

Česká zemědělská univerzita v Praze

Technická fakulta

Katedra vozidel a pozemní dopravy



Bakalářská práce

**Hodnocení dopravní obslužnosti obce Dobřichovice,
ORP Praha – západ**

Michal Bouška

© 2023 ČZU v Praze

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Technická fakulta

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Michal Bouška

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

Název práce

Hodnocení dopravní obslužnosti obce Dobřichovice, ORP Praha – západ

Název anglicky

The assessment of transport servicing of Dobřichovice municipality, ORP Praha – západ

Cíle práce

Zhodnotit dopravní obslužnost obce v regionálním měřítku
Zhodnotit dopravní dostupnost objektů občanské vybavenosti v rámci obce.

Metodika

Práci členit dle následující osnovy:

1. Úvod
2. Cíle práce a metodika získávání dat
3. Rešeršní část charakterizující základní pojmy a jejich obsah
4. Údaje o zvolené obci, data dopravní obslužnosti a dostupnosti
5. Diskuse a závěr hodnotící úroveň regionální dopravní obslužnosti a dostupnosti objektů občanské vybavenosti
6. Seznam použitých zdrojů
7. Přílohy

Doporučený rozsah práce

30 stran

Klíčová slova

doprava, dopravní obslužnost, dopravní dostupnost

Doporučené zdroje informací

Maier K. a Šindlerová V.: Standardy dostupnosti veřejné infrastruktury, TAČR a ÚÚR 2016,
<http://www.uur.cz/images/8-stanoviska-a-metodiky/53-TB050MMR01-Standardy-dostupnosti-verejne-infrastruktury-2017-10-30.pdf>
(2021)

Technické podmínky Ministerstva Dopravy ČR např. TP 225 – Prognóza intenzit automobilové dopravy viz.
Předpisy www.pjpk.cz (2020)

Územně plánovací podklady a Územně plánovací dokumentace obce Dobříchovice, ORP Praha -západ
Zákon č. 194/2010 Sb. Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů

Předběžný termín obhajoby

2021/2022 LS – TF

Vedoucí práce

doc. Ing. Miroslav Růžička, CSc.

Garantující pracoviště

Katedra vozidel a pozemní dopravy

Elektronicky schváleno dne 29. 1. 2021

Ing. Martin Kotek, Ph.D.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 10. 2. 2021

doc. Ing. Jiří Mašek, Ph.D.

Děkan

V Praze dne 15. 02. 2023

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou bakalářskou práci „Hodnocení dopravní obslužnosti obce Dobřichovice, ORP Praha – západ“ jsem vypracoval samostatně pod vedením vedoucího bakalářské práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu použitých zdrojů na konci práce. Jako autorka uvedené bakalářské práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušil autorská práva třetích osob.

V Praze dne 31.3.2023

Poděkování

Rád(a) bych touto cestou poděkoval doc. Ing. Miroslavovi Růžičkovi, CSc. za cenné rady, odbornou pomoc, drahocenný čas, a především dostatek trpělivosti při tvorbě mé bakalářské práce a jejím vedení.

Hodnocení dopravní obslužnosti obce Dobřichovice, ORP Praha – západ

Abstrakt

Tato bakalářská práce se zaměřuje na zhodnocení dopravní obslužnosti v regionálním měřítku a dostupnost objektů občanské vybavenosti v městě Dobřichovice. Je rozdělena na dvě hlavní části. První část je rešeršního charakteru a je v ní vysvětlena koncepce systému dopravy v České republice, její stručná historie, potřebná legislativa a z ní výše vycházející pojmy dopravní obslužnost a dostupnost, které zde budou následně v rámci podkapitoly detailněji popsány.

Po tomto bloku následuje praktická část, kde se nachází seznámení se zájmovou oblastí, kterou je město Dobřichovice a součástí této části práce je také doplnění informací o geografické a demografické údaje. Dále je zhodnoceno zakomponování města Dobřichovice do regionální dopravy a s ní spojená již výše zmíněná dopravní obslužnost, kterou ve městě Dobřichovice zajišťuje příměstská železniční a autobusová hromadná doprava. V praktické části byl také proveden individuální dopravní průzkum dopravní dostupnosti objektů občanské vybavenosti, který je dále rozebrán podrobněji. V této práci jsou zhodnocena data, která byla opatřena jak vlastním průzkumem, tak data získaná například z nedávno provedených studií, dokumentů a dopravních analýz v této zkoumané lokalitě.

Klíčová slova: doprava, dopravní obslužnost; dopravní dostupnost; veřejná hromadná doprava; kvalita dopravy; osobní automobilová doprava

The assessment of transport servicing of Dobřichovice municipality, ORP Praha – západ

Abstract

This bachelor's thesis focuses on the evaluation of transport services on a regional scale and the availability of civic amenities in the town of Dobřichovice. It is divided into two main parts. The first part has a research character and explains the concept of the transport system in the Czech Republic, its brief history, the necessary legislation and the concepts of traffic service and accessibility arising from it, which will subsequently be described in more detail in the sub-chapter.

This block is followed by a practical part, where is an introduction to the area of interest, which is the town of Dobřichovice, this part of the work also includes the addition of information on geographic and demographic data. In addition, the integration of the city of Dobřichovice into regional transport and the already mentioned transport services linked to it, which are provided by suburban railway and bus mass transport in the city of Dobřichovice, are also evaluated. In the practical part, an individual traffic research of the traffic availability of civic amenities was also carried out, which is further analyzed in more detail. This work evaluates the data that was provided both by my own research and data obtained, for example, from recently conducted studies, documents and traffic analyzes in this investigated locality.

Keywords: transportation, transportation services; transport accessibility; public mass transport; transport quality; personal automobile transport

Obsah

1 Úvod.....	1
2 Cíl práce a metodika získávání dat	1
2.1 Cíl práce	2
2.2 Metodika získávání dat	2
3 Rešeršní část charakterizující základní pojmy a jejich obsah	4
3.1 Doprava – její rozdělení a definice	4
3.1.1 Dělení dopravy.....	6
3.1.2 Dopravní módy (způsoby dopravy)	8
3.2 Dopravní obslužnost a dopravní dostupnost	13
3.2.1 Dopravní obslužnost	13
3.2.2 Dopravní dostupnost	16
4 Údaje o zvolené obci, data dopravní obslužnosti a dostupnosti.....	17
4.1 Charakteristika města Dobřichovice	18
4.1.1 Geografické údaje o městě.....	18
4.1.2 Obyvatelstvo a občanská vybavenost	19
4.1.3 Dobřichovice a dopravní obslužnost v regionálním měřítku.....	24
5 Diskuse a závěr hodnotící úroveň regionální dopravní obslužnosti a dostupnosti objektů občanské vybavenosti	40
5.1 Hodnocení regionální úrovně dopravní obslužnosti	40
5.2 Hodnocení dostupnosti objektů občanské vybavenosti.....	41
6 Seznam použitých zdrojů	46
6.1 zdroje.....	46
Přílohy.....	50

Seznam obrázků

- Obrázek 1 - Nejčastější rozdělení osobní dopravy
Obrázek 2 - Geografická poloha města Dobřichovice
Obrázek 3 - Mapa znázorňující sídelní celky, případně významné objekty občanské vybavenosti.
Obrázek 4 - Problém s čekajícími vozidly čekající na cestující z vlaku
Obrázek 5 - Elektrická jednotka CityElefant přijíždí do stanice Praha hlavní nádraží
Obrázek 6 - Mapa autobusových zastávek ve městě Dobřichovice
Obrázek 7 - Městský autobus Mercedes-Benz Sprinter II City 35 obsluhující linku 448 přijíždí od Všenor po Tyršově ulici do stanice Dobřichovice, Nádraží
Obrázek 8 - Mapa s vyznačenými komunikacemi „výpadovkami“ z města
Obrázek 9 - Mapa s vyznačenými zájmovými objekty občanské vybavenosti obce

Seznam tabulek

- Tabulka 1 - Stav obyvatel města Dobřichovice vždy k 31.12.
Tabulka 2 - Data o věku obyvatel získaná z průzkumu DOBŘICHOVICE OČIMA SVÝCH OBČANŮ 2022
Tabulka 3 - Data o věku obyvatel získaná z průzkumu DOBŘICHOVICE OČIMA SVÝCH OBČANŮ 2022
Tabulka 4 - Data dopravní dostupnosti objektů občanské vybavenosti z různých míst obce v závislosti na čase

Seznam použitých zkratk

- ADR – Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí
ČD – České dráhy
ČÚZK – Český úřad zeměměřický a katastrální
ETCS – European Train Control System (Jednotný celoevropský zabezpečovací systém, který bude zajišťovat jednotnou evropskou železnici a vyšší bezpečnost provozu na ní.)
IAD – Individuální automobilová doprava
IDS – Integrovaný dopravní systém
IDSK – Integrovaná doprava Středočeského kraje
MHD – Městská hromadná doprava
PID – Pražská integrovaná doprava
ROPID – Regionální organizátor pražské integrované dopravy
TK – Temeno kolejnice
VHD – Veřejná hromadná doprava
ZŠ – Základní škola

1. Úvod

Regionální dopravní obslužnost a dopravní dostupnost objektů občanské vybavenosti v obci jsou klíčovými faktory pro jeho rozvoj a prosperitu.

Dopravní obslužnost umožňuje pohyb osob z jednoho místa na druhé. Lidé mohou snáze dojíždět do práce, školy, lékařských zařízení a dalších míst. Bez dobré dopravní obslužnosti by se mohly města stát uzavřenými a mnoho obyvatel by mohlo mít problém s přístupem k základním lidským potřebám. Může také stimulovat rozvoj hospodářství, průmyslu nebo turistického ruchu a dalších oblastí. Kvalitní dopravní obslužnost zlepšuje kvalitu života obyvatel měst i venkovských oblastí usnadněním přístupu k pracovním možnostem, službám a zábavě.

Dopravní dostupnost objektů občanské vybavenosti v obci se zabývá zejména konkrétními způsoby dopravy, které lze využít pro dosažení kýženého cíle, času stráveného na cestě, náročností dopravy, vzdálenosti cíle od zastávky VHD/MHD, možnosti parkování automobilů nebo např. jízdních kol či bezbariérový, bezpečný a komfortní přístup objektu.

Tato práce se věnuje regionální dopravní obslužnosti a dostupnosti objektů občanské vybavenosti na území města Dobřichovice. Město se nachází ve Středočeském kraji v blízkosti hlavního města Prahy, což mu přináší nejen výhodu dobrého spojení s metropolí, ale také mnoho výzev v oblasti dopravy a infrastruktury.

2. Cíl práce a metodika získávání dat

2.1 Cíl práce

Primárním cílem práce je zhodnocení problematiky dopravní obslužnosti města Dobřichovice v regionálním měřítku a dopravní dostupnosti objektů občanské vybavenosti v rámci obce pro obyvatele a návštěvníky města. V rešeršní části budou klasifikovány aspekty problematiky dopravy samotné, vysvětleny druhy jejího rozdělení a způsoby dopravy (dopravní módy). Konkrétně způsoby dopravy vlakem a autobusem. Budou zahrnuty dostupné informace o místním a regionálním veřejném dopravním systému a jak již bylo zmíněno, jedná se v tomto konkrétním případě pouze o autobusy a vlaky. Provedení dílčí části věnované dopravní dostupnosti objektů občanské vybavenosti v rámci obce práce má podobu individuálního dopravního průzkumu, zhodnocení situace na základě získaných dat a dalších dostupných informací.

2.2 Metodika získávání dat

Pro práci a její rešeršní i praktickou část byly použity informace z městského úřadu Dobřichovice, jeho webových stránek, organizace IDSK a ROPID, provozovatelů veřejné hromadné dopravy a dalších vypsanych informačních pramenů.

Podstatným zdrojem dat byly především výsledky průzkumu názorů občanů Dobřichovic, který ve městě probíhal v době voleb 23. a 24. 9. září 2022 v době konání voleb do místního zastupitelstva. Všichni občané starší 18 let obdrželi dotazník. Sběr probíhal během komunálních voleb 2022 a stejně jako v letech 2010 a 2018 a měl podobu samovýběru (bylo na každém z občanů, zda dotazník vyplní či ne). Celkem tímto způsobem bylo zpracováno na 682 dotazníků. Dalším hodnotným zdrojem informací byly výsledky dopravní studie „Studie strategického rozvoje dopravy ve městě Dobřichovice“ provedenou v roce 2022 ústavem dopravní telematiky dopravní fakulty ČVUT.

Sběr dat pro individuální dopravní průzkum bude probíhat převážně v terénu, nicméně bude využito i vyhledávače spojení VHD a mapovou aplikací s plánovačem trasy. Konkrétně bude využito dvou aplikací, mezi které patří vyhledávač spojení PID Lítačka a aplikace s navigací a plánovačem trasy Mapy.cz.

Průměrné časy, které budou vycházet z osobního absolvování daného úseku nebo případně získané z aplikace s plánovačem trasy, potřebné pro dosažení cílového místa na území města, budou následně zaneseny do tabulky a případně dále okomentovány s ohledem na realističnost získaných výsledků. Předem je nutno počítat s faktem, že vyhledávač spojení vrátí uživateli nejrychlejší čas, za který je možné vybraný úsek absolvovat.

3. Rešeršní část charakterizující základní pojmy a jejich obsah

Tato část se vzhledem k cílům práce zaměřuje zejména na podrobné popsání problematiky dopravní obslužnosti a dopravní dostupnosti. K jejímu širšímu pochopení je nicméně v rámci teorie nutné vysvětlit pojmy doprava, její definici a rozdělení (jak co se týče prostředků, tak i infrastrukturu, kterou pro své cesty využívají) a popsat potřebnou legislativu. Vzhledem k možnostem dopravní obslužnosti a dostupnosti vybrané obce, které jsou popsány v praktické části, se teorie zaměřuje zejména osobní dopravu, konkrétně na dopravu autobusovou, individuální automobilovou dopravu a železniční dopravu.

3.1 Doprava – její rozdělení a definice

V následující části je specifikováno, co pojem doprava znamená, jakou činnost si s ním máme spojit a co je jeho předmětem. Dále je uvedena legislativa, která se k tématu dopravy na území České republiky váže. Znalosti o pojmu doprava jsou důležité pro další řešení problematiky s dopravou spojenou a pro navazující činnosti je nutno se v této oblasti orientovat.

„**Doprava** je odvětví národního hospodářství, které realizuje přemísťování osob i věcí a umožňuje tak ekonomický rozvoj společnosti i všeobecné zvyšování životní úrovně. Je možno jí také charakterizovat jako pohybovou činnost uskutečňovanou pohybem dopravních prostředků, která spočívá v přemístění osob nebo věcí v prostoru (po dopravních cestách). Doprava poskytuje své služby výrobě, obchodu i obyvatelstvu a je nejvýznamnější složkou vzájemně navazujících činností při výrobě a oběhu zboží (materiálových toků) i přemísťování osob. Funkcí dopravy je zabezpečit pohyb zboží v rámci oběhových i výrobních procesů i pohyb osob. Hraje tedy významnou úlohu i jako součást spojovacího článku mezi výrobou a zákazníkem, kterou se zabývá fyzická distribuce zboží.“ [1]

Předmět dopravy se dá specifikovat podle následující definice:

„Doprava uspokojuje rozsáhlé potřeby v přemísťování. Jejím prostřednictvím se uskutečňují materiálové toky mezi výrobou a spotřebou, mezi průmyslem a zemědělstvím, mezi městem a venkovem i mezi oblastmi a státy. Čím vyšší je úroveň dopravy, tím lépe se může rozvíjet národní i mezinárodní dělba práce a kooperace, rozdělování výrobních prostředků a spotřebních předmětů, směna zboží i směna činností. Rozvoj dopravy tak vytváří

předpoklady k bezprostřednějším a těsnějším společenským vztahům, k rozvoji vědy a techniky, k pevnějším hmotným a kulturním svazkům mezi národy a k všestranně bohatšímu životu lidí. Obecně lze dopravu definovat jako jakékoliv přemístění osob či hmotných statků, provedené buď vlastní silou nebo zprostředkovaně. Z ekonomického hlediska lze definovat dopravu jako specifickou lidskou činnost, kterou se provádí cílevědomé přemístění osob a hmotných statků, které se svými (nehmotnými) efekty projevuje v sociologicko-ekonomickém systému společnosti. Podle přemísťovaných objektů rozlišujeme dopravu osob nebo nákladů. Předmětem přemístění v obecném pojetí mohou být i různá media (plyny, kapaliny, elektřina) anebo také zprávy a Informace (data).“ [1]

Zkráceně se dá tvrdit, že doprava se dá považovat za souhrn činností, kterými se realizuje pohyb dopravních prostředků (zařízení) po dopravních cestách (dopravní infrastruktura). Doprava sama o sobě nevytváří žádné statky, ale naopak energii spotřebovává. Lidstvo je po celou dobu své existence závislé na její funkci a zároveň se na podmínce existence a rozvoje společnosti podílí. Současně také podmiňuje výši a kvalitu životní úrovně. Rozvoj dopravy je podmíněn rozvojem obou zmíněných složek, kterými jsou jak dopravní prostředky, tak i dopravní infrastruktura. [3]

Také lze říci, že je doprava charakterizujícím znakem vyspělosti státu, souvisí zároveň také s počtem obyvatelstva a jejich rozmístěním na daném území a též ukazuje na stav hospodářství dané země a její hospodářské zaměření. Svou kvalitou a rychlostí doprava urychluje a zefektivňuje výrobní proces. Je součástí logistického řetězce, v podstatě pokračováním výrobního procesu. Podporuje tuto část procesu a to tak, aby suroviny, výrobky, zboží a služby byly k dispozici ve správném množství a kvalitě na správném místě, ve zvoleném časovém úseku a s vynaložením přiměřených nákladů. Doprava má také geografický charakter. Je zaměřena na specifické využití přírodního prostředí, kde dokáže využít komunikací přírodních, kterými se rozumí řeky, moře a vzduch nebo jako základu pro komunikace umělé. Má liniový charakter na rozdíl od průmyslové výroby, která má bodový charakter a výroby zemědělské, která má plošný charakter. [4]

3.1.1 Dělení dopravy

Rozdělení dopravy s pomocí pěti jednoduchých otázek:

1. CO? – předmět (osobní, nákladní).
2. JAK? – forma (hromadná, individuální).
3. KDE? – území (meziměstská, městská).
4. ČÍM? – prostředek (tram, bus, automobil, vlak, jízdní kolo, chůze, ...).
5. KUDY? – infrastruktura (např. dopravní infrastruktura pro kolejovou dopravu a pozemní komunikace). [3]

podle předmětu přepravy

Základní uspořádáním dopravy dle účelu se rozumí rozdělení na dopravu:

- osobní – doprava osob,
- nákladní – doprava nákladů, surovin a zboží.

[2]

podle zvoleného dopravního prostředku a druhu dopravní cesty

- železniční,
- silniční,
- vodní,
- letecká,
- městská (MHD),
- nekonvenční (potrubní, eskalátory, lanové dráhy apod.).

[6]

podle použité dopravní cesty

- pozemní (silnice, železniční tratě, případně podzemní dopravní cesty),
- vodní (říční nebo námořní),
- vzdušná (vzdušné koridory).

[6]

podle jejích účastníků

- **dopravce** – osoba nebo organizace, která se zabývá dopravou, jakou svou činností za úplatu (provozovatel dopravy); musí disponovat větším vozovým parkem a musí zajistit i méně využívaná dopravní spojení,
- **přepravce** – zákazník, žádá přemístění osob nebo věcí na základě právních vztahů,

- **cestující** – zákazník dopravce v osobní dopravě. [6]

podle územního hlediska

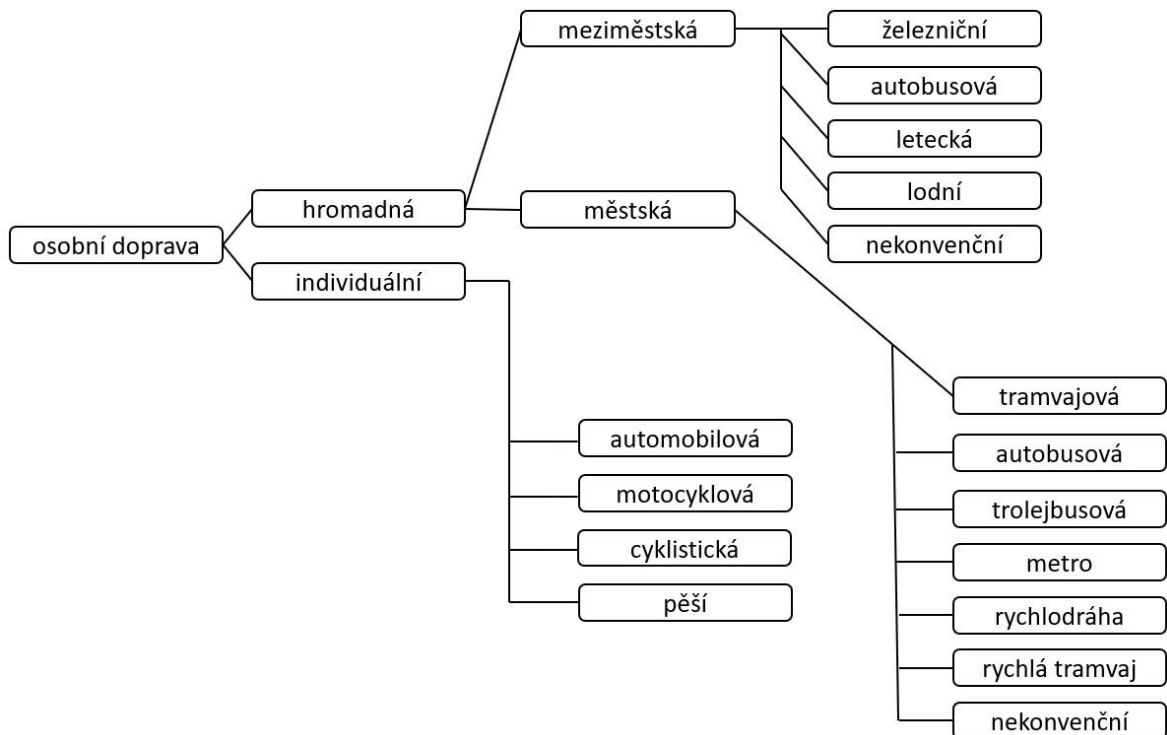
- **vnitrostátní** (probíhá na území jednoho státu),
- **mezinárodní** (probíhá na území dvou a více států, typicky příhraniční spoje),
- **peážní** (výchozí a cílové místo se nachází na území jednoho státu, doprava probíhá přes území jiného státu). [1]

podle způsobu uspokojování potřeb

- **doprava pro vlastní potřebu** (slouží k zajištění vlastní podnikatelské činnosti),
- **doprava pro cizí potřebu** (slouží k zajištění cizích potřeb za úhradu),
- **doprava individuální** (slouží pro soukromou potřebu občanů vlastními dopravními prostředky). [1]

Jelikož se tato práce zabývá konkrétně předmětem osobní dopravy osob různými druhy dopravních prostředků (zařízení), je tedy dělení **osobní** dopravy je následující:

Obrázek 1 – nejčastější rozdělení osobní dopravy



Zdroj: vlastní tvorba

příklad: „Pro osobní hromadnou dopravu na území města využívám tramvaj.“

3.1.2 Dopravní módy (způsoby dopravy)

Vzhledem k možnostem a službám dopravní obslužnosti města Dobřichovice se rešeršní část zabývá jen dvěma dále popsányými dopravními módy, kterými jsou silniční a železniční doprava.

Silniční doprava

Samotná definice silniční dopravy nám plyne ze zákona o silniční dopravě. Konkrétně se jedná o zákon č. 111/1994 Sb., kdy v první části §2 v prvním odstavci definuje pojem silniční doprava takto:

„Silniční doprava je souhrn činností, jimiž se zajišťuje přeprava osob (linková osobní doprava, kyvadlová doprava, příležitostná osobní doprava, taxislužba), zvířat a věcí (nákladní doprava) vozidly, jakož i přemísťování vozidel samých po dálnicích, silnicích včetně místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích a volném terénu.“ [7]

Její největší specifikum je to, že je v osobní dopravě jako jediná využívána pro individuální dopravu (podíl osobní letecké a vodní dopravy je vůči ní zanedbatelný), která se uskutečňuje vlastním dopravním prostředkem pro vlastní nebo jiné příležitostné cizí potřeby. [1]

Silniční doprava se liší od ostatních módů dopravy především odlišuje tím, že se během silniční dopravy vyskytují na pozemních komunikacích tuto dopravu využívající i ostatní účastníci dopravního provozu. Jmenovitě mezi ně například patří automobily, nákladní vozy, autobusy, zemědělská, stavební či jiná speciální technika. Dále je určité důležité zmínit účastníky, kteří jsou při tomto způsobu dopravy nejvíce zranitelní. Konkrétně mezi ně patří řidiči motocyklů, cyklisté, chodci a v poslední době i uživatelé elektrických koloběžek a podobných baterií poháněných dopravních prostředků. Důvodem, proč je tento způsob dopravy natolik ve společnosti populární se zdá být prostý, a to konkrétně kvůli relativně nízké investici, která je nutná pro pořízení dopravního prostředku. Na druhou stranu nicméně nelze nezmínit skutečnost, že počáteční investice do silniční infrastruktury bývají značně vysoké. Silniční infrastrukturou nerozumí jen samotné silnice s různou variabilitou povrchů (výběrově např. asfalt, beton nebo štěrk).

Potřeba je také podpora ostatních technických zařízení, které jsou pro provoz silniční infrastruktury klíčové. Jde zejména o vodorovné a svislé dopravní značení, čerpací stanice, parkoviště, terminály a ostatní nezbytné součásti, bez kterých by bezpečný provoz na pozemních komunikacích nebyl možný.

Samotný pojem je pozemní komunikace by se dal shrnout tak, že pozemní komunikace jsou liniové stavby, které jsou primárně určeny k dopravě silničními či jinými nekolejovými prostředky. Slouží také k případnému pohybu chodců a cyklistů, ale výjimkou nejsou ani kolejová vozidla, mezi něž patří například tramvaje na městské komunikaci. [2]

Pozemní komunikace přesně definuje zákon o pozemních komunikacích č. 13/1997 Sb. a který v první části §2 zní následovně:

„(1) Pozemní komunikace je dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly) a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti.“ [8]

„Silniční komunikace je pozemní komunikace určená pro provoz silničních motorových vozidel a jejím charakteristickým rysem je zpevněná vozovka. Podle polohy silniční komunikace v krajině dělíme pozemní komunikace na:

- a) komunikace v *extravilánu* – tj. v nezastavěném území (silnice a dálnice).
- b) komunikace v *intravilánu* – tj. v zastavěném území (místní komunikace).“ [2]

Navrhování pozemních komunikací v extravilánu se řídí podle normy ČSN 73 6101 (736101) “Projektování silnic a dálnic“. V intravilánu se nazývají místní komunikace (MK) a navrhují se dle normy ČSN 73 6110 (736110) “Projektování místních komunikací“. [2]

Pozemní komunikace a jejich rozdělení na čtyři kategorie je opět zaneseno v zákoně o pozemních komunikacích č 13/1997 v tomto znění:

„(2) Pozemní komunikace se dělí na tyto kategorie:

- a) *dálnice*,
- b) *silnice*,
- c) *místní komunikace*,
- d) *účelová komunikace*.“ [8]

konkrétní rozdělení komunikací:

„§ 4

Dálnice

(1) Dálnice je pozemní komunikace určená pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly, která je budována bez úrovnových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a která má směrově oddělené jízdní pásy.

(2) Dálnice se podle svého určení a dopravního významu rozdělují na dálnice I. třídy a dálnice II. třídy.

(3) Dálnice je přístupná pouze silničním motorovým vozidlům, jejichž nejvyšší povolená rychlost není nižší, než stanoví zvláštní předpis.²⁾

²⁾ *Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů.*

§ 5

Silnice

(1) Silnice je veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci. Silnice tvoří silniční síť.

(2) Silnice se podle svého určení a dopravního významu rozdělují do těchto tříd:

- a) silnice I. třídy, která je určena zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu,
- b) silnice II. třídy, která je určena pro dopravu mezi okresy,
- c) silnice III. třídy, která je určena k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace.

(3) Silnice může být označena jako silnice pro motorová vozidla podle zvláštního právního předpisu²), pouze jde-li o silnici I. třídy, která je budována bez úrovnových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a na níž není přímo připojena sousední nemovitost s výjimkou nemovitostí přímo připojených z odpočívek.

§ 6

Místní komunikace

(1) Místní komunikace je veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně místní dopravě na území obce.

(2) Místní komunikace se rozdělují podle dopravního významu, určení a stavebně technického vybavení do těchto tříd:

- a) místní komunikace I. třídy,
- b) místní komunikace II. třídy, kterou je dopravně významná sběrná komunikace s omezením přímého připojení sousedních nemovitostí,
- c) místní komunikace III. třídy, kterou je obslužná komunikace,
- d) místní komunikace IV. třídy, kterou je komunikace nepřístupná provozu silničních motorových vozidel nebo na které je umožněn smíšený provoz.

(3) Místní komunikace může být označena jako silnice pro motorová vozidla podle zvláštního právního předpisu²), pouze jde-li o místní komunikaci I. třídy, která je budována bez úrovnových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a na níž není přímo připojena sousední nemovitost s výjimkou nemovitostí přímo připojených z odpočívek.

(4) Prováděcí předpis blíže vymezí znaky pro rozdělení místních komunikací do jednotlivých tříd.

§ 7

Účelová komunikace

(1) Účelová komunikace je pozemní komunikace, která slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí nebo ke spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků. Příslušný silniční správní úřad obecního úřadu obce s rozšířenou působností může na žádost vlastníka účelové komunikace a po projednání s Policií České republiky upravit nebo omezit veřejný přístup na účelovou komunikaci, pokud je to nezbytně nutné k ochraně oprávněných zájmů

tohoto vlastníka. Úprava nebo omezení veřejného přístupu na účelové komunikace stanovené zvláštními právními předpisy²¹⁾ tím není dotčena.

(2) Účelovou komunikací je i pozemní komunikace v uzavřeném prostoru nebo objektu, která slouží potřebě vlastníka nebo provozovatele uzavřeného prostoru nebo objektu. Tato účelová komunikace není přístupná veřejně, ale v rozsahu a způsobem, který stanoví vlastník nebo provozovatel uzavřeného prostoru nebo objektu. V pochybnostech, zda z hlediska pozemní komunikace jde o uzavřený prostor nebo objekt, rozhoduje příslušný silniční správní úřad.“ [8]

Železniční doprava

“Železniční doprava je doprava uskutečňována Železničními dopravními prostředky (osobní a nákladní vozy, hnací vozidla, pomocné a speciální vozidla) po železničních tratích. Železniční trať je obecně chápána jako dráha, která je určena k pohybu drážních vozidel včetně pevných zařízení potřebných k zajištění bezpečnosti a plynulosti dopravy. Železniční dráhy lze rozdělit podle významu, účelu a technických podmínek do čtyř kategorií (§ 3 Zákona č. 266/1994 Sb., v platném znění):

- **dráha celostátní** je dráha, která slouží mezinárodní a celostátní veřejné železniční dopravě a je jako taková označena,
- **dráha regionální** je dráha regionálního nebo místního významu, která slouží veřejné železniční dopravě a je zaústěna do celostátní nebo jiné regionální dráhy,
- **vlečka** je dráha, která slouží vlastní potřebě provozovatele nebo jiného podnikatele a je zaústěna do celostátní nebo regionální dráhy, nebo jiné vlečky,
- **speciální dráha** je dráha, která slouží zejména k zabezpečení dopravní obslužnosti obce (např. síť tratí metra).“ [1]

Mezi typické vlastnosti železniční dopravy patří především využití přepravy těžkých a hromadných zásilek, je výhodná na střední a delší přepravní vzdálenosti (uvádí se mezní přepravní vzdálenost, která je mezi dopravou silniční a železniční udávána kolem 400–600 km), větší bezpečnost dopravního systému (např. zavádění systému ETCS), větší nezávislost na povětrnostních vlivech (nevýhoda je náchylnost trakčního vedení při provozu elektrických lokomotiv), lepší vliv na životní prostředí, malá flexibilita a menší možnosti dodávky přímo na místo (pokud nemá např. podnik vlečku), při stejném objemu přepravy cca. 2–3x menší energetická náročnost než u silniční dopravy. [1]

3.2 Dopravní obslužnost a dopravní dostupnost

Následující kapitoly pojednávají o problematice dopravní obslužnosti a dopravní dostupnosti. V kapitolách je stručně specifikován okruh problémů, kterým se tyto dvě oblasti zabývají. Obecně se tyto dva termíny vztahují k přístupnosti a dosažitelnosti určitého místa. Dopravní obslužnost se týká kvality a množství dopravní infrastruktury, která slouží k obsluze určitého místa. Jedná se například o silniční a železniční sítě, letecké a lodní přístavy, cyklostezky, veřejnou dopravu apod. Zahrnuje rovněž frekvenci a kvalitu služeb a zařízení s dopravou spojených. Dopravní dostupnost souvisí s dosažitelností určitého místa z jiného místa. Je to měřítko toho, jak snadno a rychle lze cestovat z jednoho místa na druhé v závislosti na infrastruktuře a dopravní obslužnosti. Dopravní dostupnost je často měřena vzdáleností, časem a náklady na cestu.

Oba tyto pojmy jsou důležité pro plánování a rozvoj měst a regionů, protože zajištění dobré dopravní obslužnosti a dostupnosti může podpořit hospodářský růst a zlepšit kvalitu života obyvatel.

3.2.1 Dopravní obslužnost

Dopravní obslužnost znamená míru, do jaké jsou lidé schopni se dostat na svá cílová místa pomocí dostupné dopravy. Zahrnuje to rychlost, efektivitu, dostupnost, komfort, bezpečnost a spolehlivost dostupných dopravních prostředků. Například v oblastech s dobrým veřejným dopravním systémem budou lidé schopni snadno cestovat po městě nebo do okolních oblastí. Nízká dopravní obslužnost může mít negativní dopad na životní úroveň lidí, zejména v oblastech s omezeným přístupem k dopravě. Předmětem dopravní obslužnosti jsou služby poskytované veřejnou dopravou pro zabezpečení pohybu osob a zboží v daném území. Zahrnuje to mnoho faktorů, jako jsou dostupnost dopravních služeb, frekvence a rychlost spojů, cena, kvalita vozového parku a spolehlivost dopravy. Cílem dopravní obslužnosti je uspokojit poptávku po dopravních službách a zajistit efektivní a udržitelnou mobilitu v daném území.

Role státu je v organizování a plánování dopravní obslužnosti nezastupitelná. Doprava má řadu specifík, které zabraňují tomu, aby byla dopravní obslužnost zajištěna pouze tržními silami. Zároveň je vždy otázkou, jak silná role státu by měla být. Přepravení proudy jsou výrazně diferenciovány v čase (sedla a špičky), tak v prostoru (více či méně

vytížené spoje). To vede k tomu, že dopravci nebudou ochotni realizovat nabídku v rámci dopravní obslužnosti čistě na bázi tržních vztahů a přejímat na sebe velké podnikatelské riziko. [5]

Mluvíme zde o takzvaném „závazku veřejné služby“. Tento závazek je definován jako “závazek, který by provozovatel (dopravce) na základě svých vlastních obchodních zájmů bez odměny nepřevzal vůbec nebo nepřevzal ve stejném rozsahu nebo za stejných podmínek. Otázkou ale je, jaká by měla být role státu (krajů, měst), aby nebyly narušeny pozitivní motivace zúčastněných, které plynou z konkurence na trhu.“ [9]

Zásadní je také vymezení vztahu mezi objednavatelem dopravy a dopravci. Objednavatelem dopravy se rozumí příslušná samospráva. Tu nejčastěji tvoří v rámci městské hromadné dopravy město, krajskou dopravní obslužnost zajišťuje příslušný kraj a na národní úrovni je tato služba zajišťována státem, který je obvykle zastoupen ministerstvem dopravy. [9]

Legislativa nám jasně definuje pojem “Dopravní obslužnost,, a uvádí se konkrétně v zákoně č. 194/2010 Sb. – Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů v hlavě I § 2 takto:

„Dopravní obslužností se rozumí zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu.“ [10]

„Objednavatel při zajišťování dopravní obslužnosti musí vycházet z daných místních specifik, která zahrnují následující oblasti:

- existující místní dopravní služby a místní dopravní systém,
- právní vymezení (zejména jde o Nařízení evropského parlamentu a rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici),
- ekonomická omezení, včetně tržní situace,
- geografická specifika.“ [9]

Objednavatele dopravní obslužnosti nám Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů specifikuje Hlavě II § 3 následovně:

- (1) **Kraje a obce** své samostatné působnosti stanoví rozsah dopravní obslužnosti a zajišťují dopravní obslužnost veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou a jejich propojením.
- (2) **Kraj** zajišťuje dopravní obslužnost ve svém územním obvodu a se souhlasem jiného kraje v jeho územním obvodu. Kraj může zajišťovat veřejné služby v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou v sousedícím územním obvodu jiného státu po předchozí dohodě s příslušným orgánem veřejné moci jiného státu, pokud je to potřeba pro zajištění dopravní obslužnosti kraje.
- (3) **Obec** zajišťuje dopravní obslužnost ve svém územním obvodu nad rámec dopravní obslužnosti území kraje. Obec může zajišťovat veřejné služby v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou mimo svůj územní obvod, pokud je to potřeba pro zajištění dopravní obslužnosti obce a se souhlasem kraje a obcí, které mají uzavřenou smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících a jejichž územní obvod je zajišťováním služeb dotčen. [10]

Dopravní obslužnost se zabývá mnoha kritérii, které jsou pro cestujícího klíčové. Patří mezi ně rychlost spojení, frekvence spojů, možnost přestupů, dopravní dostupnost (která je v této části práce popsána dále), bezpečnost a také pohodlí při příjezdu, čekání na další spoj nebo při přestupu na další spoj. Tato kritéria jsou ovlivněna jak úrovní organizace a řízení dopravy, tak dopravní cestou a dopravní sítí linek městské hromadné dopravy. [47]

Cestující zvažují výhody a nevýhody různých forem dopravy, včetně veřejné dopravy, osobních vozidel a cyklistiky. Rychlost a frekvence spojení jsou důležité pro cestující, kteří se snaží dostat do zaměstnání, školy nebo jiných míst v určitém časovém limitu. Vysoká frekvence a rychlost veřejné dopravy mohou snížit časovou náročnost cesty, což zlepšuje dopravní obslužnost.

Bezpečnost a pohodlí jsou také důležité faktory pro cestující. Nedostatek bezpečí, jako jsou nehody a kriminalita, mohou činit veřejnou dopravu nežádoucí variantou pro cestující. Naopak, příjemné pohodlí a vysoká úroveň čistoty a stavu, případně vybavení a nasazování moderních dopravních prostředků může být vyžadováno pro cestující, zejména v delším čase stráveném při cestování.

Celkově lze říci, že spojení rychlosti, frekvence, dostupnosti, bezpečnosti a pohodlí jsou významnými faktory, které přispívají ke zlepšení dopravní obslužnosti z pohledu cestujících.

3.2.2 Dopravní dostupnost

Mobilita je volbou uživatelů, a je proto způsobem, jak hodnotit dopady investic do infrastruktury a souvisejících dopravních politik na regionální rozvoj. Dobře vyvinuté a efektivní dopravní systémy nabízejí vysokou úroveň dostupnosti, zatímco méně rozvinuté mají nižší úroveň dostupnosti. Dostupnost je tedy spojena s řadou ekonomických a sociálních příležitostí, ale dopravní zácpy mohou mít také negativní dopad na mobilitu. [11]

Dopravní dostupnost se odkazuje na kvalitu dopravní obslužnosti a je měřítkem určitého místa, k němuž se lze dostat z různých míst nebo k nimž má být dosaženo a snadnost, jakou mají lidé v přístupu ke službám, obvykle pěšky, ale také na jízdním kole nebo automobilem. Kapacita a uspořádání dopravní infrastruktury jsou proto klíčovými prvky při určování dostupnosti. [11]

Ačkoliv není její konkrétní znění zmíněno v zákoně, vyjadřuje možnosti a kvalitu spojení mezi místem a okolními oblastmi prostřednictvím různých dopravních či infrastrukturních systémů. Zahrnuje zejména kvalitu a rychlost dopravy, infrastrukturu, frekvenci spojů, možnosti přestupů, vzdálenosti a překážky na trase, jako jsou kopce, řeky či dálnice a územní hranice. Tento koncept se používá ve společenskovedních vědách a urbanismu k analýze vlivu dopravní dostupnosti na hospodářský, sociální, ekologický a kulturní rozvoj určitého území.

Dostupnost je z pohledu cestujícího dalším aspektem, který může ovlivnit již zmíněnou dopravní obslužnost. Pokud veřejná doprava není v určité oblasti k dispozici, může to vést k omezené mobilitě pro cestující.

Ukazateli dopravní dostupnosti přitom jsou: [46]

- doba jízdy,
- frekvence spojů,
- vzdálenost k dopravním uzlům (např. nádraží, letiště, autobusové terminály),
- kvalita a dostupnost veřejné dopravy (např. příměstské vlaky, autobusy, tramvaje, metro),
- možnosti parkování,

- dostupnost cyklostezek a pěších zón,
- dostupnost sdílených dopravních prostředků (např. carsharing, bikesharing),
- překážky v dopravě (např. dopravní zácpy, dopravní omezení).

Druhy měřítek dopravní dostupnosti lze dělit např. podle komponentů následujícím způsobem:

- **dopravní** (čas na cestu, úsilí potřebné k přemístění v prostoru, cenu jízdného, ...),
- **využití území** (rozmístění a rozdělení aktivit a příležitostí v území, konkurence nabídky a poptávky po aktivitách v oblastech u možných spotřebitelů, ...),
- **časový/dočasný** (jak je uživatelův vzor chování časově omezen dopravou v průběhu dne, týdnu, roku, ...)
- **individuální** (možnosti, potřeby a příležitosti uživatelů dopravy). [12]

4. Údaje o zvolené obci, data dopravní obslužnosti a dostupnosti

Tato kapitola se detailně věnuje analýze údajů o vybrané obci, zejména pak dopravní obslužnosti a dostupnosti. Zahrnuje srovnání počtu obyvatel, stáří populace, nejhustější oblasti osídlení a údaje o občanské vybavenosti města Dobřichovice. Dále se kapitola zaměřuje na možnosti dopravy v obci a okolí, s důrazem na dostupnost veřejné dopravy, druhů dopravy a časové náročnosti přesunu do určitého cíle.

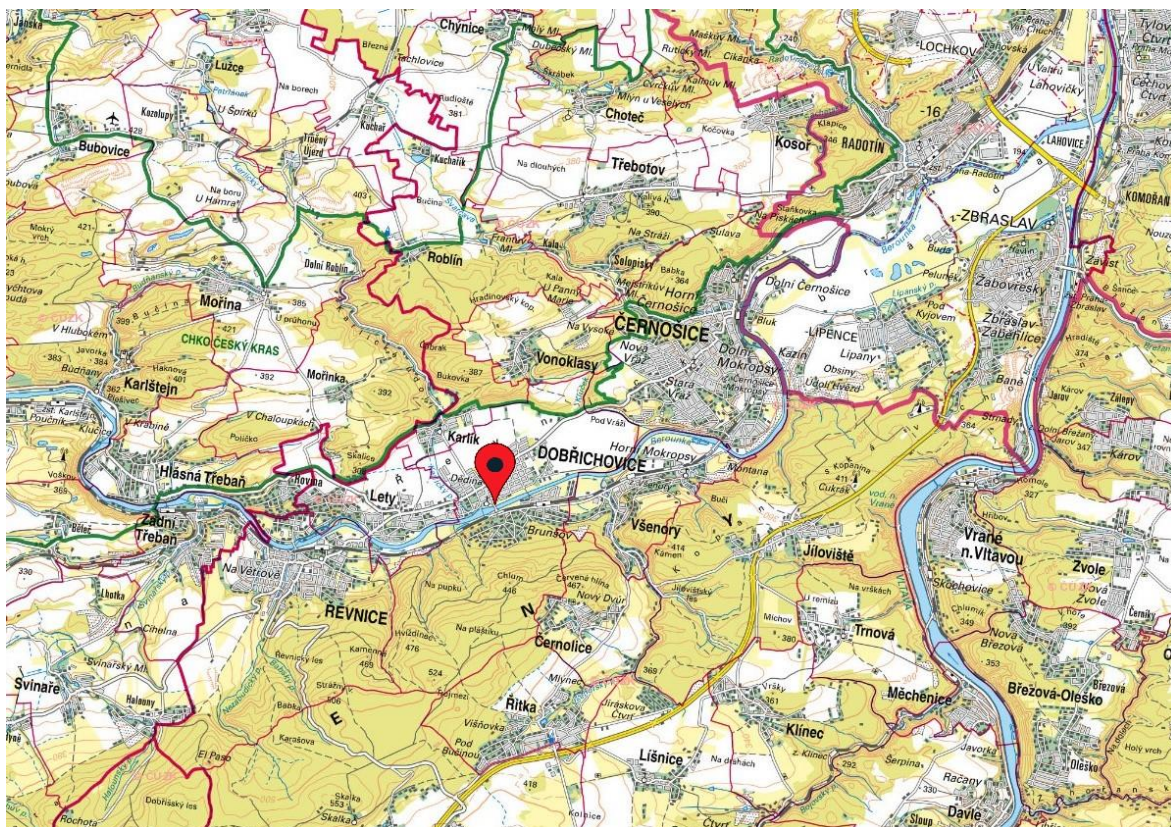
4.1 Charakteristika města Dobřichovice

Dobřichovice jsou městem v okrese Praha-západ ve Středočeském kraji. Jsou oblíbeným výletním místem Pražanů a výchozím bodem výletních cest do Českého krasu a do lesů táhnoucích se po Brdských Hřebenech. Nacházejí se na oblíbené a frekventované turistické trase Praha – Karlštejn ve vzdálenosti přibližně deseti kilometrů od tohoto nejznámějšího českého hradu. Dobřichovice mají silný residenční, rekreační a sportovní potenciál.

4.1.1 Geografické údaje o městě

Město se se rozkládá v údolí řeky Berounky a zároveň je zasazeno mezi Brdskými Hřebeny z jeho jižní strany a Hořovickou pahorkatinou na severní straně, která zároveň tvoří hranice CHKO Český kras. Nacházejí se přibližně 23 kilometrů na jihozápad od centra Prahy a 5 kilometrů jihozápadně od města Černošice. Dne 20. srpna 2012 v odpoledních hodinách byla na zdejší meteorologické stanici naměřena dosud nejvyšší absolutní teplota v České republice, která dosáhla hodnoty +40,4 °C. Tuto událost na připomíná v blízkosti místního parku 5. května teploměr z bílého mramoru od sochaře Petra Váni. Poloha města Dobřichovice na mapě je vidět na Obrázku 2.

Obrázek 2: Geografická poloha města Dobříčovice



Zdroj: [13] – upraveno

4.1.2 Obyvatelstvo a občanská vybavenost

Dobříčovice mají dle posledních dat Českého statistického úřadu z 31. 12. 2021 celkem 3651 trvale bydlících obyvatel, nicméně toto číslo se navyšuje o víkendech a již historicky v letních měsících kvůli chatařům a majitelům „letních bytů“. Obyvatel v produktivním věku zde přibližně žije přes polovinu obyvatel, z nichž téměř většina (přibližně 70 %) dojíždí za prací, a to převážně do hlavního města Prahy i kvůli nedostatku pracovních příležitostí v blízkém okolí. [14]

Tabulka 1: Stav obyvatel města Dobřichovice vždy k 31. 12.

		2017	2018	2019	2020	2021
Počet obyvatel celkem		3 620	3 675	3 722	3 739	3 651
v tom podle pohlaví	muži	1 786	1 818	1 843	1 853	1 788
	ženy	1 834	1 857	1 879	1 886	1 863
v tom ve věku (let)	0 - 14	706	738	763	769	759
	15 - 64	2 273	2 278	2 277	2 283	2 196
	65 a více	641	659	682	687	696
Průměrný věk		40,1	40,1	40,2	40,0	40,4

Zdroj: [14]

Tabulka 2: Data o věku obyvatel získaná z průzkumu DOBŘICHOVICE OČIMA SVÝCH OBČANŮ 2022

Jaký je váš věk?				
	Abs. četnost	Relativní četnost 2022	Relativní četnost 2018	Relativní četnost 2010
do 25 let	36	5,3	4,7	8,9
26 - 35	54	7,9	11,0	18,7
36 - 45	149	21,8	23,2	19,5
46 - 55	158	23,2	16,9	14,4
56 - 65	100	14,7	14,6	17,9
nad 66	159	23,3	20,1	14,9
Total	656	96,2	90,5	94,2
Nevyplněno	26	3,8	9,5	5,8
Celkem		100	100	100

Zdroj: [15]

Tabulka 3: Data o pohlaví obyvatel získaná z průzkumu DOBŘICHOVICE OČIMA SVÝCH OBČANŮ 2022

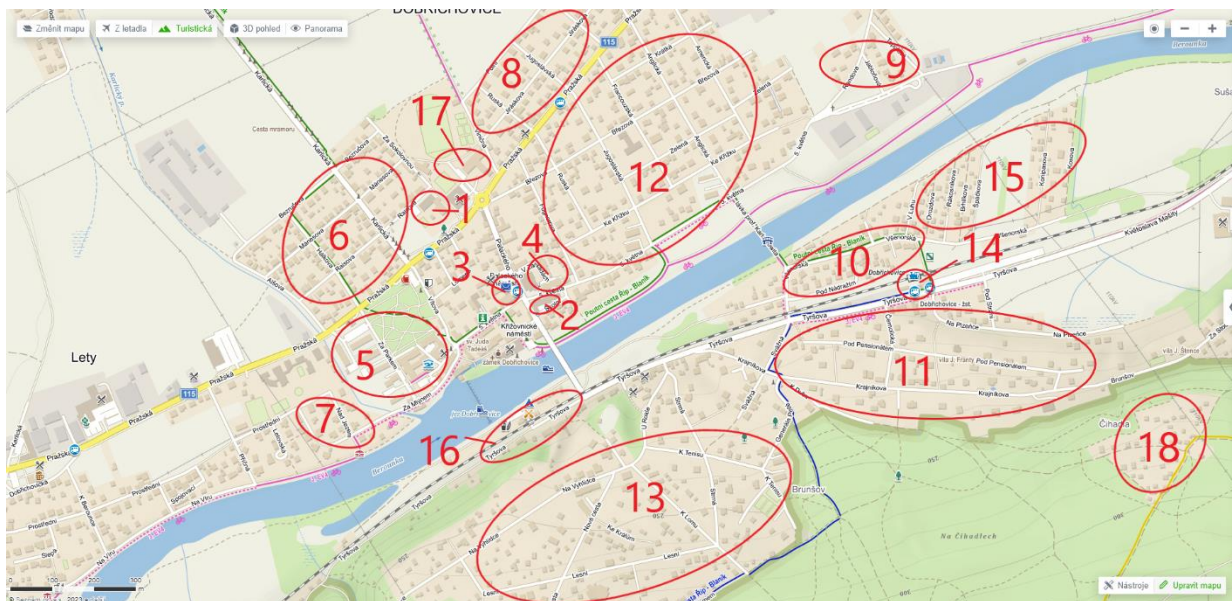
Jaké je vaše pohlaví?					
		Abs. Četnost	2022 %	2018 %	2010 %
	Žena	372	54,5	49,0	53,0
	Muž	285	41,8	41,5	42,0
	Celkem	657	96,3	90,5	95,0
	Nevyplněno	25	3,7	9,5	5,0
Celkem		682	100,0	100,0	100,0

Zdroj: [15]

Asi dvě třetiny obyvatel bydlí na rovinatém levém břehu řeky, kde se nachází také střed obce společně s oběma budovami školy, zámek Rytířského řádu křížovníků s červenou hvězdou, městský úřad a většina obchodů. Ostatní bydlí za řekou na pravém břehu, který se zvedá bezprostředně za železniční tratí a nad městem pozvolna přechází v poslední část Brdských Hřebenů. Nachází se zde převážně starší zástavba tvořená z prvorepublikových, ale i nových vil a rodinných domů. Přes tři čtvrtiny bytů je v rodinných domech, zbytek bytů je v obytných domech, které jsou z větší části soustředěny na sídlišti Za Parkem a v “nové zástavbě“ kolem ulice V Zahradách a 5. května. Nejnovější bytová zástavba se nachází na místě bývalého statku a stavebnin mezi ulicemi Za Parkem a novou ulicí Anežky České. [16]

Po pravém břehu řeky Berounky vede v současné době velmi frekventovaná železniční trať 171 Praha – Beroun. [16]

Obrázek 3: Mapa znázorňující sídelní celky, případně významné objekty občanské vybavenosti.



Zdroj: [31] – upraveno

vysvětlivky:

- 1) budova 1. stupně ZŠ
- 2) budova 2. stupně ZŠ
- 3) centrum města (pošta, supermarket COOP, pobočka banky České spořitelny, lékárna)
- 4) zástavba kolem ulice V Zahradách a 5. května
- 5) nejhustější zástavba tvořená šesti bytovkami kolem ulice Za Parkem a novým bytovým komplexem na místě bývalého statku a stavebnin mezi ulicemi Za Parkem a novou ulicí Anežky České.
- 6) zástavba rodinných domů v části “Dědina“ ohraničená ulicemi Pražská, Alšova, Bezručova (v sousedství dnes již téměř nevyužívaného průmyslového objektu Mramor Slivenec a.s.) a Za Sokolovnou
- 7) zástavba rodinných převážně z devadesátých let minulého století kolem karlického potoka a ulic Za Mlýnem a Nad Jezem ohraničená řekou
- 8) zástavba rodinných domů mezi ulicemi Pražská, Viničná, Polní a Americká
- 9) zástavba z přelomu tisíciletí v sousedství čistírny odpadních vod, sběrného dvora a průmyslové oblasti ve směru na Mokropsy ohraničená řekou a ulicí/kolem ulice Randova (v současné době zde probíhá příprava pro novou výstavbu)

- 10) *zástavba rodinných domů v části „V Luhu“ situovaná mezi vlakové nádraží a řeku kolem ulice Všenorská*
- 11) *původní prvorepubliková vilová zástavba včetně nových rodinných domů ve východní části „Brunšova“*
- 12) *zástavba rodinných domů mezi ulicemi 5. května, Fügnerova, Pražská a Americká; nachází se zde i dále zmíněné zdravotnické středisko a komplex mateřské školy*
- 13) *západní část „Brunšova“ kolem ulic Na Vyhlídce, K Tenisu a Lesní se zástavbou rodinných domů a vil, která pozvolna ve směru na lety přechází v zástavbu rekreačních objektů*
- 14) *železniční stanice Dobřichovice*
- 15) *převážně zástavba rekreačních objektů za ulicí V Luhu dále směrem na Všenory*
- 16) *část zástavby rodinných domů, která za tratí má charakter rekreační oblasti u jezu s přítomností autokempu*
- 17) *areál Dobřichovického Sokola s přilehlými sportovišti*
- 18) *zástavba rekreačních objektů v části „Čihadla“, která sice neleží na území města, nicméně je z historického hlediska k Dobřichovicím připojována*

Na území města se dále nachází Mateřská škola, kapacitní Základní škola se dvěma stupni a speciálními třídami a Základní umělecká škola, infocentrum, TJ Sokol Dobřichovice, v přímém sousedství s Letovským dětským domovem také dětský diagnostický ústav, lékárna, na kraji katastru Dobřichovic již na území obce Všenory domov pro seniory, budova pošty, rozličné zdravotnické služby včetně lékárny, výdejní místa zásilkových služeb, Centrum komplexní péče zabývající se převážně rehabilitacemi, malá vodní elektrárna na levém břehu řeky, zámek s kaplí, restaurace, kavárny a vinárny, tři čerpací stanice PHM, stavebniny a pobočka banky České spořitelny, supermarket COOP, veterinární ordinace, knihovna, státní okresní archiv Praha-venkov, autokemp, vodácká půjčovna, sběrný dvůr, čistička odpadních vod, hasičská stanice JSDH, krytý bazén v areálu Wellness Dobřichovice, který také usazen v nové zástavbě kolem ulice Anežky České.

Část z těchto objektů občanské vybavenosti je součástí individuálního dopravního průzkumu, který je v kapitole 5.2 dále popsán.

4.1.3 Dobřichovice a dopravní obslužnost v regionálním měřítku

Dopravní obslužnost města Dobřichovice v regionálním měřítku je pomocí veřejné hromadné dopravy je zajišťována v rámci linek a spojů zařazených do systému Pražské integrované dopravy, kde se Dobřichovice nacházejí v 1. vnějším tarifním pásmu. Zřizovatelem integrované dopravy pro město Dobřichovice je Středočeský kraj a organizace IDSK a ROPID. Občané Dobřichovic mohou využít jen pouze dva druhy veřejné hromadné dopravy. Prvním a hlavním zdrojem dopravní obslužnosti je železniční spojení trati 171 Praha – Beroun, které obyvatelé města využívají v rámci VHD jako primární volbu a v průzkumu „Dobřichovice očima svých občanů 2022“ se 62,6 % respondentů vyjádřilo pro největší podporu tohoto druhu dopravy v rámci města a krajské dopravní obslužnosti. Druhým způsobem, jakým se obyvatelé mohou prostřednictvím VHD dopravit do místa určení je příměstská autobusová doprava. Tu v průzkumu podpořila necelá třetina respondentů. [17]

Železniční doprava

Nejdůležitějším, nejrychlejším a také nejefektivnějším dopravním spojením veřejnou hromadnou dopravou z Dobřichovic do Prahy nebo směrem na Beroun je elektrifikovaná dvojkolejná železniční trať 171 Praha – Beroun, která dále pokračuje do západočeské metropole Plzně. Trať spojuje západní Čechy s Prahou a je také velmi významnou železniční spojnici Česka a západní Evropy, především se Spolkovou republikou Německo. Zároveň je tato trať součástí III. tranzitního železničního koridoru, který vede z Mostů u Jablunkova přes Prahu do Chebu a zároveň spočívá na značně dopravně vytíženém rameni Praha – Plzeň. Tato železniční trať je také součástí transevropské dopravní sítě TEN-T. Má tedy nejen vnitrostátní, ale i mezinárodní význam.

Jediná železniční stanice na území města se nachází v ulici Tyršova. Ve stanici stává pouze osobní zastávkové vlaky. V ranních a dopoledních hodinách je počet obslužených spojů v Dobřichovicích posílen a následně je tomu podobně i v odpolední špičce. Vlaky kategorie Os železniční stanici Dobřichovice obsluhují v taktech 20 až 30 minut. Ve špičkách pracovních dnů s intervaly až 10 minut, a to v časech mezi 4:00 – 01:00 včetně víkendů a státních svátků. Jízdní řády a plánované intervaly se každoročně na začátku prosince mění. Konkrétní informace jsou dostupné z aktuálního grafikonu poskytnutým Správou Železnic, viz příloha.

Železniční stanice Dobřichovice nabízí dvě zvýšené nástupiště a jedno ostrovní nástupiště. Nástupiště nejsou bezbariérová. Podchod ve stanici a přístup na ostrovní nástupiště ve směru na Beroun také není bezbariérový a schodiště obsahuje pouze dodatečně nainstalované rampy např. pro lepší přístup s kočárkem nebo pro vedení jízdního kola. Přístup na ostatní nástupiště je možný pouze úrovně, tedy s přímým vstupem do kolejiště.

Ve většině případů staví vlakové soupravy ve směru od Berouna na třetí koleji od nádražní budovy. Nádražní budova má k dispozici kapacitní parkoviště. To se nachází v sousedství výpravní budovy ve směru na Všenory a které je také dostupné z ulice Tyršova. Kapacita parkoviště je 176 míst pro automobily včetně vyhrazených míst pro vozíčkáře a zdravotně znevýhodněné osoby. Druhé menší parkoviště označené jako *ČD Parking* je po levé straně výpravní budovy vedle trafiky s kapacitou 6 stání a dvou míst pro vozíčkáře.

komentář: Častým nešvarem a problémem bývá na velkém kapacitním parkovišti situace, kdy na cestující, kteří přijedou vlakem např. v odpoledních a podvečerních hodinách čekají osoby s vozidlem ve frontě za sebou mimo parkovací stání, aby konkrétní cestující dále odvezly např. do místa bydliště. Zpravidla to bývají obyvatelé vzdálenějších částí města a okolních obcí, kteří se k tomuto způsobu „dopravy na poslední míli“ uchylují zejména kvůli úspoře času i kvůli poloze železniční stanice a její špatné obslužnosti další VHD (konkrétně autobusovou linkou 448) a malou frekvencí přípojů na vlak od Prahy během odpolední špičky. Dle mých osobních pozorování nicméně občas nastává situace, kdy při nulové obsazenosti autobusu (k čemuž občas dochází) je řidič ochoten počkat na zpožděný vlakový spoj od Prahy, kdy zastaví podobně jak čekající vozidla kvůli nemožnosti využít přidělenou autobusovou zastávku na území parkoviště.

Obrázek 4: Problém s čekajícími vozidly čekající na cestující z vlaku



Zdroj: [25] – upraveno

Před nádražní budovou se nachází autobusová zastávka na jízdním pruhu v obou směrech (do centra i směrem na Všenory), která je fyzicky oddělená dopravním ostrůvkem a dva přechody pro chodce.

Provoz na trati je smíšený. Počet spojů, které přes Dobřichovice projedou nebo zastaví, se pohybuje okolo 190 denně ve všední dny a okolo 140 během víkendu. [15]

Železniční trať 171 je integrována v systému PID jako „Esko“ a podle tarifních pásem se Dobřichovice nacházejí v 1. pásmu, v rámci PID jsou Dobřichovice obsluhovány železniční linkou s označením S7. Projíždějí zde také vlaky dálkové dopravy a kvůli spojení dále na západ republiky i segment vlaků nákladní dopravy. Osobní železniční dopravu na trati Praha – Beroun zajišťuje v současnosti dopravce České dráhy, a.s.

Na traťovém úseku Praha (Západní nádraží, nyní Praha-Smíchov) – Plzeň byl slavnostně zahájen provoz 14. července 1862. V roce 1905 se otevřel první dvoukolejný úsek Smíchov – Beroun. Ve 30. letech 20. století bylo zdvojkolejnění ukončeno posledním úsekem Rokycany – Chrást. 22. ledna 1973 byla dokončena elektrizace úseku Praha – Beroun napájecí soustavou 3 kV DC. Mezi Berounem a Plzní byl elektrický provoz zahájen 5. června 1987. V úseku Praha–Beroun byl provoz osobních vlaků od elektrifikace zajišťován převážně jednotkami řady 451 a 452 slangově označovanými jako žabotlam, ČD v jejich poslední fázi nazývanými CityFrog, které byly na trati v provozu již od poloviny 70. let. Během posledních let jejich provozu byly nasazovány ve variantě se čtyřmi vloženými vozy, tedy šestivozové. Během roku 2010 postupně veškerou dopravu převzaly jednotky řady 471 [18]

Aktuálně dochází k přípravám na realizaci projektu „Optimalizace trati Odbočka Berounka (včetně) – Karlštejn (včetně)“, v rámci kterého bude trať modernizována do výsledné podoby, která odpovídá příslušným evropským parametrům a standardům. Na některých místech tak bude například možné po dokončení stavby dosáhnout maximální rychlosti 120 km/h, respektive 130 km/h. Zároveň dojde ke zkvalitnění služeb pro cestující, stejně tak jako ke zvýšení bezpečnosti cestujících, ať už v okolí trati na území Dobřichovic, tak i na železniční stanici formou vybudování mimoúrovňových, vnějších a ostrovních nástupišť. Celkově se dá počítat s následným efektem navýšení přepravních vztahů a zvýšení zájmu o využití tohoto druhu dopravy. [19]

Dle posledních dostupných informací, které poskytla společnost ROPID se ukazuje, že počet lidí ve vlacích PID v Praze a okolí neustále roste, v roce 2019 to bylo už 161 000 cestujících denně, což je dvakrát více než před deseti lety. Trať 171 Praha – Praha-Radotín (– Beroun) se umístila v počtu cestujících přepravených za jeden pracovní den na třetím místě. První dvě místa obsadila páteří železniční tratě 011 (Praha – Kolín) a 221 (Praha – Benešov). [20]

Podle plánu dopravní obslužnosti Středočeského kraje pro období 2021–2025 bylo uvedeno, že nejvytíženějším vlakem v pracovní den roku 2019 na lince S7 byl vlak 9925 v nejzatíženějším úseku Praha – Velká Chuchle až Praha – Smíchov s kapacitou 325 osob vytížen na 119 % s obsazeností 387 osob. Úsekem se 100 % vytížeností a více byl konkrétně sektor Černošice – Praha, Smíchov. [21]

České Dráhy pro linku S7 z Prahy do Berouna a v opačném směru vlakové soupravy pro příměstskou dopravu, kterými jsou zpravidla dvojpodlažní elektrické jednotky řady 471 s obchodním názvem CityElefant. Tyto soupravy bývají zpravidla nejčastěji tvořeny dvěma spojenými jednotkami. [22]

Obrázek 5: Elektrická jednotka CityElefant přijíždí do stanice Praha hlavní nádraží



Zdroj: [23]

Jednotka se skládá z elektrického vozu řady 471, vloženého vozu řady 071 a řídicího vozu řady 971. [25] Zpravidla v této šestivozové podobě jezdí mezi Prahou a Berounem v intervalech 30 minut. Mezi Řevnicemi a Prahou jezdí tyto jednotky jako vložené vlaky ve špičkových intervalech až 10 minut, a to v podobně jedné třívozové jednotky. Každá třívozová jednotka nabízí 310 míst k sezení.

Samozřejmostí jsou místa pro vozíčkáře, kteří mohou využít k nástupu a výstupu automatickou plošinu. Souprava je také vybavena místy pro jízdní kola a kočárky. [22]

V současnosti jsou zde v menším počtu nasazovány i vratné „push-pull“ soupravy s lokomotivou řady 163 a zpravidla se dvěma vloženými vozy Bdmteeo [26] a řídicím vozem Bfhpvee, který je slangově přezdíváný sysel. [27]

V blízké budoucnosti je v plánu pořízení elektrických jednotek nových, které mají České Dráhy v plánu nasadit i na trati z Prahy do Berouna. České dráhy pořizovaly poslední dvoupodlažní jednotky do roku 2013. Aktuálně vyrábí Škoda Vagonka netrakové dvoupodlažní soupravy pro České Dráhy a nasazení v Moravskoslezském kraji. Informaci o konzultacích poslaly České dráhy celkem osmi výrobcům: kromě tuzemské Škody Transportation ještě Alstomu, Bombardieru, CAF, Siemensu, Stadleru, Pese a Newagu. [28]

Dvousystémové patrové jednotky, které budou čtyřvozové, nahradí předchozí příměstské vlaky CityElefant. Ty jezdí hojně i v Praze a okolí. První dodávka by měla být v roce 2027, celková investice bude přes čtyřicet miliard. Informoval o tom mluvčí ČD Lukáš Kubát.

„V blízké době musí železnice v Praze a ve Středočeském kraji vyřešit hned několik výzev. Je to dlouhodobý rostoucí zájem o cestování vlakem v pražské aglomeraci, který současný počet ani kapacita jednotek CityElefant už nemůže uspokojit. Další je konverze napájení ze stejnosměrného na střídavý systém. A třetí je náhrada jednotek CityElefant, které v příští dekádě dosáhnou své plánované životnosti. Na tyto skutečnosti se musíme připravit, proto jsme vypsalí soutěž na dodávku nových příměstských souprav pro linky S v Praze a ve Středočeském kraji,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel ČD Michal Krapinec. [29]

Autobusová doprava

Autobusová doprava pro město Dobřichovice je druhou a také poslední možností dopravy veřejnou hromadnou dopravou, kterou mohou jeho obyvatelé využít. Dobřichovice jsou propojeny s regionem a ostatními obcemi celkem sedmi autobusovými linkami, které obsluhují celkem 5 autobusových zastávek, toho 3 zastávky jsou v ulici Pražská, jedna zastávka je v ulici Tyršova a jedna na Palackého náměstí. (ve stanici Dobřichovice, Nádraží je možný přestup na vlaky příměstské linky S7). [15]

Městem procházejí následující autobusové linky:

- **311** – spojuje Řevnice a Prahu (autobusové nádraží a metro Zličín) ve všedních dnech s hodinovým taktem;
- **415** – spojuje Černošice a Karlík, rovněž v pravidelném hodinovém intervalu ve všední dny;
- **448** – spojuje Lety a Mníšek pod Brdy;
- **751** – spojuje Mořinu a Řevnice (Vypravovaný spoj má charakter školního autobusu. Pouze v pracovní dny.);
- **951** – noční spoj spojující Dobřichovice s Prahou.

Provoz na autobusových linkách **311**, **415**, **751** a **951** zajišťuje dopravce *ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s.r.o.* a na zbylých autobusových linkách **448** a víkendovém cyklobusu **996** je to dopravce *Martin UHER, spol. s r.o.* [30]

V pracovní dny jsou linky vedeny na území Dobřichovic v následujícím sledu:

- **311** – Dobřichovice, Pošta → Dobřichovice, rozc. Karlík [ve směru od/do Let; vždy v tomto pořadí];
- **415** – Dobřichovice, Randova ↔ Dobřichovice, Pod Vinicí ↔ Dobřichovice, rozc. Karlík [ve směru od Černošic ↔ Karlíka];
- **448** – Dobřichovice, Nádraží ↔ Dobřichovice, Pošta → Dobřichovice, rozc. Karlík;
- **751** – Dobřichovice, Pošta → Dobřichovice, rozc. Karlík [ve směru od/do Let; vždy v tomto pořadí] (pouze jeden spoj denně směr Řevnice, škola.);
- **951** – Dobřichovice, Randova ↔ Dobřichovice, Pod Vinicí ↔ Dobřichovice, rozc. Karlík [ve směru od/na Černošic/e].

O víkendech jsou vypravovány spoje:

- **311,**
- **415,**
- **448,**
- **951,**
- **996/CYKLOBUS BRDY** – pouze o víkendech během sezóny od 26.3. do 30.10., Provoz linky je zajištěn upraveným autobusem s prostorem pro přepravu 25 jízdních kol ve speciálních úchytech. Spoj začíná (a také končí) ve stanici Dobřichovice, Nádraží a pokračuje dále na Všenory. Manipulace s jízdními koly možná pouze v označených zastávkách. Spoj staví ve své počáteční stanici Dobřichovice, Nádraží na zastávce autobusu, která je značená označníkem a je v provozu pouze o víkendů a v pracovní dny je využíváno jako parkovací stání pro automobily. [30]

Podrobnější linkové vedení všech spojů včetně jízdních řádů je umístěno v příloze. [30]

Obrázek 6: Mapa autobusových zastávek ve městě Dobřichovice



Zdroj: [31] – upraveno

Dle průzkumu je mezi obyvateli autobusová doprava vnímána v Dobřichovicích jako nedostatečná a nejčastější námitky jsou především na nízký počet spojů a trasování linek v okrajových částech města, především na pravé straně řeky v kopcovité oblasti Brunšova.

Dále je zmiňována chybějící varianta efektivního a rychlého spojení s okrajem Prahy, kde by byla možnost přestupu např. na metro. Přípomínky se týkaly i možnosti případného autobusového spoje alespoň do obce Jíloviště, kde by měla být možnost přestoupit na meziměstské autobusy od Příbrami, které jedou po Strakonické ulici směrem do Prahy na autobusové nádraží stanice Praha – Smíchov. Tyto alternativy by byly vhodné především v situaci, kdy je na železniční trati mimořádná událost a není jiný rychlý způsob se dostat s pomocí VHD v tomto do Prahy. V současné době je jediné přímé autobusové spojení linka 311 do Prahy – Zličína, nicméně během cesty obsluhuje větší množství obcí s dobou jízdy přes 70 minut, což jí dělá atraktivní zejména pro obyvatele dalších obcí ležících na trase linky, nikoliv pro obyvatele Řevnic, Let či právě Dobřichovic. [17]

Obrázek 7: městský autobus Mercedes-Benz Sprinter II City 35 obsluhující linku 448 přijíždí od Všenor po Tyršově ulici do stanice Dobřichovice, Nádraží



Zdroj: [32]

Dopravce *ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s.r.o.* nasazuje na svoje linky zpravidla autobusy těchto typů:

- Iveco Crossway LE LINE 12M (kapacita 45 míst k sezení) [33]
Statistická obsaditelnost se dle provedené studie uvádí 70 osob. [34]
- Irisbus Crossway 12,8M (kapacita 53 míst k sezení) [35]
- SOR CN 12,3 (kapacita 39–45 míst k sezení dle provedení) [36]
- SOR CN 10,5 (kapacita 31–35 míst k sezení dle provedení) [37] Statistická obsaditelnost se dle provedené studie uvádí 70 osob. [34]

Dopravce *Martin UHER, spol. s r.o.* obsluhuje linku 448 především těmito autobusy:

- Mercedes-Benz Sprinter City (kapacita 10+1 míst k sezení) [38]
Obsaditelnost dle dostupných údajů až 22 cestujících. [39]
- Dekstra LF 38 (kapacita 12 sedících pasažérů + 2 na sklopných sedadlech 26 (24) stojících pasažérů) [40]
- SKD Iveco Stratos LE 37 (kapacita 12+1 míst k sezení)
Statistická obsaditelnost se dle provedené studie uvádí 40 osob. [34]
- Iveco Crossway LE LINE/LINE 12M (tento typ autobusu nasazuje dopravce nepravidelně)

Pro víkendovou linku 996/CYKLOBUS BRDY v současné době dopravce nasadil autobus STRATOS AUTO Iveco Stratos L 37 Tour s přívěsem pro přepravu až 25 jízdních kol ve speciálních úchytech. [41]

Doprava hendikepovaných

Pražská integrovaná doprava má za cíl poskytovat službu úplně všem. Proto je stále větší počet spojů zajišťován nízkopodlažními vozidly, jsou upravovány zastávky pro snadný přístup do vozidel a zřizovány bezbariérové přístupy stanic metra i železnice. Bezbariérová vozidla, bezbariérové přístupy do vozidel a vyhrazené prostory ve vozidlech jsou označeny piktogramem. Obdobně mohou být označeny i bezbariérové přístupy na stanice a zastávky. Pro nevidomé jsou doplňovány orientační prvky (hmatné a varovné pásy, akustické majáky) a vozidla umožňují na žádost nevidomého vyhlášení informace o lince a směru jízdy. [42]

PID také provozuje službu **bezba doprava**. Mikrobusy jsou na objednání pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace zajišťují dopravci *Vega Tour s.r.o.* a *Lutan s.r.o.* Provoz koordinuje specializovaný centrální dispečink zajišťovaný organizací ROPID. [42]

Dopravce Vega Tour pro tuto službu poskytuje v počtu cca. 25 speciálních vozů s plošinou pro invalidní vozíky: [43]

- minibusy Mercedes-Benz Sprinter,
- minibusy Ford Transit (kapacita až 5 invalidních vozíků),
- osobní vozy s kapacitou jednoho vozíku a jedné doprovázející osob,
- autobusy Mercedes-Benz Tourismo pro přepravu až 9 invalidních vozíků.

Dopravce Lutan pro službu bezba doprava nabízí přepravu těmito vozy: [44]

- Fiat Doblo II
- Ford Transit

Silniční doprava

Hlavním silničním průtahem vedoucím Dobřichovicemi na levém břehu řeky je silnice II/115 (ve městě ulice Pražská). Tato silnice prochází údolím řeky Berounky od jejího soutoku s Vltavou na území městské části Praha Lahovice až do Řevnic. Vede od křížení se Strakonickou ulicí (silnice I/4) a v Hostomicích se křížuje se silnicí II/114. [15]

Silnice II/115 v regionálním měřítku spojuje Dobřichovice přes obce Lety, Mořina, Bubovice a Loděnice s dálnicí D5, která je především využívána nákladním dopravcem ALSET, spol. s.r.o. Sídlí na konci Dobřichovic na pravé straně od Pražské ulice mezi ulicemi Americká a Souběžná a zaměřuje se na vnitrostátní i mezinárodní dopravu a spediční služby i včetně přepravy v režimu ADR. Tato spojnice je také využívána zásobováním pro občany Dobřichovic navštěvované supermarkety Lidl a BILLA, ačkoliv se nacházejí již na území obce Lety. Nákladní dopravou je také využíván příjezd po této silnici ve směru od Černošic přes Pražskou část Praha 16 – Radotín.

Druhou stěžejní komunikací je spojnice Dobřichovic a Všenor, konkrétně silnice III. třídy (ve městě ulice Tyršova a Palackého), na hlavní průtah se napojuje prostřednictvím okružní křižovatky. Komunikace III. třídy do Všenor je jedinou, kterou lze motorovou dopravou ve městě překonat řeku Berounku. [15] Tato komunikace dále pokračuje do obce Jíloviště, kde se nachází ve směru na Příbram začátek dálnice D4 a ve směru na Prahu komunikace I/4, která je na území Prahy označena jako Strakonická ulice.

Tento směr je však pro nákladní dopravu zakázán kvůli místním prostorovým podmínkám ve Všenorech a označen na křižovatce ulice Květoslava Mašity a U Silnice dopravní značkou B4 – Zákaz vjezdu nákladních automobilů opatřenou dodatkovými tabulkami E 13 “DOPRAVNÍ OBSLUŽE VJEZD POVOLEN“, tabulkou E5 „Největší povolená hmotnost – 7,5 t“ a dodatkovou tabulkou E 7b „Směrová šipka pro odbočení – vpravo“.

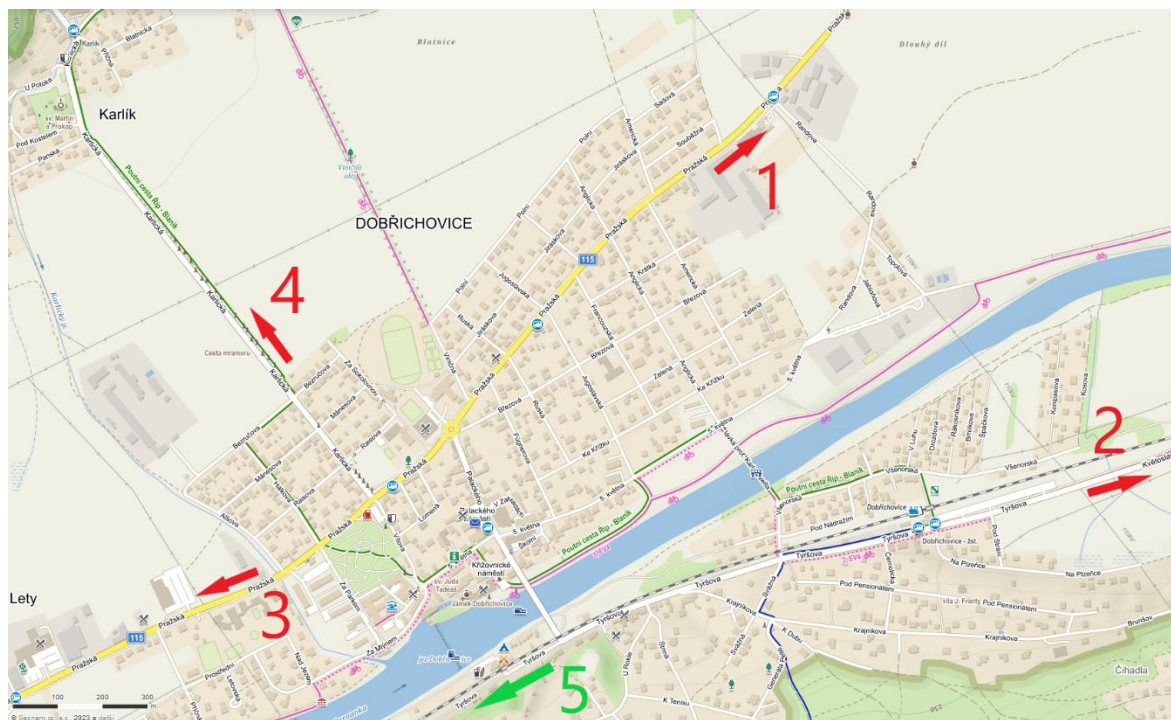
Poslední komunikací generující tranzitní dopravu je pak komunikace III. třídy vedoucí z Dobřichovic na Karlík (ve městě ulice Karlická). Komunikace se napojuje

na hlavní průtah (ulici Pražskou a Vítovu) prostřednictvím čtyřramenné úrovňové křižovatky. [15]

Komunikace III/11515 (ulice Karlická) je avšak v zimních měsících v případě sněhu a náledí ukončena krátce za obcí Karlík, kde se na výjezdu z obce za točnou autobusu nachází dopravní značka B 1 – Zákaz vjezdu všech vozidel, která je také doplněna dodatkovou tabulkou E13 „ZA SNĚHU A NÁLEDÍ“ a E13 „MIMO DOPRAVNÍ OBSLUHY“. Neumožňuje tedy v tomto období tranzitní dopravu dále směrem na obce Tměný Újezd, Kuchař a Mořina. Tento úsek je velmi často objížděn (i kvůli stavu a prostorovým vlastnostem komunikace skrz Karlické údolí) přes obce Lety a Mořina.

Poměrně nepříjemnou specifičností Dobřichovic je, že hlavní průtah prochází širším centrem města a současně nelze v krátkodobém časovém horizontu nelze předpokládat výstavbu obchvatu města vzhledem ke složitosti realizace z důvodu polohy města v údolí řeky Berounky. Z hlediska tranzitní dopravy lze za úzká hrdla považovat především úrovňové železniční přejezdy v ulicích Palackého a Všenorská a okružní křižovatku ulic Pražská x Palackého. [15]

Obrázek 8: Mapa s vyznačenými komunikacemi „výpadovkami“ z města



Zdroj: [31] – upraveno

Na mapě jsou vyznačeny směry komunikací vedoucích z města Dobřichovice, a to ve zvoleném pořadí:

- 1) ulicí Pražská ve směru Černošice – Praha 16 (Radotín) =>
 - a. dále směr centrum po ulici Výpadová + Strakonická nebo
 - b. ulicí K Cementárně na D0 (Pražský okruh – Letiště (D6/D7)/Brno)
- 2) ulicí Tyršova/Květoslava Mašity ve směru Všenory =>
 - a. (možnost dojet ulicí U Silnice až do části Horní Mokropsy) nebo
 - b. Jíloviště – po I/4 (Strakonická) až do centra Prahy nebo
 - c. Černolice – Řitka – D4
- 3) ulicí Pražská ve směru Lety =>
 - a. směr Řevnice =>
 1. Svinaře nebo
 2. Mníšek pod Brdy nebo
 3. Zadní Třebaň
 - b. Hlásná Třebaň – Karlštejn – Srbsko – Beroun nebo
 - c. [Mořinka] – Mořina =>
 1. – Bubovice – Loděnice – D5 (Praha/Plzeň) nebo
 2. [Trněný Újezd] – Kuchař – Chýnice – Ořech – D0 (Pražský okruh – Letiště (D6/D7)/Brno)
- 4) ulicí Karlická ve směru Karlík => Dolní Roblín – Trněný Újezd
- 5) ulicí Tyršova ve směru Lety (Lety pod Lesem) => Řevnice (**POUZE PĚŠÍ NEBO CYKLISTÉ**, přítomna pouze účelová komunikace (na území Dobřichovic asfaltová, dále jen šterková lesní cesta) určená pro místní chataře. Neprůjezdný úsek přibližně na vrcholu uprostřed chatové osady opatřen dopravní značkou B 11 – Zákaz vjezdu všech motorových vozidel a dodatkovou tabulkou E 13 “MIMO VOZIDLA S POVOLENÍM OÚ LETY“.

Cyklistická doprava

Cyklistická doprava je přirozenou součástí dopravního systému města Dobřichovice, a to především na levém břehu Berounky, kde se město rozkládá na rovinatém území. Využití jízdního kola k dopravě po městě je podporováno ze strany městské správy jako vhodná alternativa k použití automobilu, na druhou stranu širší prosazení cyklistické dopravy je komplikováno několika faktory, z nichž převažují následující:

- nedostatečná infrastruktura zajišťující bezpečný pohyb cyklistů po městě;
- vysoké intenzity motorové silniční dopravy na hlavních tazích;
 - kopcovitý terén na pravém břehu řeky (potenciál pro využití elektrokol do budoucna). [15]

Zdejší cyklistickou dopravu lze rozdělit na místní a tranzitní dopravu. Místní dopravou rozumíme dopravu občanů obce, případně přilehlých obcí, mezi bydlištěm a místními cíli např. nákupními možnostmi, úřady, školou, zaměstnáním apod. Do těchto cílů je řazeno také vlakové nádraží jako přestupní bod pro cesty do Prahy nebo do dalších obcí. Termín transitní doprava označuje dopravu turistického nebo sportovního charakteru, která městem Dobřichovice prochází převážně po páteřních trasách. Jedná se jak o čistě rekreační cyklisty, tak o sportovní silniční cyklisty, kteří městem projíždějí převážně ve směru podél Berounky, a dále o horské cyklisty, kteří Dobřichovice využívají jako nástupní/koncový bod pro výjezdy do Brd. Vlakové nádraží bývá zpravidla o víkendech zdrojem a cílem cest i pro tuto skupinu cyklistů, kteří využívají i možnost přestupu jak na vlakové spojení v obou směrech, tak i autobusovou linku 996/CYKLOBUS BRDY. [15]

Pěší doprava

Obecně vzato se na území města Dobřichovice dají najít různorodé podmínky pro pěší dopravu. Nachází se zde úseky s pěší komunikací kolem hlavních silnic, skrz obytné a pěší zóny a také úseky, kde se pěší infrastruktura prakticky nevyskytuje. V oblasti kolem hlavní komunikace v ulici Pražská došlo roku 2017 k rekonstrukci chodníku včetně veřejného osvětlení v rámci projektu „Bezpečný pohyb po Dobřichovicích“. [15]

V oblasti v okolí ulice Tyršova se nachází pouze chodník po jedné straně komunikace, místy je chodník i na druhé straně. Šířka chodníku se směrem k železniční stanici rozšiřuje, každopádně se se vzdáleností od nádraží kvalita pěší infrastruktury značně zhoršuje a kvalita chodníku je místy vskutku pochybná. Chodník v těchto místech je okem laika v havarijním stavu i včetně letitého zábradlí, které ho lemuje. Místy jsou na chodníku výmoly, a dokonce se i celé části zámkové dlažby svažují směrem k železniční trati. [15]

„Komunikace pro chodce musí být široká minimálně 1500 mm. Tím je zajištěno bezbariérové užívání komunikace vozíčkáři (míjení vozíčkáře a chodce, vozíčkáře a kočárku; pro míjení dvou vozíčkářů s elektrickými vozíky je šířka 1500 mm mezní hodnota).“ [45]

V ulici Tyršova v úseku od nádraží je až k přechodu (především na křižovatkách do ulic Krajníkova a Strmá), kde ale nicméně nejsou prostorové možnosti pro jejich zřízení a samotná komunikace v ulici Tyršova je pro současnou silniční dopravu úzká.

komentář: V momentě, kdy se například v úseku mezi ulicemi Svážná a Krajníkova potkají autobus s větším osobním vozem či například s domíchávačem betonu, je nuceno vozidlo jedoucí směrem od ulice Svážná dále do centra města najet na chodník, který tímto manévrem nechtěně poškozuje a dále zhoršuje už tak jeho špatný stav.

Centrum města je propojeno hustou sítí komunikací pro pěší propojující důležité městské body. Městské cesty jsou využívány zejména v okolí škol, obchodů, nádraží, autobusových zastávek a dalších služeb, tedy zejména v centru města. Kromě toho jsou ale také využívány i pěší komunikace, které jsou po obvodu řeky. Zde se ale velmi často jedná o spojení s cyklisty. Obecně se dá konstatovat, že kde je cyklostezka, tak se vyskytuje i větší koncentrace pěších. To lze pozorovat zejména na ulici 5. května případně z druhé strany řeky na přítomných cestách. [15]

Ulice 5. května je dále specifická tím, že se jedná o obytnou zónu, ve které jsou navíc přítomny prostředky pro pěší, tedy chodníky spolu s travnatou plochou. Dochází zde ovšem k odstavování vozidel právě na těchto zelených plochách a chodci tak nemají kde chodit. [15]

Nad ulicí 5. května, v oblasti rodinných domů, se vyskytují zejména plochy komunikace bez samostatných pěších infrastruktur. Jedinou možností je tedy pro pěší chůze po okolních trávnících, které se před jednotlivými domy vyskytují, nebo chůze po komunikaci pro vozidla. Na druhou stranu, intenzita motorové dopravy na většině těchto komunikací je velmi nízká, takže využívání společného prostoru chodci i vozidly nebývá problematické. Opakující se specifický problém města jsou omezené možnosti, jak překročit protékající řeku, které značně ovlivňují chování chodců/obyvatel. Na mostě spojujícím ulici Tyršovu s Palackého náměstím mají pěší svou vlastní komunikaci. Jedná se o dva velmi úzké chodníky, které lemují dva jízdní pruhy pro motorová vozidla, které vedou uprostřed mostní konstrukce. Šířka chodníků je z pohledu komfortu chodců, ale i cyklistů nedostatečná. Druhým způsobem, jak překročit řeku, je přes lávku prof. Karla Lewita. Zde se o prostor dělí s dalšími nemotorovými účastníky provozu, zejména s cyklisty. [15]

Samostatnou kapitolou jsou pak komunikace pro pěší v oblasti Brunšova, které jsou často problematické z pohledu bezpečnosti, šířkového uspořádání i uživatelské přívětivosti, a to zejména kvůli svažitosti místního kopcovitého terénu, který především v zimních měsících při sněhu a náledí není vhodný především pro seniory a osoby s omezenou možností pohybu. [15]

Katastrům Dobřichovic vedou 4 značené turistické trasy, z čehož 2 vedou přímo širším centrem měst (modrá a zelená) a dvě pak vedou pouze přilehlým přírodním parkem Hřebeny. Obě trasy, které vedou skrze město, začínají na vlakovém nádraží. Jedna dále pokračuje směrem k jižní části Dobřichovic do přírodního parku. Druhá turistická cesta vede centrem města, přes lávku prof. Karla Lewita, ulicí 5. května, kde se dále napojuje na park 5. května a pokračuje dále směrem do severní části Dobřichovic ulicí Hálkova. Zde se připojuje na ulici Karlická, kde je vybudována dlážděná naučná stezka Cesta mramoru spojující sever města s obcí Karlík. [15]

Diskuse a závěr hodnotící úroveň regionální dopravní obslužnosti a dostupnosti objektů občanské vybavenosti

Tato kapitola se zaměřuje na hodnocení úrovně regionální dopravní obslužnosti a dostupnosti objektů občanské vybavenosti na území města Dobřichovice, případně důležitých objektů v jeho nejbližším okolí. Obecně lze říci, že kvalitní dopravní obslužnost a dostupnost občanské vybavenosti jsou důležité pro vliv na každodenní život a rozvoj regionu. Aby se tohoto cíle dosáhlo, je třeba zajistit spolupráci všech zainteresovaných subjektů jak na lokální, tak i krajské a státní úrovni.

4.2 Hodnocení regionální úrovně dopravní obslužnosti

Město Dobřichovice je s okolními obcemi, městem Beroun, Mníšek pod Brdy a především hlavním městem Prahou spojeno dvěma druhy veřejné hromadné dopravy, konkrétně vlaky a autobusy.

Primárním způsobem dopravy pro občany Dobřichovic bylo, je a s největší pravděpodobností i s výhledem do budoucna bude spojení železniční po trati 171 Praha – Beroun, které je zejména rychlejší, ale také i daleko kapacitnější, a ačkoliv v současné době jsou výpadky tohoto druhu dopravy kvůli běžící rekonstrukci trati v jednotlivých úsecích poměrně časté, stále tomuto druhu dopravy dává přednost větší množství lidí. Železniční stanice Dobřichovice a její kapacitní parkoviště využívají nejen občané Dobřichovic bydlící v okrajových částí města, ale i obyvatelé okolních obcí, zejména Černolic a Karlíka.

Dalším důležitým faktem je, že železniční stanice Dobřichovice je poslední železniční stanicí patřící do prvního pásma systému PID. Z toho tedy plyne i ekonomický aspekt, který se dá aplikovat na obyvatele města Řevnice, kteří tím, že vystoupí v Dobřichovicích a na „poslední míli“ se přepraví IAD (cestu také využijí k návštěvě institucí „po cestě“ jako je např. již zmíněný supermarket Lidl či BILLA) značně ušetří, jelikož by s největší pravděpodobností IAD využili i z Řevnic (především obyvatelé obcí, Svinaře nebo Lhotka).

Autobusová doprava je ve městě spíše využívána jako doprava k vlakovému nádraží (linka 448) a ve stejném duchu se to stejné dá říct i využívání linky 415 k Černošickému vlakovému nádraží, kterou využívají převážně obyvatelé Karlíka a také lidé kolem ulice

Pražská (zastávky Dobřichovice, Pod Vinicí a Dobřichovice, Randova), pokud tedy nevyužijí IAD, jízdní kolo nebo chůzi pro dopravu na Dobřichovickou železniční stanici.

Jako poslední bych uvedl linku 311 do Prahy Zličína, která spíše slouží obyvatelům okolních obcí, jelikož pro obyvatele Dobřichovic je několikanásobně výhodnější využití železniční dopravy, pokud se tedy na trati nevyskytne nějaká mimořádnost.

4.3 Hodnocení dostupnosti objektů občanské vybavenosti

Pro posouzení dopravní dostupnosti objektů občanské vybavenosti v obci je nutné zvažovat několik faktorů.

- Prvním faktorem je dostupnost veřejné dopravy, tj. zda jsou objekty umístěny poblíž zastávek autobusů nebo vlaků. Důležité je také zvážit frekvenci spojů, aby se lidé mohli do objektů dostat i v různých časech.
- Druhým faktorem je dostupnost pomocí silniční sítě. Je důležité zvážit, zda je možné se do objektů dostat pěší chůzí nebo na kole, případně zda je nutné použít osobní automobil.

Také je třeba brát v potaz, zda jsou objekty umístěny v centru obce, nebo na okraji, a zda jsou dostupné pro všechny skupiny obyvatel, včetně těch se sníženou pohyblivostí.

Z těchto faktorů je možné posoudit dopravní dostupnost objektů občanské vybavenosti v obci a případně navrhnout opatření, která by ji mohla zlepšit.

K dopravnímu průzkumu posouzení dostupnosti objektů občanské vybavenosti v obci byly vybrány tyto objekty občanské vybavenosti v rámci města Dobřichovice:

- A vlakové nádraží,**
- B centrum** (pošta, supermarket COOP, pobočka banky České spořitelny, lékárna, budova 2. stupně základní školy),
- C supermarket Lidl** (neleží na území města Dobřichovice, nicméně je pravidelně využíván místními obyvateli i obyvateli ostatních přilehlých obcí),
- D základní škola** (1. stupeň),
- E zdravotnické středisko a školka,**
- F centrum komplexní péče.**

Dopravní dostupnost objektů byla zkoumána z různých obydlených území Dobřichovic. Posouzení dostupnosti výše vypsanych objektů občanské vybavenosti bylo provedeno vybranými druhy dopravy (vlaková doprava kvůli přítomnosti jediné zastávky pochopitelně vynechána):

- pěšky,
- na jízdním kole,
- autem,
- autobusem.

Obrázek 9: Mapa s vyznačenými zájmovými objekty občanské vybavenosti obce



Zdroj: [31] – upraveno

Tabulka 4: Data dopravní dostupnosti objektů občanské vybavenosti z různých míst obce v závislosti na čase

		Za Parkem	Americká	Pod Pensionátem	K Tenisu	Na Chmelnici
vlakové nádraží						
A	pěšky	29	22	4	12	28
	na kole	7	6	1	3	7
	aulem	3	4	1	2	3
	autobusem	3 + 7	NENÍ SPOJENÍ	NENÍ SPOJENÍ	NENÍ SPOJENÍ	10 (6+4)
centrum						
B	pěšky	7	16	23	14	7
	na kole	2	4	6	3	2
	aulem	1	2	2	2	1
	autobusem	NENÍ SPOJENÍ	15 (2 + (7+6))	3 + 4	NENÍ SPOJENÍ	NENÍ SPOJENÍ
Lidl						
C	pěšky	10	27	35	27	2
	na kole	2	6	9	6	3
	aulem	1	3	4	4	11
	autobusem	NENÍ SPOJENÍ	NENÍ SPOJENÍ	NENÍ SPOJENÍ	NENÍ SPOJENÍ	NENÍ SPOJENÍ
základní škola 1. stupeň						
D	pěšky	9	16	30	21	4
	na kole	2	5	7	5	1
	aulem	1	2	4	4	1
	autobusem	NENÍ SPOJENÍ	13 (3 + (7+3))	NENÍ SPOJENÍ	NENÍ SPOJENÍ	NENÍ SPOJENÍ
zdravotnické středisko + školka						
E	pěšky	17	10	23	19	9
	na kole	4	2	5	4	2
	aulem	2	2	4	4	1
	autobusem	NENÍ SPOJENÍ	NENÍ SPOJENÍ	NENÍ SPOJENÍ	NENÍ SPOJENÍ	NENÍ SPOJENÍ
centrum komplexní péče						
F	pěšky	35	45	41	24	36
	na kole	11	12	10	7	12
	aulem	5	5	4	2	4
	autobusem	NENÍ SPOJENÍ	NENÍ SPOJENÍ	NENÍ SPOJENÍ	NENÍ SPOJENÍ	NENÍ SPOJENÍ

Zdroj: vlastní tvorba

Ve výše uvedené tabulce jsou uvedeny časy potřebné k dosažení cílového objektu občanské vybavenosti z různých míst (ulic) na území města Dobřichovice

vysvětlivky: 15 (2 + (7+6)) => celkový čas (cesta autobusem + (celkový čas chůze na/ze zastávky))

A vlakové nádraží

Nachází se na okraji východní části města na pravém břehu řeky. K dispozici mají cestující kapacitní parkoviště, úschovnu jízdních kol a zavazadel, čekárnu s vnitrostátní pokladní přepážkou a zastávku autobusové dopravy s přístřeškem Dobřichovice, nádraží (frekvence spojů viz přílohy). Přístup do budovy stanice (včetně přístřešku před povětrnostními vlivy) ani na WC není bezbariérový. Bezbariérový přístup není ani na žádné nástupiště nebo žádné nástupiště není v normové výšce 550 mm nad TK (dle ČSN 73 4959). Stanice je vybavena automatem na výdej jízdenek MHD a označovačem jízdenek IDS. Ve stanici se nachází automaty s občerstvením a trafika.

B centrum (pošta, supermarket COOP, pobočka banky České spořitelny, lékárna, budova 2. stupně základní školy)

Centrum s vypsányými institucemi se dle předpokladů nachází v centru obce, které je umístěno kolem ulice Palackého a Palackého náměstí. V centru se nachází zastávka autobusu

Dobřichovice, pošta (frekvence spojů viz přílohy), kdy jedna část zastávky je umístěna na jízdním pruhu ve směru k okružní křižovatce v ulici Palackého, přičemž druhá část zastávky se nachází v ulici 5. května u křižovatky s ulicí Palackého směrem k 2. stupni ZŠ a je opět umístěna na jízdním pruhu. Před budovou pošty a v ulici V Zahradách se nachází parkoviště, které jsou obě označené dopravní značkou IP 13b Parkoviště s parkovacím kotoučem s dodatkovou tabulkou E 13 “Po – Pá 8–18 h. So 8–12 h. MAX 2 hod.“ a dodatkovou tabulkou E 8e – Úsek platnosti (různé délky na obě strany parkoviště). Obě parkoviště mají vyhrazená místa pro invalidy. Před budovou 2. stupně základní školy se nachází parkoviště označené dopravní značkou IP 11e – Parkoviště (stání na chodníku podélné) s dodatkovou tabulkou E1 – počet (4x). Parkoviště naproti škole přibližně pro 6 vozů je bez označení. Obě části zastávky jsou s přístřeškem. Budova supermarketu COOP je bezbariérová jen v jeho přízemí. Pouze částečně je bezbariérově přístupná jen část budovy 2. stupně ZŠ. Bezbariérově přístupná je pobočka banky České spořitelny a lékárnou a poštou. U pošty, lékárny, supermarketu a 2. stupně ZŠ se nacházejí stojany pro jízdní kola.

C supermarket Lidl

Budova se nachází již mimo území města Dobřichovice, nicméně k jejímu místnímu významu je v práci zmíněna. Nachází se na západním okraji města u ulice Pražská. Není přítomno spojení VHD. Přítomno kapacitní parkoviště s vyhrazenými místy pro invalidy a stojany jízdních kol. Je bezbariérově přístupný.

D základní škola (1. stupeň)

Komplex budov 1. stupně ZŠ se nachází severně od centra města nedaleko okružní křižovatky mezi ulicemi Pražská a Raisova (jednosměrná). Přítomnost autobusové zastávky Dobřichovice, rozc. Karlík v blízkém sousedství školy (frekvence spojů viz přílohy). Nachází se zde parkoviště s dopravní značkou IP 13b Parkoviště s parkovacím kotoučem s dodatkovou tabulkou E13 „MAX 2 h. Neplatí pro zaměstnance školy“ a tabulkou E8a – Začátek úseku a E8c – Konec úseku. Budovy 1. stupně ZŠ mají jen částečný bezbariérový přístup. Stojany jízdních kol jsou přítomny.

komentář: Přístupnost 1. stupně ZŠ je nejvíce problematická IAD během pracovních dní, kdy děti chodí do školy a před začátkem vyučování, tzn, před osmou hodinou ranní, je velmi ztížená samotná dostupnost ulice Raisova vzhledem k rodičům dětí, kteří je do školy vozí a způsobují místy až lokální dopravní kolaps s kolonou vozidel téměř až do ulice Karlická.

E zdravotnické středisko a školka

Zdravotnické středisko a budova školky se nachází ve východní části města na levém břehu řeky ve směru na Černošice v ulici Březová. Není přítomno spojení VHD. Jak u zdravotnického střediska, tak i u školky je přítomno parkoviště. Zdravotní středisko není bezbariérově přístupné, budova školky jen bezbariérově přístupná jen částečně.

F centrum komplexní péče

Nachází se v kopcovité části Dobřichovic při jejím jihozápadním okraji v ulici Na Vyhlídce. Není přítomno spojení VHD. Je přítomno parkoviště a stojany jízdních kol. Bezbariérově přístupné (nutno podotknout nutnost se do těchto míst bezpečně dopravit s ohledem na strmý charakter místních komunikací).

Seznam použitých zdrojů

4.4 zdroje

- [1] ŠIROKÝ, Jaromír. Technologie dopravy. Vyd. 5., rozš. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2012. ISBN 978-80-86530-82-6.
- [2] KOČÁRKOVÁ, Dagmar. Základy dopravního inženýrství. Praha: Vydavatelství ČVUT, 2004. ISBN 80-01-03022-9.
- [3] RŮŽIČKA M.: Přednášky – Dopravní inženýrství I., Moodle TF ČZU Praha, <http://moodle.czu.cz> - každý rok aktualizované přednášky
- [4] LACHNIT F.: Přednášky – Technologie silniční nákladní dopravy, Moodle TF ČZU Praha, <http://moodle.czu.cz> - každý rok aktualizované přednášky
- [5] MATRAS T.: Přednášky – Dopravní soustavy, Moodle TF ČZU Praha, <http://moodle.czu.cz> - každý rok aktualizované přednášky
- [6] KRÁL, V. Základy dopravy. Učebnice VOŠ a SPŠD. Praha 1, Masná 18.
- [7] Zákon č. 111/1994 Sb. Zákon o silniční dopravě [online]. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1994-111#f1559990>
- [8] Zákon č. 13/1997 Sb. Zákon o pozemních komunikacích [online]. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13#f1733248>
- [9] BAROCH, Václav, Veronika FAIFROVÁ, Michal NĚMEC, Zdeněk ŘÍHA, Milan SLIACKY a Jan TICHÝ. Veřejná doprava v České republice [online]. Praha: IODA, 2015 [cit. 2023-03-21]. ISBN 978-80-260-8734-2. Dostupné z: http://www.ioda.cz/publikace/pub/2015_IODA_Verejna_doprava_CR.pdf
- [10] Zákon č. 194/2010 Sb. Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů [online]. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2010-194>
- [11] RODRIGUE, Jean-Paul. Transportation and Accessibility [online]. Dostupné z: <https://transportgeography.org/contents/methods/transportation-accessibility/>
- [12] MAIER, Karel, Veronika ŠINDLEROVÁ, Jakub VOREL a Tomáš PELTAN. Standardy dostupnosti veřejné infrastruktury. Olomouc, 2016.
- [13] Geoprohlížeč ČÚZK – upraveno [online]. Dostupné z: <https://ags.cuzk.cz/geoprohlizec/>

- [14] Dobřichovice (okres Praha-západ) Demografický vývoj – Český statistický úřad [online]. In Dostupné z: https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=profil-uzemi&uzemiprofil=31548&u=_VUZEMI_43_539198#profil31550=page%3Dpozice-profilu%26rqp%3DA%26pvo%3DPU-DEM-OB1%26z%3DT%26f%3DTABULKA%26clsp%3D31550%26katalog%3D31550
- [15], České vysoké učení technické v Praze Fakulta dopravní. Studie strategického rozvoje dopravy ve městě Dobřichovice – Analytická část [online]. Dostupné z: https://www.dobrichovice.cz/e_download.php?file=data/editor/524cs_1.pdf&original=Studie_Dob%20%99ichovice_analytick%C3%A1.pdf
- [16] Město Dobřichovice – Základní údaje [online]. Dostupné také z: <https://www.dobrichovice.cz/mesto/o-meste/zakladni-udaje/>
- [17] DOBŘICHOVICE OČIMA SVÝCH OBČANŮ 2022. Dobřichovice, 2022.
Dostupné také z:
https://www.dobrichovice.cz/e_download.php?file=data/editor/411cs_3.pdf&original=pr%C5%AFzkum%20n%C3%A1zor%C5%AF%20ob%C4%8Dan%C5%AF%20Dob%C5%99ichovic%202022.pdf. Sociologický průzkum. Univerzita Karlova, Filozofická fakulta.
- [18] Historie trati 171 [online]. Dostupné z: <http://www.strojvedouciplzen.cz/index.php?page=menu&id=148>
- [19] Plánovaná modernizace trati 171 [online]. Dostupné z: <https://www.spravazeleznic.cz/praha-beroun/>
- [20] Počet přepravených osob ve vlacích PID – Praha a okolí [online]. 2019. Dostupné z: <https://www.facebook.com/prazskaintegrovanadoprava/photos/a.252212371518395/3617726308300301/?type=3>
- [21] <https://www.kr-stredocesky.cz/documents/14450/5033701/Dopravn%C3%AD%20pl%C3%A1n+S%C5%99edo%C4%8Desk%C3%A9ho+kraje+2021-2025/d9aebdcb-67da-4168-bcc1-8f49949c0756>
- [22] České Dráhy CityElefant info [online]. Dostupné z: <https://www.cd.cz/nase-vlaky/regionalni-vlak-cd/cityelefant/-25418/>
- [23] Obrázek CityElefant [online]. Dostupné z: <https://www.flickr.com/photos/johnybrauns/6253945755/>

- [24] Mapa Dobřichovice nádraží CUZK [online]. Dostupné také z:
<https://ags.cuzk.cz/archiv/openmap.html?typ=lms&idrastru=WMSD24.2021.BERO19.00268&bz=-754669.14,-1059346.99> <https://www.freeiconspng.com/img/34867>
- [25] Elektrická jednotka 471 [online]. Dostupné z: <http://www.atlaslokomotiv.net/loko-471.html>
- [26] Vůz Bdmteeo [online]. Dostupné z: <https://www.atlasvozu.cz/rada/cd/13-Bdmteeo294.html>
- [27] Vůz Bfhpvee [online]. Dostupné z: <https://www.atlasvozu.cz/rada/cd/34-Bfhpvee295.html>
- [28] SŮRA, Jan. České dráhy začaly hledat náhradu za elefanty, zvažují nákup až 120 jednotek [online]. 2020. Dostupné z: <https://www.denik.cz/ekonomika/ceske-drahy-vlak-y-city-elefant-20200824.html>
- [29] EMU nahradí CityElefant. Obměna příměstských vlaků začne za pět let, stát má přes 40 miliard [online]. 2022. Dostupné z: <https://www.prazskypatriot.cz/emu-nahradi-cityelefant-obmena-primestskych-vlak-u-zacne-za-pet-let-stat-ma-pres-40-miliard/>
- [30] PID jízdní řády – linky [online]. Dostupné z: <https://pid.cz/jizdni-rady-podle-linek/>
- [31] Mapové podklady Seznam [online]. Dostupné z: [mapy.cz](https://www.seznam.cz/mapy)
- [32] Mercedes-Benz Sprinter II City 35 [online]. Dostupné z: <https://foto-busy.eu-central-1.linodeobjects.com/311813.jpg>
- [33] Iveco Crossway LE Line [online]. Dostupné z:
https://www.iveco.com/czech/collections/technical_sheets/Documents/Iveco-bus/Crossway_LOW_ENTRY_LINE_E6.pdf
- [34] Praktická zkouška obsaditelnosti vybraných typů tramvají a autobusů PID používaných v Praze a Středočeském kraji. Praha, 2016. Není dostupné online.
- [35] Iveco Crossway 12.8M [online]. Dostupné z:
<https://web.archive.org/web/20080218143809/http://prahamhd.vhd.cz/Busfoto/Crossway.htm>
- [36] SOR CN 12,3 [online]. Dostupné z: https://www.sor.cz/wp-content/uploads/2017/09/CN_12-123_CZ_LoRes.pdf
- [37] SOR CN 10,5 [online]. Dostupné z: https://www.sor.cz/wp-content/uploads/2017/09/CN_85-95-105_CZ_LoRes.pdf

- [38] Mercedes-Benz Sprinter City [online]. Dostupné z:
<https://www.busportal.cz/clanek/predstavujeme-minibusy-mercedes-benz-sprinter-i-sprinter-city-35-9693>
- [39] Mercedes-Benz Sprinter City kapacita [online]. Dostupné z:
<https://www.auto.cz/minibusy-mercedes-benz-pet-rad-73687>
- [40] Dekstra LF38 [online]. Dostupné z: <https://www.dekstrabus.cz/cs/m-9-nizkopodlazni-mestsky-minibus-lf38>
- [41] Iveco Stratos L 37 Tour [online]. Dostupné z: <https://www.auto.cz/minibusy-stratos-skd-praha-cesky-nastavbar-76364>
- [42] PID bezbariérově [online]. Dostupné z: <https://pid.cz/prakticke-informace/bezbarierove-s-pid/>
- [43] Vegatour Bezba [online]. Dostupné z:
https://www.vegatour.com/doprava_vozickaru
- [44] Lutan Bezba [online]. In:.. Dostupné z: <https://www.lutan.cz/bezba/vozovy-park/>
- [45] Komunikace pro chodce [online]. Dostupné z:
<https://www.mapabariery.cz/index.php/praxe/priloha-c-2/1-komunikace-pro-chodce-a-vyhrazena-stani>
- [46] Vidović K., Šoštarić M. a Budimir D. AN OVERVIEW OF INDICATORS AND INDICES USED FOR URBAN MOBILITY ASSESSMENT [online]. Zagreb, Croatia. Dostupné také z: <https://hrcak.srce.hr/file/331749>
- [47] OLIVKOVÁ, Ivana. EVALUATION OF QUALITY PUBLIC TRANSPORT CRITERIA IN TERMS OF PASSENGER SATISFACTION [online]. Dostupné také z: <https://sciendo.com/pdf/10.1515/ttj-2016-0003>

Přílohy

Kapitola s přílohami obsahuje jízdní řády linek veřejné hromadné dopravy, které obsluhují autobusové zastávky a železniční stanici na území města Dobřichovice.

V příloze se nachází jízdní řády celkově šesti autobusových linek a vlakového spojení na lince S7.

Příloha 1 - Jízdní řád trati 171

Příloha 2 - Jízdní řád linky 311

Příloha 3 - Jízdní řád linky 448

Příloha 4 - Jízdní řád linky 415

Příloha 5 - Jízdní řád linky 751

Příloha 6 - Jízdní řád linky 951

Příloha 7 - Jízdní řád linky 996

Příloha 1

☘ 171 Praha - Beroun

S7 (Český Brod -) Praha - Beroun
T6 Praha - Beroun (- Příbram - Blatná)

T7 Praha - Beroun (- Rakovník - Kralovice u Rakovníka)

⇌ PID

km	Správa železnic, státní organizace	Vlak	Sp 1596	8822	R 1270	8824	8826	8828	8830	8832	8834	8836	9938	
			☘	☘	☘	☘	☘	☘	☘	☘	☘	☘	☘	
			☘	☘	☘	☘	☘	☘	☘	☘	☘	☘	☘	
Ze stanice			Český Brod				Český Brod				Český Brod			
0	Praha hl. n. a. ☘P	☘	8 35	8 51	9 17	9 21	9 51	10 21	10 51	11 21	11 51	12 21	12 31	
4	Praha-Smíchov 173 ☘0 ☘3/4	☘	8 43	8 57	9 24	9 27	9 57	10 27	10 57	11 27	11 57	12 27	12 37	
10	Praha-Smíchov 173 ☘0	☘	8 44	8 58	9 25	9 28	9 58	10 28	10 58	11 28	11 58	12 28	12 38	
10	Praha-Velká Chuchle ☘0	☘		9 04		9 34	10 04	10 34	11 04	11 34	12 04	12 34	12 44	
13	Praha-Radotín ☘B	☘		9 07		9 37	10 07	10 37	11 07	11 37	12 07	12 37	12 47	
18	Cernošice ☘1	☘		9 12		9 42	10 12	10 42	11 12	11 42	12 12	12 42		
20	Cernošice-Mokropsy ☘1	☘		9 15		9 45	10 15	10 45	11 15	11 45	12 15	12 45		
22	Všenory ☘1	☘		9 18		9 48	10 18	10 48	11 18	11 48	12 18	12 48		
23	Dobřichovice ☘1	☘		9 20		9 50	10 20	10 50	11 20	11 50	12 20	12 50		
27	Revnice ☘2	☘		9 25		9 55	10 25	10 55	11 25	11 55	12 25	12 55		
30	Zadní Třebeň 172 ☘2	☘		9 27		9 57	10 27	10 57	11 27	11 57	12 27	12 57		
33	Karlštejn ☘3	☘		9 28		9 58	10 28	10 58	11 28	11 58	12 28	12 58		
43	Beroun 170,173,174,200 ☘4 ☘2/3	☘	9 14	9 32	9 58	10 10	10 32	11 02	11 32	12 02	12 32	13 02		
Do stanice			Kralovice u Rakovníka											

☘ doprava České dráhy, a.s.
☘ doprava KČD Doprava, s.r.o.
☘ jede v ☘ a t
☘ RAKOVNICKÝ RYCHLIK
☘ jede v ☘ a t
☘ vlaky dálkové dopravy viz trať 170,200, Praha hl. n. - P.-Smíchov viz trať 122
☘ historický motorový vlak

383

171 ☘



Jízdní řád 2023

Platí od 11. prosince 2022

Vydala Správa železnic, státní organizace

☘ 171 Praha - Beroun

S7 (Český Brod -) Praha - Beroun
T6 Praha - Beroun (- Příbram - Blatná)

T7 Praha - Beroun (- Rakovník - Kralovice u Rakovníka)

⇌ PID

km	Správa železnic, státní organizace	Vlak	8800	8804	8806	9900	8808	9902	9904	8810	9906	9908	8812	
			☘	☘	☘	☘	☘	☘	☘	☘	☘	☘	☘	
			☘	☘	☘	☘	☘	☘	☘	☘	☘	☘	☘	
Ze stanice			Český Brod				Český Brod				Nymburk hl. n.			
0	Praha hl. n. a. ☘P	☘	0 30	4 21	4 51	5 01	5 21	5 31	5 38	5 51	6 01	6 08	6 21	
4	Praha-Smíchov 173 ☘0 ☘3/4	☘	0 36	4 27	4 57	5 07	5 27	5 37	5 44	5 57	6 07	6 14	6 27	
10	Praha-Smíchov 173 ☘0	☘	0 37	4 28	4 58	5 08	5 28	5 38	5 45	5 58	6 08	6 15	6 28	
10	Praha-Velká Chuchle ☘0	☘	0 43	4 34	5 04	5 14	5 34	5 44	5 51	6 04	6 14	6 21	6 34	
13	Praha-Radotín ☘B	☘	0 46	4 37	5 07	5 17	5 37	5 47	5 54	6 07	6 17	6 24	6 37	
18	Cernošice ☘1	☘	0 51	4 42	5 12	5 22	5 42	5 52	6 00	6 12	6 22	6 30	6 42	
20	Cernošice-Mokropsy ☘1	☘	0 54	4 45	5 15	5 25	5 45	5 55	6 03	6 15	6 25	6 33	6 45	
22	Všenory ☘1	☘	0 57	4 48	5 18	5 28	5 48	5 58	6 06	6 18	6 28	6 36	6 48	
23	Dobřichovice ☘1	☘	0 59	4 50	5 20	5 30	5 50	6 00	6 08	6 20	6 30	6 38	6 50	
27	Revnice ☘2	☘	1 04	4 55	5 25	5 35	5 55	6 05	6 13	6 25	6 35	6 43	6 55	
30	Zadní Třebeň 172 ☘2	☘	1 06	4 57	5 27	5 37	5 57	6 07	6 15	6 27	6 37	6 45	6 57	
33	Karlštejn ☘3	☘	1 11	4 58	5 28	5 38	5 58	6 08	6 16	6 28	6 38	6 46	6 58	
37	Srbsko ☘3	☘	1 14	5 05	5 35	5 45	6 05	6 15	6 23	6 35	6 45	6 53	7 05	
43	Beroun 170,173,174,200 ☘4 ☘2/3	☘	1 19	5 10	5 40	5 50	6 10	6 20	6 28	6 40	6 50	6 58	7 10	
Do stanice			Český Brod				Český Brod				Český Brod			

☘ doprava České dráhy, a.s.
☘ nejede 25.II., 1.I.
☘ jede v ☘ a t - 9., 30.IV., 7.V., 5.VII., 28.IX., 17.XI., nejede 18.XI.
☘ vlaky dálkové dopravy viz trať 170,200, Praha hl. n. - P.-Smíchov viz trať 122

382

171 ☘



Jízdní řád 2023

Platí od 11. prosince 2022

Vydala Správa železnic, státní organizace

€ 171 Praha - Beroun

S7 (Český Brod -) Praha - Beroun
T6 Praha - Beroun (- Příbram - Blatná)
T7 Praha - Beroun (- Rakovník - Kralovice u Rakovníka)

⇨ PID

km	Správa železnic, státní organizace	Vlak	1.2. 8850	1.2. 8851	1.2. 8852	1.2. 8853	1.2. 8854	1.2. 8855	1.2. 8856	1.2. 8857	1.2. 8858	1.2. 8859	1.2. 8860	1.2. 8861	1.2. 8862
Ze stanice			Cesky Brod	Cesky Brod	Cesky Brod	Cesky Brod	Cesky Brod	Cesky Brod	Cesky Brod	Cesky Brod	Cesky Brod	Cesky Brod	Cesky Brod	Cesky Brod	Cesky Brod
0	Praha hl. n. a. €P	31	15 51	16 01	16 21	16 31	16 51	17 01	17 19	17 31	17 51	18 01	18 21	18 31	18 31
4	Praha-Smichov 173 €0 €3/4	31	15 57	16 07	16 27	16 37	16 57	17 07	17 24	17 37	17 57	18 07	18 27	18 37	18 37
10	Praha-Velká Chuchle €0	31	15 58	16 08	16 28	16 38	16 58	17 08	17 28	17 38	17 58	18 08	18 28	18 38	18 38
13	Praha-Radotín €B	31	16 04	16 14	16 34	16 44	17 04	17 14	17 34	17 44	18 04	18 14	18 34	18 44	18 44
16	Cernošice €1	31	16 07	16 17	16 37	16 47	17 07	17 17	17 37	17 47	18 07	18 17	18 37	18 47	18 47
20	Cernošice-Mokropsy €1	31	16 12	16 22	16 42	16 52	17 12	17 22	17 42	17 52	18 12	18 22	18 42	18 52	18 52
22	Všenory €1	31	16 15	16 25	16 45	16 55	17 15	17 25	17 45	17 55	18 15	18 25	18 45	18 55	18 55
23	Dobřichovice €1	31	16 18	16 28	16 48	16 58	17 18	17 28	17 48	17 58	18 18	18 28	18 48	18 58	18 58
27	Revnice €2	31	16 20	16 30	16 50	17 00	17 20	17 30	17 50	18 00	18 20	18 30	18 50	19 00	19 00
30	Zadní Třebeň 172 €2	31	16 25	16 35	16 55	17 05	17 25	17 35	17 55	18 05	18 25	18 35	18 55	19 05	19 05
33	Karlštejn €3	31	16 27	16 37	16 57	17 07	17 27	17 37	17 57	18 07	18 27	18 37	18 57	19 07	19 07
37	Srbsko €3	31	16 28	16 38	16 58	17 08	17 28	17 38	17 58	18 08	18 28	18 38	18 58	19 08	19 08
43	Beroun 170.173.174.200 €4 €2/3	31	16 32	16 42	17 02	17 12	17 32	17 42	18 02	18 12	18 32	18 42	19 02	19 12	19 12
Do stanice			Cesky Brod	Cesky Brod	Cesky Brod	Cesky Brod	Cesky Brod	Cesky Brod	Cesky Brod	Cesky Brod	Cesky Brod	Cesky Brod	Cesky Brod	Cesky Brod	Cesky Brod

1 doprava České dráhy, a.s.
10 nejede 24., 31. XII.
16 nejede 24., 25. XII., 31. XII./1.1.
31 vlaky dálkové dopravy viz trať 170.200, Praha hl. n. - P.-Smichov viz trať 122

384



Jízdní řád 2023

Platí od 11. prosince 2022

KST-FRI-Zimská univerzita

Vydala Správa železnic, státní organizace

€ 171 Beroun - Praha

S7 Beroun - Praha (- Český Brod)
T6 (Blatná - Příbram -) Beroun - Praha
T7 (Kralovice u Rakovníka - Rakovník -) Beroun - Praha

⇨ PID

km	Správa železnic, státní organizace	Vlak	1.2. 8803	1.2. 8804	1.2. 8805	1.2. 8806	1.2. 8807	1.2. 8808	1.2. 8809	1.2. 8810	1.2. 8811	1.2. 8812	1.2. 8813	1.2. 8814	1.2. 8815
Ze stanice			Cesky Brod	Cesky Brod	Cesky Brod	Cesky Brod	Cesky Brod	Cesky Brod	Cesky Brod	Cesky Brod	Cesky Brod	Cesky Brod	Cesky Brod	Cesky Brod	Cesky Brod
0	Beroun 170.173.174.200 €4	31	3 49	3 54	4 01	4 06	4 11	4 16	4 21	4 26	4 31	4 36	4 41	4 46	4 51
6	Srbsko €3	31	3 54	3 58	4 01	4 05	4 09	4 12	4 15	4 17	4 22	4 26	4 31	4 35	4 40
10	Karlštejn €3	31	3 58	4 01	4 06	4 10	4 14	4 18	4 22	4 26	4 30	4 34	4 38	4 42	4 46
13	Zadní Třebeň 172 €2	31	4 01	4 02	4 05	4 06	4 09	4 12	4 15	4 17	4 22	4 26	4 31	4 35	4 40
16	Revnice €2	31	4 02	4 05	4 09	4 12	4 15	4 17	4 22	4 26	4 30	4 34	4 38	4 42	4 46
20	Dobřichovice €1	31	4 05	4 06	4 09	4 12	4 15	4 17	4 22	4 26	4 30	4 34	4 38	4 42	4 46
21	Všenory €1	31	4 06	4 09	4 12	4 15	4 17	4 22	4 26	4 30	4 34	4 38	4 42	4 46	4 50
23	Cernošice-Mokropsy €1	31	4 09	4 12	4 15	4 17	4 22	4 26	4 30	4 34	4 38	4 42	4 46	4 50	4 54
30	Praha-Radotín €B	31	4 12	4 15	4 17	4 22	4 26	4 30	4 34	4 38	4 42	4 46	4 50	4 54	4 58
33	Praha-Velká Chuchle €0	31	4 15	4 17	4 22	4 26	4 30	4 34	4 38	4 42	4 46	4 50	4 54	4 58	5 02
39	Praha-Smichov 173 €0 €3/4	31	4 17	4 22	4 26	4 30	4 34	4 38	4 42	4 46	4 50	4 54	4 58	5 02	5 06
43	Praha hl. n. a. €P €7	31	4 20	4 25	4 29	4 33	4 37	4 41	4 45	4 49	4 53	4 57	5 01	5 05	5 09
Do stanice			Cesky Brod	Cesky Brod	Cesky Brod	Cesky Brod	Cesky Brod	Cesky Brod	Cesky Brod	Cesky Brod	Cesky Brod	Cesky Brod	Cesky Brod	Cesky Brod	Cesky Brod

1 doprava České dráhy, a.s.
31 vlaky dálkové dopravy viz trať 170.200, P.-Smichov - Praha hl. n. viz trať 122

385



Jízdní řád 2023

Platí od 11. prosince 2022

Vydala Správa železnic, státní organizace

171 €

€ 171 Beroun - Praha

S7 Beroun - Praha (- Český Brod)

T6 (Blatná - Příbram -) Beroun - Praha

T7 (Kralovice u Rakovníka - Rakovník -) Beroun - Praha

← PID

km	Správa železnic, státní organizace	Vlak	9953	8855	9955	8857	9957	R 1271	8859	9959	8861	9961	8863	Sp 1597
Ze stanice								Kralovice u Rakovníka						Blatná
0	Beroun 170.173.174.200 ↔4	31		16 19		16 49		17 15	17 19		17 49		18 19	18 41
6	Srbsko ↔3			16 24		16 54			17 24		17 54		18 24	
10	Karlštejn ↔3			16 28		16 58			17 28		17 58		18 28	
13	Zadní Třeboň 172 ↔2	o		16 31		17 01			17 31		18 01		18 31	
16	Revnice ↔2		x	16 25	16 35	16 55	17 05	17 25	17 35	x	17 55	18 05	18 25	18 35
20	Dobřichovice ↔1			16 29	16 39	16 59	17 09	17 29	17 39		17 59	18 09	18 29	18 39
21	Všenory ↔1			16 32	16 42	17 02	17 12	17 32	17 42		18 02	18 12	18 32	18 42
23	Cernošice-Mokropsy ↔1			16 35	16 45	17 05	17 15	17 35	17 45		18 05	18 15	18 35	18 45
25	Cernošice ↔1			16 37	16 47	17 07	17 17	17 37	17 47		18 07	18 17	18 37	18 47
30	Praha-Radotín ↔B			16 42	16 52	17 12	17 22	17 42	17 52		18 12	18 22	18 42	18 52
33	Praha-Velká Chuchle ↔0			16 46	16 56	17 16	17 26	17 46	17 56		18 16	18 26	18 46	18 56
39	Praha-Smíchov 173 ↔0 ↔3/4	o		16 52	17 02	17 22	17 32	17 52	17 47		18 02	18 22	18 32	18 52
43	Praha hl. n. a. ↔P 67	31	x	16 53	17 03	17 23	17 33	17 53	17 48		18 03	18 23	18 33	18 53
				17 00	17 10	17 30	17 40	18 00	17 55		18 10	18 30	18 40	19 00
Do stanice														

387

km	Správa železnic, státní organizace	Vlak	9963	8865	9965	8867	9967	8869	9969	8871	9971	8873	9973
Ze stanice													
0	Beroun 170.173.174.200 ↔4	31		18 49		19 19		19 49	20 19	20 49		21 49	22 54
6	Srbsko ↔3			18 54		19 24		19 54	20 24	20 54		21 54	22 59
10	Karlštejn ↔3			18 58		19 28		19 58	20 28	20 58		21 58	23 02
13	Zadní Třeboň 172 ↔2	o		19 01		19 31		20 01	20 31	21 01		22 01	23 06
16	Revnice ↔2		x	18 55	19 05	19 25	19 35	19 55	20 05	20 35	21 05	21 35	22 05
20	Dobřichovice ↔1			18 59	19 09	19 29	19 39	19 59	20 09	20 39	21 09	21 39	22 09
21	Všenory ↔1			19 02	19 12	19 32	19 42	20 02	20 12	20 42	21 12	21 42	22 12
23	Cernošice-Mokropsy ↔1			19 05	19 15	19 35	19 45	20 05	20 15	20 45	21 15	21 45	22 15
25	Cernošice ↔1			19 07	19 17	19 37	19 47	20 07	20 17	20 47	21 17	21 47	22 17
30	Praha-Radotín ↔B			19 12	19 22	19 42	19 52	20 12	20 22	20 52	21 22	21 52	22 22
33	Praha-Velká Chuchle ↔0			19 16	19 26	19 46	19 56	20 16	20 26	20 56	21 26	21 56	22 26
39	Praha-Smíchov 173 ↔0 ↔3/4	o		19 22	19 32	19 52	20 02	20 22	20 32	21 02	21 32	22 02	22 32
43	Praha hl. n. a. ↔P 67	31	x	19 23	19 33	19 53	20 03	20 23	20 33	21 03	21 33	22 03	22 33
				19 30	19 40	20 00	20 10	20 30	20 40	21 10	21 40	22 10	22 40
Do stanice													

1 doprava České dráhy, a.s. nejede 24.25.XII., 31.XII./1.1.
 2 doprava KČD Doprava, s.r.o. nejede 24.XII.
 10 jede v 6 a ↑ do 25.III. do 29.X.
 16 nejede 24.XII.
 17 jede v 6 a ↑ do 25.III. do 29.X.
 31 vlaky dálkové dopravy viz trať 170.200, P.-Smíchov - Praha hl. n. viz trať 122
 33 historický motorový vlak

171 €



Jízdní řád 2023

Platí od 11. prosince 2022

Vydala Správa železnic, státní organizace

€ 171 Beroun - Praha

S7 Beroun - Praha (- Český Brod)

T6 (Blatná - Příbram -) Beroun - Praha

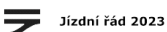
T7 (Kralovice u Rakovníka - Rakovník -) Beroun - Praha

← PID

km	Správa železnic, státní organizace	Vlak	8823	9933	8825	9935	8827	9937	8829	9939	8831	9939	8833	8835	8837	8839	8841
Ze stanice																	
0	Beroun 170.173.174.200 ↔4	31	40	8 19		8 49		9 19	9 49	26	10 19	10 49	26	11 19	11 49	26	12 19
6	Srbsko ↔3			8 24		8 54		9 24	9 54	10 24	10 54		11 24	11 54	12 24	12 54	
10	Karlštejn ↔3			8 28		8 58		9 28	9 58	10 28	10 58		11 28	11 58	12 28	12 58	
13	Zadní Třeboň 172 ↔2	o		8 31		9 01		9 31	10 01	10 31	11 01		11 31	12 01	12 31	13 01	
16	Revnice ↔2		40	8 32	x	9 02		9 32	10 02	26	10 32	11 02	26	11 32	12 02	26	12 32
20	Dobřichovice ↔1			8 35	x	9 05		9 35	10 05	10 35	11 05		11 35	12 05	12 35	13 05	
21	Všenory ↔1			8 39	x	9 09		9 39	10 09	10 39	11 09		11 39	12 09	12 39	13 09	
23	Cernošice-Mokropsy ↔1			8 42	x	9 12		9 42	10 12	10 42	11 12		11 42	12 12	12 42	13 12	
25	Cernošice ↔1			8 45	x	9 15		9 45	10 15	10 45	11 15		11 45	12 15	12 45	13 15	
30	Praha-Radotín ↔B			8 47	x	9 17		9 47	10 17	10 47	11 17		11 47	12 17	12 47	13 17	
33	Praha-Velká Chuchle ↔0			8 52	x	9 22		9 52	10 22	10 52	11 22		11 52	12 22	12 52	13 22	
39	Praha-Smíchov 173 ↔0 ↔3/4	o		8 56	x	9 26		9 56	10 26	10 56	11 26		11 56	12 26	12 56	13 26	
43	Praha hl. n. a. ↔P 67	31	o	9 02	x	9 32		9 52	10 02	10 32	11 02		11 52	12 32	13 02	13 32	
				9 03	x	9 33		9 53	10 03	10 33	11 03		11 53	12 33	13 03	13 33	
				9 10	x	9 40		10 00	10 10	10 40	11 10		12 10	12 40	13 10	13 40	
Do stanice																	

1 doprava České dráhy, a.s. jede v 6 a ↑ a 7. - 9., 30.IV., 7.V., 5.VII., 28.IX., 17.XI., nejede 18.XI.
 26 vlaky dálkové dopravy viz trať 170.200, P.-Smíchov - Praha hl. n. viz trať 122
 31 historický motorový vlak


386




Jízdní řád 2023

Platí od 11. prosince 2022

Vydala Správa železnic, státní organizace

<p>100311 311</p>		<p>Praha, Zličín - Řevnice, nádraží</p>	<p>Plati od: 11.12.2022</p>
<p><i>Vysvětlivky:</i> x - na znamení + - na znamení od 20 do 4 h, v SO a NE celodenně * - jede v pracovních dnech ⊙ - jede v sobotu † - jede v neděli a ve státem uznané svátky - - Spoj zajišťuje nízkopodlažní vozidlo. 15 - jede od 25.12. do 2.1. a od 1.7. do 1.9. 24 - nejede 24.12. 27 - nejede 24.12. a 31.12.</p>		<p>ARRIVA ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s.r.o., Pod Hájem 97, 26701 Králův Dvůr</p>	

100311				Řevnice,nádraží - Praha,Zličín		ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s.r.o.		Plati od: 11.12.2022	
311				ARRIVA		Pod Hájem 97,26701 Králov Dvůr			
tarifní pásmo		PID		x		x		x	
REVNICE,NADRAŽÍ	2	x	x	@†	x	x	x	x	x
Lety	2								
x Lety,Obchodní centrum	2								
Dobřichovice,Pošta	1,2								
Dobřichovice,rozc.Karlik	1,2								
x Lety,Obchodní centrum	2								
x Lety,Karštesjanská	2								
Lety,K Libří	2								
Hlánsná Trebaň,Rovina	2								
MORINKA	2								
MORINA	2								
Mořina,obecní úřad	2								
Mořina,u Pěchoů	2								
x Mořina,Tměný Újezd,rozc.l	2								
Mořina,odb.lom	2								
Bubovice	2	4:11	4:54	5:19	5:21	6:21	7:26	8:53	9:53
Bubovice,Višňovka	2	4:13	4:56	5:21	5:23	6:23	7:28	8:55	9:55
Bubovice	2	4:14	4:57	5:22	5:24	6:24	7:29	8:56	9:56
Vysoký Újezd,Kozolupy	2	4:17	5:00	5:25	5:28	6:28	7:33	9:01	10:00
Lužce	2	4:19	5:02	5:27	5:30	6:30	7:35	9:03	10:02
VYSOKÝ ÚJEZD	2	4:21	5:04	5:29	5:33	6:33	7:38	9:05	10:05
Vysoký Újezd,sokolovna	2	4:22	5:05	5:30	5:34	6:34	7:39	9:06	10:06
Mezouň	1	4:24	5:07	5:32	5:36	6:36	7:41	9:08	10:08
Nučice,Zel.zast.	1	4:26	5:09	5:34	5:38	6:38	7:43	9:10	10:10
Nučice,Na Krahulově	1	4:27	5:10	5:35	5:39	6:39	7:44	9:11	10:11
Nučice,Sokolská	1	4:28	5:11	5:36	5:40	6:40	7:45	9:12	10:12
Nučice,Prokopská náves	1	4:29	5:12	5:37	5:42	6:42	7:47	9:13	10:13
Nučice,Pod Vinicí	1	4:30	5:13	5:38	5:43	6:43	7:48	9:14	10:14
+ Nučice,Nádraží	1	4:32	5:15	5:40	5:45	6:45	7:50	9:16	10:16
Rudná,V Brance	1	4:33	5:16	5:41	5:46	6:46	7:51	9:17	10:17
Rudná,Hofelice	1	4:35	5:18	5:43	5:48	6:48	7:53	9:19	10:19
Rudná,Skola	1	4:36	5:19	5:44	5:49	6:49	7:54	9:20	10:20
Rudná,Nerudova	1	4:38	5:21	5:46	5:51	6:51	7:56	9:22	10:22
Rudná,U Kína	1	4:39	5:22	5:47	5:52	6:52	7:57	9:23	10:23
Rudná,Dušňany	1	4:41	5:24	5:49	5:54	6:54	7:59	9:25	10:25
Rudná,U Nádraží	1	4:42	5:25	5:50	5:55	6:55	7:58	9:26	10:26
x Chrástáň,Mezcestí	1	4:43	5:26	5:51	5:56	6:56	7:59	9:27	10:27
Chrástáň	1	4:44	5:27	5:52	5:57	6:57	8:00	9:28	10:28
x Chrástáň,Protherm	1	4:45	5:28	5:53	5:58	6:58	8:01	9:29	10:29
x Chrástáň,Scania-Label	1	4:46	5:29	5:54	5:59	6:59	8:02	9:30	10:30
x Depo Zličín	B	4:47	5:30	5:55	6:00	7:00	8:03	9:31	10:31
ZLIČÍN	B	4:49	5:32	5:57	6:02	7:02	8:05	9:33	10:33

tarifní pásmo		PID		x		x		x	
REVNICE,NADRAŽÍ	2	18:11	19:11			21:11	23:11		
Lety	2	18:14	19:14			21:14	23:14		
x Lety,Obchodní centrum	2	18:15	19:15			21:15	23:15		
Dobřichovice,Pošta	1,2	18:18	19:18			21:18	23:18		
Dobřichovice,rozc.Karlik	1,2	18:19	19:19			21:19	23:19		
x Lety,Obchodní centrum	2	18:21	19:21			21:21	23:21		
x Lety,Karštesjanská	2	18:23	19:23			21:23	23:23		
Lety,K Libří	2	18:25	19:25			21:25	23:25		
Hlánsná Trebaň,Rovina	2	18:28	19:28			21:28	23:28		
MORINKA	2	18:32	19:32	20:49		21:32	23:32		
MORINA	2	18:38	19:38	20:55	21:02	21:38	23:38		
Mořina,obecní úřad	2	18:40	19:39	20:56	21:03				
Mořina,u Pěchoů	2	18:41	19:40	20:57	21:04				
x Mořina,Tměný Újezd,rozc.l	2	18:44	19:43	21:00	21:07				
Mořina,odb.lom	2								
Bubovice	2	18:50	19:49	21:06	21:13				
Bubovice,Višňovka	2	18:52	19:51	21:08	21:15				
Bubovice	2	18:53	19:52	21:09	21:16				
Vysoký Újezd,Kozolupy	2	18:57	19:55	21:12	21:19				
Lužce	2	18:59	19:57	21:14	21:21				
VYSOKÝ ÚJEZD	2	19:02	19:59	21:16	21:23				
Vysoký Újezd,sokolovna	2	19:03	20:00	21:17	21:24				
Mezouň	1	19:05	20:02	21:19	21:26				
Nučice,Zel.zast.	1	19:07	20:04	21:21	21:28				
Nučice,Na Krahulově	1	19:08	20:05	21:22	21:29				
Nučice,Sokolská	1	19:09	20:06	21:23	21:30				
Nučice,Prokopská náves	1	19:11	20:07	21:24	21:31				
Nučice,Pod Vinicí	1	19:12	20:08		21:32				
+ Nučice,Nádraží	1	19:14	20:10		21:34				
Rudná,V Brance	1	19:15	20:11		21:35				
Rudná,Hofelice	1	19:17	20:13		21:36				
Rudná,Skola	1	19:18	20:14		21:37				
Rudná,Nerudova	1	19:20	20:16		21:39				
Rudná,U Kína	1	19:21	20:17		21:40				
Rudná,Dušňany	1	19:23	20:19		21:42				
Rudná,U Nádraží	1	19:24	20:20		21:43				
x Chrástáň,Mezcestí	1	19:25	20:21		21:44				
Chrástáň	1	19:26	20:22		21:45				
x Chrástáň,Protherm	1	19:27	20:23		21:46				
x Chrástáň,Scania-Label	1	19:28	20:24		21:47				
x Depo Zličín	B	19:29	20:25		21:48				
ZLIČÍN	B	19:31	20:27		21:50				

JÍZDNÍ ŘÁD MÁ POUZE INFORMATIVNÍ CHARAKTER

- x - na znamení
- + - na znamení od 20 do 4 h,v SO a NE celodenně
- * - jede v pracovních dnech
- @ - jede v sobotu
- † - jede v neděli a ve státem uznané svátky
- Δ - Spoj zajišťuje nízkopodlažní vozidlo.
- 24 - nejede 24.12.
- 27 - nejede 24.12. a 31.12.

Soft_CHAPS spol. s r.o.

Příloha 3


290448 448		Lety - Dobřichovice - Mníšek pod Brdy																		
													Plati od: 11.12.2022							
tarifní pásmo		Martin UHER spol. s r.o. Rovenská 605, 252 10 Mníšek pod Brdy																		
PID	tarifní pásmo	×	×	×	×	×50	×50	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×		
2	5:43 6:38							9:18	10:48	13:00	13:48	14:48	15:48				18:18	19:48	21:48	
x	Lety, Karlištejská																			
x	Lety, Obchodní centrum							9:20	10:50	13:02	13:50	14:50	15:50				18:20	19:50	21:50	
2	5:47 6:42							9:22	10:52	13:04	13:52	14:52	15:52				18:22	19:52	21:52	
1,2	5:50 6:45					8:02	8:27	9:25	10:55	12:27	13:07	13:55	14:55	15:55	16:27	17:05	18:25	19:55	21:55	
	Dobřichovice, POŠTA																			
	Dobřichovice, Nádraží 9					8:05	8:30	9:28	10:58	12:30	13:10	13:58	14:58	15:58	16:30	17:08	18:28	19:58	21:58	
	příj. od	5:53	6:48			8:05	8:30	9:28	10:58	12:30	13:10	13:58	14:58	15:58	16:30	17:08	18:28	19:58	21:58	
x	Všenory, Sportovní areál	1	5:55	6:50		8:07	8:32	9:30	11:00	12:32	13:12	14:00	15:00	16:00	16:32	17:10	18:30	20:00	22:00	
1	Všenory, U Kácovských	1	5:56	6:51		8:08	8:33	9:31	11:01	12:33	13:13	14:01	15:01	16:01	16:33	17:11	18:31	20:01	22:01	
1	Všenory, U Křížků	1	5:57	6:52		8:09	8:34	9:32	11:02	12:34	13:14	14:02	15:02	16:02	16:34	17:12	18:32	20:02	22:02	
x	Cernolice, Nový Dvůr	2	6:02	6:57		8:14	8:39	9:37	11:07	12:39	13:19	14:07	15:07	16:07	16:39	17:17	18:37	20:07	22:07	
2	Cernolice	2	6:05	7:00		8:17	8:42	9:40	11:10	12:42	13:22	14:10	15:10	16:10	16:42	17:20	18:40	20:10	22:10	
x	Ritka, U Rybníka	2	6:08	7:03		8:20	8:45	9:43	11:13	12:45	13:25	14:13	15:13	16:13	16:45	17:23	18:43	20:13	22:13	
	RITKA	2	6:10	7:05 7:24		8:22	8:47	9:45	11:15	12:47	13:27	14:15	15:15	16:15	16:47	17:25	18:45	20:15	22:15 23:04	
x	Ritka, Bučina	2	6:12	7:07 7:26		8:24	8:49	9:47	11:17	12:49	13:29	14:17	15:17	16:17	16:49	17:27	18:47	20:17	22:17 23:06	
x	Mníšek p. Brdy, UVR	3	6:14	7:09 7:28		8:26	8:51	9:49	11:19	12:51	13:31	14:19	15:19	16:19	16:51	17:29	18:49	20:19	22:19 23:08	
x	Mníšek p. Brdy, Závod	3	6:15	7:10 7:29		8:27	8:52	9:50	11:20	12:52	13:32	14:20	15:20	16:20	16:52	17:30	18:50	20:20	22:20 23:09	
3,4	Mníšek p. Brdy, Pražská	3,4	6:17	7:12 7:31		8:29	8:54	9:52	11:22	12:54	13:34	14:22	15:22	16:22	16:54	17:32	18:52	20:22	22:22 23:11	
3,4	MNIŠEK P. BRDY, NÁMĚSTÍ	3,4	6:18	7:13 7:32		8:30	8:55	9:53	11:23	12:55	13:35	14:23	15:23	16:23	16:55	17:33	18:53	20:23	22:23 23:12	
3	MNIŠEK P. BRDY, STRIBRŇNÁ LHOTA	3						7:38												
3	Mníšek p. Brdy, Stribrná Lhota U Křížků	3						7:39												
3	Mníšek p. Brdy, Na Kvikalice	3						7:41												
3	Mníšek p. Brdy, Sídliště	3						7:42												
3	Mníšek p. Brdy, U Hřiště	3						7:41												
3	MNIŠEK P. BRDY, ZÁKLADNÍ ŠKOLA	3						7:44 7:46												
PID	tarifní pásmo	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×		
3,4	MNIŠEK P. BRDY, NÁMĚSTÍ	3,4	4:38	5:58	7:16	8:38	10:08	11:35	12:08	13:08	13:19	14:08	14:19	15:08	15:19	15:35	16:28	17:38	19:08	20:38
3,4	Mníšek p. Brdy, Pražská	3,4	4:39	5:59	7:17	8:39	10:09	11:36	12:09	13:09	13:20	14:09	14:20	15:09	15:20	15:36	16:29	17:39	19:09	20:39
x	Mníšek p. Brdy, Závod	3	4:41	6:01	7:19	8:41	10:11	11:38	12:11	13:11	13:22	14:11	14:22	15:11	15:22	15:38	16:31	17:41	19:11	20:41
x	Mníšek p. Brdy, UVR	3	4:43	6:03	7:21	8:43	10:13	11:40	12:13	13:13	13:24	14:13	14:24	15:13	15:24	15:40	16:33	17:43	19:13	20:43
x	Ritka, Bučina	2	4:45	6:05	7:23	8:45	10:15	11:42	12:15	13:15	13:26	14:15	14:26	15:15	15:26	15:42	16:35	17:45	19:15	20:45
	RITKA	2	4:47	6:07	7:25	8:47	10:17	11:44	12:17	13:17	13:28	14:17	14:28	15:17	15:28	15:44	16:37	17:47	19:17	20:47
x	Ritka, U Rybníka	2	4:49	6:09	7:27	8:49	10:19	11:46	12:19	13:19	13:30	14:19	14:30	15:19	15:30	15:46	16:39	17:49	19:19	20:49
	Cernolice	2	4:52	6:12	7:30	8:52	10:22	11:49	12:22	13:22	13:33	14:22	14:33	15:22	15:33	15:49	16:42	17:52	19:22	20:52
x	Cernolice, Nový Dvůr	2	4:55	6:15	7:33	8:55	10:25	11:52	12:25	13:25	13:36	14:25	14:36	15:25	15:36	15:52	16:45	17:55	19:25	20:55
	Všenory, U Křížků	1	4:59	6:19	7:37	8:59	10:29	11:56	12:29	13:29	13:40	14:29	14:40	15:29	15:40	15:56	16:49	17:59	19:29	20:59
	Všenory, U Kácovských	1	5:01	6:21	7:39	9:01	10:31	11:58	12:31	13:31	13:42	14:31	14:42	15:31	15:42	15:58	16:51	18:01	19:31	21:01
x	Všenory, Sportovní areál	1	5:02	6:22	7:40	9:02	10:32	11:59	12:32	13:32	13:43	14:32	14:43	15:32	15:43	15:59	16:52	18:02	19:32	21:02
1	Dobřichovice, Nádraží 9	1	5:04	6:24	7:42	9:04	10:34	12:01	12:34	13:34	13:45	14:34	14:45	15:34	15:45	16:01	16:54	18:04	19:34	21:04
1,2	Dobřichovice, Pošta	1,2	5:07	6:27	7:45	9:07	10:37	12:04	12:37	13:37	13:48	14:37	14:48	15:37	15:48	16:04	16:57	18:07	19:37	21:07
	DOBRICHOVICE, ROZC. KARLIK	1,2	5:09	6:29	7:47	9:09	10:39	12:06	12:39	13:39	13:50	14:39	14:50	15:39	15:50	16:06	16:59	18:09	19:39	21:09
x	Lety, Obchodní centrum	2	5:11	6:31	9:11	10:41	12:41	13:41	14:41	15:41							18:11	19:41	21:11	
x	Lety, Karlištejská	2	5:13	6:33	9:13	10:43	12:43	13:43	14:43	15:43							18:13	19:43	21:13	
	LETY, K LIBŘI	2	5:15	6:35	9:15	10:45	12:45	13:45	14:45	15:45							18:15	19:45	21:15	

JÍZDNÍ ŘÁD MÁ POUZE INFORMATIVNÍ CHARAKTER

Vysvětlivky:
 x - na znamení
 × - jede v pracovních dnech
 ⊗ - jede v sobotu
 + - jede v neděli a v státně uznané svátky
 50 - nejede od 23.12. do 2.1., 3.2., od 13.2. do 19.2., 6.4., od 1.7. do 1.9. a od 26.10. do 27.10.
 78 - jede od 11.12. do 19.3. a od 4.11. do 9.12.

Soft. CHAPS spol. s r.o.

Příloha 5

290751 751		Řevnice - Mořina	ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s.r.o., Pod Hájem 97, 26701 Králův Dvůr	Platí od: 11.12.2022
		tarifní pásmo	PID	☒ 14
		Řevnice, Nádraží ☒	2	7:37
		Řevnice, škola	2	7:35
		Lety	2	7:32
	x	Lety, Obchodní centrum	2	7:31
		Dobřichovice, rozc. Karlik	1,2	7:29
		Dobřichovice, Pošta	1,2	7:27
		Dobřichovice, rozc. Karlik	1,2	∅
		Karlik	1,2	∅
		Lety, Na Návisi	2	∅
	x	Lety, Obchodní centrum	2	7:24
	x	Lety, Karšejnská	2	7:22
		Lety, K Libří	2	7:20
		Hlánská Třebeň, Rovina	2	7:17
		Mořinka	2	7:14
		Mořina, obecní úřad	2	7:10
		Mořina	2	7:08

JÍZDNÍ ŘÁD MÁ POUZE INFORMATIVNÍ CHARAKTER

Vysvětlivky:

- x - na znamení
- ☒ - jede v pracovních dnech
- 14** - nejede od 25.12. do 2.1. a od 1.7. do 1.9.

Soft. CHAPS spol. s r.o.


Příloha 6

100951		Praha, Chaplinovo náměstí - Dobřichovice, Pošta				
951		ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s.r.o., Pod Hájem 97, 26701 Kralův Dvůr	Pl.od: 11./12.12.2022			
		tarifní pásmo				
		PID				
1:14	2:44	4:14	0	0:56	2:26	3:56
1:15	2:45	4:15	0	0:55	2:25	3:55
1:15	2:45	4:15	x	0:54	2:24	3:54
1:16	2:46	4:16	x	0:51	2:21	3:51
1:17	2:47	4:17	x	0	0	0
1:18	2:48	4:18	x	0	0	0
1:19	2:49	4:19	x	0	0	0
0	0	0	x	0:49	2:19	3:49
1:19	2:49	4:19	x	0:48	2:18	3:48
1:20	2:50	4:20	0	0:47	2:17	3:47
1:21	2:51	4:21	x	0:45	2:15	3:45
1:22	2:52	4:22	x	0:44	2:14	3:44
1:23	2:53	4:23	x	0:43	2:13	3:43
1:24	2:54	4:24	0	0:42	2:12	3:42
1:25	2:55	4:25	x	0:40	2:10	3:40
1:26	2:56	4:26	x	0:39	2:09	3:39
1:27	2:57	4:27	x	0:38	2:08	3:38
1:28	2:58	4:28	x	0:37	2:07	3:37
1:29	2:59	4:29	x	0:36	2:06	3:36
1:31	3:01	4:31	0	0:34	2:04	3:34
1:32	3:02	4:32	x	0:32	2:02	3:32
1:33	3:03	4:33	x	0:31	2:01	3:31
0	0	0	x	0:30	2:00	3:30
1:35	3:05	4:35	x	1	1:57	3:27
1:36	3:06	4:36	x	1	1:56	3:26
1:38	3:08	4:38	x	1	1:55	3:25
1:39	3:09	4:39	0	1	1:54	3:24
1:40	3:10	4:40	0	1	1:53	3:23
1:43	3:13	4:43	x	1	1:50	3:20
1:44	3:14	4:44	0	1	1:48	3:18
1:45	3:15	4:45	0	1	0	0
1:46	3:16	4:46	0	1	1:47	3:17

JÍZDNÍ ŘÁD MÁ POUZE INFORMATIVNÍ CHARAKTER
Vysvětlivky:
 x - na znamení

Soft. CHAPS spol. s r.o.

Příloha 7

290690 CYK1		CYKLOBUS BRDY: Dobřichovice - Mníšek pod Brdy - Kytín	Martin UHER, spol. s r.o., Řevnická 605,252 10 Mníšek pod Brdy	Platí od: 11.12.2022
		tarifní pásmo	PID	
8:30 10:30 12:30 14:30 16:30	8:33 10:33 12:33 14:33 16:33	DOBRICHOVICE,NÁDRAŽÍ ☹	1	10:00 12:00 14:00 16:00
8:40 10:40 12:40 14:40 16:40	8:45 10:45 12:45 14:45 16:45	Všenory,U Kácovských	1	9:57 11:57 13:57 15:57
8:47 10:47 12:47 14:47 16:47	8:55 10:55 12:55 14:55 16:55	Cernolice ☹	2	9:50 11:50 13:50 15:50
9:00 11:00 13:00 15:00	9:05 11:05 13:05 15:05	Řitka ☹	2	9:45 11:45 13:45 15:45
		x Řitka,Bučina	2	9:43 11:43 13:43 15:43
		Mníšek p.Brdy,Náměstí ☹	3,4	9:35 11:35 13:35 15:35
		Mníšek p.Brdy,Kaple ☹	3,4	9:30 11:30 13:30 15:30
		KYTÍN,NAVES ☹	4	9:25 11:25 13:25 15:25

JÍZDNÍ ŘÁD MÁ POUZE INFORMATIVNÍ CHARAKTER

Vysvětlivky:

- x - na znamení
- ☉ - jede v sobotu
- † - jede v neděli a ve státem uznané svátky
- ☹ - jede od 25.3. do 29.10.
- ☹ - Provoz linky je zajištěn autobusem s cyklovletem pro přepravu 25 jízdních kol ve speciálních úchytech. Cestující umístí jízdní kolo do úchytů na cyklovleku dle pokynů řidiče.

Manipulace s jízdními koly možná pouze v označených zastávkách.

Soft. CHAPS spol. s r.o.