PARK AND RIDE – ZÁCHYTNÁ PARKOVIŠTĚ S NÁVAZNOSTÍ NA VHD

5

Klíčová slova: kombinovaná / intermodální doprava, záchytná parkoviště, veřejná hromadná doprava, přestupní uzly, parkovací politika

Popis opatření:

Systém P+R (Park and Ride, „zaparkuj a jeď“) umožňuje odstavit automobil u zastávky nebo stanice veřejné hromadné dopravy (VHD) a pokračovat vlakem, metrem, tramvají či autobusem. Zajišťuje automobilový přístup k VHD, nikoli automaticky řešení posledního úseku cesty v cíli. Cena, povolená doba stání a podmínky využití se liší podle lokality. P+R má být součástí společné strategie parkování a veřejné dopravy v městě i jeho zázemí (Parkhurst a Meek, 2014).

Vhodná lokalita zachytí automobilovou cestu co nejblíže jejímu začátku a nabídne rychlou a spolehlivou návaznou VHD. Kapacitu stanovte podle poptávky, dostupnosti jiných způsobů přístupu a prostorových nároků. Obsazené parkoviště samo o sobě nedokládá omezení automobilové dopravy (Hanssen a kol., 2016).

Úspěch opatření posuzujte podle změny celé cesty: zda zkrátilo jízdu automobilem, nebo naopak přimělo cestující nahradit část dosavadní cesty VHD automobilem. Dopad na provoz a emise není automaticky příznivý (Parkhurst a Meek, 2014; Hanssen a kol., 2016).

Doplňující vybavení a technologie vybírejte podle potřeb lokality. Nenahrazují kvalitní návaznou dopravu a bezpečný přestup:

Elektrifikace parkovacích ploch: V některých městech se začínají instalovat nabíjecí stanice pro elektromobily na parkovištích P+R, což podporuje využívání elektromobilů a udržitelnou mobilitu.

Dynamické řízení parkování: Využití inteligentních systémů pro řízení parkovacích míst, které umožňují optimalizaci využívání parkovacích kapacit v reálném čase. To zahrnuje digitální mapy, které uživatelům ukazují dostupná místa a mohou automaticky přesměrovat vozidla na volná parkoviště.

Propojení s aplikacemi: Společné plánování cesty a platba za parkování i jízdné mohou usnadnit využití služby. Je nutné ověřit skutečný rozsah integrace a zachovat dostupný způsob odbavení také bez chytrého telefonu.

Modulární a flexibilní parkovací systémy: V některých městech se experimentuje s modulárními parkovacími systémy, které umožňují rozšíření kapacity parkovišť dle aktuální potřeby, například pomocí automobilových robotů pro parkování nebo automatických parkovacích zařízení.

Kombinace s mikromobilitou: Novým trendem je spojení P+R parkovišť s mikromobilitou, jako jsou sdílená kola, elektrokoloběžky nebo malé elektrické vozíky. To umožňuje cestujícím rychlý přístup k veřejné dopravě i na krátké vzdálenosti mezi parkovištěm a konečnou stanicí.

Zeleň a hospodaření s vodou: Některá P+R parkoviště se začínají proměňovat v "zelená" nebo ekologická parkoviště, kde jsou integrovány zelené plochy, zelené střechy nebo solární panely pro výrobu energie, čímž se zlepšuje environmentální bilance celého systému. Řeší se i nakládání se srážkovou vodou.

Podpora pro pěší a cyklisty: Trendem je také zahrnutí cyklistických stání a chodníků pro pěší, které umožňují snadný přístup k veřejné dopravě i pro osoby, které nevyužívají automobil.

Investor / provozovatel:

Zřizování a správu P+R zajišťují obvykle města či regiony prostřednictvím vlastních společností, ve spolupráci s poskytovateli veřejné dopravy, jako jsou železniční dopravci či dopravní podniky. Řadu zařízení P+R ale provozují i soukromé společnosti ve spolupráci s městem nebo regionem (viz příklad Vídeň).

Inovační aspekty:

V ideálním případě funguje systém P+R jako jakási symbióza a synergie mezi veřejnou správou a uživateli IAD – kdy tito uživatelé veřejnému sektoru svým způsobem šetří finanční prostředky, které tak nemusí vynakládat na neefektivní obsluhu těchto území VHD. Uživatelé IAD zase mohou využívat za finančně výhodných podmínek parkoviště a svou přítomností mohou zvyšovat efektivitu VHD, což může mít za následek atraktivnější nabídku spojů či nízké jízdné (Parkhurst a Meek, 2014).

Možnosti provozního řízení a odbavení podle zvoleného systému:

+ Aktuální informace o obsazenosti P+R parkovišť
+ Dynamické značení a navigace s informacemi o volných parkovacích místech
+ Inteligentní jízdenky kombinující platby za parkování a jízdenky veřejnou hromadnou dopravou
+ Automatické odbavení na vjezdu a výjezdu
+ Rezervace místa na P+R parkovišti předem
+ Automatické parkovací systémy (nejen u parkovacích věží a podzemních parkovišť)

Ekonomické aspekty:

Investory P+R bývají města či regiony nebo jimi zřizované společnosti. Obvykle poskytují prostor a financují zřízení parkoviště či výstavbu parkovacího domu, případně podzemních garáží. Pro budování těchto zařízení a zajištění jejich dobré návaznosti na veřejnou dopravu není ale hlavním motivem zisk, ale přínos pro životní prostředí a kvalitu života ve městě. Zájmy ochrany životního prostředí měst a podpory intermodální dopravy mohou vést města či regiony k podpoře či úplnému financování vybudování P+R i podpoře jejich provozu. Při dobrém nastavení parkovací politiky v daném regionu či městě pokrývá cena parkovného velkou část nákladů na budování i provoz P+R. V některých lokalitách jsou P+R provozovány soukromými společnostmi, které úzce s městem spolupracují.

Geografické aspekty:

Především zázemí měst a dopravní koridory s kvalitní železniční či autobusovou obsluhou.

Hlavní dopady opatření:

Hlavním cílem tohoto opatření je snížení objemu individuální automobilové dopravy v centrech měst, podpora intermodální mobility a větší využívání městské dopravy. Obecně platí, že P+R zvyšuje počet cestujících MHD, posiluje veřejnou dopravu a snižuje intenzity automobilové dopravy uvnitř měst. Může ale generovat další dopravu z příměstských oblastí, pokud někteří dojíždějící zvolí místo dosavadního využívání veřejné dopravy kombinaci automobilu a MHD, nebo když obyvatele města snazší dojíždění do zaměstnání motivuje vystěhovat se do suburbánní oblasti. Celkové dopady závisejí na vhodné kombinaci s dalšími opatřeními – důležité je mít v daném městě dobře nastavený systém parkovacích poplatků, přijímat další opatření vedoucí k dopravnímu zklidňování a zajistit růst kvality veřejné dopravy. Řidiče k využívání P+R obvykle motivuje úspora financí (poplatky za parkování či mýto na vjezdu do města), úspora času při dopravních zácpách ve městě a problémy při hledání parkovacího místa v cíli cesty (Hanssen a kol., 2016; Parkhurst a Meek, 2014).

Vztah k dalším dopravním opatřením:

+ Opatření zklidňování dopravy, která snižují provoz automobilové dopravy uvnitř města

+ Regulace a zpoplatnění parkování v intravilánu
+ Intermodální doprava – přestupní uzly
+ Informace o veřejné dopravě v reálném čase
+ B+R – bezpečné odstavení kola a přestup na VHD (karta 6)
+ K+R – krátké zastavení pro vysazení nebo vyzvednutí cestujícího; prostorově oddělit od dlouhodobého stání P+R
+ Tarifní nabídky VHD (karty 3 a 4); P+R nevyžaduje bezplatné jízdné
+ Preference MHD

Situace v ČR:

V Česku existuje velké množství parkovišť označených jako P+R, nicméně jejich reálná použitelnost v rámci tohoto konceptu je často značně diskutabilní (př. Loket aj.). Naopak u řady železničních stanic zastávek a stanic v okolí velkých měst, zejména Prahy, vznikají improvizovaná "černá" P+R, která s sebou nesou řadu problémů, včetně bezpečnosti.

Praha:

Praha má v absolutních číslech na české poměry velmi rozsáhlý systém P+R, nicméně kapacitně jsou značně nedostatečná. Důvodem je zejména absence větších počtu kapacitních P+R ve Středočeském kraji. Samotná P+R na okraji Prahy by v ideálním případě měla sloužit jako jakási pomyslná „poslední hradba“ v rámci komplexně řešeného širšího systému.

Systém záchytných parkovišť P+R disponuje 24 parkovišti (21 lokalit v roce 2024) s celkovou stavební kapacitou 4 775 parkovacích stání.

P+R se nacházejí v blízkosti 12 stanic metra a 3 železničních stanic. Samostatné parkovné je poměrně levné, odstupňované podle zóny. Zóna 0 je zdarma, parkování v zóně 1 stojí 50 Kč, v zóně 2 pak 100,- Kč. Platbu parkovného bylo do června 2011 možné výhodně sloučit s platbou jízdného na městskou hromadnou dopravu (zpáteční jízdenka nebo jednodenní jízdenka) a město poskytovalo na tuto jízdenku i další slevy, například na vstupném. Od 1. července 2011 však bylo denní parkovné zvýšeno, byly zrušeny zvýhodněné jízdenky na MHD spojené s parkovným. Město to zdůvodnilo tím, že parkoviště P+R jsou od rána přeplněna, a tedy není důvod je zvýhodňovat. Plánovaná kapacita ale roste jen pomalu. Je v zájmu hlavního města, aby se tento systém rozšířil ve větší míře i do metropolitního regionu, především k železničním zastávkám a stanicím na radiálních a významných tangenciálních tratích a na důležitých radiálních autobusových tazích do Prahy. [1]

Některá parkoviště P+R v Praze umožňují i bezplatné parkování jízdních kol. Depo Hostivař, Ládví, Letňany nabízejí službu B+R (Bike and Ride), tedy bezplatné odstavení kola při vydání kontrolní karty za vratnou zálohu 20 Kč. Zařízení P+R na Černém Mostě, Nových Butovicích, Opatově, Rajské zahradě, Skalce, Holešovicích a Zličíně jsou samoobslužná a neomezují dobu parkování.

Informace o aktuální obsazenosti P+R v Praze jsou dostupné na webu Technické správy komunikací, která P+R v Praze většinou provozuje, nebo na webu Parking Praha. Parkovací místa **není možné předem rezervovat**. Parkovné je možné hradit **prostřednictvím automatické pokladny**, která vystaví parkovací lístek a platba proběhne před výjezdem z parkoviště, nebo **prostřednictvím aplikace** platbou z mobilního telefonu, počítače nebo tabletu.[2]

Zdroje:
https://www.tsk-praha.cz/wps/portal/root/aktualni-doprava/parkoviste
https://parking.praha.eu/cs/moznosti-parkovani-v-praze/pr-park-ride/;
https://www.dpp.cz/cestovani/parkovani-p-r



Obrázek 1: Parkoviště P+R v Praze na Opatově.

Zdroj: wikipedia



Obrázek 2: Parkovací dům P+R Černý Most v Praze.

Zdroj: Parking Praha.

Středočeský kraj

Středočeský kraj začal s výstavbou záchytných parkovišť P+R. Jako jedno z prvních bylo na podzim roku 2025 otevřeno P+R u železniční stanice Olbramovice. Provozovatelem a správcem tohoto parkoviště je Integrovaná doprava Středočeského kraje, p. o. (IDSK). Organizaci výstavby zajišťoval Odbor veřejné mobility ve spolupráci s Krajskou správou a údržbou silnic Středočeského kraje. Celková plocha 5,7 tis. metrů čtverečních nabízí 151 parkovacích míst, přičemž 4 z nich jsou vyhrazena pro elektromobily. Součástí P+R je rovněž i infrastruktura pro cyklistickou dopravu – je zde 23 uzamykatelných cykloboxů a samostatné cyklostojany pro jízdní kola, přičemž část z nich je i zastřešená.

Středočeský kraj chce v následujících letech budovat nová parkoviště typu P+R např. v Úvalech, Rostoklatech, Hostivici, Kolíně, Mstěticích a Čerčanech.



Obrázek 3: P+R u železniční stanice Olbramovice dokončil Středočeský kraj v roce 2025.

Zdroj: https://www.promestaobce.cz/tiskove-zpravy/v-olbramovicich-byl-zahajen-provoz-prvniho-zachytneho-parkoviste/
a https://www.idsk.cz/park-and-ride

Výstavba parkovacího domu Zeleneč–Mstětice

Záchytná parkoviště mohou také mít podobu parkovacích domů. Zvýší se tím sice cena za jedno parkovací stání, ale dochází k významným úsporám prostoru. Například Středočeský kraj plánuje takový parkovací dům v obci Zeleneč – Mstětice. Na začátku roku 2026 hledal kraj zhotovitele stavby pro výstavbu moderního parkovacího objektu s fotovoltaikou o 4 nadzemních a jednom podzemním podlaží pro 316 vozidel při celkové ceně 448 milionů Kč včetně DPH.



Obrázek 4: Vizualizace parkovacího domu ve Mstěticích.

Zdroj foto: Projektová dokumentace Atelier4, Jiří Šmíd

Bílovice nad Svitavou

Bílovice nad Svitavou ukazují propojení parkovacího oprávnění s předplatní jízdenkou. Obec zveřejnila změnu režimu od 13. října 2025 a návod k využití zvýhodnění prostřednictvím systému IDS JMK (Obec Bílovice nad Svitavou, 2025).



Obrázek 5: Vjezdová brána P+R v Bílovicích nad Svitavou.

Zdroj: web obce Bílovice nad Svitavou. Více o projektu na https://projekty.bilovicens.cz/parkoviste-parkride/

Rakousko:

ÖBB: Rakouské železnice a jejich partneři chtějí usnadnit cestujícím přestup z auta do veřejné dopravy. Proto se také stále rozšiřují kapacity P+R v Rakousku. V současné době je v celém Rakousku zhruba 68 000 parkovacích míst P+R – z toho více než polovina v Dolním Rakousku. Ročně se má vybudovat kolem 1 500 dalších a přibydou i místa pro jednostopá vozidla. V současném rámcovém plánu je na to vyčleněno 147 milionů eur. Celkové investice do P+R dosahují zhruba půl miliardy eur.

V systémech P+R zřizovaných hlavním rakouským železničním dopravcem ÖBB se zavádí automatické načtení poznávací značky vozidla při příjezdu a odjezdu. Řidič při výjezdu jen naskenuje svůj jízdní doklad a parkovné je mu automaticky odečteno.

Pilotní projekt ve St. Valentin v Dolním Rakousku začal vybavovat zařízení P+R u zastávek rakouských spolkových železnic tímto novým inovativním přístupovým systémem.

Jak to funguje: Při vjezdu se pomocí kamery automaticky zaznamená SPZ vjíždějícího vozu. Při odjezdu ze zařízení P+R jiná kamera pomocí rozpoznávání SPZ zaregistruje, že vůz chce zařízení opustit. Řidič musí pak načíst platný kód jízdenky na skeneru a propojením SPZ a jízdenky systém rozpozná, zda auto parkovalo oprávněně. Pokud ano, rozsvítí se na výjezdu zelený semafor.

Každý, kdo má dlouhodobou jízdenku, např. týdenní, měsíční nebo roční předplatné, má výhodu v tom, že ji musí načíst pouze při prvním výjezdu. Parkovací oprávnění je pak uloženo po dobu platnosti dlouhodobé jízdenky. Na semaforu se okamžitě rozsvítí zelená.

Prvních 15 minut na parkovišti je zdarma, aby bylo možné dovézt cestující až k nádraží. Při delší době parkování se platí sazba za krátkodobé parkování. Osoby bez platné jízdenky nebo ty, které nezaplatí parkovací poplatky, budou identifikovány pomocí dotazu na údaje o držiteli vozidla a bude jim udělena pokuta.

Např. systém Freeflow od společnosti Arivo je v plném provozu od dubna 2021. Hodnocení ÖBB ukazuje, že většina parkujících se po počátečním zavedení novému parkovacímu systému rychle přizpůsobila. Od února 2026 plánuje Horní Rakousko parkování na P+R zpoplatnit (první dva dny 2 eura, v dalších dnech sazba roste) a omezit maximální dobu parkování na 30 dnů.



Obrázek 6: Systém Freeflow bez závor pro P+R ÖBB.

Zdroj: Arivo, https://arivo.co/en/blog/reference/oebb-st-valentin.

Vídeň:

Ve Vídni jsou P+R součástí celoměstského systému parkování, byť jejich provoz zajišťují různé společnosti. Velkou roli hraje samotné nastavení systému dopravy v klidu. Všechny okrsky Vídně zavedly zóny krátkodobého parkování, v nichž je doba odstavení omezena pro návštěvníky na 2 hodiny. Parkování do 15 minut je zdarma, a cena s dobou roste až na 5 € za dvě hodiny. Parkování pro místní je v těchto zónách vázané na povolení, tzv. Parkpickerl. S tímto parkovacím povolením je možné parkovat v zóně krátkodobého stání v okolí bydliště po neomezenou dobu. Získají jej (zjednodušeně řečeno) jen ti, kdo bydlí v oblasti některé zóny krátkodobého parkování, vykáží se osvědčením o registraci a zaplatí 14,30 € za žádost, 35,70 € správní poplatek a 10 € měsíčně nejméně na 4 měsíce, ale nejdéle na 2 roky dopředu. Vychází to pro místní přes 4 000 Kč ročně.

Kromě zón krátkodobého stání jsou ve Vídni vyznačeny obchodní ulice, kde je odstavení vozidla pro návštěvníky zpoplatněné, a i místní zde mohou zdarma parkovat jen 1,5 hodiny (možné výjimky) s parkovacím oprávněním platným pro příslušný obvod, pokud viditelně nastaví parkovací hodiny.

Samozřejmě systém je daleko komplexnější, zahrnuje i možnosti pro parkování sociálních služeb a podnikových vozů, různé výjimky podle vyhlášek apod., ale důležité ve vztahu k P+R je, že jsou si všichni lépe vědomi hodnoty parkovacího místa.

Proto parkování může za dostupné považovat i 200 tisíc těch, kteří denně do hlavního města dojíždějí. Město Vídeň na svých stránkách přináší přehled míst, kde parkovací domy nebo podzemní garáže umožňují snadný přestup pendlerů na veřejnou dopravu.[3] Cena obvykle přesahuje 4 € za den.

Největším poskytovatelem parkovacích služeb ve Vídni je WIPARK, který nabízí 22 tisíc parkovacích míst na 80 místech ve Vídni, včetně parkovišť P+R, které umožňují přestup na metro nebo S-Bahn.

Vyskytují se už i nové aplikace, které umožňují využití dočasně prázdných parkovacích stání za nízké ceny. Např. aplikace repark (https://app.repark.at/) nabízí místa v P+R v docházkové vzdálenosti od linek podzemní dráhy za přijatelné celodenní ceny.



Obrázek 7: Parkovací dům v oblasti Siebenhirten u linky U6 ve Vídni.

Zdroj: repark.at. Uvedená nabídka představuje ilustraci, nikoli aktuální ceník.

Německo:

Spolkové ministerstvo životního prostředí si v roce 2020 nechalo zpracovat analýzu využívání P+R v Německu. Kvalitu parkovišť P+R hodnotil v roce 2019 v Severním Porýní-Vestfálsku německý ADAC. Ze závěrečné zprávy vyplynula následující obecná pravidla pro dobré P+R systémy:

+ Čím lépe jsou P+R propojena s MHD, tím jsou atraktivnější. Týká se to zejména frekvence spojů, kapacity vozidel a tarifů.

+ Systémy P+R musí být dostatečně dimenzovány. Dostupnost volných parkovacích míst lze zlepšit omezením délky parkování, zpoplatněním parkovného nebo propojením parkovacího oprávnění s jízdenkou na MHD.

+ P+R by mělo být vždy součástí celoměstských koncepcí parkování a pokud možno zahrnovat i okolí města a nejbližší obce.
+ Plocha P+R musí být zpevněna, mít vyznačené plochy pro parkování a chůzi a být osvětlená.
+ Vyšší poplatky za užívání by se měly platit na dobře využívaných P+R na okraji města než ve vzdálenějším okolí. To může uživatelům zabránit v zajíždění na okraj města. Zároveň by se měly upravit tarify MHD tak, aby nedocházelo k velkým skokům v tarifech při cestách do vzdálenějších zařízení.
+ Zařízení P+R by mělo být vždy vybaveno dostatečným počtem bezpečných a proti povětrnostním vlivům chráněných parkovacích míst pro kola (B+R). To vytváří pobídku pro řidiče, kteří bydlí v blízkosti zařízení, aby místo auta používali jízdní kolo.
+ S ohledem na rostoucí podíl elektrických vozidel by P+R měla poskytnout i možnost jejich nabíjení.



Obrázek 8: Ukazatel volných míst u P+R v Österfeldu



Obrázek 9: Vyznačení cest pro pěší.

Zdroj: ADAC, https://presse.adac.de/regionalclubs/nordrhein-westfalen/adac-test-pr-anlagen-in-koeln-und-duesseldorf-weitgehend-gut-bewertet.html

Stuttgart:

V Německu jsou téměř všechny stanice příměstské železnice a německých drah (S-Bahn a DB) vybaveny parkovacími místy pro jízdní kola. Také na zastávkách Stuttgartské tramvajové a. s. je celkem 18 070 (často krytých) parkovacích míst pro bicykly.

Např. parkovací lístek z P+R Albstraße Degerloch na spolkové silnici B27 platí i jako celodenní jízdenka (Kombi-Park-Fahrschein) dopravních podniků v regionu Stuttgart (VVS) v tarifním pásmu 1. S kombinovaným parkovacím lístkem je možné využít veškerou MHD v této zóně Stuttgartu opakovaně po celou dobu parkování. Parkoviště P+R zde nabízí společnost veřejné integrované dopravy VVS (Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart), který se zasazuje o udržitelnou mobilitu v regionu.



Obrázek 10: P+R Stuttgart Österfeld nabízí přestup na S-Bahn do centra Stuttgartu.

Zdroj: Stuttgarter Zeitung

Velká Británie

Ve Velké Británii je již léta zaveden intermodální systém, který z parkovišť P+R do center měst zajišťuje speciální autobusová linka, obvykle s dopravní preferencí. Parkoviště tak nejsou vždy vázána přímo na železnici nebo tramvaje, ale nabízejí se obvykle u hlavních silnic vedoucích k městu. Spoj přitom mohou využít nejen cestující, kteří při cestě do centra přestoupí ze soukromé dopravy na autobus, ale i cyklisté a pěší. Systém kombinace P+R a autobusu má ve Velké Británii dlouhou tradici. Dopravní zácpy v úzkých uličkách historických měst si vyžádaly řešení už před půl stoletím. V Oxfordu začal zkušební provoz rychlé autobusové linky do centra již v 60. letech 20. století, v plném rozsahu fungoval již od roku 1973. Nárůst motorizace v 80. letech rozšířil tento systém do dalších měst. Od roku 2005 bylo v Anglii 92 P+R na 40 přestupních uzlech.

Systémy často využívají i nové technologie – např. v Oxfordu je možné si parkovné a jízdenku koupit jak v automatu, tak na webové stránce, ale i v aplikaci RingGo.

(https://ringgo.co.uk/)



Obrázek 11: Dopravní značka ukazuje řidiči cestu a kombinuje symbol pro veřejné parkoviště a veřejnou autobusovou dopravu



Obrázek 12: Veřejná autobusová doprava zajišťuje cestu od P+R do centra.

Zdroj informací i obrázků:
https://en.wikipedia.org/wiki/Park_and_ride_bus_services_in_the_United_Kingdom

Zajímavé internetové odkazy:

Dodavatelské ukázky parkovacích technologií níže slouží jako inspirace. Nejsou nezávislým důkazem úspory nákladů nebo dopravních přínosů.

Videoukázka parkovací technologie – YouTube:

https://www.youtube.com/watch?v=L__7uU2Z_cU

https://www.youtube.com/shorts/gWwtKVVoE4o

Systém podélného parkování BYD – YouTube

https://www.youtube.com/shorts/UdsQY1r0fco

Parkovací roboty – YouTube. Krátké video věnované parkovacím robotům jako příkladu automatizace parkování.

https://www.youtube.com/shorts/U1C37xHF8oo

Video „How Automated Parking Garages Work“ přibližuje princip automatizovaného ukládání a vyzvedávání automobilů.

https://www.youtube.com/watch?v=6blks7vfZog&t=20s

Přehled technologií pro řízení vjezdu, platby, správu a navigaci na parkovištích včetně příkladů využití v systémech P+R.

https://www.cross-traffic.com/cz/parkovaci-systemy/

Prezentace systému, který propojuje rozpoznávání registračních značek, elektronickou úhradu parkovného a správu parkoviště bez papírových lístků.

https://www.cross-traffic.com/cz/bezlistkove-parkovaci-systemy-smartpass/

Dodavatelský přehled automatizovaných a poloautomatizovaných garáží s příklady realizací a technickými parametry.

https://roboticparking.com/

Autonomní parkovací systém – článek

https://library.utia.cas.cz/separaty/2022/ZS/plihal-0556455.pdf

Zajímavosti z rakouských železnic:

https://presse-oebb.at/Search.aspx?q=park%26ride
(Průběžně doplňovaný přehled tiskových zpráv o rozvoji a provozu parkovišť P+R u rakouských železničních stanic.)

https://presse-oebb.at/news-mehr-platz-mehr-komfort-upgrade-fuer-den-bf-kaindorf-?id=205714&menueid=27021&l=deutsch
(O plánech rozšiřování sítě P+R v Rakousku, zlepšování provázanosti železnice s cyklistickou infrastrukturou a zlepšování parkování jízdních kol u dráhy)

https://presse-oebb.at/news-oebb-neues-zufahrtssystem-bei-parkride-anlagen-in-voecklabruck-und-attnang-puchheim?id=223980&menueid=27029&l=deutsch
(Novinky o P+R u železničních zastávek v Horním Rakousku.)

Použité zdroje a doporučená literatura:

ADAC Nordrhein (2019, 5. srpna). *ADAC testet P+R-Anlagen im Raum Köln und Düsseldorf*. [Tisková zpráva.] Dostupné z: https://presse.adac.de/regionalclubs/nordrhein-westfalen/adac-test-pr-anlagen-in-koeln-und-duesseldorf-weitgehend-gut-bewertet.html

ARIVO. *ÖBB St. Valentin*. [Webová stránka. Navštíveno 30. 8. 2026. Dodavatelská případová studie.] Dostupné z: https://arivo.co/en/blog/reference/oebb-st-valentin.

Hanssen, J. U.; Tennøy, A.; Christiansen, P.; Øksenholt, K. V. (2016). *How can P&R facilities contribute to reduced emissions of greenhouse gases?* In: Proceedings of the European Transport Conference 2016. Association for European Transport. Dostupné z: https://aetransport.org/public/downloads/ljecn/4819-57e51951a4f4c.pdf.

IDSK. (Integrovaná doprava Středočeského kraje, p.o.). *P+R*. [Webová stránka. Navštíveno 30. 8. 2026.] Dostupné z: https://www.idsk.cz/park-and-ride.

Liu, H., Li, Y., Li, J., Hou, B., & Zhao, S. (2022). *Optimizing the location of park-and-ride facilities in suburban and urban areas considering the characteristics of coverage requirements*. Sustainability, 14(3), 1502. https://doi.org/10.3390/su14031502.

ÖBB-Infrastruktur (2023). *Allgemeine Nutzungsbedingungen für Park&Ride-Anlagen*. [Verze 13. 12. 2023.] Dostupné z: https://bahnhof.oebb.at/dam/jcr%3Ab2155fdb-1ac3-41e4-a43d-9a4b5d589d50/INFRA_ParkRide-allgemeine_Nutzungsbedingungen_A0_V04-13122023.pdf.

Obec Bílovice NAD Svitavou (2025). *Parkoviště P+R u vlakového nádraží bude zpoplatněno od 13. 10. 2025; návod k využití*. [Webová stránka. Informace z obecního úřadu.] Dostupné z: https://www.bilovicens.cz/aktuality/parkoviste-p-r-u-vlakoveho-nadrazi-bude-zpoplatneno-od-13-10-2025.

Oxford Bus Company. [Webová stránka. Navštíveno 30. 8. 2026.] *Combined Parking & Bus travel tickets for Park & Ride in Oxford*. Dostupné z: https://www.oxfordbus.co.uk/combined-park-and-ride.

Oxford Bus Company. [Webová stránka. Navštíveno 30. 8. 2026.] *What are the benefits of using Park& Ride?* Dostupné z: https://parkandrideoxford.co.uk/park-and-ride-benefits/.

Parkhurst, G.; Meek, S. (2014). *The effectiveness of park-and-ride as a policy measure for more sustainable mobility*. In: ISON, S.; MULLEY, C. (eds.). Parking Issues and Policies. Transport and Sustainability, 5, 185–211. https://doi.org/10.1108/S2044-994120140000005020.

Parking Praha. *P+R (Park & Ride)*. [Webová stránka. Navštíveno 30. 8. 2026.] Dostupné z: https://parking.praha.eu/cs/moznosti-parkovani-v-praze/pr-park-ride/

Stadt Wien Parken. [Webová stránka. Navštíveno 30. 8. 2026.] Dostupné z: https://www.wien.gv.at/verkehr/parken

VVS. (Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH.) *Park + Ride*. [Webová stránka. Navštíveno 30. 8. 2026.] Dostupné z: https://www.vvs.de/verbindungen-und-mobilitaet/mobilitaetsangebote/park-and-ride/degerloch-albstrasse

Poznámky

1. https://iprpraha.cz/stranka/3932/moznosti-rozvoje-systemu-p-r-v-prazee a https://www.dpp.cz/cestovani/parkovani-p-r

2. https://parking.praha.eu/cs/moznosti-parkovani-v-praze/pr-park-ride/

3. https://www.stadt-wien.at/wien/parken-in-wien/park-ride-parkhaeuser-im-ueberblick.html