

Univerzita Karlova
Přírodovědecká fakulta

Studijní program: Učitelství pro střední školy

Studijní obor: N D – GEO



Bc. David Malátek

Potenciál záchytných parkovišť u železničních stanic pro dojížděku do Prahy

The potential of parking-lots at railway stations for commuting to Prague

Diplomová práce

Vedoucí práce: doc. RNDr. Miroslav Marada, Ph.D.

Praha, 2024

Prohlašuji, že jsem závěrečnou práci zpracoval samostatně a že jsem uvedl všechny použité informační zdroje a literaturu. Tato práce ani její podstatná část nebyla předložena k získání jiného nebo stejného akademického titulu.

V Praze dne 30. 4. 2024

Bc. David Malátek

podpis studenta

Poděkování:

Rád bych poděkoval všem představitelům místní samosprávy, kteří mi věnovali čas v rámci mého výzkumu – jmenovitě Ing. Vítu Šikýřovi, Mgr. Tomáši Klineckému, Ing. Petře Peleškové, Mgr. Filipu Kořínkovi, Mgr. Jaroslavu Drdovi, Mgr. Michaele Peigerové, RNDRr. Soně Chalupové, Ing. Terezii Kořínkové, Ing. Romanu Kroužeckému, Vladislavu Šplíchalovi, Ing. Pavlu Kyzlinkovi a JUDr. Mgr. Michalu Tupému. Dále děkuji Janu Roženskému z Ropidu a Bc. Anettě Pavučinové z Českého statistického úřadu za poskytnutí statistických dat.

Abstrakt

Metropole jako Praha jsou v důsledku rostoucí individuální automobilové dopravy stále více zatěžovány jejími negativními aspekty. Největší zátěž pravděpodobně přináší pravidelná dojízdka za zaměstnáním z širšího zázemí Prahy do hlavního města. Možnosti veřejné hromadné příměstské dopravy jsou omezené a existují různé důvody, proč se lidé nechtějí nebo nemohou používání vlastního dopravního prostředku vzdát. Podstatným důvodem je omezená dopravní dostupnost v místě bydliště. Naproti tomu v Praze je dopravní dostupnost zpravidla na vysoké úrovni. Proto pro odlehčení silniční sítě v centrální části Prahy vznikají záchytná parkoviště (P+R) u železničních stanic nebo stanic metra na okraji hlavního města. V širším zázemí Prahy na území Středočeského kraje však parkovišť tohoto typu zatím příliš není.

Tato práce bude zkoumat potenciál záchytných parkovišť u železničních stanic v Pražské metropolitní oblasti pro příměstskou dopravu, a to se zaměřením na dojízdku do zaměstnání a škol. Problematika bude vysvětlena na základě zdrojů odborné literatury a statistických zdrojů. Poté bude provedena analýza výhodnosti využití parkovišť P+R při dojízdce do zaměstnání nebo škol pro jednotlivé obce zkoumaného území a budou vymezena vhodná místa pro vznik těchto parkovišť. Výsledky analýzy pak budou porovnány s aktuální situací v daných místech. Pro tento účel budou provedeny rozhovory se zástupci vybraných obcí regionu.

Klíčová slova: příměstská doprava, dojízdka za zaměstnáním, železnice ve Středočeském kraji, záchytná parkoviště P+R, Pražská metropolitní oblast, časová dostupnost

Abstract

Metropolises like Prague are increasingly burdened by the negative aspects of growing individual car transportation. The most significant burden likely comes from the daily commute for employment from the broader Prague region to the capital. Public mass transit options are limited, and there are various reasons why people are unwilling or unable to relinquish the use of their own means of transportation. A significant reason is the limited transportation accessibility in residential areas. In contrast, in Prague, transportation accessibility is generally at a high level. Therefore, to alleviate this, Park and Ride (P+R) facilities are being established near railway stations or metro stations on the outskirts of the capital. However, in the broader Prague region within the Central Bohemian Region, such facilities are still relatively scarce.

This thesis will examine the potential of Park and Ride facilities at railway stations in the Prague metropolitan area for suburban transportation, with a focus on commuting to work and schools. The issue will be elucidated based on sources of professional literature and statistical data. Subsequently, an analysis will be conducted to evaluate the feasibility of using P+R facilities for commuting to work or schools for individual municipalities in the studied area, and suitable locations for the establishment of these facilities will be identified. The results of the analysis will then be compared with the current situation in these areas. For this purpose, interviews will be conducted with representatives of selected municipalities in the region.

Keywords: suburban transportation, commuting to work, railways in the Central Bohemian Region, incentive parking lots (P+R), Prague metropolitan area, time availability

Obsah

Obsah.....	6
Úvod.....	11
1. Základní pojmy z dopravně-geografického hlediska	14
1.1. Doprava obecně	14
1.2. Doprava jako předmět studia geografie.....	14
1.3. Základní terminologie geografie dopravy	15
1.4. Klíčové koncepty geografie dopravy.....	16
1.4.1. Dopravní dostupnost	16
1.4.2. Prostorová mobilita	17
1.4.3. Dojížděka za prací	17
1.4.4. Příměstská doprava	18
1.5. Charakteristika dopravní sítě v ČR.....	19
1.5.1. Železniční doprava	20
1.5.2. Silniční doprava.....	21
1.6. Preference cestujících při volbě dopravního prostředku	23
2. Problémy s individuální dopravou ve městech	25
2.1. Specifika městského prostoru ve vztahu k dopravě.....	25
2.2. Problémy spojené s vysokou dopravní zátěží.....	25
2.3. Dopravní zátěž ve městech jako činitel environmentálních problémů.....	26
3. Pražská metropolitní oblast	28
3.1. Vymezení oblasti	28
3.1.1. Region	28
3.1.2. Metropolitní oblast	28
3.1.3. Vymezení Pražské metropolitní oblasti.....	28

3.2.	Železniční síť Pražské metropolitní oblasti	29
3.3.	Hustota zalidnění	32
3.4.	Dojížděka do Prahy.....	33
4.	Systém P+R.....	37
4.1.	Co to jsou záchytná parkoviště P+R?	37
4.2.	Parkoviště P+R a preference cestujících při volbě dopravního prostředku.....	38
4.3.	Výhody a nevýhody parkovišť P+R	39
4.3.1.	Výhody	39
4.3.2.	Možné nevýhody	40
4.3.3.	Výzvy	41
4.4.	Parkoviště P+R v Praze	41
4.5.	Parkoviště P+R ve Středočeském kraji.....	41
5.	Analýza dat.....	43
5.1.	Metodika analýzy	43
5.2.	Výsledky analýzy	45
5.2.1.	Časová dostupnost obcí podle zvoleného dopravního prostředku	45
5.2.2.	Výběr nádraží s největším potenciálem pro zřízení záchytného parkoviště	49
6.	Porovnání potenciálu se současným stavem v obcích.....	53
6.1.	Trat' 231 Praha – Lysá nad Labem – Kolín a trat' 232 Lysá nad Labem – Milovice	54
6.1.1.	Zeleneč	54
6.1.2.	Čelákovice.....	56
6.1.3.	Lysá nad Labem	56
6.1.4.	Milovice	56
6.2.	Trat' 011 Praha – Český Brod – Kolín.....	56
6.2.1.	Úvaly	57
6.2.2.	Český Brod.....	57

6.2.3.	Další nádraží na trati	58
6.3.	Trat' 221 Praha – Benešov u Prahy.....	59
6.3.1.	Říčany.....	59
6.3.2.	Senohraby.....	59
6.3.3.	Benešov u Prahy.....	60
6.3.4.	Další nádraží na trati	60
6.4.	Trat' 171 Praha – Beroun	62
6.4.1.	Černošice.....	62
6.4.2.	Řevnice.....	62
6.4.3.	Beroun	63
6.5.	Trat' 091 Praha – Kralupy nad Vltavou	64
6.5.1.	Roztoky u Prahy	64
6.5.2.	Úholičky	65
6.5.3.	Řež.....	65
6.5.4.	Kralupy nad Vltavou	66
6.5.5.	Další nádraží na trati	66
6.6.	Trat' 120 Praha – Kladno – Rakovník.....	67
6.6.1.	Kladno	67
6.6.2.	Unhošť (Malé Přítočno)	67
6.6.3.	Hostivice.....	68
6.6.4.	Další nádraží na trati	69
6.7.	Trat' 070 Praha – Turnov	69
6.7.1.	Neratovice	69
6.7.2.	Další nádraží na trati	70
6.8.	Obsazenost spojů	70
6.9.	Shrnutí	73

Závěr.....	77
Použitá literatura	79
Přílohy	87
Seznam grafů	
Graf 1 Počet registrovaných osobních aut v Česku v letech 1961-2022.....	22
Graf 2 Vývoj stupně automobilizace v Česku v letech 1961-2022.....	23
Graf 3 Dojíždka z obcí Pražské metropolitní oblasti do Prahy autem podle účasti na řízení vozidla v roce 2021	39
Graf 4 Průměrná obsazenost vlakových spojů směrem do Prahy v ranní špičce pracovního dne v lednu 2024	71
Seznam obrázků	
Obrázek 1 Fáze připravenosti projektů krajských záchytných parkovišť typu P+R ve Středočeském kraji v březnu 2024	42
Seznam map	
Mapa 1 Železniční síť v Pražské metropolitní oblasti v roce 2023	32
Mapa 2 Hustota zalidnění v obcích Pražské metropolitní oblasti v roce 2023	33
Mapa 3 Intenzita vyjížděky do Prahy z obcí Pražské metropolitní oblasti v roce 2021.....	34
Mapa 4 Podíl vyjíždějících vlakem z celkového počtu vyjíždějících z obcí Pražské metropolitní oblasti do Prahy v roce 2021	36
Mapa 5 Časová dostupnost centra Prahy autem z obcí Pražské metropolitní oblasti v ranní špičce pracovního dne v únoru 2024.....	46
Mapa 6 Časová dostupnost centra Prahy kombinací auta a vlaku z obcí Pražské metropolitní oblasti v ranní špičce pracovního dne v únoru 2024.....	47
Mapa 7 Rychlejší dopravní prostředek při cestě z obcí Pražské metropolitní oblasti do Prahy v ranní špičce pracovního dne v únoru 2024 (dopravní prostředek vybírán pouze z možnosti auto x auto+vlak).....	48

Mapa 8 Změna cestovního času z obcí Pražské metropolitní oblasti do Prahy při využití kombinace auta a vlaku oproti přímé cestě autem v ranní špičce pracovního dne v únoru 2024	49
---	----

Seznam tabulek

Tabulka 1 Nádraží s nejvyšším potenciálem pro parkování u nádraží v Pražské metropolitní oblasti	50
---	----

Seznam příloh

Příloha 1: Autorizovaný přepis rozhovoru se starostou obce Zeleneč, Ing. Vítem Šikýřem	87
Příloha 2: Vyjádření starosty města Český Brod, Mgr. Tomáše Klineckého.....	89
Příloha 3: Vyjádření starostky města Libčice nad Vltavou, Ing. Petry Peleškové.....	91
Příloha 4: Vyjádření starosty města Černošice, Mgr. Filipa Kořínka	93
Příloha 5: Vyjádření starosty města Roztoky u Prahy, Mgr. Jaroslava Drdy	94
Příloha 6 Vyjádření starostky obce Husinec, Mgr. Michaely Peigerové.....	95
Příloha 7: Vyjádření starostky města Beroun, RNDr. Soni Chalupové.....	97
Příloha 8: Vyjádření starostky obce Úholičky, Ing. Terezie Kořínkové	98
Příloha 9: Vyjádření starosty města Neratovice, Ing. Romana Kroužeckého.....	99
Příloha 10: Vyjádření neuvolněného místostarosty města Lysá nad Labem, pana Vladislava Šplíchala	100
Příloha 11: Vyjádření Anežky Růžičkové, vedoucí oddělení investic v Odboru investic a dopravy při Městském úřadu Úvaly	101
Příloha 12: Vyjádření starosty města Říčany, Ing. Davida Michaličky	102
Příloha 13: Vyjádření starosty obce Světice, Ing. Pavla Kyzlinka	103
Příloha 14: Vyjádření starosty obce Čerčany, JUDr. Mgr. Michala Tupého.....	106

Úvod

Pravidelná dojíždka do zaměstnání či škol mimo své bydliště je běžnou realitou našich životů. Na základě dojíždky se vymezují přirozené regiony, které mají své středisko a zázemí. Nejvýraznějším střediskem v rámci České republiky je hlavní město Praha. Podle Výběrového šetření pracovních sil ČSÚ každý den do Prahy za prací nebo do škol dojíždí téměř 190 tisíc lidí. Nejčastěji do Prahy cestují lidé ze Středočeského kraje (téměř 145 tisíc lidí).

Pro každodenní cesty do Prahy mohou lidé využívat individuální dopravu (nejčastěji automobil) nebo spoje veřejné dopravy. Nabídku veřejné dopravy v zázemí Prahy v současnosti tvoří autobusové nebo železniční spoje. Cestování vlastním autem je pravděpodobně pro většinu lidí komfortnější a přináší mnohé praktické výhody, ale se stále rostoucí oblibou automobilové dopravy přichází problémy s kapacitou silniční sítě a parkovacích míst na území hlavního města. Každodenní realitou se stává tvoření kolon na hlavních silničních tazích a problémy se zaparkováním uvnitř Prahy. Tyto problémy se nedotýkají jen dojíždějících, ale dopadají i na pražské rezidenty. Důsledkem vysokého podílu automobilové dopravy ve městě jsou také environmentální problémy.

Diskutovaným řešením zmíněných problémů je zřizování záchytných parkovišť u železničních stanic, stanic metra, autobusových nebo tramvajových zastávek dále od centra hlavního města. Tato parkoviště umožňují dojet k významnému přestupnímu bodu svým vlastním automobilem, a dále do centra města pokračovat spoji veřejné dopravy. Pro cestujícího zůstává zachována část výhod spjatá s individuální dopravou a zároveň dochází k odlehčení silniční sítě v hlavním městě. Parkoviště typu P+R jsou na území Prahy zřizována již od roku 1997 a mají své místo v pražském dopravním systému. Tato parkoviště jistě přispívají k omezení provozu v centru Prahy, mnohé problémy spojené s vysokou zátěží automobilové dopravy se však již vyskytují i v okrajových zónách Prahy nebo i za městem na centripetálních silničních tazích. Zatím jen okrajově byla v odborné literatuře řešena problematika zřizování těchto parkovišť i za hranicí Prahy, v širším zázemí města. Tato parkoviště by mohla omezit silniční dopravu nejen v centru Prahy, ale i v jejím širším okolí. Vzhledem ke kapacitním možnostem jednotlivých druhů dopravy dává smysl vázat tato parkoviště na železniční dopravu.

Cílem této práce je zjistit, jaký je potenciál dojíždky z obcí Pražské metropolitní oblasti do hlavního města s využitím kombinace auto +vlak a následně vymezit nejvhodnější místa pro

vznik parkovišť P+R. Pro tyto účely je třeba odpovědět na výzkumné otázky: z jakých obcí se nejvíce vyplatí cestovat do Prahy kombinací auta a vlaku? u kterých současných železničních stanic je nejvyšší potenciál pro parkování? Součástí výzkumu bude také zjištění aktuální situace v regionu, a tudíž nebude opomenuta otázka: Co brání rozvoji záchytných parkovišť v regionu? a pokud budou zjištěny relevantní překážky a podaří se zodpovědět položené otázky, bude možno zhodnotit význam záchytných parkovišť pro budoucí rozvoj dopravního systému v okolí Prahy.

V práci budou syntetizovány kvalitativní a kvantitativní výzkumné metody. Ke zpracování práce bude využito široké spektrum informačních zdrojů. Hlavní teoretické poznatky budou vycházet z odborné literatury a statistických dat, doplňkově budou využity i mediální výstupy (zpravodajství apod.), které poslouží spíše jako doklad relevance či aktuálnosti řešeného problému. Dále také budou prostudovány strategické dokumenty vybraných obcí. Kvalitativní výzkum bude postaven na rozhovorech nebo písemných vyjádřeních zástupců dostupného vzorku obcí. Protože se jedná o problematiku s velkým prostorovým významem, bude také provedena prostorová analýza, k níž budou využity mapové zdroje (včetně autorem vytvořených).

V první části práce bude provedena komplexní rešerše odborné literatury, která vysvětlí aktuálnost a relevanci výzkumných otázek a cílů. Nejprve budou vysvětleny základní pojmy a klíčové koncepty relevantní pro tento výzkum. Dále budou charakterizovány zkoumané dopravní systémy, jejich charakteristické vlastnosti a specifika. Dále budou objasněny problémy s individuální dopravou ve městech, které jsou hlavním důvodem, proč tato práce vzniká. v další části bude prostorově vymezen zkoumaný region (Pražská metropolitní oblast) a tento region bude charakterizován na základě pro tuto práci relevantních ukazatelů. v poslední kapitole teoretické části práce budou vysvětleny teoretické základy systému P+R a bude vysvětleno, proč by tento systém mohl být řešením problémů ve městě.

Pro dosažení cílů praktické části bude nutné zjistit počet lidí, kteří z jednotlivých obcí cestují za prací do Prahy a srovnat časovou dostupnost jednotlivých obcí na základě použitého dopravního prostředku nebo kombinace dopravních prostředků. Poté bude provedena analýza zjištěných dat. Součástí datové analýzy budou četné mapové výstupy vytvořené pomocí softwaru ArcGis Pro, které umožní na základě zjištěných dat provést prostorovou analýzu. Na základě datové a prostorové analýzy bude možné částečně opovědět na výzkumné otázky – budou zjištěny obce, ze kterých se nejvíce vyplatí pro dojížděku do Prahy využít kombinaci auta a vlaku a budou zjištěna nádraží s nejvyšším potenciálem pro parkování, tedy potažmo

pro vznik záchytných parkovišť. k ještě přesnějším výsledkům bude potřeba pro místa s největším potenciálem pro parkování u nádraží zjistit, jaká je zde současná situace ohledně záchytných parkovišť, zda obce s tímto způsobem dopravy počítají nebo nikoliv. To bude zjištěno komunikací se zástupci obcí a dále studiem různých strategických dokumentů jednotlivých obcí apod. Poté bude možné odpovědět na otázku, která místa jsou pro zřízení záchytných parkovišť skutečně vhodná, jaké překážky zřízení parkovišť brání a určit význam parkovišť P+R v budoucnu.

1. Základní pojmy z dopravně-geografického hlediska

Dříve než bude vysvětlena samotná problematika, je vhodné se seznámit se základní terminologií oboru geografie dopravy, do kterého tato práce spadá.

1.1. Doprava obecně

Doprava se řadí mezi nejvýznamnější lidské aktivity a potřeby, které významně ovlivňují naše každodenní životy. Zcela obecně lze dopravu podle Krafta (2015, s.11) definovat jako „*záměrnou a organizovanou činnost spojenou s přepravou osob, nákladů, zpráv a informací na zemském povrchu.*“ Vzhledem k naší potřebě zajistit přepravu osob, zboží a informací je doprava jedním z předpokladů pro fungování naší společnosti. Závislost na dopravě stále vzrůstá (Kraft 2015). Doprava překonává bariéry v prostoru a díky vzniklým dopravním interakcím integruje jednotlivé složky národního bohatství a determinuje jejich prostorové rozmístění. Důsledkem je územní dělba práce, kdy se jednotlivé regiony zaměřují na činnost, pro níž mají lokalizační předpoklady (Kraft 2015).

Tradičně bývala doprava předmětem studia buďto technických věd (ty zkoumají především technologické možnosti dopravních prostředků a infrastruktury), nebo věd ekonomických, jež zkoumají její ekonomické dopady. Teprve v posledních desetiletích se o dopravu významněji zajímají společenské vědy, které reagují na skutečnost, že doprava stále více vstupuje do našich životů a stává se příčinou i důsledkem mnoha společenských jevů (Kraft 2015).

Dopravu tvoří tři základní složky. Jsou to: dopravní prostředky, dopravní cesty a dopravní zařízení. Dopravními prostředky jsou souhrnně nazývána pohyblivá zařízení, kterými je uskutečňována přeprava (Brinke 1999). Dělit je můžeme buďto na pozemní, vzdušné a vodní nebo podle jiného kritéria na nákladní a osobní (Kraft 2015). Dopravní cesta je prostor upravený pro pohyb dopravních prostředků. Příkladem uměle vytvořených dopravních cest jsou silnice nebo železnice (Brinke 1999). Podle Krafta (2015) jsou dopravní cesty hlavním parametrem kvality a vyspělosti dopravních systémů. Za dopravní zařízení se považují technické objekty s dopravní funkcí. Může jít například o letiště, nádraží, zastávky, přístavy aj. (Brinke 1999).

1.2. Doprava jako předmět studia geografie

Tradičně je doprava kvůli svému významnému prostorovému významu také předmětem studia geografie. Geografie dopravy je dílčí disciplínou v rámci socioekonomické geografie, „*která se zabývá pohyby osob, nákladů a informací, a to v širokém společenském*

i fyzickogeografickém kontextu“ (Seidenglanz 2008, cit. v Kraft 2015, s. 15). Geografie dopravy studuje dopravní objekty, jevy a procesy. Ty sleduje jak v prostoru, tak i v čase a sleduje jejich interakce s dalšími složkami krajinné sféry (Mirvald 1999). Geografie dopravy se jako samostatný vědní obor vyvíjí od 20. let 20. století (Kraft 2015). Tradičním předmětem studia je například způsob dopravy v prostoru, závislost dopravy na přírodních podmínkách, provázanost rozvoje dopravy se sídelní a ekonomickou strukturou území nebo význam dopravy pro regionální rozvoj. Rychle se měnící svět si vyžádal vznik nových výzkumných témat. Těmito tématy jsou např. časové a prostorové chování jednotlivých sociálních skupin, souvislosti mezi rozvojem mobility a životním stylem, problematika mobility v periferních oblastech atd. Stále více aktuální se stává problematika vlivu dopravy na životní prostředí, o níž bude ještě v práci napsáno (Kraft 2015).

1.3. Základní terminologie geografie dopravy

Nyní bude vysvětlena základní terminologie užívaná v geografii dopravy. Uvedeny jsou pojmy relevantní pro tuto práci.

Význam pojmu „dopravní cesta“ byl již výše popsán. Dopravní cesty spolu s dopravními zařízeními tvoří komunikaci. Je-li po dopravní cestě konkrétním druhem dopravního prostředku uskutečňováno pravidelné spojení mezi dvěma nebo více místy, mluvíme o dopravní lince. Svazek dopravních linek tvoří dopravní tah. Místa na dopravních cestách, kde dochází v osobní dopravě k nástupu a výstupu cestujících, nazýváme dopravní body. Obecně se jim též říká stanice nebo zastávky (Brinke 1999). Česká železniční terminologie rozlišuje mezi stanicí a zastávkou – železniční stanice musí mít kolejové rozvětvení a dopravnu – v této práci však bude v souladu s vyhláškou č. 175/2000 Sb. používán jednotný pojem „stanice“ pro všechny železniční dopravní body.

Pokud se v dopravním bodě sbíhají alespoň tři dopravní cesty, jde o dopravní uzel. Dopravní uzly jsou nezdědkou předmětem studií nejen dopravních geografů. Dopravní uzly většinou vznikají ve středních a velkých sídlech, jsou však i případy, kdy se z různých důvodů stane dopravním uzlem i menší sídlo, což má vliv na další vývoj tohoto sídla (Brinke 1999).

Systém vzájemně propojených dopravních cest a uzlů tvoří dopravní síť. Obecně tvoří dopravní síť cesty a uzly různého druhu, ale často se vymezují sítě obsahující pouze dopravní cesty a uzly stejného druhu, např. síť silniční, železniční apod. (Brinke 1999)

Významnými ukazateli jsou frekvence a rychlost dopravy. Frekvence dopravy je počet dopravních prostředků projíždějících určitým úsekem dopravní cesty za určitou časovou

jednotku. Rychlost dopravy udává rychlost dopravního prostředku v určité části dopravní cesty. Rychlost dopravy je v nepřímé úměře s dopravní vzdáleností. Dalším významným ukazatelem je dopravní poloha. Dopravní polohou určitého místa je myšlena nejen poloha vůči dosavadní síti dopravních cest, ale i vůči předpokladům vzniku nových dopravních cest (Brinke 1999). Dopravní poloha patří mezi významné faktory při určování relativní geografické polohy místa (Mirvald 1999).

1.4. Klíčové koncepty geografie dopravy

Geografie dopravy stojí na dvou klíčových konceptech – dopravní dostupnosti (akcesibilitě) a mobilitě (Mirvald 2015).

1.4.1. Dopravní dostupnost

Dopravní dostupnost (akcesibilita) lze nejnadhěji definovat jako snadnost dosažení určitého místa na Zemi. Lze ji měřit hlavně pomocí vzdálenosti, času a cestovních nákladů (Kraft 2015). Mirvald (1999) mezi významné ukazatele zahrnuje také počet spojů. Největší vliv na dostupnost má geografická poloha, vzdálenost dopravních uzlů a charakteristika dopravní sítě. Dostupnost je významným faktorem geografické organizace společnosti (Hudeček 2010). Dopravní dostupnost je významným činitelem exponovanosti místa v sídelním systému, překonává prostorové nerovnosti a přispívá k vzniku nových prostorových potenciálů (Kraft 2015). Místa s efektivnějším napojením na kvalitní dopravní infrastrukturu mají lepší podmínky pro svůj rozvoj. Proto se dopravní dostupnost stává významným nástrojem regionální politiky (Kraft 2015).

Mirvald (1999) rozděluje dopravní dostupnost na dostupnost vzdálenostní, časovou a frekvenční. v této práci hraje prim časová dostupnost, tedy časová dosažitelnost určitého místa. Časová dostupnost má tu vlastnost, že vede k pomyslnému smršťování prostoru (Hudeček 2010) a tudíž její zlepšení má významný potenciál regionálního rozvoje. v potaz bude vzata i dostupnost frekvenční, tedy frekvence spojů veřejné dopravy. Zmíněna bude také vzdálenostní dostupnost, tedy tvrdá metrická vzdálenost. Jen okrajově bude prověřována role cestovních nákladů.

Ačkoliv tato práce se nezabývá sociální problematikou, nemělo by zůstat nezmíněno, že dopravní dostupnost je také předmětem studií spjatých se sociální a ekonomickou situací jednotlivců a rodin. Obecně se ukazuje, že potíže s nezaměstnaností většinou neplynou z nedostatku příležitostí, ale z jejich špatné dopravní dostupností (Hornák 2012).

1.4.2. Prostorová mobilita

Prostorová mobilita znamená schopnost pohybu mezi různými lokacemi. Jde o významnou složku lidské činnosti utvářenou pohybem osob, zboží, kapitálu a informací v geografickém prostoru (Kraft 2015). Je přirozeným důsledkem diferenciací geografického prostoru. Hlavním předmětem zájmu geografie dopravy je intenzita pohybu osob, která je spjata s pracovními a obslužnými vztahy v rámci sídelního systému.

Klíčovými faktory intenzity prostorových interakcí jsou komplementarita a transferabilita. První slovo znamená vzájemnou doplňkovost míst – jedno místo má něco, co druhé nemá, ale chce nebo potřebuje. Nedostatky jednoho místa jsou tedy kompenzovány přebytky místa druhého. Nesmí však být opomenuto, že prostorové interakce nejsou tvořeny jen dvěma body, ale že do tohoto procesu vstupují i další mezilehlé body, které mohou sílu vzájemné interakce snižovat (Kraft 2015). Transferabilita je obtížnost pohybu z jednoho místa do druhého. Je závislá například na vzdálenosti, dopravní infrastruktuře, času a finančních nákladech potřebných k uskutečnění přesunu (Kraft 2015).

1.4.3. Dojíždka za prací

Dojíždka za prací je jeden z projevů mobility obyvatelstva. Je to periodický pohyb ekonomicky aktivních obyvatel vyplývající z rozdílné polohy místa bydliště a místa pracoviště. Tento pohyb se vyznačuje relativní pravidelností. Podobným jevem je dojíždka do škol (Kunc, Toušek 2008). Tyto pohyby utvářejí podobu regionálních sídelních systémů. Zároveň je dojíždka do zaměstnání průvodním jevem suburbanizace (Mulíček 2008). Významným, byť nepravidelným pohybem v rámci sídelního systému, je dojíždka za službami, jelikož i služby bývají v prostoru rozmístěny nerovnoměrně (Seidenglanz 2008).

Suburbanizace je součástí procesu vývoje měst. Projevuje se stěhováním obyvatelstva a některých jeho aktivit z jádra města do zázemí (Ouředníček 2003). v zásadě jde o proces rozrůstání města do původně venkovské krajiny. v českém prostředí vznikají nové typy zástavby v rámci již existujících struktur (Sýkora 2003). Jedná se o poměrně komplexní proces přinášející změny ve využití území, architektuře, infrastruktuře, mění se také sociální struktura obyvatelstva (Ouředníček 2003). k rozvoji suburbanizace dochází od konce 19. století, kdy rozvoj železniční dopravy umožnil místo bydliště a pracoviště od sebe oddělit větší vzdáleností. Dalším mezníkem pak byla dostupnost osobního automobilu pro široké vrstvy obyvatelstva (Sýkora 2003). k dalšímu posílení suburbanizace dochází od 90. let 20. století (Ouředníček 2003).

Vztah mezi suburbanizací a dopravou je oboustranný. Suburbanizační proces by se patrně nerozvinul bez rozvoje dopravních sítí. Dříve byla příměstská sídla rozmístěna zejména kolem železnice, ale s rozvojem automobilismu se rozrostla do všech směrů, přičemž je patrné určité upřednostnění dálničních linií. Doprava tedy umožnila suburbanizaci, ale zároveň suburbanizační proces produkuje poptávku po další dopravě (Urbánková, Ouředníček 2006). Tato oboustrannost, která v sobě skýtá příslovečnou otázku, zda byla dříve slepice nebo vejce, je pravděpodobnou příčinou toho, proč podle Marady a kol. (2010) některé studie o vlivu dopravní infrastruktury nebyly dostatečně průkazné.

Závislost zázemí na pravidelných a častých kontaktech s jádrem sídelního systému se projevuje vysokým nárůstem dopravní intenzity. v důsledku suburbanizace se zvyšuje nákladnost dopravy, prodlužuje se délka pravidelných tras i doba cestování, dále se zvyšuje počet jízd vykonaných automobilem. Častým důsledkem je zhoršení životního prostředí v suburbiích i v jádru (Urbánková, Ouředníček 2006). To vše je opět důsledek vzájemného procesu, kdy dochází k alokaci progresivních odvětví ekonomiky do větších středisek. Vyšší platy zaměstnanců pak umožňují vyšší náklady na dojížděku, mnohdy však nejsou dostatečně vysoké na to, aby si zaměstnanec mohl dovolit bydlení přímo v místě pracoviště. Vzniká tak suburbánní zóna vyznačující se významnou závislostí na jejím jádru a intenzivními pohyby mezi jádrem a touto zónou (Marada a kol 2010). Do budoucna se očekává růst mobility obyvatelstva, a tedy i zvyšování denních dojížděkových vzdáleností (Muliček 2008).

V České republice se dojížděka za prací sleduje pravidelně prostřednictvím Sčítání lidu, domů a bytů, které se koná každých deset let. Poslední sčítání proběhlo v roce 2021 a poskytlo podrobné údaje o směrech, vzdálenostech, formách a struktuře dojížděkových proudů na úrovni obcí, okresů a krajů. Tyto údaje budou stěžejním podkladem pro praktickou část této práce.

1.4.4. Příměstská doprava

Pro potřeby (nejen) dojížděky za prací a do škol z regionu do spádového města funguje příměstská doprava. Její součástí jsou veškeré přepravní vztahy odehrávající se mezi centrem města a jeho aglomerací (Kubát a kol. 2007). Systém příměstské dopravy tedy má centricky-dostředný charakter (Štěrbá, Pastor 2005). Typické je paprskovité uspořádání linek (Kubát a kol. 2007). Pro příměstskou dopravu je také typická provázanost jednotlivých dopravců a dopravních systémů, která vede ke vzniku integrovaného dopravního systému.

Příměstská doprava v okolí Prahy sestává z autobusových a železničních linek, které uvnitř Prahy navazují na městskou dopravu tvořenou linkami metra, tramvají a autobusů. Pražská integrovaná doprava (PID) v současnosti funguje na základě spolupráce Regionálního organizátora Pražské integrované dopravy (ROPID) a Integrované dopravy Středočeského kraje (IDSK). Ačkoliv k integraci první příměstské linky do systému PID došlo již v roce 1995, systém se rozšiřoval i s ohledem na různé politické neshody jen velmi pomalu. Až se vznikem IDSK v roce 2017 došlo k výraznému urychlení integračního procesu a v současnosti (2024) je již integrace téměř úplná. Do systému PID jsou integrovány všechny pravidelné železniční spoje na území Prahy a Středočeského kraje s výjimkou některých komerčních dálkových spojů vyžadujících povinnou rezervaci míst k sezení. Dále je do systému integrována v podstatě veškerá autobusová doprava ve Středočeském kraji (výjimkou jsou MHD některých měst) a místy integrace pokračuje za hranice Středočeského kraje (v prosinci 2023 byla zprovozněna plně integrovaná linka PID z Prahy až do Karlových Varů). Integrace se projevuje jednotným číslováním linek, informačním systémem i tarifem. Tarif PID lze využít v podobě jednorázových časově omezených jízdenek i předplatných kupónů. Systém je založen na rozdělení integrované oblasti do tarifních pásem, které jsou tvořeny soustřednými kruhy kolem Prahy. v případě železničních linek si může cestující vybrat mezi tarifem dopravce a tarifem PID, přičemž tarif PID poskytuje možnost na jednu jízdenku pokračovat i dalšími typy dopravy integrovaných do PID. Se zavedením mobilní aplikace PID padla poslední bariéra využití toho systému, kdy nebylo možné na některých nádražích jízdenku PID zakoupit (PID 2023).

1.5. Charakteristika dopravní sítě v ČR

Řešíme-li problematiku pravidelné přepravy osob v České republice na větší vzdálenosti, má smysl se zabývat železniční a silniční dopravou. Jiné menšinové způsoby přepravy (např. lodní doprava) nejsou pro tuto práci relevantní.

Dopravní systém Česka se vyznačuje v celosvětovém porovnání velmi hustou dopravní sítí (Brinke 1999), zejména sítí železniční, kde patříme (při nezapočtení extrémně malých států) na druhé místo celosvětového žebříčku (UNECE 2021). Oproti tomu kvalitou dopravní sítě pokulháváme za západoevropskými státy. Silniční síť dokonce patří z hlediska kvality k nejhorším v Evropě (The Global Economy 2019).

1.5.1. Železniční doprava

Železniční doprava je prvním zcela mechanizovaným odvětvím dopravy (Kunc, Krylová 2005). Vývoj železnice na našem území nebyl výrazně opožděn oproti prvním železničním tratím světa (Mirvald 2000). První železniční trať na našem území byla Severní dráha císaře Ferdinanda, která vedla z Vídně přes Břeclav do Brna. Do pravidelného provozu byla uvedena v roce 1839 (Kunc, Krylová 2005). Tato trať byla původně jen odbočkou hlavní trati z Vídně do Haliče, jejíž první úsek z Břeclavi do Přerova byl zprovozněn v roce 1841. Ještě téhož roku byla trať prodloužena do Olomouce (Kunc, Krylová 2005). Právě z Olomouce přijel roku 1845 přes Českou Třebovou, Pardubice a Kolín první vlak do Prahy. Do roku 1851 byla realizována stavba spojovací tratě z Brna do České Třebové a zároveň byla postavena trať z Prahy na sever přes Ústí nad Labem a Děčín do Drážďan. v dalších třiceti letech byla postupně napojena města v jižních a západních Čechách, čímž vznikla hlavní kostra současné železniční sítě (Mirvald 2000). Zatímco první železniční tratě měly primárně převážet náklad na velké vzdálenosti, v další etapě (po roce 1900) vznikaly tzv. lokálky, které napojovaly centra těžby, průmyslové podniky, zemědělské lokality apod. na hlavní železniční síť. Rozvoj železnice tak usnadnil pohyb zboží na velké vzdálenosti, a tím umožnil specializaci regionů jen na určité komodity (Kunc, Krylová 2005).

Důvody stavby prvních železnic spočívaly zejména v nákladní dopravě (Pospíšilík a kol. 2001, cit. v Kunc, Krylová 2005). Důsledkem toho byly zvláště u menších sídel tratě vedeny daleko od centra obcí, čímž jsou dodnes limitovány možnosti využití v osobní dopravě. Na druhou stranu v některých případech došlo postupně k rozšíření zástavby směrem k železniční trati.

Města ležící na hlavních tratích byla rázem zvýhodněna oproti sídlům, jež ležela stranou. Rázem tak vzrostla vertikální geografická poloha napojených měst v sídelním systému. To je příklad třeba Pardubic, které zaznamenaly ekonomický rozvoj díky výhodnému napojení na železniční síť, zatímco rozvoj do té doby významnější Chrudimi se zpomalil (Marada, Květoň, Vondráčková 2006). Podobně přinesla železnice impuls pro rozvoj Ostravy na úkor do té doby rozvinutější Opavy (Kunc, Krylová 2005). Rozvoj železnice se tak stal jednou z příčin významných regionálních rozdílů a ovlivnil další podobu polarizace sídelního systému ve smyslu teorie jádra a periferie (Kunc, Krylová 2005).

Důsledkem primárně průmyslového účelu stavby železnice v 19. století je nerovnoměrné rozmístění železničních tratí na našem území. Proto v silně industrializovaných regionech na

severu Čech a Moravy je hustota železniční sítě větší než v méně industrializovaných regionech. (Kraft 2015).

V průběhu 20. století si železnice udržela svůj význam v nákladní dopravě, postupně však železnice nabyla velkého významu i pro přepravu osob. Po pádu socialismu v roce 1989 došlo k oslabení významu železnice v osobní i nákladní dopravě na úkor silniční dopravy.

v současné době přepravní výkony železniční dopravy opět rostou. Příčinou je hlavně postupná modernizace železniční infrastruktury a stavba tranzitních koridorů. Přesto je téměř každoročně ukončován provoz na některých nerentabilních tratích (Kraft 2015).

Dalším trendem posledních dvou desetiletí je vznik integrovaných dopravních systémů, kdy jsou železniční spoje zapojovány do systému městské a příměstské dopravy. To se projevuje stavbou nových stanic nebo posunem stávajících blíže dopravním uzlům (pří)městské dopravy, větší časovou koordinací spojů (návaznost mezi spoji, odstranění souběhů), zejména pak společným tarifem, který umožňuje použít stejný jízdní doklad při cestě vlakem i spojem (pří)městské dopravy. Dalšími průvodními jevy integrovaných dopravních systémů bývá společný systém číslování a značení - např. stejný grafický design označků zastávek, informačních tabulí, popřípadě i nátěru vozidel apod. v integrovaném dopravním systému nemusí cestující rozlišovat mezi jednotlivými dopravními systémy a už vůbec ne mezi jednotlivými dopravci (Vančura 2008). v současnosti na českých železnicích existuje 13 krajských integrovaných dopravních systémů (České dráhy 2023).

Železniční doprava je více limitovaná přírodními bariérami a socioekonomickými podmínkami než silniční doprava. Technické charakteristiky železniční infrastruktury nedovolují velkou flexibilitu vůči krátkodobým změnám. Naopak nespornou výhodou železniční dopravy je nižší energetická náročnost, nižší dopady na životní prostředí a větší kapacita (Mirvald 2000).

1.5.2. Silniční doprava

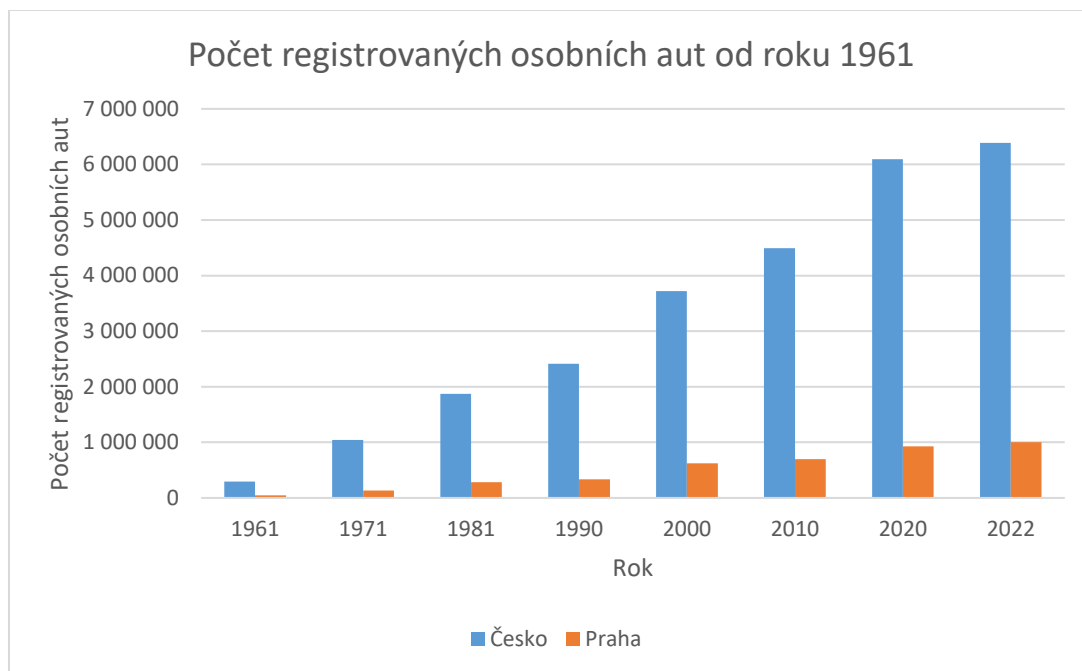
Moderní silniční doprava spojená s provozem automobilů se začala postupně rozvíjet od přelomu 19. a 20. století. k mohutnému rozvoji automobilové dopravy dochází od 20. let 20. století a druhá polovina 20. století se již považuje za éru automobilů. s rozvojem silniční dopravy začala železnice ustupovat do pozadí (Kraft 2015).

Silniční doprava je v Česku nejrozvinutějším dopravním systémem, dominuje jak v osobní, tak v nákladní dopravě (Kraft 2015). Celková délka naší silniční sítě je 55 862 km.

Problémem je malý podíl dálnic a rychlostních silnic – 1 363 km (Statistická ročenka dopravy

2022). Ty propojují především hlavní centra osídlení a jsou také významně využívány tranzitní dopravou (Kraft 2015).

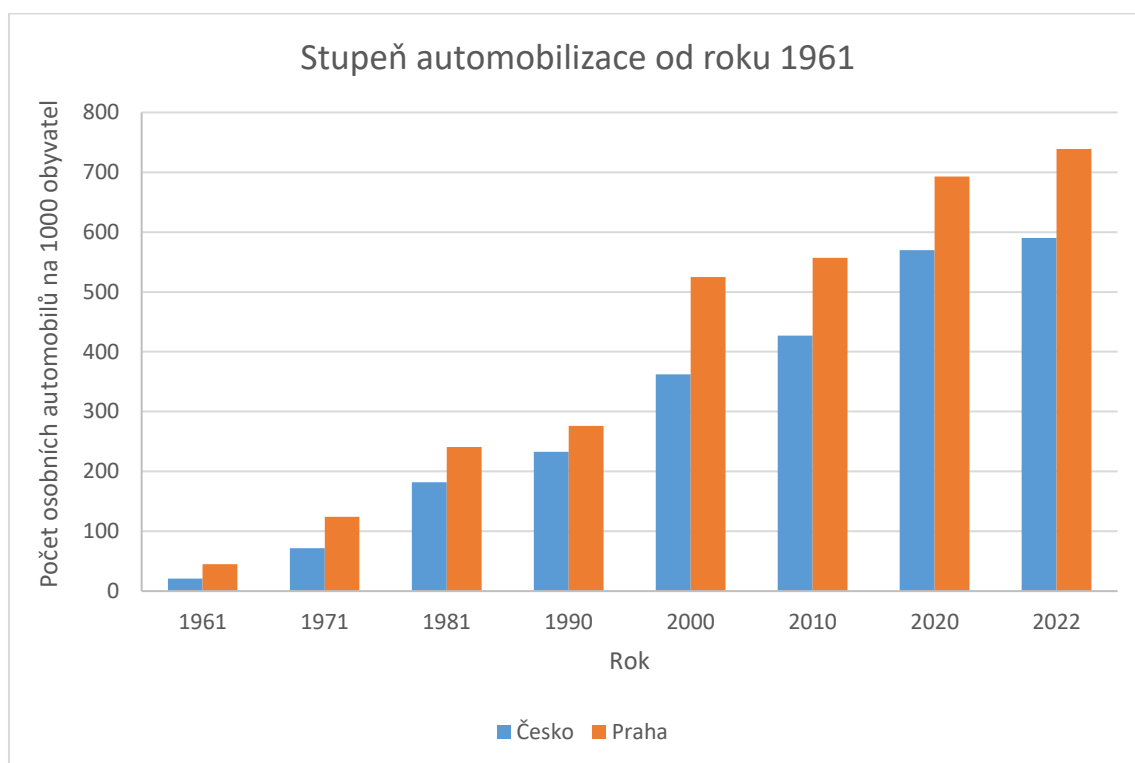
Graf 1 Počet registrovaných osobních aut v Česku v letech 1961-2022



Zdroj: Ročenka dopravy 2022 (TSK hl. m. Prahy)

Významným statistickým ukazatelem je stupeň automobilizace (viz **Graf 2**), který udává počet osobních aut na tisíc obyvatel daného území. Stupeň automobilizace na naše území setrvale roste. v současnosti je stupeň automobilizace v ČR na hodnotě 582,4, což znamená, že připadá jedno auto na 1,72 obyvatele. Situace se liší v jednotlivých krajích, ale výrazně vybočuje pouze Praha, kde je stupeň automobilizace na hodnotě 729,3, což představuje 1 auto na 1,38 obyvatele (Ročenka dopravy 2022; Počet obyvatel v obcích 2023). Přitom průměrná obsazenost osobního automobilu na území Prahy se dlouhodobě pohybuje na hodnotě 1,3 osoby (Ročenka dopravy 2022).

Graf 2 Vývoj stupně automobilizace v Česku v letech 1961-2022



Zdroj: Ročenka dopravy 2022 (TSK hl. m. Prahy)

Vlivem rozvoje silniční dopravy dochází k významnému vylepšení dostupnosti jednotlivých míst (díky možnosti cestovat v podstatě ode dveří ke dveřím), což vede k prostorové dekoncentraci obyvatelstva i ekonomických aktivit. Právě rozvoj automobilové dopravy má značný vliv na proces suburbanizace a růst aglomerací. Díky rozvoji automobilové dopravy také značně vzrostla mobilita obyvatelstva (Seidenglanz 2008, In: Toušek, Kunc, Vystoupil 2008).

Výhodou silniční dopravy je menší závislost na přírodních bariérách i socioekonomických podmínkách. Výsledkem je obvykle nižší deviatilita silničních cest, a tedy i lepší časová dostupnost. Další výhodou je mnohem hustší dopravní síť, která umožňuje cestování takřka od domu k domu. Navíc silniční doprava je oproti kolejové dopravě výrazně flexibilní. Negativem jsou vysoké externí náklady, mezi které se počítá např. vysoká spotřeba energie, náklady na údržbu sítě a environmentální dopady. Další problém představuje ve srovnání s jinými druhy dopravy enormní zábor ploch (Kraft 2015).

1.6. Preference cestujících při volbě dopravního prostředku

Přepravní dělba práce, a tedy i studium faktorů, které mají vliv na dopravní chování osob, je dlouhodobým tématem vědeckých výzkumů v oblasti dopravy (Koukal 2017). Podle Lonacar-Lucassiho (1998, cit. v Koukal 2017) lze tyto faktory rozdělit na tvrdé a měkké. Tvrdé faktory

jsou objektivní a lze je snadněji kvantifikovat, měkké faktory jsou velmi individuální, závislé na subjektivním vnímání cestujícího. Mezi tvrdé faktory můžeme zařadit například čas strávený na cestě, finanční náklady na cestu, dostupnost dopravního systému, četnost spojů, flexibilitu, parkovací možnosti v cílové destinaci, spolehlivost a bezpečnost. k měkkým faktorům můžeme zařadit například pohodlí během přepravy, osobní preference, prestiž nebo zvyk. Všechny tyto faktory hrají svojí roli při volbě dopravního prostředku. Jejich význam je do značné míry závislý na osobnostních charakteristikách cestujícího, jako je například socioekonomický status, životní styl, věk apod. (Koukal 2017)

Cestovní čas hraje při volbě dopravního prostředku stěžejní roli. Skládá se ze samotného času a přímého užitku z něj. Je rozčleněn do 4 etap: pěší chůze z domu k zastávce dopravního prostředku, čekání na vozidlo, jízda ve vozidle a následná chůze z výstupní zastávky do cílové destinace. Tyto etapy mohou být navýšeny o přestupy mezi jednotlivými vozidly (Koukal 2017). Odborné studie ukazují (např. Zwerts a kol. 2012, Rotaris a kol. 2012, cit. v Koukal 2017), že úspore cestovní doby přikládají nejvyšší hodnotu lidé v produktivním věku. Proto je časové hledisko pro pracovní dojížďku významné.

2. Problémy s individuální dopravou ve městech

2.1. Specifika městského prostoru ve vztahu k dopravě

Městský prostor se vyznačuje velkou hustotou zalidnění a také koncentrací pracovních příležitostí i různorodých služeb. Proto není překvapující, že města charakterizuje velké množství dopravních komunikací a uzlů a také obecně vyšší intenzita dopravy. Pro městský prostor je typické využívání dopravy na krátké vzdálenosti. Městská dopravní síť je charakteristická významnou závislostí a provázaností jednotlivých dopravních cest, proto je také vyžadována vzájemná koordinace jednotlivých složek dopravy. Při plánování dopravní infrastruktury se nepočítá pouze s hromadnou a automobilovou dopravou, ale význam mají i nemotorové dopravní prostředky (kola, koloběžky apod.). Původní centra měst mnohdy středověkého původu ani sídlištní zástavba druhé poloviny minulého století však nebyla projektována na současný objem dopravy. Proto se stále rostoucí intenzitou dopravy dochází k přetížení dopravních komunikací (důsledkem jsou dopravní zácpy) a zároveň nastávají problémy se zaparkováním aut. Nabídka veřejná dopravy mnohdy nedovede být natolik atraktivní, aby dostala lidi z aut do veřejných dopravních prostředků (Brůhová- Foltýnová 2009).

2.2. Problémy spojené s vysokou dopravní zátěží

Výše uvedené skutečnosti jsou příčinnou problémů s parkováním, které jsou jedním z nejpalčivějších problémů pražské dopravy, jak dokládají mimo jiné průzkumy společnosti STEN/MARK (Za volantem 2018). Problémy s parkováním si vyžádaly zavedení zón placeného stání. Tento systém má za cíl regulovat parkování ve vybraných částech města a zlepšit dostupnost parkovacích míst pro rezidenty. Dalším opatřením je zavádění parkovacích míst P+R, které mají omezit vjezd automobilů do centra města (Portál hlavního města Prahy 2023).

Dalším velkým problémem jsou časté dopravní zácpy. Ty jsou spjaté s vysokým podílem aut projíždějících vnitřní částí města. Nejzatíženějším úsekem v Praze je Barrandovský most. Projede přes něj až 139 000 aut denně. Další velmi zatížené úseky jsou na Jižní spojce (úsek Chodovská-V Korytech, 5. května-Vídeňská a Průběžná-V Korytech) a na Strakonické ulici (úsek Dobříšská-Barrandovský most) (Ročenka dopravy 2022).

V současnosti se diskutuje možnost omezit vjezd do historické části Prahy (Idnes 2023), pravidelně je též diskutována možnost zavedení mýta pro vjezd do centra města (např. Portál

hlavního města Prahy 2007 nebo Praha-Město pro lidi 2023). Kritickou situaci prohlubuje neustálé odkládání dostavby Pražského okruhu, který by mohl výrazně omezit tranzit ve vnitřní části Prahy (Portál hlavního města Prahy 2023).

Vysoká intenzita dopravy představuje taktéž environmentální problémy.

2.3. Dopravní zátěž ve městech jako činitel environmentálních problémů

Emise dopravy se spalovacím motorem mají prokazatelně mutagenní a karcinogenní účinky na lidské zdraví. Jejich zálužnost spočívá v nízké míře detekce těchto emisí lidskými smysly, z toho důvodu jsme jim vystavovány nevědomky a dlouhodobě, jejich chronický účinek se na lidském zdraví často podepíše až se zpožděním (Bendl 2008).

Výše uvedené dopady na zdraví člověka samozřejmě působí i na další živé tvory. Doprava tedy představuje ohrožení biodiverzity. k tomu přispívají i zábory ploch spojené s dopravní infrastrukturou, přerušení přirozených migračních koridorů zvířat, chemické látky využívané k údržbě komunikací včetně solí apod. (Bendl 2008). Navíc uvolňování některých výfukových plynů přispívá ke vzniku kyselých dešťů (Cempírek, Široký, Nachtigall 2008).

Doprava je jedním z významných producentů emisí CO₂, a tudíž je i jedním z faktorů hojně diskutované problematiky klimatických změn (Bendl 2008).

Aktuálně je diskutovaným problémem vliv rychlosti dopravy na emise CO₂ a znečištění životního prostředí obecně. Existuje občanská iniciativa „30 pro Prahu“, za kterou stojí aktivisté z ekologického hnutí Poslední generace. Občanské hnutí „30 pro Prahu“ má celkem malý počet aktivních příznivců, ale nelze mu upřít významný mediální ohlas (Median 2023, cit. z IRozhlas 2023). Aktivisté této organizace na sebe upozorňují protestními pochody městem a zejména blokadí nejvytíženějších silničních komunikací uvnitř hlavního města (např. Idnes 2023). Tato iniciativa stojí na postulátu, že omezení dopravní rychlosti aut povede k snížení emisí CO₂. Iniciátoři předpokládají, že omezení rychlosti povede k plynulejší jízdě a zároveň k omezení tranzitu přes město (30 pro Prahu 2023). Podle studie Štěrbý a Trnky (2008) je do ovzduší nejméně škodlivin emitováno při rychlosti 60-70 km/h. Od této hranice se emise (nejen) CO₂ zvyšují spolu se snižující i zvyšující se rychlostí jízdy. Primárním účelem zmíněné studie bylo zjistit vliv dopravních omezení na emise výfukových plynů. Bendl (2008) sice doporučuje snížit dopravní rychlost (neuvádí konkrétní hodnoty), ale větší důraz klade na změnu způsobu řízení, která povede k větší plynulosti a předvídatelnosti, a tedy i bezpečnosti jízdy. Tuto změnu na rozdíl od hnutí „30 pro Prahu“ nechce prosadit legislativní cestou, ale skrze výchovu a změnu řidičské kultury. Přechod na „ecodriving“ má

být dobrovolným rozhodnutím řidiče. Autoři obou článků (Bendl 2008; Štěřba a Trnka 2008) se shodují v tom, že plynulejší způsob jízdy emituje méně výfukových plynů a je ekologicky udržitelnější.

Dalším produktem dopravy s dopadem na lidské zdraví je hluk (Bendl 2008), který působí na člověka intenzitou, délkou trvání, frekvencí a rozložením v průběhu dne. Odhaduje se, že hluk z dopravy tvoří nejméně třetinu celkového hluku (Brinke 1999). Závisí jak na dopravním prostředku, tak na vlastnostech dopravní komunikace (Cholava, Matysík 2008). v současnosti je sledována hluková zátěž u plánovaných staveb, dále jsou vytvářeny technologická opatření snižující množství hluku (Máca, Melichar 2008).

Pro úplnost nesmíme opomenout ani škody na zdraví či životě vzniklé při dopravních nehodách. Vysoká intenzita dopravy představuje i vyšší pravděpodobnost těchto nehod (Bendl 2008).

Dalším problémem spojeným s dopravní infrastrukturou je zábor ploch, které by mohly být využity k jinému účelu. Silniční doprava způsobuje mnohem větší zábor ploch než doprava železniční (Cempírek, Široký, Nachtigall 2008). Vysoký podíl záboru ploch silniční dopravy je způsobem potřebou parkovacích míst.

Bendl (2008) vidí řešení zmíněných ekologických problémů v technologickém pokroku. Dále doporučuje přesun významného množství nákladní dopravy z kamionů na železnici. Význam spatřuje také v investicích do cyklistické dopravy.

Dufek (2008) kromě technických opatření uvádí i další systémové nástroje ke snížení ekologické zátěže. Tato opatření mají společné jedno – mají za cíl zvýšit atraktivitu veřejné dopravy. Kromě preference vozidel hromadné dopravy a zvyšování komfortu cestujících v těchto vozidlech spatřuje velký význam v zavádění a rozšiřování integrovaných dopravních systémů. Za nezbytné také považuje zavádění systému „Park and Ride (P+R),“ který cestujícímu umožní přesun z místa bydliště na záchranné parkoviště, kde cestující přestoupí na vozidlo hromadné dopravy a jeho prostřednictvím absolvuje zbytek cesty (Dufek 2008). Právě tento systém je pro tuto práci klíčový a bude mu věnována pozornost v kapitole 4. Dále existuje i systém „Bike and Ride (B+R),“ ve kterém funkci automobilu nahrazuje kolo (Dufek 2008).

3. Pražská metropolitní oblast

3.1. Vymezení oblasti

3.1.1. Region

Region patří mezi základní geografické koncepty. v současnosti se prosazuje koncept regionů jako objektivně existujících v čase proměnlivých jednotek, proces regionalizace je tedy spíše jejich objevováním nežli vymezení. Předmětem regionalizace socioekonomické geografie jsou nejčastěji funkčně-vztahové neboli nodální regiony (Chromý 2009).

Nodální region se vyznačuje vnitřní polarizací prostoru. Takový region má jádro a zázemí vytvořené kolem jádra. Nejčastěji je jádrem sídlo a zázemím je plocha kolem sídla, která je k sídlu vázána z hlediska organizace prostoru. Oblasti, které jsou součástí regionu, ale jejich regionální vazby na jádro jsou málo intenzivní, se nazývají periferie. Semiperiferie je přechodová oblast, kde jsou vazby na jádro silnější než v samotné periférii. Nodální region je tedy založen na vazbách mezi jádrem a zázemím. Častým regionalizačním kritériem je dojížděka do zaměstnání (Klapka, Tonev 2008).

3.1.2. Metropolitní oblast

Metropolitní oblast nebo aglomerace je seskupení sídel, které je tvořeno větším městem a jeho zázemím. Není zřetelně definován rozdíl mezi aglomerací a metropolitní oblastí, pojem metropolitní oblast se však používá pro aglomerace velkých měst. Součástí metropolitní oblasti bývají i periferní zóny, které jsou svázány s centrem, ač nemusí mít urbanistický charakter. v Česku je vymezeno 10 aglomerací a 3 metropolitní oblasti (Kostecký, Čermák 2004).

3.1.3. Vymezení Pražské metropolitní oblasti

Vymezení Pražské metropolitní oblasti vychází z multikriteriální analýzy funkčních vztahů mezi Prahou a obcemi Středočeského kraje. Hlavní kritéria vymezení oblasti jsou:

- objem pravidelné dojížděky do zaměstnání a škol
- zóny rezidenční suburbanizace – migrace z jádrového města do jeho zázemí
- lokalizační data mobilních operátorů – bylo zjišťováno, kolik lidí z obcí Středočeského kraje tráví významnou část dne v Praze

Syntézou výše uvedených metod s přihlédnutím k potřebě územní celistvosti došlo v roce 2014 k vymezení Pražské metropolitní oblasti (Ouředníček, Nemeškal, Hampl, Špačková, Novák 2014). v roce 2022 bylo toto vymezení revidováno (RSK-SK 2024). Analytická část této práce vychází z aktuálního vymezení Pražské metropolitní oblasti.

Pražská metropolitní oblast má rozlohu asi 5 tisíc kilometrů čtverečních a na jejím území žije skoro 2,2 miliony obyvatel. v rámci českého sídelního systému jde o dominantní sídelní jádro, dosahuje více než dvojnásobných hodnot lidnatosti ve srovnání s jinými urbanizovanými oblastmi (RSK-SK 2024).

Pražská metropolitní oblast je tedy vymezena Prahou a celými obvody ORP Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Černošice, Český Brod, Kladno, Lysá nad Labem a Neratovice. Dále jsou součástí části obvodů ORP Mělník, Mladá Boleslav, Nymburk, Poděbrady, Kolín, Kutná Hora, Vlašim, Benešov, Říčany, Dobříš, Beroun, Rakovník, Slaný a Kralupy nad Vltavou.

3.2. Železniční síť Pražské metropolitní oblasti

Poznámka: Jelikož v této kapitole je opakovaně uvedeno mnoho informací, které, ač pochází z různých zdrojů, tak jsou spolu propleteny takovým způsobem, že by jejich důsledné citování znamenalo až tři citační odkazy v rámci jedné věty, nebudou pro snazší čitelnost textu některé informační zdroje přímo v textu citovány. Všechny údaje o počtu obyvatel obcí jsou převzaty z dat Českého statistického úřadu (ČSÚ 2023). Stejně tak nejsou citovány informace o číselném označení železničních tratí. Ty jsou přejaty z traťových jízdních řádů dostupných na oficiálním webu Českých drah (České dráhy 2023). Geografické informace o poloze sídel, tratí, stanic a dalších objektů uvádí autor na základě své znalosti území, která byla vždy zkontrolována s mapovým portálem Mapy.cz (2024). Všechny ostatní údaje jsou důsledně citovány přímo v textu.

Železniční síť v Pražské metropolitní oblasti (viz **Mapa I**) má dostředný charakter.

Dominantní složkou jsou železniční tratě směřující do hlavního města. Významná část z nich je dvoukolejná a elektrifikovaná. Mimo to zde jsou také vedlejší tratě lokálního významu, ty jsou zpravidla jednokolejné a neelektrifikované.

Pražský železniční uzel sice obsahuje řadu málo využívaných spojek (Libeň/Dolní Počernice–Malešice – Hostivař, Zahradní Město – Kačerov, Braník – Velká Chuchle, Holešovice – Libeň/Vysočany), avšak v centru města jsou umístěna jen dvě nádraží (Hlavní nádraží, Masarykovo nádraží). Do obou mohou vlaky přijíždět od severovýchodu (z Libně a Vysočan), přičemž trať je vsazena do svahu kopce Vítkov mezi Žižkovem a Karlínem

a částečně vedena v tunelu. v minulosti již trať byla rozšiřována. Na Hlavní nádraží mohou přijíždět také vlaky z jižní strany Vinohradskými tunely z Vršovic a Smíchova. Vlaky ze Smíchova jsou dále omezeny kapacitou Výtoňského mostu. Na Masarykovo nádraží přijíždí vlaky také ze severu přes Negrelliho viadukt. Masarykovo nádraží je však hlavové nádraží, tj. neumožňuje průjezd vlaků. Neexistuje ani spojka mezi Hlavním a Masarykovým nádražím. Je tedy zřejmé, že kapacita pražského železničního uzlu má své limity a významné navýšení železničních spojů nelze v současnosti realizovat. Přesto však denně přejede vlakem hranice Prahy cca 116 tisíc osob a počet osob dopravených do Prahy vlakem stále roste (Ročenka dopravy 2022).

Nejvytíženější tratí Pražské metropolitní oblasti je trať Praha – Kolín (– Česká Třebová), která je v jízdních řádech označována jako trať 011 (Ročenka dopravy 2022). Po této trati přijíždí dálkové vlaky od Brna, Olomouce i Ostravy. v úseku Praha – Poříčany je trať trojkolejná a denně po ní jezdí až 435 vlaků (Správa železnic 2023). Jelikož Kolín již není součástí Pražské metropolitní oblasti, jsou v rámci vymezeného regionu největšími městy na trati Český Brod a Úvaly, které obě čítají cca 7 tisíc obyvatel.

Na východní stranu vede také trať 221 (Praha – Lysá nad Labem – Kolín). v Kolíně se s tratí 011 spojuje. Na trase leží mnoho středně velkých sídel – Čelákovice, Lysá nad Labem, Nymburk (mimo Pražskou metropolitní oblast) a Poděbrady. Je nezbytné také zmínit odbočku z Lysé nad Labem do Milovic (trať 232), která je sice jednokolejná, ale taktéž elektrifikovaná a umožňuje přímé spojení více než 12tisícových Milovic s metropolí. Odbočka Čelákovice-Mochov je v současnosti bez pravidelné dopravy (České dráhy 2023).

Trať 070 Praha – Turnov je na rozdíl od výše zmíněných tratí neelektrifikovaná a převážně jednokolejná (Správa železnic 2023). Významným problémem trati je její poměrně velká deviatilita a nižší cestovní rychlost. Nicméně na ní leží město Neratovice s 16 tisíci obyvateli a vzhledem ke křížení se s tratí 072 (Lysá nad Labem – Ústí nad Labem) ji také potenciálně mohou využívat cestující s téměř 20tisícového Mělníka. Přímé spojení Mělníka a Prahy je zajištěno pouze osobními vlaky, ale existuje možnost přestupu mezi rychlíky obou tratí (České dráhy 2023). Na této trati jako jediné z dostředních tratí v regionu došlo v poslední době k poklesu cestujících (Ročenka dopravy 2022). Spojka Neratovice – Čelákovice (074) mezi tratěmi 070 a 231 má poměrně nízkou frekvenci spojů (České dráhy 2023). Důvodem je patrně nízká poptávka, jelikož trať prakticky v celé délce kopíruje silniční komunikace a silniční dopravě nemůže konkurovat ani cestovní rychlostí.

Severní směrem vede elektrifikovaná trať 090 (Praha – Děčín), na níž leží zejména město Kralupy nad Vltavou s více než 18 tisíci obyvateli. k relativně větším sídlům patří i Roztoky s necelými 9 tisíci obyvateli. Trať se vyznačuje vedením po levém břehu Vltavy v těsné blízkosti řeky. Místy je tedy trať hůř přístupná jak z levého břehu (centra obcí se často nachází na kopci nad tratí), ale zejména z pravého břehu, z něhož je trať přístupná pomocí přívozů nebo mostů pro pěší. Nejbližší silniční most je až v Kralupech nad Vltavou a poté v Nelahozevsi. Kralupy nad Vltavou jsou významným železničním uzlem. Ústí sem lokální trať menšího významu (092), která propojuje Kralupy nad Vltavou s Neratovicemi, trať do Velvar (111), dále trať 093 na Kladno a trať 110 do Slaného a Loun.

Další z neelektrifikovaných jednokolejných radiálních tratí je trať 120 Praha – Rakovník. Na této trati leží Kladno, které je ze svými téměř 70 tisíci obyvatel největším městem ve Středočeském kraji. Trať však vede do Prahy celkem nepřímou a Kladno tak chybí rychlé železniční spojení do Prahy. Na trati leží také Hostivice s necelými 9 tisíci obyvateli. Právě v Hostivici jsou připojeny další tři železniční tratě. v první řadě je to spojovací trať Hostivice-Podlešín, která však má turistický charakter a stálý provoz je jen v úseku Hostivice-Středokluky (České dráhy 2023). Pak jsou tu dvě tratě shodně označeny pod číslem 122, jedna vede do Hostivice z Prahy-Smíchova (tato trať má úlohu zejména v pražském úseku), druhá trať pak propojuje Hostivici s Rudnou u Prahy, kde se napojuje na trať 173.

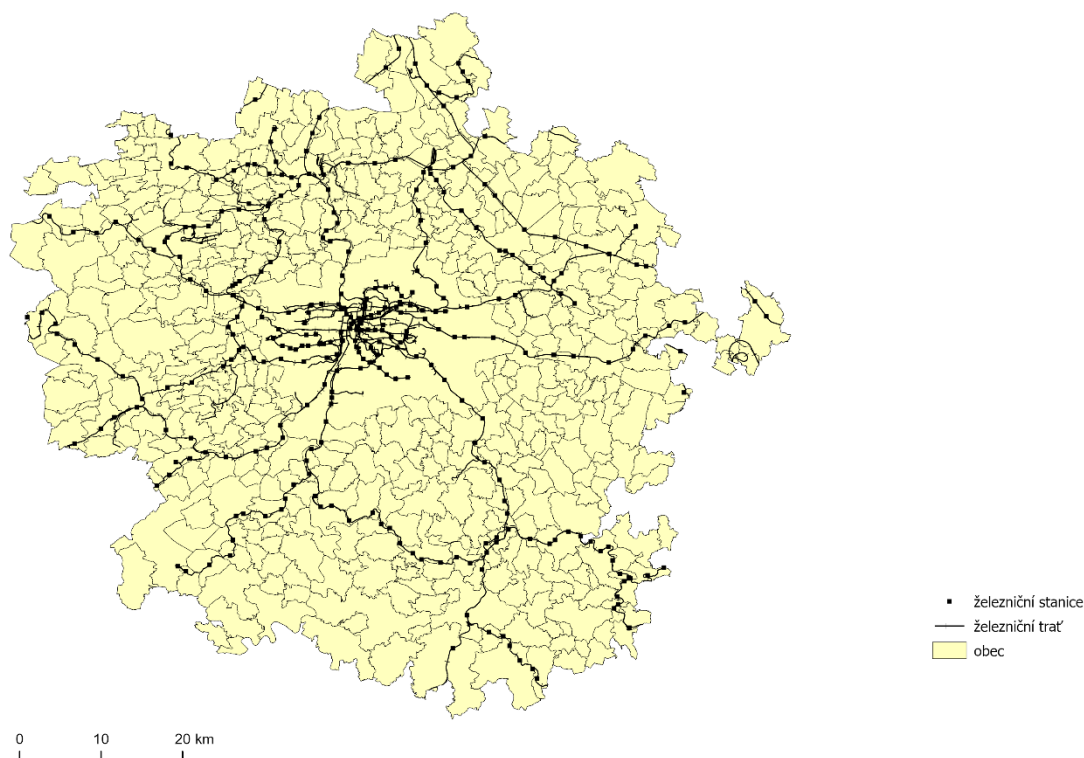
Z Prahy do Berouna vedou hned dvě železniční tratě. Ta hlavní a rychlejší je trať 171, která je součástí dálkové tratě na Plzeň. Provoz na trati je významně kapacitně omezen z důvodu vysokého podílu dálkové dopravy do jihozápadních Čech. Kromě 20tisícového Berouna se na trati nachází také více než 8tisícové Černošice. Trať vede podle řeky Berounky, kde se nachází významné rekreační zázemí Prahy, a tudíž má i značný turistický potenciál. Ten je umocněn skutečností, že na trati leží obec Karlštejn, v níž se nachází jeden z nejnavštěvovanějších hradů v Česku (Czechtourism 2023). Druhá trať na Beroun je spíše doplňkovou neelektrifikovanou tratí, jízdní doba mezi Prahou a Berounem však není o mnoho delší, pro cestující z Berouna tedy může být přijatelnou alternativou v případě provozních problémů na hlavní trati.

Jižním směrem od Prahy směřují tratě 210 a 221. Trať 210 je tvořena dvěma traťovými větvemi. Společný úsek vede z Prahy přes Vrané nad Vltavou do Skochovic, odkud jedna větev překonává Vltavu a pokračuje přes Mníšek pod Brdy do Dobříše. Druhá větev vede podél Sázavy přes Týnec nad Sázavou do Čerčan. Trať je specifická svým vedením poměrně málo zalidněnou oblastí, nádraží se často nachází v nevyhovující poloze vůči sídlům a složitý

terén neumožňuje velkou cestovní rychlost. v důsledku těchto specifíků má trať, pro kterou se vžil název Posázavský pacifik, spíše rekreační charakter. i v budoucnu se očekává převážně turistické využití (Malátek 2020).

Trať 221 Praha – Benešov u Prahy je součástí dálkové tratě do jižních Čech. v důsledku toho je část kapacity trati přenechána rychlíkům. Trať poskytuje přímé spojení do Prahy ze 17tisícového Benešova, dalším velkým sídlem na trati jsou zhruba stejně velké Říčany. Na trati také leží železniční uzel Čerčany, do kterého se sjíždí vlaky dolní i horní větve Posázavského pacifiku.

Mapa 1 Železniční síť v Pražské metropolitní oblasti v roce 2023



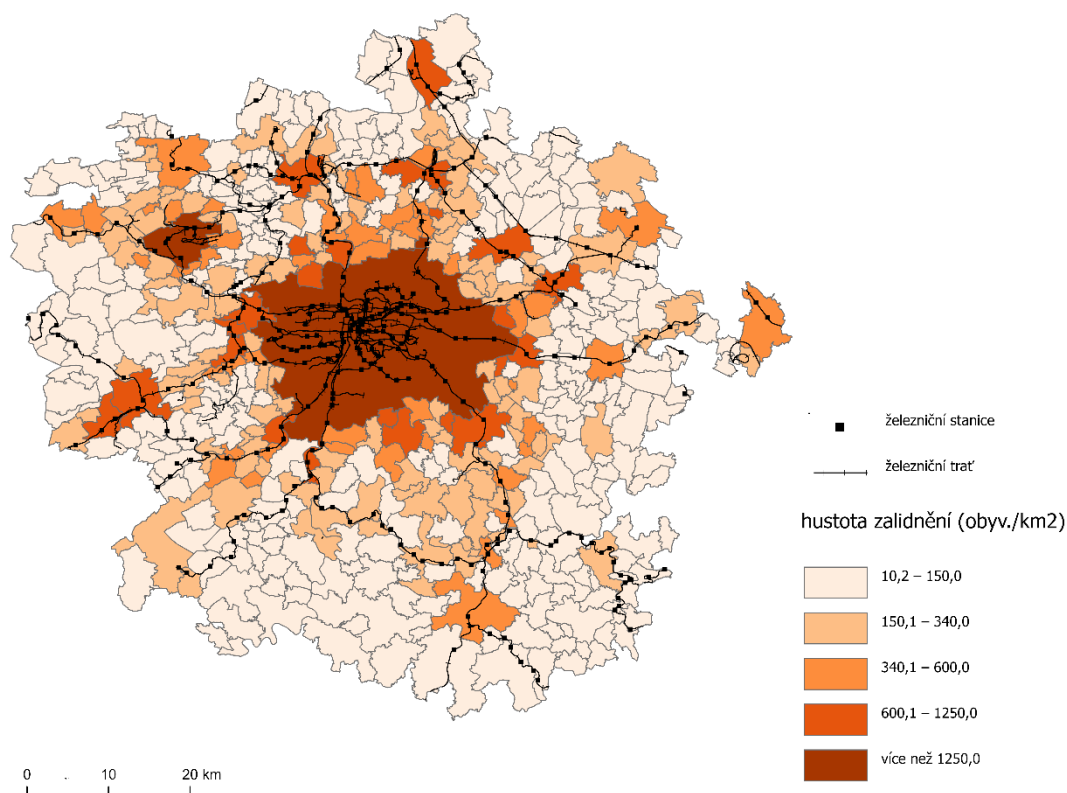
Zdroj: podkladové vrstvy ArcČR 4.2 (2023); ČÚZK (2024)

3.3. Hustota zalidnění

Hustota zalidnění (viz **Mapa 2**) je kromě Prahy a Kladna největší v bezprostřední blízkosti Prahy a se vzdáleností od Prahy klesá. Celkově je více větších sídel v severní polovině sledovaného území, což souvisí pravděpodobně s fyzickogeografickými charakteristikami (nížinaté oblasti podél řeky Labe oproti vrchovinám a pahorkatinám na jihu). Lze si také povšimnout vyšší hustoty zalidnění podél hlavních železničních tratí. Ty byly jistě stavěny s ohledem na rozmístění sídel, ale lze předpokládat, že sama existence železnice zapříčinila

další růst těchto sídel. Tento jev je viditelný ve větší nebo menší míře u všech hlavních tratí, nejvíce je zřetelný na trati 231, kde je vidět, že všechny obce na trati mají vyšší hustotu zalidnění než sousední obce. Jediná trať, kde se zmíněný efekt neprojevil, je dobříšská větev tratě 210, která prochází málo zalidněnou oblastí a nelze zde vypožorovat žádný vliv železniční tratě. Koneckonců většina stanic na této trati je lokalizována poměrně daleko od centra obcí.

Mapa 2 Hustota zalidnění v obcích Pražské metropolitní oblasti v roce 2023



Zdroj: ČSÚ (2023), vlastní výpočty; podkladové vrstvy ArcČR 4.2 (2023); ČÚZK (2024)

3.4. Dojížd'ka do Prahy

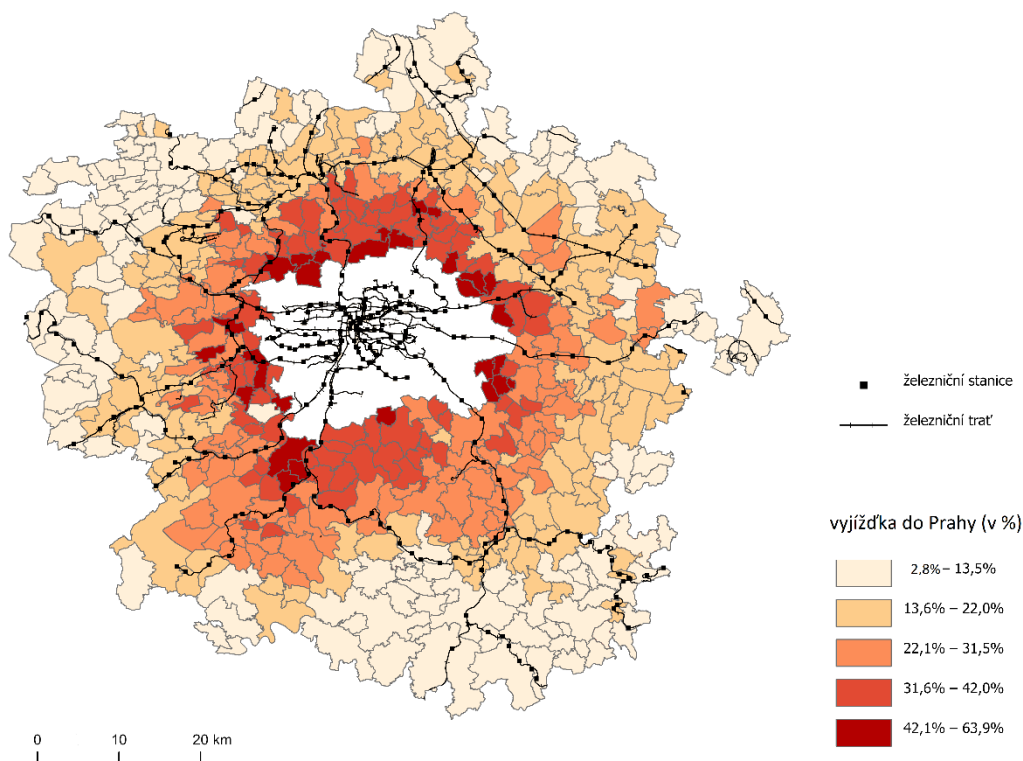
Údaje o dojížd'ce (vyjížd'ce) do zaměstnání jsou pravidelně zjišťovány při Sčítání lidu, domů a bytů (dále SLDB), které je prováděno jednou za 10 let Českým statistickým úřadem na základě zákona č. 332/2020 Sb. Sčítání je prováděno formou dotazníkového šetření v podobě sčítacích formulářů, které obyvatelé vyplní buďto v elektronické podobě online nebo jim jsou formuláře doručeny poštou. Poslední sčítání proběhlo v roce 2021. Součástí SLDB 2021 byly i dotazy týkající se dojížd'ky do zaměstnání a škol. Respondenti byli dotazováni na obec dojížd'ky i na zvolený dopravní prostředek (Sčítání 2021). Relevance dat může být do určité míry ovlivněna probíhající pandemií viru Sars-Cov-2, která měla za následek změny

v mobilitě obyvatelstva a v souvislosti se zavedením vládních opatření proti šíření této nemoci nelze vyloučit ani dopad snížené důvěry ve státní instituce na průběh sčítání.

Vyjíždka do zaměstnání a škol z obcí Pražské metropolitní oblasti do samotné metropole (viz **Mapa 3**) je nepřekvapivě nejvyšší v těsné blízkosti Prahy, směrem od hlavního města podíl dojíždějících do Prahy klesá. Intenzita jevu je víceméně prstencově rozložená kolem hlavního města. Více než 50% podíl vyjíždky do Prahy z celkového počtu vyjíždějících je v obcích Zdíby, Sedlec, Květnice, Únětice a Statenice, což jsou obce v těsné blízkosti Prahy a neprochází jimi žádná železniční trať. z obcí vzdálenějších více než cca 35 km od Prahy zpravidla klesá podíl vyjíždějících do Prahy pod 13,5 %, přičemž severním a severozápadním směrem klesá rychleji. Nelze vysledovat přímou souvislost mezi dojíždkou do Prahy a umístěním železničních tratí, efekt vzdálenosti od města je naprosto dominantní.

z **Mapa 3** je sice zřejmý podíl dojíždějících do Prahy z daných obcí, jednotlivé obce však mají různý počet obyvatel. Největší množství lidí dojíždí pochopitelně z početně velkých měst, nejvíce z Kladna (9601 dojíždějících), více než 3000 lidí dojíždí do Prahy také z Říčán, Brandýsa nad Labem, Jesenice, Roztok, Hostivice a Berouna (SLDB 2021).

Mapa 3 Intenzita vyjíždky do Prahy z obcí Pražské metropolitní oblasti v roce 2021

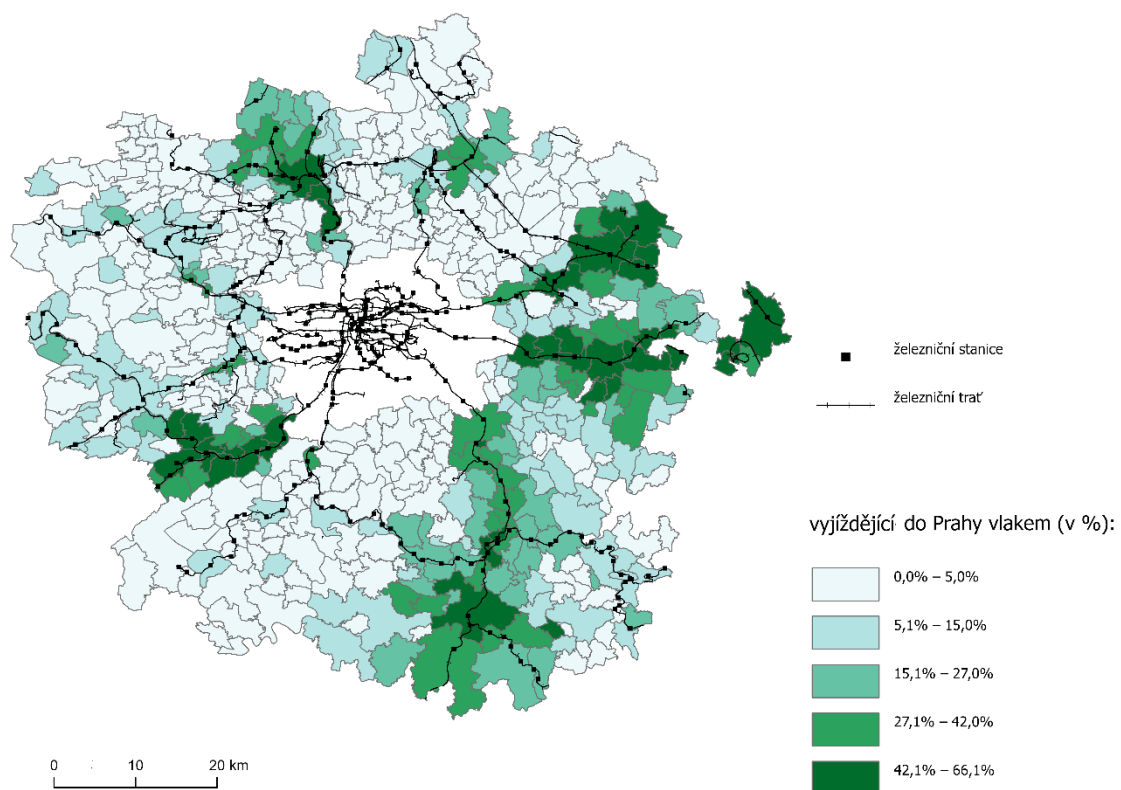


Zdroj: SLDB (2021), vlastní výpočty; podkladové vrstvy: ArcČR 4.2 (2023); ČÚZK (2024)

Při sběru dat SLDB 2021 byli respondenti dotazováni na hlavní dopravní prostředek, který při dojížděcí do práce či školy používali. Na základě poskytnutých dat (SLDB 2021) lze tedy zjistit, jaké dopravní prostředky se v konkrétním přepravním proudu uplatňují. Bohužel dotaz byl směřován na hlavní dopravní prostředek, nelze tedy zjistit, jaké množství cestujících používá kombinaci různých dopravních prostředků, navíc není zcela jasné, podle jakých kritérií respondenti určili, který z vícero užitých dopravních prostředků je hlavní. Respondenti vybírali z kategorií: autobus, automobil-řidič, automobil-spolucestující, MHD, vlak, motocykl, jízdní kolo a žádný (pouze pěšky). u mnohých respondentů se nepodařilo hlavní dopravní prostředek zjistit (SLDB 2021).

V souladu s předpokladem nejvíce dojíždějících do Prahy využívá vlak (viz **Mapa 4**) v obcích, kterými prochází železniční trať a v obcích těsně sousedících, v menší míře i v dalších blízkých obcích. v některých obcích používá vlak k přepravě do Prahy více než 50 % cestujících, nejvíce v Lysé nad Labem (66,1 %). Nejvyšší podíl vlakových cestujících je na tratích východním směrem od Prahy (směr Český Brod a Lysá nad Labem), kde je železniční spojení atraktivní i pro cestující z okolních obcí, ze kterých se cestující musí na vlak dostávat jiným dopravním prostředkem. Významný podíl dojížděky vlakem je také na trati na Benešov, avšak kromě obcí Čerčany a Benešov jsou zde nižší podíly dojíždějících než na ostatních elektrifikovaných tratích. Důvodem je pravděpodobně dálnice D1, která je vedena podobným směrem. Jihovýchodně do Prahy je největší počet obcí, pro které je vlak významným dopravním prostředkem i přesto, že tyto obce neleží na žádné železniční trati. Zdejší železniční tratě tedy přitahují cestující z širšího území a díky své blízkosti se pravděpodobně „spádová území“ na jednotlivé železniční tratě spolu prolínají. Trať směr Kralupy nad Vltavou má vyšší podíl až s určitou vzdáleností od Prahy, v obcích těsně přiléhající k Praze je zřejmě pro cestující atraktivnější jiný typ dopravního prostředku. v okolí železničního uzlu Kralupy nad Vltavou se však území s vyšším využitím železnice rozšiřuje, pravděpodobně v souvislosti s hustou železniční sítí. Menší míru železniční vyjížděky do Prahy mají obce podél tratě na Turnov, což souvisí pravděpodobně se značným vychýlením dopravní cesty od ortodromy. Jen velmi málo dojíždějících využívá nabízené vlakové spojení v obcích na trati 210, zejména na její dobříšské větvi. Neatraktivní jsou pro dojížděku do Prahy také vedlejší či propojovací tratě, které jsou vedeny v tangenciálním směru.

Mapa 4 Podíl vyjíždějících vlakem z celkového počtu vyjíždějících z obcí Pražské metropolitní oblasti do Prahy v roce 2021



Zdroj: SLDB (2021), vlastní výpočty; podkladové vrstvy: ArcČR 4.2 (2023); ČÚZK (2024)

4. Systém P+R

Jak bylo několikrát uvedeno výše, za jedno z možných opatření k omezení automobilové zátěže ve městech je považováno zřizování parkovišť P+R. Nyní tedy přistupme k vysvětlení, co to záchytná parkoviště P+R jsou.

4.1. Co to jsou záchytná parkoviště P+R?

Záchytná parkoviště jsou moderním nástrojem, kterým lze ovlivňovat dopravu ve městě. Hlavní myšlenkou systému je, že vytvoření parkovacích míst na okraji měst v těsné blízkosti dopravních bodů veřejné dopravy umožní cestujícím zde zaparkovat a pro cestu dále do vnitřní části města využít spojů hromadné dopravy, čímž dojde ke snížení počtu aut ve vnitřní části města. Pro tato parkoviště se vžilo označení P+R (anglická zkratka z „park and ride“ česky „zaparkuj a jed“) (Vránová 2015). Parkoviště P+R je tedy přestupní bod mezi soukromým vozidlem a spojením veřejné dopravy (Ortega, Tóth, Péter 2021).

Historie záchytných parkovišť P+R spadá podle Koubka (2018) až do 50. let 20. století, kdy bylo první takové parkoviště otevřeno ve Spojených státech amerických. Podle jiných zdrojů (Parkhurst 1995; Lin, Xia, Robinson 2017) vznikl systém P+R ve Velké Británii v 60. letech 20. století. v pevninské Evropě bylo první parkoviště tohoto typu otevřeno v roce 1963 v Hamburku. v Praze bylo první záchytné parkoviště zřízeno v roce 1998 (Koubek 2018). Pražská záchytná parkoviště byla začleněna do systému PID (Urbánková, Ouředníček 2006).

Záchytná parkoviště bývají umístována na hlavních přístupových cestách do města, v místech, kde začíná v důsledku městského prostoru růst dopravní intenzita. Mohou být umístěna na okraji nebo i za okrajem města. Předpokladem pro vznik záchytného parkoviště je blízkost zastávky veřejné dopravy. Výsledkem by kromě snížení objemu automobilové dopravy mělo být ušetření času při cestě nebo alespoň neprodloužení doby jízdy. Dalším důsledkem je také ušetření pohonných hmot a opotřebení vozidla. k dosažení těchto výsledků je nejvýhodnější navázat záchytná parkoviště na kolejové dopravní systémy (Konečný 2012).

Většina parkovišť P+R u nás slouží primárně pro denní dojížděku, což způsobuje jejich nerovnoměrné využití v průběhu týdne (Koubek 2018). Toto se v praxi řeší cenovými rozdíly parkovného mezi víkendem a pracovním dnem (Ročenka dopravy 2022).

Záchytná parkoviště mohou mít různé stavební uspořádání. Nejjednodušším typem je klasické povrchové parkoviště, které je tvořeno jednoúčelovou parkovací a odstavnou plochou. Dalším typem jsou parkovací domy, kdy jsou pro efektivnější využití zastavěných ploch vybudována

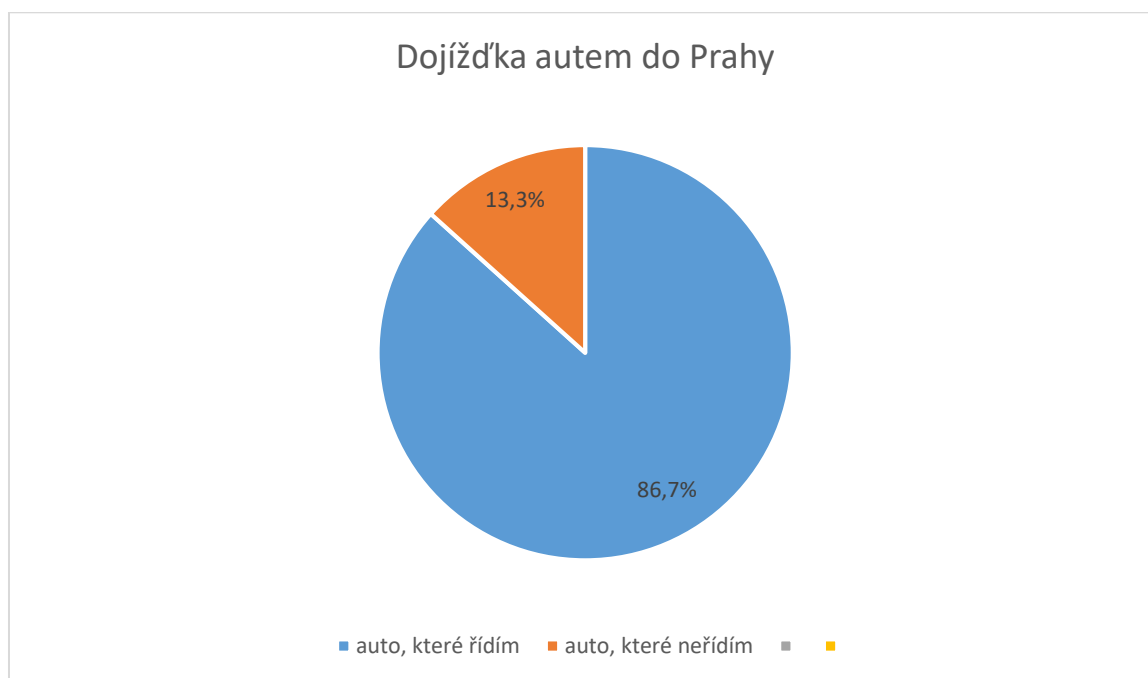
podzemní či nadzemní parkoviště. u nás zatím prakticky neznámou variantou jsou automatické parkovací systémy, kdy je řidičovi povolen vstup pouze do prostoru vymezenému k předání a následnému vyzvednutí vozidla, zbytek parkovacího procesu probíhá automaticky. Výhodou je urychlení parkovacího procesu a odstranění problémů vycházejících z individuálního parkovacího stylu každého řidiče (podle některých studií dojde k navýšení kapacity až 1,8krát), ale při svěřením svého majetku automatickému systému se dá očekávat jistá psychologická bariéra (Koubek 2018).

4.2. Parkoviště P+R a preference cestujících při volbě dopravního prostředku

V kapitole 1.6 byly popsány faktory, které ovlivňují cestující při volbě dopravního prostředku. Nyní budou zmíněné faktory diskutovány s ohledem na možnost využití záchytných parkovišť.

Měkké faktory jsou velmi individuální a jejich relevanci by bylo nutné zjistit na základě rozsáhlého behaviorálního výzkumu. z hlediska flexibility je zpravidla výhodnější auto, neboť umožňuje přímé spojení od domu k domu, přičemž se cestující nemusí vázat na konkrétní čas (na rozdíl od vlaku, kde je třeba se vázat na čas odjezdu spoje), navíc umožňuje určitou variabilitu pohybu (např. stavět se cestou na nákup apod.) Na druhou stranu, jak bylo již zmíněno, dopravní kongesce a omezené parkovací možnosti jdou proti těmto výhodám. Proto možnost nasednout doma do svého auta a jet k blízkému nádraží může být poměrně užitečnou kombinací výhod automobilu a veřejné dopravy. Cenově je zpravidla nákladnější cesta autem, ale zatímco u spojů veřejné dopravy se platí za osobu, náklady na provoz auta se s počtem osob ve vozidle významně nezvyšují. Při spolujždě více pasažérů se cesta autem může stát levnější, nicméně může být využívána hlavně v případech, kdy v domácnosti nebo sousedství je více osob, které směřují za prací stejným směrem a mají zhruba stejnou pracovní dobu. Podobný typ dopravy tedy lze ve větší míře předpokládat v oblastech s výrazným podílem dojížděky do jednoho podniku se směnným provozem (například okolí Mladé Boleslavi – Škoda Auto). Pro dojížděku z obcí Pražské metropolitní oblasti do Prahy není spolujízda rozšířenou formou dopravy. 86,7 % lidí, kteří dojíždí autem, vozidlo sami řídí (viz **Graf 3**). Pouze 13,3 % osob (z těch, co dojíždí autem) cestuje jako spolujezdec, přičemž je započítána i dojížděka do škol (SLDB 2021). Využití záchytných parkovišť by teoreticky mohlo zvýšit podíl spolujízdy, jelikož by stačilo, pokud by dojíždějící měli společnou cestu v podobnou dobu na stejné nádraží, konečný cíl cesty by nehrál roli.

Graf 3 Dojíždka z obcí Pražské metropolitní oblasti do Prahy autem podle účasti na řízení vozidla v roce 2021



Zdroj dat: SLDB 2021, vlastní výpočty

4.3. Výhody a nevýhody parkovišť P+R

4.3.1. Výhody

Následující přehled očekávaných účinků zřízení parkovišť P+R vychází ze studie Parkhursta (1995), je však částečně upraven autorem této práce, aby odpovídal tuzemským podmínkám.

- 1) Snížení dopravních kongescí ve městech, a tedy zlepšení komfortu cestování.
- 2) Snížení poptávky po parkovacích místech v centru města, a tedy zmírnění každodenních problémů s hledáním místa k zaparkování.
- 3) Snížení emisí z automobilové dopravy v centru města, a tedy zlepšení životního prostředí.
- 4) Omezení dopravy ve městech umožní přeměnu části komunikací např. na pěší zónu nebo cyklostezku.
- 5) I přes omezení dopravy ve městě nedojde k celkovému omezení přístupu do centra zvenčí.
- 6) Snížení tlaku na zábor dalších ploch uvnitř města pro parkování umožní tyto plochy využít jiným způsobem.
- 7) Zlepšením dopravní dostupnosti venkovských lokalit dojde ke zlepšení socioekonomické situace jejich obyvatel, omezí se stěhování obyvatel z lokality do

jádra, a naopak lze očekávat stěhování opačným směrem, z jádra do zázemí, v důsledku toho dojde k rozvoji venkova. Parkoviště tak mohou podpořit proces suburbanizace.

- 8) Vznik nového přestupního bodu s pravidelným pohybem vyššího množství osob může k místům přestupu přilákat nové ekonomické aktivity.

4.3.2. Možné nevýhody

Karamychev a Reeven (2011) a dříve Parkhurst (1995) upozorňují, že pobídky, které P+R nabízí motoristům, se vztahují i na uživatele veřejné dopravy. Může se stát, že se zřízením záchytného parkoviště dojde k odčerpání části cestujících ze současných spojů hromadné dopravy. Zejména lze tento vývoj očekávat v místech s nižší dopravní obslužností. Cestující, který dříve vykonal celou cestu veřejnou dopravou, nyní využije výhod spojených s P+R a část cesty k záchytnému parkovišti na okraji města absolvuje za pomoci auta. Navíc zlepšení dostupnosti místa může generovat cesty, které by jinak neproběhly. Může tedy dojít k navýšení objemu automobilové dopravy v aglomeraci města. Parkhurst (1995) dokonce zpochybňuje roli P+R v omezování automobilové dopravy a jako opatření navrhuje dostatečně vysokou cenovou hladinu poplatků za parkování na záchytných parkovištích. Naopak Karamychev a Reeven (2011) považují pobídky uživatelům veřejné dopravy za pozitivní přínos ve smyslu zlepšení dopravní dostupnosti a genezi cesty autem z místa bydliště do přestupního bodu nepovažují za přílišnou újmu. Parkoviště P+R tak mohou být alternativou jak pro osoby, které dosud preferovaly individuální dopravu, tak i pro ty, co preferovaly veřejnou dopravu (Karamychev, Reeven 2011).

Dále je uveden upravený seznam dalších nevýhod podle Parkhursta (1995):

- 1) Záběr ploch pro parkování na okrajích měst nebo za městem.
- 2) Neochota místních ke vzniku nového parkoviště, zvláště v případě, kdy toto parkoviště primárně neslouží místním obyvatelům a neřeší problémy obyvatel dané obce.
- 3) Zvýšení dopravní dostupnosti může generovat celkově více cest, problémy spjaté s automobilovou dopravou se mohou přenést do vzdálenějších lokalit od jádra města.
- 4) Obce se zlepšenou dopravní dostupností mohou být zasaženy negativními aspekty procesu suburbanizace.

4.3.3. Výzvy

Bude-li do budoucna pokračovat současný trend snižování závislosti na ropných produktech a omezování aut se spalovacím motorem, lze si klást otázku role parkovišť P+R v budoucnosti. Autoři Budapeštské technické a ekonomické univerzity (Ortega, Tóth, Péter 2021) se ve své studii zamýšlí nad možností spojit parkoviště P+R s nabíjecími stanicemi pro elektromobily.

4.4. Parkoviště P+R v Praze

V současnosti (2023) se nachází na území hlavního města Prahy 23 záchytných parkovišť P+R s celkovou kapacitou 4562 stání. Všechna záchytná parkoviště jsou v provozu nepřetržitě, lze je tedy využít po celých 24 hodin, 7 dní v týdnu. Podle ceny se parkoviště dělí do 3 zón. Parkoviště v zóně 0 jsou zdarma, je zde však omezena doba stání na 12 hodin. Tato parkoviště nejsou hlídána. u parkovišť v zóně 1 se platí 50 Kč za 24 hodin stání (do této doby se nezapočítávají víkendy, státní svátky a vánoční prázdniny), při překročení časového limitu se pak platí 10 Kč za každou další hodinu. u parkovišť v zóně 2 se platí 100 Kč za den a následně 20 Kč za hodinu. Některá parkoviště umožňují zakoupení zvýhodněného měsíčního parkovného pro rezidenty (Ročenka dopravy 2022). Parkovné lze uhradit kromě parkovacích automatů i přes mobilní aplikaci. Systém placení je zpřístupněn i přes aplikaci PID Lítačka, ve které také lze zjistit aktuální počet volných parkovacích míst (PID 2023).

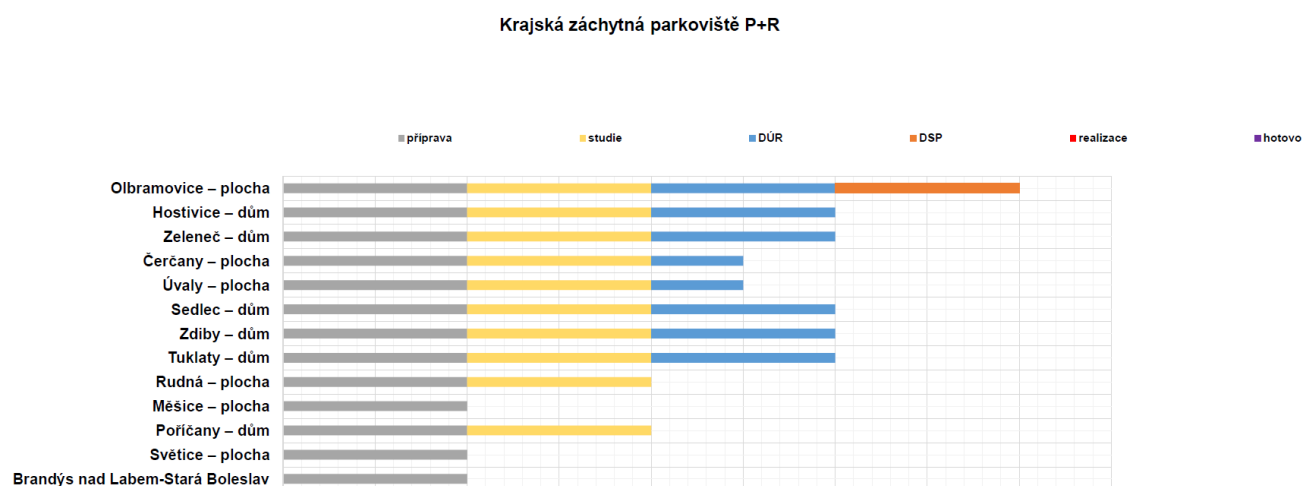
4.5. Parkoviště P+R ve Středočeském kraji

V době zadání této práce nebyly dostupné studie o parkovištích P+R ve Středočeském kraji. v současnosti (duben 2024) jsou v přípravě projekty krajských záchytných parkovišť. Projekty připravuje odbor veřejné mobility Krajského úřadu Středočeského kraje a je počítáno s finanční podporou dotačních programů EU nebo dotačním nástrojem ITI pro Pražskou metropolitní oblast (Středočeský kraj 2024).

V různých stádiích připravenosti je 13 krajských záchytných parkovišť na území Středočeského kraje (viz **Obrázek 1**). Ve výstavbě již je P+R Olbramovice, které je vázáno na dálkovou železniční trať Praha – České Budějovice. Olbramovice se však nachází mimo pro tuto práci vymezenou oblast. Ve fázi zpracování dokumentace k územnímu řízení nebo stavebnímu povolení jsou P+R v obcích Hostivice, Zeleneč, Čerčany, Úvaly a Tuklaty. Ve fázi přípravy nebo vypracování studií proveditelnosti záměru jsou dále záchytná parkoviště Měšice, Poříčany a Světlice. Nejvíce zamýšlených parkovišť se nachází na trati 011 Praha – Český Brod – Kolín. Parkoviště mají mít podobu povrchových parkovišť i parkovacích domů

(Středočeský kraj 2024). Kromě zmíněných parkovišť jsou ještě plánována parkoviště v obcích Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Zdiby a Sedlec, ty však nemají návaznost na železniční dopravu. v případě Zdib a Sedlce mají parkoviště navazovat na plánovanou tramvajovou trať, v Brandýse nad Labem-Staré Boleslavi pravděpodobně na autobusovou nebo trolejbusovou dopravu (Plán udržitelné mobility 2024).

Obrázek 1 Fáze připravenosti projektů krajských záchytných parkovišť typu P+R ve Středočeském kraji v březnu 2024



Převzato z: <https://kr-stredocesky.cz/web/odbor-verejne-mobility/parkoviste-p-r> (cit. 16.3.2024)

5. Analýza dat

V předchozích kapitolách práce byly představeny teoretické poznatky včetně statistických informací. Účelem praktické části práce je zjistit, které železniční stanice mají nejvyšší potenciál pro parkování, a tudíž by mohly být vhodné pro zřízení parkoviště typu P+R. Mezikrokem k tomuto cíli je zjištění, ze kterých obcí by cestující mohli teoreticky prověřovaný typ spojení preferovat.

Autor práce vychází z předpokladu, že cestovní čas je hlavním kritériem volby dopravního prostředku nebo kombinace dopravních prostředků a z toho bude vycházet i následující analýza. v rámci analýzy bude zjištěno, zda je z jednotlivých obcí do Prahy časově výhodnější přímé spojení autem nebo spojení kombinací auta a vlaku, přičemž se předpokládá, že převážná část cestujících bude volit časově výhodnější spojení. Autor práce si je vědom existence zmíněných měkkých faktorů (viz kapitola 1.6), proto předpokládá, že část cestujících bude volit kombinaci auta a vlaku i při mírné časové nevýhodnosti oproti autu.

5.1. Metodika analýzy

Postup analýzy je následující:

- 1) Zjistíme cestovní čas z každé jednotlivé obce Pražské metropolitní oblasti do Prahy, a to pomocí auta a pomocí kombinace auta a vlaku. Pro každou obec bude vybráno jedno „přestupní nádraží“, kde by se mohl uskutečnit přestup z auta do vlaku.
- 2) Oba zjištěné časy porovnáme. Převážní proudy, pro které se ukáže přeprava za použití kombinace auta a vlaku významně nevýhodná, budou z další fáze analýzy vyřazeny
- 3) Každému zbylému přepravnímu proudu přiřadíme určitou váhu na základě časové (ne)výhodnosti a teoretického počtu osob, které by mohly toto spojení využívat. Součtem vah přepravním proudů se společným „přestupním nádražím“ bude zjištěn potenciál jednotlivých nádraží k parkování u nich.

Konkrétní metodologické postupy jsou uvedeny zde:

Add 1): Zjištění cestovního času autem po silnici je možné jednak pomocí GIS, kdy je využit digitální model silniční sítě z vytvořených geodatabází (ArcČR) doplněný o faktory ovlivňující průměrnou rychlost na silnicích. Postup je detailně vysvětlen v práci Hudečka (2010). Dále je možné využít i tzv. route plannery (např. Google maps), které fungují na obdobném principu. Ty byly použity vzhledem k dostupným možnostem i v této práci.

Cestovní doba vlaku je zjistitelná z jízdního řádu (dostupného na webu Českých drah) nebo online vyhledávačů spojení (idos.cz). Spojení bylo vždy zjišťováno ze středu obce do centra Prahy. Cestovní doba byla vždy zjišťována pro ranní špičku pracovního dne ve směru do Prahy (konkrétně pro středu 7. února 2024).

Časová dostupnost centra Prahy kombinací auta a vlaku je součtem času potřebného na cestu z obce na nádraží, času na přestup mezi autem a vlakem a času, za který dojde vlak z nádraží do centra Prahy. Čas na přestup byl stanoven na 5 minut, pouze v jednotkách případů, kdy by bylo nutno zaparkovat na druhé straně řeky a přejít pěší lávku (Řež, Petrov u Prahy), byl zvolen delší čas – 8 minut. Složitý úkol byl vybrat pro každou obci vhodné nádraží, kde by mělo dojít k přestupu z auta na vlak. Nelze vybrat automaticky prostorově nebo časově nejbližší nádraží, protože z některých nádražích trvá dojíždka do Prahy příliš dlouho a výhodnější je se přesunout na vzdálenější nádraží. Ve většině případech nebyla časově výhodná spojení, která vyžadují další přestup. Dále například z oblasti Dobříšska by se nabízel přestup v Dobříši na přímý vlak do Prahy, ale toto spojení trvá téměř hodinu a půl, proto bylo smysluplnější lidi poslat do vzdálenějších Řevnic, odkud se dostanou do Prahy za 36 minut apod. Bylo tedy vybráno vždy časově nejvýhodnější nádraží. Na určité limity analýza naráží díky svému prostorovému vymezení, jelikož se nezabývá obcemi ani nádražími nacházejícími se vně Pražské metropolitní oblasti ani nezkoumá potenciál záchytných parkovišť uvnitř samotného hlavního města, tudíž na samotném okraji zkoumané oblasti a v těsné blízkosti Prahy mohou být výsledky mírně zkreslené.

Add 2): Autor práce nemá k dispozici dostatečný počet relevantních dat ohledně dopravního chování osob, avšak vychází z předpokladu, že za jistých okolností mohou cestující zvolit i časově méně výhodné spojení, pokud přináší jiné výhody. Mezní hodnota, o kolik může být cestovní doba v určitém přepravním proudu při použití kombinace auta a vlaku oproti přímé cestě autem prodloužena, aby ještě bylo relevantní s ním počítat, byla stanovena intuitivně na 20 %. Přepravní proudy, kde by spojení s přestupem na vlak znamenalo prodloužení času o více než 20 %, byly z analýzy zcela vyřazeny.

Add 3): v poslední části analýzy bude zjištěn potenciál jednotlivých nádraží k parkování. Jak již bylo zmíněno, budou vyřazeny všechny přepravní proudy, kde by při využití kombinace došlo k navýšení cestovní doby o více než 20 %. Každému zbylému přepravnímu proudu bude přiřazena váha (v), která je součinem počtu vyjíždějících obyvatel z dané obce do Prahy (x) a procentuální (ne)výhodnosti spojení autem + vlakem oproti pouze autu (y), kdy $y=1$,

pokud se oba časy rovnají, $y > 1$, pokud je spojení za použití auta a vlaku výhodnější a $y < 1$, pokud je naopak výhodnější přímé spojení autem. Platí tedy, že:

x – počet vyjíždějících z obce

y – cestovní doba autem / cestovní doba kombinací

$v = x * y$

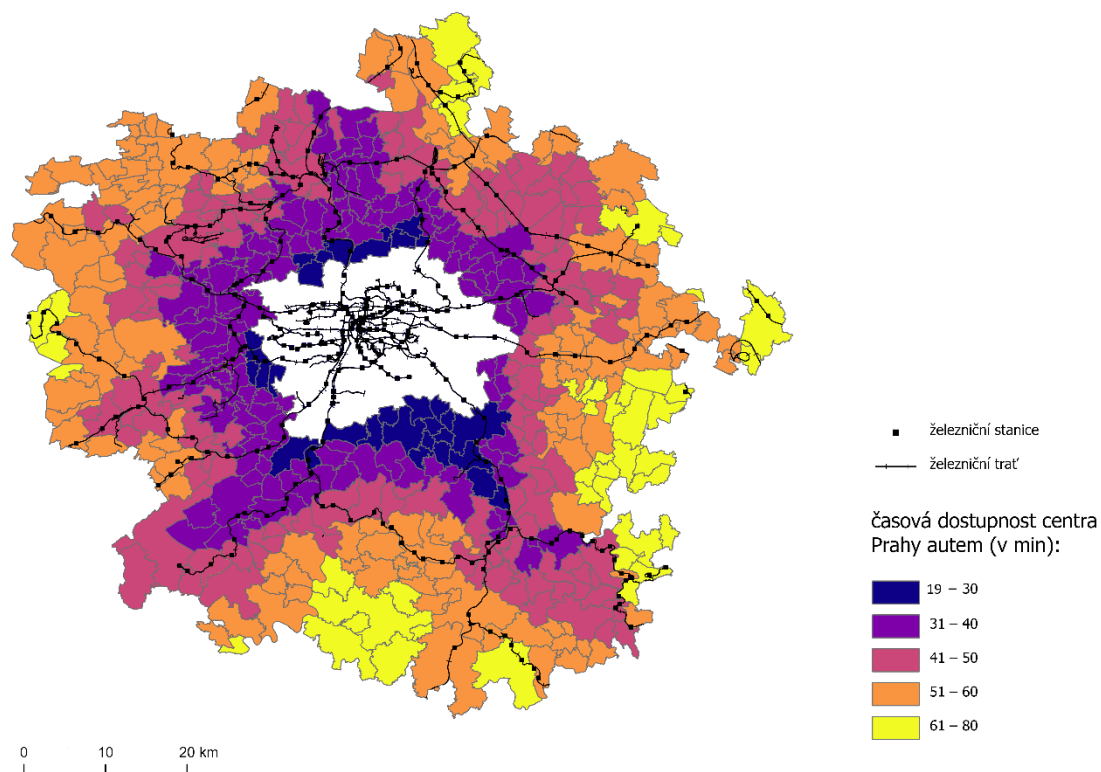
Ke každému nádraží pak budou přiřazeny a sečteny váhy všech proudů, při nichž je využíváno k přestupu z auta do vlaku právě toto nádraží. Na základě toho bude možné určit, která nádraží mají nejvyšší potenciál pro parkování.

5.2. Výsledky analýzy

5.2.1. Časová dostupnost obcí podle zvoleného dopravního prostředku

Časová dostupnost autem (**Mapa 5**) je závislá na dálničních stavbách. Obce v blízkosti dálničních nájezdů jsou zvýhodněny oproti ostatním obcím. Velmi dlouho trvá cesta z obcí v okolí Neveklova a z východního segmentu Pražské metropolitní oblasti. Naopak poměrně rychlé spojení je z obcí napojených na dálnice D1 (na jihu) a D8 (na severu), jelikož tyto dálnice přímo ústí do Severojižní magistrály.

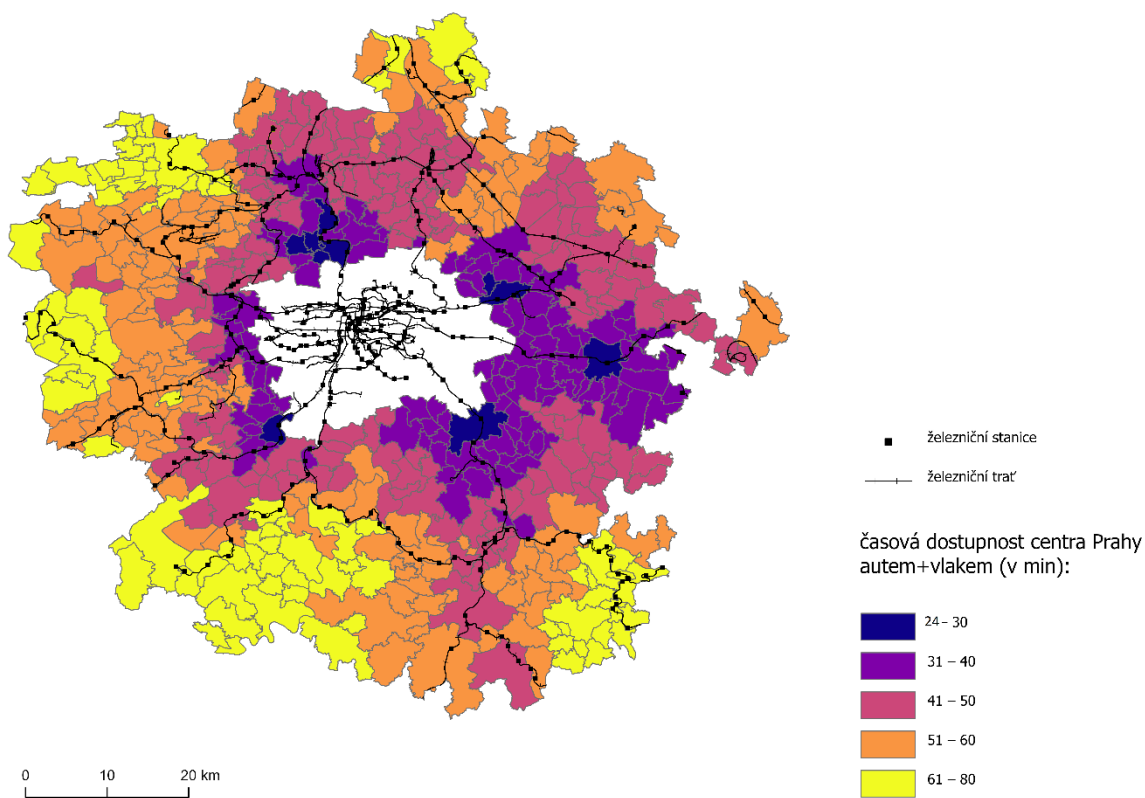
Mapa 5 Časová dostupnost centra Prahy autem z obcí Pražské metropolitní oblasti v ranní špičce pracovního dne v únoru 2024



Zdroj: Google maps, vlastní výpočty; podkladové vrstvy: ArcČR 4.2 (2023); ČÚZK (2024)

Z **Mapa 6** je patrné, že časová dostupnost při využití kombinace auta a vlaku je nejlepší v místech podél hlavních železničních tratí. Dobře dostupné je zejména území východně a jihovýchodně od Prahy, což koresponduje s údaji o vyjížděcí vlaky. Nejdále jsou oblasti s kratším časem dojížděky posunuty podél tratě na Český Brod. u některých tratí se projevuje vliv existence spěšných vlaků a rychlíků (např. trať na Benešov). Obecně se dá říct, že je region za použití kombinace auta a vlaku poměrně dobře dostupný. Špatně dostupné je Neveklovsko, Dobříšsko, východní část okresu Benešov, Slánsko a okrajové části regionu (Rakovnicko, část Mělnicka). Někdy se projevuje specifická poloha jednotlivých obcí (Svatý Jan pod Skalou).

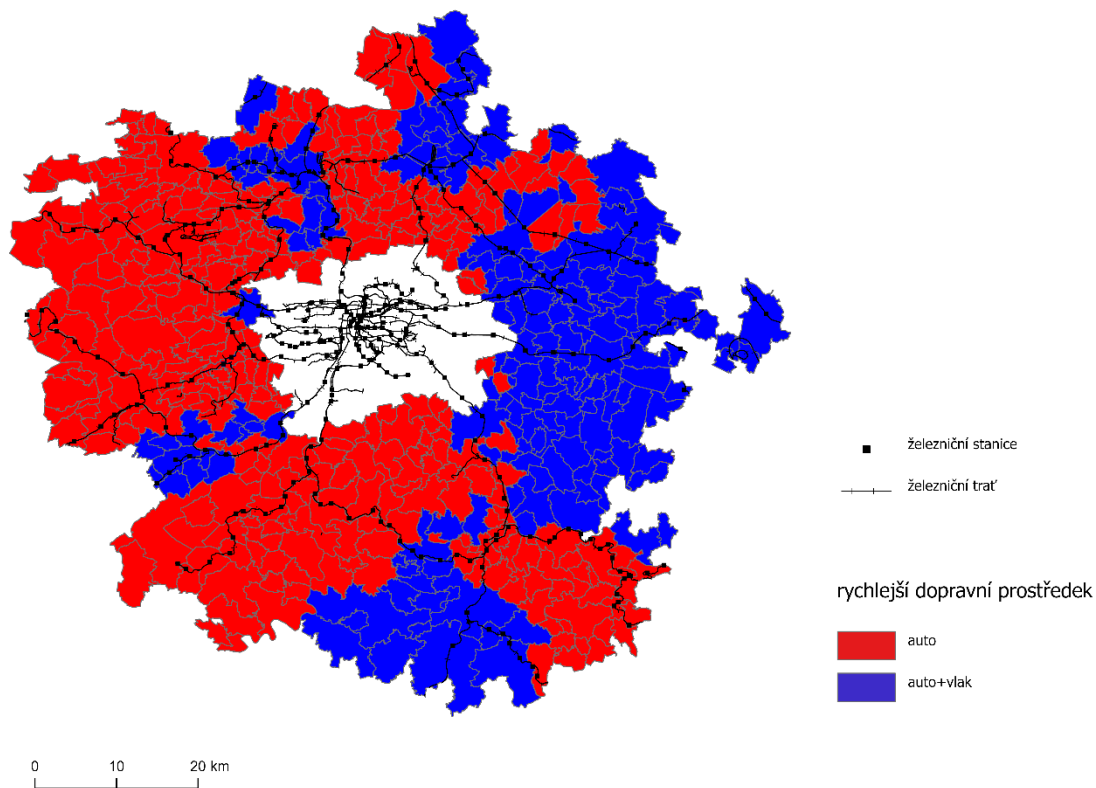
Mapa 6 Časová dostupnost centra Prahy kombinací auta a vlaku z obcí Pražské metropolitní oblasti v ranní špičce pracovního dne v únoru 2024



Zdroj: Google maps, idos, vlastní výpočty; podkladové vrstvy: ArcČR 4.2 (2023); ČÚZK (2024)

Porovnáme-li oba zjištěné údaje časové dostupnosti (viz **Mapa 7**), zjistíme, že celý východní segment regionu je lépe dostupný za pomoci kombinace auta a vlaku. Ukazuje se, že tratě na Český Brod a Lysou nad Labem dovedou poměrně rychle dopravit své cestující do centra hlavního města. Na českobrodské trati je výhodou existence spěšných vlaků, které zastavují v Pečkách a Českém Brodě a cestujícím z těchto stanic nabízejí významnou úsporu při cestě do Prahy. Benešovská trať je svojí polohou blízka dálnici D1, a proto se její použití časově vyplatí až z oblastí vzdálenějších od Prahy. Opět zde hraje roli existence rychlíků, které staví v Benešově a poté až v Praze, a také spěšných vlaků zastavujících ještě v Čerčanech, Senohrabech, Mnichovicích a Říčanech. Těžce dostupná oblast Neveklovska je nakonec přístupnější za použití kombinace auta a vlaku při dojetí autem na nádraží v Benešově. u neratovické tratě se ukazuje, že je časově výhodná až z obcí v okolí Neratovic, z obcí blízko Praze se vyplatí přímé spojení autem. Kralupská trať se z důvodu neexistence silničních mostů mezi Prahou a Kralupy nad Vltavou nevyplatí pro cestující z pravého břehu Vltavy. z oblastí jihozápadně a západně od Prahy se (s výjimkou některých obcí těsně u plzeňské tratě a Hostivice) vyplatí přímá cesta autem.

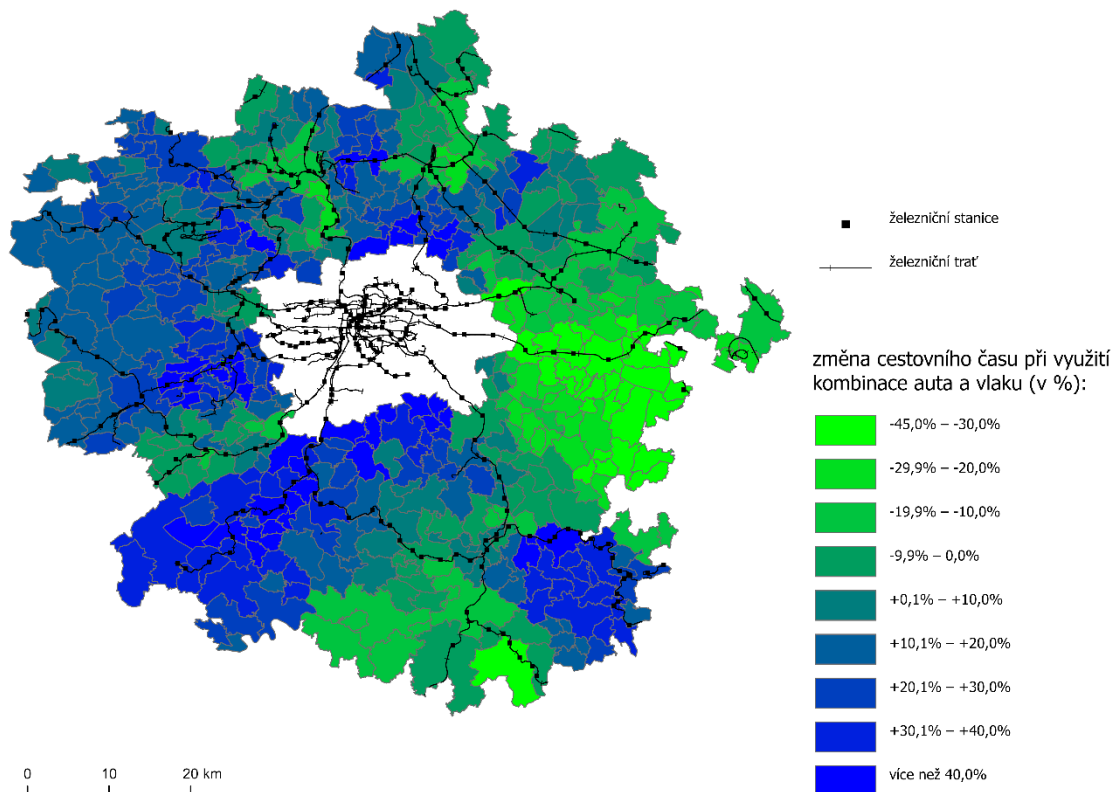
Mapa 7 Rychlejší dopravní prostředek při cestě z obcí Pražské metropolitní oblasti do Prahy v ranní špičce pracovního dne v únoru 2024 (dopravní prostředek vybírán pouze z možnosti auto x auto+vlak)



Zdroj: Google maps, idos, vlastní výpočty; podkladové vrstvy: ArcČR 4.2 (2023); ČÚZK (2024)

Největší časovou úsporu použitím kombinace auta a vlaku (viz **Mapa 8**) dosáhnou cestující z obcí, odkud se dá dobře dostat ke stanicím na trati 011 (Českobrodsko), naopak nejméně výhodný je tento typ spojení v okolí Dobříše a Mníšku pod Brdy a také v okolí Nučic a Loděnice. v těchto lokalitách by cestující při přestupu na vlak prodloužil svojí cestovní dobu o více než 40% (v některých případech ale i o 70%).

Mapa 8 Změna cestovního času z obcí Pražské metropolitní oblasti do Prahy při využití kombinace auta a vlaku oproti přímé cestě autem v ranní špičce pracovního dne v únoru 2024



Zdroj: Google maps, idos, vlastní výpočty; podkladové vrstvy: ArcČR 4.2 (2023); ČÚZK (2024)

5.2.2. Výběr nádraží s největším potenciálem pro zřízení záchytného parkoviště

Podle postupu uvedeného v kapitole 5.1 bylo zjištěno 20 stanic s nejvyšším potenciálem pro parkování u nádraží.

1. Zeleneč
2. Říčany
3. Kladno
4. Český Brod
5. Úvaly
6. Neratovice
7. Kralupy nad Vltavou
8. Hostivice
9. Roztoky u Prahy
10. Černošice
11. Řež

12. Čelákovice
13. Benešov u Prahy
14. Unhošť
15. Senohraby
16. Milovice
17. Beroun
18. Lysá nad Labem
19. Řevnice
20. Úholičky

Tabulka 1 Nádraží s nejvyšším potenciálem pro parkování u nádraží v Pražské metropolitní oblasti

Nádraží	Obce, pro které je nádraží výhodné
Zeleneč	Benátky nad Jizerou, Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Bříství, Dolní Slivno, Dřevčice, Hlavenec, Horní Slivno, Horoušany, Hradištko (okres Nymburk), Jenštejn, Jirny, Káraný, Kochánky, Kostelní Hlavno, Lázně Toušeň, Mečeříž, Nehvizdy, Nový Vestec, Ostrá, Podolanka, Předměřice nad Jizerou, Radonice, Semice, Skorkov, Sojovice, Starý Vestec, Stratov, Svémyslce, Šestajovice, Tuřice, Vyšehořovice, Zápy, Zeleneč
Říčany	Babice, Břeží, Jevany, Kamenice, Klokočná, Kostelec u Křížků, Křenice, Louňovice, Mukařov, Psáry, Říčany, Svojetice, Tehov, Tehovec, Velké Popovice, Všešary, Vyžlovka
Kladno	Běleč, Cvrčovice, Doksy, Hrdlív, Kladno, Kvílice, Ledce, Pchery, Třebichovice, Vinařice
Neratovice	Chlumín, Kly, Lhotka, Libiš, Malý Újezd, Mělník, Neratovice, Obříství, Skuhrov, Střemy, Tuhaň, Velký Borek, Vysoká, Zálezlice
Kralupy nad Vltavou	Blevice, Cítov, Černuc, Dřetovice, Hořín, Chržín, Chvatěruby, Kamenný Most, Koleč, Královice, Kralupy nad Vltavou, Nelahozeves, Neuměřice, Nová Ves (okres Mělník), Olovnice, Otovice, Postupice, Sazená, Slatina, Třebusice, Uhy, Veltrusy, Velvary, Všestudy, Zákolany, Zlončice, Zvoleněves, Žižice
Hostivice	Červený Újezd, Hostivice, Chýně, Libochovičky
Úvaly	Dobročovice, Doubek, Hradešín, Květnice, Masojedy, Přešimasy, Sibřina, Sluštice, Škvorec, Štíhllice, Úvaly, Zlatá
Český Brod	Černíky, Český Brod, Doubravčice, Chrást, Chrástřany (okres Kolín), Klučov, Konojedy, Kostelec nad Černými Lesy, Kounice, Kozojedy, Krupá, Kšely, Malotice, Mrzky, Nučice (okres Praha-východ), Oleška, Oplany, Píсты, Poříčany, Prusice, Přehvozdí, Přistoupim, Skvrňov, Tatce, Tismice, Třebestovice, Třebovle, Tuchoraz, Úžice (okres Kutná Hora), Velenka, Vitice, Vrátkov, Vrbčany, Výžerky, Ždánice
Roztoky u Prahy	Lichoceves, Roztoky, Stenice, Svrkyně, Únětice

Řež	Husinec, Klecany, Máslovice, Odolena Voda, Panenské Břežany, Větrušice, Vodochody
Černošice	Černošice, Kosoř, Roblín, Třebotov, Vonoklasy
Unhošť	Horní Bezděkov, Chyňava, Lány, Lhota (okres Kladno), Libušín, Malé Kyšice, Malíkovice, Mšec, Nové Strašecí, Přelíc, Ruda, Rynholec, Řisuty, Smečno, Svinařov, Sýkořice, Třebíz, Třtice, Tuchlovice, Zbečno, Žilina
Čelákovice	Čelákovice, Mochov, Přerov nad Labem, Vykáň
Benešov u Prahy	Benešov, Bílkovice, Bystřice, Chlístov, Chotýšany, Chrášťany (okres Benešov), Křečovice, Litichovice, Maršovice, Neveklov, Rabyně, Radošovice, Stranný, Struhařov (okres Benešov), Tisem, Třebešice, Václavice
Senohraby	Bukovany, Čtyřkoly, Chářovice, Chleby, Lešany, Netvořice, Ondřejov, Pětihosty, Pyšely, Řehenice, Senohraby, Stříbrná Skalice, Týnec nad Sázavou, Vysoký Újezd (okres Benešov)
Beroun	Hudlice, Hýskov, Koněprusy, Králův Dvůr, Krivoklát, Nižbor, Nový Jáchymov, Otročiněves, Račice, Svatá, Tetín, Trubín, Trubská
Milovice	Milovice, Zbožičko
Lysá nad Labem	Jiřice, Lysá nad Labem, Stará Lysá
Řevnice	Korkyně, Lety, Nesvačily, Řevnice, Svinaře, Županovice
Úholičky	Okoř, Úholičky, Velké Přílepy

Zdroj: SLDB 2021, vlastní výpočty

Z výše uvedené tabulky (**Tabulka 1**) se zdá, že uvedená nádraží mají velký potenciál pro zřízení zachytných parkovišť. Je však nutné si uvědomit některé omezení vyplývající z použité metody. Jak již bylo uvedeno dříve, všechny prověřované obce i nádraží byly vztahovány výhradně k Pražské metropolitní oblasti, do analýzy nebyly zahrnuty obce ani nádraží za hranicí této oblasti. Všechny hodnoty časové dostupnosti byly zjišťovány k únoru 2024 a zejména v případě železniční dopravy může případná změna jízdního řádu (například zavedení či zrušení spěšných vlaků nebo jejich zastavování v dalších stanicích, zkrácení nebo prodloužení doby pobytu vlaku ve stanici apod.) způsobit změny v pořadí ve zmíněné tabulce. v případě obcí, pro které je využití uvedených nádraží výhodné, je v některých případech překryv mezi podobně výhodnými nádražími. v žádném případě nelze na základě pořadí v tabulce jednoznačně odvodit, kolik lidí by dané parkoviště skutečně využívalo, natož doporučit počet parkovacích míst, a to i s ohledem na skutečnost, že tato práce neřeší další konkurenční typy dopravy (tedy zejména autobusovou). Největší omezení provedené analýzy

však spočívá v jejím čistě teoretickém zaměření založeném na matematických výpočtech. Analýza nám pouze udává, kde na základě časové dostupnosti a počtu dojíždějících je potenciál pro zřízení parkovišť, nepočítá s terénními specifiky ani dalšími překážkami, které mohou zřízení parkovišť v daných lokalitách bránit. Proto je třeba zjištěné výsledky konfrontovat s místními poměry jednotlivých obcí.

6. Porovnání potenciálu se současným stavem v obcích

V minulé kapitole bylo zjištěno 20 železničních stanic s nejvyšším potenciálem pro parkování u nádraží. v další části práce budou u jednotlivých stanic prověřeny reálné možnosti zřízení záchytného parkoviště. Jednak bude zjištěno, zda terénní specifika vůbec zřízení parkoviště v dané lokalitě umožňují. Dále bude na základě strategických plánů a dalších dokumentů dotčených obcí, mediálních výstupů a komunikace s pověřenými osobami (kvalitativní výzkum) zjištěno, zda je zřízení parkoviště P+R v dané obci tématem a jaké případné překážky vzniku parkovišť brání. v případě, že se dané místo ukáže jako méně vhodné nebo dokonce zcela nevhodné ke zřízení parkoviště, budou hledány další stanice v blízkém okolí, které by mohly být pro zřízení parkoviště využity.

Podstatným zdrojem informací této části je kvalitativní výzkum provedený autorem práce. Kvalitativní výzkum je pojem, který má široké využití a označuje velmi rozdílné přístupy. Většinou je chápán jako doplněk nebo protipól ke kvantitativnímu výzkumu (Hendl 2005). Podle Glasera a Corbinové (1989, cit. v: Hendl 2005) je to výzkum, při kterém není užito statistických metod nebo jiných způsobů kvantifikace. Pro kvalitativní výzkum jsou typické otevřené otázky, které umožňují individuální odpovědi. Výzkum umožňuje stanovení nových výzkumných otázek v průběhu rozhovoru. Nevýhodami užitých metod je nízká míra zobecnění získaných informací a velký vliv osoby výzkumníka na výsledky (Hendl 2005).

V rámci zpracování této studie byli osloveni zástupci všech obcí (starostové nebo jiné pověřené osoby), na jejichž území se nachází některá z 20 nádraží s vysokým potenciálem pro zřízení parkování, v některých případech byly osloveni i zástupci obcí sousedících. Byly jim položeny převážně otevřené otázky, které vyžadují individuální odpovědi. Na základě jejich odpovědí pak byly položeny případné doplňující dotazy. Cílem výzkumu bylo zjistit další informace k problematice parkovišť P+R, které nebylo možné zjistit pouhou kvantifikací statistických dat.

Všem osloveným osobám byly položeny předem připravené dotazy a na základě jejich odpovědí případně následovaly další doplňující dotazy.

Předem připravené dotazy:

- 1) Považujete problematiku parkování u nádraží pro vaši obec za relevantní? Proč?
- 2) Jaká je momentální situace ohledně parkování u nádraží ve vaší obci?

- 3) Jaké kroky plánujete podniknout ke zlepšení aktuální situace? Existují konkrétní projekty nebo iniciativy, které již byly zahájeny nebo jsou ve fázi plánování?
- 4) Jaké jsou dlouhodobé plány a strategie ohledně záchytných parkovišť (P+R) s návazností na vlak ve vaší obci? Jak se tyto plány zapojují do širších dopravních a urbanistických strategií vaší obce?
- 5) Existuje spolupráce mezi vaší obcí a sousedními obcemi nebo regionálními orgány ve věci záchytných parkovišť?
- 6) Jaké případné překážky vám brání ve zřízení záchytného parkoviště ve vaší obci?
- 7) Jaké jiné alternativní plány máte ohledně zlepšení dopravní situace ve vaší obci (se zaměřením na dojížděku do Prahy)?

V následující části práce bude tedy nezdůvodně odkazováno na informace z tohoto kvalitativního výzkumu získaných rozhovorem nebo písemnou komunikací se starosty nebo dalšími pověřenými osobami daných obcí. v některých případech budou zmíněny i názorové soudy vytěžených osob, jelikož mentality aktérů jsou jistě významným faktorem celkové reality.

6.1. Trať 231 Praha – Lysá nad Labem – Kolín a trať 232 Lysá nad Labem – Milovice

Na trati 231 je lokalizován nejvyšší počet stanic s vysokým potenciálem pro parkování u nádraží. Do první dvacítky nádraží podle potenciálu patří nádraží ve všech obcích od Prahy až po Lysou nad Labem a také stanice Milovice. Výzkum byl tedy započat právě v obcích této tratě.

6.1.1. Zeleneč

Obec Zeleneč má nejvyšší potenciál pro parkování u nádraží, protože přestup v této stanici z auta na vlak je časově výhodný i pro poměrně vzdálené obce (viz **Tabulka 1**). v obci se nachází dvě železniční stanice – Zeleneč a Mstětice.

Stanice Zeleneč leží uvnitř obce a momentálně se v okolí nachází cca 20 parkovacích míst, které však netvoří jedno parkoviště, ale jsou rozmístěny v ulicích kolem. Podle pana starosty Víta Šikýře (viz **Příloha 1**) počet parkovacích míst neuspokojuje současnou poptávku, protože motoristé mají tendenci zabírat i další prostranství v okolí nádraží. Nicméně díky důslednosti obecní policie byl tento jev eliminován a počet aut zaparkovaných kolem nádraží poklesl. v okolí nádraží Zeleneč se neplánuje významné zvýšení počtu parkovacích míst,

naopak se obec snaží motivovat své obyvatele, aby k nádraží jezdili na kole, koloběžce nebo chodili pěšky – například v rámci plánované rekonstrukce hlavní třídy (ulice Čsl. Armády) má dojít k zavedení cyklopruhů. Zřízení většího parkoviště nebo parkovacího domu není možné z prostorových důvodů, jelikož se stanice nachází v poměrně zastavěném území. Volné prostranství u jižního východu železniční stanice (naproti nádražní budově) nelze použít, jelikož je majetkem Správy železnic, která podle pana starosty nechce pozemky zastavět parkovacími místy. Další volný pozemek jihozápadně od nádraží mezi Kmochovou a Zahradní ulicí bude využit k stavbě nového správního centra obce – plánuje se zde výstavba nového obecního úřadu a dalších budov (Návrh územního plánu Zeleneč 2022).

Obec podle pana starosty v žádném případě nestojí o zvýšení motoristů vjíždějících do centra obce. To však neznamená, že by obec s výstavbou záchytného parkoviště nepočítala. Ovšem nikoliv v samotném Zelenči, nýbrž v části obce Mstětice. Zde se železniční stanice nachází v zásadě uprostřed otevřené krajiny, kde je jen velmi řídká zástavba čítající pár domů a skladový areál. Severně od železniční stanice také vzniká obytný komplex Nový Zeleneč, který by po dostavení měl mít až 3500 obyvatel, tedy více než celý současný Zeleneč (Územní plán Zeleneč – část Mstětice 2018). Severovýchodně od železniční stanice Mstětice, ve vzdálenosti cca 200 m, je plánováno zřízení krajského záchytného parkoviště Zeleneč. Parkoviště by mělo mít podobu parkovacího domu o 5 podlažích s celkovou kapacitou 308 míst. Realizace parkovacího domu se předpokládá v druhé polovině roku 2025 (ITI PMO 2022). Pro zvýšení zájmu o záchytné parkoviště by mělo dojít od prosince 2024 k posílení železniční dopravy na trati, přičemž by měl být špičkový interval zkrácen na 15 minut a všechny osobní vlaky by měly zastavovat ve Msteticích. Zároveň se předpokládá, že u železniční stanice vznikne i autobusový terminál a v souvislosti s posílením železniční dopravy budou k stanici přivedeny nové autobusové spoje.

V obci Zeleneč tedy s největší pravděpodobností vznikne parkoviště P+R (podle pana starosty nelze vyloučit změnu plánu po krajských volbách v roce 2024), ale nikoliv v centru obce, ale v okolí stanice Mstětice, které je zatím téměř nezastavěno. Obec se spíše snaží cesty autem do jádra obce omezovat a motivovat obyvatele k alternativním způsobům dopravy. Pro cestující z širší oblasti, pro které je Zeleneč pouze přestupním bodem, se také počítá s posílením autobusové dopravy a zavedením nových autobusových linek v tangenciálním směru. k prvnímu pokusu již došlo na podzim roku 2023, kdy byla zavedena autobusová linka 408 spojující Brandýs nad Labem-Starou Boleslav, Zeleneč a pražské klánovické nádraží (PID 2023).

6.1.2. Čelákovice

V Čelákovících u nádraží byl v listopadu 2023 otevřen parkovací dům s 97 místy k parkování. Parkoviště P+R zde tedy již existuje. Parkování v parkovacím domě je mírně zpoplatněno (20 Kč za den, při parkování přes noc 100 Kč). v souvislosti se zprovozněním parkovacího domu došlo k rozšíření parkovacích zón ve městě. Cílem projektu bylo zabránit nezřízenému parkování v ulicích a zároveň lidem umožnit zaparkovat u nádraží a přestoupit na vlak (Parkování Čelákovice 2024).

6.1.3. Lysá nad Labem

Parkovací dům P+R existuje i v Lysé nad Labem, a to již od roku 2020 (IROP 2024). Parkování je zpoplatněno pouze při dlouhotrvajícím parkování (nad 20 hodin) a v době konání výstav v blízkém Výstavišti Lysá. Parkovací dům se nachází poměrně daleko od nádraží (asi 500 metrů). Podle pana místostarosty Vladislava Šplíchala (viz *Příloha 10*) je právě tato vzdálenost kamenem úrazu, jelikož záchytné parkoviště je využíváno velmi málo, a naopak jsou zaplněna ostatní parkovací místa v blízkém okolí. Parkovací dům zde tedy nepomohl vyřešit problematickou dopravní situaci – lidé z jakési lenosti dále využívají k parkování místa v ulicích a parkovací dům se začíná naplňovat až po zaplnění těchto míst. Město podle pana místostarosty aktuálně nemá žádné plány k řešení situace. Existuje sice plán na vybudování druhého parkoviště P+R na protější straně trati, ten však byl vzhledem k finanční náročnosti odložen na neurčito.

6.1.4. Milovice

U nádraží v Milovicích se nachází povrchové parkoviště s kapacitou 53 míst (Město Milovice 2024). Město neposkytlo autorovi práce žádné vyjádření ke sledované problematice.

6.2. Trať 011 Praha – Český Brod – Kolín

Trať 011 vede v zásadě souběžně s tratí 231 a vzdálenost mezi tratěmi je malá. Trať se tedy částečně „přetahuje“ o stejné cestující. Na trati leží dvě stanice s vysokým potenciálem pro parkování u nádraží – Úvaly a Český Brod. Je však nutné si uvědomit, že potenciál Českého Brodu je výrazně zvýšen existencí spěšných vlaků, které zastavují v rámci oblasti pouze v Českém Brodě a pak až v Praze. Při odečtení těchto spěšných vlaků by byl potenciál rovnoměrněji rozložen mezi další stanice na trati.

6.2.1. Úvaly

Stanice Úvaly leží v zastavěné oblasti téměř ve středu obce. Nádraží je dle paní Anežky Růžičkové (vedoucí oddělení investic při Městském úřadu Úvaly) hojně využíváno jak místními, tak lidmi z okolních obcí (viz *Příloha 11*). Počet zaparkovaných aut v okolí nádraží neustále roste. Město vlastní u nádraží parkovací plochu, která bývá zejména v ranní špičce pracovního dne na hraně kapacity. v současné době se zpracovává projektová dokumentace pro výstavbu parkoviště P+R na místě současné plochy pro parkování u nádraží. Dále se ve spolupráci se Středočeským krajem plánuje realizace dalšího parkoviště P+R v ulici Pod Tratí, v místě bývalých uhelných skladů. Na toto parkoviště se také zpracovává projektová dokumentace. Spolu s výstavbou parkoviště se také plánuje výstavba autobusového terminálu u nádraží.

6.2.2. Český Brod

U železniční stanice Český Brod se nachází autobusový terminál a několik parkovacích ploch. Podle pana starosty Tomáše Klineckého (viz *Příloha 2*) jde o zhruba 250 parkovacích míst. Navýšení kapacity parkovacích míst v současné době město neplánuje, v dlouhodobém horizontu se zvažuje výstavba parkovacího domu, který by však nesloužil jen jako přestupní bod, ale zároveň by ho používali i lidé, jejichž cílem je samotný Český Brod, čímž by se snížil počet aut vjíždějících do centra města. Nicméně stavba parkovacího domu naráží na určité finanční překážky. Rozšiřování počtu parkovacích míst na náklady rozpočtu města, pokud by tato místa primárně sloužila obyvatelům jiných obcí, považuje pan starosta za problematické. Město nespátňuje v rozšíření počtu parkovacích míst řešení, jelikož existence parkovacích míst pouze přivede do města další vozidla. Za řešení město považuje spíše podporu veřejné a nemotorové dopravy. v červenci roku 2024 má být ve spolupráci s IDSK spuštěn pilotní projekt tzv. poptávkové dopravy. Bude se jednat o dva mikrobusey, které nebudou mít fixní trasu a jízdní řády, ale jejich trasa se bude flexibilně přizpůsobovat aktuální poptávce cestujících. Objednávání cest bude probíhat přes mobilní aplikaci. Poptávky od cestujících budou v reálném čase zpracovávány autonomním algoritmem, který vytvoří trasy tak, aby bylo uspokojeno co nejvíce cestujících v co nejkratším čase. Poptávková doprava bude v provozu hlavně ve večerním období, kdy je nabídka spojů veřejné dopravy nízká a umožní tak cestujícím nechat auto doma. Český Brod byl pro pilotní projekt tohoto moderního systému zvolen právě kvůli kvalitnímu a rychlému spojení s Prahou, které je atraktivní i pro obyvatele obcí z širokého okolí (PID 2024).

6.2.3. Další nádraží na trati

Jelikož poptávka po parkování podél trati je velká a není v možnostech výše zmíněných měst navýšit parkovací kapacitu natolik, aby tato poptávka byla uspokojena, je třeba uvažovat o zřízení parkovacích míst i u dalších železničních stanic na trati. Autor práce však není první osobou, jejíž úvahy se tímto směrem vydaly, jelikož Středočeský kraj plánuje zřízení krajských záchytných parkovišť u železničních stanic Tuklaty a Poříčany. Obě parkoviště mají mít podobu parkovacího domu.

Nespornou výhodou pro zřízení parkoviště v Tuklatech je poloha železniční stanice v prakticky nezastavěné oblasti uprostřed polí. Pouze severním směrem od zastávky se nachází úzký pruh zástavby směřující do centra obce. Tato výhoda je však vyvážena skutečností, že k železniční zastávce nevede žádná významná silniční komunikace. Ulice Topolová je u nádraží slepě ukončena a vede rezidenční oblastí v Ohrádce. u nádraží nejsou k dispozici žádná oficiální parkovací místa. Podle vypracované studie (Parkovací dům Tuklaty 2022) byly zvažovány dvě varianty parkovacího domu. Severní varianta by vznikla na volném prostranství na kraji rezidenční oblasti severně od nádraží. To by však znamenalo neúměrné zatížení rezidenční oblasti silniční dopravou. Navíc by parkovací dům byl pro motoristy z širšího okolí poměrně špatně přístupný. Proto byla vybrána jižní varianta, podle níž by měl být parkovací dům postaven na protilehlé straně železniční trati, na volném prostranství, které je ze stanice přístupné podchodem. Nicméně toto místo je dostupné jen po jakési polní cestě, která je zcela nevhodná pro intenzivní provoz. v rámci parkovacího domu bude tedy nutné provést výstavbu silniční komunikace, která napojí parkovací dům na silnici III. třídy vedoucí z Tuklat do Přišimas. Parkovací dům se tak stane velmi dobře dostupný pro řidiče z širšího okolí a obci dopravně odlehčí. Existuje několik variant podoby parkovacího domu, ve všech navržených variantách by měla být kapacita domu okolo 230 parkovacích míst (Parkovací dům Tuklaty 2022).

V Poříčanech se nádraží nachází na severovýchodním kraji obce. u nádraží je dost nezastavěného prostoru, který by mohl být využit ke stavbě parkovacího domu. Nedaleko se nachází sjezd z dálnice D11, parkoviště by tedy mohlo pojmout dojíždějící z poměrně širokého okolí a vzhledem k poloze na kraji obce by nemuselo dojít k výraznému navýšení nežádoucího tranzitu skrz obec. v současnosti není k dispozici vyjádření obce, tudíž nelze uvést bližší informace.

Železniční stanice v Tuklatech a Poříčanech mají společnou polohu na okraji obce nebo zcela mimo ni. Stejnou vlastnost má i stanice v Rostoklatech, lze tedy o ní uvažovat jako o náhradním adeptovi na zřízení parkovacího domu, kdyby byl nakonec projekt v Tuklatech odmítnut.

6.3. Trať 221 Praha – Benešov u Prahy

Na trati 221 byl zjištěn vysoký potenciál pro parkování u stanic Říčany, Senohraby a Benešov u Prahy. Dále je známo, že se plánuje zřízení krajských záchytných parkovišť u železničních stanic Světice a Čerčany (viz kapitola 4.5).

6.3.1. Říčany

Město Říčany je poměrně velkým sídlem. Zároveň městem prochází silnice I/2, která spojuje Prahu s Kutnou Horou, což je silnice procházející poměrně hustě zalidněnou oblastí a je známá častými kongescemi. Městem prochází několik dalších silničních tahů. Mohlo by se tak zdát, že jsou Říčany vhodným kandidátem pro zřízení záchytného parkoviště. Celá situace je však mnohem složitější. Město dlouhodobě bojuje s nadměrnou automobilovou dopravou. Nádraží se nachází blízko centra v hustě zastavěné oblasti. Hlavní silniční tah I/2 (ulice Černokostelecká) je od nádraží vzdálen vzdušnou čarou více než 300 metrů severním směrem a mezilehlý prostor je vyplněn rodinnými domy a menšími ulicemi. Není zde žádný prostor k vybudování parkoviště. u jižního přístupu k nádraží již existuje placené parkoviště, které však není kapacitně dostačující. Není zde žádný prostor k rozšíření plochy parkoviště, v úvahu by připadalo pouze možnost přestavění parkovací plochy na parkovací dům, čímž by mohla být kapacita parkoviště navýšena.

Město se snaží nežádoucí parkování v ulicích kolem nádraží omezit. Celé centrum města včetně oblasti kolem nádraží je součástí zpoplatněné parkovací zóny (Parkování Říčany 2024). Dále město provozuje pět bezplatných autobusových linek MHD, z toho tři linky zajíždějí k říčanskému nádraží (Město Říčany 2024). Město se tedy spíše snaží dopravovat lidi k nádraží autobusovými linkami. Starosta města se odmítl k problematice vyjádřit (viz *Příloha 12*).

6.3.2. Senohraby

V Senohrabech se přímo u nádraží nachází parkovací plocha. Podle územního plánu obce (2017) se do budoucna počítá s rozšířením parkovací kapacity u nádraží i s podporou veřejné dopravy. Žádné konkrétní projekty se nepodařilo zjistit.

6.3.3. Benešov u Prahy

Okolí nádraží Benešov u Prahy prošlo v nedávné době rekonstrukcí. u nádraží vznikl velký autobusový terminál a parkovací dům s kapacitou 181 míst pro motorová vozidla (TS Benešov 2021). u autobusového nádraží se nachází ještě jedno menší parkoviště. Další malé parkoviště je vedle parkovacího domu a v prostorách bývalých kasáren, zde však již docházková vzdálenost přesahuje 500 metrů. Ve městě se také postupně spouští nový parkovací systém, kdy jsou ve městě zaváděny zpoplatněné parkovací zóny. Pro větší efektivitu výběru poplatků bude využit kamerový systém, který bude hlídat, jak dlouho auto na daném místě parkovalo a podle toho vypočítá řidičovi cenu, která se bude platit až před odjezdem (Deník.cz 2024). Město tedy již v minulosti učinilo aktivní kroky pro zlepšení situace s parkováním u nádraží.

6.3.4. Další nádraží na trati

Na základě výše uvedených informací lze konstatovat, že město Benešov v nedávné době významně navýšilo parkovací kapacitu u nádraží, ta je však pravděpodobně z podstatné části zaplněna obyvateli samotného Benešova. v případě Senohrab je k dispozici málo informací a v Říčanech není významné rozšíření parkovací kapacity pravděpodobně z důvodu nedostatku prostoru. z důvodu nejednoznačnosti získaných informací byli osloveni zástupci i některých dalších obcí podél sledované železniční trati.

Podle informací uvedených na webu Krajského úřadu Středočeského kraje (viz kapitola 4.5) jsou podél trati plánována dvě krajská záchytná parkoviště. Jedno má být v Čerčanech, druhé ve Světicích.

U železniční stanice v Čerčanech jsou v současnosti pouze nízké desítky parkovacích míst. Nedaleko se nachází supermarket Tesco s poměrně velkým parkovištěm, které bylo donedávna částečně využíváno lidmi dojíždějícími na vlak. Právě proto bylo parkoviště před Tescem doplněno o závoru a parkovací automat. Podle starosty Michala Tupého (viz *Příloha 14*) je plánováno zřízení parkovacího domu u stanice vlaku Pyšely, která se také nachází na území obce. Stanice by vzhledem ke svojí poloze mohla být poměrně dobře přístupná pro ty obce, pro které je dle datové analýzy výhodné užití stanice Senohraby. v současnosti realizace parkovacího domu naráží na jisté překážky technického charakteru, ale obec vyvíjí snahu tyto překážky odstranit.

Obec Světic je autem velmi dobře dostupná z různých stran a mohla by přebrat část potenciálu Říčan. Od starosty obce Pavla Kyzlinka (viz *Příloha 13*) se podařilo získat obsáhlé a emotivní vyjádření k problematice, kterou označil jako „velmi ožehavé téma.“ Situace v obci je podle něj kritická. Parkoviště u nádraží není kapacitně dostačující a lidé parkují ve všech přilehlých ulicích včetně míst se zákazem parkování a zastavení. Obec nepovažuje za důležité významně rozšířit parkovací kapacitu, protože pro obyvatele obce je dostačující (obec je poměrně malá a železniční zastávka je skoro odevšad v docházkové vzdálenosti). Zřízení záchytného parkoviště u nádraží by sice mohlo podle jeho názoru odlehčit situaci ve velkých městech jako je Praha nebo Říčany, nicméně za cenu zvýšené zátěže automobilovou dopravou. Situace je dokonce taková, že lidé z Říčan jezdí parkovat k nádraží do Světic (tedy k stanici, která je dále od Prahy než Říčany), protože v Říčanech jsou zpoplatněné parkovací zóny a ve Světicích není obecní policie, která by mohla efektivně vymáhat dodržování předpisů. Obec odmítá řešit dopravní problémy jiných obcí na svůj úkor a proti dalšímu zatěžování automobilovou dopravou, která sebou podle pana starosty přináší „emise, hluk, zácpy, odpadky a neuvěřitelné chování řidičů,“ se hodlá bránit. Za řešení pan starosta považuje zřizování záchytných parkovišť na volných prostranstvích mimo obec, odkud by pak cestující byli sváženi k nádraží shuttlebusem (tj. pravidelnou autobusovou linkou s krátkým intervalem, která spojuje dva dopravní body). Jako druhou možnost uvádí zřízení nové železniční stanice někde v polích mezi obcemi (někde v úseku Praha – Strančice), u níž by vzniklo záchytné parkoviště a tato stanice by sloužila v zásadě jen pro obsluhu tohoto parkoviště. Zároveň však pan starosta vyjadřuje i určitou skepsi k přivádění nových cestujících k železniční trati, jelikož i v současné době jsou vlaky na trati ve špičkách kapacitně na hraně (i přes poměrně krátký interval 15 minut), při jejich přeplnění by pak pravděpodobně v důsledku nízkého komfortu poklesla poptávka po vlaku a lidé by se vrátili do aut. Za řešení problému pan starosta nepovažuje ani podporu cyklistické dopravy, protože ta je podle něj „pro pár vyvolených“ a lidé v naší zemi na to nejsou „dosud nastavení, jako třeba v Holandsku a jiných zemích.“ v celém rozhovoru se pan starosta ani slovem nezminil o projektu krajského záchytného parkoviště (viz Parkovací dům Světic 2021). Po doplňujícím dotazu na tento projekt uvedl, že na zřízení parkovacího domu nepanuje v zastupitelstvu obce shoda, ale většina zastupitelů je spíše proti, protože mínusy převládají nad možnými pozitivy.

Celkově lze říct, že zřízení nových záchytných parkovišť podél trati 221 brání jednak nedostatek prostoru, jednak pochopitelná neochota obcí s nádražím přitáhnout do své obce

další auta. Žádná z železničních stanic na trati se nenachází na okraji zástavby. Navíc na sledované železniční trati nelze významně navýšit objem železniční dopravy, trať je již nyní na hraně kapacity. Existují sice plány na stavbu druhé železniční tratě mezi Prahou a Benešovem, na kterou by měly být převedeny rychlíky, nicméně realizace takové trati je dlouhodobou záležitostí a v současnosti v dotčených obcích převládá odpor vůči této stavbě (Strategie rozvoje pražské metropolitní železnice 2018; Aktuálně.cz 2022).

6.4. Trať 171 Praha – Beroun

Trať 171 vede údolím řeky Berounky, které od sebe odděluje Brdskou vrchovinu a Hořovickou pahorkatinu. z těchto fyzickogeografických důvodů je okolí trati méně zalidněné než u předchozích tratí a možnosti dojezdu z širšího okolí jsou omezené. Podle provedené datové analýzy mají nejvyšší potenciál k parkování u nádraží stanice Černošice, Řevnice a Beroun.

6.4.1. Černošice

Na území města se nachází dvě železniční stanice – Černošice a Černošice-Mokropsy. u stanice Černošice je jen malé parkoviště, u stanice Černošice-Mokropsy je parkoviště s kapacitou cca 90 míst, které se dle slov pana starosty Filipa Kořínka (viz *Příloha 4*) bude rozšiřovat o dalších 20-30 parkovacích míst. Žádné významnější rozšíření parkovišť město neplánuje, jelikož kapacita parkovišť je prý pro obyvatele města dostatečná. Město nemá zájem o vybudování většího parkoviště, které by primárně sloužilo obyvatelům jiných obcí. Město by rádo v blízké budoucnosti umožnilo u obou vlakových stanic bezpečné odložení elektrických kol a koloběžek.

Starosta města nezmínil žádné zásadní dopravní problémy, se kterými by se město potýkalo. Zdá se tedy, že poptávka po parkování významně nepřevyšuje současnou nabídku. Zřejmě je to z toho důvodu, že většina cestujících, kteří by potenciálně využívali černošické nádraží, je ze samotných Černošic a místní jsou pravděpodobně zvyklí se k nádraží přesouvat autobusem, pěšky, na kole apod. a cestující z okolních obcí si toto nádraží z důvodu nedostatku parkovacích míst dosud neoblíbili. Není však k dispozici dostatek informací k potvrzení této domněnky.

6.4.2. Řevnice

U nádraží v Řevnicích se nachází rozlehlé neplacené parkoviště, které se rozkládá po obou stranách ulice Pod Lipami. Je zde asi 150 míst k zaparkování. Město v minulosti investovalo

do vybudování velkého počtu stání pro kola, na jejichž úkor byl omezen počet parkovacích míst pro auta (Městem na kole 2022). Město se k problematice nevyjádřilo, ani se nepodařilo dohledat žádné veřejně přístupné zdroje zabývající se problematikou parkování u řevnického nádraží.

6.4.3. Beroun

Stanice Beroun je od centra dvacetitisícového města oddělena říčkou Litavkou. Pro pěší je nádraží poměrně dobře přístupné skrze lávku přes říčku, auta však musí nejprve centrum ze západu objet. z toho důvodu je nádraží výrazně lépe přístupné ze západu a jihu než z východu a severu.

V Berouně se přímo u nádraží nachází parkoviště K+R, kde je doba stání omezena na 20 minut, pro účely dojížděky do Prahy je tedy prakticky nepoužitelné. u křižovatky ulic Nádražní a Švýcarská se nachází P+R parkoviště s kapacitou 147 míst. o něco dále od nádraží (cca 500 metrů) je vybudováno větší parkoviště P+R. Toto parkoviště je tvořeno dvěma oddělenými parkovacími plochami s kapacitou 138 parkovacích míst (Město Beroun 2024).

Starostka města, paní Soňa Chalupová (viz **Příloha 7**), důrazně odmítá myšlenku, že by obce v okolí Prahy měly být zodpovědné za dopravní situaci v hlavním městě. Beroun je podle ní od doby zavedení modrých zón v Praze přeplněn auty, která zde zanechávají dojíždějící k vlaku. Tyto dojíždějící paní starostka označuje slovem „pendleři.“ (Pojem pendler v původním slova smyslu je označení pro přeshraničního pracovníka, tedy osobu, která dojíždí za prací do jiného státu – poznámka autora). Situace se nezlepšila ani po vybudování výše zmíněných parkovišť P+R. Paní starostka je rozhořčena výrokem pana Ondřeje Boháčka, ředitelem Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy, který pro Hospodářské noviny (2024) uvedl: *„Každé auto, které nedojede až do Prahy, je dobré. Byli bychom nejraději, kdyby lidé nechávali auta na parkovištích typu P+R kolem stanic železnice, a nikoli například na stanicích metra v Praze. Metro umí generovat veřejný život, takže dává smysl postavit tam třeba lokální obchodní centrum spíše než parkoviště pro tisíc aut“* (Hospodářské noviny 2024. Dostupné z: <https://archiv.hn.cz/c1-67298860-jak-vytvorit-15minutove-mesto-misto-na-zelene-louce-stavet-na-brownfieldu>, cit. 28.3.2024). Paní starostka tento výrok označila za názor „Pražáka.“ Zdůrazňuje, že Beroun také dovede generovat veřejný život a že pozemky kolem nádraží by mohly být využity pro občanskou vybavenost. Závěrem dodává, že chce-li Praha řešit své dopravní problémy, musí se zaměřit na veřejnou dopravu již v místě jejího

vzniku (tedy obcích, odkud zaměstnanci do Prahy dojíždí) a nespolehat, že to ostatní obce vyřeší za ni.

Podle dostupných informací je tedy klíčovým uzlem, kde dochází k největšímu přestupu z auta do vlaku, nádraží v Berouně. v Černošicích ani Řevnicích i přes zjištěný potenciál není situace ohledně parkování vnímána jako kritická. Zřejmě jsou kapacity parkovacích ploch u nádražích dostatečné nebo si lidé z okolí tuto variantu cesty do Prahy z nezjištěných důvodů dosud neoblíbili.

6.5. Trať 091 Praha – Kralupy nad Vltavou

Na trati 091 vyšel v rámci datová analýzy vysoký potenciál pro parkování u nádraží u 4 stanic: Roztoky u Prahy, Úholičky, Řež a Kralupy nad Vltavou, a to i přes skutečnost, že trať je prakticky v celé délce vedena po levém břehu Vltavy a nenachází se zde žádné silniční mosty. s výjimkou stanice Řež, kde se nachází most pro pěší, není trať využitelná pro poměrně hustě zalidněnou oblast na pravém břehu Vltavy. Teprve v Kralupech nad Vltavou se nachází silniční most na druhý břeh řeky, tudíž se zde území, jež by mohlo využívat železniční trať, značně rozšiřuje.

6.5.1. Roztoky u Prahy

Na území města Roztoky se nachází dvě stanice – Roztoky u Prahy a Roztoky-Žalov. Město Roztoky se nachází na kopci, při cestě z obou nádraží je tedy potřeba vyjít poměrně svažité kopec. Proto lze předpokládat, že parkování u nádraží hojně využívají i obyvatelé přímo z Roztok. u obou dvou nádraží existuje menší parkoviště, které si obec (podle starosty města, pana Jaroslava Drdy – viz *Příloha 5*) za symbolickou cenu pronajala od Správy železnic. Kapacita obou parkovišť je na hraně potřeby.

Problematika parkování je pro město důležitá, jelikož Praha 6 (městská část Prahy sousedící s Roztoky) záměrně vytváří překážky pro řidiče ze Středočeského kraje. Praha 6 uvažuje o výrazném omezení počtu aut, které vpustí ze Středočeského kraje na své území – toto omezení by zajišťovaly světelné nebo statické závory na příjezdových silnicích (Pražský deník 2024). z toho důvodu je do budoucna plánována výstavba parkovacího domu u nádraží Roztoky u Prahy. Na projektu údajně spolupracuje Středočeský kraj, což je zajímavé, jelikož toto parkoviště není uvedeno v seznamu plánovaných krajských záchytných parkovišť (viz kapitola 4.5). Autobusové spoje jsou již v současnosti na hraně své kapacity. Město tedy vidí řešení své dopravní situace v rozšíření parkovací kapacity u nádraží.

6.5.2. Úholičky

Centrum obce Úholičky se nachází 1,8 kilometru daleko od stanice vlaku, na kopci s převýšením cca 75 metrů. Jediný přístup k nádraží je ulicí Podmoráň. z druhé strany řeky (obec Husinec) je stanice přístupná pouze přívozem, který je však v provozu pouze od dubna do října, a to pouze o víkendech a svátcích, jeho význam je tedy převážně turistický (Přívoz Úholičky 2024).

U nádraží se nachází parkoviště, které obec (podle starostky Terezie Kořínkové – viz **Příloha 8**) sama vybuodovala. Parkoviště se nachází na náplavce v aktivní povodňové zóně, další rozšíření proto není reálné. Již samotná existence nádraží však pro obec znamená zvýšenou zátěž automobilovou dopravou. Obec hledá řešení v podpoře veřejné dopravy. Od února letošního roku (2024) byla z podnětu obce zřízena autobusová linka, která zajíždí přímo k nádraží. Jedná se o linku 409, která spojuje nádraží v Úholičkách s centrem obce a dále s obcemi Velké Přílepy, Statenice a Horoměřice. Linka jezdí v půlhodinovém intervalu ve špičkách pracovního dne a v hodinovém intervalu v pracovní dny dopoledne (PID 2024). Obec by ráda nabídku spojů veřejné dopravy rozšířila, nicméně k zajištění dostatečně frekventované veřejné dopravy nemá finanční prostředky.

6.5.3. Řež

Samotné nádraží Řež se nachází na katastru obce Libčice nad Vltavou. z obce však není nádraží vůbec přístupné (kromě jakési pěšiny), navíc jakákoliv zástavba obce je blíže jiným stanicím vlaku. Stanice tedy obsluhuje hlavně Řež, která je částí obce Husinec a s níž je spojena pěší lávkou. To samo o sobě limituje možnost využití tohoto nádraží, jelikož parkoviště se musí nutně nacházet na druhém břehu Vltavy a cestující, kteří toto parkoviště využijí, musí urazit větší pěší vzdálenost než u jiných stanic.

Starosta obce, paní Michaela Peigerová (viz **Příloha 6**), rozhodně považuje problematiku parkování za relevantní. Obec již v minulosti vybuodovala parkoviště u pěší lávky k nádraží. Parkoviště však kapacitně nedostačuje potřebám místních, a to z toho důvodu, že ho kromě vlakových cestujících využívají zaměstnanci přílehlého vědecko-technologického pracoviště (ÚJV Řež). Obec doufá, že si tento podnik vyřeší problém s parkováním na svých pozemcích a tím dojde k uvolnění parkovací kapacity. Možnost dalšího rozšíření parkovacích míst naráží na skutečnost, že obec není majitelem většiny pozemků v této lokalitě. Malý pozemek, který obec v této lokalitě má, by ráda využila pro rozšíření občanské vybavenosti (např. stavba školky).

K problematice by bylo chybou nezmínit, že nedaleko od Husince má v brzké době vzniknout tramvajová trať v trase Vozovna Kobylisy-Zdiby-Sedlec. Bude to první tramvajová trať na území Středočeského kraje (Plán udržitelné mobility 2024). Ačkoliv tramvajová trať nezajistí tak rychlé spojení do centra jako vlak, bude jistě pro mnoho dojíždějících značně atraktivní, o čemž svědčí skutečnost, že podél zamýšlené tramvajové trati jsou plánována dvě krajská záchytná parkoviště – ve Zdíbech a v Sedlci (viz kapitola 4.5). Je tedy možné, že nakonec zájem o parkování u stanice vlaku Řež poklesne.

6.5.4. Kralupy nad Vltavou

Podle autorem provedené analýzy je využití nádraží v Kralupech nad Vltavou jako přestupního bodu mezi autem a vlakem výhodné pro poměrně široké území (viz **Tabulka 1**). Kolem nádraží v Kralupech nad Vltavou se nachází mnoho placených parkovišť. Nicméně nádraží je v bezprostřední blízkosti centra obce, takže tato parkoviště mají sloužit primárně místní obsluze (městský úřad, obchody apod.). Jejich využívání osobami dojíždějícími k vlaku může způsobovat kapacitní problémy těchto parkovišť. Zřejmě proto byl v okolí vybudován parkovací dům P+R, podle kterého je dokonce pojmenovaná ulice vedoucí od nádraží k tomuto domu (ulice k Parkovacímu domu). Parkovací dům je však od nádraží vzdálen více než 600 metrů, což může být pro část automobilových řidičů překážkou k jeho využití. Je tedy otázkou, do jaké míry je parkovací dům skutečně využíván a jak velký podíl cestujících stále využívá sice dražší, ale bližší parkoviště nebo parkují na dalších místech v ulicích apod. Podle dostupných informací je v současné době průměrná obsazenost parkovacího domu 175 míst, přičemž celková kapacita je 350 míst (Město Kralupy nad Vltavou 2024). Finanční motivace k využití parkovacího domu je však výrazná – parkování zde stojí 15 Kč za den, u dalších parkovišť v městě je to 10 Kč za hodinu (Město Kralupy nad Vltavou 2024). Město tedy musí hledat další způsoby, jak lidi přesvědčit k využití parkovacího domu P+R i přes větší vzdálenost od nádraží.

6.5.5. Další nádraží na trati

Jelikož v Úholičkách není z terénních důvodů pravděpodobný vznik většího parkoviště P+R a stanice Řež je přístupná pouze po mostě z protějšího břehu Vltavy, autor oslovil ještě starostku města Libčice nad Vltavou, paní Petru Peleškovou. Ta nám poskytla jiný náhled na danou problematiku (viz **Příloha 3**). Podle ní je stavba parkoviště P+R v městě vyloučena z důvodu, že vlaky nemají dostatečnou kapacitu, a tudíž nemohou další cestující pojmout. Muselo by dojít ke zkrácení intervalu nebo nasazení kapacitnějších souprav, aby bylo možné

o zřízení záchytného parkoviště na území města uvažovat. i tak si to paní starostka umí představit jen za předpokladu, že by byla obci poskytnuta nějaká kompenzace či výhoda, protože „*naším zájmem není zahušťovat dopravu a přivádět do našeho koncového a klidného města obyvatele jiných obcí kvůli dopravní dostupnosti železnice, pro nás je to zátěž, nikoliv benefit*“ (slova starostky Libčic nad Vltavou, paní Petry Peleškové).

6.6. Trať 120 Praha – Kladno – Rakovník

6.6.1. Kladno

V současnosti jsou vlaky do Prahy výchozí ze stanice Kladno, která se nachází v jižní části města, na okraji obytné oblasti města a blízko průmyslové zóny. Ve městě se ale nachází ještě několik dalších stanic vlaku (Kladno-Rozdělov, Kladno-město, Kladno-Ostrovec, Kladno-Švermov, Kladno-Dubí a Kladno-Vrapice). Ve směru od Prahy se trať rozděluje do dvou větví, tudíž pro všechny spoje je společná právě stanice Kladno. Přímo u nádraží se nachází jen malá parkovací plocha. v blízkosti je několik dalších parkovišť náležících obchodním domům.

V blízké budoucnosti (před rokem 2030, první stavební práce již započaly) by mělo dojít k modernizaci železniční trati Praha – Kladno. Trať by měla být zdvoukolejněna a elektrifikována, v některých úsecích by měla být dokonce napříměna. Díky tomu bude možné zkrátit cestovní dobu a posílit počet spojů. Město Kladno počítá, že bude vlak do Prahy jezdit v desetiminutovém intervalu. v souvislosti s touto rekonstrukcí se plánuje výstavba kapacitních parkovišť u třech železničních stanic na Kladně (Kladno, Kladno-Město, Kladno-Ostrovec) a u nádraží Kladno (hlavní nádraží) je zvažován i parkovací dům (Plán pro Kladno 2024). Je však nutno dodat, že tyto plány byly představeny v rámci volební kampaně, je tedy otázkou, jaká bude skutečnost. Nicméně téma předvolební kampaně ukazuje, že parkování je v městě Kladně důležitým tématem a s výstavbou záchytných parkovišť se počítá.

6.6.2. Unhošť (Malé Přítočno)

Stanice Unhošť se kupodivu nenachází na katastru obce Unhošť, ale na katastru obce Malé Přítočno. v rámci rekonstrukce trati Praha – Kladno je plánováno přejmenování stanice.

Nádraží v Malém Přítočně má potenciál přitáhnout k sobě lidi z poměrně vzdálených míst, jelikož se nachází u sjezdu z dálnice D6. Pokud doopravdy dojde ke zrychlení dopravy na železniční trati, nádraží se stane výhodnější ještě pro širší oblast, než předpokládá datová

analýza této práce a potenciál tohoto nádraží se zvýší. Navíc se stanice nachází blízko kladenského hlavního nádraží (necelé 4 kilometry po silnici), takže případné parkoviště by mohlo do jisté míry konkurovat parkovišti na Kladně. Významnou výhodou je poloha železniční stanice na okraji obce v nezastavěné oblasti. Navíc při modernizaci trati má být stanice posunuta ještě dále od obce blíž k dálničnímu sjezdu (Modernizace trati Praha Ruzyně – Kladno 2023). Parkoviště P+R umístěné u tohoto nádraží by tak přineslo možnost rychlého spojení do Prahy pro cestující z oblasti Kladenska a Rakovnicka a zároveň by vzhledem ke svojí poloze nebylo pro obec přítěží. Není proto překvapivé, že parkoviště P+R u této stanice je skutečně plánováno a má mít kapacitu téměř 400 parkovacích míst (Modernizace trati Praha-Ruzyně – Kladno 2023).

6.6.3. Hostivice

Stanice Hostivice je významným dopravním uzlem, jelikož se zde trať 120 potkává s tratěmi 122 (Praha-Smíchov – Hostivice – Rudná u Prahy) a tratí 121 (Hostivice – Podlešín, v současnosti pravidelný provoz v úseku Hostivice – Středokluky). s rekonstrukcí tratě 121 se dá očekávat, že význam tratí, jež jsou zaústěny do hostivického nádraží, poroste. Pokud tedy již v současnosti zde byl zjištěn potenciál pro vznik záchytného parkoviště, do budoucna se dá očekávat jeho růst. Proto není překvapením, že i v Hostivici má vzniknout krajské záchytné parkoviště (viz kapitola 4.5).

V současnosti se u nádraží v Hostivici nachází středně velké parkoviště se štěrkovým povrchem. Jeho kapacita je asi 100 míst, ale vzhledem k terénním nepravidlostem je reálně o něco nižší. Auta hojně parkují také v přilehlých ulicích.

Město plánuje ve spolupráci se Středočeským krajem zřídit u nádraží šestipatrový parkovací dům s kapacitou asi 480 stání. Stavba má proběhnout společně s modernizací železniční tratě v úseku Hostivice – Jeneč (Středočeský kraj 2024). v současnosti jsou diskutovány dvě lokality pro vznik parkovacího domu. Jedna lokalita je na místě současného parkoviště, druhá je na protější straně železniční trati, na volném prostranství mezi tratí a ulicí k Višňovce. Druhá varianta by byla výhodnější, protože se nachází u sjezdu z dálnice D6, tudíž by auta jedoucí z této dálnice nezahušťovala provoz ve městě (Přednádraží Hostivice 2024). Vyvstává však otázka, zda tito řidiči budou mít zájem jet až do Hostivice a nezůstanou rovnou u plánovaného parkovacího domu v Malém Přítočnu. Dálnice D6 kopíruje železniční trať 121 a mezi sjezdem v Malém Přítočnu a sjezdem v Hostivici se nachází pouze jeden nájezd v Jenči. Každopádně se dá očekávat, že při posílení vlaku do navrhovaného desetiminutového

intervalu se zájem o tuto železniční trať výrazně zvýší a kapacita parkovacího domu bude pravděpodobně využita.

6.6.4. Další nádraží na trati

V případě, že by se nepodařilo realizovat ani jeden z navržených parkovacích domů, mohlo by být zváženo zřízení velkého parkoviště P+R u stanice Jeneč, která sice nemá dle provedené datové analýze zdaleka tak významný potenciál pro parkování jako Unhošť nebo Hostivice, ale má také některé výhodné vlastnosti – nachází se mimo obytnou zástavbu a je blízko sjezdu z dálnice.

6.7. Trať 070 Praha – Turnov

6.7.1. Neratovice

Na území Neratovic se na železniční trati do Prahy nachází dvě stanice – Neratovice a Neratovice sídliště. Stanice Neratovice leží poměrně daleko od centra města na samém okraji obytné oblasti u továrny Spolana. u stanice Neratovice se nachází několik parkovacích míst, které jsou podle starosty města pro zájemce dostačující. Výstavba dalšího parkoviště není v současnosti možná, jelikož město nevládní pozemky v okolí nádraží. Druhá stanice se nachází uvnitř zástavby města. Tam by měla v letošním roce (2024) začít výstavba parkovacího domu s kapacitou 400 vozidel, který by mohl částečně plnit i funkci P+R. Dům by se měl nacházet cca 400 metrů od stanice. Na místě plánovaného parkovacího domu se nyní nachází povrchové parkoviště v soukromém vlastnictví, které je však kapacitně nedostačující, a motoristé využívají k parkování také veškeré volné plochy v blízkosti, čímž přispívají k degradaci travnatých ploch a nezpevněných komunikací, které nejsou pro parkování vhodné. Význam parkovacího domu by měl vzrůst spolu s plánovaným zkapacitněním silniční komunikace I/9 (Studie proveditelnosti parkovacího domu Neratovice 2019). Město si podle pana starosty (viz **Příloha 9**) od zřízení parkovacího domu slibuje hlavně omezení parkování v centru města. Zároveň se zprovozněním domu má dojít k rozšíření parkovacích zón v centru města. Cílem je vytlačit automobily z centra a zvýhodnit chodce a cyklisty. Dále pan starosta očekává, že zřízení parkovacích zón usnadní řešení místního problému se zaparkovanými vraky. Funkce parkoviště jako P+R má být spíše druhotná.

Město tedy má částečně podobné problémy s parkováním jako samotná metropole a zaměřuje se primárně na řešení vlastních problémů. Záchytné parkoviště je plánováno spíše v omezené

míře, protože tomu brání majetkové poměry a není to ani hlavní prioritou města v otázce dopravy.

6.7.2. Další nádraží na trati

Při pohledu na seznam obcí, kterým by záchytné parkoviště v Neratovicích sloužilo (viz **Tabulka 1**) si pozorný čtenář může všimnout, že se jedná o obce ležící mezi Neratovicemi a Mělníkem včetně samotného Mělníka. Vzhledem k tomu, že Mělník je dvacetitisícové město, nedává smysl tahat tak velké množství aut na záchytné parkoviště do Neratovic. Proto by se nabízelo zřízení záchytného parkoviště na samotném Mělníku. s touto variantou nebylo v datové analýze počítáno, jelikož železniční doprava mezi Mělníkem a Prahou je velmi omezená. v současnosti neexistují přímé spěšné nebo rychlíkové vlaky mezi těmito městy. Existuje sice možnost přestupu mezi dvěma rychlíkovými linkami ve Všetatech, nicméně tyto rychlíky mají dvouhodinový interval a podle současného jízdního řádu tak toto spojení lze realizovat až na samém konci ranní špičky (odjezd z Mělníka 7:40, příjezd do Prahy-hlavního nádraží v 8:32), což může být pro značnou část cestujících nevyhovující, nehledě na to, že s počtem přestupů lze předpokládat pokles spolehlivosti spojení. Pokud by však došlo k zavedení přímých rychlíkových spojů mezi Mělníkem a Prahou, mohlo by záchytné parkoviště na Mělníku mít smysl.

Středočeský kraj plánuje stavbu parkoviště P+R také v Měšicích, což autora práce překvapilo vzhledem k tomu, že zjištěný potenciál pro tuto stanici byl malý (nevešel se mezi dvacet nádraží s nejvyšším potenciálem – viz **Tabulka 1**). Nicméně podle mediálních výstupů toto parkoviště nebude primárně souviset s železniční tratí, ale se zamýšleným prodloužením tramvajové tratě (Zdopravy 2022).

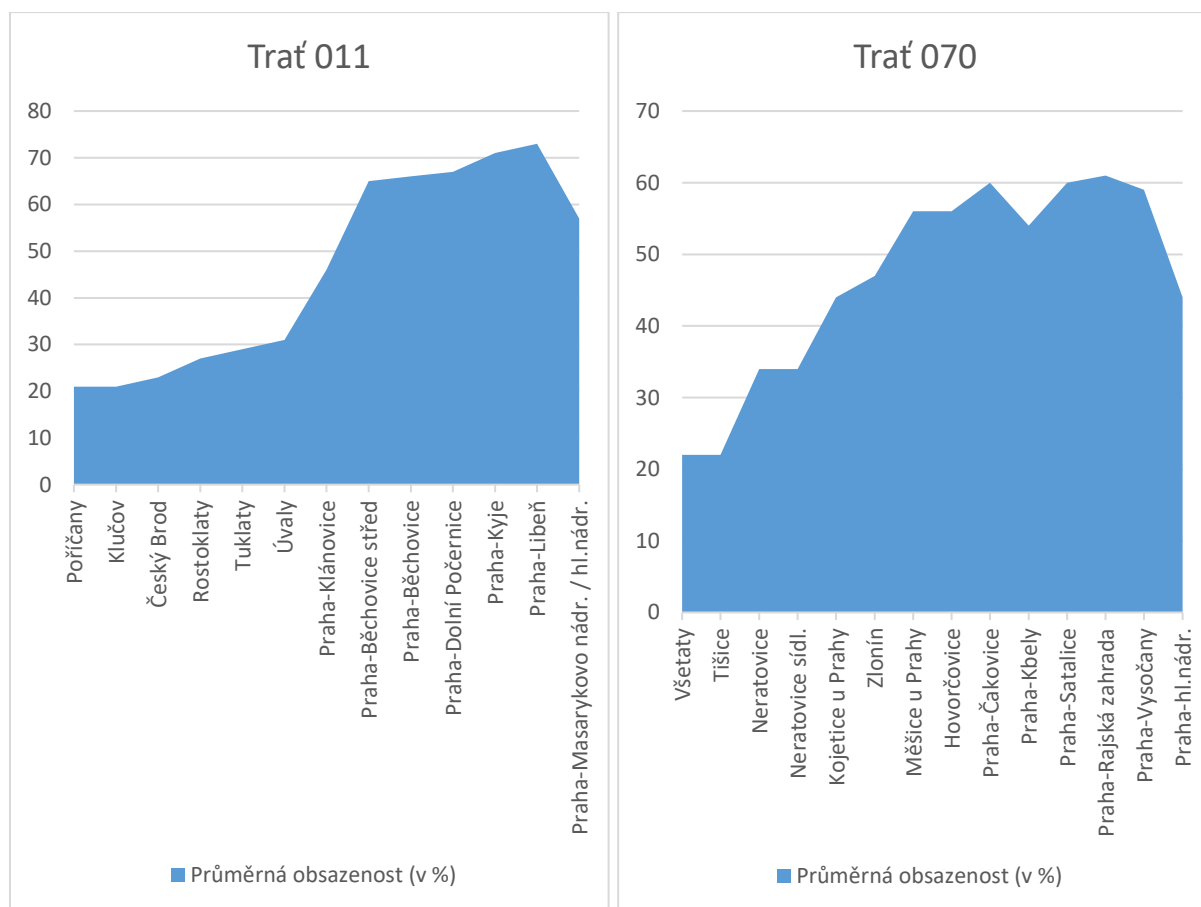
6.8. Obsazenost spojů

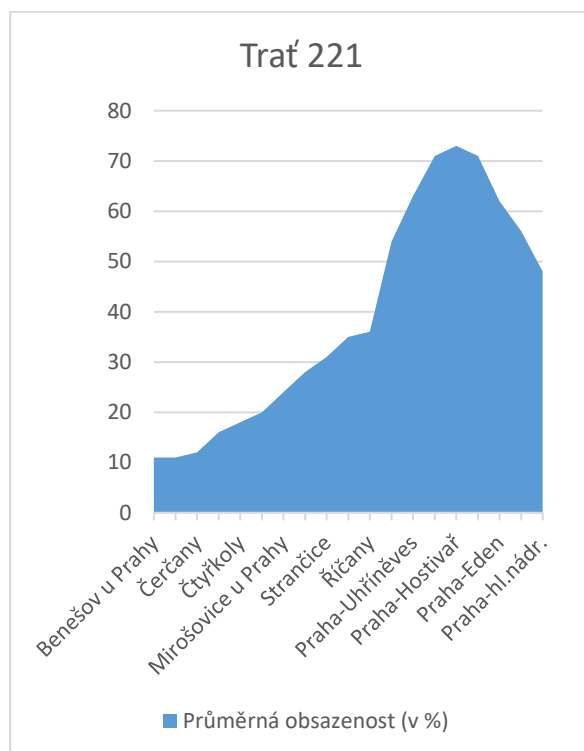
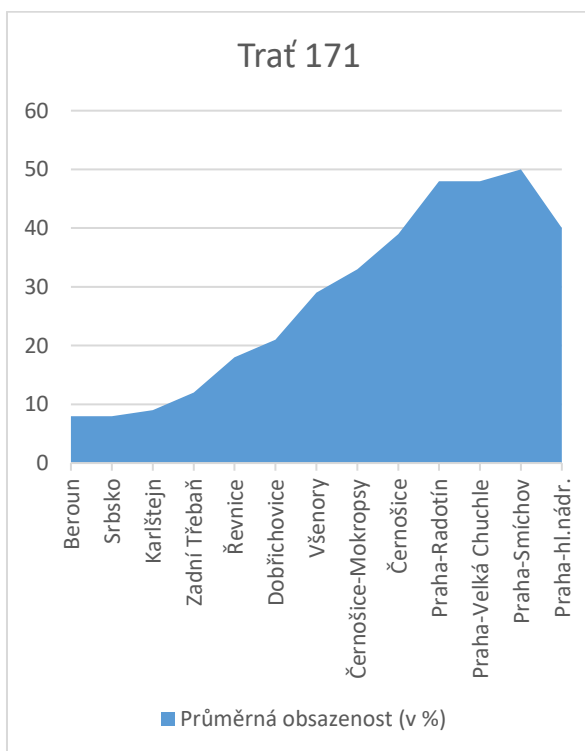
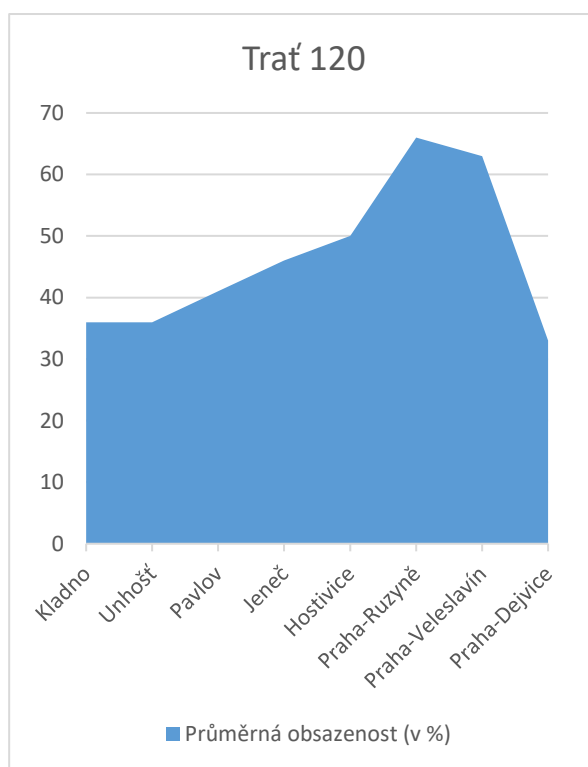
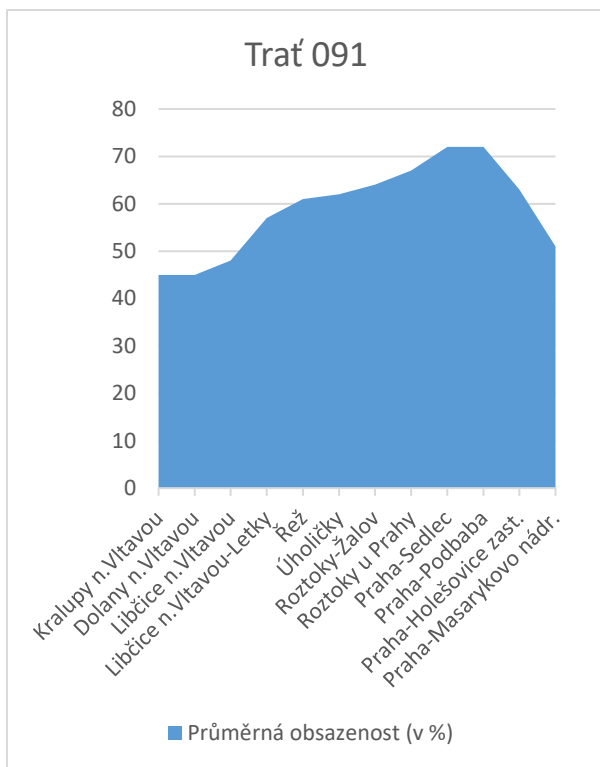
Při rozhovorech se starosty několikrát padlo tvrzení, že přilákat další lidi do vlaku je v současnosti problematické vzhledem k omezené nabídce spojů a kapacitě vlakových souprav. Protože se jedná o problematiku, kterou lze snadno zjistit a vyčíslit, autor práce požádal organizaci ROPID, aby mu poskytla data obsazenosti vlakových spojů. Na základě těchto dat byly vytvořeny grafy (viz **Graf 4**), které poskytují čtenáři představu o tom, do jaké míry je tento problém relevantní. Údaje pochází z dopravního průzkumu provedeného v lednu roku 2024, jde tedy o nejaktuálnější data, ale zároveň jsou to data z období, ve kterém je obvykle nejnižší poptávka po městské dopravě – např. v Praze je každoročně mírně omezován provoz MHD v lednu a první polovině února z důvodu snížené poptávky (PID 2024). Pokud

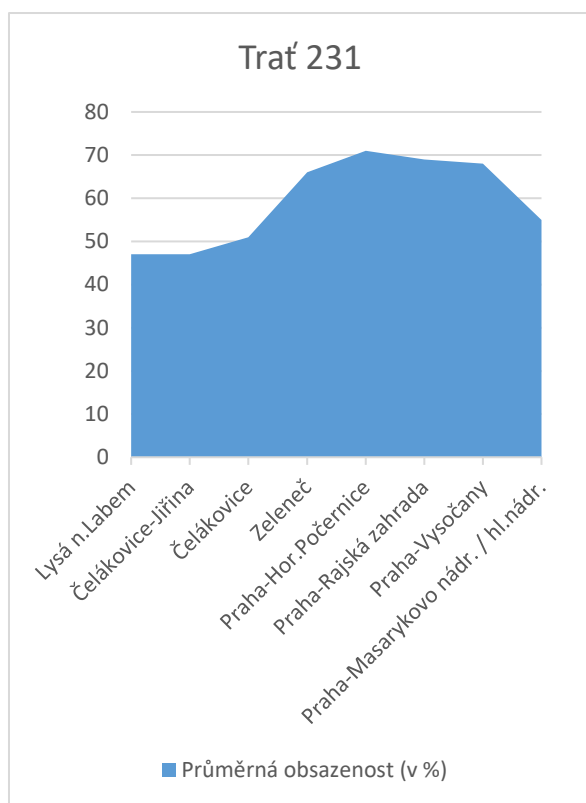
tedy i v tomto období je kapacita vlaků na některých tratích hraniční, dá se očekávat, že v některých částech roku může být nárazově přesažena. Dále je nutné si uvědomit, že v době průzkumu probíhala výluka na trati 171, která byla spojena a s mnoha omezeními a nepravidelnostmi, což mohlo vést k nižšímu využití tratě než obvykle. Dlouhodobá výluka (zkrácení mimo centrum Prahy) probíhala také na trati 120.

Na základě dat z dopravního průzkumu lze prohlásit, že spoje zatím nejsou obsazené nad svoji kapacitu. Nicméně se dá očekávat, že počet dojíždějících do Prahy do budoucna proroste. Dále je pravděpodobné, že při vyšší obsazenosti cestující pociťují diskomfort, a tedy ztrácí motivaci k cestě vlakem. Pro určení přijatelné míry obsazeností by bylo nutné provést obsáhlý behaviorální výzkum. Vlakové spoje jsou nejvíce zatíženy v pražském úseku nebo v těsné blízkosti Prahy, možná by tedy stačilo primárně posilovat spoje v pražském úseku trasy. (To je však v současnosti vzhledem k charakteristice pražského železničního uzlu problematické – viz kapitola 3.2).

Graf 4 Průměrná obsazenost vlakových spojů směrem do Prahy v ranní špičce pracovního dne v lednu 2024







Zdroj: Data poskytnutá Ropidem, vlastní výpočty

6.9. Shrnutí

Na základě rozhovorů se starosty vybraných obcí Pražské metropolitní oblasti bylo možné porovnat reálnou situaci v obcích s výsledky datové analýzy. Zároveň se podařilo odhalit několik problémů, které realizaci záchytných parkovišť v obcích brání. Na základě těchto nově získaných znalostí je možné navrhnout postupy a opatření ohledně sledované problematiky.

Ukázalo se, že v naprosté většině obcí, kde je podle datové analýzy vysoký potenciál pro parkování u nádraží, je skutečně parkování tématem, které se řeší. Ve většině těchto obcí se již v současnosti čile u nádraží parkuje, a to i přes to, že k tomu v některých případech není uzpůsobena infrastruktura. Většina obcí již v minulosti investovala do rozšíření parkovacích kapacit u nádraží, v některých případech již byla u nádraží postavena P+R parkoviště, která mají namnoze podobu parkovacích domů. v dalších obcích je výstavba parkovišť v blízké budoucnosti plánována.

Nicméně potenciál pro parkování u nádraží představuje pro podstatnou část obcí mnoho problémů. Menší obce nemají velkou radost z myšlenky, že by měly budovat infrastrukturu, která nebude primárně sloužit jejich obyvatelům, ale přespolečným. Obávají se, že s vybudováním parkoviště, a tedy usnadněním přístupu k vlaku v jejich obci, výrazně vzroste

poptávka po tomto druhu spojení, což bude pro obce znamenat vyšší míru dopravních kongescí. Proto také nejsou ochotny platit stavbu parkoviště ze svého rozpočtu. Většina již realizovaných parkovacích domů byla financována pomocí dotačních programů. Města a větší obce často spojují stavbu parkoviště P+R s rozšířením tzv. modrých zón nebo dalších opatření k redukci problému s parkováním. Menší obce ale většinou nemají prostředky k vymáhání nastavených pravidel.

Dalším problémem je nedostatek prostoru pro vybudování parkovišť. Železniční stanice se nezdá nacházet v obytné zóně. Pokud vůbec je k dispozici nějaká volná plocha, mohla by jí obec využít pro jiné účely, které budou sloužit obyvatelům obce. Nelze se tedy divit, že obce nejsou motivovány vybudovat na volné ploše parkoviště pro dojíždějící z širšího okolí a přijít tak o prostor k rozšíření občanské vybavenosti. Jiná situace je v lokalitách, kde se nádraží nachází mimo zástavbu, a tudíž zde neschází prostor a doprava k nádraží nezatěžuje rezidenční zóny obce. v takových případech lze naopak vybudováním vhodné infrastruktury předejít budoucím problémům s dopravou. Za zamyšlení stojí také nápad starosty Světic, který by chtěl stavět parkoviště P+R zcela mimo obce a odtud buďto svázat cestující k nádraží shuttlebusem nebo zde vybudovat nové nádraží pro obsluhu parkoviště. Autor práce se domnívá, že obojí je těžko realizovatelné, neboť přínosy takové stavby jsou nejisté. v případě shuttlebusu lze pochybovat o tom, zda budou řidiči ochotní využít takové parkoviště, které pro ně bude znamenat nutnost několika přestupů. Stavba nové železniční stanice je finančně nákladná záležitost a bude znamenat prodloužení jízdní doby vlaku, což je těžko odůvodnitelné, pokud by stanice sloužila pouze pro cestující z parkoviště. v případě, že by se nepodařilo řidiče přesvědčit k využívání takového parkoviště, jednalo by se o obrovské fiasko. Je tedy vhodnější uvažovat o zřízení záchytných parkovišť u již existujících stanic.

Dále se ukázalo, že existují určité skutečnosti, které vedou proti využívání záchytných parkovišť. v Lysé nad Labem bylo zjištěno, že ani po vybudování parkovacího domu neustaly problémy s parkováním v ulici u nádraží a parkovací dům není dostatečně využíván, protože parkovací dům se nachází od nádraží příliš daleko (sic! 500 metrů). Je tedy potřeba budovat parkoviště co nejbližší nádraží a zároveň řidiče motivovat k využívání těchto parkovišť.

Dalším problémem je omezená kapacita vlaků, která vede k nízkému komfortu železniční dopravy.

Ačkoliv se autor práce v průzkumu dotazoval na spolupráci obcí s dalšími obcemi v regionu ohledně problematiky parkování, většina zástupců obcí na tuto otázku neodpověděla nebo

uvedla, že žádná spolupráce neexistuje. Pouze několik obcí uvedlo spolupráci se Středočeským krajem.

Důležitým poznatkem provedeného výzkumu je, že problémy spojené s individuální dopravou ve městech, které byly strukturovaně popsány v kapitole 2, nejsou dnes už pouze problémem hlavního města, ale stále ve větší míře se týkají dalších větších a někdy i menších obcí Pražské metropolitní oblasti. Nedává smysl řešit problémy metropole za cenu zhoršení životního prostředí v jejím zázemí. Je tedy potřeba hledat taková řešení, která pomohou omezit individuální dopravu nejen v Praze, ale i v dalších obcích v Pražské metropolitní oblasti. Nemělo by dojít k situaci, že kvůli dopravní politice Prahy dojde k neúměrné zátěži auty v dalších obcích regionu. Zároveň počet aut stále roste a současné problémy se bez účinných opatření budou stále prohlubovat. Kromě budování parkovišť P+R je nutné také investovat do posílení veřejné dopravy a dále podporovat další nemotorové způsoby dopravy (např. kola, koloběžky apod.)

Na základě výše uvedených skutečností lze stanovit doporučení, jak do budoucna postupovat v dané problematice:

- spolupráce obcí v Pražské metropolitní oblasti, spolupráce na úrovni obcí i Středočeského kraje s Prahou, vzájemná koordinace projektů
- budovat záchytná parkoviště u nádražích v zastavěných oblastech jen v omezené míře – zasaženým obcím by měla být poskytnuta kompenzace
- pokud to situace umožňuje, stavět parkoviště co nejbližší nádraží případně zlepšit přístupnost parkoviště z nádraží podchodem apod.
- rozšiřovat parkovací zóny v obcích včetně menších obcí, efektivně vymáhat dodržování dopravních předpisů (opět může pomoci spolupráce obcí – zavedení sdílené obecní policie)
- poskytnout výhody klientům záchytných parkovišť – např. možnost úhrady zvýhodněného dlouhodobého parkování, sleva na jízdné vlaku apod.
- zřizovat velká záchytná parkovišť (větší, než jsou v současnosti navržena) u železničních stanic, které leží mimo hlavní obytnou zónu obce a je zde možné vybudovat sjezd z hlavní silnice – Malé Přítočno, Tuklaty (nebo Rostoklaty), Zeleneč – Mstětice, Hostivice (popř. Jeneč). v těchto lokalitách vymezit územní rezervu pro případné další rozšíření parkovišť. Zvážit zastavování spěšných vlaků v těchto stanicích.

- významně podporovat veřejnou dopravu – budovat autobusové terminály u nádraží, rozšiřovat směrovou nabídku, zkracovat intervaly mezi spoji. Pokud se osvědčí model poptávkové dopravy v okolí Českého Brodu, podporovat jeho rozšíření i v dalších lokalitách.
- budovat infrastrukturu pro cyklisty – cyklostezky, cyklopruhy, stojany na kola apod.
- zkracovat intervaly na železničních linkách, nasadit soupravy s větší kapacitou – na území hlavního města více využívat spojovací tratě, aby nedošlo k přetížení pražského železničního uzlu
- iniciovat projekty výstavby nových železničních tratí nebo prodloužení tramvajových tratí z Prahy do obcí Středočeského kraje, nová parkoviště P+R již od počátku zahrnout do těchto projektů

Závěr

Cílem této práce bylo zjistit, jaký je potenciál dojížděky z obcí Pražské metropolitní oblasti do hlavního města s využitím kombinace auta a vlaku a následně vymežit nejvhodnější místa pro vznik parkovišť P+R. Dalším cílem bylo zmapovat současný stav využití záchytných parkovišť v regionu a zjistit, čím je rozvoj sítě parkovišť P+R limitován. Pro naplnění cílů byla využita široká paleta informačních zdrojů a metod.

Na základě odborné literatury byly představeny základní teoretické poznatky vztahující se k tématu a celá problematika byla zařazena do širšího kontextu. Datová a prostorová analýza umožnila vybrat segmenty regionu, kde existuje největší potenciál pro využití dopravy do Prahy pomocí kombinace auta a vlaku. Pomocí matematického modelu byly vybrány i konkrétní stanice, kde je největší potenciál pro parkování u nádraží, ukázalo se však, že výše teoretického potenciálu nemůže být jediným kritériem pro vytipování vhodných lokalit. Díky komunikaci se zástupci obcí se zjistilo, že zřízení záchytných parkovišť naráží na četné praktické překážky. Nejčastějším problémem je skutečnost, že obce nejsou dostatečně motivovány investovat do stavby dopravní infrastruktury, jež neposkytuje primárně výhody jejich obyvatelům. Navíc se ukázalo, že většinu komplikací, které jsou spojeny s vysokou dopravní zátěží, již nelze považovat za charakteristické pouze pro velká města, ale že v stále větší míře jsou dopravními kongescemi zatížena i středně velká města nebo dokonce i relativně malé obce. Zřízení záchytného parkoviště P+R u nádraží v těchto obcích sice pravděpodobně ulehčí Praze, ale mnohdy přitíží dotčeným obcím. Větší zájem o realizaci projektů záchytných parkovišť projevují obce, kde nově zřízené parkoviště pomůže řešit i problémy samotné obce -např. omezení parkování v centru apod. Ačkoliv v některých aspektech se s ohledem na omezení zvolených metod a rozsahu práce nepodařilo dosáhnout zcela exaktních výsledků, bylo nade vší pochybnost prokázáno, že řešená problematika je skutečně relevantním problémem, a to nejen na základě odborné literatury, ale i díky komunikaci se zástupci jednotlivých obcí, kdy téměř všechny oslovené osoby problematiku parkovišť P+R ve svém úřadu řešily.

Na konci práce autor vytvořil seznam doporučení, jak postupovat v dané problematice. Kromě určitých systémových kroků doporučil zřizovat záchytná parkoviště zvláště v lokalitách, které se nachází mimo obytnou část obce. Pátevní železniční tratě v Pražské metropolitní oblasti byly stavěny v 19. století zejména s ohledem na nákladní dopravu, proto jsou často vedeny

pro účely osobní dopravy nevýhodně daleko od jader obcí. Po více než 150 letech se odlehlá poloha některých stanic stává výhodou.

Práce nemohla odpovědět na některé otázky beze zbytku. v práci bylo počítáno s kritériem časové dostupnosti při volbě dopravního prostředku cestujícími, je však jisté, že toto kritérium není kritériem jediným. Ačkoliv byly naznačeny i další faktory, která mají vliv na rozhodování cestujících, jejich přesný význam není z dostupných výzkumů znám. Provedené rozhovory poskytly určitý vhled do dané problematiky, ale pouze z perspektivy velmi omezeného počtu osob, které spojuje práce v místní samosprávě. Nabízí se prostor pro rozsáhlý behaviorální výzkum, jehož předmětem by byla volba dopravního prostředku při pravidelné dojížděce do zaměstnání s cílem určit význam jednotlivých faktorů, podle kterých se jednotlivci rozhoduje.

Autor bude rád, pokud práce přispěje k diskuzím o dané problematice a stane se inspirací pro další výzkum. Minimálně se však stane svědectvím pro budoucí generace o dopravních problémech, se kterými se lidé potýkali v třetí dekádě 21. století a umožní jim lépe pochopit naši současnost.

Použitá literatura

a) odborná literatura

- BENDL, J. (2008): Strategie řešení palčivých problémů z dopravy. Přednáška na konferenci "Doprava, zdraví a životní prostředí. III. česko-slovenská konference". Litomyšl.
- BRINKE, J. (1999): Úvod do geografie dopravy. Karolinum, Praha.
- BRŮHOVÁ-FOLTÝNOVÁ, H. (2009): Doprava a společnost. Ekonomické aspekty udržitelné dopravy. Karolinum, Praha.
- CEMPÍREK, V., ŠIROKÝ, J., NACHTIGALL, P. (2008): Omezení negativních vlivů dopravy rozvojem kombinované přepravy. Přednáška na konferenci "Doprava, zdraví a životní prostředí. III. česko-slovenská konference". Litomyšl.
- DUFEK, J. (2008): Možnosti zmírnění negativních vlivů dopravy v městských aglomeracích. Přednáška na konferenci "Doprava, zdraví a životní prostředí. III. česko-slovenská konference". Litomyšl.
- HENDL, J. (2005): Kvalitativní výzkum: základní metody a aplikace. Portál, Praha.
- HORNÁK, M. (2012): Dopravné náklady ako bariéra v dochádzke do zamestnania. In: Geographia Cassoviensis VI, 1 (2012), 23-31
- HUDEČEK, T. (2010): Dostupnost v Česku v období 1991-2001: vztah k dojížděnce do zaměstnání a do škol. Geographica. Česká geografická společnost, Praha.
- CHOLAVA, R., MATYSÍK, M. (2008): Hodnocení vlivu povrchů vozovek na dopravní hluk. Přednáška na konferenci "Doprava, zdraví a životní prostředí. III. česko-slovenská konference". Litomyšl.
- CHROMÝ, P. (2009): Region a regionalismus. Geografické rozhledy, 19(1), 2–5.
- KARAMYCHEV, V., REEVEN, P. v. (2011): Park-and-ride: Good for the city, good for the region? Regional Science and Urban Economics, 41(5), 455-464.
- KLAPKA, P., TONEV, P. (2008): Regiony a regionalizace. In: TOUŠEK, V., KUNC, J., VYSTOUPIL, J. (eds.): Ekonomická a sociální geografie. Brno: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., 288-311.

- KOSTELECKÝ, T., ČERMÁK, D. (2004): Metropolitan Areas in the Czech Republic – Definitions, Basic Characteristics, Patterns of Suburbanisation and Their Impact on Political Behaviour. Sociologický ústav Akademie věd České republiky.
- KRAFT, S. (2015): Základy geografie dopravy. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích.
- KUBÁT, B. a kol. (2010): Městská a příměstská kolejová doprava. Wolters Kluwer, Praha
- KUNC, J. a KRYLOVÁ, V. (2005): Železniční doprava a regionální rozvoj v České republice - minulost či skutečnost? Národohospodářský obzor, Brno: ESF MU, 2005, roč. 4/2005;5, č. 4, 33.-44.
- KUNC, J., TOUŠEK, V. (2008): Geografie obyvatelstva. In: TOUŠEK, V., KUNC, J., VYSTOUPIL, J. (eds.): Ekonomická a sociální geografie. Brno: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., 37-81.
- LIN, T., XIA, J., ROBINSON, T. (2017): Spatial Analysis of Park and Ride Users' Dynamic Accessibility to Train Station: a Case Study in Perth. World Academy of Science, Engineering and Technology International Journal of Transport and Vehicle Engineering, 11(3), 359-368.
- MÁCA, V., MELICHAR, J. (2008): Přístupy k ekonomickému hodnocení hluku z dopravy. Přednáška na konferenci "Doprava, zdraví a životní prostředí. III. česko-slovenská konference". Litomyšl.
- MARADA, M. a kol. (2010): Doprava a geografická organizace společnosti v Česku. Praha: Česká geografická společnost.
- MARADA, M., KVĚTOŇ, V., VONDRÁČKOVÁ, P. (2006): Železniční doprava jako faktor regionálního rozvoje. Národohospodářský obzor, 4(4), 51-59.
- MEJSTŘÍK, J. (2021): Dojíždka a vyjíždka do zaměstnání do/z hl. m. Prahy. IPR Praha.
- MIRVALD, S. (1999): Geografie dopravy I. Západočeská univerzita, Plzeň.
- MIRVALD, S. (2000): Geografie dopravy II: silniční a železniční doprava. Západočeská univerzita, Plzeň.
- MULÍČEK, O. (2008): Geografie sídel. In: TOUŠEK, V., KUNC, J., VYSTOUPIL, J. (eds.): Ekonomická a sociální geografie. Brno: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., 82- 107.

- ORTEGA, J., TÓTH, J., PÉTER, T. (2021): Planning a Park and Ride System: a Literature Review. *Future transportation*, 1 (1), 82–98.
- OUŘEDNÍČEK, M. (2003): Suburbanizace Prahy. *Sociologický časopis*, 39(2), 235-253.
- OUŘEDNÍČEK, M., NEMEŠKAL, J., HAMPL, M., ŠPAČKOVÁ, P., NOVÁK, J. (2014): Vymezení funkčního území Pražské metropolitní oblasti pro potřeby uplatnění integrovaných teritoriálních investic. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Urbánní a regionální laboratoř. Praha.
- PARKHURST, G. (1995): Park and Ride: could it lead to an increase in car traffic? *Transport Policy*, 2 (1), 15–23.
- SEIDENGLANZ, D. (2008): Geografie dopravy. In: TOUŠEK, V., KUNC, J., VYSTOUPIL, J. (eds.): *Ekonomická a sociální geografie*. Brno: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., 184-210.
- SÝKORA, L. (2003): Suburbanizace a její společenské důsledky. *Sociologický časopis*, 39(2), 217-233.
- ŠTĚRBA, P., TRNKA, L. (2008): Vliv dopravních omezení na emise výfukových plynů. Přednáška na konferenci "Doprava, zdraví a životní prostředí. III. česko-slovenská konference". Litomyšl.
- ŠTĚRBA, R., PASTOR, O. (2005): *Osobní doprava v území a regionech*. Praha: České vysoké učení technické.
- URBÁNKOVÁ, J., OUŘEDNÍČEK, M. (2006): Vliv suburbanizace na dopravu v Pražském městském regionu. In: Ouředníček, M. (ed.): *Sociální geografie Pražského městského regionu*. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Praha, 79-95.
- VANČURA, P. (2008): *Racionalizace dopravní obslužnosti regionu*. Disertační práce. Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, Katedra technologie a řízení dopravy.
- b) závěrečné práce**
- KONEČNÝ, P. (2012): *Návrh systémů K+R a P+R ve městě Brně*. Diplomová práce. Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera
- KOUBEK, D. (2018): *Řešení systému záchytných parkovišť na území Prahy a Středočeského kraje*. Diplomová práce. České vysoké učení technické v Praze, Fakulta dopravní.

KOUKAL, M. (2017): Hodnocení změn dělby přepravní práce v souvislosti s výstavbou vysokorychlostní trati Praha-Brno. Diplomová práce. Univerzita Karlova. Přírodovědecká fakulta.

MALÁTEK, D. (2020): Posázavský Pacifik, železnice nebo turistická atrakce? Bakalářská práce. Univerzita Karlova, Přírodovědecká fakulta, Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje.

VRÁNOVÁ, A. (2015): Vliv záchytných parkovišť na rozvoj městské dopravy. Diplomová práce. Vysoká škola báňská - Technická univerzita Ostrava, Ekonomická fakulta, Katedra regionální a environmentální ekonomiky.

c) statistická data

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD (2023): Počet obyvatel v regionech soudržnosti, krajích a okresech České republiky k 1. 1. 2023. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/pocet-obyvatel-v-obcich-k-112023> (cit. 28.11.2023).

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. (2023): Tab. 2 Infrastruktura silniční dopravy. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/dopravni_infrastruktura_casove_rady (cit. 27. 11. 2023).

DOPRAVNÍ PRŮZKUM (2024): Denní průměry za kampaň Leden 2024 - trasy vlaků dle dnů v týdnu. Poskytnuto Ropidem.

NÁVŠTĚVNOST TURISTICKÝCH CÍLŮ 2022 (2023): CzechTourism; dostupné z: <https://www.czechtourism.cz/cs-CZ/76bbce0d-b2d9-47a9-826e-dbf7d0881c2b/article/v-cesku-maji-turiste-nejradeji-lanovku-na-petrin-a> (cit. 21.2.2024).

ROČENKA DOPRAVY (2022). Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s.; dostupné z: <https://www.tsk-praha.cz/wps/portal/root/nabidka-sluzeb/rocenky/> (cit. 13.12.2023).

SČÍTÁNÍ 2021 (2021): Dostupné z: <https://scitani.gov.cz/> (cit. 22. 2. 2024).

SLDB (2021): Dojíždka do zaměstnání a škol – dojíždkové proudy podle zvoleného dopravního prostředku. Poskytnuto Českým statistickým úřadem.

STATISTICKÁ ROČENKA DOPRAVY (2022): Společnost pro dopravní výzkum. Dostupné z: https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2022/rocenka/htm_cz/cz22_452000.html (cit. 28. 11. 2023).

THE GLOBAL ECONOMY. Dostupné z: <https://www.theglobaleconomy.com> (cit. 20. 11. 2023).

UNECE (United Nations Economic Commission for Europe). Data. Dostupné z: <https://unece.org/data> (cit. 20. 11. 2023).

d) internetové zdroje

30PROPRAHU.CZ. Dostupné z: <https://30proprahu.cz/> (cit. 5. 12. 2023).

ČESKÉ DRÁHY. Dostupné z: <https://www.cd.cz/> (cit.: 27. 11. 2023).

GOOGLE MAPS. Dostupné z: <https://www.google.com/maps/> (cit. 3.-5.2.2024).

IDOS. Dostupné z: <https://idos.idnes.cz/> (cit. 21.2.2024).

IROP – MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ. Dostupné z: <https://irop.gov.cz/> (cit. 22.3.2024).

MAPY.CZ. Dostupné z: <https://mapy.cz/> (cit. 21. 2. 2024).

MĚSTO BEROUN. Dostupné z: <https://www.mesto-beroun.cz/> (cit. 28.3.2024).

MĚSTO KRALUPY NAD VLTAVOU. Dostupné z: /aktuality/3685 (cit. 28.3.2024).

MĚSTO MILOVICE. Dostupné z: mesto-milovice.cz (cit. 22.3.2024).

MĚSTO ŘÍČANY. Dostupné z: <https://www.ricany.cz/> (cit. 24.3.2024).

MODERNIZACE TRATI PRAHA-RUZYŇ – KLADNO (2023). Správa železnic. Dostupné z: <https://www.spravazeleznic.cz/zeleznice-na-letiste/useky/modernizace-trati-praha-ruzyne-kladno> (cit. 28.3.2024).

PARKOVÁNÍ ČELÁKOVICE. Dostupné z: parkovani.celakovice.cz (cit. 22.3.2024).

PARKOVÁNÍ ŘÍČANY. Dostupné z: <https://parkovani.ricany.cz/> (cit. 24.3.2024).

PID.CZ. Dostupné z: <https://pid.cz/> (cit.11.12.2023).

PLÁN PRO KLADNO. Dostupné z: <https://planprokladno.cz/doprava-parkovani-a-rozvoj-mesta/> (cit. 28.3.2024).

PLÁN UDRŽITELNÉ MOBILITY PRAHY a OKOLÍ, zásobník akcí Polad' Prahu – OD MHMP, OOP MHMP, IPR HMP, ROPID; dostupné z: <https://poladprahu.cz/> (cit. 16.3.2024).

PORTÁL HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY. (2017): Znovu se mluví o mýtu. Dostupné z: https://www.praha.eu/jnp/cz/doprava/automobilova/znovu_se_mluvi_o_mytu.html (cit. 11.12.2023).

PORTÁL HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY. (2023): Automobilová doprava. Dostupné z: <https://www.praha.eu/jnp/cz/doprava/automobilova/index.html> (cit. 11.12.2023).

PRAHA-MĚSTO PRO LIDI. (2023): Mýto v Praze. Dostupné z: <https://www.praha-mestoprolidi.cz/doprava/myto/> (cit. 11.12.2023).

PŘEDNÁDRAŽÍ HOSTIVICE. Studie širšího prostoru hostivického nádraží. Dostupné z: <http://prednadrazi.hostivice.eu/> (cit. 29.3.2024).

PŘÍVOZ ÚHOLIČKY. Dostupné z: <https://www.privoz-uholicky.cz/> (cit. 28.3.2024).

RSK-SK. Integrované nástroje ITI Pražské metropolitní oblasti. Dostupné z: <https://rsk-sk.cz/integrované-nastroje/iti-prazske-metropolitni-oblasti/>; (cit. 22.1.2024).

SPRÁVA ŽELEZNIC. Dostupné z: <https://www.spravazeleznic.cz/> (cit. 21. 2. 2024).

STŘEDOČESKÝ KRAJ. Dostupné z: <https://kr-stredocesky.cz/> (cit. 16.3.2024).

TECHNICKÉ SLUŽBY BENEŠOV (2021): Dostupné z: <https://www.tsbenesov.cz/> (cit. 24.3.2024).

e) zpravodajství

AKTUÁLNĚ.CZ (2022): o 12 minut dříve v Praze. Miliardový projekt nové železnice obce u Benešova odmítají. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/ekonomika/doprava/zeleznice-praha-benesov/r~bb731346222011ed8c6f0cc47ab5f122/> (cit. 25.3.2024)

DENÍK. CZ (2024): Nový systém parkování v Benešově už řidiči neošálí. Spustit by ho měli v březnu. Dostupné z: https://benesovsky.denik.cz/zpravy_region/parkovani-centrum-kamery-novy-system-benesov-20240102.html (cit. 24.3.2024).

HOSPODÁŘSKÉ NOVINY (2024): Jak vytvořit 15minutové město? Místo na zelené louce stavět na brownfieldu. Dostupné z: <https://archiv.hn.cz/c1-67298860-jak-vytvorit-15minutove-mesto-misto-na-zelene-louce-stavet-na-brownfieldu> (cit. 28.3.2024).

IDNES.CZ. (2023). Odpolední pochod aktivistů za omezení rychlosti zkomplikoval dopravu v Praze. [online] Dostupné z: https://www.idnes.cz/praha/zpravy/aktiviste-posledni-generace-30-tricitka-pro-prahu-snizeni-rychlosti-zdenek-hrib.A230322_145613_praha-zpravy_svm (cit. 5.12.2023).

IROZHLAS.CZ. (2023). Průzkum: Sedmdesát procent Čechů odmítá třícítku ve městech. Stávající padesátka vyhovuje polovině. [online] Dostupné z: https://www.irozhlas.cz/zpravy-domov/pruzkum-rychlost-doprava-praha_2307030500_mst (cit. 5.12.2023).

MĚSTEM NA KOLE (2022): Rozhovor s architektkou oživeného přednádražního prostoru v Řevnicích. Dostupné z: <https://mestemnakole.cz/2022/08/rozhovor-s-architektkou-prednadrazniho-prostoru-v-revnicich/> (cit. 28.3.2024).

PRAŽSKÝ DENÍK (2024): Zpoplatnění vjezdu do některých ulic? Po Praze 1 o tom uvažuje i Šestka. Dostupné z: https://prazsky.denik.cz/zpravy_region/praha-vjezd-do-centra-zpoplatneni-praha-6-doprava.html (cit. 28.3.2024).

ZAVOLANTEM.CZ. (2023): Dostupné z: <https://www.zavolantem.cz/parkovani-v-praze-je-peklo-problem-ma-88-ridicu/#:~:text=Probl%C3%A9m%20se%20zaparkov%C3%A1n%C3%ADm%20automobilu%20m%C3%A1%209%20z%2010,bydli%C5%A1t%C4%9B%20a%20v%20bl%C3%ADzko%20sti%20%C3%BA%C5%99ad%C5%AF%2C%20institut%C3%AD%20a%20nemocnic> (cit. 11. 12. 2023).

ZDOPRAVY (2022): Tramvají z Prahy až do Měšic. Středočeský kraj zvažuje další prodloužení kolejí. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/tramvaji-z-prahy-az-do-mesic-stredocesky-kraj-zvazuje-dalsi-prodlouzeni-koleji-118568/> (cit. 29.3.2024).

f) mapové vrstvy pro GIS

ARCDATA PRAHA, ZÚ, ČSÚ (2023): ArcČR -vybraná administrativní a statistická data o České republice, verze 4.2.; dostupné z: www.arcddata.cz (cit. 22. 2. 2024).

ATOM. ČÚZK (2024): Inspire stahovací služba Atom pro téma Dopravní síť – železniční doprava (TN-RAIL); dostupné z: <https://atom.cuzk.cz/> (cit. 22. 2. 2024).

g) ostatní

PARKOVACÍ DŮM SVĚTICE (2021). Architektonická studie. OMEGA project s.r.o. Praha. Poskytnuto Obecním úřadem Světice.

STRATEGIE ROZVOJE PRAŽSKÉ METROPOLITNÍ ŽELEZNICE (2018): Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy. Sekce plánování. Dostupné z: https://iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/infr/strategie_rozvoje_prazske_metropolitni_zeznice_2018.pdf (cit. 25.3.2024).

STUDIE PROVEDITELNOSTI PRO MĚSTO NERATOVICE – PARKOVACÍ DŮM (2019). Vypracoval: REINVEST spol. s. r. o. Praha. Dostupné z: <https://www.neratovice.cz/parkovaci-dum/d-420943> (cit. 20.3.2024).

ÚZEMNÍ PLÁN SENOHRABY (2017). Dostupné z:

https://www.senohraby.cz/e_download.php?file=data/uredni_deska/obsah459_23.pdf&original=sea%20vvur (cit. 24.3.2024).

ÚZEMNÍ PLÁN ZELENEC – ČÁST MSTĚTICE (2018): Dostupné z:

<https://www.zelenec.cz/uzemni-plan> (cit. 22.3.2024).

ÚZEMNÍ PLÁN ZELENEC – NÁVRH PRO VEŘEJNÉ PROJEDNÁNÍ (2022): Dostupné z:

<https://www.zelenec.cz/uzemni-plan> (cit. 22.3.2024).

VYHLÁŠKA Č.175/2000 SB. Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu. In: ZÁKONY PRO LIDI. Dostupné z:

<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-175#> (cit. 20.11.2023).

Přílohy

Příloha 1: Autorizovaný přepis rozhovoru se starostou obce Zeleneč, Ing. Vítem Šikýřem

Považujete problematiku parkování u nádraží pro vaši obec za relevantní? Proč?

Problematiku parkování určitě považuji za relevantní, protože v naší obci se nachází dvě stanice vlaku a vlak je zdaleka nejrychlejší způsob, jak se dostat z naší obce do Prahy. Poměrně dost lidí u nádraží v Zelenči parkuje, nejen místních, ale i lidí z dalších obcí.

Jaká je momentální situace ohledně parkování u nádraží ve vaší obci?

U nádraží v Zelenči máme asi 20 parkovacích míst. Není to souvislé parkoviště, parkuje se v ulici u nádraží i okolních ulicích. Kapacitně je to na hraně, ale k velkým problémům nedochází, protože máme obecní policii, která se na tuto problematiku zaměřila a vymáhá dodržování předpisů. Lidé tak vědí, že u nás pravděpodobně nezaparkují, a tak svoje cesty k nádraží autem omezují.

Jaké kroky plánujete podniknout ke zlepšení aktuální situace? Existují konkrétní projekty nebo iniciativy, které již byly zahájeny nebo jsou ve fázi plánování?

Problematiku parkování je třeba rozdělit na dvě části podle dvou nádražích v naší obci. Jednak je tu stanice Zeleneč, která je skoro v centru obce. Tady je možné výhledově kapacitu rozšířit o pár parkovacích míst, rozhodně ale neplánujeme žádné zásadní rozšíření. Důvod byl v podstatě již vysloven, nechceme dát motoristům z širokého okolí najevo, že tady u nás u nádraží mají parkovat. Nechceme, aby si sem navykli jezdit. Už tak jsme nárazově celkem zahlceni automobilovou dopravou, rozhodně nechceme podíl aut vjíždějících do obce zvyšovat, spíše naopak. Ani na to nejsou vhodné pozemky. Když se podíváte, které pozemky by mohly být k výstavbě dalšího parkoviště využity (*ukazuje v mapě*), tak jsou to buďto pozemky náležící Správě Železnic a ta nesouhlasí s jejich využitím pro účely parkování, zřejmě má s nimi jiný záměr. No a na protější straně ulice (*Čsl. Armády – pozn. autora*) jsou sice obecní pozemky, ale ty bychom rádi využili pro stavby občanské vybavenosti. Do této oblasti chceme přesídlit správní centrum obce. Počítáme, že zde vznikne nová radnice a obchod. Využít tuto plochu pro stavbu velkého parkoviště nepřipadá v úvahu.

Jiná situace je u našeho druhého nádraží ve Mstěticích. Tam je nádraží v podstatě v poli, kde je zatím prostoru dostatek, ani tam ta auta nebudou moc překážet. v okolí této stanice vyrůstá developerský projekt Nový Zeleneč, vznikne zde zástavba, která bude mít větší počet

obyvatel než celý současný Zeleneč. Zatím zde ale prostoru je dost, a právě proto se plánuje stavba parkovacího domu.

Jaké jsou dlouhodobé plány a strategie ohledně záchytných parkovišť (P+R) s návazností na vlak ve vaší obci? Jak se tyto plány zapojují do širších dopravních a urbanistických strategií vaší obce?

Pokud jde o parkoviště ve Mstěticích, tak prosince 2024 by měly všechny osobní vlaky zde zastavovat a na trati Lysá nad Labem – Praha by měl být zaveden interval 15 minut. v té době by mohl být parkovací dům již ve výstavbě. Počítám, že organizátor dopravy sem také stáhne nějaké autobusové spoje a vznikne zde autobusový terminál.

Existuje spolupráce mezi vaší obcí a sousedními obcemi nebo regionálními orgány ve věci záchytných parkovišť?

Záchytné parkoviště ve Mstěticích bude krajské záchytné parkoviště, spolupracujeme na něm se Středočeským krajem. z toho důvodu panuje i určitá nejistota ohledně jeho realizace, protože se blíží volby do krajského zastupitelstva a je možné, že nové vedení bude mít jiné priority.

Jaké případné překážky vám brání ve zřízení záchytného parkoviště ve vaší obci?

Ke zřízení P+R ve Mstěticích žádné překážky ze strany naší obce nejsou.

Jaké jiné alternativní plány máte ohledně zlepšení dopravní situace ve vaší obci (se zaměřením na dojížděku do Prahy)?

Jednak chceme posilovat veřejnou dopravu – autobusové spoje k vlaku. k tomu již došlo na podzim minulého roku, kdy byla zaveden autobusová linka 408 z Brandýsa nad Labem-Staré Boleslavi přes Zeleneč do zastávky Nádraží Klánovice-sever. Linka spojuje velké souměstí s dvěma železničními tratěmi, čímž přináší alternativu k cestě po dálnici. Zatím linka jezdí v omezeném režimu a v průběhu roku budeme vyhodnocovat její obsazenost apod. Kromě toho chceme podporovat lidi, aby k nádraží cestovali zdravě, tedy pěšky, na kole, na koloběžce apod. Tomu uzpůsobujeme infrastrukturu. Při rekonstrukci ulice Čsl. Armády, což je hlavní ulice procházející Zelencem, vzniknou cyklopruhy.

Příloha 2: Vyjádření starosty města Český Brod, Mgr. Tomáše Klineckého

Považujete problematiku parkování u nádraží pro vaši obec za relevantní? Proč?

Ano, řada obyvatel města a okolních obcí dojíždí do zaměstnání vlakem, zejména do Prahy.

Jaká je momentální situace ohledně parkování u nádraží ve vaší obci?

Ve městě se v posledních cca 15 letech postavilo přibližně 250 parkovacích míst (3 P+R parkoviště, 1 B + R parkoviště), další se nacházejí u obchodních center.

Město další parkovací kapacity pouze pro dojíždějící neplánuje, dlouhodobě se uvažuje o parkovací kapacitě, která by mohla zároveň částečně obsloužit blízké centrum města (například parkovací dům).

Jaké kroky plánujete podniknout ke zlepšení aktuální situace? Existují konkrétní projekty nebo iniciativy, které již byly zahájeny nebo jsou ve fázi plánování?

V současné situaci nejsou další parkovací místa řešením, neboť pouze přivedou další vozidla; řešením je spíše podpora veřejné a nemotorové dopravy pro cestu na nádraží. IDSK pilotně spustí od července projekt tzv. poptávkové dopravy, který bude fungovat ve večerních hodinách, kdy již nejezdí autobusy do okolních obcí.

Jaké jsou dlouhodobé plány a strategie ohledně záchytných parkovišť (P+R) s návazností na vlak ve vaší obci? Jak se tyto plány zapojují do širších dopravních a urbanistických strategií vaší obce?

K výše uvedenému ještě doplním, že parkoviště slouží z velké části obyvatelům jiných obcí než města Český Brod, jejich další rozšiřování na náklady rozpočtu města je tedy poměrně problematické.

Existuje spolupráce mezi vaší obcí a sousedními obcemi nebo regionálními orgány ve věci záchytných parkovišť?

Obce spolupracují zejména v tom, že spolufinancují dopravní obslužnost. Co se týče (již postavených) parkovišť, k žádné konkrétní spolupráci nedochází.

Jaké případné překážky vám brání ve zřízení záchytného parkoviště ve vaší obci?

Viz výše. Pokud bychom uvažovali o stavbě další kapacity, například formou parkovacího domu, který by ale současně řešil i parkování v dalších částech města (centrum), pak finanční prostředky.

Jaké jiné alternativní plány máte ohledně zlepšení dopravní situace ve vaší obci (se zaměřením na dojížděku do Prahy)?

Zlepšení kvality a komfortu autobusových spojů vč. zastávek – osazování zastávkových přístřešků na zastávkách, ve spolupráci se SČK digitální označníky na vybraných zastávkách.

Ve spolupráci s IDSK pilotní projekt poptávkové dopravy – viz výše. Více informací zde:

<https://pid.cz/stredocesky-kraj-bude-testovat-novou-sluzbu-flexibilnich-autobusu-s-prvky-umele->

[intelligence/?fbclid=IwAR2TNj34fV4poLrpSKm3xu0iBMwMJCRK8azOtR34yzkY_V9ANnbhAq_Trig](https://pid.cz/stredocesky-kraj-bude-testovat-novou-sluzbu-flexibilnich-autobusu-s-prvky-umele-intelligence/?fbclid=IwAR2TNj34fV4poLrpSKm3xu0iBMwMJCRK8azOtR34yzkY_V9ANnbhAq_Trig)

Příloha 3: Vyjádření starostky města Libčice nad Vltavou, Ing. Petry Peleškové

Považujete problematiku parkování u nádraží pro vaši obec za relevantní? Proč?

Parkování u nádraží je důležité, ale vzhledem k naplněnosti vlakových souprav zejména v ranní špičce nestojíme o vytváření P+R parkovišť, dokud nebude posílena kapacita vlaků nebo zkrácen interval mezi jednotlivými spoji. Zvýšený pohyb aut z jiných obcí představuje i zátěž zdejších komunikací a tím i pro naše město. Na druhou stranu může pozitivně ovlivnit kupní sílu pro zdejší obchody a služby, abych byla spravedlivá

Jaká je momentální situace ohledně parkování u nádraží ve vaší obci?

Auta parkují v ulicích v těsné blízkosti nádraží a na parkovišti zbudovaném městem s kapacitou cca 30 aut a u žel. zastávky v Letkách (zde je to velký problém v přilehlých prostranstvích). Dále zajíždějí až ke kolejišti a odstavují auta na pozemku Českých drah.

Jaké kroky plánujete podniknout ke zlepšení aktuální situace? Existují konkrétní projekty nebo iniciativy, které již byly zahájeny nebo jsou ve fázi plánování?

Plán je dopravním značením odstavování aut zejména v Letkách omezit. a v návrhu nového územního plánu počítáme s funkční plochou pro parkoviště, ale jedná se o soukromý pozemek, tzn. je to věc jednání – možná příležitost pro IDSK/ROPID/ČD/SŽ neumím přesně identifikovat.

Jaké jsou dlouhodobé plány a strategie ohledně záchytných parkovišť (P+R) s návazností na vlak ve vaší obci? Jak se tyto plány zapojují do širších dopravních a urbanistických strategií vaší obce?

Tato problematika by neměla jít za námi, protože naším zájmem není zahušťovat dopravu a přivádět do našeho koncového a klidného města obyvatele jiných obcí kvůli dopravní dostupnosti železnice, pro nás je to zátěž nikoliv benefit. Zde by musela přijít nějaká kompenzace či jiná výhoda pro město od IDSK/ČD/SŽ...např. zbudování kultivované infrastruktury pro cyklisty, cyklostožany, úschovny na kola, servisní místa apod.

Existuje spolupráce mezi vaší obcí a sousedními obcemi nebo regionálními orgány ve věci záchytných parkovišť?

Spolupráce existuje, ale ne na projektech P+R. Spíš na cyklostezkách, prostupnosti krajiny a koordinaci postupu vůči větším institucím (HMP, Stč.kraj, ČD, KSÚS, apod.)

Jaké případné překážky vám brání ve zřízení záchytného parkoviště ve vaší obci?

Finance, příprava projektů, nedostatek vhodných pozemků a důvody uvedené výše.

Jaké jiné alternativní plány máte ohledně zlepšení dopravní situace ve vaší obci (se zaměřením na dojížděku do Prahy)?

Snaha o zahuštění jízdního řádu, zkrácení intervalu spojů ve špičkách. Zkapacitnění souprav.

Řešíme i opravu povrchu krajských komunikací na výjezdu z Libčic a přetížení silnice III/240. Nedostavěný dálniční okruh kolem Prahy je rovněž téma, které nás zajímá, protože by při cestě do Prahy mohl pomoci. v nedávné době se objevil nový fenomén, a to je snaha Prahy, resp. P6 o omezení vjezdu aut ze Stč. Kraje na území P6. Snažíme se proti tomu ohradit, ale to by už bylo na delší povídání než jen stručná odpověď pro Vaši diplomku.

Příloha 4: Vyjádření starosty města Černošice, Mgr. Filipa Kořínka

Považujete problematiku parkování u nádraží pro vaši obec za relevantní? Proč?

Jistě. Významná část místních obyvatel dojíždí denně za prací nebo studiem do Prahy.

Jaká je momentální situace ohledně parkování u nádraží ve vaší obci?

Máme dvě vlakové zastávky, ale jen u jedné z nich bylo možné vybudovat větší parkoviště (cca 90 míst), které se ještě chystáme výhledově mírně rozšířit (cca o 20-30 míst). Další prostor ani u jedné zastávky už není. Naštěstí naše město není tak rozlehlé, takže velká část obyvatel na nádraží chodí pěšky, nebo k němu sjedou místní autobusovou linkou.

Jaké kroky plánujete podniknout ke zlepšení aktuální situace? Existují konkrétní projekty nebo iniciativy, které již byly zahájeny nebo jsou ve fázi plánování?

Viz výše. Do budoucna bychom především chtěli u obou vlakových zastávek nabídnout bezpečnou možnost odložení/uschování elektrických kol a elektrických koloběžek (jsme kopcovaté město, proto doprava na nádraží na běžném kole u nás není tak rozšířená.)

Jaké jsou dlouhodobé plány a strategie ohledně záchytných parkovišť (P+R) s návazností na vlak ve vaší obci? Jak se tyto plány zapojují do širších dopravních a urbanistických strategií vaší obce?

Nic dalšího k tomu už nemám.

Existuje spolupráce mezi vaší obcí a sousedními obcemi nebo regionálními orgány ve věci záchytných parkovišť?

Ne.

Jaké případné překážky vám brání ve zřízení záchytného parkoviště ve vaší obci?

Nedostatek prostoru, ale vlastně i zájmu. Větší záchytné parkoviště, kdyby hypoteticky bylo kde ho vybudovat, by spíš sloužilo cestujícím z jiných obcí než našim obyvatelům, kteří opravdu bez větších problémů na nádraží dojdou pěšky.

Jaké jiné alternativní plány máte ohledně zlepšení dopravní situace ve vaší obci (se zaměřením na dojížděku do Prahy)?

Připravuje se rekonstrukce železniční trati, která by měla zvýšit kvalitu/spolehlivost trati a umožnit i častější jízdu (vyšší frekvenci) spojení. Současně Středočeský kraj připravuje soutěž na vlakové dopravce včetně nákupu nových vlakových souprav, která by měla zvýšit kvalitu vlakové flotily, tj. i dopravních služeb.

Příloha 5: Vyjádření starosty města Roztoky u Prahy, Mgr. Jaroslava Drdy

Považujete problematiku parkování u nádraží pro vaši obec za relevantní? Proč?

Ano, řada občanů z Roztok i z okolních obcí dojedou k nádraží a do Prahy pokračují vlakem.

Jaká je momentální situace ohledně parkování u nádraží ve vaší obci?

Ve městě máme dvě nádraží – Roztoky u Prahy a Roztoky-Žalov. Pro parkování jsme si od správy železnic pronajali (za symbolickou cenu) prostor u obou nádraží. Kapacita je na hraně potřeby.

Jaké kroky plánujete podniknout ke zlepšení aktuální situace? Existují konkrétní projekty nebo iniciativy, které již byly zahájeny nebo jsou ve fázi plánování?

Obě plochy jsme opravili a rozšířili. Existuje studie na výstavbu parkovacího domu u roztockého nádraží.

Jaké jsou dlouhodobé plány a strategie ohledně záchytných parkovišť (P+R) s návazností na vlak ve vaší obci? Jak se tyto plány zapojují do širších dopravních a urbanistických strategií vaší obce?

Máme studii na výstavbu parkovacího domu u roztockého nádraží.

Existuje spolupráce mezi vaší obcí a sousedními obcemi nebo regionálními orgány ve věci záchytných parkovišť?

Problematikou se zabývá i středočeský kraj.

Jaké případné překážky vám brání ve zřízení záchytného parkoviště ve vaší obci?

Samozřejmě finance.

Jaké jiné alternativní plány máte ohledně zlepšení dopravní situace ve vaší obci (se zaměřením na dojížděku do Prahy)?

Mnoho možností není. Dopravci jsou na hraně kapacity, dojíždění automobily vytváří překážky Praha 6, která se netají cílem nepouštět auta ze středočeského kraje na své území.

Příloha 6 Vyjádření starostky obce Husinec, Mgr. Michaely Peigerové

Považujete problematiku parkování u nádraží pro vaši obec za relevantní? Proč?

Rozhodně, železniční doprava je pro naši obec klíčová, velká část našich obyvatel dojíždí do zaměstnání či do školy a využívá pro tyto účely železniční spojení, které nabízí rychlou dopravu přímo do centra Prahy (20 minut na Masarykovo nádraží). Naše obec je rozlehlější, a navíc se rozkládá na kopci, mnoho obyvatel využívá k urychlení své dopravy na nádraží automobil.

Jaká je momentální situace ohledně parkování u nádraží ve vaší obci?

Naše parkoviště u nádraží je poměrně velké, nicméně čím dál více nedostačuje potřebám našich obyvatel. v přímém sousedství nádraží se nachází areál velkého podniku, který má sice parkoviště svoje, ale poslední dobou není dostačující ani to, a proto někteří zaměstnanci využívají naše P+R.

Jaké kroky plánujete podniknout ke zlepšení aktuální situace? Existují konkrétní projekty nebo iniciativy, které již byly zahájeny nebo jsou ve fázi plánování?

Sousední podnik připravuje rozšíření svého parkoviště. Obec vyjednává s majitelem sousedního pozemku o dalším případném rozšíření parkovacího prostoru.

Jaké jsou dlouhodobé plány a strategie ohledně záchytných parkovišť (P+R) s návazností na vlak ve vaší obci? Jak se tyto plány zapojují do širších dopravních a urbanistických strategií vaší obce?

Počítáme s nutným rozšířením parkovacího prostoru, primárně viz výše.

Existuje spolupráce mezi vaší obcí a sousedními obcemi nebo regionálními orgány ve věci záchytných parkovišť?

Ne

Jaké případné překážky vám brání ve zřízení záchytného parkoviště ve vaší obci?

Nedostatek vhodného prostoru ve vlastnictví obce.

Jaké jiné alternativní plány máte ohledně zlepšení dopravní situace ve vaší obci (se zaměřením na dojížděku do Prahy)?

V případě, že se nepodaří rozšířit parkoviště výše uvedeným způsobem, alternativním prostorem je poslední pozemek v majetku obce, který bychom mohli pro parkování využít.

Nicméně se jedná o pozemek k výstavbě, který by se dal v ideálním případě využít i k jiným obecně prospěšným účelům – např. stavba školky.

Příloha 7: Vyjádření starostky města Beroun, RNDr. Soni Chalupové

(.....)

Já bych ale ráda napsala i náš obecný názor na problematiku, kterou budete ve své diplomové práci řešit.

Velmi bych uvítala, kdybyste se zaměřil nejen na představu, že zavedením záchytných parkovišť u nádraží v obcích kolem Prahy lze omezit automobilovou dopravu v Praze, ale zamyslel se i nad představou, jaký důsledek bude mít tento krok na vzrůst dopravy v okolních obcích.

Již nyní, přesněji od doby zavedení modrých zón v okrajových čtvrtích Prahy se v našem městě naplnily všechny do té doby volné parkovací kapacity v ulicích. i přes vybudování dvou resp. tří parkovišť typu P+R se situace nijak nelepší a Beroun je přeplněn přes den zaparkovanými auty „pendlerů.“

Shodou okolností vyšla v HN dne 28.2. speciální příloha, která řeší otázky veřejné dopravy. v debatě na str.5 se vyjadřuje kromě jiných také pan Ondřej Boháč, ředitel Institutu plánování a rozvoje hl.m.Prahy. Vřele doporučuji k přečtení, protože uvidíte, že jde o názor jen Pražáka. *„Každé auto, které nedojede až do Prahy, je dobré. Byli bychom nejraději, kdyby lidé nechávali auta na parkovištích typu P+R kolem stanic železnice, a nikoli například na stanicích Metra v Praze. Metro umí generovat veřejný život, takže dává smysl postavit tam třeba lokální obchodní centrum spíše než parkoviště pro tisíc aut,“* podotkl ředitel IPR.

Z tohoto názoru mi plyne, že mimo Prahu neumíme generovat na našich pozemcích veřejný život? Že nevíme, že by kolem nádraží mohlo být nákupní místo nebo jiná občanská vybavenost? Nemyslím si, že by toto byl skutečný názor pana ředitele institutu, i když je to institut pražský.

Pokud Praha chce řešit svou veřejnou dopravu, bude muset klást důraz z pozice velkoměsta i na řešení veřejné dopravy už od místa vzniku problému, tedy obcí, z nichž jezdí zaměstnanci za prací do Prahy, ne až od hranice svého katastru.

Děkuji Vám, že jste dočetl až sem, a ještě více Vám budu děkovat, pokud ve své diplomové práci tento široký problém objektivně pojednáte.

(.....)

Příloha 8: Vyjádření starostky obce Úholičky, Ing. Terezie Kořínkové

Považujete problematiku parkování u nádraží pro vaši obec za relevantní? Proč?

Jsme malá obec a sami jsme parkoviště u vlaku vybuodovali, aby lidé využívali vlak na cestu do Prahy. Od února letošního roku jezdí k vlaku i autobus, aby k vlaku nejezdilo tolik aut.

Uvidíme, jak se situace vyvine, každopádně vlaková stanice zvyšuje dopravu na silnici i v klidu v dané obci.

Jaká je momentální situace ohledně parkování u nádraží ve vaší obci?

viz. předchozí bod.

Jaké kroky plánujete podniknout ke zlepšení aktuální situace? Existují konkrétní projekty nebo iniciativy, které již byly zahájeny nebo jsou ve fázi plánování?

bez odpovědi

Jaké jsou dlouhodobé plány a strategie ohledně záchytných parkovišť (P+R) s návazností na vlak ve vaší obci? Jak se tyto plány zapojují do širších dopravních a urbanistických strategií vaší obce?

Nemáme možnosti k dalším řešení – parkoviště je na náplavce v aktivní povodňové zóně.

Existuje spolupráce mezi vaší obcí a sousedními obcemi nebo regionálními orgány ve věci záchytných parkovišť?

Ne.

Jaké případné překážky vám brání ve zřízení záchytného parkoviště ve vaší obci?

bez odpovědi

Jaké jiné alternativní plány máte ohledně zlepšení dopravní situace ve vaší obci (se zaměřením na dojížděku do Prahy)?

Naučit lidi zpět na veřejnou dopravu. Aby jí využívali, musí jezdit často a spolehlivě. Když bude jezdit často, obce se nedoplatí na příspěvcích na dopravní obslužnost. Takže se zvolí nějaká únosná míra dopravní obslužnosti a kdo je pohodlný jezdí dál autem. Alespoň k tomu vlaku, a to jsou ta plná parkoviště.

Dobudování cyklostezky podél Vltavy by dopravu zmírnilo alespoň v letních měsících.

Příloha 9: Vyjádření starosty města Neratovice, Ing. Romana Kroužeckého

Považujete problematiku parkování u nádraží pro vaši obec za relevantní? Proč?

V první řadě nemáme u nádraží pozemek. Ve druhé řadě je nádraží poměrně daleko od centra, resp. sídliště. Ve městě máme novou vlakovou zastávku a nedaleko od ní plánujeme výstavbu parkovacího domu.

Jaká je momentální situace ohledně parkování u nádraží ve vaší obci?

U nádraží je v současné době několik parkovacích míst, která jsou pro zájemce dostačující.

Jaké kroky plánujete podniknout ke zlepšení aktuální situace? Existují konkrétní projekty nebo iniciativy, které již byly zahájeny nebo jsou ve fázi plánování?

V letošním roce plánujeme zahájit výstavbu parkovacího domu s kapacitou 400 vozidel. Od vlakové zastávky Sídliště je to cca 400 m. v současné době čekáme na přidělení dotace a probíhá Řízení k prodloužení platnosti stavebního povolení.

Jaké jsou dlouhodobé plány a strategie ohledně záchytných parkovišť (P+R) s návazností na vlak ve vaší obci? Jak se tyto plány zapojují do širších dopravních a urbanistických strategií vaší obce?

Parkovací dům bude z části fungovat jako P+R.

Existuje spolupráce mezi vaší obcí a sousedními obcemi nebo regionálními orgány ve věci záchytných parkovišť?

Žádnou takovou to spolupráci nemáme.

Jaké případné překážky vám brání ve zřízení záchytného parkoviště ve vaší obci?

Doposud hlavní překážkou byla absence vhodných pozemků. Město nevlastní pozemky vhodné pro zřízení záchytných parkovišť.

Jaké jiné alternativní plány máte ohledně zlepšení dopravní situace ve vaší obci (se zaměřením na dojížděku do Prahy)?

Stanovili jsme si, že podmínkou výstavby parkovacího domu bude zřízení parkovacích zón v centrální části Neratovic. To bude nutné jednak pro to, abychom naplnili parkovací dům a také pro jasné stanovení pravidel pro parkování. a to jak rezidentů, abonentů i návštěvníků města. Navíc chceme vytlačovat automobily z centra a zvýhodňovat chodce a cyklisty. Od parkovacích zón si navíc slibujeme vyřešit vraky, parkování mimo garáž, parkování dodávek z jiných měst atd.

Příloha 10: Vyjádření neuvolněného místostarosty města Lysá nad Labem, pana Vladislava Šplíchala

Považujete problematiku parkování u nádraží pro vaši obec za relevantní? Proč?

Vzhledem k lokalitě našeho města, kdy převážná většina obyvatel dojíždí do práce do nedaleké Prahy, a to i z okolních obcí, kdy naše nádraží slouží jako nástupní, je problematika dostatku míst k parkování okolo nádraží zcela zásadní. Bohužel umístění našeho P+R parkoviště cca 500m od nádraží je „nešťastné,“ kdy se toto plní až po naplnění míst v ulicích okolo nádraží. TZN idea P+R parkovišť je určitě dobrá, ale nelze při její realizaci ignorovat přirozenou lenost řidičů „někam dojít.“

Jaká je momentální situace ohledně parkování u nádraží ve vaší obci?

Viz bod 1. Přeplněné ulice okolo a poloprázdné (spíše prázdné) parkoviště P+R

Jaké kroky plánujete podniknout ke zlepšení aktuální situace? Existují konkrétní projekty nebo iniciativy, které již byly zahájeny nebo jsou ve fázi plánování?

V současné době nemá náš problém řešení, jelikož město nedisponuje dalšími pozemky v okolí nádraží

Jaké jsou dlouhodobé plány a strategie ohledně záchytných parkovišť (P+R) s návazností na vlak ve vaší obci? Jak se tyto plány zapojují do širších dopravních a urbanistických strategií vaší obce?

Viz bod 1,2. Obec má vybudované parkoviště P+R a plány na vybudování dalšího na protější straně trati byly vzhledem k finanční náročnosti odloženy na neurčito

Existuje spolupráce mezi vaší obcí a sousedními obcemi nebo regionálními orgány ve věci záchytných parkovišť?

Ne.

Jaké případné překážky vám brání ve zřízení záchytného parkoviště ve vaší obci?

Parkoviště P+R máme. Projekt druhého viz bod 4

Jaké jiné alternativní plány máte ohledně zlepšení dopravní situace ve vaší obci (se zaměřením na dojížděku do Prahy)?

Žádné alternativní plány nemáme a zatím nepřipravujeme

Příloha 11: Vyjádření Anežky Růžičkové, vedoucí oddělení investic v Odboru investic a dopravy při Městském úřadu Úvaly

Považujete problematiku parkování u nádraží pro vaši obec za relevantní? Proč?

Ano. Úvalské nádraží využívají nejen občané z Úval, ale také z okolních obcí z důvodu dobré dostupnosti do centra Prahy. Tímto narůstá počet zaparkovaných aut v okolí nádraží.

Jaká je momentální situace ohledně parkování u nádraží ve vaší obci?

V současné době město vlastní plochu pro parkování u nádraží (<https://maps.app.goo.gl/ybkd19HAX2jwkpYH7>), která je hojně využívána. Dále město pronajímá plochu u pošty od soukromého vlastníka (<https://maps.app.goo.gl/GTt4SHFgHdC8y6Eb8>)

Jaké kroky plánujete podniknout ke zlepšení aktuální situace? Existují konkrétní projekty nebo iniciativy, které již byly zahájeny nebo jsou ve fázi plánování?

v současné době se zpracovává projektová dokumentace pro sloučené povolení ÚR a SP na výstavbu parkoviště P+R na místě současné plochy pro parkování u nádraží. Dále ve spolupráci se Středočeským krajem je v plánu zrealizovat další parkoviště P+R v místě bývalých úhelných skladů (<https://maps.app.goo.gl/mc5cH1NzKi39sFcs7>) na které se rovněž zpracovává projektová dokumentace.

Jaké jsou dlouhodobé plány a strategie ohledně záchytných parkovišť (P+R) s návazností na vlak ve vaší obci? Jak se tyto plány zapojují do širších dopravních a urbanistických strategií vaší obce?

viz odpověď výše.

Existuje spolupráce mezi vaší obcí a sousedními obcemi nebo regionálními orgány ve věci záchytných parkovišť?

Ano, se Středočeským krajem.

Jaké případné překážky vám brání ve zřízení záchytného parkoviště ve vaší obci?

Případně majetkoprávní vztahy.

Jaké jiné alternativní plány máte ohledně zlepšení dopravní situace ve vaší obci (se zaměřením na dojížděku do Prahy)?

Součástí investice města výstavby P+R bude také výstavba dopravního terminálu, tj. navýšení autobusové dopravy a tím selepší dostupnost do Prahy.

Příloha 12: Vyjádření starosty města Říčany, Ing. Davida Michaličky

Omlouvám se, nemám kapacitu na podobné dotazy.

Příloha 13: Vyjádření starosty obce Světica, Ing. Pavla Kyzlinka

Toto je opravdu velmi ožehavé téma a velmi rád Vám odpovím na Vaše dotazy.

Považujete problematiku parkování u nádraží pro vaši obec za relevantní? Proč?

Ano. Je to velmi důležité pro to, aby nebyla města jako Praha, Říčany, popř. Benešov přeplněná vozidly. Pozor, je to ale pouze 1 pohled a je také nutné dodat, že služby veřejné hromadné dopravy musí odpovídat nějakému standardu, což už je nyní mnohdy na hraně a bohužel ani vlaky již nyní skoro nejsou schopny uspokojit poptávku a při intervalu každých 15 minut ze Světic do Prahy to nestačí a tedy pokud by to mělo být pro dalších třeba 1000 lidí, tak to vlaky již prostě nepoberou a budou se lidé tlačit jak někde v Indii, a to nikoho moc neláká. Otázkou zůstává, zdali když se vybuduje nová trasa pro rychlodráhu, což je koridor z trasy od Benešova na Prahu přes Velké Popovice a další obce, tak by to mohlo uvolnit trasu Benešov – Praha a lidé by se třeba dostávali do práce rychleji a jednodušeji než auty. Navíc ještě cena jízdenky, když vyrazí celá rodina do Prahy, tak je to skoro lepší jet autem. Můj příklad byl cesta do divadla o víkendu s rodinou, kdy nás jízdenky vyšly na cca. 80 Kč / osoba x 4 a navíc člověk ztratí více jak 2 hodiny na cestě za každého počasí a autem to je o hodinu méně a finančně max. 200,- Kč při dnešních cenách PHM a je to maximální komfort a zaparkujete téměř u divadla. Pokud toto nebude vyrovnané nebo parkovací místa v Praze a jiných městech natolik omezená nebo drahá, tak poté budou stále lidé dávat přednost automobilové přepravě. Někdo má stále ještě takový nápad využívat kolo a parkovat v CYKLOBOXECH, ale to už je něco, co bude pro pár vyvolených, protože my na to prostě nejsme dosud vůbec nastavení, jako třeba v Holandsku a jiných zemích.

Jaká je momentální situace ohledně parkování u nádraží ve vaší obci?

Kritická. Řidiči parkují jak na místě pro ně určeném, což jim ovšem nestačí, takže parkují ve všech přilehlých ulicích, a to i na zákazech parkování a zastavení.

Jaké kroky plánujete podniknout ke zlepšení aktuální situace? Existují konkrétní projekty nebo iniciativy, které již byly zahájeny nebo jsou ve fázi plánování?

Zkuste se nad tím v rámci své práce zamyslet. Jde o to, že jste ve vedení obce, která má ve své obci vlakovou zastávku, takže se dá očekávat, že lidem z naší obce zajišťujeme servis v rámci PID, a to dopravy vlakem do Prahy a Benešova. Naši lidé tedy nemají nutně potřebu. Co pro to udělají ostatní obce je otázkou. Nicméně spoléhat na to, že to za ně vyřešíme my a budeme tím nadšení, že musíme strpět další zatížení dopravou z okolních obcí, kteří nás budou zatěžovat emisemi svých vozů, hlukem, dopravními zácpami, odpady atd., tak to úplně není

v našem zájmu. Spousta obcí na to trochu spoléhá, ale to nebude mít dlouhého trvání a budeme se tvrdě bránit, protože to ohrožuje naše spoluobčany a chování některých řidičů je neuvěřitelné, ale to si asi sám umíte představit.

Jaké jsou dlouhodobé plány a strategie ohledně záchytných parkovišť (P+R) s návazností na vlak ve vaší obci? Jak se tyto plány zapojují do širších dopravních a urbanistických strategií vaší obce?

Ideální by bylo udělat taková záchytná parkoviště někde mezi obcemi a udělat je dostatečně velká. Nicméně to není vše, protože to zásadní je, že to musí být buďto doplněno nějakým SHUTTLE BUSEM anebo to musí být v blízkosti nádraží, resp. vlakové zastávky. Takže by třeba poté stálo za úvahu vybudovat na trase Strančice – Praha v polích novou vlakovou zastávku, kde by právě mohli přistoupit lidé z takového parkoviště. Uvnitř obcí je vidina velkých záchytných parkovišť nereálná. Ale to je opět spíše na dohodě mezi SŽ, Středočeským krajem a případně ROPIDEM.

Existuje spolupráce mezi vaší obcí a sousedními obcemi nebo regionálními orgány ve věci záchytných parkovišť?

Moc to o spolupráci není. Všichni by to chtěli využívat, ale problém dávají k řešení obcím, které jsou přehlceny dopravou a porušováním dopravních předpisů lidmi, kteří se prostě chtějí dostat k vlaku. Což se určitě shodneme, že pro nás jako obce s vlakovou zastávkou není moc fér. Nebráníme nikomu, aby u nás na vlak nastupovali, platíme za ROPID, a tedy i obslužnost našich, ale i občanů z jiných obcí nemalé peníze, ale nechce jim ještě za naše peníze budovat parkoviště a zatěžovat více naši obec.

Jaké případné překážky vám brání ve zřízení záchytného parkoviště ve vaší obci?

Myslím si, že výše je vše popsáno. Všichni by se do systému nějak měli zapojit a ve spolupráci s Krajem hledat nějaké kompromisy, které budou pro všechny akceptovatelné a vyhovující.

Jaké jiné alternativní plány máte ohledně zlepšení dopravní situace ve vaší obci (se zaměřením na dojížděku do Prahy)?

Asi v současné době nic dalšího v plánu není.

Doplňující dotaz: Podle webu krajského úřadu Středočeského kraje je v obci Světicе plánováno zřízení krajského záchytného parkoviště. Vy jste se o tomto projektu nezmínil, znamená to, že s realizací nepočítáte?

V rámci zastupitelstva v obci nepanuje shoda, takže jsme se k tomuto kroku dosud neodhodlali. Když se podíváte do ul. Dlouhá v obci Světice, tak i zde bydlí řada místní spoluobčanů a tyto by samotné parkoviště (PARKHAUS) zasáhl, a to celkem zásadně. Minimálně jeho výstavba, poté každodenní ranní a večerní manévry přijíždějících a odjíždějících aut. Dalším aspektem je to, že když se rozkřikne informace, že Světice mají PARKHAUS, tak se volná místa ihned naplní a bude to znamenat cca. 80 míst v PARKHAUSU a dalších mnoho vozidel v ulicích. Nyní je to 40 vozidel na parkovací ploše a další v ulicích. Jediné, co by to tedy obci přineslo, tak je to, že by tam mohla být poměrně hezká stavba, která by léta sloužila svému účelu a pro obec by to byl určitý kredit nějaké pomoci regionu, ale z názoru ostatních zastupitelů vyplývá, že mínusy rozhodně převažují nad plusy.

v současné době město Říčany zavedlo zpoplatněné parkování na svém katastru a nyní řada obyvatel z Říčan jezdí na vlak do Světic, což je absurdní, ale prostě je to pro ně stejně daleko, ale nemusí za to platit. a hlavně nemám možnost vymáhat porušení předpisů např. Městskou (obecní) policií, kterou prostě nemáme a Říčany nám v tom nepomohou, bohužel!!!

Zatím mě nenapadá nic, co by se muselo změnit, aby tomu zastupitelstvo dalo zelenou.

Dalším úkolem, který by musel být předem smluvně uzavřený, je údržba a provoz parkoviště. Pokud by byl pod záštitou Středočeského kraje, tak by se o to museli starat, protože pokud by to mělo spadnout do správy obce, tak to bychom se určitě bránili.

Tolik asi k celé problematice.

Příloha 14: Vyjádření starosty obce Čerčany, JUDr. Mgr. Michala Tupého

Považujete problematiku parkování u nádraží pro vaši obec za relevantní? Proč?

Ano, považuji. Nemáme dostatek místa na tolik aut. (banální odpověď, vím)

Jaká je momentální situace ohledně parkování u nádraží ve vaší obci?

Špatná.

Jaké kroky plánujete podniknout ke zlepšení aktuální situace? Existují konkrétní projekty nebo iniciativy, které již byly zahájeny nebo jsou ve fázi plánování?

vznik P+R u zastávky Pyšely, která je na katastru obce Čerčany

Jaké jsou dlouhodobé plány a strategie ohledně záchytných parkovišť (P+R) s návazností na vlak ve vaší obci? Jak se tyto plány zapojují do širších dopravních a urbanistických strategií vaší obce?

P+R má vzniknout ve spolupráci se Středočeským krajem.

Existuje spolupráce mezi vaší obcí a sousedními obcemi nebo regionálními orgány ve věci záchytných parkovišť?

viz výše

Jaké případné překážky vám brání ve zřízení záchytného parkoviště ve vaší obci?

Požadavky Dopravního inspektorátu Policie ČR na bezpečnostní parametry sjezdu, které stavbu doposud výrazně prodražovaly. Nyní jsme ve fázi hledání jiného technického řešení napojení pozemku, které by nebylo tak drahé a bezpečnostní požadavky Policie ČR by splňovalo.

Jaké jiné alternativní plány máte ohledně zlepšení dopravní situace ve vaší obci (se zaměřením na dojížděku do Prahy)?

Určitě se dá zlepšovat i podoba železniční dopravy – např. spěšné vlaky, nové soupravy atp., ale to není otázka na obec.