

Využití potenciálu tratí regionálního významu pro vnitroměstské a příměstské přepravní vztahy v PID

Integrace železnice do systému PID

Železnice, jako druh dopravy vhodný i pro řešení vnitroměstských přepravních vztahů, byla v ČR objevena v porovnání s některými vyspělými evropskými státy až velmi pozdě - teprve na začátku 21. století. Paradoxně tomu pomohly povodně v létě 2002, jež zasáhly mj. Prahu a ochromily její systém klasické MHD v čele s metrem. Od té doby se datuje rychlý rozvoj integrace železnice do PID včetně uznávání jednotlivých jízdенок a využití její přepravní funkce v rámci hlavního města. Dlouho se pozornost zaměřovala na hlavní elektrizované trati a síť mimo TEN-T zůstávala stranou pozornosti. Příkladem toho, jak mohou být i tratě nižšího významu úspěšně začleněny do systému obsluhy velké aglomerace, je vývoj na linkách S6 a S65 PID, vedených po tratích č. 173 a 122 dle KJŘ.

Linka S6: Praha - Rudná u Prahy - Beroun

Trat č. 173 dle KJŘ sestává ze dvou historicky samostatných úseků, a sice Praha-Smíchov - Rudná u Prahy jako součást dálkového spojení Prahy se severními Čechami a Saskem (Pražsko-duchcovská dráha, v provozu od roku 1873), a dále Rudná u Prahy - Beroun vystavěná podle tzv. lokálových zákonů (v provozu od roku 1897). Význam v dálkové dopravě pominul před druhou světovou válkou, kdy po vybudování nové spojky byla dálková osobní doprava ze Slaného postupně odkloněna přes Kralupy nad Vltavou, naopak stoupala úloha celé trati v regionální osobní dopravě v rámci denní dojížděky do zaměstnání i sílcí víkendové rekreační dopravy s kulminací v 70. letech minulého století. Na přelomu 80. a 90. let nejen v souvislosti se zprovozněním dálnice D5, ale obecně s rostoucím stupněm automobilizace a dále zkvalitňující se sítí příměstských autobusových linek trat přestala být atraktivní nejen pro pravidelné dojíždění za prací, ale i pro dopravu do přírody a na chaty.

Po postupném omezování provozu se hledal nový provozní koncept, jenž by umožnil renesanci této trati, jejíž potenciál tkví v průchodu silně zastavěným územím okrajů Prahy a navazujících obcí s mohutnou výstavbou nových bytů a domů (kupř. jak v Rudné, tak v Hostivici narostl za posledních 10 let počet obyvatel o víc jak jednu třetinu), většina jejichž obyvatel denně dojíždí do centra Prahy. Po desetiletí neměnný provoz dvanácti až třinácti párů osobních vlaků vedených v celé trati se ukázal jako přežitý a nevyhovující stávajícím potřebám. Od GVD 2006/07 došlo k zavedení nového modelu GVD, jehož základní pilíře jsou tyto: v celém úseku Praha - Beroun se ponechaly jen nejvytíženější spoje (špička pracovního dne) a pět párů víkendových spojů pro rekreační cesty, naopak v úseku Praha - Nučice byl v pracovních dnech výrazně zahuštěn provoz s intervalem ve špičce nejprve 60 min., posléze od GVD 2008/09 zkrácený na 30 min. Provoz dříve zajišťoval sólo motorový vůz řady 810 a na víkendových spojích souprava 810+Btax, od GVD 2011/12 je pak provoz zajišťován výhradně jednotkami Regionova (řada 814). Cílem bylo v části s nejvyšším přepravním potenciálem nabídnout cestujícím co nejvyšší nabídku spojů v pravidelném taktu.

Obsazenost vlaků (v ranní špičce až 100 % obsaditelnosti souprav) vypovídá o tom, že si nově zavedené vlaky nalézají své cestující a začaly hrát roli zejména při spojení Nučic a Zbuzan s Prahou. Příznivá čísla nabízí i rostoucí počet celkově přepravených cestujících, jenž se za posledních 5 let zdvojnásobil, a to i přes omezení nabídky spojů mezi Nučicemi a Berounem.

Případ trati č. 173 ukazuje, že železnice může vytvářet vhodnou alternativu k typickým prostředkům MHD, v tomto případě k trase B pražského metra. Roste také využití této železniční linky pro vnitroměstské cesty, především ze stanice Praha-Řeporyje. Počet obousměrně přepravených cestujících v pracovních dnech udává níže uvedená tabulka.

Rok	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Cest./den	420	430	490	330	350	390	420	510	690*	790	880	1030

* zkrácení intervalu v úseku Praha - Nučice na 30 min

Zdroj: [2], [3]

Linka S65: Praha - Hostivice

Uvedená trať je větví bývalé Buštěhradské dráhy, vybudovanou společně s úsekem Praha-Bubny - Hostivice jako součást spojení Prahy se západními Čechami přes Kladno, Žatec a Karlovy Vary (zprovozněna byla v roce 1872). U žst. Hostivice se trať mimoúrovňově kříží s již zmíněnou Pražsko-duchcovskou dráhou a zbudování trianglu v letech 1944 - 47 umožnilo jejich provozní propojení a zapříčinilo na několik desítek let vznik vozebního ramene Praha - Hostivice - Slaný, stejně jako zavedení vlaků Hostivice - Rudná u Prahy. Poslední významnější investicí bylo koncem 80. letech minulého století zřízení nových železničních stanic Praha-Žvahov a Praha-Stodůlky, jejichž smyslem bylo zvýšit propustnost a umožnit převedení především nákladní dopravy z trati Hostivice - Praha-Bubny, jež měla být dle původních plánů v souvislosti s výstavbou pražského silničního okruhu odpojena od zbytku sítě a ukončena již v Dejvicích. V souvislosti s tím došlo k zrušení zastávek Praha-Hlubočepy zastávka, Praha-Konvářka a Praha-Stodůlky v původní poloze a dokonce se výhledově uvažovalo o tunelovém napojení této trati na jižní železniční spojku podchodem pod areálem filmových ateliérů na Barrandově, čímž by se nákladní doprava odvedla plně mimo centrum města. I trať Praha-Smíchov - Hostivice začala na přelomu století skomírat, omezoval se počet osobních vlaků a zmizely z ní i dálkové spoje Praha - Chomutov - západní Čechy. Výraznou slabinou je její zaústění do obvodu Praha-Smíchov sev. nást. což neumožňuje rychlý (natož přímý bezbariérový) přestup v rámci žst. Praha-Smíchov. V době povodní byly na trati krátkodobě vedeny kyvadlové spoje na Zličín, pak ale opět docházelo k útlumu provozu.

Svou možnou úlohu v PID plně ukázala až v létě 2010 díky výluce tramvajové trati na Plzeňské ulici, kdy začala sloužit jako jedna za alternativ náhradní dopravy. Pro tento účel byla zřízena nová zastávka Praha-Smíchov Na Knížecí s přímou vazbou na stanici metra Anděl i stanoviště autobusů a vlaky zavedeny v intervalu přibližně 30 min. - půlhodinové taktové dopravě zde bránila propustnost trati, neboť křižování bylo možné pouze v žst. Praha-Jinonice (žst. Praha-Stodůlky a Praha-Žvahov jsou deaktivovány a jejich technický stav neumožňuje operativní aktivaci). Po skončení výluky se nabízely dvě možnosti: buď se vrátit zpět k minimálnímu provozu, nebo zachovat, třeba jen částečně, obdobný provoz jako při výluce tramvajové trati (oproti původnímu stavu tedy s novým nástupním místem). Nakonec s ohledem na zájem cestujících i městských částí zvolila organizace ROPID (objednavatel hromadné dopravy na území hl. m. Prahy) druhou možnost. V pracovní dny vyjíždějí vlaky stále ze zast. Praha-Smíchov Na Knížecí v intervalu 60 min., přičemž se opět jedná o soupravy Regionova dopravce ČD. O víkendu trať částečně plní funkci „výletní železnice“ - jsou po ní vedeny čtyři páry běžných spojů ČD z terminálu Na Knížecí a dále pět párů nostalgických rekreačních vlaků

dopravce KŽC vyjíždějících až z žst. Praha hl. n. Tyto spoje si velice rychle, i díky zapojení do PID, získaly oblibu a vykazují vysokou obsazenost.

I když obsazenost běžných vlaků není tak vysoká jako při náhradní dopravě za tramvaje, oproti původnímu stavu se využití trati podstatně zvýšilo, i zde jsou vlaky využívány rovněž pro vnitroměstskou dopravu (zejména ze zast. Praha - Cibulka). Provoz v rámci náhradní dopravy však vzbudil zájem městských částí o tuto trať a vznikl i požadavek na zřízení nové zastávky v lokalitě Fialka-Háje mezi železničními stanicemi Praha-Zličín a Praha-Stodůlky. ÚP hl. m. Prahy počítá rovněž se zřízením zastávky Hostivice-Sadová a obnovením zastávek Praha-Konvářka a Praha-Hlubočepy zastávka, čímž by měla trať získat na dalším významu v rámci nového modelu dopravy v souvislosti s výstavbou nových zastávek v regionu v okolí Prahy. Počet obousměrně přepravených cestujících v pracovních dnech na trati č. 122 je uveden v tabulce níže.

Rok	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Cest./den	200	130	320	290	240	190	210	200	230	340*	390	390

* posílení rozsahu dopravy v souvislosti s rekonstrukcí tramvajové trati v Plzeňské ulici

Zdroj: [2], [3]

Výhledová koncepce provozu, stavební úpravy

Ve předchozím textu byly zmíněny historické souvislosti a současný vývoj provozu na obou tratích. Aby se přeměnily v plnohodnotnou součást PID, pak je zapotřebí provést stavební úpravy a na ně navazující změny na straně organizace provozu.

Po stránce stavební jde o dvě zásadní záležitosti: zajištění dostatečné propustnosti trati umožňující taktový provoz (odstranění omezení traťové rychlosti, aktivace železničních stanic, zkrácení staničních provozních intervalů, částečné zdvoukolejnění) a vybudování nových zastávek co nejbližší rozvíjejícím se sídelním celkům (samozřejmě vyhovujících nárokům na bezpečnost a komfort cestujících vč. osob se sníženou schopností pohybu a orientace).

Se zvyšováním propustnosti a optimální lokací míst pro křižování plně nekoresponduje nedávná investice SŽDC, s. o. na trati č. 173, při níž byla žst. Praha-Hlubočepy i hláska Praha-Holyně změněna na zastávku a zřízeno nové automatické hradlo v úseku Hlubočepy - Holyně. Nicméně omezení propustnosti úseku Praha-Smíchov - Rudná u Prahy i podoba zařízení pro cestující ve stanicích Praha-Řeporyje a Rudná u Prahy je v současné době napravována probíhající výraznou rekonstrukcí tratě, ke které dochází mj. kvůli možnosti vedení odklonové trasy pro dálkovou dopravu během chystané optimalizace koridorové trati Praha-Smíchov - Řevnice - Beroun vedoucí údolím řeky Berounky.

Protože v současnosti (a v Praze zejména) nelze předpokládat ochotu cestujících absolvovat dlouhé pěší přesuny k zastávce VHD, musí se přehodnotit poloha stanic a zastávek tak, aby se železnice co nejvíce přiblížila potenciálním cestujícím. V přípravě jsou zastávky Chýně sídliště, Hostivice u hřbitova, Hostivice Sadová, Rudná město a Jinočany, u kterých je (snad kromě zast. Chýně sídliště) poměrně vysoká naděje na realizaci v krátkodobém časovém horizontu.

Po dokončení stavebních úprav bude možné uskutečnit i novou organizaci provozu, kdy linka S65 bude prodloužena z Hostivice do Rudné u Prahy, kde vytvoří přípojovou vazbu na linku S6. Přínosem těchto doposud v regionu opomíjených tratí je i odlehčení autobusovým linkám jedoucím do terminálu Zličín s vazbou na metro B. Tento terminál je dlouhodobě přetížen

a nárůst cestujících z přilehlého regionu si již několikrát vyžádal posílení provozu příslušných autobusových linek. Další posilování jejich provozu však již není ekonomicky efektivní a s ohledem na kapacitu terminálu Zličín a přilehlých komunikací ani z provozního hlediska možné.

Shrnutí

Uvedené příklady poukazují na to, že existuje několik faktorů, které působí na cestující přitažlivě: krátký interval (do vyčerpání poptávky), spoj jede „odněkud - někudy - někam“, zařazení linky do IDS, využití rekreačního potenciálu (existuje-li). Pozitivní je také, pokud se podaří vzbudit zájem samosprávy, v tom případě je šance na skutečné využití potenciálu na zatraktivnění opomenutých relací.

Zdroje

- [1] JAREŠ, Martin. Návrh a hodnocení integrovaných dopravních systémů: doktorská disertace. Praha: ČVUT v Praze Fakulta dopravní, 2010, 195 stran
- [2] Ročenka dopravy, Praha, 2009. TSK Praha. Dostupné online <http://www.tsk-praha.cz/rocenka/webbooks/Rocenka2009CZ/index.html> (2014-01-14)
- [3] Ročenka dopravy, Praha, 2012. TSK Praha. Dostupné online <http://www.tsk-praha.cz/rocenka/webbooks/Rocenka2012CZ/index.html> (2014-01-14)
- [4] JACURA, Martin, JAREŠ Martin. Využití železnice pro vnitroměstské a příměstské přepravní vztahy v PID. In: Verejná osobná doprava 2011 - zborník. Bratislava: Kongres STUDIO, spol. s.r.o., 2011, s. 28-31. ISBN 978-80-970356-9-3.