které bude možné ve stojanu zamknout a budou postaveny uvnitř prosklených přístřešků (viz obr. č. 77). Návrh umístění parkoviště B+R je zobrazeno na obr. č. 75 výše.



Obr. č. 76: Současné parkovací stání jízdních kol  
(zdroj: autor r. 2021)



Obr. č. 77: Moderní parkovací stání jízdních kol  
(zdroj: autor r. 2020)

### 6.3.3. Organizace odjezdových stání

Počet stání autobusového nádraží je z původních 6 odjezdových stání snížen na 3 odjezdová stání. Tento krok vyžaduje i úpravu přiřazení jednotlivých linek k jednotlivým stáním, aby nedocházelo k odbavování více spojů zároveň. Tento proces je popsán a znázorněn v kapitole 6.2.3. první varianty navrhovaného řešení. V této variantě je použité identické schéma jízdního řádu ilustrovaném v tabulce č. 7 a celkově uvedeném v Příloze č. 10.

### 6.3.4. Umístění zastávky MHD

Jak již bylo uvedeno, není vhodné, aby zastávka MHD byla umístěna přímo v areálu PU regionálního významu. Bude tedy umístěna před výpravní budovu vlakového nádraží východním směrem (viz obr. č. 71). Zastávka MHD *Třeboň, aut.nádr.* by se tak přejmenovala na *Třeboň, nádraží*. Mezi zásady navrhování zastávek patří stavebně oddělené pohyby vozidel a chodců, bezbariérový přístup, kvalitní povrch, logický pohyb chodců, dopravní značení, umístění blízko zdroje poptávky. Zastávka bude vybavena zastávkovým označníkem – svislým dopravním značením IJ4b, tabulí s jízdním řádem, zastávkovým proskleným přístřeškem s lavicí k sezení a umělým osvětlením. Nástupiště bude široké 2,5 m, výška nástupní hrany bude 200 mm. Bude umožňovat vjezd osobám na invalidních vozících. Délka nástupiště bude dostačující pro používané autobusy (minibusy) v rámci MHD Třeboně – 10 m (zastávky MHD v Třeboni obsluhují nejčastěji autobusy Mercedes-Benz Sprinter City 35 o délce 6,96 m s kapacitou 24 osob).

## 7. Srovnání jednotlivých návrhů – vyhodnocení

Obě varianty jsou posuzovány s ohledem na náročnost provedení, bezpečnost cestujících, dále z hlediska řidičů autobusů, přehlednosti areálu, vhodnosti umístění v rámci města, dopadu na životní prostředí a předpokládané finanční náročnosti.

**Varianta č. 1** se zabývá úpravou a modernizací autobusového nádraží v místě jeho současné pozice. V této variantě dochází ke třem zásadním strukturálním změnám, přičemž nejnáročnější z nich je posunutí středového ostrovního nástupiště a jeho úpravou na nástupiště boční. Dále provedení zastřešení celého nástupiště včetně instalace veškerého potřebného vybavení. Třetí změnou je vytvoření odstavné plochy pro parkování osobních vozidel v celkovém počtu 20 stání. Zbudování tohoto počtu stání oblasti nádraží zásadně prospěje. K tomuto parkovišti je třeba vytvořit vjezd, který v malé míře zasáhne do zeleně.

Výrazně se zvedne bezpečnost cestujících, jelikož autobusy již nebudou objíždět ostrovní nástupiště, na které se cestující museli dostat po přechodu pro chodce. Tento přechod je zrušen a cestující vcházejí na nástupiště bezprostředně po vstupu do areálu nádraží. Nevýhodou je prodloužení přechodu pro chodce z nástupiště do výpravní budovy. Bezpečnost se zvýší i instalací umělého osvětlení plochy nástupiště. Do areálu nádraží se zajistí vjezd severním blokem areálu, tudíž dosavadní vjezd pro autobusy bude sloužit již jen k opuštění areálu nádraží. Pro řidiče autobusů bude tento způsob jednodušší, jelikož nebude docházet k míjení autobusů v protisměru. Výkres této varianty je v Příloze č. 13.

Nástupiště v současné době disponuje šesti odjezdovými stáními. Toto bylo v rámci dotazníkového šetření vyhodnoceno jako nepřehledné a počet stání byl tak snížen na 3 odjezdová. V souladu s tím došlo i k reorganizaci odjezdů jednotlivých autobusových linek. Dále bylo navrženo, aby nádraží disponovalo elektronickým informačním kioskem a elektronickým informačním panelem v rámci využití moderní telematiky. Cestující tak budou mnohem jednodušeji zjišťovat informace o konkrétních spojích. Výhodou je i přemístění zastávky MHD z nástupiště nádraží mimo areál nádraží, avšak do jeho těsné blízkosti.

V rámci města Třeboně je umístění nádraží dle dotazníkového šetření většinově přijímáno pozitivně. Pozice nedaleko centra a školských zařízení, tak vychází jako vhodně zvolená.

Dopad provozu autobusového nádraží na životní prostředí (vzhledem k relativně nízkému počtu spojů v pracovních dnech) není zásadní. Uplatnění návrhů na změnu dle této varianty by navíc měla životnímu prostředí prospět. V místě křižovatky Jiráskova – Jateční budou autobusy z areálu nádraží pouze vyjíždět, a tudíž v tomto místě dojde i ke snížení hlukových emisí.

**Varianta č. 2** (výkres v Příloze č. 13) spočívá v umístění autobusového nádraží v těsné blízkosti nádraží vlakového, které je od současné pozice autobusového nádraží vzdálenost 1,5 km severně. Tato varianta je náročnější na provedení než varianta č. 1. Důvodem je to, že by muselo dojít k pronájmu pozemku v současnosti patřícího společnosti České dráhy a.s., vybudování výpravní budovy, nástupiště, záchytného parkoviště P+R pro 20 vozidel a B+R pro 100 jízdnicích kol, odstavné plochy pro autobusy, výjezdové cesty z areálu nádraží do ulice Za Nádražím a zbudování zastávky MHD.

Bezpečnost cestujících může podvědomě zhoršovat fakt, že se nádraží nachází na okraji města, přestože bude na nástupišti instalována kamera a umělé osvětlení. Chodci budou moci využít standardní trasu k vlakovému nádraží a dostat se tak až na nádraží autobusové. Bude třeba překonat jen účelovou komunikaci vedoucí k parkovišti P+R a B+R. Výhodou bude, že pohyb cestujících mezi výpravní budovou a nástupištem bude probíhat bez nutnosti překonávat vozovku. Nádraží bude mít samostatný vjezd a samostatný výjezd. Autobusy se nebudou muset na nádraží otáčet a vzájemně se vyhýbat, což je i výhoda z hlediska řidičů.

Nádraží bude mít stejně jako varianta č. 1 pouze tři odjezdová stání (a jedno výstupní). V souvislosti s použitím elektronického informačního kiosku a elektronického informačního LED panelu se zvýší přehlednost a cestující tak budou jednoznačně navedeni na správná odjezdová stání.

Umístění u vlakového nádraží je výhodné pro obyvatele severní oblasti Třeboně a vesnice Břilice. Nevýhodou je vzdálenost z centra Třeboně a obzvláště z oblasti Třeboň – Na Kopečku. Spojení vlakového a autobusového nádraží je výhodou pro cestující využívající oba módy dopravy v rámci jedné trasy. Dle dotazníkového šetření se však toto umístění nádraží nesetkalo se vstřícným přijetím a téměř 75 % dotázaných bylo proti jeho přemístění. Nejčastějším důvodem byla příliš velká vzdálenost od centra města. Na druhou stranu by právě tato varianta snížila emise hluku i výfukových plynů v centru Třeboně. Závěrečné srovnání je v tab. č. 8.

	Varianta č. 1	Varianta č. 2
Vhodná pozice dle veřejnosti	Ano	Ne
Přehlednost	Ano	Spíše ano
Bezpečnost	Ano	Ano
Počet stavebních prací	3	7
Snížení emisí v centru města	Spíše ano	Ano
Zásah do zeleně	1	2
Počet přechodů pro chodce	1	0

*Tab. č. 8: Závěrečné srovnání variant*

Zvážením výše uvedených výhod, nevýhod, náročnosti a dalších hledisek byla vybrána jako vhodnější varianta č. 1.



## 8. Závěr

Tato diplomová práce se zabývá studií dopravy, současným stavem a provozem autobusového nádraží a návrhy rekonstrukce a modernizace autobusového nádraží ve městě Třeboň. Třeboňsko je hojně navštěvovanou lokalitou, přičemž důvody a charakteristika města jsou uvedeny v první části práce. V druhé části práce byl proveden dopravní průzkum v rámci hromadné dopravy pomocí ankety, kdy bylo sto osobám položeno čtyři otázky týkající se autobusového nádraží, a také proběhlo množství ústních rozhovorů s cestujícími využívající autobusové nádraží. Na základě zjištěných informací z ankety, rozhovorů, intenzity dopravy a vlastního pozorování byly navrženy dvě varianty řešení přestavby současného stavu nádraží. Jelikož současné nádraží neodpovídá doporučením daných normou, obě varianty jsou vypracovány s ohledem na platnou normu týkající se přestupních uzlů a stanovišť.

První varianta spočívá ve stavební úpravě a modernizaci autobusového stanoviště v jeho současné pozici. Tato varianta počítá s usměrnění pohybu autobusů – jeden vjezd a jeden výjezd, přesunu a změně ostrovního nástupiště na nástupiště boční, zrušení jednoho přechodu pro chodce, snížení počtu odjezdových stání, zbudování odstavné plochy se dvaceti stáními pro osobní vozidla, zastřešením nástupiště a instalací telematických prvků usnadňujících orientaci cestujících. Tyto úpravy zvyšují bezpečnost chodců.

Druhá varianta tkví především ve spojení autobusového nádraží s vlakovým. Přesunem stanoviště směrem od centra na kraj města dojde k úlevě centra z hlediska emisí hluku a výfukových plynů. Obyvatelům severní oblasti Třeboně by se zkrátila doba docházky na nádraží, avšak zbytku Třeboně by se prodloužila. Cestující pak mohou bezproblémově přestoupit na vlakový spoj nebo opačně. Ačkoliv je v Třeboni zavedena MHD, není na vlakovém nádraží zbudována zastávka a přestup mezi jednotlivými druhy dopravy se stává nepříjemným. V této variantě se tedy počítá s přesunem autobusového nádraží, ale i zastávky MHD, a to do těsné blízkosti nádraží vlakového. I zde bude vybudována odstavná parkovací plocha se dvaceti stáními pro osobní vozidla, plocha k odstavení jízdních kol, odstavná plocha pro autobusy, výpravní budova, zastřešené nástupiště se třemi odjezdovými stáními, jedním stáním výstupním. Tato varianta rovněž počítá s jedním vjezdem a jedním výjezdem, kdy se autobusy nebudou muset vzájemně vyhýbat.

Na závěr jsem provedl zhodnocení variant a vybral jako vhodnější variantu č. 1, která s ohledem na pracnost, finanční náročnost a zájem veřejnosti vychází příznivěji.

## Seznam použité literatury

- [1] RŮŽIČKA M.: Přednášky - Dopravní inženýrství I., Moodle TF ČZU Praha, <http://moodle.czu.cz>
- [2] JEŘÁBEK, Hynek, 1993. Úvod do sociologického výzkumu. Praha: Karolinum. ISBN 80-7066-662-5.
- [3] PSÍKOVÁ, Jiřina a Jan ZIEGLER. Třeboň. Praha: Paseka, 2009. Zmizelé Čechy. ISBN 978-80-7185-988-8.
- [4] PSÍKOVÁ, Jiřina a Václav RAMEŠ. Příběh města Třeboně v osmi stoletích. Třeboň: Spolek přátel Třeboně, [2017]. ISBN 978-80-270-1544-3.
- [5] MATOUŠ F., 1972. Třeboň. Státní tiskárna, Praha 2. 01-513-72-09/5.
- [6] Cyklistická naučná stezka Rožmberk. Správa CHKO Třeboňsko [online]. Copyright © 2020 [cit. 04.07.2020]. Dostupné z: <https://trebonsko.ochranaprirody.cz/pro-navstevniky/naucne-stezky/cyklisticka-naucna-stezka-rozmberk/>
- [7] Český statistický úřad | ČSÚ. Český statistický úřad | ČSÚ [online]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/>
- [8] HAVLOVÁ, Mája. Třeboň. Plzeň: Fraus, c2005. Památky (Fraus). ISBN isbn:80-7238-355-8.
- [9] Třeboň a okolí - Třeboňsko.cz. Třeboň a Třeboňsko - ubytování, lázně, rybaření, cykloturistika - dovolená v ČR [online]. Dostupné z: <https://www.trebonsko.cz/top-akce-trebone-a-trebonska-2020-fotopozvanky>
- [10] Popis trati 226 Veselí nad Lužnicí - Gmünd NÖ - Česká republika - ŽelPage [www.zelpage.cz]. Aktuality a články - ŽelPage [www.zelpage.cz] [online]. Copyright © [cit. 10.08.2020]. Dostupné z: <https://www.zelpage.cz/trate/ceska-republika/trat-226>

- [11] SCLLD MAS Třeboňsko 2014 - 2020 - Integrovaná strategie území MAS Třeboňsko [online]. Copyright © 2021 [cit. 29.01.2021]. Dostupné z: <https://www.mas-trebonsko.cz/dotace-2014-2020-/sclld-mas-trebonsko-2014-2020/>
- [12] Historie | Letiště České Budějovice LKCS. Wayback Machine [online]. Dostupné z: <https://web.archive.org/web/20200205135951/www.airport-cb.cz/cz/page/31/historie.html>
- [13] Územní plán města Třeboň 2012 [online]. Copyright © 2020 [cit. 11.08.2020]. Dostupné z: [https://www.mesto-trebon.cz/uploads/\\_mestsky-urad/uzemni\\_planovani/trebon/textova-cast.pdf](https://www.mesto-trebon.cz/uploads/_mestsky-urad/uzemni_planovani/trebon/textova-cast.pdf)
- [14] DYKYJOVÁ, Dagmar. Třeboňsko: příroda a člověk vkrajně pětিলisté růže. Třeboň: Carpio, 2000. ISBN isbn80-901945-8-3.
- [15] Třeboň – Lokalita vhodná pro život, studie projektu Města v rozletu [online]. Copyright © 2020 [cit. 17.08.2020]. Dostupné z: [https://www.mesto-trebon.cz/uploads/\\_mesto/ostatni/Trebon\\_lokalita.pdf](https://www.mesto-trebon.cz/uploads/_mesto/ostatni/Trebon_lokalita.pdf)
- [16] TP 70 – Zásady pro provádění a zkoušení vodorovného dopravního značení na pozemních komunikacích
- [17] Komplexní dopravní průzkumy města Třeboň – 2017 [online]. Copyright © 2021 [cit. 17.01.2021]. Dostupné z: [https://www.mesto-trebon.cz/uploads/\\_mestsky-urad/doprava/pruzkum/kompletni-pruzkum.pdf](https://www.mesto-trebon.cz/uploads/_mestsky-urad/doprava/pruzkum/kompletni-pruzkum.pdf)
- [18] Norma ČSN 73 6425-2 – Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště – Část 2: Přestupní uzly a stanoviště
- [19] Zastávkové informační kiosky | Ing. Ivo Herman, CSc.. Ing. Ivo Herman, CSc. | Inovace v elektronice, projekty na míru [online]. Copyright © 2015 Ing. IVO HERMAN, CSc. [cit. 10.03.2021]. Dostupné z: <https://www.herman.cz/cs/produkty/isrd/terminaly-a-zastavky/kiosky/>

- [20] Zewdie R.: Telematika a ITS, přednáška, Moodle ČZU Praha, 30. 1. 2018.
- [21] Norma ČSN 73 6425-1 – Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště - Část 1: Navrhování zastávek
- [22] ČSN 73 6056 – Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel

## Seznam obrázků

Obr. č. 1: Kopie plánu Třeboně Karla Lochmüllera z roku 1863, podle plánu z roku 1699	14
Obr. č. 2: Mapa Třeboně z 19. století	14
Obr. č. 3: Nádražní budova z počátku 70. let 19. století	15
Obr. č. 4: Klub treboňských cyklistů	15
Obr. č. 5: Administrativní členění Jihočeského kraje	16
Obr. č. 6: Rybník Káňov	17
Obr. č. 7: Výtopa rybníka Rožmberk	17
Obr. č. 8: Třeboň a pozemní komunikace I/34 a I/24	18
Obr. č. 9: Oblast SO ORP Třeboň	19
Obr. č. 10: Stanice Třeboň	26
Obr. č. 11: Stanice Třeboň lázně	26
Obr. č. 12: Trať 226 v jihočeském kraji	27
Obr. č. 13: Vzájemná pozice železničních stanic a autobusového nádraží v Třeboni	27
Obr. č. 14: Napojení I/24 na I/34	29
Obr. č. 15: Odpojení I/24 od I/34	29
Obr. č. 16: I/24 do Třeboně ve směru od Prahy	30
Obr. č. 17: I/24 do Třeboně ve směru od Majdaleny	30
Obr. č. 18: I/34 do Třeboně ve směru od ČB	30
Obr. č. 19: I/34 do Třeboně ve směru od JH	30
Obr. č. 20: Cyklotrasa Greenway Rožmberského dědictví	31
Obr. č. 21: Masarykovo náměstí – pěší zóna	32
Obr. č. 22: Parkoviště P4 mimo sezónu	33
Obr. č. 23: Parkoviště P4 v sezóně	33
Obr. č. 24: Parkoviště P2 mimo sezónu	33

Obr. č. 25: Parkoviště P2 v sezóně	33
Obr. č. 26: Jihočeské letiště České Budějovice a.s.	34
Obr. č. 27: Přístaviště rybníka Svět	35
Obr. č. 28: Doprava dřeva po Nové řece	35
Obr. č. 29: Zobrazení tras 0–8 autobusové linky č. 347001	37
Obr. č. 30: Izochrony autobusových zastávek města Třeboň (docházka 5 minut)	38
Obr. č. 31: Tř., Rozcestí žel. st. – příjezd z Břilic	38
Obr. č. 32: Tř., Rozcestí žel. st. – ve směru do Prahy	38
Obr. č. 33: Tř., Táboritská – směr centrum	39
Obr. č. 34: Tř., Táboritská – směr Praha	39
Obr. č. 35: Tř., U hřbitova – směr lázně Aurora	40
Obr. č. 36: Tř., U hřbitova – směr centrum	40
Obr. č. 37: Tř., lázně Aurora – směr lázně	40
Obr. č. 38: Tř., lázně Aurora – směr Daskabát	40
Obr. č. 39: Tř., U pláže	41
Obr. č. 40: Tř., Na Hliníku	41
Obr. č. 41: Tř., Policie ČR	42
Obr. č. 42: Tř., ÚNZ	42
Obr. č. 43: Tř., Husova – směr k Budějovické bráně	43
Obr. č. 44: Tř., Husova – směr Hradecká brána	43
Obr. č. 45: Tř., Dukelská	43
Obr. č. 46: Tř., Žel. zast. – směr Majdalena	44
Obr. č. 47: Tř., Žel. zast. – směr centrum města	44
Obr. č. 48: Tř., Na Kopečku – směr Majdalena	45
Obr. č. 49: Tř., Na Kopečku – směr centrum města	45
Obr. č. 50: Okružní jízda turistickým vláčkem po Třeboni	45
Obr. č. 51: Autobusové nádraží Třeboň	46
Obr. č. 52: Čekárna s elektronickým panelem	47
Obr. č. 53: Odstavná plocha pro jízdní kola	47
Obr. č. 54: Plocha pro odstavení vozidel včetně vjezdu a výjezdu z AN	48
Obr. č. 55: Plocha pro odstavení autobusů a čerpací stanoviště pohonných hmot	48
Obr. č. 56: Jednotlivá odjezdová stání v rámci autobusového nádraží Třeboň	49
Obr. č. 57: Nástupiště a jednotlivá odjezdová stání 1–6	49

Obr. č. 58: Poškození vodorovného dopravního značení – přechodů pro chodce	52
Obr. č. 59: Odstavování vozidel v ul. Jateční	52
Obr. č. 60: Odstavování vozidel v ul. Jiráskova	52
Obr. č. 61: Viditelnost neosvětlených stání autobusového nádraží po setmění	53
Obr. č. 62: Křižovatka „Jiráskova × Jablonského × Jateční – U autobusového nádraží“	56
Obr. č. 63: Mapa zobrazující dopravní nehody	58
Obr. č. 64: Čtyřřádkové směrové LED panely společnosti Bustec	61
Obr. č. 65: Informační kiosek K717 společnosti Herman	62
Obr. č. 66: Návrh vjezdu do AN a parkoviště P+R	63
Obr. č. 67: Informační tabule D3	64
Obr. č. 68: Parkovací automat	64
Obr. č. 69: Návrh umístění zastávky MHD Třeboň, aut.nádr.	66
Obr. č. 70: Návrh umístění zastávky MHD podle ČSN 73 6425-1	66
Obr. č. 71: Současné vlakové nádraží Třeboň a návrh umístění autobusového nádraží	67
Obr. č. 72: Schéma šikmého stání	67
Obr. č. 73: Ilustrace šikmého řazení	67
Obr. č. 74: Rozměry parkovacího stání	68
Obr. č. 75: Odstavné a parkovací plochy P+R a B+R	69
Obr. č. 76: Současné parkovací stání jízdních kol	70
Obr. č. 77: Moderní parkovací stání jízdních kol	70

## Seznam tabulek

Tab. č. 1: Seznam zastávek MHD Třeboň – linka 347001	36
Tab. č. 2: Seznam linek autobusové dopravy v Třeboni	50
Tab. č. 3: Vhodná současná pozice aut. nádr.	54
Tab. č. 4: Autobusové nádraží bezpečné	54
Tab. č. 5: Autobusové nádraží přehledné	55
Tab. č. 6: Přesun aut. nádr. k vlakovému nádr.	55
Tab. č. 7: Upravený jízdní řád	65
Tab. č. 8: Závěrečné srovnání variant	72

## Seznam grafů

Graf č. 1: Růst počtu obyvatel ve městě Třeboň	20
Graf č. 2: Růst počtu obyvatel SO ORP Třeboň	20
Graf č. 3: Počet registrovaných a aktivních podniků v Třeboni (červenec 2020)	22
Graf č. 4: Procentuální zastoupení jedn. odvětví ekonomických subjektů v Třeboni	22
Graf č. 5: Počet návštěvníků města Třeboň v jednotlivých letech	25
Graf č. 6: Vhodná současná pozice aut. nádr.	54
Graf č. 7: Autobusové nádraží bezpečné	54
Graf č. 8: Autobusové nádraží přehledné	55
Graf č. 9: Přesun aut. nádr. k vlakovému nádr.	55

## Seznam příloh

Příloha č. 1: Pamětihodnosti města Třeboň a okolí	
Příloha č. 2: Průřez společenskými událostmi v Třeboni v roce 2020	
Příloha č. 3: Přehled zdravotnických zařízení ve městě Třeboň	
Příloha č. 4: Seznam místních cyklotras	
Příloha č. 5: Mapa MHD Třeboň [měřítko 1 : 20000 (1 cm odpovídá 200 m)]	
Příloha č. 6: Jízdní řád MHD města Třeboň	
Příloha č. 7: Dotazník	
Příloha č. 8: Vyhodnocení profilu ulice Jateční (autobusové nádraží → křižovatka)	
Příloha č. 9: Dopravní průzkum na křižovatce Jiráskova × Jablonského × Jateční	
Příloha č. 10: Nový jízdní řád s minimalizovaným počtem odjezdových stání	
Příloha č. 11: Příklad možné architektonické podoby zastřešení autobusového stanoviště	
Příloha č. 12: Mapa zobrazující směřování autobusů u vlakového nádraží	
Příloha č. 13: Výkresy varianty č. 1 a varianty č. 2	

## *Příloha č. 1: Pamětihodnosti města Třeboň a okolí [8]*

Augustiniánský klášter (národní kulturní památka). Balvan Ing. Pavla Pavla na dřevěném voru před v současné době uzavřenou restaurací "U Světa" nacházející se vedle koupaliště Pláž. Barokní kaple Nejsvětější Trojice. Barokní kaple sv. Víta a Pergola, nástrovní obraz (al fresco) předání ramene sv. Víta sv. Václavu, blízký mlýn a boží muka. Barokní schwarzenberský statek v Jiráskově ulici mezi dopravním hřištěm u Tyršova stadionu a třeboňským autobusovým nádražím. Barokní sousoší ve městě u kostela (Ježíš Kristus, sv. Václav, sv. Jan Nepomucký, sv. Jiljí, sv. Augustin a další). Beseda na Masarykově náměstí. Boží muka (1649) s obrazem sv. Vojtěcha – nedaleko Schwarzenberské hrobky. Bývalá synagoga poblíž Žižkova náměstí v Krčínově ulici. Čtyři velké městské brány (Novohradská, Hradecká, Budějovická a renesanční Svinenská brána s polychromovanou sochou sv. Floriána, obloukovými štíty a s grafitovou výzdobou). Děkanský kostel svatého Jiljí a Panny Marie Královny a původně i s deskovými obrazy Mistra třeboňského oltáře (dnes umístěny v pražské Národní galerii). Domečková Boží muka (r. 1810) za hřbitovem sv. Alžběty v ulici Boženy Němcové. Domek Josefa Kajetána Tyla u Zlaté stoky na lázeňské kolonádě a sousoší sv. Jana Nepomuckého. Dům U Zvonku na Budějovickém předměstí v ulici Sokolská se sousední kovárnou z 18. století. Dva železné kříže s Ukřížovaným z 18. století na křižovatce komunikací na Nové Hrady u původního umístění fin. úřadu (v současnosti Lesostavby Třeboň). Historická kasárna na Palackého náměstí (v současné době Finanční a městská úřad) a kašna na nádvoří. Historická Rožmberská ulice s restauracemi, cukrárnami, hotely a kavárnami. Historická ulice Březanova s podloubími od kostela sv. Jiljí a Panny Marie Královny k Masarykovu náměstí. U zmíněného kostela stojí brána do kláštera, bývaly augustiniánský klášter s gotickými kaplemi, rajským dvorem, křížovou chodbou a klášterním nádvořím, barokní kašna na nádvoří, Dlouhá chodba, krytý obloukový most s pamětní deskou Třeboňského opata Kříže z Telče. Historický renesančně barokní schwarzenberský statek Dvory s věží a hodinami (po pravé straně komunikace ve směru z Třeboně do Lišova). Hotel Zlatá hvězda a hotel Bílý koníček – renesanční budovy na náměstí. Hřbitovní kostel sv. Jiljí v Domaníně. Husova kaple s věžičkou (1925) a Nová čtvrť s Tyršovým stadionem vč. Tyršova pomníku. CHKO Třeboňsko. Kamenné sousoší Anděla Strážce v Třeboňském parku. Kaple sv. Barbory a sv. Kateřiny (1747) v ulici Svatopluka Čecha. Knižecí pivovar Regent (z roku 1379) včetně restaurace. Konstruktivistická budova Spořitelny na Masarykově náměstí. Kostel svaté Alžběty se hřbitovem (na Budějovickém předměstí). Kotěrova vodárna Na Kopečku z roku 1901 (od roku 2013 je zde umístěna galerie budhistického výtvarného umění) a také barokní kaple sv. Petra a Pavla a sv. Jana Nepomuckého. Litinový kříž (podstavec datován 1896) na křižovatce Sokolské třídy a ulic Svatopluka Čecha a Chelčického. Masarykovo náměstí s radnicí lemované podloubími s uprostřed umístěnou kamennou kašnou. Nová řeka. Okresní radnice s věžičkou v ulici Na Sadech, místo dnes slouží jako základní škola (vedle České pošty). Opatovický rybník a mlýn, obora, hřebčín a kaple. Pískovcová barokní socha. Sv. Jana Nepomuckého proti Budějovické bráně. Pomník obětem první a druhé světové války se sousoším od Gabriela K. a se dvěma pamětními deskami se jmény padlých z let 1914-1918 a 1939-1945, v roce 1907 obnoven (umístěn před základní školou v ulici Sokolská). Renesanční budova radnice s věží, kde dnes sídlí Tylovo divadlo, Městské muzeum a Základní umělecká škola. Rybník Rožmberk. Rybářská bašta – restaurace na Hliníku na břehu rybníka Svět. Rybník Svět (původně Nevděk) na jehož hrázi stojí Krčínův a Šustův pomník. Secesní budova fin. úřadu v ulici Vrchlického. Schwarzenberská hrobka (národní kulturní památka). Třeboňské lázeňství – Bertiny lázně a Lázně Aurora. Třeboňské městské opevnění. Třeboňské roubené seníky na Mokřých lukách (dříve národní kulturní památka). Třeboňské rybí sádky současně s prodejnou ryb a pískovcovou sochou rybáře pod hrází rybníka Svět. Třeboňský menhir u Zlaté stoky. Vratislavský dům. Zámek Třeboň s barokní kašnou a zámeckým parkem (národní kulturní památka). Zlatá stoka.



*Příloha č. 2: Průřez společenskými událostmi v Třeboni v roce 2020 [9]*

1.1.2020	Novoroční ohňostroj	11.7.2020	Dračí Svět	29.8.2020	Folklorní festival
do 6.1.2020	Vánoční výzdoba a punč	14.7.2020	Večer s Miroslavem Donutilem	4.9.2020	Ivan Hlas
23.1.2020	Abonentní koncert	18.7.2020	Krčínovy slavnosti	5.9.2020	Běh kolem Světa
12.6.2020	Noc kostelů	20.7.2020	Václav Hudeček	6.9.2020	Zavírání plavecké sezóny
26.6.2020	Divadlo Jára Cimrmana	25.7.2020	Nordic Walking Tour	26.9.2020	Svatováclavské slavnosti s trhem
2.-6.7.2020	Festival Okolo Třeboně	7.-31.7.2020	Pohádkový Chlum	1.10.2020	Partička
2.7.2020	Nezmaři	1.8.2020	Lázeňská Třeboň	3.10.2020	Třeboňská šlapka
3.7.2020	Žalman	1.8.2020	Folk a country Lomnice	10.10.2020	Běh kolem Hejtmanu
3.-11.7.2020	Tady Vary	1.8.2020	Prague Cello Quartet	13.10.2020	Šťastný princ
4.7.2020	Xindl X	8.8.2020	Myslivecká Třeboň	24.10.2020	Třeboňský maraton
4.-5.7.2020	Mint Market	11.-16.8.2020	TLS	10.11.2020	Carmina vetera
5.7.2020	TSO Bolech	13.8.2020	Čas růží	29.11.2020	Zdeněk Izer
5.7.2020	Bárka	15.8.2020	Čochtanova Třeboň	9.12.2020	Housle
9.-11.7.2020	Třeboňská nocturna	15.8.2020	Festival dechových hudeb		
11.7.2020	Košť českých vín	22.8.2020	Betonový muž a žena		

*Příloha č. 3: Přehled zdravotnických zařízení ve městě Třeboň*

Detašované pracoviště ostatního samostatného zařízení	-
Detašované pracoviště samostatné ordinace lékaře specialisty	5
Detašované pracoviště samostatné ordinace praktického lékaře – gynekologa	1
Detašované pracoviště samostatné ordinace praktického lékaře pro děti a dorost	-
Detašované pracoviště samostatné ordinace praktického lékaře pro dospělé	2
Detašované pracoviště sdruženého ambulantního zařízení	-
Detašované pracoviště střediska záchranné služby a rychlé zdravotnické pomoci	1
Detašované pracoviště zařízení lékárenské péče	-
Nemocnice	-
Ostatní samostatná zařízení	8
Samostatná ordinace lékaře specialisty	8
Samostatná ordinace praktického lékaře gynekologa	2
Samostatná ordinace praktického lékaře pro děti a dorost	3
Samostatná ordinace praktického lékaře pro dospělé	5
Samostatná ordinace praktického lékaře stomatologa	7
Sdružená ambulantní zařízení	1
Středisko záchranné služby a rychlé zdravotnické pomoci	-
Zařízení lékárenské péče (lékárny)	4

*zdroj: <https://regiony.penize.cz/41-04547336-zakladni-charakteristiky-trebon>*

*Příloha č. 4: Seznam místních cyklotras [11]*

<b>Číslo trasy</b>	<b>Popis místních cyklotras</b>
122	České Budějovice – Třeboň
122A	Lomnice nad Lužnicí – rybník Dvořiště
322	Chlum u Třeboně – Dolní pstruhový rybník
341	Chlum u Třeboně – CLO České Velenice
1005	Zadní Maršovice – Plánoborská cesta
1010	Staňkov – Staňkov (přes Lutovou a Mitochov)
1011	Lutová – Klikov
1012	Dračice – Záblatí
1013	Krakonoš – Vyšné (rozcestí)
1014	Chlum u Třeboně – CLO Chlum u Třeboně
1034	Rozcestí u Nakolik – Veselí nad Lužnicí
1035	Rybník Rožmberk – Lutová
1096	České Budějovice – Třeboň
1097	Romanin – Borovany
1170	Klec – Kardašova Řečice
1212	Rozcestí U Červeného kříže – Kojákovice



Příloha č. 7: Dotazník 1. část

9.9.2020 ANKETA - AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ TRÁVČANY

Muž/žena	Vhodné umístění AN?	Bezpečné AN?	Přehledné AN?	Přesun k vlakovému nádraží?	Resident?
E	A	A	A	SPÍŠE NE	A
M	A	A	A	-N-	A
M	A	A	N	N	A
M	A	A	N	N	N
M	A	SPÍŠE A	A	SPÍŠE ANO	N
M	A	A	A	-N-	N
E	A	SPÍŠE A	A	N	N
Z	A	A	A	N	N
M	NEVÍM	A	A	N	N
M	A	SP. A.	N	N	N
M	A	A	SP. A.	N	A
M	N	NEVÍM	SP. N.	A	N
M	N	NEVÍM	SP. N.	A	N
M	A	A	SP. A.	N	A
Z	SP. A.	SP. A.	SP. N.	SP. N.	A
M	A	SP. A.	SP. N.	N	A
M	A	A	N	N	N
M	A	SP. A.	SP. A.	N	N
M	A	SP. A.	SP. A.	SP. N.	A
M	A	N	SP. A.	N	A
M	A	N	SP. A.	N	A
M	A	N	SP. A.	SP. N.	A
M	SP. A.	A	SP. A.	SP. N.	N
M	NEVÍM	A	A	N	A
M	A	N	A	N	A
M	SP. A.	N	A	N	A
M	SP. A.	A	A	N	N
M	A	A	A	N	N
M	A	A	A	N	N
M	N	NEVÍM	N	NEVÍM	N
M	N	NEVÍM	N	NEVÍM	N
M	N	N	N	A	N
M	N	N	N	A	N
M	NEVÍM	NEVÍM	N	A	N
M	NEVÍM	NEVÍM	N	A	N
M	A	SP. A.	A	N	N
M	N	N	SP. A.	N	N
M	SP. A.	N	A	N	A
M	SP. A.	A	A	N	N
M	A	N	N	N	A
M	NEVÍM	SPÍŠE N.	N	A	N
M	SP. A.	NEVÍM	SPÍŠE A.	N	A
M	A	SP. A.	A	N	A
M	SPÍŠE A	A	A	SPÍŠE N.	A
M	SPÍŠE A	A	N	A	N
M	A	A	A	N	N
M	A	A	A	N	N
M	A	SP. A.	A	N	N
M	A	SP. A.	A	N	A
M	A	SP. A.	NEVÍM	N	A



KOMPLEXNÍ DOPRAVNÍ PRŮZKUMY MĚSTA TŘEBOŇ - 2017 - PĚŠÍ A CYKLISTÉ

Vyhodnocení křižovatky "Jiráskova x Jablonského x Jateční (u AN)"

Vyhodnocení profilu - Jateční (autobusové nádraží - křižovatka)

ID: C16  
 PROFIL: Jateční (autobusové nádraží - křižovatka)  
 DATUM: 16.5.2017  
 DEN: ÚT  
 MĚŘENÍ: 7-11, 13-17 hod  
 OBDOBÍ: 7-11, 13-17 hod

Směr																		
OD	autobusové nádraží			křižovatka			Celkem oba směry			autobusové nádraží			křižovatka			Celkem oba směry		
K	křižovatka			autobusové nádraží			křižovatka			autobusové nádraží			křižovatka			autobusové nádraží		
interval	peši	cyklisté	Celkem osob	peši	cyklisté	Celkem osob	peši	cyklisté	Celkem osob	% z celkem pěších	% z celkem cyklistů	% z celkem osob	% z celkem pěších	% z celkem cyklistů	% z celkem osob	% z celkem pěších	% z celkem cyklistů	% z celkem osob
7:00 až 8:00	251	1	252	45	2	47	296	3	299	44%	2,0%	40,8%	11,7%	3,8%	10,7%	31,0%	2,9%	28,3%
8:00 až 9:00	22	0	22	28	6	34	50	6	56	3,9%	0,0%	3,6%	7,3%	11,5%	7,8%	5,2%	5,9%	5,3%
9:00 až 10:00	32	2	34	13	6	19	45	8	53	5,6%	4,0%	5,5%	3,4%	11,5%	4,3%	4,7%	7,8%	5,0%
10:00 až 11:00	15	1	16	17	5	22	32	6	38	2,6%	2,0%	2,6%	4,4%	9,6%	5,0%	3,4%	5,9%	3,6%
13:00 až 14:00	54	7	61	75	10	85	129	17	146	9,5%	14,0%	9,9%	19,4%	19,2%	19,4%	13,5%	16,7%	13,8%
14:00 až 15:00	68	8	76	123	8	131	191	16	207	12,0%	16,0%	12,3%	31,9%	15,4%	29,9%	20,0%	15,7%	19,6%
15:00 až 16:00	80	12	92	59	5	64	139	17	156	14,1%	24,0%	14,9%	15,3%	9,6%	14,6%	14,6%	16,7%	14,8%
16:00 až 17:00	46	19	65	26	10	36	72	29	101	8%	38,0%	10,5%	6,7%	19,2%	8,2%	7,5%	28,4%	9,6%
7-11 hod	320	4	324	103	19	122	423	23	446	56%	8,0%	52,4%	26,7%	36,5%	27,9%	44,3%	22,5%	42,2%
13-17 hod	248	46	294	283	33	316	531	79	610	44%	92,0%	47,6%	73,3%	63,5%	72,1%	55,7%	77,5%	57,8%
<b>Celkem osob</b>	<b>568</b>	<b>50</b>	<b>618</b>	<b>386</b>	<b>52</b>	<b>438</b>	<b>954</b>	<b>102</b>	<b>1 056</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Počet osob: CELKEM = 1 056 celkem oba směry

z toho: PĚŠÍCH = 954 celkem oba směry

CYKLISTŮ = 102 celkem oba směry

ŠPIČKOVÁ HODINA: 7:00 až 8:00 299 celkem pěších a cyklistů ve špičkové hodině v obou směrech

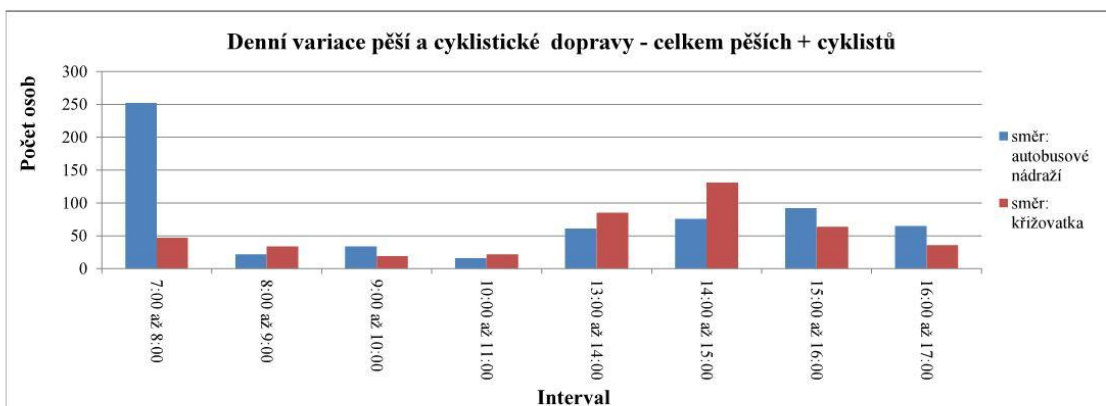
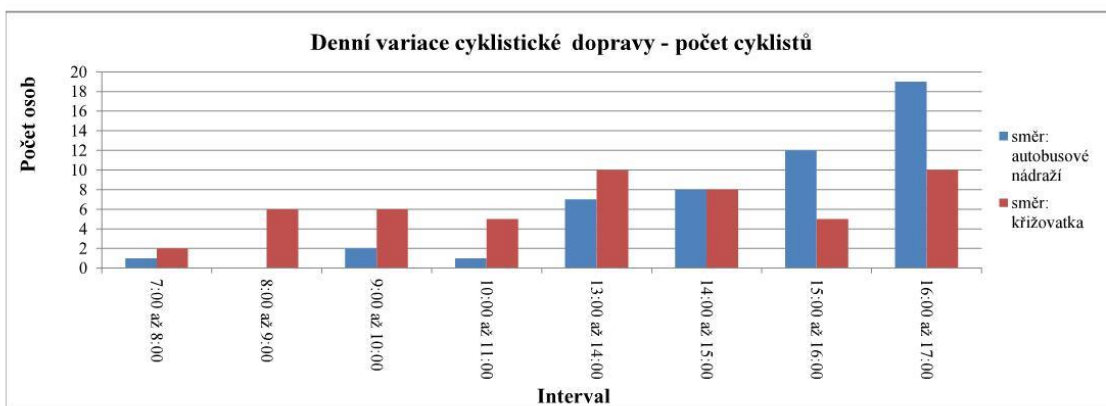
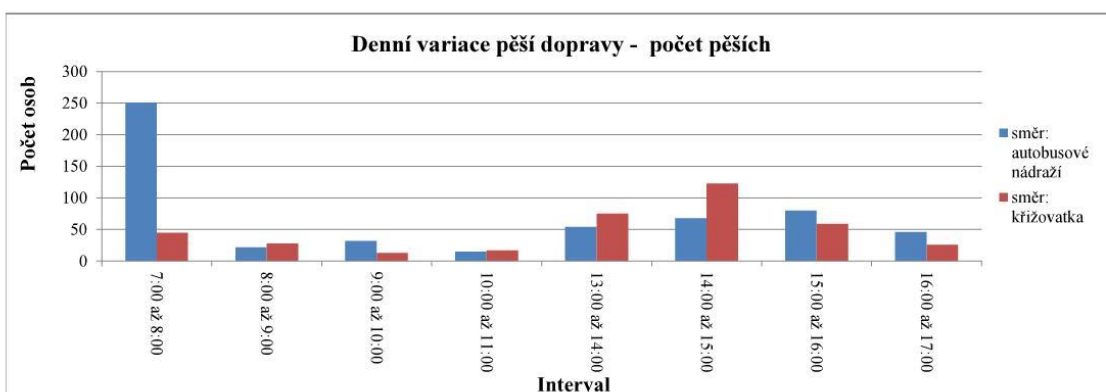
28% z celkového počtu pěších a cyklistů v obou směrech

KOMPLEXNÍ DOPRAVNÍ PRŮZKUMY MĚSTA TŘEBOŇ - 2017 - PĚŠÍ A CYKLISTÉ

Vyhodnocení křižovatky "Jiráskova x Jablonského x Jateční (u AN)"

Vyhodnocení profilu - Jateční (autobusové nádraží - křižovatka)

ID: C16  
 PROFIL: Jateční (autobusové nádraží - křižovatka)  
 DATUM: 16.5.2017  
 DEN: ÚT  
 MĚŘENÍ: 7-11, 13-17 hod  
 OBDOBÍ: 7-11, 13-17 hod

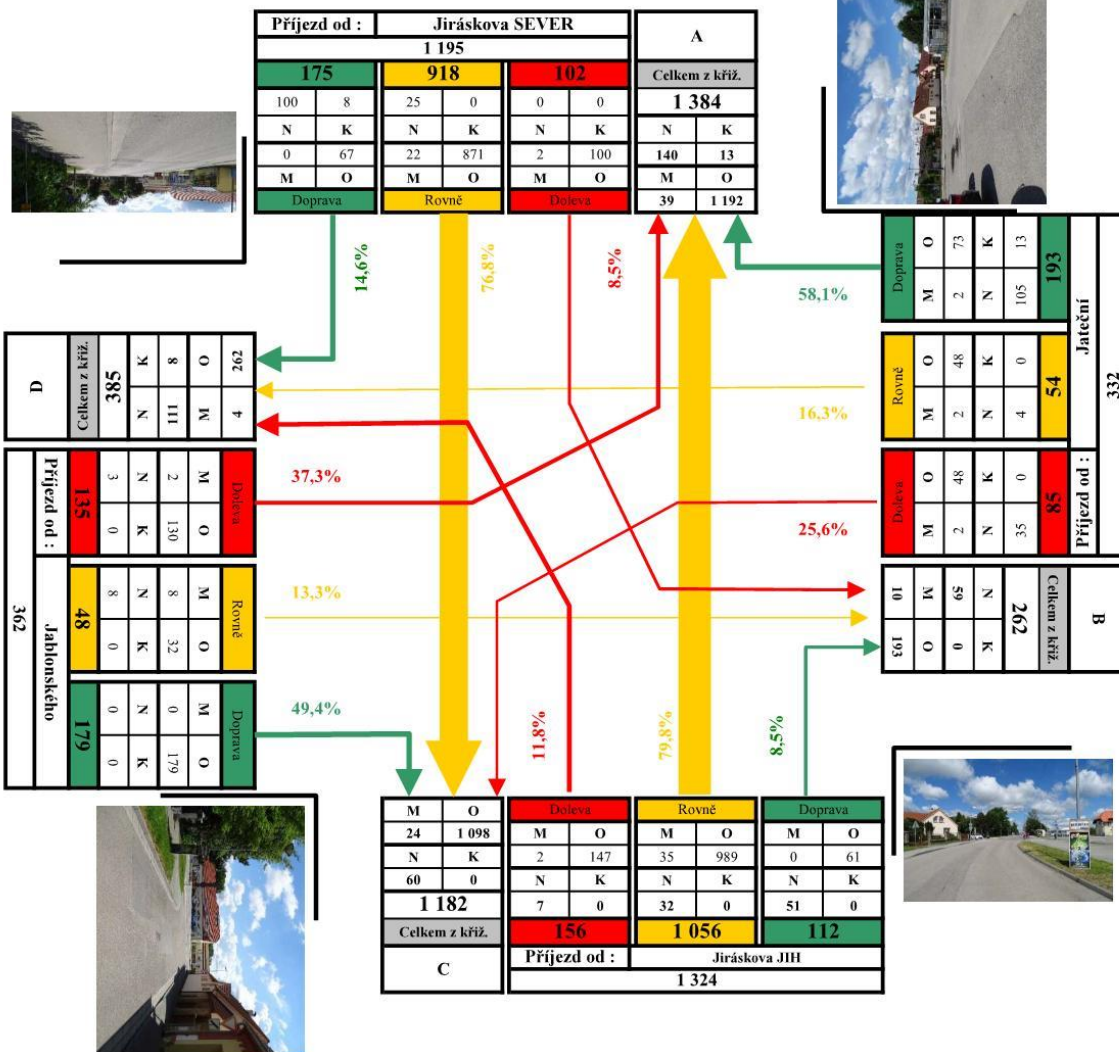




KOMPLEXNÍ DOPRAVNÍ PRŮZKUMY MĚSTA TŘEBOŇ - 2017

ID křižovatky: **K9**  
 Název křižovatky: **Jiráskova x Jablonského x Jateční - U autobusového n**

Datum :	11.5.2017	Zobrazené období:	0 - 24 hod
Den:	ČT	Druh vozidel pro pentle:	Vše
Období sběru dat:	7-11, 13-17 hod		



**Legenda - popis rozlišovaných druhů vozidel**

- M** motocykly (MOT)
- O** osobní automobily (OA) + dodávkové automobily (DOD)
- N** lehké nákladní automobily (LNA) + těžké nákladní automobily (TNA) + autobusy (BUS HD + BUS OST)
- K** přívěsové a návěsové nákladní soupravy (NAV)









*Příloha č. 11: Příklad možné architektonické podoby zastřešení autobusového stanoviště*



zdroj: <http://liberec.liberecky-kraj.cz/galerie/obrazky/imager.php?img=1395486>

Příloha č. 12: Mapa zobrazující směřování autobusů u vlakového nádraží



zdroj: <http://mapy.cz> (upraveno autorem)