



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA DOPRAVNÍ

David Koubek

**ZÁCHYTNÁ PARKOVIŠTĚ V OBLASTI ROZHRANÍ
PRAHY A STŘEDOČESKÉHO KRAJE**

Bakalářská práce

2015



K612..... Ústav dopravních systémů

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

Jméno a příjmení studenta (včetně titulů):

David Koubek

Kód studijního programu a studijní obor studenta:

B 3710 – DOS – Dopravní systémy a technika

Název tématu (česky): **Záchytná parkoviště v oblasti rozhraní Prahy a Středočeského kraje**

Název tématu (anglicky): Car Parks at the Border of Prague and Central Bohemia Region

Zásady pro vypracování

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

- Úvod
- Integrovaný dopravní systém
- Problematika parkování u páteřního systému veřejné dopravy při hranicích Prahy
- Současné možnosti parkování s návazností na veřejnou dopravu
- Analýza parkovacích míst v řešených oblastech
- Anketní průzkum v rámci železničních stanic a zastávek
- Vyhodnocení anketního průzkumu
- Návrh systému parkovišť v řešených oblastech s návazností na veřejnou dopravu
- Závěr

Rozsah grafických prací: stanoví vedoucí bakalářské práce

Rozsah průvodní zprávy: minimálně 35 stran textu (včetně obrázků, grafů a tabulek, které jsou součástí průvodní zprávy)

Seznam odborné literatury: stanoví vedoucí bakalářské práce

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Martin Jareš, Ph.D.**
Ing. Petr Chmela

Datum zadání bakalářské práce: **25. června 2014**
(datum prvního zadání této práce, které musí být nejpozději 10 měsíců před datem prvního předpokládaného odevzdání této práce vyplývajícího ze standardní doby studia)

Datum odevzdání bakalářské práce: **24. srpna 2015**
a) datum prvního předpokládaného odevzdání práce vyplývající ze standardní doby studia a z doporučeného časového plánu studia
b) v případě odkladu odevzdání práce následující datum odevzdání práce vyplývající z doporučeného časového plánu studia

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



prof. Dr. Ing. Miroslav Svítek
děkan fakulty

Potvrzuji převzetí zadání bakalářské práce.

David Koubek
jméno a podpis studenta

V Praze dne 25. června 2014

PODĚKOVÁNÍ

Tímto bych chtěl poděkovat mým vedoucím bakalářské práce Ing. Martinu Jarešovi, Ph.D. a Ing. Petru Chmelovi za odborné rady, ochotu a vstřícnost při konzultacích v průběhu zpracovávání.

Dále děkuji mé rodině za podporu při studiu.

PROHLÁŠENÍ

Předkládám tímto k posouzení a obhajobě bakalářskou práci, zpracovanou na závěr studia na ČVUT v Praze Fakultě dopravní.

Nemám závažný důvod proti užívání 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).

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.

V Praze dne 24. srpna 2015

.....

David Koubek

Abstrakt

Tato bakalářská práce se zabývá na neoficiálně vznikající parkoviště u železničních stanic a zastávek na rozhraní Prahy a Středočeského kraje.

Úkolem této práce je zmapovat místa, kde řidiči parkují, pomocí anketního průzkumu zjistit důvody, proč zde parkují. Terénními průzkumy posoudit kapacitní možnosti a hodnocení současných parkovišť.

Ze zjištěných dat jsou zpracovány hlavní faktory, které ovlivňují řidiče při výběru dopravního prostředku.

V závěru jsou navržena nová záchytná parkoviště, která by doplnila dnes existující síť.

Klíčová slova: parkoviště, záchytné parkoviště, parkování, Park and Ride, zaparkuj a jed', P+R, dojíždění automobilem

Abstract

This bachelor thesis focuses on car parks at the border of Prague and Central Bohemia region near train stations and train stops.

The aim of this thesis is to describe places where the drivers park, carry out a questionnaire survey to find reasons why drivers park in this locations.

The capacity and assessment of this car parks is summarized in the chapter 5.

In the end of this thesis are suggested locations where new car parks (Park and Ride parking) could be built.

Keywords: car parks, parking, Park and Ride, P+R, commuting by car

Obsah

| | |
|--|----|
| Seznam použitých zkratk | 7 |
| 1 Úvod | 3 |
| 2 Integrovaný dopravní systém | 5 |
| 2.1 Přehled integrovaných dopravních systémů v České republice | 7 |
| 2.1.1 Vnitrostátní IDS | 7 |
| 2.1.2 Zrušené IDS | 7 |
| 2.1.3 Přeshraniční IDS | 8 |
| 3 Problematika parkování u páteřních systémů veřejné dopravy při hranicích Prahy | 9 |
| 3.1 Placená a neplacená P+R | 10 |
| 3.1.1 Placená záchytná parkoviště | 12 |
| 3.1.2 Neplacená záchytná parkoviště | 12 |
| 3.2 Zahlcování obytných oblastí | 13 |
| 3.3 Důvody vzniku živelných záchytných parkovišť | 13 |
| 3.4 Vznik parkovišť P+R v okolí Prahy | 14 |
| 3.4.1 Dobříš | 14 |
| 3.4.2 Český Brod | 14 |
| 3.4.3 Beroun | 15 |
| 4 Současné možnosti parkování s návazností na veřejnou dopravu | 16 |
| 4.1 Severozápadní kvadrant | 16 |
| 4.1.1 Praha-Sedlec | 16 |
| 4.1.2 Roztoky u Prahy | 16 |
| 4.1.3 Roztoky–Žalov | 18 |
| 4.1.4 Úholičky | 18 |
| 4.1.5 Libčice nad Vltavou | 18 |
| 4.1.6 Hostivice | 19 |
| 4.1.7 Jeneč | 20 |
| 4.1.8 Unhošť | 20 |
| 4.2 Severovýchodní kvadrant | 20 |
| 4.2.1 Český Brod | 20 |
| 4.2.2 Úvaly | 22 |
| 4.2.3 Rostoklaty | 22 |
| 4.2.4 Tuklaty | 22 |

| | | |
|-------|---|----|
| 4.2.5 | Praha-Horní Počernice | 23 |
| 4.2.6 | Zeleneč..... | 24 |
| 4.2.7 | Čelákovice..... | 25 |
| 4.2.8 | Praha-Klánovice | 26 |
| 4.2.9 | Praha-Běchovice | 27 |
| 4.3 | Jihovýchodní kvadrant..... | 29 |
| 4.3.1 | Praha-Uhřetěves | 29 |
| 4.3.2 | Praha-Kolovraty..... | 29 |
| 4.3.3 | Praha-Zbraslav | 31 |
| 4.3.4 | Říčany | 31 |
| 4.3.5 | Světice..... | 33 |
| 4.3.6 | Strančice | 34 |
| 4.3.7 | Mnichovice | 36 |
| 4.3.8 | Mirošovice | 37 |
| 4.4 | Jihozápadní kvadrant..... | 37 |
| 4.4.1 | Zadní Třebaň..... | 37 |
| 4.4.2 | Řevnice | 37 |
| 4.4.3 | Dobřichovice..... | 39 |
| 4.4.4 | Černošice-Mokropsy..... | 41 |
| 4.4.5 | Černošice | 43 |
| 4.4.6 | Všenory | 43 |
| 5 | Analýza parkovacích míst v řešených oblastech..... | 45 |
| 5.1 | Severozápadní kvadrant..... | 45 |
| 5.2 | Severovýchodní kvadrant | 46 |
| 5.3 | Jihovýchodní kvadrant..... | 48 |
| 5.4 | Jihozápadní kvadrant..... | 49 |
| 6 | Anketní průzkum v rámci železničních stanic a zastávek..... | 51 |
| 6.1 | Metodika anketního průzkumu..... | 51 |
| 6.2 | Lokality použité pro anketní průzkum..... | 51 |
| 6.3 | Otázky v anketním průzkumu | 52 |
| 6.3.1 | Zdrojové obce..... | 52 |
| 6.3.2 | Důvody nevyužívání jiného dopravního prostředku..... | 53 |
| 6.3.3 | Počet osob ve vozidle..... | 53 |
| 6.3.4 | Návrhy na lokality pro nová záchytná parkoviště | 53 |

| | | |
|-------|---|----|
| 6.3.5 | Pravidelnost parkování | 53 |
| 7 | Vyhodnocení anketního průzkumu..... | 55 |
| 7.1 | Zdrojové obce..... | 55 |
| 7.2 | Důvody nevyužívání jiného dopravního prostředku..... | 56 |
| 7.3 | Počet osob ve vozidle | 58 |
| 7.4 | Návrhy na lokality pro nová záchytná parkoviště | 58 |
| 7.5 | Pravidelnost parkování | 59 |
| 8 | Návrh systému parkovišť v řešených oblastech s návazností na veřejnou dopravu | 60 |
| 8.1 | Legislativa spojená s návrhem nových záchytných parkovišť | 60 |
| 8.2 | Podmínky pro zřízení záchytného parkoviště..... | 60 |
| 8.2.1 | Technické | 61 |
| 8.2.2 | Ekonomické | 61 |
| 8.2.3 | Motivační | 61 |
| 8.2.4 | Legislativní | 61 |
| 8.3 | Metodika návrhu nových záchytných parkovišť u železničních stanic | 62 |
| 8.3.1 | Hlavní faktory..... | 62 |
| 8.3.2 | Cíle | 62 |
| 8.4 | Návrh nových záchytných parkovišť..... | 63 |
| 8.4.1 | Zeleneč..... | 63 |
| 8.4.2 | Černošice | 64 |
| 8.4.3 | Hostivice | 65 |
| 8.4.4 | Praha-Uhřetěves | 66 |
| 9 | Závěr | 68 |
| 10 | Použité zdroje | 70 |
| | Seznam příloh..... | 73 |

Seznam použitých zkratek

| | |
|--------|---|
| a. s. | akciová společnost |
| CSD | Celostátní sčítání dopravy |
| DPH | daň z přidané hodnoty |
| DZ | dopravní značení |
| hl. n. | hlavní nádraží |
| IAD | individuální automobilová doprava |
| IDS | Integrovaný dopravní systém |
| K+R | Kiss and Ride, stání pro krátkodobé zastavení |
| MČ | městská část |
| n/a | nedostupné |
| okr. | okres |
| P+R | Park and Ride záchytné parkoviště |
| PHS | protihluková stěna |
| PID | Pražská integrovaná doprava |
| s. o. | státní organizace |
| SDZ | svislé dopravní značení |
| SID | Středočeská integrovaná doprava |
| TSK | Technická správa komunikací |
| VDZ | vodorovné dopravní značení |
| ŽST | železniční stanice |

1 Úvod

Doprava v klidu je dnes velkým tématem, neboť kapacity k parkování jsou často nedostatečné a s výrazným rozvojem automobilismu se situace nelepší. U bytových domů vznikají kapacitní podzemní hromadné garáže, obchodní centra musí svým zákazníkům nabízet velkokapacitní hromadné garáže.

V oblasti hromadné dopravy se v minulých letech, po vzoru zahraničních zemí, začala budovat síť záchytných parkovišť s označením P+R, z anglického jazyka Park and Ride, do češtiny překládáno jako „Zaparkuj a jeď!“. V české metropoli, Praze, vznikla převážně u stanic metra, některá u pražských železničních stanic. Poptávka po těchto záchytných parkovištích u stanic metra je obecně vysoká, zatímco u železničních stanic řádově menší.

Oproti tomu plochy u mnohých pražských i středočeských železničních stanic a zastávek denně zaplňují automobily řidičů převážně ze Středočeského kraje. Tato parkoviště se nazývají jako „divoká“, případně „živelná“. Tímto se definuje způsob, jakým vznikla. Jedná se o již nevyužívané plochy, čehož řidiči využili a začali zde parkovat. Tento trend výrazně posílil rozvoj nabídky v železniční dopravě jakožto nového druhu plnohodnotného dopravního prostředku v městské a příměstské dopravě.

Situace je obec od obce diametrálně rozdílná. Divoká (živelná) parkoviště nejsou mnohdy sledovány, jejich vývoj je necháván na samotných řidičích. Naopak některé obce a města mají o problematiku dopravy v klidu na jejich území zájem a na vlastní náklady nebo ve spolupráci s Evropskou unií budují nová záchytná parkoviště. Jiným obcím zaparkovaná vozidla vadí a prosazují přístup výrazné regulace parkovacích stání v oblastech kolem železničních stanic a zastávek.

Cílem této práce je zmapovat lokality, kde řidiči parkují, kapacitu těchto míst a využívanost. Ke zjištění důvodů, proč řidiči využívají svůj automobil a nevyužívají po celou cestu prostředky VHD je použita anketní forma průzkumu.

Dnešní stav je takový, že pro záchytná parkoviště s vazbou na železniční dopravu neexistuje metodika, chybí soubor faktorů, podle nichž se řidiči rozhodují mezi dojížděním automobilem nebo VHD k železniční dopravě.

Budováním nových záchytných parkovišť by mohlo dojít ke snížení intenzit na radiálních pozemních komunikacích, které trpí velmi častými kongescemi. Pro přilákání nových cestujících do vlaků by mohlo být využito motivačních prostředků, které by se podporovaly co největší zkrácení vzdálenosti ujeté automobilem.

Řešení situace není snadné v tom, že vozidla parkující u železničních stanic (zastávek) ve většině případů nepatří řidičům trvale bydlicím v dané obci, nýbrž obyvatelům z okolních obcí, kde je nabídka VHD pro jejich potřeby nedostačující. Autem jezdí ale i obyvatelé těchto obcí, pro něž je nabídka VHD nedostatečná nebo z jiných důvodů nevyhovující) Další kategorií jsou obyvatelé obcí, kde je systém VHD kvalitní, ale existují další důvody (nenávaznosti na vlak, dlouhé přestupy autobus – vlak, kongesce na trase autobusu, apod.) a tak změni způsob cestování.

Rozsah zkoumaného území byl pro účely této práce stanoven se zaměřením na elektrizované železniční tratě, nicméně terénní průzkumy byly provedeny i na tratích neelektrizovaných. Zároveň jsou v této práci nazývány jako parkoviště i plochy, které nejsou označeny dopravní značkou jako parkoviště. Jako parkoviště jsou popisovány všechny plochy, na kterých se uskutečňuje parkování.

Budoucím trendem, který by eliminoval velké vzdálenosti ujeté automobily, by mohlo být budování většího počtu menších záchytných parkovišť.

2 Integrovaný dopravní systém

Integrace dopravy v území započala již v 60. letech 20. století v německém Hamburku, jakožto reakce na obrovský přesun cestujících z hromadné dopravy do automobilů v 50. letech 20. století jako reakce na prudký rozvoj automobilismu.

Od té doby se integrace dostávala nejen do dalších německých měst, ale začala se rozšiřovat i dále do světa. Tím se začaly formovat i další podmínky, které má IDS splňovat. Kromě optimalizace linek a přidělení výkonů na nich se utvářely typické znaky integrovaného systému tak, jak je známe dnes.

Integrace je pro kvalitní nabídku přepravy, jež cestující požadují, dnes nezbytná. V oblastech se se zavedením IDS zvyšuje počet cestujících ve veřejné dopravě oproti stavu před integrací. K růstu počtu cestujících ve VHD je ovšem nutné používat metody, které zajistí dlouhodobou účinnost integrace a systém i nadále rozvíjet a zlepšovat.

Přesnou definici integrované dopravy stanovuje Zákon 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů takto: *„Integrovanou dopravou se rozumí zajišťování dopravní obslužnosti území veřejnou osobní dopravou jednotlivými dopravci v silniční dopravě společně nebo dopravci v silniční dopravě společně s dopravci v jiném druhu dopravy nebo jedním dopravcem provozujícím více druhů dopravy, pokud se dopravci podílejí na plnění přepravní smlouvy podle smluvních přepravních a tarifních podmínek.“* [18]

Heslem, které vystihuje příznačné znaky IDS, jimž je nutné se komplexně věnovat, je:

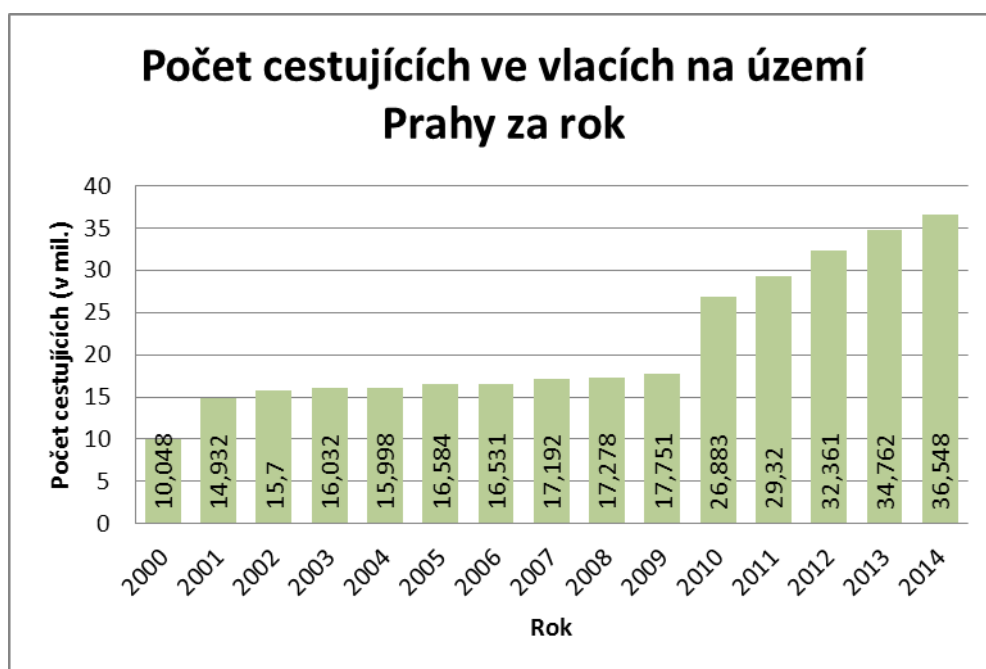
1 jízdní řád, 1 jízdenka, 1 tarif, 1 síť zdroj:[28]

a značí pro cestujícího důležité parametry, podle kterých je nahlíží na daný integrovaný systém.

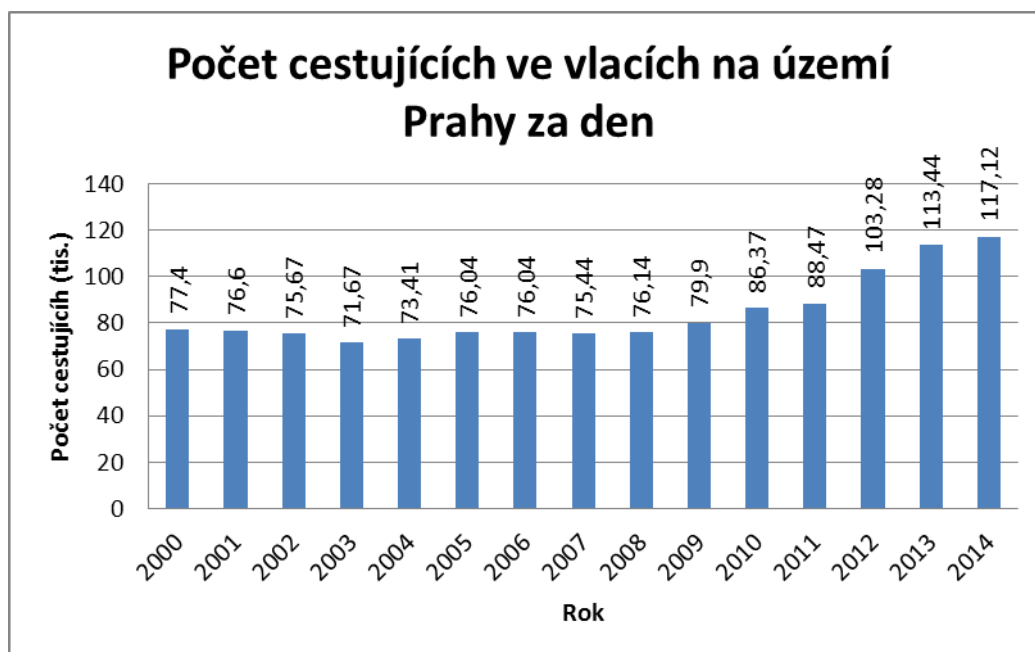
Integrace cestujícím zajišťuje jednotné podmínky po celém integrovaném území. Integrací se dosahuje společného tarifu a smluvních přepravních podmínek, dochází ke koordinaci linek a provázanosti jejich provozních parametrů. Jednoduché přestupy mezi různými dopravními prostředky zajišťují stavební opatření (společné zastávky pro autobus a tramvaj, terminály MHD, apod.). Celý systém by měl na cestujícího působit kompaktním dojmem, proto se používá unifikovaný nátěr vozidel, což je v České republice v dnešní době v začátcích, nicméně v rozvinutých IDS v zahraničí zcela běžné.

Během posledních let se na území Prahy i ostatních velkých měst značně zvedá zájem o železniční dopravu při cestách jak po městě, tak i v příměstské dopravě. Výrazné posílení bylo s GVD 2008/2009 k datu 14.12.2008, kdy byl rozšířen provoz na linkách S1, S2, S3, S6, S7 a S9 (v té době bylo posílení realizováno novou linkou S29, která je v současné době

sloučena pod linku S9) (zdroj: [21]). Rostoucí trend počtu cestujících se očekává i nadále, zejména s výstavbou nových železničních zastávek, neboť jak se ukázalo již v nedávné minulosti, nárůst je zde znatelný. Počty přepravených cestujících ve vlacích PID za jednotlivé roky ukazuje Graf 1. Počet cestujících za průměrný den ve vlacích systému PID je zachycen v Graf 2 .



Graf 1: Vývoj počtu cestujících ve vlacích za rok, zdroj:[32], [33]



Graf 2: Vývoj počtu přepravených cestujících ve vlacích na území Prahy za průměrný den, zdroj: [32], [33]

2.1 Přehled integrovaných dopravních systémů v České republice

Nyní funguje v naší republice celkem 15 integrovaných dopravních systémů, které působí vnitrostátně. Dále existují v přeshraniční spolupráci některé další integrované systémy, výhodné především z tarifní a časové koordinace. Seznam byl vytvořen na základě [19].

2.1.1 Vnitrostátní IDS

Integrace dopravy probíhá v České republice zpravidla na území jednoho kraje, výjimečně na území dvou krajů. Rozdělení IDS je přes jednotlivé kraje, kdy dle zákona 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících dopravní obslužnost objednává na území kraje příslušný kraj. Případnou další dopravní obsluhu dle tohoto zákona objednávají samotné obce. Dle (*zdroj*: [19]) jsou v provozu tyto integrované dopravní systémy:

- Pražská integrovaná doprava (PID),
- Středočeská integrovaná doprava (SID),
- Integrovaný dopravní systém Tábor (IDS TA),
- Integrovaná doprava Plzeňska (IDP),
- Integrovaná doprava Karlovarského kraje (IDOK),
- Integrovaný dopravní systém Libereckého kraje (IDOL),
- Východočeský dopravní integrovaný systém (VYDIS),
- Integrovaná regionální doprava Královéhradeckého kraje (IREDO),
- Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje (IDS JMK),
- Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje (IDSOK),
- Zlínská integrovaná doprava (ZID),
- Ostravský dopravní integrovaný systém (ODIS),
- Doprava Ústeckého kraje,
- Integrovaný dopravní systém Napajedla (IDS Napajedla).

2.1.2 Zrušené IDS

I přes to, že trend na poli IDS je spíše jejich stoupající počet, některé již byly zrušeny, buď z důvodu přechodu na jiný IDS, nebo jeho úplným zrušením.

- **Integrovaný dopravní systém Pardubického kraje (IDS Pk)**

Zanikl při přechodu Pardubického kraje na společný systém IREDO spolu s krajem Královéhradeckým.

- **Českobudějovická integrovaná doprava (IDS ČB)**

Integrace mezi Českými Budějovicemi a Hlubokou nad Vltavou byla zahájena v roce 2001 a ukončena roku 2010.

- **IDS Ústeckého kraje**

V provozu od roku 2002 do roku 2006 *zdroj: [20]*. Od roku 2015 nahrazen novým IDS Doprava Ústeckého kraje.

- **Jablonecký regionální integrovaný dopravní systém (JARIS)**

Od roku 2009 pod nově vzniklým IDS Libereckého kraje (IDOL). *zdroj: [18]*

2.1.3 Přeshraniční IDS

Na území České republiky je možnost cestovat v rámci několika IDS sousedních států:

- EgroNet (SRN + Karlovarský kraj),
- ZVON (SRN + Polsko + Liberecký kraj),
- VVO (SRN + Ústecký kraj),
- IDS JMK (prodloužení linek S do slovenské Myjavy).

3 Problematika parkování u páteřních systémů veřejné dopravy při hranicích Prahy

V oblastech velkých měst dochází obecně ke kongescím na radiálních pozemních komunikacích, a to typicky v období ranní špičky ve směru do centra a v období odpolední špičky zpět z centra. Z těchto důvodů je s rozvojem příměstské železniční dopravy zřetelný nárůst cestujících právě u tohoto druhu dopravy. S postupnou zvětšující se nabídkou vlaků na příměstských linkách se zvětšuje i počet cestujících v těchto relacích. Je vidět, že i zde funguje princip indukce. V posledních letech se výhod železnice využívá a příměstské linky jedoucí do centra, pokud je to provozně možné, obsluhují železniční zastávky, nebo jsou zde přestupní terminály.

Polohu zastávek vlaku, jakožto vliv na vývoj jejich okolí, můžeme rozdělit na:

- bez přímého průjezdu obytnou oblastí,
- v obytné zástavbě.

Pro obyvatele sídel je výhodnější umístění v zástavbě, nejlépe s dobrou dostupností centra. Naopak parkování v zástavbě mimo k tomu určená parkoviště s průjezdem obydlenu oblastí zahrnuje prostor okolních ulic. S přibližováním se k vlakové zastávce typicky narůstá hustota parkujících vozidel.

Z těchto důvodů je třeba hledat možnosti, jak zajistit dobrou dostupnost páteřních systémů pro obyvatele sídel, ale zároveň ponechat či zlepšit přístup i obyvatelům okolních sídel z důvodu eliminace zbytné dopravy a přejíždění dál do center měst.

Parkoviště, živelně vznikající u železničních zastávek a stanic, nejsou svým vývojem nikým usměrňována a mnohde je jejich vývoj v rukou řidičů, kteří si najdou novou plochu, na které nachází místo k parkování svých vozidel stále více řidičů.

Na řidiče působí mnoho vlivů, které rozhodují o využití svého automobilu místo prostředků MHD, případně VHD a také o výběru konkrétní lokality k parkování. Při jistotě nalezení místa k parkování, krátkém intervalu vlakových linek a mnoha dalších faktorů jsou řidiči ochotni dokonce své cesty automobily prodlužovat na úkor zvýšených nákladů na dopravu k pro ně optimálnímu lokalitě parkování.

Po rekonstrukcích železničních tratí v posledních letech se mění vzhled v okolí železničních stanic. Mizí typické skladovací prostory, uhelné sklady, apod. Po těchto prostorách zbývají volné plochy, které přilákaly řidiče, neboť správce těchto ploch nemá pro tato místa využití.

Dalším faktorem je zvyšování podílu železniční dopravy v systémech velkých měst. Tento krok je v okolí Prahy velmi znatelný, neboť zvyšování četnosti spojů má velký vliv na růst cestujících ve vlacích. Tento trend je dle statistik přepravených cestujících dlouhodobý a neustále pokračuje. V posledních letech cestujících přibývá, přestože zvyšování počtu objednávaných spojů není tak markantní jako byl v začátcích, kdy se v roce 2008 zvýšil počet vlaků o třetinu, stejným tempem vzrostl i počet cestujících (zdroj: [7], [8]).

V současné době (od roku 2014) jsou otevřeny nové zastávky a další se plánují v místech, kde budou blíže zdrojům a cílům cestujících. Tento fakt nicméně neřeší živelně vznikající parkoviště, neboť parkující vozidla pocházejí v naprosté většině z míst, kterým se železniční doprava úplně vyhýbá.

Parkoviště můžeme najít zejména u páteřních elektrifikovaných železničních tratí. Tyto páteřní tratě nabízí především dostatečnou nabídku spojů. Dnes už v oblasti Prahy a okolí již nejsou na některých tratích, byť dvoukolejných, dostatečné kapacity pro přidávání dalších spojů. Další přibývání spojů bude závislé na zrekonstruování těchto tratí. U neelektrifikovaných železničních tratí jsou grafikonky vlakové dopravy nastaveny tak, jak to dovoluje infrastruktura z provozního hlediska na jednokolejných tratích s křižováními.

3.1 Placená a neplacená P+R

Při zřizování záchytných parkovišť je nutné rozhodnout o financování nejen stavebních nákladů, ale i dlouhodobé provozní náklady, které bude toto parkoviště nést po svoji dobu provozu. Dnes jsou parkoviště P+R provozovaná v Praze dofinancována městským rozpočtem, neboť nynější poplatek za parkování provozní náklady nepokryje. Za rok 2014 činila ztráta přes 14 milionů korun (zdroj: [11]), když tento fakt porovnáme s počtem míst uvedených v **Chyba! Nenalezen zdroj odkazů.** vidíme, že při přepočtu je ztráta na jedno parkovací stání kolem 5 500 Kč za rok.

Tabulka 1: Počet parkovacích stání na parkovištích P+R v Praze, zdroj dat: [1] k 6.8.2015

| Název parkoviště P+R | Kapacita [vozidel] |
|--|--------------------|
| Běchovice | 92 |
| Černý Most I | 294 |
| Černý Most II | 131 |
| Depo Hostivař | 169 |
| Holešovice | 74 |
| Chodov | 653 |
| Ládví | 78 |
| Letňany | 539 * |
| Nové Butovice | 57 |
| Opatov | 181 |
| Radotín | 36 |
| Rajská zahrada | 88 |
| Skalka I | 63 |
| Skalka II | 74 |
| Zličín I | 83 |
| Zličín II | 61 |
| Celková kapacita | 2673 |
| * probíhá oprava (snížená kapacita o max. 100 míst), zdroj: [13] | |

Z dlouhodobých dat obsazenosti těchto záchytných parkovišť je zřejmé, že i přes placení poplatku zde řidiči parkují. Pokles zájmu o parkování nepřišel ani při zvyšování ceny parkovného v roce 2011, kdy se zvedl poplatek z 10 Kč na 20 Kč a byly zrušeny zvýhodněné jízdní doklady pro cestující využívající parkoviště P+R.

V dnešní době je u záchytných parkovišť v systému P+R nastavena maximální doba parkování kvůli eliminaci dlouhodobého parkování. Tato maximální doba může být určena:

- omezením na provozní dobu parkoviště (např. hlídaná P+R Praha),
- omezením na 24 hodin parkování (např. nehlídaná P+R Praha, P+R Český Brod, P+R Dobříš),

po tomto limitu se poplatek za každý další den zvyšuje typicky na 100 Kč. S ohledem na cílovou skupinu, pro kterou jsou záchytná parkoviště určena, má být tento poplatek odrazující od soustavného dlouhodobého parkování a naopak má poskytovat parkovací stání ke každodennímu dojíždění.

Živelně vznikající záchytná parkoviště jsou dnes bezplatná, řidiči zde ovšem nedostávají žádné další služby. Dalším problémem, který zde může vznikat je kriminalita, neboť naprostá většina automobilů je zde zaparkovaná po celý den bez jakéhokoliv dozoru.

Kanadské město Edmonton šlo při budování záchytných parkovišť P+R cestou obojího – jak placených stání tak i neplacených. Ve všech záchytných parkovištích jsou neplacená parkovací stání. Na čtyřech vybraných P+R jsou rovněž i stání placená, která přináší určité výhody. Řidič má tedy na vybranou, zda bude využívat placené nebo neplacené verze parkování. Placená stání jsou zpoplatněna částkou 42 dolarů (*zdroj: [14]*) měsíčně a přináší tyto výhody:

- a) rezervace parkovacího stání (rezervace není prováděna na konkrétní místo, nýbrž řidič si může z určených placených stání vybrat),
- b) lepší přístup na parkoviště,
- c) smluvní společnost zajišťuje zdarma pomoc pro řidiče, kterým došlo palivo, nouzové odemčení vozu, pomoc při vybité baterii a defektu pneumatiky.

3.1.1 Placená záchytná parkoviště

Záchytná parkoviště bývají zpoplatněna nižším poplatkem oproti soukromým parkovištím. Výnos z parkovného se použije na financování provozu parkoviště, přesto jsou výnosy v některých případech nedostatečné a je nutné provozní náklady dofinancovat z jiných zdrojů.

Na některých záchytných parkovištích je zpoplatněno pouze parkování nad určitý počet hodin, pro příklad uveďme P+R Český Brod, kde je parkování po dobu 24 hodin zdarma a poté je zpoplatněno částkou 100 Kč za každý započatý den.

Placená parkoviště mají různý stupeň kontroly vjezdu a výjezdu:

- ostraha a systém závor (např. P+R Praha),
- pouze systém závor (např. P+R Dobříš),
- závory a dohled bezpečnostním kamerovým systémem (např. P+R Český Brod).

3.1.2 Neplacená záchytná parkoviště

Při volbě neplaceného parkoviště není reálné financovat celé náklady na dohled ostrahy a takové parkoviště se tudíž stává nehlídaným. Způsobem jak zajistit dohled nad takovým parkovištěm bez přítomnosti obsluhy může být například kamerový systém.

Další možností je zřízení služeb pro řidiče, které by financovaly náklady na obsluhu. Navýšily by se náklady na výstavbu takového záchytného parkoviště, ale byl by zajištěn další příjem kromě parkovného.

3.2 Zahlcování obytných oblastí

Při nárůstu parkování v obytných oblastech dochází k zahlcování obytných oblastí vozidly, kdy tento stav je pro obyvatele neúnosný a obce hledají způsoby, jak toto parkování omezit na přijatelnou mez.

Nabízí se úvahy o zřizování modrých zón, případně zpoplatněném parkování. MČ Praha-Kolovraty dle zprávy [9] rozhodla o zavedení obytných zón v kombinaci s vyznačením parkovacích stání. Situaci v ulici Albíny Hochové v Praze-Kolovratech ukazuje obrázek Obrázek 1

Při umístění železniční zastávky/stanice v obytné oblasti je nasnadě, že k těmto jevům dochází a bude docházet. Nastává zde ovšem situace, kdy parkování je velmi omezeno, ale není zajištěna alternativní možnost.



Obrázek 1: Souvislý pás zaparkovaných vozidel v Praze-Kolovratech, foto: D. Koubek

Řidiči budou měnit své zvyky a může zde vyvstávat několik dalších nových problémů, ať už přesunutí parkujících vozidel do oblasti, kde regulace parkování není. Další alternativou je přejíždění k jinému parkovišti, ovšem už v některých případech k prodlužování ujeté vzdálenosti automobilem.

3.3 Důvody vzniku živelných záchytných parkovišť

Řidiči využívají výhod železniční dopravy, jejíž nabídka spojů zaznamenala v posledních letech výrazný růst. Důvodem pro vznik těchto neoficiálních záchytných parkovišť bývá časová výhodnost takové cesty, zejména při pravidelných kongescích na trase příměstských

autobusů směřujících do Prahy. Kromě toho cestující sledují další parametry: vzdálenosti při pěším přesunu z autobusu na vlak, pohodlí, cena, apod.

Některá parkoviště jsou v místech, které přestaly být využívány k původním účelům a po jejich opuštění zde řidiči začali samovolně parkovat. Plochy s velkou kapacitou jsou například v místech dřívějších uhelných skladů nebo jiných provozoven, které byly zrušeny (ŽST Řevnice, ŽST Strančice). Nejčastěji vznikají v oblasti přednádraží nebo blízko k němu tak, aby byl přesun co nejkratší. Některá parkoviště jsou tak rozlehlá, že se přestupy prodlužují na vzdálenosti až ve stovkách metrů.

3.4 Vznik parkovišť P+R v okolí Prahy

V několika městech ve Středočeském kraji byla vybudována nová záchytná parkoviště P+R, která nabízí parkování s vazbou na VHD. Všechna následující záchytná parkoviště byla spolufinancována z dotačních titulů Evropské unie.

3.4.1 Dobříš

Parkoviště P+R, které vidíme na Obrázek 2, bylo zprovozněno v roce 2013 *zdroj:* [23]. Nachází se nedaleko dobříšského náměstí, kde je možný přestup na příměstské autobusy linek PID a SID a další nezaintegrované (dálkové) autobusové linky.

Dle *zdroj:* [23] nabízí kapacitu 52 míst, z toho 3 vyhrazená místa pro invalidy.



Obrázek 2: Záchytné parkoviště P+R Dobříš, foto: D. Koubek

3.4.2 Český Brod

V Českém Brodě jsou k dispozici již dokonce dvě záchytná parkoviště.

Záchytné parkoviště „Český Brod I“, umístěné v ulici Krále Jiřího kapacitně pro celkem 62 vozidel (včetně 4 vyhrazených parkovacích stání pro invalidy), bylo financováno městem

Český Brod, z dotace Regionálního operačního programu, dotace Středočeského Fondu cestovního ruchu a podnikání a společnosti České Dráhy, a. s. zdroj: [24].

Novější P+R parkoviště „Český Brod II“ v ulici Klučovská bylo dokončeno v květnu 2015 a nabízí celkem 130 parkovacích stání, z toho 7 stání pro invalidy. zdroj: [10]

O této lokalitě bude dále následovat popis v kapitole následující.

3.4.3 Beroun

Na ploše pod mostem zde probíhající dálnice D5 bylo zřízeno v roce 2010 záchytné parkoviště disponující kapacitou celkem 184 vozidel, z toho 10 vyhrazených míst pro invalidy zdroj: [22].

Vybudováno bylo z rozpočtu města Berouna (přes 10 milionů korun) a z dotace Evropské unie 6,5 milionu korun zdroj: [22].

Parkoviště je placené a řidiči zaplatí za jeden den parkování 20 Kč.

4 Současné možnosti parkování s návazností na veřejnou dopravu

V této kapitole následuje popis současných míst pro parkování tzv. „divokých“ záchytných parkovišť P+R. Tato parkoviště využívají řidiči IAD k přiblížení se ke kapacitním druhům dopravy, v podmínkách České republiky v naprosté většině k dopravě železniční.

Parkoviště P+R dosud stavěná v okrajových částech Prahy využívají jako kapacitního druhu dopravy metro. Zachovat pouze tento přístup ovšem není do budoucna možný. K eliminaci vozidel IAD vjíždějících do města z oblasti Středočeského kraje je třeba jejich řidiče nasměrovat k co nejbližšímu záchytnému parkovišti od jeho výchozího místa.

Jednotlivé lokality jsou rozděleny podle geografické orientace do čtyř kvadrantů, a to:

- severozápadní kvadrant,
- severovýchodní kvadrant,
- jihovýchodní kvadrant,
- jihozápadní kvadrant,

kdy hranicí pro oblast východ – západ je řeka Vltava a hranicí pro směr sever – jih je centrum Prahy (oblast historického jádra). Toto rozdělení respektuje i následující kapitola 5.

Potenciální zdrojové obce znázorňují místa, odkud je pravděpodobné, že budou řidiči dojíždět. V případě nesamostatné obce je uveden jako první název obce spádové. Z hlediska možné záměny jsou v nerozhodných případech uváděny i okresy.

4.1 Severozápadní kvadrant

4.1.1 Praha-Sedlec

U sedlecké zastávky je možné zaparkovat v jižní části ulice Přerušená, kde je nutno dodržet průjezd pro vozidla zdejší firmy. Místo je neoficiální, nevyznačená SDZ ani VDZ jako parkoviště. Parkování je zde možné pro 16 nebo 17 vozidel podél železniční trati.

Na severní straně výše jmenované ulice jsou stání vyhrazena pro zdejší sportovní centrum.

Počet parkujících vozidel je spíše v jednotkách vozidel, avšak z panoramatických snímků webu [29] je zde vidět 12 parkujících vozidel (zdroj: panoramatický snímek [29], 17.9.2013).

4.1.2 Roztoky u Prahy

Město Roztoky u Prahy se nachází na sever od Prahy.

Město je obsluženo vlaky zařazenými v systému PID, a to linkami:

- S4 Praha – Kralupy n. Vltavou – Vraňany (a dále mimo PID směr Ústí nad Labem) a
- městskou vlakovou linkou ML v trase Praha-Libeň – Praha-Holešovice – Praha-Podbaba – Roztoky u Prahy, která je o víkendech prodloužena z Prahy-Libně až do ŽST Praha-Hostivař.

Dále je město napojeno autobusovými příměstskými linkami na autobusový terminál u stanice metra Dejvická.

Parkování vozidel je od výpravní budovy až k úrovni kolejí na kralupském zhlaví, jak je zachyceno v Obrázek 3.

Specifikem území, které se projevuje i v chování obyvatel v rámci cesty na nádraží, je skutečnost, že část města se nachází nad nádražím, od kterého vede poměrně velké stoupání.

Samotné parkování se uskutečňuje:

- ve zbývajícím prostoru místní komunikace u nádražní budovy,
- a dále na menší zpevněné ploše a z větší míry nezpevněné ploše u kralupského zhlaví ŽST.

Jednotlivá parkovací stání jsou v naprosté většině nevyznačená vodorovným dopravním značením, svislé DZ je zde umístěné.

Jsou zde zřízena 3 vyhrazená stání pro osoby se sníženou schopností pohybu.



Obrázek 3: Parkoviště u ŽST v Roztokách u Prahy, foto: D. Koubek

Potenciální zdrojové obce

Následující potenciální lokality, odkud mohou řidiči dojíždět zobrazuje Obrázek 4.

Roztoky (okr. Praha-západ), Roztoky-Levý Hradec, Roztoky-Žalov, Únětice, Úholičky, Velké Přílepy, Lichoceves, Noutonice, Svrkyně



Obrázek 4: Potenciální zdrojové obce k parkovišti Roztoky u Prahy, podklad [29], úprava: autor

4.1.3 Roztoky–Žalov

Zastávka v části Žalov spadající pod Roztoky u Prahy je v údolní části Žalova. Parkující vozidla využívají šterkové plochy navazující na nástupiště směr Praha. Přestup na vlak je zde velmi pohodlný a praktický vzhledem ke směrové orientaci do centra, kam většina řidičů ranní špičky pokračuje. Kapacitně poskytuje možnost k parkování pro 16 vozidel, v době průzkumu zde parkovalo vozidel 11.

4.1.4 Úholičky

Parkování na šterkové ploše pro přibližně 20 vozidel a další místa přímo u břehu řeky poskytují příležitost pro parkování zejména obyvatelům Úholiček. Toto parkoviště bylo vybudováno samotnou obcí Úholičky (zdroj: [30]). Nachází se v místní části nazývané Podmoráň a je vzdáleno 1,7 km od úholičské návsi (zdroj: měření [29]). Jedním z klíčových důvodů parkování je velké stoupání od zastávky vlaku do obce, dalším je větší vzdálenost do centra obce.

I přes zdejší kapacitu zde v době terénního průzkumu parkovalo pouze 6 vozidel.

4.1.5 Libčice nad Vltavou

Železniční stanice s velmi dobrou dostupností centra obce. Parkování je zde v ulici K nádraží, kde lze podélně zaparkovat po jedné straně ulice a před staniční budovou, dohromady pro 15 vozidel. V případě potřeby lze využít i přilehlé ulice.

Na ploše (viz. Obrázek 5) kolem staniční koleje přilehlé k výpravní budově je SDZ vyznačen zákaz stání. Nutno podotknout, že SDZ B29 „Zákaz stání“ je poškozená (graffity, vliv klimatických změn) a byla by vhodná její výměna. Tento areál by mohl nabídnout v budoucnu při nárůstu zájmu velký počet parkovacích stání.



Obrázek 5: Volná plocha v obvodu ŽST Libčice nad Vltavou, kde je zákaz stání, foto: D. Koubek

V současné době možnosti parkování poptávce dostačují.

4.1.6 Hostivice

Prostor přednádraží prošel celkovou rekonstrukcí, což se dotklo i parkovacích stání. Prostor místní komunikace byl využit i pro tuto funkci, jak je možné vidět v Obrázek 6, a před staniční budovou nalezneme jak parkovací pásy pro kolmé parkování, tak i podélná stání před budovou. Umístění je velmi dobré pro přestup mezi jednotlivými druhy dopravy (automobil – vlak).



Obrázek 6: Přednádražní prostor ŽST Hostivice, autor: D. Koubek

Dostatečnou kapacitu zajišťuje i ulice Železničářů, která svým šířkovým uspořádáním dovoluje podélné parkování po obou stranách.

Při další potřebě parkovacích míst je zde k dispozici pozemek vlevo od budovy ŽST při čelním pohledu na výpravní budovu z ulice Železničářů (křižovatka ulic Železničářů a K Nádraží), který dnes slouží k otáčení autobusů náhradní autobusové dopravy při výlukách v železniční dopravě. Povrchem je zde jemný štěrk.

Tato lokalita má potenciál přitahovat řidiče kvůli dobrému vlakovému spojení s centrem Prahy. Zastavují zde i spěšné vlaky a rychlíky zaintegrované do systému PID, jež zajišťují časté spojení společně se zastávkovými vlaky osobními.

Potenciální zdrojové obce

Hostivice, Hostivice-Břve, Chýně

4.1.7 Jeneč

V souvislosti s otáčením autobusů v prostoru ŽST je do větší části přednádražního prostoru vyznačen pomocí SDZ zákaz vjezdu mimo vozidel MHD. K parkování je tak k dispozici prostor pro jednotky vozidel, nebereme-li v potaz využití travnatých ploch v přilehlé ulici Nádražní od železničního přejezdu.

Nicméně kapacita kolem 8 nebo 9 vozidel pro zdejší počet parkujících vozidel v dnešních podmínkách dostačuje. Ve stanici zastavují pouze osobní vlaky s hodinovým intervalem ve špičce. Obsluhu samotné Jenče zajišťují autobusy integrovaných systémů PID a SID jedoucí od stanice metra Zličín, případně z oblasti pražského letiště.

4.1.8 Unhošť

K parkování plně dostačuje pozemní komunikace vedoucí před staniční budovou, jelikož využívání tohoto místa k parkování není velké. V době průzkumu zde parkovalo pouze 6 vozidel.

Malé využití je možné přisoudit, stejně jako v případě ŽST Jeneč, dlouhým intervalem zastavujících vlaků.

4.2 Severovýchodní kvadrant

4.2.1 Český Brod

Součástí rekonstrukce nádraží a přednádraží, která proběhla v minulých letech, byla přestavba parkovacích ploch u této železniční stanice. V současnosti je zde možno zaparkovat své vozidlo na třech plochách v blízkosti ŽST.

První z možností je 35 stání v prostoru přednádraží, které zachycuje Obrázek 7. Tři vyhrazená stání pro invalidy se nacházejí mimo tento prostor, a to přímo při ústí podchodu v ulici Krále Jiřího. V prostoru přednádraží jsou také zřízena stání K+R pro 6 vozidel.



Obrázek 7: Parkoviště bez závor Český Brod, autor: D. Koubek

Druhou variantou je záchytné parkoviště P+R Český Brod I (viz. Obrázek 8) v ulici Krále Jiřího s celkovou kapacitou 62 vozidel, z toho 4 stání jsou vyhrazená pro invalidy a jedno pro vozidla ČD, a. s. Parkoviště je vybaveno závorou, obsluha není přítomna. Stání po dobu 24 hodin je zdarma, parkování nad tento limit je již zpoplatněno.



Obrázek 8: P+R Český Brod I, autor: D. Koubek

Nejnovějším parkovištěm je záchytné parkoviště P+R otevřené v květnu roku 2015 označované jako „Parkoviště P+R Český Brod II“. Jeho kapacita je 130 vozidel, z toho 7 parkovacích stání je vyhrazeno pro invalidy (zdroj: [10]). Nachází se v ulici Klučovská na opačné straně železniční stanice oproti předchozím dvěma. Přístup je zajištěn přímo

z podchodu k nástupištím, který byl prodloužen až do této oblasti a nově tak propojuje prostor přednádraží s obytnou oblastí za nádražím a eliminuje tak nelegální přecházení kolejí.

Od prosince roku 2015 je navrženo posílení železniční dopravy prodloužením vložených spojů z Úval až do Českého Brodu. Počet spojů ve špičkové hodině bude čtyři místo nyníšších dvou. Lze očekávat další zvýšení atraktivity této železniční stanice.

4.2.2 Úvaly

V současné době zde probíhá rozsáhlá rekonstrukce železniční stanice, která má dopady i do parkování v okolí železniční stanice. Parkovací stání, která byla v ulici Jiráskova v prostoru přednádraží jsou zabrána vozidly stavební firmy provádějící rekonstrukci. V rámci rekonstrukce je dlouhodobě uzavřen železniční přejezd v ulici Pražská / Husova.

Kapacita ani podoba parkování po rekonstrukci není v tuto chvíli známa. V oznámení občanům je uvedeno, že plocha k parkování bude uvolněna do stavu před modernizací. (zdroj: *oznameni_modernizace_trat_useku.pdf*)

Parkující vozidla se přesunula do ulice Husovy směrem k úvalskému Náměstí Arnošta z Pardubic a parkují i na tomto náměstí. Město Úvaly zavedlo k datu 1.8.2015 jako regulační opatření zóny placeného stání. Zdarma je zde možnost zaparkovat ve všední dny pouze na 2 hodiny v rozmezí 7:00 až 17:00 a je nutné čas vyznačit pomocí parkovacích kotoučů za čelním sklem. (zdroj: [15])

Další příležitostí k parkování je na náměstí Svobody s docházkovou vzdáleností k ŽST Úvaly kolem 500 metrů (zdroj: měření mapy.cz).

4.2.3 Rostoklaty

U této železniční zastávky je možné zaparkovat přibližně 9 vozidel na nezpevněných plochách přilehlých k nástupišti směr centrum. V době terénního průzkumu (30.7.2015) zde parkovalo 5 vozidel.

Můžeme odvozovat, že z důvodu malého počtu parkovacích stání není tato lokalita pro řidiče optimální.

4.2.4 Tuklaty

Parkování vozidel je v ulici Topolová vedoucí k této železniční zastávce. Parkování je zde umožněno pouze po jedné straně z důvodu zachování průjezdnosti této slepé komunikace v obou směrech.

Hustota parkujících vozidel směrem k železniční zastávce roste, tudíž můžeme říci, že parkování nebo odstavování vozidel před rodinnými domy není natolik intenzivní. Dne 30.7.2015 parkovalo ve výše zmíněné ulici kolem 20 vozidel řidičů využívající železniční dopravu.

4.2.5 Praha-Horní Počernice

Parkoviště se nachází v ulici Obchodní v městské části Praha 20 – Horní Počernice. Vjezd je na křižovatce ulic Jívanská a výše zmíněné Obchodní. Ulice Jívanská je zrekonstruovaná pozemní komunikace obslužné funkční skupiny s prvky zklidnění dopravy (Obytná zóna, zvýšená plocha jízdního pásu, zeleň), navazuje na pozemní komunikaci sběrné funkční skupiny ulici Náchodskou. Ulice Náchodská tvoří průtah městskou částí od Pražského okruhu na Černém Mostě východním směrem.

Obsluha je v současné době zajištěna vlakovými linkami:

- S 2 (Praha – Lysá n. L. – Kolín),
- S 9 (Benešov u Prahy – Praha hl. n. – Čelákovice),
- S 20 (Praha – Lysá n. L. – Milovice).

V prostoru přednádraží se nachází oficiální parkoviště, které bylo zřízeno zdejší městskou částí. Jeho prostor je vydlážděn zámkovou dlažbou. Kapacita parkoviště je 50 míst, z toho pouze jedno stání je vyhrazené pro osoby těžce pohybové postižené, což je dle nynějších pravidel (Vyhláška 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb) nedostatečné. Vzhledem k této velikosti je dle platné vyhlášky (Vyhláška 398/2009 Sb.) požadováno stání alespoň pro 3 takováto vozidla. Parkoviště slouží kromě parkování vozidel s vazbou na železnici také pro odstavy vozidel pro nemovitosti k němu přilehlé. V okolí se nacházejí také instituce (např. Úřad městské části Praha 20) a služby, jejichž zákazníci mohou tohoto parkoviště rovněž využít (v samotném prostoru místní komunikace okolních ulic jsou parkovací stání také).

Dalším místem pro parkování je prostor u manipulační koleje, který je na Obrázek 9. Tento prostor je využíván při obsazenosti výše jmenovaného prostoru. Vjezd je uskutečňován přes bývalou bránu, která je nyní trvale otevřená. Plocha k parkování je zde ze štěrku. Zaparkuje zde přibližně 25 vozidel.



Obrázek 9: Parkování na nezpevněné ploše, autor: D. Koubek

Třetí možností je 8 - 10 parkovacích stání před výpravní budovou železniční stanice v ulici Libuňská.

Potenciální zdrojové obce

Praha-Horní Počernice, Mochov (okr. Praha-východ), Nehvizdy, Vyšehořovice, Jirny, Mstětice (okr. Praha-východ), Zeleneč, Jenštejn-Dehtáry, Radonice (okr. Praha-východ), Jenštejn, Praha-Vinoř

4.2.6 Zeleneč

V dnešní podobě je parkování velmi omezené, pro větší počet vozidel nemožné. V okolí zastávky je na obecních i drážních pozemcích vedle železniční trati pouze zeleň.

Řidiči, kteří by měli tuto zastávku nejpříměji, musí přejíždět do okolních obcí. Problémem je, když jejich cesty končí až v Praze-Horních Počernicích, neboť v ulici Náchodská, jakožto průtah silnice I. třídy obydlenu oblastí, se tvoří kongesce. Není tedy vhodné sem zátěž přidávat, naopak by bylo dobré poskytnout řidičům šanci k zaparkování blíže a zmiňované pozemní komunikaci do budoucna odlehčit.

Souhrn pozemků, patřících do vlastnictví obce a provozovatele dráhy, je zakreslen v plánu s podklady z katastru nemovitostí a je PŘÍLOHOU této práce.

Samotnému návrhu parkoviště by musela předcházet diskuze s občany potenciálních zdrojových obcí o jejich zájmu. Dále by bylo nutné vyřešit zajištění pozemků a financování stavby.

Potenciální zdrojové obce

Následující potenciální lokality, odkud mohou řidiči dojíždět zobrazuje Obrázek 10.

Svěmyslice, Jenštejn-Dehtáry, Jenštejn, Radonice (okr. Praha-východ), Dřevčice, Zápy, Mstětice (okr. Praha-východ), Šestajovice (okr. Praha-východ), Jirny, Nehvizdy



Obrázek 10: Potenciální zdrojové obce k parkovišti Zeleneč, podklad [29], úprava: autor

4.2.7 Čelákovice

V obvodu železniční stanice Čelákovice lze parkovat na vybudovaném parkovišti a dále v rámci jinak nevyužívaných panelových ploch v oblasti přilehlého skladu. Část panelových ploch byla uzavřena a nelze zde parkovat. Panelovou plochu zachycuje následující obrázek.

Parkoviště je velice využíváno a nabízená kapacita tomuto zájmu odpovídá. Nabídka vlaků zde byla od GVD 2014/2015 zvýšena o prodloužení linky vlaků S9 až do této železniční stanice (*zdroj*: [17]). Nyní jsou zde vedeny tyto železniční linky:

- S2 (Praha Masarykovo nádraží – Lysá nad Labem – Kolín),
- S20 (Praha Masarykovo nádraží – Lysá nad Labem – Milovice),
- S9 (Benešov u Prahy – Praha hlavní nádraží – Čelákovice).



Obrázek 11: Panelová plocha parkoviště Čelákovice, foto: D. Koubek

Potenciální zdrojové obce

Starý Vestec, Bříství (okr. Nymburk), Přerov nad Labem, Čelákovice-Císařská Kuchyně, Čelákovice-Sedlčánky, Vykáň, Vyšehořovice, Vyšehořovice-Kozovazy, Nehvizdy-Nehvízdky, Čelákovice-Záluží, Lázně Toušeň

4.2.8 Praha-Klánovice

Zastávka vlaku na východním okraji Prahy, jež slouží také jako autobusový terminál městských linek. Zvláštností je rozdělení zastávek na obě strany trati (zastávky Nádraží Klánovice-sever a Nádraží Klánovice)

Zastavují zde osobní vlaky linek S:

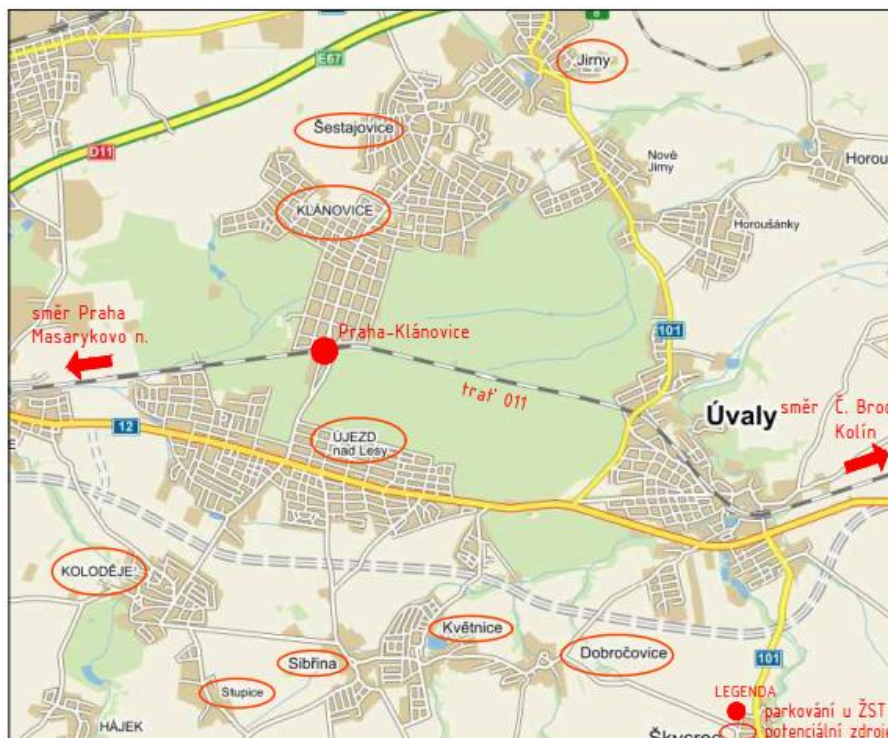
- S1 (Praha Masarykovo nádraží – Český Brod – Kolín) a
- S7 (Beroun – Praha hl. n. – Úvaly).

Parkování je realizováno na několika místech v okolí železniční zastávky, z nichž pouze některé plochy jsou vyznačené dopravním značením jako parkoviště. Několik parkovacích stání je v místě jižního obratiště autobusů. Zde musí ovšem být zachován prostor pro průjezd autobusů obratištěm, proto zde může být ve stávajícím uspořádání pouze přibližně 14 vozidel. Další vozidla mohou parkovat v příjezdové komunikaci Staroklánovická. V severním obratišti autobusů je zřízeno parkoviště vyznačené dopravním značením i vodorovným vyznačením parkovacích míst. Nevyznačené plocha, ve které probíhá parkování, se nachází u budovy pokladny a v přilehlé ulici. Je nutné přihlídnout k právě probíhající rekonstrukci železničního koridoru včetně objektů této zastávky, tímto je částečně možnost parkování omezena.

Potenciální zdrojové obce

Následující potenciální lokality, odkud mohou řidiči dojíždět zobrazuje Obrázek 12.

Praha-Klánovice, Šestajovice, Jirny, Praha-Újezd nad Lesy, Praha-Koloděje, Sibřina-Stupice, Sibřina, Květnice, Dobročovice



Obrázek 12: Potenciální zdrojové obce k parkovišti Praha-Klánovice, podklad [29], úprava: autor

4.2.9 Praha-Běchovice

Parkovací pás je před staniční budovou dopravní ŽST Praha-Běchovice, kde se nachází kolmé parkování nevyznačené vodorovným ani svislým DZ. Jeho kapacita je do 30 vozidel. V pracovní dny bývají parkovací stání velmi využívána, neboť přístup k nástupištím je zde nejkratší možný. Umístění v odbočné větvi Českobrodské ulice, což je sběrná komunikace, umožňuje přímý příjezd bez průjezdu obytnou oblastí.

Druhou možností parkování vozidla je záchytné parkoviště typu P+R s celkovou kapacitou 92 parkovacích stání (zdroj: [1]). Do 31.3.2014 bylo parkoviště placené dle platného tarifu PID s obsluhou v provozní době, ovšem pro jeho malé vytížení se od 1.4.2014 přešlo na bezobslužný provoz. Tím se stalo parkoviště nehlídané s maximální dobou stání 24 hodin. Byl zde odstraněn i platební systém, tudíž je v současné době bezplatné. TSK si tímto krokem slibuje snížit náklady na provoz sítě P+R. Tato úspora by měla činit spolu s bezobslužným provozem záchytného parkoviště P+R Skalka II celkem až 1,8 milionu bez DPH za rok. (zdroj: [2]).

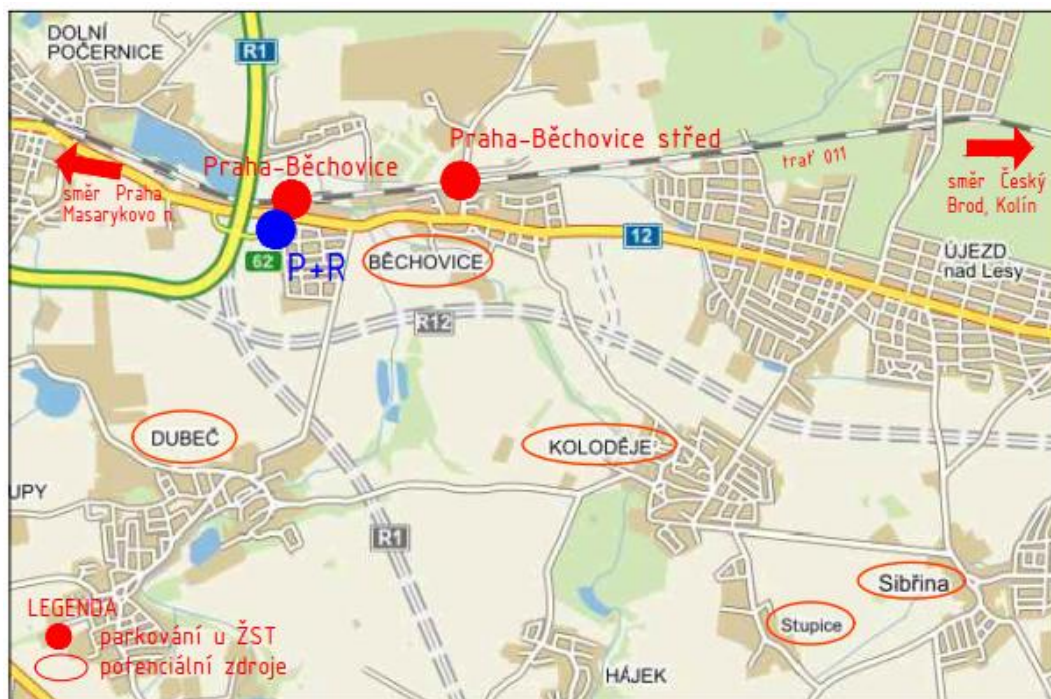
S těmito možnostmi parkování přímo sousedí i rychlostní místní pozemní komunikace Štěrboholská spojka a Pražský okruh. Tyto komunikace ovšem nepřivádí na parkoviště v Běchovicích hlavní část parkujících. Z oblasti Černého Mostu je výhodnější jet do centra metrem linky B, z oblasti Štěrbohol je přímější spojení na záchytné parkoviště Depo Hostivař na trase metra linky A. Problémem jsou časté kongesce na komunikaci I/12, tudíž příjezd k této stanici je téměř každý pracovní den postihnut zpožděními. Komunikace I/12 na začátku Úval přenáší v pracovní den zátěž téměř 14 tisíc (přesně 13 987) osobních vozidel za den (údaje v Běchovicích nejsou bohužel z dat CSD přístupné, nicméně můžeme očekávat, že zátěž zde bude ještě větší) (zdroj: CSD 2010)

Situace pro obyvatele Běchovic by se mohla zlepšit otevřením nové zastávky vlaku Praha-Běchovice střed, které je plánováno na druhou polovinu roku 2015, kdy dojde k obslužení oblasti starých Běchovic a cestující nebudou muset cestovat na nádraží MHD po silnici I/2. Odlehčení oblasti od IAD přijde až s budoucím zprovozněním obchvatu sídel podél komunikace I/2.

Potenciální zdrojové obce

Následující potenciální lokality, odkud mohou řidiči dojíždět zobrazuje Obrázek 13.

Praha-Běchovice, Praha-Dubeč, Praha-Koloděje, Sibřina, Sibřina-Stupice



Obrázek 13: Potenciální zdrojové obce k parkovišti Praha-Běchovice, podklad [29], úprava: autor

4.3 Jihovýchodní kvadrant

4.3.1 Praha-Uhřetěves

Před výpravní budovou železniční stanice se nachází 17 kolmých parkovacích stání a další 3 stání jsou rezervována na registrační značku. Tento počet je nedostačující, a tak se parkování uskutečňuje rovněž i v přilehlých ulicích, zejména v ulicích Dopravní, Picassova a U Starého nádraží. Zde parkuje kolem dvou až tří desítek vozidel. Je nutné rozlišit vozidla místních obyvatel a přilehlých firem.

Tato lokalita je pro řidiče atraktivní i přes časté kongesce na průtahu MČ Praha-Uhřetěves (ulice Přátelství). Zřízení záchytného parkoviště by bylo nejvhodnější po zlepšení situace v souvislosti s výstavbou obchvatu Prahy-Uhřetěvesi. Bylo by nutné porovnat vliv nového záchytného parkoviště na vývoj intenzit v ulici Přátelství.

4.3.2 Praha-Kolovraty

Železniční zastávka Praha-Kolovraty se nachází na jihovýchodě Prahy.

Obsluha: vlaky PID linky S9 (Čelákovice) – Praha hl. n. – Strančice – Čerčany a dále mimo PID do stanice Benešov u Prahy.

Parkoviště zobrazené na Obrázek 14 vybudovala městská část Praha-Kolovraty v roce 2010 [34], plocha je zpevněná (zámková dlažba) s vyznačením parkovacích stání.



Obrázek 14: Parkoviště u železniční zastávky Praha-Kolovraty, foto: D. Koubek

Velmi výhodný je vstup dveřmi v PHS na nástupiště směr Praha hl. n., což zaručuje cestujícím přímý přestup z vozidla na nástupní hranu vlaku. Tím se přestup do centra Prahy zkracuje na minimum.

Přístup k nástupišti je možný po několika schodech nebo po bezbariérové rampě. Ovšem pro cestující na invalidním vozíku se stává těžko překonatelným místem práh v kovových dveřích skrz PHS, za nímž následuje ještě odvodnění nástupiště pomocí kanálku o tloušťce přibližně 20 cm s drenážním šterkem.

Další přístup je ulicí Albíny Hochové a následně k železničnímu přejezdu, který je přístupný pouze pro pěší. Tento přístup je plně bezbariérový s nájezdovými rampami k nástupišťům.

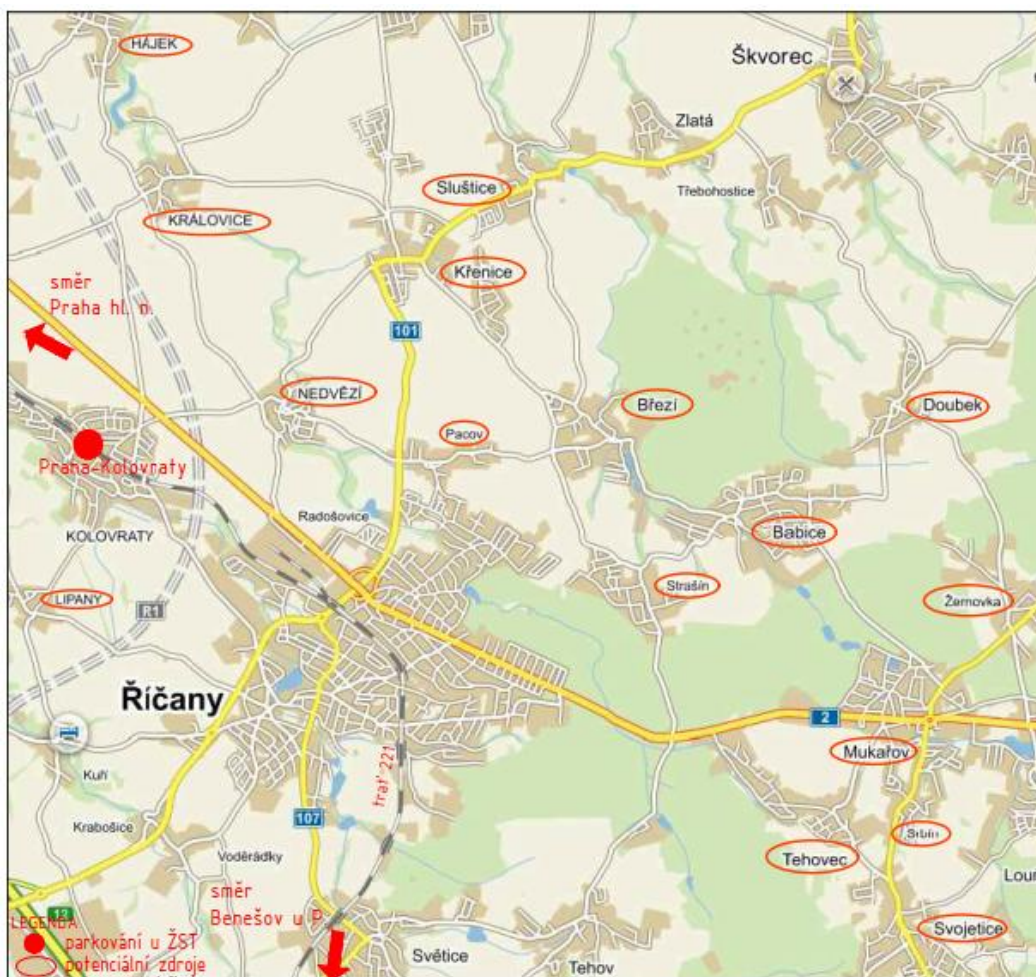
Oficiální parkoviště poskytuje 31 parkovacích stání a 2 stání vyhrazená. Kapacita tohoto parkoviště je ovšem nedostatečná, tudíž se parkuje i v přilehlých ulicích K Poště, Albíny Hochové, Na Ročkově, Na Července. Zde bývá kolem 40 až 50 vozidel.

Aktuální návrh řešení živelného parkování je projednáván s kompetentními úřady a je připravován k realizaci. Navrhováno je zřízení obytné zóny v okolí železniční zastávky s definováním parkovacích stání, které budou vyznačeny pomocí VDZ i SDZ. (zdroj: [9])

Potenciální zdrojové obce

Následující potenciální lokality, odkud mohou řidiči dojíždět zobrazuje Obrázek 15.

Praha-Lipany, Praha-Nedvězí, Praha-Královice, Praha-Hájek, Křenice (okr. Praha-východ), Sluštice, Říčany-Pacov, Březí (okr. Praha-východ), Babice (okr. Praha-východ), Doubek (okr. Praha-východ), Říčany-Strašín, Mukařov, Mukařov-Žernovka, Mukařov-Srbín, Tehovec, Svojetice



Obrázek 15: Potenciální zdrojové obce k parkovišti Praha-Kolovraty, podklad [29], úprava: autor

4.3.3 Praha-Zbraslav

Stání přes ulici Závist proti staniční budově jsou využívána převážně pro parkování vozidel s návazností na zdejší cyklostezky.

Pro cesty ze Zbraslavi je využívána autobusová doprava, která je blíže zdrojům cest než vlak. Dalším faktem, který cestující nepřitahuje, je velký rozdíl intervalů autobusů a vlaků. Okolní středočeské obce jsou obslouženy autobusovou dopravou s vazbou na metro linky C.

4.3.4 Říčany

Železniční stanice Říčany leží těsně za hranicí Prahy ve Středočeském kraji. Při jízdě vlakem bezprostředně následuje za zastávkou Praha-Kolovraty.

Parkování se uskutečňuje na ploše patřící částečně Českým Drahám (zdroj: [25]). Do června roku 2009 zde byla zastávka a obratiště autobusů navazujících na vlaky. Při optimalizaci dopravy na území města Říčany byla zastávka přemístěna do ulice Politických vězňů. (zdroj: [6]) Do oblasti od výpravní budovy po křižovatku ulic Nádražní a 17. Listopadu je možné zaparkovat kolem 130 vozidel.

Dnešní stav je takový, že vozidla parkují v celém prostoru od staniční budovy (viz. Obrázek 16), přes prostor bývalého obratiště autobusů (Obrázek 17) až ke křižovatce ulic Nádražní a 17. Listopadu. Celý prostor je nevyznačený VDZ.



Obrázek 16: Parkování v Říčanech před staniční budovou, foto: D. Koubek



Obrázek 17: Parkování v místě bývalého obratiště, foto: D. Koubek

Novější parkoviště vzniklo pod nádražím v úrovni křižovatky ulic 17. listopadu a Politických vězňů. Tato plocha je s asfaltovým povrchem, řádně vyznačená SDZ a pomocí VDZ upravena ke kolmému stání.

Parkovacích stání je zde dlouhodobě nedostatek i po zprovoznění nového parkoviště. Zhruba po osmé hodině ranní je velmi těžké zde najít místo k zaparkování. Příležitostí

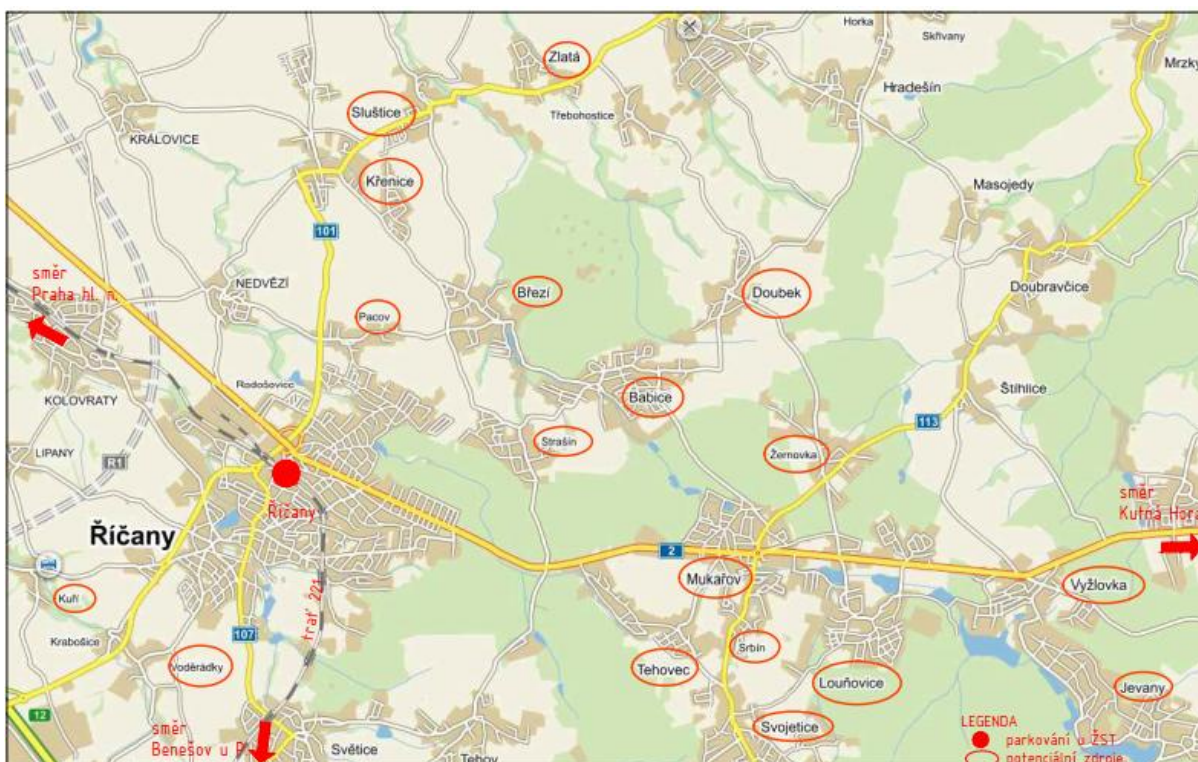
mohou být některé okolní ulice, kde se ovšem radikálně parkování omezilo kvůli zajištění průjezdnosti pro autobusy po změně obsluhy v roce 2009.

V severní části železniční stanice je budoucí výstavba nového parkoviště nebo dokonce parkovacího domu velice obtížná z důvodu zvýšení intenzity vozidel projíždějících zastavěnou oblastí.

Potenciální zdrojové obce

Následující potenciální lokality, odkud mohou řidiči dojíždět zobrazuje Obrázek 18.

Březí (okr. Praha-východ), Babice (okr. Praha-východ), Doubek (okr. Praha-východ), Říčany-Strašín, Mukařov, Mukařov-Žernovka, Mukařov-Srbín, Tehovec, Svojetice, Louňovice, Vyžlovka, Jevany, Říčany-Voděrádky, Říčany-Kuří, Říčany-Pacov, Křenice (okr. Praha-východ), Sluštice, Zlatá



Obrázek 18: Potenciální zdrojové obce k parkovišti Říčany, podklad [29], úprava: autor

4.3.5 Světice

Parkoviště umístěné v ulici Dlouhá, jehož vjezd je realizován z ulice Široká s kapacitou přibližně 40 vozidel, je hojně využíváno a obvykle bývá v pracovní dny obsazené.

Mezi vozidlem a nástupištěm zastávky zajišťuje pohodlný přestup podchod pro pěší umístěný na okraji tohoto parkoviště.

Potenciální zdrojové obce

Následující potenciální lokality, odkud mohou řidiči dojíždět zobrazuje Obrázek 19.

Říčany-Jažlovice, Strančice-Otice, Strančice-Svojšovice, Tehov (okr. Praha-východ), Všestary (okr. Praha-východ), Všestary-Menčice, Klokočná



Obrázek 19: Potenciální zdrojové obce k parkovišti Světica, podklad [29], úprava: autor

4.3.6 Strančice

Na bývalé ploše uhelných skladů (viz. Obrázek 20) se dnes nachází příležitost pro zaparkování přibližně osmdesáti vozidel. Plocha není vyznačena SDZ ani VDZ jako parkoviště. Problematický je přístup od staniční budovy, neboť zde chybí přechod pro chodce a pozemní komunikace je zde v nepřehledném směrovém oblouku. Rovněž je od vlaku taková cesta přílišnou zacházkou. Cestující tudíž využívají nelegální cesty a přechází staniční koleje úrovnově. Zřetelná je zde vyšlapaná cesta v přerušení PHS v trase vlečky do původních uhelných skladů. Kapacitně je parkoviště na úrovni přibližně 80 vozidel.



Obrázek 20: Prostor pro parkování, ŽST Strančice, foto: D. Koubek

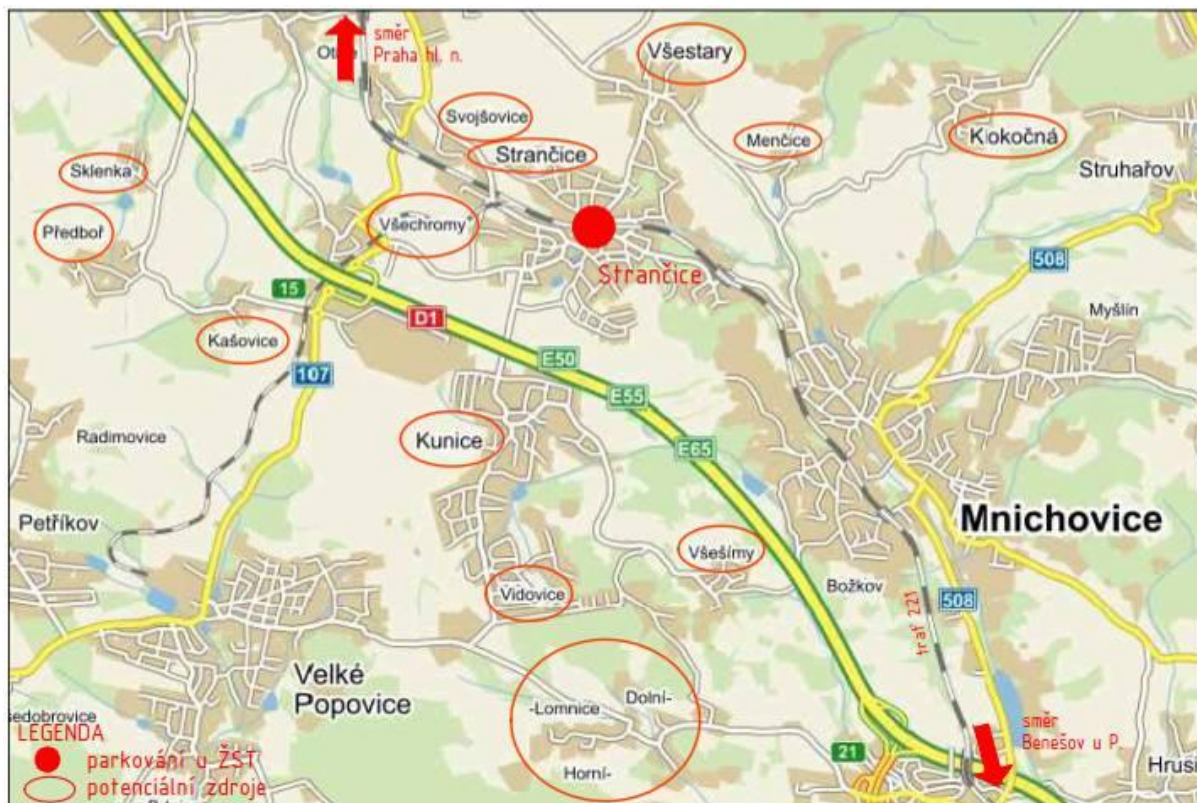
Další oficiální parkoviště je v ulici Hrdinů, které je vyznačeno SDZ i VDZ, stání jsou zde kolmá s kapacitou přibližně 30 vozidel.

Strančice, jakožto pásmová stanice, má potenciál prodlužovat cesty řidičů za lepším intervalem. Dalším důvodem je velmi omezené parkování u železniční zastávky Mnichovice.

Potenciální zdrojové obce

Následující potenciální lokality, odkud mohou řidiči dojíždět zobrazuje Obrázek 21.

Strančice, Strančice-Svojšovice, Všestary (okr. Praha-východ), Všestary-Menčice, Klokočná, Kunice (okr. Praha-východ), Kunice-Vidovice, Kunice-Všešimy, Kunice-Horní a Dolní Lomnice, Strančice-Všechromy, Strančice-Kašovice, Strančice-Předboř, Strančice-Sklenka



Obrázek 21: Potenciální zdrojové obce k parkovišti Strančice, podklad [29], úprava: autor

4.3.7 Mnichovice

Oblast nádraží se vyznačuje svým těsným uspořádáním, kde pozemní komunikace, vedoucí z centra Mnichovic, je ve velkém sklonu a svým šířkovým uspořádáním umožňuje parkování pouze v její horní části (v horním úseku u přejezdu přes železniční trať).

V odbočné větvi ulice Nádražní vedoucí ke staniční budově se nachází zbylá možnosti k parkování. S ohledem na obydlenou část se zde nachází několik výjezdů z přilehlých pozemků, což ubírá na možnostech parkování. Parkuje se zde pouze po jedné straně pozemní komunikace kvůli zajištění průjezdnosti na této pozemní komunikaci.

Před budovou zdejší železniční zastávky je k dispozici parkovací pás se šikmým parkováním pro 7 vozidel, až 3 vozidla je možno zaparkovat přímo u budovy.

Celkem je zde kolem 28 parkovacích stání, některá mohou být ovšem obsazována místními obyvateli, případně hosty zdejší restaurace. Prostor k rozšiřování zde kvůli sklonovým a prostorovým poměrům není ve větší míře možný. Variantou by bylo rozšíření hlavního dopravního prostoru pozemní komunikace a umožnění parkování, to by bylo možné nejspíše pouze v horní části ulice, neboť dále zde není kvůli přilehlým domům k rozšíření prostor.

Blízkost pásmové stanice Strančice přetahuje řidiče spíše tam, jakožto i jistota nalezení místa k zaparkování, proto nebývá tato lokalita zahlcena automobily.

4.3.8 Mirošovice

Parkoviště za protihlukovou stěnou u koleje směr Benešov u Prahy (ulice Spojovací) je využíváno hosty přilehlé restaurace a také k přestupu na vlak. V případě zvýšeného zájmu o parkování by se mohlo využít pozemku na opačné straně železniční trati v ulici Hrusická přiléhající k PHS, jež je v majetku SŽDC, s. o. (zdroj: katastrální mapa). Musely by zde být ovšem provedeny rozsáhlejší terénní úpravy.

Ve stávajícím uspořádání zde může zaparkovat přibližně 20 vozidel. V době terénního průzkumu zde parkovalo vozidel 12.

Potenciální zdrojové obce

Kunice-Horní a Dolní Lomnice

4.4 Jihozápadní kvadrant

4.4.1 Zadní Třeboň

Parkování v ulici K nádraží v Zadní Třebani je možné pouze po jedné straně kvůli zachování průjezdnosti i pro autobus systému SID, který sem zajíždí. Rovněž je nutné ve slepé pozemní komunikaci zajistit prostor pro jeho otáčení. Při terénním průzkumu zde parkovalo pouze několik vozidel, kapacita lokality není vyčerpána.

Typicky sběrné komunikace se tomuto sídlu vyhýbají, tudíž se dá malý zájem o tuto lokalitu z hlediska parkování očekávat. Sběrné komunikace z okolí směřují řidiče spíše do města Řevnice. Navíc stanice Řevnice je pásmovou stanicí, tudíž využijí častějšího spojení do centra.

Potenciální zdrojové obce

Zadní Třeboň

4.4.2 Řevnice

Parkovací plocha je zřízena v prostoru přednádraží i na plochách v obvodu stanice dnes již nevyužívaným ke svým původním účelům (viz. Obrázek 22). Nová parkovací stání vznikla v rámci celkové rekonstrukce prostoru přednádraží. V současné době jsou hotové dvě etapy přestavby ze tří. Projekt, který byl dokončen v květnu 2015, byl spolufinancován ve výši 80% Evropskou unií, zbývající část financovalo město (zdroj: [3]). Přestože tento projekt byl formálně ukončen, v budoucnosti bude přestavba pokračovat, neboť v lokalitě zbývá ještě několik míst, kterých se stavba nedotkla (chodníky, ozelenění na vysazených plochách, apod.), dále rekonstrukcí neprošla plocha u kolejí. Předpokládáme, že tato část se bude řešit při rekonstrukci železniční trati 171 Praha – Beroun v následujících letech.



Obrázek 22: Parkování v ulici Pod Lipami v Řevnicích, foto: D. Koubek

Nynější kapacita kolem 200 vozidel je nejspíše největší ze všech parkovišť vznikajících u železničních stanic. O tato stání je velký zájem a dle terénního průzkumu a slov řidičů sem dojíždějících bývá ve špičkových hodinách téměř plné (nicméně místo k zaparkování se ještě dá najít). Důvodů, proč je o tuto lokalitu takový zájem, je více:

- rozrůstající se město Řevnice a tím se zvyšující docházkové vzdálenosti, které chodci odmítají každý den podstupovat,
- neexistence linky autobusu ve funkci městské dopravy, tudíž nemožnost využít alternativní druh dopravy k automobilu,
- pásmová stanice, která má potenciál nalákat více řidičů, kterým se vyplatí prodloužit své dojížděky a využít zde intervalu 15 minut linek S ve špičce.

Potenciální zdrojové obce

Následující potenciální lokality, odkud mohou řidiči dojíždět zobrazuje Obrázek 23.

Mníšek pod Brdy, Svinaře-Halouny, Svinaře, Skuhrov-Hodyně, Skuhrov-Hatě, Skuhrov, Skuhrov-Drahovice, Podbrdy, Vižina



Obrázek 23: Potenciální zdrojové obce k parkovišti Řevnice, podklad [29], úprava: autor

4.4.3 Dobřichovice

Město Dobřichovice leží na využívané cyklistické trase spojující Prahu, Plzeň a německý Regensburg. Trasa byla zprovozněna již v roce 2001 (zdroj: [4]). V roce 2006 zde vzniklo nové parkoviště, které lze vidět na Obrázek 24 s finančním příspěvím Evropské unie v rámci projektu „Výstavba nástupního místa na cyklotrasu Praha – Vídeň“, jak informuje pamětní deska u jedno z vjezdů na parkoviště. V současné době ze zastávky Dobřichovice, nádraží odjíždí v letní sezoně víkendové spoje cyklobusu spojujícího nádraží v Dobřichovicích a přilehlé cyklotrasy v okolí Mníšku pod Brdy.

Kapacita parkoviště spojeného s cyklotrasou je 73 vozidel z toho 5 stání je vyhrazeno pro invalidy. V rámci nevyužívaných ploch následujících za popisovaným parkovištěm se nalézá ještě další možnost k parkování na zpevněné ploše z jemného štěrku pro přibližně 120 vozidel.



Obrázek 24: Parkoviště postavené v projektu nástupního místa na cyklostezku, foto: D. Koubek

Dle provedené ústní ankety a terénního průzkumu bývá zvláště v neprázdninové pracovní dny kapacity hojně využíváno, nicméně několik volných míst ve východní části stále zbývá.

Před vchodem do podchodu k nástupišťům vlaku je umístěn cyklostan pro umístění přibližně 20 jízdních kol.

Potenciální zdrojové obce

Následující potenciální lokality, odkud mohou řidiči dojíždět zobrazuje Obrázek 25.

Dobřichovice, Lety (okr. Praha-západ), Karlík, Mořinka, Mořina, Mořina-Dolní Roblín, Mořina-Trněný Újezd, Černolice, Jíloviště, Řitka, Líšnice (okr. Praha-západ), Klínek, Trnová (okr. Praha-západ)



Obrázek 25: Potenciální zdrojové obce k parkovišti Dobřichovice, podklad [29], úprava: autor

4.4.4 Černošice-Mokropsy

V roce 2014 bylo z Regionálního operačního programu postaveno zbrusu nové záchytné parkoviště u železniční zastávky Černošice-Mokropsy, jehož část je zachycena v Obrázek 26. Svými 94 parkovacími stánkami z toho 5 vyhrazenými stánkami pro osoby invalidní dostatečně pokrývá poptávku po parkování u této železniční zastávky.

Součástí projektu byla i přestavba prostoru přednádraží. Použity byly prvky pro zklidnění dopravy jako např. šikana se zvýšenou plochou vozovky před východem z podchodu zastávky vlaku. Dále zde vznikl krytý prostor pro jízdní kola a pro nákup jednotlivých jízdenek integrovaného systému PID cestujícím slouží automat na jízdenky.



Obrázek 26: Nově vybudované záchytné parkoviště Černošice-Mokropsy, foto: D. Koubek

Co lze vytknout je problematické řešení vyhrazených stání pro invalidy vlevo od výpravní budovy, kde není vyřešen přímý přístup na chodník a vozíčkář musí objíždět ostrůvek a znovu se vracet k budově po místní komunikaci. Dále zde není nájezdová rampa z úrovně vozovky na chodník a to i u vyhrazených stání vpravo při pohledu od podchodu. Nicméně v současném stavebním uspořádání není možný bezbariérový přístup vozíčkáře do podchodu a na nástupiště. Ovšem v budoucnu bude nutné po rekonstrukci zastávky tyto stavební prvky k bezbariérovému přístupu zřídit.

Ke krátkodobému zastavení slouží dvě stání typu K+R.

Potenciální zdrojové obce

Následující potenciální lokality, odkud mohou řidiči dojíždět zobrazuje Obrázek 27.

Třebotov-Solopisky, Vonoklasy, Třebotov-Kala, Roblín, Vysoký Újezd-Kuchař, Roblín-Kuchařík



Obrázek 27: Potenciální zdrojové obce k parkovišti Dobřichovice, podklad [29], úprava: autor

4.4.5 Černošice

V rámci terénního průzkumu bylo prověřeno parkování v ulici Nad Jezem umístěné od železniční zastávky přes lávku na pravém břehu Berounky. Kapacitně je zde na vyštěrkované ploše míst dostatek, využita byla pouze velmi malá část v řádu jednotek vozidel.

Dle provedeného anketního průzkumu bylo ověřeno, že této možnosti k parkování využívají řidiči z oblasti osady Kazín, kde možnosti pěší docházky jsou následující:

- do zastávky autobusu Lipence, ze středu osady přibližně 1,5 km (zdroj: mapy.cz),
- k přívozu Kazín – Mokropsy přibližně 650 m ze středu osady (zdroj: mapy.cz) a 580 m od přívozu k železniční zastávce Černošice-Mokropsy.

Nevýhody přívozu jsou (zdroj: [5]):

- interval 60 minut při následném intervalu na lince vlaku S7 20 minut,
- provoz až od 9:50 hod a poslední spoj do Kazína v 18:50,
- jednotlivé jízdné 20 Kč za jednu cestu

4.4.6 Všenory

Při ulici U Silnice ve Všenorech je možné parkování pouze na nevyznačených místech na pozemní komunikaci tak, aby byla zajištěna průjezdnost komunikace. V těsné blízkosti zastávky je příležitost k zaparkování pro přibližně 30 vozidel. Samozřejmě je parkování

možné rozšířit dále po pozemních komunikacích v okolí, přesto ale dle průzkumů v této lokalitě zmíněných 30 míst není zpravidla ani využíváno.

5 Analýza parkovacích míst v řešených oblastech

V této kapitole jsou porovnávána jednotlivá parkoviště z předchozí kapitoly s uvedením tabulky kapacit jednotlivých lokalit. Dále je uvedeno hodnocení každého parkoviště, které zohledňuje několik kritérií, především zda je tzv. user-friendly. Mezi kritéria hodnocení bylo zařazeno:

- a) umístění vzhledem k vlaku (docházkové vzdálenosti),
- b) poskytované služby kolem parkoviště (možnost zakoupit např. potraviny či zařídit jiné denní potřeby),
- c) dostatečná kapacita a s ní spojená jistota zaparkování, případně možnost nalezení parkovacího stání mimo parkoviště v jeho blízkosti,
- d) přístup k vlaku (existence příchodu k vlaku z oblasti parkoviště, umožnění přístupu pro handicapované).

Hodnotící stupně jsou v rozpětí 1 – 4, podle splnění výše zmíněných kritérií. Hodnocení jako ve škole (stupeň 1 nejlepší, stupeň 4 nejhorší). Důvody hodnocení jsou shrnuty v tabulce společně s kapacitami jednotlivých parkovišť. V kolonce „Důvody“ jsou uvedena písmena, která respektují zde uvedená kritéria hodnocení.

5.1 Severozápadní kvadrant

Nejvíce využívaným parkovištěm v této oblasti je v **Roztokách u Prahy**, kde je každý den velká poptávka o parkovací stání a jeho kapacita 120 – 130 vozidel bývá vyčerpána. Při vyčerpání je v oblasti ztíženější situace při hledání volných míst. K dispozici je ulice Rýznerova, kde je v části ulice SDZ B 28 „Zákaz zastavení“. Přibližně dalších 30 míst lze najít v blízkosti roztockého zámku na dvou parkovištích u křižovatky ulic Nádražní a Zámek a Tiché údolí a Riegrova, což je vzdáleno přibližně 230 m (*zdroj: měření mapy.cz*). Od zaparkovaného vozidla je nutné se vracet zpět ke staniční budově pro příchod k nástupišťům, což přestup zpomaluje, nicméně pro cestu do Prahy není nutný přístup do podchodu. V blízkém okolí ŽST je muzeum, restaurace a tabák.

Parkování u ostatních zastávek a stanic na trati 091 (Praha – Kralupy n. V.) není tak markantní a bývá využíváno pouze několika vozidly.

Při rozhodování se mezi parkovištěm u železniční zastávky **Roztoky-Žalov** a ŽST Roztoky u Prahy nejspíše vítězí mezi řidiči větší parkoviště u ŽST, nicméně několik vozidel zde také parkuje.

ŽST **Libčice n. Vltavou** nabízí parkování pouze před staniční budovou a v přilehlé ulici a volné pozemky v rámci stanice jsou nevyužity. Kapacita dnes není využita na stávajících místech, možná by ale nabídnutím nových ploch došlo k přílivu dalších řidičů.

Nabídka parkovacích míst na železniční zastávce v **Úholičkách** plně dostačuje. V okolí není žádná občanská vybavenost, vše je umístěno v centru obce.

Na trati ve směru Kladno je hojně využíváno parkování u ŽST **Hostivice**, jenž nabízí časté spojení s Prahou. Oproti tomu ostatní zastávky a stanice na trati se velkou mírou parkujících vozidel do statistiky nepropisují. Nejspíše je ovlivněno malou nabídkou v oblasti železniční dopravy a větší nabídkou autobusových linek MHD.

Orientační přehled kapacit jednotlivých parkovišť v severozápadním kvadrantu uvádí Tabulka 2.

Tabulka 2: Přehled kapacit a hodnocení pro jednotlivá parkoviště - severozápad

| Železniční stanice / zastávka | Kapacita [vozidla] | Hodnocení | |
|-------------------------------|--------------------|--------------|------------|
| | | stupeň [1-4] | důvody |
| Praha-Sedlec | 16 – 17 | 4 | a, b, c, d |
| Roztoky u Prahy | 120 + 30 | 1 | |
| Roztoky-Žalov | 16 | 2 | b, c |
| Úholičky | 20 | 2 | b |
| Libčice nad Vltavou | 15 | 3 | a, c |
| Hostivice | 38 + okolní ulice | 2 | b |
| Jeneč | 8 - 9 | 4 | b, c, d |
| Unhošť | 40 | 2 | b, d |

5.2 Severovýchodní kvadrant

Největší nabídkou parkovacích míst v této oblasti disponují parkoviště P+R v **Českém Brodě**. V přednádraží této ŽST se nachází jedno parkoviště P+R bez závoru a druhé se závorou. Poptávka po parkování je zde velká, proto bylo v poslední době vybudováno již třetí parkoviště v ulici Klučovská přístupné novým propojením podchodu s touto ulicí. Dohromady všechny tři parkoviště nabízejí parkovací stání pro 229 vozidel.

Přibližně 105 až 110 parkovacích míst je k dispozici u železniční zastávky **Praha-Klánovice**. Parkování je zde velmi využíváno a tato lokalita trpí dlouhodobým nedostatkem parkovacích míst. Využíváno je i obyvateli samotných Klánovic, kteří dle provedené ankety shledávají nedostatky v nabídce spojení ve večerních hodinách. Jsou zde vyznačena dvě vyhrazená místa pro hendikepované osoby.

Další hojně využívanou lokalitou je ŽST **Čelákovice**, kde se nachází část parkoviště na betonových panelech a část na zámkové dlažbě. Je zde příležitost pro zaparkování přibližně

85 až 90 vozidel. Část panelové plochy je uzavřena a není zde parkování dovoleno. Při plném obsazení parkují řidiči v přilehlých ulicích.

Již v Praze, konkrétně v **Praze-Horních Počernicích** se nachází příležitost pro 80 až 90 parkujících vozidel. Vybudované parkoviště slouží nejen cestujícím, kteří přestupují na vlak, ale i zákazníkům přilehlých služeb a úřadů. Při zaplnění tohoto prostoru využívají řidiči možnosti zaparkovat v prostoru před manipulačními kolejemi.

V lokalitách **Zeleneč** a **Rostoklaty** není pro vyšší počet než uváděný kapacita. V případě Rostoklat nelze vyšší poptávka než je současná očekávat, neboť u zastávky Tuklaty je větší pravděpodobnost na zaparkování a je zde i nižší tarifní pásmo – dá se tedy čekat přejíždění k této vlakové zastávce.

V případě **Tuklat** se parkování uskutečňuje v ulicích směřujících k vlakové zastávce, zejména v ulici Topolová, kde je dovoleno parkování po jedné straně pozemní komunikace. I zde je poptávka po parkování zřetelná.

V dnes rekonstruované ŽST **Úvaly** jsou původní parkovací místa obsazena stavební firmou. Parkující vozidla se přesunula do ulice Husova směřující k úvalskému náměstí Arnošta z Pardubic. Podoba přednádraží není zatím známa, tudíž nejsou k dispozici přesné údaje o budoucím počtu parkovacích míst.

Před výpravní budovou ŽST **Praha-Běchovice** je k dispozici 30 parkovacích míst. Bohužel nedaleké záchytné parkoviště P+R disponuje kapacitou dostatečnou, ovšem využití je malé a řidiči parkují u staniční budovy zdejší ŽST.

Orientační přehled kapacit jednotlivých parkovišť v severovýchodním kvadrantu uvádí Tabulka 3.

Tabulka 3: Přehled kapacit a hodnocení pro jednotlivá parkoviště - severovýchod

| Železniční stanice / zastávka | Kapacita [vozidla] | Hodnocení | |
|-------------------------------|--|--------------|------------|
| | | stupeň [1-4] | důvody |
| Praha-Běchovice | 30 | 2 | b |
| Praha-Klánovice | 105 – 110 | 1 | |
| Úvaly | n/a | n/a | |
| Tuklaty | 30 (ul. Topolová) + ostatní okolní ulice | 3 | a, b, d |
| Rostoklaty | 9 | 4 | a, b, c, d |
| Český Brod | 229 | 1 | |
| Praha-Horní Počernice | 80 – 90 | 1 | |
| Zeleneč | 10 – 15 | 3 | b, c |
| Čelákovice | 85 - 90 | 1 | |

5.3 Jihovýchodní kvadrant

V jihovýchodním kvadrantu nabízí nejvyšší kapacitu (160 – 170 vozidel) parkoviště u ŽST **Říčany**, kde je umožněno parkování v příjezdové komunikaci, na ploše bývalého obratiště autobusů i v prostoru staniční budovy. Celkový počet parkovacích míst je velmi využíván a v pracovní dny je často obsazené. Další parkoviště nacházející se asi 5 minut chůze od této stanice, stejně jako okolní pozemní komunikace bývají taktéž nečásto zaplněny.

V prostoru bývalých uhelných skladů v obvodu ŽST **Strančice** je k dispozici parkoviště pro více jak stovku vozidel. Zůstaly zde nevyřešené přístupové cesty, chybí přechod pro chodce, pozemní komunikace zde vede ve směrových obloucích. Pro manipulační kolej je zde přerušena PHS, někteří cestující vstupují do kolejiště a vycházejí tímto přerušením. Přístup je tedy velmi komplikovaný, což se odráží i v hodnocení, neboť tento stav je nebezpečný. Další parkoviště je na druhé straně železniční tratě. O parkování u této ŽST je taktéž velký zájem. Parkování v okolních ulicích je s ohledem na šířkové parametry velmi problematické, ne-li nemožné.

Velmi využívanou lokalitou k parkování je železniční zastávka **Praha-Kolovraty**, která může svým umístěním působit na rozhodování řidiče přejíždějících sem z důvodu velké zaplněnosti parkoviště v Říčanech a rovněž i pražským tarifním pásmem. V blízké budoucnosti zde bude parkování regulováno zřízením obytných zón, nyní probíhají jednání s příslušnými úřady o povolení.

V ulici Spojovací u železniční zastávky **Mirošovice** se nachází parkoviště pro 20 až 25 vozidel, kromě řidičů jedoucích na nádraží slouží i pro hosty zdejší restaurace. Nevyznačením jednotlivých parkovacích stání se ztrácí efektivita prostoru.

U severovýchodního cípu železniční zastávky **Světice** se nachází volná plocha k parkování vozidel. Kapacita je kolem 40 vozidel. Další místa vhodná k parkování v blízkosti zastávky nejsou.

Přes staniční budovou v **Praze-Uhřetěvsi** nalezneme vyznačené parkoviště pro 33 vozidel. Další vozidla parkují v okolních ulicích, které toto svou šířkou dovolují. Není zde problém najít parkovací místo. Dochází zde ovšem k zahlcování pozemních komunikací v převážně obytné oblasti parkujícími automobily.

Železniční zastávka sevřená mezi částí města Mnichovice Božkovem a samotným městem **Mnichovice** nabízí velmi omezený počet možností k parkování, neboť z důvodu těsného obklopení obytnou oblastí zde na parkovací plochy nezbyvá dostatek prostoru. Menší plocha je před budovou zastávky, na příjezdové pozemní komunikaci k budově zastávky je počet

míst velmi omezený vjezd k přilehlým pozemkům. Z důvodu malé kapacity někteří řidiči přejíždí k parkovišti ve Strančicích.

ŽST **Praha-Zbraslav** nabízí 12 parkovacích míst, ovšem tato jsou využívána zejména ve vazbě na zdejší pěší a cyklistické trasy.

Orientační přehled kapacit jednotlivých parkovišť v jihovýchodním kvadrantu uvádí Tabulka 4.

Tabulka 4: Přehled kapacit a hodnocení pro jednotlivá parkoviště - jihovýchod

| Železniční stanice / zastávka | Kapacita [vozidla] | Hodnocení | |
|-------------------------------|--------------------|--------------|---------|
| | | stupeň [1-4] | důvody |
| Praha-Uhřetěves | 17 + okolní ulice | 1 | |
| Praha-Kolovraty | 33 + okolní ulice | 1 | |
| Říčany | 160 – 170 | 2 | c |
| Světice | 40 | 3 | b, c, d |
| Strančice | 110 | 3 | a, d |
| Mnichovice | 28 | 2 | b, c |
| Mirošovice | 20 – 25 | 2 | c, d |
| Praha-Zbraslav | 12 | 3 | b, c, d |

5.4 Jihozápadní kvadrant

Největšími plochami pro parkování vozidel v tomto kvadrantu disponuje ŽST **Řevnice** s kapacitou okolo 200 vozidel. Část parkovacích míst se nachází na bývalých komerčních plochách v obvodu železniční stanice. Parkoviště je velmi využíváno.

O málo menší kapacitu má parkoviště u ŽST **Dobřichovice** s přibližně 195 místy. Část tohoto parkoviště slouží jako nástupní místo na zdejší cyklotrasu, nicméně převažují automobily řidičů přestupujících na vlak. Se stále se zvětšující poptávkou se parkoviště rozšiřuje i na nezpevněné plochy navazující na oficiální parkoviště.

Záchytné parkoviště u železniční zastávky **Černošice-Mokropsy** nabízí 94 parkovacích stání. Celé je bezplatné, před budovou se nachází zastřešený prostor pro parkování jízdních kol. Prostor před východem z podchodu železniční zastávky je doplněn prvky zklidňování dopravy – šikanou se zvýšenou plochou pozemní komunikace.

V blízkosti železniční zastávky **Černošice** je k dispozici několik parkovacích stání v ulici Kazínská vedoucí od této zastávky k řece Berounce. Stání je zde možné pouze po jedné straně ulice, kde je 14 nevyznačených parkovacích míst. Na konce této ulice je parkoviště placené parkoviště pro krátkodobé stání. Další možností je parkoviště na nezpevněné ploše v ulici Nad Jezem s přístupem přes lávku na řece Berounce. Na této nezpevněné ploše je v nynějším uspořádání prostor pro přibližně 45 automobilů.

U ŽST **Zadní Třeboň** je volná kapacita k parkování s ohledem na potřebu otáčení autobusu dosti omezená. Zaparkovat zde může mezi 20 a 25 vozidly. Oproti sousedním Dobřichovicím zde není nabídka spojů v železniční dopravě tak velká, proto zde nebývá počet vozidel nijak vysoký.

Na pozemní komunikaci procházející okolo železniční zastávky (ulice U Silnice) ve **Všenorech** lze zaparkovat okolo 30 vozidel. Parkování je možné ve volné šířce této komunikace a u budovy zastávky.

Orientační přehled kapacit jednotlivých parkovišť v jihozápadním kvadrantu uvádí Tabulka 5.

Tabulka 5: Přehled kapacit a hodnocení pro jednotlivá parkoviště - jihozápad

| Železniční stanice / zastávka | Kapacita [vozidla] | Hodnocení | |
|-------------------------------|-------------------------------------|--------------|-----------------------------------|
| | | stupeň [1-4] | důvody |
| Řevnice | 200 | 1 | |
| Dobřichovice | 195 | 2 | b |
| Všenory | 30 | 2 | b, c |
| Černošice-Mokropsy | 94 | 1 | |
| Černošice | 45 ul. Nad Jezem 14 ul. Kazínská | 2 | a, b (Nad Jezem), c (Kazínská) |
| Zadní Třeboň | 20 – 25 | 2 | b, c |

6 Anketní průzkum v rámci železničních stanic a zastávek

Kvůli zjištění důvodů použití automobilu k dojíždě k železničním stanicím a zastávkám byl uskutečněn anketní průzkum. V této kapitole je uvedena metodika průzkumu, lokality, ve kterých průzkum probíhal s důvodem jejich volby a otázky, které dotazník obsahoval. Samotný vzor dotazníku je přiložen v části přílohy v této práci.

6.1 Metodika anketního průzkumu

Terénní průzkum byl zaměřen na řidiče parkující u železničních stanic a zastávek na oficiálních i neoficiálních parkovištích, tak aby bylo zajištěno, že pro cesty do centra Prahy využívají jako dopravní prostředek vlak.

Sběr dotazníků zajišťoval pouze autor této práce přímo ve vyjmenovaných lokalitách uvedených v bodě 6.2, nebylo využito webové metody prezentace dotazníku.

Časové rozložení v roce bylo zvoleno v různých měsících a anketa tedy probíhala dlouhodoběji. Průzkumy probíhali v následujících měsících roku 2015:

- leden,
- březen,
- duben,
- červenec,
- srpen.

Po sestavení dotazníku proběhl sběr sedmi zkušebních dotazníků. Touto zkušební sérií byla ověřena použitelnost dotazníku, který byl ponechán ve stejné podobě.

Počet otázek byl zvolen k nízké časové zátěži pro dotazované v terénu a tím zvýšení počtu vyplněných dotazníků.

Jednotlivé průzkumy probíhaly v odpoledních hodinách, neboť další časové zdržení v ranních hodinách je pro řidiče většinou nepříjemné. Řidiči nejvíce odjíždějí z parkovišť v rozmezí mezi 15 a 18 hodinou, ovšem po této hodině nebývají parkoviště zcela prázdná, ale vozidla odjíždějí postupně až do pozdních večerních hodin.

6.2 Lokality použité pro anketní průzkum

K samotnému průzkumu byly vybrány lokality tak, aby v tomto místě došlo k posbírání více dotazníků. V některých místech (zejména železniční zastávky s malou kapacitou pro

parkující vozidla) proběhl průzkum spíše jako ověření zdrojů a důvodů zde parkujících vozidel a nebylo zde dosaženo více vyplněných dotazníků.

Z předchozího tedy vyplývá, že místy sběru dotazníků byla spíše větší parkoviště, ať už oficiální nebo živelně vzniklá bez oficiálního vyznačení.

Seznam lokalit na území Prahy, kde byl průzkum prováděn:

- Praha-Kolovraty,
- Praha-Klánovice,
- Praha-Horní Počernice,

Seznam lokalit ve Středočeském kraji, kde průzkum probíhal:

- Říčany,
- Světice,
- Strančice,
- Roztoky u Prahy,
- Úholičky,
- Černošice,
- Černošice-Mokropsy,
- Dobřichovice,
- Řevnice,
- Čelákovice.

6.3 Otázky v anketním průzkumu

V rámci anketního průzkumu bylo položeno celkem pět otázek. Jedna otázka byla otevřená, a to obec odkud řidič dojíždí. Ostatní otázky byly uzavřené.

Otázky jsou shrnuty a popsány níže.

6.3.1 Zdrojové obce

Přesné znění otázky: „Odkud jezdíte na toto parkoviště?“.

Tato otázka souvisí s druhou otázkou na důvody nevyužívání jiného druhu dopravy. Spárováním těchto otázek je zřejmé, jakou úroveň obsluhy považují za nedostatečnou, případně jaké důvody je vedou k využívání svého automobilu.

Naprostá většina obcí, z nichž cestující jezdí část cesty svým automobilem, je obsloužena linkami PID nebo SID, avšak někdy pro cestující nedostatečně.

V případě, že dotazovaní uvedli jako zdrojovou obec shodnou s obcí, ve které probíhal průzkum, byli zařazeni do první kategorie (tedy s nejmenší dojížděkou). Po ověření v mapě lze ukázat, že největší vzdálenosti mezi železniční stanicí / zastávkou a nejdlejšími místy nebývají více jak 2 – 3 kilometry.

6.3.2 Důvody nevyužívání jiného dopravního prostředku

Přesné znění otázky: *„Důvody nevyužívání jiného (bližšího) dopravního prostředku“.*

Zmapování důvodů proč cestující nevyužívají VHD na celou cestu místo svého automobilu (ve velké většině autobus, někdy i vlak na přípojně trati s nižší nabídkou obsluhy oproti trati hlavní). Důvodem může být například nedostatek spojů, nevyhovující spojení, pohodlí, apod.

Otázka je koncipována jako uzavřená s přidáním možnosti dopsání jiného důvodu než nabízených. Nabízené možnosti zkoumají např. nedostatečnou úroveň obsluhy (nedostatečná nabídka, dlouhé intervaly) a dále hlediska časové úspory, ceny, pohodlí a pocitu bezpečí autobusu versus automobilu.

6.3.3 Počet osob ve vozidle

Přesné znění otázky: *„Jezdíte sem autem většinou sám/a nebo ve více lidech?“.*

Uzavřená otázka zkoumající, zda je využíváno potenciálu obsazení automobilu. Nabídnuty byly následující možnosti:

- 1 osoba,
- 2 osoby,
- více osob.

6.3.4 Návrhy na lokality pro nová záchytná parkoviště

Přesné znění otázky: *„Využíval/a byste bližší parkoviště kdyby existovalo? Když ano, kde by mělo být?“.*

Řidičům byl umožněn návrh na nové záchytné parkoviště, které by zkrátilo vzdálenost ujetou automobilem (cílem zvýšení poměru vzdálenosti ujeté vlakem na úkor automobilu).

6.3.5 Pravidelnost parkování

Přesné znění otázky: *„Parkujete zde v pracovní dny pravidelně?“.*

Otázka zaměřená na pravidelnost parkování v pracovní dny. Zaměření na pracovní dny je z důvodu, že jak živelná, tak i oficiální záchytná parkoviště trpí nedostatečnou kapacitou

v pracovní dny a řidiči je využívají nejvíce ke svým cestám do zaměstnání. Při dotazu na celý týden by tedy docházelo ke zkreslení rozdělení na pracovní / nepracovní dny.

7 Vyhodnocení anketního průzkumu

Celkový statistický soubor činí 52 vyplněných dotazníků. Ve výběrovém souboru byla obě pohlaví, věkové kategorie převážně pracujících, ale i studenti nebo penzisté. Cílem bylo prokázání některých závislostí, které vedou řidiče k nepoužívání MHD pro celou svoji zamýšlenou cestu.

Ve vyhodnocení vidíme, že kromě šesti nabízených důvodů bylo hojně využíváno i možnosti dodat důvody další. Nicméně neustále názory kopírují pragmatické důvody, které vyplývají z nevýhod obsluhy v dané lokalitě.

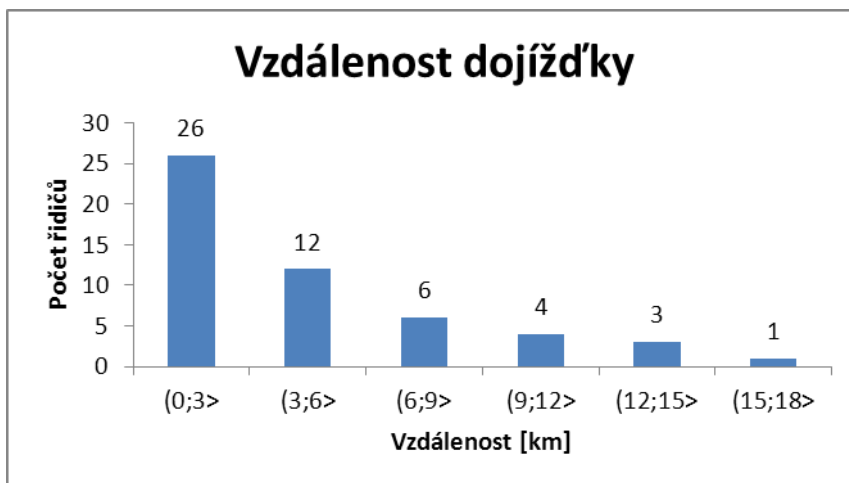
O poznání horším faktem je to, že někteří řidiči jezdí automobilem větší část cesty než by museli a to ať už žádné bližší záchytné parkoviště neexistuje (popř. v rámci zastávky / stanice vlaku nelze místo k parkování samotnými řidiči vytvořit) anebo přejíždějí k jiné železniční zastávce / stanici kvůli výhodnějším podmínkám z různých hledisek (cena, čas, větší nabídka spojů, apod.).

7.1 Zdrojové obce

Obecně se vzrůstající vzdáleností klesá počet dojíždějících řidičů. Z provedených průzkumů vyplývá, že mezní hodnotou, kterou jsou ochotni každý den absolvovat je vzdálenost kolem 15 km za jednu cestu. Finanční náklady vynaložené na takové cesty jsou nemalé oproti dlouhodobému předplatnému jízděmu.

Možnost parkování využívají nejen obyvatelé sousedních obcí, ale i nezanedbatelný počet místních obyvatel. Tento trend lze pozorovat zejména v městech, případně rozlehlejších sídlech, kde docházková vzdálenost k vlaku je leckdy velká. Důvodem mohou být nepříznivé sklonové poměry, vzdálenost větší než 1,5 až 2 km při jedné cestě.

Následující graf 3 uvádí četnost dojíždějících řidičů podle vzdálenosti. Vidíme zde postupně klesající tendenci se zvyšující se vzdáleností. Díky husté síti železničních tratí se ve většině případů vyplatí řidičům přehodnotit svojí jízdu nad vzdálenost 15 km a přetrasovat svou cestu k jiné železniční stanici, příp. zastávce, neboť finanční náklady zde bývají proti MHD mnohem vyšší. Řidič ovšem kromě finančních nároků berou v potaz celou řadu dalších parametrů, které jim šetří čas a zvyšují pohodlí. Důvody jsou řešeny v oddíle 7.2 a dále jsou zohledněny v návrhu metodiky v bodě 8.3.



Graf 3: Vzdálenost dojížd'ky řidičů

7.2 Důvody nevyužívání jiného dopravního prostředku

Dotazovaným bylo nabízeno několik odpovědí, ať už z hlediska časové náročnosti cesty nebo i ze strany financí, z nichž mohli vybrat neomezený počet navrhovaných odpovědí, případně dodat svůj další důvod. Respondenti ve všech dotaznících uvedli u této otázky celkem 75 odpovědí. Výsledky lze vidět v následujícím grafu.

Nejvíce problematickou oblastí je dle výsledků nedostatečná nabídka spojů a dlouhé intervaly, které vyplnilo celkem 24 respondentů. Často dodávali, že jim chybí večerní spoje, případně spoje na konci přepravní špičky, tudíž jsou (především v malých sídlech) odkázáni na automobil. Ale i ve větších městech nebo přímo v Praze je tento důvod zaznamenán kvůli bezpečnosti při pohybu venku ve večerních hodinách, kdy je tma.

Další z častých důvodů je argumentace delší dobou jízdy MHD než automobilem. Tento důvod vychází například z dob přestupů, delších intervalů, větších vzdálenostech při přestupu autobus – vlak, atd. V průzkumu nebylo ověřováno, nakolik řidiči znají místní linky VHD a jaké je jejich povědomí o nabídce VHD, ale zároveň je zřejmé, že řidiči, kteří by byli ochotni VHD k vlaku jezdit, si podmínky fungování ověřili a posléze se rozhodli z různých důvodů používat automobil.

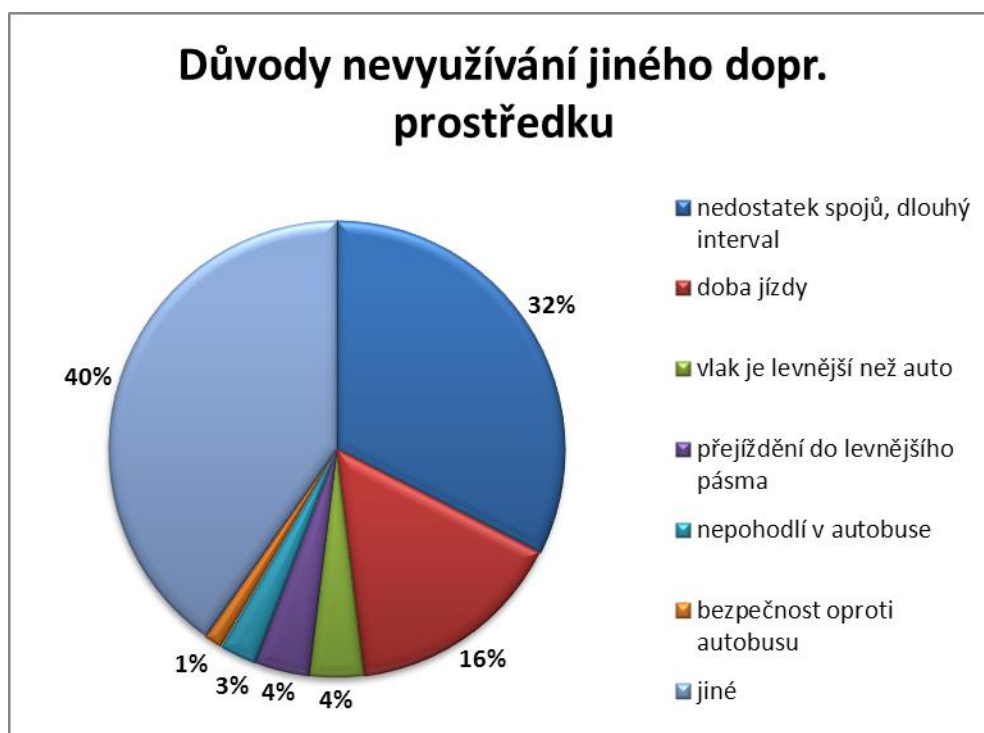
Oproti očekávání byl zaznamenán menší počet řidičů, kteří přejíždí do nižšího pásma kvůli úspoře finančních nákladů na dojíždění. Zároveň je ale potřeba dodat, že cesty řidičů mohou být prodlužovány k pásmovým železničním stanicím, které jim nabízejí kratší interval, zvláště v případech, kdy je ujetá vzdálenost jen mírně rozdílná.

Jen jeden řidič uvádí jako důvod, že se ve svém automobilu cítí bezpečněji než v autobuse.

V kategorii *jiné* byly zmíněny tyto odpovědi (celkem dalších 31 odpovědí, počet odpovědí k danému důvodu je uveden v závorce):

- nenávaznost autobusů na vlak, případně nevyhovující přípoje mezi vlaky přípojně a hlavní trati (6 respondentů)
- pohodlí, pěší přesuny (není potřeba přestupovat nebo větší pěší přesuny, dále také neochota každodenního docházení pěšky při větších vzdálenostech, příp. velká stoupání, nošení nákupů, zastávka busu je daleko) (8 respondentů),
- výběr dopravního prostředku dle cíle s ohledem na umístění zastávek jednotlivých druhů dopravy (3 respondenti),
- flexibilita, operativnost automobilu (není nutné sledovat navazující spojení, vyzvedávání dětí, apod.) (6 respondentů)
- neexistuje přímé spojení pomocí VHD (2 respondenti),
- kongesce na trase autobusu (3 respondenti),
- doba jízdy příměstským autobusem je delší než vlak (2 respondenti),
- neexistující pěší spojení od místa bydliště na nádraží a zastávka MHD zde chybí (1 respondent).

Přehled výsledků této otázky vidíme v Graf 4.



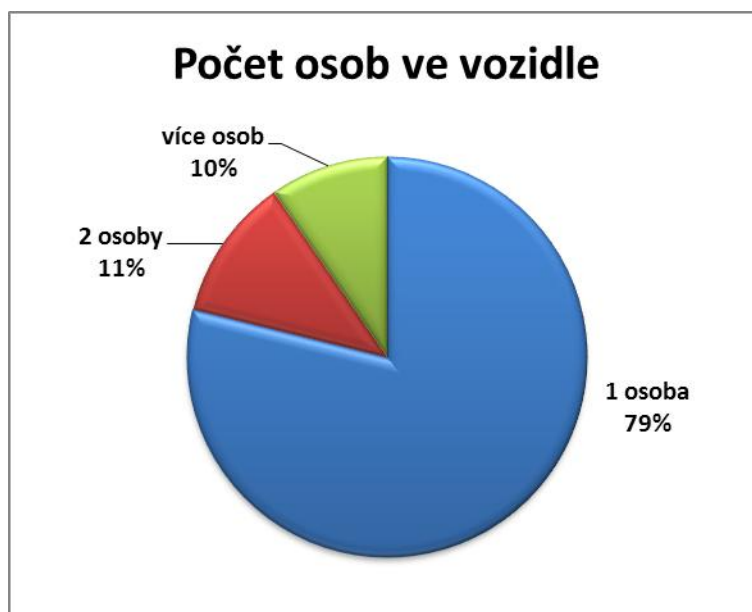
Graf 4: Důvody nevyužívání jiného dopravního prostředku

7.3 Počet osob ve vozidle

Z pohledu ekologie a využití vozidel byla položena otázka na obsazenost automobilů. Z výšečového grafu 5 vidíme, že naprostá většina vozidel je obsazena pouze jednou osobou. Pouze 21 % si rozdělily nabízené možnosti pro 2 osoby a více osob.

Bohužel nízká obsazenost automobilů (spolu se zvyšujícím se stupněm automobilizace) je v dnešním provozu velmi často viděný jev, který zahrnuje pozemní komunikace. Zároveň je třeba si uvědomit i vliv na dopravu v klidu, neboť záchytná parkoviště a obecně míst k parkování je také malé množství.

Zvýšením počtu pasažérů v automobilech by tak došlo i k zlepšení situace v místech častých kongescí i na parkovištích.



Graf 5: Počet osob pravidelně dojíždějící ve vozidle na dané parkoviště

7.4 Návrhy na lokality pro nová záchytná parkoviště

Dotazovaní respondenti byli požádáni, aby navrhli lokalitu, kde by mělo vzniknout nové záchytné parkoviště tak, aby jim to zjednodušilo cestování.

Bohužel většina řidičů odpovídala, že aktuální parkoviště jim vyhovuje. Velmi častým dodatkem bylo, že by uvítali, aby se stávající parkoviště rozšířila, což by jim zajistilo větší pravděpodobnost, že bez obtíží zaparkují.

Z této otázky vzešly tyto návrhy:

- záchytné parkoviště u železniční zastávky Zeleneč,

- rozšíření parkoviště v Říčanech u křižovatky ulic 17. listopadu a Politických vězňů.

Poměr odpovědí je zachycen v grafu 6. Celkem 50 respondentů odpovědělo záporně, pouze 2 uvedli výše zmíněné návrhy.



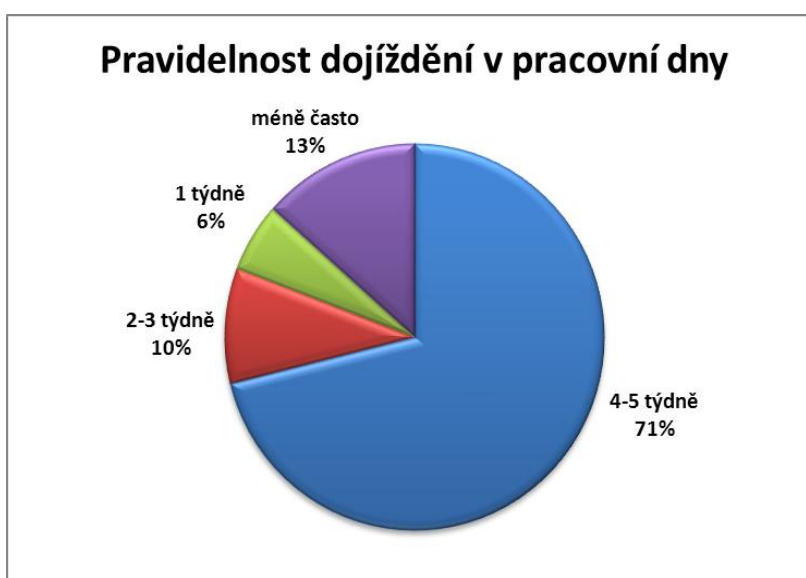
Graf 6: Návrhy na nová parkoviště

7.5 Pravidelnost parkování

Poslední otázkou byla pravidelnost dojíždění v pracovní dny, jak je patrné v grafu 7. Nejvíce řidičů jezdí na jedno stálé parkoviště každý pracovní den v týdnu.

Z hlediska rozvržení zjištěných dat můžeme říci, že řidiči, kteří zde neparkují pravidelně (6 + 13 procent), jsou příležitostnými zájemci a parkují zde buď jednou týdně nebo ještě méně často (náhodně, např. při cestě na výlet).

Desetina řidičů využívá záchytná parkoviště 2krát – 3krát týdně.



Graf 7: Pravidelnost dojíždění na parkoviště v pracovní dny za týden

8 Návrh systému parkovišť v řešených oblastech s návazností na veřejnou dopravu

8.1 Legislativa spojená s návrhem nových záchytných parkovišť

Podobu parkování řeší norma **ČSN 73 6056** „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel.“ [27] Ta uvádí jednotlivé zásady návrhu a prostorové uspořádání parkovacích stání. Dále uvádí postup návrhu optimálního počtu parkovacích stání dle nároků funkčních ploch, kde se parkoviště vyskytují.

V České republice není v platnosti žádná právní norma platná pro výstavbu záchytných parkovišť. Existují pouze pravidla při jakých je výhodné tato parkoviště zřizovat. Chybí ovšem metodika se systémovým řešením parkovišť, tj. jejich rozmístění, potenciální lokality s postupným nárůstem dopravy v klidu.

S ohledem na dnešní stav kongescí na okraji velkých měst (Prahy) by jedna ze součástí dopravního plánování měla být strategie výstavby záchytných parkovišť, která by odklonila část automobilů a odlehčila tak radiálám.

Při snížení intenzit je třeba ovšem zabránit nově se indukující dopravě, například ekonomickými faktory ovlivňující řidiče, případně stavebními úpravami. Dále je nutné uvažovat zvýšení intenzit na příjezdové komunikaci k záchytnému parkovišti. Záchytná parkoviště není vhodné umisťovat například do obytných zón.

Při plánování nových dopravních staveb je v prvotní fázi s parkovištěm počítáno, ale v konečné podobě se návrh mnohdy nepodaří zrealizovat. Příkladem budiž nové stanice metra linky A na Evropské ulici v Praze. Problémem návrhu těchto zařízení může být i předimenzování, které vede k nadměrnému nárůstu potřebných finančních prostředků.

Situace se dnes vyvíjí tak, že záchytná parkoviště staví přímo obce, případně městské části na pozemcích jim patřících nebo po dohodě s vlastníkem pozemků ke stanicím přilehlých, kterým je dnes Správa železniční dopravní cesty, s. o.

8.2 Podmínky pro zřízení záchytného parkoviště

Podmínky lze rozdělit do několika kategorií. Zde jsou uvedeny některé nejdůležitější aspekty, a to technické (stavební, provozní), ekonomické (způsob ovlivňování řidičů, financovatelnost samotného parkoviště), motivační a legislativní.

8.2.1 Technické

Mají za cíl propojit záchytné parkoviště pro IAD spolu s VHD do jednoho kompaktního celku tak, aby vznikl přestupní uzel mezi automobilem a prostředkem VHD / MHD.

- velmi dobrá dostupnost VHD (minimalizace přestupních dob),
- kvalita VHD (přesnost, kapacita),
- konkurenceschopnost vůči IAD (minimalizace cestovních dob).

8.2.2 Ekonomické

Při zřizování záchytného parkoviště je nutno brát v potaz rovněž i ekonomické aspekty, které jsou v dnešní době většinou rozhodujícím kritériem. Nejdůležitějšími součástmi jsou zejména:

- investiční náklady,
- provozní náklady,
- návratnost investic.

8.2.3 Motivační

Pro podporu cestování prostředky VHD je možno zavádět k ovlivnění řidičů prostředky motivační, například:

- zlevněné jízdné na VHD pro zde parkující (systém dříve fungující na pražských P+R),
- diferenciací poplatků za parkování dle vzdálenosti od centra (nižší poplatky dále od centra) (*zdroj: [26]*),
- levnější parkování pro vozidlo obsazené více osobami.

8.2.4 Legislativní

Pro podporu cestování VHD lze použít i restriktivní opatření, které řidiče donutí řidiče přehodnotit potřebu jízdy do centra města, uvedme několik příkladů:

- znemožnění nebo omezení vjezdu do centra města,
- redukce počtu parkovacích stání v centrech měst
- omezení dob parkování v okolí
 - zde hrozí ovšem nebezpečí přesunu krátkodobého parkování na záchytné parkoviště, což je při nedostatku stání na záchytných parkovištích nežádoucí

8.3 Metodika návrhu nových záchytných parkovišť u železničních stanic

Při navrhování nových záchytných parkovišť by bylo vhodné uvažovat všechny vlivy na řidiče, které rozhodují o výběru toho kterého parkoviště. V následujících bodech jsou uvedeny vlivy, které řidiči vnímají a dále cíle, které by se budováním sítě záchytných parkovišť mohlo dosáhnout.

Správné vytipování zdrojových lokalit a svedení k co nejbližšímu kapacitnímu druhu dopravy je nutné. Záchytná parkoviště u autobusových linek dnes nejsou řešením právě z důvodu zdržení kongescemi, které jsou důvodem pro přesezení do vozidel a nevyužívání autobusů.

8.3.1 Hlavní faktory

Mezi hlavní faktory, které rozhodují o atraktivitě záchytného parkoviště a které řidiči sledují, patří:

- a) **dostupnost zdrojových obcí VHD, ve městech uvažovat i o místní (městské) dopravě**
 - a. při intervalu linek VHD větším jak 30 minut ověřit míru využívání těchto návazných linek,
 - i. Obyvatelé bydlící blízko velkých sídel jsou zvyklí na kratší intervaly, lze tedy očekávat, že čím blíže velkému sídlu (kam dojíždí), tím očekávají kratší interval.
 - b. večerní spoje – problematické (nižší obsazenost, avšak rozhodující pro volbu VHD / auto).
- b) **lomy tarifních pásem** (inklinace k přejezdění do levnějšího pásma při malé časové rozdíllosti)
- c) **pásmové stanice** (přejezdění k lepšímu intervalu, příp. při možnosti výběru – časová (kilometrická) vzdálenost)
- d) **spádovost** (úřady, obchody, služby, ...)
- e) **nabídka vlakových spojů** (častější interval indukuje nové cestující)
- f) **vztah mezi dojížděnkou automobilem a úrovní obsluhy**
 - a. s horší obsluhou VHD vzrůstá vzdálenost, kterou jsou řidiči ochotni dojíždět
- g) čím častější **kongesce** na pozemních komunikacích, tím větší míra dojíždění na vlak

8.3.2 Cíle

Hlavní cíle, kterých by bylo možné dosáhnout vybudováním nových záchytných parkovišť:

- a) odlehčení radiálám,

- b) přilákání nových cestujících do vlaků,
- c) snižování vzdálenosti, kterou řidiči jezdí autem a naopak prodloužit vzdálenost ujetou prostředkem VHD.

Kromě budování záchytných parkovišť je možné snížit počet řidičů dojíždějících automobilem například těmito způsoby:

- a) optimalizovat síť autobusů tak za účelem zajištění co nejtěsnější vazby na železnici
- b) preference autobusů, čímž může dojít k omezení přesezení cestujících do automobilů

8.4 Návrh nových záchytných parkovišť

K doplnění sítě záchytných parkovišť a tím snížení vzdálenosti k nejbližšímu parkovišti mohou být využity následující lokality. Bylo dbáno na umístění v rámci obecních pozemků nebo pozemků ve vlastnictví SŽDC, s. o. tak, aby nemusely být pozemky složitě vykupovány.

Kapacita by musela být navržena individuálně tak, aby nedocházelo k přetížení pozemních komunikací.

Z dotazníkového průzkumu vzešly návrhy na dvě lokality: Zeleneč a Říčany. Záchytným parkovištěm v Zelenči se zabývá v následujícím bodě. Návrh na rozšíření záchytného parkoviště v Říčanech v oblasti obchodního centra Lihovar (u křižovatky ulic Politických vězňů a 17. listopadu), kde již bylo menší parkoviště vybudováno, je ovšem problematický s ohledem na soukromé vlastnictví pozemků *zdroj:[25]*. Do budoucna to je ovšem jedna z posledních možností, kde nové parkoviště může vzniknout. Pozemky, které patří městu Říčany se nacházejí v ulici Kamenická na severní straně ŽST Říčany u PHS. Úpravy provedené v poslední době v ulici Ruská nedovolují vjezd do ulice Kamenická pevnými zábranami, tudíž nelze předpokládat využití v blízké budoucnosti jako záchytné parkoviště. S vybudováním nového záchytného parkoviště by zde došlo k navýšení počtu projíždějících vozidel v obytné oblasti, což by mohlo vést k rozporům s místními obyvateli.

8.4.1 Zeleneč

V jižní části železniční zastávky jsou pozemky vhodné pro vybudování záchytného parkoviště, které by do této obce mohla přesunout část vozidel jedoucích dnes až do Prahy-Horních Počernic.

Plánek místa s vyznačením katastrálních hranic je umístěn v přílohách této práce. Jako nejvhodnější umístění se jeví dnešní plocha s ozeleněním v podobě stromů. Dalším pozemkem je obecní pozemek, kde je neudržovaná budova. Zde by bylo nutné vyhradit finance na stržení zbytků budovy a celkovou úpravu okolí.

8.4.2 Černošice

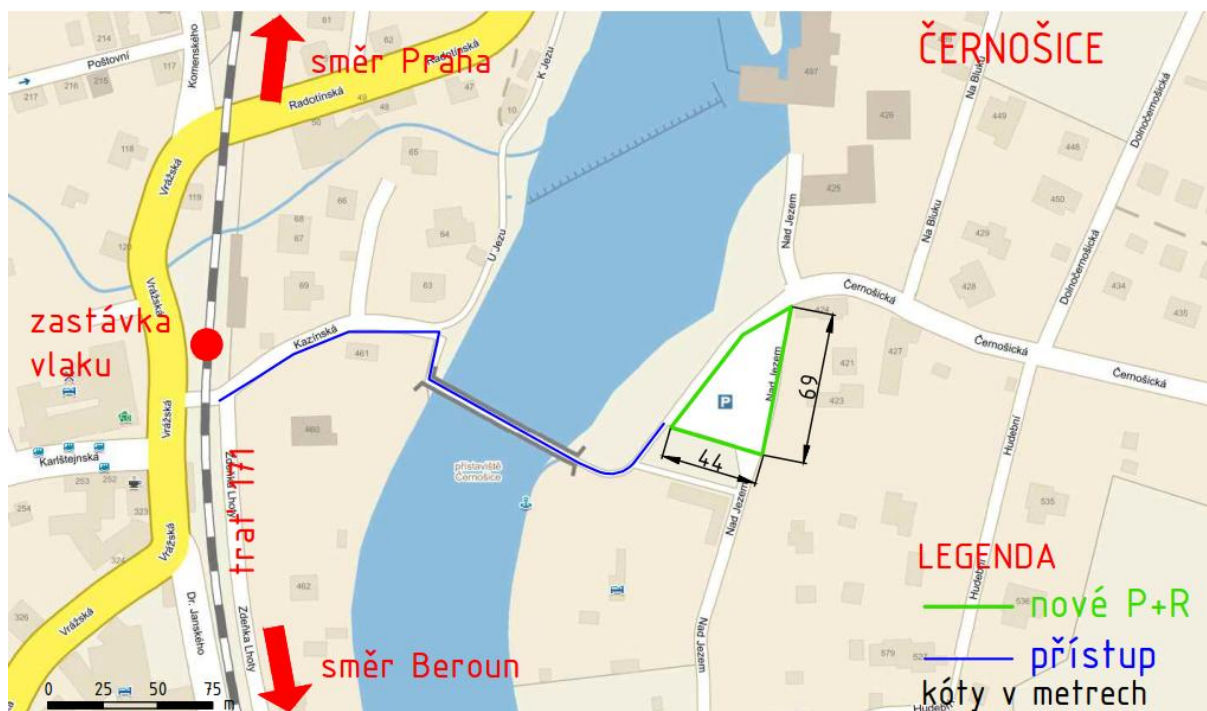
Obyvatelům oblasti Kazín a MČ Praha-Lipence, kde jsou velké docházkové vzdálenosti k nejbližším zastávkám MHD by mohlo přinést zkrácení jejich cest automobilem nové záchytné parkoviště v oblasti Černošic. Dnes se v tomto území nachází nezpevněná plocha, kde automobily parkují v počtu jednotek vozidel, jak je vidět na Obrázek 28. Při lepší informovanosti řidičů by se mohli eliminovat jejich jízdy až do Prahy.



Obrázek 28: Nezpevněná plocha parkoviště, foto: D. Koubek

Záchytné parkoviště by bylo umístěno v ulici Nad Jezem a přístup k železniční zastávce Černošice by byl po stávající pěší lávce přes řeku Berounku a následně ulicí Kazínská (viz. Obrázek 29). Celková délka pěšího přesunu kolem 270 metrů (*zdroj: měření mapy.cz*).

Velikost ohraničené plochy navrhovaného parkoviště je 1 750 m².



Obrázek 29: Mapa širších vztahů pro navrhované záchytné parkoviště Černošice, podklad: [29], úpravy: autor

8.4.3 Hostivice

S ohledem na nedostatečný počet nově vybudovaných parkovacích stání před staniční budovou ŽST Hostivice by další parkovací místa mohla vzniknout na dnes nezaplněné ploše přiléhající ke staničním kolejím, zachycené na Obrázek 30.

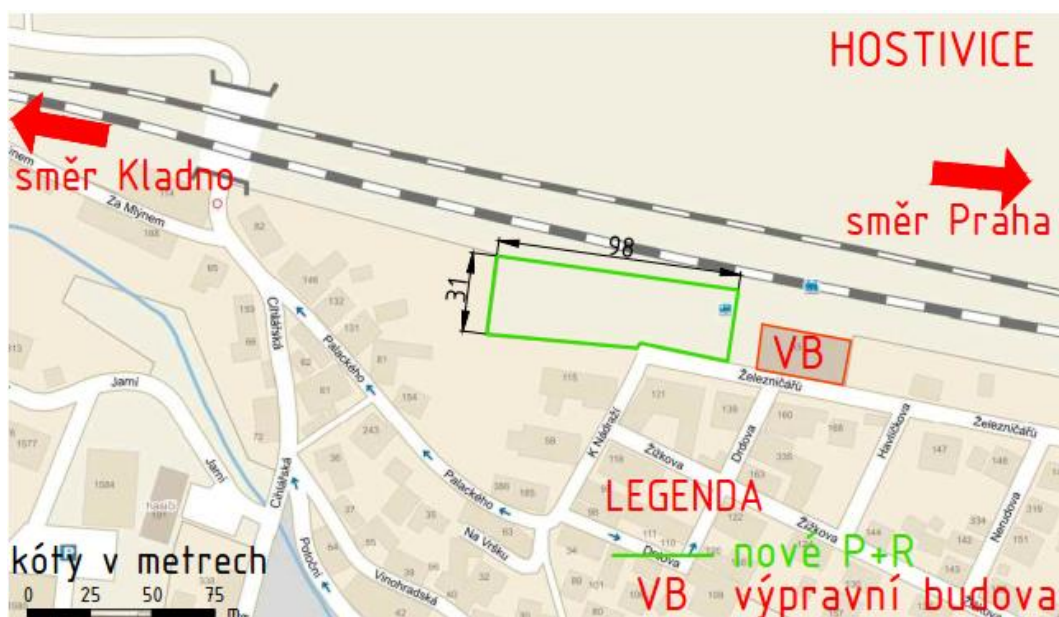


Obrázek 30: Volná plocha v obvodu ŽST Hostivice, foto: D. Koubek

Dnes je tento prostor využíván pouze jako obratiště autobusů při náhradní autobusové dopravě za vlaky.

Rozloha areálu by dovolovala vybudovat záchytné parkoviště, do kterého by mohlo být zakomponováno obratiště pro menší počet autobusů.

Rozloha vyznačené plochy, která je zakreslena v Obrázek 31, je necelých 2 900 m².



Obrázek 31: Mapa širších vztahů pro navrhované záchytné parkoviště Hostivice, podklad: [29], úpravy: autor

8.4.4 Praha-Uhřetěves

Vozidla, která nyní parkují v ulicích okolo této železniční stanice, by se mohla přesunout na nyní nevyužitou plochu podél staničních kolejí zakreslenou v Obrázek 32. Pozemek je ve správě společnosti České dráhy, a. s. (zdroj: [25])

Záchytné parkoviště by mohlo sloužit řidičům, kteří v současné době pokračují automobilem dále ke stanicím metra nebo do centra města. Je třeba ale připomenout, že přidání dalších intenzit do již tak přetížené ulice Přátelství není vhodné. Bylo by nutné zvážit výhody a nevýhody tohoto řešení a zpracovat odborný odhad, kolik vozidel by se na tyto pozemní komunikace naindukovalo.

Výměra vyznačené plochy je přibližně 3 300 m².



Obrázek 32: Mapa širších vztahů pro navrhované záchytné parkoviště Praha-Uhřetěves, podklad: [29], úpravy: autor

9 Závěr

Provedené terénní průzkumy ukázaly, že poptávka po parkovacích stáních u železničních stanic a zastávek je v mnoha lokalitách značná. V některých obcích a městech vznikla nová záchytná parkoviště, v jiných dochází naopak k výrazné regulaci parkovacích míst.

Možnosti parkování byly prověřovány především na elektrifikovaných tratích s omezením do druhého tarifního pásma systému PID, což činí pásmo, kde je nejvýznamnější počet těchto parkovišť. Jedinou výjimkou jsou záchytná parkoviště P+R Český Brod, který se nachází v tarifním pásmu 3. Tato železniční stanice je zde uvedena jako příklad moderního pojetí rekonstrukce přednádraží a vytvoření konceptu propojení několika druhů dopravy v jednom funkčním celku.

Kapacity jednotlivých parkovišť, provozovaných ať už oficiálně nebo neoficiálně, se od sebe velmi liší. V některých případech dosahuje počet parkovacích stání k dvěma stům, jinde pouze jednotek vozidel. Tento počet závisí na mnoha okolnostech, samozřejmě zásadní je dostupný prostor, ale v případě dostatečného prostoru i atraktivita lokality pro řidiče. Největší záchytná parkoviště obecně vznikají tam, kde je velká nabídka spojů v železniční dopravě.

Záchytná parkoviště prozatím nevznikají ve vnějších pásmech u autobusové dopravy. Naopak časté kongesce na trasách autobusů cestující přesvědčí k přechodu do automobilu a jejich jízda směřuje v lepším případě k vlaku, v horším hledají objízdné trasy a jezdí do Prahy automobilem. Na druhou stranu přechodem většího počtu řidičů z automobilů do VHD by se snížila zátěž na kongescemi zužovaných radiálách a tím by se mohla zlepšit plynulost provozu.

U všech řešených parkovišť je popis s informacemi o parkovištích, jejich vývoji, apod. Lokality byly pro přehlednost rozděleny do 4 kvadrantů, hranicemi je řeka Vltava pro směr východ – západ a historické jádro města Praha pro směr sever – jih.

Z terénních průzkumů v daných lokalitách byl zaznamenán počet dostupných parkovacích míst a u každého parkoviště je provedeno hodnocení podle několika kritérií zejména zaměřených na komfort, který řidiči nabízí (tzv. user-friendly přístup).

Kvůli zjištění důvodů vedoucích řidiče k nevyužívání prostředků VHD byl proveden anketní průzkum. Naprostá většina (71 %) dotazovaných je pravidelným uživatelem konkrétního parkoviště a parkuje na tomto parkovišti v pracovních dnech 4krát nebo 5krát za týden.

Největší zjištěnou vzdáleností, kterou řidiči pravidelně dojíždějí je 15 kilometrů. Největší procento řidičů dojíždí ze vzdálenosti do 6 kilometrů.

Samotní řidiči na dotaz, zda vědí o lokalitě, kde by bylo vhodné vybudovat nové záchytné parkoviště, které by jim vyhovovalo více, odpovídali většinou záporně. Ze všech dotazníků vzešly dva návrhy. Návrh lokality Zeleneč byl prověřen a v přímém sousedství železniční zastávky se nachází pozemky ve vlastnictví Správy železniční dopravní cesty, s. o. a obce Zeleneč. Pro nové záchytné parkoviště v navrhovaných Říčanech jsou k dispozici pozemky ve vlastnictví města, nicméně v této lokalitě by mohla realizace narazit na nesouhlas obyvatel kvůli zvýšení počtu automobilů. Jiná příjezdová komunikace by se realizovala obtížně. Dále byla navržena další tři nová záchytná parkoviště: Černošice, Hostivice a Praha-Uhřetěves.

Nejčastější důvody, které řidiče vedou k používání automobilu místo prostředků VHD se dají shrnout do těchto kategorií:

- nedostatek spojů, dlouhý interval,
- nenávaznost spojů
- pohodlí, nepohodlné přestupy mezi autobusem a vlakem, velká docházková vzdálenost od domu k vlaku,
- flexibilita, operativnost s automobilem,
- rozdíl v době jízdy (cesta automobilem je rychlejší než autobusem).

Z průzkumu dále vyplývá, že nejčastěji řidiči jezdí na parkoviště pravidelně ve vozidle sami, uvádí to celých 79 % dotazovaných.

Shrnutím důvodů uvedených dotazovanými byla zpracována část zachycující hlavní faktory, které ovlivňují řidiče a rozhodují o změně dopravního prostředku z VHD na IAD a také o výběru nejvhodnější lokality pro parkování. Bylo zjištěno, že těmito faktory je:

- dostupnost zdrojových obcí VHD,
- lomy tarifních pásem,
- pásmové stanice,
- spádovost,
- nabídka spojů v železniční dopravě,
- vztah mezi dojížděnou automobilem a úrovní obsluhy VHD,
- kongesce na pozemních komunikacích.

10 Použité zdroje

- [1] Parkoviště P+R. *TSK Praha, a. s.* [online]. [cit. 2015-08-24]. Dostupné z: <http://www.tsk-praha.cz/wps/portal/root/aktualni-doprava/parkoviste>
- [2] TSK zavádí bezplatný provoz na dvou parkovištích P+R. *TSK Praha, a. s.* [online]. 2014 [cit. 2015-08-24]. Dostupné z: <http://www.tsk-praha.cz/tiskova-zprava/3beee106-ed2e-4cbf-8be3-ccfe5eabbf08>
- [3] Ukončení projektu - rekonstrukce prostoru u řevnického nádraží. *Město Řevnice* [online]. 2015 [cit. 2015-08-24]. Dostupné z: <http://www.revnice.cz/aktualita/852/UKONCENI-PROJEKTU-REKONSTRUKCE-PROSTORU-U-REVNICKEHO-NADRAZI>
- [4] Cyklotrasa 3 do Regensburgu se v Plzeňském kraji mění. *Plzeňsko na kole* [online]. 2012 [cit. 2015-08-24]. Dostupné z: <http://www.plzenskonakole.cz/cz/cyklotrasa-cislo-3-do-regensburgu-se-v-plzenskem-kraji-meni-912.htm>
- [5] Přívoz Kazín. *Přívoz Kazín* [online]. [cit. 2015-08-24]. Dostupné z: <http://www.privozkazin.cz/>
- [6] Trvalé změny PID od 14.6.2009. *ROPID* [online]. 2009, 27.4.2011 [cit. 2015-08-24]. Dostupné z: http://www.ropid.cz/trvale-zmeny-pid-od-14.6.2009__s237x757.html
- [7] Pavel Procházka: Rozvoj pražské železnice naráží na limity infrastruktury. HARÁK, Martin. *Železničář* [online]. 2014 [cit. 2015-08-24]. Dostupné z: <https://zeleznicar.cd.cz/zeleznicar/rozhovor/pavel-prochazka--rozvoj-prazske-zeleznice-narazi-na-limity-infrastruktury/-4896/>
- [8] 2013: Více lidí jezdí po Praze vlakem a více jich používá integrované jízdenky. *ROPID* [online]. 2014, 15.1.2015 [cit. 2015-08-24]. Dostupné z: http://www.ropid.cz/2013:-vice-lidi-jezdi-po-praze-vlakem-a-vice-jich-pouziva-integrované-jizdenky__s274x2280.html
- [9] Návrh řešení dopravy u železnice. *Úřad Městské části Praha-Kolovraty* [online]. 2015 [cit. 2015-08-24]. Dostupné z: <http://www.kolovraty.cz/aktuality/399-upravy-dopravy>
- [10] Slavnostní ukončení projektu "Parkoviště P+R Český Brod II.". *Město Český Brod* [online]. 2015 [cit. 2015-08-24]. Dostupné z: <http://www.cesbrod.cz/item/slavnostni-ukonceni-projektu-parkoviste-p-r-cesky-brod-ii-15580>
- [11] Praha by mohla o polovinu zvýšit počet parkovacích míst P+R. *Česká televize* [online]. 2015 [cit. 2015-08-24]. Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/1558658-praha-mohla-o-polovinu-zvysit-pocet-parkovacich-mist-pr>

- [13] Parkoviště P+R. *Dopravní podnik hlavního města Prahy, a. s.* [online]. [cit. 2015-08-24]. Dostupné z: <http://www.dpp.cz/parkoviste-p-r/>
- [14] ETS Paid Park & Ride. *The city of Edmonton* [online]. [cit. 2015-08-24]. Dostupné z: http://www.edmonton.ca/transportation/ets/riding_ets/ets-paid-park-and-ride.aspx
- [15] BORECKÝ, Petr. MĚSTO ÚVALY. *Regulace parkování v centru odstartuje v srpnu!* [online]. 2015 [cit. 2015-08-11]. Dostupné z: http://www.mestouvaly.cz/e_download.php?file=data/titulka/1csleft_7.pdf&original=Regulace+parkov%C3%A1n%C3%AD+v.pdf
- [16] *Oznámení: Modernizace traťového úseku Praha-Běchovice - Úvaly* [online]. 2013 [cit. 2015-08-11]. Dostupné z: http://www.mestouvaly.cz/e_download.php?file=data/messages/obsah_41_1.pdf&original=oznameni_modernizace_trat_useku.pdf
- [17] Nový jízdní řád ČD posiluje pražskou a středočeskou dopravu. *Město Praha* [online]. 2014 [cit. 2015-08-24]. Dostupné z: http://www.praha.eu/jnp/cz/doprava/vlakova/novy_jizdni_rad_cd_posiluje_prazskou_a.html
- [18] Kapitola V. Zapojení železniční dopravy do integrovaných dopravních systémů. In: *Projekt Zvýšení vědeckovýzkumného potenciálu pracovníků a studentů technických vysokých škol v oblasti dopravy a nových dopravních technologií* [online]. 2009 [cit. 2015-08-24]. Dostupné z: <http://projekt150.ha-vel.cz/node/142>
- [19] DRDLA, Pavel. *Systémy IDS v krajích České republiky* [online]. [cit. 2015-08-24]. Dostupné z: <http://www.drkla.wz.cz/ids-v-cr.htm>
- [20] VAŘEČKA, Jiří. Integrovaný dopravní systém Ústeckého kraje. *MHDinfo* [online]. 2013 [cit. 2015-08-24]. Dostupné z: <http://www.mhdinfo.cz/?p=ids/idsuk>
- [21] EXNER, Oskar. Příměstská doprava posiluje. *Portál hlavního města Prahy* [online]. 2008 [cit. 2015-08-24]. Dostupné z: http://www.praha.eu/jnp/cz/doprava/vlakova/primestska_doprava_posiluje.html
- [22] Pod dálničním mostem je umístěné nové parkoviště P+R. *Izdoprava* [online]. 2010 [cit. 2015-08-24]. Dostupné z: <http://www.izdoprava.cz/sluzba-motoristum/2010/pod-dalnicnim-mostem-je-umistene-nove-parkoviste-pr/>
- [23] Záchytné parkoviště ulice Pražská – OTEVŘENO!. *Město Dobříš* [online]. 2013 [cit. 2015-08-24]. Dostupné z: <http://www.mestodobris.cz/zachytne-parkoviste-ulice-prazska-otevreno/d-466188>

- [24] Projekt Parkoviště P+R ČD, Český Brod. In: *Město Český Brod* [online]. 2012 [cit. 2015-08-24]. Dostupné z: <http://www.cesbrod.cz/item/projekt-parkoviste-p-r-cd-cesky-brod>
- [25] WMS - Katastrální mapy. *Český úřad zeměměřičský a katastrální* [online]. [cit. 2015-08-24]. Dostupné z: <http://geoportal.cuzk.cz/geoprohlizec/?wmcid=485>
- [26] HOLAN, Luboš. *Posouzení možnosti zřízení záchytných parkovišť systému Park and Ride ve vybraném městě Plzeň*. Pardubice, 2014. Bakalářská práce. Univerzita Pardubice.
- [27] Norma ČSN 73 6056 – Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel. Praha: Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, 2011. 28 s.
- [28] JAREŠ, Martin. Hamburská integrovaná doprava - první IDS na světě. In: *Integrované dopravní systémy* [online]. 2008 [cit. 2015-08-24]. Dostupné z: http://ids.zastavka.net/id-clanky/01-2008_mj.phtml
- [29] SEZNAM.CZ, A. S. *Www.mapy.cz* [online]. [cit. 2015-08-24]. Dostupné z: www.mapy.cz
- [30] Úprava parkoviště v Podmoráni. *Obec Úholičky* [online]. [cit. 2015-08-24]. Dostupné z: <http://www.obec-uholicky.cz/obecni-urad/projekty-uzavrene/parkoviste-podmoran/>
- [32] *Ročenka dopravy 2008* [online]. 2009 [cit. 2015-08-24]. Dostupné z: <http://www.tsk-praha.cz/static/udi-rocenka-2008-cz.pdf>
- [33] *Ročenka dopravy 2015* [online]. 2015 [cit. 2015-08-24]. Dostupné z: <http://www.tsk-praha.cz/static/udi-rocenka-2008-cz.pdf>
- [34] *Parkoviště u závory* [online]. [cit. 2015-08-24]. Dostupné z: <http://www.soused2014.cz/program/kauzy/parkoviste-u-zavory/>
- Vyhláška 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb

Seznam příloh

Příloha 1: Vyznačení pozemků vhodných pro vybudování záchytného parkoviště Zeleneč,

Mapový podklad: © Český úřad zeměměřičský a katastrální, www.cuzk.cz

Příloha 2: Vzor dotazníku pro anketní průzkum

Příloha 3: Výsledky anketního průzkumu, dotazníky 1 - 19

Příloha 4: Výsledky anketního průzkumu, dotazníky 20 - 42

Příloha 5: Výsledky anketního průzkumu, dotazníky 43 - 52

Příloha 2: Vzor dotazníku pro anketní průzkum

K612 – ÚSTAV DOPRAVNÍCH SYSTÉMŮ
FAKULTA DOPRAVNÍ, ČVUT V PRAZE



ZÁCHYTNÁ PARKOVIŠTĚ U VLAKŮ PID

ANKETNÍ PRŮZKUM K BAKALÁŘSKÉ PRÁCI

Místo průzkumu: _____

Datum průzkumu: _____ Čas průzkumu: _____

Doplňující údaje: _____

1. Odkud jezdíte na toto parkoviště?

2. Důvody nevyužívání jiného (bližšího) dopravního prostředku?

nedostatečná nabídka spojů, dlouhé intervaly

doba jízdy (autem rychleji než autobusem)

CENA:

vlak je levnější než jet celou cestu autem

přejezdění do „levnějšího“ pásma (kupuji si pouze např. pražský kupón)

nepohodlí v autobuse

pocit subjektivní bezpečnosti oproti cestě autobusem

jiné: _____

3. Jezdíte autem většinou sám/a nebo ve více lidech?

1 osoba

2 osoby

více osob

4. Využíval/a byste bližší parkoviště kdyby existovalo? Když ano, kde by mělo být?

ANO Lokalita: _____

NE

5. Parkujete zde v pracovní dny pravidelně?

4-5 krát týdně

2-3 krát týdně

1 týdně

méně často

DAVID KOUBEK, student Fakulty dopravní ČVUT, kontakt: koubeda1@fd.cvut.cz

Příloha 3: Výsledky anketního průzkumu, dotazníky 1 - 19

| ÚDAJE O DOTAZNÍKU | | | | 1. MÍSTO DOJÍŽDKY | | 2. DŮVODY NEVYUŽÍVÁNÍ JINÉHO DOPR. PROSTŘEDKU | | | | | | | | 3. POČET OSOB VE VOZIDLE | | | 4. NÁVRHY NA BLIŽŠÍ PARKOVIŠTĚ | | 5. PRAVIDELNOST DOJÍŽDĚNÍ V PRACOVNÍ DNY | | | | | |
|-------------------|-----------------------|-----------|------------------------|---------------------|--------------------|---|-----------------|-----------|----------------------------------|---------------------------------------|---------------------------|---------------------------------|--|--------------------------|--------------|--------------|--------------------------------|-----------------------|--|--------------------|--------------------|--------------|-----------------|-----|
| Pořadí | Místo | Datum | Čas dokončení průzkumu | 1. Odkud | 2. Vzdálenost [km] | 2.1. nedostatek spojů, dlouhý interval | 2.2. doba jízdy | 2.3. cena | 2.3.1. vlak je levnější než auto | 2.3.2. přejezdění do levnějšího pásma | 2.4. nepohodlí v autobuse | 2.5. bezpečnost oproti autobusu | 2.6. poznámky | 2.6. jiné | 3.1. 1 osoba | 3.2. 2 osoby | 3.3. více osob | 4.1. Blíže parkoviště | 4.1.1. Lokalita bližšího park. | 5.1. 4-5krát týdně | 5.2. 2-3krát týdně | 5.3. 1 týdně | 5.4. méně často | |
| 1 | Praha-Kolovraty | 6.1.2015 | 15:30 | Tehovec | 10,1 | ANO | ANO | ANO | | ANO | | | chybí spoj na konci špičky | | ANO | | | NE | rozšířit toto | ANO | | | | |
| 2 | Praha-Kolovraty | 6.1.2015 | 16:05 | Křenice | 4,1 | ANO | ANO | | | | ANO | ANO | | | ANO | | | NE | rozšířit toto | ANO | | | | |
| 3 | Praha-Kolovraty | 6.1.2015 | 16:20 | Vyžlovka | 13,2 | | ANO | ANO | ANO | ANO | | | | | ANO | | | NE | | ANO | | | | |
| 4 | Říčany | 7.1.2015 | 15:50 | Kuří | 3,8 | ANO | | | | | | | | | ANO | | | NE | rozšířit toto | | ANO | | | |
| 5 | Říčany | 7.1.2015 | 15:55 | Křenice | 4,6 | ANO | ANO | | | | | | | | ANO | | | NE | | ANO | | | | |
| 6 | Říčany | 7.1.2015 | 16:00 | Říčany | n/a | | | ANO | ANO | | | | | | ANO | | | ANO | u Lihovaru v zadní části k nádraží | ANO | | | | |
| 7 | Říčany | 7.1.2015 | 16:10 | Kozojedy | 12,4 | | | | | | | | nenávaznost busů na vlak, pohodlí | | | ANO | | NE | | ANO | | | | |
| 8 | Praha-Klánovice | 6.3.2015 | 17:15 | Sibřina | 4,3 | ANO | | | | | | | | | | | ANO | NE | | ANO | | | | |
| 9 | Praha-Klánovice | 6.3.2015 | 17:52 | Klánovice | n/a | ANO | | | | | | | večer bus nejede | | ANO | | | NE | | | | | ANO | |
| 10 | Roztoky u Prahy | 17.3.2015 | 15:30 | Velké Přílepy | 6,8 | | ANO | | | | | | pracoviště na Masaryk.n. - >přímější cesta | | ANO | | | NE | | | ANO | | | |
| 11 | Roztoky u Prahy | 17.3.2015 | 16:00 | Roztoky u P. | n/a | | | | | | | | cesta do kopce, nepřipoje na BUS | | ANO | | | NE | | ANO | | | | |
| 12 | Roztoky u Prahy | 17.3.2015 | 16:15 | Roztoky u P. | n/a | | ANO | | | | ANO | | vlak rychlejší než bus | | ANO | | | NE | | ANO | | | | |
| 13 | Roztoky u Prahy | 17.3.2015 | 16:20 | Roztoky-Tiché údolí | 1,2 | | | | | | | | vlak přímější | | ANO | | | NE | | ANO | | | | |
| 14 | Roztoky u Prahy | 17.3.2015 | 16:30 | Solníky | 2 | ANO | ANO | | | | | | | | | ANO | | NE | | ANO | | | | |
| 15 | Roztoky u Prahy | 17.3.2015 | 16:35 | Roztoky u P. | n/a | | | | | | | | dle cíle bus / vlak | | ANO | | | NE | | | | ANO | | |
| 16 | Praha-Horní Počernice | 20.3.2015 | 15:45 | Čelákovice | 11,9 | | ANO | | | | | | | | ANO | | | NE | | | | | | ANO |
| 17 | Praha-Horní Počernice | 20.3.2015 | 16:00 | Praha-Klánovice | 8,3 | ANO | | | | | | | | | | ANO | | NE | | | | | | ANO |
| 18 | Praha-Horní Počernice | 20.3.2015 | 16:10 | Nehvizdy | 8,7 | ANO | | | | | | | | | ANO | | | NE | | ANO | | | | |
| 19 | Praha-Horní Počernice | 20.3.2015 | 16:15 | Brandýs n.L. | 11,2 | | | | | | | | neexistuje přímé spojení Brandýs-Počernice | | ANO | | | ANO | Zeleneč | ANO | | | | |

Příloha 4: Výsledky anketního průzkumu, dotazníky 20 - 42

| ÚDAJE O DOTAZNÍKU | | | | 1. MÍSTO DOJÍŽDKY | | 2. DŮVODY NEVYUŽÍVÁNÍ JINÉHO DOPR. PROSTŘEDKU | | | | | | | 3. POČET OSOB VE VOZIDLE | | | 4. NÁVRHY NA BLÍŽŠÍ PARKOVIŠTĚ | | 5. PRAVIDELNOST DOJÍŽDĚNÍ V PRACOVNÍ DNY | | | | | |
|-------------------|-----------------------|-----------|------------------------|----------------------------|----------------------|---|--------------------|--------------|-------------------------------------|--|------------------------------|------------------------------------|--|--------------|-----------------|--------------------------------|-------------------|--|--|-----------------------|-----------------------|-----------------|--------------------|
| Pořadí | Místo | Datum | Čas dokončení průzkumu | 1 Odkud | 2 Vzdálenost [km] | 2.1. nedostatek spojů, dlouhý interval | 2.2. doba jízdy | 2.3. cena | 2.3.1. vlak je levnější než auto | 2.3.2. přejíždění do levnějšího pásma | 2.4. nepohodlí v autobuse | 2.5. bezpečnost oproti autobusu | 2.6. poznámky | 2.6. jiné | 3.1. 1 osoba | 3.2. 2 osoby | 3.3. více osob | 4.1. Blíže parkoviště | 4.1.1. Lokalita bližšího park. | 5.1. 4-5krát týdně | 5.2. 2-3krát týdně | 5.3. 1 týdně | 5.4. méně často |
| 20 | Praha-Horní Počernice | 20.3.2015 | 16:35 | --- | n/a | | | | | | | náhodně využívání | flexibilita auta | ANO | | | | NE | rozšířit toto, často parkování až u kolejí | | | | ANO |
| 21 | Praha-Kolovraty | 7.4.2015 | 17:05 | Křenice | 4,1 | | | | | | | | kongesce na začátku Prahy | | ANO | | NE | | ANO | | | | |
| 22 | Praha-Kolovraty | 7.4.2015 | 17:20 | Nedvězí | 2,4 | | ANO | | | | | | | ANO | | | NE | | ANO | | | | |
| 23 | Praha-Kolovraty | 7.4.2015 | 17:25 | Křenice | 4,1 | ANO | | | | | | | | ANO | | | NE | | ANO | | | | |
| 24 | Praha-Kolovraty | 7.4.2015 | 17:45 | Babice | 8,6 | ANO | | | | | | | vlak rychlejší do Prahy než bus | ANO | | | NE | | ANO | | | | |
| 25 | Praha-Klánovice | 15.4.2015 | 16:15 | Klánovice | n/a | | | | | | | | nenávaznost na vlak | ANO | | | NE | | | ANO | | | |
| 26 | Praha-Klánovice | 15.4.2015 | 16:25 | Šestajovice | 2,7 | | ANO | | | | | | | ANO | | | NE | | ANO | | | | |
| 27 | Praha-Klánovice | 15.4.2015 | 16:45 | Šestajovice | 2,7 | ANO | | ANO | | ANO | | | flexibilita auta | ANO | | | NE | | ANO | | | | |
| 28 | Říčany | 20.4.2015 | 17:50 | Říčany | n/a | | | | | | | | neexistuje chodník z oblasti Mozartova (sever Říčan) | ANO | | | NE | | ANO | | | | |
| 29 | Říčany | 20.4.2015 | 17:55 | Říčany | n/a | | | | | | | | cesta s dítětem autem pohodlnější | | | ANO | NE | | | | | | ANO |
| 30 | Říčany | 20.4.2015 | 18:06 | Babice | 6,3 | | ANO | | | | | | | ANO | | | NE | | ANO | | | | |
| 31 | Říčany | 20.4.2015 | 18:11 | Říčany | n/a | | | | | | | | flexibilita auta | ANO | | | NE | | | | | | ANO |
| 32 | Černošice-Mokropsy | 7.7.2015 | 16:15 | Černošice | 2,5 | ANO | | | | | | | kongesce na začátku Prahy | ANO | | | NE | | ANO | | | | |
| 33 | Řevnice | 10.7.2015 | 17:00 | Drahovice | 10,1 | ANO | | ANO | ANO | | | | | ANO | | | NE | | ANO | | | | |
| 34 | Řevnice | 10.7.2015 | 17:06 | Řevnice | n/a | | | | | | | | pohodlí - pěšky 20 min. | ANO | | | NE | | ANO | | | | |
| 35 | Řevnice | 10.7.2015 | 17:40 | 15 km | 15 | ANO | | | | | | | | ANO | | | NE | | ANO | | | | |
| 36 | Černošice | 13.7.2015 | 16:47 | Kazín | 3,3 | ANO | | | | | | | | | | ANO | NE | | ANO | | | | |
| 37 | Dobříchovice | 13.7.2015 | 15:30 | Dobříchovice (směr Karlík) | 2 | ANO | | | | | | | | ANO | | | NE | | | | | | ANO |
| 38 | Dobříchovice | 13.7.2015 | 15:55 | Dobříchovice | n/a | ANO | | | | | | | | ANO | | | NE | | | ANO | | | |
| 39 | Dobříchovice | 13.7.2015 | 16:00 | Lety | 3,2 | ANO | | | | | | | | ANO | | | NE | | ANO | | | | |
| 40 | Dobříchovice | 13.7.2015 | 16:20 | Dobříchovice (2km) | 2 | | | | | | | | pohodlí | ANO | | | NE | | ANO | | | | |
| 41 | Dobříchovice | 13.7.2015 | 16:23 | Dobříchovice | n/a | ANO | | | | | | | | | | ANO | NE | | | | | ANO | |
| 42 | Dobříchovice | 13.7.2015 | 16:31 | Mořinka | 6,6 | | | | | | | | operativnost-děti do MŠ | | ANO | | NE | | ANO | | | | |

Příloha 5: Výsledky anketního průzkumu, dotazníky 43 - 52

| ÚDAJE O DOTAZNÍKU | | | | 1. MÍSTO DOJÍŽDKY | | 2. DŮVODY NEVYUŽÍVÁNÍ JINÉHO DOPR. PROSTŘEDKU | | | | | | | 3. POČET OSOB VE VOZIDLE | | | 4. NÁVRHY NA BLIŽŠÍ PARKOVIŠTĚ | | 5. PRAVIDELNOST DOJÍŽDĚNÍ V PRACOVNÍ DNY | | | | |
|-------------------|------------|-----------|------------------------|-------------------|-----------------|---|------------|------|---------------------------|--------------------------------|----------------------|----------------------------|--|----------|------|--------------------------------|---------|--|-------------------|-------------------------|---------------|---------------|
| Pořadí | Místo | Datum | Čas dokončení průzkumu | 1 | | 2.1. | 2.2. | 2.3. | 2.3.1. | 2.3.2. | 2.4. | 2.5. | 2.6. | 3.1. | 3.2. | 3.3. | 4.1. | 4.1.1. | 5.1. | 5.2. | 5.3. | 5.4. |
| | | | | Odkud | Vzdálenost [km] | nedostatek spojení, dlouhý interval | dobu jízdy | cena | vlak je levnější než auto | přejíždění do levnějšího pásma | nepohodlí v autobuse | bezpečnost oproti autobusu | | poznámky | jiné | 1 osoba | 2 osoby | více osob | Bližší parkoviště | Lokalita bližšího park. | 4-5krát týdně | 2-3krát týdně |
| 43 | Úholičky | 16.7.2015 | 16:04 | Úholičky | 1,8 | | | | | | | | časová úspora než chůze k busu, nošení nákupů | | | ANO | NE | | ANO | | | |
| 44 | Strančice | 27.7.2015 | 17:00 | Mnichovice | 2,8 | | | | | | | | vlak z Vysočan nejezdí odpoledne až do Mnichovic | ANO | | | NE | | ANO | | | |
| 45 | Strančice | 27.7.2015 | 17:30 | Stříbrná Skalice | 15,5 | | | | | | | | úspora času (kongesce v Uhřetěvsi) | ANO | | | NE | | ANO | | | |
| 46 | Světice | 27.7.2015 | 17:57 | Tehov | 2,8 | | | | | | | | operativnost | ANO | | | NE | | | ANO | | |
| 47 | Čelákovice | 3.8.2015 | 15:40 | Nehvizdy | 4,1 | ANO | | | | | | | výlet | | | ANO | NE | | | | | ANO |
| 48 | Čelákovice | 3.8.2015 | 15:48 | Čelákovice | n/a | | ANO | | | | | | pohodlí - pěšky daleko | ANO | | | NE | | ANO | | | |
| 49 | Čelákovice | 3.8.2015 | 15:56 | Nehvizdy | 4,1 | ANO | | | | | | | děti - operativnost | ANO | | | NE | | ANO | | | |
| 50 | Čelákovice | 3.8.2015 | 16:27 | Lázně Toušeň | 3,5 | ANO | | | | | | | nevyhovující přípoje | ANO | | | NE | | ANO | | | |
| 51 | Čelákovice | 3.8.2015 | 16:48 | Lázně Toušeň | 3,5 | ANO | | | | | | | nevyhovující přípoj do Prahy kolem 6:00 | ANO | | | NE | | ANO | | | |
| 52 | Čelákovice | 3.8.2015 | 16:56 | Čelák.-Záluží | 1,6 | ANO | | | | | | | | ANO | | | NE | | ANO | | | |