

## KONCEPCE PRAŽSKÉ PŘÍMĚSTSKÉ DOPRAVY

Ing. Filip Drápal  
ROPID, Praha

### **1. REGIONÁLNÍ PLÁN PRAŽSKÉ INTEGROVANÉ DOPRAVY: ŽELEZNICE JAKO PÁTEŘ**

Dopravní opatření v oblasti železniční dopravy pro období jízdního řádu na léta 2013 až 2016 jsou navržena v souladu se schválenými materiály, především Studií obsluhy hl. m. Prahy a jeho okolí hromadnou dopravou osob (Metroprojekt 2002) a v souladu s všeobecně prezentovanými záměry představitelů města i ČD na posílení role železniční dopravy v Praze. Vzhledem k nutnosti provázání regionální železniční dopravy na území hl. m. Prahy s regionální železniční dopravou na území sousedního Středočeského kraje obsahuje tento návrh dopravních opatření též nástin možného řešení na území sousedního kraje.

Železnice má v rámci PID vysoký potenciál rozvoje, již realizovaná opatření potvrzují vysoký zájem cestujících. Vlaky mohou nabídnout rychlá a pohodlná spojení především z okrajových částí Prahy i z jejího okolí, ale také kvalitní vnitroměstská spojení přes centrum Prahy. Mohou tak odlehčit linkám metra a tramvají, které se především v centru města pohybují na hranici kapacity a také přispět k odlehčení problémů na příjezdových komunikacích do města.

#### **Železnice v rámci PID by se měla rozvíjet především v těchto oblastech:**

- prohloubení integrace s ostatními druhy dopravy na území Prahy i v jejím okolí (návazné linky, možnosti přestupu, nové zastávky atd.);
- uplatnění plné integrace z hlediska tarifu (uznávání nejen předplatních jízdenek, ale i jednotlivých jízdenek);
- rozšíření integrace rychlíků;
- modernizace infrastruktury a vznik nových zastávek;
- zkrácení intervalů především na území Prahy na hodnoty odpovídající městským požadavkům a standardům;
- rozvoj průjezdného modelu železniční dopravy propojováním, resp. prodlužováním vybraných linek za účelem vytvoření přímých spojení protilehlých částí Prahy i jejího bližšího okolí.

#### **Navržená dopravní opatření:**

- prodloužení dalších vybraných vlaků linky S7 ve směru Český Brod a Nymburk;
- prodloužení vlaků linky S9 do Milovic v pracovní dny, v úseku Praha – Lysá nad Labem dosažení souhrnného intervalu (spolu s linkou S2) 15 minut ve špičce pracovního dne (v současnosti 30 minut);

- vyhodnocení provozu na lince S3, úprava provozního konceptu;
- zkrácení intervalu na nejméně využívaných linkách (především úseky Praha – Říčany a Praha – Úvaly) na 10 minut v ranní špičce pracovního dne;
- revitalizace provozu na trati 122 Praha – Hostovice – Rudná u Prahy v souvislosti s výstavbou nových železničních zastávek v oblasti Rudná, Hostovice, Chýně;
- posílení dopravy na trati 074, v úseku Čelákovice – Brandýs nad Labem dosažení intervalu 30 minut ve špičce pracovního dne při omezení souběžné autobusové dopravy;
- rozvoj sítě spěšných vlaků za účelem rychlého spojení hlavních sídel Středočeského kraje a Prahy (Benešov, Beroun, Kolín, Nymburk, Poděbrady, Kralupy nad Vltavou, Kladno, Mělník, Neratovice) – částečně již realizováno prostřednictvím vlaků dálkové dopravy, které je třeba doplnit spěšnými vlaky;
- posílení dopravy na linkách S4 a S41 (celotýdenní provoz v celé trase);
- realizace nového provozního konceptu na trati 210 („Posázavský pacifik“) – zavedení taktového jízdního řádu;
- posílení role železnice omezením souběžné autobusové dopravy (například v úseku Benešov – Praha nebo Kolín – Praha), snížení zátěže autobusových terminálů na území Prahy (Rožtyly, Černý Most, Florenc).



## 2. ANALÝZA STAVU INFRASTRUKTURY V ŽELEZNIČNÍM UZLU PRAHA

Poslední velkou investicí v železničním uzlu Praha (ŽUP) bylo Nové spojení zprovozněné v r. 2008. Další připravené a připravované stavby stagnují. Oddalování modernizace způsobilo mnohde stav, kdy je již téměř vyčerpána životnost trati (Praha – Beroun). Nejsou dokončeny koridorové stavby nebo jejich propojení v uzlu (I. koridor: nejvytíženější úsek Úvaly – Praha-Běchovice, úsek Praha-Holešovice – Praha-Bubeneč, III. koridor: nejvytíženější úsek Beroun – Praha hl.n., IV. koridor: nejvytíženější úsek Praha-Hostivař – Praha hl.n.). Palčivá je neexistence kvalitní tratě Kladno – Praha a železničního spojení na letišti Ruzyně.

Obdobná situace je ohledně budování nových zastávek, jichž je připraveno a zařazeno do územního plánu hl. m. Prahy více než 20. Naposledy byla zprovozněna nová zastávka Praha-Komořany v r. 1997, a to jako náhrada za zastavování v žst. Praha-Modřany jako vyvolaná investice hl. města v rámci silniční stavby KOMOKO (komunikace Modřany – Komořany). Průměrná vzdálenost železničních zastávek v celé síti SZDC je cca 3,8 km, ovšem v intravilánu hlavního města Prahy je tato hodnota dokonce 4,9 km.

Stav železniční infrastruktury neumožňuje přesný interval příměstské dopravy 15 minut na tratích Praha – Český Brod (trať 011), Praha – Řevnice (trať 171), pravidelný interval v úsecích tratí Praha - Strančice (trať 221), Lysá n. L. – Praha (trať 231). Potřebné zhuštění intervalu je paralyzováno stavem infrastruktury i na úsecích jednokolejných tratí Neratovice (resp. Čakovice) – Praha (trať 070), Kladno – Praha (120), Nučice – Praha (173), Čerčany – Praha (210), v blízké budoucnosti i Hostivice – Praha (122). Trati 231, 173 a 122 jsou zatím nezpůsobilé pro vedení odklonové dopravy při modernizačních pracích na tratích 011, 171 a 120. Nezpůsobilost nákladních spojek (zejména jednokolejný úsek Praha-Libeň – Praha-Malešice – Praha-Hostivař a neexistence mimoúrovňového křížení v Praze-Libni) brání rozšíření městské železniční dopravy (zatím možno jen o víkendech).

Neexistence zastávek jako např. Podbaba, Kačerov, Rajská Zahrada brání vazbám na ostatní druhy dopravy, popř. vlaky míjejí rozsáhlá sídliště (Rajská Zahrada – sídl. Černý Most, Hutě, cca 40 tis. obyvatel).

Shrnutí – z 10 tratí zaústěných do hl. města nevyhovuje plně potřebám aglomerace prakticky žádná. Využitelnost již realizovaných investic (Nové spojení, IV. koridor Benešov – Praha-Hostivař) je podvázána nerealizovanými modernizacemi v uzlu. To se týká i investic právě uskutečňovaných – např. na III. koridoru Plzeň – Beroun s plánovaným dokončením v r. 2015 nenaváže rychlá trať z Berouna do Prahy a na stávající trati údolím Berounky dojde připravovanou rekonstrukcí jen k dílčím zlepšením. Již nyní je zřejmé, že některé stavby připravované SZDC (např. Praha – Beroun) v důsledku omezených možností financování a po zohlednění stanovisek dalších účastníků územního řízení plně nevyhoví plánovanému provoznímu konceptu regionální i dálkové dopravy.

### 3. SEZNAM PRIORIT V ŽELEZNIČNÍM UZLU PRAHA

Seznam vychází z „Regionálního plánu Pražské integrované dopravy“ na rok 2012 s výhledem na období 2013 – 2016 zpracovaného na základě povinnosti objednatelů veřejné dopravy pořizovat dopravní plány dle zákona č. 194/2010 Sb.

- a) „Optimalizace trati Praha-Holešovice – Praha-Bubeneč“ se **zastávkou Podbaba**. Na stavbu je hotový projekt, k budoucí zastávce byla k 1.9.2011 prodloužena tramvajová trať, stavbu je možné zahájit v r. 2012 za předpokladu jejího zařazení do indikativního seznamu staveb OPD (t.č. je stavba pouze jako záložní v „zásobníku staveb“);
- b) Modernizace trati Praha-Smíchov – Rudná u Prahy – Beroun (zabezpečovací zařízení, nová výhybna Hlubočepy, zastávka Praha-Hlubočepy střed a další projednané a připravované zastávky ve Středočeském kraji) jako předpoklad použití trati jako **odklonové pro dálkové vlaky** při rekonstrukci hlavní tratě Praha-Smíchov – Beroun a **pro vedení příměstské dopravy v taktu 15 – 30 minut**, potřeba realizace v r. 2012-2013, před zahájením modernizace III. koridoru Praha - Beroun;
- c) Modernizace hlavní trati Praha-Smíchov – Beroun - v nejbližším období rekonstrukce zab. zař. a dalších dožitých zařízení tak, aby provoz nebyl trvale narušován závadami, **umožnění taktu 15 minut do Řevnic, 10 minut do Černošic-Mokropes**, přesun zastávky **Praha-Velká Chuchle** blíže k centru městské části a výstavba zastávky **Praha-Radotín sídliště**, potřeba realizace do r. 2015;
- d) Modernizace trati Praha-Smíchov – Hostivice (obnovení a zab. zař. výhyben Žvahov, Jinonice, Stodůlky) jako předpoklad pro **vedení odklonových vlaků** při modernizaci Praha – Kladno a pro vedení příměstské dopravy v taktu 15 – 30 minut po aktivaci projednaných a připravovaných zastávek v oblasti Hostivice – Chýně cca v r. 2012;
- e) **Modernizace trati Praha – Kladno** s odbočkou na letiště, potřeba zahájení nejpozději v rámci OPD 2 v r. 2014;
- f) **Peronizace žst. Praha-Hostivař** jako součást optimalizace Praha-Hostivař – Praha hl.n. Zahájení první části stavby (žst. Praha-Hostivař) by bylo možné v r. 2013 za předpokladu zařazení stavby do indikativního seznamu staveb OPD;
- g) **Přestavba trati Praha-Libeň – Praha-Malešice – Praha-Hostivař**, mimoúrovňové křížení v Libni, zdvoukolejnění a zastávka v Malešicích (**Depo Hostivař** metro) jako předpoklad zavedení funkční městské železniční dopravy;
- h) Úpravy na trati Praha – Vrané n. Vlt. – Čerčany/Dobříš (zab. zař., zabezpečení přejezdů, odstranění trvalých omezení traťové rychlosti) **pro taktový provoz v int. 30 – 60 minut** včetně výstavby zastávky **Praha-Kačerov** (metro C);
- i) **Dostavba kolejí na Masarykově nádraží (na 9), propojení ul. Na Florenci – Opletalova** s východními konci nástupišť, propojení Masarykova a Hlavního nádraží;
- j) Propojení severního podchodu žst. Praha hl.n. na Žižkov.

**Poznámka:** v seznamu aktuálních priorit není uvedena "Optimalizace Lysá n.L. – Praha-Vysočany, 1. stavba, která byla zahájena 1.9.2011 s předpokladem ukončení 2012 a stavba "Modernizace Praha-Běchovice – Úvaly, která je podmíněna předchozí stavbou a po získání územního rozhodnutí se předpokládá v r. 2013 – 2015 z prostředků OPD a SFDI. Hl.m. Praha předpokládá při této stavbě realizaci zastávky Praha-Běchovice střed.

#### 4. DALŠÍ STAVBY S PŘESAHEM ROKU 2016

- Optimalizace trati Lysá n.L. – Praha-Vysočany, 2. stavba včetně výstavby zastávky **Praha-Rajská zahrada**;
- Optimalizace trati Praha-Hostivař – Praha hl.n. se zastávkami **Praha-Zahradní město a Praha-Eden**;
- Optimalizace trati Praha-Smíchov – Praha hl.n. se zastávkou **Praha-Výtoň**;
- Modernizace Praha-Smíchov – Beroun, tunelová varianta, vyvedení VRT z Prahy;
- Vyvedení VRT z ŽUP směr východ, sever;
- Příprava Nového spojení II;
- Úprava trati Praha – Všetaty pro taktový provoz 30 minut (elektrizace + částečné zdvoukolejnění, zastávka **Praha-Třeboradice**, popř. další na území Středočeského kraje);
- Modernizace úseku Praha-Bubny – odb. Stromovka vč. náhrady za zast. Praha - Holešovice zastávka;
- Další stavby popř. zastávky podle rozvíjejících se potřeb pražské aglomerace a železniční dopravy (např. elektrizace dalších tratí, modernizace uzlu Balabenka, zast. Praha-Karlín, systémy TramTrain, ...).

#### LITERATURA:

ROPID: Regionální plán Pražské integrované dopravy 2012-2016

#### Lektorská poznámka:

Termíny staveb, uváděné v příspěvku jsou představou objednatele osobní regionální dopravy v Praze, které ale vždy neodpovídají možnostem financování podle střednědobého výhledu SFDI a v řadě případů ani reálnému stavu přípravy staveb.

Lektoroval: Ing. Miroslav Veliš, SZDC, Praha