

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

FAKULTA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

KATEDRA GEOINFORMATIKY A ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ



Železničná doprava v Říčanech

BAKALÁRSKA PRÁCA

Vedúci práce: doc. RNDr. Miroslav Martiš, CSc.

Bakalant: Tomáš Bánsky

2019

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Fakulta životního prostředí

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Tomáš Bánský

Územní plánování

Název práce

Železničná doprava v Říčanech

Název anglicky

Rail transport in Říčany

Cíle práce

Cieľom práce je zhodnotiť využívanie železničnej dopravy v suburbanizačnom regióne Prahy, v meste Říčany, spolu s dôvodmi voľby tohto druhu dopravy cestujúcimi. Ďalej je cieľom objektívne vyhodnotiť dostatečné parkovacie kapacity v okolí vlakového nádražia a potrebu ich rozšírenia.

Metodika

1. Literárne rešerše
2. Kvantitatívne dotazníkové šetrenie a jeho vyhodnotenie
3. Spracovanie železničnej dopravy v problematike územného plánu mesta Říčany a Zásad územního rozvoje Středočeského kraje

Doporučený rozsah práce

40

Klíčová slova

železnice, doprava, Říčany

Doporučené zdroje informací

Fakulta životního prostředí, 2017: Metodické pokyny pro zpracování bakalářské práce na FŽP. Nařízení děkana č. 2/2017

HAAS, Václav. 20 let železnice v Pražské integrované dopravě. Chyňava: Saxi, 2012. ISBN 978-80-904767-8-3.

Ministerstvo pro místní rozvoj České republiky, Ústav územního rozvoje, 2015: Politika územního rozvoje České republiky, ve znění Aktualizace č. 1

STADKOWSKI, Aleksander. Rail Transport—Systems Approach. Cham: Springer International Publishing, 2017. ISBN 978-3-319-51502-1 9783319515014.

Předběžný termín obhajoby

2018/19 LS – FŽP

Vedoucí práce

doc. RNDr. Miroslav Martiš, CSc.

Garantující pracoviště

Katedra aplikované ekologie

Elektronicky schváleno dne 29. 3. 2019

prof. Ing. Jan Vymazal, CSc.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 29. 3. 2019

prof. RNDr. Vladimír Bejček, CSc.

Děkan

V Praze dne 23. 04. 2019

Prehlásenie

Prehlasujem, že som túto bakalársku prácu vypracoval samostatne pod vedením doc. RNDr. Miroslava Martiša, CSc., a že som uviedol všetky literárne pramene, z ktorých som čerpal.

V Prahe, dňa 23.4.2019

.....

Pod'akovanie

Rád by som pod'akoval vedúcemu práce doc. RNDr. Miroslavovi Martišovi, CSc., za odbornú pomoc, trpezlivosť a čas, ktorý mi venoval. Ďalej by som chcel pod'akovať svojej rodine a blízkym za podporu počas celej doby štúdia.

Abstrakt

Železničná doprava v Říčanech

Bakalárska práca sa zaoberá skúmaním využívania železničnej dopravy v meste Říčany. Práve tento druh dopravy uprednostní veľa ľudí pred cestovaním autobusom alebo autom do hlavného mesta. Říčany sú spádovým mestom pre mnoho obcí. To má za dôsledok zvýšenie počtu cestujúcich práve z říčanskej železničnej stanice. Okolie stanice však nedisponuje dostatočnými parkovacími plochami a miestami. Autá tak parkujú na miestach, kde by parkovať nemali. Mnoho ľudí musí hľadať dlhé minúty voľné miesto v priľahlých uliciach. Pomocou dotazníkového šetrenia bol vykonaný výskum s cestujúcimi na vlakovej stanici v Říčanech. V ňom ľudia zodpovedali otázky problematiky nedostatku parkovacích miest, ale tiež ako často využívajú práve železničnú dopravu na cestu z Říčan do Prahy. Mnoho respondentov sa vyjadrilo, že s parkovaním okolo stanice to je zlé. Miest je málo a áut veľa. Nezostáva preto niektorým vodičom nič iné ako svoje auto nechať zaparkované vo vedľajších uliciach. Avšak parkovací dom by vyriešil tento pretrvávajúci problém. Autá by parkovali na určitom mieste parkoviska a ulice by sa zbavili prebytočných áut. Zhodli sa na tom aj miestni obyvatelia zo vzorky prieskumu, ale tiež ostatní, ktorý do Říčan prichádzajú najmä z priľahlých obcí.

Klíčové slová

Železnice, doprava, Říčany

Abstract

Rail transport in Říčany

The bachelor thesis deals with exploring the use of rail transport in the city of Říčany. This mode of transport favor many people before traveling by bus or car to the capital city. Říčany is a catchment city for many municipalities. This outcome has an increase in the number of passengers coming from the Říčany Train Station. However, the area around the station doesn't have sufficient parking spaces and places. Therefore cars are parking in places where they shouldn't park. Many people have to look for long time to find free parking space in adjacent streets. With the help of a questionnaire survey, research was conducted with passengers at the train station in Říčany. People answered in it the questions of the lack of parking lots, but also how often they use the railway transport for the trip from Říčany to Prague. Many respondents said it is bad with parking around the station. The parking lots are few and the cars a lot. Therefore, some drivers have nothing else but left their car to park in the side streets. However, the parking house would solve this persistent problem. Cars would be parked in a designed parking lot and the streets would be clear of cars. Local residents from the survey, but also others, who come to Říčany mainly from the neighboring municipalities, agreed on this.

Keywords

Railway, transport, Říčany

Obsah

1. Úvod.....	1
2. Ciele práce.....	1
3. Literárne rešerše	2
3.1 Mesto Říčany.....	2
3.2 História železnice	2
3.3 Rozšírenie prímestskej trate a zavedenie intervalovej dopravy	4
3.4 Vysokorýchlostná trať	5
3.5 Cykloboxy	6
3.6 Bezpečnosť vlakovej dopravy.....	6
4. Súčasný stav riešenej problematiky.....	7
4.1 Pozemky pri vlakovej stanici	10
4.2 Urbanistická štúdia	11
5. Metodika	12
5.1 Dotazníkové šetrenie	12
6. Výsledky (návrh).....	17
6.1 Parkovací dom.....	17
7. Diskusia	20
8. Záver.....	20
9. Prehľad literatúry a použitých zdrojov.....	22

1. Úvod

V meste Říčany patří železničná doprava k tej najvýznamnejšej. Nakoľko Říčany spadajú do suburbanizačného regiónu hlavného mesta, frekventovanosť osobnej železničnej dopravy je tomu odpovedajúca. Väčšina obyvateľov Říčan, ale aj okolitých obcí, uprednostňuje práve tento druh dopravy pred autom alebo autobusom. Aké sú preto prednosti a nedostatky osobnej železničnej dopravy na trase Říčany – Praha? Najmä v ranných hodinách, kedy ľudia dochádzajú do Prahy do zamestnania, škôl alebo za občianskou vybavenosťou, je vidieť to množstvo ľudí, ktoré každú chvíľu prichádza v nových vlnách na vlakovú stanicu. Vtedy musí stanica zvládnuť najväčší nápor cestujúcich. A nie len stanica, ale aj jej priľahlé okolie, ktoré slúži prichádzajúcim cestujúcim autom ako miesto pre parkovanie svojho motorového vozidla. Miest na parkovanie je málo, áut však oveľa viac. Situácia preto býva veľakrát kritická. Autá parkujú v neďalekých uliciach Říčan a tak znepokojujú život aj miestnym obyvateľom. Čím je ale ešte limitovaná varianta železničného spojenia Říčan s Prahou?

2. Ciele práce

Cieľom práce je zhodnotiť využívanie železničnej dopravy v suburbanizačnom regióne Prahy, v meste Říčany, spolu s dôvodmi voľby tohto druhu dopravy cestujúcimi. Ďalej je cieľom objektívne vyhodnotiť dostatočné parkovacie kapacity v okolí vlakovej stanici a potrebu ich rozšírenia.

3. Literárne rešerše

3.1 Mesto Říčany

Mesto Říčany leží v Stredočeskom kraji v okrese Praha-východ. Žije tu viac ako 15 000 obyvateľov, čo robí z tohto mesta jedno z tých najväčších v blízkej aglomerácii hlavného mesta. Nakoľko disponuje výhodnou polohou voči Prahe, doprava patrí medzi významné prvky infraštruktúru (MMR, 2015). Každodenná dochádzka obyvateľov a pravidelné cestovanie má za dôsledok nadmernú záťaž cestných komunikácií smerom do hlavného mesta. Mnoho ľudí preto radšej volí železničnú dopravu (Sladkowski, 2017). Tá má v Říčanoch bohatú históriu a vždy patrila k veľmi využívanému spôsobu dopravy.

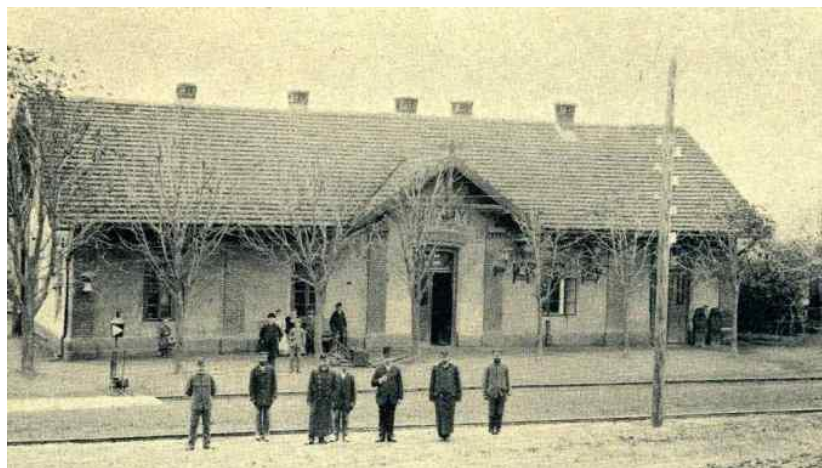
Mesto zaznamenáva vysokú vzájomnú intenzitu dochádzky do zamestnania s Prahou. Rastie počet dochádzajúcich z Prahy do Říčan. V opačnom smere sa v poslednom období registruje stagnácia. Je však možný istý nesúlad medzi ponukou a dopytom na pracovnom trhu v meste. Môže za to nízka, ale v poslednej dobe rastúca hodnota nezamestnanosti. Rastie počet uchádzačov o zamestnanie pripadajúcich na jedno voľné pracovné miesto. Pri porovnaní dochádzky do základných škôl ide o kladné saldo. Avšak pri stredných školách sa to mení kladné saldo na záporné. Je to hlavne vďaka väčšej a bohatšej ponuke stredných škôl v hlavnom meste (ZÚR, 2011).

3.2 História železnice

Začiatkom roku 1855 boli v rámci finančných ťažkostí štátne železnice „odcudzené spoločnosťou rakúskych železníc“. Až do polovice roku 1870 sa tak v Čechách nenachádzali žiadne štátne dráhy (Krejčířík, 2013).

Počas tohto obdobia bola postavená v roku 1866 tiež „Dráha cisára Františka Josefa“. Začiatky železničnej dopravy v Prahe a jej okolí siahajú viac ako 150 rokov dozadu. Už v roku 1871 bola v Říčanoch otvorená osobná zastávka s dvojítm strážnym domom. Ten bol 13 m dlhý a 8 m široký. Železnica vtedy slúžila predovšetkým na prepravu tovaru z ďalších napojených obcí. O tri roky neskôr dráha premenila zastávku na stanicu a strážny dom zväčšil o obojstrannú prístavbu. Po tejto premene mala nová stanica dve čakárne, dve malé kancelárie a byt prednostu. Lístky

sa predávali z kancelárie do čakárne. Dráha cisára Františka Jozefa bola zoštátnená v roku 1884 (Krejčířík, 2013).



Obrázok 1: Staničná budova po jej rozšírení v roku 1874 (Zdroj: Krejčířík, 2013)

Až v roku 1894 sa k staničnej budove pristavalo ďalšie poschodie. Spolu s prestavbou staničnej budovy sa upravila aj príjazdová cesta. V podobe, akú mala budova po dokončení prác, ju poznáme až do dnešnej doby. Ďalšie úpravy na nej už neboli realizované (Krejčířík, 2013).



Obrázok 2: Staničná budova po poslednej rekonštrukcii (Zdroj: Krejčířík, 2013)

Čím viac sa prejavovala potreba prepravy a ekonomické problémy niektorých spoločností, tým viac sa začal meniť postoj štátu k železničnej doprave. Nakoľko sa v

štáte nachádzalo veľa súkromných spoločností, ktoré vlastnili rôzne traťové úseky, zjednocovanie tratí mohlo rozhodujúcim spôsobom zjednodušiť situáciu aj v pražskom železničnom uzly. Tam tiež pôsobilo niekoľko veľkých spoločností, čo spôsobovalo nemalé komplikácie s prevádzkou (Haas, 2012).

V roku 1919, v období prvej republiky, sa zrodila myšlienka historicky prvého pokusu o začlenenie železničnej dopravy do pražskej hromadnej dopravy (Haas, 2012).

Neskôr, v roku 1927, študijná kancelária pod vedením Ing. Chlumeckého vypracovala tzv. dispozičný plán. Ten obsahoval usporiadanie budúcich železničných úprav v Prahe. Na základe jeho schválenia neskôr slúžil ako podkladový materiál k regulačnému plánu Prahy. Obsahom plánu boli predpoklady, že by sa na hlavnej Wilsonovej stanici denne odbavovalo približne 1300 vlakov na pätnástich nástupištiach. Zaujímavé je, že sa už vtedy predpokladal najväčší časový rozdiel medzi po sebe idúcich vlakoch na maximálne 20-30 minút (Haas, 2012).

Parné lokomotívy začali pomaly nahradzovať elektrické. I cez niektoré menšie neúspechy mala táto zmena opodstatnenie. Avšak kvôli finančným ťažkostiam sa už do druhej svetovej vojny žiadna modernizácia neuskutočnila. Iba na niektorých menej vyťažených úsekoch boli lokomotívy nahradené motorovými vozmi. A tak aj trať Praha – Benešov, na ktorej leží zastávka Říčany, zostala modernizácia neuskutočnená. Po druhej svetovej vojne bolo veľa staníc na území hlavného mesta Prahy zrušených. Na trati Benešov – Praha ale priamy vlak jazdieval pravidelne od leta 1949 až do roku 1956. Súpravy vtedy ťahala stále klasická parná lokomotíva (Haas, 2012).

3.3 Rozšírenie prímestskej trate a zavedenie intervalovej dopravy

Po dokončení elektrifikácie „uhoľnej magistrály“ sa dostal rad aj na ďalšie hlavné úseky železničných tratí. A boli to hlavne trate v pražskej prímestskej doprave. Elektrická prevádzka z Prahy (Vršovice) do Benešova bola spustená 10. marca roku 1971 (Haas, 2012).

So zavedením intervalových spojov na Benešovskej trati sa zvýšil aj počet spojov. Bez investícií a organizačných zmien by ale tieto zmeny nemohli byť uskutočnené (Haas, 2012).

Už v polovici osemdesiatych rokov bolo jasné, že sú k tomu potrebné moderné zabezpečovacie zariadenia, nové elektrické jednotky ale tiež nové vybavenie staníc a zastávok. Bohužiaľ, s odstupom času sa dá skonštatovať, že k väčším investíciám prišla až po viac ako dvadsiatich rokoch. Zástanci predpokladu fungujúcej intervalovej prevádzky v tých rokoch však nepredpokladali, že bude tak dlho trvať potrebná investícia. Ešte v roku 2011 takmer všetky osobné vlaky počas všedných dní zaistovali na trati Praha – Benešov takmer päťdesiat ročné elektrické jednotky radu 451 a 452. Tých životnosť bola vtedy odhadovaná na 15 rokov (Haas, 2012).

3.4 Vysokorýchlostná trať

Cez katastrálne územia mesta prechádza koridor pre vysokorýchlostnú trať. Trať by mala viesť z Prahy do Brna. Z tohto stavu by sa mala ešte predĺžiť železničná infraštruktúra až do Břeclavi. Zatiaľ však nie je isté, či bude zvolená južná varianta výstavby smerujúca cez Říčany na Benešov, alebo sa nakoniec vyberie varianta cez severný koridor. Ten by viedol cez Havlíčkov Brod. Správa železničnej dopravnej cesty zatiaľ zadala spracovanie štúdie na uskutočniteľnosť vysokorýchlostnej trate Praha – Brno – Břeclav spoločnosti SUDOP Praha, s ktorou SŽDC uzavrelo zmluvu. Cieľom štúdie bude posúdenie trate po technickej, prevádzkovej a ekonomickej stránke (SŽDC, 2018)

V prvej časti sa bude posudzovať vhodnosť oboch variant. Hlavné dve kritéria budú investičné a prevádzkové náklady. Tiež sa bude prihliadať na územné kolízie, ku ktorým pri výstavbe bude dochádzať. Veľkú rolu v tom má aj traťová rýchlosť, ktorá sa odvíja práve od územnej priechodnosti. V druhej časti sa na základe zistených informácií vyberie maximálne deväť technicko-prevádzkových variant, z ktorých sa v poslednej fáze vyberie najvhodnejšia varianta (SŽDC, 2018).

Z predbežných zistení však z dôvodu lepšej priestupnosti krajiny vyhráva varianta severného koridoru cez Havlíčkov Brod. V tejto časti je krajina lepšie priechodná, nachádza sa v nich menej problematických úsekov (SŽDC, 2018)

3.5 Cykloboxy

Okrem stojanov na bicykel, ktoré sa nachádzajú nad a pod železničnou stanicou, nájdeme aj tri nové cykloboxy. Tie fungujú od minulého roka. Sú to drevené, z vrchu plechové boxy z vnútornou kovovou konštrukciou. Zmestia sa do neho až dva bicykle, respektíve dve kolobežky alebo dve elektrobicykle. I keď sú bezpečne uzamykateľné a okolie je snímané kamerovým systémom, je možné ešte pripevnenie o vnútornú konštrukciu vlastným zámkom. Box je možné prenajať na obdobie minimálne troch mesiacov, ale maximálne na jeden rok. Uprednostňovaní sú obyvatelia Říččan, pre ktorých prioritne bol tento B + R (Bike + Ride) projekt uskutočnený. Cena nájomného je prijateľných 100 Kč za box na mesiac. Box je po nahlásení tiež možné s niekým zdieľať (Říčanský kurýr, 05/2018).



Obrázok 3: Krytý stojan na bicykle a cykloboxy v severnej časti nad stanicou (Zdroj: autor)

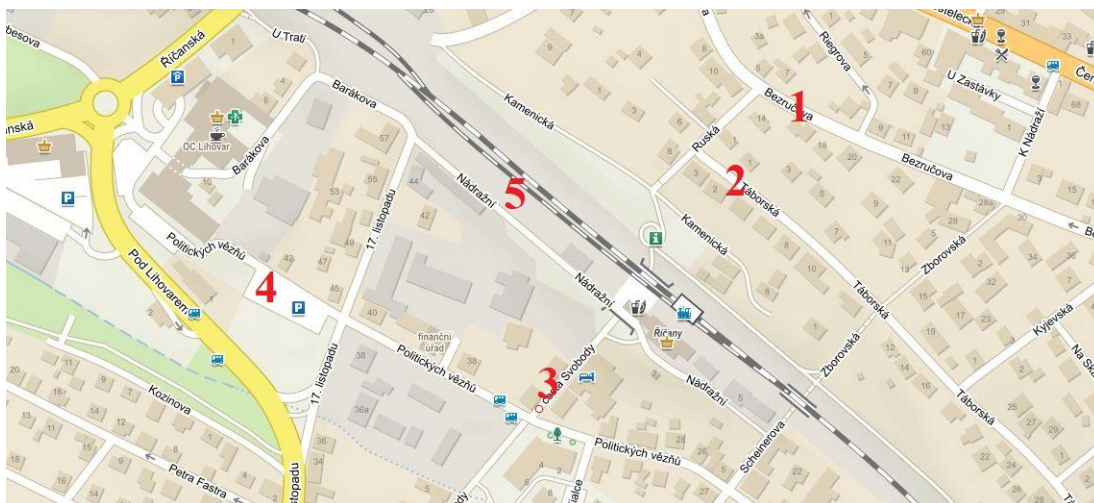
3.6 Bezpečnosť vlakovej dopravy

Vlaková doprava patrí dlhodobejšie k tým najbezpečnejším spôsobom dopravy. Ročenka dopravy Českej republiky z roku 2017 tento fakt len potvrdzuje (MD, 2018).

Nehôd, ktorých sa stane na cestách je oveľa viac. Len za rok 2017 sa nehodových udalostí na cestách stalo 21 263 a zraneniam podľahlo 638 ľudí. To je oproti 98 nehodám na železniciach pri ktorých zomrelo alebo sa ťažšie zranilo 92 ľudí, omnoho menšie číslo (SANEP, 2009).

4. Súčasný stav riešenej problematiky

Mesto síce vytvorilo organizované miesta na parkovanie v okolí stanice, no nie sú ani zďaleka postačujúce. Okolie stanice je architektonicky rozbité. Nachádza sa tam napríklad autoservis, pražiareň kávy a brownfield so skladmi alebo menšími prevádzkami. Je preto náročné nájsť vhodné miesto pre vytvorenie ďalších nových parkovacích plôch a miest.



Obrázok 4: Mapa stanice a jej okolia (zdroj: autor, mapový podklad: mapy.cz)

Na obrázku číslo 5 je mapa vlakovej stanice aj s jej okolím. Číslami sú označené miesta, ktoré sú v obrázkoch 6 až 10 podľa toho chronologicky znázornené.



Obrázok 5: ulica Bezručova (Zdroj: autor)



Obrázok 6: ulica Tábořská (Zdroj: autor)



Obrázok 7: ulica Cesta Svobody (Zdroj: autor)



Obrázok 8: parkovisko na ulici Politických vězňů (Zdroj: autor)



Obrázok 9: Parkovisko vedľa staničnej budovy (Zdroj: autor)

4.1 Pozemky pri vlakovej stanici

Okolo vlakovej stanici sa nachádza veľa pozemkov, ktoré slúžia v tom lepšom prípade ako sklad. Predchádzali tomu mnohé a dlhé jednania no nakoniec sa mesto s Českými dráhami dohodlo a odkúpilo pozemky hneď pri stanici. O rozsahu pozemkov sa dlho debatovalo, nakoniec však dospeli obe strany k jednotnému rozhodnutiu. Už dnes sa práve tieto plochy využívajú denne na parkovanie, ale je to len malá záplata na veľkú dieru, ktorou nedostatok parkovacích miest bezpochyby je (Řýčanský kurýř, 04/2014). Začiatkom roku 2017 mesto odkúpilo pozemok neďaleko vlakovej stanici. Ide o pozemok s parcelným číslom 1212/1 o rozmere 3 659m². Tento pozemok disponuje pomerne lukratívnou polohou voči stanici. Pozemok by bol vhodný aj na stavbu parkovacieho domu, avšak blízkosť obytných jednotiek a sťažnosti obyvateľov nedovoľujú využiť túto plochu k vytvoreniu nových parkovacích miest.



Obrázok 10: Pozemok vo vlastníctve mesta s parcelným číslom 1212/1 (Zdroj: autor, mapový podklad: ČÚZK)

Projekt mal pretvoriť predstaničný priestor a doplniť občiansku vybavenosť spolu so zeleňou, ale tiež mal vybudovať parkovací dom, ktorý by pokrýval množstvo dopytu. Parkovací dom mal mať dve alebo tri poschodia a malo sa v ňom nachádzať okolo 200 parkovacích miest (Říčanský kurýř, 06/2018)

4.2 Urbanistická štúdia

Po odkúpení pozemkov v okolí železničnej stanici sa mesto rozhodlo riešiť situáciu zadaním dlhodobej koncepcia. Tá mala byť spracovaná v urbanistickej štúdiu, ktorú zverilo skúsenému štúdiu UNIT architekti. Pri výbere štúdiu zohrali rolu ich referencie ale tiež metodika tvorby návrhu riešenia. Nie je úplné typické, že sa architekti stretávajú s aktérmi v niekoľkých kolách. Najskôr sa stretnú s radnicou a vedúcimi odboru, v ďalších stretnutiach už s majiteľmi okolitých a dotknutých pozemkov a nehnuteľností. Nakoniec majú stretnutie aj so širokou verejnosťou. Pracujú však potom aktívne s ich názormi, ktoré sa snažia pretaviť do návrhu a spracovania štúdie. Tento postup sa im osvedčil. Zbierajú názory a podnety menších skupín, ktoré spracovávajú do konceptu (Říčanský kurýř, 06/2018).

5. Metodika

5.1 Dotazníkové šetrenie

Dotazníky patria k jedným z najpoužívanějších foriem výskumu. Často sa s nimi stretávame v novinách, časopisoch ale tiež so seba hodnotiacim dotazníkom v práci či v škole. Ide tiež o najčastejšiu formu marketingového výskumu. Pri tejto metóde sa zhromažďovanie informácií zakladá na kladení otázok osobám (Litschmannová, 2009).


Dotazníkové šetrenie bolo uskutočnené na vzorke 51 respondentov na železničnej stanici v Říčanoch v rannej špičke medzi 7. a 9. hodinou. Práve počas pracovného týždňa v túto dobu veľa obyvateľov Říčana a okolitých obcí cestuje do Prahy za zamestnaním a školou. Zvolený bol iba jeden deň, pretože sa tým chcelo predísť opakovaniu kladenia otázok tým istým ľuďom. Respondenti boli vybraný len v smere z Říčana do Prahy. Pri opačnom smere by zistené údaje nehrali veľkú rolu, nakoľko sú pre výsledok dotazníka dôležité informácie o cestujúcich odchádzajúcich z Říčana do Prahy (Disman, 2014).

Otázky som formuloval do dvoch základných skupín:

Analytické otázky vedúce k získaniu identifikačných údajov od respondentov (pohlavie, vek) a vecné otázky, pomocou ktorých sa zisťuje názor a chovanie opýtaného (Litschmannová, 2009).

Ďalej otázky delíme podľa odpovede na:

Otvorené (odkiaľ cestujete, kam cestujete, ako často cestujete, máte lítačku, využívali by ste záchytné parkovisko a boli by ste za jeho stavbu, parkujete v Říčanoch pravidelne a kde), pri ktorých má každý možnosť uviesť svoju vlastnú odpoveď. Ďalej polouzavreté (dôvod využívania železničnej dopravy), kde má respondent možnosť uviesť svoju vlastnú odpoveď, alebo zvoliť niektorú z možností. A posledným typom otázok podľa možnosti odpovede sú uzavreté (pokiaľ jazdíte autom, tak sami alebo s niekým ďalším), a tam sú na výber možnosti, z ktorých je potrebné vybrať jednu odpoveď. Presné znenie otázok je možné vidieť na obrázkoch číslo 11 až 16. (Litschmannová, 2009).


ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE


Miesto výzkumu/ankety: ŘÍČANY, HL. STANICA
 Datum výzkumu: 21.5.2019
 Čas výzkumu: 8:55
 muž/žena vek 7-15 16-25 26-35 36-50
 51-65 66 a viac

Odkiaľ cestujete? ŘÍČANY
 Kam cestujete? HL. NADRAŽÍ
 Jako často cestujete? KAŽDÝ DEN
 Máte lítačku? ANO
 Důvod využívání železniční dopravy?
 - Dostatek spojov, intervalov spojov
 - Kratšia doba cestovania
 - CENA: vlak je lacnejši jako auto (bus)
 - Nepohodlie v autobuse

Pokiaľ jazdíte autom, tak sám alebo vo viac ľudoch?
 1) sám 2) s ďalšou osobou 3) viacerí

Využívali by ste dostatočne veľké záchytné parkovisko? NIE
 Parkovali by ste v říčanech pravidelne? Popřípade už parkujete?
 Kde?

Obrázok 11: Vyplnený dotazník (Zdroj: autor)


ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE


Miesto výzkumu/ankety: ŘÍČANY, HL. STANICA
 Datum výzkumu: 21.5.2019
 Čas výzkumu: 7:50
 muž/žena vek 7-15 16-25 26-35 36-50
 51-65 66 a viac

Odkiaľ cestujete? ŘÍČANY
 Kam cestujete? PRAHA, HL. NADRAŽÍ
 Jako často cestujete? KAŽDÝ DEN
 Máte lítačku? NIE
 Důvod využívání železniční dopravy?
 - Dostatek spojov, intervalov spojov
 - Kratšia doba cestovania
 - CENA: vlak je lacnejši jako auto (bus)
 - Nepohodlie v autobuse

Pokiaľ jazdíte autom, tak sám alebo vo viac ľudoch?
 1) sám 2) s ďalšou osobou 3) viacerí

Využívali by ste dostatočne veľké záchytné parkovisko? NIE
 Parkovali by ste v říčanech pravidelne? Popřípade už parkujete?
 Kde?

Obrázok 12: Vyplnený dotazník (Zdroj: autor)


ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Miesto výzkumu/ankety: ŘÍČANY, HL. STANKA
 Datum výzkumu: 21.3.2019
 Čas výzkumu: 14:40
 muž/žena vek 7-15 16-25 26-35 36-50
 51-65 66 a viac

Odkiaľ cestujete? ŘÍČANY
 Kam cestujete? PRAHA - STRÁNSKÉ
 Jako často cestujete? KAŽDÝ DEN
 Máte litačku? ANO


Důvod využívání železniční dopravy?
 - Dostatek spojov, intervalov spojov PRIAHY SPOJ
 - Kratšia doba cestovania
 - CENA: vlak je lacnejši jako auto (bus)
 - Nepohodlie v autobuse

Pokiaľ jazdíte autom, tak sám alebo vo viac ľuďoch?
 1) sám 2) s ďalšou osobou 3) viacerí

Využívali by ste dostatočne veľké záchytné parkovisko?

Parkovali by ste v říčanech pravidelne? Popřípade už parkujete?
 Kde? ANO; HOPE

Obrazok 15: Vyplnený dotazník (Zdroj: autor)


ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Miesto výzkumu/ankety: ŘÍČANY, HL. STANKA
 Datum výzkumu: 21.3.2019
 Čas výzkumu: 8:50
 muž/žena vek 7-15 16-25 26-35 36-50
 51-65 66 a viac

Odkiaľ cestujete? ŘÍČANY
 Kam cestujete? PRAHA HL. NADRAŽÍ
 Jako často cestujete? KAŽDÝ DEN (VŠEDNÍ)
 Máte litačku? ANO

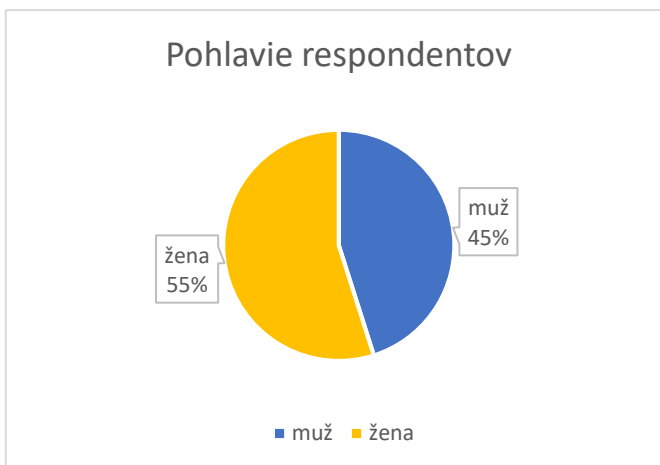
Důvod využívání železniční dopravy?
 - Dostatek spojov, intervalov spojov NAJBLÍŽŠIE, BYVA NEDÁLEKO
 - Kratšia doba cestovania NADRAŽIA
 - CENA: vlak je lacnejši jako auto (bus)
 - Nepohodlie v autobuse

Pokiaľ jazdíte autom, tak sám alebo vo viac ľuďoch? SPORADICKY
 1) sám 2) s ďalšou osobou 3) viacerí

Využívali by ste dostatočne veľké záchytné parkovisko? NEVYUŽÍVALA, ALE
 Parkovali by ste v říčanech pravidelne? Popřípade už parkujete? NECH JE
 Kde? PARKUJU JEJ PRED DOMOM

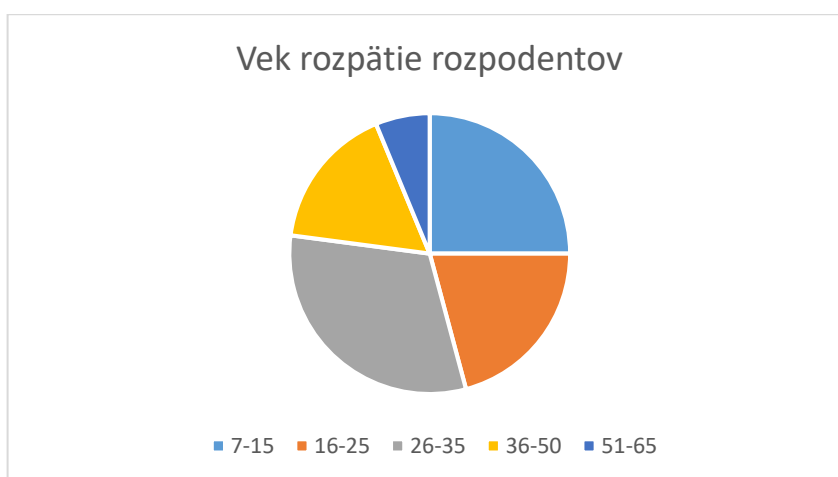
Obrazok 16: Vyplnený dotazník (Zdroj: autor)

Vzorku respondentov tvorila takmer rovnaká polovica mužov a žien. Tí v drvivej väčšine pochádzali priamo z Řičan. Okrem Řičan niektorí opýtani pricestovali z okolitých obcí – Kostelec nad Černými Lesy, Kozojedy, Mukařov, Strančice, Tehov, Tehovec, Újezd nad Lesy, Výžerky a Vyžlovka. Jeden cestujúci dokonca cestuje pravidelne z Moravy a využíva na tento úsek práve železničnú dopravu, ktorá je efektívnejšia a rýchlejšia.



Obrázok 17: Koláčový graf znázorňujúci pohlavie respondentov (Zdroj: autor)

Informácie ohľadne veku nie sú tak dôležité. Je preto zvolená varianta vekového rozpätia, kde každý respondent určil vekovú škálu, do ktorej spadá jeho vek. Neprišlo tak k problému zo strany respondentov, kedy by nebolo veľmi slušné pýtať sa žien na ich presný vek.



Obrázok 18: Koláčový graf vekového rozpätia respondentov (Zdroj: autor)

Na otázku ako často cestujete do hlavného mesta vlakom odpovedalo až 33 opýtaných, že každý deň. Ďalších 7 uviedlo, že do Prahy cestuje 3 až 5 dní do týždňa. Záleží podľa okolností a potreby. Rovnaký počet uviedlo rozpätie 1 až 2 krát do týždňa. Ostatní využívajú tento druh dopravy len sporadicky, niekoľkokrát za mesiac.

Dôvod voľby vlaku pred autobusom alebo autom je hlavne kratšia doba cestovania. V kombinácii s iným dôvodom to uviedla viac ako polovica respondentov. Ďalšími častými dôvodmi bola pohodlnosť vo vlaku, lepšia dostupnosť, respektíve blízka poloha vlakovej stanice či už v Říčanoch (platí pre obyvateľov Říčan) alebo v Prahe. V tomto prípade zavážila krátka vzdialenosť z cieľovej stanici v Prahe do práce alebo školy. Oproti autu je vlak v ranných hodinách určite spoľahlivejší. Na cestách do Prahy sa tvoria v ranej špičke kolóny, v ktorých si pri šťastí človek počká aspoň 20 minút. Je jedno či si vyberie trasu po diaľnici a obchvate, alebo zvolí trasu cez dediny.

Iba 9 respondentov uviedlo, že pri cestovaní nepoužíva kupón alebo „lítačku“. Ostatní tak využívajú možnosť lacnejšieho cestovania, čo je rovnako dôvod voľby tohto druhu dopravy.

V prípade, že sa na trati nenachádza žiadna výluka a vlak jazdí bez akýchkoľvek problémov, cesta na hlavnú stanicu v Prahe trvá maximálne 30 minút. V ranej špičke je tak možné sa dostať priamo do centra a vyhnúť sa zápcham. Cesta je k tomu všetkému ešte pohodlná, čo cestujúcim vyhovuje a poznamenávajú, že to u nich pri voľbe cestovania vlakom určite zaváži.

6. Výsledky (návrh)

6.1 Parkovací dom

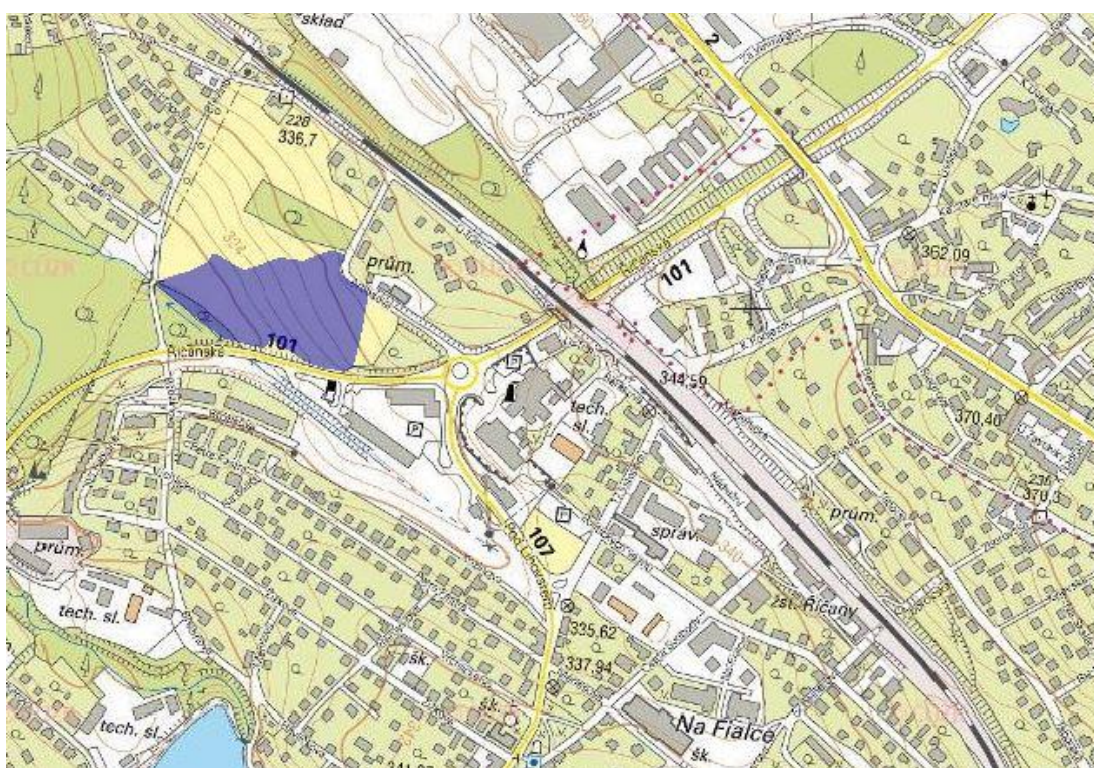
Mesto sa snaží hľadať riešenie problému nedostatku parkovacích miest v okolí stanice. Už spomínaný mestom odkúpený pozemok na križovatke ulíc Politických vězňů a Cesty Svobody bol vhodný ale obyvateľmi neprijatý návrh na možnú výstavbu parkovacieho domu. Je preto nutné hľadať iné alternatívy. Možností však veľa nie je.

V severnej časti nad stanicou vhodné miesta na umiestnenie parkovacieho domu nie sú. Nenachádzajú sa tam žiadne plochy, na ktorých by ho bolo možné postaviť.

Neďaleko vlakovej stanici sa nachádza Obchodné centrum Lihovar. To disponuje svojím parkoviskom, ktorého rozšírenie by mohlo pomôcť vyriešiť problém a taktiež by z toho mohlo profitovať aj samotné obchodné centrum, keďže by sa predpokladalo, že vodiči, ktorý by si nechali zaparkované auto na jeho parkovisku by

mohli navštíviť obchody, ktoré sa v ňom nachádzajú. Okolie obchodného centra ale nie je dostatočne veľké na to, aby sa rozšírilo o potrebný počet parkovacích miest. Mesto by muselo vypracovať štúdiu, ktorá by potvrdila alebo vyvrátila domnienku, že parkovací dom by stál na tomto mieste.

Ďalšou možnosťou je neďaleká lúka, ktorá leží na druhej strane cesty II/107 od obchodného centra a vlakovej stanici. Podľa územného plánu mesta Řičany z roku 2014 je táto plocha určená ako plocha zmiešaná obytná s mestským typom bývania. Keďže výstavba parkovacieho domu je aj vo veľkom záujme mesta,



Obrázok 19: Voľná plocha ako alternatíva pre stavbu parkovacieho domu (Zdroj: autor, mapový podklad: ČÚZK)

Na mape je vidieť výhodnú polohu plochy, ktorá je vzdialená od vlakovej stanici päť minút chôdze. Problém však nastáva s frekventovanou cestou II/207. Na prechod cez túto cestu by bolo potrebné postaviť lávku. Pomocou nej by sa dalo bezpečne prepraviť z parkovacieho domu na druhú stranu cesty k vlakovej stanici.



Obrázok 20: Miesto, na ktorom by v budúcnosti mohol stáť parkovací dom (Zdroj: autor)

Plocha o veľkosti viac ako 20 000m², takže veľkosťou by bez problémov vyhovovala stavbe parkovacieho domu (ČÚZK, 2019).



Obrázok 21: Miesto, na ktorom by v budúcnosti mohol stáť parkovací dom (Zdroj: autor)

7. Diskusia

Modernizáciou trate Praha – Benešov sa skvalitnilo a hlavne zrýchlilo spojenie Říčán s hlavným mestom. To spôsobilo nárast počtu cestujúcich na tejto trase. Aké sú však všetky prednosti, respektíve nedostatky osobnej doprave na trase Říčany – Praha? Denne zvolí tento druh dopravy tisíce cestujúcich. Mimo iného prudko narástol počet parkovacích vozov v Říčanoch a to nie len vďaka suburbanizácii, ale aj vďaka zavedení modrých parkovacích zón v Prahe. Problém s parkovaním sa preto presunul z metropoly do jej predmestia. Prvým krokom, ktorý spravilo mesto, bolo prejednanie zvýhodnenia parkovania rezidentov. Verejnosťou však boli schválené len niektoré opatrenia. Vznik nových parkovacích miest, legalizácia státi a zavedenie jednosmerných ciest spolu s menšími dopravnými úpravami (Říčanský kurýr, 06/2018).

S odstupom času je jasné, že opatrenia, ktoré boli vyvinuté a schválené pre odstránenie problému s parkovaním, neboli dostatočné. Avšak podľa slov starostu Vladimíra Kořeňa sa nebude z Říčán robiť regionálne dopravné centrum: *„Rozhodně by to nemělo dostat podobu většího regionálního dopravního centra. To bychom byli neradi. Myslíme si, že by se ten tlak měl rozpouštět i mezi ostatní obce,“* (Říčanský kurýr, 06/2018).

Čím je limitované bezproblémové spojenie Říčán s Prahou? Pretrvávajúci nedostatok parkovacích miest zaznamenáva mesto aj s odstupom času. Je preto nutné hľadať riešenie. Najideálnejším spôsobom je stavba parkovacieho domu. Ten by mohol stáť na neďalekej voľnej ploche (viď. Obrázok 19). Pokryl by nedostatok v okolí vlakovej stanici. Ocenili by to aj obyvatelia Říčán. Ulice by neboli preplnené autami a mesto by mohlo tiež využiť túto situáciu vo svoj prospech. Či už v podobe financií, ktoré by vodiči zaplatili za parkovacie miesto, alebo tiež skultivovanie okolia stanice. To by bez toho množstva áut mohlo dostať úplne nový vzhľad.

8. Záver

Železničná doprava zostáva pri voľbe spôsobu dopravy do hlavného mesta najvýhodnejšia. Pri anketovom šetrení to potvrdili respondenti. Väčšina z nich vidí

v tomto spôsobe dopravy väčšie výhody ako pri cestovaní autom alebo autobusom. Problém však nastáva s parkovacími miestami pre cestujúcich, ktorý sa k železničnej stanici v Říčanoch dopravujú autom. Táto práca sa snažila nájsť riešenie tohto problému vyhládaním vhodného miesta na stavbu parkovacieho domu, ktorý by túto situáciu vyriešil. Riešenie problému je tiež vo veľkom záujme mesta. To musí odbremeniť okolie stanice od áut, ktorých sú plné ulice. Obyvateľom Říčan, ktorý bývajú v týchto uliciach tak strpčujú život parkované autá rovno pred ich domami.

9. Přehled literatury a použitých zdrojov

ČÚZK – Nahlížení do katastru nemovitostí (online), dostupné z: <http://nahliznidokn.cuzk.cz/>.

Disman M., 2002: Jak se vyrábí sociologická znalost. Karolinum, Praha, ISBN 80-246-0139-7.

FŽP, 2017: Metodické pokyny pro zpracování bakalářské práce na FŽP. Nařízení děkana č. 2/2017.

Haas V., 2012: 20 let železnice v pražské integrované dopravě. SAXI, Praha, ISBN 978-80-904-7678-3.

Krejčířík M., 2013: Česká nádraží IV. díl, první část. Vydavatelství dopravní literatury, Litoměřice, ISBN 978-80-86765-21-1.

Litschmannová M., 2009: Máme dotazníky. A co dál? (online) [cit. 2019.04.16], dostupné z: https://homel.vsb.cz/~lit40/SKOMAM_09.PDF.

Mapy.cz (online), dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?x=14.5103998&y=50.0764999&z=11>.

MD, 2018: Ročenka dopravy České republiky 2017. Zlín: Ministerstvo dopravy.

MMR, 2015: Politika územního rozvoje České republiky, ve znění Aktualizace č. 1. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj.

Říčanský kurýr, 04/2014: Nádraží důstojné i bezpečné místo našeho města (online) [cit. 2019.04.16], dostupné z: http://www.maks-ricany.cz/prilohyarchiv/831/kuryr_2014_4.pdf

Říčanský kurýr, 05/2018: Výzva (online) [cit. 2019.04.16], dostupné z: https://info.ricany.cz/prilohyarchiv/21507/kuryr_2018_5.pdf.

Říčanský kurýr, 06/2018: Pozemky ČD u nádraží budou patřit městu. Podobu přednádražního prostoru navrhne ve spolupráci s veřejností urbanistická studie (online) [cit. 2019.04.16], dostupné z: https://info.ricany.cz/prilohyarchiv/21643/kuryr_2018_6.pdf.

Sladkowski A., 2017: Rail Transport-Systems Approach. Springer International Publishing, Cham, ISBN 978-3-319-51502-1.

Správa železniční dopravní cesty, 2018: SŽDC zadala zpracování studie proveditelnosti na vysokorychlostní spojení Prahy do Brna (online) [cit. 2019.04.16], dostupné z: <<https://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/studie-praha-brno.html>>.

Územne plánovacia dokumentácia Říčany (online), dostupné z: <http://gis.kr-stredocesky.cz/docs/reg/?dir=%DAZEMN%CD%20PL%C1NOV%C1N%CD%20NA%20DAROVNI%20OBCE/Ricany_221/538728_%D8%ED%E8any>.

Vyka M., 2009: Podle Čechů je nejbezpečnější způsobem dopravy vlak, tak proto většina jezdí autem (online) [cit. 2019.04.16], dostupné z: <<http://dopravni.net/zeleznice/5218/podle-cechu-je-nejbezpecnejsim-zpusobem-dopravy-vlak/>>

Zásady územního rozvoje Středočeského kraje (online), dostupné z: <<https://www.kr-stredocesky.cz/web/uzemni-planovani/zasady-uzemniho-rozvoje-stredoceskeho-kraje>>.