

České vysoké učení technické v Praze

FAKULTA DOPRAVNÍ

Ústav dopravních systémů

Horská 3, 128 03 PRAHA 2

<http://www.fd.cvut.cz>

Koncepce řešení dopravy u železniční stanice Úvaly a regulace dopravy v klidu v přilehlém okolí

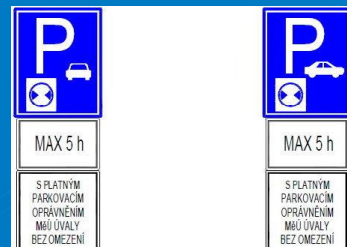
dopravní studie a návrh SDZ

15. 12. 2018

Odpovědný řešitel: doc. Ing. Jiří Čarský, Ph.D.

Řešitelský tým: doc. Ing. Jiří Čarský, Ph.D.
Bc. David Vitouš

Objednatel: Město Úvaly



ČVUT

**ČESKÉ VYSOKÉ
UČENÍ TECHNICKÉ
V PRAZE**

IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE:

Název akce:

Koncepce řešení dopravy u železniční stanice Úvaly a regulace dopravy
v klidu v přilehlém okolí

Objednatel:

Město Úvaly

Pražská 276, 250 82 ÚVALY

IČO 00240931

Osoby oprávněné k jednání:

ve věcech smluvních Petr Borecký (starosta)

ve věcech technických Bc. Petr Matura

(vedoucí Odboru investic a dopravy MěÚ Úvaly)

Zhotovitel:

České vysoké učení technické v Praze Fakulta dopravní

Ústav dopravních systémů

Konviktská 20, PRAHA 1, 120 00

zastoupený děkanem fakulty doc. Ing. Pavlem Hrubešem, Ph.D.

vedoucí ústavu Ing. Martin Jacura, Ph.D.

odpovědný řešitel doc. Ing. Jiří Čarský, Ph.D.

řešitelský tým doc. Ing. Jiří Čarský, Ph.D. Bc. David Vitouš

kontaktní telefony +420 604 846 823

E-mail..... carsky@fd.cvut.cz

OBSAH

1. Příčiny a cíle zpracování dopravní studie (koncepce)	6
1.1. Cíle předložené koncepce řešení	6
2. Analýza stávajícího stavu místních komunikací	8
2.1. Železniční přejezd	11
2.2. Pasport stávajícího dopravního značení	12
2.3. Stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst	13
3. Doplnující průzkum dopravy v klidu v řešeném území	15
3.1. Oblast „Vinohrady“	16
3.1.1. Výsledky průzkumu v jednotlivých ulicích	16
3.1.1.1. Ulice Barákova	16
3.1.1.2. Ulice Boženy Němcové	20
3.1.1.3. Ulice Čechova	25
3.1.1.4. Ulice Havlíčkova – jih (úsek A)	29
3.1.1.5. Ulice Havlíčkova – sever (úseky B+C)	33
3.1.1.6. Ulice Jungmannova	37
3.1.1.7. Ulice Kollárova	41
3.1.1.8. Ulice Nerudova	45
3.1.1.9. Ulice Pražská – Poliklinika Úvaly (úsek C)	49
3.1.1.10. Ulice Prokopa Velikého	53
3.1.1.11. Ulice Raisova – jih (úseky A+B+C)	57
3.1.1.12. Ulice Raisova – sever (úseky D+E)	61
3.1.1.13. Ulice Štefánikova	65
3.1.1.14. Ulice Žižkova	69
3.1.2. Výsledky průzkumu v celé oblasti „Vinohrady“	73
3.2. Oblast „Pod Tratí“	77
3.2.1. Výsledky průzkumu v jednotlivých ulicích	77
3.2.1.1. Ulice Denisova	77
3.2.1.2. Ulice Mánesova	81
3.2.1.3. Ulice Pod Tratí	85
3.2.1.4. Ulice Smetanova	89
3.2.1.5. Ulice Sovova	93
3.2.1.6. Ulice Vydrova	97
3.2.2. Výsledky průzkumu v celé oblasti „Pod Tratí“	101
4. Návrh regulace parkování v řešeném území	104
4.1. Schéma rozmístění zón s regulací parkování	105
4.2. Návrh svislého a vodorovného dopravního značení	106
4.2.1. Svislé dopravní značení	106
4.2.2. Vodorovné dopravní značení	106



4.3. Způsob omezení / zpoplatnění parkování a jeho kontrola	107
5. Návrh regulace parkování u navrhovaného objektu na Náměstí Svobody	109
5.1. Návrh regulace parkování pro případ realizace podzemních garáží	110
5.2. Návrh regulace parkování pro případ realizace povrchového parkoviště	111
6. Úprava tras linek autobusové veřejné hromadné dopravy	112
6.1. Současný stav vedení autobusových linek	112
6.2. Návrh úprav vedení autobusových linek	113
6.2.1. Varianty řešení	114
6.2.1.1. Varianta 1 (přes železniční přejezd)	114
6.2.1.2. Varianta 2 (objetí železničního přejezdu)	115
6.2.2. Zřízení nových autobusových zastávek	115
7. Návrh nového autobusového stanoviště	115
7.1. Požadavky na provedení autobusových stanovišť	116
7.2. Dotčené pozemky	117
7.3. Návrh řešení – 2 varianty	119
7.3.1. Varianta Sever	120
7.3.1.1. Schéma provozu autobusových linek	120
7.3.1.2. Uspořádání v okolí výpravní budovy žst. Úvaly	120
7.3.1.3. Autobusové stanoviště Sever	121
7.3.1.4. Přechody pro chodce a místa pro přecházení	121
7.3.2. Varianta Sever a jih	122
7.3.2.1. Schéma provozu autobusových linek	122
7.3.2.2. Uspořádání v okolí výpravní budovy žst. Úvaly	123
7.3.2.3. Autobusové stanoviště Sever	123
7.3.2.4. Autobusové stanoviště Jih	124
7.3.2.5. Přechody pro chodce a místa pro přecházení	124
7.3.3. Prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace	125
7.3.4. Parkovací věž pro cyklisty (BikeTower)	125
7.4. Vlečné křivky autobusových stanovišť	127
7.5. Porovnání variant	127
8. Dopravní průzkumy provozu a uživatelů na současném parkovišti P+R	128
8.1. Průzkum obsazenosti parkoviště a její porovnání s maximální kapacitou	128
8.1.1. Realizace průzkumu	128
8.1.2. Vyhodnocení průzkumu	129
8.2. Dopravně-sociologický průzkum na parkovišti P+R	133
8.2.1. Realizace dopravně-sociologického průzkumu	133
8.2.2. Vyhodnocení a výsledky dopravně-sociologického průzkumu	133
8.2.2.1. Zdroje cest pravidelné dojíždky autem na parkoviště P+R	133
8.2.2.2. Četnost pravidelné dojíždky autem na parkoviště P+R	134
8.2.2.3. Účel cest pravidelné dojíždky autem na parkoviště P+R	135
8.2.2.4. Možnosti motivace nejezdit autem k železniční stanici Úvaly	135
8.2.2.5. Možné reakce na úplný zákaz parkovat na P+R a v přilehlém okolí	136



9. Návrh parkovacího domu.....	137
9.1. Požadavky na provedení parkovacího domu.....	138
9.2. Technický a stavební návrh řešení	138
9.3. Varianty návrhu parkovacího domu	139
9.3.1. Varianta 1A	139
9.3.2. Varianta 1B	140
9.3.3. Varianta 2A	140
9.3.4. Varianta 2B	141
10. Projednání navržených řešení	142
10.1. Vyjádření a stanoviska dotčených orgánů státní správy	142
10.1.1.1. Vyjádření Policie ČR.....	142
10.1.1.2. Řízení o stanovení místní úpravy provozu na PK	144
10.2. Projednání navržených řešení s Radou města Úvaly	144
11. Závěr	144
12. Seznam příloh	149

1. PŘÍČINY A CÍLE ZPRACOVÁNÍ DOPRAVNÍ STUDIE (KONCEPCE)

Město Úvaly se již více let potýká s problémem parkujících osobních automobilů v oblasti u železniční stanice. Důvodem je zde stále výhodná možnost ponechání osobního automobilu a pokračování vlakovými spoji do hlavního města Prahy, kam tito uživatelé osobních automobilů denně dojíždějí převážně za zaměstnáním. Stávající záchytné parkoviště u železniční stanice Úvaly fungující, byť bez oficiálního označení dopravním značením, prakticky na principu P+R a další přilehlé ulice jsou již nyní kapacitně nasyceny osobními automobily při stále více převyšující poptávce a tento problém se postupně přenáší do stále vzdálenějších oblastí od železniční stanice.

1.1. Cíle předložené koncepce řešení

Za účelem eliminovat všechny negativní jevy vyplývající ze situace popsané výše v souvislosti s každodenním parkováním vozidel, která nepatří rezidentům města Úvaly, v oblasti blízkého okolí železniční stanice Úvaly, byl stanoven níže uvedený obsah předložené koncepce řešení uvedeného problému:

- analýza stávajícího stavu místních komunikací v oblasti ohraničené ulicemi Jiráskova, Havlíčkova, Nerudova, Jungmannova, Pražská, Raisova, Kožíškova (dále jen „Vinohrady“) a dále v oblasti „Pod tratí“ se zaměřením na (viz kapitola 2.):
 - pasport stávajícího svislého dopravního značení (viz kapitola 2.2.)
 - stanovení stávající maximální legální kapacity parkovacích míst s jejich hypotetickým grafickým vyznačením (viz kapitola 2.3.)
- doplňující průzkum dopravy v klidu (zaměřený na obsazenost parkovacích míst, obratovost vozidel a délku stání vozidel) v oblasti „Vinohrady“ (viz obr. 1), dále v oblasti „Pod tratí“ (viz obr. 2), a navíc pro ulice Štefánikova a Švermova (viz kapitola 3.)
- komplexní a podrobný návrh regulace parkování v oblasti ohraničené ulicemi Jiráskova, Havlíčkova, Nerudova, Jungmannova, Pražská, Raisova, Kožíškova a dále v oblasti „Pod tratí“ s cílem zamezení nebo přísné regulace parkování vozidel, která nepatří rezidentům v řešené oblasti s důrazem na zabránění přesunu těchto vozidel jižně od ulice Pražská (viz kapitola 4.)



- schéma rozmístění jednotlivých zón podle režimu parkování a jeho zpoplatnění (viz kapitola 4.1.)
- návrh umístění nebo změn svislého dopravního značení v řešené oblasti včetně vyjádření odlišností různých navržených režimů parkování (viz kapitola 4.2.1.)
- návrh vyznačení příslušných parkovacích míst v řešené oblasti pomocí vodorovného dopravního značení (VDZ) včetně rozlišení navrženého režimu parkování (viz kapitola 4.2.2.)
- návrh způsobu zpoplatnění parkování ve vybraných úsecích (anebo jiných možnostech regulace parkování) a jeho kontroly (viz kapitola 4.3.)
- návrh časové regulace parkování v podzemních garážích nově navrhovaného polyfunkčního objektu na Náměstí Svobody (viz kapitola 5.) s cílem zejména zamezení nebo přísné regulace parkování vozidel, která nepatří zákazníkům ani návštěvníkům ani obyvatelům výše uvedeného objektu (návrh způsobu zpoplatnění parkování a jeho kontroly v závislosti na době stání)
- schéma upravených tras linek autobusové veřejné hromadné dopravy (dále jen „VHD“ – viz kapitola 6.2.)
 - včetně zřízení zastávky na Náměstí Svobody (viz kapitola 6.2.2.)
 - se zohledněním možnosti obousměrného provozu v oblasti „Pod Tratí“ za účelem objetí železničního přejezdu (viz kapitola 6.2.1.2.)
- návrh nového autobusového stanoviště (viz kapitola 7.) v místě stávajícího parkoviště P+R u železniční stanice Úvaly určeného pro stávající linky autobusové VHD (včetně posouzení vlečných křivek – viz kapitola 7.4.) za níže uvedených omezujících podmínek:
 - s možností vjezdu i výjezdu na obě strany do ulic Jiráskovy a Klánovické
 - s předpokladem počtu 5 odstavných, 1 – 2 nástupních a 1 – 2 výstupních stání
- dopravní průzkumy provozu a uživatelů na současném parkovišti P+R na pozemku Českých drah (viz kapitola 8.):
 - průzkum skutečné maximální obsazenosti parkoviště a její porovnání s maximální kapacitou pro případ, že by parkovací místa byla vyznačena vodorovným značením (viz kapitola 8.1.)
 - dopravně sociologický průzkum zaměřený na zjištění zdroje cest parkujících vozidel a na možnou účinnost případných restrikcí s cílem

dosáhnout vyššího využívání VHD místo individuální automobilové dopravy při každodenní dojíždce vlakem (viz kapitola 8.2.)

- návrh parkovacího domu v místě stávajícího parkoviště P + R s až 3 podlažími s kapacitou stejnou nebo vyšší než je stávající parkoviště P + R (viz kapitola 9.)
- všechna potřebná vyjádření a stanoviska dotčených orgánů státní správy, zajištěná zhotovitelem, včetně zapracování do konečného obsahu díla případných připomínek a požadavků dotčených orgánů státní správy (viz kapitola 10.1.)
- projednání rozpracovaných návrhů řešení s městem a příslušnými komisemi Rady města s výkladem projektanta a zapracování připomínek z projednání do konečného řešení (viz kapitola 10.2.)

2. ANALÝZA STÁVAJÍCÍHO STAVU MÍSTNÍCH KOMUNIKACÍ

Analýza stávající dopravní situace (stávajícího stavu místních komunikací) ve městě Úvaly v zadaných oblastech (viz obr. 1, obr. 2 a obr. 3) byla provedena z důvodu získání podkladů o stávajícím stavu svislého a vodorovného dopravního značení formou průzkumů stávajícího stavu potřebných pro pozdější návrh nových opatření, jež by vedly ke zlepšení dopravní situace v daném území.

Při projednávání s městem Úvaly byly vyzdvíženy důležité problémy a jim odpovídající části města, na které je potřeba se zaměřit, přičemž prvním a největším problémem je doprava v klidu. Tento druh v sobě zahrnuje ta vozidla, která v danou dobu nejsou v pohybu, ale jsou pouze odstavena nebo zaparkována. Problém v okolí železniční stanice ve městě Úvaly vzniká v důsledku každodenní dojíždky obyvatel širšího okolí Úval vlakem do hlavního města Prahy za zaměstnáním nebo do škol. K této dojíždce do Prahy se využívá železniční doprava (viz obr. 4) v kombinaci s individuální automobilovou dopravou, kdy tito uživatelé přijíždějí do oblasti kolem železniční stanice Úvaly svým osobním automobilem a zde ho odstaví téměř na celý den. Tento způsob dojíždění tak generuje nežádoucí množství individuální automobilové dopravy (dále jen „IAD“) v klidu ve městě Úvaly, kdy tato vozidla parkují v ulicích v okolí železniční stanice (zejména v oblastech na obr. 1, obr. 2 a obr. 3 a zahltují tak ulice nežádoucím způsobem. Ulice města mají nyní nulovou míru regulace dopravy v klidu a nejsou připraveny ani přizpůsobeny na tento jev. Dle dlouhodobých zkušeností města Úvaly se jedná o oblast přilehlou k železniční stanici Úvaly, jež je ohraničena

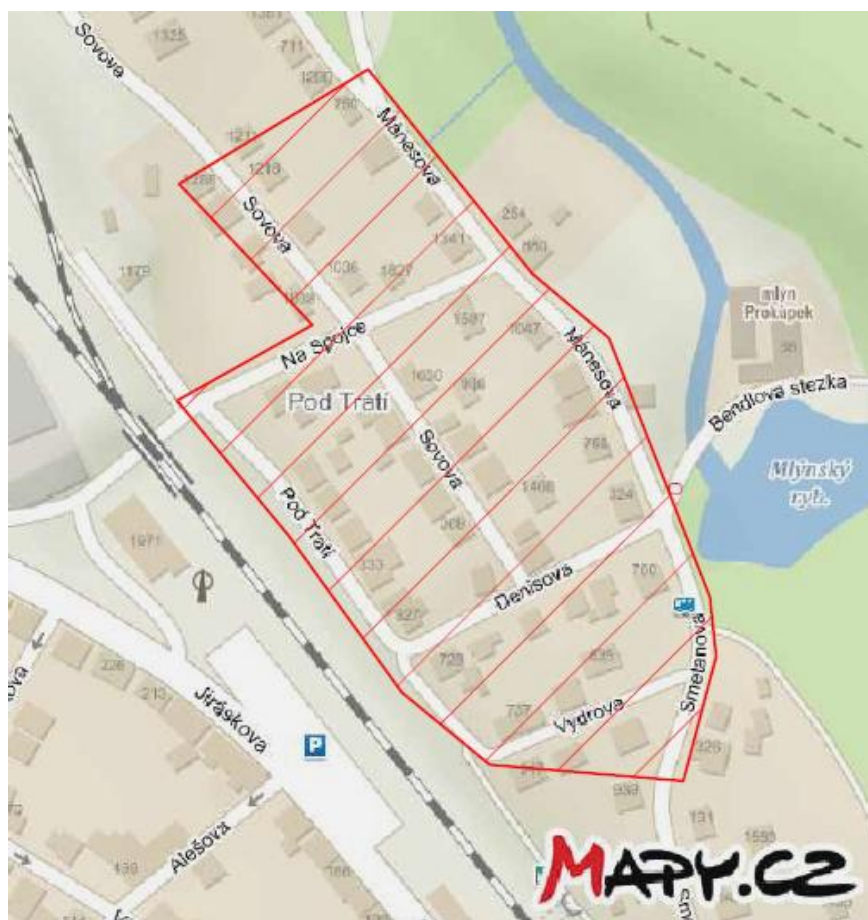
ulicemi Kožíškova, Wolkerova, Pražská a Jiráskova (viz obr. 3), dále o oblast „Vinohrady“ (viz obr. 1) ohraničenou ulicemi Pražská, Raisova, Nerudova a Havlíčkova s doplněním ulice Štefánikova a o třetí a poslední oblast „Pod Tratí“ (viz obr. 2), jež je tvořena ulicemi Smetanova, Mánesova, Sovova, Pod Tratí, Vydrova, Denisova a Na Spoje.



Obr. 1

Vymezená oblast „Vinohrady“

Dalším problémem je stávající hromadné parkoviště u železniční stanice v Úvalech, plnící v současné době funkci de facto parkoviště typu P+R, které je kapacitně nedostačující (viz obr. 5, obr. 6 a obr. 7) a je bez jakéhokoli uspořádání a vodorovného dopravního značení.



Obr. 2

Vymezená oblast „Pod Trať“

Poslední problém, související s oběma předchozími popsány problémy, je kvalita nekolejové veřejné hromadné dopravy. Z počtu vozidel parkujících na hromadném parkovišti u železniční stanice a v přilehlých ulicích je zřetelné, že autobusová veřejná hromadná doprava ve městě Úvaly a okolí není dostatečně využívána. Jistý vliv na tuto skutečnost mají intervaly autobusů, železniční přejezd, o kterém bude pojednáváno dále (viz kapitola 2.1.), a samozřejmě fakt, že u železniční stanice Úvaly, kde mají všechny autobusové linky konečnou zastávku (viz Příloha 4), není žádné autobusové stanoviště, obratiště a místo pro odstavení autobusů.

V rámci vytváření koncepce řešení byl proveden pasport stávajícího dopravního značení (viz kapitola 2.2.) na komunikacích ve 3 výše popsáných oblastech na obr. 1, obr. 2 a obr. 3 a dále byly provedeny celkem 3 dopravní průzkumy. Dva z nich jsou průzkumy dopravy v klidu – první (viz kapitola 3.) byl proveden ve 3 výše uvedených oblastech (viz obr. 1, obr. 2 a obr. 3) a druhý (viz kapitola 8.1.) na hromadném parkovišti u železniční stanice se zaznamenáváním registrační značky vozidla.

Posledním byl dopravně-sociologický průzkum (viz kapitola 8.2.), který byl proveden taktéž hromadném parkovišti u železniční stanice.



Obr. 3

Vymezená oblast u železniční stanice Úvaly

2.1. Železniční přejezd

Město Úvaly protíná železniční trať a rozděluje ho tak na dvě oblasti. Tento bariérový efekt působí negativně na silniční dopravu, která je přes úrovňový železniční přejezd vedena. Přes železniční přejezd jsou také vedeny všechny autobusové linky, které přijíždí do Úval z jihu (viz Příloha 4). Problémem je intenzita provozu na železniční trati, kdy z více než 50% času v době dopravních špiček je přejezd uzavřen, což má za důsledek snížení atraktivity veřejné hromadné dopravy a s tím spojená zpoždění autobusů. Možné řešení je popsáno v kapitole 6.2.1.2.



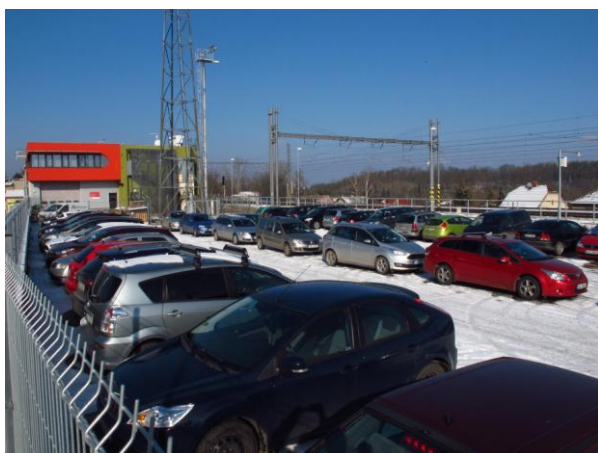
Obr. 4

Vlak příměstské železniční dopravy
v železniční stanici Úvaly



Obr. 5

Denně přeplněné hromadné parkoviště u železniční
stanice Úvaly, plnící funkci parkoviště typu P+R



Obr. 6

Denně přeplněné hromadné parkoviště u železniční
stanice Úvaly, plnící funkci parkoviště typu P+R



Obr. 7

Denně přeplněné hromadné parkoviště u železniční
stanice Úvaly, plnící funkci parkoviště typu P+R

2.2. Pasport stávajícího dopravního značení

Pasport stávajícího dopravního značení (viz Příloha 1.1, Příloha 1.2, Příloha 1.3 a Příloha 1.4) je grafické znázornění umístění a stavu dopravního značení na místních komunikacích v řešených oblastech města (viz obr. 1, obr. 2 a obr. 3) a slouží jako podklad pro vyhodnocování, odstraňování nebo návrhu nového umístění dopravního značení.

Pasport dopravního značení na místních komunikacích ve městě Úvaly byl proveden v pátek dne 13. 04. 2018, kdy v rámci tohoto průzkumu bylo zaznamenáváno stávající svislé a vodorovné dopravní značení (dále jen „SDZ“ a „VDZ“). Výsledky tohoto

průzkumu byly pak graficky zpracovány do výkresu stávající situace (viz Příloha 1.1, Příloha 1.2, Příloha 1.3 a Příloha 1.4).

V rámci pasportu SDZ na komunikacích byl také proveden průzkum stávajících vjezdů na pozemky, které byly zaneseny do situace s rezervou na každé straně pro stanovení teoretické kapacity počtu parkovacích stání a pro bezpečné a neomezující navržení nových parkovacích zón.

Pasport stávajícího dopravního značení i s vjezdy je zpracován v Příloze 1.1, v Příloze 1.2, v Příloze 1.3 a v Příloze 1.4.

2.3. Stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst

V rámci analýzy stávající situace dopravy v klidu byla určena stávající nabídka parkovacích stání ve všech 3 výše popsaných vymezených oblastech (viz obr. 1, obr. 2 a obr. 3). Výpočet stávajících stání vychází z ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“. V případě stávajícího SDZ či VDZ, které určovalo přesný počet stání na určitém úseku byla brána stávající nabídka dle dopravního značení. Na úsecích komunikací bez SDZ či VDZ byla nabídka parkovacích stání spočtena dle normových délek těchto stání. Vymezení parkovacích stání bylo omezeno vjezdy, SDZ či VDZ zakazujícím parkování a dalšími případy, kdy parkování ze zákona není možné:

- parkovací stání s podélným řazením vozidel bylo počítáno při couvání na délku 6,75 m na krajním stání a jinak na délku 5,75 m a na šířku 2 m
- parkovací stání s kolmým řazením vozidel bylo počítáno na šířku 2,75 m na krajním stání a jinak na šířku 2,5 m a na délku 5 m
- parkovací stání s šikmým řazením vozidel bylo počítáno na skutečnou šířku 2,75 m na krajním stání a jinak na šířku 2,5 m a na délku 5,2 m

Počty teoretických parkovacích stání za jednotlivé úseky ulic, celé ulice i celou oblast dohromady jsou znázorněny v Tabulce 1, v Tabulce 2 a v Tabulce 3 a rovněž v Příloze 1.1, v Příloze 1.2, v Příloze 1.3 a v Příloze 1.4, ve kterých je znázorněno i písmenné označení úseků jednotlivých, uvedené v Tabulce 1, v Tabulce 2 a v Tabulce 3, vycházející z průzkumu.

Tabulka 1 – Počty parkovacích stání ve vymezené oblasti přilehlé k železniční stanici Úvaly

Oblast	Název ulice	Počet teoretických parkovacích míst					
		dílčí úsek v ulici				Ulice celkem	Oblast celkem
		S	J	Z	V		
žst. Úvaly	28. října	-	-	12	7	19	145
	Alešova	-	-	11	9	20	
	Jiráskova	4	9	18	-	31	
	Kožíškova	-	-	-	-	11	
	Náměstí Svobody	-	-	-	-	17	
	Pražská	-	-	11	14	25	
	Vítězslava Nováka	6	11	-	-	17	
	Vojanova	-	-	-	-	5	
	Wolkerova	0	0	0	0	0	

Tabulka 2 – Počty parkovacích stání ve vymezené oblasti „Vinohrady“

Oblast	Název ulice	Počet teoretických parkovacích míst						
		dílčí úsek v ulici					Ulice celkem	Oblast celkem
		A	B	C	D	E		
Vinohrady	Barákova	-	-	-	-	-	6	303
	Bož. Němcové	11	10	11	-	-	32	
	Čechova	-	-	-	-	-	14	
	Havlíčková	11	8	16	-	-	35	
	Jungmannova	15	8	11	-	-	34	
	Kollárova	-	-	11	10	-	21	
	Nerudova	10	6	12	4	-	32	
	Pražská	-	-	26	-	-	26	
	Prok. Velikého	-	9	13	9	-	31	
	Raisova	10	11	9	6	0	36	
	Štefánikova	-	-	-	-	-	17	
	Žižkova	7	5	7	-	-	19	

Tabulka 3 – Počty parkovacích stání ve vymezené oblasti „Pod Tratí“

Oblast	Název ulice	Počet teoretických parkovacích míst						
		dílčí úsek v ulici					Ulice celkem	Oblast celkem
		A	B	C	D	E		
Vinohrady	Denisova	6	6	-	-	-	12	58
	Mánesova	-	-	0	6	-	6	
	Na Spojce	0	0	-	-	-	0	
	Pod Tratí	-	-	8	-	-	8	
	Smetanova	-	-	-	-	-	5	
	Sovova	-	-	12	8	-	20	
	Vydrova	-	-	-	-	-	7	

V celé vymezené oblasti je tedy v součtu 506 teoretických parkovacích stání, z formy jejichž stávajícího využívání bude vycházet návrh parkovacích zón. Stávající nabídka parkovacích míst je graficky i číselně zpracována pro každou ulici v řešené oblasti v Příloze 1.1, v Příloze 1.2, v Příloze 1.3 a v Příloze 1.4.

3. DOPLŇUJÍCÍ PRŮZKUM DOPRAVY V KLIDU V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ

Doplňující průzkum dopravy v klidu byl proveden v oblasti „Vinohrady“ (včetně ulic Štefánikova a Švermova – viz obr. 1) a v oblasti „Pod tratí“ (viz obr. 2) ve středu dne 25. 04. 2018 za normálních klimatických i dopravních podmínek. Průzkum byl prováděn 2 osobami v jeden den od 06:00 do 19:00 hod. Jedna osoba prováděla průzkum v oblasti „Vinohrady“ (viz obr. 1) a druhá v oblasti „Pod Tratí“ (viz obr. 2).

Způsob provádění průzkumu byl založen na opisování celé registrační značky vozidla do předem připravených tabulek. Tabulka vždy obsahovala jednotlivé řešené úseky ulice ohraničené křižovatkami. Celá oblast byla systematicky procházena každou hodinu, kdy se každé vozidlo vždy zaznamenalo do tabulky. Později byla veškerá data přepsána do tabulky v MS-Excel a vyhodnocena pomocí níže uvedených grafů 1 až 154.

Pro identifikaci různých uživatelů dopravy v klidu byly zadány počáteční podmínky. Uživatelé byli rozděleni do 3 skupin:

- rezidenti (v grafech 1 až 154 označeni jako „rezidenti“)

- rezidenti byli identifikováni tak, že se jejich vozidla během průzkumu vyskytovaly v daném úseku první i poslední hodinu průzkumu
- uživatelé využívající ulice k parkování odpovídající funkci P+R (vozidla příjíždějící zpravidla z širšího okolí Úval – v grafech 1 až 154 označeni jako „funkce P+R“)
 - tito uživatelé byli identifikováni časovou délkou stání v rozpětí 8 – 12 hodin a zároveň tím, že na daném úseku nestáli současně první i poslední hodinu průzkumu
- ostatní (zpravidla místní obyvatelé Úval – v grafech 1 až 154 označeni jako „funkce P+R“)
 - jako ostatní uživatelé byli označeni všichni, kteří se nezařadili mezi 2 předcházející popsané skupiny

Průzkum třetí oblasti u železniční stanice Úvaly (viz obr. 3) byl proveden v roce 2016 jako součást akce „Analýza stávající dopravně-bezpečnostní situace a návrh dopravně-inženýrských opatření ve městě Úvaly“.

Grafické vyhodnocení průzkumu za každou ulici je znázorněno v následujících grafech 1 až 154.

3.1. Oblast „Vinohrady“

3.1.1. Výsledky průzkumu v jednotlivých ulicích

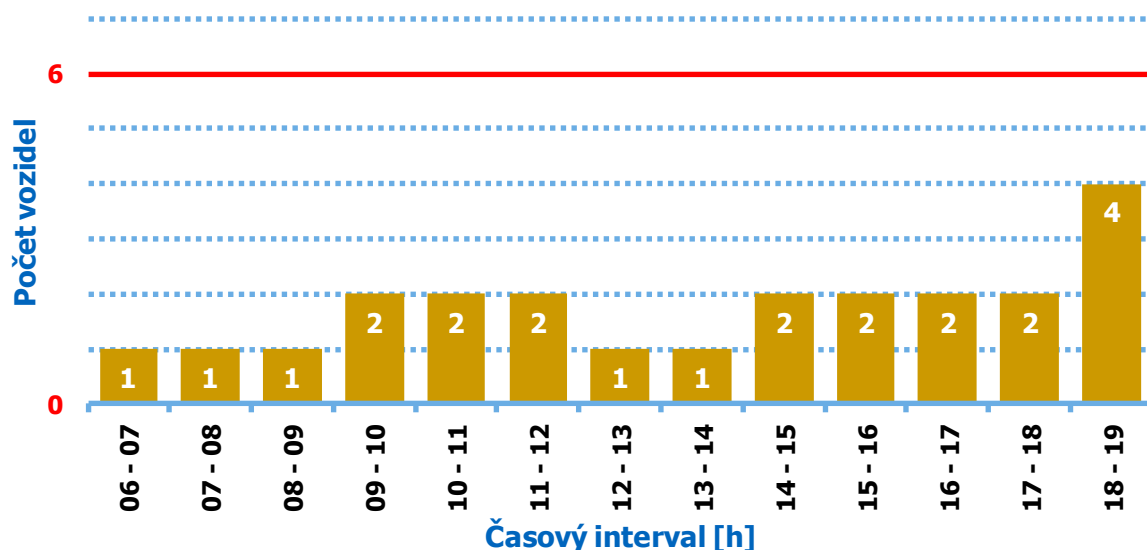
3.1.1.1. Ulice Barákova

Průběžná obsazenost ulice osobními automobily v čase během dne je znázorněna na grafu 1 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle zásad uvedených v kapitole 2.3., která v ulici Barákova činí 6 parkovacích míst).

Obsazenost dosahuje cca poloviny kapacity nasycení ulice. Nejvíce vozidel je zde ve večerních hodinách, což značí, že je ulice využívána především rezidenty.

V grafu 2 je znázorněn vývoj počtu vozidel příjíždějících do a odjíždějících z ulice Barákova během celého dne, přičemž celková obratovost z těchto údajů vycházející je pak znázorněna v grafu 6.

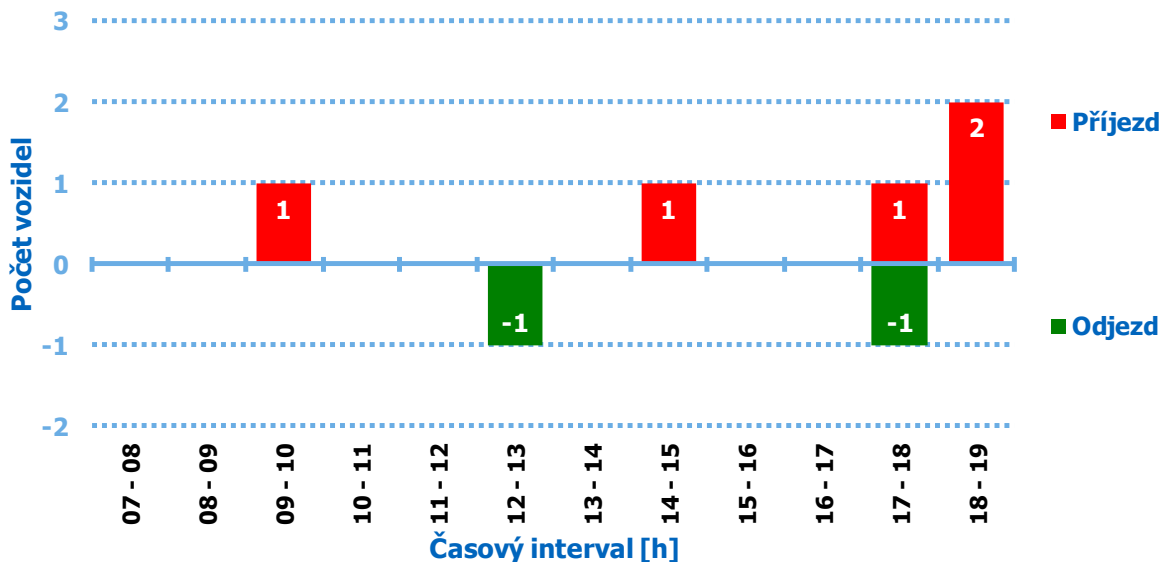
Celková obsazenost parkovacích míst v čase ulice Barákova



Graf 1

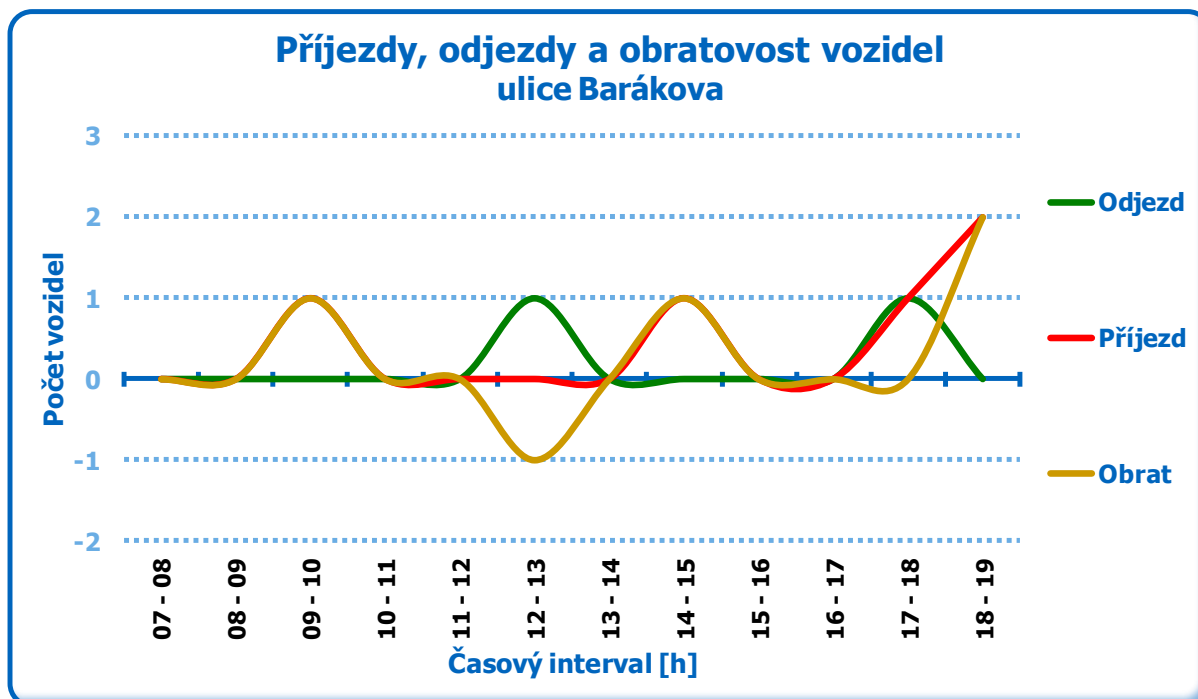
Celková obsazenost parkovacích míst v čase v ulici Barákova

Příjezdy / odjezdy vozidel do / z oblasti ulice Barákova



Graf 2

Příjezdy / odjezdy vozidel do / z ulice Barákova



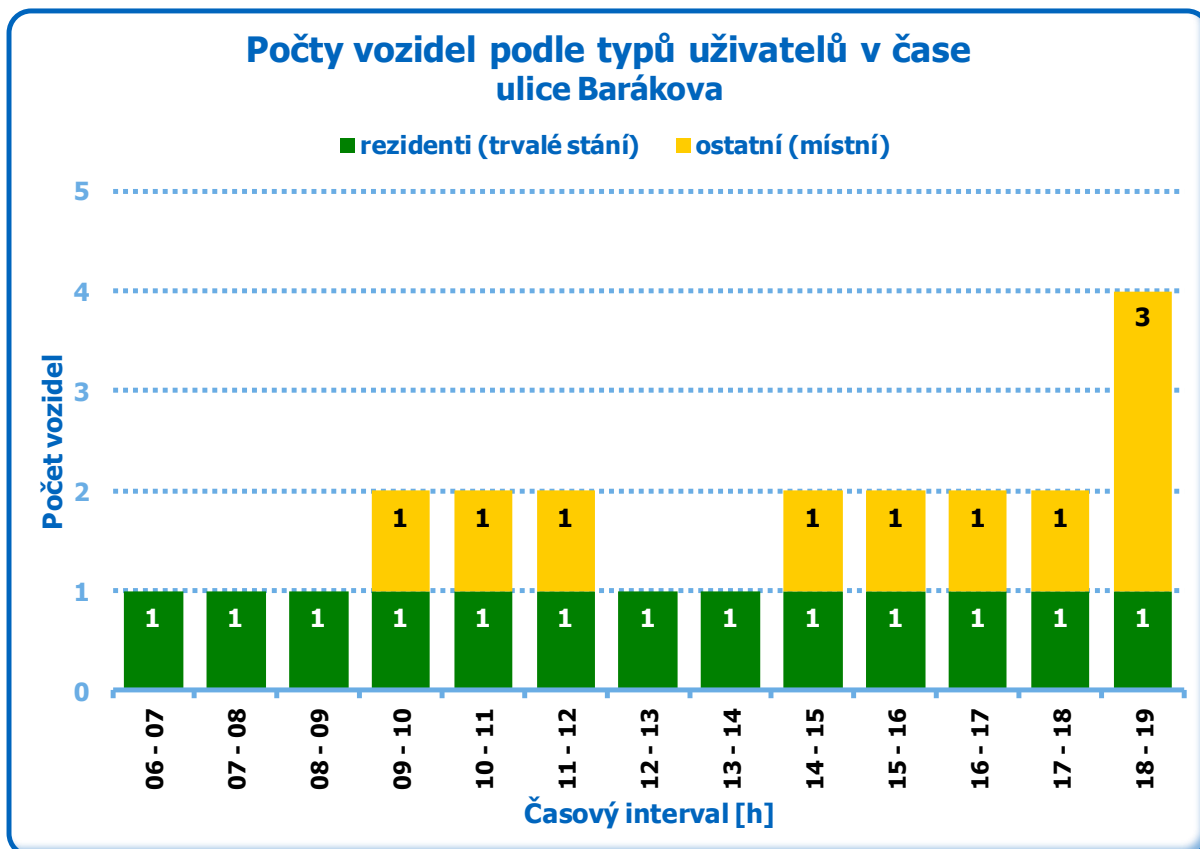
Graf 3

Příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v ulici Barákova

Frekvence příjezdů a odjezdů naznačuje hlavně využívání ulice rezidenty a místními obyvateli. Obratovost v ulici je nízká.

Rozdělení zaparkovaných osobních podle typů uživatelů, popsanych v úvodu kapitoly 3, ukazuje v ulici Barákova graf 4 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 5 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, zda je ulice Barákova využívána k parkování vozidel těch uživatelů, kteří denně dojíždějí do Prahy vlakem za zaměstnáním nebo případně jinými účely (škola, ... apod.).

Předposlední graf 6 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v ulici Barákova podle časové délky jejich parkování a poslední graf 7 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, zda je ulice Barákova využívána k parkování vozidel těch uživatelů, kteří denně dojíždějí do Prahy vlakem.



Graf 4

Absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v ulici Barákova

Největší podíl vozidel zde parkoval pouze do 4 hodin, což značí využití místními obyvateli. Malý zbytkový podíl mají i rezidenti.

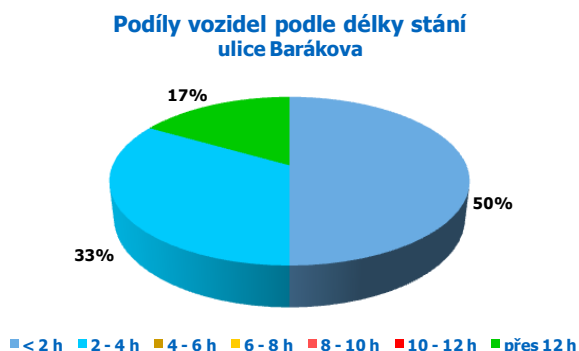
Největší podíl uživatelů zde tvoří rezidenti a zbytek jsou místní. Funkce P+R zde nemá žádné zastoupení.

Podíly vozidel podle typů uživatelů v čase ulice Barákova



Graf 5

Podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v ulici Barákova



Graf 6

Podíly zaparkovaných vozidel v ulici Barákova podle
časové délky jejich parkování



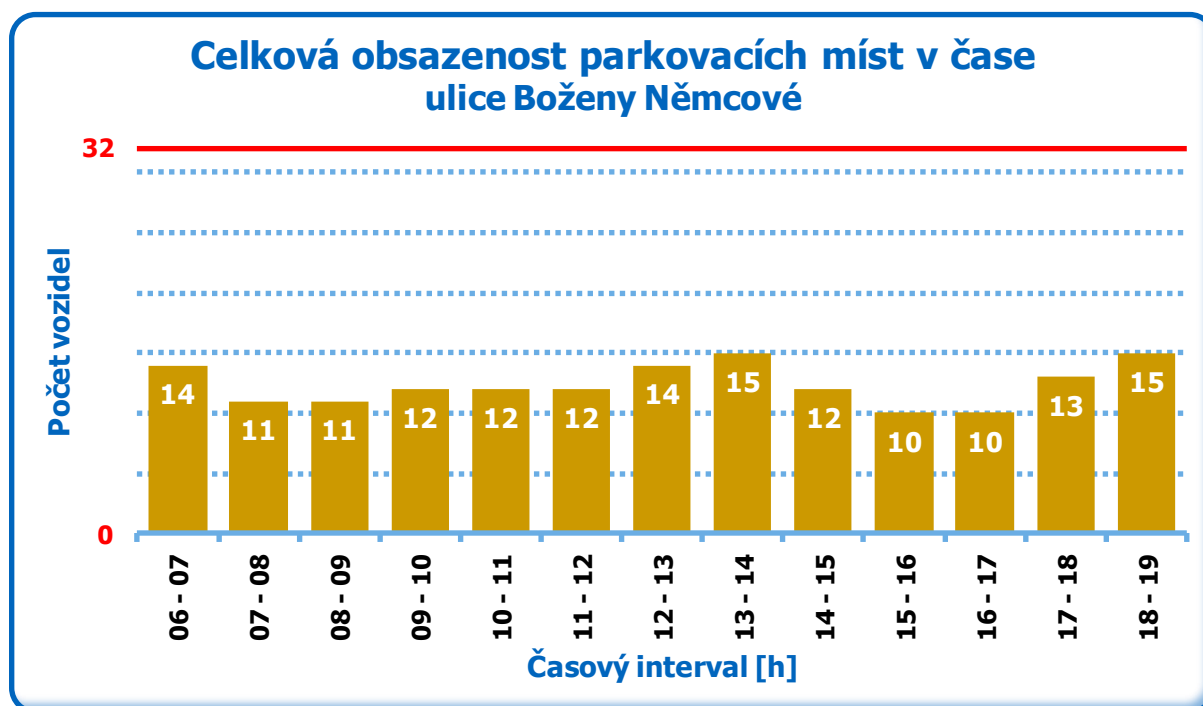
Graf 7

Podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den
v ulici Barákova

3.1.1.2. Ulice Boženy Němcové

Průběžná obsazenost ulice osobními automobily v čase během dne je znázorněna na grafu 8 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací

plochy silničních vozidel" a stanovená podle zásad uvedených v kapitole 2.3., která v ulici Boženy Němcové činí 32 parkovacích míst).



Graf 8

Celková obsazenost parkovacích míst v čase v ulici Boženy Němcové

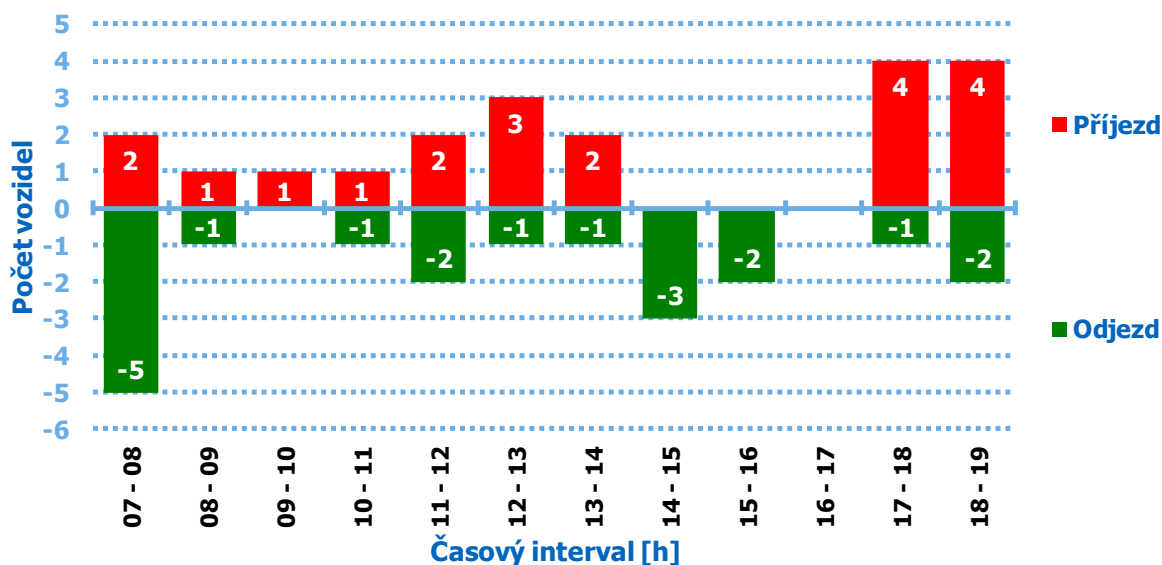
Obsazenost dosahuje cca kapacity nasycení ulice. Počty vozidel jsou v průběhu dne podobné, což neznačí funkci P+R.

V grafu 9 je znázorněn vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z ulice Boženy Němcové během celého dne, přičemž celková obratovost z těchto údajů vycházející je pak znázorněna v grafu 10.

Frekvence příjezdů a odjezdů naznačuje hlavně využívání ulice rezidenty a místními obyvateli. Obratovost v ulici je střední, kdy největších hodnot dosahuje v ranní a pak i odpolední dopravní špičce.

Rozdělení zaparkovaných osobních podle typů uživatelů, popsanych v úvodu kapitoly 3, ukazuje v ulici Boženy Němcové graf 11 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 12 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, zda je ulice Boženy Němcové využívána k parkování vozidel těch uživatelů, kteří denně dojíždějí do Prahy vlakem za zaměstnáním nebo případně jinými účely (škola, ... apod.).

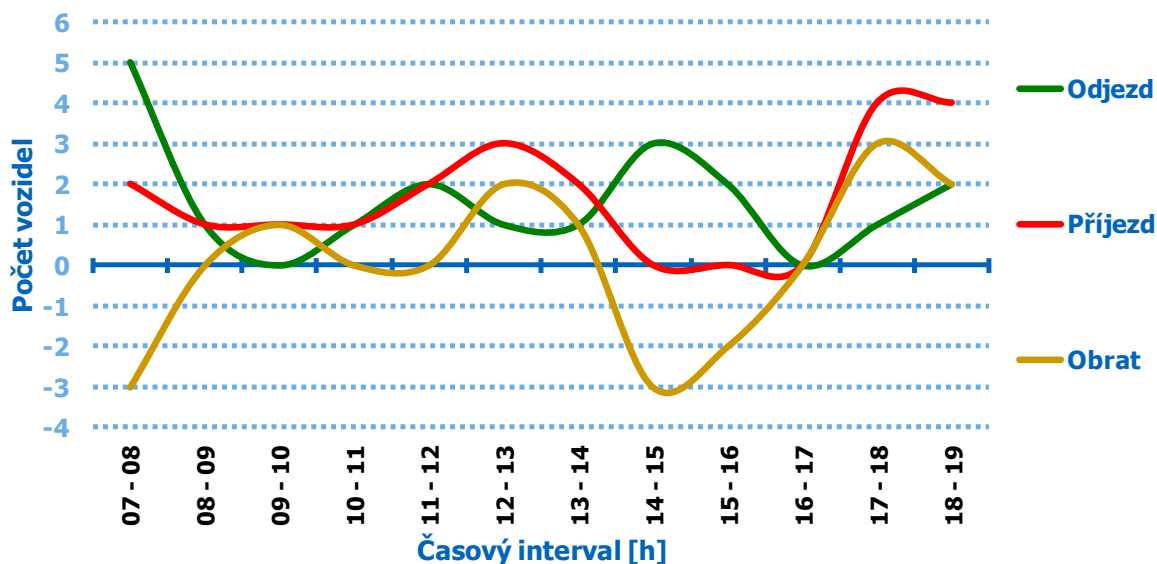
Příjezdy / odjezdy vozidel do / z oblasti ulice Boženy Němcové



Graf 9

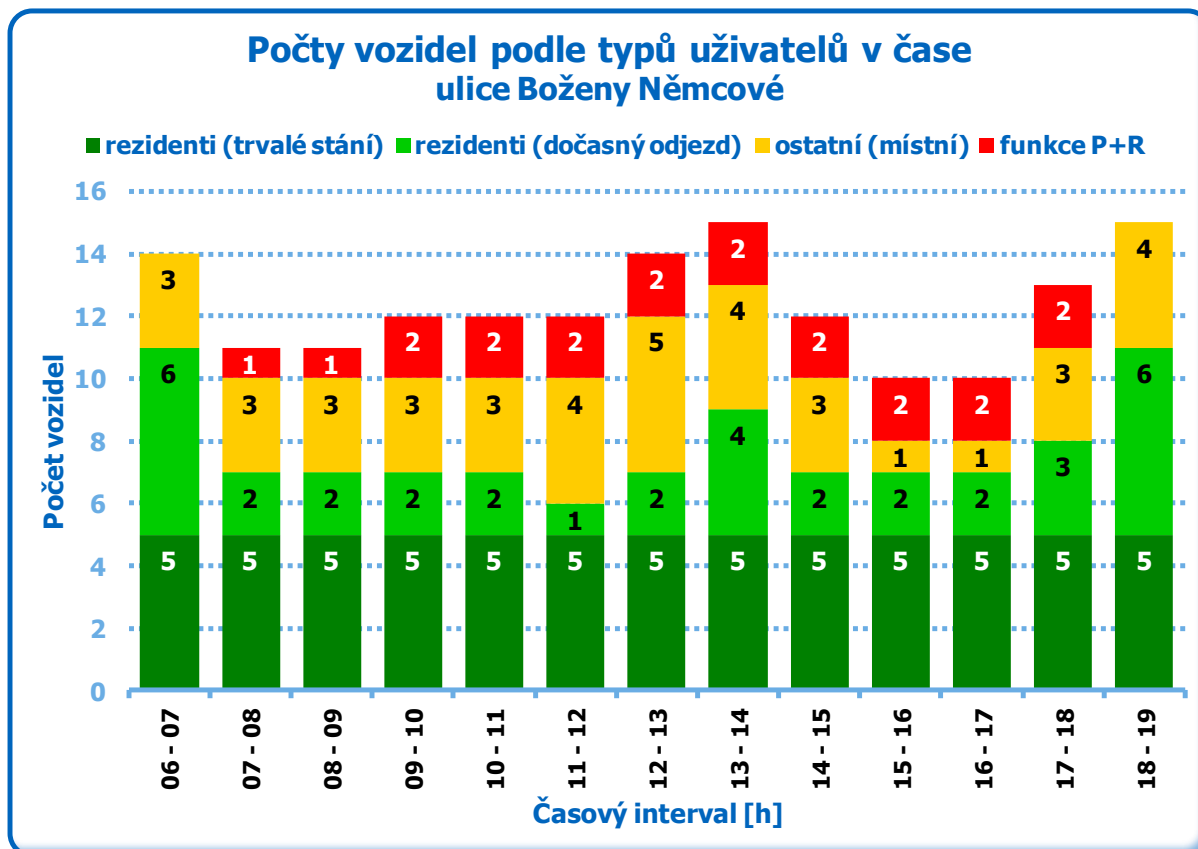
Příjezdy / odjezdy vozidel do / z ulice Boženy Němcové

Příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel ulice Boženy Němcové



Graf 10

Příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v ulici Boženy Němcové

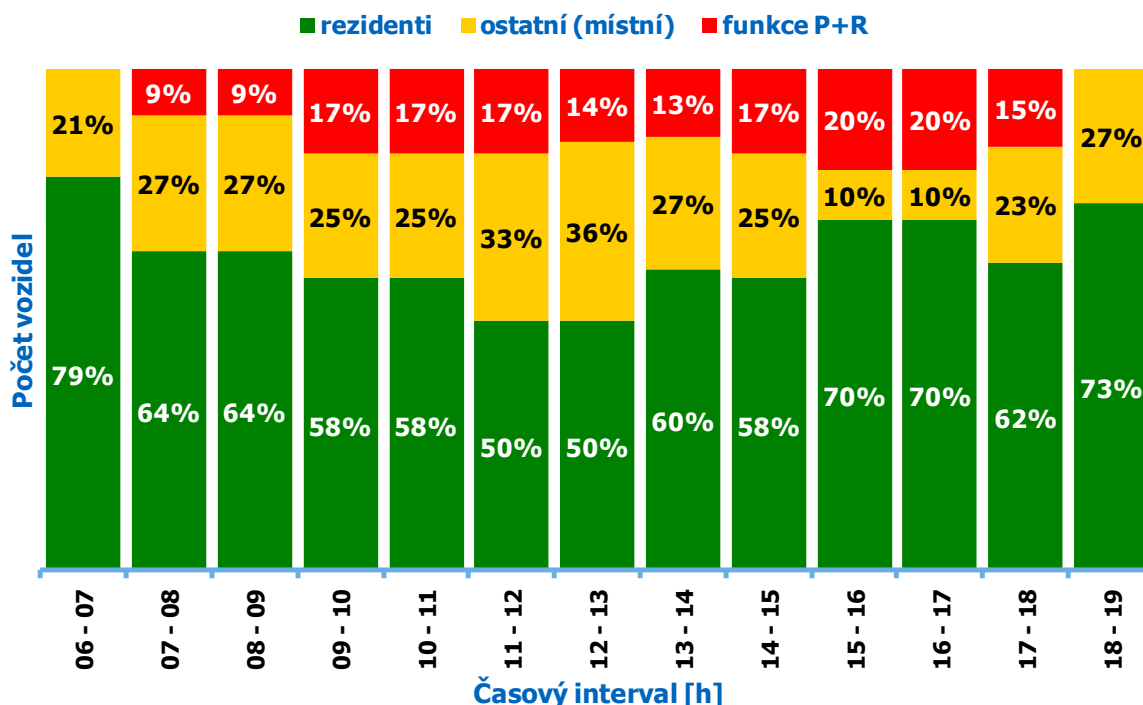


Graf 11

Absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v ulici Boženy Němcové

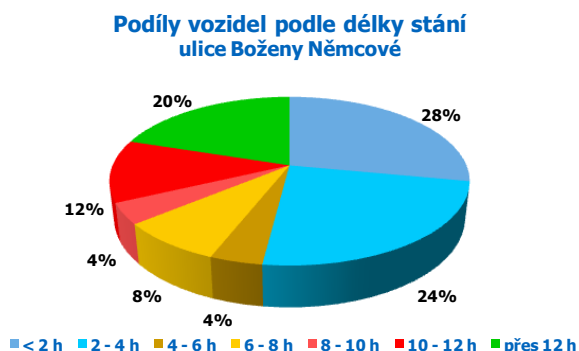
Předposlední graf 13 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v ulici Boženy Němcové podle časové délky jejich parkování a poslední graf 14 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, zda je ulice Boženy Němcové využívána k parkování vozidel těch uživatelů, kteří denně dojíždějí do Prahy vlakem.

Podíly vozidel podle typů uživatelů v čase ulice Boženy Němcové



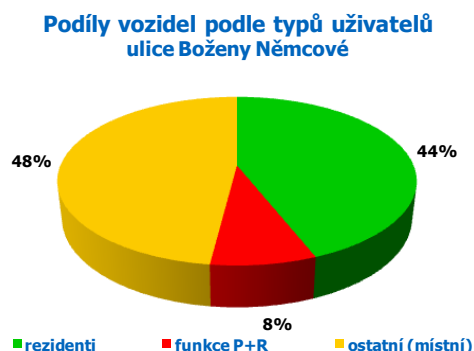
Graf 12

Podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v ulici Boženy Němcové



Graf 13

Podíly zaparkovaných vozidel v ulici Boženy
Němcové podle časové délky jejich parkování



Graf 14

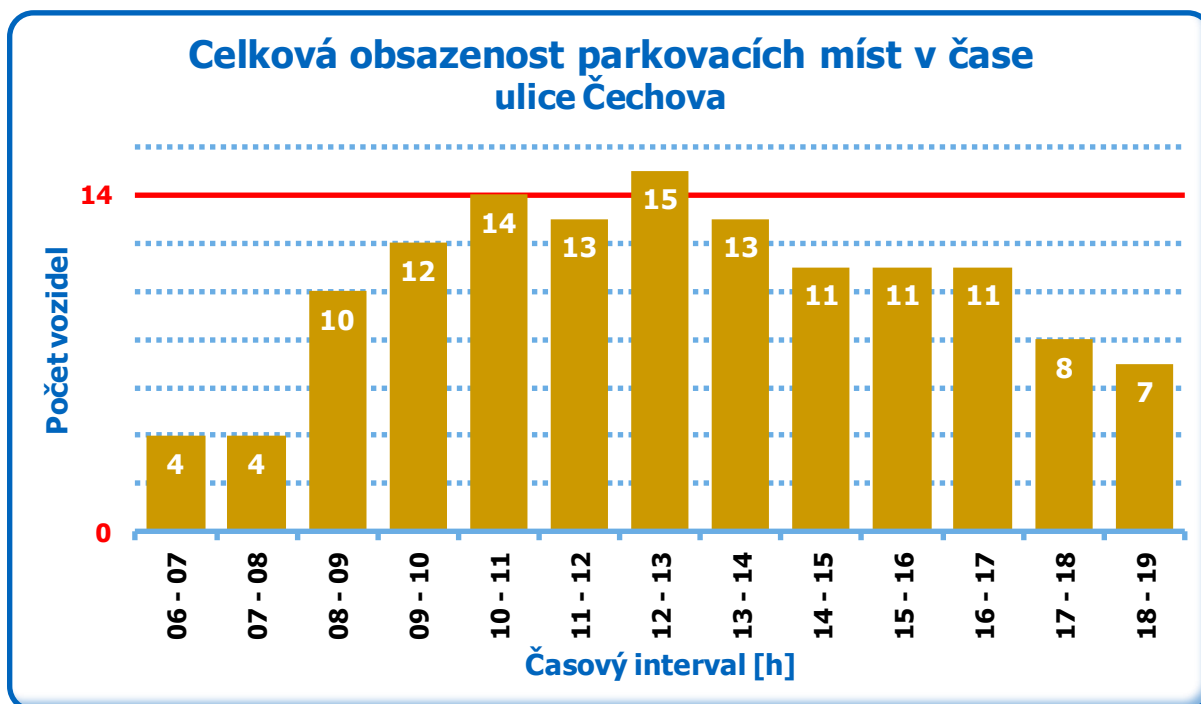
Podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den
v ulici Boženy Němcové

Největší podíl vozidel zde parkoval pouze do 4 hodin, což značí využití místními obyvateli. Výrazný podíl mají rezidenti.

Největší podíl uživatelů zde tvoří rezidenti a poté místní. Funkce P+R zde nemá téměř žádné zastoupení.

3.1.1.3. Ulice Čechova

Průběžná obsazenost ulice osobními automobily v čase během dne je znázorněna na grafu 15 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle zásad uvedených v kapitole 2.3., která v ulici Čechova činí 14 parkovacích míst).



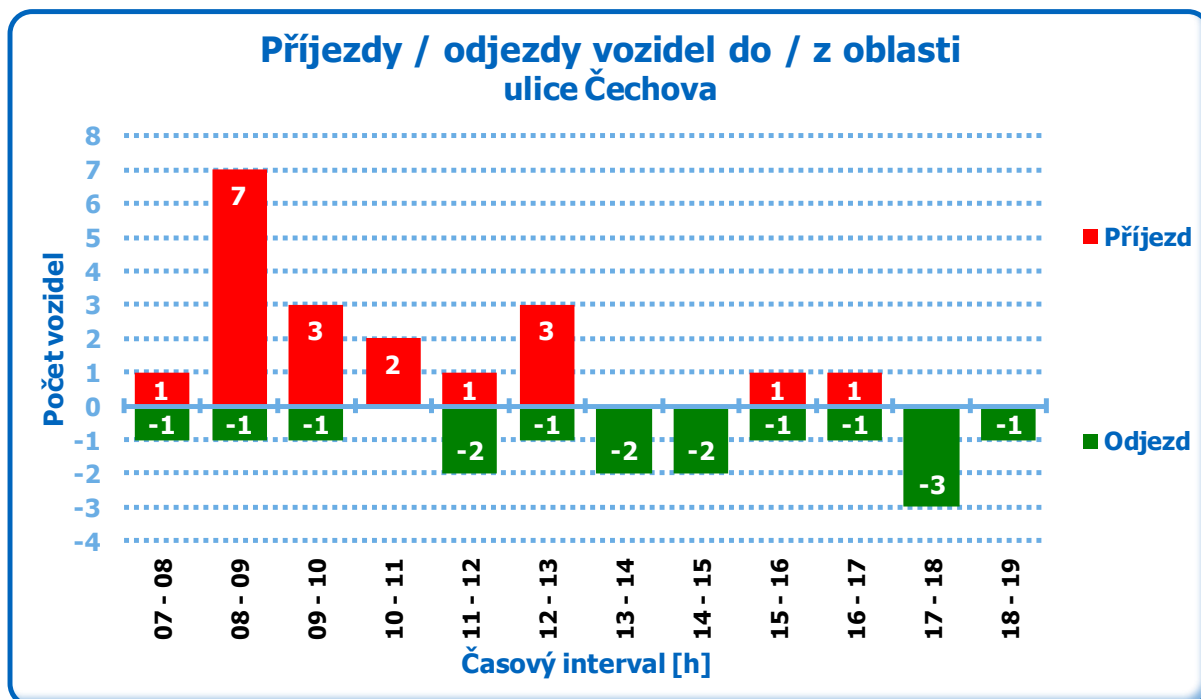
Graf 15

Celková obsazenost parkovacích míst v čase v ulici Čechova

Obsazenost přesahuje kapacitu nasycení ulice. Nejvíce vozidel je zde v poledních hodinách, což je způsobeno blízkým stravovacím zařízením.

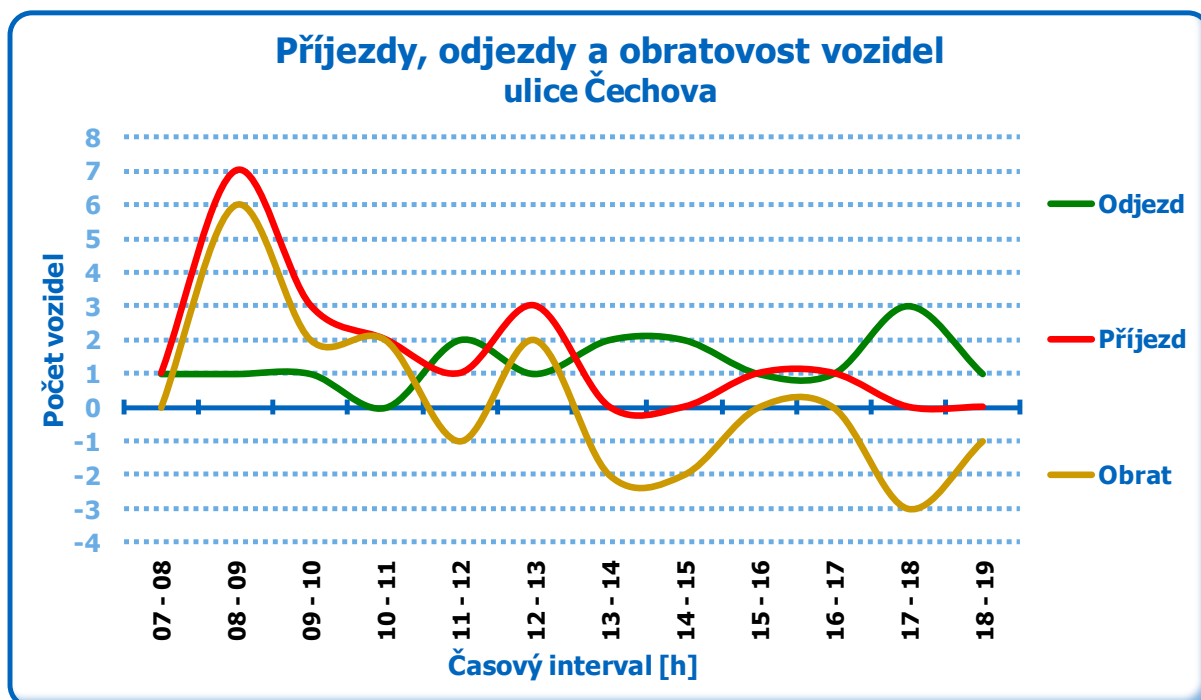
V grafu 16 je znázorněn vývoj počtu vozidel příježdějících do a odjíždějících z ulice Čechova během celého dne, přičemž celková obratovost z těchto údajů vycházející je pak znázorněna v grafu 17.

Frekvence příjezdů a odjezdů naznačuje hlavně využívání ulice funkcí P+R. Obratovost v ulici je střední, kdy největších hodnot dosahuje v ranní špičce a pak večer.



Graf 16

Příjezdy / odjezdy vozidel do / z ulice Čechova

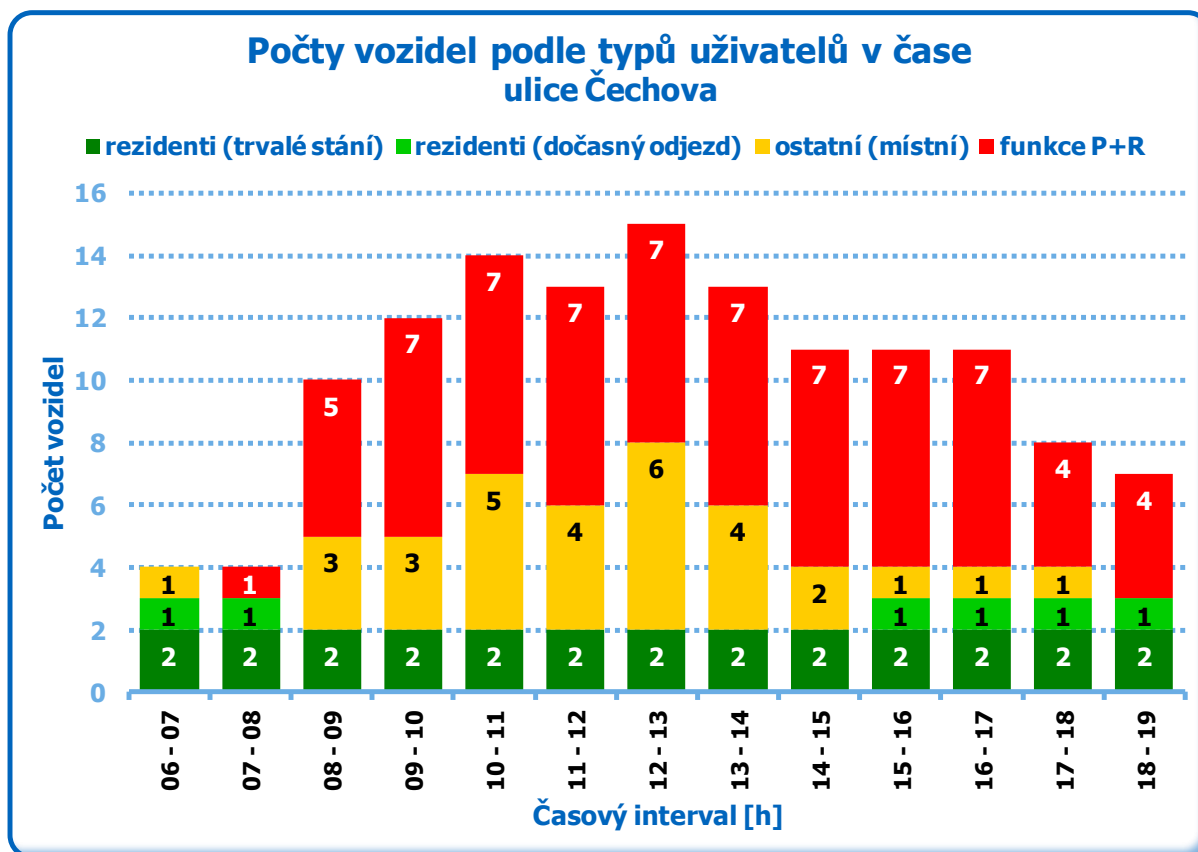


Graf 17

Příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v ulici Čechova

Rozdělení zaparkovaných osobních podle typů uživatelů, popsanych v úvodu kapitoly 3, ukazuje v ulici Čechova graf 18 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 19 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů

v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, zda je ulice Čechova využívána k parkování vozidel těch uživatelů, kteří denně dojíždějí do Prahy vlakem za zaměstnáním nebo případně jinými účely (škola, ... apod.).

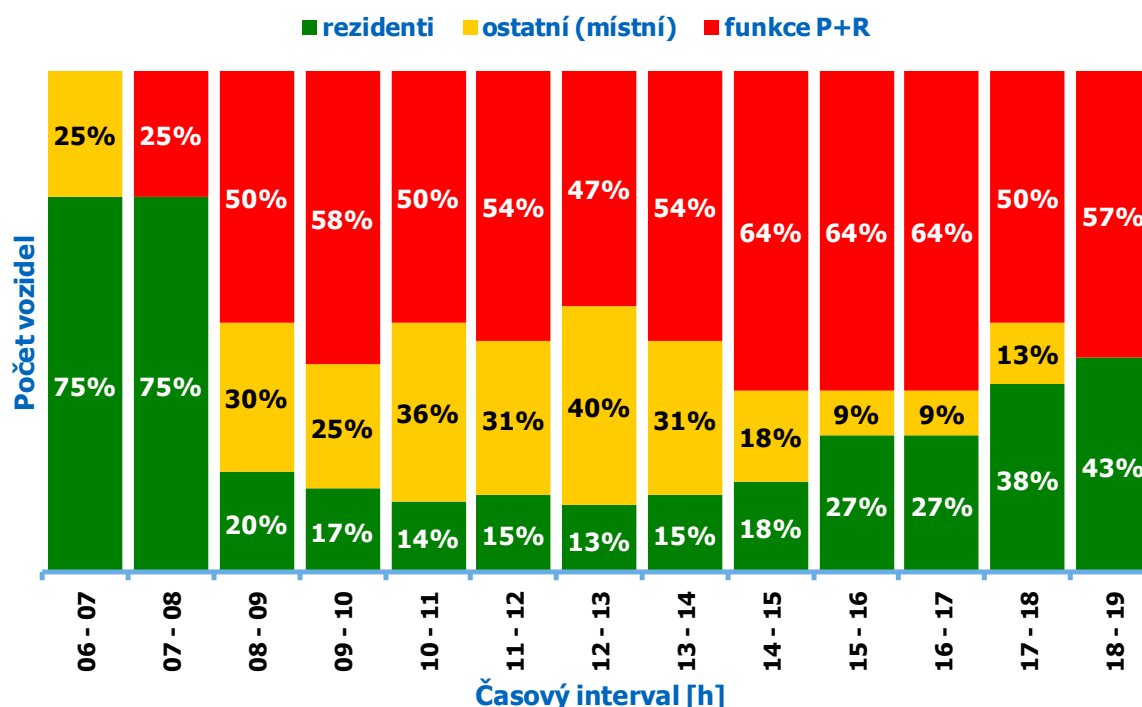


Graf 18

Absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v ulici Čechova

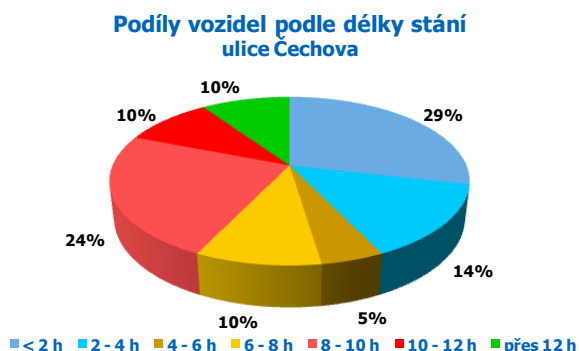
Předposlední graf 20 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v ulici Čechova podle časové délky jejich parkování a poslední graf 21 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, zda je ulice Čechova využívána k parkování vozidel těch uživatelů, kteří denně dojíždějí do Prahy vlakem.

Podíly vozidel podle typů uživatelů v čase ulice Čechova



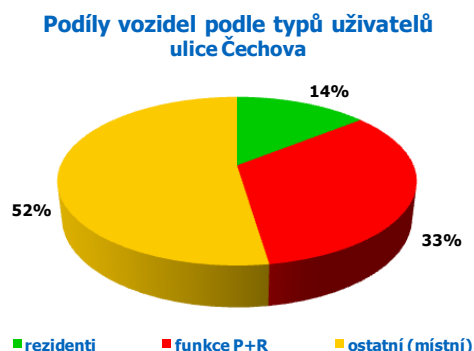
Graf 19

Podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v ulici Čechova



Graf 20

Podíly zaparkovaných vozidel v ulici Čechova podle
časové délky jejich parkování



Graf 21

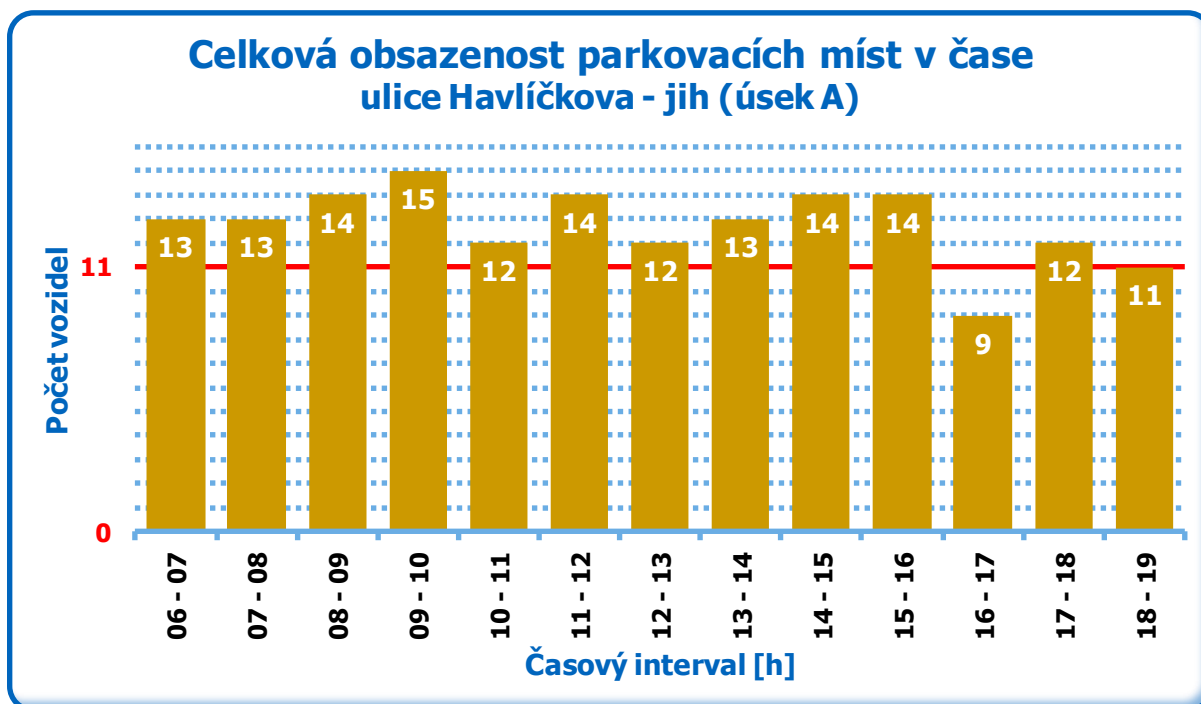
Podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den
v ulici Čechova

Největší podíl vozidel zde parkoval pouze do 4 hodin, což značí využití místními obyvateli. Výrazný podíl má také funkce P+R.

Největší podíl uživatelů zde tvoří funkce P+R, jež má nadpoloviční většinu v průběhu dne. Rezidenti zde mají zastoupení pouze ráno a večer.

3.1.1.4. Ulice Havlíčkova – jih (úsek A)

Průběžná obsazenost ulice osobními automobily v čase během dne je znázorněna na grafu 22 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle zásad uvedených v kapitole 2.3., která v ulici Havlíčkova – jih (úsek A) činí 11 parkovacích míst).



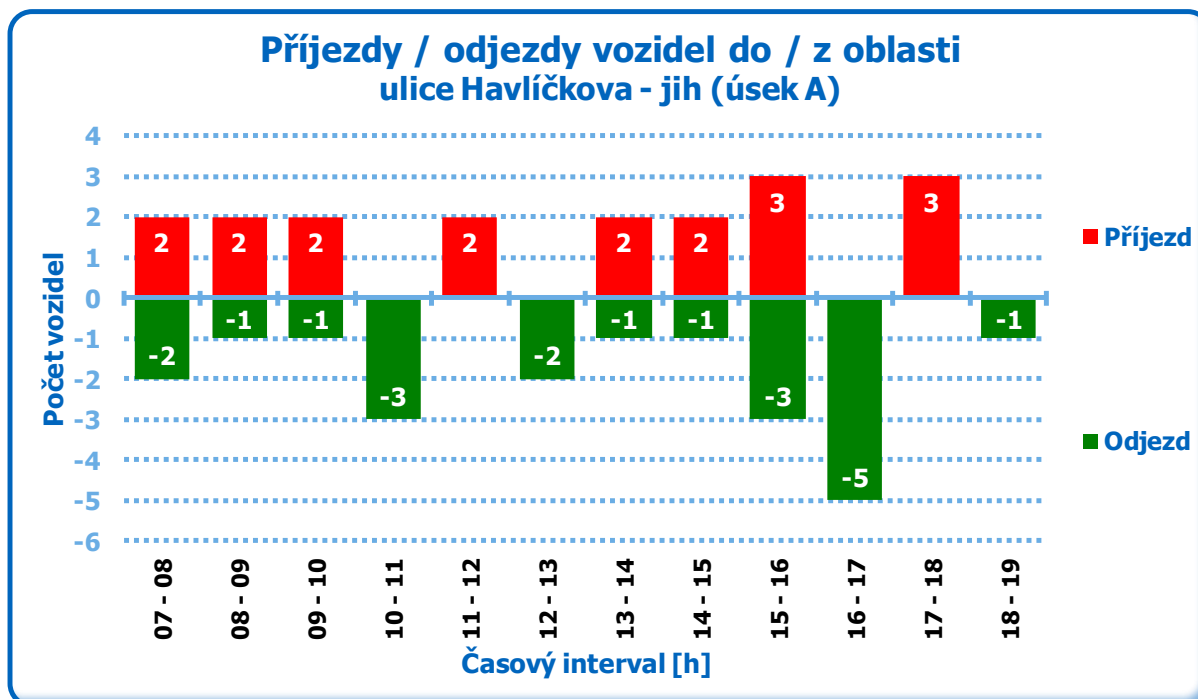
Graf 22

Celková obsazenost parkovacích míst v čase v ulici Havlíčkova – jih (úsek A)

Obsazenost přesahuje kapacitu nasycení ulice. Počty vozidel jsou v průběhu dne velmi vysoké, což neznačí funkci P+R.

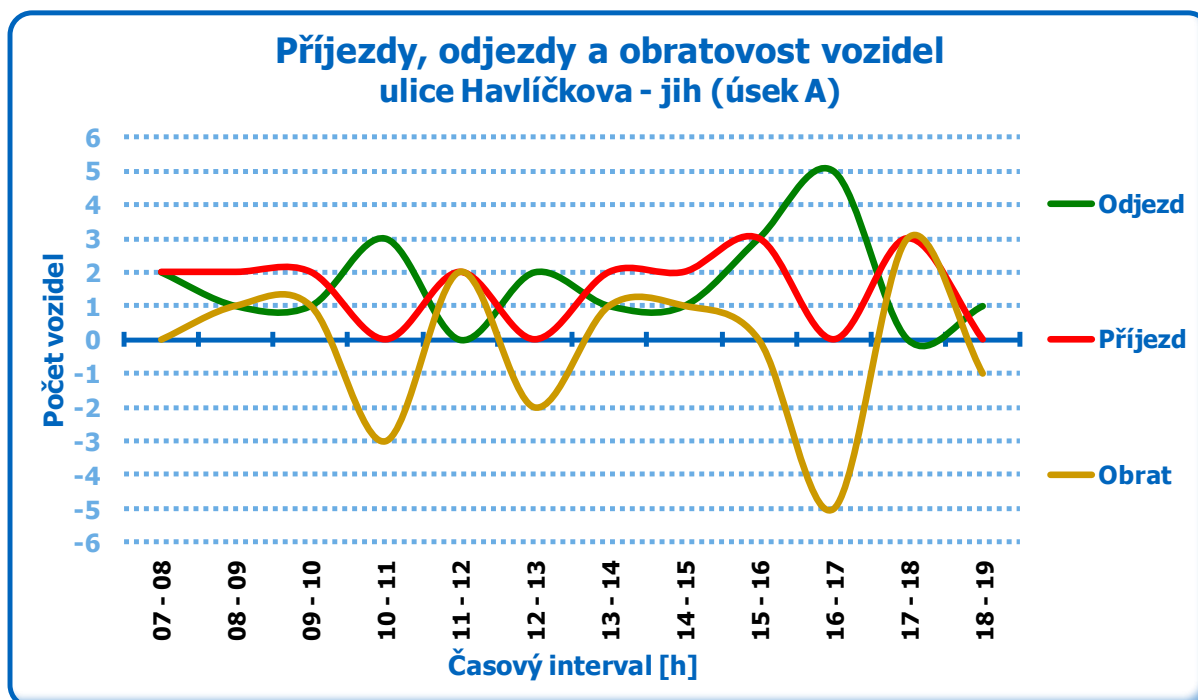
V grafu 23 je znázorněn vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z ulice Havlíčkova – jih (úsek A) během celého dne, přičemž celková obratovost z těchto údajů vycházející je pak znázorněna v grafu 24.

Frekvence příjezdů a odjezdů naopak naznačuje hlavně využívání ulice funkcí P+R. Obratovost v ulici je střední, kdy největších hodnot dosahuje v ranní a pak odpolední dopravní špičce.



Graf 23

Příjezdy / odjezdy vozidel do / z ulice Havlíčkova – jih (úsek A)

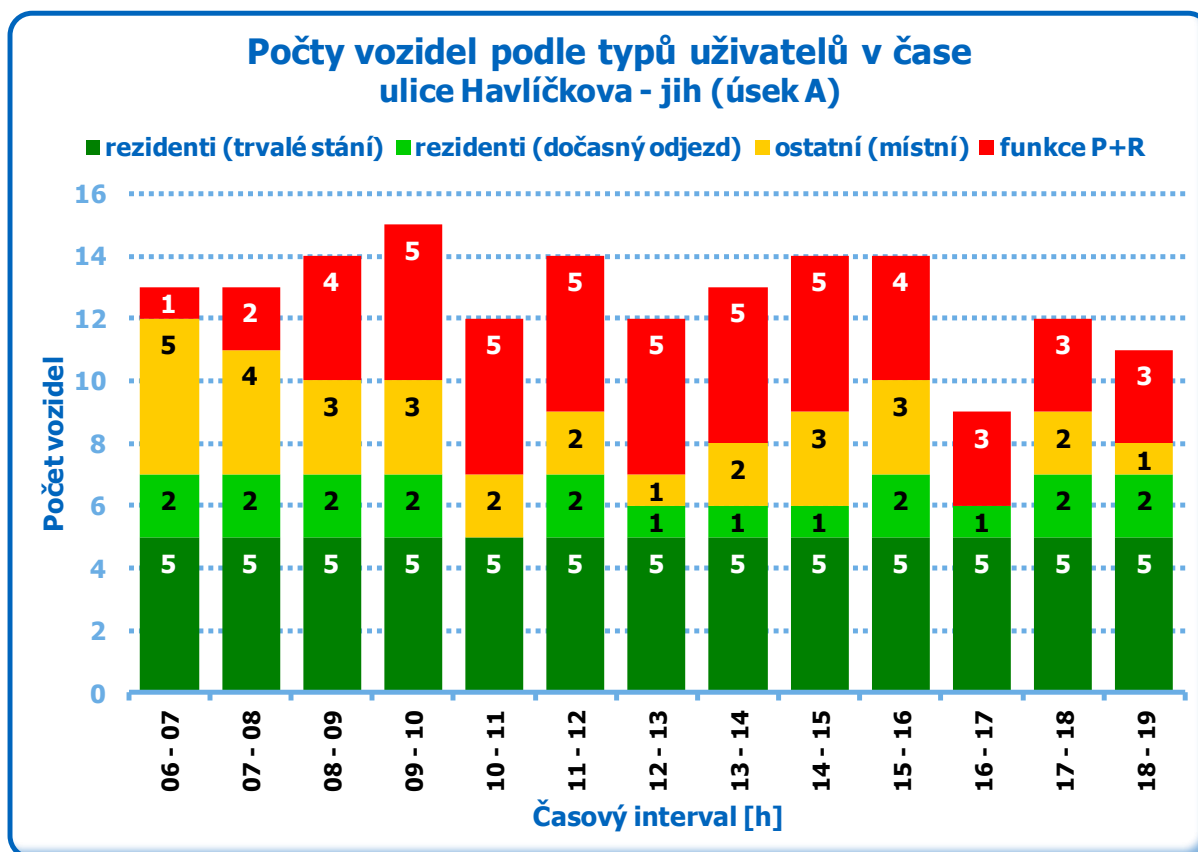


Graf 24

Příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v ulici Havlíčkova – jih (úsek A)

Rozdělení zaparkovaných osobních podle typů uživatelů, popsanych v úvodu kapitoly 3, ukazuje v ulici Havlíčkova – jih (úsek A) graf 25 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 26 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými

skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, zda je ulice Havlíčkova – jih (úsek A) využívána k parkování vozidel těch uživatelů, kteří denně dojíždějí do Prahy vlakem za zaměstnáním nebo případně jinými účely (škola, ... apod.).

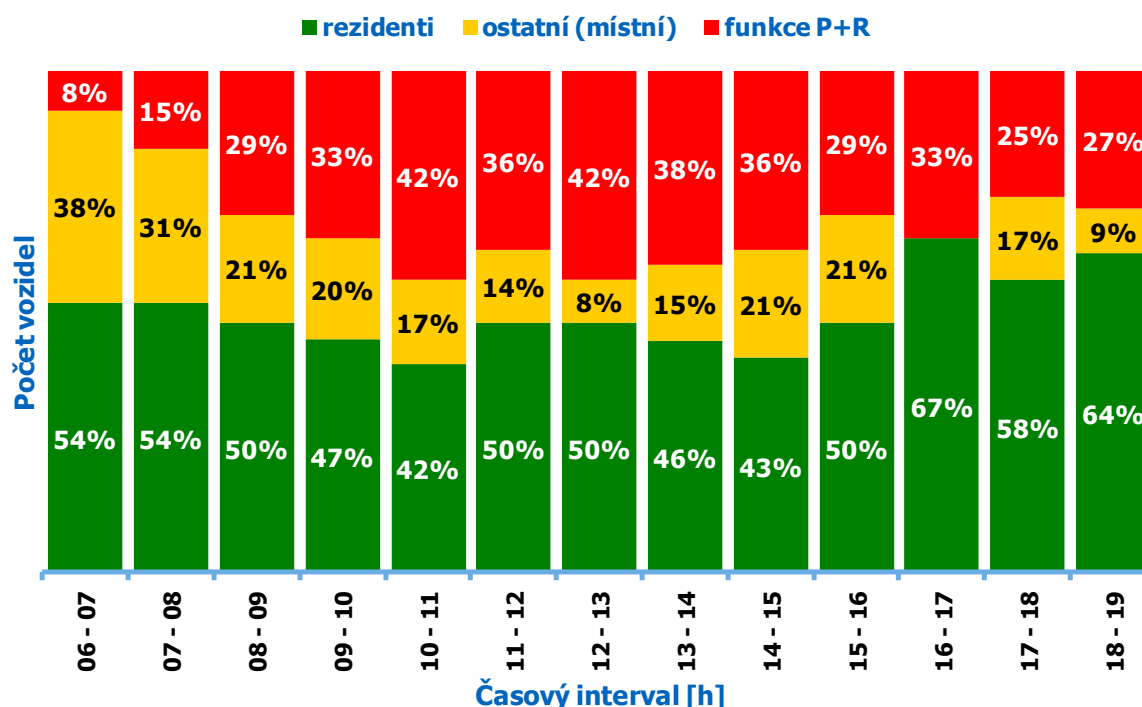


Graf 25

Absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v ulici Havlíčkova – jih (úsek A)

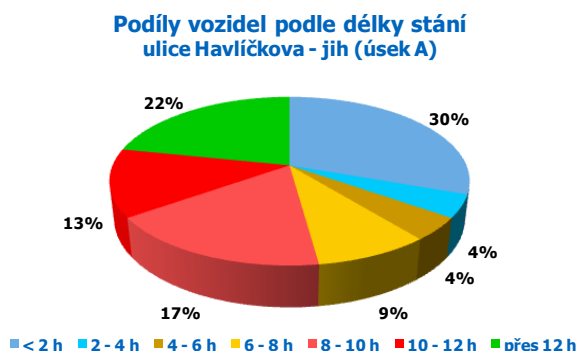
Předposlední graf 27 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v ulici Havlíčkova – jih (úsek A) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 28 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, zda je ulice Havlíčkova – jih (úsek A) využívána k parkování vozidel těch uživatelů, kteří denně dojíždějí do Prahy vlakem.

Podíly vozidel podle typů uživatelů v čase ulice Havlíčkova - jih (úsek A)

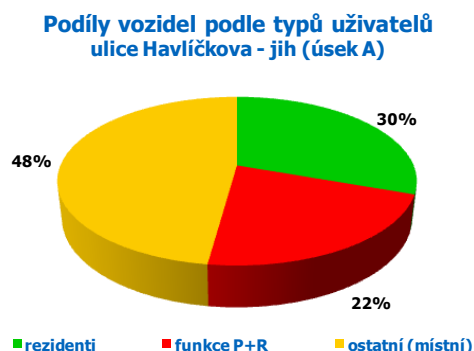


Graf 26

Podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v ulici Havlíčkova – jih (úsek A)



Graf 27



Graf 28

Podíly zaparkovaných vozidel v ulici Havlíčkova – jih (úsek A) podle časové délky jejich parkování

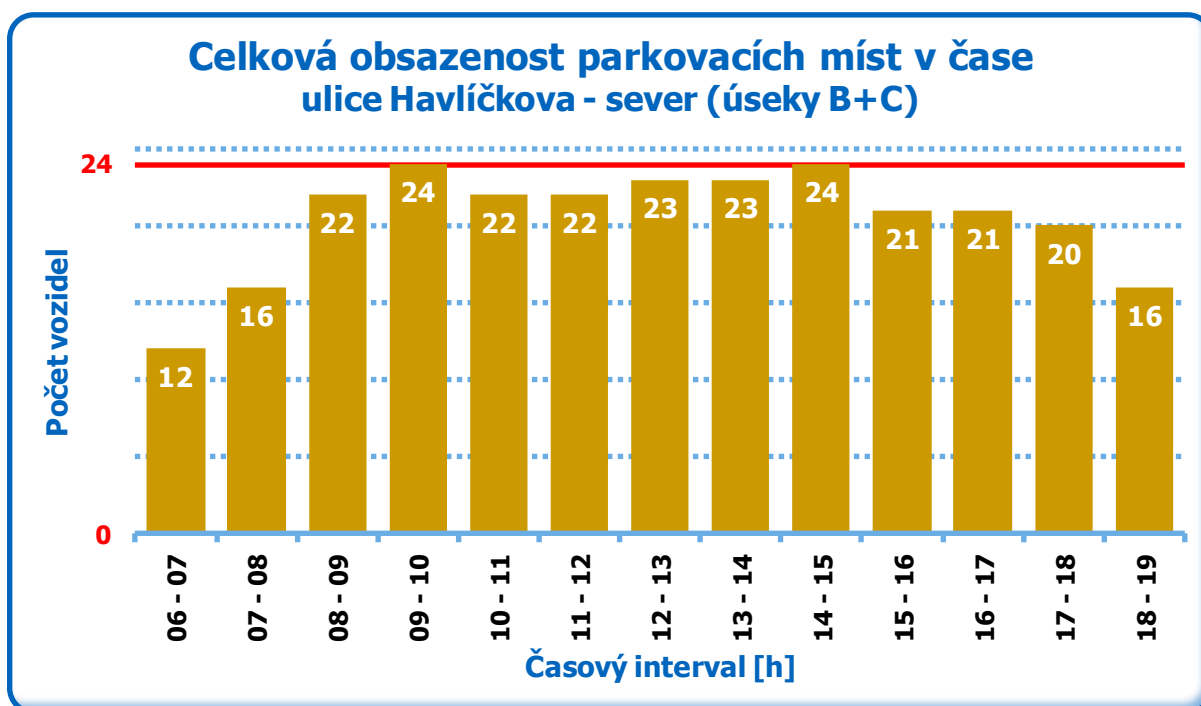
Podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v ulici Havlíčkova – jih (úsek A)

Velký podíl vozidel zde parkoval 8 až 12 hodin, což odpovídá funkci využití jako P+R. Tato funkce je doplňována rezidenty.

Největší podíl uživatelů zde tvoří rezidenti a funkce P+R, která bude vytlačovat rezidentní místa.

3.1.1.5. Ulice Havlíčkova – sever (úseky B+C)

Průběžná obsazenost ulice osobními automobily v čase během dne je znázorněna na grafu 29 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle zásad uvedených v kapitole 2.3., která v ulici Havlíčkova – sever (úseky B+C) činí 24 parkovacích míst).



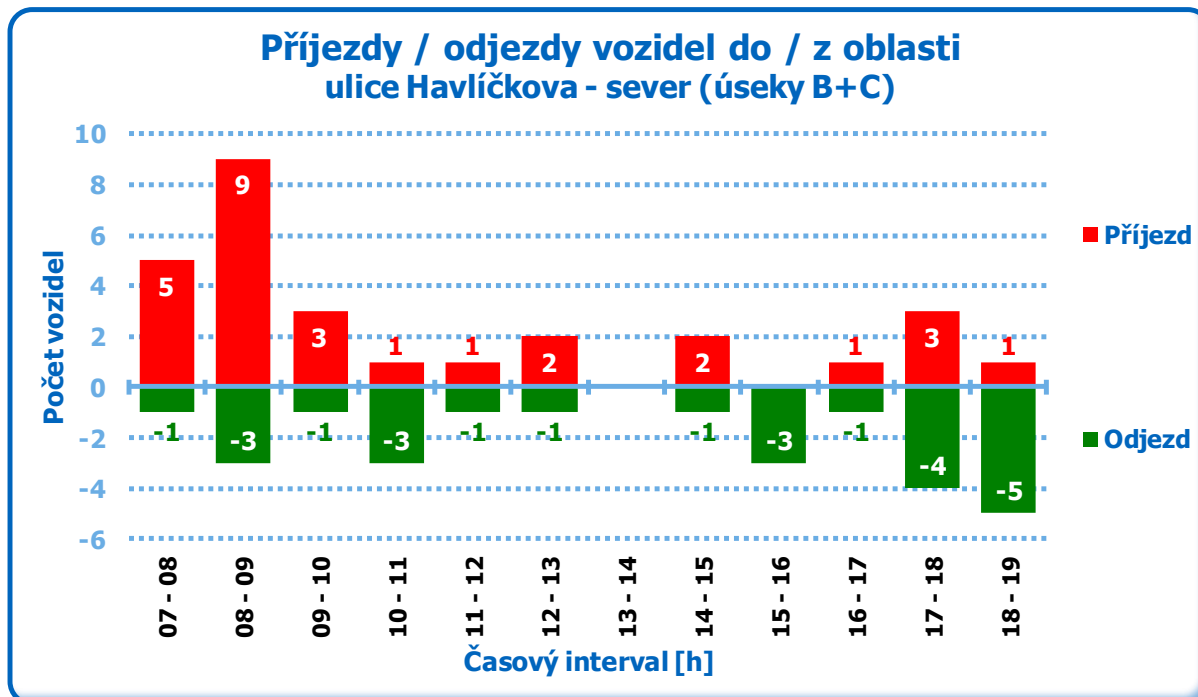
Graf 29

Celková obsazenost parkovacích míst v čase v ulici Havlíčkova – sever (úseky B+C)

Obsazenost dosahuje kapacity nasycení ulice. Počty vozidel jsou zde vysoké, což značí využití ulice pro funkci P+R.

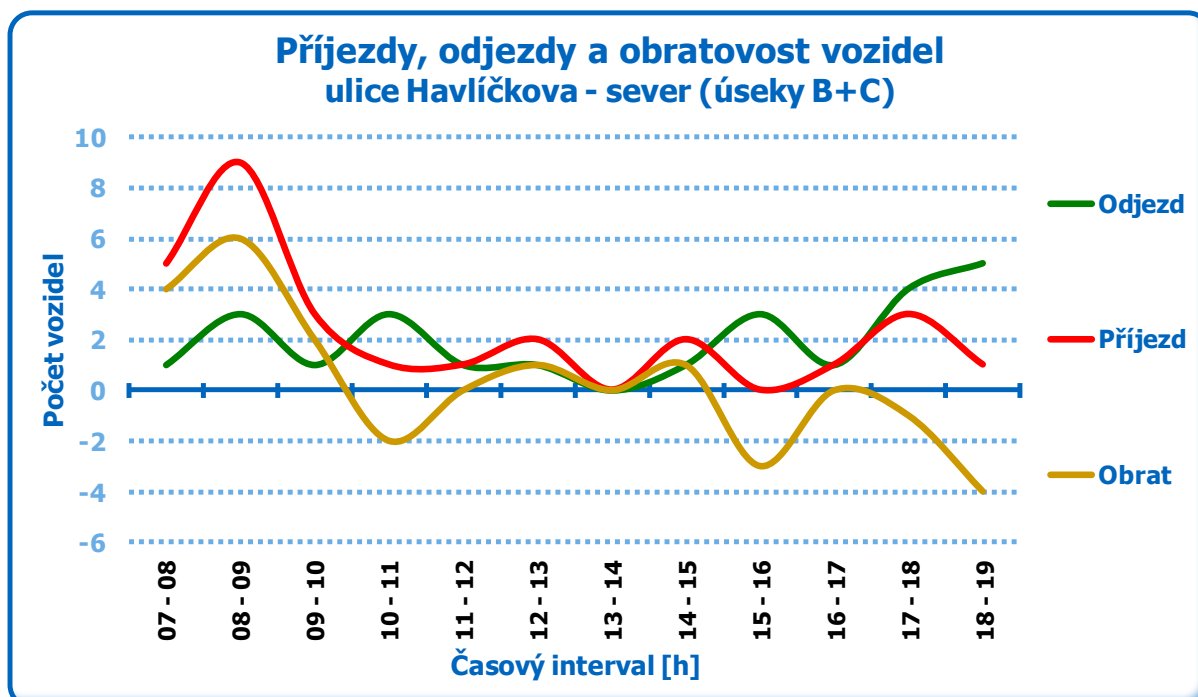
V grafu 30 je znázorněn vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z ulice Havlíčkova – sever (úseky B+C) během celého dne, přičemž celková obratovost z těchto údajů vycházející je pak znázorněna v grafu 31.

Frekvence příjezdů a odjezdů naznačuje ukázkový příklad využívání ulice funkcí P+R. Obratovost v ulici je střední, kdy největších hodnot dosahuje v ranní a pak odpolední dopravní špičce.



Graf 30

Příjezdy / odjezdy vozidel do / z ulice Havlíčkova – sever (úseky B+C)

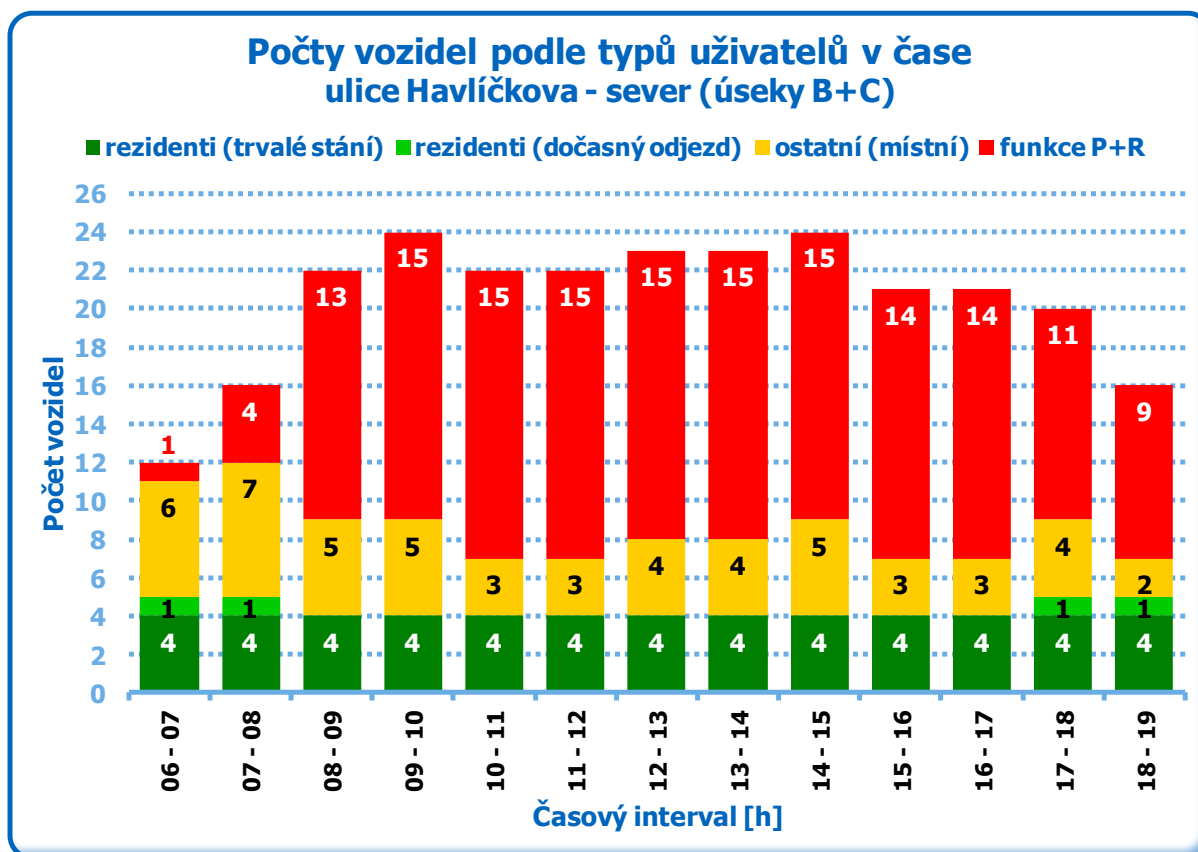


Graf 31

Příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v ulici Havlíčkova – sever (úseky B+C)

Rozdělení zaparkovaných osobních podle typů uživatelů, popsanych v úvodu kapitoly 3, ukazuje v ulici Havlíčkova – sever (úseky B+C) graf 32 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 33 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými

skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, zda je ulice Havlíčkova – sever (úseky B+C) využívána k parkování vozidel těch uživatelů, kteří denně dojíždějí do Prahy vlakem za zaměstnáním nebo případně jinými účely (škola, ... apod.).

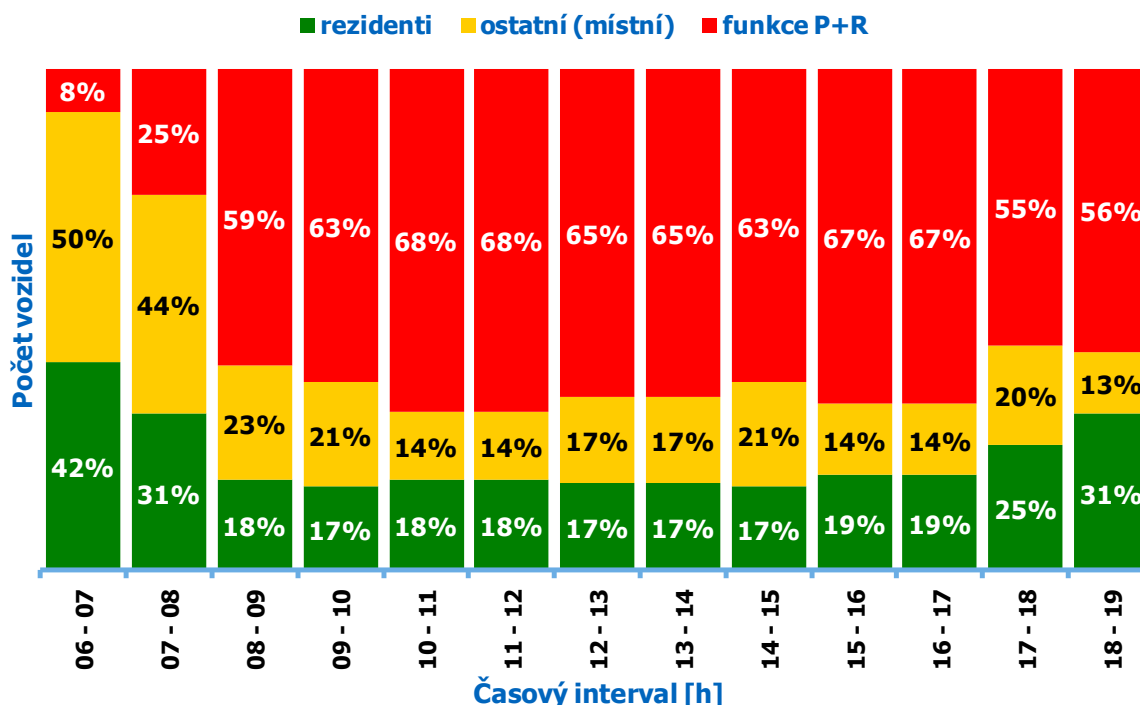


Graf 32

Absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v ulici Havlíčkova – sever (úseky B+C)

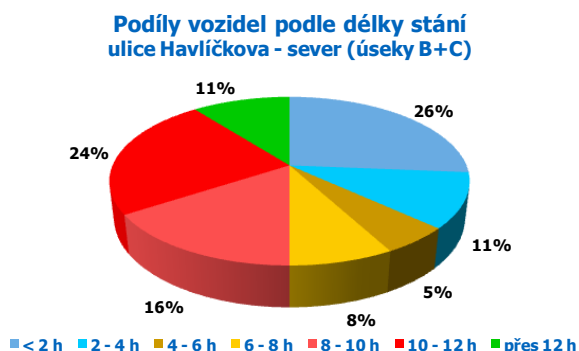
Předposlední graf 34 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v ulici Havlíčkova – sever (úseky B+C) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 35 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, zda je ulice Havlíčkova – sever (úseky B+C) využívána k parkování vozidel těch uživatelů, kteří denně dojíždějí do Prahy vlakem.

Podíly vozidel podle typů uživatelů v čase ulice Havlíčkova - sever (úseky B+C)



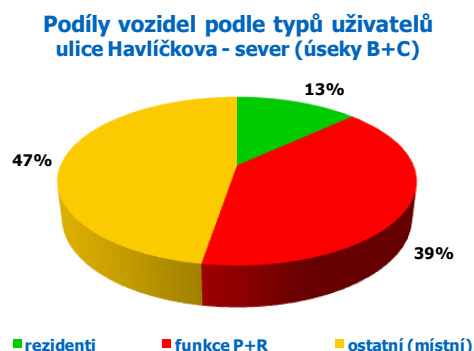
Graf 33

Podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v ulici Havlíčkova – sever (úseky B+C)



Graf 34

Podíly zaparkovaných vozidel v ulici
Havlíčkova – sever (úseky B+C) podle časové délky
jejich parkování



Graf 35

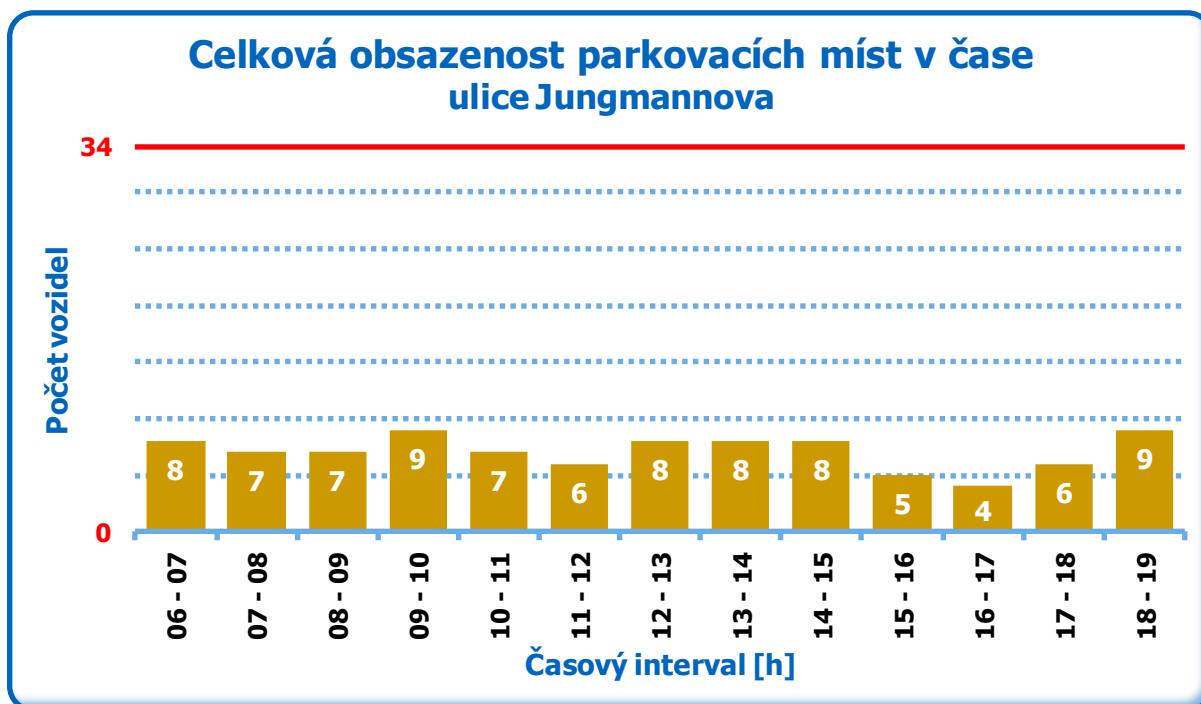
Podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den
v ulici Havlíčkova – sever (úseky B+C)

Největší podíl vozidel zde parkoval 8 až 12 hodin, což svědčí o využití ulice funkcí P+R, která je zde převažující.

Největší podíl uživatelů zde tvoří uživatelé využívající funkci P+R, zatímco místní a rezidenti mají pouze malý podíl v této ulici.

3.1.1.6. Ulice Jungmannova

Průběžná obsazenost ulice osobními automobily v čase během dne je znázorněna na grafu 36 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle zásad uvedených v kapitole 2.3., která v ulici Jungmannova činí 34 parkovacích míst).



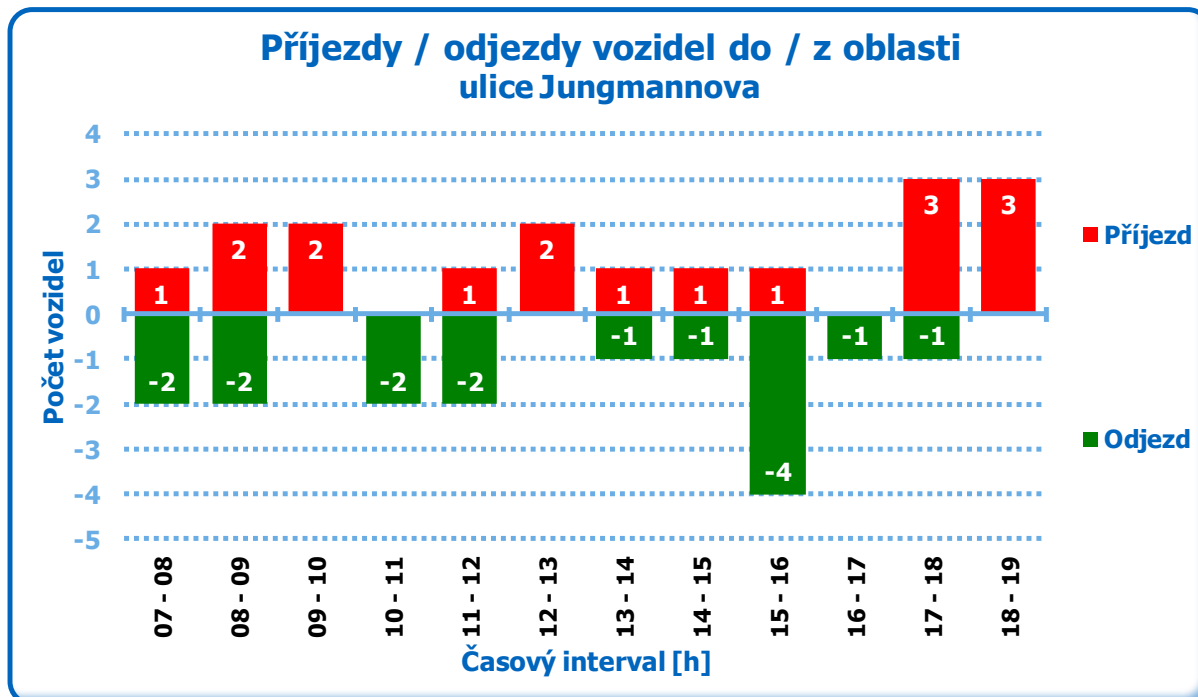
Graf 36

Celková obsazenost parkovacích míst v čase v ulici Jungmannova

Obsazenost nedosahuje ani třetiny kapacity nasycení ulice. Počty vozidel jsou v průběhu dne podobné, což neznačí funkci P+R.

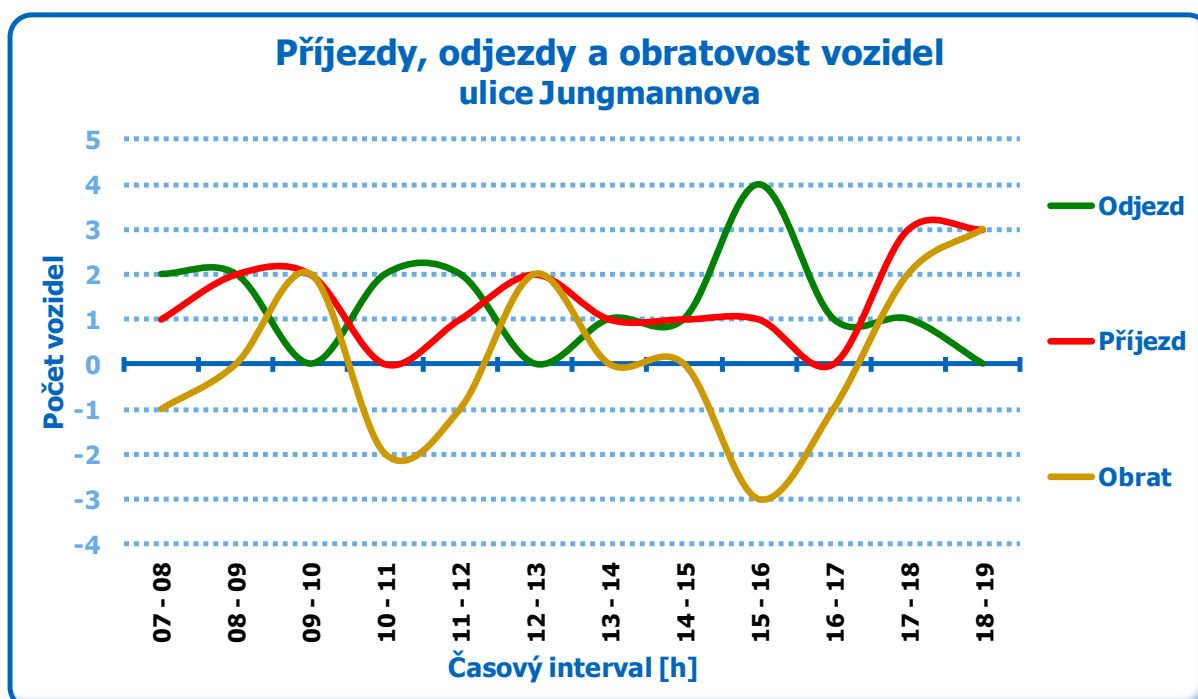
V grafu 37 je znázorněn vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z ulice Jungmannova během celého dne, přičemž celková obratovost z těchto údajů vycházející je pak znázorněna v grafu 38.

Frekvence příjezdů a odjezdů naznačuje hlavně využívání ulice rezidenty a místními obyvateli. Obratovost v ulici je střední, kdy největších hodnot dosahuje v odpolední dopravní špičce.



Graf 37

Příjezdy / odjezdy vozidel do / z ulice Jungmannova

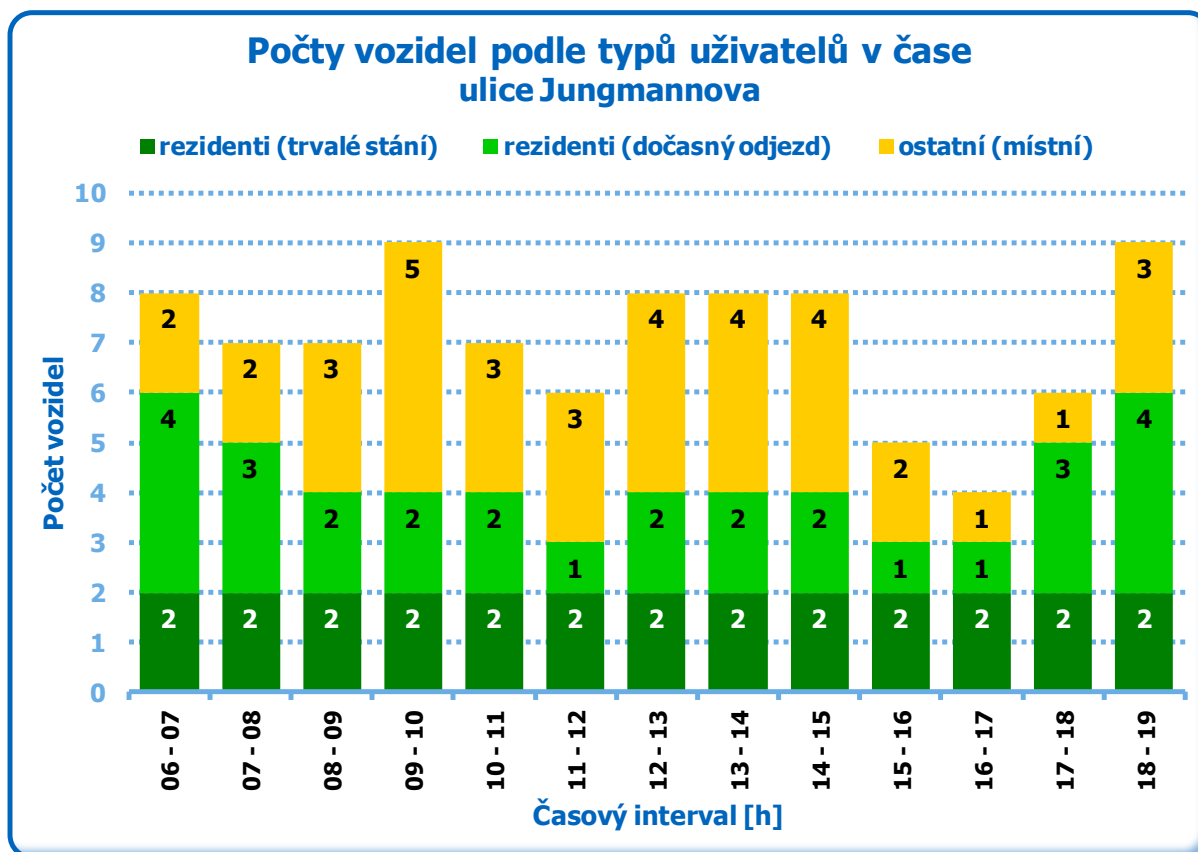


Graf 38

Příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v ulici Jungmannova

Rozdělení zaparkovaných osobních podle typů uživatelů, popsanych v úvodu kapitoly 3, ukazuje v ulici Jungmannova graf 39 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 40 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů

v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, zda je ulice Jungmannova využívána k parkování vozidel těch uživatelů, kteří denně dojíždějí do Prahy vlakem za zaměstnáním nebo případně jinými účely (škola, ... apod.).

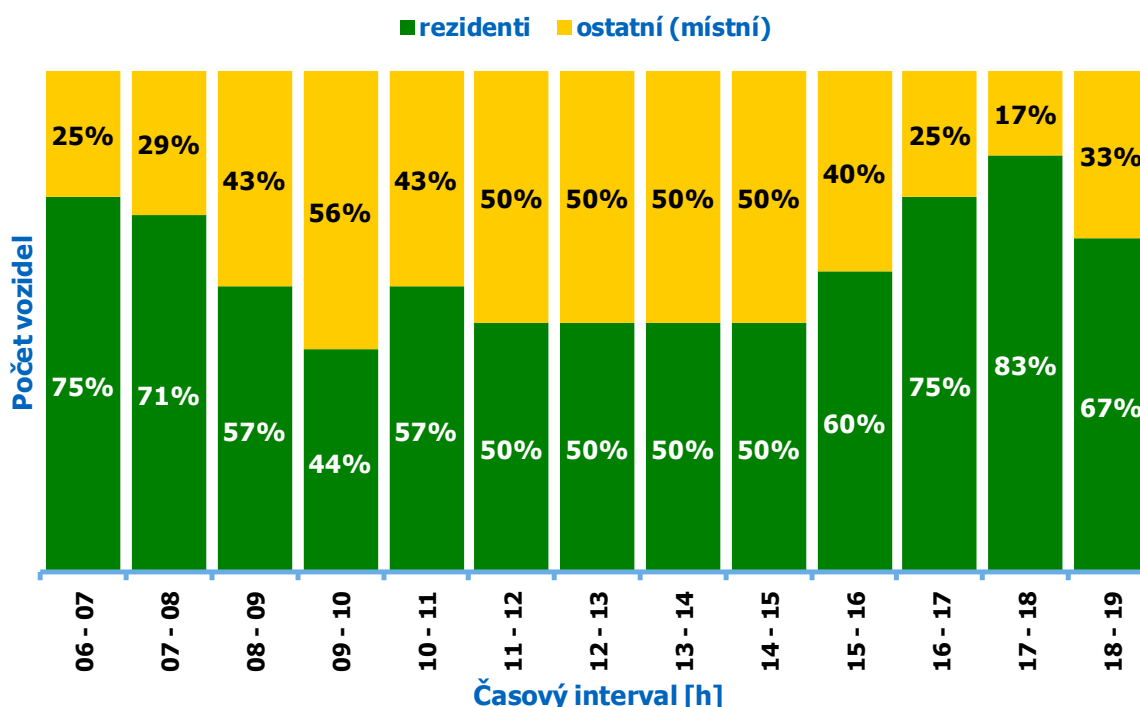


Graf 39

Absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v ulici Jungmannova

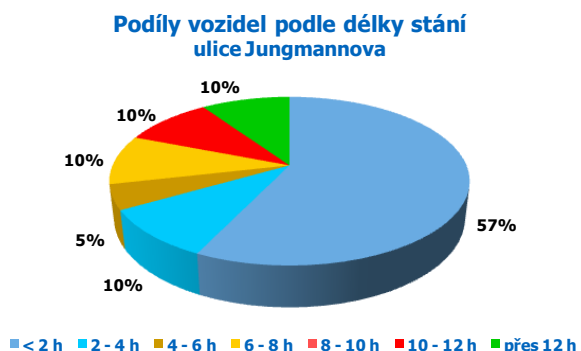
Předposlední graf 41 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v ulici Jungmannova podle časové délky jejich parkování a poslední graf 42 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, zda je ulice Jungmannova využívána k parkování vozidel těch uživatelů, kteří denně dojíždějí do Prahy vlakem.

Podíly vozidel podle typů uživatelů v čase ulice Jungmannova



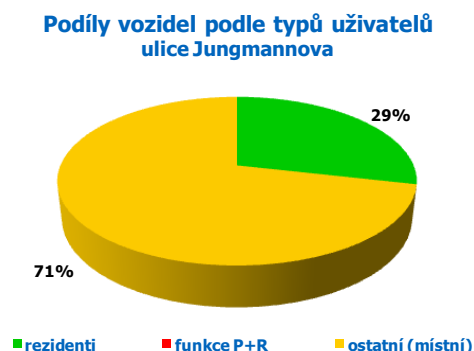
Graf 40

Podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v ulici Jungmannova



Graf 41

Podíly zaparkovaných vozidel v ulici Jungmannova
podle časové délky jejich parkování



Graf 42

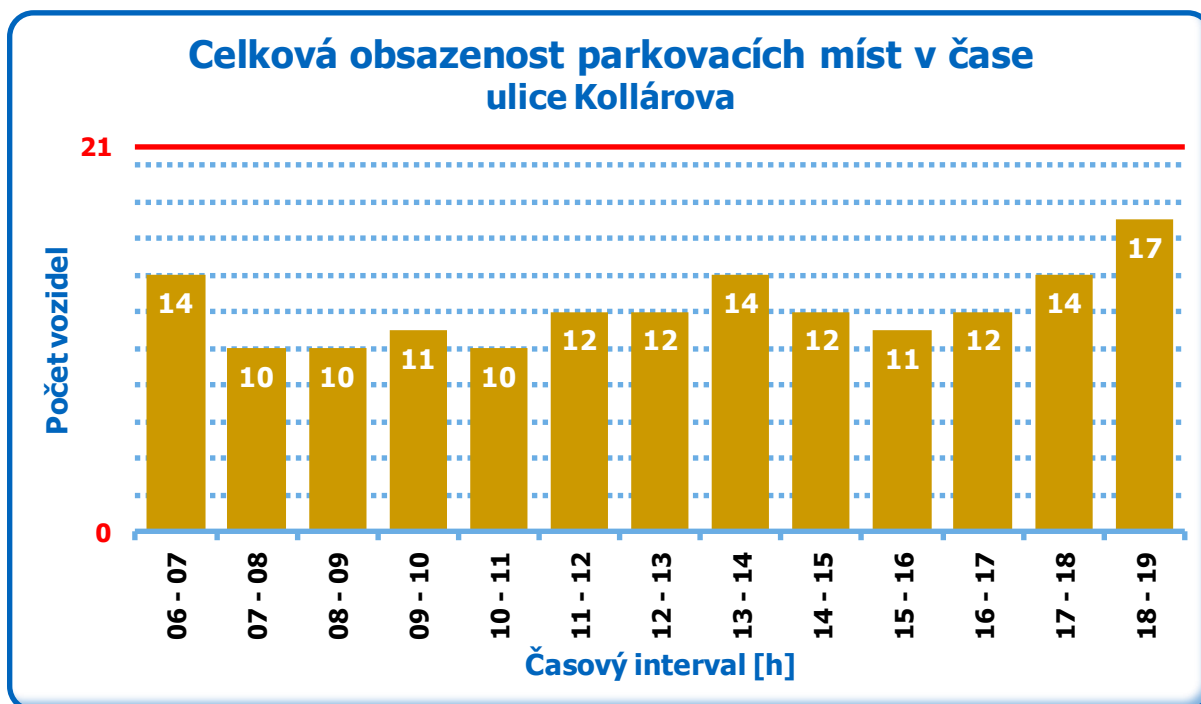
Podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den
v ulici Jungmannova

Největší podíl vozidel zde parkoval pouze do 4 hodin, což značí využití místními obyvateli.

Poloviční podíl uživatelů zde tvoří místní i rezidenti. Funkce P+R zde nemá žádné zastoupení.

3.1.1.7. Ulice Kollárova

Průběžná obsazenost ulice osobními automobily v čase během dne je znázorněna na grafu 43 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle zásad uvedených v kapitole 2.3., která v ulici Kollárova činí 21 parkovacích míst).



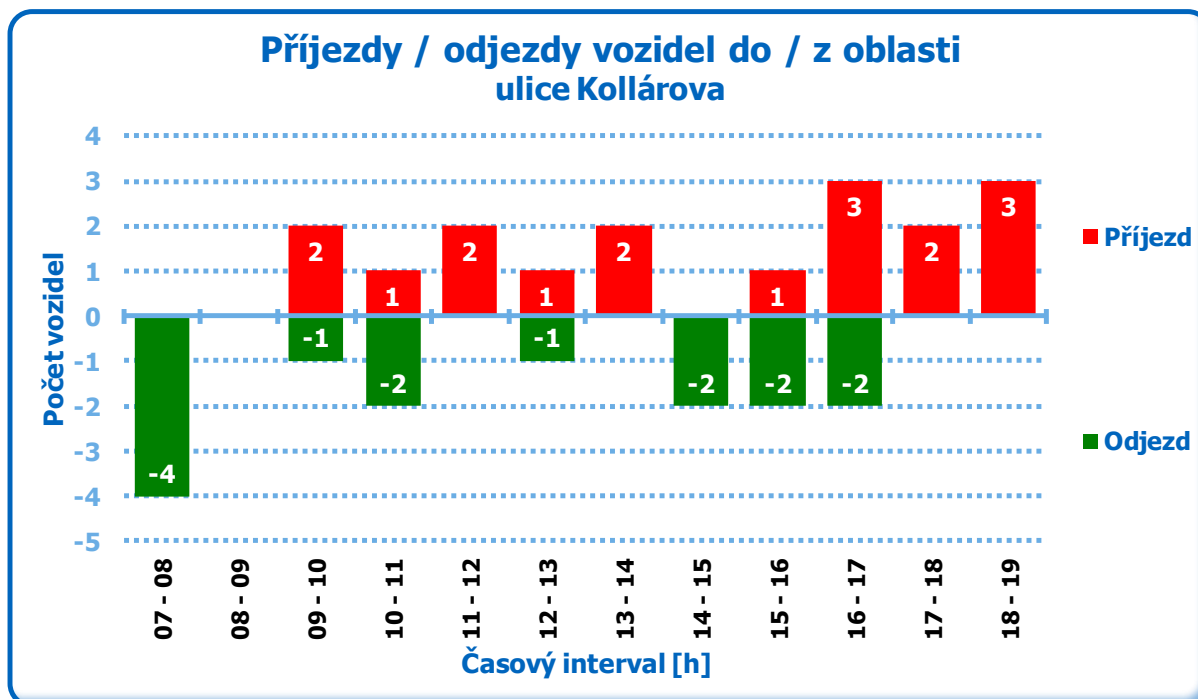
Graf 43

Celková obsazenost parkovacích míst v čase v ulici Kollárova

Obsazenost dosahuje více než poloviny kapacity nasycení ulice. Nejvíce vozidel je zde v ranních a večerních hodinách, což značí, že je ulice využívána především rezidenty.

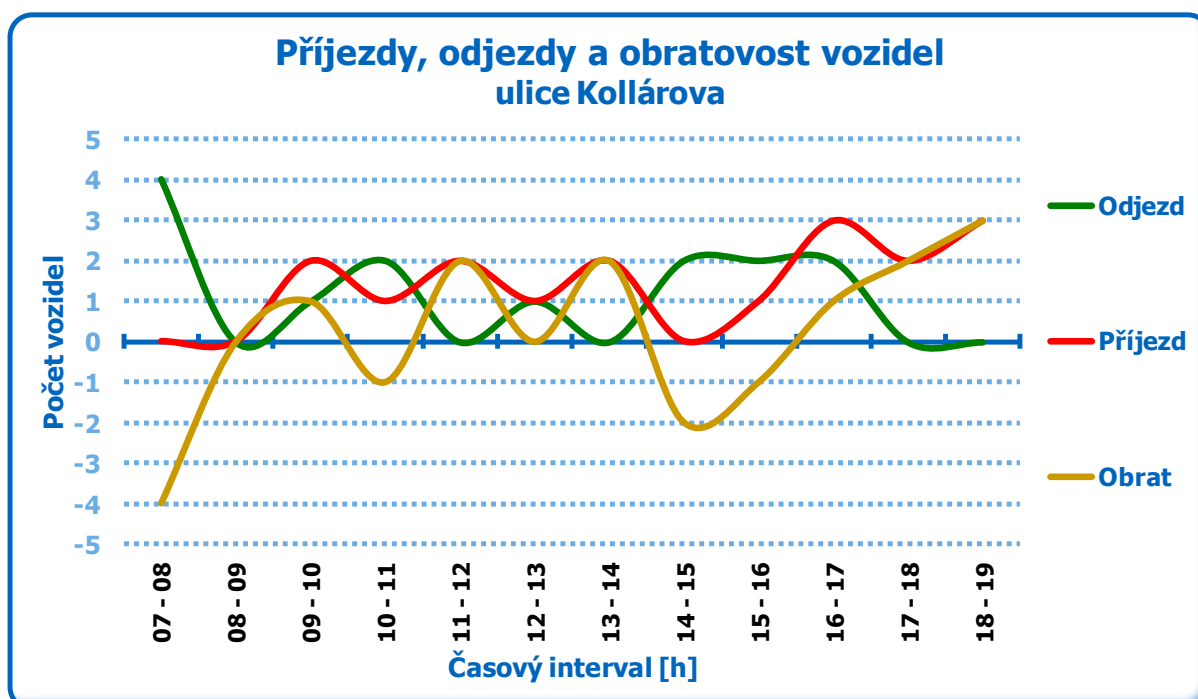
V grafu 44 je znázorněn vývoj počtu vozidel příjezdějících do a odjíždějících z ulice Kollárova během celého dne, přičemž celková obratovost z těchto údajů vycházející je pak znázorněna v grafu 45.

Frekvence příjezdů a odjezdů naznačuje hlavně využívání ulice rezidenty a místními obyvateli. Obratovost v ulici je střední, kdy největších hodnot dosahuje v ranní dopravní špičce a pak večer.



Graf 44

Příjezdy / odjezdy vozidel do / z ulice Kollárova

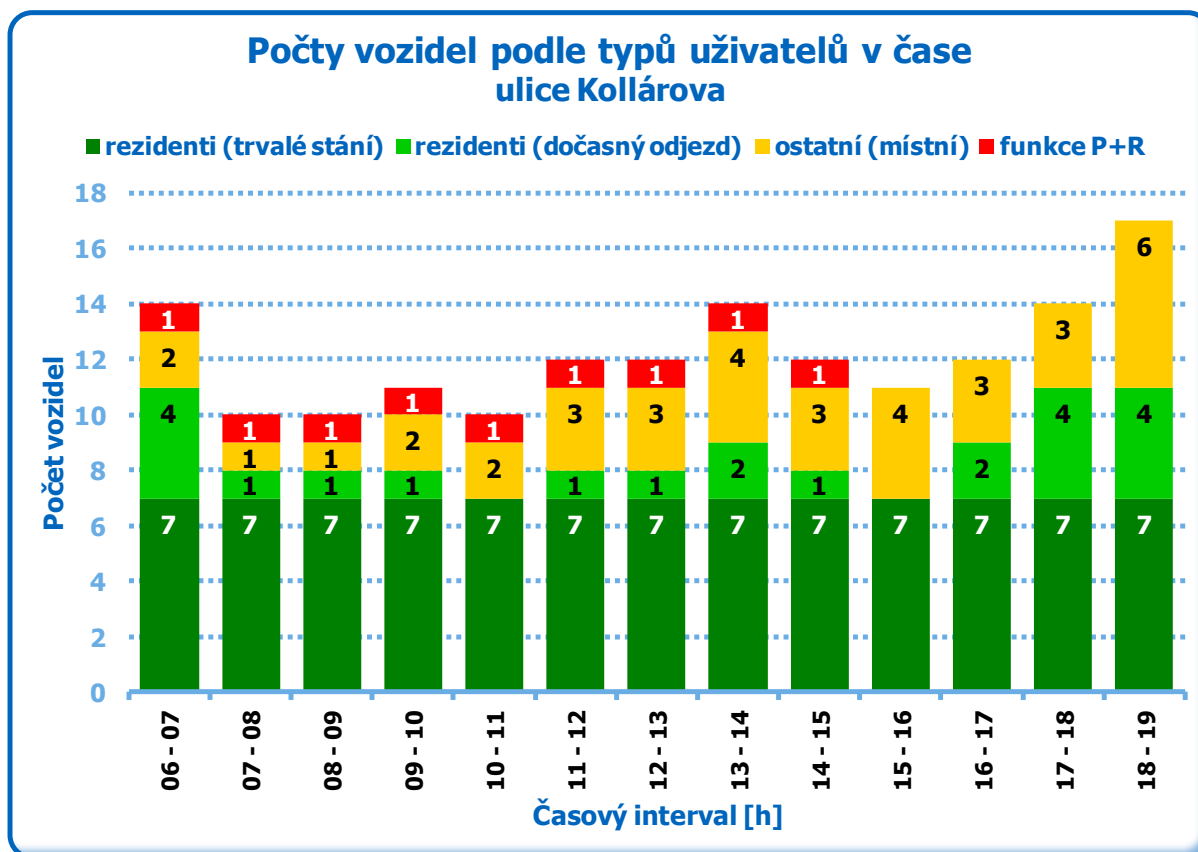


Graf 45

Příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v ulici Kollárova

Rozdělení zaparkovaných osobních podle typů uživatelů, popsanych v úvodu kapitoly 3, ukazuje v ulici Kollárova graf 46 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 47 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů

v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, zda je ulice Kollárova využívána k parkování vozidel těch uživatelů, kteří denně dojíždějí do Prahy vlakem za zaměstnáním nebo případně jinými účely (škola, ... apod.).

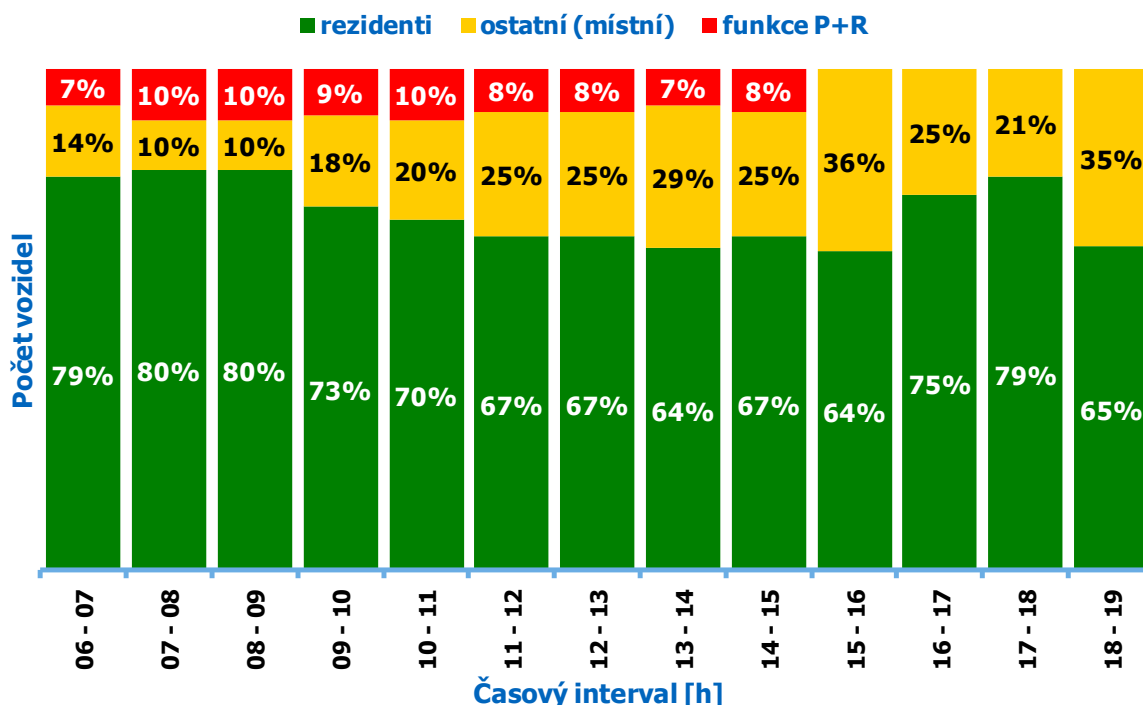


Graf 46

Absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v ulici Kollárova

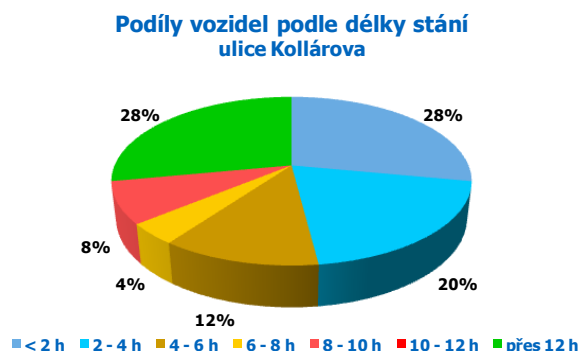
Předposlední graf 48 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v ulici Kollárova podle časové délky jejich parkování a poslední graf 49 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, zda je ulice Kollárova využívána k parkování vozidel těch uživatelů, kteří denně dojíždějí do Prahy vlakem.

Podíly vozidel podle typů uživatelů v čase ulice Kollárova



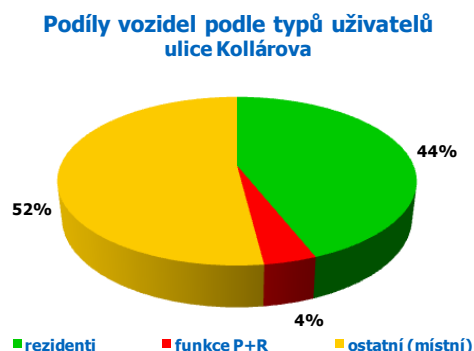
Graf 47

Podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v ulici Kollárova



Graf 48

Podíly zaparkovaných vozidel v ulici Kollárova podle
časové délky jejich parkování



Graf 49

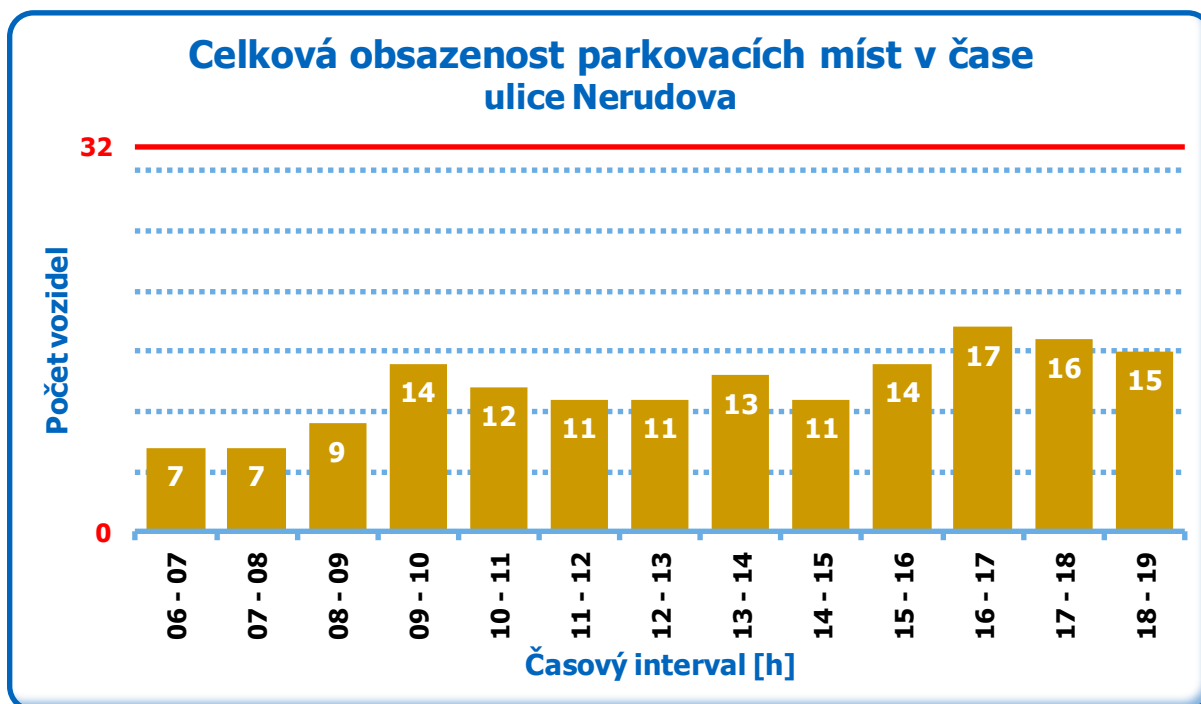
Podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den
v ulici Kollárova

Největší podíl vozidel zde parkoval pouze do 4 hodin, což značí využití místními obyvateli. Výrazný podíl mají také rezidenti.

Největší podíl uživatelů zde tvoří rezidenti a pak místní. Funkce P+R zde nemá téměř žádné zastoupení.

3.1.1.8. Ulice Nerudova

Průběžná obsazenost ulice osobními automobily v čase během dne je znázorněna na grafu 50 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle zásad uvedených v kapitole 2.3., která v ulici Nerudova činí 32 parkovacích míst).



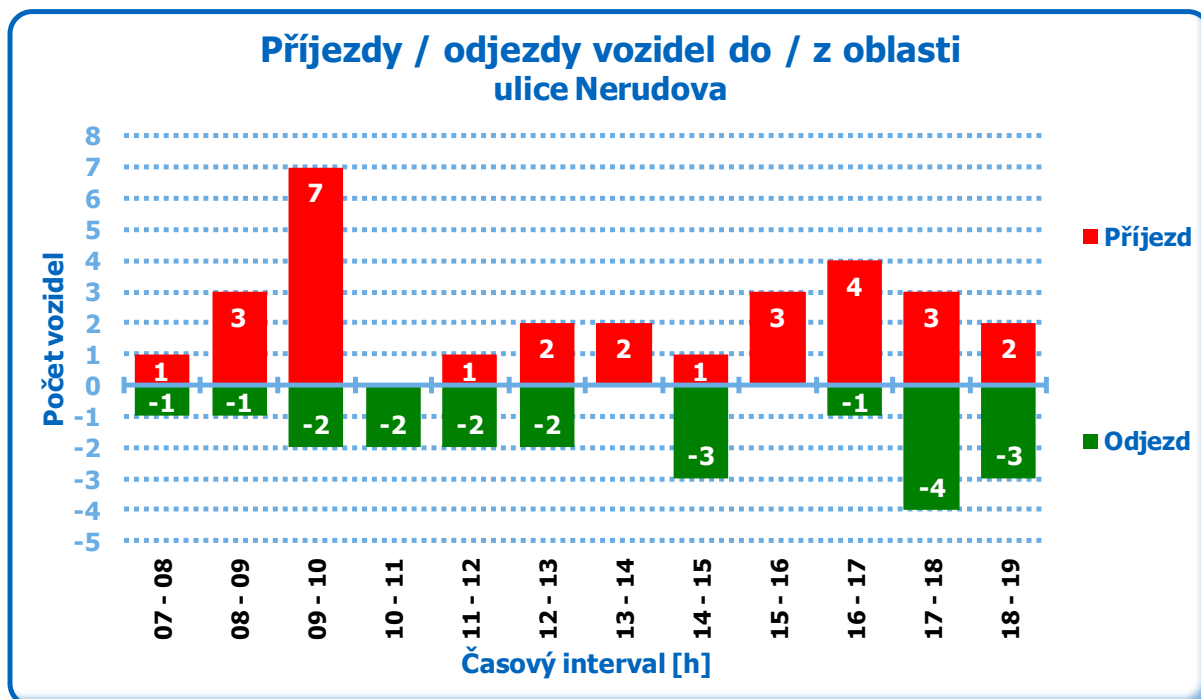
Graf 50

Celková obsazenost parkovacích míst v čase v ulici Nerudova

Obsazenost dosahuje cca poloviny kapacity nasycení ulice. Nejvíce vozidel je zde ve večerních hodinách, což značí, že je ulice využívána především rezidenty.

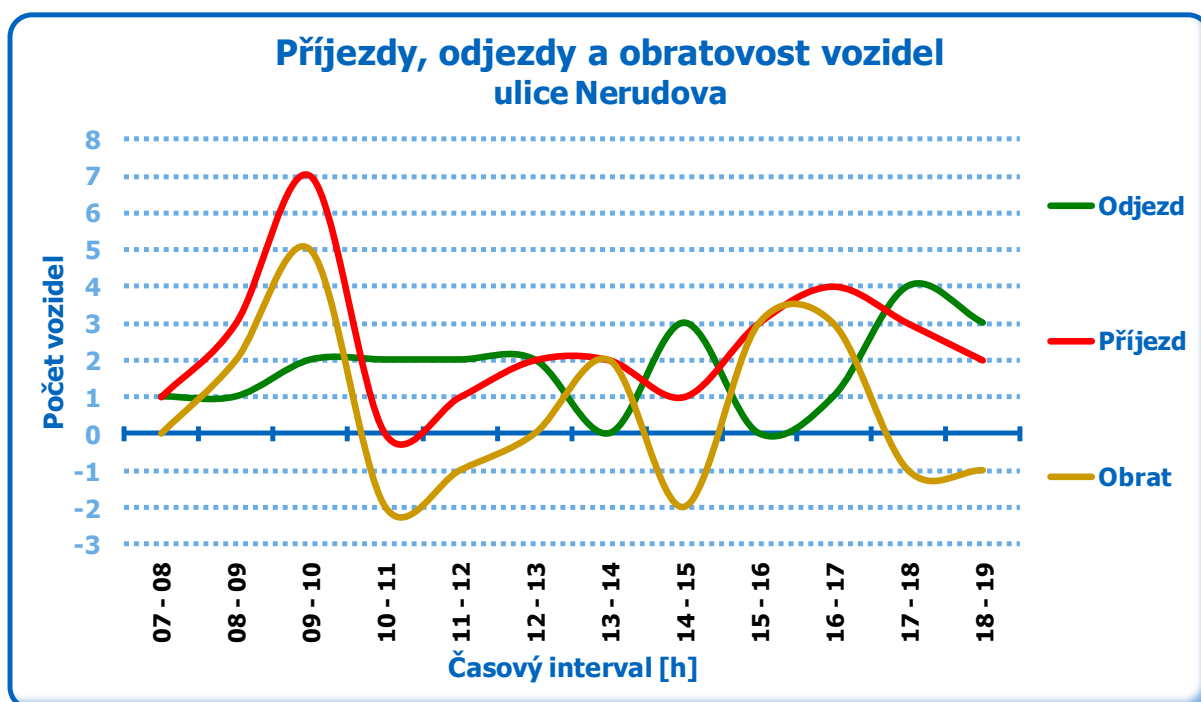
V grafu 51 je znázorněn vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z ulice Nerudova během celého dne, přičemž celková obratovost z těchto údajů vycházející je pak znázorněna v grafu 52.

Frekvence příjezdů a odjezdů naznačuje hlavně využívání ulice místními obyvateli. Obratovost v ulici je střední, kdy největších hodnot dosahuje v ranní špičce a pak kolísá.



Graf 51

Příjezdy / odjezdy vozidel do / z ulice Nerudova

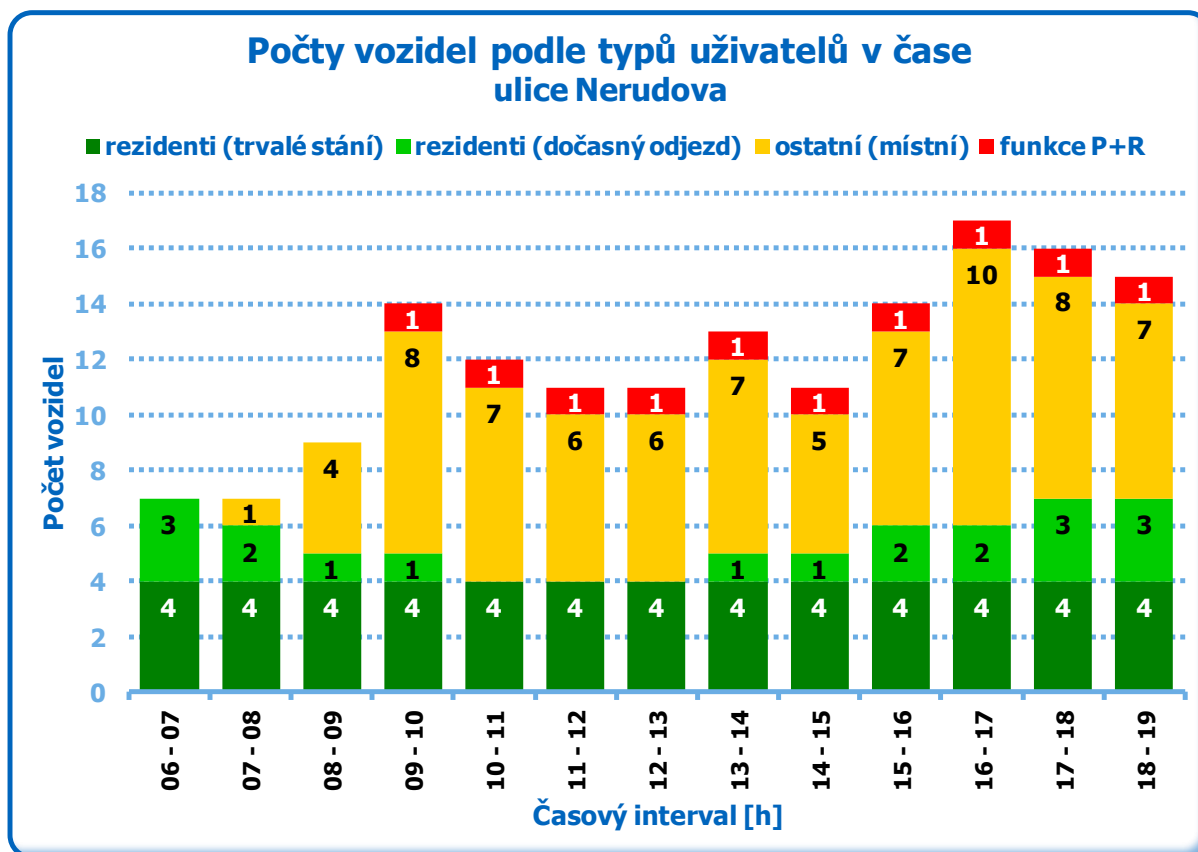


Graf 52

Příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v ulici Nerudova

Rozdělení zaparkovaných osobních podle typů uživatelů, popsanych v úvodu kapitoly 3, ukazuje v ulici Nerudova graf 53 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 54 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů

v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, zda je ulice Nerudova využívána k parkování vozidel těch uživatelů, kteří denně dojíždějí do Prahy vlakem za zaměstnáním nebo případně jinými účely (škola, ... apod.).

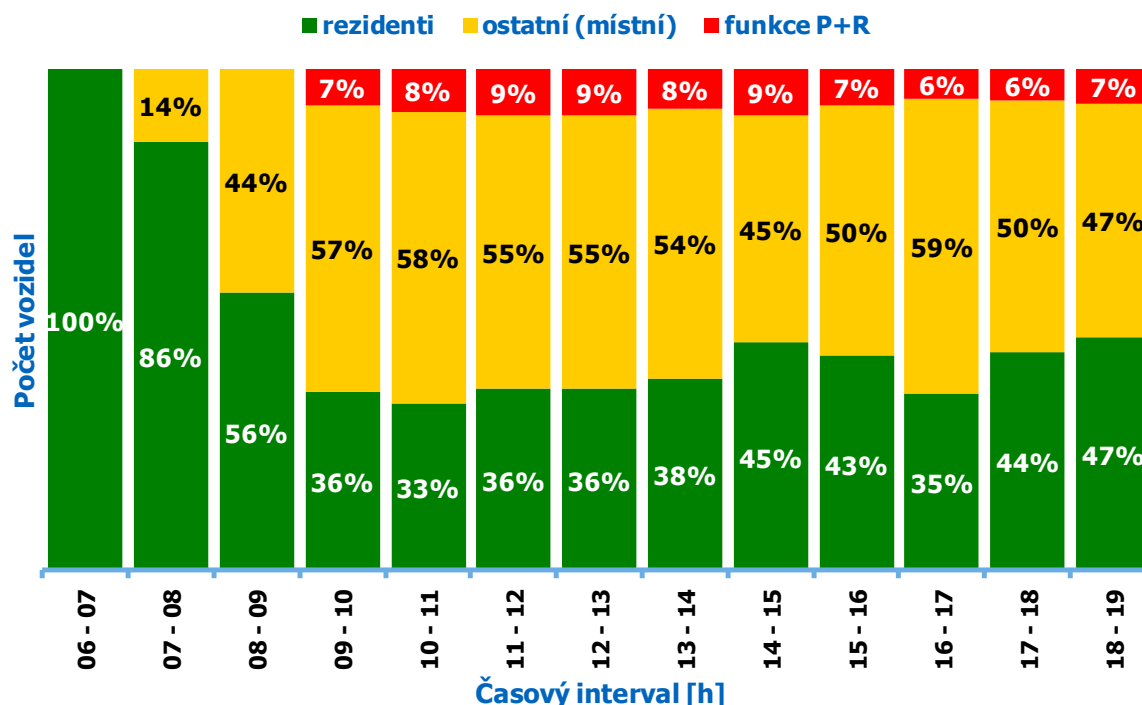


Graf 53

Absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v ulici Nerudova

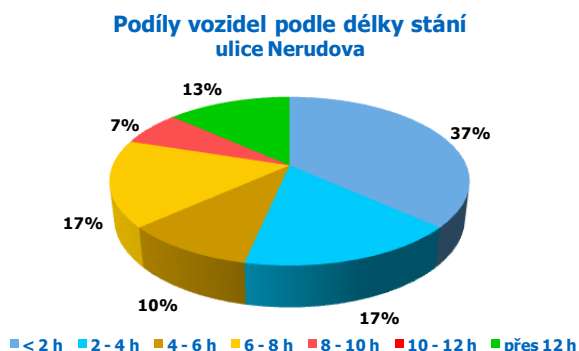
Předposlední graf 55 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v ulici Nerudova podle časové délky jejich parkování a poslední graf 56 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, zda je ulice Nerudova využívána k parkování vozidel těch uživatelů, kteří denně dojíždějí do Prahy vlakem.

Podíly vozidel podle typů uživatelů v čase ulice Nerudova



Graf 54

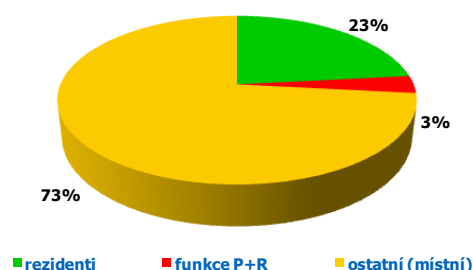
Podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v ulici Nerudova



Graf 55

Podíly zaparkovaných vozidel v ulici Nerudova
podle časové délky jejich parkování

Podíly vozidel podle typů uživatelů ulice Nerudova



Graf 56

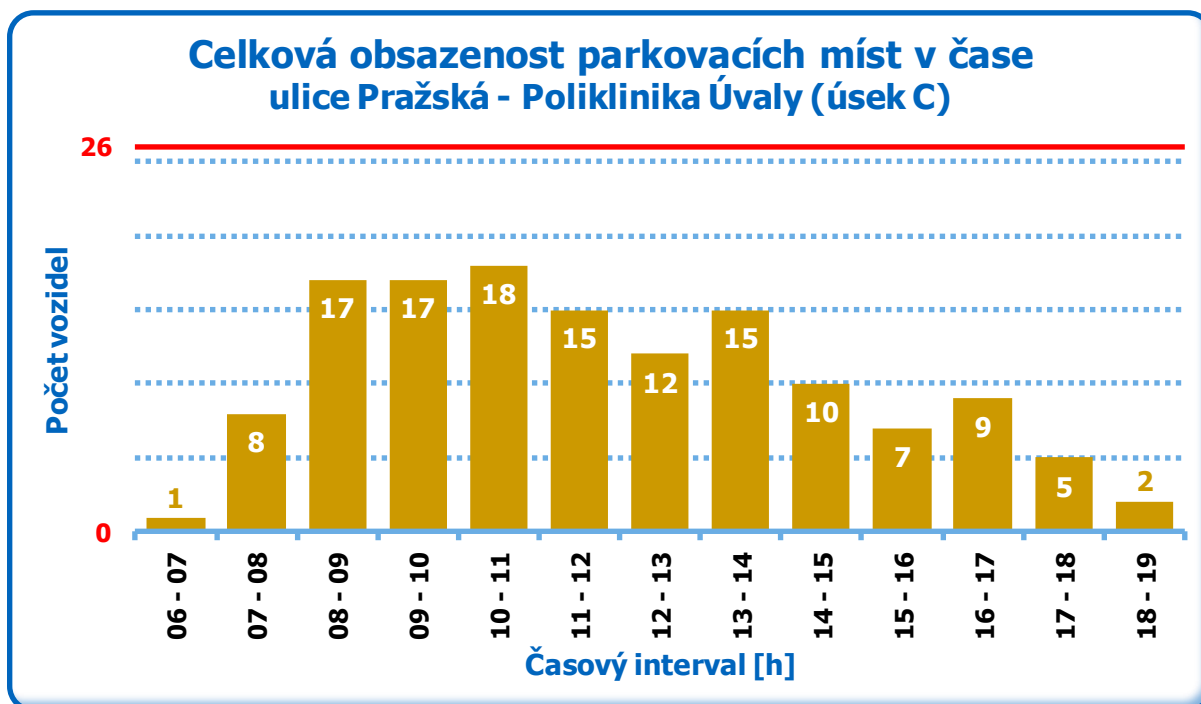
Podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den
v ulici Nerudova

Největší podíl vozidel zde parkovalo pouze do 4 hodin, což značí využití místními obyvateli.

Největší podíl uživatelů zde tvoří místní a hned za nimi jsou rezidenti. Funkce P+R zde nemá téměř žádné zastoupení.

3.1.1.9. Ulice Pražská – Poliklinika Úvaly (úsek C)

Průběžná obsazenost ulice osobními automobily v čase během dne je znázorněna na grafu 57 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle zásad uvedených v kapitole 2.3., která v ulici Pražská – Poliklinika Úvaly (úsek C) činí 26 parkovacích míst).



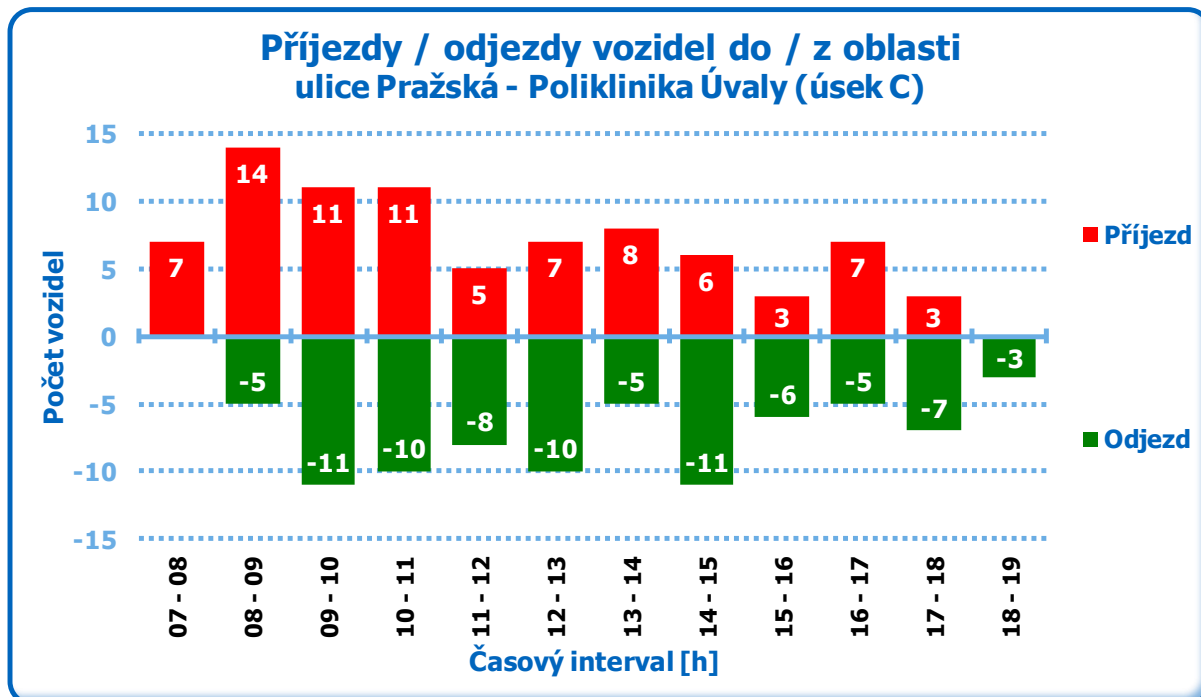
Graf 57

Celková obsazenost parkovacích míst v čase v ulici Pražská – Poliklinika Úvaly (úsek C)

Obsazenost dosahuje více než poloviny kapacity nasycení ulice. Nejvíce vozidel je zde v dopoledních hodinách, což je ovlivněno poliklinikou u parkoviště.

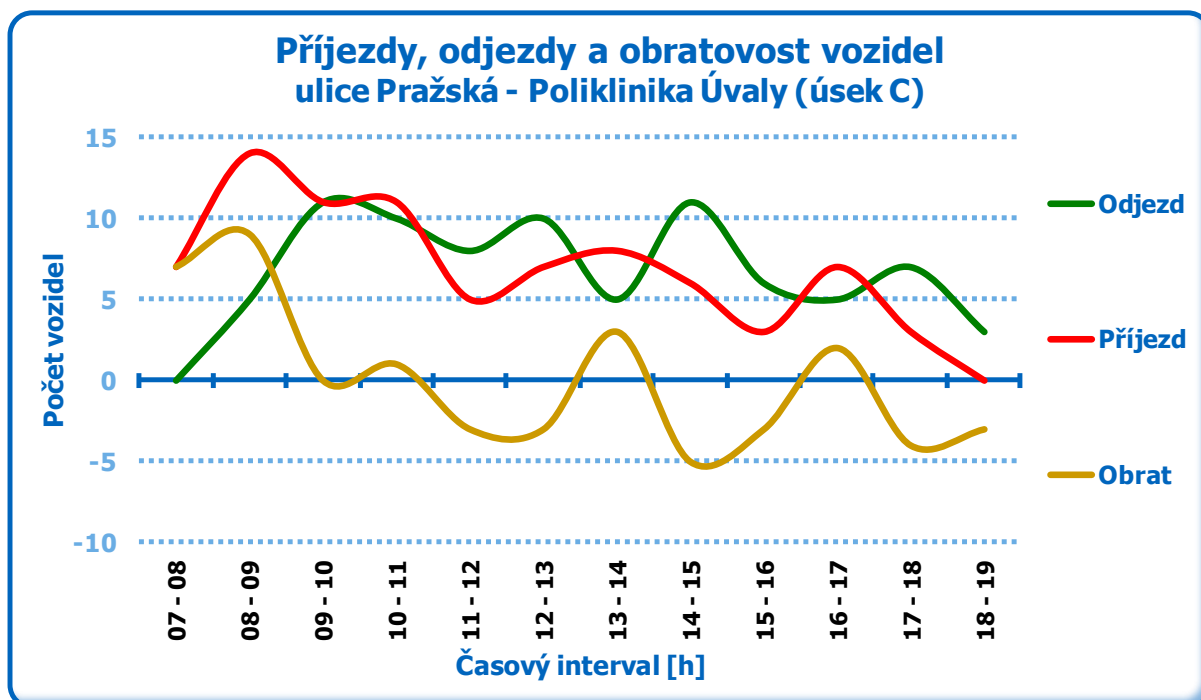
V grafu 58 je znázorněn vývoj počtu vozidel příjezdějících do a odjíždějících z ulice Pražská – Poliklinika Úvaly (úsek C) během celého dne, přičemž celková obratovost z těchto údajů vycházející je pak znázorněna v grafu 59.

Frekvence příjezdů a odjezdů naznačuje hlavně využívání ulice místními obyvateli z důvodu návštěvy polikliniky. Obratovost v ulici je vysoká.



Graf 58

Příjezdy / odjezdy vozidel do / z ulice Pražská – Poliklinika Úvaly (úsek C)

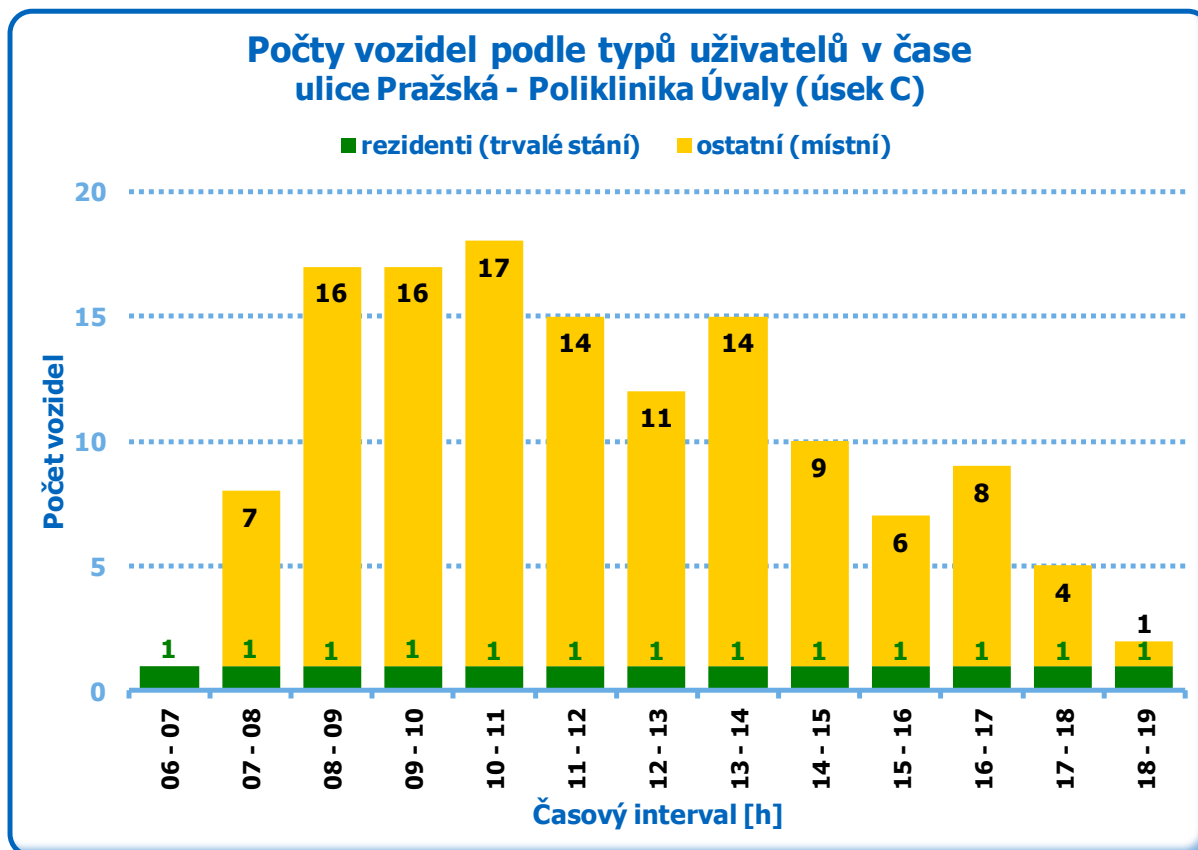


Graf 59

Příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v ulici Pražská – Poliklinika Úvaly (úsek C)

Rozdělení zaparkovaných osobních podle typů uživatelů, popsanych v úvodu kapitoly 3, ukazuje v ulici Pražská – Poliklinika Úvaly (úsek C) graf 60 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 61 (uvádějící relativní proporce mezi

jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, zda je ulice Pražská – Poliklinika Úvaly (úsek C) využívána k parkování vozidel těch uživatelů, kteří denně dojíždějí do Prahy vlakem za zaměstnáním nebo případně jinými účely (škola, ... apod.).

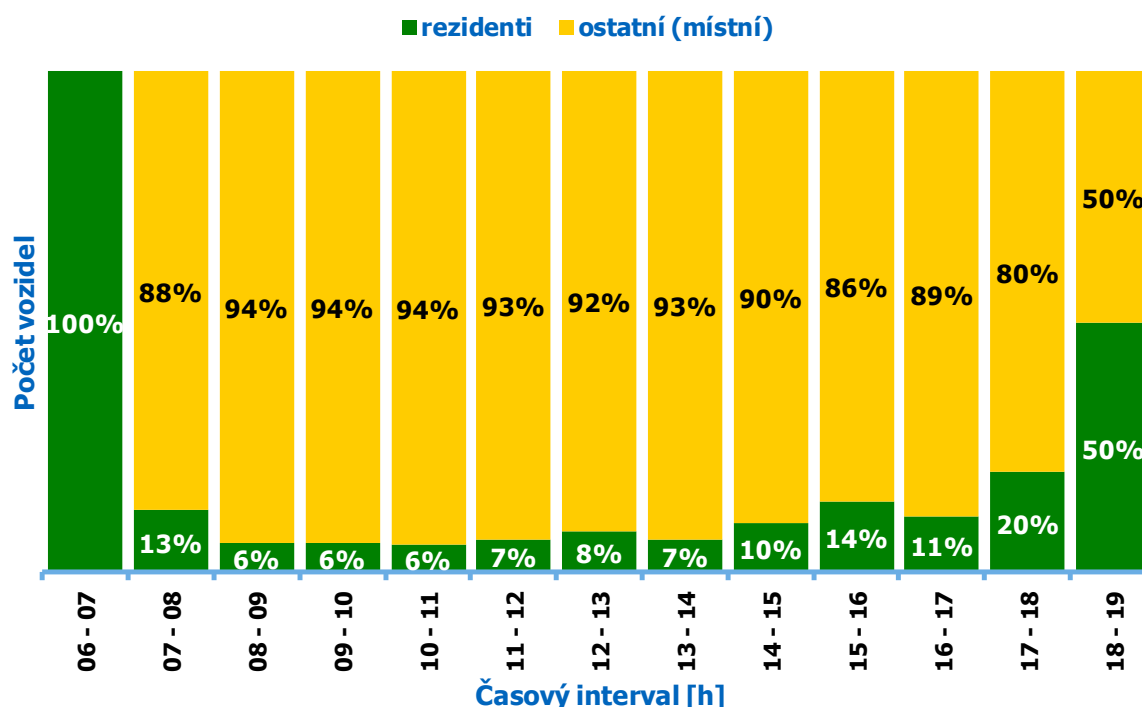


Graf 60

Absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v ulici Pražská – Poliklinika Úvaly (úsek C)

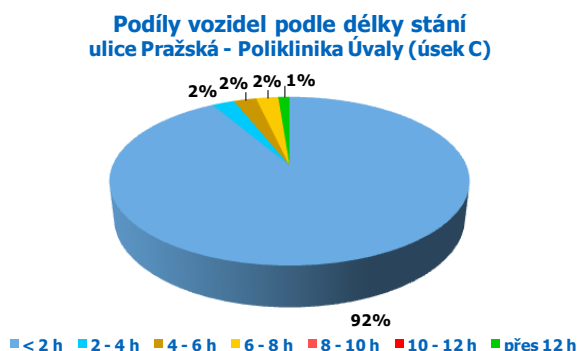
Předposlední graf 62 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v ulici Pražská – Poliklinika Úvaly (úsek C) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 63 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, zda je ulice Pražská – Poliklinika Úvaly (úsek C) využívána k parkování vozidel těch uživatelů, kteří denně dojíždějí do Prahy vlakem.

Podíly vozidel podle typů uživatelů v čase ulice Pražská - Poliklinika Úvaly (úsek C)



Graf 61

Podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v ulici Pražská – Poliklinika Úvaly (úsek C)



Graf 62

Podíly zaparkovaných vozidel
v ulici Pražská – Poliklinika Úvaly (úsek C) podle
časové délky jejich parkování



Graf 63

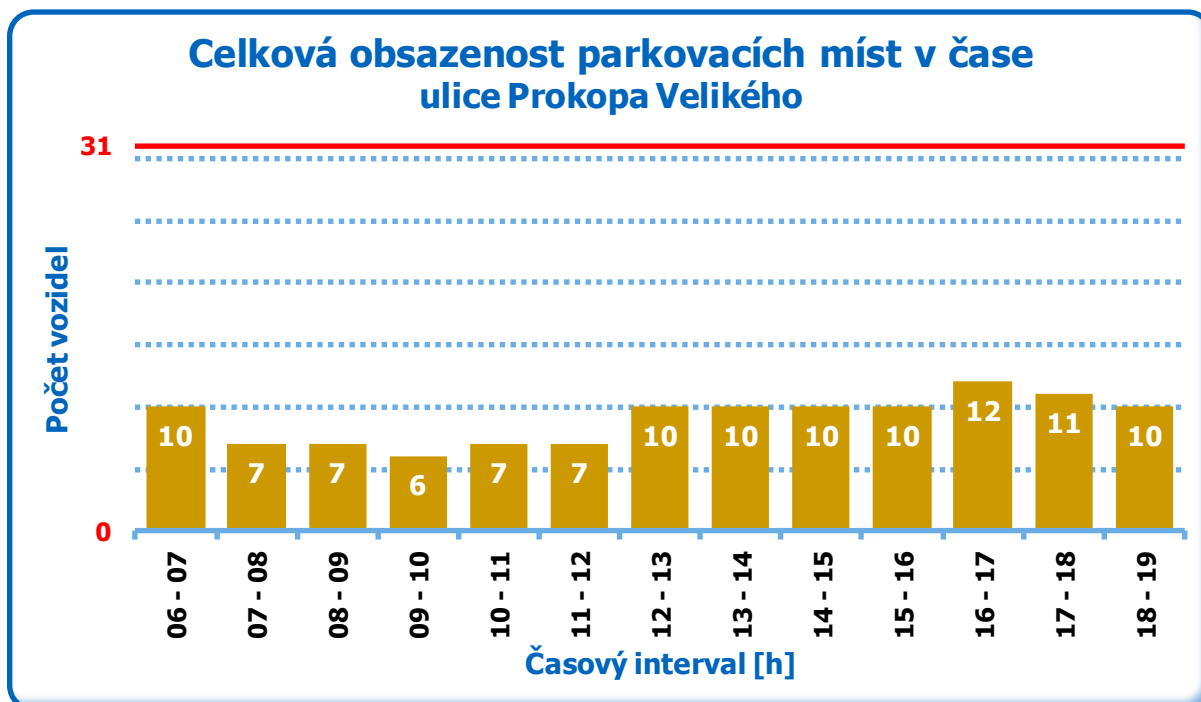
Podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den
v ulici Pražská – Poliklinika Úvaly (úsek C)

Největší podíl vozidel zde parkoval pouze do 2 hodin, což značí využití místními obyvateli. Tento jev je ovlivněn poliklinikou u parkování.

Největší podíl uživatelů zde tvoří místní z důvodů umístění polikliniky.

3.1.1.10. Ulice Prokopa Velikého

Průběžná obsazenost ulice osobními automobily v čase během dne je znázorněna na grafu 64 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle zásad uvedených v kapitole 2.3., která v ulici Prokopa Velikého činí 31 parkovacích míst).



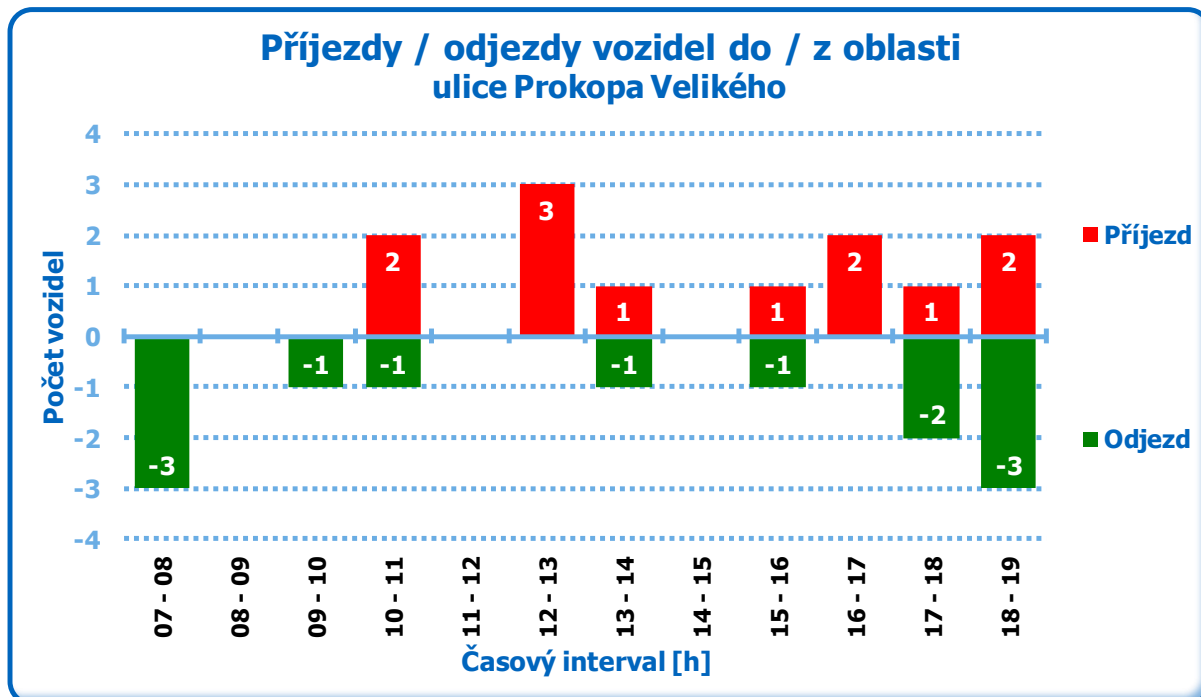
Graf 64

Celková obsazenost parkovacích míst v čase v ulici Prokopa Velikého

Obsazenost nedosahuje ani poloviny kapacity nasycení ulice. Nejvíce vozidel je zde ve večerních hodinách, což značí, že je ulice využívána především rezidenty.

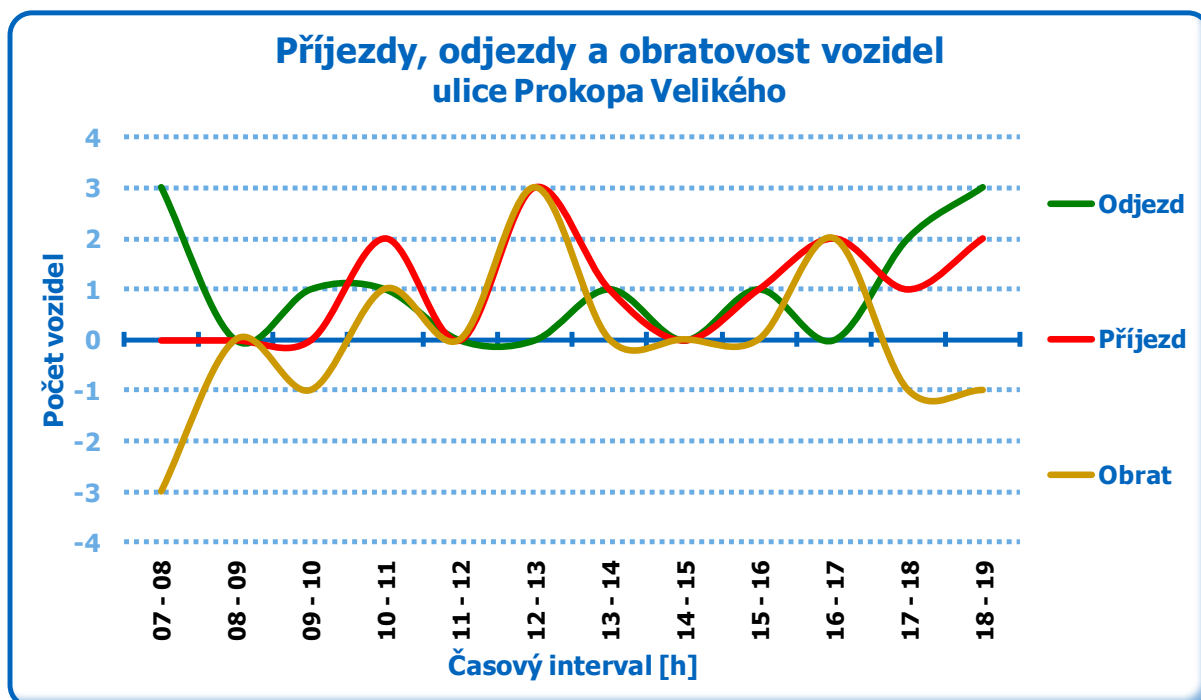
V grafu 65 je znázorněn vývoj počtu vozidel příjezdících do a odjíždějících z ulice Prokopa Velikého během celého dne, přičemž celková obratovost z těchto údajů vycházející je pak znázorněna v grafu 66.

Frekvence příjezdů a odjezdů naznačuje hlavně využívání ulice rezidenty a místními obyvateli. Obratovost v ulici je střední a má kolísavý průběh.



Graf 65

Příjezdy / odjezdy vozidel do / z ulice Prokopa Velikého

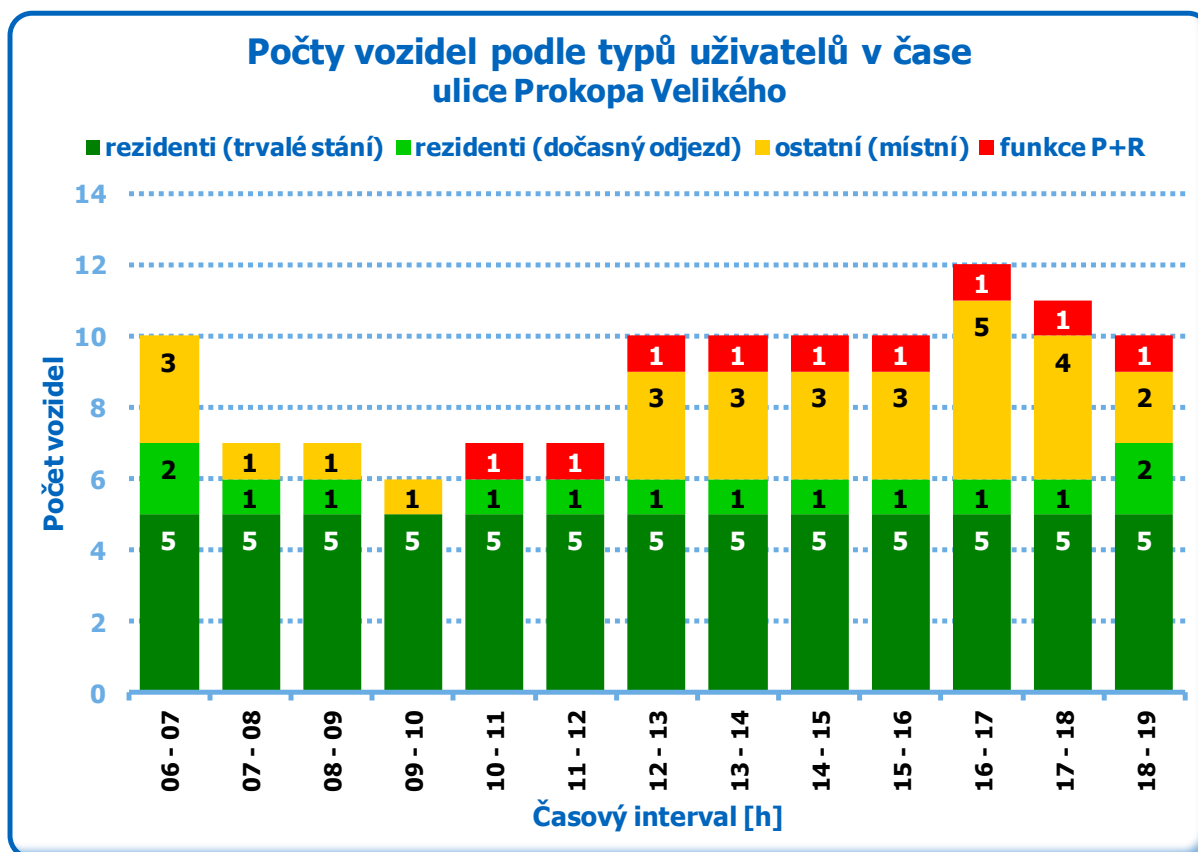


Graf 66

Příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v ulici Prokopa Velikého

Rozdělení zaparkovaných osobních podle typů uživatelů, popsanych v úvodu kapitoly 3, ukazuje v ulici Prokopa Velikého graf 67 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 68 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými

skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, zda je ulice Prokopa Velikého využívána k parkování vozidel těch uživatelů, kteří denně dojíždějí do Prahy vlakem za zaměstnáním nebo případně jinými účely (škola, ... apod.).

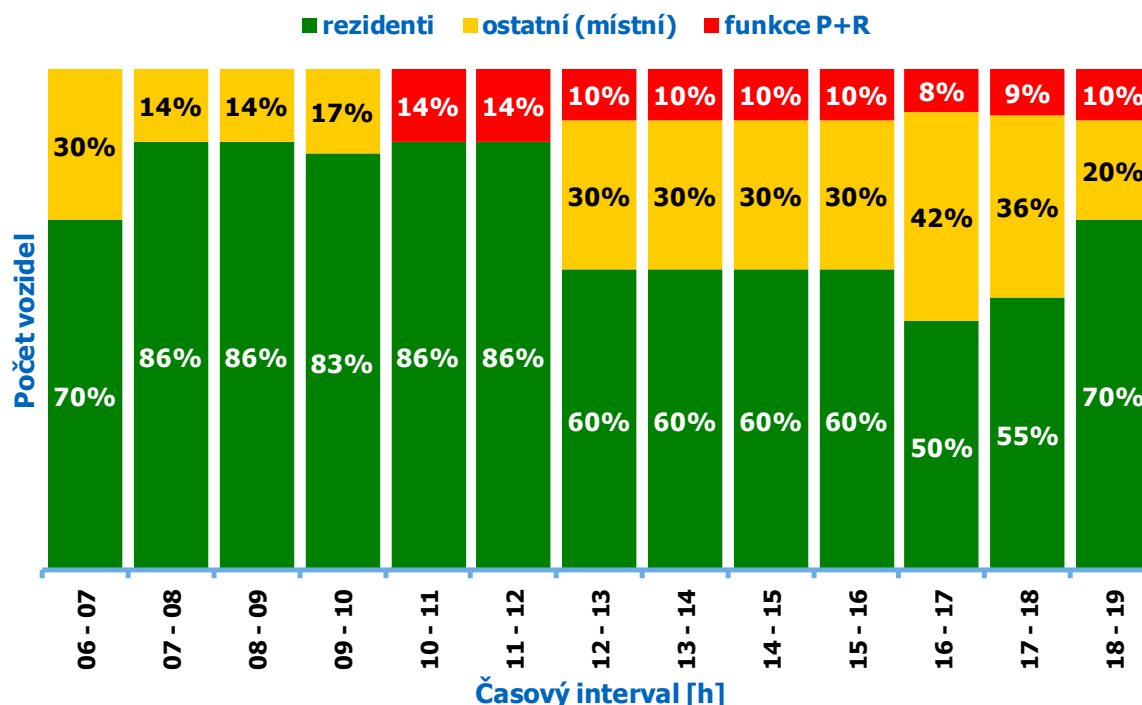


Graf 67

Absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v ulici Prokopa Velikého

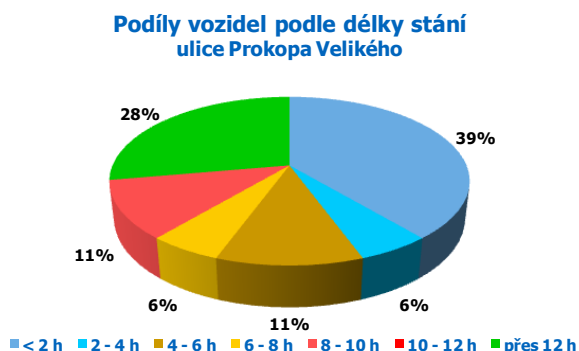
Předposlední graf 69 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v ulici Prokopa Velikého podle časové délky jejich parkování a poslední graf 70 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, zda je ulice Prokopa Velikého využívána k parkování vozidel těch uživatelů, kteří denně dojíždějí do Prahy vlakem.

Podíly vozidel podle typů uživatelů v čase ulice Prokopa Velikého



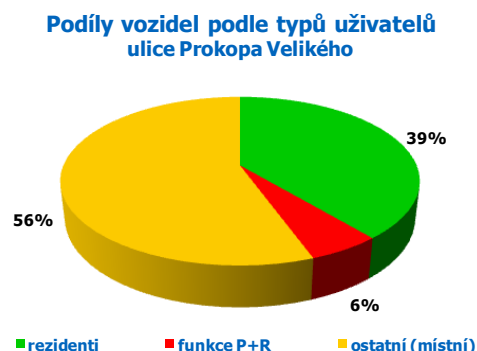
Graf 68

Podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v ulici Prokopa Velikého



Graf 69

Podíly zaparkovaných vozidel v ulici Prokopa Velikého podle časové délky jejich parkování



Graf 70

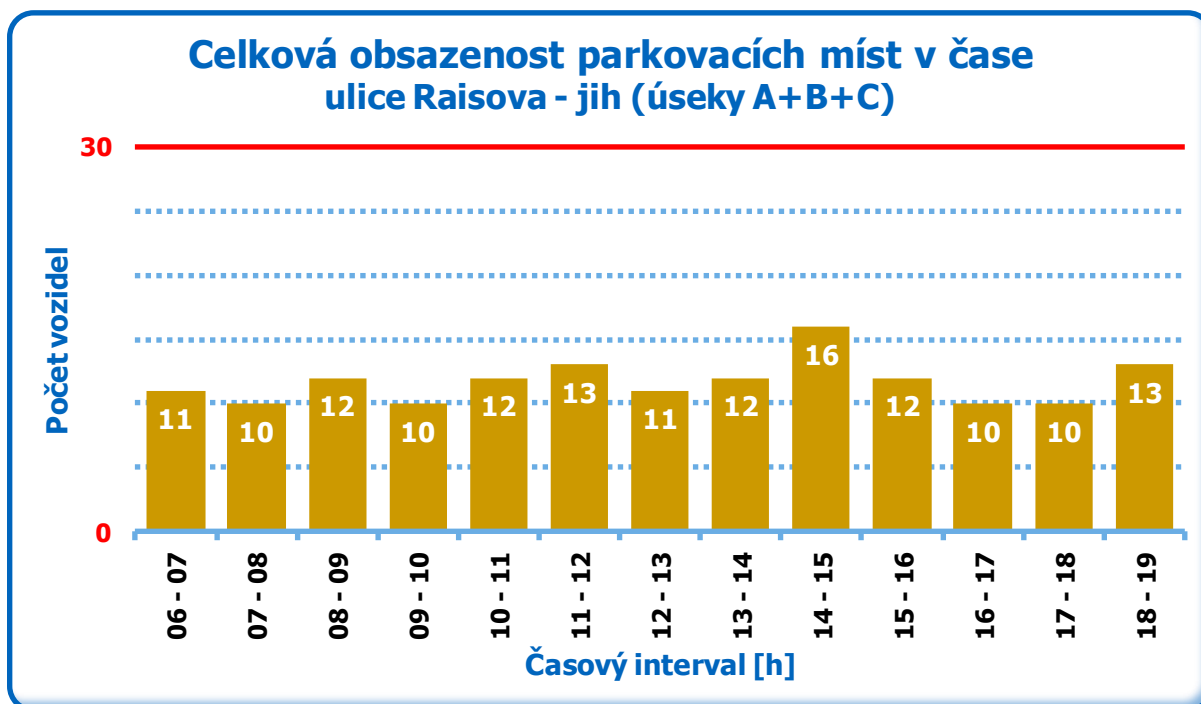
Podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v ulici Prokopa Velikého

Největší podíl vozidel zde parkoval pouze do 4 hodin, což značí využití místními obyvateli. Výrazný podíl mají také rezidenti.

Největší podíl uživatelů zde tvoří místní a hned za nimi jsou rezidenti. Funkce P+R zde nemá téměř žádné zastoupení.

3.1.1.11. Ulice Raisova – jih (úseky A+B+C)

Průběžná obsazenost ulice osobními automobily v čase během dne je znázorněna na grafu 71 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle zásad uvedených v kapitole 2.3., která v ulici Raisova – jih (úseky A+B+C) činí 30 parkovacích míst).



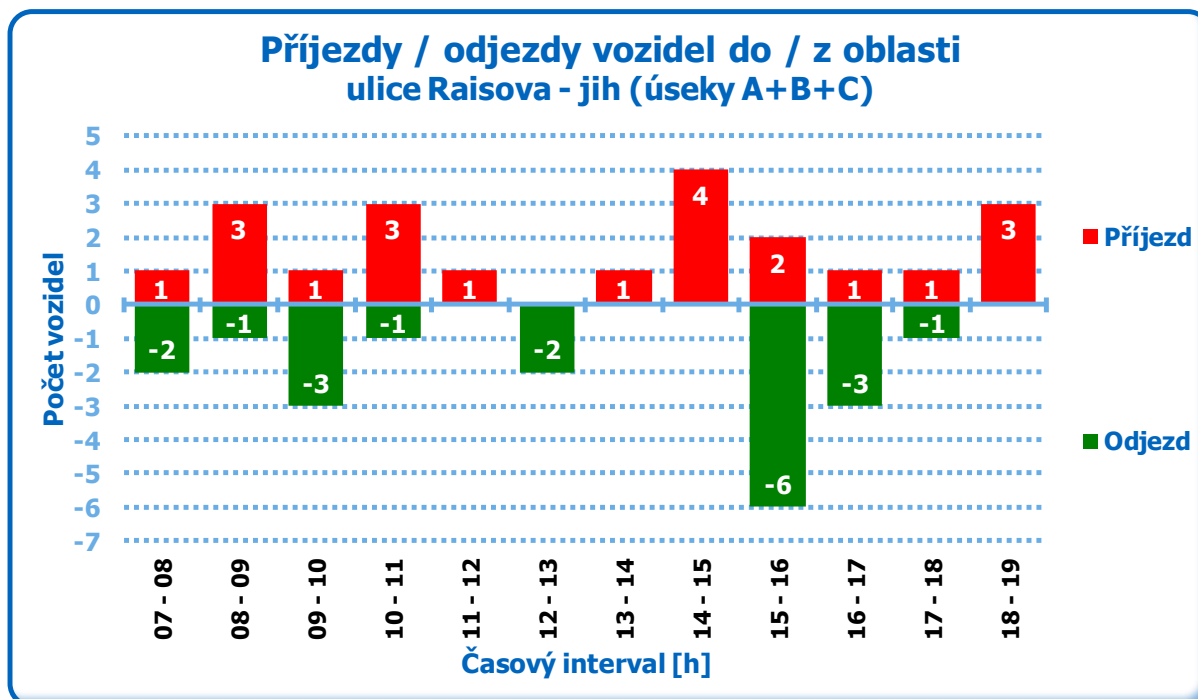
Graf 71

Celková obsazenost parkovacích míst v čase v ulici Raisova – jih (úseky A+B+C)

Obsazenost dosahuje cca poloviny kapacity nasycení ulice. Počty vozidel v jednotlivých hodinách jsou přibližně všude stejné, což neznačí funkci P+R.

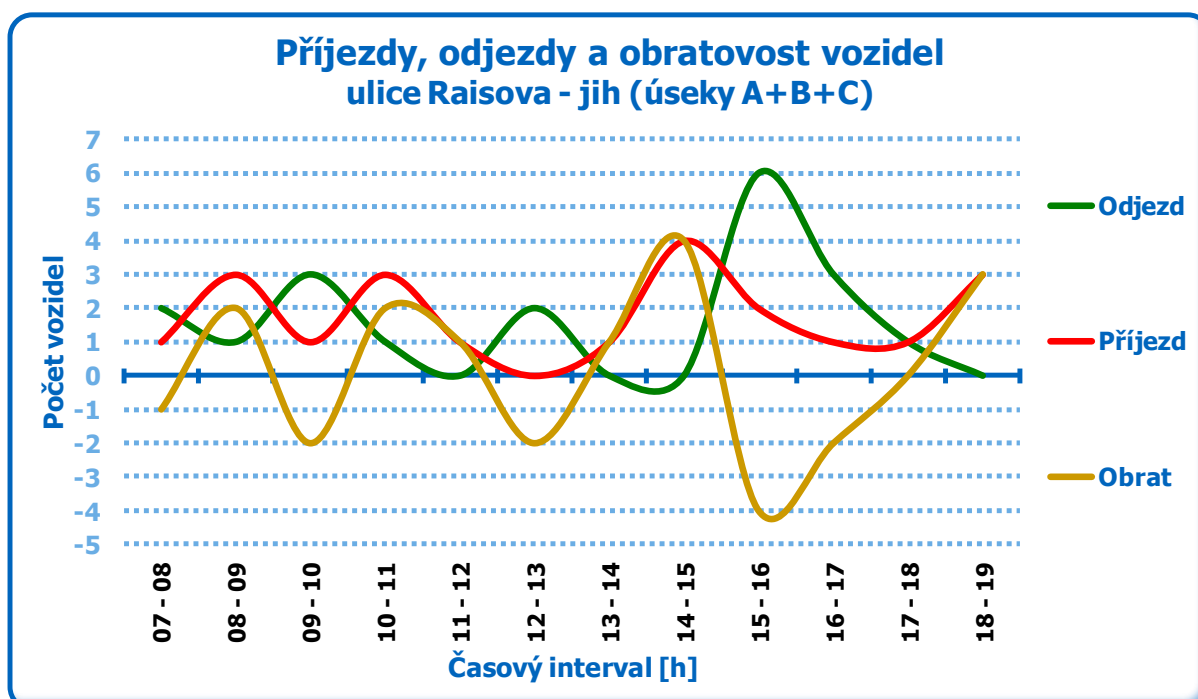
V grafu 72 je znázorněn vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z ulice Raisova – jih (úseky A+B+C) během celého dne, přičemž celková obratovost z těchto údajů vycházející je pak znázorněna v grafu 73.

Frekvence příjezdů a odjezdů naznačuje hlavně využívání ulice rezidenty a místními obyvateli. Obratovost v ulici je střední, kdy největších hodnot dosahuje v odpolední dopravní špičce (obchody).



Graf 72

Příjezdy / odjezdy vozidel do / z ulice Raisova – jih (úseky A+B+C)

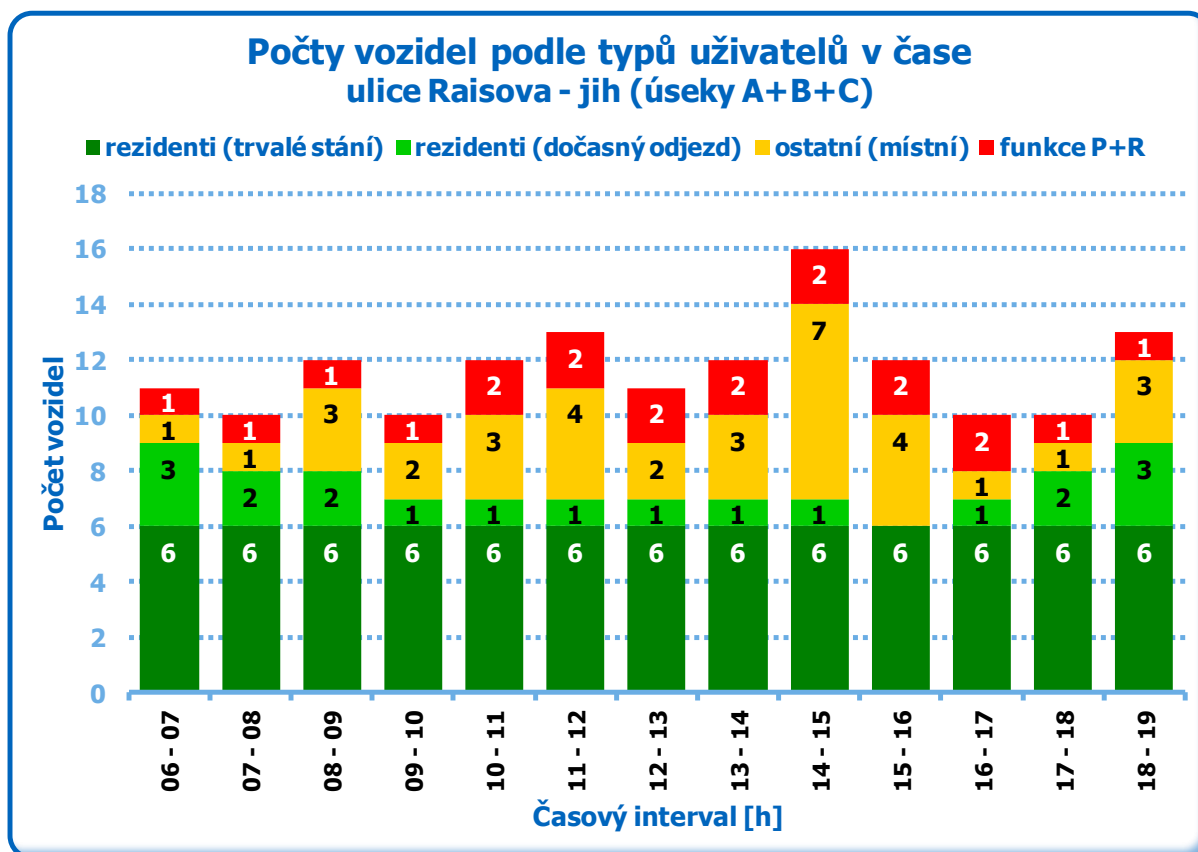


Graf 73

Příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v ulici Raisova – jih (úseky A+B+C)

Rozdělení zaparkovaných osobních podle typů uživatelů, popsanych v úvodu kapitoly 3, ukazuje v ulici Raisova – jih (úseky A+B+C) graf 74 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 75 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými

skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, zda je ulice Raisova – jih (úseky A+B+C) využívána k parkování vozidel těch uživatelů, kteří denně dojíždějí do Prahy vlakem za zaměstnáním nebo případně jinými účely (škola, ... apod.).

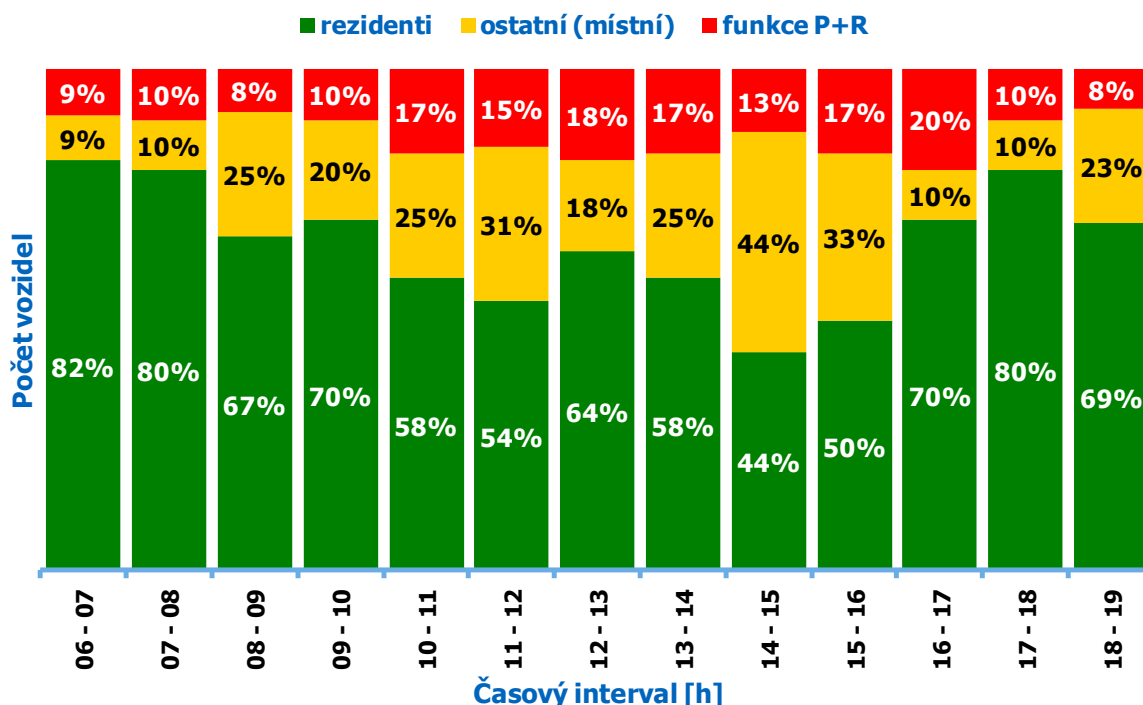


Graf 74

Absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v ulici Raisova – jih (úseky A+B+C)

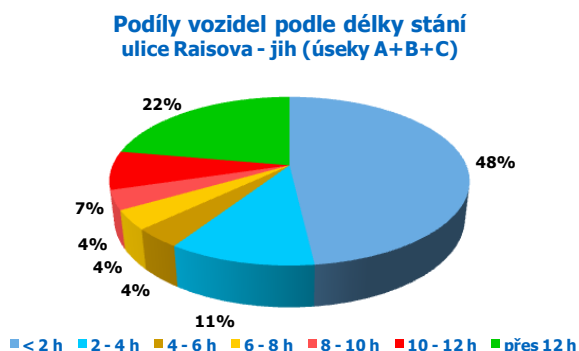
Předposlední graf 76 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v ulici Raisova – jih (úseky A+B+C) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 77 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, zda je ulice Raisova – jih (úseky A+B+C) využívána k parkování vozidel těch uživatelů, kteří denně dojíždějí do Prahy vlakem.

Podíly vozidel podle typů uživatelů v čase ulice Raisova - jih (úseky A+B+C)



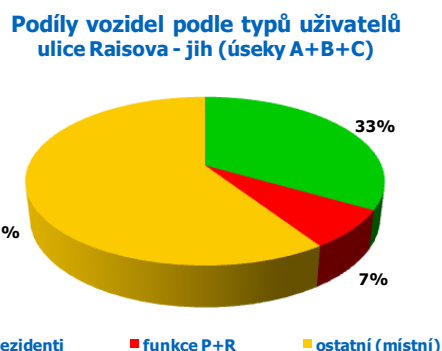
Graf 75

Podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v ulici Raisova – jih (úseky A+B+C)



Graf 76

Podíly zaparkovaných vozidel v ulici Raisova – jih
(úseky A+B+C) podle časové délky jejich parkování



Graf 77

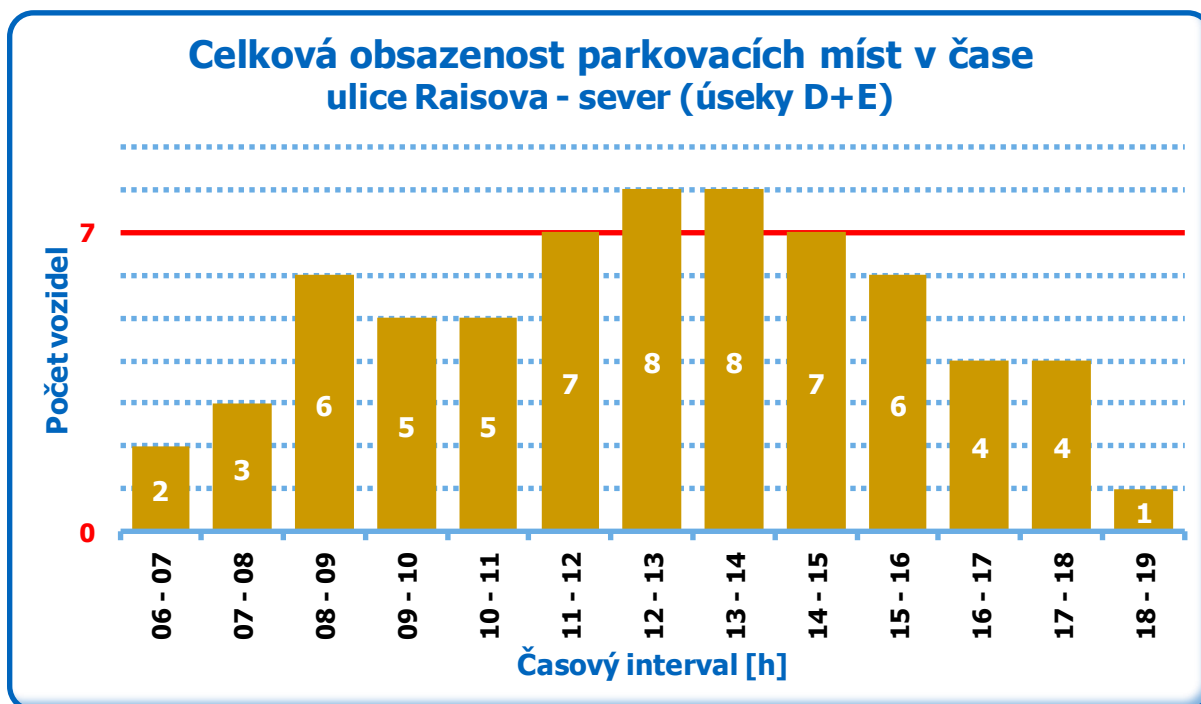
Podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den
v ulici Raisova – jih (úseky A+B+C)

Největší podíl vozidel zde parkoval pouze do 4 hodin, což značí využití místními obyvateli. Výrazný podíl mají také rezidenti.

Největší podíl uživatelů zde tvoří rezidenti a hned za nimi jsou místní. Funkce P+R zde nemá téměř žádné zastoupení.

3.1.1.12. Ulice Raisova – sever (úseky D+E)

Průběžná obsazenost ulice osobními automobily v čase během dne je znázorněna na grafu 78 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle zásad uvedených v kapitole 2.3., která v ulici Raisova – sever (úseky D+E) činí 7 parkovacích míst).



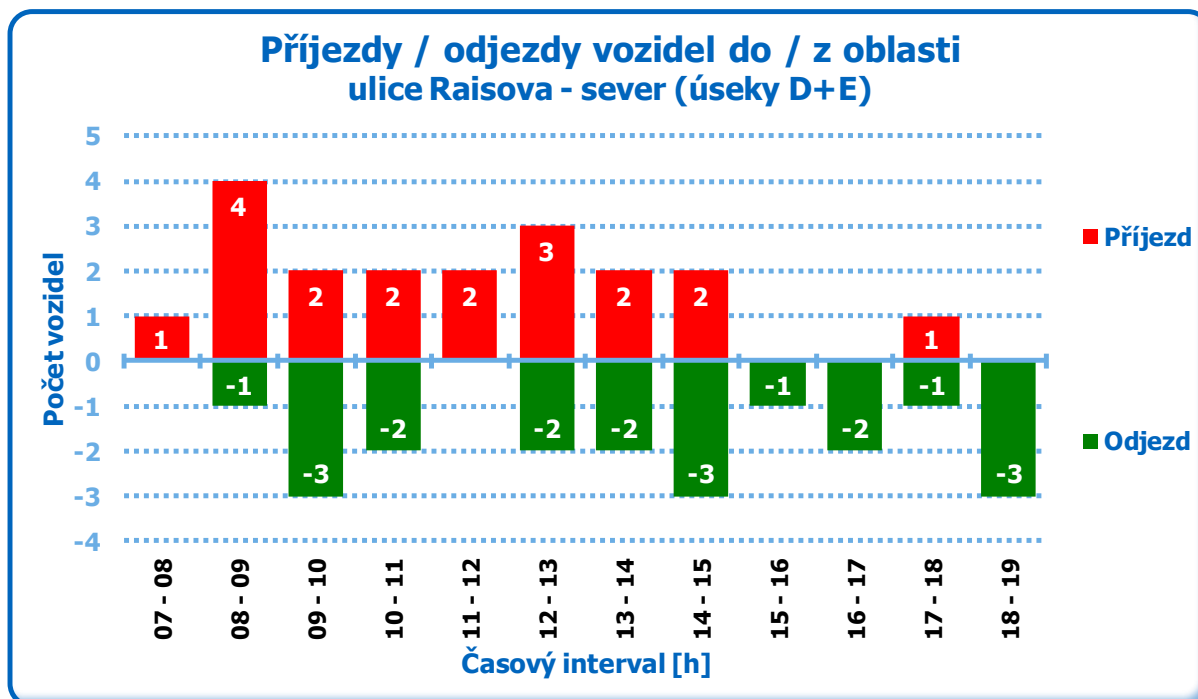
Graf 78

Celková obsazenost parkovacích míst v čase v ulici Raisova – sever (úseky D+E)

Obsazenost přesahuje kapacitu nasycení ulice. Nejvíce vozidel je zde v odpoledních hodinách, což je ovlivněno blízkou poliklinikou a obchody.

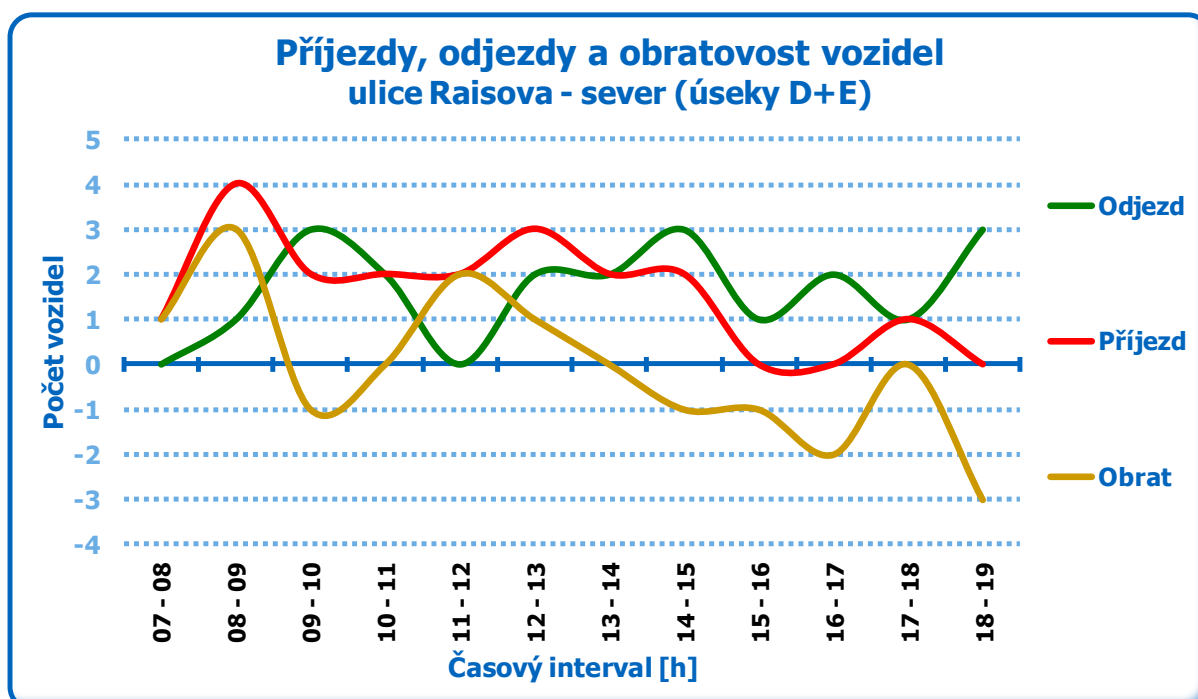
V grafu 79 je znázorněn vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z ulice Raisova – sever (úseky D+E) během celého dne, přičemž celková obratovost z těchto údajů vycházející je pak znázorněna v grafu 80.

Frekvence příjezdů a odjezdů naznačuje hlavně využívání ulice místními obyvateli z důvodů umístění polikliniky a obchodů. Obratovost v ulici je střední.



Graf 79

Příjezdy / odjezdy vozidel do / z ulice Raisova – sever (úseky D+E)

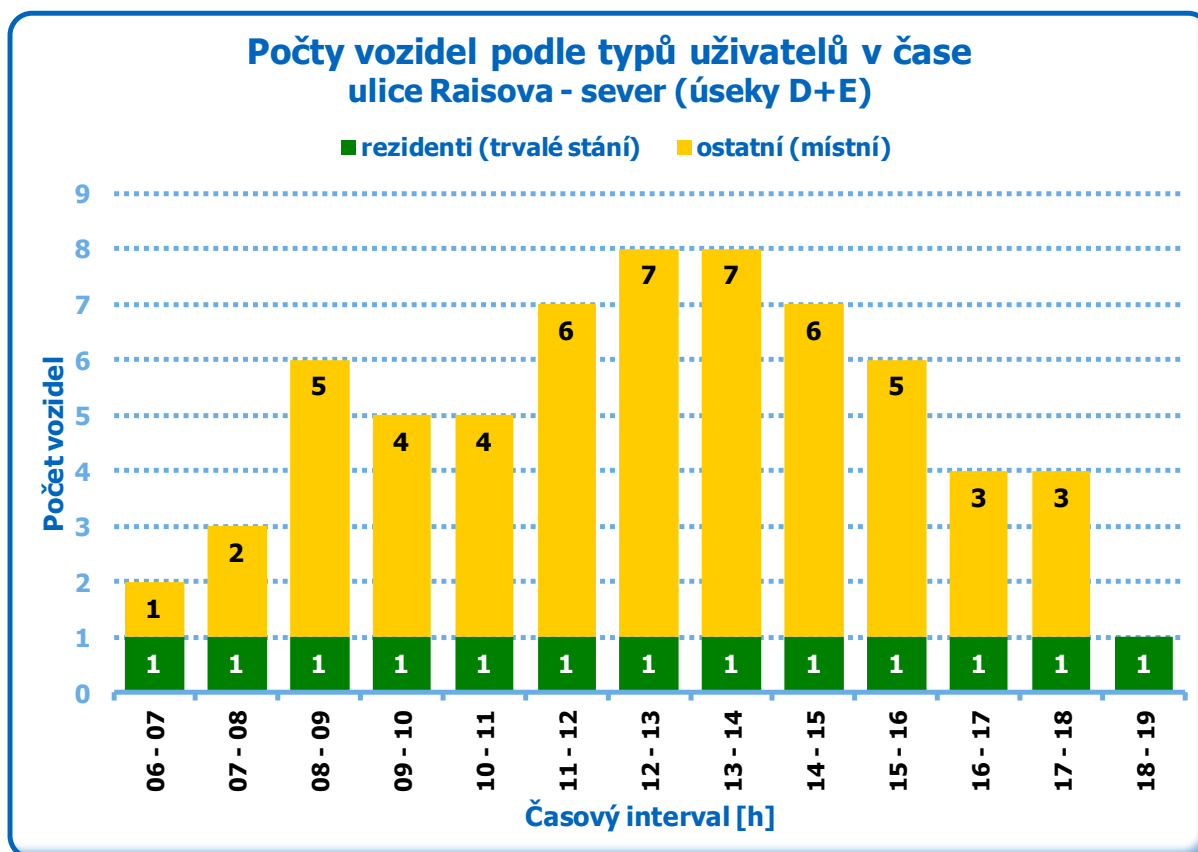


Graf 80

Příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v ulici Raisova – sever (úseky D+E)

Rozdělení zaparkovaných osobních podle typů uživatelů, popsanych v úvodu kapitoly 3, ukazuje v ulici Raisova – sever (úseky D+E) graf 81 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 82 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými

skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, zda je ulice Raisova – sever (úseky D+E) využívána k parkování vozidel těch uživatelů, kteří denně dojíždějí do Prahy vlakem za zaměstnáním nebo případně jinými účely (škola, ... apod.).

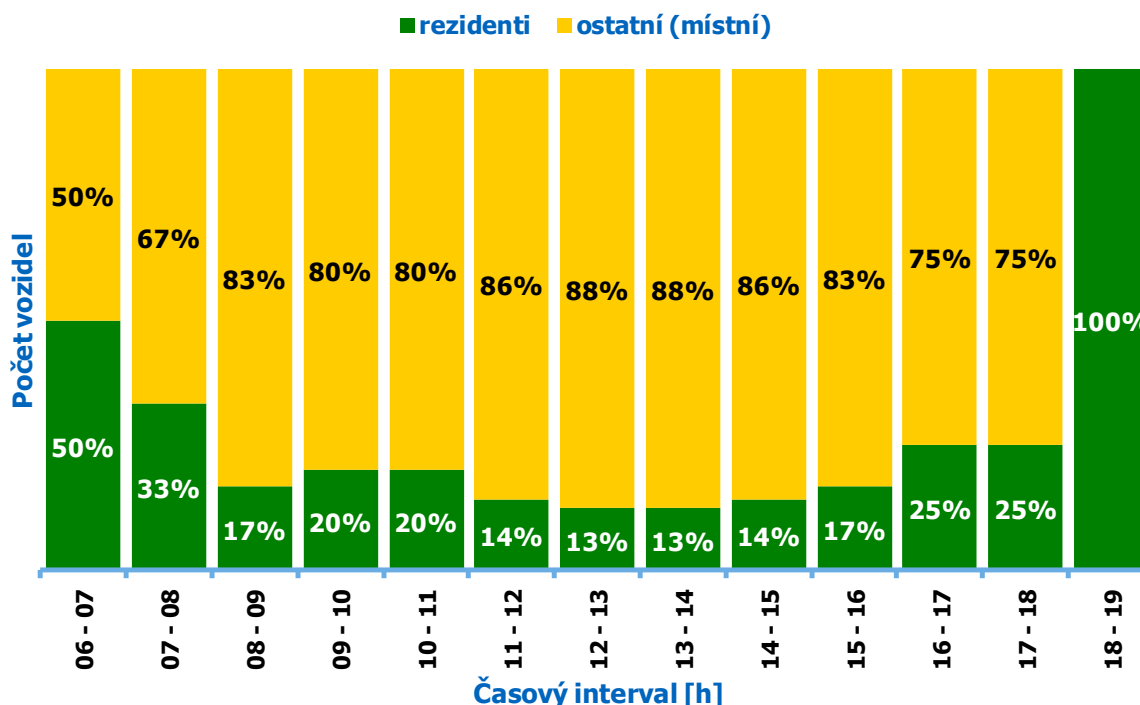


Graf 81

Absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v ulici Raisova – sever (úseky D+E)

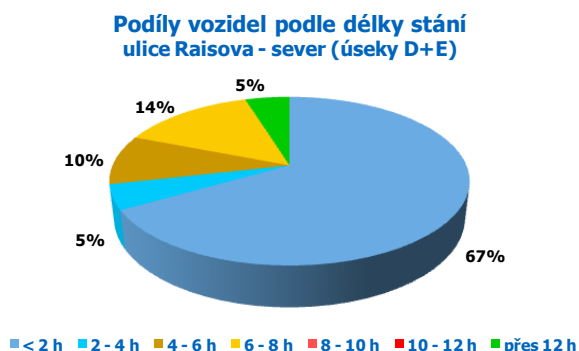
Předposlední graf 83 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v ulici Raisova – sever (úseky D+E) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 84 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, zda je ulice Raisova – sever (úseky D+E) využívána k parkování vozidel těch uživatelů, kteří denně dojíždějí do Prahy vlakem.

Podíly vozidel podle typů uživatelů v čase ulice Raisova - sever (úseky D+E)



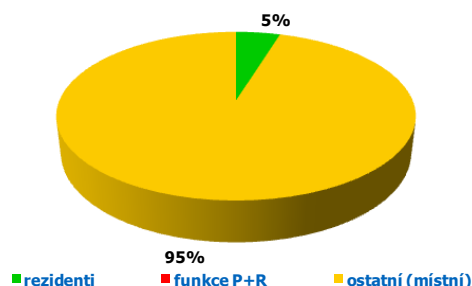
Graf 82

Podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v ulici Raisova – sever (úseky D+E)



Graf 83

Podíly vozidel podle typů uživatelů
ulice Raisova - sever (úseky D+E)



Graf 84

Podíly zaparkovaných vozidel v ulici Raisova – sever
(úseky D+E) podle časové délky jejich parkování

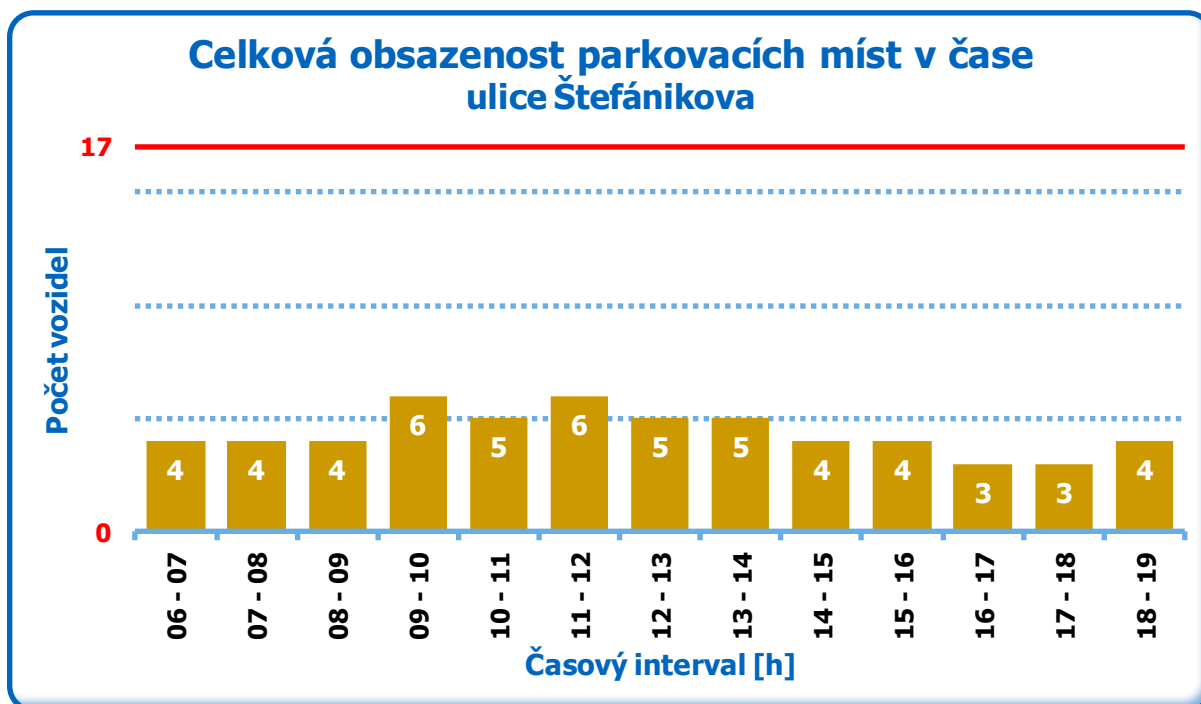
Podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den
v ulici Raisova – sever (úseky D+E)

Největší podíl vozidel zde parkoval pouze do 2 hodin, což značí využití místními obyvateli (poliklinika a obchody).

Největší podíl uživatelů zde tvoří místní z důvodu umístění polikliniky.

3.1.1.13. Ulice Štefánikova

Průběžná obsazenost ulice osobními automobily v čase během dne je znázorněna na grafu 85 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle zásad uvedených v kapitole 2.3., která v ulici Štefánikova činí 17 parkovacích míst).



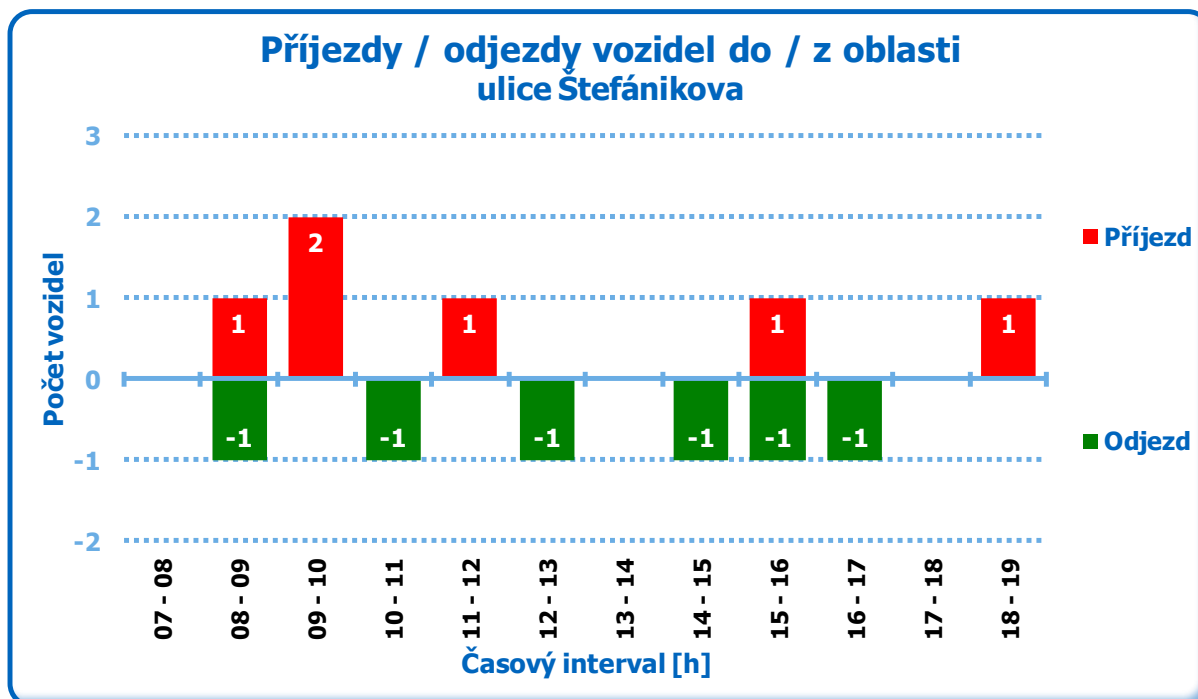
Graf 85

Celková obsazenost parkovacích míst v čase v ulici Štefánikova

Obsazenost nedosahuje ani poloviny kapacity nasycení ulice. Počty vozidel jsou v průběhu dne podobné, což neznačí funkci P+R.

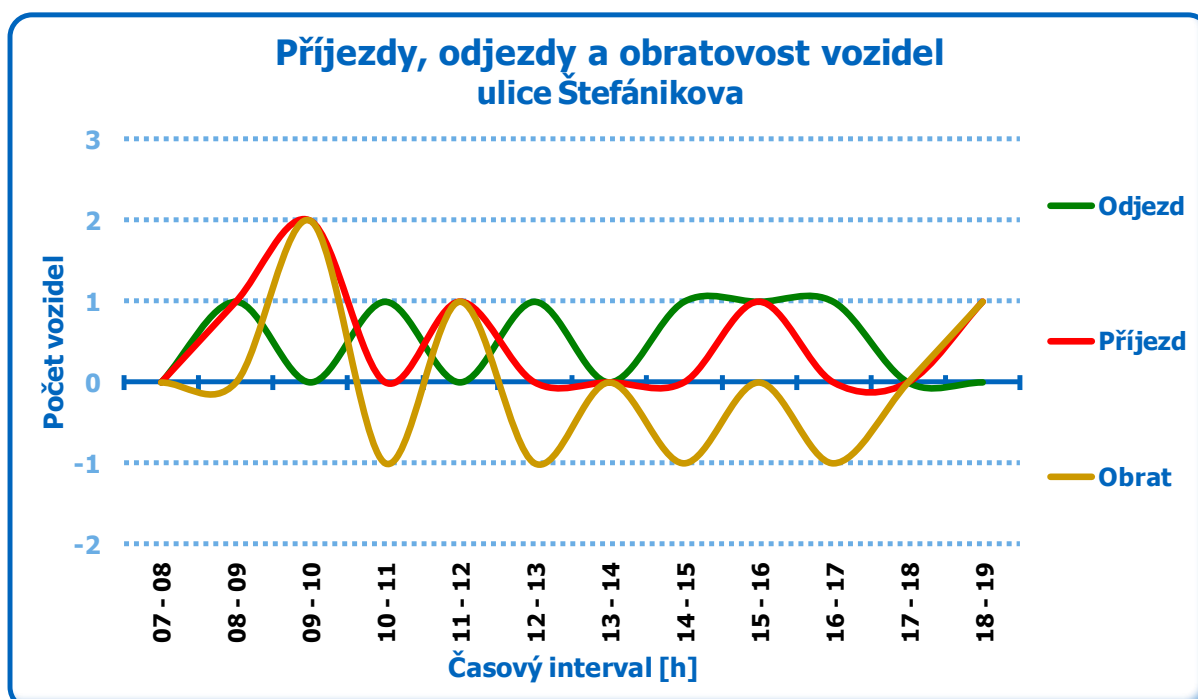
V grafu 86 je znázorněn vývoj počtu vozidel příjezdících do a odjíždějících z ulice Štefánikova během celého dne, přičemž celková obratovost z těchto údajů vycházející je pak znázorněna v grafu 87.

Frekvence příjezdů a odjezdů naznačuje hlavně využívání ulice rezidenty a místními obyvateli. Obratovost v ulici je střední, kdy největších hodnot dosahuje v ranní dopravní špičce a pak kolísá.



Graf 86

Příjezdy / odjezdy vozidel do / z ulice Štefánikova

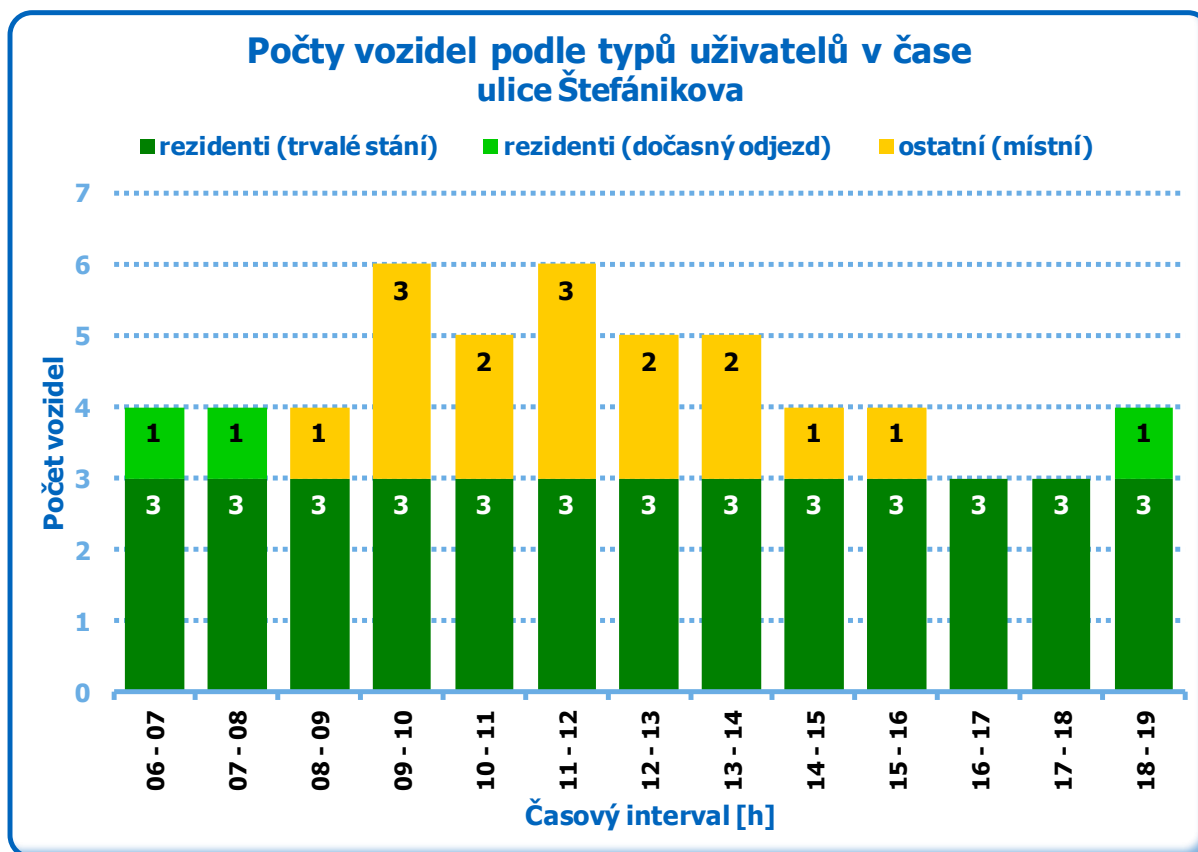


Graf 87

Příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v ulici Štefánikova

Rozdělení zaparkovaných osobních podle typů uživatelů, popsanych v úvodu kapitoly 3, ukazuje v ulici Štefánikova graf 88 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 89 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů

v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, zda je ulice Štefánikova využívána k parkování vozidel těch uživatelů, kteří denně dojíždějí do Prahy vlakem za zaměstnáním nebo případně jinými účely (škola, ... apod.).

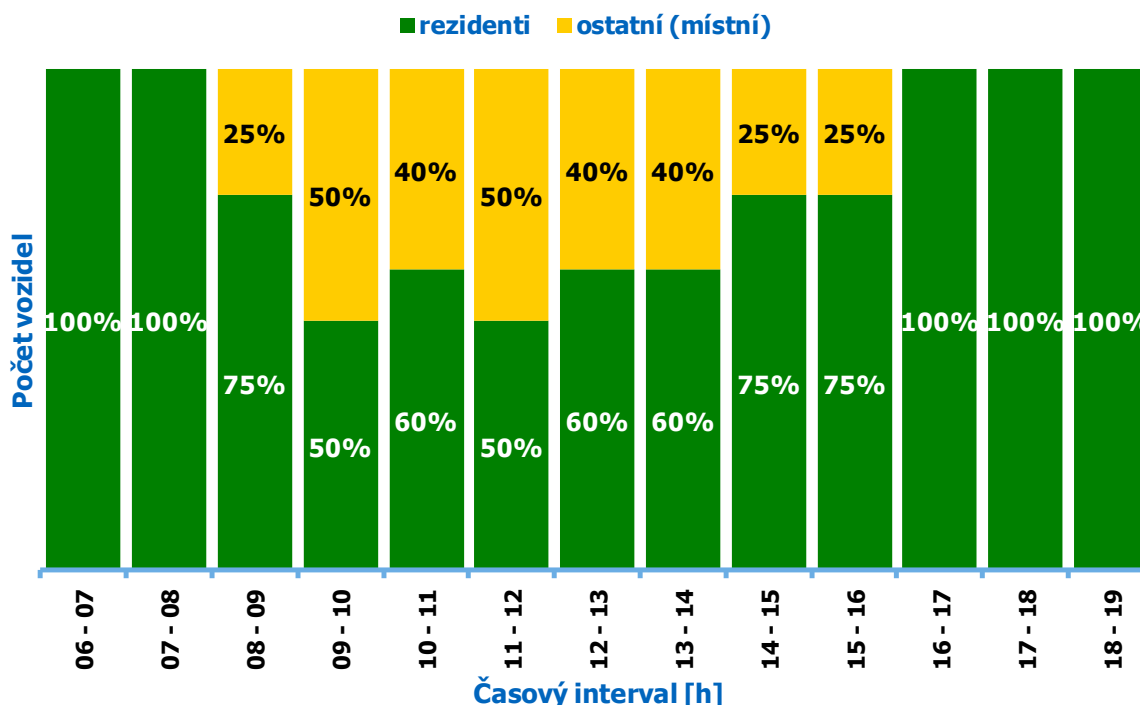


Graf 88

Absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v ulici Štefánikova

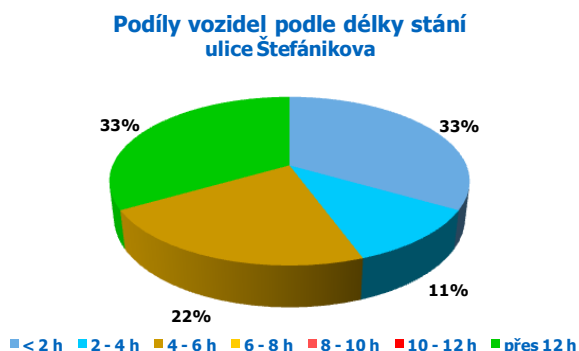
Předposlední graf 90 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v ulici Štefánikova podle časové délky jejich parkování a poslední graf 91 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, zda je ulice Štefánikova využívána k parkování vozidel těch uživatelů, kteří denně dojíždějí do Prahy vlakem.

Podíly vozidel podle typů uživatelů v čase ulice Štefánikova



Graf 89

Podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v ulici Štefánikova



Graf 90

Podíly zaparkovaných vozidel v ulici Štefánikova
podle časové délky jejich parkování



Graf 91

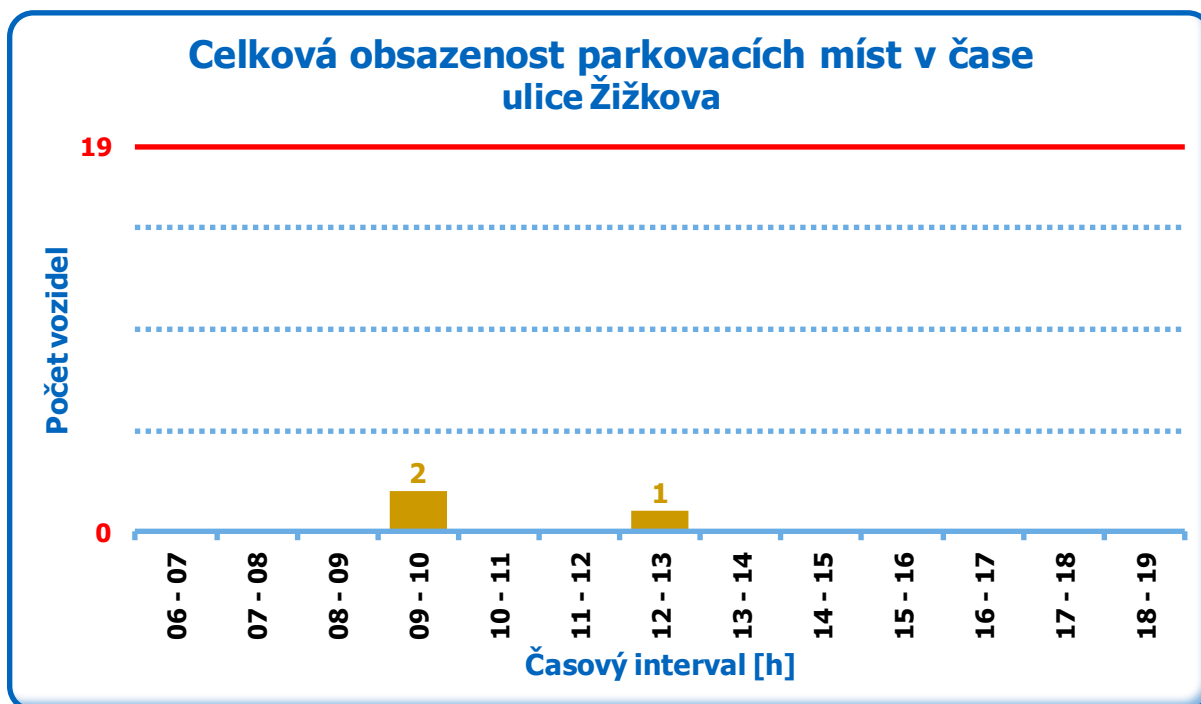
Podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den
v ulici Štefánikova

Největší podíl vozidel zde parkoval pouze do 4 hodin, což značí využití místními obyvateli. Výrazný podíl mají rezidenti.

Největší podíl uživatelů zde tvoří rezidenti, kteří zde převažují, a zbytek jsou místní.

3.1.1.14. Ulice Žižkova

Průběžná obsazenost ulice osobními automobily v čase během dne je znázorněna na grafu 92 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle zásad uvedených v kapitole 2.3., která v ulici Žižkova činí 19 parkovacích míst).



Graf 92

Celková obsazenost parkovacích míst v čase v ulici Žižkova

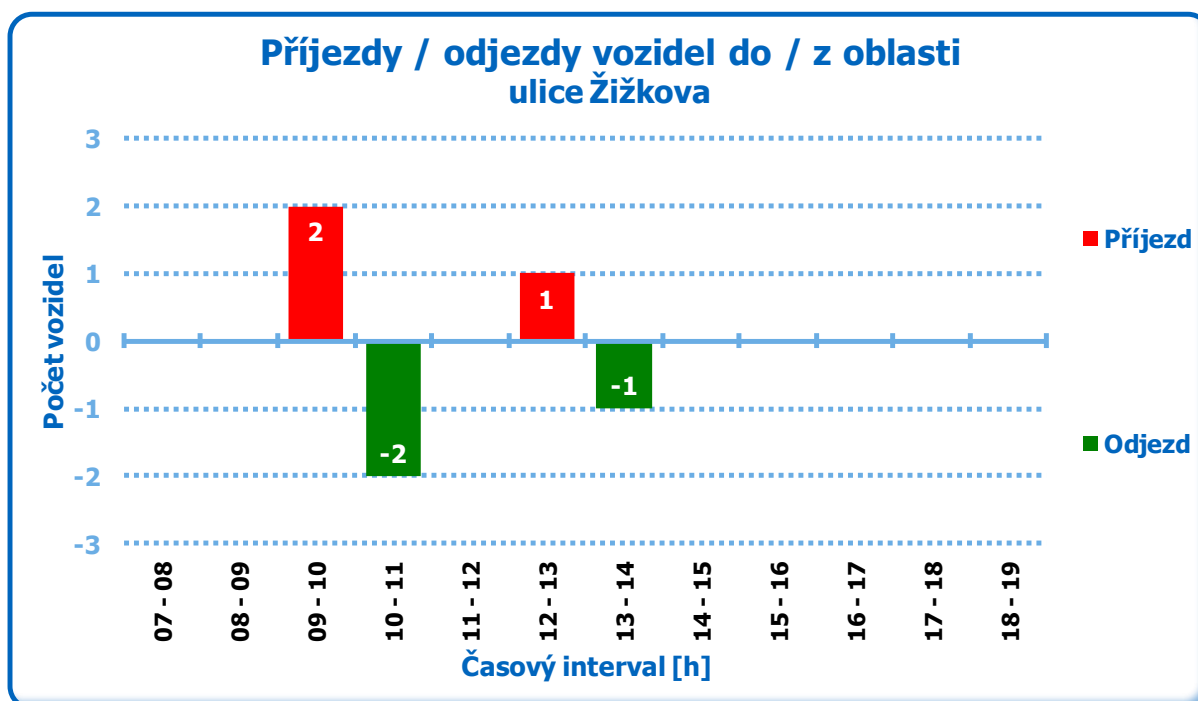
Obsazenost dosahuje minimální kapacity nasycení ulice, což je ovlivněno zákazem parkování na půlce ulice.

V grafu 93 je znázorněn vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z ulice Žižkova během celého dne, přičemž celková obratovost z těchto údajů vycházející je pak znázorněna v grafu 94.

Frekvence příjezdů a odjezdů naznačuje hlavně využívání ulice místními obyvateli. Obratovost v ulici je nízká.

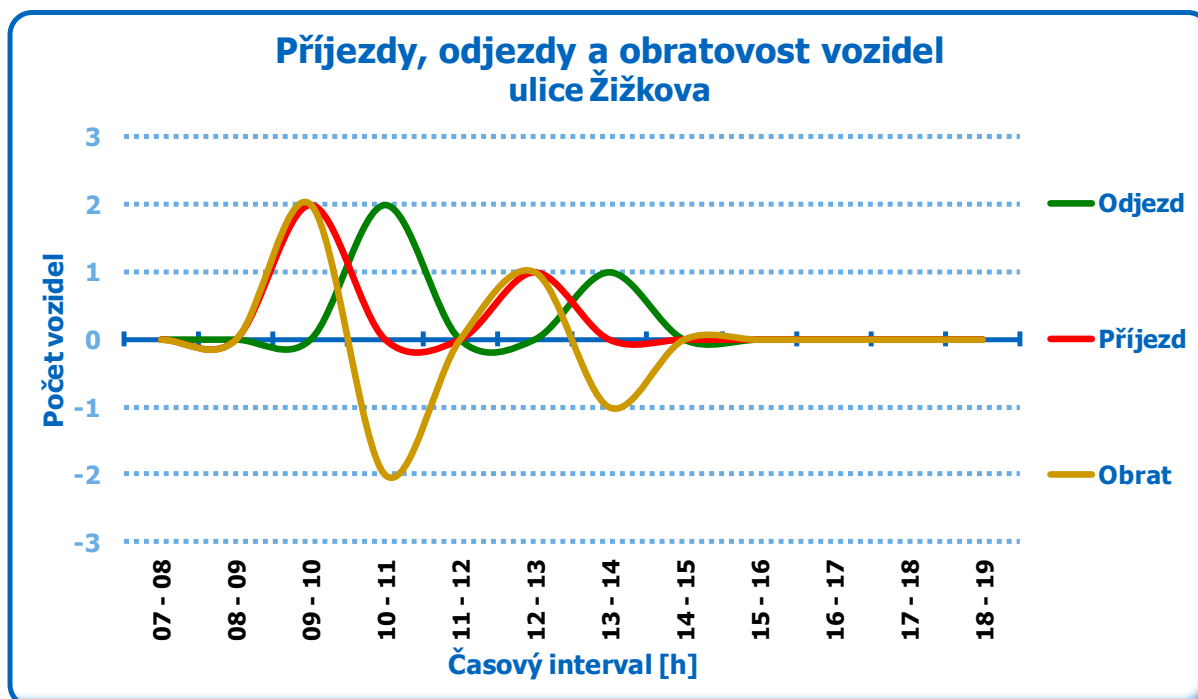
Rozdělení zaparkovaných osobních podle typů uživatelů, popsanych v úvodu kapitoly 3, ukazuje v ulici Žižkova graf 95 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 96 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, zda je ulice Žižkova

využívána k parkování vozidel těch uživatelů, kteří denně dojíždějí do Prahy vlakem za zaměstnáním nebo případně jinými účely (škola, ... apod.).



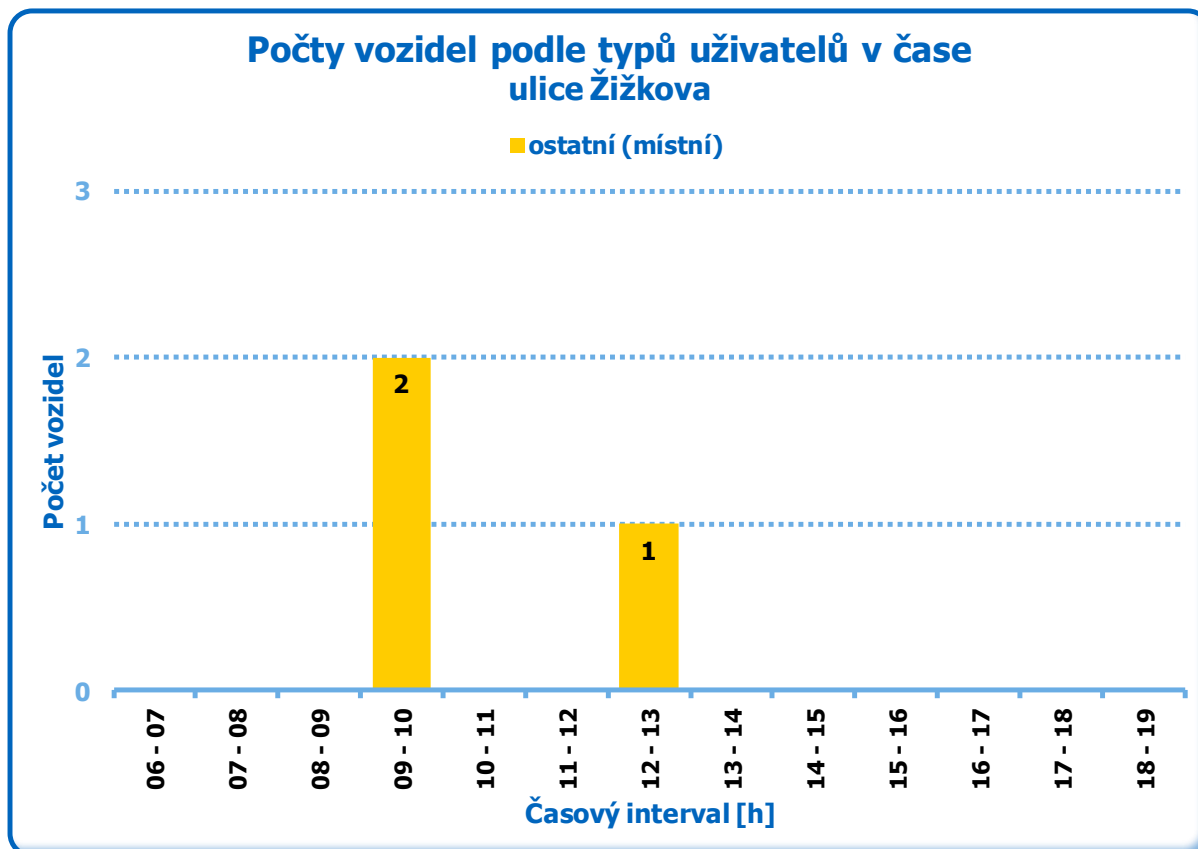
Graf 93

Příjezdy / odjezdy vozidel do / z ulice Žižkova



Graf 94

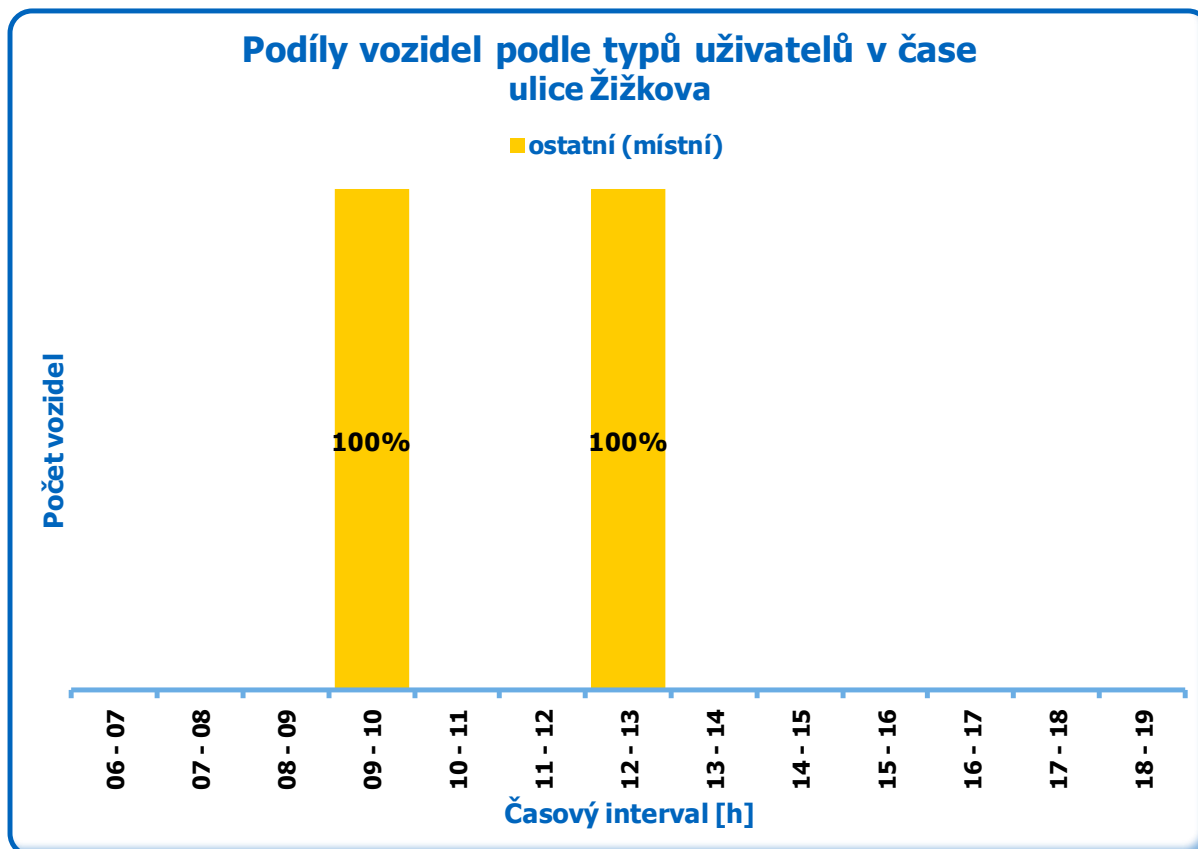
Příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v ulici Žižkova



Graf 95

Absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v ulici Žižkova

Předposlední graf 97 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v ulici Žižkova podle časové délky jejich parkování a poslední graf 98 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, zda je ulice Žižkova využívána k parkování vozidel těch uživatelů, kteří denně dojíždějí do Prahy vlakem.



Graf 96

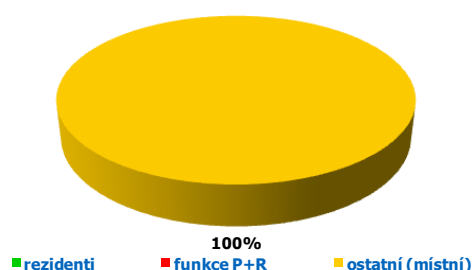
Podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v ulici Žižkova



Graf 97

Podíly zaparkovaných vozidel v ulici Žižkova podle
časové délky jejich parkování

**Podíly vozidel podle typů uživatelů
ulice Žižkova**



Graf 98

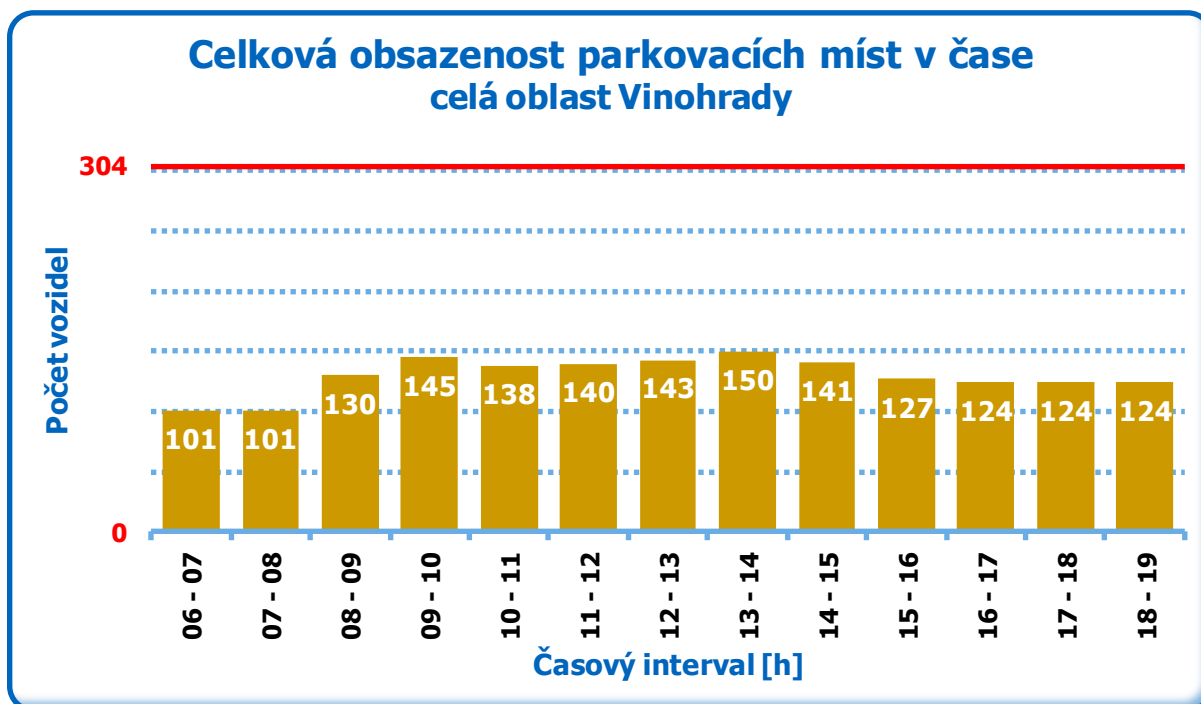
Podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den
v ulici Žižkova

Parkování vozidel zde bylo realizováno pouze do 2 hodin místními obyvateli.

Jediný podíl uživatelů zde tvoří místní.

3.1.2. Výsledky průzkumu v celé oblasti „Vinohrady“

Průběžná obsazenost ulice osobními automobily v čase během dne je znázorněna na grafu 99 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle zásad uvedených v kapitole 2.3., která v celé oblasti „Vinohrady“ (viz obr. 1) činí 304 parkovacích míst).



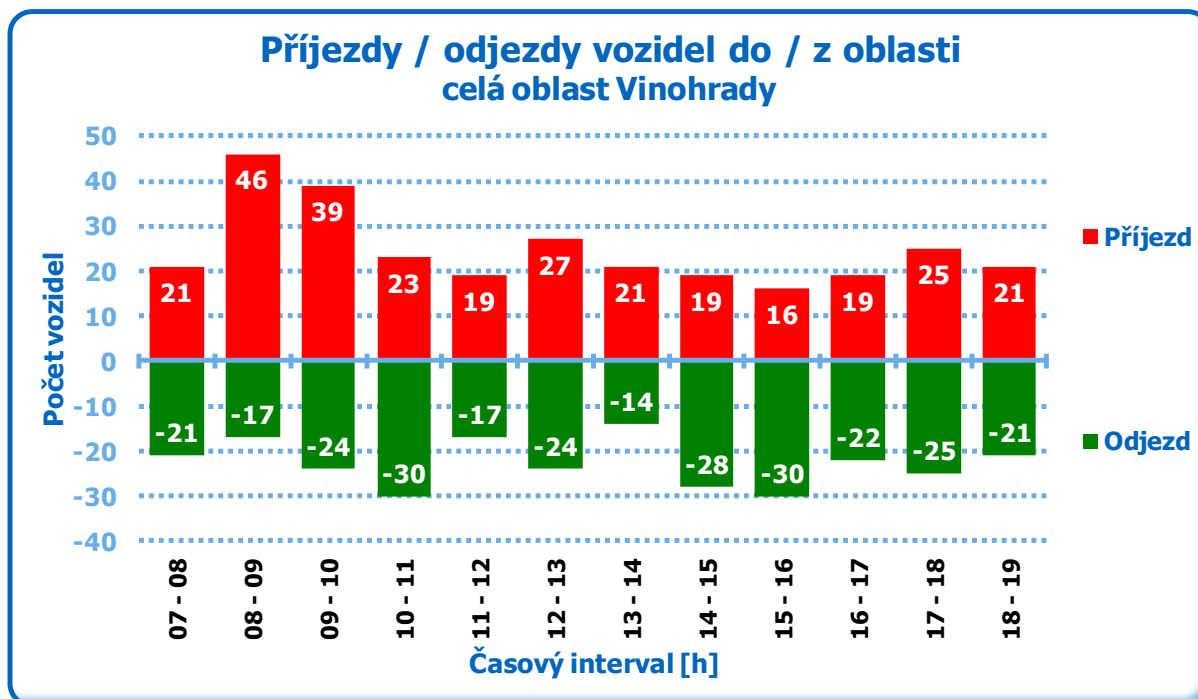
Graf 99

Celková obsazenost parkovacích míst v čase v celé oblasti „Vinohrady“

Obsazenost dosahuje cca poloviny kapacity nasycení ulic v oblasti díky vzdálenějšímu oblastem, kam se funkce P+R zatím nedostala. Tuto skutečnost vyrovnávají ulice blízké k železniční stanici Úvaly.

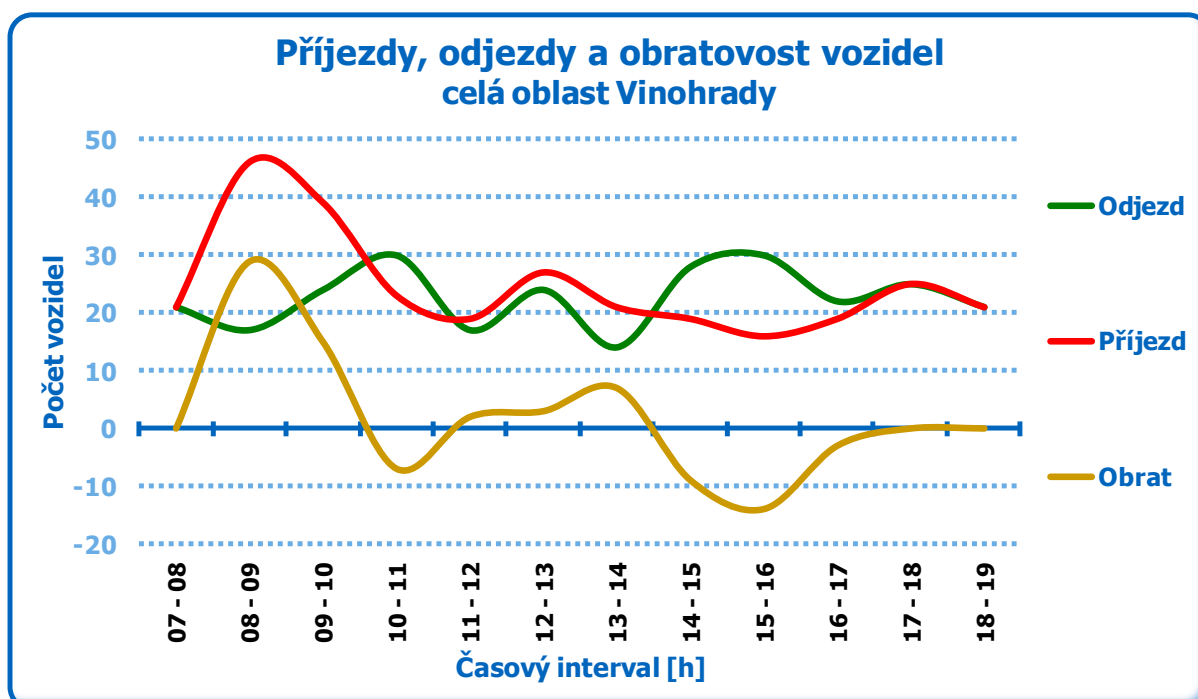
V grafu 100 je znázorněn vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z celé oblasti „Vinohrady“ během celého dne, přičemž celková obratovost z těchto údajů vycházející je pak znázorněna v grafu 101.

Frekvence příjezdů a odjezdů naznačuje tendenci k využití ulic funkcí P+R, což ve vzdálenějších ulicích kompenzují rezidenti a místní uživatelé. Obratovost je v celé oblasti nejvyšší v ranní a odpolední dopravní špičce.



Graf 100

Příjezdy / odjezdy vozidel do / z celé oblasti „Vinohrady“

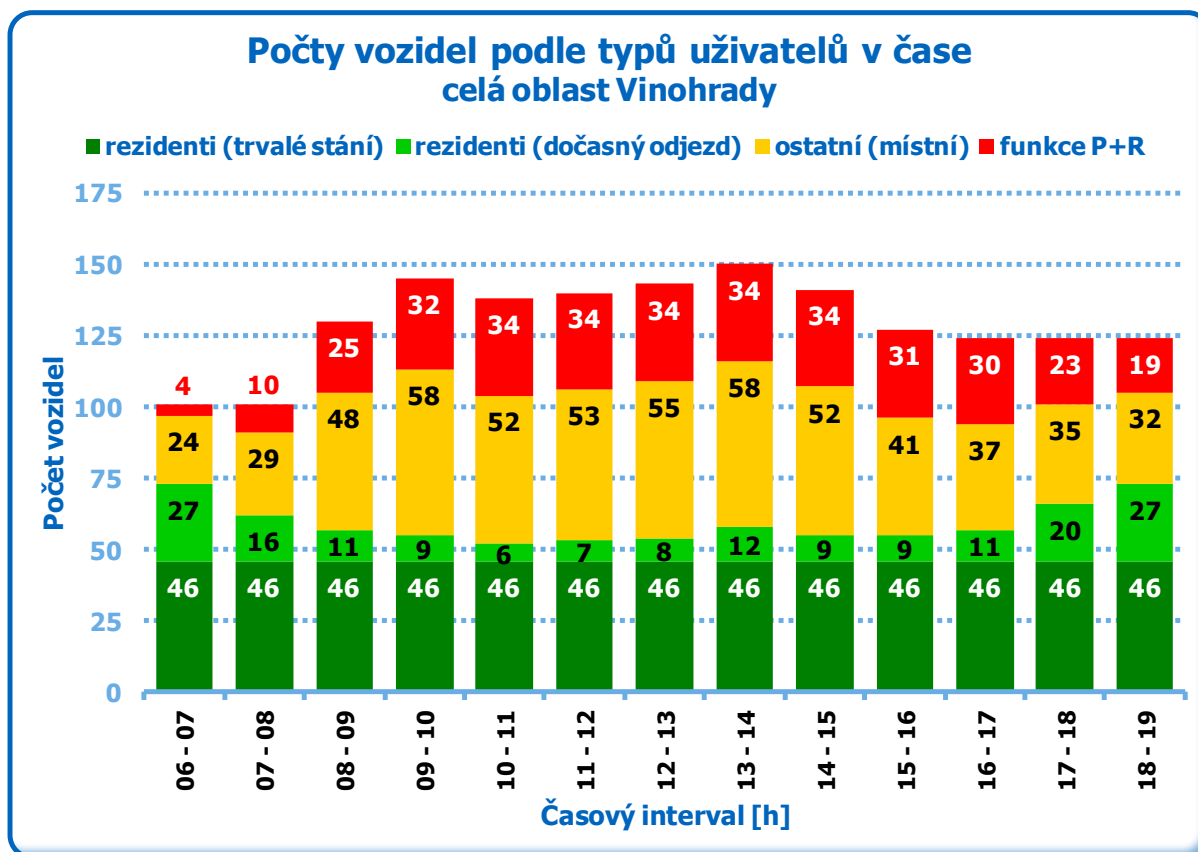


Graf 101

Příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v celé oblasti „Vinohrady“

Rozdělení zaparkovaných osobních podle typů uživatelů, popsanych v úvodu kapitoly 3, ukazuje v celé oblasti „Vinohrady“ graf 102 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 103 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými

skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, zda je oblast „Vinohrady“ využívána k parkování vozidel těch uživatelů, kteří denně dojíždějí do Prahy vlakem za zaměstnáním nebo případně jinými účely (škola, ... apod.).



Graf 102

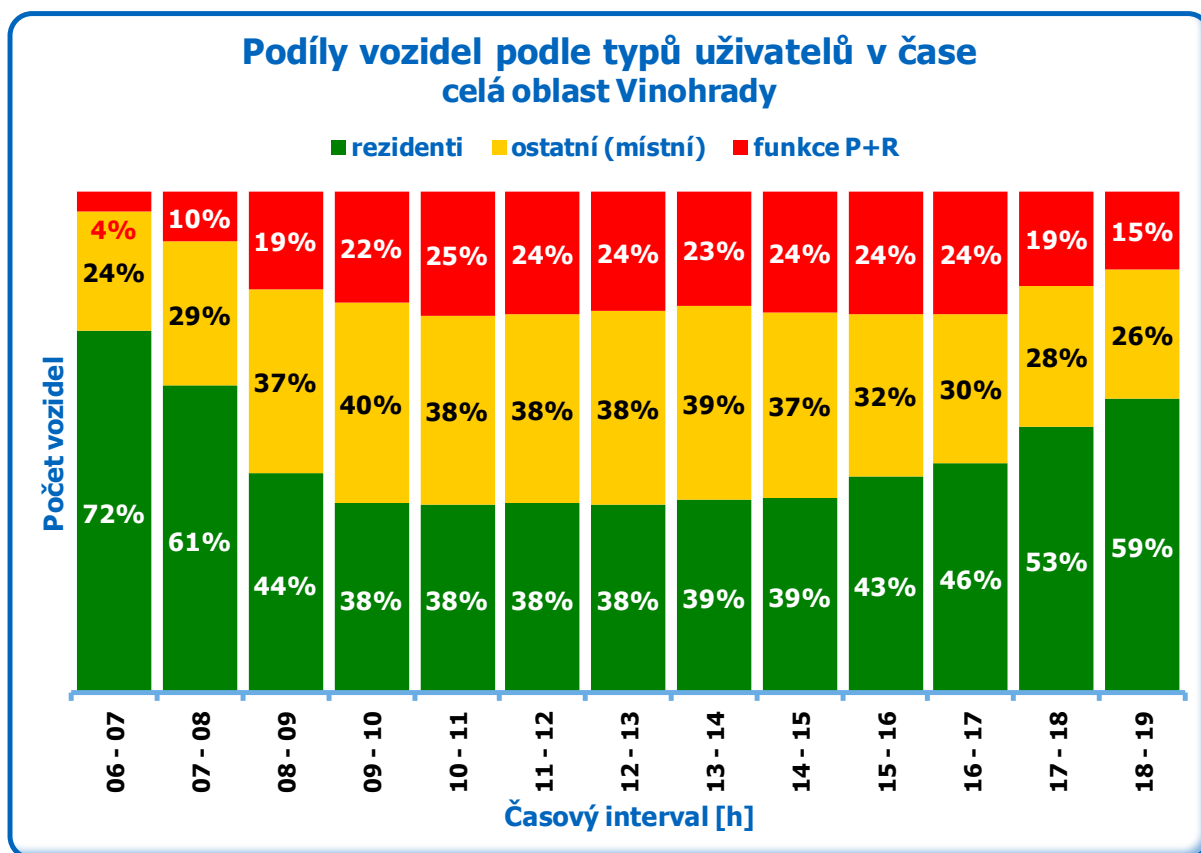
Absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v celé oblasti „Vinohrady“

Předposlední graf 104 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v celé oblasti „Vinohrady“ podle časové délky jejich parkování a poslední graf 105 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, zda je oblast „Vinohrady“ využívána k parkování vozidel těch uživatelů, kteří denně dojíždějí do Prahy vlakem.

Největší podíl vozidel zde parkoval pouze do 4 hodin. Funkce P+R má v celé oblasti přibližně stejný podíl jako rezidenti.

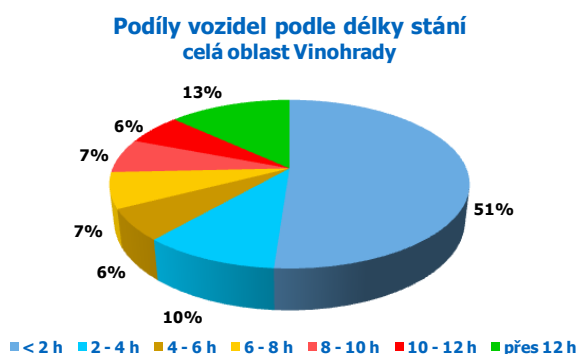
Největší podíl uživatelů zde tvoří rezidenti společně s místními, kteří tvoří něco málo přes třetinu, avšak hned za nimi je zde zastoupena funkce P+R s necelou třetinou podílu na celou oblast. V rámci velikosti oblasti je výše uvedený počet celkem vysoký s přihlédnutím k tomu, že většina funkce P+R je soustředěna v blízkosti železniční

stanice Úvaly. Tento jev se bude zřejmě dále zvětšovat a postupně nežádoucím způsobem rozrůstat do okolních ulic.



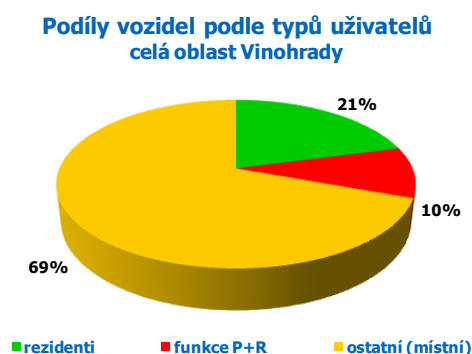
Graf 103

Podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v celé oblasti „Vinohrady“



Graf 104

Podíly zaparkovaných vozidel v celé oblasti „Vinohrady“ podle časové délky jejich parkování



Graf 105

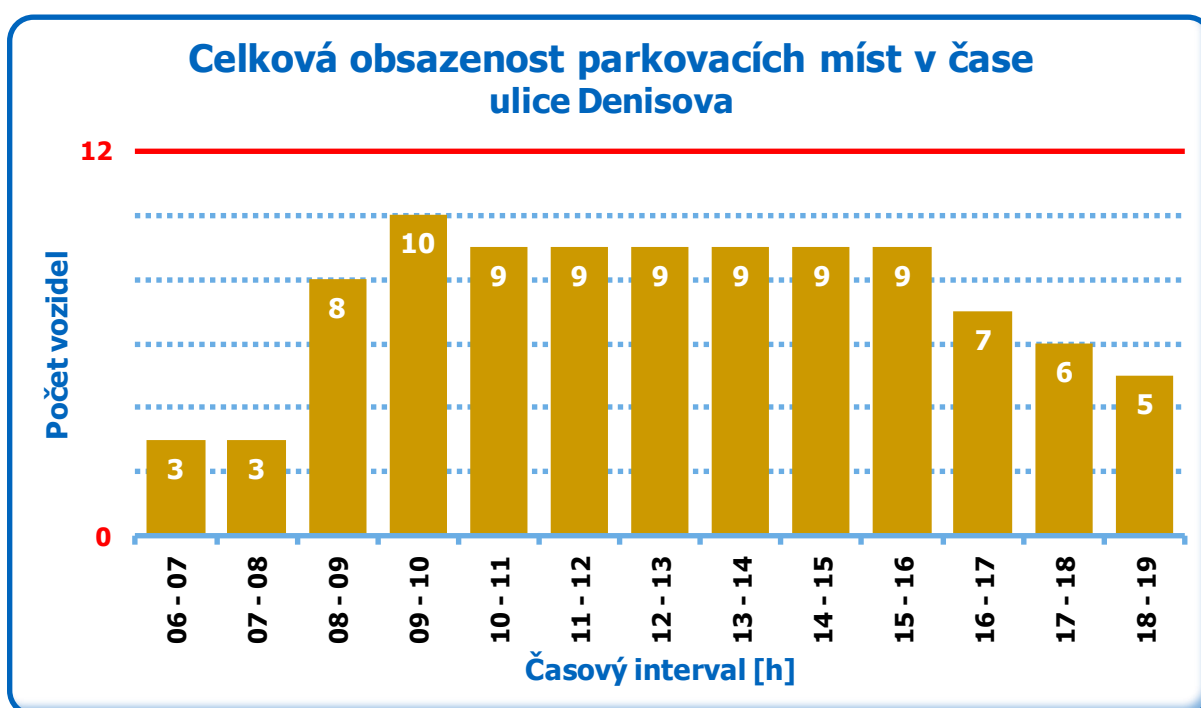
Podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v celé oblasti „Vinohrady“

3.2. Oblast „Pod Tratí“

3.2.1. Výsledky průzkumu v jednotlivých ulicích

3.2.1.1. Ulice Denisova

Průběžná obsazenost ulice osobními automobily v čase během dne je znázorněna na grafu 106 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle zásad uvedených v kapitole 2.3., která v ulici Denisova činí 12 parkovacích míst).



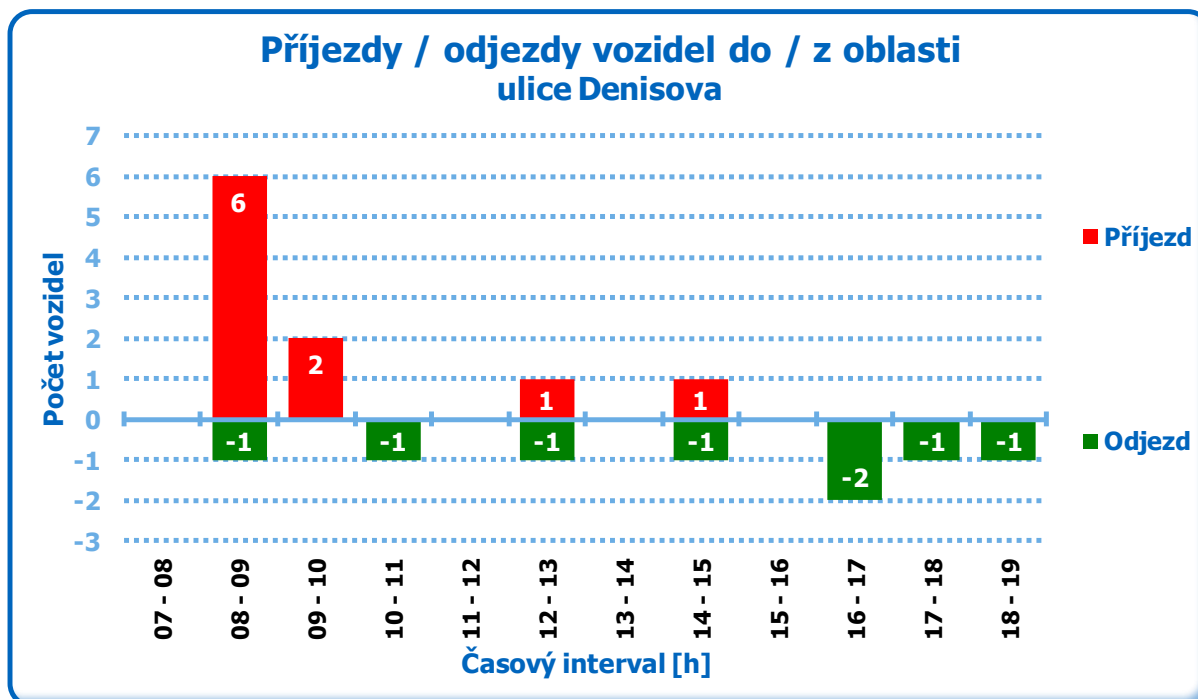
Graf 106

Celková obsazenost parkovacích míst v čase v ulici Denisova

Obsazenost dosahuje cca kapacity nasycení ulice. Počty vozidel jsou vyšší v průběhu ranní do odpolední dopravní špičky, což značí využití ulice pro funkci P+R.

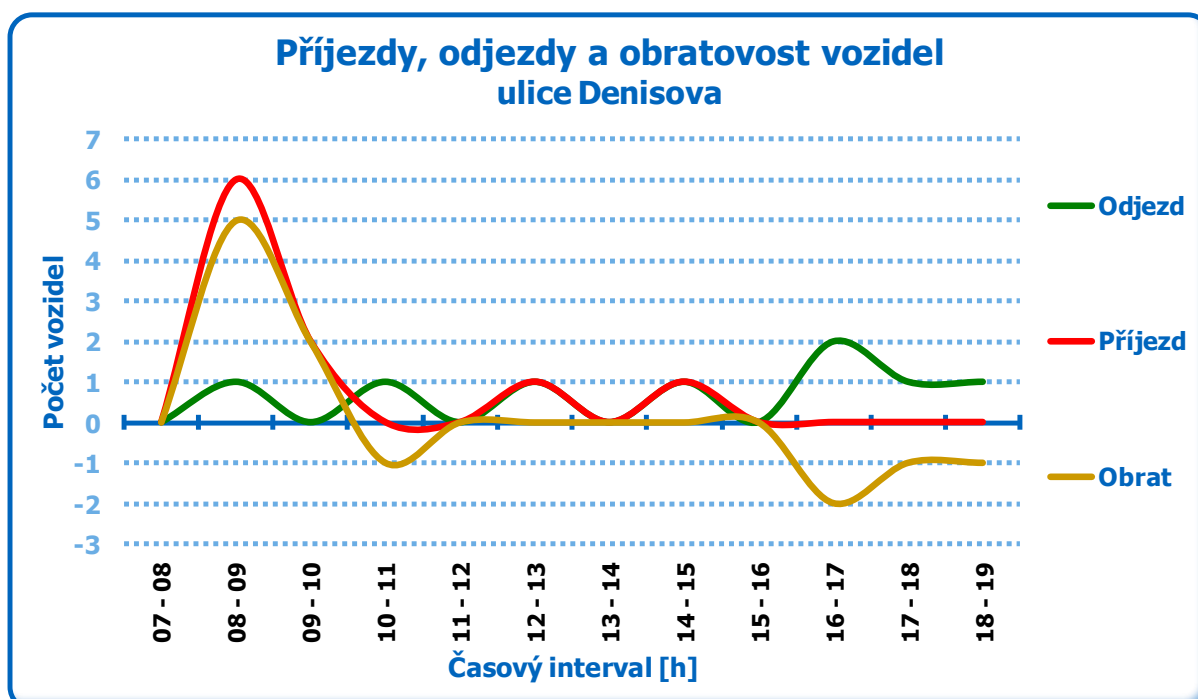
V grafu 107 je znázorněn vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z ulice Denisova během celého dne, přičemž celková obratovost z těchto údajů vycházející je pak znázorněna v grafu 108.

Frekvence příjezdů a odjezdů naznačuje hlavně využívání ulice funkcí P+R. Obratovost v ulici je střední, kdy největších hodnot dosahuje v ranní a pak odpolední dopravní špičce.



Graf 107

Příjezdy / odjezdy vozidel do / z ulice Denisova

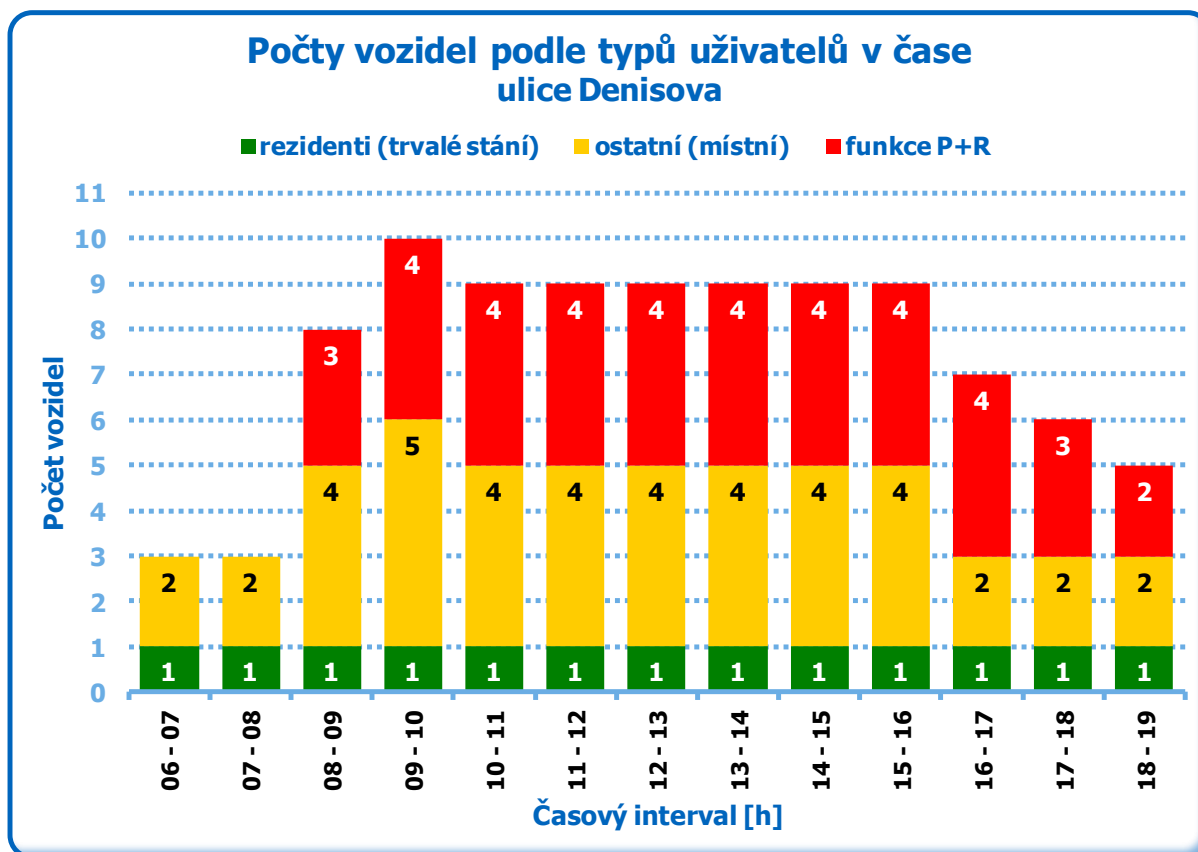


Graf 108

Příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v ulici Denisova

Rozdělení zaparkovaných osobních podle typů uživatelů, popsanych v úvodu kapitoly 3, ukazuje v ulici Denisova graf 109 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 110 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů

v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, zda je ulice Denisova využívána k parkování vozidel těch uživatelů, kteří denně dojíždějí do Prahy vlakem za zaměstnáním nebo případně jinými účely (škola, ... apod.).



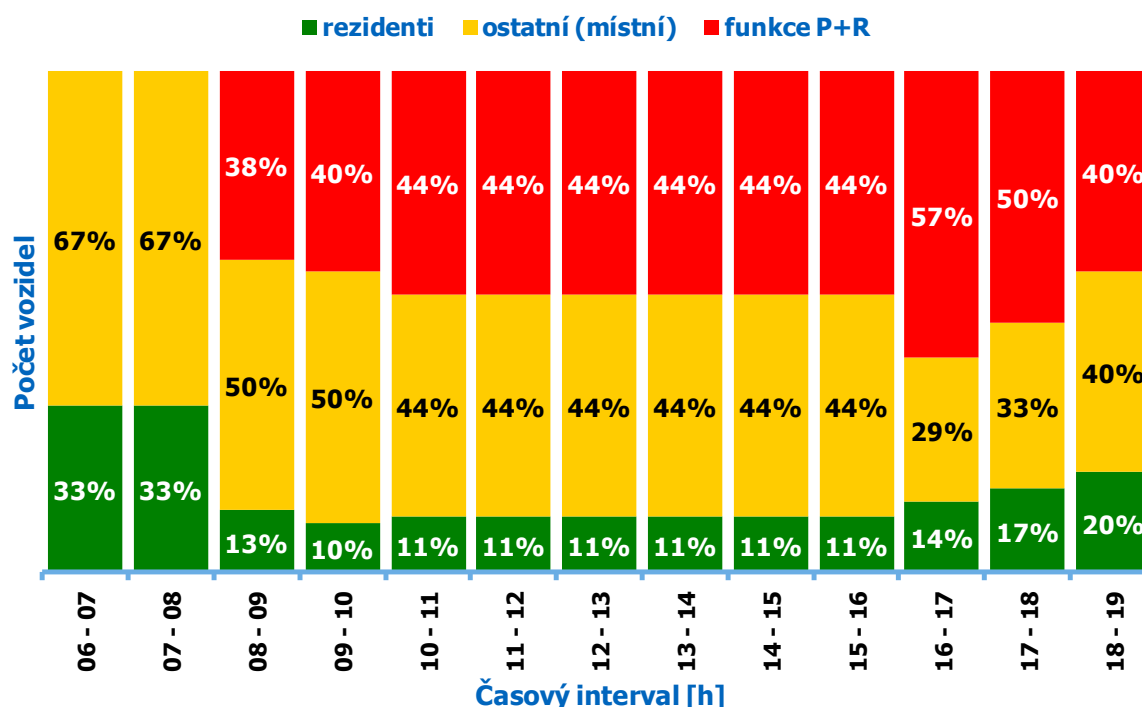
Graf 109

Absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v ulici Denisova

Předposlední graf 111 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v ulici Denisova podle časové délky jejich parkování a poslední graf 112 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, zda je ulice Denisova využívána k parkování vozidel těch uživatelů, kteří denně dojíždějí do Prahy vlakem.

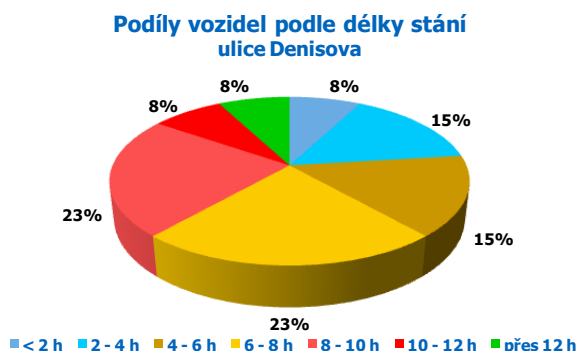
Největší podíl vozidel zde parkoval pouze v době trvání 8 až 12 hodin, což značí využití ulice pro funkci P+R. Výrazně je zastoupeno také rozmezí 6 až 8 hodin, které bylo využito na kratší cestu vlakem.

Podíly vozidel podle typů uživatelů v čase ulice Denisova



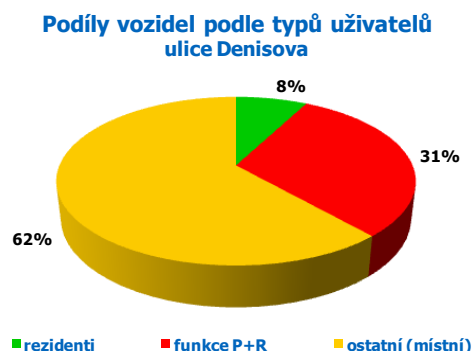
Graf 110

Podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v ulici Denisova



Graf 111

Podíly zaparkovaných vozidel v ulici Denisova podle
časové délky jejich parkování



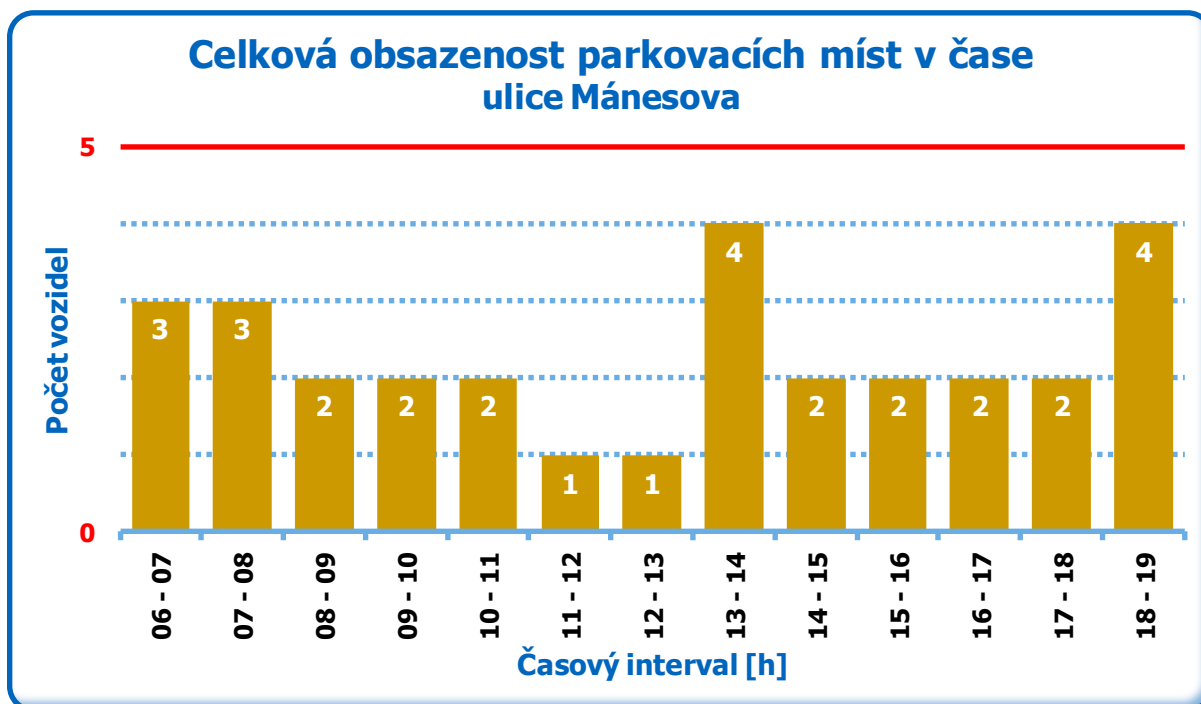
Graf 112

Podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den
v ulici Denisova

Převažující podíl uživatelů zde tvoří funkce P+R společně s místními. Místní v této ulici budou pravděpodobně využívat vlakové spojení do hlavního města Prahy v časovém rozmezí parkování 4 až 8 hodin. Rezidenti zde nemají téměř žádné zastoupení.

3.2.1.2. Ulice Mánesova

Průběžná obsazenost ulice osobními automobily v čase během dne je znázorněna na grafu 113 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle zásad uvedených v kapitole 2.3., která v ulici Mánesova činí 5 parkovacích míst).



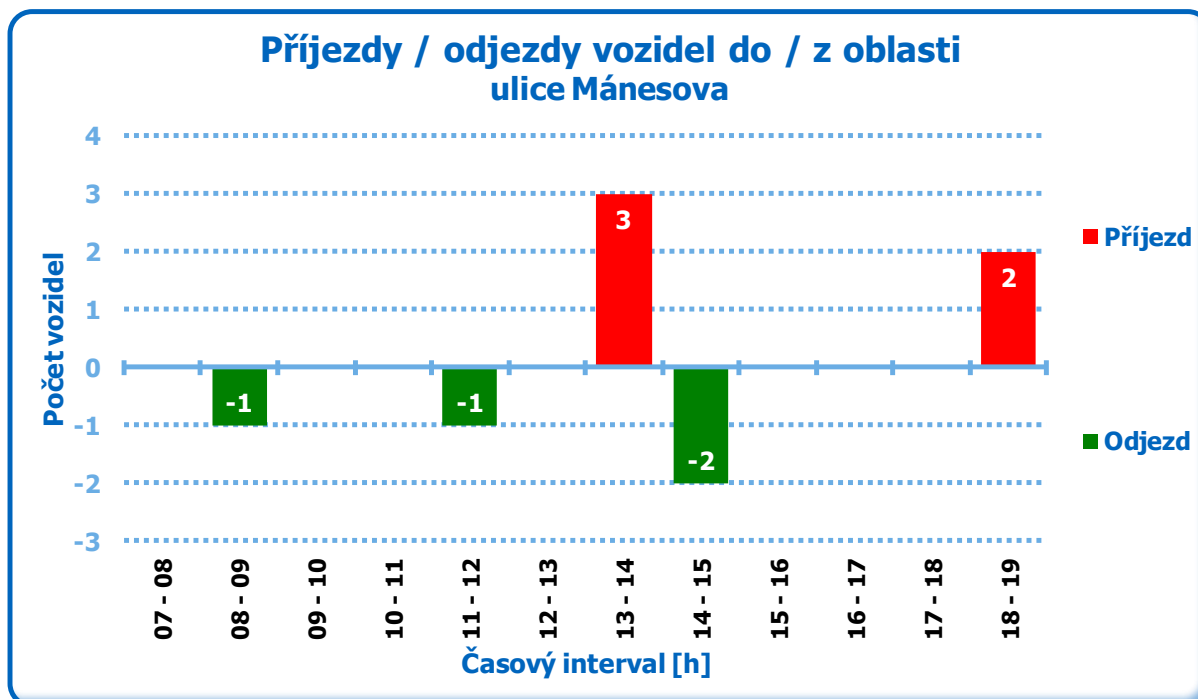
Graf 113

Celková obsazenost parkovacích míst v čase v ulici Mánesova

Obsazenost dosahuje cca kapacity nasycení ulice. Počty vozidel jsou v průběhu dne podobné, což neznačí využívání ulice pro funkci P+R.

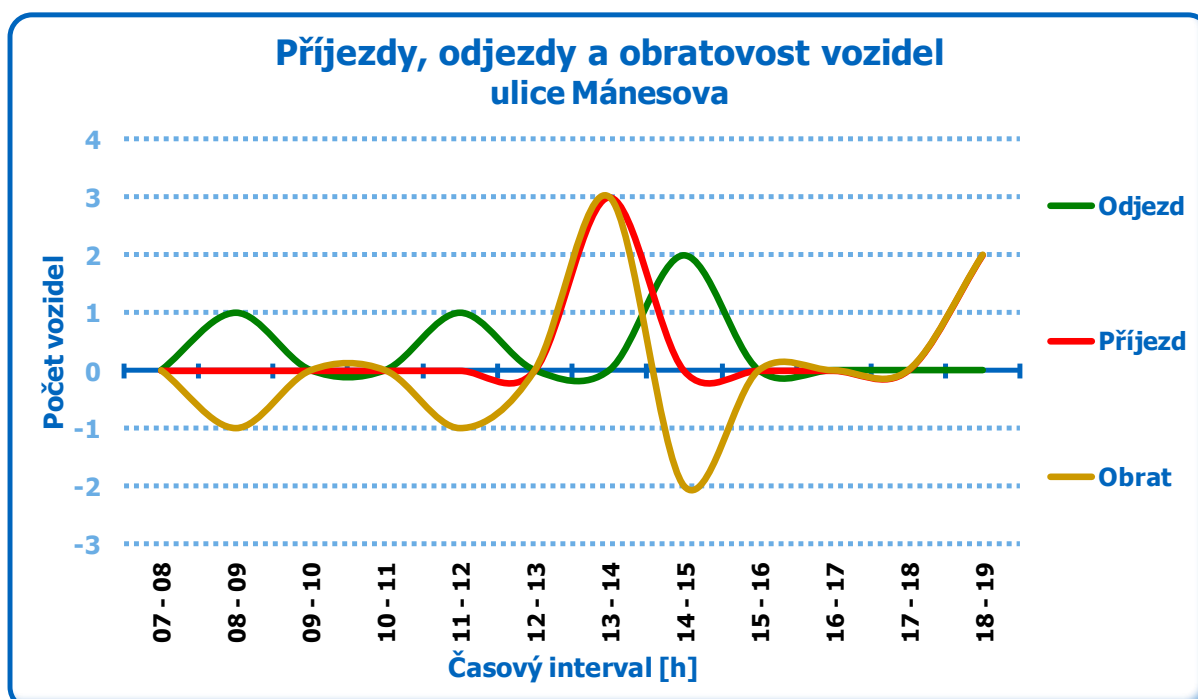
V grafu 114 je znázorněn vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z ulice Mánesova během celého dne, přičemž celková obratovost z těchto údajů vycházející je pak znázorněna v grafu 115.

Frekvence příjezdů a odjezdů naznačuje hlavně využívání ulice místními obyvateli. Obratovost v ulici je nízká.



Graf 114

Příjezdy / odjezdy vozidel do / z ulice Mánesova

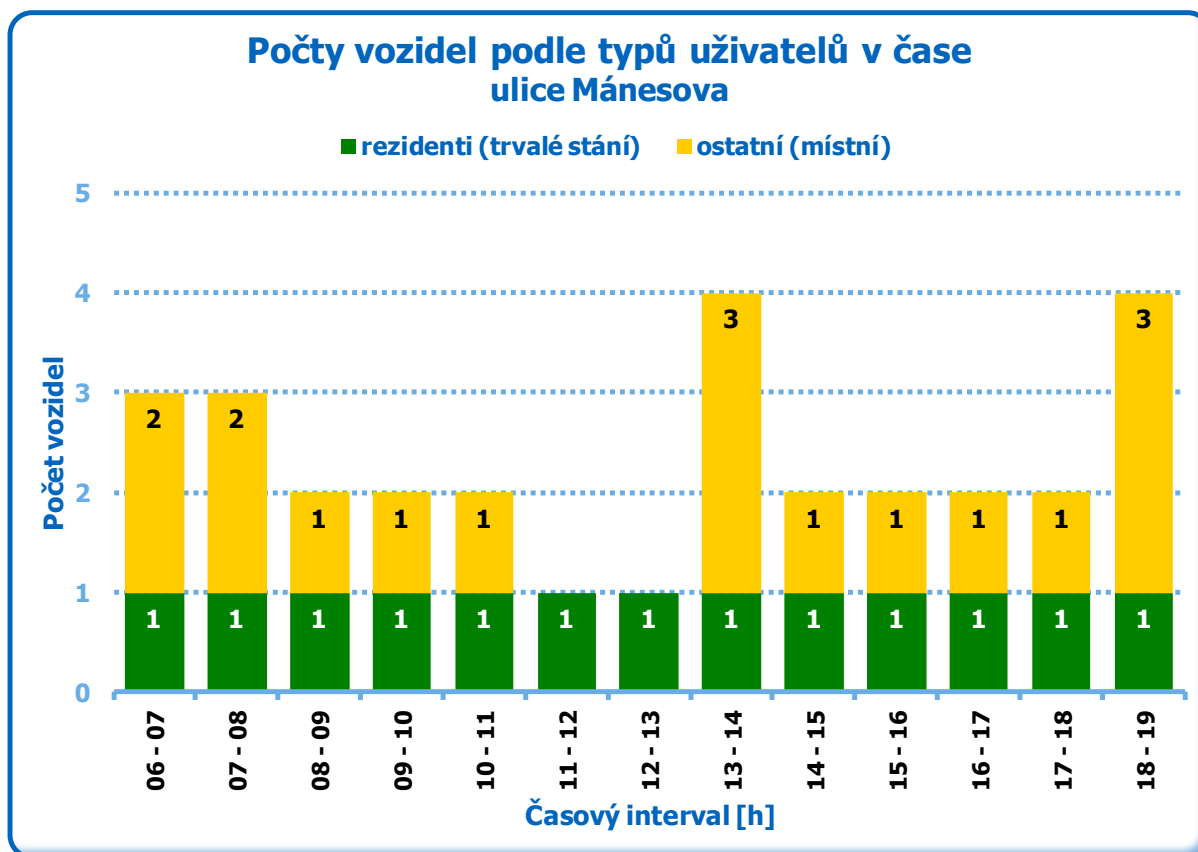


Graf 115

Příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v ulici Mánesova

Rozdělení zaparkovaných osobních podle typů uživatelů, popsanych v úvodu kapitoly 3, ukazuje v ulici Mánesova graf 116 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 117 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů

v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, zda je ulice Mánesova využívána k parkování vozidel těch uživatelů, kteří denně dojíždějí do Prahy vlakem za zaměstnáním nebo případně jinými účely (škola, ... apod.).

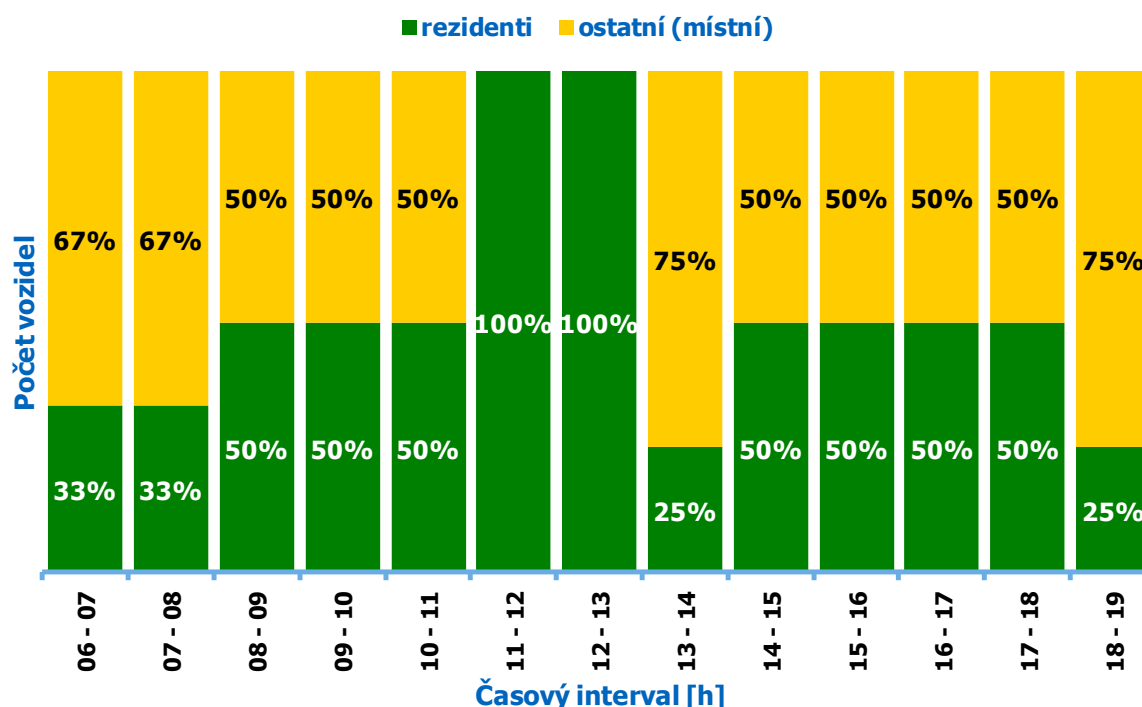


Graf 116

Absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v ulici Mánesova

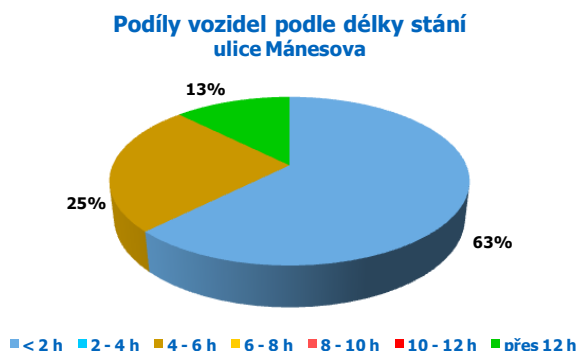
Předposlední graf 118 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v ulici Mánesova podle časové délky jejich parkování a poslední graf 119 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, zda je ulice Mánesova využívána k parkování vozidel těch uživatelů, kteří denně dojíždějí do Prahy vlakem.

Podíly vozidel podle typů uživatelů v čase ulice Mánesova



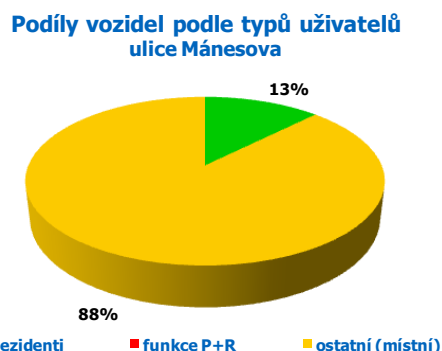
Graf 117

Podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v ulici Mánesova



Graf 118

Podíly zaparkovaných vozidel v ulici Mánesova
podle časové délky jejich parkování



Graf 119

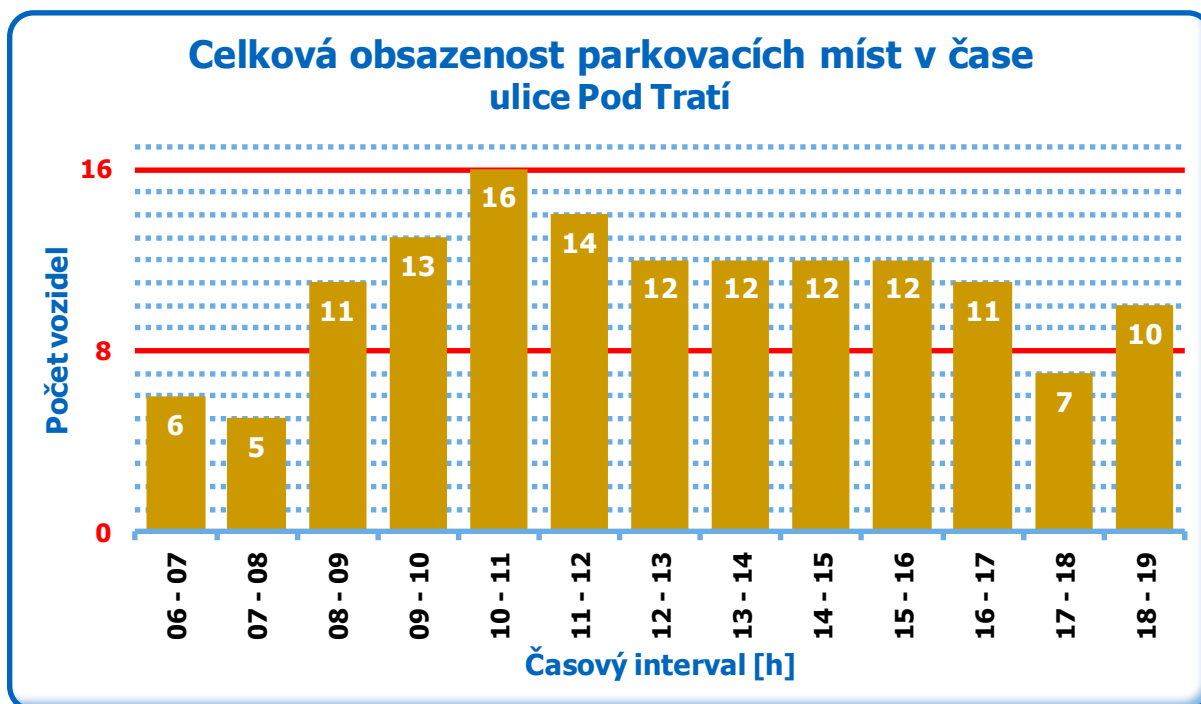
Podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den
v ulici Mánesova

Největší podíl vozidel zde parkoval pouze do 4 hodin, což značí využití místními obyvateli. Výrazný podíl mají rezidenti.

Podíly uživatelů místních a rezidentů jsou přibližně stejné. Funkce P+R zde nemá téměř žádné zastoupení.

3.2.1.3. Ulice Pod Tratí

Průběžná obsazenost ulice osobními automobily v čase během dne je znázorněna na grafu 120 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle zásad uvedených v kapitole 2.3., která v ulici Pod Tratí činí 8 parkovacích míst).



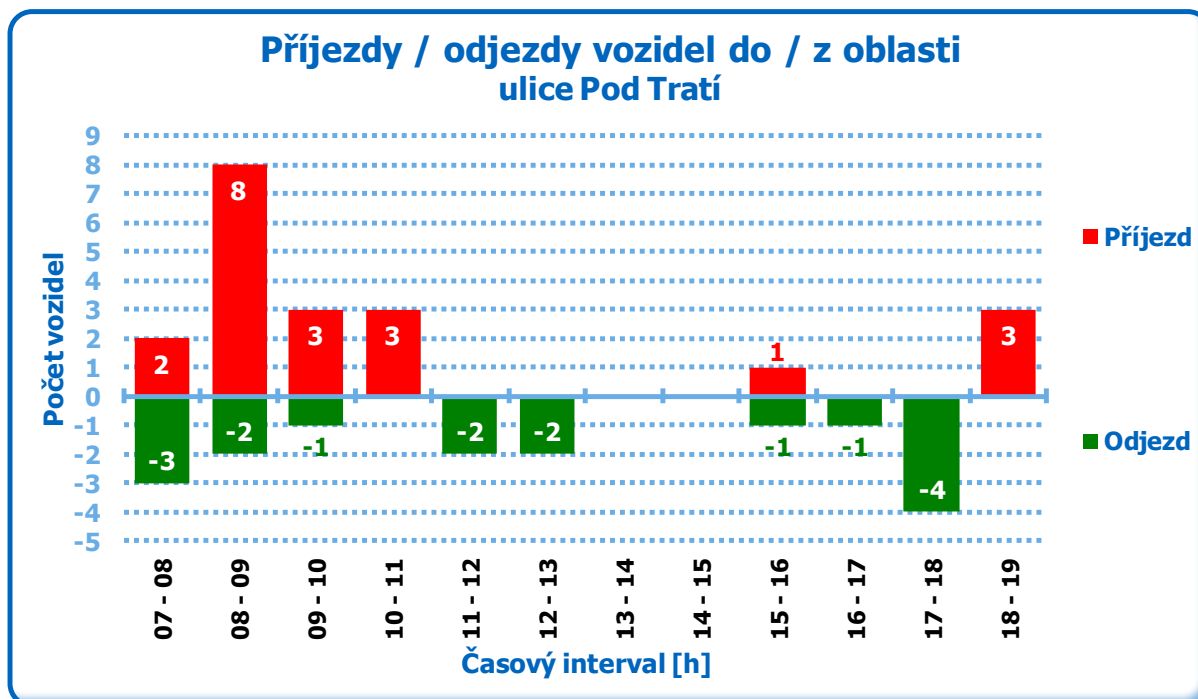
Graf 120

Celková obsazenost parkovacích míst v čase v ulici Pod Tratí

Obsazenost přesahuje 2-násobně kapacitu nasycení ulice. Počty vozidel jsou vyšší od ranní do odpolední dopravní špičky, což zřetelně svědčí o využití ulice pro funkci P+R.

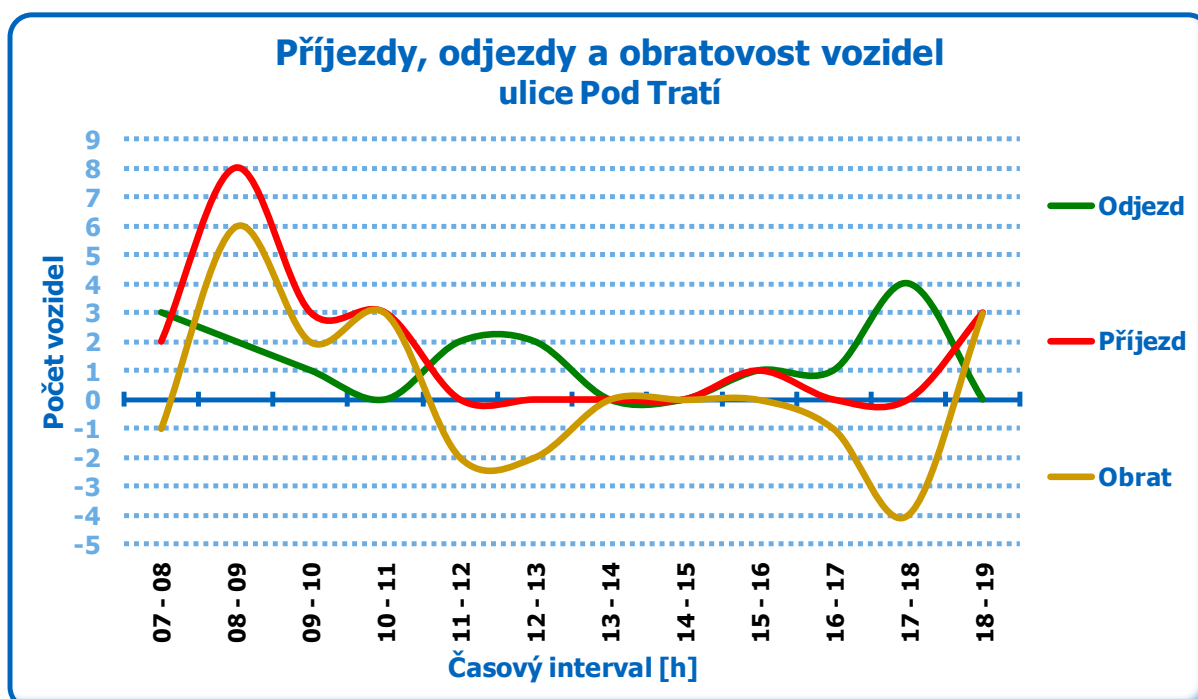
V grafu 121 je znázorněn vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z ulice Pod Tratí během celého dne, přičemž celková obratovost z těchto údajů vycházející je pak znázorněna v grafu 122.

Frekvence příjezdů a odjezdů naznačuje hlavně využívání ulice funkcí P+R. Obratovost v ulici je střední, kdy největších hodnot dosahuje v ranní a pak odpolední dopravní špičce.



Graf 121

Příjezdy / odjezdy vozidel do / z ulice Pod Tratí

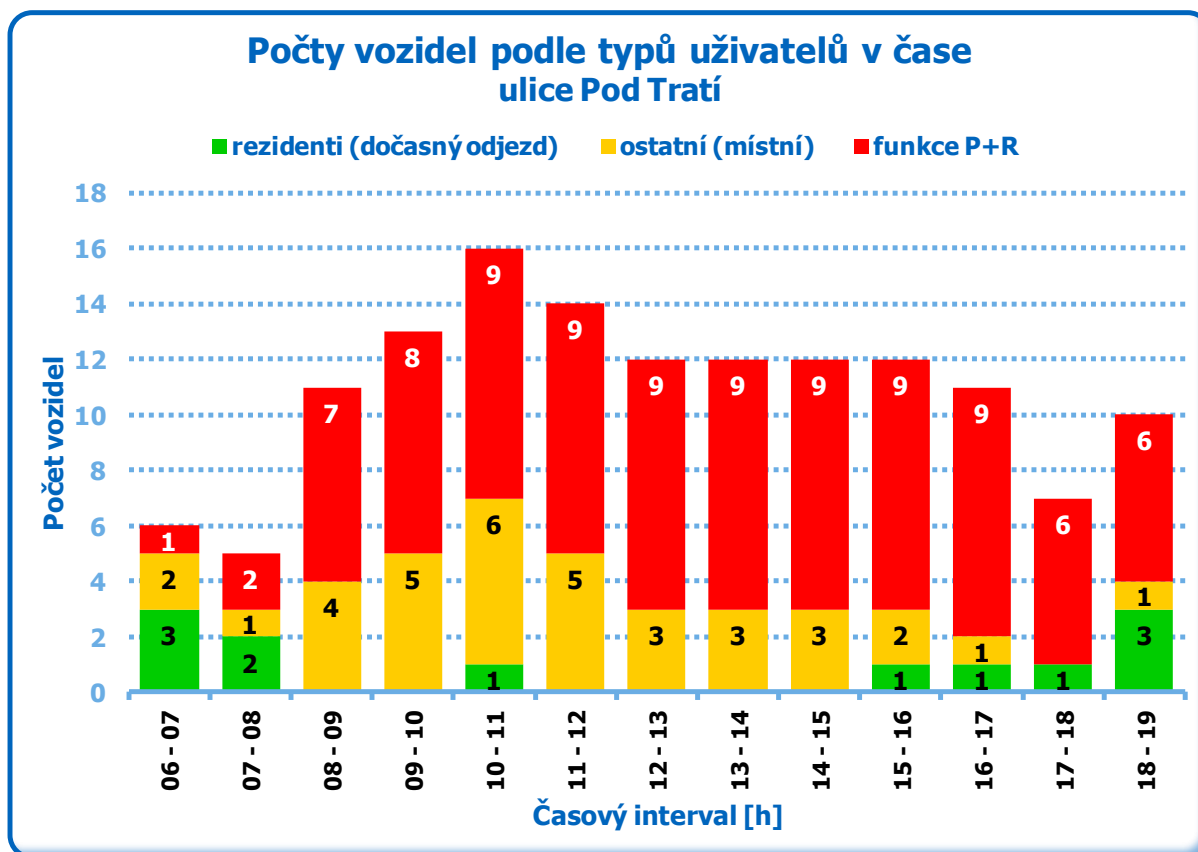


Graf 122

Příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v ulici Pod Tratí

Rozdělení zaparkovaných osobních podle typů uživatelů, popsanych v úvodu kapitoly 3, ukazuje v ulici Pod Tratí graf 123 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 124 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů

v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, zda je ulice Pod Trať využívána k parkování vozidel těch uživatelů, kteří denně dojíždějí do Prahy vlakem za zaměstnáním nebo případně jinými účely (škola, ... apod.).

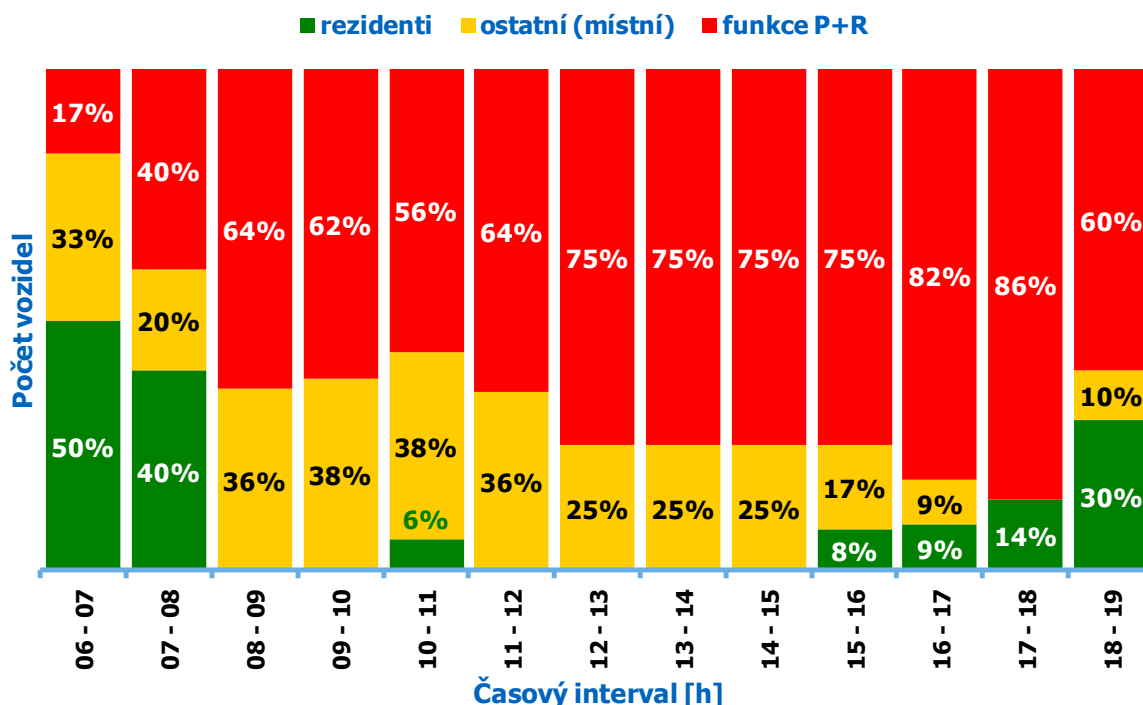


Graf 123

Absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v ulici Pod Trať

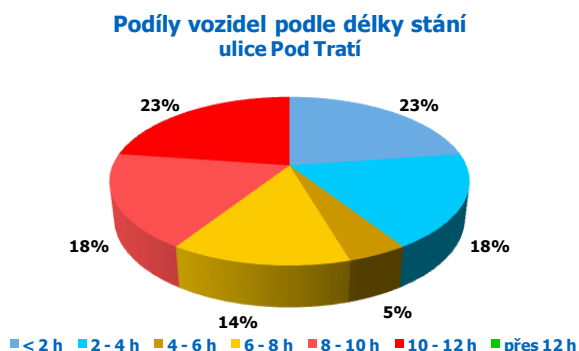
Předposlední graf 125 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v ulici Pod Trať podle časové délky jejich parkování a poslední graf 126 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, zda je ulice Pod Trať využívána k parkování vozidel těch uživatelů, kteří denně dojíždějí do Prahy vlakem.

Podíly vozidel podle typů uživatelů v čase ulice Pod Tratí



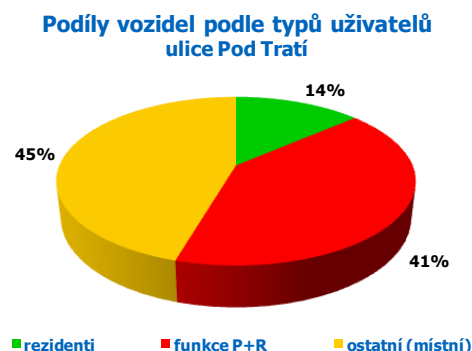
Graf 124

Podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v ulici Pod Tratí



Graf 125

Podíly zaparkovaných vozidel v ulici Pod Tratí podle
časové délky jejich parkování



Graf 126

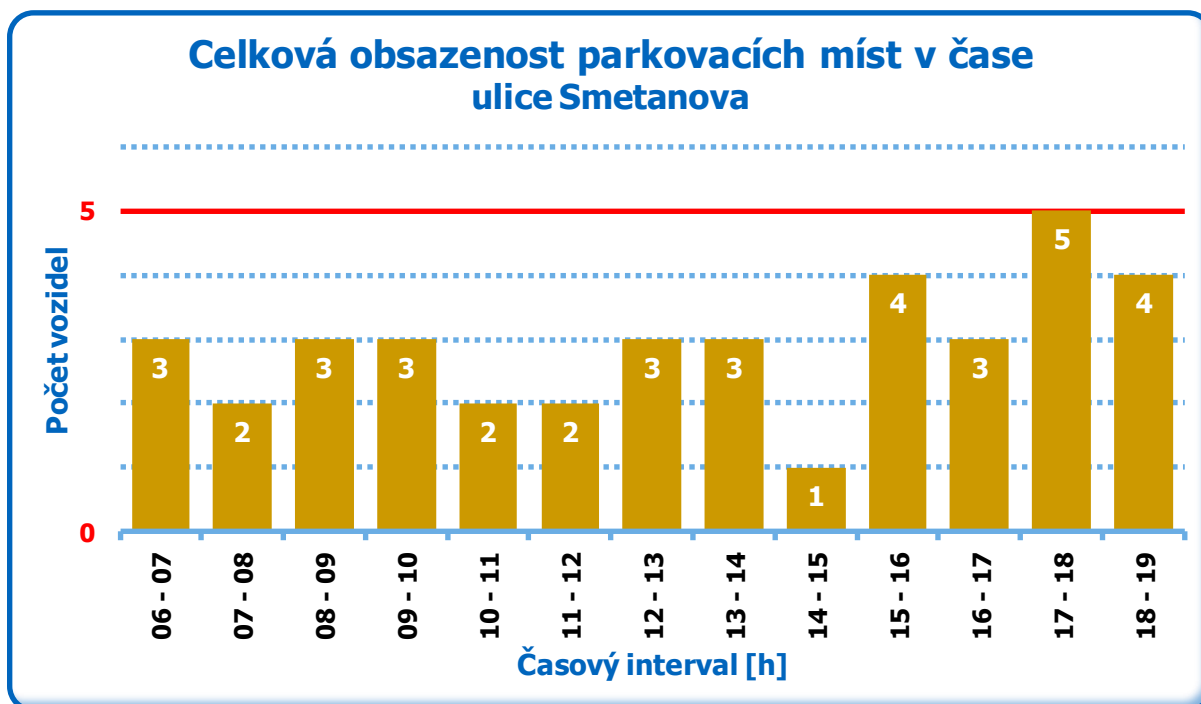
Podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den
v ulici Pod Tratí

Největší podíl vozidel zde parkoval pouze do 4 hodin, a zároveň 8 až 12 hodin, což značí jistou převahu funkce P+R.

Převažující podíl uživatelů zde tvoří funkce P+R. Rezidenti zde nemají téměř žádné zastoupení.

3.2.1.4. Ulice Smetanova

Průběžná obsazenost ulice osobními automobily v čase během dne je znázorněna na grafu 127 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle zásad uvedených v kapitole 2.3., která v ulici Smetanova činí 5 parkovacích míst).



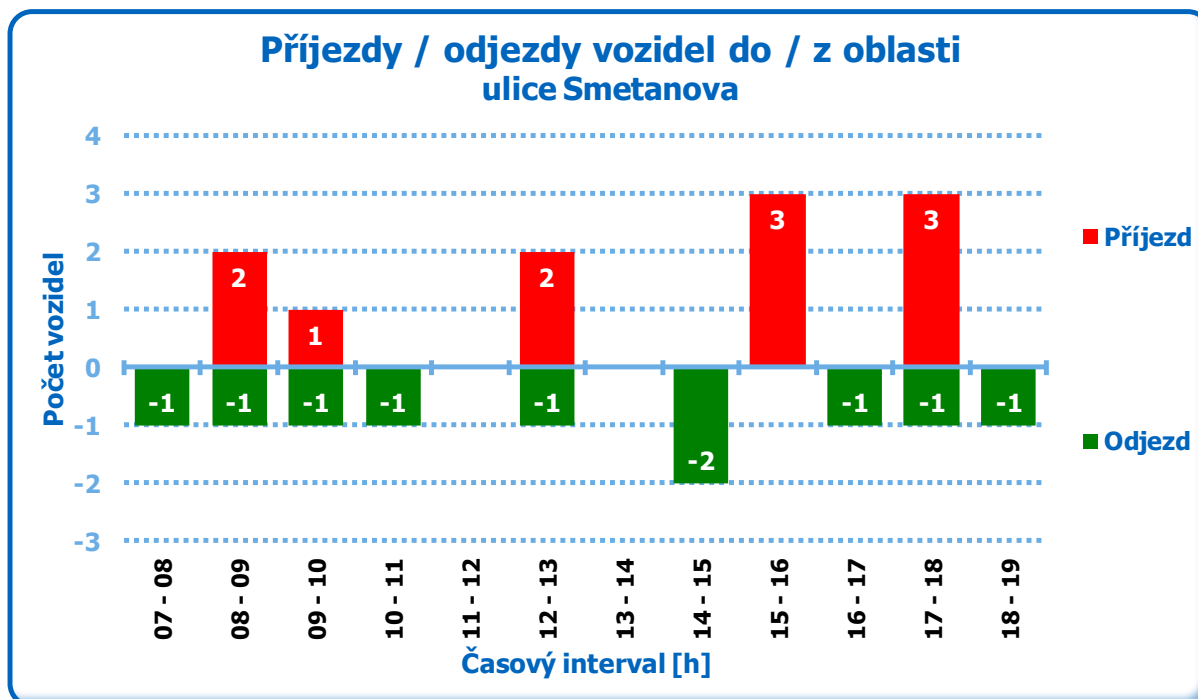
Graf 127

Celková obsazenost parkovacích míst v čase v ulici Smetanova

Obsazenost dosahuje kapacity nasycení ulice. Počty vozidel jsou v průběhu dne podobné, což nenaznačuje funkci využití jako P+R.

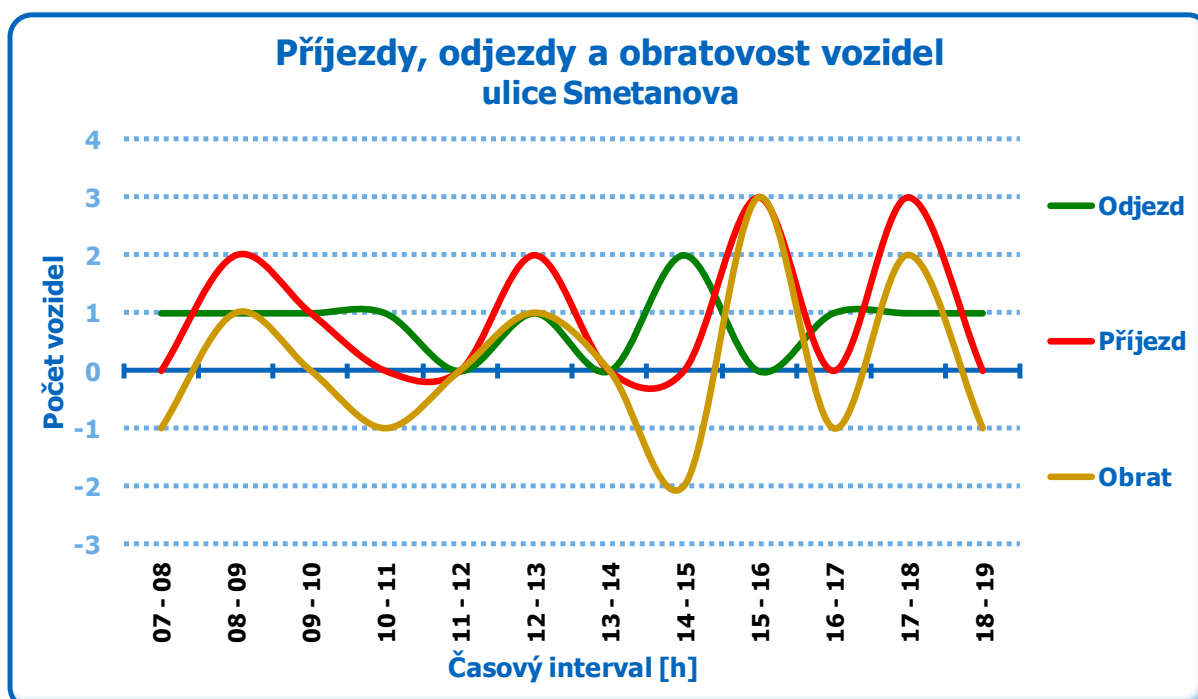
V grafu 128 je znázorněn vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z ulice Smetanova během celého dne, přičemž celková obratovost z těchto údajů vycházející je pak znázorněna v grafu 129.

Frekvence příjezdů a odjezdů naznačuje hlavně využívání ulice místními obyvateli. Obratovost v ulici je střední, kdy největších hodnot dosahuje v odpolední dopravní špičce.



Graf 128

Příjezdy / odjezdy vozidel do / z ulice Smetanova

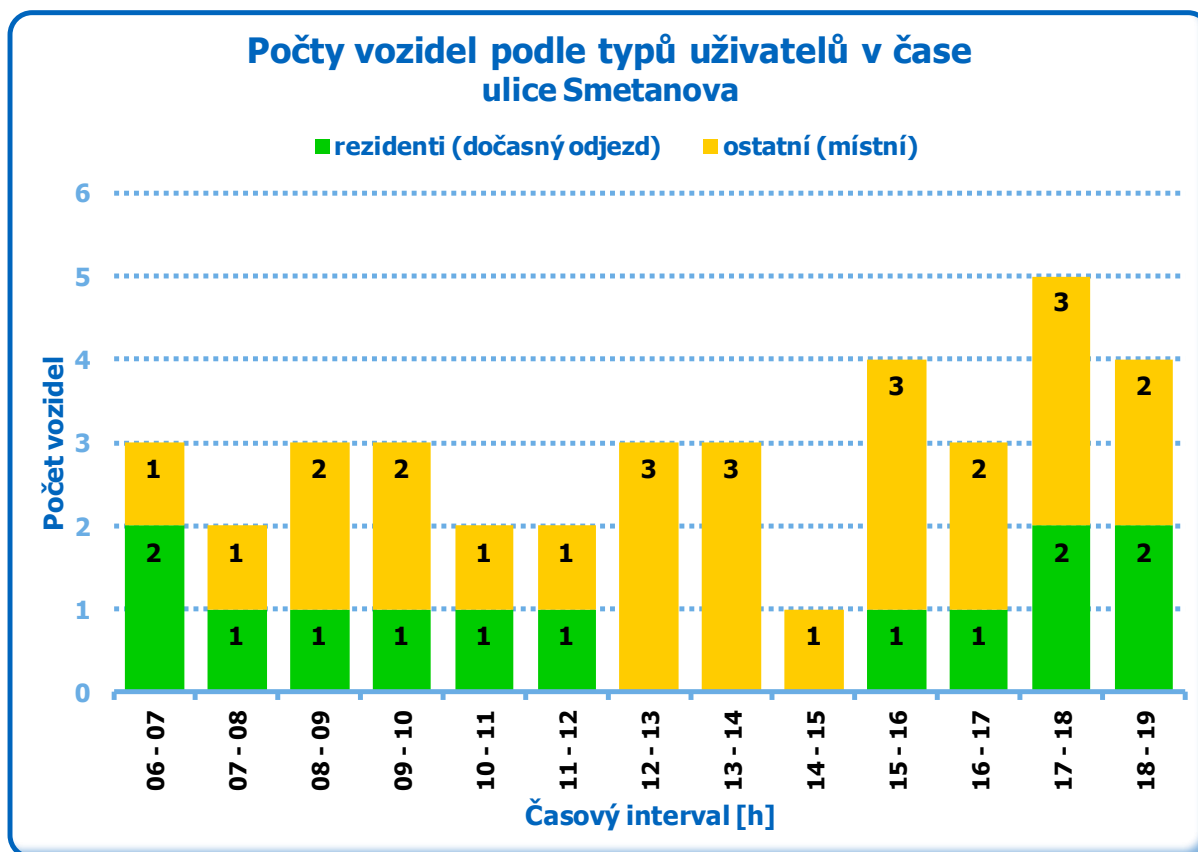


Graf 129

Příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v ulici Smetanova

Rozdělení zaparkovaných osobních podle typů uživatelů, popsanych v úvodu kapitoly 3, ukazuje v ulici Smetanova graf 130 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 131 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů

v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, zda je ulice Smetanova využívána k parkování vozidel těch uživatelů, kteří denně dojíždějí do Prahy vlakem za zaměstnáním nebo případně jinými účely (škola, ... apod.).

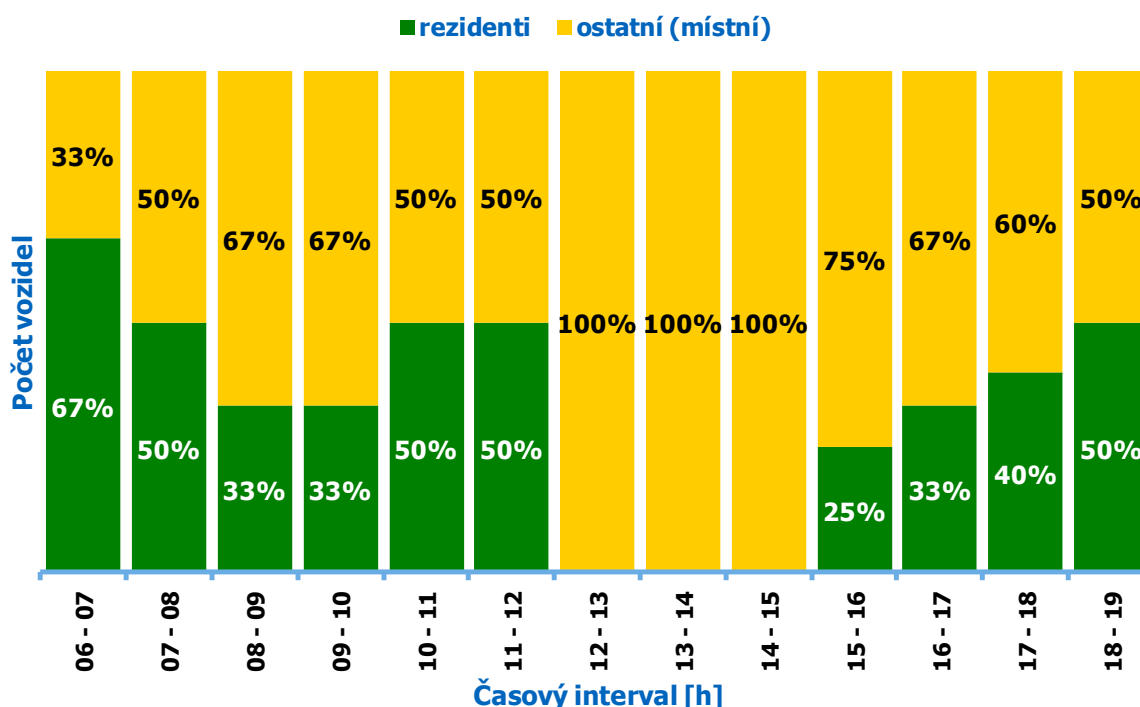


Graf 130

Absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v ulici Smetanova

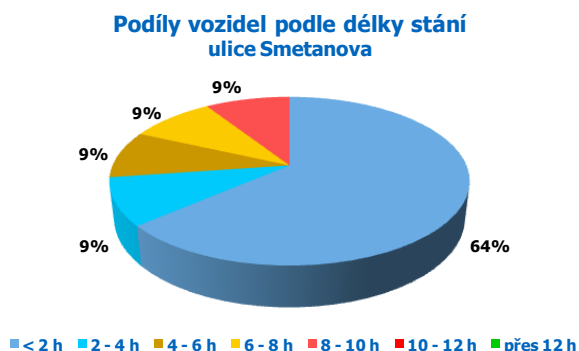
Předposlední graf 132 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v ulici Smetanova podle časové délky jejich parkování a poslední graf 133 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, zda je ulice Smetanova využívána k parkování vozidel těch uživatelů, kteří denně dojíždějí do Prahy vlakem.

Podíly vozidel podle typů uživatelů v čase ulice Smetanova



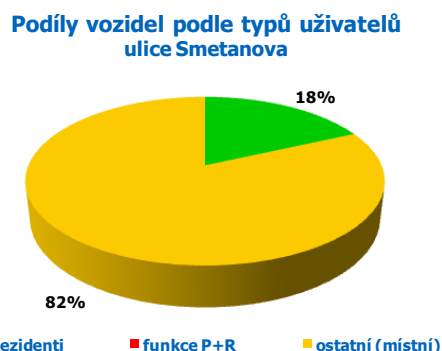
Graf 131

Podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v ulici Smetanova



Graf 132

Podíly zaparkovaných vozidel v ulici Smetanova
podle časové délky jejich parkování



Graf 133

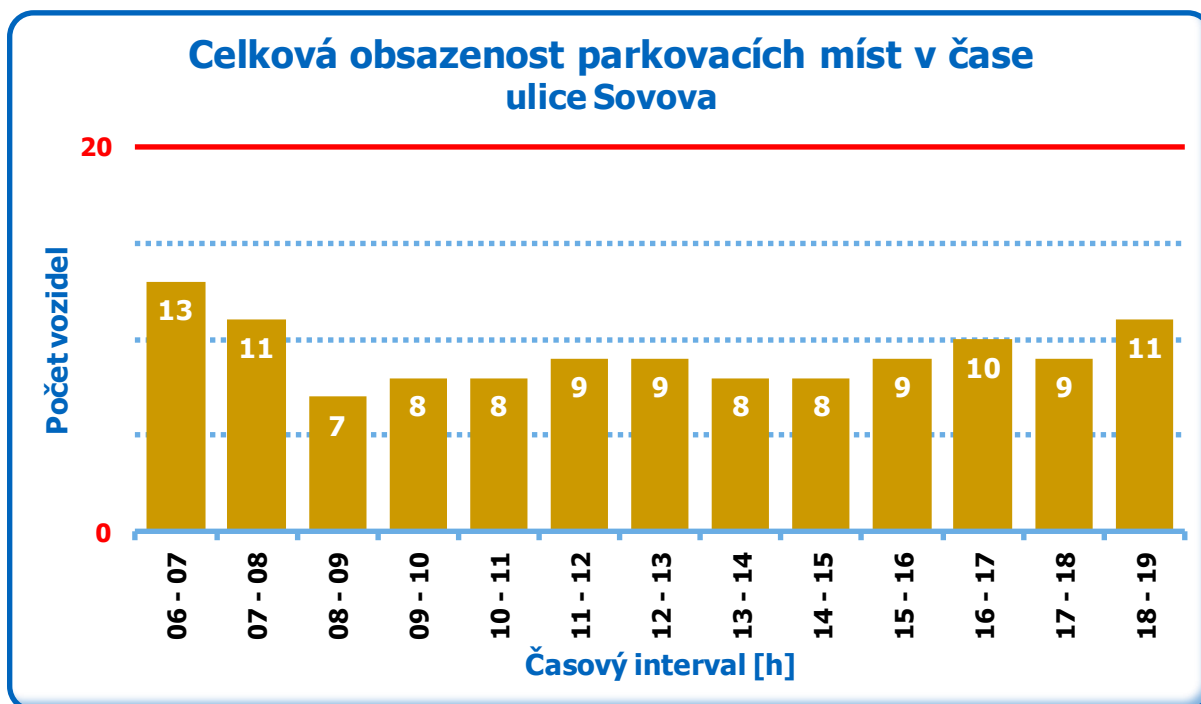
Podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den
v ulici Smetanova

Největší podíl vozidel zde parkoval pouze do 4 hodin, což značí využití místními obyvateli. Menší podíl má také funkce P+R.

Největší podíl uživatelů zde tvoří místní a hned za nimi jsou rezidenti. Funkce P+R zde nemá téměř žádné zastoupení.

3.2.1.5. Ulice Sovova

Průběžná obsazenost ulice osobními automobily v čase během dne je znázorněna na grafu 134 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle zásad uvedených v kapitole 2.3., která v ulici Sovova činí 20 parkovacích míst).



Graf 134

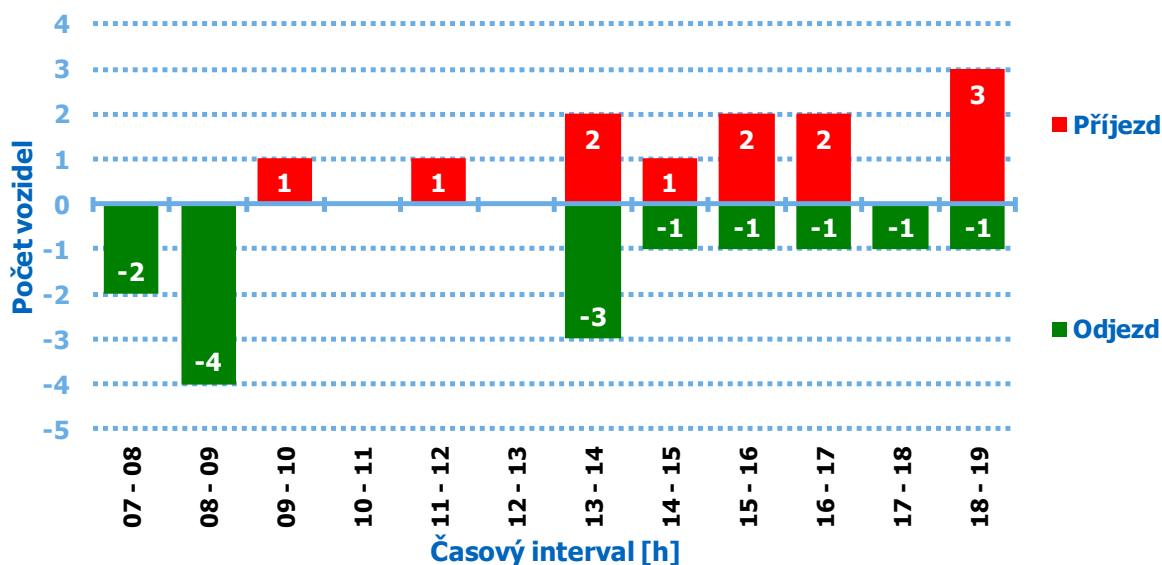
Celková obsazenost parkovacích míst v čase v ulici Sovova

Obsazenost dosahuje přes polovinu kapacity nasycení ulice. Počty vozidel jsou v průběhu dne podobné, což neznačí využití ulice pro funkci P+R.

V grafu 135 je znázorněn vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z ulice Sovova během celého dne, přičemž celková obratovost z těchto údajů vycházející je pak znázorněna v grafu 136.

Frekvence příjezdů a odjezdů naznačuje hlavně využívání ulice rezidenty. Obratovost v ulici je střední, kdy největších hodnot dosahuje v ranní špičce a pak kolísá.

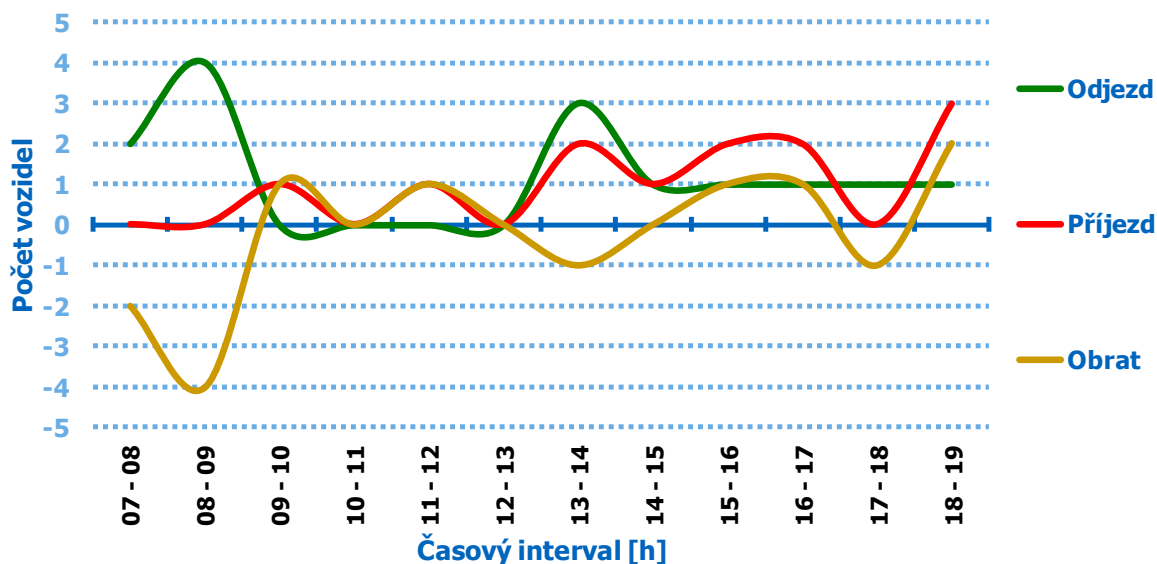
Příjezdy / odjezdy vozidel do / z oblasti ulice Sovova



Graf 135

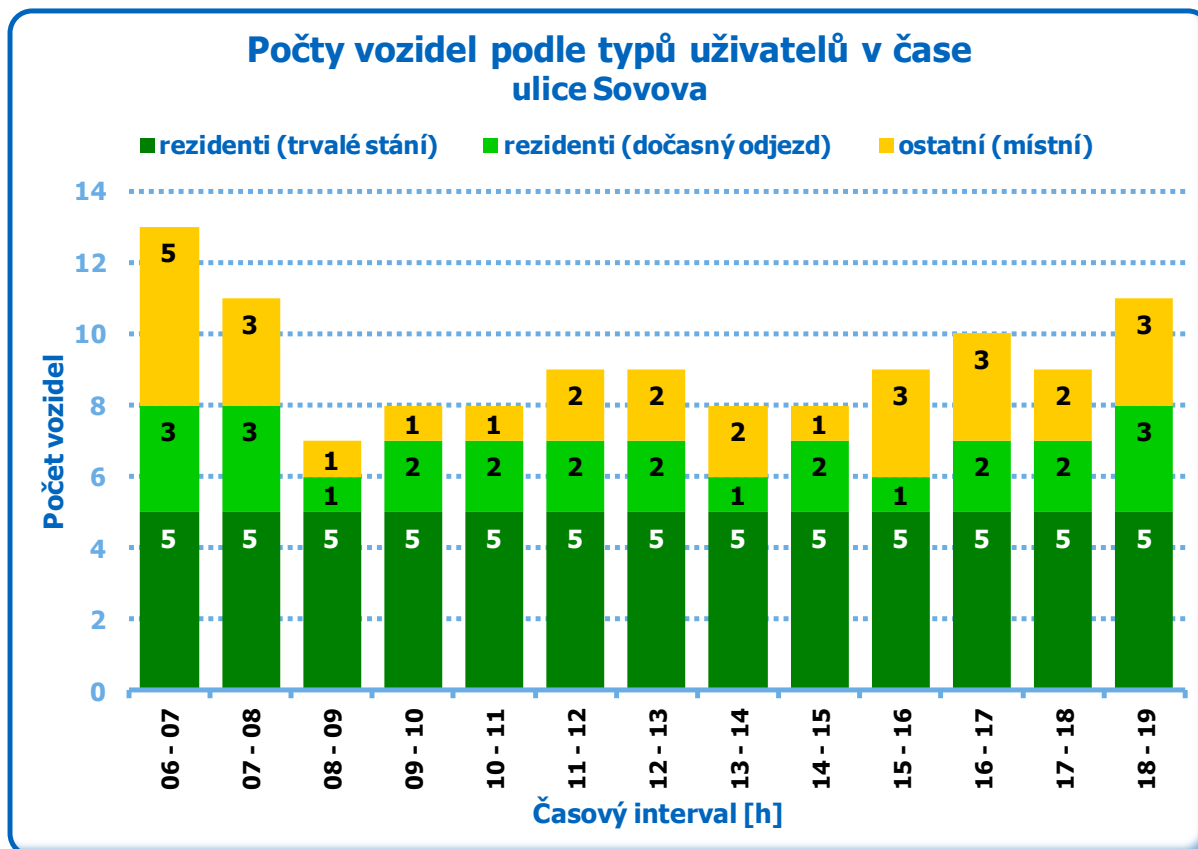
Příjezdy / odjezdy vozidel do / z ulice Sovova

Příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel ulice Sovova



Graf 136

Příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v ulici Sovova



Graf 137

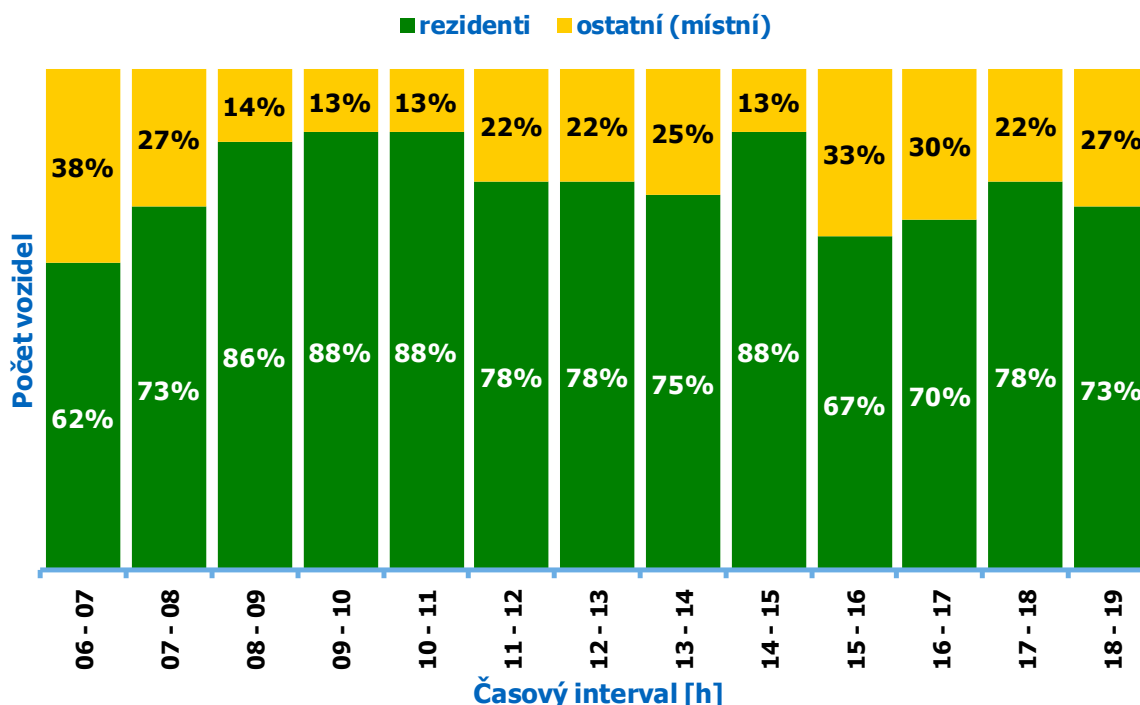
Absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v ulici Sovova

Rozdělení zaparkovaných osobních podle typů uživatelů, popsanych v úvodu kapitoly 3, ukazuje v ulici Sovova graf 137 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 138 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, zda je ulice Sovova využívána k parkování vozidel těch uživatelů, kteří denně dojíždějí do Prahy vlakem za zaměstnáním nebo případně jinými účely (škola, ... apod.).

Předposlední graf 139 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v ulici Sovova podle časové délky jejich parkování a poslední graf 140 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, zda je ulice Sovova využívána k parkování vozidel těch uživatelů, kteří denně dojíždějí do Prahy vlakem.

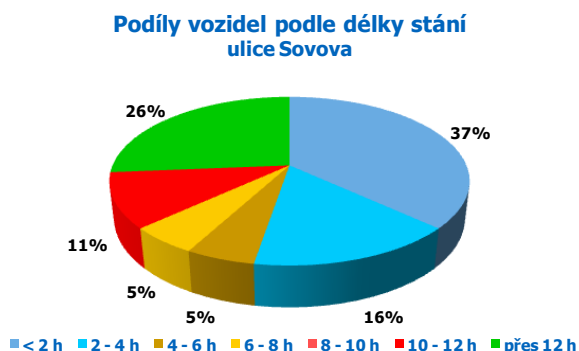
Největší podíl vozidel zde parkoval pouze do 4 hodin, což značí využití místními obyvateli. Výrazný podíl mají rezidenti.

Podíly vozidel podle typů uživatelů v čase ulice Sovova



Graf 138

Podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v ulici Sovova



Graf 139

Podíly zaparkovaných vozidel v ulici Sovova podle
časové délky jejich parkování



Graf 140

Podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den
v ulici Sovova

Největší podíl uživatelů zde tvoří rezidenti a zbytek mají místní. Funkce P+R zde nemá téměř žádné zastoupení. Tento výsledek je pravděpodobně zkreslen chybou průzkumu nebo skutečností, že se ulice skládá ze dvou částí, kdy jedna je využívána jen rezidenty. Ve skutečnosti se do této ulice již funkce P+R dostala.

3.2.1.6. Ulice Vydrova

Průběžná obsazenost ulice osobními automobily v čase během dne je znázorněna na grafu 141 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle zásad uvedených v kapitole 2.3., která v ulici Vydrova činí 8 parkovacích míst).



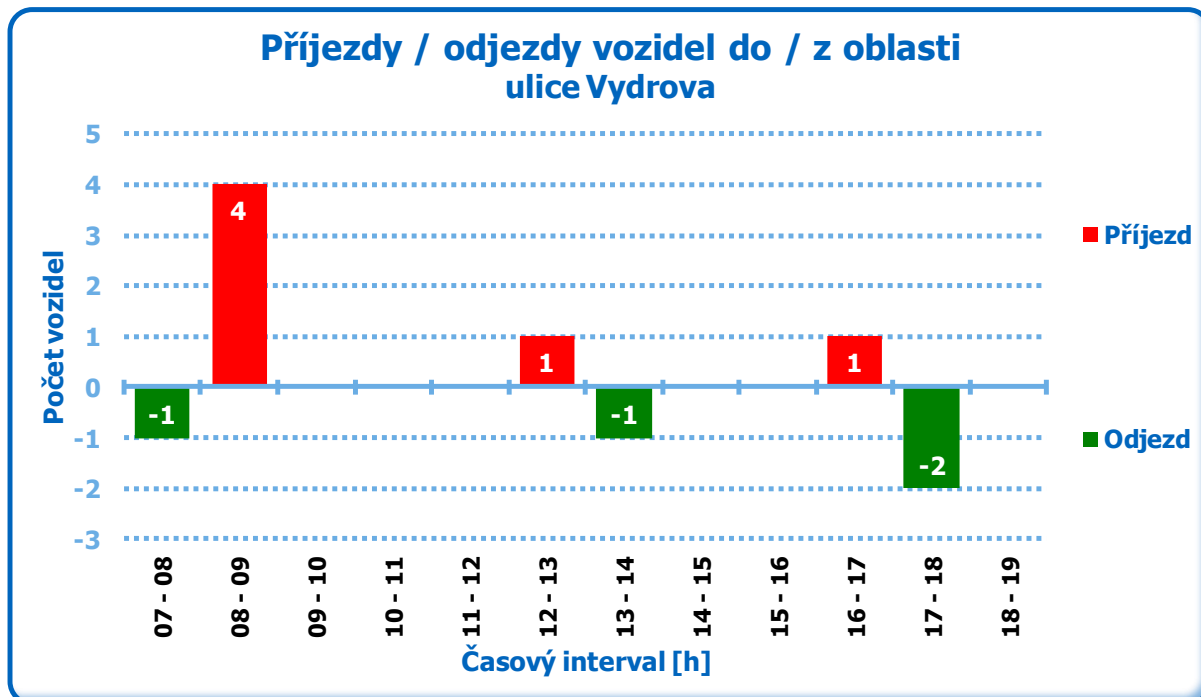
Graf 141

Celková obsazenost parkovacích míst v čase v ulici Vydrova

Obsazenost dosahuje cca kapacity nasycení ulice. Počty vozidel jsou vyšší od ranní do odpolední dopravní špičky, což značí využití ulice pro funkci P+R.

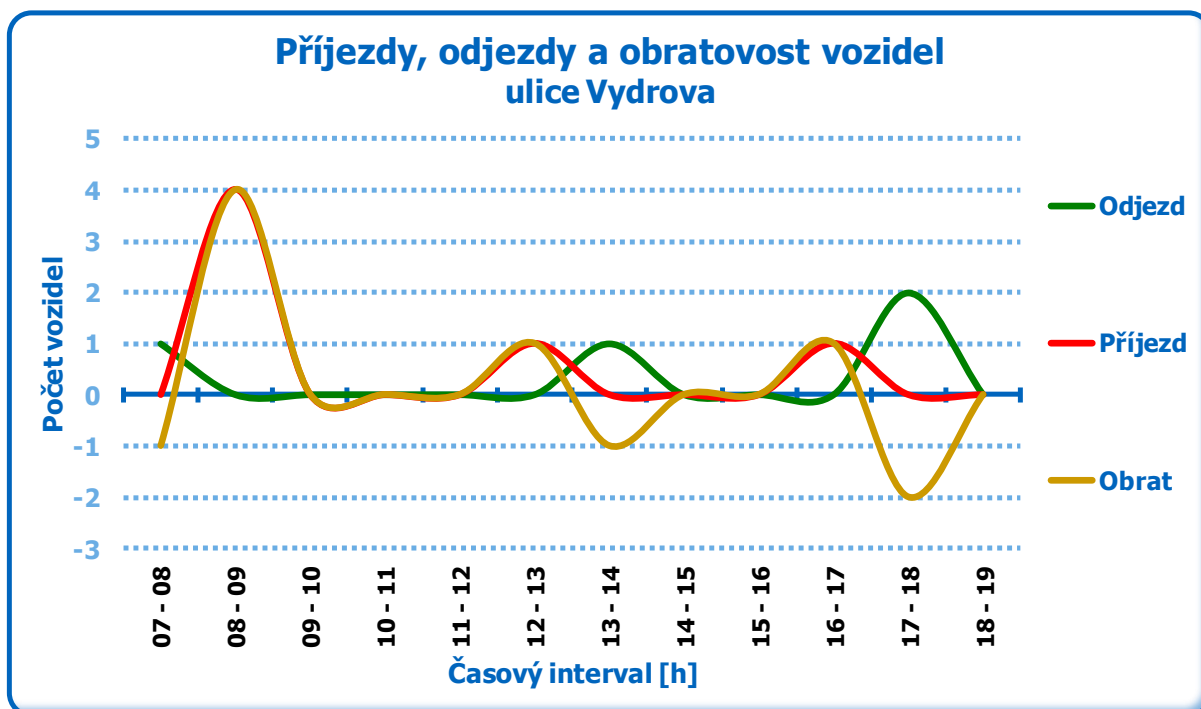
V grafu 142 je znázorněn vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z ulice Vydrova během celého dne, přičemž celková obratovost z těchto údajů vycházející je pak znázorněna v grafu 143.

Frekvence příjezdů a odjezdů naznačuje hlavně využívání ulice funkcí P+R. Obratovost v ulici je střední, kdy největších hodnot dosahuje v ranní a pak odpolední dopravní špičce.



Graf 142

Příjezdy / odjezdy vozidel do / z ulice Vydrova

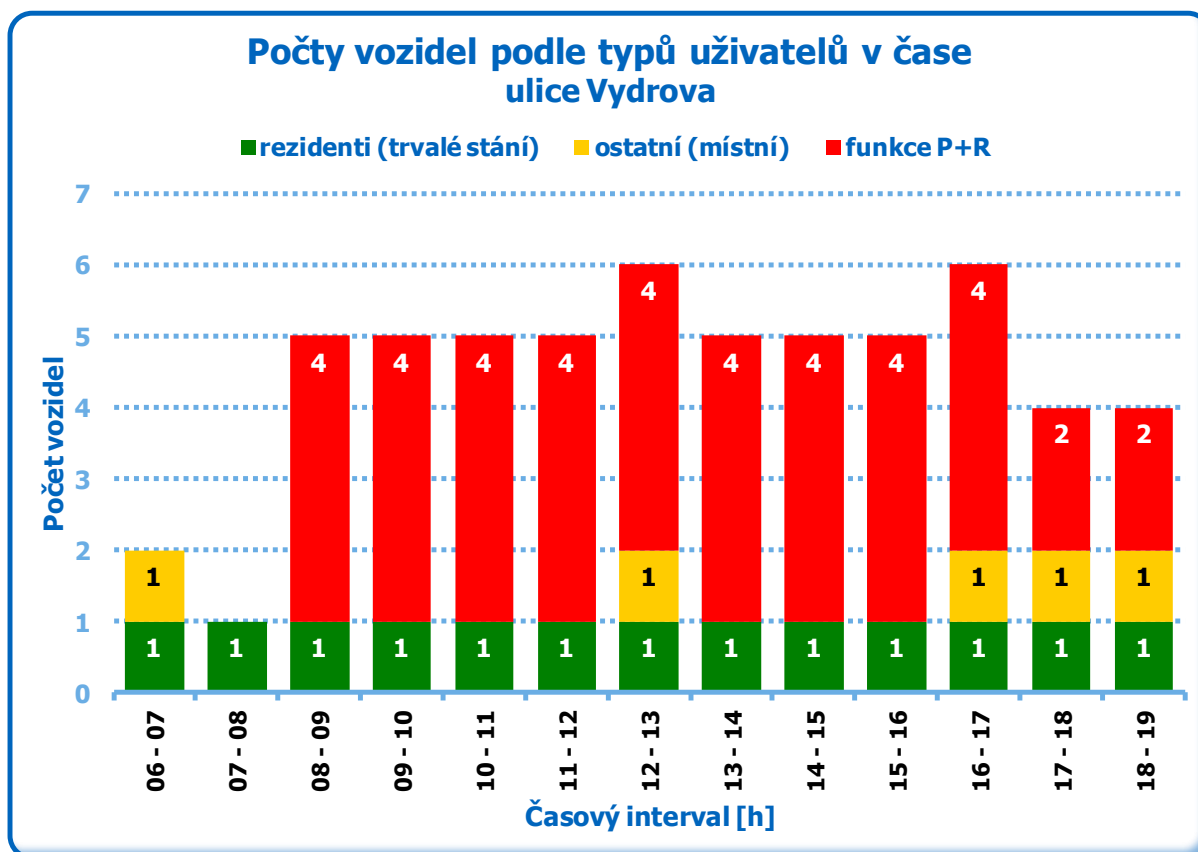


Graf 143

Příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v ulici Vydrova

Rozdělení zaparkovaných osobních podle typů uživatelů, popsanych v úvodu kapitoly 3, ukazuje v ulici Vydrova graf 144 (uvádějící absolutní počty jednotlivých

vozidel) a graf 145 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, zda je ulice Vydrova využívána k parkování vozidel těch uživatelů, kteří denně dojíždějí do Prahy vlakem za zaměstnáním nebo případně jinými účely (škola, ... apod.).

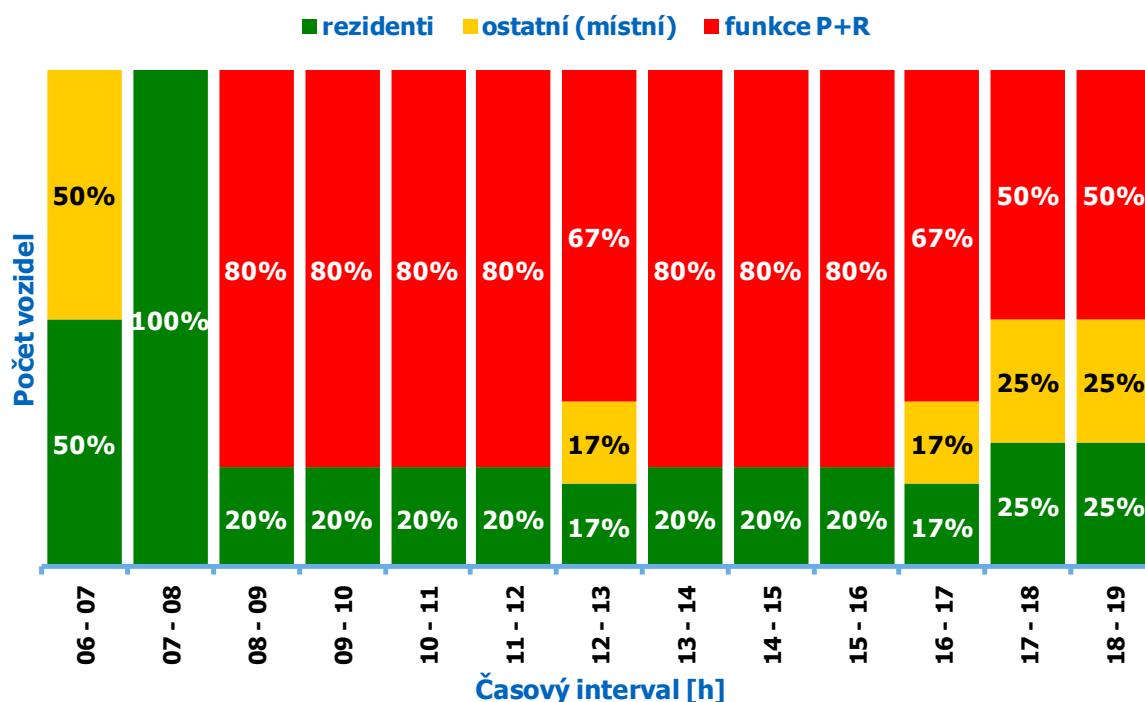


Graf 144

Absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v ulici Vydrova

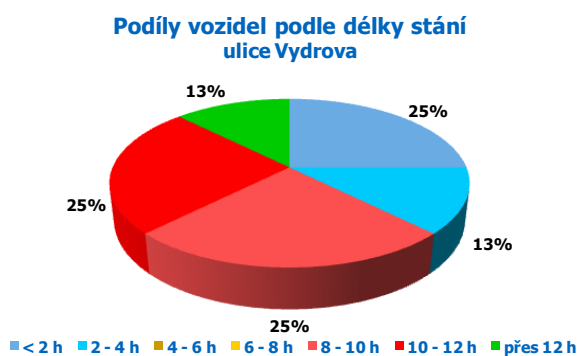
Předposlední graf 146 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v ulici Vydrova podle časové délky jejich parkování a poslední graf 147 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, zda je ulice Vydrova využívána k parkování vozidel těch uživatelů, kteří denně dojíždějí do Prahy vlakem.

Podíly vozidel podle typů uživatelů v čase ulice Vydrova



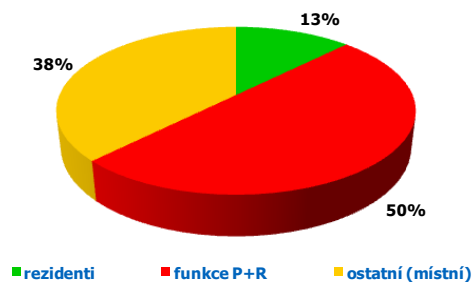
Graf 145

Podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v ulici Vydrova



Graf 146

Podíly vozidel podle typů uživatelů ulice Vydrova



Graf 147

Podíly zaparkovaných vozidel v ulici Vydrova podle
časové délky jejich parkování

Podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den
v ulici Vydrova

Největší podíl vozidel zde parkoval pouze 8 až 12 hodin, což značí využití ulice funkcí P+R.

Převažující podíl uživatelů zde tvoří funkce P+R. Rezidenti zde mají pouze pětínové zastoupení.

3.2.2. Výsledky průzkumu v celé oblasti „Pod Tratí“

Průběžná obsazenost ulice osobními automobily v čase během dne je znázorněna na grafu 148 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle zásad uvedených v kapitole 2.3., která v celé oblasti „Pod Tratí“ činí 58 parkovacích míst).



Graf 148

Celková obsazenost parkovacích míst v čase v celé oblasti „Pod Tratí“

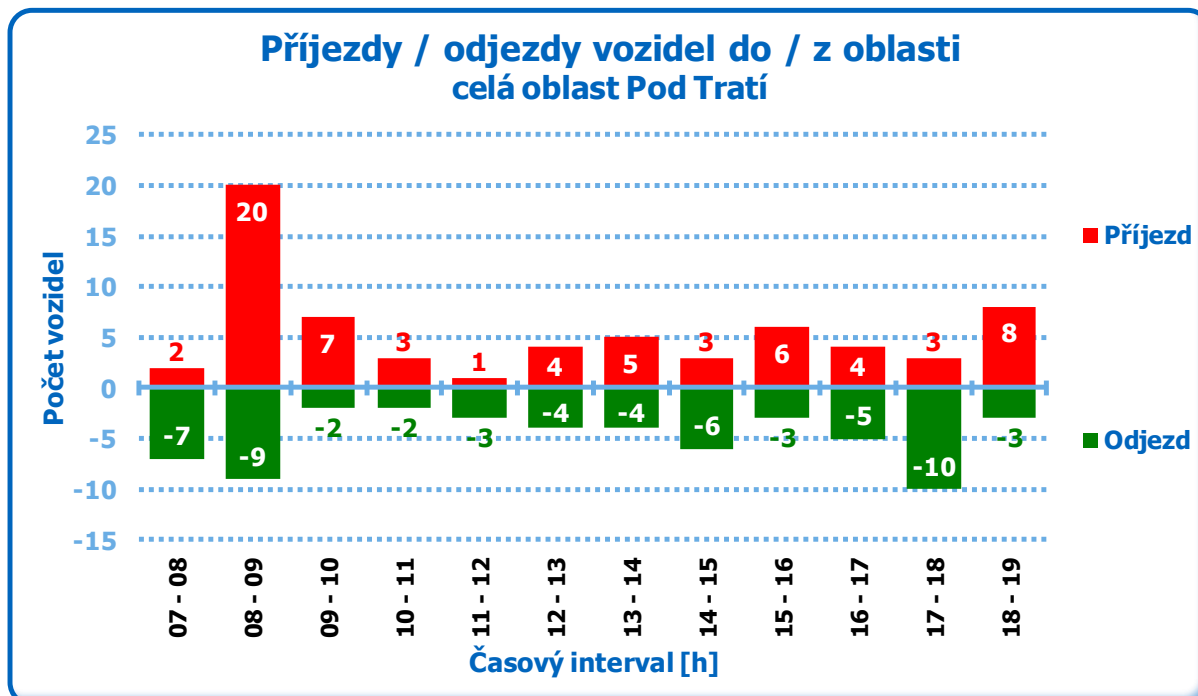
Obsazenost ulic v oblasti dosahuje cca 75% kapacity nasycení celé oblasti. Z grafu 148 je vidět výrazný podíl funkce P+R.

V grafu 149 je znázorněn vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z celé oblasti „Pod Tratí“ během celého dne, přičemž celková obratovost z těchto údajů vycházející je pak znázorněna v grafu 150.

Frekvence příjezdů a odjezdů naznačuje hlavně využívání ulice v celé oblasti funkcí P+R a pak nižším procentem rezidenty. V této oblasti je již zřetelnější problém s funkcí P+R.

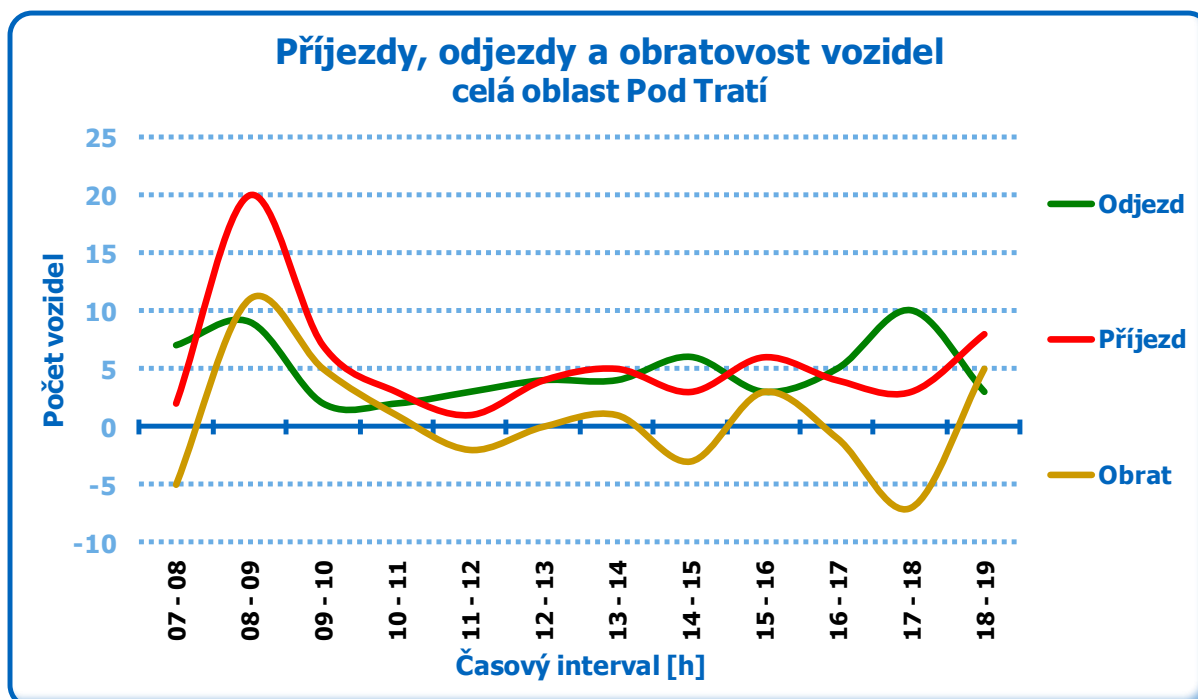
Rozdělení zaparkovaných osobních podle typů uživatelů, popsanych v úvodu kapitoly 3, ukazuje v celé oblasti „Pod Tratí“ graf 151 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 152 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými

skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, zda je oblast „Pod Tratí“ využívána k parkování vozidel těch uživatelů, kteří denně dojíždějí do Prahy vlakem za zaměstnáním nebo případně jinými účely (škola, ... apod.).



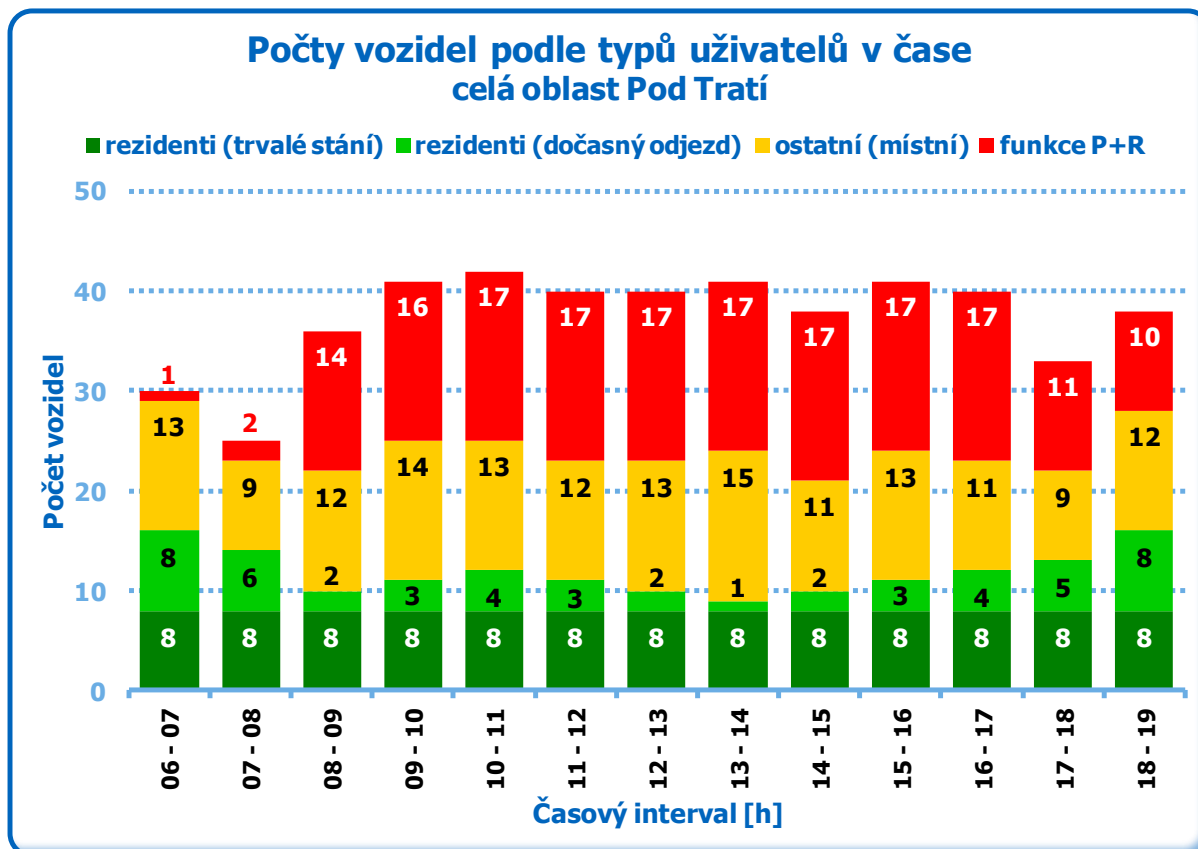
Graf 149

Příjezdy / odjezdy vozidel do / z celé oblasti „Pod Trati“



Graf 150

Příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v celé oblasti „Pod Trati“



Graf 151

Absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v celé oblasti „Pod Tratí“

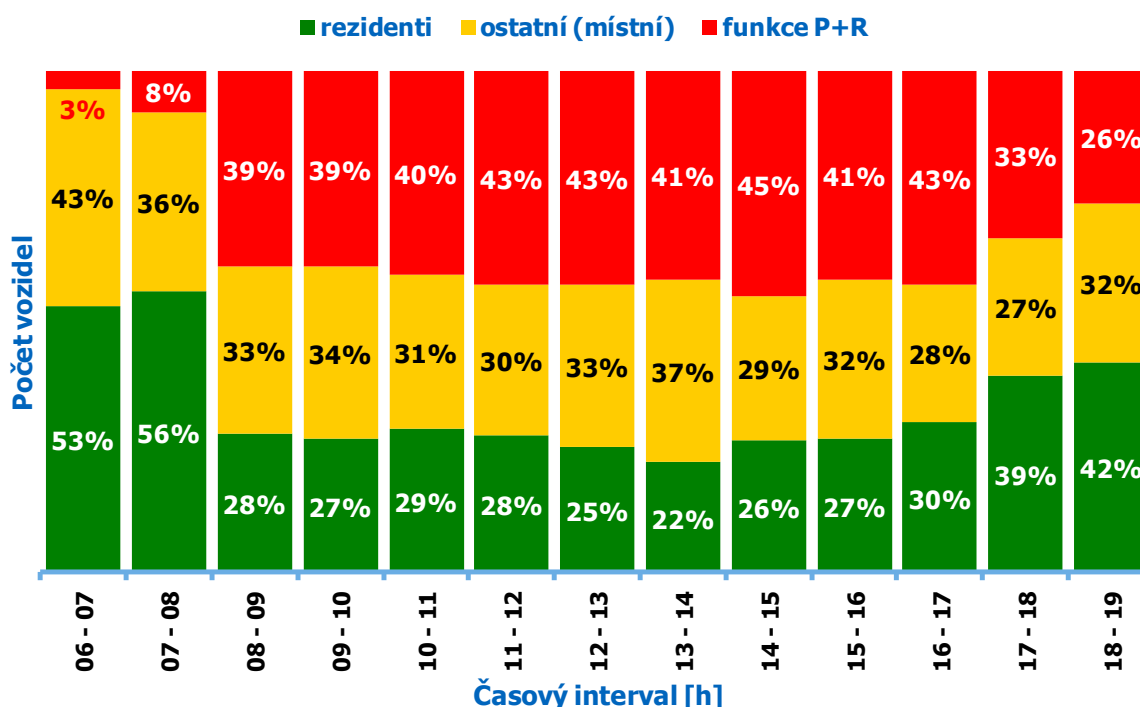
Předposlední graf 153 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v celé oblasti „Pod Tratí“ podle časové délky jejich parkování a poslední graf 154 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, zda je oblast „Pod Tratí“ využívána k parkování vozidel těch uživatelů, kteří denně dojíždějí do Prahy vlakem.

Největší podíl vozidel zde parkoval pouze do 4 hodin, což značí i využití místními obyvateli. Výrazný podíl má také funkce P+R.

Převažující podíl uživatelů zde tvoří funkce P+R a o trochu nižší podíl zde mají místní uživatelé. Rezidenti zde mají pouze čtvrtinové zastoupení. Tato oblast je tak již zahlcená vozidly využívajícími zde funkci P+R, která zde tak omezují rezidenty při parkování a narušují tím klidnou obydlenou oblast.

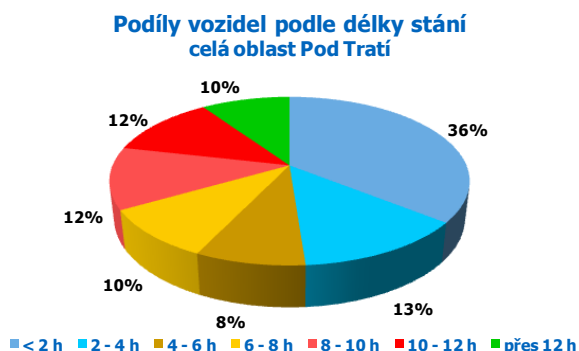
Řešení tohoto problému je popsáno v kapitole 4.

Podíly vozidel podle typů uživatelů v čase celá oblast Pod Trať



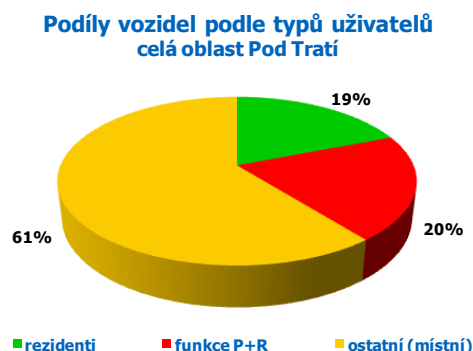
Graf 152

Podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v celé oblasti „Pod Trať“



Graf 153

Podíly zaparkovaných vozidel v celé oblasti „Pod Trať“ podle časové délky jejich parkování



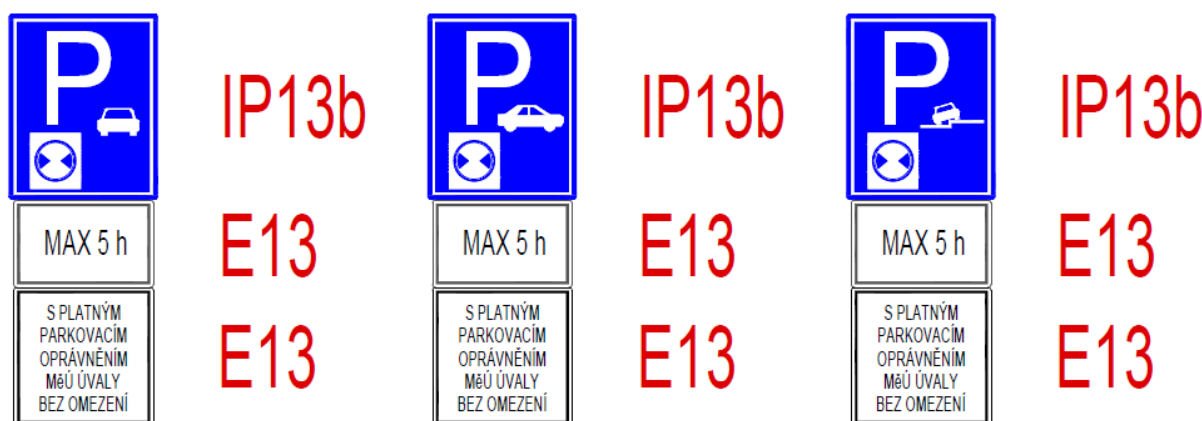
Graf 154

Podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den v celé oblasti „Pod Trať“

4. NÁVRH REGULACE PARKOVÁNÍ V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ

Na základě realizovaných průzkumů dopravy v klidu, popsanych v rámci kapitoly 3., a jejich vyhodnocení byla získána představa o stávajícím stavu dopravy v klidu, ze které pak ale vyplývá hrozba zahlcení celého města automobily, jež zde denně parkují

v ulicích řešených oblastí (viz obr. 1, obr. 2 a obr. 3) proto, že jejich řidiči a případně další cestující dále pokračují ve své cestě vlakem. Z výše uvedených průzkumů je taktéž zřetelné, že realizace zón placeného stání by neměla dostatečný účinek na omezení zbytné individuální automobilové dopravy ve městě Úvaly (viz kapitola 8.2. a grafy 162 až 166). Z výše popsaného tohoto závěru pak vyplývá návrh velmi razantního řešení (viz obr. 7 a Přílohy 3.1 až 3.7), a to vyloučení veškerých možností pro využití ulic v blízkém okolí železniční stanice Úvaly jako parkování s funkcí P+R, které dosud výrazně obtěžuje město zejména v blízkém okolí železniční stanice.



Obr. 7

Navržené svislé dopravní značení pro nové zóny s regulovaným parkováním

4.1. Schéma rozmístění zón s regulací parkování

Na základě projednání s Radou města Úvaly dne 13. 11. 2018 bylo rozhodnuto jednoznačně o návrhu způsobu regulace parkování ve všech dotčených oblastech (viz obr. 1, obr. 2 a obr. 3) takovým způsobem, že ve všech dotčených oblastech je navržen jednotný způsob regulace parkování (viz Příloha 2) pomocí využití svislých dopravních značek IP13b „parkoviště s parkovacím kotoučem“, což v praxi znamená, že řidič musí při zaparkování umístit za přední sklo svého automobilu na palubní desku (zpravidla papírové) parkovací hodiny s nastaveným časem příjezdu na dané místo.

Navržené nové zóny s regulovaným parkováním je navrženo aplikovat do všech 3 vymezených oblastí (viz Příloha 2) „Vinohrady“ (viz obr. 1), „Pod Tratí“ (viz obr. 2) a u železniční stanice Úvaly (viz obr. 3). Systém navržených zón s regulovaným parkováním je velmi jednoduchý a pro parkující návštěvníky zřetelný, neboť na začátek každé ulice, které se nově navržená regulace parkování týká, je navrženo



osazení příslušného svislého dopravního značení IP13b „parkoviště s parkovacím kotoučem“.

Ulice nebo úseky ulic, na kterých je nově navržená zóna regulovaného parkování aplikována, jsou schematicky vyznačeny v Příloze 2.

4.2. Návrh svislého a vodorovného dopravního značení

4.2.1. Svislé dopravní značení

Svislé dopravní značení bylo navrženo jednotně pro celou řešenou oblast. Použité svislé dopravní značení se skládá ze svislé dopravní značky IP13b „parkoviště s parkovacím kotoučem“ vždy doplněné symbolem stanoveného způsobu stání a 2 dodatkových tabulek E13 „Text“ (viz obr. 7).

Svislé dopravní značení bylo navrženo ve 3 variantách (viz obr. 7), kde:

- první varianta je určena k použití pro podélné stání
- druhá varianta je určena k použití pro kolmé nebo šikmé stání
- třetí varianta je určena k použití pro částečné stání na chodníku podélné

Dodatkové tabulky jsou u všech 3 variant stejné (viz obr. 7).

4.2.2. Vodorovné dopravní značení

Vodorovné dopravní značení nakonec na základě projednání této otázky s Radou města Úvaly dne 13.11.2018 nebylo navrženo aplikovat. Nemožnost realizovat vodorovné dopravní značení na úsecích ulic, ve kterých je v současné době pouze nepevný povrch vozovky, by narušovala jednotnost provedení navrhovaných zón s regulovaným parkováním. V rámci jiných výzkumných aktivit bylo nakonec též překvapivě prokázáno, že parkovací stání bez vodorovného dopravního značení (vyznačené pouze pomocí svislého dopravního značení) jsou lépe využívána z hlediska nabídnuté plochy a parkovací plochy jsou poté více kapacitnější.

Při realizaci návrhu parkovacích zón bude potřeba osadit nové svislé dopravní značení, nové sloupky a v určitých případech bude též potřeba demontovat stávající svislé dopravní značení nebo sloupky. Bilance počtů všech těchto prací pro případ realizace předloženého návrhu je uvedena v Tabulce 4.

Tabulka 4 – Bilance osazení nového svislého dopravního značení v navržených zónách s regulovaným parkováním

Činnost	Počet operací / kusů
Demontáž svislé dopravní značky	23
Demontáž sloupku	2
Nová svislá dopravní značka IP13b	53
Nová svislá dopravní značka E13 – výška 300 mm	53
Nová svislá dopravní značka E13 – výška 500 mm	53
Nový sloupek	29

Celkové grafické zpracování návrhu parkovacích zón s regulovaným parkováním ve všech 3 vymezených oblastech (viz obr. 1, obr. 2 a obr. 3) je znázorněno v Přílohách 3.1 až 3.7.

4.3. Způsob omezení / zpoplatnění parkování a jeho kontrola

Způsob omezení a regulace parkování v řešené oblasti (viz obr. 1, obr. 2 a obr. 3) je stanoven a znázorněn pomocí 2 dodatkových tabulek E13 „Text“ (viz obr. 7), které jsou součástí každé nově osazované svislé dopravní značky:

- první dodatková tabulka E13 s textem „MAX 5 h“ stanovuje maximální délku stání na daném parkovacím místě při použití (zpravidla papírových) parkovacích hodin s nastaveným časem příjezdu na dané místo a umístěnými za předním sklem automobilu na palubní desce
 - maximální délka stání byla zvolena na 5 h z důvodu možnosti odstavení vozidla na dostatečně dlouhou dobu potřebnou pro vyřízení záležitostí, které řidič nebo spolujezdci na daném místě mají
 - v potaz je brána i skutečnost, pokud řidič musí za svými záležitostmi dojet vlakem do hlavního města Prahy pouze na pár hodin
 - nastavená délka 5 h umožňuje všem vyřízení potřebných záležitostí a pohodlné navrácení k vozidlu a následný odjezd ve stanoveném limitu do 5 h pobytu
- druhá dodatková tabulka E13 s textem „S PLATNÝM PARKOVACÍM OPRÁVNĚNÍM MĚÚ ÚVALY BEZ OMEZENÍ“ umožňuje parkování v navrhované zóně s regulací parkování zcela bez omezení pro ty obyvatele města Úvaly, kterým bude ze



strany Městského úřadu Úvaly vydáno platné parkovací oprávnění platné na určitou časovou dobu stanovenou ze strany Městského úřadu Úvaly

Kontrola dodržování parkování v souladu s navrženým svislým dopravním značením (viz obr. 7) by měla být prováděna Městskou policií města Úvaly. Je třeba zde vyzdvihnout zejména požadavek na důkladnost a pravidelnost této kontroly, zejména je potřeba zvýšit frekvenci kontroly v prvních několika měsících po zavedení těchto opatření. Kontrola dodržování nově zavedeného režimu parkování je však s ohledem na rozsah oblasti (viz obr. 1, obr. 2 a obr. 3) záležitost časově velmi náročná a lze předpokládat, že vymahatelnost dodržování nově zavedeného režimu parkování nebude v začátcích zcela úplná.

Jako příklad problémů s kontrolou regulovaného parkování pomocí používání parkovacích hodin lze uvést náměstí Arnošta z Pardubic v Úvalech, kde je zaveden stejný princip regulace parkování, jako je popsán v kapitole 4, akorát s časovým omezením pouze na 2 h. Autoři této dopravní studie zaměřené na koncepci dopravy v lidu v Úvalech měli možnost provést namátkovou kontrolu dodržování režimu regulovaného parkování na náměstí Arnošta z Pardubic v dopoledních hodinách dne 13. 11. 2018, nicméně zjištění nebylo nijak povzbudivé – z 30 prověřených zaparkovaných vozidel:

- cca 1/5 vozidel měla platnou parkovací kartu vydanou Městským úřadem Úvaly
- cca 1/5 vozidel měla umístěny ve vozidle parkovací hodiny se správně a pravdivě nastaveným časem příjezdu vozidla
- cca 1/5 vozidel měla parkovací kartu vydanou Městským úřadem Úvaly již několik let neplatnou
- cca 1/5 vozidel měla parkovací hodiny s časem nastaveným nesprávně a nepravdivě
- cca 1/5 vozidel neměla uvnitř vozidla umístěny ani parkovací hodiny, ani žádnou parkovací kartu

Pokuta byla udělena pouze jedinému vozidlu, které paradoxně mělo umístěny uvnitř parkovací hodiny se správně a pravdivě nastaveným časem příjezdu vozidla, ale pokuta byla udělena za stání na místě, které k tomu není vyhrazeno (což je ovšem též velmi sporné, neboť na náměstí Arnošta z Pardubic nebylo v dané době jediné svislé ani vodorovné dopravní značení, s výjimkou vodorovného dopravního značení přímo před novou budovou Městského úřadu Úvaly, které by jasně vymezovalo místa, kde

parkovat lze a kde nelze, a více použitých materiálů pro povrch různých ploch na náměstí v této věci orientaci řidičům ještě více znesnadňuje – toto téma však není cílem ani tématem této dopravní studie a koncepce řešení dopravy v klidu).

Lze však pouze doporučit velmi důslednou a častější kontrolu v nově navrhovaných zónách s regulací parkování (viz Příloha 2), než je tomu dnes na náměstí Arnošta z Pardubic, neboť míra dodržování výše uvedeného způsobu regulace parkování se v Úvalech zatím pohybuje hrubým odhadem pouze mezi 40 a 60%.

5. NÁVRH REGULACE PARKOVÁNÍ U NAVRHOVANÉHO OBJEKTU NA NÁMĚSTÍ SVOBODY

Paralelně se zpracováváním této koncepce řešení zejména dopravy v klidu probíhá v roce 2018 projednávání různých možností nového způsobu zastavění volného prostoru na náměstí Svobody v Úvalech. Pro účel nového využití ploch na náměstí Svobody je zpracováván projekt, který uvažuje v různých časových etapách (viz obr. 8 a obr. 9) různé varianty nejen zástavby, ale i odpovídající řešení parkování. Zatímco ve variantě zpracované k únoru 2018 se na náměstí počítalo s využitím parkovacích garáží (viz obr. 8), tak v listopadu 2018 již byla aktuálně zpracována varianta s povrchovým parkovištěm (viz obr. 9), které by mělo částečně nahradit stávající povrchové parkoviště na náměstí Svobody.



Obr. 8

Návrh zástavby na náměstí Svobody z února 2018 (včetně podzemních garáží)



Obr. 9

Návrh zástavby na náměstí Svobody z listopadu 2018 (pouze s povrchového parkovištěm)

5.1. Návrh regulace parkování pro případ realizace podzemních garáží

V případě realizace varianty s parkováním v podzemních garážích na náměstí Svobody (viz obr. 8) je potřeba navrhnout regulaci parkování tak, aby byla v souladu s principy regulace v ostatních řešených oblastech (viz obr. 1, obr. 2 a obr. 3). Nejlepším řešením pro podzemní garáže je proto osazení vjezdu a výjezdu parkovací závorou (ideálně doplněnou i o informaci, kolik zbývá ve veřejné části parkovacích garáží aktuálně volných míst), přičemž vjezd by byl povolen buď po přiložení parkovací karty (jejímiž držiteli by byli rezidenti budov, jejichž součástí by byly parkovací garáže) anebo na základě vydání parkovacího lístku.

Cena parkování pro řidiče, kteří by obdrželi parkovací lístek, by byla do určité časové doby zdarma (lze předpokládat buď stejné časové mezení do 5 h, jako u výše uvedených navrhovaných zón s regulací parkování, nebo lze uvažovat i o kratším časovém omezení parkování zdarma, např. jen do 3 h. Podstatné je, aby nejpozději 6. hodina parkování (a následně všechny další hodiny parkování) v pořadí byla

zpoplatněna částkou neúměrně vysokou, např. 100 až 120 Kč / h, jejíž zaplacení by řidiči otevřelo závoru při výjezdu z parkovacích garáží (a kterou by musel řidič zaplatit v parkovacím automatu uvnitř parkovacích garáží, než by garáže se svým vozidlem opustil). Je potřeba ještě zdůraznit, že případný parkovací automat již v souladu s trendy dnešní doby musí umožňovat i platbu pomocí jakékoli kreditní karty, nejen pouze hotovostí nebo SMS platbou.

5.2. Návrh regulace parkování pro případ realizace povrchového parkoviště

V případě realizace varianty s novým povrchovým parkovištěm na náměstí Svobody (viz obr. 9) je možné realizovat stejná opatření, jako v navržených zónách s regulací parkování (viz obr. 1, obr. 2 a obr. 3). Znamená to tedy, že vjezd na toto povrchové parkoviště by byl osazen svislým dopravním značením složeným ze svislé dopravní značky IP13b „parkoviště s parkovacím kotoučem“ doplněné symbolem stanoveného způsobu stání a 2 dodatkových tabulek E13 „Text“ (viz obr. 7). První dodatková tabulka E13 s textem „MAX 5 h“ by stanovovala maximální délku stání na povrchovém parkovišti při použití (zpravidla papírových) parkovacích hodin s nastaveným časem příjezdu na povrchové parkoviště a umístěnými za předním sklem automobilu na palubní desce. Druhá dodatková tabulka E13 s textem „S PLATNÝM PARKOVACÍM OPRÁVNĚNÍM MĚÚ ÚVALY BEZ OMEZENÍ“ by umožnila parkování na povrchovém parkovišti zcela bez omezení pro ty obyvatele města Úvaly, kterým bude ze strany Městského úřadu Úvaly vydáno platné parkovací oprávnění platné na určitou časovou dobu stanovenou ze strany Městského úřadu Úvaly (předpokládá se, že by to byli zřejmě jen rezidenti budov, které jsou součástí stejného projektu jako je výstavba nového povrchového parkoviště).

Druhou možností regulace parkování na novém povrchovém parkovišti na náměstí Svobody je řešení pomocí osazení vjezdu a výjezdu parkovací závorou), přičemž vjezd by byl povolen při přiložení parkovací karty (jejímiž držiteli by byli rezidenti budov, které jsou součástí stejného projektu jako je výstavba nového povrchového parkoviště) anebo na základě vydání parkovacího lístku. Cena parkování pro řidiče, kteří by obdrželi parkovací lístek, by byla do určité časové doby zdarma (lze předpokládat asi stejné časové mezení do 5 h, jako u navrhovaných zón s regulací parkování). Podstatné je, aby nejpozději 6. hodina parkování (a následně všechny další

hodiny parkování) v pořadí byla zpoplatněna částkou neúměrně vysokou, např. 100 až 120 Kč / h, jejíž zaplacení by řidiči otevřelo závoru při výjezdu z povrchového parkoviště (a kterou by musel řidič zaplatit v parkovacím automatu v prostoru povrchového parkoviště), než by jej se svým vozidlem opustil. Je potřeba ještě zdůraznit, že případný parkovací automat již v souladu s trendy dnešní doby musí umožňovat i platbu pomocí jakékoli kreditní karty, nejen pouze hotovostí nebo SMS platbou.

6. ÚPRAVA TRAS LINEK AUTOBUSOVÉ VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVY

6.1. Současný stav vedení autobusových linek

Město Úvaly leží na I. a III. železničním koridoru, proto železniční doprava vytváří pro Úvaly páteřní trasu ve spojení s hlavním městem Praha díky svým bezkonkurenčním intervalům a většímu komfortu oproti autobusové veřejné hromadné dopravě. Město Úvaly nedisponuje svou vlastní veřejnou hromadnou dopravou, ale je zahrnuto do systému Pražské integrované dopravy, jehož autobusové linky (391, 423, 482, 484 a 655) tak vytváří doplňkovou dopravu k železniční trati. Žádná z výše uvedených linek nezajíždí až do Prahy, ale slouží především k obslužení okolních obcí, přičemž ráno cestující sváží na vlak a odpoledne je odváží domů. Všechny autobusové linky mají společnou konečnou zastávku „Úvaly, žel. st.“ (viz Příloha 4):

- linka 391 je vedena na jih přes Dobročovice a Újezd nad Lesy a dále směrem na sever do Klánovic (zastávka „Úvaly, U Mlýna“ je pouze provizorní a po rekonstrukci bude zrušena)
- linka 423 je vedena na jih přes Škvorec, Přišimasy a Hradešín až do Doubravčice (zastávka „Úvaly, U Mlýna“ je pouze provizorní a po rekonstrukci bude zrušena)
- linka 482 je linkou školní, jež zajíždí pouze jednou ráno z Nehvizd do Úval a odpoledne z Úval odjíždí celkem třikrát – linka k nádraží zajíždí z ulice Husova přes železniční přejezd z jihu a odjíždí severně přes ulici Bezručova, kde se otáčí na jih (trasa vedení linky je vedena přes Tuklaty, Horoušany a Mochov)
- linka 484 je linkou okružní, které v zastávce „Úvaly, žel. st.“ začíná a také zde končí (trasa linky vede přes Tuklaty a Horoušany a stáčí se zpět do Úval) – ranní

spoje linky odjíždějí od nádraží přes náměstí Arnošta z Pardubic a vrací se zpět do Úval přes Zálesí, dopolední a odpolední spoje jsou vedeny v opačném směru

- linka 655 je vedena na sever do Brandýsa nad Labem přes Jirny, Nehvizdy a Čelákovice. (jakožto jediná linka, jež je vedena na sever, má nedostačující počet spojů v odpolední špičce, což vede k menší atraktivnosti autobusové dopravy na ve prospěch IAD v tomto směru)

Podrobné vedení tras všech linek současného stavu je znázorněno v Příloze 4. Souhrn autobusových linek a jejich počtu spojů je v Tabulce 5 a v Tabulce 6.

Tabulka 5 – Základní údaje o autobusových linkách jedoucích směrem z Úval

Linka	Konečné zastávky		Počet mezilehlých zastávek	Počet spojů / h	
				Ranní špička	Odpolední špička
391	Úvaly, žel.st.	Nádraží Klánovice	13	2	1
423	Úvaly, žel.st.	Doubravčice	11	2	3
482	Úvaly, žel.st.	Nehvizdy, Škola	10	0	1
484	Úvaly, žel.st.	Úvaly, žel.st.	9	1	1
655	Úvaly, žel.st.	Brandýs n. L. - St. B., Nádr.	26	1	1

Tabulka 6 – Základní údaje o autobusových linkách jedoucích směrem do Úval

Linka	Konečné zastávky		Počet mezilehlých zastávek	Počet spojů / h	
				Ranní špička	Odpolední špička
391	Nádraží Klánovice	Úvaly, žel.st.	13	2	2
423	Doubravčice	Úvaly, žel.st.	11	2	1
482	Nehvizdy, Škola	Úvaly, žel.st.	10	1	0
484	Úvaly, žel.st.	Úvaly, žel.st.	9	1	1
655	Brandýs n. L. - St. B., Nádr.	Úvaly, žel.st.	26	2	3

6.2. Návrh úprav vedení autobusových linek

Pro zlepšení a zkvalitnění veřejné hromadné dopravy ve městě Úvaly byly vypracovány 2 nové návrhy změny vedení tras autobusových linek v rámci města (viz Příloha 5 a Příloha 6). Při návrhu byl zohledněn problém železničního přejezdu, který je cca



polovinu času v době dopravní špičky uzavřen železničními závory (viz kapitola 2.1.), což vytváří jistý bariérový efekt v plynulosti dopravy na pozemních komunikacích v Úvalech a rovněž i veřejné hromadné autobusové dopravy. Z projednávání s Radou města následně vyplynul návrh 2 variant, přičemž jedna stále počítá s vedením tras autobusových linek přes železniční přejezd (viz kapitola 6.2.1.1.), ale druhá již s vedením tras autobusových linek kolem přejezdu (viz kapitola 6.2.1.2.).

6.2.1. Varianty řešení

Obě níže uvedené navržené varianty řešení (viz Příloha 5 a Příloha 6) byly též projednány s ROPIDem. ROPID sám preferuje variantu č. 2, avšak za předpokladu zrušení železničního přejezdu nebo umožnění plynulého odbočení autobusu z ulice Husova do ulice Smetanova (např. zřízením odbočovacího pruhu).

Realizace varianty č. 2 by byla komfortnější z pohledu cestujících i ROPIDu a nedocházelo by ke zpožděním autobusů způsobeným čekáním na železničním přejezdu a také by se zvýšila kvalita a atraktivita veřejné hromadné autobusové dopravy, avšak tato varianta by samozřejmě byla finančně náročnější a mírně by prodloužila délka trasy linek, zároveň by také narostl objem dopravy v relativně klidné oblasti „Pod Tratí“.

6.2.1.1. Variant 1 (přes železniční přejezd)

Varianta č. 1 (viz Příloha 5) stále počítá s vedením tras autobusových linek přes železniční přejezd, jak je to nyní v současném stavu, díky čemuž může docházet ke stání autobusu u přejezdu delší dobu a tím ke zmenšení atraktivnosti veřejné autobusové hromadné dopravy.

Linky 482 a 484 (v opačném směru) jsou nezměněny.

Linky 391 a 423 směřující do Úval z jihu jsou vedeny po ulici Husova a před přejezdem přes železniční trať jejich trasa uhýbá do ulice Smetanova, projíždí městskou částí „Pod Tratí“ a podjezdem pod železniční tratí se dostává do ulice Jiráskova a na jih k nádraží. U této trasy byla změněna její směrová orientace za účelem vyhnutí se železničnímu přejezdu při příjezdu na vlak v ranní špičce.

Tato varianta počítá pouze s jedním autobusovým stanovištěm na pozemku ČD 276/8 (viz Příloha 7).

Podrobné vedení tras všech linek ve variantě č. 1 je znázorněno v Příloze 5.

6.2.1.2. Varianta 2 (objetí železničního přejezdu)

Varianta č. 2 pracuje s návrhem trasy kolem železničního přejezdu, aby nebylo nutné jeho fyzické přejíždění a čekání u něj. Pro trasy linek z jihu dochází ke změně vedení tras kolem železničního přejezdu a překonání této železniční tratě podjezdem v obou směrech.

Linky 391, 423, 482 a 484 (v opačném směru) směřující do Úval z jihu jsou vedeny po ulici Husova a před přejezdem odbočují do ulice Smetanova, kde jsou obousměrně vedeny městskou částí „Pod Tratí“ a podjezdem do ulice Jiráskova k nádraží, směrem z Úval mají tedy stejnou trasu.

Varianta č. 2 počítá se 2 autobusovými stanovišti na pozemku ČD 276/8 a na pozemcích města Úvaly 1898/1, 1898/2 a 276/22 (viz Příloha 7) a s možností zrušení úrovněvého železničního přejezdu.

Podrobné vedení tras všech linek ve variantě č. 2 je znázorněno v Příloze 6.

6.2.2. **Zřízení nových autobusových zastávek**

V obou variantách dochází v návrhu dochází k mírné změně vedení tras linek vedoucích ze severu spolu s vytvořením 3 nových zastávek pro lepší dopravní obsluhu částí města „Pařezina“ a „Vinohrady“:

- Úvaly, Pařezina
- Úvaly, náměstí Svobody
- Úvaly, Městský úřad

V obou variantách linky 484 a 655 směřující do Úval ze severu jsou vedeny po silnici II/101 až k ulici Rašínova, kde trasa odbočuje do centra a dále je vedena ulicemi Wolkerova a Pražská, kde před železničním přejezdem zabočuje na ulici Jiráskova k nádraží. Na trase je přemístěna zastávka „Úvaly, Elektromechanika“ na silnici II/101 a nově přidány zastávky „Úvaly, Pařezina“ na ulici Rašínova a „Úvaly, náměstí Svobody“ a „Úvaly, Městský úřad“ v ulici Pražská.

7. **NÁVRH NOVÉHO AUTOBUSOVÉHO STANOVIŠTĚ**

V rámci této koncepce dopravy je kladen důraz na zlepšení podmínek pro veřejnou hromadnou dopravu a tím její zkvalitnění a zvýšení atraktivity pro cestující. Cílem

tohoto návrhu je přimět co nejvíce cestujících k využívání veřejné hromadné dopravy a ulehčit tak městu Úvaly od individuální automobilové dopravy.

V současné době prakticky žádné autobusové stanoviště u železniční stanice Úvaly neexistuje. K nádraží zajišťují celkem 5 autobusových linek (391, 423, 482, 484 a 655 – viz Příloha 4), které u nádraží končí a vozidla odstavují po čekací dobu do odjezdu na Jiráskově směrem na sever. Přestupní uzel disponuje nyní pouze 2 zastávkami, které jsou pro všechny autobusové linky zároveň konečné. Autobusová zastávka u hrany výpravní budovy je jednak výstupní a zároveň nástupní zastávkou pro všechny linky (vpravo na obr. 10). Zastávka na opačné straně (vlevo na obr. 10) slouží pouze jako občasná výstupní a nástupní pro linku 484 v době ranní dopravní špičky. Současná podoba stávajících zastávek je znázorněna na obr. 10 a obr. 11, kde je zachycen přechod pro chodce spojující obě zastávky).



Obr. 10

Stávající zastávky autobusů u výpravní budovy
železniční stanice Úvaly



Obr. 11

Přechod pro chodce spojující stávající zastávky
autobusů u železniční stanice Úvaly

Přednádražní prostor nedisponuje nyní žádným obratištěm, autobusy se tedy nemají kde obracet a musí pro toto manévrování využívat přilehlé ulice (viz Příloha 4). Pro odstavování autobusů se využívá tzv. „pseudozálivu“ (napravo na obr. 10 a jeho konec na obr. 11), který je docílen prostým rozšířením komunikace na nulové vzdálenosti. Tento „pseudozáliv“ je však pro odstavování autobusů nekomfortní a nepraktický. Při průzkumu současného stavu zde byly odstavovány 4 autobusy za sebou, kdy poslední z nich stál v parkovacím pruhu pro osobní vozidla, proto zde občas dochází i ke konfliktům s osobními automobily.

7.1. Požadavky na provedení autobusových stanovišť

Zájmová oblast pro realizaci nových autobusových stanovišť, definovaná při projednání s městem Úvaly, je rozdělena na 2 části (čímž vznikají 2 varianty řešení),

kdy první oblast je pouze pozemek ČD 276/8 severně od výpravní budovy železniční stanice (viz Příloha 7) a druhá oblast je tvořena rovněž pozemkem ČD 276/8 a dále k němu přibývají v současné době již pozemky 1898/1, 1898/2 a 276/22 jižně od výpravní budovy železniční stanice, které jsou již ve vlastnictví Města Úvaly. U obou variant řešení se počítá s odkoupením pozemku č. 276/8 od ČD (viz Příloha 7). U varianty „Sever a Jih“ bude na pozemcích města Úvaly nutná demolice pozemních objektů.

V obou oblastech je prostor návrhu autobusových stanovišť limitován ze západní strany pásem zeleně, který má dle požadavků města být zachován v celé stávající šířce, a z východní strany hranou nástupiště železniční stanice s odsunem 0,75 – 1,00 m od hrany nástupiště z důvodu kabelového uložení elektrického vedení.

Požadavky na počty stání při návrhu autobusového stanoviště byly projednány s městem Úvaly i se zástupci ROPIDu. Počet potřebných nástupních, výstupních a odstavných stání je popsán v Tabulce 7. Varianty „Sever“ a „Sever a jih“ vycházejí z návrhu vedení tras autobusových linek v Příloze 5 a v Příloze 6.

Dalším požadavkem ze strany ČD a SŽDC byl návrh alespoň 6 parkovacích míst na pozemku č. 276/8 (viz Příloha 7).

Tabulka 7 – Počet potřebných stání pro obě varianty návrhu vedení autobusových linek

Varianta	Typ stání	Počet stání
Sever	Nástupní	1
	Výstupní	2
	Odstavné	5
Sever a jih	Nástupní	1
	Výstupní	1
	Odstavné	6

7.2. Dotčené pozemky

Pro nový návrh autobusového stanoviště a přilehlé části ulice Jiráskova byl vypracován záborový elaborát (viz Příloha 7), který pojednává o dotčených pozemcích těmito návrhy. Seznam veškerých dotčených pozemků je také uveden v Tabulce 8.

Tabulka 8: Seznam dotčených pozemků

Záborový elaborát								
Katastrální území: Úvaly u Prahy 775738								
	Číslo parcely dle KN	Celková výměra dle KN	LV dle KN	Pozemek využití druh	kód BPEJ	výměra BPEJ	Vlastník	Poznámka
1	2934/1	1694	10001	silnice ostatní plocha	-		Město Úvaly, Pražská 276, 25082 Úvaly	Věcné břemeno (podle listiny) Změna výměr obnovou operátu Změna číslování parcel
2	1902/1	8100	10001	silnice ostatní plocha	-		Město Úvaly, Pražská 276, 25082 Úvaly	Věcné břemeno (podle listiny) Změna výměr obnovou operátu Změna číslování parcel
3	1902/9	280	10001	silnice ostatní plocha	-		Město Úvaly, Pražská 276, 25082 Úvaly	Věcné břemeno (podle listiny) Změna výměr obnovou operátu Změna číslování parcel
4	2099	247	10001	ostatní komunikace ostatní plocha	-		Město Úvaly, Pražská 276, 25082 Úvaly	Věcné břemeno (podle listiny)
5	1902/18	60	10001	silnice ostatní plocha	-		Město Úvaly, Pražská 276, 25082 Úvaly	Věcné břemeno (podle listiny)
6	1902/2	36	10001	silnice ostatní plocha	-		Město Úvaly, Pražská 276, 25082 Úvaly	Věcné břemeno (podle listiny)
7	1902/19	42	1954	silnice ostatní plocha			Město Úvaly, Pražská 276, 25082 Úvaly Sýkorová Emilie, Jiráskova 186, 25082 Úvaly	Změna výměr obnovou operátu Změna číslování parcel
8	1902/20	54	10001	silnice ostatní plocha	-		Město Úvaly, Pražská 276, 25082 Úvaly	Věcné břemeno (podle listiny)
9	1902/21	50	10001	silnice ostatní plocha	-		Město Úvaly, Pražská 276, 25082 Úvaly	Věcné břemeno (podle listiny)
10	1902/22	50	10001	silnice ostatní plocha	-		Město Úvaly, Pražská 276, 25082 Úvaly	Věcné břemeno (podle listiny)
11	1902/23	184	1957	silnice ostatní plocha	-		Hoblík Vladimír, 28. října 277, 25082 Úvaly	Věcné břemeno (podle listiny)
12	1902/24	103	3558	silnice ostatní plocha	-		Hynková Vilma, Žižovská 1627, Újezd nad Lesy, 19016 Praha 9 Jarošová Vladimíra, Písečná 393/28, Troja, 18200 Praha 8 Šelř Vladimír, Chelčického 764, 25082 Úvaly	Věcné břemeno (podle listiny) Změna výměr obnovou operátu Změna číslování parcel
13	1902/10	22	10001	silnice ostatní plocha	-		Město Úvaly, Pražská 276, 25082 Úvaly	Věcné břemeno (podle listiny) Změna výměr obnovou operátu Změna číslování parcel
14	1902/25	53	10001	silnice ostatní plocha	-		Město Úvaly, Pražská 276, 25082 Úvaly	Věcné břemeno (podle listiny)
15	1902/26	28	10001	silnice ostatní plocha	-		Město Úvaly, Pražská 276, 25082 Úvaly	Věcné břemeno (podle listiny)
16	1902/27	34	1442	silnice ostatní plocha	-		Lemingerová Josefa, adreda neznámá Leminger František MUDr., adreda neznámá	Nedostatečně identifikovaný vlastník Změna číslování parcel
17	276/8	65855	2581	dráha ostatní plocha	-		České dráhy, a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1	Věcné břemeno (podle listiny) Věcné břemeno chůze a jízdy Změna výměr obnovou operátu
18	1898/1	334	10001	zastavěná plocha a nádvoří	-		Město Úvaly, Pražská 276, 25082 Úvaly	-
19	1898/2	328	10001	jiná plocha ostatní plocha	-		Město Úvaly, Pražská 276, 25082 Úvaly	-
20	276/22	151	10001	dráha ostatní plocha	-		Město Úvaly, Pražská 276, 25082 Úvaly	Věcné břemeno (podle listiny)

Návrh nových autobusových stanovišť byl realizován na pozemcích ČD 276/8 (kde je předpoklad jejich odkoupení městem) a na pozemcích 1898/1, 1898/2 a 276/22 (jen u varianty „Sever a jih“) ve vlastnictví Města Úvaly. Návrh úprav na ulici Jiráskova se ve většině případů týká pozemků ve vlastnictví Města Úvaly. Jeden pozemek je ve



spoluvlastnictví fyzické osoby s Městem Úvaly a 2 jsou ve vlastnictví fyzické osoby, avšak v současné době je na všech 3 pozemcích plocha pro chodce. Výkres záborového elaborátu je v Příloze 7.

7.3. Návrh řešení – 2 varianty

Všechny místní komunikace jsou navrženy v souladu s technickou normou ČSN 73 6110 „Projektování místních komunikací“, kde ulice Jiráskova je navržena ve funkční skupině B jako sběrná místní komunikace. Typ příčného uspořádání v místě výpravní budovy železniční stanice Úvaly je MS2a 16,5/9,5/30 (viz Příloha 8 a Příloha 9). Jedná se o dvoupruhovou komunikaci s chodníkem alespoň po jedné straně na celé délce, zeleným pásem či kolmým stáním pro vozidla.

Zastávky autobusů jsou navrženy v souladu s ČSN 73 6425-1 „Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště – Část 1: Navrhování zastávek“:

- zastávky u výpravní budovy železniční stanice Úvaly jsou navrženy jako „Autobusová zastávka na jízdním pásu s úpravou jízdních pruhů Typ II“
- zastávka severně od výpravní budovy železniční stanice Úvaly je navržena jako „Autobusová zastávka na jízdním pruhu s objížděním v jízdním pruhu pro protisměr Typ III“

Parkovací stání jsou navržena v souladu s ČSN 73 6056 :Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“. Stání u výpravní budovy železniční stanice Úvaly jsou navržena jako kolmá a stání v autobusovém stanovišti jsou navržena jako kolmá i podélná.

Svislé dopravní značení je navrženo v souladu s TP 65 „Zásady dopravního značení na pozemních komunikacích“. Některá stávající svislá dopravní značení jsou rušená nebo nahrazena. Je navrženo nové svislé dopravní značení podle návrhu autobusových stanovišť. V situaci je navržena nová zónová značka podle Příloh 3.1 až 3.7.

Vodorovné dopravní značení je navrženo v souladu s TP 133 „Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích“. Veškeré stávající vodorovné značení bude nahrazeno novým. Vodorovné dopravní značení na ulici Jiráskova je vyznačeno „podélnou čarou přerušovanou“ V2b, parkovací stání jsou vyznačena pomocí vodorovného dopravního značení V10b, V10e a V10f. Přechody pro chodce jsou vyznačeny vodorovným dopravním značením V7 a zastávky autobusů vodorovným

dopravním značením V11a. Náběh k ochrannému a dělícímu ostrůvku je proveden pomocí šikmých rovnoběžných čar vodorovného dopravního značení V13.

Návrh autobusového stanoviště je vypracován ve 2 variantách (viz kapitola 7.3.1. a kapitola 7.3.2., kdy každá z variant využívá jiných prostorových možností a vychází z rozdílného návrhu vedení tras autobusových linek (viz Příloha 5 a Příloha 6).

7.3.1. Varianta Sever

Celý návrh situace varianty Sever je zpracován v Příloze 8. Veřejné osvětlení, odvodnění a inženýrské sítě budou řešeny v dalším stupni projektové dokumentace.

7.3.1.1. Schéma provozu autobusových linek

Varianta Sever (viz Příloha 8) je navržena v souladu s Přílohou 5. V této variantě se stále počítá s trasou linek veřejné hromadné autobusové dopravy přes železniční přejezd.

Linky 482, 484 a 655 budou přijíždět k nádraží z jihu na výstupní zastávku u výpravní budovy železniční stanice Úvaly a poté budou pokračovat severně do autobusového stanoviště na odstavná stání, kde se odstaví a poté k nástupu cestujících využijí nástupní zastávky u výpravní budovy železniční stanice Úvaly v opačném směru.

Linky 391 a 423 budou k nádraží přijíždět ze severu na výstupní zastávku vedle autobusového stanoviště, kam poté odbočí a odstaví se. Následně cestující nastoupí na stejné nástupní zastávce u výpravní budovy železniční stanice Úvaly jako u ostatních 3 linek a od nádraží linky odjíždí směrem na jih. Výstupní zastávka je od přechodu pro chodce vedoucího na nástupiště železniční stanice vzdálena zhruba 35 m.

7.3.1.2. Uspořádání v okolí výpravní budovy žst. Úvaly

Místní komunikace v ulici Jiráskova je navržena na zúženou šířku 6,5 m v celé délce. Před výpravní budovou železniční stanice Úvaly v místě autobusových zastávek jsou jízdní pruhy zúženy na 3 m pro vložení ochranného dělícího ostrůvku pro chodce šířky 2,5 m.

Plochy pro chodce jsou navrženy dle stávajícího stavu, kdy je šířka chodníku minimálně 1,75 m, nově navržené chodníky mají pak šířku 2,25 m. Plocha pro chodce v místě severní zastávky je min. 2,5 m a u zastávek před VB jsou šířky 3 m a 5,17 m.



V situaci jsou navrženy celkem 4 zastávky autobusů o délce 12 m, kdy jedna z nich je pouze jako provizorní a bude sloužit např. při výlukách. Zastávky jsou označeny svislým dopravním značením IJ4a a IJ4c (kromě provizorní zastávky). Obě zastávky u výpravní budovy železniční stanice Úvaly jsou navrženy vždy až za přechodem pro chodce. Toto řešení tak funguje jako tzv. „zátková zastávka“, kde v případě stání autobusu v zastávce vozidla musí stát před přechodem a cestujícím se tak umožňuje nerušené přejít k výpravní budově železniční stanice Úvaly.

V novém návrhu jsou zachována parkovací místa u výpravní budovy železniční stanice Úvaly, sloužící jako parkování K+R (6-krát) a jedno vyhrazené místo pro vozidla přepravující osoby těžce postižené nebo těžce pohybově postižené.

7.3.1.3. Autobusové stanoviště Sever

Na autobusovém stanovišti je navrženo celkem 5 odstavných stání o délce 12 m a šířce 3 m. Stání jsou uspořádána tak, aby každý autobus zajel na své stání a opět z něj vyjel bez jakéhokoli omezení a rovněž je zajištěn přímý průjezd autobusu stanovištěm bez zasetí na odstavné stání.

Dle požadavků ČD a SŽDC bylo navrženo 6 parkovacích stání v rámci autobusového stanoviště Sever. Tato stání jsou navržena jako vyhrazená pomocí svislého dopravního značení IP12 a E13 (s textem „PRO VOZIDLA SŽDC A ČD“), kdy 2 stání jsou podélná samostatná a 4 stání jsou kolmá vedle sebe.

V severní části návrhu na zbylém pozemku č. 276/8 je navržen obrys parkovacího domu. Vjezd a výjezd do a z parkovacího domu je navržen přímo z ulice Jiráskova, který je společný s výjezdem pro autobusy z autobusového stanoviště. Vjezd a výjezd jsou odděleny podélnou čarou souvislou vodorovného dopravního značení V1a. Toto řešení je navrženo z prostorových důvodů – díky větším intervalům autobusů a funkci parkovacího domu jako záchytné parkoviště by mohlo docházet k vzájemnému omezování vozidel pouze v ranní špičce, kdy však osobní vozidla do parkovacího domu pouze zajíždí, a tak zde vzniká pouze jeden kolizní bod. Řidiči osobních vozidel i řidiči autobusů mají nekryté a dostatečné rozhledové poměry.

7.3.1.4. Přechody pro chodce a místa pro přecházení

Na celé ulici Jiráskova jsou navrženy celkem 4 přechody pro chodce a 2 místa pro přecházení.



Ze směru od jihu je první přechod pro chodce navržen na stejném místě jako původní na zúžené komunikaci o šířce 6,5 m.

Druhý přechod pro chodce je navržen u výpravní budovy železniční stanice Úvaly mezi zastávkami autobusu a je výhodně umístěn mezi konci obou zastávek s odsunem 5 m od každé zastávky. Přechod pro chodce je navržen přes dva jízdní pruhy šířky 3 m a je rozdělený ochranným a dělícím ostrůvkem šířky 2,5 m. V tomto případě je zajištěn rozhled chodců na obě strany.

Třetí přechod pro chodce je navržen u budovy ČD a SŽDC na komunikaci o šířce 6,5 m. Tento přechod pro chodce je zde navržen z důvodu pohybu cestujících od zastávky autobusu severně od přechodu na nástupiště železniční stanice Úvaly a k podchodu.

Čtvrtý přechod pro chodce je navržen jako náhrada zrušeného přechodu k původnímu parkovišti P+R. Přechod je navržen na komunikaci o šířce 6,5 m a vede chodce ke vchodu do parkovacího domu a na přímý přístup na nástupiště železniční stanice Úvaly.

Všechny přechody pro chodce jsou navrženy o šířce 4 m.

Obě místa pro přecházení jsou navržena podél ulice Jiráskova přes ulice Alešova a 28. října.

7.3.2. Varianta Sever a jih

Celý návrh situace varianty Sever a jih je v Příloze 9. Veřejné osvětlení, odvodnění a inženýrské sítě budou řešeny v dalším stupni projektové dokumentace.

7.3.2.1. Schéma provozu autobusových linek

Varianta Sever a jih je navržena podle Přílohy 6. V této variantě se počítá s objížděním železničního přejezdu s využitím podjezdu pod železniční tratí.

Linky 484 a 655 budou přijíždět k nádraží z jihu na výstupní zastávku u výpravní budovy železniční stanice Úvaly a poté budou pokračovat severně do autobusového stanoviště Sever na svá odstavná stání, kde se odstaví a poté k nástupu cestujících využijí nástupní zastávky u výpravní budovy železniční stanice Úvaly v opačném směru.

Linky 391, 423, 482 a 484 (v opačném směru) budou k nádraží přijíždět ze severu na výstupní zastávku u výpravní budovy železniční stanice Úvaly a budou pokračovat



jižně na autobusové stanoviště Jih, kde se odstaví a následně do nich nastoupí cestující na nástupní zastávce u výpravní budovy železniční stanice Úvaly a od nádraží pojedou směrem sever. V této variantě slouží obě zastávky jako nástupní i výstupní současně, což je praktické z důvodu úspory prostoru a blízké vzdálenosti k výpravní budově železniční stanice Úvaly, a tedy i k nástupišti železniční stanice.

7.3.2.2. Uspořádání v okolí výpravní budovy žst. Úvaly

Místní komunikace v ulici Jiráskova je navržena na zúženou šířku 6,5 m v celé délce. Před výpravní budovou železniční stanice Úvaly v místě autobusových zastávek jsou jízdní pruhy zúženy na 3 m pro vložení ochranného dělícího ostrůvku pro chodce šířky 2,5 m.

Plochy pro chodce jsou navrženy dle stávajícího stavu, kde je šířka chodníku minimálně 1,75 m. Nově navržené chodníky mají šířku 2,25 m s výjimkou úseku u autobusového stanoviště Jih, kde je šířka plochy 1,75 m z důvodu prostorové náročnosti tohoto stanoviště. Plocha pro chodce u zastávek před výpravní budovou železniční stanice Úvaly má šířku 3 a 5,17 m.

V situaci jsou celkem 2 zastávky autobusu o délce 12 m, které jsou označeny svislým dopravním značením IJ4a a IJ4c. Obě zastávky jsou navrženy jako nástupní i výstupní současně a jsou vždy umístěny až za přechodem pro chodce. Toto řešení tak funguje jako tzv. „zátková zastávka“, přičemž v případě stání autobusu v zastávce vozidla musí stát před přechodem pro chodce a cestujícím je tak umožněno nerušené přejít k výpravní budově železniční stanice Úvaly.

V novém návrhu jsou zachována parkovací místa u výpravní budovy železniční stanice Úvaly, sloužící jako parkování K+R (6-krát) a jedno vyhrazené místo pro vozidla přepravující osoby těžce postižené nebo těžce pohybově postižené.

7.3.2.3. Autobusové stanoviště Sever

Na autobusovém stanovišti Sever jsou navržena 3 odstavná stání o délce 12 m a šířce 3 m. Stání jsou uspořádána tak, aby každý autobus zajel na své stání a opět z něj vyjel bez omezení a rovněž je zajištěn přímý průjezd autobusu stanovištěm bez zajetí na odstavné stání.

Dle požadavků ČD a SŽDC bylo navrženo 6 parkovacích stání v rámci autobusového stanoviště Sever, která jsou navržena jako vyhrazená stání s využitím svislých



dopravních značek IP12 a E13 (s textem „PRO VOZIDLA SŽDC A ČD“), přičemž všechna místa jsou kolmá a umístěná vedle sebe.

V severní části návrhu na zbylém pozemku č. 276/8 je navržen obrys parkovacího domu, přičemž vjezd a výjezd do a z parkovacího domu je navržen jako samostatný z ulice Jiráskova a je fyzicky oddělen od výjezdu autobusů z autobusového stanoviště pro zajištění bezpečnosti a vyloučení vzájemného omezování vozidel. Vjezd a výjezd jsou odděleny podélnou čarou souvislou vodorovného dopravního značení V1a.

7.3.2.4. Autobusové stanoviště Jih

Na autobusovém stanovišti Jih jsou také navržena 3 odstavná stání o délce 12 m a šířce 3 m. Stání jsou uspořádána tak, aby každý autobus zajel na své stání a opět z něj vyjel bez omezení a rovněž je zajištěn přímý průjezd autobusu stanovištěm bez zajetí na odstavné stání.

7.3.2.5. Přechody pro chodce a místa pro přecházení

Na celé ulici Jiráskova jsou navrženy celkem 3 přechody pro chodce a 2 místa pro přecházení.

První přechod pro chodce ze směru od jihu je navržen u výpravní budovy železniční stanice Úvaly mezi zastávkami autobusu a je výhodně umístěn mezi konci obou autobusových zastávek s odsunem 5 m od každé zastávky. Přechod pro chodce je navržen přes 2 jízdní pruhy šířky 3 m dělený ochranným a dělícím ostrůvkem šířky 2,5 m. V tomto případě je zajištěn rozhled chodců na obě strany.

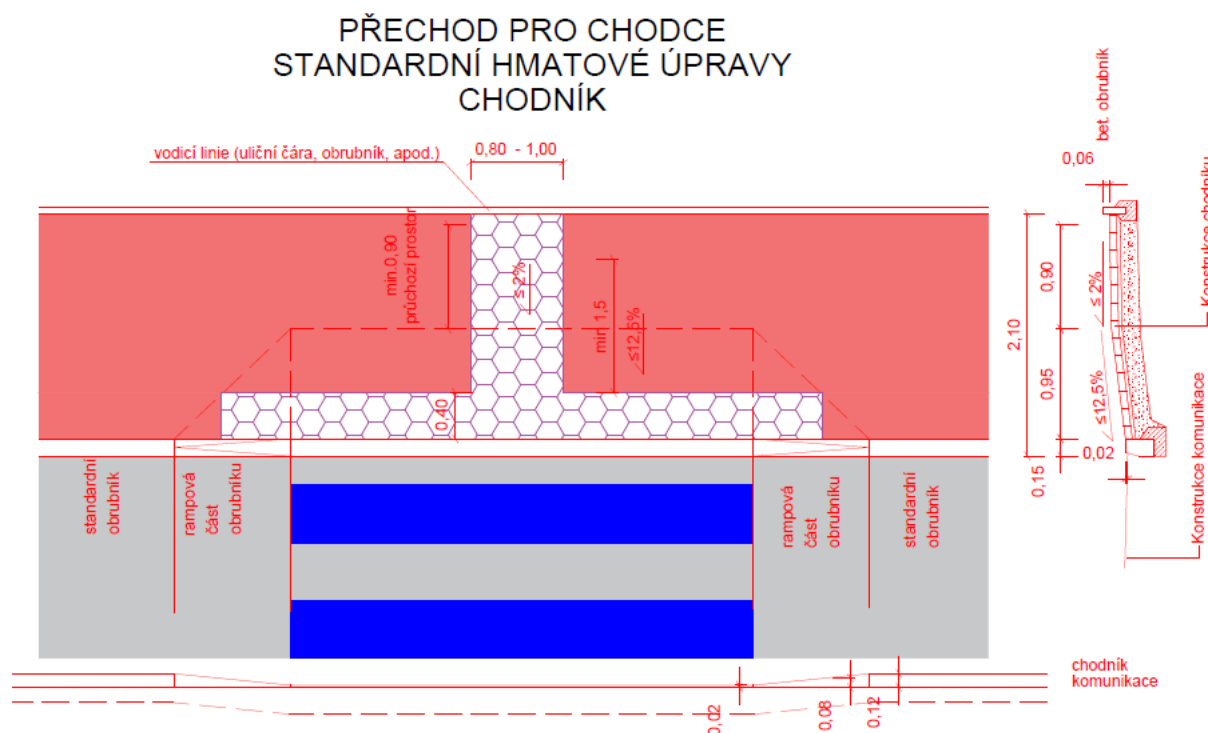
Druhý přechod pro chodce je navržen u budovy ČD a SŽDC na místní komunikaci o šířce 6,5 m. Tento přechod pro chodce je navržen z důvodu zkrácení docházkové vzdálenosti k podchodu a na nástupiště železniční stanice Úvaly pro cestující, kteří sem přicházejí ze severu.

Třetí přechod pro chodce je navržen jako náhrada zrušeného přechodu k původnímu parkovišti P+R. Přechod je navržen na komunikaci o šířce 6,5 m a vede chodce ke vchodu do parkovacího domu a na přímý přístup na nástupiště železniční stanice.

Všechny přechody pro chodce jsou navrženy se šířkou 4 m. Stávající přechod pro chodce na jižní straně ztratil smysl kvůli vybudování autobusového stanoviště Jih. Přechod může být nahrazen stávajícím přechodem na jihu ulice Jiráskova. Obě místa pro přecházení jsou navržena podél ulice Jiráskova přes ulice Alešova a 28. října.

7.3.3. Prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace

Každé nebezpečné místo, místo pro přecházení, přechod pro chodce nebo autobusová zastávka jsou označeny prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace dle vyhlášky č. 398/2009 Sb., kterými jsou varovný a signální pás. U každého přechodu pro chodce, místa pro přecházení a sjezdu je provedeno snížení obruby na 2 cm. Stejná opatření jsou provedena na ochranném a dělícím ostrůvku u přechodu pro chodce u výpravní budovy železniční stanice Úvaly, kde plocha pro chodce je snížena na 2 cm po celé ploše. Detailní příklad provedení těchto opatření na přechodu pro chodce je na obr. 12, přičemž provedení pro místo pro přecházení se liší v odsazení signálního pásu od varovného o 0,3 – 0,5 m.



Obr. 12

Standardní hmatové úpravy na přechodu pro chodce

7.3.4. Parkovací věž pro cyklisty (BikeTower)

V rámci návrhu byla do situace navržena parkovací věž pro cyklisty (tzv. „BikeTower“ – viz obr. 13) na základě požadavků města Úvaly. Tato parkovací věž pro cyklisty funguje jako samoobslužný skladovací systém pro kola, kde mají cestující možnost bezpečně a za suchých podmínek odložit kolo nepřetržitě v noci i ve dne každý den po celý rok. Celý objekt je monitorován kamerovým systémem a jeho kapacita je 118 úložných pozic.



Obr. 13

Ukázka modelu parkovací věže pro cyklisty (BikeToweru)

Parkovací věž pro cyklisty je navržena jako pravidelný 12-ti stěn opláštěný bezpečnostním sklem, jehož základ tvoří železobetonová deska. Pro uložení a vyzvednutí kol slouží vstupní modul s platebním terminálem a informačním monitorem s návodem na použití. Způsob placení je možný bohužel pouze mincemi, SMS, městskou kartou nebo In Kartou (platba kreditní kartou se zatím nepředpokládá).

Rozměry parkovací věže pro cyklisty jsou:

- výška..... 11,40 m
- průměr.....8,36 m

U varianty Sever a jih byly jako alternativní řešení k parkovací věži pro cyklisty (BikeToweru) navrženy místa pro kola u autobusového stanoviště Jih. Délka místa pro kola je 2 m a šířka pro jeden stojan, jenž lze využít pro uložení 2 kol, je 1 m. Příklad provedení takového stojanu na kola je uveden na obr. 14.

7.4. Vlečné křivky autobusových stanovišť

Vlečné křivky autobusových stanovišť byly provedeny dle TP 171 „Vlečné křivky pro ověřování průjezdnosti směrových prvků pozemní komunikace“ pro obě varianty stejným typem vozidla. Jako typové vozidlo byl použit autobus typu DLA12 – Dálkový a linkový autobus o délce 12 m a šířce 2,5 m. Prověření pro kloubový autobus nebylo nutné uvažovat z důvodu současného i plánovaného vozového parku pro autobusové linky obsluhující město Úvaly, který není a nebude tvořen kloubovými autobusy.

Vlečné křivky vyhověly v obou variantách, prověřily proveditelnost požadovaného řešení a jejich výkres je znázorněn v Příloze 10.



Obr. 14

Příklad provedení stojanu na kola

7.5. Porovnání variant

Obě varianty splnily veškeré dané požadavky a vyhověly vlečnými křivkami pro autobusová stanoviště. Porovnání pozitiv a negativ obou variant je znázorněno v Tabulce 9.

Z porovnání obou variant v Tabulce 9 vyplývá, že lepší varianta na realizaci pro město Úvaly je varianta Sever a jih. Tato varianta zvýší kvalitu a atraktivitu hromadné dopravy pro cestující jednak tím, že autobus nebude jezdit přes železniční přejezd a čekat na něm, tak i polohou obou zastávek přímo před výpravní budovou železniční stanice Úvaly. Tato varianta řešení také umožňuje návrh parkovacího domu na větším prostoru a celkově vyšší bezpečnost dopravy v celém řešeném prostoru. Jedinou stinnou stránkou této varianty je finanční náročnost, kdy by byla potřeba demolice

několika objektů a výstavba autobusového stanoviště Jih, které je navrženo ve stísněných podmínkách.

Tabulka 9 – Porovnání pozitiv a negativ obou variant autobusových stanovišť

Kritéria hodnocení	Varianta Sever	Varianta Sever a jih
Kvalita a atraktivita hromadné dopravy	-	+
Docházková vzdálenost cestujících k nástupišti	-	+
Návrh autobusových stanovišť	-	+
Finanční náročnost	++	-
Prostorová náročnost	+	-
Prostor pro parkovací dům	-	+
Bezpečnost vjezdu do parkovacího domu	-	++
Počet míst pro kola	-	+

8. DOPRAVNÍ PRŮZKUMY PROVOZU A UŽIVATELŮ NA SOUČASNÉM PARKOVIŠTI P+R

8.1. Průzkum obsazenosti parkoviště a její porovnání s maximální kapacitou

8.1.1. Realizace průzkumu

Průzkum obsazenosti parkoviště P+R na stávajícím pozemku Českých drah a porovnání této obsazenosti s maximální kapacitou byly provedeny ve středu dne 07. 11. 2018 za normálních klimatických i dopravních podmínek. Průzkum probíhal od 06:00 do 19:00 h. Průzkum proběhl na celém parkovišti P+R, jež je hned vedle železniční tratě a nástupiště železniční stanice.

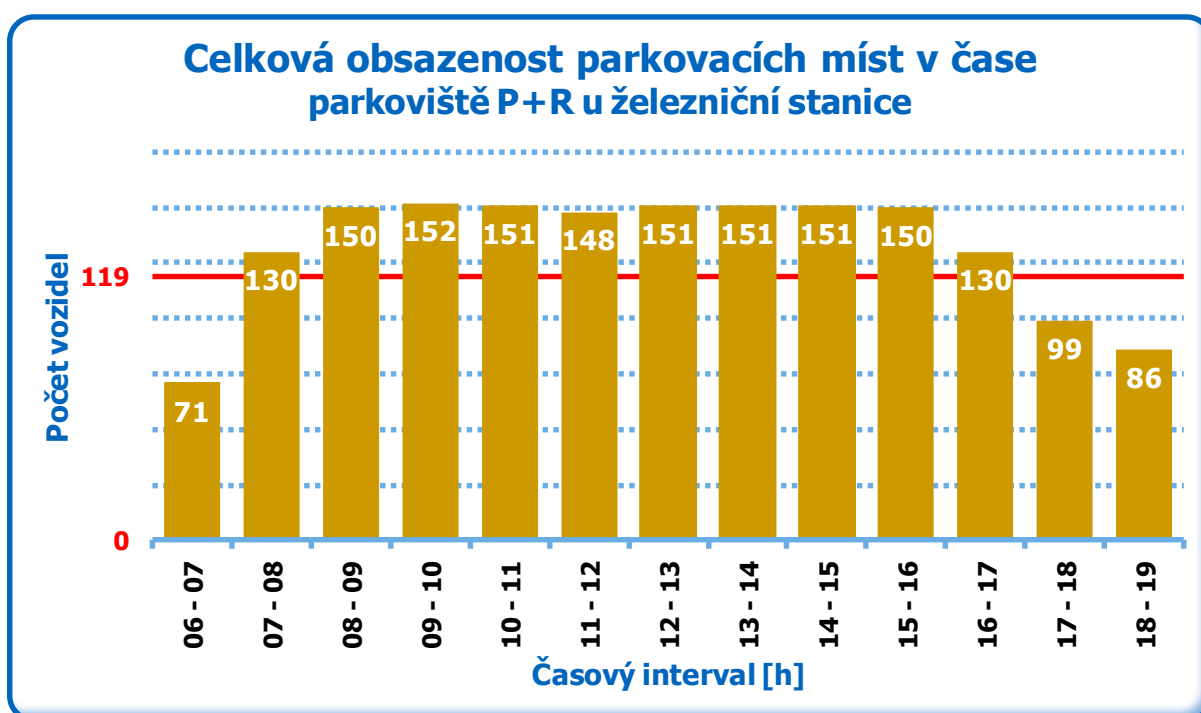
Způsob provádění průzkumu byl založen na opisování celé registrační značky z vozidla do předem připravených tabulek. Celá oblast byla systematicky procházena každou hodinu, kdy bylo každé vozidlo vždy zaznamenáno do tabulky a později byla veškerá data přepsána do tabulek v MS-Excel a vyhodnocena pomocí níže uvedených grafů (viz kapitola 8.1.2.).

Stávající počet parkovacích míst dle ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ je zde nyní 119, avšak parkoviště P+R je nyní řešeno bez jakéhokoli

vodorovného dopravního značení a reálný počet parkujících vozidel vypočten z průzkumů je 152. Grafické vyhodnocení průzkumu za celé parkoviště P+R je znázorněno v následujících grafech 155 až 161.

8.1.2. Vyhodnocení průzkumu

Průběžná obsazenost ulice osobními automobily v čase během dne je znázorněna na grafu 155 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle zásad uvedených v kapitole 8.1.1., která na parkovišti P+R činí 119 parkovacích míst).



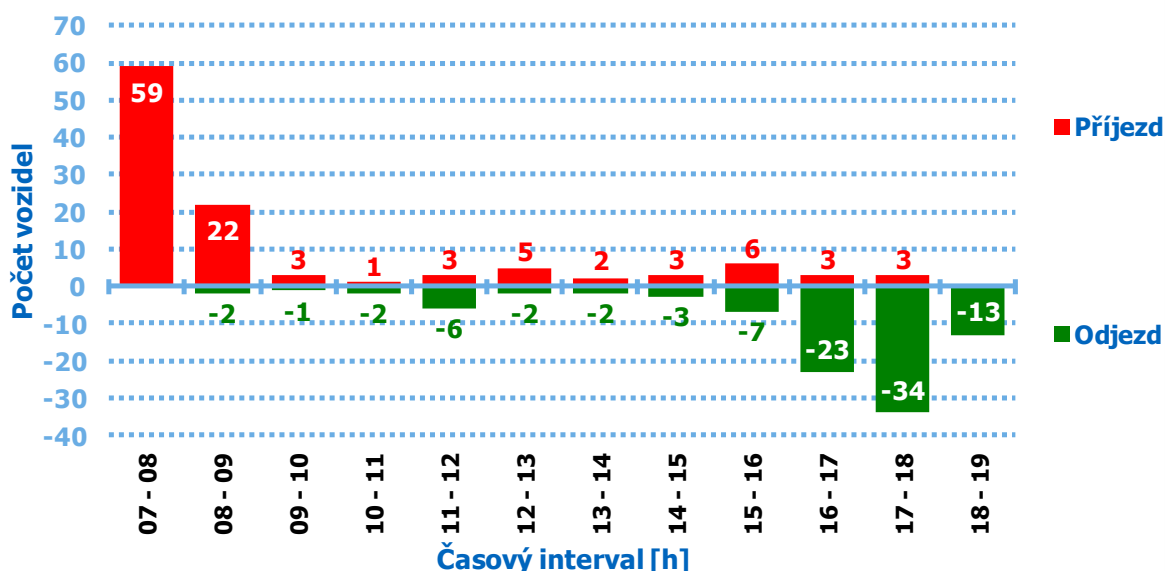
Graf 155

Celková obsazenost parkovacích míst v čase na parkovišti P+R

Obsazenost vysoce přesahuje kapacitu parkoviště. Dle českých technických norem zde může být k dispozici okolo 120 stání, což značí nedostatek míst na parkovišti. Z grafu je zřetelně vidět využití funkcí P+R.

V grafu 156 je znázorněn vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z parkoviště P+R během celého dne, přičemž celková obratovost z těchto údajů vycházející je pak znázorněna v grafu 157.

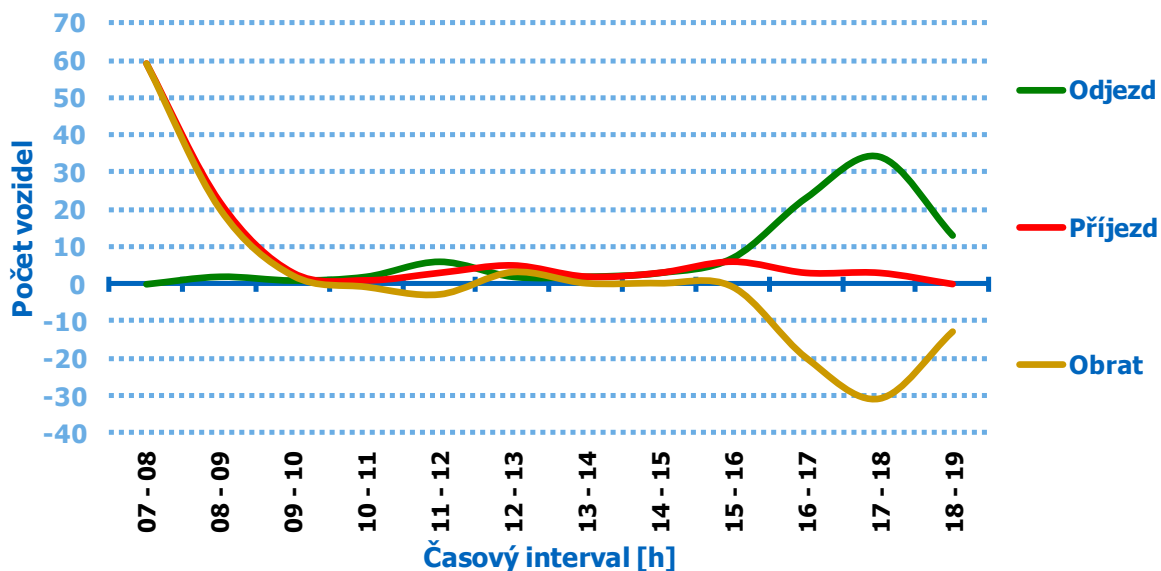
Příjezdy / odjezdy vozidel do / z oblasti parkoviště P+R u železniční stanice



Graf 156

Příjezdy / odjezdy vozidel do / z parkoviště P+R

Příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel parkoviště P+R u železniční stanice

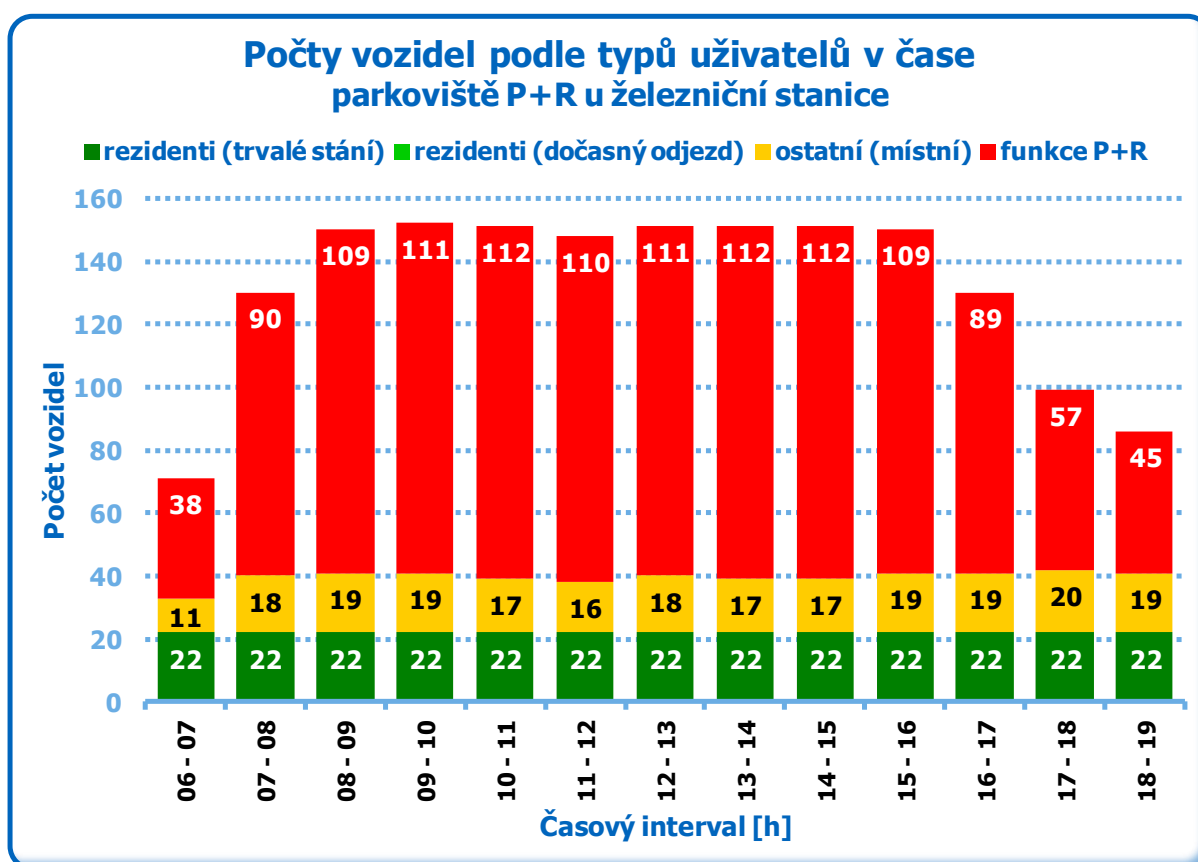


Graf 157

Příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel na parkovišti P+R

Frekvence příjezdů a odjezdů značí jednoznačnou funkci P+R, přičemž obratovost má nejvyšší podíl v ranní dopravní špičce a v odpolední dopravní špičce je rozložena na delší časové období. Během dne je pak obratovost téměř nulová.

Rozdělení zaparkovaných osobních podle typů uživatelů, popsanych v úvodu kapitoly 3, ukazuje na parkovišti P+R graf 158 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 159 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, zda je parkoviště P+R využíváno k parkování vozidel těch uživatelů, kteří denně dojíždějí do Prahy vlakem za zaměstnáním nebo případně jinými účely (škola, ... apod.).

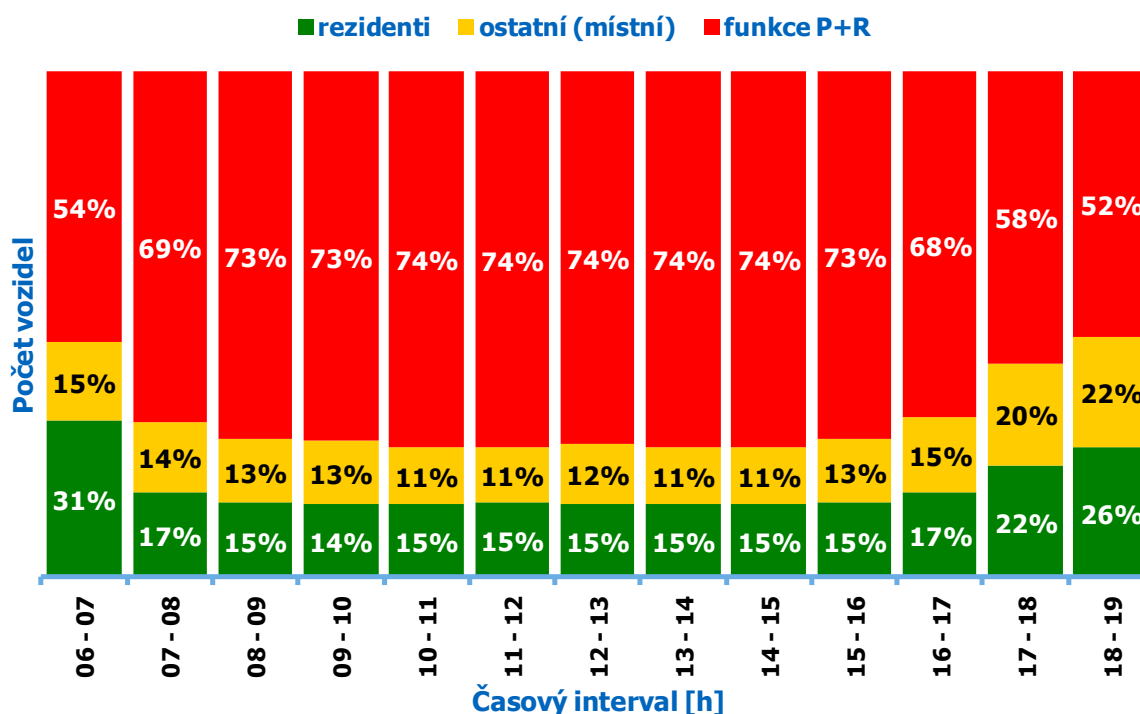


Graf 158

Absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase na parkovišti P+R

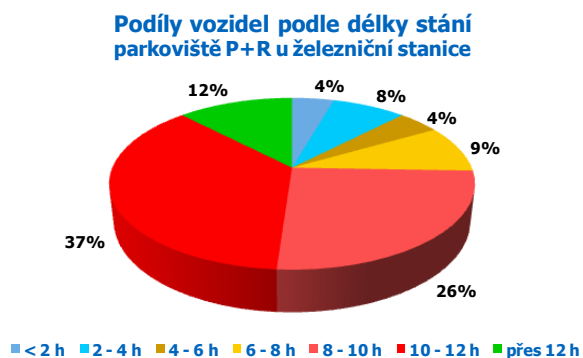
Předposlední graf 160 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel na parkovišti P+R podle časové délky jejich parkování a poslední graf 161 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, zda je parkoviště P+R využíváno k parkování vozidel těch uživatelů, kteří denně dojíždějí do Prahy vlakem.

Podíly vozidel podle typů uživatelů v čase parkoviště P+R u železniční stanice



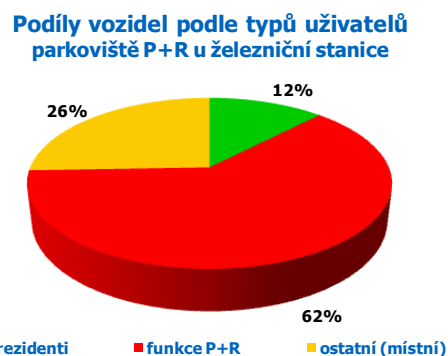
Graf 159

Podíly vozidel podle typu uživatelů v čase na parkovišti P+R



Graf 160

Podíly zaparkovaných vozidel na parkovišti P+R
podle časové délky jejich parkování



Graf 161

Podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den na
parkovišti P+R

Téměř dvoutřetinový podíl má funkce P+R. Za nimi jsou rezidenti s pouhým sedminovým podílem.

Drtivý podíl uživatelů zde tvoří funkce P+R, z čehož je vidět potřeba kapacitnějšího parkoviště P+R, to by však mohlo způsobit jev zvaný indukce dopravy, což by znamenalo přilákání více vozidel do této oblasti. Řešením by pak bylo zpoplatnění



parkoviště P+R, které by znevýhodňovalo vozidla přijíždějící do Úval z okolních měst a obcí. Rezidenti zde mají pouze sedminové zastoupení. Tato vozidla zde stála po celou dobu průzkumu a stojí zde i přes noc, jelikož je to pro ně jisté místo, kde mohou zaparkovat, aniž by byla omezena funkcí P+R ve své ulici.

Řešení výše uvedeného problému je popsáno v kapitole 7. a v kapitole 9.

8.2. Dopravně-sociologický průzkum na parkovišti P+R

8.2.1. Realizace dopravně-sociologického průzkumu

Dopravně-sociologický průzkum parkování byl proveden ve středu dne 07. 11. 2018 za normálních klimatických i dopravních podmínek. Průzkum byl dvěma osobami od 14:00 do 19:00 h. Průzkum proběhl na parkovišti P+R, jež je hned vedle železniční tratě a nástupiště železniční stanice.

Způsob provádění průzkumu byl založen na předem připraveném dotazníku. Průzkum byl zaměřen na situaci parkování kolem nádraží a na P+R, na pravidelné dojíždění vlakem do zaměstnání a do škol, na zdroj a cíl cesty a její důvod. Cílem tohoto průzkumu bylo zjištění, co by přimělo dotazované nejezdit autem a jak by řešili situaci, kdy by nebylo možné v blízkém okolí železniční stanice v Úvalech parkovat. Později byla veškerá data přepsána do tabulky v MS-Excel a vyhodnocena pomocí níže uvedených grafů 162 až 166.

8.2.2. Vyhodnocení a výsledky dopravně-sociologického průzkumu

V rámci výše popsaného dopravně-sociologického průzkumu se podařilo získat data od 28% řidičů parkujících na parkovišti P+R a zároveň od 38% řidičů využívajících toto parkoviště k pravidelné dojízdce na železniční stanici za účelem přestupu na vlak.

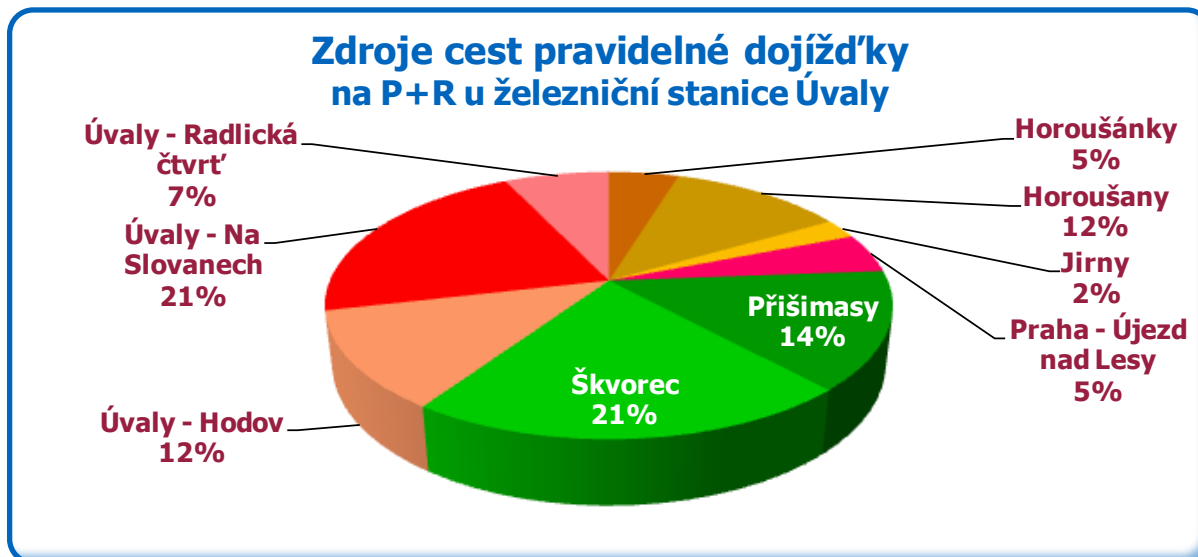
Grafické vyhodnocení dopravně-sociologického průzkumu za celé parkoviště P+R je znázorněno v následujících grafech 162 až 166.

V rámci dopravně-sociologického průzkumu bylo položeno respondentům 5 otázek, jejichž vyhodnocení je zpracováno níže v kapitolách 8.2.2.1. až 8.2.2.5.

8.2.2.1. Zdroje cest pravidelné dojíždky autem na parkoviště P+R

V rámci dopravně-sociologického průzkumu bylo zjištěno, že nemalá část (35%) vozidel přijíždí k železniční stanici z obcí Škvorec a Přišimasy, kde může být tento jev způsoben nedostatečnou nabídkou veřejné autobusové hromadné dopravy.

Další významná část (40%) těchto dojíždějících ovšem tvoří obyvatelé těch částí Úval (Hodov, Na Slovanech a Radlická čtvrť), odkud se lze na železniční stanici dopravit buď pěšky nebo třeba na kole), proto je takový podíl těchto dojíždějících více varující.



Graf 162

Zdroje cest pravidelné dojížd'ky autem na P+R u železniční stanice Úvaly

Celkové rozložení dojíždějících k železniční stanici z různých částí Úval nebo jejich okolí je zobrazeno v grafu 162.

8.2.2.2. Četnost pravidelné dojížd'ky autem na parkoviště P+R



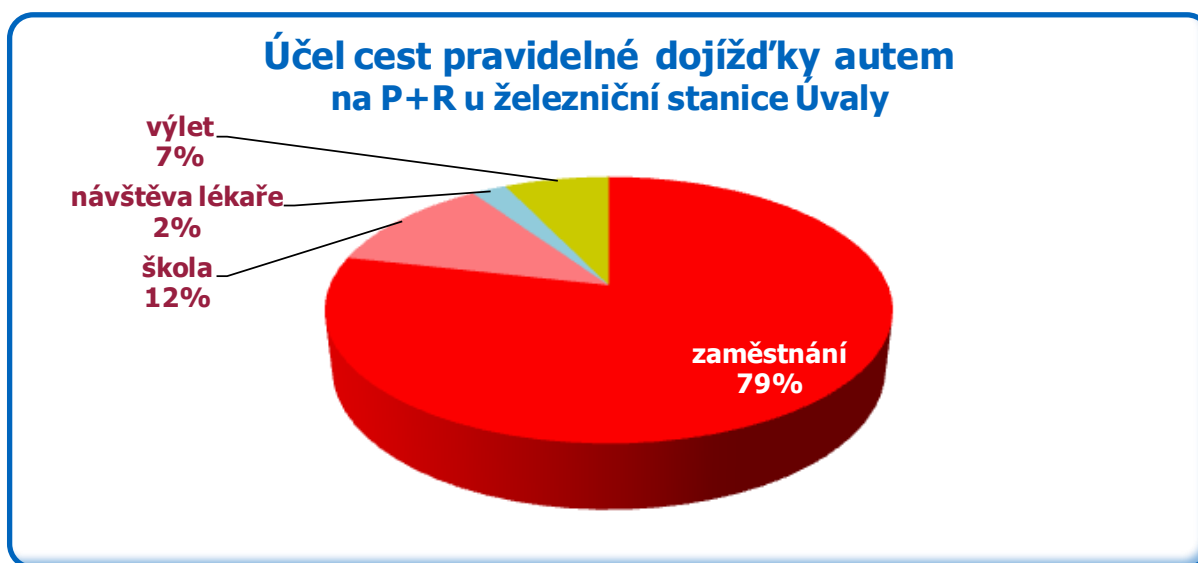
Graf 163

Četnost dojížd'ky autem na P+R u železniční stanice Úvaly

Výsledky dopravně-sociologického průzkumu v grafu 163 ukazují, že převážná většina vozidel (přes 80%) dojíždí na parkoviště P+R k železniční stanici denně, problém těchto dojíždějících vozidel je tedy potřeba řešit systematicky.

8.2.2.3. Účel cest pravidelné dojížd'ky autem na parkoviště P+R

V rámci dopravně-sociologického průzkumu se ukázalo, že naprostá většina (skoro 80%) dojíždějících využívá kombinaci cesty autem na železniční stanici Úvaly s přestupem na vlak k cestě do zaměstnání, což ukazuje přehledně graf 164, což potvrzuje rovněž potřebu systémového řešení celého problému.



Graf 164

Účel cest pravidelné dojížd'ky autem na P+R u železniční stanice Úvaly

8.2.2.4. Možnosti motivace nejezdit autem k železniční stanici Úvaly

Dopravně-sociologický průzkum ukázal, že původně zvažovaná varianta řešení problematiky pomocí zpoplatnění parkování nejen na parkovišti P+R u železniční stanice, ale i v přilehlých ulicích, by neměla prakticky žádnou účinnost v podobě snížení počtu pravidelně sem dojíždějících vozidel, neboť by tento způsob řešení zřejmě odradil jen cca 10% dojíždějících (viz graf 165).

Správným řešením se tedy potvrdil již navržený postup v podobě zavedení zón s regulovaným parkováním, které stanovuje maximální délku stání na daném parkovacím místě na 5 h při použití (zpravidla papírových) parkovacích hodin s nastaveným časem příjezdu na dané místo a umístěnými za předním sklem automobilu na palubní desce (příčemž výjimku z takového omezení by měli pouze ti

obyvatelé města Úvaly, kterým bude ze strany Městského úřadu Úvaly vydáno platné parkovací oprávnění platné na určitou časovou dobu stanovenou ze strany Městského úřadu Úvaly).



Graf 165

Možné způsoby motivace nejezdit autem na P+R u železniční stanice Úvaly

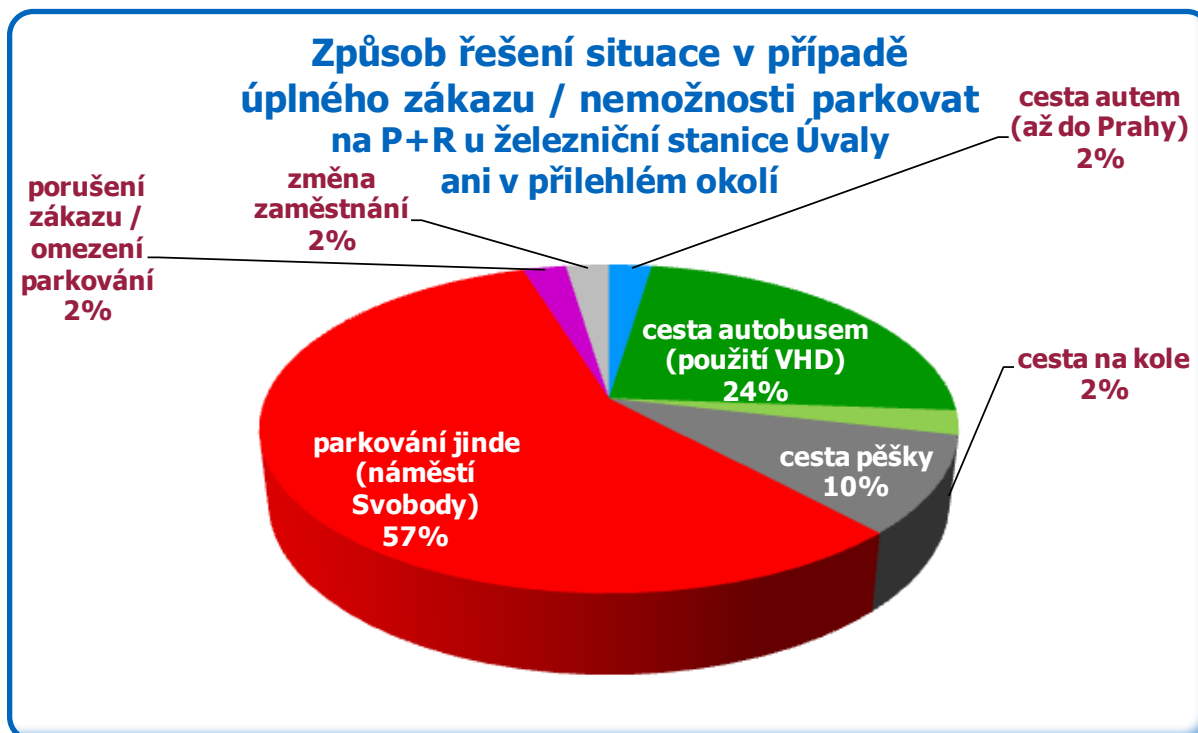
Z grafu 165 vyplývá, že navržený způsob regulace parkování by mohl přimět až 50% dojíždějících autem k železniční stanici změnit způsob své každodenní dopravy do zaměstnání.

Zároveň je ale 40% dojíždějících svůj způsob každodenní cesty do zaměstnání změnit, pokud se v destinaci jejich trvalého bydliště zlepší kvalita spojení veřejnou autobusovou hromadnou dopravou s železniční stanicí, proto je třeba paralelně s realizací regulovaného parkování také vytrvale věnovat pozornost otázkám možnosti zkvalitnění spojení nejbližších okolních obcí s železniční stanicí Úvaly veřejnou autobusovou hromadnou dopravou.

8.2.2.5. Možné reakce na úplný zákaz parkovat na P+R a v přilehlém okolí

Poslední otázka dopravně-sociologického průzkumu ukazuje, jak by cestující dojíždějící pravidelně k železniční stanici v Úvalech autem reagovali na úplný zákaz parkování u železniční stanice Úvaly a v blízkých přilehlých ulicích – graf 166 ukazuje nebezpečný trend spočívající v ochotě těchto uživatelů parkovat svá auta až na náměstí Svobody, tzn. v relativně stále vzdálenějších místech od železniční stanice. Z výsledků šetření tedy vyplývá správnost zavedení regulovaného parkování i na náměstí Svobody (viz kapitola 5) a také potřeba realizovat (navíc k zavedení zón

s regulovaným parkováním podle principů a zásad u vedených v kapitole 4), i záměr výstavby hromadného povrchového parkoviště v místní části „Pod Trať“ na pozemku par. č. 2940/2 (nyní ve vlastnictví „SJM Batelka Lubomír a Batelková Jana; Manželů Dostálových 1213, Kyje, 198 00 Praha 9“).



Graf 166

Způsob řešení situace v případě úplného zákazu / nemožnosti parkovat na P+R u železniční stanice Úvaly ani v přilehlém okolí

9. NÁVRH PARKOVACÍHO DOMU

Součástí záměru této koncepce řešení a dopravní studie bylo vytvoření alternativy pro možnost parkování vozidel u železniční stanice Úvaly. Současné řešení parkování u železniční stanice Úvaly je řešeno záchytným parkovištěm P+R na pozemku Českých drah par. č. 276/8, jež leží severozápadně od výpravní budovy železniční stanice Úvaly. Tento pozemek bude z větší části (cca 60%) využit pro návrh autobusového stanoviště pro zkvalitnění veřejné hromadné autobusové dopravy ve městě Úvaly.

Stávající počet parkovacích míst dle ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ je zde nyní 119, avšak parkoviště P+R je nyní řešeno bez jakéhokoli vodorovného dopravního značení a reálný počet parkujících vozidel vypočten z průzkumů je 152.

Parkovací dům vyvolá jev zvaný indukce dopravy, a tak je důležité navrhnout určitou regulaci dopravy v klidu. Návrh zpoplatnění parkovacího domu by tomuto jevu mohl zabránit při zvýhodnění obyvatel Úval a zavedení vyšší cenové politiky pro vozidla z okolních měst a obcí.

9.1. Požadavky na provedení parkovacího domu

Zájmová oblast, která byla definována při projednání s městem Úvaly, jež je pro návrh parkovacího domu využitelná, je poměrně limitována. Návrh vychází z prostorové náročnosti realizace autobusových stanovišť (viz Příloha 8 a 9), které vymezuje oblast z jihu. Umístění parkovacího domu je limitováno ze západní stany komunikací s chodníkem a z východní strany hranou nástupiště železniční stanice Úvaly. Ze severní strany je oblast limitována pozemkem č. 276/6.

Na základě požadavků Rady města Úvaly je parkovací dům navržen až ve 4 výškových úrovních. Jako první výšková úroveň je bráno první nadzemní podlaží, které se napojuje na stávající terén původního parkoviště P+R. Další 2 celá krytá nadzemní podlaží jsou napojena pomocí celých ramp. Čtvrté nadzemní podlaží je navrženo jako nekryté s parkováním na střeše.

9.2. Technický a stavební návrh řešení

Parkovací dům je navržen dle ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a dle ČSN 73 6058 „Jednotlivé, řadové a hromadné garáže pro osobní vozidla“. Parkovací stání jsou navržena jako kolmá a rampy jako celé přímé jednopruhé nebo dvoupřehové.

Vjezd a výjezd do a z parkovacího domu je doporučeno opatřit bezobslužným parkovacím systémem pro výdej parkovacích lístků. Systém bude sestaven z vjezdového a výjezdového terminálu se závorami, který je možno napájet z kabelového uložení podél nástupiště železniční stanice. Vjezd do parkovacího domu bude monitorován kamerovým systémem se zobrazovací a záznamovou jednotkou.

Osvětlení v rámci parkovacího domu bude provedeno pomocí LED lineárních svítidel s uložením LED čipů přímo ve svítidle, jež mají nižší náklady a delší životnost.

9.3. Varianty návrhu parkovacího domu

Návrh parkovacího domu je vypracován ve 4 variantách, kdy 2 varianty se liší dispozičním uspořádáním uvnitř parkovacího domu a další 2 varianty se liší délkou parkovacího domu, jenž je dána návrhem autobusových stanišť.

9.3.1. Varianta 1A

Ve variantě 1A je využíván zbylý prostor na pozemku č. 276/8, který je limitován návrhem autobusového staniště, varianta Sever (viz Příloha 8). Rozměry samotného parkovacího domu činí 64 × 22 m.

Vjezd a výjezd do a z parkovacího domu je z ulice Jiráskova, který je využíván i pro výjezd autobusů z autobusového staniště z prostorových důvodů. Šířka jízdních pruhů na vjezdu a výjezdu je 3 m s dělicím ostrůvkem o šířce 0,75 m pro uložení parkovacích terminálů.

Stání jsou navržena jako kolmá o délce 5 m a šířce 2,5 m. V případě pevné překážky (zeď, sloup) vedle parkovacího místa je rozšíření tohoto místa o 0,25 m. Počet stání v celém parkovacím domě je mezi 151 – 200. Tomuto počtu dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb odpovídá 7 vyhrazených stání pro vozidla přepravující osoby těžce postižené nebo těžce pohybově postižené. Tato vyhrazená stání jsou navržena co nejbližší vjezdu do parkovacího domu a je zajištěn bezbariérový přístup k těmto stáním. Stání jsou navržena jako kolmá o délce 5 m a šířce minimálně 3,5 m. Celkový počet stání v parkovacím domě činí 163.

Průjezdní úseky parkovacího domu jsou navrženy o šířce minimálně 6 m. Pro překonání podlaží jsou navrženy celé přímé dvoupruhové rampy uvnitř domu o šířce 5,5 m včetně zvýšených postranních obrubníků o šířce 0,25 m a délce 24 m.

Do návrhu parkovacího domu jsou zahrnuty symetricky rozmístěné sloupy, které procházejí celou budovou.

V jihovýchodním rohu parkovacího domu je navrženo schodiště a výtah pro zajištění bezbariérového přístupu do každého podlaží.

Návrh parkovacího domu je znázorněn v Příloze 11.



9.3.2. Varianta 1B

Ve variantě 1B je využíván zbylý prostor na pozemku č. 276/8, který je limitován návrhem autobusového stanoviště, varianta Sever (viz Příloha 8). Rozměry samotného parkovacího domu činí 64×22 m.

Vjezd a výjezd do a z parkovacího domu je z ulice Jiráskova, který je využíván i pro výjezd autobusů z autobusového stanoviště z prostorových důvodů. Šířka jízdních pruhů na vjezdu a výjezdu je 3 m s dělicím ostrůvkem o šířce 0,75 m pro uložení parkovacích terminálů.

Stání jsou navržena jako kolmá o délce 5 m a šířce 2,5 m. V případě pevné překážky (zeď, sloup) vedle parkovacího místa je rozšíření tohoto místa o 0,25 m. Počet stání v celém parkovacím domě je mezi 151 – 200. Tomuto počtu dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb odpovídá 7 vyhrazených stání pro vozidla přepravující osoby těžce postižené nebo těžce pohybově postižené. Tato vyhrazená stání jsou navržena co nejbližší vjezdu do parkovacího domu a je zajištěn bezbariérový přístup k těmto stáním. Stání jsou navržena jako kolmá o délce 5 m a šířce minimálně 3,5 m. Celkový počet stání v parkovacím domě činí 171.

Průjezdní úseky parkovacího domu jsou navrženy o šířce minimálně 6 m pro obousměrný provoz a 3 m pro provoz jednosměrný. Pro překonání podlaží jsou navrženy celé přímé jednopruhové rampy uvnitř domu o šířce 3 m včetně zvýšených postranních obrubníků o šířce 0,25 m a délce 24 m.

Do návrhu parkovacího domu jsou zahrnuty symetricky rozmístěné sloupy, které procházejí celou budovou.

V jihovýchodním rohu parkovacího domu je navrženo schodiště a výtah pro zajištění bezbariérového přístupu do každého podlaží.

Návrh parkovacího domu je znázorněn v Příloze 12.

9.3.3. Varianta 2A

Ve variantě 2A je využíván zbylý prostor na pozemku č. 276/8, který je limitován návrhem autobusového stanoviště, varianta Sever a jih (viz Příloha 9). Rozměry samotného parkovacího domu činí 69×22 m.

Vjezd a výjezd do a z parkovacího domu je z ulice Jiráskova, který je využíván i pro výjezd autobusů z autobusového stanoviště z prostorových důvodů. Šířka jízdních pruhů na vjezdu a výjezdu je 3 m s dělicím ostrůvkem o šířce 0,75 m pro uložení parkovacích terminálů.

Stání jsou navržena jako kolmá o délce 5 m a šířce 2,5 m. V případě pevné překážky (zeď, sloup) vedle parkovacího místa je rozšíření tohoto místa o 0,25 m. Počet stání v celém parkovacím domě je mezi 151 – 200. Tomuto počtu dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb odpovídá 7 vyhrazených stání pro vozidla přepravující osoby těžce postižené nebo těžce pohybově postižené. Tato vyhrazená stání jsou navržena co nejbližší vjezdu do parkovacího domu a je zajištěn bezbariérový přístup k těmto stáním. Stání jsou navržena jako kolmá o délce 5 m a šířce minimálně 3,5 m. Celkový počet stání v parkovacím domě činí 177.

Průjezdni úseky parkovacího domu jsou navrženy o šířce minimálně 6 m. Pro překonání podlaží jsou navrženy celé přímé dvoupruhové rampy uvnitř domu o šířce 5,5 m včetně zvýšených postranních obrubníků o šířce 0,25 m a délce 24 m.

Do návrhu parkovacího domu jsou zahrnuty symetricky rozmístěné sloupy, které procházejí celou budovou.

V jihovýchodním rohu parkovacího domu je navrženo schodiště a výtah pro zajištění bezbariérového přístupu do každého podlaží.

Návrh parkovacího domu je v Příloze 13.

9.3.4. Varianta 2B

Ve variantě 2B je využíván zbylý prostor na pozemku č. 276/8, který je limitován návrhem autobusového stanoviště, varianta Sever a jih (viz Příloha 9). Rozměry samotného parkovacího domu činí 69 × 22 m.

Vjezd a výjezd do a z parkovacího domu je z ulice Jiráskova, který je využíván i pro výjezd autobusů z autobusového stanoviště z prostorových důvodů. Šířka jízdních pruhů na vjezdu a výjezdu je 3 m s dělicím ostrůvkem o šířce 0,75 m pro uložení parkovacích terminálů.

Stání jsou navržena jako kolmá o délce 5 m a šířce 2,5 m. V případě pevné překážky (zeď, sloup) vedle parkovacího místa je rozšíření tohoto místa o 0,25 m. Počet stání



v celém parkovacím domě je mezi 151 – 200. Tomuto počtu dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb odpovídá 7 vyhrazených stání pro vozidla přepravující osoby těžce postižené nebo těžce pohybově postižené. Tato vyhrazená stání jsou navržena co nejbližší vjezdu do parkovacího domu a je zajištěn bezbariérový přístup k těmto stáním. Stání jsou navržena jako kolmá o délce 5 m a šířce minimálně 3,5 m. Celkový počet stání v parkovacím domě činí 179.

Průjezdni úseky parkovacího domu jsou navrženy o šířce minimálně 6 m pro obousměrný provoz a 3 m pro provoz jednosměrný. Pro překonání podlaží jsou navrženy celé přímé jednopruhové rampy uvnitř domu o šířce 3 m včetně zvýšených postranních obrubníků o šířce 0,25 m a délce 26,75 m.

Do návrhu parkovacího domu jsou zahrnuty symetricky rozmístěné sloupy, které procházejí celou budovou.

V jihovýchodním rohu parkovacího domu je navrženo schodiště a výtah pro zajištění bezbariérového přístupu do každého podlaží.

Návrh parkovacího domu je v Příloze 14.

10. PROJEDNÁNÍ NAVRŽENÝCH ŘEŠENÍ

10.1. Vyjádření a stanoviska dotčených orgánů státní správy

V souladu s uzavřenou smlouvou o dílo byly získány vyjádření a stanoviska níže uvedených dotčených orgánů státní správy.

10.1.1.1. Vyjádření Policie ČR

Dopravní inspektorát Územního odboru Praha venkov – východ Krajského ředitelství Policie Středočeského kraje vydal souhlasné stanovisko (viz obr.15 se změnou parkovacího režimu pomocí změny místní úpravy provozu uvedené v Přílohách 3.1 až 3.7 s tím, že doporučuje zvážit zjednodušení navrženého režimu parkování na parkovací zóny, kde by rezidenti měli celodenní parkování zdarma a návštěvy předmětných lokalit by měli placené parkování, jako je tomu v hlavním městě Praze (tuto variantu však Rada města Úvaly svým rozhodnutím zamítla – viz kapitola 4.1.).



JID: PCR01ETRfo125849867



Pomáhat a chránit

KRAJSKÉ ŘEDITELSTVÍ POLICIE STŘEDOČESKÉHO KRAJE

Územní odbor Praha venkov - VÝCHOD
Dopravní inspektorát



Č. j. KRPS-358386-1/ČJ-2018-011506

Praha 29. listopadu 2018

Počet stran: 1

Přílohy: 1/7

Město Úvaly
PRAŽSKÁ 276
250 82 ÚVALY

Změna parkovacího režimu ve městě Úvaly - vyjádření.

Dopravní inspektorát Praha venkov - VÝCHOD jako příslušný orgán Policie České republiky posoudil na základě ustanovení § 77 odst. 2 písm. b) a odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, předloženou dokumentaci na změnu místní úpravy provozu a **s o u h l a s í** se změnou parkovacího režimu na místní komunikaci ul. Nerudova, ul. Prokopa Velikého, ul. Žižkova, ul. Raisova, ul. Jungmannova, ul. B. Němcové, ul. Havlíčkova, ul. Čechova, ul. Barákova, ul. Kolárova, sil. č. III/01214 ul. Pražská, na místní komunikaci ul. Vojanova, ul. ul. Štefánikova, ul. Wolkerova, ul. 28. října, ul. Vítězslava Nováka, ul. Jiráskova, ul. Kožíškova, ul. Alešova, ul. Vydrova, ul. Smetanova, ul. Denisova, ul. Pod Trať, ul. Mánesova, ul. Sovova, ul. Pod Trať v k.ú. Úvaly u Prahy z důvodu eliminace parkování za dodržení následujících podmínek:

- dopravní značky musí být rozměrem a barevným provedením v souladu s vyhl. č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů a TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích,
- musí být zajištěna dostatečná kontrolovatelnost dodržování navrženého dopravního režimu.

Návrh užití a umístění dopravních značek (viz Příloha 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7) je v souladu se zásadami pro dopravní značení na pozemních komunikacích.

Dopravní inspektorát doporučuje zvážit zjednodušení Vámi navrženého režimu na parkovací zóny. Kde by rezidenti měli celodenní parkování a návštěvy předmětných lokalit by měli placené parkování (viz. vzor Praha).

Vyřizuje:

por. Mgr. Lucie Hanousková
tlf. 974 881 252, 652

L. Hanousková
npor. Lukáš Krátký, DiS.
vedoucí DI

1918
100
2018
SPOLEČNÉ STOLETÍ

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY
KRAJSKÉ ŘEDITELSTVÍ POLICIE
STŘEDOČESKÉHO KRAJE
Mladoboleslavská 38
190 17 Praha 9, Vinohrady

www.policie.cz

Tel.: 974881251-3
Fax: 283880759
Email: pov.di@pcr.cz
ID DS: 2dtai5u

380.4210.125849867

Obr. 15

Souhlasné stanovisko Dopravního inspektorátu Územního odboru Praha venkov – východ Krajského ředitelství Policie Středočeského kraje se změnou parkovacího režimu uvedené v Přílohách 3.1 až 3.7

10.1.1.2. Řízení o stanovení místní úpravy provozu na PK

Městský úřad Brandýs nad Labem – Stará Boleslav (Odbor dopravy) jako správní orgán oprávněný ke stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích (podle ustanovení § 77 odst. 1) písmeno c), zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, a podle § 171 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, , ve smyslu § 77 odst. 5 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích) se na základě podané žádosti o stanovení úpravy silničního provozu ve smyslu obsahu Příloh 3.1 až 3.7 rozhodl postupovat podle § 77 odst. 5 z. č. 361/2000 Sb., tj. opatřením obecné povahy, a oznámil zahájení řízení o stanovení místní úpravy provozu na pozemní komunikaci (veřejná vyhláška k oznámení o návrhu opatření obecné povahy a výzva k uplatnění připomínek nebo námitek ve věci úpravy silničního provozu ve smyslu obsahu Příloh 3.1 až 3.7 je uvedena na obr. 16 a na obr. 17).

10.2. Projednání navržených řešení s Radou města Úvaly

Navržená řešení, uvedená jako výsledné předložené návrhy v rámci kapitol 3., 4., 6., 7. a 9. této koncepce řešení dopravy, byla projednána v rámci rozšířeného zasedání Rady města Úvaly dne 13. 11. 2018.

11. ZÁVĚR

V rámci zpracování dopravní studie „Koncepce řešení dopravy u železniční stanice Úvaly a regulace dopravy v klidu v přilehlém okolí“ byly realizovány a následně vyhodnoceny a zpracovány dopravní průzkumy ve vymezených oblastech, na které se tato studie zaměřovala a následně byla navržena řešení k eliminaci stávajících problémů.

Prvním krokem byla realizace pasportu svislého i vodorovného dopravního značení, v rámci kterého bylo zaznamenáváno stávající svislé a vodorovné dopravní značení v předem vymezených 3 oblastech, které jsou předmětem této studie. Výsledky těchto průzkumů byly posléze graficky znázorněny ve výkresu situace stávajícího stavu.



Městský úřad Brandýs nad Labem-Stará Boleslav
Masarykovo náměstí 1, 2
250 01 Brandýs nad Labem-Stará Boleslav



brnlvp18v00r9i

Odbor dopravy

Naše čj.: OD-107001/2018-VEVEM

Naše sp. zn.: OD-25253/2018-VEVEM

k vyvěšení:

- MěÚ Brandýs nad Labem-Stará Boleslav

- MěÚ Úvaly

Vyřizuje: Ing. Emil Veverka

Tel.: 326 909 343

E-mail: emil.veverka@brandysko.cz

Datum: 10.12.2018

V e ř e j n á v y h l á š k a

Oznámení o návrhu opatření obecné povahy a výzva k uplatnění

přípomínek nebo námitek

Městský úřad Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Odbor dopravy, správní orgán oprávněný ke stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích podle ustanovení § 77 odst. 1) písmeno c), zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, dále jen „zákon o provozu na pozemních komunikacích“, podle § 171 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, dále jen „správní řád“, ve smyslu § 77 odst. 5 zákona o provozu na pozemních komunikacích

oznamuje zahájení řízení o

stanovení místní úpravy provozu na pozemní komunikaci

Návrh opatření obecné povahy spočívá v označení změny místní úpravy provozu podle návrhu vyznačených parkovacích zón zpracovaným v rámci akce „Koncepce řešení dopravy u žst. Úvaly a regulace dopravy v klidu v přilehlém okolí“ v ul. 28. října, ul. Alešova, ul. Barákova, ul. Čechova, ul. Boženy Němcové, ul. Denisova, ul. Havlíčkova, ul. Jiráskova, ul. Jungmannova, ul. Kollárova, ul. Kožíškova, ul. Mánesova, ul. Nerudova, ul. Pod Tratí, ul. Pražská, ul. Prokopa Velikého, ul. Raisova, ul. Smetanova, ul. Sovova, ul. Štefánikova, ul. Vítězslava Nováka, ul. Vojanova, ul. Vydrova, ul. Wolkerova, ul. Žižkova.

MěÚ Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, odbor dopravy (dále též „správní orgán“) obdržel žádost od žadatele Města Úvaly, Pražská 276, 250 82 ÚVALY, IČ 00240931 zastoupeného doc. Ing. Jiřím Čarským, Ph.D., Ústav dopravních systémů ČVUT, Fakulta dopravní, Horská 3, 128 03 PRAHA 2, o vydání stanovení místní úpravy provozu s návrhem užití dopravních značek dle předložených podkladů v příloze „107001-2018_DIO-příloha“.

Správní orgán návrh projednal s Policií České republiky, dotčeným orgánem podle § 77 odst. 2 písm. b) zákona o provozu na pozemních komunikacích.

Podle § 172 odst. 1 správního řádu správní orgán

v y z v á

dotčené osoby, aby k návrhu opatření ve lhůtě 30 dnů ode dne zveřejnění podávaly u správního orgánu písemné odůvodněné připomínky nebo námítky, a vlastníky nemovitostí, jejichž práva,

www.brandysko.cz
epodatelna@brandysko.cz
ID datové schránky: c5hb7xy

Digitálně podepsal Emil Veverka
Datum: 10.12.2018 10:27:31
+01:00

Obr. 16

Veřejná vyhláška k oznámení o návrhu opatření obecné povahy a výzva k uplatnění připomínek nebo námitek ve věci úpravy silničního provozu ve smyslu obsahu Příloh 3.1 až 3.7 (část 1 ze 2)



OD-107001/2018-VEVEM

povinnosti nebo zájmy související s výkonem vlastnického práva mohou být opatřením obecné povahy přímo dotčeny, aby podali proti návrhu opatření písemné odůvodněné námitky v zákonné lhůtě do 30 dnů ode dne jeho zveřejnění.

Poučení:

Podle ustanovení § 172 správního řádu mohou opatřením dotčené osoby a dotčení vlastníci nemovitostí podávat připomínky nebo námitky k jeho návrhu, resp. v případě vlastníků nemovitostí písemné odůvodněné námitky. Vlastníkům k tomu správní řád určuje lhůtu 30 dnů. Vzhledem k tomu, že dotčeným osobám na rozdíl od dotčených vlastníků nemovitostí nestanoví lhůtu k podání připomínek nebo námitek, určil tuto lhůtu správní orgán, a to v totožné délce 30 dnů ode dne zveřejnění. Dnem zveřejnění je poslední den lhůty určené pro vyvěšení na úřední desce. K později uplatněným námitkám nebo připomínkám se nepřihlíží a zmeškání úkonu nelze prominout.

(otisk úředního razítka)

Ing. Emil Veverka

vedoucí referent silniční hospodářství

příloha: „107001-2018_DIO-příloha“

Tato veřejná vyhláška musí být vyvěšena na úřední desce MěÚ Brandýs nad Labem–Stará Boleslav a MěÚ Úvaly po dobu min. 15 dnů.

Vyvěšeno dne:

Sejmuto dne:

Razítko, podpis orgánu, který potvrzuje vyvěšení a sejmutí oznámení.

Vývěsní lhůta začíná den následující po dni vyvěšení. Sejmutí vyhlášky je možno následující pracovní den po posledním (patnáctém) dni vývěsní lhůty.

Písemnost /nebo oznámení/ se zveřejňuje též způsobem umožňujícím dálkový přístup.

Po sejmutí a potvrzení prosíme vrátit potvrzení zdejšímu odboru.

Právní účinky doručení má výhradně doručení veřejnou vyhláškou prostřednictvím úřední desky MěÚ Brandýs n.L. – St. Boleslav.

Obr. 17

Veřejná vyhláška k oznámení o návrhu opatření obecné povahy a výzva k uplatnění připomínek nebo námitek ve věci úpravy silničního provozu ve smyslu obsahu Příloh 3.1 až 3.7 (část 2 ze 2)



Dalším realizovaným průzkumem byl průzkum dopravy v klidu v jednotlivých ulicích ve 2 vymezených oblastech. V obou oblastech byl průzkum proveden ve stejný den od 06:00 do 19:00 a výsledky byly zpracovány do přehledných grafů, kde jsou zřetelné všechny typy uživatelů. Z výsledku oblasti „Vinohrady“ vyplývá, že je oblast ovlivněna využíváním funkce P+R pouze ve východní části oblasti, která se ale pravděpodobně bude rozrůstat. Oblast „Pod Tratí“ je již v současné době výrazně ovlivněna funkcí P+R a je nutný rychlý zásah v podobě eliminace převládajícího využití ulic.

Stejný průzkum dopravy v klidu byl proveden i pro současné parkoviště P+R u železniční stanice, kde je z výsledků zřetelná nedostatečná kapacita tohoto parkoviště, které je využíváno převážně jako parkoviště P+R. Nedostatečná kapacita a žádná regulace dopravy v klidu na tomto parkovišti vede k zaplňování i okolních ulic nežádoucími osobními vozidly.

Na parkovišti P+R u železniční stanice byl proveden také dopravně-sociologický průzkum, který se zaměřil na zjištění, co by řidiče přimělo nejezdit na železniční stanici osobním vozidlem a jak by případně řešili situaci, kdyby nebylo možné parkovat u železniční stanice. Z výsledků průzkumů vyšlo, že by byla potřeba zajistit kvalitnější autobusovou veřejnou hromadnou dopravu a parkování v oblasti u železniční stanice Úvaly znemožnit, což by se samozřejmě dotazovaným zpravidla nelíbilo.

Na základě veškerých provedených průzkumů a následném projednání s Radou města Úvaly byl vytvořen návrh zón s regulovaným parkováním, které zóny byly navrženy jako „parkoviště s parkovacím kotoučem“ s maximální délkou stání 5 hodin, vyjma rezidentů, kteří by mohli v takto označených oblastech parkovat bez omezení. Navržené parkovací zóny byly aplikovány téměř do všech ulic v řešených oblastech. Toto řešení by tak znemožnilo další využívání okolních ulic pro funkci P+R, kdy lidé z okolních měst a obcí zde již nebudou moci parkovat svá vozidla a následně dojíždět do zaměstnání do hlavního města Prahy.

Alternativou k nemožnosti parkování v oblasti u železniční stanice je využívání veřejné autobusové hromadné dopravy. V rámci studie byl analyzován současný stav veřejné autobusové hromadné dopravy ve městě Úvaly a na jeho základě byly navrženy 2 varianty nového vedení tras autobusových linek, jež by lépe obsloužily město a zvýšily by kvalitu a atraktivitu veřejné hromadné dopravy pro cestující nejen z Úval, ale i z okolních měst a obcí, kde je to potřeba více. Obě navržené varianty úpravy



vedení tras linek byly projednány a také schváleny ROPIDem. Doporučená varianta vedení tras linek je varianta č. 2.

Dalším důležitým bodem pro zvýšení kvality a atraktivity veřejné autobusové hromadné dopravy pro cestující je návrh autobusového stanoviště. V současném stavu jsou takovými stanovištěm pouze 2 autobusové zastávky u výpravní budovy železniční stanice Úvaly. Nový návrh autobusového stanoviště byl proveden na městem určených pozemcích u výpravní budovy železniční stanice Úvaly a dle požadavků Rady města Úvaly. Jelikož se jedná o 2 oblasti, přičemž jedna je na jižní a druhá na severní straně od výpravní budovy železniční stanice Úvaly, byl návrh autobusového stanoviště vypracován ve 2 variantách.

Varianta Sever vychází z první varianty vedení autobusových linek a je situována pouze na severní straně od výpravní budovy železniční stanice Úvaly.

Varianta Sever a jih vychází z druhé varianty vedení autobusových linek a je situována na jižní i severní straně od výpravní budovy železniční stanice Úvaly. Tato druhá varianta má 2 autobusová stanoviště. Při porovnání variant vyhověla lépe Varianta Sever a jih, která vychází z varianty č. 2 vedení autobusových linek. Tato varianta zvýší kvalitu a atraktivitu hromadné dopravy pro cestující jednak tím, že autobus nebude jezdit přes železniční přejezd a čekat na něm, tak i polohou obou zastávek přímo před výpravní budovou železniční stanice Úvaly. Varianta Sever a jih umožňuje návrh parkovacího domu na větším prostoru a celkově poskytuje vyšší bezpečnost v celém řešeném úseku.

Pro obě varianty byly provedeny vlečné křivky, které vyhovely dle příslušných ČSN. Studie potvrdila proveditelnost návrhu autobusového stanoviště na pozemcích u výpravní budovy železniční stanice Úvaly.

Posledním bodem koncepce řešení je návrh parkovacího domu. Ten by měl sloužit jako náhrada zrušeného parkoviště P+R z důvodu výstavby autobusového stanoviště na tomto pozemku. Dle požadavků na provedení byl vytvořen návrh parkovacího domu ve 4 výškových úrovních. Návrh byl vypracován ve 4 variantách, kdy vždy 2 varianty jsou dispozičně odlišné a další dvě se liší pouze délkou z důvodu jiné prostorové náročnosti autobusového stanoviště. Varianta s písmenným označením A je navržena s obousměrnou rampou, přičemž zde vzniká větší zbytečně nevyužitelný prostor.



Varianta písmenným označením B je navržena s 2 jednosměrnými rampami a lépe využívá daného prostoru, kdy bylo možno navrhnout o pár parkovacích stání navíc.

Studie byla provedena v souladu s platnými českými technickými normami i technickými podmínkami MD ČR. Pro vytvoření grafických příloh byl použit program AutoCAD 2016 a jeho nadstavba Vehicle Tracking od firmy Autodesk. Pro vypracování textové části a grafů byl použit program Microsoft Office.

Koncepce řešení bude dále sloužit jako podklad pro další stupně dokumentace při podrobném zpracovávání návrhů, což by mělo pomoci městu Úvaly ke zlepšení dopravy v klidu, a hlavně ulehčit městu od přebytku zbytné dopravy v klidu, čímž se zvýší i bezpečnost a kvalita života v Úvalech.

Návrh zón s regulací parkování zbaví město Úvaly, zejména v blízkém okolí železniční stanice, funkce P+R a ulehčí nyní zaplněným ulicím a rezidentům neomezeně využít prostoru v těchto ulicích.

12. SEZNAM PŘÍLOH

Příloha 1.1.. Pasport stávajícího SDZ a stávající nabídka parkovacích míst (1).....	1 : 1 000
Příloha 1.2.. Pasport stávajícího SDZ a stávající nabídka parkovacích míst (2).....	1 : 1 000
Příloha 1.3.. Pasport stávajícího SDZ a stávající nabídka parkovacích míst (3).....	1 : 1 000
Příloha 1.4.. Pasport stávajícího SDZ a stávající nabídka parkovacích míst (4).....	1 : 1 000
Příloha 2..... Schéma rozmístění navržených parkovacích zón	
Příloha 3.1.. Návrh vyznačení navržených parkovacích zón (1).....	1 : 500
Příloha 3.2.. Návrh vyznačení navržených parkovacích zón (2).....	1 : 500
Příloha 3.3.. Návrh vyznačení navržených parkovacích zón (3).....	1 : 500
Příloha 3.4.. Návrh vyznačení navržených parkovacích zón (4).....	1 : 500
Příloha 3.5.. Návrh vyznačení navržených parkovacích zón (5).....	1 : 500
Příloha 3.6.. Návrh vyznačení navržených parkovacích zón (6).....	1 : 500
Příloha 3.7.. Návrh vyznačení navržených parkovacích zón (7).....	1 : 500
Příloha 4..... Schéma vedení autobusových linek – současný stav	1 : 3 600
Příloha 5..... Schéma vedení autobusových linek – návrh (varianta 1).....	1 : 3 600
Příloha 6..... Schéma vedení autobusových linek – návrh (varianta 2).....	1 : 3 600
Příloha 7..... Záborový elaborát pro autobusové stanoviště a parkovací dům	1 : 1 000
Příloha 8..... Návrh autobusových stanovišť, varianta Sever	1 : 250
Příloha 9..... Návrh autobusových stanovišť, varianta Sever a jih	1 : 250



Příloha 10... Vlečné křivky autobusových stanovišť	1 : 500
Příloha 11 ... Návrh parkovacího domu, varianta 1A.....	1 : 250
Příloha 12... Návrh parkovacího domu, varianta 1B.....	1 : 250
Příloha 13... Návrh parkovacího domu, varianta 2A.....	1 : 300
Příloha 14... Návrh parkovacího domu, varianta 2B.....	1 : 300