

Pražský region a železnice 2005-2006

Pavel Adámek

Příspěvek shrnuje vývoj vztahu železnice - hl. m. Praha a Středočeský kraj v současném období. Kromě nezbytných základních údajů uvádí dosaženou úroveň integrace železnice v systému Pražské integrované dopravy (PID) a stav modernizace infrastruktury v železničním uzlu Praha, která je nezbytným předpokladem pro významnější začlenění železniční dopravy do systému hromadné dopravy v pražské aglomeraci. Zmíněna jsou také přetrvávající slabá místa a cíle odpovídající společně deklarované spolupráci mezi MD ČR, ČD a.s., SŽDC s.o. a oběma kraji.

Několik základních údajů o železnici v Praze

- Praha je největším železničním uzlem ČR,
- celková délka železničních tratí na území Prahy (v hranicích města, ne mezi okrajovými zastávkami) je cca 200 km, z toho cca 170 km je využíváno osobní dopravou, pro srovnání délka trati metra je 53,7 km, tramvajová síť měří přes 140 km,
- do Prahy je zaústěno 10 železničních tratí, z toho 1 tříkolejná, 4 dvoukolejné, je na nich 43 stanic a zastávek,
- 2 centrální nádraží jsou určena výhradně pro osobní dopravu, pro ošetření a údržbu souprav slouží specializované Odstavné nádraží jih v Michli,
- v Praze už existuje jediné seřadovací nádraží - Praha-Libeň,
- do a z hl. m. Prahy cestuje denně příměstskými vlaky na 80 tisíc lidí, přes 80 % tohoto výkonu na území Prahy připadá na tratě od Kolína (přes 18 tis.), Benešova (téměř 15 tis.), Berouna (14 tis.) a Nymburka (téměř 10 tis.) a Kralup (přes 9 tis.); tento počet má v posledních letech rostoucí trend,

Poznámka: v současné době je cestovní rychlost zastávkových vlaků příměstské dopravy na území Prahy na hlavních tratích nedotčených stavební činností např. na kolínské trati 46,9 km/h, na berounské 48,9 km/h, na městské lince Libeň - Roztoky 46,7 km/h, zastávkové vlaky z Kladna dosahují i v motorové trakci na jednokolejné nemodernizované trati v průměru 39,5 km/h, zrychleně až 50 km/h. Průměrná cestovní rychlost metra je 34,6 km/h, tramvaj 19,3 km/h, autobusů včetně příměstských 26,1 km/h.

- z celkového počtu příměstských popř. pražských cestujících jich přes 33,5 tisíce, tedy přes 42 % vystupuje a nastupuje na Masarykově nádraží,
- nejfrekventovanější stanicí je ovšem Praha hl. n., které denně odbaví přes 50 tisíc cestujících, z toho ale jen cca 17 tisíc

příměstských, ostatní produkuje dálková doprava,

- na hlavních tratích je základní interval příměstské dopravy ve špičce 30 minut, v sedle 60 minut; v max. špičkovém období je interval zkrácen podle možnosti i na 15 minut, potřebné zkrácení na 15' po celé období přepravních špiček na všech hlavních tratích v příměstských úsecích není možné bez zásadního zlepšení infrastruktury,
- průlomovým prvkem pro vstup železnice do městské dopravy bylo zavedení tzv. městské linky Libeň - Holešovice - Bubeneč - Roztoky u Prahy v dubnu 2004 s podporou hl. města, která v bezkonkurenčních časech spojuje uvedené místa (Libeň - Holešovice za 7', Holešovice - Bubeneč za 4'); linka si po počátečních rozpacích našla svou klientelu a dnes je nedílnou součástí Pražské integrované dopravy (PID) i MHD v Praze. Stále rostoucí výkony dosahují v současné době okolo 1 200 osob/den, tj. v průměru cca 30 osob na motorový vůz,
- absenci železničního spojení na letišti nahrazuje od prosince 2005 tzv. Airport expres, autobusová linka zavedená ve spolupráci ČD a ROPID od dálkových vlaků z Holešovic do Ruzyně. Dosavadní využití linky by bylo předčasné hodnotit - vyjela v mimosezónním období, její ukončení v Holešovicích je provizorní (připravuje se s těsnou vazbou na nádraží), nebezpečné počiny se vžívají dlouho - viz předchozí údaje o městské lince.

Integrovaná doprava

- systém Pražské integrované dopravy přispěl významnou měrou k poměrně vysokému využívání hromadné dopravy v Praze i širokém okolí; poměr HD k IAD 57:43 dosahovaný v Praze nemá v západních velkoměstech obdobu,
- železnice je na území Prahy integrována na všech tratích (43 stanic a zastávek); kromě 2 nejméně významných tratí je na všech i tzv. plná integrace tj. možnost označování a používání ve vlacích i jednotlivých jízdenek (stanice a zastávky jsou vybaveny označovači jízdenek PID pro jednotlivé jízdenky),
- ve Středočeském kraji je v PID integrováno 169 stanic a zastávek a kdyby byla realizována vůle jednotlivých měst a obcí Středočeského kraje, byl by počet ještě vyšší (např. Nymburk, Poděbrady).

Trať 011 je od Prahy integrována do Peček (včetně plné integrace), návazně trať 060 z Poříčan do Sadské (včetně plné integrace), 070 do Všetat (plná integrace na území Prahy), 090 do Vraňan (plná integ-

race do Kralup), 120 do Kamenných Žehrovic (plná integrace do Kladna), návazně trať 093 celá (plná integrace od Kladna do Kladna-Ostrovce), trať 122 celá, trať 171 do Berouna (včetně plné integrace), 170 do Berouna-Popovic, trať 173 celá, trať 210 celá, (plná integrace do Davle a Měchenic), 221 do Čerčan (plná integrace do Senohrab), 231 do Ostré a návazně 232 do Milovic (obě včetně plné integrace), dále jsou integrovány související tratě 012 a 013 do Kouřimi a Bečvář, 072 v úseku Lysá n. L. - Všetaty, 074 Neratovice - Čelákovice, 092 Neratovice - Kralupy, 110 v úseku Kralupy n. Vlt. - Podlešín, 111 Kralupy - Velvary, 172 v úseku Zadní Třeboň - Všeradice, 212 v úseku Čerčany - Sázava-Černé Budy, 233 Čelákovice - Mochov, (schéma č. 1 - rozsah integrace viz barevná příloha uvnitř čísla)

- podíl cestujících s jízdními doklady PID se každoročně zvyšuje, v loňském roce dosáhl 59,7 % (podíl jednotlivých jízdenek PID je z toho 7%); na některých hlavních tratích je tento podíl výrazně vyšší (trať č.171 - 70,9 %, 011 - 65,4 %),
- za nesystémové lze považovat bránění Středočeského kraje dalšímu rozšiřování fungujícího pražského integrovaného systému např. do již zmíněného Nymburka, Poděbrad, ale i do Kolína, Benešova a na místo toho snaha vytvářet autonomní integrované systémy na bázi autobusové dopravy (kladenský KLID, Kutná Hora, Berounsko); je absurdní, že autobusové linky KLID zajíždějí do Prahy (dokonce s kladenskými čísly linek, duplicitními s linkami PID - např. linka KLID č. 24 do Zličína, linka KLID č. 22 na Evropské vedle tramvajové linky č. 26), PID na železnici nemůže do Poděbrad, ač město zájem má; tyto systémy - pokud už nemohou tvořit jeden celek - mohou existovat vedle sebe a vzájemně si jízdní doklady uznávat, to je integrace pro občany, ne separace a vytváření umělých vzdorosystémů,
- z analýzy na 34 rozhodujících tratích Středočeského kraje vyplývá, že v pracovní dny se na nich pohybuje v průměru 114 tisíc lidí, z toho 95 tisíc (83,3 %) na 10 tratích ústících do Prahy, přímo do hl. města jede 70 % z nich.

Infrastruktura

Železnice v Praze byla dlouho jedním z nejzanedbávanějších celků v železniční síti ČR. Modernizace koridorů končí před nebo na okraji hlavního města - I. tranzitní železniční koridor (TŽK) z Děčína do Břeclavi před žel. st. Praha-Bubeneč, od východu před žst. Úvaly, u III. TŽK Cheb - Praha - (Ostrava) je modernizace připravována před Smichov, na IV. TŽK Horní Dvořiště - Praha - (Děčín) je optimalizována trať před Hostivař.

Teprve v posledních letech se rýsuje obrát k lepšímu. Zásadním zvratem je bezesporu výstavba Nového spojení, která postupuje rychle dopředu a je reálná naděje na zprovoznění stavby v dřívějším termínu. Nutno říci, že představitelé hl. m. Prahy úspěšně intervenovali za větší přiděl financí pro tuto stavbu tak, aby byly využity možnosti zhotovitelů z hlediska tempa výstavby.

Přehled realizace a přípravy dalších klíčových liniových staveb:

Průtah I. TŽK Prahou a I. TŽK:

Optimalizace Praha-Holešovice – Praha-Bubeneč, stavba o předpokládaných investičních nákladech (IN) 1,1 mld. Kč – územní rozhodnutí (ÚR) z 21. 6. 2005 je po neúspěšném odvolání jednoho z majitelů okolních domů v Praze 6 před nabytím právní moci. Součástí stavby je i zastávka Podbaba.

Modernizace Praha-Libeň – Praha-Běchovice, IN 3,5 mld. Kč bez 3. části, vydáno stavební povolení, v 11/05 požádáno o zahájení stavebního řízení, zahájen výkup pozemků. Předpoklad realizace 2010. Zásadní kvalitativní změnou je výstavba 3. koleje v úseku Běchovice – Libeň.

Poznámka: v současné době je složitější situace s 3. částí stavby, již je tzv. přesmyk (mimoúrovňové křížení) na běchovickém zhlaví v žst. Praha-Libeň, umožňující bezkolizní jízdu Malešice – Vysočany/Holešovice (dnes převážně nákladní a technologická doprava, výhledově i městská tangenciální) přes hlavní tah Praha – Kolín v Libni. Návrh na zařazení přesmyku do ÚP podalo MD na ÚRM v r. 2004, na podzim 2005 návrh MD stáhlo. Tento rozpor s vyzobou na využití přilehlých pozemků se nyní řeší.

Již nyní jede takto křížem přes hlavní tah Kolín – Praha 114 vlaků. Pokud by se tento přesmyk nerealizoval nebo jeho realizace byla v budoucnu znemožněna (např. takovým využitím okolních pozemků, že by nebylo možno novou kolej v nezbytném rozsahu přes ně vést), vznikne úzké hrdlo, podvazující možnosti železniční dopravy v celém uzlu, paradoxně v místě bezprostředně navazujícím na Nové spojení. Trvalá existence takového hrdla by znehodnotila nejen Nové spojení, ale i stavby průtahu I. TŽK Prahou, tedy stavby v řádu desítek mld. Kč.

Modernizace Praha-Běchovice – Úvaly, IN 2,2 mld. Kč – proti ÚR z 15. 7. 2005 podáno odvolání, ÚR dosud nenabyl právní moci.

Stavby I. TŽK Děčín – Praha-Bubeneč mimo a Pardubice – Úvaly mimo jsou hotovy.

Průtah IV. TŽK Prahou a IV. TŽK:

Modernizace/optimalizace Praha-Hostivař – Praha hl. n., předpokládané IN cca 5,9 mld. Kč - je projednána a schválena územně-technická studie (ÚTS), která stabilizuje vedení trati v oblasti býv. seř. n. Vršovice, v r. 2006 se předpokládá zahájení

prací na projektové dokumentaci (PD) a EIA (posouzení vlivů na životní prostředí).

Optimalizace Strančice – Praha-Hostivař mimo, IN 3,7 mld., stavba zahájena ve II. pol. 2005, probíhá dle harmonogramu, dokončení se předpokládá v r. 2008; v rámci stavby dojde k nahrazení úrovnových přejezdů v Uhřetěvesi mimoúrovňovým křížením.

Optimalizace Benešov – Strančice, IN 4,6 mld. Kč - zpracován a schválen projekt stavby, probíhá stavební řízení, zahájení stavby 03/06, dokončení 2009, stavba doporučena ke spolufinancování s fondů EU, projednávání probíhá,

IV. TŽK směrem na Děčín pokračuje v Praze modernizací Hostivař – hl. n., využije Nové spojení, optimalizovaný úsek Praha-Libeň – Praha-Bubeneč, dále je totožný s I. TŽK.

Průtah III. TŽK Prahou a III. TŽK:

Optimalizace Praha-Smíchov – Praha hl. n., předpokládané IN 3,3 mld. Kč - zpracována a projednána ÚTS, vzhledem k tomu, že most a viadukt na Výtoni byly ministerstvem kultury prohlášeny za kulturní technickou památku, počítá se ve střednědobém horizontu s dvoukolejnou variantou a využitím stávajících mostů, výhledově tříkolejná varianta s novým mostem v odsunutě poloze (ta vša nebyla doporučena ke schválení Zastupitelstvu v návrhu změny ÚP), v r. 2006 se předpokládá zahájení prací na PD, EIA.

Modernizace Beroun – Praha-Smíchov mimo - vzhledem k tomu, že trať podél Berounky není modernizovatelná a jen obtížně optimalizovatelná, připravuje se tunelová varianta, která by zkrátila jízdní dobu Beroun – Praha na cca 11 minut (z Plzně pod 1 hodinu) a byla by základem budoucí VRT (IN cca 20 mld., optimalizace stávající trati cca 18 mld.). Tento záměr lze uvítat nejen pro dálkovou dopravu, ale i pro vzdálenější oblasti Středočeského kraje, neboť do časové dostupnosti železnici by se dostalo i Hořovicko, Příbramsko popř. Rakovnicko. V rámci tunelové varianty byly prověřovány alternativy vyústění tunelu na Smíchov nebo na Branický most, tj. na hl. n. přes Krč a Vršovice. Z hlediska významu a i atraktivity železnice jak v příměstské, tak v dálkové dopravě je jednoznačně nutné vést vlaky přes Smíchov.

Poznámka: usnesením vlády z července 2005 bylo schváleno další financování výstavby III. a IV. koridoru, což je sice velmi důležité, zároveň však bylo dokončení obou koridorů rozvolněno do r. 2016. Je otázka, zda se před touto dobou lze nadít realizace návazných staveb v Praze.

Praha – Kladno:

Železniční spojení Praha – Kladno je nutno řešit v přímé souvislosti se zajištěním kolejové dopravy na letiště Ruzyně. V současné době představuje letiště 11 mil.

cestujících a 15 tis. pracovních příležitostí, pro rok 2010 se předpokládá 16 mil. cestujících a 20 tis. zaměstnanců, z nichž přibližně třetina je z Prahy. Výhledově se letiště připravuje na odbavení 20 mil. cestujících za rok. Územní plán HMP předpokládá obsluhu letiště kolejovou dopravou, jeho připravovaná změna umožní nezávisle na sobě obsluhu jak železnici (odbočka ze železniční stanice Ruzyně), tak metrem prodlouženou trasou A.

Na odbočce železnice (ale i metra) je uvažována zastávka Dlouhá Mile, u níž by měl být vybudován terminál autobusové dopravy a parkoviště P+R ve vazbě na Pražský okruh. Ideálním pro zabezpečení obsluhy tohoto terminálu i pro spojení Kladno – letiště (tisíce pracovních příležitostí) by byl tzv. „průjezdny model“, kdy lze vést vlaky Praha – Kladno přes letiště. Tato etapa však byla z přípravy stavby vypuštěna, neboť založení stavby terminálu Sever železnici pod ním značně zkomplikovalo.

Modernizace tratě Praha – Kladno s odbočkou na letiště připravovala společnost PRaK. Investorství akce převzala v r. 2005 SŽDC, včetně úseku na letiště. Předpoklad financování úseku Praha – Ruzyně – letiště v rámci PPP (partnerství soukromého a veřejného sektoru), projekt s názvem AIRCON.

Úsek Praha – Ruzyně – letiště:

Byla dokončena revize dokumentace, sestaven okruh problémových míst spojení letiště Ruzyně s centrem města a zadány technické průkazy problémových míst a variant (přes žst. Smíchov, přes žst. Dejvice-oblast Stromovka, Ořechovka, Veleslavín, 2. vestibul Hradčanská, průjezdná varianta letiště, zapojení do žst. Holešovice). V současné době probíhají k TP připomínky. V r. 2006 se předpokládá zpracování EIA a zpracování dokumentace k územnímu rozhodnutí. Lze říci, že průkazy možného vedení železniční dopravy z letiště přes Semmering a Smíchov popř. do Holešovic se jeví negativní.

Úsek Ruzyně – Kladno:

Ukončena EIA, projednání v 05/06.

Modernizace západní části Praha hl. n., rek. nástupiště I. – IV., IN 2,9 mld. Kč. Akce SŽDC je připravována tak, aby byla zajištěna věcná a časová koordinace s revitalizací budovy a odbavovací haly nádraží (viz dále). Aktualizace PD v do 04/06.

Schéma železničního uzlu Praha ve výhledu v příloze. (schéma č. 2 viz barevná příloha uvnitř čísla)

Revitalizace pražských nádraží

Praha hl. n. - v r. 2003 byla uzavřena mezi ČD a italskou firmou Grandi Stazioni smlouva o pronájmu a revitalizaci odbavovacích prostor hlavního nádraží for-

mou přeměny v atraktivní obchodní prostory, s restauračními objekty a odbavovacím cestujících na úrovni letecké dopravy. V současné době je příprava v závěrečné fázi, v I. pol. se předpokládá vydání SP, zahájení prací ve II. pol. 2006, dokončení v průběhu 3-4 let.

Projekt Živé nádraží

Od r. 2004 je připravován projekt Živé nádraží, který zahrnuje komplexní revitalizaci cca 60 nádražních objektů v České republice, z toho 14 v hl. m. Praze a 6 ve Středočeském kraji. Revitalizace stanic nemá být jen rekonstrukce nádražních prostor, cílem je přetvořit nádraží ČD v respektované a reprezentativní součásti městských center. Revitalizace převážně proběhne formou společných podniků, vytvářených na základě výběrových řízení, vyhlášených ČD. V současné době je tento stav:

- Praha Masarykovo n. - v r. 2005 ustaven společný podnik ČD a SUDOP Group Masaryk Station Development, vzhledem k vyhlášené stavební uzávěře na území Masarykovo n. - Florenc hl. m. Prahou byly prověřovány varianty podoby resp. nutný rozsah kolejíště a umístění. MD ČD a SŽDC ve střednědobém výhledu předpokládají revitalizované Masarykovo nádraží s rozsahem kolejíště nezbytným pro provoz od Kladna, Letiště, Kralup a vlaků z „dlouhých“ ramen od Kolína a Nymburka (Kutné Hory).

- Praha-Smíchov - v r. 2005 vytvořen společný podnik Smíchov Station Development s uskupením Sekyra Group. Probíhá pasportizace a příprava výkupu pozemků a přípravné projektové práce.

- Praha-Holešovice - na podzim 2005 ukončeno výběrové řízení, k založení společného podniku vybrána a představenstvem ČD a.s. schválena fa NAVATYP.

- Praha-Libeň, Krč, Braník, Čakovice - vyhlášena resp. probíhají výběrová řízení,

- Praha-Hostivař, Horní Počernice, Zličín - na základě studií proveditelnosti se výběrová řízení připravují.

- Praha-Dejvice, Vršovice, Vysočany - nutno počkat na vyjasnění problematiky (Dejvice - podoba spojení na letiště, Vršovice - přesné vymezení pozemků ČD a SŽDC oddělovacím geometrickým plánem, Vysočany - dokončení ÚTS na modernizaci Vysočany - Lysá s definitivní podobou kolejíště nádraží).

Nové zastávky

Od 40. let minulého století se zastávky (ale i osobní nádraží) na železnici v Praze prakticky pouze rušily (Karlín, Hloubětín, Vinohrady, Michle, Těšnov, Libeň dolní, Vyšehrad), jediným novým nádražím jsou Holešovice z 80. let a novou zastávkou Komořany z r. 1997. I ta však byla vybudována jako vyvolaná akce stavbou KOMOKO.

Ve „Studii obsluhy hl. m. Prahy a jeho

okolí hromadnou dopravou osob“ z r. 2002 a její aktualizaci z r. 2005 je předpokládána řada nových zastávek na železnici v Praze. Jsou zahrnuty do ÚP hl. m. Prahy nebo je navrženo jejich zařazení do ÚP. K nejvýznamnějším z nich byly zpracovány studie. U žádné z nich nepokročila však příprava do stadia realizace.

Zatím nejdále je příprava zastávky Rajská zahrada, u níž se projednává dokumentace k územnímu rozhodnutí a vyjasňuje se financování, z dalších potřebných uvedme Vyšehrad, Karlín, Kačerov, Malešice (Hostivař metro), Třeboradice.

Zastávka Rajská zahrada na trati č. 231 a 070 vytvoří multifunkční uzel s bezprostřední vazbou na stejnojmennou stanicí linky B metra v centru městské části Praha 14, která má již dnes více než 40 tis. obyvatel, v docházkové vzdálenosti zastávky téměř 30 tisíc. Vlaky na dvou tratích tudy v současné době projíždějí rozvíjejícím se urbanizovaným územím, v sousedství existuje síť hypermarketů a volnočasových aktivit (např. Centrum Černý Most), významných i pro přílehlý středočeský region. Kromě významu pro okolní sídlištní celky zastávka uspokojí i silící požadavky na zavedení příměstské autobusové dopravy do této komerční zóny z míst, ležících na železnici (Čelákovicko, Neratovicko, Lysá, Milovice, Nymburk), předpokládá se i zastavování rychlíků.

Multimodální uzel s železniční zastávkou je na základě výsledku projednání v Radě hl. m. Prahy připravován jako projekt hl. m. Prahy pro spolufinancování z fondů EU (v rámci tzv. Jednotného programového dokumentu - JPD, cíl 2 - rozvoj infrastruktury, určeného pro pomoc EU vybraným městským částem hl. města). Investorem je odbor městského investora MHMP, v současné době je projednávána dokumentace

k územnímu rozhodnutí. Odhad investičních nákladů dle DÚR činí 375 mil. Kč a dále se řeší jejich snížení. Výše investičních nákladů je dána náročností projektu multimodálního uzlu - vložení nástupiště do míst souběhu 3 traťových kolejí dvou celostátních drah, úprava osových vzdáleností, úpravy zabezpečovacího zařízení v úseku Praha-Vysočany - Odbočka Skály, přemostění traťových kolejí a čtyřpruhové komunikace Chlumecká pro bezbariérové spojení zastávky a sousedících sídlištních celků a napojení na stanici metra. Předpokládá se, že 75 % nákladů by financovala EU včetně 25 % příspěvku MMR, zbytek HMP a SŽDC dle příslušnosti k zařízením.

Tento projekt by mohl být pilotním modelem pro realizaci dalších nutných železničních zastávek v Praze.

Kolejová vozidla

Nejrozšířenějším vozidlem pražské příměstské dopravy jsou stále ještě tzv. pantografy (ř. 451, po rekonstrukci ř. 452), vyrobené v 60. letech minulého století. Těchto přes 40 let starých vozidel je v Praze 42, denně v provozu 29, dále 1 prototypová jednotka ř. 470, nových patrových souprav (ř. 471) je v Praze 18, denně jich jezdí 17, zajišťují ovšem až do Pardubic, což si vynutil Pardubický kraj. Na další, zejména ranní příměstské vlaky, jsou nasazovány také soupravy z patrových vozů z r. 1976, vedené lokomotivami.

Celkem ve vztahu ke svým finančním a úvěrovým možnostem objednaly České dráhy zatím 30 patrových jednotek, je ovšem zřejmé, že jen na pokrytí současného stavu je potřeba v pražské aglomeraci více než 50 patrových jednotek a na rozvoj (interval 15 minut ve špičkách na hlavních tratích) bude potřeba dalších 15 - 20 těchto souprav. Zásadním způsobem ovlivňovala dosud tento stav pomoc státu. Zatímco



Jednotka 471. Ilustrační foto © Jan Vašíček

nákup nových vozidel byl dotován autobusovým dopravcům 30–50 % ceny vozidla, kolejovou dopravu stát opomíjel. Obměna jednotek příměstské dopravy se tak uskutečňovala tempem cca 3 soupravy, v poslední době 5 souprav/rok. Předpokládáme, že svižnější tempo do potřebné obměny vnese program MD na obnovu vozidel regionální dopravy, podle nějž by se podíl státu pohyboval i u kolejových vozidel mezi 30–70%. Z hlediska příměstských jednotek nepůjde ovšem zřejmě opomenout potřeby jiných aglomerací v ČR.

U vozového parku na tratích s motorovou trakcí, kde jsou v příměstské dopravě převážně (na některých tratích a na městské lince výhradně) motorové vozy (ř. 152) s přívěsnými vozy stáří 25–30 let, dochází k zásadní obměně - na Kladensku a Rakovnicku jsou nasazeny první nízkopodlažní soupravy Regionova ř. 814 a další rekonstrukce v šumperské strojárně PARS běží.

Cíle pro železnici v Praze a v pražském regionu

Od železnice v systému veřejné osobní dopravy se očekává:

- plně dopravní a tarifní zapojení do jednotného integrovaného systému v pražském metropolitním regionu, zahrnujícím celé trasy příměstských linek,
- vytvoření radiální páteřní sítě v regionální dopravě, zabezpečující nejrychlejší a bezkolizní dopravu z regionu do centra města, ve špičkovém intervalu maximálně 15 minut,
- pro vybrané směry trasovat železniční linky přes centrum města s cílem rozšířit pro příměstské cestující rozsah cílů, dosažitelných železnicí přímo, bez nutnosti přestupu na další druhy veřejné dopravy; pro vnitroměstské cestující vytvoření plnohodnotných rychlých spojení městské dopravy,
- vytvoření tangenciálních spojení i na dosud pro osobní dopravu nevyužívaných tratích (například Hostivař – Malešice – Libeň nebo Běchovice – Malešice – Vršovice – Smíchov), s intervalem maximálně 30 minut, vhodně doplňující stávající síť veřejné dopravy v regionu,
- pro spojení vzdálenějších míst Stč. kraje a sousedních regionů se kromě dálkové dopravy počítá s vytvořením sítě meziregionálních linek se zastávkami jen ve významnějších místech, které by tak rychlými spoji zajistila odpovídající dopravu mezi Prahou a vzdálenějšími místy širšího regionu. U těchto linek se počítá s int. 60/120' a využitím průjezdných možností železničního uzlu Praha (meziregionální spěšné vlaky na linkách Jihlava – Havl. Brod – Praha hl. n. – Plzeň, Pardubice – Praha Masarykovo n. – Ústí n.L., Hradec Králové – Praha hl. n. – Tábor, Mladá Boleslav – Praha hl. n. – Rakovník,

- doplnění sítě železničních zastávek tak, aby mohla železnice obsluhovat rozhodující cíle a přestupní vazby veřejné dopravy v Praze i v jejím okolí; územní plán hl. m. Prahy předpokládá vznik zastávek Podbaba, Rajska Zahrada, Kačerov a Vyšehrad, další jsou zařazeny v připravované změně ÚPn,
- modernizace železničních zastávek a přístupových cest k nim s cílem zlepšit jejich dostupnost a napojení na intravilán a současně zvýšení kultury a bezpečnosti; dostavba parkovišť P+R, úschoven pro jízdní kola a dalších zařízení, zvyšujících zájem o železniční dopravu,
- využití moderních vozidel s dostatečnou kapacitou, poskytující požadovanou kvalitu přepravních služeb.

V nákladní dopravě se očekává:

- napojení rozhodujících dopravně náročných podnikatelských aktivit na železnici,
- vytvoření veřejných nákladních a kontejnerových překladišť (veřejná logistická centra),
- vytvoření koncepce pro obsluhu pražské aglomerace vhodnými komoditami prostřednictvím železniční dopravy,
- organizace železniční dopravy tak, aby minimálně ovlivňovala provoz dopravy osobní.

Slabá místa železnice v Praze a jejím okolí

Praha je významným cílem dálkové dopravy vnitrostátní i mezinárodní, významným tranzitním uzlem v síti evropských železničních koridorů s intenzivní osobní i nákladní dopravou. Tyto funkce kladou mimořádný nárok na železniční síť v pražském regionu a negativně ovlivňují současně reálné možnosti regionální dopravy:

- současný stav infrastruktury (kolejových tras, zabezpečovacího zařízení, nádraží a zastávek) neumožňuje realizovat požadovaný ani cílový interval,
- již dosažený interval je ovlivňován a narušován jinými („vyššími“, upřednostněnými) druhy železniční dopravy,
- síť železničních zastávek je nedostatečná a hustotou nedosahuje ani celorepublikový průměr (Praha – jedna zastávka nebo stanice v průměru na 4,4 km, síť ČD 3,5 km, hustota osídlení Praha 2 359 obyvk./km², ČR 129,6 obyvk. km²),
- železniční síť se vyvíjela odděleně od rozvoje osídlení a od ostatních druhů veřejné dopravy, v mnoha místech jsou stávající zastávky umístěny nevhodně k urbanizaci území a bez vazeb na ostatní veřejnou dopravu,
- za nejzávažnější nedostatek z přepravního pohledu je nutno považovat omezenou možnost používání železnice z kladenské aglomerace - tu z Kladna využívá jen cca 2 000 lidí, ač denně do Prahy dojíždí cca 25 tisíc obyvatel Kladenska,

- za další nedostatek systému lze považovat to, že zatím nelze zavést (alespoň do otevření Nového spojení) průjezdné linky přes Prahu spojením frekvenčně vyrovnaných ramen (např. Kolín – Beroun, Nymburk – Benešov); tím by se naskytla mnohem větší nabídka i pro Pražany k využití železnice k rychlým cestám mezi protilehlými okraji Prahy, *Poznámka: je nutno říci, že průjezdnému modelu není překážkou Masarykovo nádraží, kupř. po elektrizaci tratě do Kladna může el. jednotka se stanovišti obsluhy na obou koncích „pendlovat“ i na lince Kladno – Masarykovo n. – Kolín popř. Kralupy – Nymburk.*
- zejména mimo Prahu nejsou železniční zastávky vybaveny dostatečně kapacitními a zabezpečenými parkovišti, které by uspokojily zájem cestujících o přestup na vlaky do města,
- kapacita vozového parku, zejména příměstských elektrických jednotek, je nedostatečná a ovlivňuje negativně nabídku dopravce. Starší typ jednotek je již v některých ohledech méně spolehlivý, což v souhrnu způsobuje trvalé problémy se zajištěním provozu v požadovaném rozsahu a kvalitě.

Některé další náměty k zamyšlení (nejen pro železnici)

- zlepšení koordinace při zajišťování dopravní obslužnosti mezi Prahou a Středočeským krajem. Přestože existuje „Memorandum“ o spolupráci a z hlediska rozvojových záměrů je soulad, měla by nastat i lepší spolupráce při konkrétním rozvoji integrované dopravy v obou krajích,
- přestože realizace vysokorychlostních tratí je ve svém komplexu stále dalekým výhledem, je třeba v předstihu (podobně jako na III. TŽK) připravovat podmínky pro jejich vyvedení z pražského uzlu - tyto kapacity budou potřeba pro soužití husté dálkové a příměstské dopravy v pražské aglomeraci již v blízké budoucnosti,
- koordinace silničních a železničních záležitostí již na úrovni přípravy na MD, v Praze i Středočeském kraji (modernizace trati na Kladno, R6, VRT),
- obnovit a zrychlit práce na US Vršovice – Slatiny kudy prochází koridor železničních tratí s dvěma novými zastávkami pro obsluhu nově zurbanizovaného území tak, aby došlo k časovému souladu modernizace trati Praha-Hostivař – Praha hl. n., urbanizace území a dopravních staveb města (metro A v oblasti Zahradního Města, metro D v Nuslích),
- vzhledem k termínům dokončení koridorů (2016) i skluzu US Vršovice – Slatiny zvážit, zda by modernizaci kolejistiště (peronizaci) v Hostivaři nebylo možno provést v předstihu před modernizací úseku

Akční program Evropské komise na podporu vnitrozemské vodní dopravy

Antonín Peltrám

Praha-Hostivař – Praha hl. n., a to v koordinaci s výstavbou zastávky Malešice (Hostivař metro),

- v rámci modernizace tratě Praha-Hostivař – Praha hlavní nádraží propojit osobní nádraží Vršovice s uzlem nám. bří Synků-Otakarova, kde bude stanice metra D; jeden z výstupů chystaného metra D ze stanice nám. bří Synků bude na úrovni ulic Na Zámecké – Otakarova, odkud se nabízí propojení podchodem od počátku ul. Ctiradova k severovýchodním koncům nástupiště železniční stanice Praha-Vršovice (cca 100 m) a získání tak zcela nového multimodálního uzlu metro (tramvaj, autobus) - železnice,
- pokusit se realizovat zastávku Vyšehrad (alespoň ve směru do centra) v předstihu před komplikovanou optimalizací traťového úseku Praha-Smíchov – Praha hl. n., která se jeví reálná až po r. 2016,
- v lednu byla podepsána dohoda mezi hl. m. Prahou, MČ Praha 3, ČD a SŽDC o využití ploch nákladového nádraží Žižkov pro jeho opuštění železnicí. K záměru na zástavbu tohoto prostoru bude nepochybně zpracována urbanistická studie, jejíž součástí bude i řešení dopravní obsluhy tohoto území. Nabízí se obsluha tohoto prostoru kolejovou dopravou - napojení na tramvaje na Olšanské a Želivského a využití železniční tratě nákl. nádr. Žižkov-Malešice, která po zrušení nádraží pozbuje původního smyslu a může tvořit základ dopravní osy nově urbanizovaného území (a sídliště Jarov) pro obsluhu tramvajovou dopravou,
- věnovat pozornost i zlepšování dopravy na ostatních tratích - jako příklad lze uvést trať na Vrané, Čerčany a Dobříš (trať 210), kde hrozilo vzhledem k vysokým nákladům na zastaralý způsob provozu neobjednání dopravní obslužnosti na části trati. Lze doporučit znovuoživení projektu na dálkové řízení na trati 210 a odstranění největších závad pro plynulou dopravu na této pro Pražany významné trati (stav cca 400 m dlouhého tunelu na Jarově, kde je již několik let snížena rychlost na 10 km/h, řada téměř nevyužívaných přejezdů, kde vlak musí jet krokem ap.).

Jsem si jist, že podobných námětů k systémovému nebo i jen dílčímu zlepšení chodu železnice v pražském regionu existuje celá řada. Bude-li se o nich diskutovat a povede-li diskuse k realizaci alespoň některých, bude jen dobře.

(Schémata k článku viz barevná příloha A – B uvnitř čísla)

Evropská komise navrhla 17. 1. 2006 víceletý akční program na podporu dopravy po vnitrozemských vodních cestách. Spatřuje v ní možnost, jak zlepšit evropský dopravní systém, který má problémy s přetížením a zpožděním a poškozuje životní prostředí. Přesunutí nákladní přepravy na vodu pomůže zvládnout stále rostoucí objem přepravy zboží. Vnitrozemskou vodní dopravu lze kromě toho plně začlenit do dodavatelského logistického řetězce. Akční program zahrnuje pět klíčových prvků: služby, loďstvo, lidské zdroje, image u veřejnosti a infrastrukturu.

Podle místopředsedy Komise Jacquesa Barrota tento akční program, nazvaný NAI-ADES zdůraznil, že loďstvo o 11 000 plavidlech a s kapacitou, rovnající se 10 000 vlaků nebo 440 000 nákladních vozidel, může na vnitrozemských vodních cestách přispět k tomu, aby doprava v Evropě byla mnohem efektivnější, spolehlivější a šetrnější k životnímu prostředí. Evropa si nemůže dovolit takový potenciál nevyužít.

Jak bylo uvedeno, akční program se zaměřuje na pět strategických oblastí:

- 1) vytvoření příznivých podmínek pro služby a získání nových trhů;
- 2) podporu modernizace a inovací loďstva;
- 3) získání nových pracovních sil a zvýšení investic do lidského kapitálu;
- 4) propagace vnitrozemské vodní dopravy jako úspěšného obchodního partnera prostřednictvím propagační sítě;
- 5) poskytnutí vhodných infrastruktur pro vnitrozemské vodní cesty.

V neposlední řadě zkoumá Komise různé

možnosti modernizace regulačního prostředí za účelem snazšího řešení budoucích úkolů.

Časový rámec pro provedení plánu je období 2006-2013. Program se týká všech odpovědných úrovní v oblasti vnitrozemské vodní dopravy v oboru, členských státech a Evropské unii.

K informací vydala Komise standardním způsobem vysvětlující memorandum v podobě otázek a odpovědí.

Otázky a odpovědi

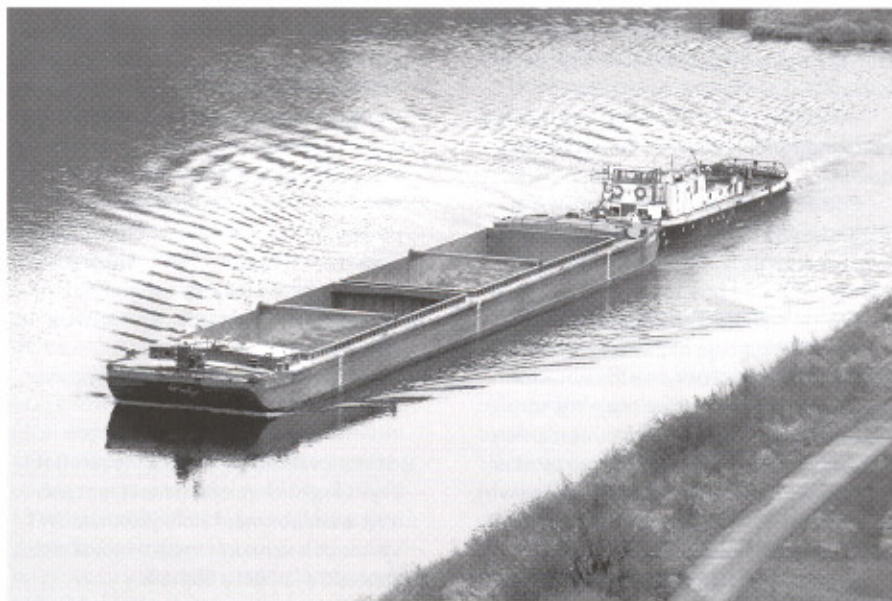
• Proč by měla EU udělat více k zvýšení přepravy po vnitrozemských vodních cestách?

Do roku 2015 se očekává zvýšení objemů přepravy zboží o 1/3 (vlivem rozvoje transatlantické přepravy i rozšíření EU).

Současný charakter růstu dopravy a spoléhání na dopravu silniční vede v narůstající míře ke kongescím a znečištění. Nepřijmou-li se zásadní opatření, mnoho z těchto negativních vlivů by se zhoršilo a mělo významný negativní vliv na ekonomiku a sociální odezvu. Proto je EU zavázána sledovat cíl převodu přeprav na méně energeticky efektivní, méně znečišťující a bezpečnější druhy dopravy - železnici, námořní dopravu na krátké vzdálenosti a vnitrozemskou vodní dopravu. (Komise přitom mlčky předpokládá dostatečné vytižení vlaků a plavidel.)

• Jak vypadá v současnosti evropský systém vnitrozemské vodní dopravy (IWT)?

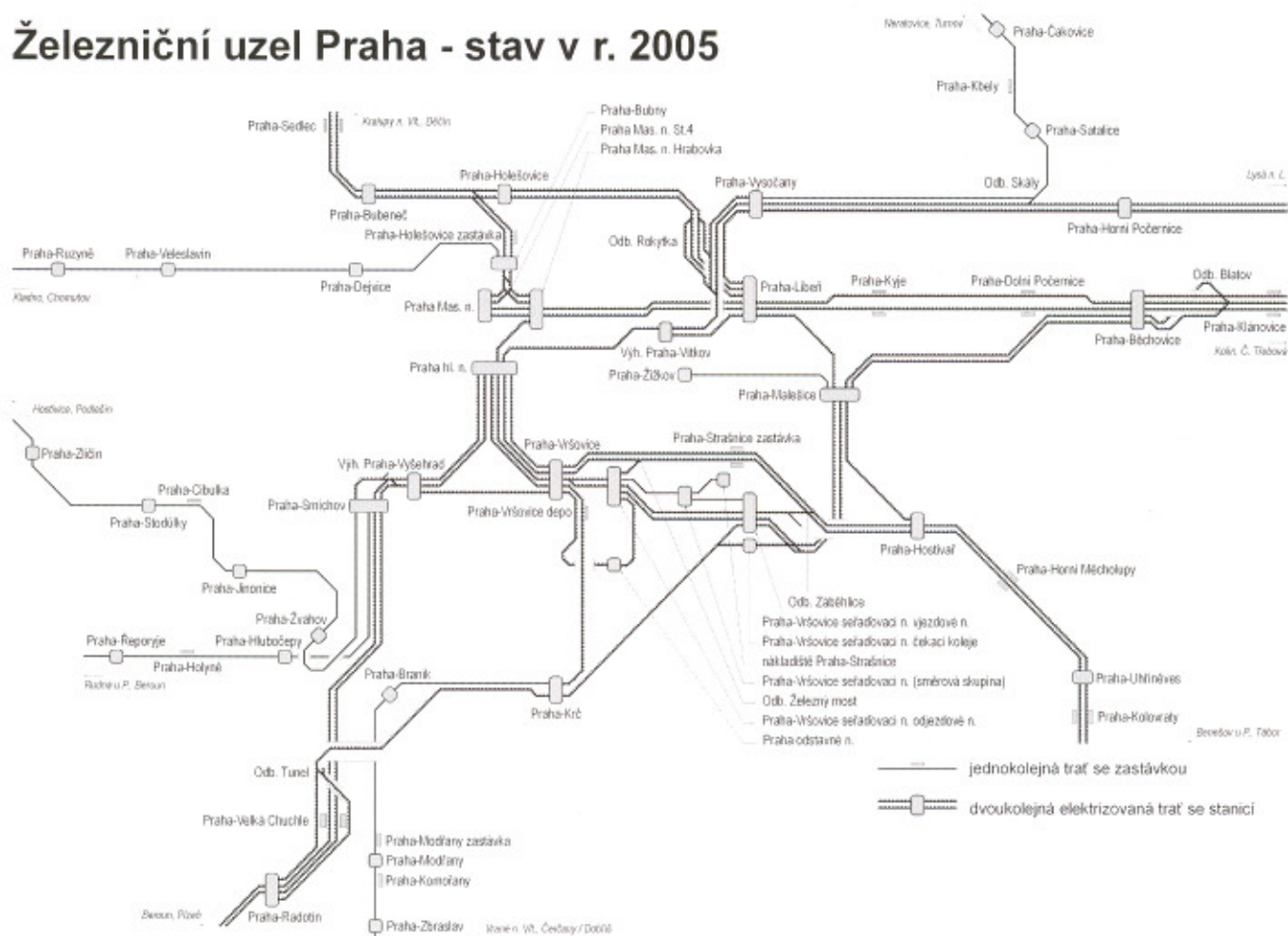
Tradiční jeho síla je v přepravě hromadných druhů zboží na velké vzdálenosti, ale od roku 1990 vstupuje také úspěšně na



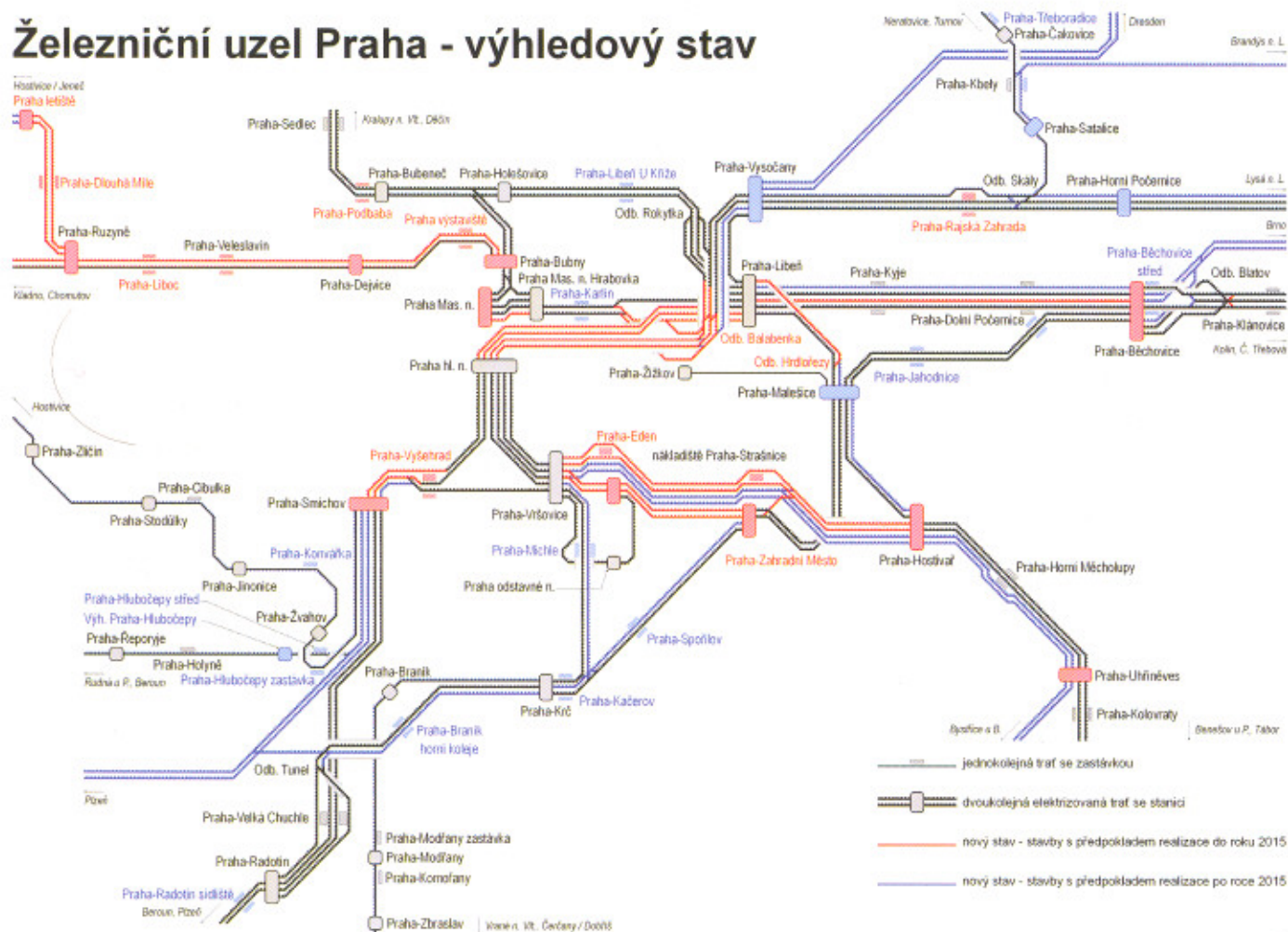
Nákladní lodní doprava na Vltavě u Ruzyně u Prahy. Ilustrační foto © Jan Vašíček

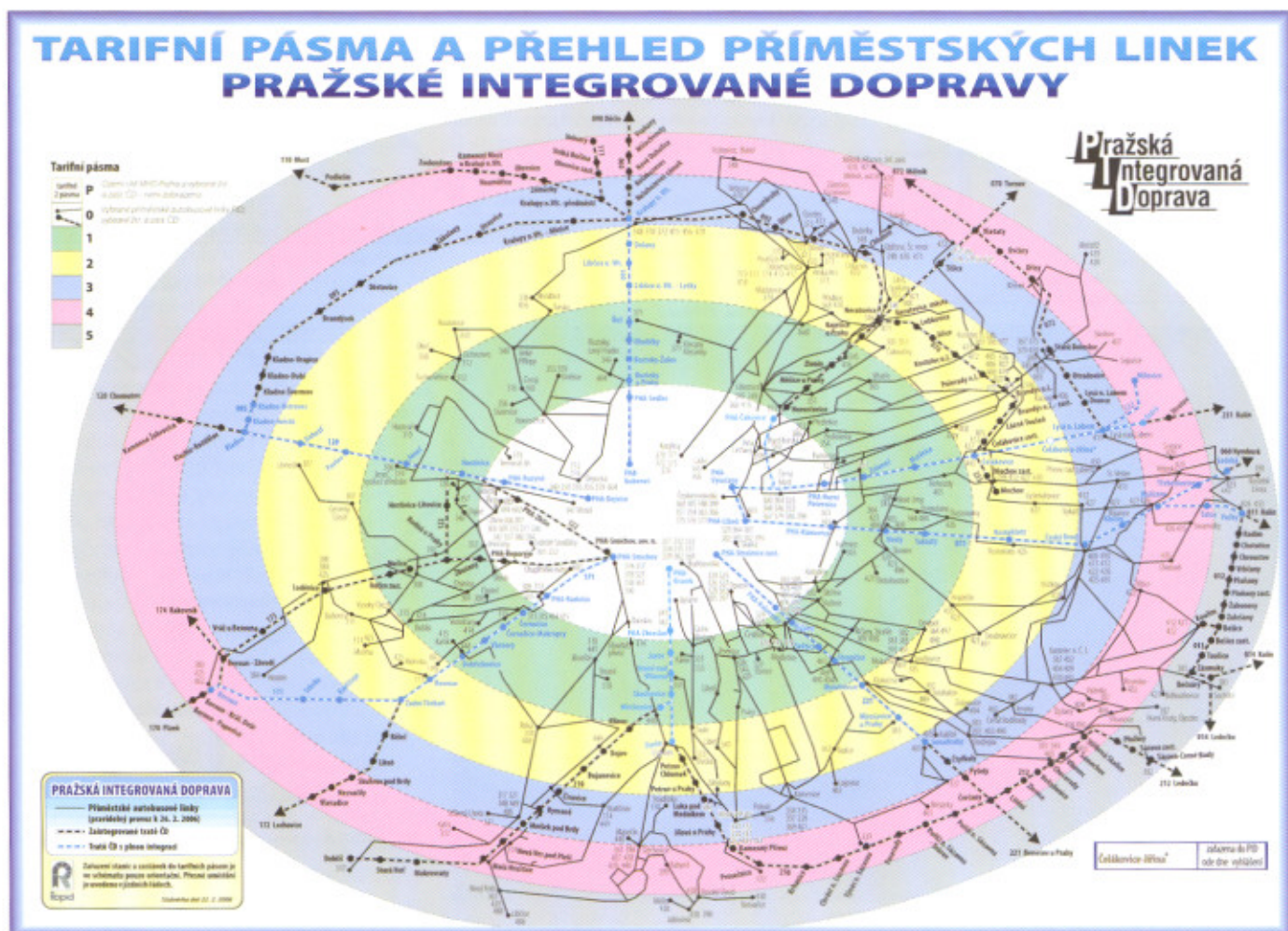
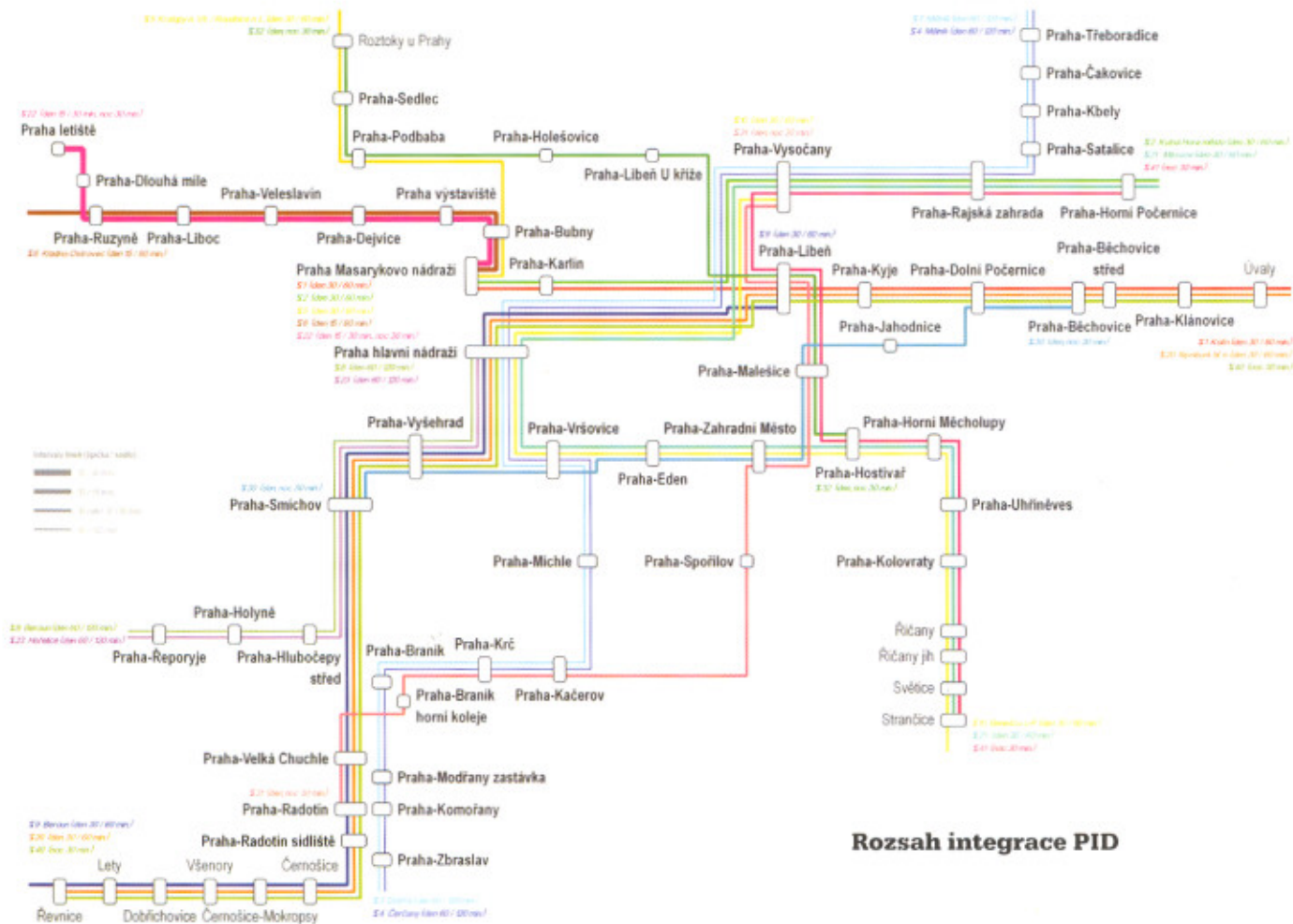
Ing. Pavel Adámek
pracovník GR ČD a.s.

Železniční uzel Praha - stav v r. 2005



Železniční uzel Praha - výhledový stav





Schémat k článku Pražský region a železnice 2005 – 2006 na straně 3.