



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA DOPRAVNÍ

Bc. Václav Fišer

PŘESTAVBA AUTOBUSOVÉHO TERMINÁLU ZLIČÍN

Diplomová práce

2022



K612 Ústav dopravních systémů

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

Jméno a příjmení studenta (včetně titulů):

Bc. Václav Fišer

Studijní program (obor/specializace) studenta:

navazující magisterský – DS – Dopravní systémy a technika

Název tématu (česky): **Přestavba autobusového terminálu Zličín**

Název tématu (anglicky): Rebuilding of the Zličín Bus Terminal

Zásady pro vypracování

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

- Analýza současného stavu
- Stanice Depo Zličín
- Terénní průzkum řešené oblasti
- Návrh možných řešení
- Přestavba terminálu
- Hodnocení navrhovaného řešení



Rozsah grafických prací: stanoví vedoucí diplomové práce

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

Seznam odborné literatury: stanoví vedoucí diplomové práce

Vedoucí diplomové práce:

Ing. Petr Chmela
Ing. Martin Jareš, Ph.D.

Datum zadání diplomové práce:


30. června 2021

(datum prvního zadání této práce, které musí být nejpozději 10 měsíců před datem prvního předpokládaného odevzdání této práce vyplývajícího ze standardní doby studia)

Datum odevzdání diplomové práce:

16. května 2022


- a) datum prvního předpokládaného odevzdání práce vyplývající ze standardní doby studia a z doporučeného časového plánu studia
b) v případě odkladu odevzdání práce následující datum odevzdání práce vyplývající z doporučeného časového plánu studia


.....
Ing. Martin Jacura, Ph.D.
vedoucí
Ústavu dopravních systémů




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

Potvrzuji převzetí zadání diplomové práce.


.....
Bc. Václav Fišer
jméno a podpis studenta

V Praze dne..... 30. června 2021

Poděkování

Na tomto místě bych rád poděkoval především vedoucím své diplomové práce - panu Ing. Petru Chmelovi a rovněž Ing. Martinu Jarešovi, Ph.D.; dále též všem svým blízkým, kteří se mnou měli v průběhu vytváření této práce trpělivost a shovívavost.

Prohlášení

Předkládám tímto k posouzení a obhajobě diplomovou práci, vypracovanou na závěr magisterského studia na ČVUT v Praze Fakultě dopravní.

Prohlašuji, že jsem předloženou práci vypracoval samostatně a že jsem uvedl veškeré použité informační zdroje v souladu s Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací.

Nemám žádný důvod proti užití tohoto školního díla ve smyslu §60 Zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon).

V Praze dne 16. května 2022



.....
podpis

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
Fakulta dopravní

PŘESTAVBA AUTOBUSOVÉHO TERMINÁLU ZLIČÍN

diplomová práce
květen 2022
Bc. Václav Fišer

ABSTRAKT

Tato diplomová práce se zabývá komplexní přestavbou autobusového terminálu Zličín a s ním spojeného parkoviště *P+R*. Cílem této práce je docílit, aby v místě vzniknul kvalitní terminál veřejné hromadné dopravy s odpovídajícím zázemím a dostatečnou kapacitou pro cestující, autobusy, auta i cyklisty.

Klíčová slova: charakteristika oblasti, analýza problémů, stanice Depo Zličín, přestavba terminálu, parkovací dům

ABSTRACT

This diploma thesis deals with the issue of reconstruction of bus terminal Zličín and its car park *P+R*. The goal of this thesis is to rebuild the current terminal in order to achieve a high-quality public transport terminal with facilities and sufficient capacity for passengers, buses, cars and cyclists.

Keywords: area characteristics, problems analysis, Depo Zličín station, reconstruction of terminal, parking house

OBSAH

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK	6
1 ÚVOD	7
2 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU	8
2.1 Autobusové nádraží	8
2.1.1 Historie	8
2.1.2 Dopravní infrastruktura	9
2.1.3 Autobusová doprava	9
2.2 Parkoviště	11
2.2.1 Historie	11
3 STANICE DEPO ZLIČÍN	13
3.1 Výhody	14
3.2 Nevýhody	14
4 NÁVRH MOŽNÝCH ŘEŠENÍ	16
4.1 Terénní průzkum	16
4.1.1 Závěr	27
4.2 Profilové průzkumy	27
4.2.1 Městské linky - příjezd ráno	27
4.2.2 Regionální linky - příjezd ráno	28
4.2.3 Městské linky - odjezd odpoledne	30
4.2.4 Regionální linky - odjezd odpoledne	31
4.2.5 Závěr	31
5 PŘESTAVBA TERMINÁLU	34
5.1 Ulice Řevnická	34
5.1.1 Severní křižovatka	34
5.1.2 Mezikřižovatkový úsek	36
5.1.3 Jižní křižovatka	38
5.2 Ulice Ringhofferova	39
5.3 Autobusový terminál	42
5.3.1 Vjezdová část	42
5.3.2 Výjezdová část	44
5.4 Parkovací dům	49
5.4.1 Přízemí	51
5.4.2 První nadzemní podlaží	53
5.4.3 Druhé nadzemní podlaží	55
5.5 Shrnutí	58

6 HODNOCENÍ PŘESTAVBY	59
6.1 Autobusový terminál	59
6.1.1 Silné stránky	59
6.1.2 Slabé stránky	61
6.1.3 Příležitosti	61
6.1.4 Hrozby	62
6.1.5 Shrnutí	62
6.2 Parkovací dům	62
6.2.1 Silné stránky	63
6.2.2 Slabé stránky	63
6.2.3 Příležitosti	64
6.2.4 Hrozby	64
6.2.5 Shrnutí	65
7 ZÁVĚR	66
POUŽITÉ ZDROJE	67
Literatura	67
Internetové zdroje	67
SEZNAM OBRÁZKŮ	82
SEZNAM TABULEK	84
SEZNAM PŘÍLOH	85

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

<i>B+R</i>	Parkoviště typu <i>bike and ride</i>
ČKD	Českomoravská-Kolben-Daněk
<i>K+R</i>	Parkoviště typu <i>kiss and ride</i>
MČ	Městská část
PID	Pražská integrovaná doprava
PSN	Pražská správa nemovitostí
<i>P+R</i>	Parkoviště typu <i>park and ride</i>
ROPID	Regionální organizátor Pražské integrované dopravy
SDZ	Svislé dopravní značení
SSZ	Světelné signalizační zařízení
VDZ	Vodorovné dopravní značení

1. ÚVOD

Autobusový terminál v Praze na Zličíně se nachází na západním okraji Prahy na území městské části Praha - Zličín¹. Tato lokalita nabyla na významu zejména po roce 1994, kdy do těchto míst byla prodloužena trasa metra B z Nových Butovic² [7]. Součástí této stavby byla i výstavba zdejšího autobusového terminálu, který do dnešních dnů prakticky nedoznal žádných větších stavebních úprav. Výjimkou je snad pouze v roce 2019 proběhnuvší oprava povrchů terminálových komunikací [8].

Součástí stavby metra V.B bylo rovněž i vybudování odstavného parkoviště typu *P+R*. V současnosti se ve zkoumané lokalitě nacházejí dvě parkoviště označována jako Zličín I a Zličín II. Jejich kapacita dohromady čítá celkem 144 míst pro parkování, z toho 83 náleží parkovišti I [9] a 61 parkovišti II [9]. Vzhledem k tomu, že se v oblasti západní a severozápadní Prahy jedná o zatím jediné parkoviště tohoto druhu, dochází zde pravidelně k naplnění kapacity obou parkovišť a to již v brzkých ranních hodinách. Řidiči jsou tak nuceni užívat pro odstavení svých vozidel jiná místa, nejčastěji v areálu obchodního centra Metropole Zličín. Je tedy patrné, že kapacita obou parkovišť je nevyhovující.

Kromě metra zde bylo na přelomu tisíciletí vybudováno i obchodní centrum Metropole Zličín, které se nachází západně od autobusového terminálu. V jeho areálu došlo k výstavbě parkoviště s kapacitou cca 2 000 míst [10], která mají sloužit primárně pro návštěvníky obchodního centra. Že to není tak úplně pravda je možné se přesvědčit prakticky každý pracovní den, kdy po zaplnění parkovišť *P+R* u stanice metra řidiči odstaví svá vozidla nejčastěji právě sem. Proto byl také majitel obchodního centra v uplynulém desetiletí nucen přistoupit ke zpoplatnění svého parkoviště.

Z hlediska autobusové dopravy se význam terminálu Zličín rovněž neustále zvětšuje. Velkou „zásluhu“ na tom mají dva faktory; jednak prodloužení trasy metra A do Motola v roce 2015, a dále postupná integrace Středočeského kraje do systému *PID*, konkrétně jeho západních částí: Kladensko (2017) [11], Rakovnicko (2019, 2021) [12] [13] a Berounsko (2020) [14]. Kromě toho rostoucímu zájmu cestujících o cesty na Zličín nahrává také fakt, že např. mezi Prahou a Kladnem dosud neexistuje kapacitní kolejové spojení, tedy konkrétně, že nedošlo k přestavbě železniční trati číslo 120 v úseku Praha - Kladno. Neméně důležitým bodem, který zvyšuje atraktivitu terminálu Zličín, je i jeho poloha, jelikož se nachází přímo u křižovatky dálnic D0 (Pražský okruh) a D5 (Praha - Plzeň - Rozvadov), a dále v blízkosti dálnic D6 (Praha - Karlovy Vary) a D7 (Praha - Chomutov).

Z výše popsaných důvodů je patrné, proč je nutná přestavba a zkapacitnění autobusového terminálu Zličín a přilehlých parkovišť *P+R*. Cílem této práce je tedy vytvořit takové řešení, které tyto požadavky splní.

¹ Katastrálně však území spadá pod místní část Praha - Třebonice.

² Úsek trasy V.B Nové Butovice - Zličín.

2. ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU

Terminál hromadné dopravy Zličín se nachází na západním okraji Prahy u stejnojmenné konečné stanice metra linky B. V bezprostřední blízkosti terminálu se nachází dálniční křižovatka dálnic D0 a D5. Problematiku současného stavu terminálu lze rozdělit do dvou základních skupin - Autobusové nádraží (část 2.1) a Parkoviště (část 2.2).

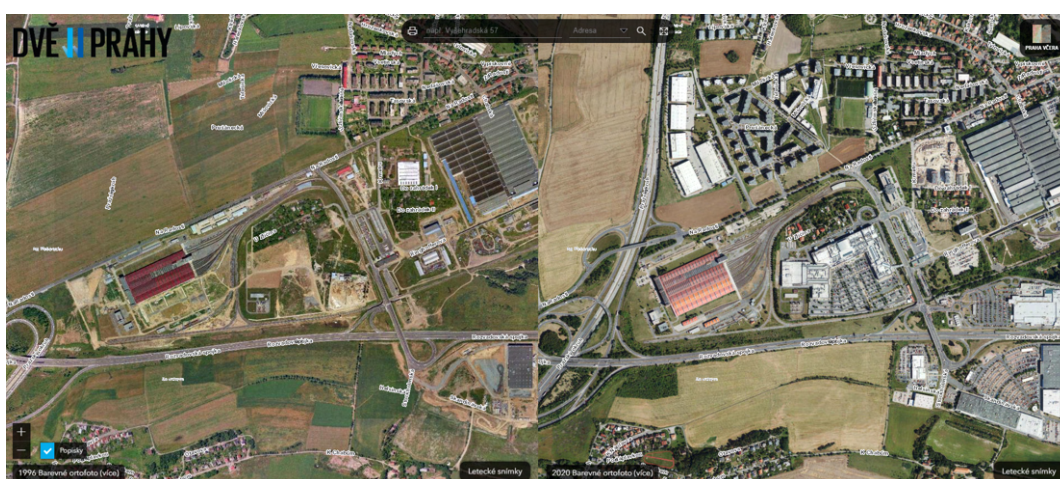
2.1 Autobusové nádraží

2.1.1 Historie

Nádraží vzniklo současně s výstavbou pátého úseku linky metra B³. Otevřeno bylo roku 1994 [7]. Tehdy bylo koncipováno jako „menší kapacity“, jelikož se stanice metra spolu s terminálem nacházela relativně daleko od nejbližší obytné zástavby, obdobně jako např. dnešní stanice Letňany na lince C. Rovněž přílehlá obchodní centra nebyla v té době ještě postavena. Po přelomu tisíciletí dochází k prvnímu nárůstu dopravy, kdy v bezprostřední blízkosti stanice metra Zličín došlo k výstavbě multifunkčního obchodního centra Metropole Zličín. O pár let později pak dochází k výstavbě dalších dvou obchodních center v nedalekém okolí stanice, konkrétně se jedná o dnešní HOME PARK Zličín⁴ a o budovu nákupního střediska Globus u ulice Sárská.

Kromě výstavby zdejších obchodních center dochází také postupně k růstu obytné zástavby v městské části Praha - Zličín, která se v průběhu let čím dál více přibližovala ke stanici metra. Jedná se zejména o stavbu komplexu sídliště Metropole, tj. lokality kolem dnešní autobusové zastávky Nový Zličín, a pak také o komplex budov v oblasti Do Zahrádek.

Na obrázku (viz obr. 1) je dobře vidět, jak se od roku 1994, respektive 1996 proměnilo okolí stanice metra B Zličín.



Obrázek 1: Celkový pohled na lokalitu Zličín. Vpravo stav k roku 1996; vlevo pak stav k roku 2020.

(Zdroj: <https://www.dveprahy.cz/>)

³ Úsek Nové Butovice - Zličín.

⁴ Oblast kolem Skandinávské ulice.

2.1.2 Dopravní infrastruktura

Z dopravního hlediska je klíčová zejména výstavba silniční infrastruktury, a to konkrétně vybudování zdejší části dálnice D0, tedy úseku číslo 516 (Třebonice - Řepy) a navazujícího 517 (Řepy - Ruzyně) na přelomu tisíciletí [15]. Díky tomu má dnešní terminál poměrně unikátní polohu v rámci Prahy, jelikož se nachází v blízkosti dálniční křižovatky Pražského kruhu a plzeňské dálnice, a rovněž nedaleko odtud se na dálnici D0 připojuje ještě dálnice D6 z Karlových Varů. Tím se celý terminál včetně autobusového nádraží stává velice dobře dostupným pro autobusovou i individuální automobilovou dopravu.

2.1.3 Autobusová doprava

Autobusová doprava v okolí stanice metra Zličín dosáhla v posledních letech poměrně velkých změn. Zpočátku celý terminál sloužil především pro cestující z blízkého okolí Prahy jako jsou obce Chrást'any, Rudná a Chýně. Tím, jak postupně docházelo k výstavbě obchodních center a silniční infrastruktury v bezprostředním okolí, zvětšoval se spolu s tím i objem autobusové dopravy, který byl směřován právě sem. Dobrým příkladem je zavedení autobusové linky číslo 100 [16], která spojuje tuto oblast s letištěm Václava Havla. Vznik této linky⁵ byl možný až právě po výstavbě dálnice D0. Ostatně poloha terminálu nabízí možnost vedení rychlých linek vedených po dálnicích ať už v rámci Prahy, jako právě linka 100, nebo a především směrem do Středočeského kraje (např. dnešní linka 324 do Kladna).

Význam terminálu také rostl s postupnou integrací Středočeského kraje do systému PID zejména v uplynulém desetiletí. Postupně sem tak byly zavedeny linky i z oblastí Berounska a Rakovnícka a rovněž i část linek ve směru z Kladna.

Z pohledu pražské městské dopravy je důležité především datum 11.12.2011, kdy došlo v oblasti Jihozápadního Města k reorganizaci linkového vedení autobusů, díky čemuž sem k tomuto datu byla zavedena linka číslo 180, která propojuje Zličín se sídlištěm Řepy, nemocnicí Motol a dále s centrální částí MČ Praha 6. Dalším mezníkem, spojeným se zvětšením objemu autobusové dopravy na Zličíně je prodloužení trasy metra A do Motola, v rámci které byla jednak ve špičkách pracovních dnů posílena linka číslo 180, druhak sem byly zkráceny příměstské linky zajišťující původně ke stanici metra A Hradčanská. Současně s tím došlo i k zaintegrování jednotlivých částí Středočeského kraje do PID. V tomto případě se jedná zejména o oblasti Kladenska (2017) [11], Rakovnícka (2019, 2021) [12] [13] a Berounska (2020) [14].

V součtu to tedy znamená, že dnes je možné na Zličíně nalézt celkem 22 denních autobusových linek, z toho 5 městských a 17 příměstských. Jejich výčet je uveden v tabulce 1. Na obr. 2 pak můžete vidět schéma terminálu s rozmístěním jednotlivých linek. V důsledku toho došlo k vyčerpání odstavné kapacity autobusového nádraží, což je patrné i z toho, že původně zde ukončená linka 180 (do roku 2014) byla prodloužena k Obchodnímu centru Zličín, čímž jednak nahradila zdejší nákupní linku, a druhak mírně uvolnila kapacitu autobusového nádraží. Ze stej-

⁵ V provozu je od 8.7.2002.

ného důvodu se také počítá s prodloužením linek 130 a 246 k sídlišti Metropole⁶. Současně s tím pak bude zrušena linka číslo 249.



Obrázek 2: Schéma autobusového nádraží Zličín.

(Zdroj: <https://pid.cz/wp-content/uploads/mapy/uzly-praha/Zlicin.png>)

Tabulka 1: Seznam linek zajiřždějících na autobusové nádraží Zličín.

Linka:	Směr:
100	Letiště Václava Havla
130	OC Sárská, Stodůlky, Řeporyje, Slivenec, Barrandov
180	OC Zličín; Řepy, Motol, Vypich, Břevnov, Dejvice
246	OC Sárská, Stodůlky, Řeporyje, Radotín, Zbraslav
249	Nový Zličín
304	Praha-Motol, Praha-Vypich; Nové Strašecí, Ruda, Rakovník
305	Velká Dobrá, Stochov, Nové Strašecí, Krupá, Hořovičky, Lubenec
306	Sobín, Hostivice, Jeneč, Dobrovíz, Hostouň, Kladno
307	Chrást'any, Rudná, Červený Újezd, Unhošť, Kladno
308	Chrást'any, Rudná, Nučice
309	Chrást'any, Jinočany, Třebotov, Kosoř, Praha-Radotín

⁶ Zastávka Nový Zličín.

310	Chrást'any, Jinočany, Nučice
311	Chrást'any, Rudná, Nučice, Bubovice, Mořina, Lety, Dobřichovice, Řevnice
324	Buštěhrad, Kladno, Smečno, Slaný
336	Hostivice
347	Chrást'any, Chýně, Hostivice
358	Chrást'any, Chýně, Rudná
380	Praha-Motol, Praha-Vypich; Chrást'any, Rudná, Loděnice, Vráž, Beroun, Králův Dvůr
384	Loděnice, Vráž, Beroun, Králův Dvůr, Zdice, Žebrák, Hořovice
386	Hostivice, Jeneč, Unhošť, Bratronice, Družec, Velká Dobrá, Kladno
404	Rakovník, Lubná, Čistá, Kralovice
405	Stochov, Nové Strašecí, Mutějovice, Milostín, Žatec

2.2 Parkoviště

2.2.1 Historie

Stejně jako autobusové nádraží i přilehlá parkoviště typu $P+R$ vznikla v rámci prodloužení trasy metra B v roce 1994 [7]. Tehdy došlo k výstavbě 2 samostatných parkovišť, dnes označovaných jako Zličín I a Zličín II. Parkoviště Zličín I je povrchové parkoviště s kapacitou 83 míst pro parkování (viz tabulka 2) [10]. Nachází se přímo u autobusového nádraží, respektive přesněji mezi ním a ulicí Řevnickou, odkud je také možný jediný vjezd, respektive výjezd na/z parkoviště (viz obr. 3). Jedná se o hlídané, uzavřené a zpoplatněné parkoviště.

Parkoviště s označením Zličín II je situováno na střeše stanice metra B Zličín a jako takové se tedy nalézá cca 50 m jihovýchodně od autobusového nádraží (viz obr. 3). Jeho kapacita je o něco menší než sousedního Zličín I, konkrétně se jedná o 61 míst (viz tabulka 2) [10]. Vjezd a výjezd na/z parkoviště je realizován z ulice Ringhofferova, která je pomocí světelně řízené křižovatky napojena na ulici Řevnickou. Stejně jako parkoviště číslo I se i zde jedná o hlídaný, uzavřený a zpoplatněný komplex.

Problémem současných parkovišť na Zličíně je jejich nedostatečná kapacita, která v součtu nabízí pouze 144 míst pro parkování. Není tedy neobvyklé, že je jejich společná kapacita ve všední dny prakticky vždy vyčerpána. Řidiči tak nutně musí využívat jiná místa k odstavení svých vozidel. O tom, že se tak děje, lze dokázat např. tím, že nedaleké parkoviště obchodního centra Metropole (viz obr. 3) s kapacitou cca 2 000 míst (viz tabulka 2) [11], což je cca 14násobek kapacitou obou parkovišť $P+R$, bylo nuceno přistoupit k jeho zpoplatnění. Majitel centra logicky chce své parkoviště nabízet primárně zákazníkům centra, nikoliv lidem, kteří si zde jen potřebují odstavit své vozidlo a nevyužít jeho služeb (tj. obchodního centra).

V nedávné době také v okolí stanice metra B Zličín vyrostlo i parkoviště Ringhofferova (viz obr. 3) nalézající se ve stejnojmenné ulici. V tomto případě se jedná o soukromé, zpoplatněné parkoviště, jehož kapacita čítá cca 100 míst k parkování (viz tabulka 2) [17].

Z výše popsaných důvodů je jasně patrné, že obě parkoviště Zličín I i Zličín II nedokážou svou nabídkou pokrýt poptávku po parkování. Přitom poloha obou parkovišť je předurčuje k tomu, aby byly velice hojně využívány. Níže jsou uvedeny některé z důvodů.

- Pomineme-li soukromá parkoviště v okolí stanice metra, nenachází se v blízkém okolí žádná jiná parkoviště typu *P+R*. Nejbližší další parkoviště tohoto typu se nalézá až u stanice Nové Butovice (kapacita 57 míst), což je cca 10 minut jízdy odtud.
- Na západním okraji Prahy se kromě těchto parkovišť žádné jiné parkoviště *P+R* nenachází.
- Obě parkoviště se nalézají u křižovatky dálnic D0 a D5. Doba jízdy od dálniční křižovatky k parkovištím je cca 5 minut.
- Do zhruba 10 minut je možné ze Zličína dojet také na dálnici D6.

Tabulka 2: Kapacita jednotlivých parkovišť.

Parkoviště:	Počet míst:
Zličín I.	83
Zličín II.	61
Metropole	2 000
Ringhofferova	100

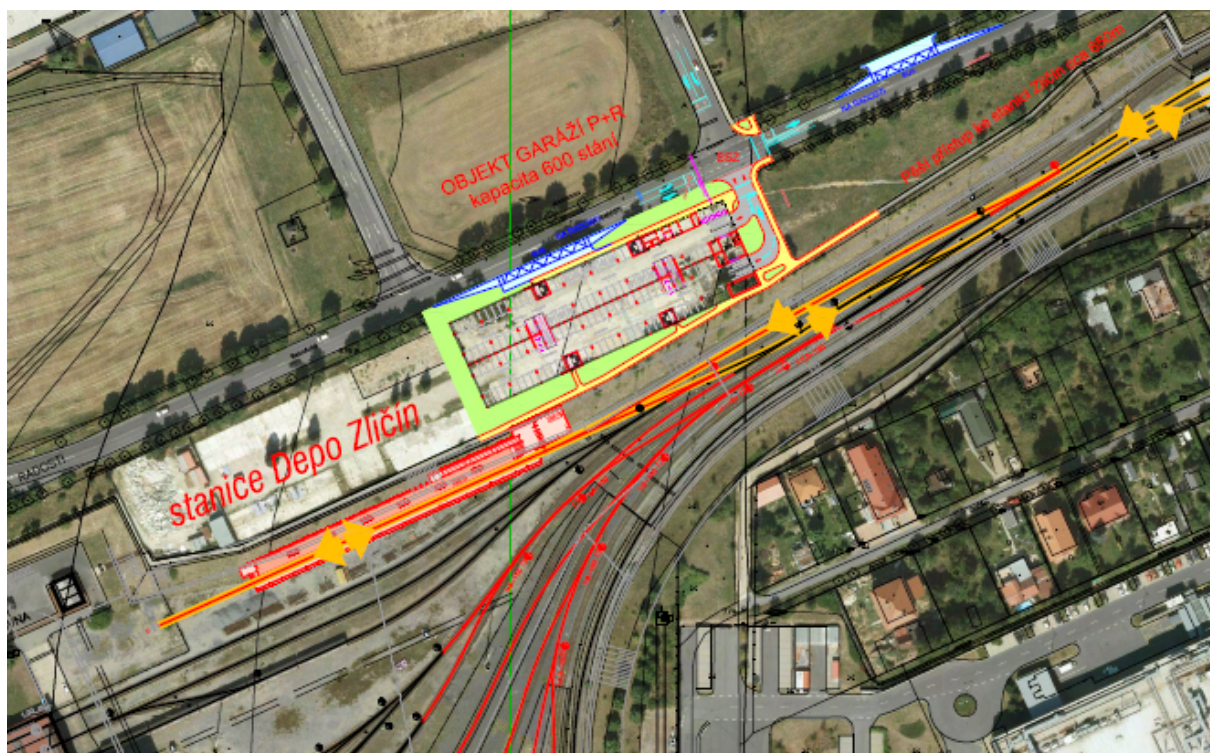


Obrázek 3: Jednotlivá parkoviště a jejich umístění.

(Zdroj: <https://mapy.cz/zakladni?vlastni-body&x=14.2898788&y=50.0537256&z=17&base=ophoto&ut=Zli%20I.&ut=Zli%20II.&ut=Metropole%20Zli%20I.&ut=Ringhofferova&uc=9ghUBxXn0aZqfaofVnDEgxxg1D&ud=50%2C%2B03%2716.221%22N%2C%2014%2C%2B017%2723.525%22E&ud=50%2C%2B03%2711.552%22N%2C%2014%2C%2B017%2728.102%22E&ud=50%2C%2B03%279.711%22N%2C%2014%2C%2B017%2716.592%22E&ud=50%2C%2B03%2714.665%22N%2C%2014%2C%2B017%2735.421%22E>)

3. STANICE DEPO ZLIČÍN

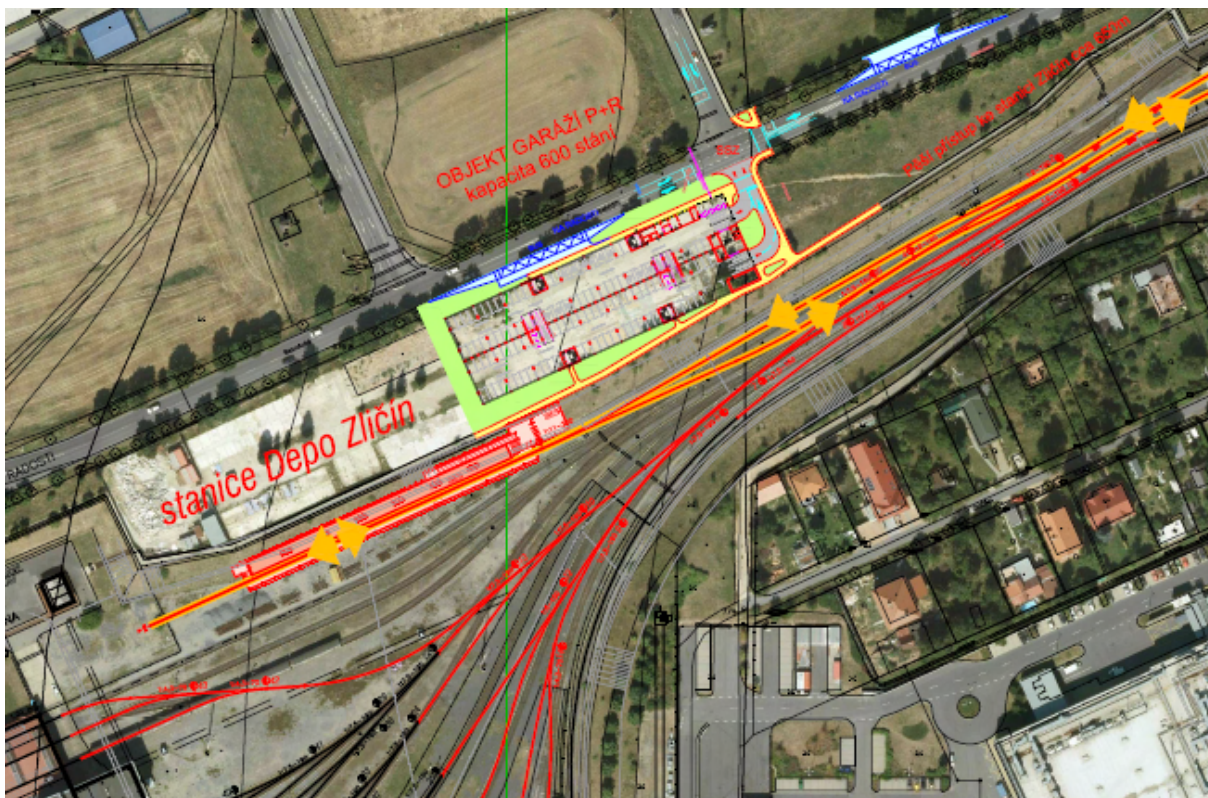
V současné době se objevují návrhy na to, aby problémy současného terminálu Zličín (tedy autobusového nádraží a kapacit parkovišť $P+R$) vyřešila nová stanice metra Depo Zličín. Ta by se měla nacházet v prostoru harfy depa Zličín při výjezdu tunelů metra na povrch, tj. zhruba u křižovatky ulic Na Radosti a Míšovická [18]. Zde by mělo být vybudováno nástupiště pro jeden pětivozový vlak metra s jednou, nebo dvěma nástupními hranami. Nad prostorem kolejiště⁷ by pak mělo být vybudováno parkoviště $P+R$ s kapacitou cca 600 parkovacích míst (viz obr. 4 a obr. 5) [18].



Obrázek 4: Plánovaná stanice metra Depo Zličín - varianta 4.

(Zdroj: METROPROJEKT PRAHA A.S.; *Studie stanice metra Depo Zličín: Provozní technologie*; Ortofotomapa - VARIANTA 4 - jednokolejná - myčka)

⁷ Koleje se zde nachází ve velkém zářezu.



Obrázek 5: Plánovaná stanice metre Depo Zličín - varianta 6.

(Zdroj: METROPROJEKT PRAHA A.S.; *Studie stanice metra Depo Zličín: Provozní technologie*; Provozní situace - VARIANTA 6 - jednokolejná - myčka)

3.1 Výhody

Stanice by měla sloužit primárně pro zajištění obsluhy zamýšleného parkoviště a vzhledem k poloze stanice ji lze použít i pro obsluhu přilehlého sídliště Metropole. Dále zde pak bude umožněn přestup mezi autobusovými linkami směrem z Rudné a z pražského okruhu s linkou metra B, který je nyní realizován až na Zličíně. Hlavním přínosem je však kapacitní parkoviště *P+R*, které v současnosti v této oblasti citelně chybí. Tím však výčet hlavních přínosů této stanice končí.

3.2 Nevýhody

Spíše nežli výhody přináší výstavba této stanice s sebou spoustu nevýhod. Předně nebude možné, aby do této stanice zajížděly všechny vlaky metra, jelikož kolejová harfa depa neumožňuje pravidelný provoz vlakových souprav v současném intervalu linky B. Po přestavbě harfy, která je součástí této stanice, tento problém zůstává nevyřešen. V praxi to tedy bude znamenat, že do stanice bude možné zajíždět pouze každým 2-3 vlakem metra [18], tj. obdobně, jako je tomu v případě stanice Depo Hostivař na lince A.

Dalším problémem navrhované stanice je to, že se nachází prakticky v polích, tudíž její využití se bude velmi pravděpodobně blížit nule, vyjma špiček pracovních dnů, kdy sem budou za-

jíždět lidé, kteří zde zaparkovali svoje vozidlo. Je pravdou, že v okolí stanice (cca 200 m) se nachází sídliště Metropole, kam dnes zajíždí jen autobusová linka 249. Její kapacita je ovšem dostačující, čili není důvod sem kvůli tomu prodlužovat linku metra B.

Budeme-li pokračovat ve výčtu nevýhod, pak další z nich je nemožnost zde ve směru ze Středočeského kraje ukončit autobusové linky, jelikož zde pro to není vybudována dostatečná, respektive žádná infrastruktura jakožto odstavná stání, zázemí pro řidiče atd. Projekt stanice Depo Zličín navíc ani s výstavbou autobusového obratiště nepočítá, tudíž bude nutné, aby všechny linky i nadále zajížděly ke stanici Zličín, čímž bude docházet k souběhu autobusové dopravy s metrem, což není žádoucí, nehledě na fakt, že by souběh nebyl ani ekologicky ani ekonomicky obhajitelný.

V případě, že by u stanice Depo Zličín došlo k výstavbě autobusového obratiště a tím pádem i k ukončení zde jezdících městských a příměstských linek, vedlo by to ke ztrátě možnosti přestupu na linku číslo 180, která do této oblasti nezajíždí a kterou zároveň využívá velké množství zde projíždějících cestujících. Mimo linky 180 by nebylo možné přestoupit ani na linky 130 a 246 směrem do Stodůlek. Kromě ztráty přestupu na městské autobusové linky by se pro tyto cestující zhoršila i dostupnost zdejších nákupních center, která se nacházejí v bezprostřední blízkosti stanice metra Zličín, zejména se jedná o komplex obchodního centra Metropole, které je rovněž cílem, respektive počátkem cesty těchto cestujících. Nemluvě o obchodních centrech HOME PARK a Globus, kam jezdí linka 180, respektive linky 130 a 246 ze Zličína, nikoliv z oblasti kolem Depa Zličín.

Kromě zhoršení přestupů na autobusové linky by při případném zkrácení regionálních linek k plánované stanici Depo Zličín došlo také k významnému prodloužení přestupní doby na metro samotné, vzhledem k tomu, že je počítáno s tím, že do stanice Depo Zličín bude zajíždět pouze každý 3. vlak metra.

Z výše popsaných důvodů proto není v této diplomové práci počítáno s výstavbou stanice Depo Zličín.

4. NÁVRH MOŽNÝCH ŘEŠENÍ

Pro stanovení parametrů nutných k výslednému řešení přestavby autobusového terminálu Zličín bylo provedeno několik průzkumů, jejichž cílem bylo zanalyzovat současný stav terminálu a pochopit, jakým způsobem se cestující terminálem pohybují apod. Dále výstupy z průzkumů poslouží pro stanovení počtu odjezdových stání autobusů. Celkově byly provedeny 2 průzkumy:

1. Terénní průzkum - říjen 2021 (viz část 4.1)
2. Profilové průzkumy na příjezdu a odjezdu v autobusovém terminálu - říjen 2021 (viz část 4.2)

Kromě výstupů z výše uvedených průzkumů pak byla k dispozici i data z profilových průzkumů společnosti *ROPID* rovněž z října 2021.

4.1 Terénní průzkum

Při provádění terénního průzkumu bylo zjištěno několik zásadních nedostatků co se týče autobusového terminálu i přilehlých parkovišť *P+R* (Zličín I a Zličín II). Z hlediska autobusového terminálu je jeho největší slabinou velmi malý počet odstavných stání pro autobusy, na což mimo jiné upozorňuje i pražský Plán udržitelné mobility [19]. Ta dnes zabírají celý prostor vnitřního nástupního ostrůvku (viz obr. 6 a obr. 7) a manipulační zastávky (viz obr. 8) nacházející se před výstupní zastávkou, hned u vjezdu do terminálu. Tím, že jsou autobusy odstaveny v prostoru vnitřního nástupního ostrůvku, zmenšují tak možnost zvýšení počtu odjezdových stání, kterých je zde také nedostatek.



Obrázek 6: Pohled na čelo vnitřního nástupního ostrůvku. Na obrázku je dobře patrné odstavení autobusů právě v tomto prostoru.

(Zdroj: foto Fišer 2021)



Obrázek 7: Pohled na konec téhož ostrůvku. Problém odstavování je zde stejně dobře patrný jako na předchozím.

(Zdroj: foto Fišer 2021)



Obrázek 8: Pohled na dnešní manipulační zastávku umístěnou před výstupní zastávkou.

(Zdroj: foto Fišer 2021)

V případě, že autobusy nelze odstavit přímo v tomto terminálu, je nutné s nimi dojet do autobusového obratiště Sídliště Stodůlky (viz obr. 9), které se nachází cca 4 km [20] východně od Zličína, a kde je dostatek odstavných stání vzhledem k nevyužívání tohoto obratiště v běžném denním provozu⁸. Vzhledem k tomu, že autobusy jsou zde odstavovány prakticky denně, dochází zde k velkému plýtvání finančních prostředků, což vyplývá z dojíždění autobusů ze Zličína do Stodůlek a zpět. Pakliže autobus tuto cestu vykoná např. čtyřikrát za den, ujede navíc

⁸ Do obratiště Sídliště Stodůlky zajíždí pouze noční linka číslo 904.

32 km, respektive 48 minut. Do budoucna je navíc počítáno se zánikem tohoto autobusového obřatiště, jelikož se v jeho místě plánuje nová zástavba. Z těchto důvodů musí navržené řešení přestavby terminálu Zličín nabídnout dostatek odstavných stání pro autobusy městské, příměstské i dálkové dopravy.



Obrázek 9: Trasa, kterou vykoná spoj při svém odstavení do obřatiště Sídliště Stodůlky.

(Zdroj: <https://mapy.cz/zakladni?planovani-trasy&x=14.3042021&y=50.0526416&z=15&l=0&rc=9ghVQxXn3tjtR30u&rs=pubt&rs=pubt&ri=17300409&ri=15304265&mrp=%7B%22c%22%3A111%7D&xc=%5B%5D&rup=1%3B9g56dxXmI05fHfaWBzfYJK5f4XQnfIEg-fb4godTKRygZk&rut=1>)

K dalším problémovým prvkům terminálu patří také průjezd linky 180 tímto terminálem. Linka v současné době do terminálu zajíždí obousměrně; vybranými spoji pak zde končí. Vzhledem k neexistenci autobusových zastávek přímo v ulici Řevnické ať už jedním (viz obr. 10), či druhým směrem (viz obr. 11), je linka 180 nucena všemi spoji do terminálu celodenně, celotýdenně zajíždět. Na lince se v pracovní den běžně pohybuje okolo 190 spojů⁹. Délka dráhy, kterou každý spoj projede při průjezdu terminálem Zličín, činí cca 430 m [21] (viz obr. 12). V součtu tedy během jednoho pracovního dne ujede linka 180 navíc zhruba 81,7 km. Pakliže by byly vybudovány zastávky přímo v ulici Řevnické, došlo by zde rovněž ke snížení objemu finančních nákladů na provoz. Jedním z dalších cílů přestavby tedy bude, bude-li to možné, vybudovat autobusové zastávky právě na této ulici, případně zde vybudovat zastávku alespoň v jednom směru.

⁹ Do tohoto počtu nejsou zahrnuti spoje ukončené, respektive začínající přímo na Zličíně.



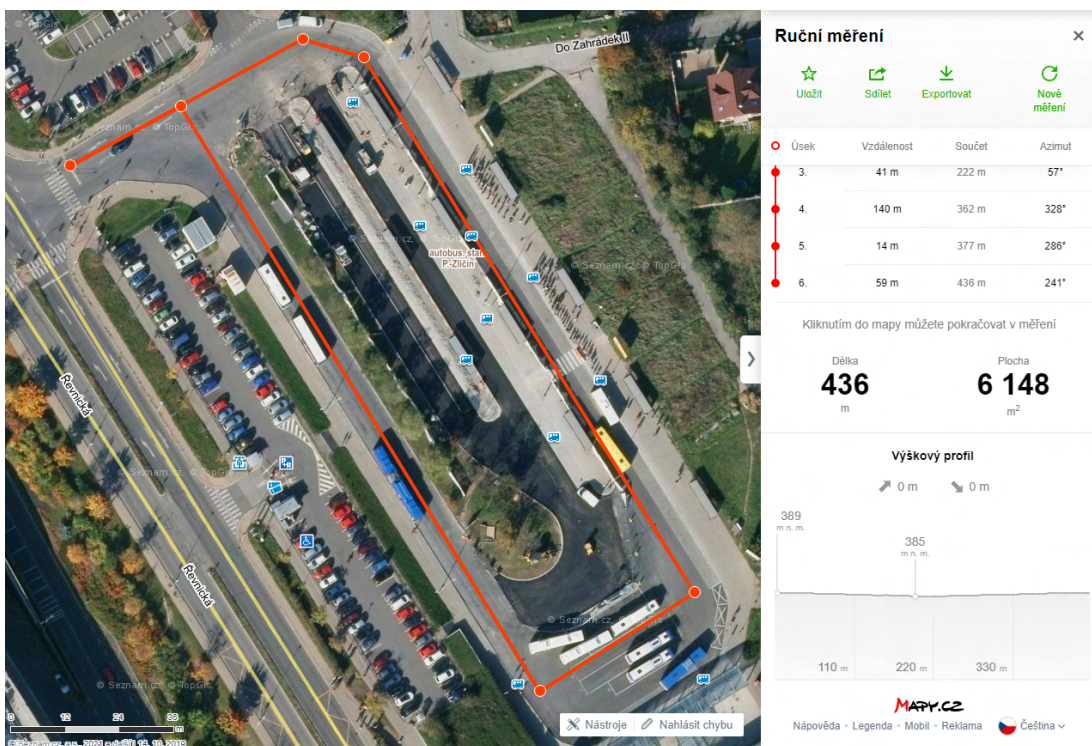
Obrázek 10: Pohled na Řevnickou ulici od parkoviště Zličín I. Zhruba v těchto místech by bylo možné zřídit jednu z autobusových zastávek v této ulici.

(Zdroj: foto Fišer 2021)



Obrázek 11: Pohled na Řevnickou ulici od dálnice D5. Zhruba v těchto místech by bylo možné zřídit autobusovou zastávku ve směru OC Zličín.

(Zdroj: foto Fišer 2021)



Obrázek 12: Délka průjezdu 1 spoje linky 180 terminálem.

(Zdroj: <https://mapy.cz/zakladni?mereni-vzdelenosti&x=14.2900660&y=50.0548208&z=19&base=ophoto&rm=9ghMyxXnbuQB0pYDfdhRgQgCzUBK0NsFb4D>)

Dalším problémovým faktorem autobusového terminálu Zličín je mimo malý počet odstavných míst pro autobusy také počet jejich odjezdových stání. V současné době se v terminálu nachází celkem 8 odjezdových stání, přičemž 5 z nich je určeno pro linky *PID*, 2 stání jsou pak určena pro autobusy dálkové dopravy a poslední stání je pak společné pro linky *PID* i dálkové dopravy. Sedm stání, která využívají linky *PID*, jsou obsluhována celkem 22 linkami (5 městských a 17 regionálních). Vzhledem k nedostatku míst jsou některá stání obsluhována oběma typy linek, což relativně komplikuje provoz, jelikož jednotlivé linky, respektive jejich spoje si vzájemně „překážejí“, což bylo v průběhu provádění průzkumů několikrát zaznamenáno. Zároveň si vzájemně „překážejí“ i regionální linky u svých vlastních stání, jelikož je zde koncentrováno velké množství spojů a zároveň i cestujících. Jelikož cestující jsou na těchto linkách odbavováni výhradně předními dveřmi, a zároveň interval těchto linek je také relativně krátký (pod 15 minut), objevily se případy, kdy se u 1 odjezdového stání (stání 6) nacházely v jeden okamžik 2 autobusy. Jelikož na předchozím stání (stání 5) v téže době odbavoval další autobus cestující pro jiný směr, zablokoval druhý autobus u stání 6 průjezd, respektive odjezd autobusům v této části terminálu a ty tak v důsledku toho ze Zličína odjely pozdě, tj. mimo jízdní řád. S nedostatkem počtu odjezdových stání také přímo souvisí i další problémový faktor a to je délka nástupní hrany odjezdových stání.

Výše uvedené problémy bylo možné pozorovat zejména u stání číslo 4 a 5. U stání číslo 4 činí problém linka číslo 324 (viz obr. 13), jelikož na té je z jejího principu možné odbavovat cestující pouze předními dveřmi. Vzhledem k tomu, že u tohoto stání dále zastavují i linky 100, 180, 304 a 380 (poslední 2 zmíněné zde zastavují ve směru Praha, Vypich, čili problém s odbavením

u nich odpadá), je prakticky jistá kolize této linky s ostatními, tedy, že se v jeden okamžik u stání 4 budou vyskytovat minimálně 2 autobusy, ne-li více. V případě, že linka 324 zastaví jako 2. v pořadí, pak tím fakticky dojde k zablokování tohoto místa, jelikož manipulace do zbylé části nástupiště je relativně složitá. Druhým nejvíce problematickým stáním je stanoviště číslo 5. Od tohoto stanoviště odjíždějí linky 306, 336, 347, 358 a 386. Problémovým faktorem je v tomto případě linka číslo 306, která má v odpolední špičce pracovního dne interval 10 minut, což je poměrně krátký interval pro příměstskou linku. Stejně jako u stání číslo 4 i zde byly mnohokrát zaznamenány případy, kdy u tohoto stání stanicovaly 3 autobusy v jeden okamžik. Problém tedy spočíval v tom, že nebylo dost dobře možné odbavit tyto 3 autobusy najednou (viz obr. 14), byť v praxi se stalo, že 3. autobus rovněž odbavoval cestující. Díky tomu však znemožnil průjezd ostatním autobusům terminálem. Jedním z cílů přestavby by tedy mělo být oddělení těchto 2 linek od ostatních.



Obrázek 13: Pohled na stanicující spoj linky 324 u stanoviště číslo 4.

(Zdroj: foto Fišer 2021)

V současné době je jedno odjezdové stání dimenzováno na odbavení 2 standardních autobusů, tedy autobusů délky 12 m, plus je zde ještě započtena rezerva cca 1 m. Jedno odjezdové stání má tedy délku 25 m. To, jak již bylo řečeno, stačí pro odbavení 2 standardních autobusů, ovšem v případě uvedeném v předchozím odstavci, tedy kdy u 2 stání za sebou budou stát 2 autobusy, tak zastavení dalšího autobusu u 1. stanoviště je možné jen velice obtížně, jelikož není v možnostech autobusu se dostat celým vozem k nástupní hraně 1. stanoviště (viz obr. 15). V důsledku toho tedy dojde k dočasnému zneprůjezdnění této části terminálu. I proto je důležité zvýšit počet odjezdových stání a zároveň je navrhnout v takové délce, aby k podobným událostem již nemohlo dojít. Zároveň je ale nutné vzít v potaz i intervalové a směrové provázání jednotlivých linek (viz část 4.2.5).



Obrázek 14: Pohled na stanoviště číslo 6. V případě zastavení 3 autobusů u tohoto stanoviště současně by se poslední autobus nacházel zhruba v místě bílého automobilu.

(Zdroj: foto Fišer 2021)

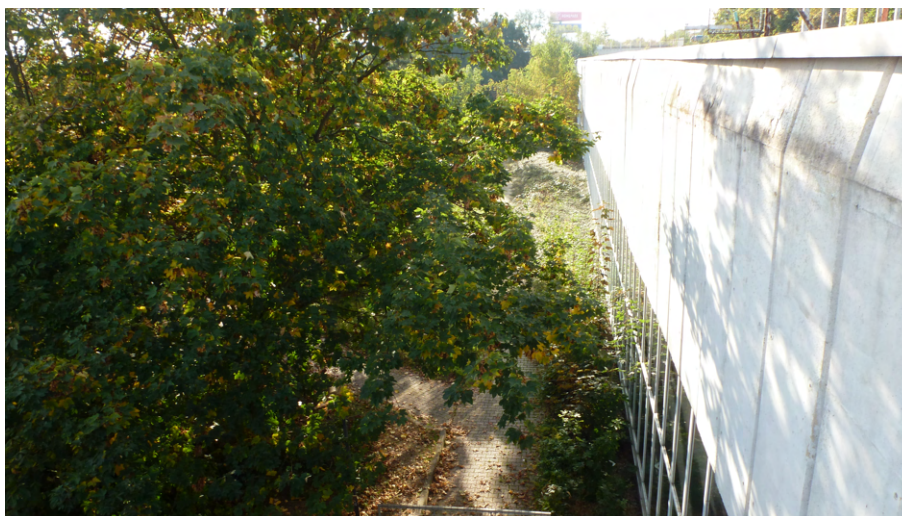


Obrázek 15: Příklad odbavení cestujících linky 304 u stanoviště číslo 4.

(Zdroj: foto Fišer 2022)

Kromě problémového stavu samotného autobusového nádraží vykazovaly problémy i přilehlá prostranství a parkoviště *P+R*. U parkovišť je problém celkem jednoduchý - jejich malá kapacita. Tato problematika byla popsána v části 2.2. Vzhledem k tomu, že je nutné zvýšit kapacitu parkovišť *P+R* u stanice metra Zličín, nabízí se jako jedno z možných řešení využít dnes nijak nevyužívanou plochu východně od stanice metra (viz obr. 16). Tuto plochu lze vymezit ulicí Ringhofferova, stanicí metra, zkušební tratí metra a přilehlým soukromým parkovištěm Ringhofferova. Původním účelem této plochy byla rekreační funkce, jednalo se o park, respektive parkovou plochu. V současné době je sem však znemožněn přístup, jelikož vstup na přístupové schodiště je z neznámých důvodů zakázán (viz obr. 17). Vlastník pozemku navíc úsek plochy podél ulice Ringhofferova oplotil (viz obr. 18), takže ani odtud není možné se na pozemek,

tj. do parku dostat.



Obrázek 16: Současný stav parku u stanice metra.

(Zdroj: foto Fišer 2021)



Obrázek 17: Oplocený vstup na přístupové schodiště do parku.

(Zdroj: foto Fišer 2021)

Patříčná plocha spolu s přilehlým parkovištěm je rozdělena do několika parcel. Jejich seznam je možné nalézt v tabulce 3. Pakliže není uvedeno jinak, vlastní daný pozemek pouze 1 fyzická, respektive právnická osoba.

Tabulka 3: Informace o pozemcích východně od stanice metra.

Číslo pozemku:	Výměra [m ²]:	Druh pozemku:	Vlastník:	Zdroj:
321/2	7 719	orná půda	Ivan Jelínek	[22]
321/153	310	ostatní plocha	Ivan Jelínek	[23]
321/154	67	orná půda	Ivan Jelínek	[24]

321/156	339	orná půda	Ivan Jelínek	[25]
472/55	331	ostatní plocha	Ivan Jelínek	[26]
472/57	31	ostatní plocha	Ivan Jelínek	[27]
472/58	277	ostatní plocha	Ivan Jelínek	[28]
472/60	356	ostatní plocha	CENTRAL GROUP 65. investiční a.s.	[29]
472/61	36	ostatní plocha	CENTRAL GROUP 65. investiční a.s.	[30]
472/62	880	ostatní plocha	CENTRAL GROUP 65. investiční a.s.	[31]
472/63	11	ostatní plocha	CENTRAL GROUP 65. investiční a.s.	[32]
472/64	487	ostatní plocha	MČ Praha-Zličín	[33]
472/65	140	ostatní plocha	MČ Praha-Zličín	[34]
472/66	30	ostatní plocha	CENTRAL GROUP 65. investiční a.s.	[35]
472/70	88	ostatní plocha	MČ Praha-Zličín	[36]
472/93	45	ostatní plocha	Ivan Jelínek	[37]
472/169	1	ostatní plocha	CENTRAL GROUP 65. investiční a.s.	[38]
472/178	15 876	ostatní plocha	Ivan Jelínek	[39]
554/5	780	ostatní plocha	Vladimír Lebeda (1/4), Olga Rollerová (1/2), Zuzana Turková (1/4)	[40]
Celková výměra: $\Sigma = 27\,704\text{ m}^2$				

Z tabulky 3 vyplývá, že drtivou většinu pozemků východně od stanice metra vlastní pan *Ivan Jelínek*, konkrétně necelých 90%. Zbylé 3 subjekty dohromady vlastní kolem 10% plochy těchto pozemků. Přesné hodnoty jsou uvedeny v tabulce 4. V diplomové práci tedy bude počítáno se záborom pozemků pana Jelínka, což odpovídá záboru půdy od stanice metra až zhruba k vjezdu do areálu *CENTRAL GROUP 65. investiční a.s.*. Tyto pozemky budou využity pro rozšíření parkoviště *P+R Zličín II*. Zároveň, vlivem velkého výškového rozdílu mezi nadmořskou výškou parkové plochy a úrovní parkoviště *Zličín II*, který činí zhruba 6,75 m, bude možné toto parkoviště vybudovat jako vícepodlažní, v tomto případě minimálně dvoupodlažní. Díky plánovanému zvýšení kapacity tohoto parkoviště bude možné současně s tím zrušit stávající parkoviště *Zličín I*, jehož prostor se předpokládá využít pro zvýšení kapacity autobusového nádraží, tj. pro zvýšení počtu odstavných a odjezdových stání.

Tabulka 4: Souhrnné informace o pozemcích východně od stanice metra.

Vlastník:	Celková výměra [m^2]:	Celková výměra [%]:
CENTRAL GROUP 65. investiční a.s.	1 314	4,74
Ivan Jelínek	24 895	89,86
MČ Praha-Zličín	715	2,58
Vladimír Lebeda, Olga Rollerová, Zuzana Turková	780	2,82

Teoreticky je možné pro rozšíření autobusového terminálu využít i pozemky nacházející se východně od něj (viz obr. 19), tedy v oblasti vymezené ulicemi Ringhofferova a Do Zahrádek II¹⁰,

¹⁰ Možné je rozšíření k jižní straně této ulice, tj. k místní zástavbě.



Obrázek 18: Oplocení parku/parkové plochy podél ulice Ringhofferova (tj. to v pravé části fotky).

(Zdroj: foto Fišer 2021)

a pak také areálem *CENTRAL GROUP 65. investiční a.s.*. V tomto případě by se jednalo o pozemky, které jsou uvedeny v tabulce 5.



Obrázek 19: Nijak nevyužívaná plocha u autobusového nádraží.

(Zdroj: foto Fišer 2021)

Tabulka 5: Informace o pozemcích východně od autobusového nádraží.

Číslo pozemku:	Výměra [m ²]:	Druh pozemku:	Vlastník:	Zdroj:
319/1	709	ostatní plocha	MČ Praha-Zličín	[41]
319/6	13	ostatní plocha	Ivan Jelínek	[42]
320/11	1 043	ostatní plocha	Ivan Jelínek	[43]
320/12	371	ostatní plocha	Ivan Jelínek	[44]

472/59	78	ostatní plocha	MČ Praha-Zličín	[45]
472/171	424	ostatní plocha	Ivan Jelínek	[46]
472/172	113	ostatní plocha	Ivan Jelínek	[47]
472/174	1 951	ostatní plocha	Ivan Jelínek	[48]
472/175	2 853	ostatní plocha	Ivan Jelínek	[49]
472/176	744	ostatní plocha	Ivan Jelínek	[50]
520/1	62	zastavěná plocha a nádvoří	Nextech Reality s.r.o.	[51]
521/1	100	ostatní plocha	Nextech Reality s.r.o.	[52]
522	20	ostatní plocha	Nextech Reality s.r.o.	[53]
523/9	772	ostatní plocha	Nextech Reality s.r.o.	[54]
524	29	ostatní plocha	Nextech Reality s.r.o.	[55]
525/1	650	zahrada	Nextech Reality s.r.o.	[56]
525/2	72	zahrada	Nextech Reality s.r.o.	[57]
526	28	ostatní plocha	Nextech Reality s.r.o.	[58]
527	718	zahrada	Nextech Reality s.r.o.	[59]
528	28	ostatní plocha	Nextech Reality s.r.o.	[60]
529	702	zahrada	Nextech Reality s.r.o.	[61]
530	35	ostatní plocha	Nextech Reality s.r.o.	[62]
531	556	zahrada	Nextech Reality s.r.o.	[63]
536	32	ostatní plocha	Ivan Jelínek	[64]
537/1	1 320	zahrada	Ivan Jelínek	[65]
538/1	36	zastavěná plocha a nádvoří	Ivan Jelínek	[66]
539/1	203	ostatní plocha	Ivan Jelínek	[67]
Celková výměra: $\Sigma = 13\,662\text{ m}^2$				

Stejně jako z tabulky 3 i v tomto případě většinu pozemků vlastní pan *Ivan Jelínek*. V tomto případě vlastní 2/3 pozemků v oblasti východně od autobusového nádraží. Zbylou víceméně třetinu vlastní firma *Nextech Reality s.r.o.*, což je logické, jelikož se předpokládá výstavba rodinných domů jižně od ulice Do Zahrádek II. Mělo by zde dojít k výstavbě jedné řady tohoto typu domů. Odpovídá tomu i rozparcelování pozemků v této části území. Nepatrnou část pozemků pak vlastní MČ Praha-Zličín, konkrétně zhruba 6%. Konkrétní hodnoty jsou uvedeny v tabulce 6.

Tabulka 6: Souhrnné informace o pozemcích východně od autobusového nádraží.

Vlastník:	Celková výměra [m²]:	Celková výměra [%]:
Ivan Jelínek	9 103	66,63
MČ Praha-Zličín	787	5,76
Nextech Reality s.r.o.	3 772	27,61

4.1.1 Závěr

Závěr z terénního průzkumu je celkem jednoznačný - terminál odpovídá stavu, v jakém byl v 90. letech zprovozněn. Od té doby se zde prakticky nic nezměnilo. Na terminálu je však silně vidět zub času, podobně jako třeba u terminálu Černý Most na druhém konci Prahy. Jestliže nedojde k zásadní změně správy terminálu, případně nedojde-li k nějaké zásadnější rekonstrukci, bude terminál dále chátrat a jeho kvalita a vzhled bude nadále klesat. Dle analýzy majetkových poměrů v oblasti je nutné počítat s využitím pozemků pana *Ivana Jelínka*, který v okolí vlastní drtivou většinu pozemků. Podrobné rozparcelování pozemků v oblasti zachycuje příloha číslo 1 (viz kapitola Seznam příloh). V diplomové práci tedy bude počítáno se zábořem jeho pozemků a to minimálně v oblasti východně od stanice metra, tj. v úvahu připadá zábor pozemků z tabulky 3.

4.2 Profilové průzkumy

Profilové průzkumy, ať už provedené autorem samotným, či organizací *ROPID*, byly provedeny v říjnu roku 2021. Konkrétně se jednalo o 41. týden toho roku. Naměřeny byly údaje celkem ze 4 míst - autor provedl měření na výstupní zastávce a na výjezdu z autobusového terminálu; organizace *ROPID* provedla měření ve výstupní zastávce a ve všech nástupních zastávkách samostatně. Důležité je také dodat, že autorovo měření na rozdíl od měření organizace *ROPID* zahrnuje i městské linky zajišťující do terminálu Zličín. Je nutné také podotknout, že v době průzkumu ještě nebyla v provozu linka 405, proto se v žádném z profilových průzkumů neobjevuje. Zároveň je také nutné dodat, že linky 305 a 404 měly v době provádění průzkumů jiné trasy a i jiné provozní parametry. Data ve směru Lubenec, respektive Žatec tedy nejsou k dispozici. Výstupem z profilových průzkumů je však primárně stanovení počtu odjezdových a odstavných stání.

Výsledky z měření lze rozdělit do 4 částí:

1. Městské linky - příjezd ráno (viz část 4.2.1)
2. Regionální linky - příjezd ráno (viz část 4.2.2)
3. Městské linky - odjezd odpoledne (viz část 4.2.3)
4. Regionální linky - odjezd odpoledne (viz část 4.2.4)

4.2.1 Městské linky - příjezd ráno

Do terminálu Zličín zajíždí v pracovní den celkem 5 městských autobusových linek - 100, 130, 180, 246 a 249. Nejvýznamnější z nich je linka 180, která je zároveň jako jediná klasifikována jako metrobusová. Zbylé 4 linky slouží primárně jako doplňkové.

Je celkem zajímavé, že nejvytíženější linkou z výše jmenovaných je poslední z nich, tj. linka 249. Tato linka spojuje stanici metra Zličín s nedalekým sídlištěm Metropole, vzdáleným asi 650 m odsud. Linka vznikla na podnět zdejších občanů teprve v březnu 2019. Přesto si však své cestující našla, i když má na své trase pouze 2 zastávky - Zličín a Nový Zličín. Její význam

dokazuje mimo jiné i to, že její vytíženost v ranní špičce činila cca 45%, kdežto linka 180, u které se očekávalo nejvyšší vytížení, dosáhla hodnoty pouze kolem 15%. Toto číslo si lze vysvětlovat tak, že většina cestujících ráno cestuje spíše směrem do centra, tedy do Řep a do Motola než na Zličín, jelikož cílem cesty na Zličíně jsou primárně blízká obchodní centra. Vzhledem k tomu, že většina cestujících míří za zábavou a nákupy až po pracovní době, tj. odpoledne, je toto číslo vlastně logické.

U zbylých 3 linek, tedy 100, 130 a 246, se jejich vytíženost pohybovala kolem 10%. Tato hodnota vypovídá o v podstatě stejném účelu těchto 3 linek jako u linky 180, tedy, že se jedná zejména o linky „nákupní“ (v této oblasti). U linky 100, která spojuje Zličín a ruzyňské letiště, a neslouží tak jako „nákupní“, lze nízkou vytíženost interpretovat velmi obdobně, jelikož ráno míří většina cestujících do práce, v tomto případě na letiště, tedy opačným směrem.

Konkrétní hodnoty vytížení/využití jsou pak uvedeny v tabulce 7. Pro zjednodušení byly tyto hodnoty zaokrouhleny po 5%.

Tabulka 7: Vytížení městských linek v ranní špičce.

Linka:	Počet spojů:	Počet cestujících:	Nabídka:	Využití % příjezd:
100	9	64	810	7,90 ÷ 10
130	5	27	300	9,00 ÷ 10
180	13	163	1 170	13,93 ÷ 15
246	4	14	210	6,67 ÷ 5
249	14	180	420	42,86 ÷ 45

4.2.2 Regionální linky - příjezd ráno

Do terminálu Zličín zajíždí celkem 17 regionálních linek - 304, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 324, 336, 347, 358, 380, 384, 386, 404 a 405. Od tohoto počtu je nutné odečíst 2 linky, konkrétně 308 a 405. Linka 308 nebyla při měření zaznamenávána, jelikož linka jezdí primárně o víkendech a v dobách mimo špičky pracovních dnů. Linka 405 pak v době provádění průzkumu nebyla ještě v provozu, proto s ní také nebylo počítáno.

Na rozdíl od městských linek linky regionální vykazují daleko větší vytížení. Zatímco u městských linek se hodnota pohybovala kolem 10%, u regionálních linek tato hodnota kolísá někde mezi 40 a 45%. Nejvyšší zatížení bylo zaznamenáno u linek 347 a 358, tj. od linek jezdících na Zličín ve směru od Chýně. Vytížení v tomto směru činilo zhruba 60%.

Druhé nejvyšší vytížení bylo zaznamenáno u linky 384. Hodnota se zde pohybovala na úrovni 50%. Linka tvoří expresní spojení Zličína s Berounem, kdy v úseku Zličín - Loděnice je vedena na rozdíl od zastávkové linky 380 po dálnici D5. V tomto směru je pak ještě provozována linka 394, která však od Berouna pokračuje po Rozvadovské spojnici¹¹ až ke stanici metra B Nové Butovice, tedy pokračuje dále směrem do centra Prahy. Linka tedy nezajíždí do terminálu Zličín.

¹¹ Faktické pokračování dálnice D5 na území Prahy.

Třetím nejvytíženějším směrem (z hlediska linek, respektive linkového vedení) je ten od Rakovníka, tedy od linek 304, 305¹² a 404. V tomto směru činilo vytížení lehce nad 45%. Všechny tyto 3 linky tvoří, respektive tvořily expresní spojení mezi Zličínem a Rakovníkem po dálnici D0, respektive D6. Celkem zajímavé u těchto linek bylo, že při první vlně integrace v prosinci 2019 nebyla těmto linkám zřízena zastávka Depo Zličín ve směru Zličín, ačkoliv všechny tyto linky danou zastávkou projíždějí. To bylo později napraveno u linek 304 a 305, byť je v této zastávce umožněn pouze výstup. U linky 405 je pak umožněn nástup i výstup. Linka 404 pak v této zastávce nestaví vůbec. Být tato problematika s přestavbou terminálu nijak nesouvisí, je navrhováno, aby všechny tyto linky, respektive všechny linky jezdící do terminálu Zličín z Pražského okruhu (tj. i linky 100, 324, 336 a 386 - viz dále) zastavovaly ve směru Zličín ve stávající zastávce Depo Zličín.

Čtvrté nejvytíženější spojení zajišťují linky 307, 308, 311 a 380. Jedná se o spojení Zličín - Chrášťany - Rudná. Vytížení linek v tomto směru se pohybovalo nad hodnotou 40%. Tyto linky z Rudné dále pokračují směrem do Unhoště a Kladna (linka 307), respektive přes Mořinu do Řevnice (linka 311), či přes Loděnici do Berouna (linka 380).

Pátým nejzatíženějším svazkem linek, respektive linkou je linka 306. Vytížení této linky se pohybovalo lehce nad 40%. Tato linka tvoří páteřní spojení mezi Hostivíci a Jenčem se Zličínem. Zároveň odtud zajišťuje spojení do místní části Praha-Sobín. Vybrané spoje pak z Jenče pokračují přes obce Dobrovíz, Hostouň a Hřebeč do Kladna. Ze všech regionálních linek projíždějících terminálem Zličín má tato linka nejkratší interval, který v ranní špičce dosahuje až 5 minut.

Šesté nejvytíženější spojení zajišťuje dvojice linek 309 a 310. Jedná se o spojení Zličín - Chrášťany - Jinočany. Vytížení linek v tomto směru se pohybovalo mírně pod 40%. Linka 309 z Jinočan dále pokračuje přes obce Třebotov a Kosoř zpět do Prahy, konkrétně do Radotína. Linka 310 pak z Jinočan pokračuje přes Nučice do Rudné.

Předposledním, v tomto případě sedmým nejvytíženějším spojením je expresní spojení Zličín - Hostivice, zajišťované linkami 336 a 386. Tyto linky na rozdíl od linky 306 ze Zličína pokračují po dálnici D0 do průmyslové zóny na severovýchodním okraji Hostivice. Linka 306 z dálnice D0 do této oblasti pokračuje ulicí Československé armády. Linka 386 pak z dálnice D0 odbočí na dálnici D6 a na Exitu 2 sjede do této průmyslové zóny. Vytížení těchto linek bylo zhruba o 10% nižší než u linky 306; pohybovalo se tedy lehce nad 30%. U obou linek je nově navrhováno zastavování v zastávce Depo Zličín ve směru Zličín (problematika podrobněji popsána u linky 304).

Nejméně zatíženou regionální linkou v terminálu Zličín byla linka 324. U té se vytížení pohybovalo kolem 20%. Linka ze Zličína pokračuje souběžně s linkou 100 do oblasti starého letiště¹³ a dále přes Kladno a Smečno do Slaného. Stejně jako u linek 336 a 386 je i u linky 324 na-

¹² Linka do prosince 2021 jezdila v trase Praha - Rakovník.

¹³ Oblast kolem terminálu 3.

vrženo zřízení zastávky Depo Zličín ve směru Zličín. Stejné opatření je navrženo k realizaci u linky 100.

Konkrétní hodnoty vytížení/využití jednotlivých linek, respektive jejich svazků je možné najít v tabulce 8. Pro zjednodušení byly tyto hodnoty znovu zaokrouhleny po 5%.

Tabulka 8: Vytížení regionálních linek, či jejich svazků v ranní špičce.

Linka/svazek linek:	Počet spojů:	Počet cestujících:	Nabídka:	Využití % příjezd:
347, 358	11	407	660	60,80 ÷ 60
384	7	252	495	50,91 ÷ 50
304, 305, 404	22	742	1 380	46,61 ÷ 45
307, 308, 311, 380	23	749	1 740	42,63 ÷ 40
306	21	533	1 260	42,30 ÷ 40
309, 310	10	241	600	39,17 ÷ 40
336, 386	11	204	660	32,09 ÷ 30
324	11	186	870	21,38 ÷ 20

4.2.3 Městské linky - odjezd odpoledne

Výsledky vytížení městských linek odpoledne jsou také velmi zajímavé, jelikož stejně jako v ranní špičce z průzkumů vyšlo, že nejvytíženější linkou byla nikoliv linka 180, ale linka 249. Vytížení u linky 249 se odpoledne pohybovalo kolem 25%, zatímco u linky 180 bylo vytížení zhruba 15%. To je ovšem dáno 2 faktory. Prvním z nich je chyba měření, v tomto případě chyba při sčítání cestujících, neboť se obecně počítá počet cestujících v kloubovém autobuse hůře než v midibusu. Druhým důvodem je to, že zatížení pro linku 180 bylo spočítáno pro oba směry dohromady, tudíž jak pro směr Dejvická, tak i pro směr Obchodní centrum Zličín. Lze předpokládat, že při rozdělení směrů by byla linka 180 označena za nejvytíženější.

U zbylých linek 100, 130 a 246 se vytížení pohybovalo mezi 10 a 20%, přičemž nejvyšší vytížení bylo zaznamenáno u linky 246, nejnižší pak u linky 130. U linky 100 se pak hodnota pohybovala na úrovni linky 246.

Konkrétní hodnoty vytížení/využití jsou pak uvedeny v tabulce 9. Pro zjednodušení byly tyto hodnoty znovu zaokrouhleny po 5%.

Tabulka 9: Vytížení městských linek v odpolední špičce.

Linka:	Počet spojů:	Počet cestujících:	Nabídka:	Využití % příjezd:
100	9	149	810	18,40 ÷ 20
130	6	29	300	9,67 ÷ 10
180	47	661	4 230	15,63 ÷ 15
246	7	74	390	18,97 ÷ 20
249	13	101	420	24,05 ÷ 25

4.2.4 Regionální linky - odjezd odpoledne

Vytížení u regionálních linek bylo v odpolední špičce o málo nižší než v ranní špičce. Na prvních 4 pozicích se vytížení nezměnilo. Nejvytíženějším svazkem zůstal i odpoledne svazek linek 347 a 358, tedy spojení Zličín - Chýně. Jejich vytížení činilo zhruba 50%. Na druhém místě se opět umístila linka 384, u které vytížení dosáhlo hodnoty lehce přes 45%. Třetí příčku obsadil svazek rakovnických linek 304, 305 a 404, u kterých se vytížení pohybovalo pod 45%. Čtvrtou pozici obsadil svazek rudenských linek, tedy linek 307, 308, 311 a 380. U těchto 4 linek vytížení dosáhlo hodnoty přes 35%.

Oproti ranní špičce se na 5. místě umístila dvojice linek 309 a 310. Jejich vytížení v odpolední špičce dosáhlo mírně pod hodnotu 35%. Linka 306, které ráno patřila 5. příčka, co se vytíženosti týče, se odpoledne umístila na 6. pozici s vytížením lehce nad 30%.

Poslední 2 místa pak patří linkám 324, 336 a 386. Linka 324 dosáhla v odpolední špičce vytížení necelých 25%, kdežto svazek linek 336 a 386 „pouze“ 20%. Díky tomu si tedy tyto 2 svazky linek odpoledne prohodily pořadí ve vytíženosti.

Konkrétní hodnoty vytížení/využití jednotlivých linek, respektive jejich svazků je možné najít v tabulce 10. Pro zjednodušení byly tyto hodnoty zaokrouhleny opět po 5%.

Tabulka 10: Vytížení regionálních linek, či jejich svazků v odpolední špičce.

Linka/svazek linek:	Počet spojů:	Počet cestujících:	Nabídka:	Využití % příjezd:
347, 358	15	435	900	50,75 ÷ 50
384	13	412	885	46,55 ÷ 50
304, 305, 404	40	798	2 415	42,99 ÷ 45
307, 308, 311, 380	21	721	1 470	36,93 ÷ 35
309, 310	12	264	710	33,11 ÷ 35
306	17	432	1 350	31,56 ÷ 30
324	13	262	1 110	23,60 ÷ 25
336, 386	22	295	1 320	22,35 ÷ 20

4.2.5 Závěr

Cílem profilových průzkumů bylo zjistit vytížení jednotlivých linek, respektive svazků linek a na základě toho si stanovit počet odjezdových stání. Mimo jejich vytížení je samozřejmě nutné brát v potaz i jejich provázání, směr vedení a interval. Dále by také mělo dojít k úplnému, nebo alespoň k částečnému oddělení stání pro městské a regionální linky. Z těchto důvodů je navrženo počet stání pro linky zaintegrované do systému *PID* rozšířit ze současných 6 na 9. Obsazení jednotlivých stání linkami popisuje tabulka 11¹⁴.

¹⁴ Číslo (označení) stání je pouze orientační, tj. neshoduje se/nemusí se shodovat se současným číslováním.

Tabulka 11: Počet a využití jednotlivých stání linkami PID.

Číslo stání:	Linky:	Směr:
1	180, 304, 380, 952, 957	Sídlíště Řepy, Nemocnice Motol
2	130, 180, 246, 249	OC Zličín, OC Sárská, Stodůlky, Nový Zličín
3	100, 324	Terminál 3, Letiště Václava Havla, Kladno, Smečno, Slaný
4	304, 404	Rakovník, Kralovice
5	305, 384, 405	Velká Dobrá, Kamenné Žehrovice, Nové Strašecí, Lubenec, Žatec, Loděnice, Beroun, Zdice, Hořovice
6	307, 308, 309, 310, 311, 380, 952	Chrástřany, Jinočany, Rudná, Unhošť, Kladno, Loděnice, Beroun
7	306, 957	Hostivice, Jeneč, Dobrovíz, Hostouň, Kladno
8	336, 386	Hostivice, Průmyslová, Hostivice, Unhošť, Bratronice, Kladno
9	347, 358	Chýně, Hostivice, Rudná

Změny oproti současnému stavu lze najít u stání číslo 1, 4, 5 a 7. U 1. stání (původní stání 4) je nově navrženo oddělit od ostatních linek linky 100 a 324, které odsud směřují na Letiště Václava Havla, respektive do Kladna a do Slaného. Tím dojde ke zlepšení orientace zejména pro turisty, kteří ze Zličína cestují na Letiště, a dojde tak i k oddělení linky 324 od ostatních linek ve směru Řepy a Motol, což dnes vyvolává problémy vzhledem k rozdílnému způsobu odbavování cestujících. S ohledem na směrové vedení těchto 2 linek je tedy navrženo jejich oddělení od ostatních, čímž dojde ke zřízení stání číslo 3.

U stání 4 a 5 (původní stání 6 a 7) dojde oproti současnému stavu k přemístění linek 305 a 405 ze stání 4 do stání 5. Důvodů pro to je hned několik. Prvním z nich je, že stání 4 kapacitně tyto linky nestíhá odbavit, kdy v odpolední špičce se zde pohybuje zhruba 7 spojů za hodinu. Druhým důvodem je, že díky přemístění dojde k oddělení dominantního směru Rakovník od směrů Lubenec a Žatec. Byť linky 305 a 405 nemají s linkou 384 nic společného, je navrženo jejich přesunutí k jejímu stání, jelikož kapacitně bude dostačovat a bylo by zbytečné zřizovat pro tyto 2 linky samostatné stání. Navíc od stání 5 dnes odjíždějí dosud nezaintegrované linky směrem do Žatce a do Loun.

Poslední změny jsou pak navrženy u stání číslo 7 (původní stání 5). Na rozdíl od současného stavu dojde k oddělení 3 směrů. Nově tak budou mít samostatné stání linky směrem do Chýně (stání 9), do Sobína, Hostivice a Jeneče (stání 7) a v neposlední řadě linky do průmyslové zóny Hostivice a do Bratronice (stání 8).

U stání 2 a 6 (původní stání 3 a 8) nejsou žádné změny navrhovány. Eventuálně je možné, v případě dostatku prostorových možností, ze stání 6 vyjmout linky 309 a 310 a vytvořit pro ně samostatné stání.

Kromě výše uvedených stání je počítáno také se zachování 2 stání pro dálkovou a zaměstnaneckou dopravu (dnešní stání 1 a 2). Připočteme-li k tomu ještě výstupní zastávku, je nutné, aby autobusový terminál Zličín po přestavbě disponoval celkem 12 autobusovými stánkami, z nichž 1 bude určeno pro příjezd, tj. pro výstup, a zbylých 11 stání pak pro odjezdy do různých částí Prahy a Středočeského kraje, případně i jinam.

5. PŘESTAVBA TERMINÁLU

V kapitole 4 byly detailně popsány důvody, proč současný autobusový terminál Zličín nevyhovuje, a také požadavky, které by měl přestavěný terminál splňovat v co největší možné míře. V této kapitole je tedy v několika částech popsáno, jak se oproti současnému stavu změnilo uspořádání uličního systému v autobusovém terminálu samotném (viz část 5.3), tak i v navazujících komunikacích Řevnická (viz část 5.1) a Ringhofferova (viz část 5.2). Součástí je také popis změn u povrchových parkovišť *P+R* (viz část 5.4). V části 5.5 je pak možné nalézt stručné shrnutí toho, co lze ve vypracovaných přílohách Diplomové práce (viz kapitola Seznam příloh) nalézt.

5.1 Ulice Řevnická

Tato část popisuje jednotlivé změny provedené v prostoru ulice Řevnické. Pro přehlednost byl úsek této komunikace, na němž došlo ke stavebním úpravám, rozdělen do 3 samostatných částí - viz části 5.1.1, 5.1.2 a 5.1.3.

5.1.1 Severní křižovatka

Severní křižovatkou ulice Řevnické se rozumí stávající křižovatka této komunikace s vjezdem (výjezdem) do (z) autobusového terminálu Zličín a k obchodnímu centru Metropole Zličín. V této lokalitě se toho v celkovém objemu navržených prací v rámci přestavby příliš nemění. Oproti současnému stavu dojde k mírnému rozšíření jižního ramene ulice Řevnická, kdy šířky jednotlivých jízdních pruhů budou směrem k dálnici D5 činit oba shodně 3,25 m respektive v opačném směru 3,50 m pro levý odbočovací pruh a 3,65 m pro jízdní pruh pro směr přímo a vpravo. Vůči současnému stavu dojde k posunutí současného přechodu pro chodce na jižním rameni křižovatky o zhruba 10,00 m směrem na jih, tj. k dálnici D5. Zároveň bude tento přechod nově rozdělen do 2 částí, jelikož dojde k prodloužení dnešního středního dělicího ostrůvku severním směrem více do středu křižovatky. Šířka tohoto dělicího ostrůvku je navržena o velikosti 3,00 m, což je minimum požadované normou ČSN 73 6110 [1]. Ve směru na jih se pak bude dělicí ostrůvek zužovat na současnou šířku 1,10 m.

K větším změnám dojde u vjezdu do autobusového terminálu, respektive výjezdu z něj. Vjezd (výjezd) je navržen jako třípruhový s 1 přechodem pro chodce, který bude oproti současnému stavu nově rozdělen do 2 částí vlivem vybudování nového dělicího ostrůvku. Dělicí ostrůvek je navržen z několika důvodů. Předně se jedná o zvýšení bezpečnosti chodců, kde se na přechodu očekává zvýšení objemu pěších vzhledem k novému autobusovému stanovišti v ulici Řevnické. Dalším důvodem je pak nemožnost vybudování neděleného přechodu přes 3 jízdní pruhy, což je zakotveno v současném znění normy ČSN 73 6110 [1]. Vzhledem k této normě je šířka tohoto ostrůvku navržena opět velikosti 3,00 m. Umístění ostrůvku je pak navrženo tak, aby respektovalo současnou šířku jízdních (řadících) pruhů, která činí shodně 3,50 m.

Naopak oproti současnému stavu jízdní pruh pro vjezd do autobusového terminálu bude posu-

nut o velikost výše popsaného dělicího ostrůvku směrem na jih, a zároveň také dojde k jeho rozšíření na 4,25 m, což je hodnota respektující vlečné křivky kloubových autobusů, tj. aby se tyto autobusy mohly bezpečně dostat do prostoru terminálu.

Relativně velké změny jsou navrženy u chodníků přiléhajících k jižnímu rameni křižovatky, tedy k ulici Řevnické.

U levého chodníku dojde ke zmenšení jeho šířky na 2,25 m. Důvodem zmenšení šířky je rozšíření jízdních pruhů v ulici Řevnické v opačném směru, což bylo nutné vzhledem k celkové úpravě jihovýchodního nároží křižovatky a vlečným křivkám. V důsledku toho pak bylo nutné upravit i stávající napojení přechodu pro chodce na výjezdu z obchodní centra Metropole. Rovněž byl upraven i poloměr jihozápadního nároží křižovatky, do něhož tento přechod ústí a jehož součástí je i tento chodník. Hodnota nároží je nově navržena na $R = 14,00$ m. V rámci chodníku pak dále došlo k posunu sloupku SSZ, což souvisí s posunem jižního přechodu přes ulici Řevnickou, což bylo popsáno výše. Ve směru na jih se pak levý chodník bude postupně rozšiřovat na stávající šířku, které dosáhne zhruba v místě nově navržených míst pro parkování typu K+R. Povrch chodníku je navržen jako dlážděný, což je v souladu se současným stavem.

Druhý chodník, tj. chodník na západním okraji ulice Řevnické, je nově navržen šířky 3,50 m, což je podstatně větší šířka než ta, které chodník dosahuje dnes. Zvětšení chodníku je vyvoláno předpokládaným větším objemem pohybu pěších vzhledem k vybudování nového autobusového stanoviště v ulici Řevnické (viz část 5.1.2). Šířka tedy odpovídá velikosti:

$$4 \cdot 0,75 + 0,5 = 3,50.$$

Hodnota 0,75 odpovídá „šířce“ 1 člověka v metrech a hodnota 0,50 pak velikosti bezpečnostního odstupů v metrech. Obě tyto hodnoty jsou v souladu, respektive vycházejí z hodnot uvedených v normě ČSN 73 6110 [1]. Od jižního přechodu pro chodce popisované křižovatky chodník dále pokračuje v přímé podél ulice Řevnické do prostoru nového parkoviště K+R (viz část 5.1.2). V opačném směru pak chodník pokračuje podél nově upraveného jihovýchodního nároží k výjezdu do autobusového terminálu. Toto nároží je navrženo o poloměru $R = 16,00$ m, což zhruba odpovídá velikostem nároží na severním okraji křižovatky (tj. severovýchodního a severozápadního). Povrch tohoto chodníku je stejně jako u toho levého navržen jako dlážděný, což opět odpovídá současnému stavu.

U chodníků v severní části křižovatky nejsou navrženy žádné změny. Jedinou výjimkou je úprava bezbariérových ploch na severovýchodním cípu křižovatky u východního přechodu pro chodce, což je vyvoláno nedostatečnou šířkou tohoto chodníku, která neumožňuje zřízení přirozené vodící linie o velikosti 0,90 m.

Poslední věcí, kterou je nutné zmínit a která bude vyvolána přestavbou křižovatky, je změna signálního plánu. Důvodem pro změnu je přestavěný přechod na východním rameni této křižovatky, který bude nově rozdělený do 2 částí, z nichž každá bude mít své vlastní světelné signály pro chodce, tj. stejným způsobem jakým je řešen přechod na ostatních ramenech této křižo-

vatky. Úprava signálního plánu pak bude nutná také z důvodu toho, že předmětnou křižovatkou budou vybrané autobusové linky projíždět i v přímém směru (ulicí Řevnickou), tedy bude nutné zřídit preferenci pro autobusy i pro tento směr.

5.1.2 Mezikřižovatkový úsek

Mezikřižovatkový úsek ulice Řevnická lze rozdělit do 2 částí, konkrétně podle jednotlivých jízdních pásů.

V jízdním pásu směrem k dálnici D5 se nemění prakticky nic, pouze dojde k odstranění křižovatky této části ulice s vjezdem (výjezdem) na (z) parkoviště *P+R* Zličín I (viz obr. 20). Tím bude docíleno fyzického oddělení tohoto jízdního pásu od protisměrného, které bude řešeno prodloužením, respektive spojením 2 současných dělnících ostrůvku do 1 celistvého. V praxi tak budou oba jízdní pásy v celém mezikřižovatkovém úseku mezi sebou fyzicky odděleny.



Obrázek 20: Současná křižovatka ulice Řevnická s napojením parkoviště *P+R* Zličín I. Po přestavbě budou oba jízdní pásy od sebe fyzicky odděleny prodlouženým dělnickým ostrůvkem.

(Zdroj: foto Fišer 2021)

V jízdním pásu od dálnice D5 dojde naopak k velmi výrazným změnám. Nepočítáme-li zrušení křižovatky s vjezdem na parkoviště *P+R* Zličín I a fyzické oddělení protisměrných jízdních pásů zmíněných v předchozím odstavci, pak největší změnou je bezpochyby vybudování nového autobusového stanoviště a na něj navazujícího parkovacího pásu v úseku od podchodu pod Řevnickou ulicí u stanice metra až do vzdálenosti 20,00 m před severní křižovatkou.

Autobusové stanoviště je řešeno jako podélné, o šířce 3,25 m s délkou nástupní hrany 40,00 m. Od průběžného jízdního pruhu bude odděleno vodícím proužkem o šířce 0,25 m. Navržené řešení odpovídá podobě dle normy ČSN 73 6425-1 [2]. Navržená délka nástupní hrany

umožňuje bezpečné odbavení 2 kloubových autobusů zároveň [68]. Vjezd a výjezd do, respektive ze zastávky jsou řešeny dle téže normy. Vyřazovací úsek do zastávky je navržen o délce $L_v = 28,00$ m se zaoblením na začátku a na konci úseku o velikosti $R = 40,00$ m. Zařazovací úsek je pak navržen o délce $L_z = 15,00$ m s poloměry zaoblení $R = 10,00$ m. Zařazovací úsek pak bude zároveň sloužit i jako nájezd do navazujícího parkovacího pruhu.

Autobusové stanoviště bude sloužit především pro linky ve směru sídliště Zličín, zejména pro linku číslo 180, která ve směru na Dejvickou již nebude muset zajíždět do autobusového terminálu, čímž dojde ke značnému snížení finančních nákladů na provoz této linky v souvislosti se snížením počtu ujetých vozokilometrů v prostoru terminálu Zličín. Mimo linky 180 bude toto autobusové stanoviště využíváno i linkami 249, 306, 952 a 957. Poslední 3 zmíněné linky odtud budou odjíždět ve směru Sobín, respektive Řepy, čímž dojde ke sloučení dnes oddělených stanovišť v tomto směru do jednoho, což požaduje organizace *ROPID*. K využívání tohoto stanoviště je navržena i výše zmíněná linka číslo 249. Hlavním důvodem je zejména ta skutečnost, že do budoucna se počítá s propojením dvojice linek 130 a 246 s linkou 249, tedy v praxi by linky 130 a 246 odtud pokračovaly dále ve směru Nový Zličín a nemusely by tak stejně jako linka 180 zajíždět do terminálu Zličín, čímž by opět došlo ke snížení počtu ujetých vozokilometrů a potažmo i finančních nákladů. Dále je toto stanoviště plánováno využívat i jako výstupní právě pro linky 130 a 246 a navíc ještě pro linku 384, které do terminálu Zličín přijíždějí ve směru od dálnice D5. Důvodem jsou čistě praktické důvody, kdy cestující z tohoto směru nebudou muset linkami projíždět severní křižovatkou, která je řízena SSZ a ve které by mohlo dojít vlivem právě SSZ ke zdržení. Díky tomu se tak cestující dostanou do metra dříve.

Samotné autobusové stanoviště z hlediska pěších vazeb je navrženo k provedení o šířce 5,00 m, což je dostatečná šířka pro odbavení cestujících a průchodu lidí. Z hlediska napojení autobusového stanoviště na stanici metra je vzhledem k místním výškovým poměrům navrženo překonat místní výškový rozdíl pomocí šikmé rampy o šířce 4,50 m a délce 45,00 m, včetně navazujících přímých úseků o délce 1,50 m. Rampa se skládá celkem ze 4 šikmých částí a 4 podest. Šikmé části jsou navrženy o délce 9,00 m s podélným sklonem 1:16 (6,25 %). Na ně navazující podesty pak slouží pro odpočinek osob se sníženou schopností pohybu a orientace. Podesty jsou navrženy o délce 1,50 m s nulovým podélným sklonem. Vybrané řešení vychází z *Metodiky bezbariérového užívání staveb* [3]. S autobusovým terminálem je pak toto stanoviště propojeno i z druhé strany, kdy je navrženo propojení pomocí chodníku v místě, kdy terén autobusového terminálu dosáhne výškové úrovně tohoto stanoviště. Ostatní chodníky navazující na autobusové stanoviště jsou pak upraveny na šířku 3,50 m, případně na šířku současných chodníků.

Stanoviště bude vybaveno označníkem, prvky pro slabozraké (např. kontrastním pásem), 2 klasickými přístřešky s příslušným vybavením jako jsou lavičky, odpadkové koše a v neposlední řadě i informačním systémem pro cestující, např. LCD panelem zobrazujícím informace o jednotlivých linkách apod. Vybavení odpovídá *Standardu zastávek PID* [68].

Jak již bylo řečeno, na autobusové stanoviště bude dále navazovat parkovací pruh. Ten je

navrženo zřídit jako podélný s kapacitou 3 parkovacích míst o délce 6,75 m, respektive pro krajní stání 7,75 m. Šířka tohoto pruhu je navržena na 2,00 m. Od průběžného jízdního pruhu je parkovací pruh stejně jako autobusové stanoviště odděleno vodícím proužkem o šířce 0,25 m. Toto řešení odpovídá normě ČSN 73 6056 [4]. Parkovací pruh bude sloužit jako parkoviště typu *K+R*, kterým v současnosti terminál Zličín nedisponuje (viz obr. 21).



Obrázek 21: Pohled na ulici Řevnickou ve směru od dálnice D5 k severní křižovatce. V těchto místech bude zřízeno parkoviště typu *K+R*.

(Zdroj: foto Fišer 2021)

V jízdním pásu směrem od dálnice D5 je pak s ohledem na zřízení autobusového stanoviště a parkovacího pruhu a z důvodu zvýšení bezpečnosti navrženo v celé délce u pravého okraje komunikace zřídit vodící proužek o šířce 0,25 m. Řidičům tak bude signalizována existence navržených opatření.

5.1.3 Jižní křižovatka

Jižní křižovatkou ulice Řevnické se rozumí dnešní světelně řízená křižovatka této komunikace s ulicí Ringhofferova a s vjezdem (výjezdem) do (z) parkoviště *P+R* Zličín II. Největší změnou v této oblasti bude odstranění vjezdu, respektive výjezdu na ono parkoviště (viz obr. 22), které bude nově napojeno na nový parkovací dům v ulici Ringhofferova. Křižovatka tak bude značně zjednodušena. V souvislosti s touto změnou bude nutná komplexnější úprava signálního plánu, jelikož ze čtyřramenné křižovatky se stane pouze tříramenná. Zároveň bude nutné vzít v úvahu i vyšší intenzitu provozu autobusů v této křižovatce, jelikož tudy budou nově jezdit linky 249, 306, 952 a 957. Zároveň vybrané autobusové linky budou využívat nově i ulici Ringhofferova, respektive výjezd z ní do ulici Řevnická, a to ať ve směru k dálnici D5 či v opačném.



Obrázek 22: Pohled z ulice Ringhofferova na křižovatku s ulicí Řevnickou. Zleva do prostoru této křižovatky ústí napojení parkoviště *P+R* Zličín II, které bude po přestavbě zrušeno.

(Zdroj: foto Fišer 2021)

V souvislosti s celkovou úpravou tvaru křižovatky dojde i ke změně poloměru jihovýchodního nároží, které bude vyvedeno o poloměru $R = 12,00$ m, tj. ve shodném poloměru, jakým disponuje nároží protilehlé.

Z hlediska pěších dozná změn zejména přechod přes ulici Ringhofferova a navazující chodník podél ní směrem k parkovacímu domu, a pak také napojení na stávající chodník podél ulice Řevnické směrem k dálnici D5. Šířka prvně jmenovaného chodníku je navržena o velikosti 4,00 m s tím, že na hraně střechy stanice metra bude šířka zmenšena na současných 2,50 m, tedy tak, aby navazovala na nynější chodník a nebylo nutné zasahovat do přilehlé stěny a schodiště. Na chodník podél ulice Ringhofferova se pak napojí pomocí dvojice oblouků o poloměrech $R = 3,00$ m, respektive 5,00 m. Napojení chodníků směrem k parkovišti, respektive k parkovacímu domu je detailně popsáno v části 5.4.3.

Drobnou úpravou pak projde i chodník na severovýchodním nároží, kde dojde vlivem jeho nedostatečné šíře, respektive šířky vodící linie ke snížení jeho výšky na úroveň vozovky, tj. podobným způsobem, jakým se tak stalo u severovýchodního nároží severní křižovatky (viz část 5.1.1).

5.2 Ulice Ringhofferova

Ulice Ringhofferova spojuje v současnosti Řevnickou ulici, na kterou se napojuje v křižovatce popsané v části 5.1.3, s průmyslovým areálem *PSN*, tj. areálem po bývalém *ČKD Dopravní systémy*. Do této komunikace je mimo jiné napojeno i soukromé povrchové parkoviště Ringho-

fferova, které je vlastněno panem Ivanem Jelínkem stejně jako valná většina pozemků v okolí (viz tabulka 3 v části 4.1). Ulice zároveň z jižní strany obepíná autobusový terminál Zličín.

Komunikace jako taková příliš velkých změn nedozná. Silnice bude nadále dvoupruhová s asfaltovým zákrytem. Šířka komunikace je navržena na 7,00 m, tzn. 3,50 m pro každý jízdní pruh. Novinkou budou 2 nové křižovatky, které souvisejí s přestavbou autobusového terminálu, respektive s výstavbou nového parkovacího domu *P+R*. Do ulice Ringhofferova tedy bude nově přiveden výjezd z autobusového terminálu (viz obr. 23). Výjezd je navržen jako jednopruhový a vzhledem předpokládanému vysokému využití tohoto výjezdu autobusy je navrženo vést tento výjezd jako hlavní pozemní komunikaci. Ve směru z východu tedy budou muset vozidla dávat nově přednost zprava. Důležitým faktorem, proč také ke změně přednosti v jízdě dojde, je preference VHD, jejíž frekvence zde z výše popsaného důvodu naroste. Vzhledem k bezpečnosti je proto také křižovatka vybavena VDZ V6a, která by měla řidiče upozornit na změnu přednosti v jízdě. V opačném směru dojde k vyznačení výjezdu z terminálu pomocí žlutých zkřížených čar, tj. VDZ V12b. Primárním důvodem tohoto vyznačení je však možnost přesahu vozové skříně autobusu do protisměru vzhledem k parametrům výjezdu.



Obrázek 23: Současný stav místa budoucího napojení nového výjezdu z autobusového terminálu do ulice Ringhofferova.

(Zdroj: foto Fišer 2021)

Za výjezdem z autobusového terminálu se ulice Ringhofferova dostává do části, ve které je navržen její charakter jako „Zóna 30“, na což upozorňuje i příslušné svislé SDZ. Zhruba 10 m za začátkem „Zóny 30“ je navrženo vybudovat 1. ze 2 příčných prahů. Důvodem je nově zřízený přechod pro chodce, na kterém lze předpokládat zvýšený pohyb chodců, jelikož je součástí navržené cesty mezi autobusovým terminálem a parkovacím domem. Po překonání tohoto příčného prahu pokračuje ulice k novému parkovacímu pásu. Tento pás je navržen ve stylu kolmého parkování s šířkou parkovacích míst 2,80 m, respektive 3,05 m. Samotný pás má pak šířku 4,50 m. Navržené řešení odpovídá normě ČSN 73 6056 [4]. Celkem zde bude k dispozici 5 samostatných parkovacích míst. Všechna 5 míst je vyhrazeno pro vozidla taxislužby, která se dříve nacházela přímo v autobusovém terminálu. Navíc také dojde k jejich navýšení z původních 3 na výše zmíněných 5 parkovacích míst. Pro lepší manipulaci s vozidly je pak u krajních stání navrženo zaoblení jejich vjezdu o poloměru $R = 2,00$ m. Po dalších zhruba 40 m se komunikace dostává k 2. příčnému prahu integrovanému s přechodem pro chodce. Tento přechod pravděpodobně dosáhne významu až s do budoucna plánovanou novou obytnou výstavbou v místě areálu bývalého ČKD Dopravního systému. Aby nebylo nutné poté zasahovat do vozovky, je v plánu výstavba tohoto přechodu v rámci celkové přestavby komunikace.

Za 2. zvýšeným přechodem pro chodce se ulice Ringhofferova dostává k další nově navržené křižovatce, a to s vjezdem a výjezdem do, respektive z nového parkovacího domu $P+R$. Křižovatka je navržena jako styková s poloměrem odbočení, respektive nároží $R = 10,00$ m. Samotný vjezd a výjezd z parkovacího domu bude fyzicky oddělen dělicím ostrůvkem o šířce 3,00 m. Přes něj bude veden nezvýšený přechod pro chodce, který bude navazovat na nově vybudovaný chodník. Za touto křižovatkou pokračuje ulice Ringhofferova v krátkém přímém úseku až k vjezdu do průmyslového areálu PSN , kde je plánováno ukončení úpravy této komunikace.

Z hlediska pěších vazeb dochází ke změně zejména ve východní části ulice, kdy zhruba od výjezdu z autobusového terminálu až k průmyslovému areálu PSN je navrženo vybudovat zcela nový chodník o šířce 2,75 m. Ten bude sloužit zejména pro cesty směrem k novému parkovacímu domu $P+R$, a bude rovněž napojen na stávající pravý chodník, čímž bude možné pěšky se z této strany komunikace dostat až ke křižovatce s ulicí Řevnickou a i k podchodu směrem k obchodnímu centru Sárská (Globus Zličín). Povrch tohoto chodníku je navržen jako dlážděný. V místě mezi tímto chodníkem a novým parkovacím domem je navržen prostor zeleně, který by v případě nedostatečné kapacity chodníku mohl být využit k jeho případnému rozšíření.

U stávajícího chodníku mezi křižovatkou s ulicí Řevnickou a novým výjezdem z autobusového terminálu je navržena obnova stávajícího chodníku a změna jeho povrchu ze současného asfaltového na dlážděný. Dále dojde v místě napojení dnešního schodiště do výše zmíněného podchodu k použití prvků pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace.

Na druhé straně komunikace je navrženo využít stávající dlážděný chodník mezi autobusovým terminálem a areálem PSN , přičemž ten bude nově vést na přebudované chodníky od terminálu. Šířka tohoto chodníku činí 4,90 m. V místě parkovacích stání pro taxi je navrženo tento chodník rozšířit až k hranám těchto stání; v tomto místě tedy bude dosaženo šířky 8,75 m.

Ve zbylém úseku bude tento chodník od ulice Ringhofferova stejně jako dnes oddělen zelení s výjimkou cest k jednotlivým přechodům pro chodce.

5.3 Autobusový terminál

Jednou z největších změn projde autobusový terminál. Tuto oblast lze rozdělit do 2 částí - vjezdové (viz část 5.3.1) a výjezdové (viz část 5.3.2). Celkově byl autobusový terminál předělán tak, aby vyhovoval co nejvíce požadavkům společnosti *ROPID*, dále aby nedošlo k jeho rozšíření východním směrem, tj. směrem k vilové zástavbě, aby bylo efektivně využito stávajícího prostoru a v neposlední řadě došlo k navýšení počtu odstavných a odjezdových stání. Z toho důvodu je počítáno se zbráním plochy současného parkoviště *P+R* Zličín I (viz obr. 24), bez něhož by nebylo možné terminál dostatečně efektivně přebudovat. Jako náhrada za něj je navrženo postavit zcela nový parkovací dům, který by veškerou kapacitu současného parkoviště Zličín I nahradil (viz část 5.4).



Obrázek 24: Dnešní parkoviště *P+R* Zličín I ve směru ze severu. Parkoviště bude nově zrušeno a jeho prostor bude využit pro rozšíření autobusového terminálu.

(Zdroj: foto Fišer 2021)

5.3.1 Vjezdová část

Vjezdovou částí autobusového terminálu Zličín lze chápat jako oblast mezi severní křižovatkou ulice Řevnické a současným stanovištěm číslo 5, nově 10. Poté, co autobus opustí severní křižovátku, odbočí pravým směrovým obloukem do prostoru mezi manipulační zastávkou „M2“ a první šikmá parkovací místa. Poloměr vjezdu, respektive nároží přilehlého chodníku v tomto místě činí $R = 16,00$ m. Šířka vjezdového jízdního pruhu pak činí 5,00 m. Mimo tento jízdní pruh se autobus může vydat ještě 3 různými směry.

V 1. případě může vjet do již zmíněné manipulační zastávky „M2“. Tato zastávka začíná bezprostředně za nárožím chodníku. Zastávka je dimenzována na 2 za sebou stojící kloubové autobusy (bez možnosti jejich vzájemného předjíždění), tzn. délka nástupní hrany činí 40,00 m. Součástí zastávky nejsou rovněž prvky pro slabozraké, protože zastávka není primárně určena pro odbavování cestujících¹⁵. V případě vyčerpání kapacity výstupní zastávky, anebo stanoviště „M1“ je možné tuto zastávku použít i jako výstupní, byť zastávka samotná se nachází již relativně daleko od vstupu do stanice metra. Šířka zastávky je navržena na 3,50 m s možností vložení odvodňovacích systémů do šířky 0,25 m.

Druhou možností, kam se může autobus po vjezdu do terminálu dostat, je pruh podélného parkování. Ten je situován při levém okraji vjezdové části, přesněji u nového dělicího ostrůvku mezi právě podélným parkovacím pruhem a výjezdovou částí od vnitřního nástupního ostrůvku. Délka tohoto parkovacího pruhu je navržena na 87,00 m, což odpovídá možnosti zde zaparkovat celkem 4 kloubové autobusy bez možnosti předjíždění. V praxi je však počítáno se zaparkováním pouze 3 autobusů, zbylá část bude sloužit pro jejich nájezd, respektive výjezd, a bude tak umožněno jejich vzájemné předjíždění. Šířka tohoto pruhu je pak navržena na 3,50 m s rezervou 0,25 m z důvodu odvodnění. Celkově tedy bude dosaženo šířky parkovacího pruhu 3,75 m.

Poslední možností, kam se může autobus na vjezdu do terminálu vydat, jsou šikmá parkovací stání. Ty jsou navržena mezi vjezdový parkovací pruh, respektive výstupní zastávku a výše zmíněný podélný parkovací pruh. Stání jsou koncipována na odstavení 1 kloubového autobusu. Pro umožnění nájezdu do těchto parkovacích míst je mezi nimi a podélný parkovacím pruhem navržen jízdní pruh o velikosti 9,00 m. Celkem je zde navrženo k realizaci 9 parkovacích míst, z nichž u 8 je umožněno zaparkování 1 kloubového autobusu. Poslední místo pak kvůli rozhledovým poměrům dokáže pojmout 1 standardní autobus. Šířka jednoho parkovacího místa je navržena na velikost 3,50 m v kolmém směru, respektive 9,00 m ve směru podélném. Jižně od posledního parkovacího stání se pak nachází výjezd pro autobusy odstavené v podélném parkovacím pruhu.

Pakliže se vrátíme k 1. možnosti, tedy, že autobus bude po vjezdu do terminálu pokračovat jízdním pruhem kolem manipulační zastávky „M2“, dostaneme se do prostoru 2. manipulační zastávky s označením „M1“ a posléze do výstupní zastávky „V“. Manipulační zastávka „M1“ má stejný účel jako zastávka „M2“, tj. primárním cílem bude odstavení autobusů. Zastávka je navržena s délkou nástupní hrany 24,00 m, což umožňuje odstavení 1 kloubového autobusu, případně odstavení 2 standardních autobusů bez možnosti předjíždění. Stejně jako zastávka „M2“ bude i tato zastávka vybavena samostatným označníkem, a rovněž po vzoru předchozího stanoviště nebude vybavena prvky pro slabozraké. V případě vyčerpání kapacity výstupní zastávky je možné tuto zastávku použít k témuž účelu, případně ji lze do budoucna s výstupní zastávkou přímo sloučit. Šířka stanoviště „M1“ je stejná jako u stanoviště „M2“, tzn. 3,50 m + 0,25 m. Hodnoty vycházejí z normy ČSN 73 6425-2 [5].

¹⁵ Pro přehlednost však disponuje samostatným označníkem.

Na manipulační zastávku „M1“ pak navazuje výstupní zastávka „V“. Její kapacita je navržena na odbavení 2 kloubových autobusů zároveň, tzn. délka nástupní hrany činí 40,00 m. Zastávka je narozdíl od předchozích vybavena prvky pro slabozraké jako jsou signální a kontrastní pás. Šířka stanoviště je stejná jako v předchozích případech. Na stanoviště navazuje přilehlý chodník o šířce 5,00 m, tj. o šířce shodné s šířkou chodníku v případě stanoviště číslo 11. Chodník je ze západní strany obklopen opěrnou zdí, za níž se nachází bezbariérová rampa ke stanovišti 11. Chodník pak dále pokračuje je vstupu do stanice metra, kde se napojuje na stávající cesty pro pěší.

Po odbavení cestujících ve výstupní zastávce má autobus 2 možnosti, kam dále ve své jízdě pokračovat. První možností je odstavení autobusu hned za výstupní zastávkou v podélných parkovacích místech umístěných severně od stanoviště číslo 10. Zde je navrženo vybudovat celkem 5 samostatných parkovacích míst o shodné šířce 3,25 m. Krajní (nejjižnější) stání je pak rozšířeno ještě o 0,25 m z důvodu odvodnění. Od průběžného jízdniho pruhu, který vede souběžně se stanovištěm 10 je toto stání odděleno dělícím ostrůvkem o šířce 0,50 m. Z hlediska délky parkovacího stání je možné tato stání rozdělit do 2 skupin. Krajní stání jsou navržena na délku 1 kloubového autobusu, tj. 19,00 m. Bylo tak učiněno především z důvodu vlečných křivek. Vnitřní stání jsou navržena na délku 26,00 m, tedy je zde možné odstavit buď 3 kloubové autobusy, anebo 6 autobusů standardních s tím, že jim nebude umožněno vzájemné předjíždění. Koncepce těchto míst vychází z dnešních podélných parkovacích stání u dnešního stanoviště číslo 5 (nově 10). Rovněž je počítáno s tím, že zde odstavené autobusy budou následně využívat primárně stanovišť číslo 1 a 2, případně stanovišť u středního (vnějšího) nástupního ostrůvku, tedy stanovišť 3 až 5.

V případě, že se autobus do výše zmíněných parkovacích míst nebude chtít odstavit, bude muset projet znovu celým terminálem a odstavit se buď v manipulačních zastávkách, anebo v šikmých, respektive podélných stání u vjezdové části. Předpokládá se, že autobus pro svůj obrat využije „nejkrajnější“ jízdni pruh, tedy pojedede kolem stanovišť číslo 1 a 2.

Povrch v prostoru vjezdové části terminálu je navržen převážně jako asfaltový, v prostoru manipulačních zastávek a výstupní zastávky pak dlážděný, či jinak zpevněný povrch. V prostoru parkovacích stání je pak počítáno s asfaltovým krytem. Z hlediska chodníků je navržen stejný druh krytu jako v případech uvedených v částech 5.1 a 5.2, tedy dlážděný povrch.

5.3.2 Výjezdová část

Vjezdová část terminálu začíná zhruba v místech autobusového stanoviště číslo 10. Toto stanoviště je navrženo na odbavení 2 kloubových autobusů zároveň bez možnosti jejich vzájemného předjíždění. Šířka byla navržena dle normy ČSN 73 6425-2 [5], tedy 3,50 m + 0,25 m z důvodu odvodnění. Délka nástupní hrany tedy činí 40,00 m. Samozřejmostí je vybavení stanoviště prvky pro slabozraké. Zároveň bude toto stanoviště jako jediné z odjezdových kompletně kryté, kdy je předpokládáno využití stávajícího zastřešení v místě dnešního stanoviště číslo 5 (viz obr. 25). Počítá se zde s provozem autobusů zejména k nedalekým obchodním centrům, tedy linek 130, 180 a 246, které následně po vyjetí ze stanoviště využijí nově vybudovaný výjezd

do ulice Ringhofferova. Mimo těchto linek je zde počítáno také s provozem linek 304 a 380 ve směru do Motola a na Vypich a v neposlední řadě i s noční linkou 957 ve směru Hostivice. Šířka tohoto nástupiště (stanoviště) je shodná se stávající šířkou nástupiště 5, tj. 18,55 m. Povrch nástupiště je pak předpokládán klasický dlážděný ve shodě s povrchy ostatních chodníků. Dojde tak k odstranění dnešního mozaikového chodníku a k jeho náhradě klasickou zámkovou dlažbou.



Obrázek 25: Pohled na současná odjezdová stanoviště číslo 5 (nově 10). V rámci přestavby je počítáno se zachováním stávajícího zastřešení v rekonstruované podobě.

(Zdroj: foto Fišer 2021)

Vlevo od tohoto stanoviště je z důvodu umožnění průjezdu autobusů ve směru od výstupní zastávky navržen jízdní pruh o velikosti 4,75 m rozšířený o 0,25 m z důvodu odvodnění. Od parkovacích stání umístěných severně od tohoto jízdního pruhu (viz část 5.3.1) je tento pruh oddělen dělicím ostrůvkem o velikosti 0,25 m.

Po vyjetí ze stanoviště číslo 10, případně z vedlejšího průběžného jízdního pruhu je autobusu umožněno pokračovat 2 způsoby. První z možností je odbočení vpravo do nově vybudovaného výjezdu do ulice Ringhofferova. Tento výjezd je navržen zejména z důvodu snížení ujetých (vozo)kilometrů linky 180, která při své cestě k OC Zličín musí celým terminálem projíždět, což stojí nemalé finanční náklady. Dalším bonusem je, že linka 180 bude v tomto směru v úseku mezi severní a jižní křižovatkou ulice Řevnické projíždět pouze 2 světelně řízenými křižovatkami namísto dnešních 3¹⁶. Z hlediska stavebního je výjezd navržen jako jednapruhový, tvořený dvojicí levých směrových oblouků o poloměrech $R = 16,00$ m, respektive $R = 25,00$ m (měřeno při vnitřním okraji jízdního pruhu). Šířka výjezdu pak v nejužším místě dosahuje velikosti zhruba 6,00 m. Důležitou součástí výjezdu jsou také 2 nezvýšené přechody pro chodce. První z nich

¹⁶ Dnes linka projíždí dvakrát severní křižovatkou a jedenkrát jižní křižovatkou.

bude sloužit jako přístup k ostatním odjezdovým stanovištím, druhý pak vede směrem k parkovacímu domu *P+R* a ke stanovištím taxislužby. Z důvodu preference MHD je zároveň také na připojení do ulice Ringhofferova navrženo vést tento výjezd z autobusového terminálu jako hlavní pozemní komunikaci. Z hlediska chodníků přiléhajících k výjezdu do ulice Ringhofferova je navrženo protažení současného chodníku od stanice metra k 2. zřízenému přechodu pro chodce, na nějž bude navazovat pás zeleně, který bude od přechodu doveden až k ulici Ringhofferova. Aby byl zachován přístup do služebních objektů u stanice metra, je mezi nimi a pásem zeleně navrženo vybudovat služební chodník o šířce 1,50 m s dlážděným povrchem. Na opačné straně výjezdu pak dojde ke značné úpravě stávajících chodníků, kdy je mezi odjezdovými stanovišti a stanovišti taxislužby navrženo chodník o šířce 3,50 m s dlážděným povrchem. Tento chodník bude dále navazovat na chodník podél ulice Ringhofferova, respektive na přechod pro chodce směrem k parkovacímu domu. Mezi tímto přechodem a výjezdem je pak navrženo vybudovat zelený pás.

Pakliže autobus nebude pokračovat vpravo k výjezdu do ulice Ringhofferova, dostane se k odjezdovým stanovištím. Dispozice stanovišť je velmi podobná současnému stavu, jelikož stejně jako dnes jsou zde navrženy 2 nástupní ostrůvky a k nim 1 přilehlý chodník navazující na severu do ulice Do Zahrádek II. Narozdíl od současného stavu však vnitřní nástupní ostrůvek bude sloužit svému původnímu účelu, tj. nástupu cestujících, respektive jejich odbavení namísto dnešního odstavného stání pro autobusy (viz obr. 26). Celkem je zde počítáno s celkem 9 odjezdovými stanovišti.



Obrázek 26: Současný vnitřní nástupní ostrůvek a jeho využití jako parkovacího prostoru pro autobusy.

(Zdroj: foto Fišer 2022)

U vnějšího chodníku vedoucí od stanice metra a ulice Ringhofferova směrem do ulice Do Zahrádek II budou umístěna 2 autobusová stanoviště s označením 1 a 2. Stanoviště 1 je navrženo

pro linky ve směru Rakovník, tedy pro linky 304 a 404; stanoviště 2 je pak určeno pro linky ve směru Rudná a Jinočany, tj. pro linky 307, 308, 309, 310, 311, 380 a 952. Obě dvě stání umožňují odbavení 2 kloubových autobusů zároveň, tedy délka nástupní hrany činí 40,00 m. Každé stanoviště je pak rozšířeno ještě o dalších 12,00 m, což je hodnota převzatá z normy ČSN 73 6425-2 [5], která slouží pro bezpečné vyjetí autobusu ze zastávky, respektive zajištění do ní (viz obr. 27). Šířka zastávkového pruhu je pak v souladu s touto normou navržena opět jako všechna předešlá stanoviště na 3,50 m, rozšířeným o prostor pro odvodnění o velikosti 0,25 m. Pro průjezd autobusů pak bude sloužit přidružený jízdni pruh o velikosti 4,75 m + 0,25 m. Samotná stanoviště, respektive jejich nástupiště pak budou vybavena prvky pro slabozraké a rovněž také veřejným mobiliářem jako jsou přístřešky, LCD odjezdové panely, odpadkové koše, lavičky atd. Z hlediska povrchů jednotlivých uličních prvků je zde počítáno s celkem třemi různými druhy povrchu. Pro nástupiště byl ve shodě s dnešním stavem a ostatními chodníky v okolí zvolen dlážděný povrch, pro zastávkový pruh dlážděná vozovka a pro přilehlý jízdni pruh pak vozovka asfaltová.



Obrázek 27: Příklad zastavení autobusu linky 306 u dnešního stanoviště číslo 5. Z tohoto důvodu je u každého stanoviště počítáno s manipulačním prostorem délky 12,00 m.

(Zdroj: foto Fišer 2022)

Další odjezdová stání se budou nacházet u nástupních ostrůvků. Jak již bylo řečeno, v pře-

stavěném terminálu jsou stejně jako dnes navrženy k realizaci 2 nástupní ostrůvky (vnitřní a vnější). Z hlediska jejich uspořádání jsou oba dva ostrůvky naprosto identické. Šířka obou ostrůvků byla zvolena dle ČSN 73 6425-2 [5] na 4,00 m s tím, že při pravém okraji se bude ve vzdálenosti 0,50 m od obruby nacházet zábradlí z důvodu bezpečnosti cestujících. Pro odbavení cestujících tak bude sloužit prostor o šířce 3,50 m. Přístup na oba ostrůvky je umožněn z obou stran, tzn. jednak od stanice metra, což je ve shodě se současným stavem, a pak nově také i směrem od ulice Do Zahrádek II. Přístup od stanice metra je řešen jako přechod pro chodce, ze severu je pak z důvodu rozhledových poměrů přístup na ostrůvky řešen jako místo pro přecházení. Z hlediska vybavení nástupních ostrůvků se rovněž počítá se zcela identickým vybavením, tj. prvky pro slabozraké, přístřešky, LCD odjezdovými panely atd. Stejně jsou i parametry zastávkových a přidružených jízdnic pruhů, které jsou navrženy na velikost 3,50 m, respektive 4,75 m s rezervou pro vložení prvků odvodnění při vnějším okraji 0,25 m. Rovněž zakončení obou ostrůvků je identické; v tomto případě se jedná o ukončení pomocí oblouku o poloměru $R = 2,00$ m.

V čem se naopak jednotlivé nástupní ostrůvky liší, je počet stání na nich umístěných. Vnější nástupní ostrůvek¹⁷ bude disponovat celkem 3 odjezdovými stáními s označením 3 - 5. Stanoviště 3 a 4 jsou navržena na odbavení 1 kloubového autobusu, tedy s délkou nástupní hrany 19,00 m a manipulačním prostorem pro vjezd a výjezd o velikosti 12,00 m. Tato stání jsou navržena pro používání linkami 305, 405 a dosud nezaintegrovanými linkami ve směru Louny a Žatec (stanoviště 3), respektive 384 (stanoviště 4). Stanoviště 5 pak umožňuje odbavení 2 kloubových autobusů zároveň. Délka nástupní hrany je tedy v tomto případě 40,00 m. Stání je primárně určeno pro linky jedoucí ze Zličína směrem na ruzyňské letiště, tzn. pro linky 100 a 324.

U vnitřního nástupního ostrůvku¹⁸ je počítáno s vybudováním 4 samostatných odjezdových stání s označením 6 - 9. Stanoviště 6 - 8 jsou navržena s délkou nástupní hrany 19,00 m, čímž umožňují odbavení 1 kloubového autobusu. Stanoviště 9 pak umožňuje odbavení 1 standardního autobusu délky 12,00 m. Délka nástupní hrany v tomto případě činí 13,00 m. Využití jednotlivých stání je předpokládáno následující - stanoviště 6 a 7 jsou určena pro dálkové linky společností REGIOJET, respektive FLIXBUS, stanoviště 8 pro linky 336 a 386¹⁹ a poslední stanoviště 9 pro linky ve směru Chýně, tedy pro linky 347 a 358.

Celkové rozdělení linek podle jednotlivých stání popisuje tabulka 12.

Poslední úpravou na výjezdu z autobusového terminálu Zličín je přeměna severovýchodního cípu terminálu, tj. prostoru mezi vjezdem do objektu *Business Park* a ulicemi K Metru, respektive Do Zahrádek II. Oproti dnešnímu stavu dojde k částečnému záboru zeleně z důvodu lepší manipulace pro řidiče autobusů. Nově tedy bude tento roh zaoblen pouze jedním obloukem o poloměru $R = 10,00$ m. Zároveň zde bude současně s tím vybudován i spojovací chodník

¹⁷ Vnější nástupní ostrůvkem se rozumí ten umístění východněji.

¹⁸ Vnitřním nástupním ostrůvkem se rozumí ten umístění západněji.

¹⁹ Rychlíkové linky ve směru Hostivice.

o šířce 2,50 m, který se bude napojovat na stávající přechod na vjezdu do objektu *Business Park*, respektive na autobusové stání 1.

Tabulka 12: Rozdělení jednotlivých linek podle jejich stanovišť.

Stanoviště:	Linka:	Směr:
1	304	Rakovník, aut.st.
	404	Rakovník, aut.st.; Kralovice
2	307	Unhošť, nám.
	308	Nučice, Prokopská náves
	309	Jinočany; Praha, Nádraží Radotín
	310	Rudná, zdrav. středisko
	311	Mořina,; Řevnice, nádr.
	380	Králův Dvůr, Počaply
	952	Beroun, sídliště
3	305	Stochov, Slovanka; Lubenec, Karlovarská
	405	Žatec, aut. nádr.
	mimo <i>PID</i>	Louny, Žatec
4	384	Králův Dvůr, Počaply; Zdice, nám.; Hořovice, nám. B. Němc.
5	100	Letiště Václava Havla
	324	Kladno, náměstí Svobody; Smečno; Slaný, Rabasova
6	mimo <i>PID</i>	Dálkové linky <i>REGIOJET</i>
7	mimo <i>PID</i>	Dálkové linky <i>FLIXBUS</i>
8	336	Hostivice, Ve Vilkách
	386	Unhošť, nám.; Bratronice; Kladno, aut. nádr.
9	347	Chýně; Praha, Motol
	358	Rudná, Hořelice
10	130	Chaplinovo náměstí
	180	OC Zličín
	246	OC Sárská; Zbraslavské náměstí
	304	Praha, Vypich
	380	Praha, Vypich
	957	Hostivice, Ve Vilkách
11	180	Dejvická
	249	Nový Zličín
	306	Hostivice, Ve Vilkách; Jeneč, Lidická; Hostouň; Kladno, aut. nádr.
	952	Praha, Sídliště Řepy
	957	Praha, Sídliště Řepy
	130	Výstupní
	246	Výstupní
	384	Výstupní

5.4 Parkovací dům

Mimo přestavby samotného autobusového terminálu Zličín bylo nutné se zaměřit i na problematiku parkování, jelikož v současné době není v této lokalitě dostatečná kapacita parkovišť *P+R*. V souvislosti s přestavbou terminálu a jeho rozšířením do prostoru současného parkoviště *P+R* Zličín I nabyla tato problematika ještě většího významu. Jako řešení tohoto problému byla zvolena možnost výstavby zcela nového parkovacího domu umístěného podél jižního okraje

ulice Ringhofferova (viz obr. 28 a obr. 29). Předpokladem pro výstavbu takového domu je nutná domluva s majiteli pozemků v této lokalitě, tj. především v panem Ivanem Jelínkem, který zde vlastní drtivou většinu pozemků. Bez tohoto předpokladu není výstavba parkovacího domu možná.



Obrázek 28: Pohled na dnešní park u stanice metra Zličín podél jižního okraje ulice Ringhofferova. V pozadí je možné vidět dnešní parkoviště Ringhofferova. Plocha parku bude nově použita pro výstavbu parkovacího domu.

(Zdroj: foto Fišer 2022)



Obrázek 29: Pohled na dnešní park u stanice metra Zličín. Po pravě straně je možné vidět samotnou stanici metra. Plocha parku bude nově použita pro výstavbu parkovacího domu.

(Zdroj: foto Fišer 2022)

Parkovací dům jako takový je navržen jako třípatrový se 2 nadzemními podlažími, o obdélníkovém půdorysu o rozměrech cca 180 x 90 m. Tloušťka stěn a stropů je navržena jednotná

o velikosti 0,25 m. Světla výška přízemí a 1. nadzemního podlaží je navržena o velikosti 3,00 m. V celém prostoru parkovacího domu jsou dále umístěny podpěry kruhového půdorysu o průměrech $D = 0,80$ m, respektive $D = 1,60$ m. Podpěry jsou umístěny v rozpětí $9,70 \times 8,80$ m. Aby parkovací dům disponoval co největším počtem parkovacích stání, je navrženo využití plochy stávajícího parkoviště *P+R* Zličín II a jeho propojení s novým parkovacím domem. Součástí parkovacího domu je také nové parkoviště *B+R* umístěné v části prostoru současného vjezdu do parkoviště *P+R* Zličín II.

Detailní popis jednotlivých podlaží je popsán v částech 5.4.1, 5.4.2 a 5.4.3. V části 5.5 je pak možné nalézt souhrnnou tabulku s údaji o celkovém počtu a druhu parkovacích míst.

5.4.1 Přízemí

Vjezd do parkovacího domu je umístěn u východního konce ulice Ringhofferova, poblíž vjezdu do průmyslového areálu bývalého *ČKD Dopravní systémy, a.s.* (viz obr. 30). Vjezd je řešen jako jednopruhový o poloměru odbočení (nároží) $R = 10,00$ m s šířkou jízdního pruhu $3,50$ m. Po sjetí z ulice Ringhofferova následuje krátký přímý úsek, na nějž navazuje další pravý směrový oblouk o vnitřním poloměru $R = 8,00$ m. V těchto místech se vjezd rozšiřuje o 1 jízdní pruh a dostává se do prostoru, ve kterém jsou umístěna čidla, odbavovací zařízení a závory. Jízdní pruhy jsou od sebe vzájemně odděleny dělícím ostrůvkem o šířce $0,75$ m. Po „překonání“ závory se dostáváme do prostoru 1. parkovacích míst. Vpravo ve směru jízdy jsou umístěna stání pro lehká užitková vozidla (dodávky). Celkem je zde umístěno 9 parkovacích míst. Rozměry 1 takové stání jsou $3,40$ m x $7,00$ m. Parkovací stání byla navržena dle normy *ČSN 73 6056* [4]. Přístup k těmto místům je řešen pomocí zvýšeného chodníku o šířce $1,00$ m. Po místech pro dodávky se dostáváme do prostoru, ve kterém je umístěno schodiště do 1. nadzemního podlaží, a rovněž také 2 výtahy. Zároveň se v těchto místech nachází pěší vchod do celého objektu. Vchod ústí do ulice Ringhofferova poblíž 1. zvýšeného přechodu pro chodce (ve směru od západu). Schodiště a přilehlé výtahy jsou navrženy dle požadavků *Metodiky bezbariérového užívání staveb* [3]. Na vchod navazuje zvýšený chodník o šířce $8,15$ m, z nějž je možné se pomocí přechodu pro chodce dostat do dalších částí parkovacího domu, kterými se rozumí další parkovací řady směrem na jih. Vpravo za přechodem pro chodce jsou navržena parkovací stání pro osoby se sníženou schopností pohybu a pro rodiny s dětmi. Celkově je zde umístěno 23 parkovacích míst, z nichž 16 je určeno pro osoby se sníženou schopností pohybu a zbylých 7 pro rodiny s dětmi. Šířka 1 parkovacího stání pro invalidy je navržena na velikost $2,90$ m; šířka místa pro rodiny s dětmi pak na velikost $3,10$ m. Délka 1 parkovacího místa činí $4,50$ m. Přístup k těmto parkovacím místům je řešen pomocí sníženého chodníku, který bude výškově na úrovni vozovky.



Obrázek 30: Dnešní soukromé parkoviště Ringhofferova. Jeho plocha bude použita pro výstavbu parkovacího domu. Zhruba v těchto místech bude situován vjezd do parkovacího domu.

(Zdroj: foto Fišer 2021)

Na opačné straně této uličky jsou navržena stání pro klasické osobní automobily. Základní šířka 1 stání byla podle normy ČSN 73 6056 [4] stanovena na 2,80 m, pro krajní stání pak 3,05 m. Délka 1 parkovacího místa pak činí 4,50 m. Přístup k jednotlivým parkovacím místům je řešen pomocí vyznačeného prostoru pro chodce o šířce 1,00 m a vyznačeného příslušným VDZ. Prostor pro chodce ústí do prostoru zvýšeného chodníku, který je umístěn u přechodu pro chodce. Celkem je v této parkovací řadě umístěno 33 parkovacích míst. Počet parkovacích míst v tomto patře a jejich druh je možné nalézt v tabulce 13. Kvůli maximálnímu využití parkovacích míst je důležité, aby byl v prostoru přízemí, ale i v obou nadzemních podlažích zřízen kvalitní informační a naváděcí systém, který by řidičům poskytoval informace, kolik parkovacích míst v daném patře, respektive parkovací uličce je volných a byl schopen je na ně dovést.

Tabulka 13: Počet a druh parkovacích míst/stání v přízemí parkovacího domu.

Druh parkovacího místa/stání:	Počet:
Stání pro osoby se sníženou schopností pohybu	16
Stání pro rodiny s dětmi	7
Stání pro lehká užitková vozidla (dodávky)	9
Stání pro osobní automobily	339
Celkem (Σ)	371

Po vyjetí z 1. uličky navazuje ulička o šířce 4,00 m vedoucí k dalším parkovacím uličkám či k rampám vedoucím do 1. nadzemního podlaží. Celkem je v tomto podlaží navrženo 5 parkovacích uliček (včetně výše popsané). Tyto uličky jsou navrženy dle normy ČSN 73 6056 [4] a mají tudíž stejné, nebo velmi podobné dispozice, konkrétně se jedná o dvojici protisměr-

ných jízdních pruhů o velikosti 3,00 m. Vždy se jedná o dvojici parkovacích řad s kolmými stáními. Uprostřed každé uličky je pak vymezen zvýšený prostor náležící k přechodu pro chodce. V každé liché uličce je pak součástí tohoto prostoru schodiště a výtahy do 1. nadzemního podlaží. Parkovací uličky jsou ukončeny nárožím o shodném poloměru $R = 4,75$ m. Při východní straně parkovacího domu je pak umístěn jízdní pruh sloužící pro výjezd do ulice Ringhofferova, do nějž jsou vyústěny všechny parkovací uličky. Z něj je také možné se dostat zpět do vjezdového prostoru, respektive do 1. parkovací uličky.

Určitou výjimkou z hlediska parkovacích uliček je ta umístěná nejnižněji. Jedná se v tomto případě o jednopruhovou uličku o šířce 5,85 m, respektive 6,00 m. V ní je možné z jedné strany nalézt parkovací pruh s kolmými stáními shodnými z předchozích uliček, z druhé strany pak parkovací pruh šířky 2,00 m s podélnými stáními o velikosti 8,65 m, respektive 8,80 m. Na tato parkovací stání je přístup řešen pomocí zvýšeného chodníku šířky 1,35 m, který zároveň odděluje parkovací prostor od jízdního pruhu vedoucího od rampy z 1. nadzemního podlaží.

V případě, že řidič nebude chtít zaparkovat v přízemí, je možné se s vozidlem dojet do vyšších pater parkovacího domu. K tomu slouží navržené rampy, které jsou umístěny v jihozápadním rohu tohoto domu. Rampy jsou navrženy jako jednopruhové o šířce 3,00 m a délce 58,00 m, což v praxi znamená, že auta při jízdě z přízemí do 1. patra pojedou v podélném sklonu 6,00%. Podélný sklon vychází z hodnot této veličiny pro rampy dle normy ČSN 73 6058 [6]. Do celkové délky rampy jsou započítány i oba výškové oblouky R_d a R_p , které automobil při nájezdu na rampu, respektive sjezdu z ní překoná. Jejich poloměry jsou navrženy dle normy ČSN 73 6058 [6] na shodnou velikost $R_d = R_p = 20,00$ m. Pakliže řidič pojedje směrem z 1. nadzemního podlaží ven do ulice Ringhofferova, musí po sjetí z rampy překonat dvojici směrových oblouků o poloměru $R = 9,50$ m. Po jejich překonání se dostane do jízdního pruhu vedoucího souběžně s 6. parkovací uličkou do jihovýchodního rohu parkovacího domu, kde odbočí vpravo. Vnitřní poloměr tohoto směrového oblouku činí $R = 3,00$ m. Následně bude pokračovat přímo „výjezdovým“ jízdním pruhem o šířce 4,00 m k výjezdu. Samotný výjezd z parkovacího domu je koncipován jako jednopruhový s jednou závorou, odbavovacím zařízením a čidly. Od vjezdové části je oddělen dělicím ostrůvkem šířky 3,00 m, který je přirozeným pokračováním dělicího ostrůvku výše umístěného přechodu pro chodce. Do ulice Ringhofferova se pak výjezd stejně jako vjezd napojí směrovým obloukem o vnitřním poloměru $R = 10,00$ m. Ještě předtím však překonává výše zmíněný přechod pro chodce vedoucí směrem k areálu PSN.

5.4.2 První nadzemní podlaží

V případě, že řidič nenalezne parkovací místo v dolním podlaží, může se pomocí rampy umístěné v jihozápadním cípu parkovacího domu dostat do 1. nadzemního podlaží. Po výjezdu z rampy se řidič dostane přímo do průběžného jízdního pruhu o šířce 3,00 m, který ho dovede směrem k parkovacím místům v tomto patře, případně ho navede směrem do 2. nadzemního podlaží. Do téhož jízdního pruhu zároveň ústí i rampy vedoucí z 2. nadzemního podlaží. V případě, že sem řidič zajede právě z 2. patra, projede před napojením do uvedeného jízdního pruhu dvojicí směrových oblouků o poloměru $R = 9,50$ m. V jihovýchodním rohu parkovacího

domu se pak jízdní pruh stočí vpravo směrovým obloukem o poloměru $R = 3,00$ m. Šířka jízdního pruhu se zde rozšíří ze 3,00 m na 4,00 m.

V 1. nadzemním podlaží je stejně jako v přízemí navrženo k realizaci celkem 5 parkovacích uliček. „Vnitřní“ parkovací uličky jsou navrženy jako obousměrné o šířce jízdního pruhu 3,00 m, zbylé 2 „vnější“ uličky jsou pak navrženy jako jednosměrné o šířce uličky 3,00 m. Součástí obousměrných uliček jsou pak také vyznačené prostory pro chodce o šířce 1,00 m, které slouží jako přístup k jednotlivým parkovacím místům. Prostory pro chodce navazují na centrální přechod pro chodce, který se nalézá zhruba uprostřed parkovacího domu a prostupuje jím ve směru od severu k jihu. V místě vedení tohoto přechodu skrze jednotlivé parkovací uličky jsou navrženy vyvýšené prostory (chodník se zvýšenou hranou), jejichž cílem je upozornit řidiče na zvýšený výskyt chodců. U vybraných parkovacích uliček pak tento prostor disponuje také výtahy a schodištěm spojujícím jednotlivá podlaží parkovacího domu. Součástí parkovacích uliček jsou samozřejmě parkovací místa. Jejich šířka byla zvolena dle normy ČSN 73 6056 [4] na 2,80 m, respektive 3,05 m pro krajní stání. V případě, že součástí parkovacího pásu dané obousměrné parkovací uličky jsou výtahy a schodiště, jsou první 3 místa vpravo od nich navržena na velikost 2,50 m, respektive 2,75 m a to z prostorových důvodů. Samotný parkovací pás pak dosahuje šířky $2 \times 4,50$ m + 0,50 m, kdy hodnota 4,50 m odpovídá délce 1 parkovacího místa a hodnota 0,50 m pak odpovídá normou požadovanému minimálnímu čelnímu rozestupu mezi vozidly. Zároveň 0,50 m široký prostor může sloužit jako přístup k jednotlivým parkovacím místům. Všechny obousměrné parkovací uličky, respektive jejich parkovací pásy jsou zakončeny vysazenou chodníkovou hranou o poloměru $R = 4,75$ m.

U jednosměrných parkovacích uliček je přístup k jednotlivým parkovacím místům řešen jednak vyznačeným pruhem pro chodce popsaným v předchozím odstavci, případně klasickým zvýšeným chodníkem. V případě severní (1.) parkovací uličky dosahuje tento chodník šířky 4,65 m. U tohoto chodníku jsou navržena zejména parkovací místa pro osoby se sníženou schopností pohybu, a také pro rodiny s dětmi, tedy obdobně, jako tomu bylo v případě přízemí. U těchto parkovacích míst je také navrženo snížení hrany tohoto chodníku tak, aby byl lidem využívajícím tato vyhrazená parkovací místa umožněn bezbariérový přístup směrem k výtahům. Zbylá parkovací místa v této řadě jsou pak vyčleněna pro elektromobily, jelikož šířka chodníku dostačuje k umístění nabíjecí infrastruktury a zároveň umožní volný průchod lidem směrem k výtahům a schodišti. Šířky vyhrazených parkovacích míst pro osoby se sníženou schopností pohybu byly navrženy na velikost 2,90 m, pro rodiny s dětmi pak na 2,85 m. Hodnoty vycházejí z hodnot uvedených v normě ČSN 73 6056 [4]. Parkovací místa pro elektromobily jsou pak navržena o velikosti 2,80 m, respektive 3,05 m, pakliže se jedná o krajní stání. Počet vyhrazených parkovacích míst a další údaje o nich, ale i o ostatních parkovacích místech jsou uvedeny v tabulce 14.

Tabulka 14: Počet a druh parkovacích míst/stání v 1. nadzemním podlaží parkovacího domu.

Druh parkovacího místa/stání:	Počet:
Stání pro osoby se sníženou schopností pohybu	12
Stání pro rodiny s dětmi	12
Stání pro elektromobily	24
Stání pro osobní automobily	372
Celkem (Σ)	420

U nejjednodušší parkovací uličky je její dispozice zčásti odlišná, jelikož se v ní nenacházejí žádná vyhrazená parkovací místa. Zároveň z prostorových důvodů je zde po pravé straně uličky navržen podélný parkovací pás o šířce 2,00 m s délkou 1 parkovacího místa 8,80 m, respektive 8,90 m v případě krajního stání. Přístup na tato místa je zajištěn zvýšeným chodníkem šířky 1,35 m, který zároveň bude tento prostor oddělovat od jízdního pruhu vedoucí směrem od ramp.

Rampy jsou umístěny na stejných místech jako v přízemí, tj. v jihovýchodním rohu parkovacího domu. Severní rampa slouží pro jízdu směrem do 2. nadzemního podlaží, rampa jižní pak pro jízdu dolů do přízemí, tedy k výjezdu z parkovacího domu. Přístup k rampám je řešen pomocí jízdního pruhu o šířce 4,00 m umístěn při západní stěně parkovacího domu.

5.4.3 Druhé nadzemní podlaží

Pakliže řidič vozidla nenajde v přízemí ani v 1. patře žádné volné parkovací místo, může zaparkovat svůj vůz ve 2., tedy nejvyšším nadzemním podlaží parkovacího domu. Toto podlaží lze rozdělit celkem do 3 částí - samotného 2. podlaží parkovacího domu, parkoviště v prostoru dnešního parkoviště *P+R* Zličín II, a v poslední řadě také nového parkoviště *B+R*.

Samotné 2. nadzemní podlaží je situováno na střeše navrženého parkovacího domu. Jako takové se předpokládá nezakryté, bez nosných sloupů a s obvodovými stěnami dosahující takové výšky, která zabrání možnému pádu osob na zem. Samotná dispozice tohoto podlaží je prakticky shodná s dispozicí 1. nadzemního podlaží s tím rozdílem, že zde bylo možné vybudovat více parkovacích míst vzhledem k absenci nosných pilířů. Zároveň zde také nejsou situována žádná vyhrazená parkovací stání pro osoby se sníženou schopností pohybu a pro rodiny s dětmi, jelikož byla již umístěna do předchozích pater. Jejich místo tedy zaujala parkovací stání vyhrazená pro elektromobily, kdy je zde počítáno s možností nabíjení až 54 vozidel (viz tabulka 15). Veškerá parkovací místa včetně vyhrazených jsou navržena na jednotnou šířku 2,80 m, respektive 3,05 m pro případ, že se jedná o krajní stání. Stejně jako v předchozích podlažích je i zde možné nalézt podélný parkovací pás šířky 2,00 m. V něm jsou navržena parkovací stání o základní délce 6,75 m, případně 7,75 m pro krajní stání. Uvedené hodnoty vycházejí z normy ČSN 73 6056 [4]. Celkově je tedy možné nalézt zde až 532 parkovacích stání. Konkrétní počet a druh jednotlivých stání pak přehledně zobrazuje tabulka 15.

Aby bylo v této lokalitě dosaženo co největšího počtu parkovacích míst, je počítáno s využitím části plochy stávajícího parkoviště *P+R* Zličín II (viz obr. 31). Toto parkoviště se nalézá

na střeše stanice metra B Zličín a je dnes napojeno přímo do křižovatky ulic Řevnická a Ringhofferova. Nově dojde k zaslepení tohoto napojení a přebudované parkoviště nově bude spojeno s parkovacím domem pomocí nové mostní konstrukce. Most se na parkovací dům bude napojovat v přímém pokračování nejsevernější parkovací uličky, ze které bude umožněn jediný vjezd do prostoru současného parkoviště Zličín II. Mostní objekt je navržen jako dvoupruhový s šířkou jízdního pruhu 3,00 m. Jeho součástí bude také zvýšený chodník o šířce 2,00 m, který bude z jedné strany napojen na zvýšené chodník u severní stěny parkovacího domu, z druhé strany pak bude ústít k novému parkovišti *B+R*, které bude napojeno na stávající jižní chodník vedoucí podél ulice Ringhofferova.



Obrázek 31: Pohled na současné parkoviště *P+R* Zličín II. Jeho plocha bude částečně nadále sloužit jako parkoviště, avšak bude nově napojena na parkovací dům.

(Zdroj: foto Fišer 2021)

Pakliže řidič bude chtít odstavit své vozidlo právě zde, využije při jízdě z parkovacího domu výše zmíněný most, přes nějž se dostane do prostoru parkoviště Zličín II. K samotným parkovacím místům pak ještě musí odbočit vpravo obloukem o vnitřním poloměru $R = 5,00$ m. Následně může své vozidlo odstavit v jedné ze 2 zde navržených parkovacích řad. Zdejší stání jsou navržena na jednotnou šířku 2,80 m, respektive 3,05 m pro krajní stání. Hodnoty jsou stejné, jaké byly použity pro stání na samotném 2. nadzemním podlaží. V tomto prostoru je možné odstavit až 62 osobních automobilů (viz tabulka 15). Přístup k jednotlivým parkovacím místům je řešen pomocí dvojice chodníků, kde se jednak počítá s využitím dnešního chodníku šířky 2,00 m vedoucího podél vnějšího okraje střechy stanice metra, anebo s nově vybudovaným chodníkem o šířce 2,25 m, jenž zajistí přístup k parkovacím místům na opačné straně. Tento chodník bude vyústěn zhruba v prostoru dnešního světelně řízeného přechodu přes ulici Ringhofferova.

Tabulka 15: Počet a druh parkovacích míst/stání ve 2. nadzemním podlaží parkovacího domu.

Druh parkovacího místa/stání:	Počet:
Stání pro elektromobily	54
Stání pro osobní automobily v samotném 2. patře	416
Stání pro osobní automobily v místě dnešního parkoviště Zličín II	62
Celkem (Σ)	532

Součástí prostoru 2. nadzemního podlaží je i nově navržené parkoviště *B+R*. To je navrženo z důvodu nahrazení současných parkovacích stojanů umístěných na stávajících parkovištích *P+R* Zličín I a Zličín II. Parkoviště pro kola bylo tedy přesunuto do prostoru mezi ulici Ringhofferova a výjezd z mostního objektu propojujícího 2. nadzemní podlaží parkovacího domu s plochou dnešního parkoviště Zličín II. Parkoviště *B+R* umožňuje zde v 1 chvíli odstavit až 102 bicyklů, čímž plně nahradí stávající cyklistické stojany. Parkoviště je navrženo jako třířadé, kdy v 1 řadě je možné odstavit celkem 34 kol. Šířka 1 parkovacího místa byla zvolena dle *TP 179* [69] na 1,00 m, jeho délka pak na 2,00 m. Je důležité dodat, že 1 parkovací místo umožňuje odstavení (uložení) 2 kol zároveň. Pro přehlednost proto byla vytvořena tabulka 16, která popisuje počet parkovacích míst parkoviště *B+R* a počet kol, která je zde možné odstavit.

Tabulka 16: Parametry parkoviště *B+R*.

Počet parkovacích míst	51
Možný počet odstavených kol	102

Přístup k těmto místům je řešen primárně z nové parkovací uličky o šířce 2,00 m, která je napojena na chodník vedoucí podél ulice Řevnická, dále pak na nový chodník podél západní parkovací řady přilehlého parkoviště a v neposlední řadě na chodník umístěný na východním okraji stanice metra. Přístup do severní cyklistické parkovací řady je pak možný z chodníku přiléhajícího k ulici Ringhofferova. Šířka tohoto chodníku v místech parkoviště *B+R* je navržena na 4,00 m, čímž zde bude vytvořen dostatečný prostor pro bezpečnou manipulaci s koly, a který zároveň umožní bezpečný průchod chodců.

V celém parkovacím domě je tedy dohromady navrženo k realizaci 1 323 parkovacích míst, z nichž 28 je vyhrazeno pro osoby se sníženou schopností pohybu, 19 pro rodiny s dětmi, 78 pro elektromobily a 9 míst pro lehká užitková vozidla. Zbýlých 1 189 míst je pak určeno pro osobní automobily. Tyto hodnoty jsou přehledně pospány v tabulce 17, jejíž součástí je i procentuální vyčíslení jednotlivých druhů parkovacích míst na jejich celkovém počtu.

Tabulka 17: Počet a druh parkovacích míst/stání v celém parkovacím domě.

Druh parkovacího místa/stání:	Počet:	Podíl v [%]:
Stání pro osoby se sníženou schopností pohybu	28	2,12
Stání pro rodiny s dětmi	19	1,45
Stání pro elektromobily	78	5,90
Stání pro lehká užitková vozidla (dodávky)	9	0,68

Stání pro osobní automobily	1 189	89,87
Celkem (Σ)	1 323	100,00

5.5 Shrnutí

V předešlých částech byly popsány skladebné a dispoziční prvky daných komunikací (viz části 5.1 a 5.2), dále pak také autobusového terminálu 5.3 a parkovacího domu 5.4. Konkrétní řešení je pak možné nalézt v jednotlivých přílohách, konkrétně v přílohách 2.1 a 2.2 změny provedené v ulicích Řevnická a Ringhofferova spolu s přestavbou autobusového terminálu a přízemního podlaží parkovacího domu. Přílohy 2.3 a 2.4 pak zachycují parametry jednotlivých nadzemních podlaží parkovacího domu. V přílohách 2.5 a 2.6 je pak možné nalézt vybrané vlečné křivky kloubových autobusů. Tyto 2 přílohy by měly vykreslovat ty nejkomplicovanější z nich. Příloha 3 pak zobrazuje uspořádání uličního prostoru v místě autobusového terminálu a ulice Řevnická. Hodnoty příčného sklonu zde uvedené jsou však pouze orientační, odpovídají ideálním hodnotám vycházejících z příslušných norem.

6. HODNOCENÍ PŘESTAVBY

V kapitole 5 byly detailně popsány parametry toho, co se v jaké míře v dané lokalitě po přestavbě změní. Cílem této části je zhodnotit provedené změny, poukázat na možná rizika a celkově zhodnotit, zdali přestavba terminálu (viz část 6.1) a výstavba nového parkovacího domu *P+R* (viz část 6.2) splňuje očekávání, která jsou na ně kladena. K hodnocení přestavby byla použita metoda tzv. *SWOT* analýzy.

6.1 Autobusový terminál

Jak již bylo mnohokrát řečeno, největší změnou v oblasti Zličína projde autobusový terminál. Přestavba stávajícího terminálu je navržena zejména z důvodu jeho nedostatečné kapacity ať už co se počtu odstavných stání týče, či počtu odjezdových stání, anebo zbytečného vynakládání určitých finančních prostředků na provoz vybraných autobusových linek, respektive jejich spojů. V následujících 4 částech jsou zanalyzovány silné stránky přestavby (viz část 6.1.1), její slabé stránky (viz část 6.1.2), příležitosti (viz část 6.1.3) a hrozby (viz část 6.1.4). V části 6.1.5 je pak možné najít shrnutí analýzy autobusového terminálu.

6.1.1 Silné stránky

Po provedené přestavbě autobusový terminál disponuje několika novými přednostmi. Mezi jednoznačně tu největší patří zvýšení počtu odstavných míst pro autobusy. Dnešní terminál Zličín je poplatný době svého vzniku, kdy provoz v něm byl velmi slabý a velmi pravděpodobně se ani nepočítalo, že by do terminálu mohl být v budoucnu zaveden takový objem linek, jako je tomu nyní. Pro představu, k datu 1.6.1996 zajížděly do terminálu Zličín pouze 2 městské (164 a 257) a 8 regionálních linek (306 - 311, 357 a 358)²⁰ [70]. Oproti stavu před více než 25 lety tedy jen podle počtu zdejších autobusových linek provoz narostl o více než dvojnásobek. Dnes tedy terminálem projíždí 5 městských a 17 regionálních linek²¹.

V současné době se v terminálu nachází zhruba 14 odstavných míst pro kloubové autobusy. Reálně vyznačeno je však pouze 6 míst, která jsou umístěna u dnešního stanoviště 5. Zbylá místa pak tvoří současná manipulační zastávka „M“ nacházející se přímo před výstupní zastávkou, a pak také prostor vnitřního nástupního ostrůvku. V manipulační zastávce je při poměru délky zastávky ku délce 1 kloubového autobusu možno teoreticky odstavit 4 kloubové autobusy. Stejný počet vozidel je možné odstavit i u vnitřního nástupního ostrůvku. V prostoru oněch 6 vyznačených míst je možné odstavit 6 kloubových, respektive 4 kloubové a 4 standardní autobusy. Celkem tedy současný autobusový terminál Zličín dokáže pojmout až 16 autobusů (buď 12 kloubových a k tomu 4 standardní, anebo čistě 14 čistě kloubových). Vzhledem k tomu, že do terminálu v současné době zajíždí celkem 22 linek zahrnutých do systému *PID*, je kapacita tohoto terminálu prakticky vyčerpána. Mimo jiné z tohoto důvodu je navržena jeho přestavba.

²⁰ Jedná se pouze o linky tehdy zahrnuté do systému *PID*.

²¹ Bez započítání nočních linek 952 a 957.

Oproti tomu modernizovaný terminál nabízí možnost odstavení až 20 kloubových autobusů. Tato hodnota však není příliš vypovídající, protože se opět jedná čistě o podíl délky odstavů ku délce 1 kloubového autobusu. V praxi je však počítáno s odstavem „pouze“ 17 kloubových a 7 standardních autobusů, přičemž do míst umístěných v manipulačních zastávkách nebo v podélném parkovacím pruhu je zajištěn dostatečný prostor pro jejich vjezd, respektive výjezd. Dle normy ČSN 73 6425-2 [5] byla tato hodnota stanovena na 12 m pro 1 parkovací místo. Přestavbou tedy bylo dosaženo zhruba zdvojnásobení odstavné kapacity terminálu, což byl 1 z hlavních požadavků společnosti *ROPID*.

Dalším z požadavků společnosti *ROPID* bylo navýšení počtu odjezdových stání. Současný terminál Zličín disponuje celkem 8 stanovišti, jejich délka nástupní hrany se nejčastěji pohybuje okolo hodnoty 30 m (stanoviště 1 - 3, 5 - 7). Tato hodnota postačuje k plnohodnotnému najezení a vyjetí autobusu do (ze) zastávky a i zároveň i k odbavení cestujících. Zbylá 2 stanoviště dokáží odbavit až 2 kloubové autobusy zároveň, byť v případě stanoviště číslo 8 není zaručen výše zmíněný prostor délky 12 m daný normou. Byť se to na 1. pohled nemusí zdát patrné, jednotlivá stanoviště kapacitně nedostačují, ačkoliv disponují dostatečnou délkou nástupní hrany. V tomto případě se jedná o problém velkého množství linek zastavujících u konkrétního označení (viz např. obr. 14). Řešením by bylo vybudování nových odjezdových stanovišť. Za současné dispozice terminálu Zličín však takovéto řešení prakticky není možné, jelikož by muselo dojít k opětovné aktivaci vnitřního nástupního ostrůvku ke svému původnímu účelu, jenže v tom případě by došlo k redukci odstavných míst, což není možné, respektive přijatelné.

Proto bylo nutné v rámci přestavby rozšířit prostor autobusového terminálu na plochu dnešního parkoviště *P+R* Zličín I, které se nachází na západním okraji terminálu. Díky tomu bylo možné nejen zvýšit počet odstavných míst pro autobusy (viz výše), ale docílit právě i zvýšení počtu odjezdových stání, kdy prakticky dojde k výše zmíněné aktivaci vnitřního nástupního ostrůvku. Ve skutečnosti dojde k přestavbě obou nástupních ostrůvků, díky čemuž bude jejich délka dosahovat cca 120 m (včetně obou přechodů pro chodce). V samotném terminálu tedy bude zvýšen počet odjezdových stání ze současných 8 na 10. V souvislosti s tím dojde i k přesunu vybraných linek mezi stanovišti. Od jakého stanoviště budou dané linky odjíždět detailně popisuje tabulka 12.

Další silnou stránkou je pak také zřízení nového autobusového stanoviště v ulici Řevnická ve směru od dálnice D5. Toto stanoviště umožní především snížení finančních nákladů na provoz linky 180, jelikož ta již při své jízdě ve směru Dejvická nebude muset zajíždět přímo do terminálu, tj. nebude muset vykonat cestou zobrazenou na obr. 12. Do budoucna po sloučení linek 130 a 246 s linkou 249 nabyde tento efekt ještě většího významu, jelikož i tyto linky nebudou muset v tomto směru zajíždět přímo do autobusového terminálu. Posledním pozitivem je pak sjednocení nástupu ve směru Sídliště Zličín.

Ke snížení vynaložených finančních nákladů na provoz linky 180 však po přestavbě dojde i v opačném směru, kdy je úspora vyvolána zřízením nového výjezdu z autobusového terminálu do ulice Řevnické. Tatáž úspora pak bude možná i u linek 130 a 246. Dalším pozitivním efektem

způsobeným novým výjezdem je i to, že zmíněné linky při cestě z terminálu Zličín směrem k obchodním centrům budou v této oblasti projíždět pouze 1 křižovatkou řízenou pomocí SSZ, díky čemuž by mohlo dojít k eliminaci zpoždění na těchto linkách.

Poslední výhodou nového terminálu Zličín je pak to, že jeho přestavba se bude uskutečňovat výhradně na městských pozemcích, jelikož se bude pohybovat v místech dnešního autobusového terminálu a parkoviště *P+R* Zličín I. Při realizaci přestavby by se tedy neměly objevit žádné majetkoprávní spory.

6.1.2 Slabé stránky

Přestavba autobusového terminálu byla primárně navržena tak, aby do budoucna nepřinesla žádné slabé stránky, respektive negativa. Přesto přestavba určité problémy vyvolá, respektive může vyvolat.

Předně se jedná o zábor dnešního parkoviště *P+R* Zličín I. Toto parkoviště se nachází přímo u stanice metra, což z něj dělá relativně atraktivní parkoviště. Jeho kapacita dnes činí 83 míst (viz tabulka 2). Bohužel je nutné vzhledem k požadavkům, které jsou kladeny na nový terminál Zličín, zabrat jeho plochu a rozšířit sem právě autobusový terminál. Tímto krokem dojde ke ztrátě výše uvedených 83 parkovacích míst. Na druhou stranu jeho kapacita byla plně nahrazena parkovacími místy umístěných v novém parkovacím domě *P+R* z jižní strany ulice Ringhofferova. Je však nutné dodat, že vzdálenost tohoto parkovacího domu od stanice metra je větší než vzdálenost z parkoviště Zličín I k metru.

Druhou a zároveň poslední větší slabou stránkou přestavěného autobusového terminálu Zličín je zdejší způsob odstavování autobusů. Stejně jako dnes bude nutné, aby autobus z výstupní zastávky objel celý terminál a v podstatě vjel do terminálu znovu, ovšem zde již nepojede směrem k výstupní zastávce, ale k odstavným místům²². Tento problém je však prakticky neřešitelný a to z prostorových důvodů. Určitou kompenzací tohoto problému pak může představovat odstavování autobusů linek 130, 246 a 384, které je u těchto linek navrženo, aby výstupní zastávka byla umístěna u stanoviště 11 (viz tabulka 12), tedy v Řevnické ulici, a nikoliv až u stanoviště V. Díky tomu budou moci tyto linky ihned po vjetí do terminálu jet směrem k odstavným místům a nebudou tak muset terminál objíždět.

6.1.3 Příležitosti

V tomto případě nabízí terminál Zličín 1 zásadní potenciál. Tím je myšleno to, že rozšíření terminálu bude realizováno výhradně na pozemcích vlastněných státními subjekty, tj. městem, MČ apod. V případě, že by nebylo možné realizovat parkovací dům, který se celý nachází na pozemcích pana *Ivana Jelínka*, lze minimálně realizovat přestavbu autobusového terminálu a to právě z tohoto důvodu. V tomto případě, tedy při realizaci přestavby terminálu, respektive nerealizaci parkovacího domu vystává opět na povrch otázka nové stanice metra Depo Zličín,

²² Předpokládá se vnější objezd terminálu, tj. z výstupní zastávky dále kolem stanovišť 1 a 2 a následně k odstavným místům.

jelikož jiné řešení problému zdejšího parkování prakticky není.

6.1.4 Hrozby

Poslední částí *SWOT* analýzy je rozbor hrozeb. U autobusového terminálu Zličín hrozby prakticky nejsou žádné, jejich výskyt je pravděpodobnější u parkovacího domu. Přesto je možné zde 1 takovou hrozbu nalézt a tou je již několikrát zmíněné zabránění plochy parkoviště *P+R* Zličín I. V tomto případě je hrozbou to, že pokud by došlo k realizaci rozšíření terminálu spolu se zrušením parkoviště Zličín I, a zároveň by nedošlo k výstavbě parkovacího domu z majetkoprávních důvodů, pak dojde k poklesu počtu parkovacích míst v oblasti zhruba o 60%. Poklesem se rozumí ztráta 83 parkovacích míst na parkovištích *P+R*.

6.1.5 Shrnutí

Závěry z provedené *SWOT* analýzy přestaveného autobusového terminálu Zličín popisuje tabulka 18. V ní je možné nalézt stručné shrnutí nalezených poznatků.

Tabulka 18: Závěry z provedené *SWOT* analýzy autobusového terminálu.

KLADNÉ STRÁNKY	ZÁPORNÉ STRÁNKY
Silné stránky (S) <ul style="list-style-type: none">• Počet odstavných stání• Počet odjezdových stanovišť• Autobusové stanoviště v ulici Řevnická• Kratší délka průjezdu vybraných linek• Přestavba výhradně na městských pozemcích	Slabé stránky (W) <ul style="list-style-type: none">• Zábor parkoviště <i>P+R</i> Zličín I• Způsob odstavování autobusů
Příležitosti (O) <ul style="list-style-type: none">• Přestavba výhradně na městských pozemcích	Hrozby (T) <ul style="list-style-type: none">• Zábor parkoviště <i>P+R</i> Zličín I

6.2 Parkovací dům

Obdobně jako pro autobusový terminál (viz část 6.1) byla *SWOT* analýza provedena i pro parkovací dům *P+R*. V jednotlivých částech 6.2.1, 6.2.2, 6.2.3 a 6.2.4 je tedy možné nalézt silné stránky parkovacího domu, silné stránky, příležitosti a hrozby. V části 6.2.5 je pak možné nalézt shrnutí výsledků provedené *SWOT* analýzy.

6.2.1 Silné stránky

Mezi jednoznačně největší pozitivum, respektive silnou stránku nového parkovacího domu patří bezesporu jeho navržená kapacita. Ta je stanovena na celkem 1 323 parkovacích míst (viz tabulka 17), z nichž určitý počet je vyhrazen pro osoby se sníženou schopností pohybu, dále pro rodiny s dětmi a v neposlední řadě jsou vybraná parkovací místa vyhrazena pro elektromobily. Jejich konkrétní počet pak udává táž tabulka. Celková kapacita parkovacího domu byla primárně navržena na hodnotu, která by odpovídala součtu kapacit dnešních parkovišť *P+R* Zličín I a II (viz tabulka 2), dále kapacity soukromého parkoviště Ringhofferova (viz tabulka 2) a v neposlední řadě také kapacitě plánovaného parkoviště u plánované stanice metra Depo Zličín (viz kapitola 3). Pokud sečteme tyto 4 hodnoty, dostaneme se na kapacitu 844 parkovacích míst. Navržený parkovací dům tedy svou kapacitou bude převyšovat tuto hodnotu o více než 50%. V celkovém důsledku tak nabídne dostatek parkovacích míst.

Další silnou stránkou parkoviště jsou již zmíněná vyhrazená místa pro elektromobily. Celkem je zde pro tento druh vozidel vyhrazeno 78 parkovacích míst (viz tabulka 17). Vzhledem k tomu, že do budoucna se počítá s velkým rozvojem těchto vozidel, bylo v rámci přestavby pamatováno i na to a proto jsou k realizaci navržena právě i parkovací místa pro elektromobily. V případě potřeby je možné jejich počet ještě navýšit kupř. v prostoru parkoviště Zličín II.

Součástí parkovacího domu je i parkoviště typu *B+R* s kapacitou 102 míst pro kola. Díky tomu dojde k navýšení počtu parkovacích pro kola o téměř 70%, jelikož dnes je možné na stojanech umístěných v prostoru parkovišť *P+R* Zličín I a Zličín II odstavit 10 [71], respektive 5 bicyklů [71]. Nově tedy přibude možnost zde odstavit dalších 87 kol.

Poslední ze silných stránek parkovacího domu je pak to, že bude napojen na ulici Ringhofferova a nikoliv na ulici Řevnická. Tím bude zajištěna větší bezpečnost provozu v ulici Řevnické, odkud je dnes na obě parkoviště *P+R* zřízen vjezd (výjezd). Výhodou tohoto řešení je, že při kongescích vznikajících na vjezdu, respektive výjezdu z parkovišť nebude kolona aut zasahovat právě do prostoru ulice Řevnické, čímž dojde ke zlepšení zdejší dopravní situace. Případné kongesce se budou odehrávat výhradně v ulici Ringhofferova, která se nachází mimo hlavní přepravní směry v okolí.

6.2.2 Slabé stránky

Stejně jako v případě autobusového terminálu je i u parkovacího domu možné nalézt některé slabé stránky, které nebyly v rámci přestavby řešeny, anebo které z ní naopak vyplynou. Jednou z takových je problematika pozemků, na kterých je navrženo parkovací dům vystavět. Všechny tyto pozemky totiž vlastní soukromá osoba, v tomto případě se jedná o pana *Ivana Jelínka*. Pro realizaci je tedy klíčové, aby se příslušné úřady domluvily na odkoupení jeho pozemků, bez nichž výstavba takového domu nebude nikdy možná. Na druhou stranu je nutné dodat, že jakékoliv řešení problematiky parkování v oblasti Zličína závisí na domluvě s touto osobou, jelikož ta vlastní mimo pozemky pod parkovacím domem i část pozemků na opačné straně ulice Ringhofferova (viz tabulka 5).

Další slabou stránkou parkovacího domu může být kapacita jeho vjezdu, respektive výjezdu. Ty jsou oba navrženy jako jednopruhové. V případě výskytu většího množství vozidel v 1 časový okamžik je teoreticky možné, že vjezd ani výjezd nebude kapacitně dostačovat. V takovém případě by bylo nutné zřídit minimálně 1 další vjezd a výjezd buď v ulici Ringhofferova, anebo v ulici Řevnické. Součástí takového řešení by pak muselo být i doplnění zařízení pro provozní informace do okolí těchto vjezdů/výjezdů, aby řidiči zbytečně netrávili čas v prostoru parkovacího domu. Je však nutné dodat, že norma ČSN 73 6056 [4] vysloveně neříká, kolika vjezdy a výjezdy by měl takový parkovací dům disponovat, udává pouze doporučené hodnoty.

Poslední větší slabinou pak zůstává také bezpečnost samotného objektu parkovacího domu. Jedná se především o únikové východy, způsob větrání (cirkulace vzduchu) apod. Tato problematika však není ani nebyla předmětem této diplomové práce. Cílem bylo primárně zjistit, zda je možné v místních podmínkách takový parkovací dům vůbec postavit.

6.2.3 Příležitosti

Z hlediska příležitostí nabízí parkovací dům hned několik potenciálů. Jedním z takových může být samotný fakt kapacity parkovacího domu. Samotná problematika kapacity byla popsána v části 6.2.1. Vzhledem k tomu, že dojde k nárůstu počtu parkovacích míst, je možné, že se toto parkoviště stane atraktivním pro řidiče a ti tak zde zaparkují své vozidlo, a dále do centra města již budou pokračovat metrem, respektive MHD. Tím tak dojde ke zlepšení dopravní situace např. v oblasti Radlic a Stodůlek, zároveň to také povede ke zlepšení kvality životního prostředí v této oblasti.

Určitý potenciál pak stavba parkovacího domu může přinést i přilehlému obchodnímu centru *Metropole*, jehož zdejší parkoviště dnes řidiči ve velké míře využívají jako náhradu zaplněných parkovišť *P+R* Zličín I a Zličín II. Díky tomu tak parkoviště *Metropole* bude sloužit svému původnímu účelu, tj. primárně k obsluze přilehlého obchodního centra stejného jména.

6.2.4 Hrozby

Poslední částí *SWOT* analýzy je rozbor hrozeb. V případě parkovacího domu je zde především hrozba případné nedohody s panem *Ivanem Jelínkem* ohledně výkupu pozemků pod navrženým parkovacím domem. V případě jeho nerealizace by totiž nedošlo k žádnému zlepšení parkování v oblasti Zličína. Naopak by vzhledem k možné realizaci přestavby autobusového terminálu a jeho rozšíření do prostoru dnešního parkoviště *P+R* Zličín I mohlo dojít k rapidnímu zhoršení situace ohledně parkování. V tomto případě se jako jediné řešení nabízí výstavba parkoviště u plánované stanice metra Depo Zličín.

Další případnou hrozbou by mohla být již zmíněná možná nedostatečná kapacita vjezdu (výjezdu) do (z) parkovacího domu, která by mohla vést k neatraktivitě zde zaparkovat své vozidlo a v podstatě by tak ve svém důsledku nedošlo ke zlepšení parkování v oblasti Zličína, potažmo i situace v Radlicích a Stodůlkách.

6.2.5 Shrnutí

Závěry z provedené *SWOT* analýzy parkovacího domu *P+R* Zličín popisuje tabulka 19. V ní je možné nalézt stručné shrnutí nalezených poznatků.

Tabulka 19: Závěry z provedené *SWOT* analýzy parkovacího domu.

KLADNÉ STRÁNKY	ZÁPORNÉ STRÁNKY
Silné stránky (S) <ul style="list-style-type: none">• Vysoká kapacita• Vyhrazená parkovací místa pro elektromobily• Kapacitní parkoviště <i>B+R</i>• Napojení na uliční síť	Slabé stránky (W) <ul style="list-style-type: none">• Přestavba výhradně na soukromých pozemcích• Nutná domluva s majiteli zabraných pozemků• Kapacita vjezdu• Kapacita výjezdu• Neřešená (v rámci diplomové práce) otázka bezpečnosti
Příležitosti (O) <ul style="list-style-type: none">• Vysoká kapacita• Zvýšení potenciálu MHD• Zvýšení kvality životního prostředí• Vrácení původnímu účelu parkovišti Metropole	Hrozby (T) <ul style="list-style-type: none">• Zhoršení podmínek parkování v oblasti (v případě nedohody odkupu potřebných pozemků a zároveň rozšíření autobusového terminálu do prostoru parkoviště <i>P+R</i> Zličín I)• Kapacita vjezdu• Kapacita výjezdu

7. ZÁVĚR

Cílem této diplomové práce byla přestavba autobusového terminálu Zličín spolu s návrhem řešení problematiky parkování v oblasti. Pro tyto účely byl na podzim roku 2021 proveden terénní průzkum, kde si autor prošel danou oblast a zdokumentoval, a následně popsal problematická místa (viz část 4.1), která by měl přestavěný autobusový terminál respektovat. Zároveň, pro pochopení toho, jak terminál funguje, jaké jsou hlavní přepravní proudy apod. byl rovněž spolu s terénním průzkumem proveden i průzkum profilový (viz část 4.2). Součástí kapitoly 4.1 pak byla i analýza majetkových poměrů v oblasti, která je nezbytná pro výstavbu nového parkovacího domu *P+R*.

V kapitole 5 pak byl detailně představen návrh přestavby autobusového terminálu a návrh nového parkovacího domu. Veškeré provedené stavební úpravy pak zachycují vybrané přílohy této diplomové práce (viz kapitola Seznam příloh). Samotný návrh autobusového terminálu i parkovacího domu byl navržen tak, aby respektoval aktuální platnou legislativu, tedy normy ČSN, a zároveň tak, aby splňoval požadavky, které jsou na něj kladeny zejména od organizace *ROPID*. Zároveň bylo také řečeno, proč se v rámci přeměny lokality Zličín nepočítá v této diplomové práci s výstavbou plánované nové stanice metra Depo Zličín (viz kapitola 3). Samotný návrh obou výše zmíněných staveb byl vypracován v programu *Autocad* ve verzi z roku 2020.

Poslední částí této diplomové práce pak bylo zhodnocení provedené přestavby, respektive výstavby autobusové terminálu a parkovacího domu. Ke zhodnocení byla použita metoda *SWOT* analýzy, která hodnotí provedenou přestavbu či výstavbu z hlediska jejich silných a slabých stránek, dále pak z hlediska jejich příležitostí a hrozeb. Výslednou analýzu je možné nalézt v kapitole 6.

Celkově lze říci, že současný stav lokality Zličín je značně nevyhovující. Cílem této diplomové práce tedy bylo nastítnit řešení, které by současný neutěšený stav této lokality zlepšilo a zároveň ho posunulo na úroveň 21. století. Věřím, že navržené řešení povede nějakým způsobem ke zlepšení stavu této lokality, jelikož její současný stav je opravdu tristní.

POUŽITÉ ZDROJE

Literatura

1. ČSN 73 6110. *Projektování místních komunikací*. Praha: Český normalizační institut, 2006. 128 s. ICS 93.080.10
2. ČSN 73 6425-1. *Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště – Část 1: Navrhování zastávek*. Praha: Český normalizační institut, 2007. 52 s. ICS 93.080.10; 03.220.01
3. ZDAŘILOVÁ, RENATA. *Bezbariérové užívání staveb: Metodika k vyhlášce č. 398/2009 Sb., o obecných a technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb*. Praha: Informační centrum ČKAIT, 2011. 193 s. ISBN 978-80-87438-17-6
4. ČSN 73 6056. *Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel*. Praha: Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, 2011. 28 s. ICS 93.080
5. ČSN 73 6425-2. *Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště – Část 2: Přestupní uzly a stanoviště*. Praha: Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, 2009. 24 s. ICS 93.080.30; 03.220.01
6. ČSN 73 6058. *Jednotlivé, řadové a hromadné garáže*. Praha: Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, 2011. 48 s. ICS 91.090; 93.080.30

Internetové zdroje

7. WWW.METROWEB.CZ. Historie metra ve zkratce dle jednotlivých let. [online]. ISSN 1802-2820 [cit. 2021-08-26]. Dostupné z: <https://www.metroweb.cz/metro/historie-metra.htm>
8. Z DOPRAVY. Oprava terminálu Zličín. [online]. ©2027-2021 [cit. 2021-08-26]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/na-zlicin-se-vratily-vsechny-autobusy-oprava-terminalu-skoncila-37435/>
9. TSK PRAHA. Aktuální doprava. Parkoviště. [online]. ©2021 Technická správa komunikací hlavního města Prahy, a.s. [cit. 2021-08-28]. Dostupné z: <https://www.tsk-praha.cz/wps/portal/root/aktualni-doprava/parkoviste/x>
10. BEZPEČNÉ PARKOVÁNÍ.CZ. Metropole Zličín. [online]. ©2011 [cit. 2021-08-28]. Dostupné z: <https://www.bezpecneparkovani.cz/METROPOLE-ZLICIN-pid-35366-1001>
11. PRAŽSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA. Integrace Kladenska od 26.8.2017. [online]. ©2021 [cit. 2021-08-26]. Dostupné z: <https://pid.cz/integrace-kladenska/?tab=1>

12. PRAŽSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA. Integrace veřejné dopravy na Rakovnicku od 15.12.2019. [online]. ©2021 [cit. 2021-08-26]. Dostupné z: <https://pid.cz/integrace-rakovnicko-2019/?tab=1>
13. PRAŽSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA. Rozšíření veřejné dopravy na Rakovnicku od 12.12.2021. [online]. ©2021 [cit. 2021-11-28]. Dostupné z: <https://pid.cz/rozsireni-integrace-verejne-dopravy-na-rakovnicku-20211212/?tab=2>
14. PRAŽSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA. Integrace veřejné dopravy na Berounsku a Hořovicku od 13.12.2020. [online]. ©2021 [cit. 2021-08-26]. Dostupné z: <https://pid.cz/integrace-verejne-dopravy-na-berounsku-a-horovicku/?tab=1>
15. DÁLNICE D0. Silniční okruh kolem Prahy. *Harmonogram výstavby*. [online]. ©2018 [cit. 2021-08-29]. Dostupné z: <http://www.okruhprahy.cz/#harmonogram-vystavby>
16. PRAŽSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA. Historický přehled PID. [online]. ©2021 [cit. 2021-08-29]. Dostupné z: <https://pid.cz/o-systemu/historicky-prehled-pid/>
17. BEZPEČNÉ PARKOVÁNÍ.CZ. Parkoviště Zličín Ringhofferova. [online]. ©2011 [cit. 2021-08-29]. Dostupné z: <https://www.bezpecneparkovani.cz/PARKOVISTE-ZLICIN-RINGHOFFEROVA-pid-529-1001>
18. PÁNKOVÁ, LÍDA; LAGMAIEROVÁ, VĚRA; MROCZEK, MIROSLAV; PÁTEK, VLADIMÍR. *Stanice metra Depo Zličín: Ověřovací studie včetně analýzy proveditelnosti*. [online]. Praha: Metroprojekt Praha a.s., 18.9.2020 [cit. 2021-09-08].
19. PLÁN UDRŽITELNÉ MOBILITY PRAHY A OKOLÍ. Problémové a návrhové mapy. *Problémy veřejné dopravy*. [online]. [cit. 2021-12-29]. Dostupné z: https://app.iprpraha.cz/apl/app/plan_uzrzelne_mobility/
20. MAPY.CZ. Trasa: Praha, Česko ⇒ Praha, Česko. ©2021. [online]. [cit. 2021-12-29]. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?planovani-trasy&x=14.3042021&y=50.0526416&z=15&l=0&rc=9ghVQxXn3tjtR30u&rs=pubt&rs=pubt&ri=17300409&ri=15304265&mrp=%7B%22c%22%3A111%7D&xc=%5B%5D&rwp=1%3B9g56dxXmI05fHfaWBzfYJK5f4XQnfiEg-ffb4godTKRygZk&rut=1>
21. MAPY.CZ. Ruční měření - 435 m, plocha 6 237 m². ©2021. [online]. [cit. 2021-12-29]. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?mereni-vzdalenosti&x=14.2900660&y=50.0548208&z=19&base=ophoto&rm=9ghMyxXnbuQB0pYDfdhRgQgCzgUBK0NsFb4D>

22. INFORMACE O POZEMKU. Nahlížení do katastru nemovitostí. *Pozemek 321/2*. [online]. [cit. 2021-12-23]. Dostupné z: https://nahlizenedokn.cuzk.cz/ZobrazObjekt.aspx?encrypted=o1TfnTyUcVr1Ywsud4cCjMD9rXAsc8f3unI_RpQsNG2QLC3gNlm1MX3Km0T1viRtp5yFCijV0F6D4-_-tHj8T045xKJRcpMfAbDQiaRsGDIyt5CXYJDUkAoyK9tuG9-NAxSXmSx3w8xXs2YB-VUn_n1z10hXtdod5NdcHYSBt9EACrwbu3Ax1FweSgYx2cgiISlwgkMc_c14nORnEXa0VeDQv3cKDTT8e6DXIkHXqCUUxFXQhatVh-RqpGcNw1pMejFUxIKON1AaVVjLh_kNqAArUE6Sx03_-Votuykv6P36Nn8WcEzAAfSMfZ1hzBS111myrfzdaVw0ZtEsmCl0wwFG64RJQEDBu7jAina9h14Aonvixffkmg7dMr05y-8ekQme3tKUMgp6yKAemF02KxH0ILeIQdde-ORtVLGDafnF0f4LXigVnEh-Fdfmm4VGW8XerU4SHGE0xBo5fqfCnBdZVqlgUTahOjDcPMA0wLyUnMxx14kAYgwYYbXT3aF00W9-hUJSvYzxx4Ae1JxZQ7UGmtV9Q3JBAZ9Fp00A==
23. INFORMACE O POZEMKU. Nahlížení do katastru nemovitostí. *Pozemek 321/153*. [online]. [cit. 2021-12-23]. Dostupné z: https://nahlizenedokn.cuzk.cz/ZobrazObjekt.aspx?encrypted=nnMgwzxaR0WotW-TiwDps3FBjQC12pUhd51EKQDBMrhbKXU6C6M5u74Qd5HweeAg441xjFd04QC1RHGWEmvBe8GCsiKSYQeg_4HBEGgJvZwLD2G01-ZzpiQwUUJHmKPnvmxXW708f3aCpe6QtyjK5_KFJ08VgWxeAyEKJmJlPQfbrUPcbzowhhPvm1Gr07WQiba36m622Qqm2ae9yGmc9cAVVv_ktSd9PFTz5BN045fVEnJrYtaHZ2B03XRiM9fDYVHdpXeoA10dCDhc9Nkorm5L_9CCvcZgvxc39sgizDXoIK8DvrVwTPY0840w52rGLnY3W7L6m79fWwBEM8pa2abIze8pVmEyTiaA1gIRze5E_t5B05SgrQu-7MFIMAD0SdKg84Q74v4AgR86RU1qBBtexp61Y0BL4lfxrtFsGUKhRdF6t0SV4eb4_IyDTm0tHd04jFS01W25qRmPMysu8clojDr_vVTRotM537iFhdU-oes0dTPqGIoCrI-8wo3kr1_Wih-m_kGyYd1Jy6XZvvgbM-3jj0Xuvco9xx6z1B_7-70cSxaR1t-WicMnPHqHDLXacjUwY_uUFyQwLSjA==
24. INFORMACE O POZEMKU. Nahlížení do katastru nemovitostí. *Pozemek 321/154*. [online]. [cit. 2021-12-23]. Dostupné z: https://nahlizenedokn.cuzk.cz/ZobrazObjekt.aspx?encrypted=labIuRjRP-k_RXm6TxDoG_T-L_qK3H6JhzH5dX-VfWIuvu5dbQKJGJL78Ruo8g05oIvqjhWYTU8fByPpq7RDUtT6wYvIR-yeVEbXKE50S0Kje4RQ5Lk-m1lL6ohZVsg-CKZJzeAyg9AYNHZHPwz_E8ozuoWF7ehQJNgPC7tsLcWe1AtMnBc0AaA-nb0W1bwaYmpGxqi8QFGHTjR70_2-4rWSVbY60H4VcmQ6K2RWacKz59XoEZc-I2JWrfF8U1ST6PRVURDLPPMV3ctN2-1yVUpSPxhe9Ka0RB3xwhhagM30tejXk6uS6PE99EUFT-W7D16Xqhk1BLgWKh1K4CNLL-niG4ekjJbn17joZ5XH58PxxGAGd8vcjCpCoh9mVUk0U_siRebNa4gFEYAx5Cx8eg_LqsSKJK4AH_r9TN1LCDvKENq9C1V1AeHE3KzzyGvsIpjq7zwsZ04rtQtt64ZZ4fgK7bn5nmvyUE4AWEsrt7AtGwV_5WJXxbceV40VjQWDRMGq7MwCQDEd1-iS3xhFxlkTLONWP54CZX4ViaFA-RYOGZ1yLhUCA==
25. INFORMACE O POZEMKU. Nahlížení do katastru nemovitostí. *Pozemek 321/156*. [online]. [cit. 2021-12-23]. Dostupné z: https://nahlizenedokn.cuzk.cz/ZobrazObjekt.aspx?encrypted=j60a13EtgYUBFz_jykUgcWsqmvPSEWjGWSdMTVjf2YBwq9mis4rVZ8_CSBk_45TDcYGY4eS9EmAq0qmKFBsxJp_VQI_7ND7kjIxQasoo-j45myYNSpBA83x_NQNA05CznqVCbdp55RYEGsruvugl2QER8L14fHADqmS8_L1uJKF8mrC7R0zm4UVRZBgEfw2p2bBULrbKqOt1C1ueSj8iPKub1q9_f10_Hz_N1GtYeeK9hEsfMmT9Ac_UPF1tjq4BUPnmjolsbDEPgsaxUqxFLsbyeryMKiZoOgRm

BzMfQFb-jSH0IGoY3MAuojrG35qzvzNTGr19_2r0bVGqZIdshF_
fY7Xlx5jysiqfa16R3708eUmsybMYOHqIOk441KV44rflaUJY6L910GJCzhESVbAhCzka19DH6WCSQzuOy_
kP12S9M8AHMU10fHsLeqIkB8WKI_auIjokAXp-1ERHRqbkTCA6LGiuK8Evhgmr6jGtKgDtUt_
ca8SFPWGiN8G9EkMi3KnGZC6v6K2KicQ==

26. INFORMACE O POZEMKU. Nahlížení do katastru nemovitostí. *Pozemek 472/55*. [online]. [cit. 2021-12-23]. Dostupné z: https://nahlizenedokn.cuzk.cz/ZobrazObjekt.aspx?encrypted=GzNGF_LNu2K2ZeWG6aM56ULDGVRGUgHBSDacguY1b3RA0ArZj b0JYa4bV6x5rZIZiD7FZ48i1NXqy7qFg8vGApN_sLahF14AxK0Y-Ce2RpuELK8tYjXCgekViYzucd0Wx__94KJW2Iu0R3tHcoHp8VJVH_MAx6piG4ga8XykNcjida1VgmSORTv1se73GCVmqQp9pc8epSewBFfGfB1AM5Ia1IAQ_fE8LIWvvKKZp54IGRfQtjClgUCM4N26QWP55wnCliJrIM31Kr4pI1CNJD8P3jsyJHni0wcxGAfyM4hBNh9XJ5Z_Bt8W09ipR0vrQerwThjIP6Khr5Ss9VRsvFlm39eORS6bYx7bWbs2dH1WN_unGVgVRy6wZrvVj-_C5NzWCvHUs4_v0jd--NBgA9bR-H1RiQwVONV_JSpL4F0pDAbfGWmu-h5aBORyzt53ClXvhhaRCUGH6kByrsDEste1KWiCaihatfk2I3-1rdJFs_sgIydPMLyzq3V3c1S1DV7bPMS1xEd0_5BAP5g==

27. INFORMACE O POZEMKU. Nahlížení do katastru nemovitostí. *Pozemek 472/57*. [online]. [cit. 2021-12-23]. Dostupné z: https://nahlizenedokn.cuzk.cz/ZobrazObjekt.aspx?encrypted=eYgopY4MFzePFwjNNSge3i-4-VWEu8N0hYNNtttbgrm6u4dB78-NbMoJmWQwyJmNIxibI4-CX1tSj7IFGN59ExYtFrjAs50kV5KBxnW050LkxLgMSvP5Dyt5sxxasLJkYK85dr3BNFIyGFMSrdo0dqV-TQCs7tWmiy0GHJdFarCvVVN38y_XI99rjSw9rCEj6TDLEAiQTsC9Q2Z9JeFjTuvYrEn2pMbU8IpADuqVBLAXPc7u7ZgB-W5KP_Y5M5QdaA6ctNGe45PXQLhsFlGzAzUN7IMZKzxMbIzDNk6UqKymD3ZF7W1ljo4rS-D53ZPu9JpPgtBlxIFKxcJvE3AGiBHF1tYQQAAbDHquvfUuVFeblz3qufsJBj-2JKBe-07Mp1D9k-QL155TRk_YmN9_wH7PrFNSzhzuw4-y6D3iDqkVZsEX1kiNntdETMJAOeEVvGe7621IN37utrIjQYQ1HyZFFqii-2s7JlRoSACY1h2qseTsNHAKcSgGeUNGf1g==

28. INFORMACE O POZEMKU. Nahlížení do katastru nemovitostí. *Pozemek 472/58*. [online]. [cit. 2021-12-23]. Dostupné z: https://nahlizenedokn.cuzk.cz/ZobrazObjekt.aspx?encrypted=cxvqkBgP1-AtZTuXRe20iW0dNvSmFUoXM2mWWgblzQSUW9-vMX6aHz8ebHt37HySOYXpSdbXgLBe-c58uilulGfRGTYVNRpobZpAf_oDT6_HCAfJ72mcNOA09PqsS3tbscNNMtsocaSMKXELnZ1xuUKmSww7Iv0_WHwCjYfSqHqGCMdGUbzUK0HxT8-w3905ws_PWlI0nefHutUH-M3gQbBBcwmSHhez7RkYIJcv2pgVMYzaimWI_mr9CSQzZadqHPs3j7tsAhxer7xXPXuQF3of_q04Y0A1WzKzibIOWvmf85d4anDJC4MsuXsMbrSiocmtl_3kPi-YyCYi25Y-tsedFgZYX-T48G3Z4LM3wevLdcQXjVFSuVgOmR66S8Ip01RgfYSJJfhXyW1b70_qJjXmCqQ1RvZa9G95uhcBddFFC80FMN7ABONMIE2ZI9btFW2wueRiRoUYZPDR6sNPgXhdpm-tPyg8iL9de1IBm_gKqwn5AAzb6CKowkPZVw23i5FMQ2u9N8WuoaDd6Awi0Z8qW8FAvuiE76hHG1FtD8_ODfgr1uvEWYme318g==

29. INFORMACE O POZEMKU. Nahlížení do katastru nemovitostí. *Pozemek 472/60*. [online]. [cit. 2021-12-23]. Dostupné z: <https://nahlizenedokn.cuzk.cz/ZobrazObjekt.aspx?encrypted=...>

//nahlizeniidokn.cuzk.cz/ZobrazObjekt.aspx?encrypted=UiK-
bqEQXmMmpegiDiCii5kSC2b37NECPuCqgE0qov3UDQ5BEIwidTm2NDc9uBI79ZrjLGuRfIO0nJhXDg03MVZswI
fXZzzxmK6ZTEusKWHvOSAqdHLtnJHs_yqbyyHQvv8czGBJhA-fINOG5j9hd9tBLEzLO-
82zHJrVsaQ1G6fes2X0hGSGjKs06y5d22kk2B2GpQ1-PghAv6wHpXcp3auFOWLpkIHjIW36r96C2sp0AqU1vAF
SOQU-_EmGwomWFmh8dmHEakxs-Odm8P_Du0_TWVVtLHVfYcdKo3nVPaze6duKZdUnjA_
eAk-AjZzEu_0QyF6w7KPBEhqEzpgjv11QX5NP5YYrvGx9v4qw_SGAnLNpTe47y-5p-
5VFqPnxTHzP0K9SXLKu_xJPv4SMIKTzsrjLBho28eKHwTQiQxGPs6b1Z9Jt08PamNR813zMKTiHxXyLa7yT16
d8D1qH9iHb1-axH3tdezgDxGliIjXrjYpGnt0E2s70cXK4W2H5d9LH5FChoMdu4g05AVvfpzb9twyCBcXbVVe.
=
=

30. INFORMACE O POZEMKU. Nahlížení do katastru nemovitostí. *Pozemek 472/61.* [online]. [cit. 2021-12-23]. Dostupné z: https://nahlizeniidokn.cuzk.cz/ZobrazObjekt.aspx?encrypted=vqcGdHqZreZajaNhgIALJ8H5TdUZJBUSIj5a6W1NoX9WZreikGhGLxy0b60UQiS2JcK5U_08qe6Iv1RW__xq_Ej9BXExansPG7sXVsKaQ_vyZ2sKH63fYtiL9DpE60ANvBVqYJhcrv-R4xGL8dHNDDe_CAKFPxK5qV0mjf0XkK-hfM5Qtlu-RF17-NzbTvgNSE2srDL8nop1V1KU-7K1vHkwNQRUqzxDn7dsFw26pXVEMCLsVBNi_-Ipx4MdE1yj7aLUtk_ir_hgHQVmr9Z6cHL786_-KGOZgSzvfx_CZhuSzCiomsj_TdzemYnPLYrHIbw_9r7xtFiVd5t9h15Esh6UJdLHAVR8SUbG-HUP9daezMLE07mERTwfdPW0ahHNyqfITeQ361WzpqCNCyE23fAVA7d-6hcxHYhGxWJ70S8D1G2XUSTxHiIA0gxziEYmtFZdvNVZfx69bjLAo340FdY-u3Fq1mFHKz3IkhSvzjRbv32DrhWpOweK1c_4vKwSwprUW_JZP9UqlxLozNjn38m0onF1S0JN-aPiMyNdZx_Hy4tEMi8d0cMcmRjNK2fYZG9v6Hy3u7d6sPpFV_Ow==

31. INFORMACE O POZEMKU. Nahlížení do katastru nemovitostí. *Pozemek 472/62.* [online]. [cit. 2021-12-23]. Dostupné z: https://nahlizeniidokn.cuzk.cz/ZobrazObjekt.aspx?encrypted=dJb87fU37USsuS7107KgLZ7JAErRJOjrtTn-eZzuvyDTp50C8Hu0bKGX8wnxQUAcQZ8hbp618p0WZMURgdSp6qpEbhDYGvab0-7UopKAipqtHoWCgvlw-ubJa3c1wi620oXPqLZo-Cv7IQ7knHJOJTGmQCSNmIiunw1L4FBrOP6VLqaW79w7NAcpYcXkYsxzr25at8Wjz555rJG77gxr3z8YqJgyBxUEbg0hFfHMFipTcfwHwCUp732q-Md4phddg_0MX6o-2v7P_Q8WjOCfYMnmW_0tBcUy-rwIgpT00DcB33aahGQ0r-J8NnQc-tTmH8vH3oSPs6a6kMwtS2jQbunOy1pA5nVETH3irVQ1HQVtEFBwt1GEEGfDxgruSw4-sadbRgyU1c8BjbwV6qU60GVafYJjPuL441GCBQYtjfkpGDWYymAQW6S_HeAonmSe_VGcxvBkbS8ePYZGcdgkv6mHQiERGxP0cuCuL1wp9c1XAZ15qKMPkPi7nEBARqEVp7dCEHwVxJr5ENF9sfTiPxe
=
=

32. INFORMACE O POZEMKU. Nahlížení do katastru nemovitostí. *Pozemek 472/63.* [online]. [cit. 2021-12-23]. Dostupné z: https://nahlizeniidokn.cuzk.cz/ZobrazObjekt.aspx?encrypted=6BcfXHA5RMizx-3r0dd3olzUT73uS9t7rieWKua0-aG32mTSi3kl_pdSdfDVqq8VkhoMItIf6Lqix1597dGcvRo-Rt0oVETHhqdEIbDwPNqf0ZVYVnUWURpzK4bjCnTRfd6v4zK7kQK2NAdFY0tbehW1a7HtjukZJ09_tayXuSRBEEEX6liHWy-Zrwd5WxTCn0xIT39zzddzvtPXaNUs7qigmv10QEHWuF4V2fmHvxX8QBFz0U8V5wBYycjag5ZTmG9ynqokFrQCcp74yVMoz2TaThq4oqBwQeXZa5AdNP3JsxGtsAEC41tDejveh0DcoFVu-

P5XXPJwPuJoDDE1gbpybDnUq7hXDxiRd-a0iDHc10VRxG6BKHORVFOx0BAkZEofLZExtuEkitlTqQ15yf2aunI
eBtrzkAd3mc0KfLzsFtfCV3jE7XEHaTUkOrMnx99esKc4INSMElhQ9zrlocQ5pmw1TiV8ptFAq_
EbQOruMXxt33wM4c_xWdlmgxKF81LsVwvDQG69HN0znWXkXrbAco3gGw3o7biCt1j5l-
fTTyfCiTdJqg==

33. INFORMACE O POZEMKU. Nahlížení do katastru nemovitostí. *Pozemek 472/64.* [online]. [cit. 2021-12-23]. Dostupné z: [https://nahlizenedokn.cuzk.cz/ZobrazObjekt.aspx?encrypted=3yUg-1JH5XPHsMC2NIViDwyF-FRx9862H4Jq5x9RhF4UPm71VyEBddT08fhrCeUvLqwrhuTrG8NYFpwrXWGNaa9I2kiHOLL5WsjC3PV0bW70CZi
kpEj00mZlZ4rIt6Tqj8AbYgShoiULRrv0J5P0o0cdyLqkFB4UjWfXyJcMh1Ecgm8FuGijlp0AY84x8oWBmAIBl
ijDaF96x71ZAQ10C0ydx-2ocFBjuj80B1Cpo6FjdsSDmQ7wRiiLEBryarpe1zyztqdxpuyR9U5_
zfCCL6DkwBPhLxRS1gnUU-s8hqP3zMQYXUldieV52j3_2vznxN-
18AnIIiQAZJjGqnz0ow1YY3M5Ueq9zs39uhcair-eclyoGhOwdHwEvg640-
slvzOhzOcrGUoyaTWXVpKJUe6DWehqHgSZD0i4G5U7DNB_Pm4ZKi-
UAsJhuydLZzfWnKFp2xBxSw==](https://nahlizenedokn.cuzk.cz/ZobrazObjekt.aspx?encrypted=3yUg-1JH5XPHsMC2NIViDwyF-FRx9862H4Jq5x9RhF4UPm71VyEBddT08fhrCeUvLqwrhuTrG8NYFpwrXWGNaa9I2kiHOLL5WsjC3PV0bW70CZi
kpEj00mZlZ4rIt6Tqj8AbYgShoiULRrv0J5P0o0cdyLqkFB4UjWfXyJcMh1Ecgm8FuGijlp0AY84x8oWBmAIBl
ijDaF96x71ZAQ10C0ydx-2ocFBjuj80B1Cpo6FjdsSDmQ7wRiiLEBryarpe1zyztqdxpuyR9U5_
zfCCL6DkwBPhLxRS1gnUU-s8hqP3zMQYXUldieV52j3_2vznxN-
18AnIIiQAZJjGqnz0ow1YY3M5Ueq9zs39uhcair-eclyoGhOwdHwEvg640-
slvzOhzOcrGUoyaTWXVpKJUe6DWehqHgSZD0i4G5U7DNB_Pm4ZKi-
UAsJhuydLZzfWnKFp2xBxSw==)
34. INFORMACE O POZEMKU. Nahlížení do katastru nemovitostí. *Pozemek 472/65.* [online]. [cit. 2021-12-23]. Dostupné z: [https://nahlizenedokn.cuzk.cz/ZobrazObjekt.aspx?encrypted=AiQpj2Xv190xcSJ61E-qp19Y8daMZkMJ4x3GBudzh6V2zVxm_
bQJrNfDpYDFNcEdPzuy90c6ufTa3pV0jaSDU6i70P5MoHIK2m9euoY19xMogPkFN5m6m9IqihY-
W7E7tUPSUJCR2IS1edzSizgb7iA2oBZ8bjQ8Mne2JRsZB9pVY2TPktffFRHwbcY7gPw14hb7930Vjz4p7sGZvM
0_rXg9jgzqAp1TVMmwVYCPHystRS2f7GPjo9epdKCXDyzT9wYu8bAVXJz0k-
_DvdPubLLjH6er8R5K_162iWKqshDOMvJyLPAP4a0s0Zm9gMiOGfy-
fyuRwePKbKL4QmVCLgeKrSM7IMC-WQ5GhaIOuA7aZ11o-h5ynM3Bv4UJXTt6fXqwk7lp4zWY196iJInoGgMDj
5Ya6do0qrQOPZi1KvBRBwMGR9wv5csFDiUTKBULYeJMc5p_0mA_
65gjFWWrBx3taKFouo2MP5xLOIqc8j0GtFLVWgnrDsTM4ExyB5WpeJrvw==](https://nahlizenedokn.cuzk.cz/ZobrazObjekt.aspx?encrypted=AiQpj2Xv190xcSJ61E-qp19Y8daMZkMJ4x3GBudzh6V2zVxm_
bQJrNfDpYDFNcEdPzuy90c6ufTa3pV0jaSDU6i70P5MoHIK2m9euoY19xMogPkFN5m6m9IqihY-
W7E7tUPSUJCR2IS1edzSizgb7iA2oBZ8bjQ8Mne2JRsZB9pVY2TPktffFRHwbcY7gPw14hb7930Vjz4p7sGZvM
0_rXg9jgzqAp1TVMmwVYCPHystRS2f7GPjo9epdKCXDyzT9wYu8bAVXJz0k-
_DvdPubLLjH6er8R5K_162iWKqshDOMvJyLPAP4a0s0Zm9gMiOGfy-
fyuRwePKbKL4QmVCLgeKrSM7IMC-WQ5GhaIOuA7aZ11o-h5ynM3Bv4UJXTt6fXqwk7lp4zWY196iJInoGgMDj
5Ya6do0qrQOPZi1KvBRBwMGR9wv5csFDiUTKBULYeJMc5p_0mA_
65gjFWWrBx3taKFouo2MP5xLOIqc8j0GtFLVWgnrDsTM4ExyB5WpeJrvw==)
35. INFORMACE O POZEMKU. Nahlížení do katastru nemovitostí. *Pozemek 472/66.* [online]. [cit. 2021-12-23]. Dostupné z: [https://nahlizenedokn.cuzk.cz/ZobrazObjekt.aspx?encrypted=nWo2L80D5TSH3jkoDE_
cYXX1610S5HIP_vRtxFT7KjBEmMtea69571pHwVh36GCEdDWYQycFsIb-PzGBZV6bI8F_
YhJNzEX8Qc3FLQRlzfj7bvycrLVonFP5hAcTWD4v04LTfZ3ND0GvPc-Mxkw3BRBerb2GxXe_
hWsoCPOt9hTVS4J68qPSjsqv-WOHZ_3YrBmgLEtxCDCCMwfV1SIYr16NVCSOREG-
JGb2IV00veRaJui8jLGOEstM-TQLmnhvZq26Q07doPvVfMzPqDaIoIjWQqUqJCxWAxU89XQnDHssJjxKDweMBE
vDWbG_CJxq_B9zi6m7NIYpEecSGNb_UsbMSD4jrSodUC1W9R0RAwBIXfbw-
C5Lj_Ns9w6Rt5LrfZLeufCDAWbvel0XcvGRR0jX1asRltd0xr3g8nuy_
PtjjW5rLr0aFsrn0g6SMESXx0TVKeg-CfVYSjzmXM6LJdnxXJ4YhyBlnBATk7keIa2sE3C-
UWi5jSoyGY-ek2RW9dTsznt6AhCbiyr6WYDMhLqTSZ3sl3fA==](https://nahlizenedokn.cuzk.cz/ZobrazObjekt.aspx?encrypted=nWo2L80D5TSH3jkoDE_
cYXX1610S5HIP_vRtxFT7KjBEmMtea69571pHwVh36GCEdDWYQycFsIb-PzGBZV6bI8F_
YhJNzEX8Qc3FLQRlzfj7bvycrLVonFP5hAcTWD4v04LTfZ3ND0GvPc-Mxkw3BRBerb2GxXe_
hWsoCPOt9hTVS4J68qPSjsqv-WOHZ_3YrBmgLEtxCDCCMwfV1SIYr16NVCSOREG-
JGb2IV00veRaJui8jLGOEstM-TQLmnhvZq26Q07doPvVfMzPqDaIoIjWQqUqJCxWAxU89XQnDHssJjxKDweMBE
vDWbG_CJxq_B9zi6m7NIYpEecSGNb_UsbMSD4jrSodUC1W9R0RAwBIXfbw-
C5Lj_Ns9w6Rt5LrfZLeufCDAWbvel0XcvGRR0jX1asRltd0xr3g8nuy_
PtjjW5rLr0aFsrn0g6SMESXx0TVKeg-CfVYSjzmXM6LJdnxXJ4YhyBlnBATk7keIa2sE3C-
UWi5jSoyGY-ek2RW9dTsznt6AhCbiyr6WYDMhLqTSZ3sl3fA==)
36. INFORMACE O POZEMKU. Nahlížení do katastru nemovitostí. *Pozemek 472/70.* [online]. [cit. 2021-12-23]. Dostupné z: <https://nahlizenedokn.cuzk.cz/ZobrazObjekt.aspx?encrypted=yecyVcD2nVvBsCbTJX5HkdJLeTsMtfFD->

ocNu78XxI95B7iUSOZIQQHt27XuTsTciYh1Gf3D7NU8_9mg3Q09KDTDWvUEYKfzwbpvTLNJ2YSr_
YRA3ebs1q-VrNXNV8f2aNb01Op3LtP-x2HD2-3L5CfmRVv5MkRUUyF96IpePk45Y5citRLL7rs8xogS2w563q
z7HY-flmiSJGPhn0RKqch706vZxW4CuFF6UTk19a6Qbqf0HfQUrehYgyZ1jaAFWbmg1cpE7PjaHGYM5JV1E_
Y1S56MZnaR8q5rt2v-aqzvV80D5-H3_HgY39gCiMR8wHuj2syDjAD1LSXueGo2xUPgGqP9n0sEIktryWxLcbe2
eFKr_AiocPYqAVAuej9RwtODB5kSqWl-CWihg4AieXsve2JNMJ1eeZNYThLu-
ROCMvKNoTPgyapzRxKX06GdbJGTB4RP2dt_PBV-ecjd9HELfDjdgLM7AfY73xZ-
I11GOWrBwolZ68rPcDhfIRQfr0hNmMQq10QzA==

37. INFORMACE O POZEMKU. Nahlížení do katastru nemovitostí. *Pozemek 472/93*. [online]. [cit. 2021-12-23]. Dostupné z: https://nahlizenedokn.cuzk.cz/ZobrazObjekt.aspx?encrypted=enCer7_gzzZE58KGNbSeAC22draCORM-1ekJuhlKqM SXFFuXTxyIz7M1f0ThvXw3Kw5A1djRVoEBn_tw-UbKBPQY6IWyH4wu9524_HS7kpvTMfgs8rbNJuGRHM00CKvc7041RxbLYL2MWzF9SxN1MjDzJNZ6ULpidquG16v8dnwnmaoYLpuUnv4J_3TG6ASreAozjJLzhMx8942cto_S-y_k7UWS4xHL_6sTHRz2y2Hgv0_jC-7g0x98i9aAeIoL-_RUf2xNqYcxsprgRDGg8jmm3ewT91NnJOf4HJ8MJ3YpB5_VaSDlt_ck7bgLlrrbLAB3ZRTv0iKG1vjphfLwAIqLCvtDVvKuVcJjqZgpgfpcLcC-1rkvyehoWpT5_2GpZ-vrasIPxuZMB1TLrZqiB5qacT0eLLOzLhLpoldSaUnUMpxegAVpkL8T0b3d_tQ1TkGzi9PzR-3R1eaPIUODOK-zN4eA9oyF4ngyqLzzvdpd5CcyLEzaRAOR5F8j6TTeHsNurJN74QiEYSc91Cotd_sN2GcP80bxuH00gsd6rQp4hXcZ63XVH100GXXqDQEeDko_iGzQ==
38. INFORMACE O POZEMKU. Nahlížení do katastru nemovitostí. *Pozemek 472/169*. [online]. [cit. 2021-12-23]. Dostupné z: https://nahlizenedokn.cuzk.cz/ZobrazObjekt.aspx?encrypted=zUbqSqm7IF8ja2moqHyFPSNFzW0cuKmj1SLhe77DBk7ANuny_pIKJ_C8Zd2WhSbZXcvGc-vEGcmj5crNyfJRPA-b_-YhDcpoPzpfA3Jqc81E-ZbMzOzbr8UEAz2qa0jwUqPfnFiQn5Q0wIvGn9u3mKzdzkz902yyynyYzimFgYmYY1whXvGv_opPvBGQfSS4LCSDWH04_a7wJ0vDz1x0q2S1X1t14N5azMexNkpTyliPioFqEVg3Jz021QVf6fP2q_gw9cPAjSSrBr0iIph_7_ZRiXTKw6f9bjSkALpHru61ZUborSP1vJ3QquIwL9GyTvo2071QmtXn4L01CmDZsIOb04dgrHv4_1df-17KVLQEziSTYS1g3kUr7vf-XfONSAi77TNz1AbRWUvjufzRCOnQjes_DvGPNZ5f3jXtsf-tWV_DVfr9o0HhMck4oeU2JTjQ==
39. INFORMACE O POZEMKU. Nahlížení do katastru nemovitostí. *Pozemek 472/178*. [online]. [cit. 2021-12-23]. Dostupné z: https://nahlizenedokn.cuzk.cz/ZobrazObjekt.aspx?encrypted=2F8IwJx9RWmZyU0JiJCJbvqF6c7i3d1W0pYrvPKHtntdPhYEvrLkuJ0oA_81YmkHf0EUd2UqLveDxCsbnFeM7SMyzSNNzTuzz7TCRGZDF8d7DS0Qp0V4gpwBdpA7NbmwC0cm01KOV9rKTE71S0aZuxVbaVaxyhzRvX21hKtLgsQKV4hHjm4PIXlqQpsPuAyyvqOms1sUiljeGRFM3LWtX2LdPlhkZJBDQ5B0szV1ZB07kX0iC8nbT1ZOM3_xcST4w5kqFLAabtpka_08BLmsAYZimOMNM8VskD0-EI72rLaELFc11TJFPkIfAh7t07F16bnA1Ty9G3r4NuGRH21FaneypJiKode6B2I-o0DpEggr9X7suhhBxhBLDN2BrXsianTZEVSgVWhmUJNNQiEONgzwbRUQEnRvCe7aZSbp0qqzLCqv2zZ-k0yBuH2ks-HhNNHca2_LK_kGY10TzenV_Au6Kzv-VyybvG7hdFFq5dJtFpyrBnADqVmzVi11WkFUaKEc8r5-M7j_VQ1SH7oN1wJczpViyhQ055BTf1A==

40. INFORMACE O POZEMKU. Nahlížení do katastru nemovitostí. *Pozemek 554/5*. [online]. [cit. 2021-12-23]. Dostupné z: https://nahlizenedokn.cuzk.cz/ZobrazObjekt.aspx?encrypted=VI7hHhNWr7WpT6i5LoV9zcAj7m9dsmcKaF6nty1PItK55PsXJKxS3cdudq83fYrDCzczuRp4dwIJk9DwfN1AKXwmbEjVRcU0Aib0Huyutyik0fYNYumNCaiHbSPUNE11T-CYB72iD9t70bFQMMDWbuEz0ThWat1HDgc7r6igaYaWvZnr3QDXOTJBIHmta0UEzZAlD7iV-5fFskMRwXrEdVQ13QOT5mEui0wHy2NfUCcMC5n5SHtveFZZSWDjU2nZh9JJs_EtMNLJDKT82EeF61-8RaMGsv8nmIr5B0ht74Cp6VvS78vd6kQ0yXolYnV1vgS5bz9k_pfn4WP1yyW0Kmf_c_SJV3E_xin7D1_CjC5qV7ucb_RgAYtoGNQ_rgSzkZzrT_kigKEOC5gQVk7mW6VWckssob76jJGpGvdyxHeSs4YHBJsUwNANG5R0kJpn1xx1LhOSJpTsYpBchQf5a5aiM5f_c
41. INFORMACE O POZEMKU. Nahlížení do katastru nemovitostí. *Pozemek 319/1*. [online]. [cit. 2021-12-23]. Dostupné z: https://nahlizenedokn.cuzk.cz/ZobrazObjekt.aspx?encrypted=27hxjTIDcJQehXRv3F6KwG5i1g00f2g5zNyqTcRg4Tad_NnYhDcv49wNP5m-ykGq58--6UtXPMiBYrKnBZQ5w9Bzvqn1_ny-BOD6DQbCZkR40Bq3w6LR6E2cYvk1BJtdifu2AFdUvfHQWwUx5sSf_GChI1iop9aYEkd0-RPxXkJD3s18XQSRkwFOUw9UeKNAZZn7BwoI_k0QMR-AUvMBSJPB3EKETq1WsqDpIMENYR4wyaTuiEgAi3kZJQXVXN7JiC4gxgil1GwsQKjF37Uimj4ra0cMRGwVlewhcoXWQ1yCnXJb2QTKZu_0_RMmhYBugHNizM79i-vD0Ez6jlt1hHqCA9JJOSS3gsaGWwtpH_9FcbnFZ611pa1w02a1e0ECUVZnuxem7haj0o_l0nPaKtA6BN2hUtzIGbF_kp7s7ZvHcSQRdBghHmk_3pntPEb_OW-NvyGGF1N_-41FwBaWxgChQJZebQt0o3aDrSV0XM7fB-pndMMBNQJHsslsDyFzRp5gWMNyeAd8hvs921PkX
42. INFORMACE O POZEMKU. Nahlížení do katastru nemovitostí. *Pozemek 319/6*. [online]. [cit. 2021-12-23]. Dostupné z: https://nahlizenedokn.cuzk.cz/ZobrazObjekt.aspx?encrypted=i99Y67rrFTqwRe1Y8Ik7j8_nvMnNQsahblwLW0JYDRDpSssng5zeMGb2NHGqngXLcK9Go0FKgidXPw0-oMv3IX95bk825EP4ZLnMzfdftmzofNZwpb_rhwKmk3TZKwGA_NixIkMYWDEVFAMOLMUKN83QC10MvVIyb04WI1uBpjCCvr_mYs7mtecoyCLjEIxp8QJ2Sjxvalu4T08whWhrzM1GpFgY4hmJ9Ga8-1Qeg3pNqlExFXQ94ajwXdnI3NvMFK768NSraG7YiI0o4DyIbnt_Mhhu3YenkoDagXamXMMZAJ05Ung2eE09csr17VYSDTVv_j-pQtMiyfazle995j0r69HCri3IZI6Z_RTJDu8SCPGFRzZAwILpBR-C-cednWpme5CJpbf532jTitaM42Kqgj4Fw7UIhtJCEhHhLZknTm4CChEPtZUXx6sq0W20SWZkx_-3U54UD0FTKJ00kje1VXipacJp4ZfTPc0ahTbX7xomY2m
43. INFORMACE O POZEMKU. Nahlížení do katastru nemovitostí. *Pozemek 320/11*. [online]. [cit. 2021-12-23]. Dostupné z: https://nahlizenedokn.cuzk.cz/ZobrazObjekt.aspx?encrypted=KIM2grQoRhVU_CcibuQkEkuQ_B82oMALdpuPX01ibDr6GUhTHhDxbkqCnFPSiAj3X127ya5YpkkziRhKJ5AWZBYLZMqAuFsPK0jwJd6ksBgMzqett9VE7LsV-1XR-22kyVIcHoPYMPeGO_GnaUjXL_R_dlApm1-fy2Hab6dGLq7UJg2jN3YFhrm0Wh1NgM-U0bCbAfDyNP1ZSns7VUFRS_HNQR0pPjwy4z33j90yRHZv1RuSNG1vw6tMjJFoyeRleKEfkNoWEODtBco9LYdxjKy41-LaajIWKMBP1YTMduyV9baWEdnzHtp1VelpAYKUZX-rWL_qR0kJRCxWhIK8GFNVv-LQd1VzbQMi-U_5hUhKtL7IHB5MnsU-2UAXRbEqt2QVtqLYpgEQDJZaPip9zVoLOIF

44. INFORMACE O POZEMKU. Nahlížení do katastru nemovitostí. *Pozemek 320/12*. [online]. [cit. 2021-12-23]. Dostupné z: https://nahlizenedokn.cuzk.cz/ZobrazObjekt.aspx?encrypted=7k3T0q1sp6SGJgP70i8nA1SoApY8d6Kif3ooKZp-tdZY1TgwxkljKAqhSIB17BUoodGaeYcN65yjd0D2T4RQpQ1Cn-4w81t9JiJJC6kgrIbhc3X3Li6tKym2dID9FQlZVIH9j-K7-7IJQ9nwFhgqorA5SoKo5wzW-R95fGYFi2-679izPWivNOP5v2r4BCsdLnZit-1868f4rLq4_Tm6wSau8gL4oezKzaTvqIst2sAEeLvL8ZRkWPoWdBRb1-V7Yiy8Tkhmu0dZi7M8wlFgLRUu8sgnTOBuoW4k-kficebGxKCx2o6MLmjcnu6TBKL6_pL2bm8FYjqTqz12Jdvx5c31xoErZsGBTeVb5n6p-hgZMYKT7DywhB8ir1kwlbmORDzStsRkYvAPH2RwMn7WGRWMhvVcxJZzhK0ZMV_RfZgUaSf91V8nfFg43QJxpVyYdeeeVKAYjxlgse67CTh8VqD013Fe9KHABIGwOEUY3hfjivhygcacHAV
45. INFORMACE O POZEMKU. Nahlížení do katastru nemovitostí. *Pozemek 472/59*. [online]. [cit. 2021-12-23]. Dostupné z: https://nahlizenedokn.cuzk.cz/ZobrazObjekt.aspx?encrypted=WYd_nch9JUmwWHYTMQKIz_Ekj30Mikc_V-CIN1R235kZsJlXt5wuBccUtf7ZCARjwrexiNbIbi3aVh51cuvVt6T7tknSjxucwpaSjoYt9Yh1vb9Z1pbBORNaoVG8jNV0yL4I_D-T_wJ4And-wNx68qOBSQXsuvySmDmPkliXgPlkSkS369Ab0Pf2ZYm3mj6CCohKfD_u4LAvU2cX6Tu3rgJPk96_apZMTLsHz6EMZLV4C7qOLEug5S0cuwCUgx6aSEvxhHG1lzHNFZi5dKIkr_aq0dSher-msbS1uV6BoU6q8Yxz61y0DoLxi3I_coaZjUcBhMe0mKKtbd7S_cf5V2Wp40WyDJ8A5k44Cf3wj70CJZta5i1L1vYxe2CVd3csxwbNlCwaemXawbc4Eir9Wo9kjAsGt4sYgyfL-C2Wulie0tDhVICG0cc86VwnXre3I5N08b1SKgPOQWHiJJNgVfImcQR6WS
46. INFORMACE O POZEMKU. Nahlížení do katastru nemovitostí. *Pozemek 472/171*. [online]. [cit. 2021-12-23]. Dostupné z: https://nahlizenedokn.cuzk.cz/ZobrazObjekt.aspx?encrypted=wq8bqnVXF5S6Gsg1p3xr9X_0AndHvH1ILui29sjHAYPjtFjnDLtWsnIHDC-_Cep2GUNme0j8DSsld06wyoirAqGS-C-T41W6WrQx-ks2JafOXLm-PNDw7Foxih-x-2qSTNn902iTtgQ9Vff5P4ys6TBb_xVUWKI4ahzPsFWY26wSeKAuGxkkKP_hv9SSa6yt11WD16DnHfS9HY-MRu8aLQ4-dRbXz5E0kb0mZ8dmXMJ2e2NHNSBiFkxEYEPXsIlCoNLzB9umEQm0yBvW8Y0bf8fK0V01JqX-Ly80sQ578kZGmsmGj4XtFAWSToNo1HoU33uVg6x1aOzQwqveOrDtGyx-M5pZn-H1G447DZ-mUbd6datM_dCFN7gWo4NgvFEVU82EK9zr_YOZsq6CCA36He4hxYZL4KaCKNBHtUGUo-JEDj7RkH7fM7A-tUfTBjSD5a8UTHtkwCF3J1J8zXw0Q6SEJCNT8H7KJa4dZBp64U4dwv4Lj4K2a7vVZp1k_KK58uFqMgZgGzEZ4JUxliBZGSuvoBy_b28
47. INFORMACE O POZEMKU. Nahlížení do katastru nemovitostí. *Pozemek 472/172*. [online]. [cit. 2021-12-23]. Dostupné z: https://nahlizenedokn.cuzk.cz/ZobrazObjekt.aspx?encrypted=Yr06o26UTKWE9tz7jYTZYmBPP0jGfvvhNAoEwXokw7xOCHfaJj1V17Q9N5Ty24jq9oKNx1GBnFzr7LT231UFMaqJxN7fRBDh6eG6BdWuY9uadHBQHsa9nZRFiW5-FLD07HWF0gA_fVRA3i9_kr048clYU-V-gFOSXTjsV7zVvu8kRtCbjAORjQDjgB7h-PNgZGK7d9frMkvLkDsa9N5iye5XgXdzr5WHORkV9tct7e3f_x4feyv8h3RiEbe3Kb_PiqW1HQLlyD2I3etPmzXiK9-xn4qmDeKq4NCvWbMa86NqOkeZVMuBMrKWGKemRWUSEVEQUa13Pfqkwlfd2pBUNDVP5zmR55uSjAcMniWrgu6URN5QcbsTvWQhR4MMYJzTtX7RhcFWjMG3vCkZzB5ffIFXAv-OZP41Jg9k6xe

48. INFORMACE O POZEMKU. Nahlížení do katastru nemovitostí. *Pozemek 472/174.* [online]. [cit. 2021-12-23]. Dostupné z: https://nahlizenedokn.cuzk.cz/ZobrazObjekt.aspx?encrypted=KxjU94RpPfb5gA6XInmac1rhbDn96UBHaI9ta3oimujdqGiiUvjXm0e2m4Wp8caAFdSBJWzmmH0do1ucC2yvaK7YAAIp8cLUWwBZ4ldgnLYmnlwetsRpp_KjvjdNVGQd-x09NrQN5Aa31Ion_ut0jr8IjC5m33cWKaDKs4zA-nM6UZ70c8yBB52jNEUrXYX15dtYQE_YLTTJ9D035fqVg3V9Y8z0G0xCR1GBE0FKN5k7QZyYGLGf2_lv6U07-K1aXHgPkk3z01BC9L3HtxfVKmoSB_GcSBUAfNw1fLd011EoowoaQYw8rLKQ8tisM2S54A_zfut-uAZQYu8yza_5Tayv7iz8aBamNdc5XNCTE5uABWkdR0vrVEWmdzCBGWcqz4ixe_yNhEig6Qna7rWLGaJyl86GU2exmg0xx-Z1uS9B8f27UZV4eEEjKF6IJeKLUgKJImG0zDKxLwlFSD2JCG8Sq4Y0JK0QPnk88d_RhbJH5iT1f1NbV0__qvs50WTcR_uRevC
49. INFORMACE O POZEMKU. Nahlížení do katastru nemovitostí. *Pozemek 472/175.* [online]. [cit. 2021-12-23]. Dostupné z: https://nahlizenedokn.cuzk.cz/ZobrazObjekt.aspx?encrypted=Alsxv0YmquxY_VBe8mylxbLYZk_zpWqk9YQ8G-giLpqqHuDbWuYBdE_q9-kz6BaRMJf03b3NfvdFnczd4o2EckHyj14CjBsdKua5V9o3so9u9r59gSD0Q0Z2gZGKcvv4F9AWV67GVM2Sm7YkMMNau9LdIUkUL2pfZPvIOF2L-GbspeNEMqhAepIyWCcYkqJzs8w0YrBsG4MxW3imopw8uV2t3InpPog6Ng-4A4Gx0Avh29DIipNQOLjpAKfgKoKlHtbbmqH3DrtoWoxNzKSNb369kW7Qb0vhhwMa8fCOMA4RQ3m18diA5YGoZtmvTuOtGjYlYVyDWzfT-jeAdPqfYAoD14w09vWBI-OPyzX01qvPGym0TngLybwBG5S3Tj3zk0KRJNEMfpWW9GleWAh-GjZuax_78gREGSYBuIt2yYIujwmBK6mXg741bwt1VshvhQNBfJjILasHB2g88KKkwdCgD3KPQJtKbQ5iI
50. INFORMACE O POZEMKU. Nahlížení do katastru nemovitostí. *Pozemek 472/176.* [online]. [cit. 2021-12-23]. Dostupné z: https://nahlizenedokn.cuzk.cz/ZobrazObjekt.aspx?encrypted=PYB gumZtgob79yNKFrprad6F7116IuuSbRVgdrEutd0fNodDyj2H2RdyNUbTto1BUT9qvsr6tyswRFb8fGx-81c_Y-16oRPL_2cUHpGA0sn5Bmr9Wo84NItiHmJ594UamPwMjDh9DayMCXqd8gcf-oVucgS3yyGGpvwfYnI2g4-Yt18hBKPbD1KVCpZoKt4cX6yhLuQ_00P1qmQs6mhPz_v6A1oAzucq5L82Z3YsZuqtdc14htvH3cKdiUQCytNlrU8AQRhEIT5h6J_LFXHKhMOJcNkE00-XWnETALvzSy1Xm_pGy0bFBUa2ZRCtVrfrjh-ruBr1ZSyuqQZ11sMtJ0hKYtYo-froQp9tfrnfKZgsUVrweUe4MPcfo0B1BpgIoE810w479-2sg-y5xB1GSvczd4It0E240Cs1FBLeALrqrprzNG6AtRbabu8FooGKNr7cL2oW8KiyRVwbj57HEeAHB3wg0hs0gS3p
51. INFORMACE O POZEMKU. Nahlížení do katastru nemovitostí. *Pozemek 520/1.* [online]. [cit. 2021-12-23]. Dostupné z: https://nahlizenedokn.cuzk.cz/ZobrazObjekt.aspx?encrypted=531fuwc1UR9tSIgzqnrjWB_dNgJQoF6_Q6P1a-vt5-P9X1xyKXCbdZjp-YyNmPG9fJAVh1raWv8_nAzv0Ps9_zdbepBeYaC5Dzo9_mLohkIqD6v16Nnt21Lh5qKz7uci12jLyuBUhqE6YfS3C0QyORoUrwlTLR-1PtvvvkU8RE3ckYpFXfZfqXkMf1HMV0M8-6coY4IPgXJ3-CiYrtgZ5SyPPk1sZqvb2t6FEZ4_nZ_5MJ7ixRFMyNRuToZ1zikwKA3f0E81rN4Z0xU_ZuUd6XXFguz2Pf3TUNXIDN44LbecINFriKfHZktWN46WTpInV61DXGH1CK6A0mF8InXQ3gP8_fDekZ0hj_2LrNjvWoGsYy-SomArmPF16sxFDqe5p1FdTdxQGK1xAnbL3Yyo_WLlrOD-81cawJYYc4aiMoyAOF5xQVKXcn8rHrMUG8YgrDyQJkPF-IzVfUE2dY75bcujJS3

52. INFORMACE O POZEMKU. Nahlížení do katastru nemovitostí. *Pozemek 521/1.* [online]. [cit. 2021-12-23]. Dostupné z: https://nahlizenedokn.cuzk.cz/ZobrazObjekt.aspx?encrypted=5fr2Dy2bCvX37waE1a3sV3ToK0qPoaqsUnvC8G2BwAnD47DA6JbQn0hThmbjcRnX7Pa9SPyLrPKUr8cvJBCMHhK4oN-RoQj0-AVjXt3ySo2EAnD6027YGkrJZ8FWgKKrsiBUBrVXAiw7YwsRp93BnzeyBRlkGHJG2ION7h2KdJSoJOBjv32-8tqc9Fr83GHDiYB3l110No9JoQ-D72Lave7U2wVdYjklvhaBgMdJERg1K9k0bsvTtiniS-SW29MvZdNr9-erTPBqz8D4d_D6aZih6BIyeURxjd8eEyoRWgEU7a8tSdpiE1oVYbt7JiLbFk-bsB2kmVGIMgYQ6cAp-WFSZVxJ2E1CdJtkoQG9KPlJ4MdocgrzHyvq-1CEc6xeGxjsU4F1Z0L0pqwDOM-XobdgUj05UttFZcI6DM7sw3TwU4BzCP0dD-rKIIT4EeXTrEHclQ6k9RbWcMkd6crfV1tMK-YmNKyqdgIfOxlgm4F6jokE-910VJ9y9Q3pNH1jMebzm3Rl7zHp
53. INFORMACE O POZEMKU. Nahlížení do katastru nemovitostí. *Pozemek 522.* [online]. [cit. 2021-12-23]. Dostupné z: https://nahlizenedokn.cuzk.cz/ZobrazObjekt.aspx?encrypted=jDVbcIFFhWB2f86gBTZ_3Ug4UPQa6I6bL-rzkNSsaZY15_eyIKMe048_r-ZtIJ8d0Yd0Q828nyMwTxcErPrFavSnQEfKH1XWnB7PMj0n1g-70YsbzRl7qL67TLRSu7h8FTLBkiejtUrQAS_QZrsk77DIGY1qi7UxBr-8GkMHDc7g2RL-VdBjwqXbyl74MbWgaEmlRRox6STo7Nm5ltSnXRSzqSFTuxwDW_5Lm0-vIj03zpslyDqTM0und5R0GnIduRXe8R86AtxMRzCHUUNbh1FjWmYVDbS9nzra-dp5kkfSvq22eNPMxCba8srNFRci6oVnu-aMS4P2fA8jBx607qF9Y1tVGv4K-h5y1cfImtsLJpVLBWXJC5KuNHFFXXiiJWb4D00Qgd4MvxMoHaVd4LzDljk6lyxvkUyxBOi90SAujhRSSBjz11xVVImtDg_iouevvnG27xK9yPNq16RJQnWyfdLAL5AagzPt31Q7PZPvBSobxhT-KV84Xr1
54. INFORMACE O POZEMKU. Nahlížení do katastru nemovitostí. *Pozemek 523/9.* [online]. [cit. 2021-12-23]. Dostupné z: https://nahlizenedokn.cuzk.cz/ZobrazObjekt.aspx?encrypted=KbDo5zYDe2YtFeF32ZRHKCjVduqHXTR72qQwEdiRi9p9CL-Hs_4KgX3Soc3kW3tJhen6WqNCd4phMn81AiYIsfGQDyrlZmJlD0IBYC6aX6AtpKkgxc3T-AmXUONyKph1ssX3hJWWA7RnbqRiUg2aOMOMuKXDrC35ZCuzPYjBFF9jdwdK25fej4H_i810XVE4Ukopt7pav-RjQWF81jMq1NdC2wHi0J7NxV78trxl3M9uGfEzCkRweFa2yQynub21xWC7tnt-zzU06CCweJ4XgDQ6UF-OpJ6D_0VtmIuc9FzcS6bpt0BtpGbz_Wx1-Gw9HKWMEh4dHDfITy5vS8mq0kPmY3FeGQ0tDuqwPWhk8L2hydCigdBvJ5S76-ofMk31j8x0fbN0sIHZDWEvgClgcrU53VE32WRs9rHAAjJ9TQIYI_H7_iGnGCq3yRZztMFa6n9L_XhYxk5SFzfCF0pvNZXkZ3Q3DqbcLHGS6wd9nkfhcweLyzrmkfsbEeoHzdUhbXwFpMRnkQst4Qf-akynQUrgchEIL94H
55. INFORMACE O POZEMKU. Nahlížení do katastru nemovitostí. *Pozemek 524.* [online]. [cit. 2021-12-23]. Dostupné z: https://nahlizenedokn.cuzk.cz/ZobrazObjekt.aspx?encrypted=3XGU3iDe4YKy1Z1ZC29h3yKY84ws2tDNuiMu2zzpd02exFwv350zMTn9E41u4TMw6b_tdZsxSK3wUxv06NTS8fP9tQONXEaJQMnU5JzpzD5BxKwvVsLqBC-KBBVvPnwWeflnOUWYMs4ggaER9HLIw7yb0xN0Gc-IMH3ekRX9tKsQy5MXczws25qtnGOQ7ajEj1K9PaBhiHOPFXsXN6qeYhv-NiLs6mXm4zKwV7ZjHwbFdgNThjLMNAhQcqc3X0hxDF70BPcR0QuR7tSqoRyZHN0qbkLcvB7RM9dg

EsSV3wNUasqEP6g7Iqo1IZ2J_cJM3afEmxn6mlar12Pm4ihSDPAZRb16-
tWhiPcUgnFsUCSERzDhWss5-d_-bjPDAatguYcgjubL2KtwrI9E967WLMcG5WeI--
S1jM2o8MDdzKW5dRtdKT7d6Lv44MJ121qGCB0vC9NttT-pz64x9aWqHEXTL1YEUpEzVW1TIRm9dTLMTSzC

56. INFORMACE O POZEMKU. Nahlížení do katastru nemovitostí. *Pozemek 525/1*. [online]. [cit. 2021-12-23]. Dostupné z: https://nahlizenedokn.cuzk.cz/ZobrazObjekt.aspx?encrypted=C1ZtYXy-_K6s40Y3W_0sVDUseD0pZFppHgRBbw20cw1JfyM5Tt_kuGuIv9_KAEmWEaWmQDZ5K04npY5qaGNWmXMsZCDkaYjd-P7DA9yR46CJJDo-m3DhT1NGtdNxxHCfy16FfvmpuUwI55KMVs7JMziJOfmgDPx2Rn91VU66QI8TmCU8fkhkpQ09hadAgpyuN11mJ5KicoMqm3VuDypjS0CJj03b9QIUvBcKu69XdBc0Y15r6hxIRs02Smshtd_5MzZqHA35F-7F15pnRrb20978vxqfWPcN1DIgWz4xX-yeVxj16GwF01COMiP7QFP2LF01sVJ0vIlyGbXG0hdHv1TGLx5QHneEUoULc-wrLI1VgvdDFf79e311MtLLQpRm3LiURlnlyVfPbWdhBFC0CeJKSnC5sNbHlcUC-85rFv3SR_V2MEkuhUX1q-pq6rBfivIQca0fR7TN0eJ4mRFzx_o0S4H39ZWpoYKh
57. INFORMACE O POZEMKU. Nahlížení do katastru nemovitostí. *Pozemek 525/2*. [online]. [cit. 2021-12-23]. Dostupné z: https://nahlizenedokn.cuzk.cz/ZobrazObjekt.aspx?encrypted=qjvuntKohY_qkL2rGoib0uzvNHtYfafaVK6IOwiv7NFyxBdVSk49moxmL-Mu5ZKKNuimBCRSDDtgmbKwI0DeEwzW_fU0cSzbab6mXBPVcik4gRoIhPrFHxc5UNI5hMEa3Hgjijq00W6ybzi60zenDPJV3NgrSW15Gnq0WZzdnQJV7DxDtqiCgh3CnnODPTAEPFD4WqzGfBqu-T1hIYiCaVLhgM12dogITj07Gc1UitK5U5NpG-QGiI-GArnRzrPyuusLIDnpsMi9kH2h1aIBSaYHnrzrPFQR-qzdCGYi2Eqi7GD-US485LMes2c15Tq2m0Bg1EawNbegL5DFZDhEz19k0_Pq1QhLEI7njGZdu90UxXxBj8NZe0aDHkfB30k40K46sJUkqjb0XuP1TBaf0S0vV4mF4WFzNBwUbgZYDASue2N2FfRiVbVB-Vr9McTt67F1LprkL9DCcNUtJj0wJediKp6fdN50o0
58. INFORMACE O POZEMKU. Nahlížení do katastru nemovitostí. *Pozemek 526*. [online]. [cit. 2021-12-23]. Dostupné z: https://nahlizenedokn.cuzk.cz/ZobrazObjekt.aspx?encrypted=dJb87fU37UQUIw_-PKAABGW83ToDgsbSLXhtvK836gwGf3edgIeSIapqdE0IsxH98IBxw5xhcfBsT1ESgy9iFUnUHSqE5dZ87mIu7fJlLP2vaCN02E3Wmof4-pAQo-gckvJf4jsdjFbaY4i8zmj5JEDSLyxPRcvtLVVdGP0cXfqp9v-8qo7W74bsRbzVkh0kQYw2K0vsFn1Nn1MbHGNNN8ra3SwnVVP_1g834u9b9vohhqHdVEGGhuZ11otgwYsIBn6EteAAl_yloBiXjETPK0qXdZkGysMgPgD51a9fmaW8nQb2uL4RUPUE5nNfEPil8o0kfkpj6oBUuX6X09kASws323EG1uPpaPmMkaJY1A2zBcSA5xHblfWzo90QDXKT9AonQ5wt-Y6B_Cjv8M4zb4VhhKjEsvwDtGDgEMkRDx_MCTiACYWx8TptV8bwPo8hIEf8nUALnELQsiCSDCoLNTe05L
59. INFORMACE O POZEMKU. Nahlížení do katastru nemovitostí. *Pozemek 527*. [online]. [cit. 2021-12-23]. Dostupné z: https://nahlizenedokn.cuzk.cz/ZobrazObjekt.aspx?encrypted=4zi-aWP5ERFT0TP1tDCexdOnIEV2gcpLL5dz2k7B4ovWQnfgwPQA6xvkgK7nNsHFq2XEd0Kx7wF0j_1uqE0575Cv_mgk7V6ZScXH1F6UQp8ABA0cFLBs7ZRhIMU4bJac8GJHicJPox4y2_CcL0dTwe8dpZB09xMe7rYCW-UhUueeAgDxpmpRKziZGhhoWziAysnJHzW2q3mog_sM_n5u9G2xWwm98xCvqB2uWm6AWjO_1AQMpFaMHH_h4wj_63in9fnqL3ZKAvlMNZzBRCFTFnnvfv4g1tgVaUU7f0TKXawAdJ4GqVRU7yTYTUhxAMmpSPKY9ZxE7L4ESxCNBuuGcx_06SIE7Uh2dyCdFKL9Id1XIPRLzysZA1TmfyN3A

DGVdCreHvoJXG08F1Bo4w85yJmuQUcWbv4hbptycmZATXUOKUp2Jdmfnz61dZoXLDfLZ8KvRwn_ BeAn3p_nZ9eMCLnpMWZOH1sjDFsMN7cev3b6q0WXxcGEfp

60. INFORMACE O POZEMKU. Nahlížení do katastru nemovitostí. *Pozemek 528*. [online]. [cit. 2021-12-23]. Dostupné z: https://nahliznidokn.cuzk.cz/ZobrazObjekt.aspx?encrypted=A6aSSnnL0Z_tEZboeg_0xlWvF23uXgmfxCMybuoNrGDrGOGgc4eUcg1DK0etc9EjPwrOXJBX70QRQJNnhRCJ40mkB0105dpCINNtMpV-2be-ZIVYvpD3ZSA1E1_xPMfXBmn7cZP-_400Y1Wwt1JEYTP2-jBuou2njNsLzk42r9hv00fYTB1SMq1eMWL_noMjSQtRekEitdhtp-21naa4YChBYMLxYB4wa761V1In0Md-Dfr3o2J96hCCEwzGWWadzgaeEosEU1eRWzBL1YIvyAR_pVXKeg4rRrAg7cZs6zePumWho94HWTYSJsWSB978mZC7j0ezkIPo3Jw5rGEK06QPRWspjV8BeXBPHRQzjnVWBFPXgMrKTWzy5BvY0i21KNyDGX_09C-usYw0bGPxp55ySA2aZjJDrt2cY_jn-q9r_whpb0JS-d_Tz_CJX830bvzwN615R5513a1mBncG8ARz-Kb_NfEoS9JRP-
61. INFORMACE O POZEMKU. Nahlížení do katastru nemovitostí. *Pozemek 529*. [online]. [cit. 2021-12-23]. Dostupné z: https://nahliznidokn.cuzk.cz/ZobrazObjekt.aspx?encrypted=RWSzHXFZpS4-hpWZKt1L3ZDiKUi9TuanHbonpQdGtRoFoF81YaGE_6bYkj1SWnWBL69Le1q0bUp1-AE1t13glPL6v7iFQqHZHEb-GBUoqK7moqQTWnIoagK0otVvxPgSWH7ZD0C3ipyHFbTUCYKkrFH0Cd8ehG0aqsGDAAIJPni8zTqbEH1DwabMfWyo6tucXua4EYQvMX0b6Fw1zivHK0cpjqbWYVu8Av1z7e1Jt2BRXXyVOibSW6v_a_ZLj7LOJRtK96Bt0d2eIGJ8Wn2pYKpknBA9FD_dKZ0Kvb5zWUJOPd0ziZcp90r7-Su5HSDVjJ68pe1rz_i6JWTC1g22-0XeEMHIUhqQbFRerFm0lwiBA86Fo8i61bGjqNt0jo08QYtk5gQmqrbXfVFs1p65vQBPenRtBcJlzl04dnhuZ1RwdYvolgdHhE_QTWLkwn_cJNuGvmH8K1TtN7fpHgsa5pASCukI7B07_935YN8GHVXbgnRUbC1ZfykS2TmECd2rUQe-SrLXCuFq5zib7H-vc
62. INFORMACE O POZEMKU. Nahlížení do katastru nemovitostí. *Pozemek 530*. [online]. [cit. 2021-12-23]. Dostupné z: https://nahliznidokn.cuzk.cz/ZobrazObjekt.aspx?encrypted=Ijy36_yYAmVCDtfesZHw5xSvokzh2pMUTQGyPAInsFh6rFNLG1ki04WXYk82H-Daq8DeBNXvyed1LbYK3BvAMfM462nkrkTgffSoupV-HjOFwAGjkNgZVb4R_snCKJU2kDtocq0TC04YidYt19jL2hrc2UnVUZ4xLePwXAHUT5Q0n0ZGZYIPjxRVZ26ZiS6Amqbl6xVASv1xbPvg201vayYJ19xKR6RaYKsi2_oCH2cGfvPTYV9GGGupUabiMadXFfW3dLGSn61hCPwQTq4xL0uSXX12SMCrvqYuU-Aqp2NtGymFNEctugnwtGkxJe35ueBEXpdTwpmkA1w_YfC072vVemK41FFXk8JChDdrG1EdoZb836s3Qn4LGS_ZAp-IiYK0AQZkqq01Ug3LobeUp-ydsT8Hr91sYYkDB2JLZ1ssQ03SLigpKYcH7Hv6ZcBdeMGqBTTdYsDJ3uPJ
63. INFORMACE O POZEMKU. Nahlížení do katastru nemovitostí. *Pozemek 531*. [online]. [cit. 2021-12-23]. Dostupné z: https://nahliznidokn.cuzk.cz/ZobrazObjekt.aspx?encrypted=35MkBD0jkzSDiDFtut7SCtaXW02Gab-SZs-TuPKsRGkBB-UftHq2whi65Rbzi6ilGwfqqmQUR5pVId0xk6y5i6Qu9uT5shYwA7dz18WhYYUXdl0ayieengMSg3m80Eemy7J15_IOBQ63-BoiX8m3eXCiMuNsCDOAHv_ewtffKke9Lat-J1xh1Q081fRIBlnDbfwa_pz530hFxp5T2AtIEhoh4Xf7DMYafBcshhzHh-657_TyIgbcaWCDWBDJfVbS2Fk0fBh58U6FHeu1HaL8S_SM_upK51RDpuY8sSf_g1H2mLhNDnk4yzeIy-87W2s8Giho-rREhLxRu3imBaHrrl-JOnHdv7HbpkTUmW69inhrX3kHptLhmyRyQ9VUmCZgJrMXt_8ZGLpzWmr-HCqCsAp2QpRYDqfRWNL5EoTQMOTDE2WfpmWoE4-DNd8X4BQM0Z3S8SbEP7vCg4Eauk46XiUgpTkck7xKY_

64. INFORMACE O POZEMKU. Nahlížení do katastru nemovitostí. *Pozemek 536*. [online]. [cit. 2021-12-23]. Dostupné z: https://nahliznidokn.cuzk.cz/ZobrazObjekt.aspx?encrypted=v4Vyoio2KML00IQAnTsx8rM5YUuQ78byeDN_m38V1z19dJpnsuyeTFvNbb3slAjqZHhT4S3BplIi69z49Tka-eXk5QX-Ry3IO0A0eaXqP1DmBzhv_NkluNyJ73LpVix5oH4YmSj03faVI77AtLTDWLEfhjZW5eYVzIgL_81hUpIc2wR8q5x8vJWKJFumePHNrXYK6HhunL8TxZhXlcWf7ZCzINHcotn72ufxAhvv_MstOB__xvc9lKmYCNrM5A14QYsRawD3AGZBucONXnGHRE2Wsi_TPxzvAWMBpwZidsqTd6_EclDKF3yRCeWU4ITvBwXBPak1MgwyXALBtScx74IagZdhU0DBw1hMypgqBsURxRog2s01F3dFSumD4T-hbg9vNgls_r0bIkLG5tPpMC24nL_Q1UbQLiXyF_07Jl0XGLoK5Szn16r7kcPSa524BoH1Wo1Nt7FiBo8PvxCc-A8Nq_mE19aUpBsdYoWETs9cr9afgp7cTEbc-RF80xz7uhz6LhRJCD2TghKrjT5X0S7S10EqB1
65. INFORMACE O POZEMKU. Nahlížení do katastru nemovitostí. *Pozemek 537/1*. [online]. [cit. 2021-12-23]. Dostupné z: https://nahliznidokn.cuzk.cz/ZobrazObjekt.aspx?encrypted=6Kn--ZZP2BCASi0SE3KvC4CMbQY_wMJ2616BYCiMX807aDrk0vJFBydq0DJy6_IaXwN-3EIVjf00kgD4krdtLEyEEuLmhz07s5kEPHViG9mC1DJ-WpmpmkaFAb1Qw4rGCWhA5Q9s9FaU5VxFXTC3Y3HywlsGRKbBPCzY0In921Vbbsxe6wTlX4GIgUc_gvVDqd7MOEKS8RWjtJ5Ws9jgP2I2qUzRDncvSYI7VC9UWhZ4SIjL70Pk093yZ4L1S5GWvWtF8kvkVzCgFFMYQ_XxnFU9Ciue1MAF3K0nE0xp5WHnBSCLhtumvIn0-FsVmQMLDPB4z2JG4zqsYRqcVKudkrw0rJKBxRpp-5BQp2iR1KzThvSsh7zCtIBS66h0Aa-IbEXRy2jDdZ9G9v3W1PM4x0RE5
66. INFORMACE O POZEMKU. Nahlížení do katastru nemovitostí. *Pozemek 538/1*. [online]. [cit. 2021-12-23]. Dostupné z: https://nahliznidokn.cuzk.cz/ZobrazObjekt.aspx?encrypted=1QLztaIhAyJ_VgN0eoUBSnyax1kA50Ge8y86yOt2HLEs0TnrL5WJYdIXuwa4VUN1I5fE8pkNvmqEnGaCc3sKIQRH45GIUBuq49KUVV742_XUUHw1JPMwsG-1IpDgIetHuHbqSY8AgcuRGd9kb7CEHCrn2-1BhYci3NADiUj1wtNOKI2Fe9rmXHRagwcnRBL97gpa86CMo5tAZhtXScRi2M_631BfDtLTBDXhu67zq2NVpjfR-m-rGCAivtHdlise_hvAWc6-igBUwHjyufb6HtKfvEHiyEwKY15uIcFlczcA0hfwMbtell2Ii2bkZ50uSx3Cb56A3jP-WAgR_ieq5U8qjtksfBB0HSCjuCaGMhGWH5KU_hJsob2STflgt_ofUHvH8kGKfSwneFOI7vHNDbXFOWbJzrXOsBc6MdzYubHxy8vPNTeVDRqyZheUhj-7LBH3NDEFZ9ekM1ilWSUF18mgA2qsnYfr766VQzy73LWJEp2mTSvDHCuC
67. INFORMACE O POZEMKU. Nahlížení do katastru nemovitostí. *Pozemek 539/1*. [online]. [cit. 2021-12-23]. Dostupné z: https://nahliznidokn.cuzk.cz/ZobrazObjekt.aspx?encrypted=iT0Dolo5kmE_tqcNhoGx2tkLT3A1Z-px6St26wrT4A85N2NPuFprUHZioGJ9vMiJUqY4f5AmlDpyQrkeJ_AbF7mHqh2poNV2VITeINA9KEci_dbUjbutb-beJmEmmcQjSmzPuEhpSiQfmvIkUIHj2HSLVkkYbb823_3mWrK4G6hsXzHwQ1CFG29rSlox-UdT8tErGQCSDXMcq7XNBixGDEu3qdAIQNzZMzY_AV12cv0NoOk1UpJkfs4NnaCo9DE_nJ1s1GZgag01NFAGhNR7glptXknrawTqlh-NiRQbyiPLSwSwDP8UrROXIA9pM0tdEW0XyMsk9T1QAnspBDXuUok2QHIPm8NQtMHo-

cbKBHK41o14d10QMOCd-tuvZ0mj8JX7zIFRoLpw9_qNYrhwauwPm4zNwa9Xs_GEJkS3-
vPpFvT3SI9UwRttuMUfaExhORxA9-3QBnkbLUXQJC3CQd7MkVpwCXPqulEptDDJEMe-
ME20hv23Mp240cMqqu4GnFAHdq6K6upzaIi6QrgNemK3pXsB8

68. STANDARD ZASTÁVEK PID. Standard přestupních bodů a zastávek společného integrovaného dopravního systému Prahy a Středočeského kraje. [online]. [cit. 2022-04-02]. Dostupné z: http://standardzastavek.pid.cz/wp-content/uploads/2017/09/standard_zastavek_pid.pdf
69. TECHNICKÉ PODMÍNKY. TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty. [online]. [cit. 2022-04-02]. Dostupné z: http://www.pjpk.cz/data/USR_001_2_8_TP/TP_179_2017.pdf
70. PŘÍMĚSTSKÉ AUTOBUSOVÉ LINKY PRAŽSKÉ INTEGROVANÉ DOPRAVY. Wikipedie, Otevřená encyklopedie. [online]. Stránka byla naposledy editována 19.3.2022, [cit. 2022-04-07] Dostupné z: https://cs.wikipedia.org/wiki/P%C5%99%C3%ADm%C4%9Bstsk%C3%A9_autobusov%C3%A9_linky_Pra%C5%B8sk%C3%A9_integrovan%C3%A9_dopravy#1._%C5%99%C3%ADjna_1994
71. DOPRAVNÍ PODNIK HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY. Cestování. *Parkování P+R*. [online]. [cit. 2022-04-07]. Dostupné z: <https://www.dpp.cz/cestovani/parkovani-p-r>

SEZNAM OBRÁZKŮ

1	Celkový pohled na lokalitu Zličín. Vpravo stav k roku 1996; vlevo pak stav k roku 2020.	8
2	Schéma autobusového nádraží Zličín.	10
3	Jednotlivá parkoviště a jejich umístění.	12
4	Plánovaná stanice metre Depo Zličín - varianta 4.	13
5	Plánovaná stanice metre Depo Zličín - varianta 6.	14
6	Pohled na čelo vnitřního nástupního ostrůvku. Na obrázku je dobře patrné odstavení autobusů právě v tomto prostoru.	16
7	Pohled na konec téhož ostrůvku. Problém odstavení je zde stejně dobře patrný jako na předchozím.	17
8	Pohled na dnešní manipulační zastávku umístěnou před výstupní zastávkou. . .	17
9	Trasa, kterou vykoná spoj při svém odstavení do obratiště Sídliště Stodůlky. . . .	18
10	Pohled na Řevnickou ulici od parkoviště Zličín I. Zhruba v těchto místech by bylo možné zřídit jednu z autobusových zastávek v této ulici.	19
11	Pohled na Řevnickou ulici od dálnice D5. Zhruba v těchto místech by bylo možné zřídit autobusovou zastávku ve směru OC Zličín.	19
12	Délka průjezdu 1 spoje linky 180 terminálem.	20
13	Pohled na stanicující spoj linky 324 u stanoviště číslo 4.	21
14	Pohled na stanoviště číslo 6. V případě zastavení 3 autobusů u tohoto stanoviště současně by se poslední autobus nacházel zhruba v místě bílého automobilu. . .	22
15	Příklad odbavení cestujících linky 304 u stanoviště číslo 4.	22
16	Současný stav parku u stanice metra.	23
17	Oplocený vstup na přístupové schodiště do parku.	23
18	Oplocení parku/parkové plochy podél ulice Ringhofferova (tj. to v pravé části fotky). .	25
19	Nijak nevyužívaná plocha u autobusového nádraží.	25
20	Současná křižovatka ulice Řevnická s napojením parkoviště <i>P+R</i> Zličín I. Po přestavbě budou oba jízdní pásy od sebe fyzicky odděleny prodlouženým dělicím ostrůvkem.	36
21	Pohled na ulici Řevnickou ve směru od dálnice D5 k severní křižovatce. V těchto místech bude zřízeno parkoviště typu <i>K+R</i>	38
22	Pohled z ulice Ringhofferova na křižovatku s ulicí Řevnickou. Zleva do prostoru této křižovatky ústí napojení parkoviště <i>P+R</i> Zličín II, které bude po přestavbě zrušeno.	39
23	Současný stav místa budoucího napojení nového výjezdu z autobusového terminálu do ulice Ringhofferova.	40
24	Dnešní parkoviště <i>P+R</i> Zličín I ve směru ze severu. Parkoviště bude nově zrušeno a jeho prostor bude využit pro rozšíření autobusového terminálu.	42
25	Pohled na současné odjezdové stanoviště číslo 5 (nově 10). V rámci přestavby je počítáno se zachováním stávajícího zastřešení v rekonstruované podobě. . . .	45

26	Současný vnitřní nástupní ostrůvek a jeho využití jako parkovacího prostoru pro autobusy.	46
27	Příklad zastavení autobusu linky 306 u dnešního stanoviště číslo 5. Z tohoto důvodu je u každého stanoviště počítáno s manipulačním prostorem délky 12,00 m.	47
28	Pohled na dnešní park u stanice metra Zličín podél jižního okraje ulice Ringhofferova. V pozadí je možné vidět dnešní parkoviště Ringhofferova. Plocha parku bude nově použita pro výstavbu parkovacího domu.	50
29	Pohled na dnešní park u stanice metra Zličín. Po pravě straně je možné vidět samotnou stanici metra. Plocha parku bude nově použita pro výstavbu parkovacího domu.	50
30	Dnešní soukromé parkoviště Ringhofferova. Jeho plocha bude použita pro výstavbu parkovacího domu. Zhruba v těchto místech bude situován vjezd do parkovacího domu.	52
31	Pohled na současné parkoviště <i>P+R</i> Zličín II. Jeho plocha bude částečně nadále sloužit jako parkoviště, avšak bude nově napojena na parkovací dům.	56

SEZNAM TABULEK

1	Seznam linek zajiřdějících na autobusové nádraží Zličín.	10
2	Kapacita jednotlivých parkoviřtř.	12
3	Informace o pozemcích východně od stanice metra.	23
4	Souhrnné informace o pozemcích východně od stanice metra.	24
5	Informace o pozemcích východně od autobusového nádraží.	25
6	Souhrnné informace o pozemcích východně od autobusového nádraží.	26
7	Vytížení městských linek v ranní špičce.	28
8	Vytížení regionálních linek, či jejich svazků v ranní špičce.	30
9	Vytížení městských linek v odpolední špičce.	30
10	Vytížení regionálních linek, či jejich svazků v odpolední špičce.	31
11	Počet a využití jednotlivých stání linkami <i>PID</i>	32
12	Rozdělení jednotlivých linek podle jejich stanoviřtř.	49
13	Počet a druh parkovacích míst/stání v přízemí parkovacího domu.	52
14	Počet a druh parkovacích míst/stání v 1. nadzemním podlaží parkovacího domu.	55
15	Počet a druh parkovacích míst/stání ve 2. nadzemním podlaží parkovacího domu.	57
16	Parametry parkoviřtř <i>B+R</i>	57
17	Počet a druh parkovacích míst/stání v celém parkovacím domě.	57
18	Závěry z provedené <i>SWOT</i> analýzy autobusového terminálu.	62
19	Závěry z provedené <i>SWOT</i> analýzy parkovacího domu.	65

SEZNAM PŘÍLOH

Číslo:	Název:	Měřítko:	Velikost:
1	Majetková studie	1:2 000	2xA4
2.1	Situace	1:750	8xA4
2.2	Situace - ortofoto	1:750	8xA4
2.3	Situace parkovacího domu - 1. podlaží	1:750	3xA4
2.4	Situace parkovacího domu - 2. podlaží	1:750	3xA4
2.5	Vlečné křivky - díl 1	1:1 000	2xA4
2.6	Vlečné křivky - díl 2	1:1 000	2xA4
3	Vzorový příčný řez	1:100	6xA4