

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra řízení



Bakalářská práce

Železniční doprava a rozvoj regionu

Marek Matiašek

© 2012 ČZU v Praze

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra řízení

Akademický rok 2008/2009

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Marek Matíášek

obor Hospodářská a kulturní studia

Vedoucí katedry Vám ve smyslu Studijního a zkušebního řádu ČZU v Praze čl. 16 určuje tuto bakalářskou práci.

Název tématu: **Železniční doprava a rozvoj regionu**

Struktura bakalářské práce:

1. Úvod
2. Cíl práce a metodika
3. Literární rešerše
4. Vlastní řešení.
5. Závěr
6. Seznam literatury
7. Přílohy


Rozsah původní zprávy: 30 - 40 stran

Seznam odborné literatury:

- EISLER, J. Úvod do ekonomiky podniku. Praha, Codex Bohemia, 1998
LAMBERT, D., M., STOCK, J., R., ELLRAM, L., M. Logistika. Praha: Computer Press, 2000. 589 s. ISBN 80-7226-221-1
PERNICA, P. Logistický management: teorie a podniková praxe. Praha: Radix, 1998. 660 s. ISBN 80-86031-13-6
PERNICA, P. Logistika pro 21. století. 1. vyd. Praha: Radix, 2005. 569 s. ISBN 80-86031-59-4
ŠTŮSEK, J. Řízení dopravy. Praha, ČZU v Praze 2002. ISBN 80-213-0923-7
ŠTŮSEK, J. Základy marketingu v dopravě. Praha, ČZU v Praze 2002. ISBN 80-213-0923-8
ŠTŮSEK, J. Řízení provozu v logistických řetězcích. 1. vyd. Praha: Beck, 2007. 227 s. ISBN 978-80-7179-534-6
ZELENÝ, L. Doprava. Praha, VŠE Praha. 1995

Vedoucí bakalářské práce: **doc. Ing. Jaromír Štůsek, CSc.**

Termín odevzdání bakalářské práce: duben 2010



Vedoucí katedry





Děkan

V Praze dne: 19.11.2008

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou bakalářskou práci "Železniční doprava a rozvoj regionu" jsem vypracoval samostatně pod vedením vedoucího bakalářské práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu literatury na konci práce. Jako autor uvedené bakalářské práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušil autorská práva třetích osob.

V Praze dne 30. 03. 2012

Poděkování

Rád bych touto cestou poděkoval vedoucímu bakalářské práce doc. Ing. Jaromíru Štůskovi, CSc. za odborné vedení a rady při zpracování této práce. Dále děkuji Mgr. Lukáši Krincvajovi za pomoc při překladu souhrnu a všem dalším, kteří mě v psaní této práce podporovali.

Železniční doprava a rozvoj regionu

Railway transport and development region

Souhrn

V bakalářské práci je obsažen projekt optimalizace traťového úseku „Praha Hlavní nádraží – Praha Hostivař“, který je součástí železniční tratě č. 221 a je zařazen do Pražské integrované dopravy (PID). Práce se zaměřuje především na popsání železničních stanic a zastávek v tomto úseku – srovná současný stav s navrhovaným. Cílem je zatraktivnění příměstské a městské železniční dopravy na území hlavního města Prahy.

Úvodní kapitola vymezí železniční dopravu v rámci dopravní infrastruktury, dále je popsán vývoj železniční dopravy na území ČR s důrazem na příměstskou železnici, současná role státu v železniční dopravě, způsoby objednávání a dotování osobní železniční dopravy a obecný popis integrovaných dopravních systémů a jejich výhod. Nezbytnou součástí práce je výčet základních principů a podmínek řešení příměstské železnice. V závěru rešerše je popsán konkrétní integrovaný dopravní systém hl. m. Prahy PID.

Další kapitoly jsou zaměřeny na samotný projekt optimalizace traťového úseku „Praha Hlavní nádraží – Praha Hostivař“, analýzu projektu, dotazníkové šetření a závěrečné zhodnocení výsledků.

Summary

This bachelor paper deals with optimization of “Praha Hlavní nádraží – Praha Hostivař” railway segment, which is a part of railway route number 221 and belongs to Prague integrated transport services (PID). The stops within this railway segment are described and their current condition is compared to the suggested plan. The main aim of the suggested optimization project is to increase attractiveness of suburban railway transport and of inner city railway transport in Prague.

In the introduction, railway transportation is specified within the framework of overall transport infrastructure. Furthermore, the history of railway transport in the Czech Republic is described with emphasis on suburban railways, the role of state in railway transport, the methods of contracting and subsidizing railway transport, and the general description of integrated transport systems and their benefits. Finally, the specific case of Prague integrated transport services is explained.

The following chapters contain the description of the optimization project itself, the project analysis, details of the questionnaire research method used, and the evaluation of results.

Klíčová slova: Praha, Optimalizace traťového úseku „Praha Hlavní nádraží – Praha Hostivař“, železniční doprava, železniční infrastruktura, železniční stanice, příměstská železnice, integrovaný dopravní systém, Pražská integrovaná doprava (PID)

Keywords: Prague, Optimization of “Praha Hlavní nádraží – Praha Hostivař“, railway transport, railway infrastructure, railway station, suburban railway, integrated transport system, Prague integrated transport services (PID)

OBSAH

I. ÚVOD.....	4
II. CÍL PRÁCE A METODIKA.....	5
1. Cíl.....	5
2. Metodika	5
III. LITERÁRNÍ REŠERŠE	6
1. Železniční doprava	6
2. České dráhy	12
3. Správa železniční dopravní cesty (dále SŽDC)	13
4. Role státu, krajů a obcí v osobní železniční dopravě	14
4. 1. Role státu.....	14
4. 2. Objednávání dopravy	15
5. Příměstská a městská osobní železniční doprava.....	16
5. 1. Rozdělení.....	16
5. 2. Důvody pro příměstskou železnici.....	18
5. 3. Základní principy řešení příměstské železnice,	18
5. 4. Základní podmínky řešení příměstské železnice,.....	20
6. Integrované dopravní systémy (IDS)	20
6. 1. Integrované dopravní systémy obecně	20
6. 2. Výhody IDS	22
6. 3. Pražská integrovaná doprava – PID	23
6. 4. PID z hlediska železnice	24
IV. VLASTNÍ ŘEŠENÍ	27
1. Charakteristika tratě č. 221	27
2. Charakteristika traťového úseku „Praha hl. n. – Praha Hostivař“.....	28
3. Popis projektu “Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl.n.“	29
3. 1. Projekt obecně.....	30
3. 2. Porovnání současného stavu stanic a zastávek s navrhovaným.....	31
3. 3. Shrnutí	40
4. Dotazníkové šetření na úspěšnost projektu	41
4. 1. Dotazníkové šetření.....	42
4. 2. Vyhodnocení dotazníkového šetření	42
4. 3. Zhodnocení výsledků	48
V. ZÁVĚR	49
VI. SEZNAM LITERATURY	51
VII. PŘÍLOHY	55
1. Dotazník	55
2. Grafy výsledků dotazníku	59
3. Obrázky	66

I. ÚVOD

Na téma Železniční doprava a rozvoj regionu se lze dívat 2 pohledy – 1) z hlediska rozvoje železniční dopravy v důsledku rozvoje regionu a 2) z hlediska rozvoje regionu v důsledku přítomnosti železniční dopravy. Tato práce se na problematiku dívá prvním z pohledů.

Česká republika je zemí s jednou z nejhustějších železničních sítí na světě - 9 470 km¹ (120km železniční sítě na 1000km²), nicméně kvalita sítě ze 2/3 nevyhovuje dnešním potřebám.

V posledních letech je snaha naší železniční sítě modernizovat a vytvořit koncepci, kde je a není vhodné provozovat železniční dopravu. Z hlediska osobní dopravy jsou vhodné k provozu především dálkové a příměstské vlaky.

Tato práce se zabývá železniční sítí v Praze. Praha má velice rozsáhlou síť (160km²) a vhodně položená centrální železniční nádraží – Masarykovo a Hlavní. Současný stav sítě ale zdaleka neumožňuje využít potenciál, který se v Praze nabízí.

Hlavní město Praha má zájem o rozvoj železnice, jakožto doplňkového systému dopravy po městě a také jako způsob, kterým lze snížit množství automobilů ve městě a omezit ekologickou zátěž na obyvatelstvo. Praha se spolu s Ministerstvem dopravy snaží o realizaci řady projektů (nové zastávky, nové úseky), které povedou k atraktivnější železniční dopravě na jejím území.

V této práci je popsán projekt optimalizace tratěvého úseku „Praha Hlavní nádraží – Praha Hostivař“, který je součástí železniční tratě č. 221, jenž je z hlediska příměstské dopravy 3. nejvytíženější pražskou tratí.

¹ SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY. *Základní charakteristika železniční sítě SŽDC* [online]. [2011] [cit. 2012-03-25]. Dostupné z: <http://www.szdc.cz/o-nas/zeleznice-cr/zeleznicni-sit-v-cr.html>

² Technická správa komunikací hl. m. Prahy - Úsek dopravního inženýrství (TSK-ÚDI). *Ročenka dopravy Praha 2010* [online]. Praha: SOFIPRIN Praha, 2011 [cit. 2012-03-29]. Dostupné z: <http://www.tsk-praha.cz/rocenka/udi-rocenka-2010-cz.pdf>

II. CÍL PRÁCE A METODIKA

1. Cíl

Cílem práce je popsání projektu “Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl.n.” z hlediska významu pro pražskou příměstskou dopravu a zhodnocení významu realizace projektu pro cestující – současné a potencionální nové.

Jako kritérium hodnocení projektu “Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl.n.” bylo využito dotazníkového šetření, které bylo zaměřeno na zjištění postojů veřejnosti k projektu a jejich zájmu ho po realizaci využívat.

2. Metodika

Pro teoretickou část práce bylo použito studium dosud publikované literatury související s daným tématem a též studium dalších informačních zdrojů, jako jsou články, zprávy a slovníky. Získané teoretické základy umožnily lepší orientaci v problematice a přehled o tom, co již bylo o dané problematice zjištěno a vyzkoumáno.

Ve výzkumné části byl konkrétně popsán projekt “Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl.n.” z materiálů dostupných veřejnosti na internetu a pro zhodnocení zvolených kritérií projektu byla použita metoda dotazování. Rozhovor s respondenty byl veden osobně, jelikož bylo nutné oslovit specifickou skupinu lidí.

Nezbytnou součástí práce jsou statistická data, která byla získána z webu Českého statistického úřadu, výročních zpráv Českých drah, a.s. a především z vydaných ročenek dopravy pro celou ČR a Prahu.

III. LITERÁRNÍ REŠERŠE

1. Železniční doprava

Vývoj železnice tak, jak ji známe dnes (samotný princip kolejí byl využíván už v 16. století v dolech³), začal v první polovině 19. století a souvisel s velkým rozvojem průmyslu⁴. Průmysl souvisel s obchodem a pro něj je základem logistika, která je postavena na řadě prvků a jeden z nejzákladnějších je doprava.

V 19. století byl stav pozemních komunikací (liniových staveb) a možnosti tehdejších vozidel nevyhovující pro potřeby průmyslové revoluce a nejsnazší cesta, jak problém vyřešit byla železnice. Ta jediná dokázala rychle a cenově přijatelně novým potřebám průmyslu vyhovět. Rozvoj železnice tak souvisí především s nákladní dopravou.

Kolébkou nákladní i osobní železniční dopravy se stala Anglie. V roce 1804 zde byla sestrojena první parní lokomotiva Richardem Trevithickem⁵ a v roce 1825 byla zahájena první pravidelná osobní doprava. Jednalo se o trať Stockton – Darlington⁶. Angličané použili rozchod kolejí = 1435mm, který je dnes celosvětově považován za tzv. „normální rozchod“.

Na území nynější České republiky byly první dráhy koněspřežné. Jednalo se o dráhu České Budějovice – Linz, která byla budována především pro přepravu soli z Rakouska na sever. Provoz zde byl zahajován postupně od roku 1825 do roku 1835. Další koněspřežná dráha na našem území vedla z Prahy přes Kladno do Lán. Zde se

³ KOLEKTIV AUTORŮ. *Ilustrovaný encyklopedický slovník II*. Praha: Academia, 1981. ISBN 505-21-856

⁴ KOČÁROVÁ, Dagmar, Josef KOCOUREK a Martin JACURA. ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE. *Základy dopravního inženýrství*. Praha: Vydavatelství ČVUT, 2009. ISBN 978-80-01-04233-5.

⁵ KOLEKTIV AUTORŮ. *Ilustrovaný encyklopedický slovník II*. Praha: Academia, 1981. ISBN 505-21-856

⁶ KOČÁROVÁ, Dagmar, Josef KOCOUREK a Martin JACURA. ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE. *Základy dopravního inženýrství*. Praha: Vydavatelství ČVUT, 2009. ISBN 978-80-01-04233-5.

přepravovalo hlavně dřevo z křivoklátských lesů a uhlí. Tato trať také způsobila obrovský průmyslový rozvoj města Kladna. K dalšímu budování koněspřežných drah již nedošlo, neboť ve 2. polovině 19. století přichází ke slovu parní trakce i u nás. Prvenství v rámci našeho území drží Severní dráha císaře Ferdinanda (dále SdcF), jež spojovala Rakousko s Polskem, tedy u nás Břeclav – Přerov – Bohumín (stavba 1837-1847). Na rozdíl od koněspřežných drah, které měly jiný rozchod, měla SdcF anglický, tedy „normální rozchod“ kolejí. První vlak do Prahy přijel po Severní státní dráze Olomouc-Praha roku 1845 na dnešní žst. Praha Masarykovo nádraží.

V dalších letech probíhal neustálý rozvoj železniční sítě, kdy došlo k postavení základních železničních tratí: 1849 Brno – Česká Třebová, 1851 Praha – Děčín – Dresden a další. Hlavní tratě byly vedeny s ohledem na potřeby a převládající směry v rámci monarchie.

V poslední čtvrtině 19. stol. a na počátku 20. stol. dochází k rozvoji místních drah (dnes známé jako tzv. lokálky). Byly stavěny s nižšími stavebními parametry a důsledkem je např. dnes často kritizovaná nízká rychlost. Tyto tratě doplnily existující základní síť a umožnily napojení na železnici dalším oblastem. S tím souvisel i hospodářský rozvoj, neboť dráha zajišťovala nejen spojení se světem, ale zejména představovala mnohem jednodušší přepravu výrobků od výrobce k zákazníkovi, tedy usnadnila logistiku.

Vznikem ČSR v roce 1918 došlo ke změně základních dopravních směrů a takřka přes noc, se některé vedlejší tratě, staly tratěmi hlavními. Nové tratě jsou proto stavěny na území Slovenska. Dochází k elektrifikaci některých tratí, ale obecně lze konstatovat, že výstavba železnic se dostává do útlumu a přednost dostává výstavba silniční sítě.⁷

Po 2. sv. válce dochází k postavení poslední nové tratě na území ČR – mezi Havlíčkovým Brodem a Brnem (dokončeno 1953). Část tratě byla pouze přeložena (za účelem narovnání a zlepšení stavebních parametrů => zrychlení), úsek Žďár nad Sázavou – Tišnov byl zcela nový.

⁷ KOČÁROVÁ, Dagmar, Josef KOCOUREK a Martin JACURA. ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE. *Základy dopravního inženýrství*. Praha: Vydavatelství ČVUT, 2009. ISBN 978-80-01-04233-5.

Od roku 1954 se vývoj železnice vydává jiným směrem. Pokračuje budování silniční sítě a u železnice se výstavba soustřeďuje především na železniční uzly, elektrifikaci a přeložky. Většina přeložek je do roku 1993 dělána z vynucených důvodů – tzn. tam, kde původní trasování železnice bránilo v dalších plánech s daným územím (zejména důlní činnost). Nebylo primárním cílem zrychlení a modernizace tratí.

V důsledku vládního přístupu (menší množství investic do železniční sítě), i v důsledku změny životního stylu (automobilismus, kratší docházková vzdálenost k autobusovým zastávkám) dochází od 70. let k rušení některých místních tratí (jedním z dalších důvodů byla i ekonomičnost vůči autobusovému provozu). V zemích „západní a jihozápadní Evropy“ jsou místní tratě rušeny také, ale zároveň zde vlády začaly s rozsáhlými modernizacemi hlavních železničních tahů (kde jsou nevyšší osobní i nákladní přepravní proudy) pro rychlost 160 km/h a též byla snaha podchytit a začít v důsledku rozvoje měst a předměstských a příměstských oblastí vylepšovat tzv. příměstskou a městskou železniční dopravu.

V oblasti vozového parku osobní dopravy v ČSR, je vývoj v období 1953 – 1989 lepší než u infrastruktury. Ačkoli je dnes vozový park dominujícího dopravce ČD silně kritizován, tak v letech 1970-1985 se jednalo o relativně srovnatelný vozový park se „západní“ Evropou.

Vynikajícím rozhodnutím se v roce 1964 ukázalo pořízení elektrické jednotky 451, známé jako „panťák“. Tím byl v Praze položen reálný základ příměstské a městské železnice. I přes dnešní nízký komfort této jednotky, je velkou výhodou její nízkopodlažnost. Kromě pořízení jednotek 451 došlo v letech 1960-1989 ke kompletní obnově vozového parku, k pořizování elektrických jednotek i „sólo“ motorových vlaků⁸, důsledkem čehož bylo i ekonomické zefektivnění provozu osobní železnice.

Od roku 1990 se přístup státu k železnici začíná pomalu měnit. V roce 1991 se ČSR zavázala k modernizaci hlavních železničních tahů – tzv. „Panevropských

⁸ ATLAS LOKOMOTIV. 451, 452 / EM 475.1, 2 [online]. [2005] [cit. 2012-03-25]. Dostupné z: <http://www.atlaslokomotiv.net/loko-451.html>

koridorů“ (mezinárodní dohoda). 1.1.1993 dochází k rozdělení na ČR a SR, proto jsou zde uvedeny pouze české úseky⁹:

- 1. koridor: (Německo) – Děčín – Praha – Pardubice – Česká Třebová – Brno – Břeclav – (Rakousko)
- 2. koridor: (Slovensko) – Břeclav – Přerov – Ostrava – Petrovice u Karviné – (Polsko)
- 3. koridor: (Německo) – Cheb – Plzeň – Praha – Pardubice – Česká Třebová -Olomouc – Ostrava – Mosty u Jablunkova – (Slovensko)
- 4. koridor: (Německo) – Děčín – Praha – Veselí n. Lužnicí – České Budějovice – Horní Dvořiště – (Rakousko)

Ačkoli se 90. léta v ČR z hlediska dopravy vyznačovala především poklesem využívání veřejné dopravy (včetně železniční), a silným poklesem nákladní železniční dopravy (ve prospěch nákladní silniční)¹⁰, lze toto období považovat za začátek nové éry železnice v ČR. Opět se do ní začalo výrazněji investovat, aby se zastavil pokles počtu cestujících + nákladů, který byl kromě změny životního stylu obyvatelstva, důsledkem nekvalitní a pomalé infrastruktury (častá zpoždění, pomalé vlaky) a zaostávajícím vozovým parkem. Vliv na ochotu investovat do železnice měl i předvstupní fond do EU - Phare, obdoba dnešních dotačních programů EU¹¹. Modernizace koridorů je ním částečně spolufinancována, čímž se snižují náklady pro samotnou ČR a zvyšuje motivace státu k zájmu o ŽD. Realizují se i další elektrifikace.

Přestože se výstavba 1. + 2. koridoru naplno rozjela, vláda neměla jednotný názor, jak se železnicí nakládat. Objevily se tlaky na další rušení místních drah (nakonec realizováno jen minimum – stávka v roce 1997 + odpor veřejnosti). V roce 1994 by přijat nový Zákon o dráhách, 266/1994 Sb., který zavedl novou kategorizaci

⁹ KOČÁROVÁ, Dagmar, Josef KOCOUREK a Martin JACURA. ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE. *Základy dopravního inženýrství*. Praha: Vydavatelství ČVUT, 2009. ISBN 978-80-01-04233-5.

¹⁰ Konstatováno na základě dat z: <http://www.czso.cz>

¹¹ LEHOCKÝ, Michal. *Železniční koridory a jejich financování* [online]. 27.8.2009 [cit. 2012-03-25]. Dostupné z: <http://www.silnice-zeleznice.cz/clanek/zeleznicni-koridory-a-jejich-financovani>

drah - regionální dráhu. Na regionální dráhu bylo převedeno 128 tratí od 1. července 1996.¹² To se stalo i základem pro vstup soukromých dopravců do osobní železniční dopravy v ČR (JHMD).

U měst a krajů můžeme v 90. letech vidět začátek tzv. integrovaných dopravních systémů (IDS) veřejné dopravy (více na straně 20). Průkopníkem se stalo hlavní město Praha, které v roce 1991 zahájilo první experimentální autobusovou linku tohoto typu (linky „300“)¹³. Integrace železnice byla zahájena ke konci roku 1992. Za účelem organizování a řízení této integrace byla vytvořena příspěvková organizace města – ROPID. Cílem bylo zatraktivnit a zjednodušit cestování veřejnou dopravou v Praze a přilehlém okolí a navzájem jednotlivé systémy (MHD, železnice, příměstské autobusy) propojit (více na straně 23).

Od roku 2000 se železnice v ČR drží vývoje nastoleného v 90. letech. Postupně je ovlivňována řadou nových skutečností, kterými je především: vytvoření krajů (2000), vyčlenění dopravní cesty z oblasti působnosti ČD (2003), vstup ČR do EU (2004), převedení financování regionální železnice na kraje (2005) a vyčlenění nákladní dopravy z ČD do ČD Cargo (1.12.2007).

Ze statistik ČSU zjistíme, že pokles počtu přepravených cestujících ŽD se zastavil v roce 1999, na hodnotě 177 mil. cestujících ročně. Od té doby až do současnosti se počet lidí využívajících žel. dopravu pohybuje v rozmezí 164 – 190 mil. ročně. Pokles od roku 1999 do roku 2010 je tedy mírný.¹⁴ Můžeme konstatovat, že počet lidí ochotných cestovat veřejnou žel. dopravou se ustálil a projevil se pozitivní dopady investic do infrastruktury i do zahájení obnovy vozového parku majoritního dopravce ČD, z 90. let.

Jako další pozitivní trend můžeme vidět pokračování rozvoje integrovaných dopravních systémů (dále IDS). K Pražské Integrované Dopravě (dále PID) zastupované

¹² VLÁDA ČESKÉ REPUBLIKY. *Vyčlenění regionálních drah z dráhy celostátní* [online]. 20.12.1995 [cit. 2012-03-25]. Dostupné z: http://kormoran.vlada.cz/usneseni/usneseni_webtest.nsf/WebGovRes/97531C8254B32166C12571B6006B7243?OpenDocument

¹³ ROPID. *Historický přehled PID* [online]. [2012] [cit. 2012-03-25]. Dostupné z: http://www.ropid.cz/o-systemu/historicky-prehled-pid_s177x654.html

¹⁴ Zdroj dat: <http://www.czso.cz/>

ROPIDem se přidávají organizace OREDO (Královéhradecký kraj), KORDIS (Jihomoravský kraj) a další. Relativně úspěšně se jim daří „podtrhnout“ potenciál veřejné dopravy v krajských městech a jejich okolí a vyvolat tlak na další investice do železniční dopravy, tedy nad rámec výstavby koridorů.

Největším problémem železniční dopravy po roce 2000 je financování. Od roku 1989 železniční dopravu nadále dotoval pouze stát a to částečně ze státního rozpočtu (dále SR) a částečně ze zisků nákladní dopravy.¹⁵ Investice i provoz byly vše pod jednou státní organizací – České dráhy. V roce 2003 se ale ČD, státní organizace, rozdělují na SŽDC a ČD, a.s.¹⁶. Tím dochází k částečnému oddělení investiční složky od složky provozní (nutné kvůli vstupu do EU).

Od roku 2005 přenesla státní správa finanční prostředky, zákonem č. 243/2000 Sb. (o rozpočtovém určení výnosů některých daní územním samosprávným celkům a některým státním fondům, ve znění pozdějších předpisů) a novelizací zákona č. 266/1994 Sb. o dráhách, odpovědnost za objednávku vlaků zajišťujících dopravní obslužnost kraje na jednotlivé krajské úřady. Vlaky kategorie Os a Sp jsou tedy od roku 2005 plně financovány z krajských rozpočtů a jednotlivé krajské úřady s těmito finančními prostředky nakládají v samostatné působnosti a tudíž výše dotací, potažmo počet objednaných vlaků, je plně v kompetenci kraje.¹⁷ Výhodou je větší flexibilita pro rozvoj zmíněných IDS. Nadále však bylo počítáno s tím, že 1/3 nákladů na dotaci pro krajskou objednávku, bude doplácet sám dopravce ze zisků nákladní dopravy.

V roce 2008 nastává problém kvůli vyčlenění ČD Cargo, a.s. z ČD, a.s, jako dceřiné společnosti a zároveň přichází finanční krize. Stát si totiž zisky z ČD Cargo, a.s. nechal pro sebe, jelikož nebyl žádný právní závazek, aby z nich nadále platil podíl na dotování krajské železniční osobní dopravy. Problém byl nejprve řešen jednorázovou

¹⁵ POSPÍŠIL, Tomáš. *Úhrada „prokazatelné“ ztráty v železniční dopravě a její dopady na ekonomické jednání dopravce* [online]. [2008] [cit. 2012-03-25]. Dostupné z:

<http://railway.econ.muni.cz/publikovane-clanky/financni-analyzy/uhrada-%E2%80%9Eprokazateln%C3%A9-ztraty-v-zeleznicni-doprave-jeji-dopady-na>

¹⁶ ČESKÉ DRÁHY. *Historie Akciové společnosti České dráhy* [online]. [2010] [cit. 2012-03-25].

Dostupné z: <http://www.ceskedrahy.cz/skupina-cd/historie/-700>

¹⁷ POSPÍŠIL, Tomáš. *Úhrada „prokazatelné“ ztráty v železniční dopravě a její dopady na ekonomické jednání dopravce* [online]. [2008] [cit. 2012-03-25]. Dostupné z:

<http://railway.econ.muni.cz/publikovane-clanky/financni-analyzy/uhrada-%E2%80%9Eprokazateln%C3%A9-ztraty-v-zeleznicni-doprave-jeji-dopady-na>

dotací státu, následně je podepsáno memorandum mezi kraji a úřednickou vládou o 10 letech spolufinancování. Toto memorandum bylo v roce 2011 předmětem sporů o svou platnost, mezi kraji a státem.¹⁸

Z hlediska rozvoje infrastruktury a obnovy vozového parku je tempo po roce 2000 stále dynamičtější. V roce 2004 byl dokončen 1. + 2. koridor (s výjimkou vybraných odložených úseků) a v Praze zahájena výstavba tzv. Nového spojení (dokončeno 2010). Od roku 2005 byla zahájena výstavba 3. + 4. koridoru a mimo koridory dochází k dalším elektrifikacím. Vzhledem k růstu významu příměstské dopravy, se pro období 2011-2020 uvažuje s přeložkami a zrychlením i na nekoridorových příměstských tratích. Z hlediska vozového parku, dochází k významné obnově či modernizacím vozidel především v regionální dopravě.

2. České dráhy

Akciová společnost České dráhy vznikla 1. ledna 2003 na základě zákona 77/2002 Sb. jako jeden z nástupnických subjektů původní státní organizace České dráhy.¹⁹ Do roku 2003 se původní ČD zabývaly kromě provozování dopravy, také provozováním + modernizováním infrastruktury (dnes záležitost SŽDC) a řešením mimořádných okolností (dnes záležitost Drážní inspekce). 1. prosince 2007 se z ČD, a.s. vyčlenila dceřiná společnost ČD Cargo, a. s. zaměřená na nákladní dopravu. To způsobilo problém s financováním regionální (kraji objednávané) železniční dopravy – viz. předchozí kapitola.

České dráhy, a.s. jsou dominantním osobním dopravcem na české železnici, ve 100% vlastnictví státu. K datu 25.3.2012 se s výjimkou společnosti KŽC Doprava, s.r.o., která provozuje několik občasných „turistických spojů“, jedná o jediného osobního železničního dopravce, zapojeného do systému Pražské integrované dopravy PID.

¹⁸ ČTK. *Kraje zažalují vládu kvůli krácení dotací na železnici* [online]. 26.8.2011 [cit. 2012-03-25]. Dostupné z: <http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/kraje-zazaluji-vladu-kvuli-kraceni-dotaci-na-zeleznici-694482>

¹⁹ ČESKÉ DRÁHY. *Historie Akciové společnosti České dráhy* [online]. [2010] [cit. 2012-03-25]. Dostupné z: <http://www.ceskedrahy.cz/skupina-cd/historie/-700>

Velkým problémem ČD, a.s. je zastaralý vozový park. K 31.12.2010 podíl vozidel starších 20ti let činil 56% u vozidel hnacích (motorové vlaky, elektrické jednotky, lokomotivy) a 84% u vozidel tažených (přípojné vagóny). Průměrné stáří bylo kolem 25 let.²⁰

Situace na území hl. města Praha je výrazně lepší. U železničních linek v systému PID průměrné stáří vozidel rychle klesá – z 23,5 roku v 1. čtvrtletí 2010 na 18 let v 1. čtvrtletí 2011²¹. V Praze a okolí dochází v posledních 12 letech k velké obnově vozového parku elektrických jednotek a modernizacím motorových vlaků, což je důvodem tohoto zlepšení. Do systému PID jsou zapojeny převážně vlaky kategorií Os a Sp, které využívají tyto jednotky a motorové vlaky, nikoli staré vagony.

3. Správa železniční dopravní cesty (dále SŽDC)

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC) vznikla dne 1.1.2003 na základě zákona č. 77/2002 Sb, jako jeden z nástupnických subjektů původní státní organizace České dráhy.

SŽDC zajišťuje ve smyslu Zákona o dráhách provozování dráhy celostátní a drah regionálních ve vlastnictví státu, jejich provozuschopnost, modernizaci a rozvoj v rozsahu nezbytném pro zajištění dopravních potřeb státu a dopravní obslužnosti. SŽDC hospodaří s majetkem, který tvoří železniční dopravní cestu²².

SŽDC přiděluje zájemcům (dopravcům) o využití („jízdu po“) železniční infrastruktury („kolejích“) kapacitu železniční dopravní cesty a vybírá poplatek za její využití. Ten je stanoven podle toho, zda se jedná o dráhu evropského významu, celostátní či regionální, podle váhy soupravy vlaku a podle toho, o jaký typ vlaku se jedná (osobní x nákladní). V případě použití vozidel nezávislé trakce na

²⁰ ČESKÉ DRÁHY. *Výroční zpráva 2010* [online]. 29.4.2011 [cit. 2012-03-25]. Dostupné z:

http://www.ceskedrahy.cz/assets/pro-investory/financni-zpravy/vyrocnizpravy/vz-cd-2010_web.pdf

²¹ ROPID. *Standardy kvality* [online]. [2011] [cit. 2012-03-25]. Dostupné z: <http://www.ropid.cz/kvalita/>

²² SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY. *O nás* [online]. [2003] [cit. 2012-03-25]. Dostupné z: <http://www.szdc.cz/o-nas.html>

elektrifikovaných tratích, je pro vozidla s motory nesplňující aktuální emisní normu, účtována přírážka²³.

Financování činnosti SŽDC je závislé na dotacích od státu, jelikož příjmy z poplatků za používání železniční dopravní cesty nepostačují na pokrytí nákladů na její provoz, údržbu a další rozvoj.

4. Role státu, krajů a obcí v osobní železniční dopravě

4. 1. Role státu

Jak již bylo zmíněno, stát je prostřednictvím příslušného ministerstva (Ministerstvo dopravy) majitelem většiny železniční dopravní infrastruktury (privatizované či soukromě vybudované žel. infrastruktury je minimum) a dominantního železničního dopravce ČD, a.s.

Prostřednictvím SŽDC je vykonávána role hospodaření s majetkem, který tvoří dopravní cestu, prostřednictvím ČD je vykonávána role hospodaření s majetkem, který tvoří vozový park a objekty nádraží.

Existence obou složek je závislá na dotacích ze státního rozpočtu. Dále je součástí státu Státní fond dopravní infrastruktury (dále SFDI), prostřednictvím kterého jsou alokovány finanční prostředky pro investiční činnost SŽDC²⁴ (samotný provoz organizace hradí přímo Ministerstvo dopravy).

Stát má na starosti zákony související se železnicí. Jedná se především o v roce 1994 přijatý nový Zákon o dráhách, 266/1994 Sb. a jeho novelizace a zákon č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících.

Vzhledem ke členství ČR v EU se prostřednictvím SŽDC stát zavazuje k mezinárodním dohodám o modernizaci infrastruktury a čerpá finanční prostředky na projekty spolufinancované z EU (dnes především z programu OPD – Operační program

²³ SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY. *Ceny za použití železniční dopravní cesty ve vlastnictví České republiky a podmínky jejich uplatnění od 1.1.2012 do 31.12.2012* [online]. 9.12.2011 [cit. 2012-03-25]. Dostupné z: <http://provoz.szdc.cz/portal/ViewArticle.aspx?oid=608683>

²⁴ STÁTNÍ FOND DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY. *Základní informace* [online]. [2001] [cit. 2012-03-25]. Dostupné z: <http://www.sfdi.cz/CZ>

Doprava). Mezi tyto projekty byla v posledních 15ti letech řazena především výstavba koridorů, je ale možnost čerpat dotace i na výstavbu nových zastávek a modernizaci příměstských a jiných významných tratí²⁵. Na krajské úrovni je využíván Regionální operační program (dále ROP), ze kterého je od roku 2010 spolufinancována obnova vozidel v regionální dopravě²⁶.

4. 2. Objednávání dopravy

Veřejnou železniční dopravu v současné době (rok 2012) u dopravců objednávají stát, kraje a v některých případech i obce. Je sjednána v rámci tzv. závazku veřejné služby²⁷. Tato forma dopravy může být dotovaná.

Stát (prostřednictvím Ministerstva dopravy) objednává vlaky dálkové – Rychlíky (R) a některé vlaky z kategorií Expres (Ex), InterCity (IC) a EuroCity (EC).

Kraje si objednávají dopravu regionální: Osobní vlaky (Os) a Spěšné vlaky (Sp). V některých případech kraje spolufinancují spolu s Ministerstvem dopravy objednávku kategorie Rychlíky (R).

Do roku 2005 železniční dopravu objednával pouze stát. Od roku 2005 přenesla státní správa finanční prostředky, zákonem č. 243/2000 Sb. (o rozpočtovém určení výnosů některých daní územním samosprávným celkům a některým státním fondům, ve znění pozdějších předpisů) a novelizací zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, odpovědnost za objednávku vlaků zajišťujících dopravní obslužnost kraje na jednotlivé krajské úřady. Vlaky kategorie Os a Sp jsou tedy od roku 2005 plně financovány z krajských rozpočtů a jednotlivé krajské úřady s těmito finančními prostředky nakládají v samostatné působnosti a tudíž výše dotací, potažmo počet objednaných vlaků, je plně v

²⁵ OPERAČNÍ PROGRAM DOPRAVA. *Úvod* [online]. [2011] [cit. 2012-03-25]. Dostupné z: <http://www.opd.cz/cz/uvod>

²⁶ FONDY EVROPSKE UNIE. *Regionální operační programy* [online]. [2007] [cit. 2012-03-25]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/Programy-2007-2013/Regionalni-operacni-programy>

²⁷ Česká republika. 194/2010 Sb.: Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů. In: *SBÍRKA ZÁKONŮ ročník 2010*. 2010, částka 65. Dostupné z: <http://www.sagit.cz/pages/sbirkatxt.asp?cd=76&typ=r&zdroj=sb10194>

kompetenci kraje.²⁸ Tím je umožněna větší flexibilita pro objednání rozsahu dopravy podle potřeb kraje, soustředění na příměstskou železnici a rozvíjení integrovaných dopravních systémů, tzv. IDS.

Pro rok 2011 se dotace v železniční dopravě pohybovaly kolem 114 Kč/km u dopravy dálkové (objednané MD) a průměrně kolem 98 Kč/km u dopravy regionální (objednané kraji)²⁹. U regionální dopravy je ale nutné zohlednit, že od roku 2010 je spolufinancován částkou 2,649 mld. Kč z rozpočtu Ministerstva dopravy³⁰.

5. Příměstská a městská osobní železniční doprava

5. 1. Rozdělení

Příměstská železnice lze charakterizovat jako rychlá a kapacitní doprava z okolí větších měst (tzv. aglomerací) do jejich středu (či k přestupnímu terminálu na MHD), případně jako rychlá doprava z okrajových částí samotných měst do jejich středu. Jezdí v pravidelných a krátkých intervalech, tzv. taktu. V Praze obvykle 2x a více za hodinu. V jiných evropských městech lze nalézt intervaly kratší.

Městskou železnici nejčastěji rozumíme obdobu příměstské dopravy, která má více zastávek v centrálnějších oblastech města. Její existence má smysl, pokud v okolí těchto stanic mají cestující své cíle, či jsou významným přestupem na městskou hromadnou dopravu (dále MHD). Nevýhodou je zpomalení dopravy do centra aglomerací pro cestující ze vzdálenějších částí aglomerace.

²⁸ POSPÍŠIL, Tomáš. Úhrada „prokazatelné“ ztráty v železniční dopravě a její dopady na ekonomické jednání dopravce [online]. [2008] [cit. 2012-03-25]. Dostupné z:

<http://railway.econ.muni.cz/publikovane-clanky/financni-analyzy/uhrada-%E2%80%9Eprokazateln%C3%A9-ztraty-v-zeleznicni-doprave-jeji-dopady-na>

²⁹ Technická správa komunikací hl. m. Prahy - Úsek dopravního inženýrství (TSK-ÚDI). *Ročenka dopravy Praha 2010* [online]. Praha: SOFIPRIN Praha, 2011 [cit. 2012-03-29]. Dostupné z:

<http://www.tsk-praha.cz/rocenka/udi-rocenka-2010-cz.pdf>

+ sledování médií autorem práce

³⁰ MINISTERSTVO DOPRAVY. *Memorandum o zajištění stabilního financování dopravní obslužnosti veřejnou regionální železniční osobní dopravou* [online]. [2009] [cit. 2012-03-25]. Dostupné z:

<http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/BDFFD828-FA22-485F-B6C7-E262C87518C1/0/MemorandumKzajisteniDopravniObsluznosti.doc>

Princip městské železnice je podobný metru, ale je vedený na stávající železniční infrastruktuře. V Praze sice existují ryze městské linky (jsou tak i nazvané), ale počet jejich zastavení je shodný s linkami příměstskými. Městskou železnici v Praze v současnosti rozumíme železniční linku, která, se pohybuje výhradně na území Prahy nebo končí maximálně 1 stanicí za hranicemi města.

- Jelikož počet zastavení městských i příměstských železničních linek na území hl. města Prahy je shodný, budeme pro přehlednost v následujícím textu hovořit o příměstské železnici v obou případech.

V některých evropských městech je příměstská železniční doprava vedena odděleně od stávající železniční sítě a bývá nazývána pojmem S-Bahn, tzv. „esko“. Od 70. let jsou budovány městské železniční tunely (München, Stuttgart, Zürich, Paříž) a příměstská železnice se tak stává ve městě „expresním metrem“³¹.

V ČR příměstská železnice využívá stejnou síť jako ostatní železniční doprava. Toto řešení je levnější, ale umožňuje menší počet spojů, jelikož se vlaky příměstské železnice musí dělit o kapacitu železniční dopravní cesty (viz. kapitola SŽDC) s dálkovou osobní dopravou a nákladní dopravou³². Přesto je v Praze od konce roku 2007 používáno marketingové označení „eSko“ a linky příměstské dopravy očíslovány jako S1 – S41 (linek není 41 ale 17, číslování je vysvětleno na stránkách ROPIDu)³³.

Můžeme konstatovat, že pojem příměstská železnice je relativně volný. V ČR ním chápeme běžnou osobní železniční dopravu v okolí měst, vedenou na stávající infrastruktuře a pojem „eSko“ je užíván hlavně z marketingových důvodů. Výhodou je větší přehlednost a zvýraznění vyšší četnosti těchto spojů oproti jiným

³¹ LEJČAR, Ivan. *Příměstská železnice - páteř veřejné dopravy v aglomeracích*. 1. vyd. Praha: Centrum pro efektivní dopravu, 2010, 67 s. ISBN 978-80-254-8087-8 (BROŽ.).

³² formulováno vlastními slovy při inspiraci: LEJČAR, Ivan. *Příměstská železnice - páteř veřejné dopravy v aglomeracích*. 1. vyd. Praha: Centrum pro efektivní dopravu, 2010, 67 s. ISBN 978-80-254-8087-8 (BROŽ.).

³³ ROPID. *Historický přehled PID* [online]. [2012] [cit. 2012-03-25]. Dostupné z: http://www.ropid.cz/o-systemu/historicky-prehled-pid_s177x654.html

železničním linkám. Tím se zvyšuje atraktivita veřejné železniční dopravy vůči individuální automobilové dopravě.

5. 2. Důvody pro příměstskou železnici

Od 90. let v ČR, v důsledku změny životního stylu obyvatelstva a nových možností, dochází v ČR k enormnímu nárůstu provozu individuální automobilové dopravy. V okolí měst/aglomerací to souvisí s tzv. suburbanizací, tedy růstem oblastí na okrajích a za okrajem velkých měst. Lidé zde žijící, mají potřebu se přepravovat za prací do centrálních oblastí.³⁴

Důsledkem toho začal vzrůstat zájem o rychlou veřejnou dopravu, která by tyto obyvatele do centrálních oblastí měst dopravila, bez nutnosti řídit, hledat místo k zaparkování či čekat v dopravních zácpách.

Železnice, jakožto dopravní prostředek vhodný primárně k přepravě většího množství osob či věcí, zde nabízí velký potenciál, jelikož pozitivním dědictvím minulosti řady měst, je rozsáhlá železniční síť, která je schopná rychle tyto potencionální cestující do centrálních oblastí aglomerací. Zatímco celkový počet osob přepravených veřejnou železniční dopravou od roku 1995 do současnosti klesl, samotný počet osob přepravených příměstskou železniční dopravou roste. Je proto více než vhodné, aby se tento trend podtrhl rozvojem příměstské dopravy, tedy dostatečnou nabídkou spojů a zastávek, pohodlnými a kvalitními moderními vozidly, použitelnou cestovní rychlostí, dobrými přestupními vazbami a tarifním propojením s ostatními druhy veřejné dopravy (MHD, příměstské autobusy).

Ze strany státu pomohlo rozvoji příměstské železnice převedení objednávky regionálních vlaků na kraje v roce 2005. Ze strany krajů a měst napomáhá příměstské železnici vznik integrovaných dopravních systémů, tzv. IDS, propojující jednotlivé druhy veřejné dopravy (viz. kapitola o IDS níže).

5. 3. Základní principy řešení příměstské železnice,

³⁴ SÝKORA, Luděk a kolektiv. *Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky*. Praha : Ústav pro ekopolitiku, 2002. 191 s. [ISBN 80-901914-9-5](#)

konkurenceschopné kvalitou poskytovaných služeb individuální automobilové dopravě³⁵:

PRŮJEZDNÉ LINIE MĚSTKÝM CENTREM

- propojení protilehlých částí regionu mezi sebou skrz celoměstské centrum;
- propojení regionu s protilehlým koncem celoměstského centra;

PŘIMĚŘENÉ MNOŽSTVÍ ZASTÁVEK

- v městském centru hustě osazené;
- mimo městské centrum a v regionu dle potřeb uživatelů;

DOBŘE PŘESTUPNÍ VAZBY

- přestup na linie dálkové železniční dopravy, nejlépe na hlavním nádraží;
- vzájemný přestup mezi základními liniemi příměstské železnice, nejlépe v centru nebo na hlavním nádraží;

PROSTOROVÁ KOORDINACE S OSTATNÍ DOPRAVOU

- se systémem metra – oba systémy spolupracují a nekonkurují si;
- s kolejovou i nekolejovou veřejnou dopravou – přestupní stanice (terminály);
- s individuální automobilovou dopravou (IAD) – záchytná parkoviště P+R (Park and Ride) a cyklodopravou – parkoviště B+R (Bike nad Ride);

NAPOJENÍ LETIŠTĚ

- na městské centrum v rámci integrovaného systému veřejné dopravy;
- na hlavní nádraží pro přestup na dálkové vlaky.

³⁵ LEJČAR, Ivan. *Příměstská železnice - páteř veřejné dopravy v aglomeracích*. 1. vyd. Praha: Centrum pro efektivní dopravu, 2010, 67 s. ISBN 978-80-254-8087-8 (BROŽ.).

5. 4. Základní podmínky řešení příměstské železnice,

konkurenceschopné kvalitou poskytovaných služeb individuální automobilové dopravě³⁶:

PŘIMĚŘENÁ SEGREGACE TRATÍ

- ve městě je vysoce vhodné oddělení příměstské od dálkové a nákladní železniční dopravy formou vlastních kolejí (nevýhoda = vysoké náklady);
- mimo město je vhodné oddělení od koridorů dálkové dopravy;

POUŽÍVÁNÍ MODERNÍ TECHNOLOGIE

- tichá, komfortní, částečně nízkopodlažní vozidla, přizpůsobená pro cestující se zhoršenou schopností pohybu;
- kvalitní kolejiště, ošetřené proti hluku a vibracím;
- zabezpečovací zařízení umožňující provoz vlaků ve velmi krátkých intervalech (srovnatelné s metrem);

DOSTATEK FINANČNÍCH ZDROJŮ

- investice státu do železničních staveb minimálně ve stejné výši jako do silničních;
- podíl různých subjektů (např. hl.m. Prahy) na investicích do příměstské železnice.

6. Integrované dopravní systémy (IDS)

6. 1. Integrované dopravní systémy obecně

³⁶ LEJČAR, Ivan. *Příměstská železnice - páteř veřejné dopravy v aglomeracích*. 1. vyd. Praha: Centrum pro efektivní dopravu, 2010, 67 s. ISBN 978-80-254-8087-8 (BROŽ.).

Integrovaným dopravním systémem (dále IDS) je nazýváno využívání různých druhů prostředků veřejné dopravy (autobus, vlak, tramvaj, přívoz, metro atd.) k obsluze vymezeného území. V rámci tohoto území je umožněno využívat 1 jízdní doklad ve všech do systému zařazených dopravních prostředcích (vlastní jízdní doklady dopravců nemusí být vyloučeny – cestující může mít možnost volby – obvykle u železnice).

Z principu se dá za IDS považovat městská hromadná doprava, ale v praxi tím rozumíme systém, který zasahuje i do větší vzdálenosti od hranice města, nebo zahrnuje integraci více dopravních systémů - městskou hromadnou dopravu, příměstské autobusové linky a železniční dopravu (zde není důležité, zda je rozsahem systému pouze město, či zasahuje i mimo něj).

Z tarifního hlediska je tento systém vytvořen buď jako pásmový a nebo jako zónový. Cílem tarifu je, aby nabídl atraktivní cenovou nabídku pro „co největší množství“ potenciálních cestujících. Pásmový se využívá tam, kde převažují proudy do středu území (typicky Praha), zónový v oblastech, kde je více regionálních center a tedy i větší podíl mezizónové přepravy (typicky celokrajský IDS). Pásmový je z hlediska cestujícího jednodušší, ale není vhodný pro příliš rozsáhlé území³⁷.

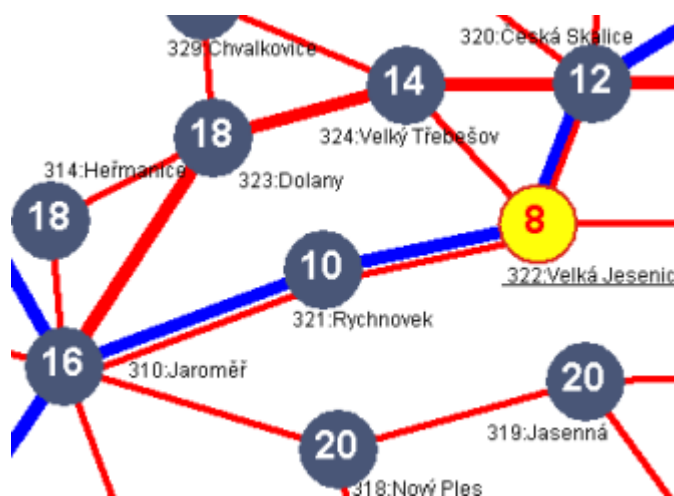
Obrázek č. 1 – Vzor pásmového IDS



Zdroj: www.ropid.cz

³⁷ MOJŽÍŠ, Vlastislav, Milan GRAJA a Pavel VANČURA. *Integrované dopravní systémy*. 1. vyd. Praha: Powerprint, 2008, 115 s. ISBN 978-80-904011-0-5 (BROŽ.).

Obrázek č. 2 – Vzor zónového IDS



Zdroj: www.oredo.cz

6. 2. Výhody IDS

Propojením jednotlivých druhů dopravy do jednoho systému, lze kromě zjednodušení cenového tarifu a zlevnění (cestující není finančně penalizován za jízdu oklikou, či není nucen si v případě přestupů kupovat u každého dopravce nový jízdní doklad), vytvořit návaznosti mezi jednotlivými druhy dopravy. V oblastech bez IDS dochází často k ujíždění přípojů, či k přestupům s nesmyslnými hodinovými čekacími dobami. IDS tak mají významný vliv, na zvýšení konkurenceschopnosti veřejné dopravy vůči IAD, jelikož ji dělají atraktivnější a jednodušší (typickým příkladem je pražský předplatní doklad Opencard, platný jak v MHD, tak ve vlacích). K oslovení uživatelů IAD napomáhají i záchytná parkoviště typu P+R (Park and Ride).

Další výhodou IDS je, že usnadňují zefektivnění ekonomiky provozu veřejné dopravy. Odstraní se souběhy autobusů a vlaků, méně vytižené spoje se nahradí menším vozidlem a je vytvářen systém páteřních linek a linek „je napájejících“. Také pomáhají vyvolat tlak na dopravce k obnově vozového parku, či v případě železniční dopravy tlak na stát, k investicím do zlepšení infrastruktury související s kolejemi.

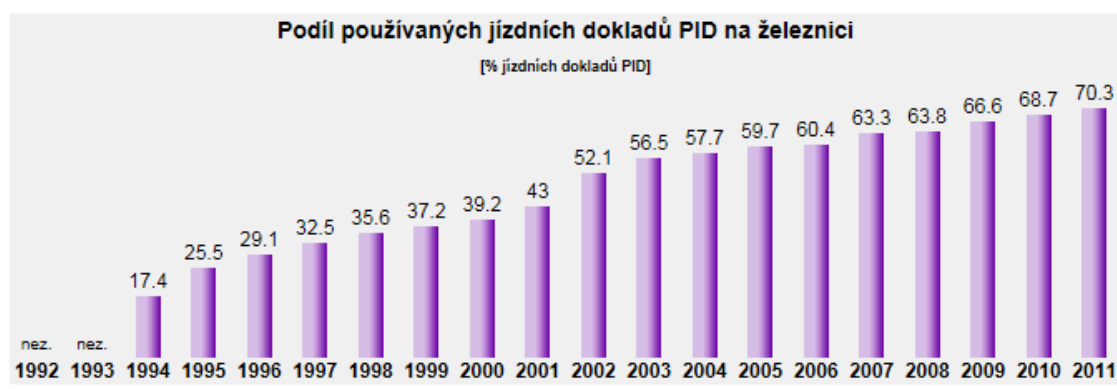
U železniční dopravy kompenzují IDS častou nevýhodu železnice, v podobě vedení tratí oklikou. I když je jízda vlakem díky rychlosti pro cestující časově vyhovující, činí v těchto situacích kilometrický tarif dominantního dopravce ČD využití

vlaků neatraktivním. Pásmový či zónový tarif IDS toto eliminuje – jednotnou cenu jak při užití vlaku, tak autobusu.

Do IDS jsou zařazeny nejčastěji vlaky kategorií Os (osobní) a Sp (spěšný). Vlaky kategorie R (rychlík) bývají zařazeny také, ale v omezeném rozsahu.

Železniční doprava je v IDS považována za páteřní, je snaha posílit její roli a vytěžit z potenciálu hlavně u příměstské dopravy. Např. v Praze a okolí vede možnost využívat společné jízdné jak ve vlacích, tak MHD, ke každoročnímu nárůstu počtu přepravených osob po železnici, ačkoli celorepublikově tento počet klesá. Vysoký zájem o používání ve vlacích stejného dokladu jako v MHD můžeme vidět v následujícím grafu:

Graf č. A – % podíl jízdních dokladů PID na železnici v Praze



Zdroj: www.ropid.cz

IDS jsou obvykle zřizovány kraji. V ČR začaly vznikat od 90. let minulého století, průkopníkem se stalo hlavní město Praha. Další IDS u nás vznikají až po roce 2000, usnadnilo to vytvoření krajů (2000) a převedení objednávání regionální železniční dopravy na kraje (2005).

6. 3. Pražská integrovaná doprava – PID

Pražská integrovaná doprava (dále PID) je oficiálním názvem IDS v Praze a přilehlých územích Středočeského kraje, jež mají rozhodující dopravní vztahy k hl. m. Praze. Za jeho fungování zodpovídá příspěvková organizace města – ROPID³⁸.

PID integruje do jednoho systému městskou hromadnou dopravu, železnici a příměstské autobusové linky. V následující tabulce můžeme vidět tzv. modal split (= dělbu přepravní práce) v Praze.

Tabulka č. 1 – Modal split v Praze

veřejná doprava	automobilová doprava	pěší doprava	cyklistická doprava	celkem
43 %	33 %	23 %	1 %	100 %

Zdroj: Ročenka dopravy Praha 2010

Hranici hlavního města překročí autobusy a vlaky zařazenými do PID v průměrném pracovním dnu cca 154 000 osob ve směru tam i zpět, přičemž železnice se na tomto počtu podílí 47 % a autobusy PID 53 %. Podíl železnice na samotném území hlavního města Prahy je 2,16 %³⁹.

PID využívá pásmový tarif, složený z 5 vnějších pásem a 4 vnitřních (Příloha č. 3, obrázek č. 1). Pro železnici je rozdělen na tzv. plnou a částečnou integraci. V plné lze používat jakýkoli jízdní doklad systému PID, v oblastech částečné integrace platí ve vlacích pouze předplatní jízdenky (např. nabitý měsíční kupon na Opencard). V samotné Praze jsou již všechny železniční stanice a zastávky v plné integraci.

6. 4. PID z hlediska železnice

³⁸ Text částečně převzat z: Technická správa komunikací hl. m. Prahy - Úsek dopravního inženýrství (TSK-ÚDI). *Ročenka dopravy Praha 2007* [online]. Praha: SOFIPRIN Praha, 2008 [cit. 2012-03-29]. Dostupné z: <http://www.tsk-praha.cz/rocenka/udi-rocenka-2007-cz.pdf>

³⁹ Technická správa komunikací hl. m. Prahy - Úsek dopravního inženýrství (TSK-ÚDI). *Ročenka dopravy Praha 2010* [online]. Praha: SOFIPRIN Praha, 2011 [cit. 2012-03-29]. Dostupné z: <http://www.tsk-praha.cz/rocenka/udi-rocenka-2010-cz.pdf>

Délka železničních tratí na území hl. m. Prahy je 160 km, železničních stanic a zastávek je 44⁴⁰. Do budoucna je plánováno zbudování mnoha nových zastávek/stanic (či modernizace současných) a dále modernizace některých tratí příměstské železnice. Pro vzdálenější horizont existují studie na zcela nové úseky městských tratí, v podobě městských železničních tunelů.⁴¹

Od konce roku 2007 jsou vlakové linky v PID nazývány marketingovým označením „S“ (Esko – Spojení pro město). Jde o symbol pro vlakové spoje příměstských a městských osobních vlaků, které jezdí převážně v taktovém provozu a zajišťují rychlé a pohodlné spojení Středočeského kraje s Prahou a také rychlé spojení v rámci Prahy.⁴² Celkem je 17 linek. Interval linek S se pohybuje mezi 15 – 60 minutami ve všední dny. V některých případech jezdí spoje i po 10 minutách a méně vytižené linky mají mimo dopravní špičku interval delší než 60 minut. Do budoucna je plánováno zavést nové linky a prodloužit/propojit některé ze stávajících. (více v kapitole č. 4 - Vlastní řešení)

S výjimkou společnosti KŽC Doprava, s.r.o., která provozuje několik občasných „turistických spojů“, jsou jediným do PID zapojeným osobním železničním dopravcem České dráhy, a.s.

Organizaci ROPID se poměrně úspěšně snaží vyvinout tlak na obnovu vozového parku ČD. Průměrné stáří vozidel ČD je kolem 25 let⁴³. U železničních linek v systému PID průměrné stáří vozidel rychle klesá – z 23,5 roku v 1. čtvrtletí 2010 na 18 let v 1. čtvrtletí 2011⁴⁴. V Praze a okolí dochází v posledních 12 letech k velké obnově vozového parku elektrických jednotek a modernizacím motorových vlaků, což je důvodem tohoto zlepšení. Do systému PID jsou zapojeny převážně vlaky kategorií Os a Sp, které využívají tyto jednotky a motorové vlaky, nikoli staré vagony.

⁴⁰ Technická správa komunikací hl. m. Prahy - Úsek dopravního inženýrství (TSK-ÚDI). *Ročenka dopravy Praha 2010* [online]. Praha: SOFIPRIN Praha, 2011[cit. 2012-03-29]. Dostupné z: <http://www.tsk-praha.cz/rocenka/udi-rocenka-2010-cz.pdf>

⁴¹ LEJČAR, Ivan. *Příměstská železnice - páteř veřejné dopravy v aglomeracích*. 1. vyd. Praha: Centrum pro efektivní dopravu, 2010, 67 s. ISBN 978-80-254-8087-8 (BROŽ.).

⁴² Technická správa komunikací hl. m. Prahy - Úsek dopravního inženýrství (TSK-ÚDI). *Ročenka dopravy Praha 2010* [online]. Praha: SOFIPRIN Praha, 2011[cit. 2012-03-29]. Dostupné z: <http://www.tsk-praha.cz/rocenka/udi-rocenka-2010-cz.pdf>

⁴³ ČESKÉ DRÁHY. *Výroční zpráva 2010* [online]. 29.4.2011 [cit. 2012-03-25]. Dostupné z: http://www.ceskedrahy.cz/assets/pro-investory/financni-zpravy/vyrocni-zpravy/vz-cd-2010_web.pdf

⁴⁴ ROPID. *Standardy kvality* [online]. [2011] [cit. 2012-03-25]. Dostupné z: <http://www.ropid.cz/kvalita/>

PIDu se daří dobře využít potenciál rozsáhlé pražské železniční sítě k rozvíjení příměstské dopravy. Vyhýbá se nutnosti škrtnat spoje kvůli nedostatku financí, naopak spoje každým rokem přidává a snaží se o postupné zavádění nových železničních linek či propojení některých ze současných. Výsledkem je, že zatímco celkový počet osob přepravených veřejnou železniční dopravou od roku 1995 do současnosti klesl, samotný počet osob přepravených pražskou příměstskou železniční dopravou roste.

IV. VLASTNÍ ŘEŠENÍ

1. Charakteristika tratě č. 221

Elektrifikovaná (stejnoseměrným proudem) 2 kolejná železniční trať č. 221 s délkou 49km, je součástí tratě č. 220, která je zařazena do systému Panevropských koridorů. Trať č. 220 je součástí tzv. 4. tranzitního koridoru v trase Praha – Benešov u Prahy – Tábor - Veselí n. Lužnicí – České Budějovice – Horní Dvořiště – (Rakousko). Trať 221 je zároveň součástí Železničního uzlu Praha, jelikož přibližně 19km z celkových 49km leží na území hl. města Prahy.⁴⁵ Trať je zařazena do systému PID a má velký význam v příměstské dopravě. Vede vysoce urbanizovaným územím v okolí Prahy a rychle napojuje na centrum Prahy i některé její okrajové části (např. jízdní doba 20 min na hlavní nádraží z čtvrtě Uhřetěves).

S průměrnou hodnotou 16 940 (+ 30%⁴⁶) přepravených osob v pracovní den, je 3. nejvyužívanější linkou pražské příměstské železnice.⁴⁷ Ve volných dnech nabývá trať i rekreační charakter, jelikož jižní část mimopražského úseku je trasována turisticky atraktivními oblastmi.

Od roku 2005 je 4. koridor rekonstruován formou optimalizace (označení pro modernizování tratě bez budování nákladných přeložek), díky čemuž došlo i na optimalizaci části tratě 221, v úseku „Praha Hostivař (nezahrnuto do stavby) – Benešov u Prahy (včetně)“. Optimalizace tohoto úseku, dlouhého 30km, byla dokončena v roce 2010. Došlo ke zkvalitnění jízdních vlastností tratě (díky použití moderních technologií), zkrácení jízdní doby vlaků (zvýšením traťových rychlostí), zřízení zvýšených bezbariérových nástupišť + podchodů v každé stanici a zastávce, nový

⁴⁵ Zdroj dat: Železniční jízdní řád 2011/2012

⁴⁶ Ročenky dopravy Prahy uvádějí pouze údaj o počtu cestujících na jízdní doklady PID, dalších 30% cestujících jezdí na jízdní doklady ČD.

⁴⁷ Technická správa komunikací hl. m. Prahy - Úsek dopravního inženýrství (TSK-ÚDI). *Ročenka dopravy Praha 2010* [online]. Praha: SOFIPRIN Praha, 2011[cit. 2012-03-29]. Dostupné z: <http://www.tsk-praha.cz/rocenka/udi-rocenka-2010-cz.pdf>

informační systém pro cestující a vybudování „nezbytných“ protihlukových stěn, vyžadovaných přísnými českými hlukovými normami.

Od dokončení rekonstrukce po stanici Strančice (2008), je na trati navyšován počet vlaků. V pražském úseku dnes jezdí ve špičkách pracovních dní vlaky v taktu 15 minut (přesněji se střídá 20-15-15-10 – vysvětlení je dále v textu).

Po trati je v současnosti vedena linka S9. Část spojů jezdí v úseku „Benešov u Prahy – Praha, hl. nádraží – Praha, Horní Počernice“, zbytek ve zkráceném úseku „Strančice - Praha, hl. nádraží – Praha, Vysočany“. Jedná se tedy o linku, která nekončí na hlavním nádraží a kromě radiálního významu (dopravit lidi do centra města), propojuje mezi sebou i vzdálenější městské části. Všechny spoje jsou vedené částečně nízkopodlažními vozidly.

Dále jsou po trati vedeny rychlíky z Prahy do Českých Budějovic, objednané Ministerstvem dopravy. Právě kvůli nim není bez realizování optimalizace úseku „Praha Hostivař (včetně) – Praha hl. n.“, možné zavést u osobních vlaků pravidelný takt, či interval kratší než 15 minut.

Co bude součástí optimalizace, její výhody a nevýhody a postoj současných cestujících k této stavbě, řeší další kapitoly.

2. Charakteristika traťového úseku „Praha hl. n. – Praha Hostivař“

Tento počáteční úsek tratě 221 o délce 10km, vede z výchozí stanice Praha hl. n. po 4 kolejné trati do stanice Praha Vršovice. Z ní pokračuje po 2 kolejné trati přes zastávku Praha Strašnice do stanice Praha Hostivař.

Obrázek č. 3 – Mapa současné podoby úseku „Praha hl. n. – Praha Hostivař“



Zdroj mapového podkladu: www.mapy.cz

Z důvodu vyšší finanční náročnosti zatím nebyl tento úsek optimalizován (průměrná cena za optimalizaci je kolem 5 mld./20km, zde je odhadováno 9 mld./10km⁴⁸). Příčinnou výrazně vyšších finančních nákladů je, že tato stavba obnáší změnu trasování části tratě 221 a výstavbu 1 nové zastávky a 1 nového nádraží.

Hlavní nevýhodou současného stavu je nedostačující dopravní propustnost (= počet vlaků, které mohou úsekem projet za 1h). Optimalizací dojde k prodloužení 4-kolejného úseku ze žst. Praha Vršovice do nově vzniklé žst. Praha Zahradní Město. Vzniklá „4-kolejka“ umožní oddělit vedení příměstské od dálkové a nákladní dopravy. Pak lze zavést u osobních vlaků pravidelný takt, či interval kratší než 15 minut. Do budoucna jsou zde uvažovány i 2 nové železniční linky.

3. Popis projektu “Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl.n.”

⁴⁸ Zdroj dat: www.szdc.cz

3. 1. Projekt obecně

Stavba “Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl.n.“ je jednou ze souboru staveb v železničním uzlu Praha a základně propojuje IV. tranzitní železniční koridor (dále TŽK) s uzlem Praha. Účelem stavby je uvedení železniční trati a souvisejících staveb a zařízení do technického stavu odpovídajícímu evropským parametrům a standardům, aby bylo zajištěno dostatečně kapacitní napojení IV. TŽK na uzel Praha a umožněno posílení role příměstské dopravy.⁴⁹

Navržené kolejové úpravy umožňují v téměř celém úseku zvýšit traťovou rychlost v rozmezí 80 – 120 km/h pro klasické soupravy. Dnešní rychlost se pohybuje v rozmezí od 70 do 90 km/h.⁵⁰

V rámci nového vedení trasy je navrženo opuštění stávající trati přes zastávku Praha Strašnice a nově je trať navržena opuštěnou lokalitou bývalého seřadovacího nádraží Praha Vršovice. Dojde tím ke zkrácení tratě o přibližně 200m (vyznačeno modře na mapě níže). Součástí stavby je vybudování nové železniční stanice Praha Zahradní Město, nové zastávky Praha Eden a rekonstrukce stávajících železničních stanic Praha Hostivař a Praha Vršovice.⁵¹ Žst. Praha hl. n. již byla rekonstruována v rámci jiných projektů. Úsek Praha hl. n. – Praha Zahradní Město bude 4-kolejný.

Obrázek č. 4 – Mapa navrhované podoby úseku „Praha hl. n. – Praha Hostivař“

⁴⁹ SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY. *Studie modernizace trati v úseku Hostivař - železniční stanice Praha hlavní nádraží a modernizace západní části železniční stanice Praha hlavní nádraží - přípravná dokumentace a zpracování dokumentace* [online]. [2007] [cit. 2012-03-25]. Dostupné z: http://www.szdc.cz/modernizace-drahy/prehled-staveb/program-ten-t/hostivar-pha_specifikace.html

⁵⁰ INFORMAČNÍ SYSTÉM EIA. *Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař - Praha hl.n., II. část - Praha Hostivař - Praha hl.n.* [online]. 07.08.2008 [cit. 2012-03-25]. Dostupné z: http://tomcat.cenia.cz/eia/detail.jsp?view=eia_cr&id=PHA571

⁵¹ SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY. *Studie modernizace trati v úseku Hostivař - železniční stanice Praha hlavní nádraží a modernizace západní části železniční stanice Praha hlavní nádraží - přípravná dokumentace a zpracování dokumentace* [online]. [2007] [cit. 2012-03-25]. Dostupné z: http://www.szdc.cz/modernizace-drahy/prehled-staveb/program-ten-t/hostivar-pha_specifikace.html



Zdroj mapového podkladu: www.mapy.cz

Z technických důvodů je projekt rozdělen na 2 etapy. V první etapě dojde pouze k celkové rekonstrukci žst. Praha Hostivař. Zbytek staveb je součástí 2. etapy. Pro potřeby této práce není nutné mezi etapami rozlišovat.

Investorem stavby je SŽDC, státní organizace. Realizace projektu bude financována ze Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI) a dotačního programu EU – Operačního programu Doprava (OPD). Projektantem stavby je SUDOP Praha a.s. Časové období realizace projektu je nyní odhadováno na roky 2014 – 2018 či 2016 – 2020.⁵²

3. 2. Porovnání současného stavu stanic a zastávek s navrhovaným

Praha Hlavní nádraží

Žst. Praha Hlavní nádraží byla částečně modernizována v nedávné minulosti (2006 - 2010). Došlo na rekonstrukce kolejiště, nástupišť a odbavovací haly Hlavního nádraží, rozšířily se prostory obchodní vybavenosti pro cestující a zkvalitnily podmínky pro osoby se sníženou pohyblivostí. V příštích letech se plánuje ještě rekonstrukce

⁵² poznatek autora práce – sledováním vývoje dopravních koncepcí Ministerstva dopravy

původní Fantovy budovy, zastřešení nástupišť 1-4 a přednádražního prostoru (Vrchlického sadů).⁵³

Jedná se o nejvytíženější železniční stanici v ČR – v roce 2010 obrat 22 006 000 cestujících ročně⁵⁴. Oproti roku 2009 došlo k rozšíření počtu spojů příměstských linek a obrat cestujících na Hlavním nádraží stoupl o zhruba 20 %.⁵⁵

Z hlediska příměstské dopravy jde o 2. nejvytíženější nádraží v Praze – denní obrat cestujících z vlaků příměstských linek „S“ byl 22 807 osob v roce 2010.⁵⁶ Oproti roku 2008 = 17 925 cestujících, došlo k nárůstu o 27%.⁵⁷

Železniční stanice Praha hl. n. je hlavním cílem cestujících z tratě 221 (linka S9) z následujících důvodů:

- přestup na další příměstské železniční linky S (S3, S7, S8, S80)
- přestup na dálkové železniční linky
- přestup na autobusovou linku k letišti Airport Express
- přestup na MHD
 - linka metra C dostupná přímo v žel. stanici
 - linka metra A dostupná v pěším dosahu (700m) či ujetím 1 zastávky linkou C
 - linka metra B dostupná ujetím 1 zastávky linkou C
 - linky tramvajové sítě dostupné v pěším dosahu 430m resp. 560m (zastávky „Hlavní nádraží“ a „Jindřišská“)
 - noční autobusové linky dostupné přímo nad budovou stanice na tzv. „pražské magistrále“
- autobusové nádraží Florenc (dostupné ujetím 1 zastávky linkou metra C)
- v pěším dosahu lze nalézt tyto často vyhledávané cíle:

⁵³ Technická správa komunikací hl. m. Prahy - Úsek dopravního inženýrství (TSK-ÚDI). *Ročenka dopravy Praha 2010* [online]. Praha: SOFIPRIN Praha, 2011[cit. 2012-03-29]. Dostupné z: <http://www.tsk-praha.cz/ročenka/udi-ročenka-2010-cz.pdf>

⁵⁴ Zdroj dat: Ročenka dopravy Prahy 2010

⁵⁵ Zdroj dat: Ročenka dopravy Prahy 2009

⁵⁶ Zdroj dat: prezentační materiál organizace ROPID nazvaný "Evropský týden mobility 2010 - Statistika"

⁵⁷ Zdroj dat: prezentační materiál organizace ROPID nazvaný "Evropský týden mobility 2008 - Statistika"

- Masarykovo nádraží (830m) – přestup na další příměstské a dálkové železniční linky
- Národní muzeum
- historická a komerční zóna Václavské náměstí
- začátek historického jádra hl. města Prahy
- některé z budov Vysoké školy ekonomické (VŠE)
- obchodní vybavenost v samotné žst. Praha hl. n. (knihkupectví, restaurace, obchody s oblečením, lékárna, supermarket atd.)
- informační středisko pro služby dominantního železničního dopravce ČD

Mezi nedostatky železniční stanice Praha hl. n. patří:

- neideální stav přednádražního prostoru – parku Vrchlického sady, kde se často vyskytují bezdomovci a narkomani
- zatím nerekonstruovaná původní Fantova budova
- chybějící přístupová cesta směrem k VŠE a na Žižkov – žst. Praha hl. n. tak rozděluje město a je hůře dostupná z těchto částí Prahy

Praha Vršovice

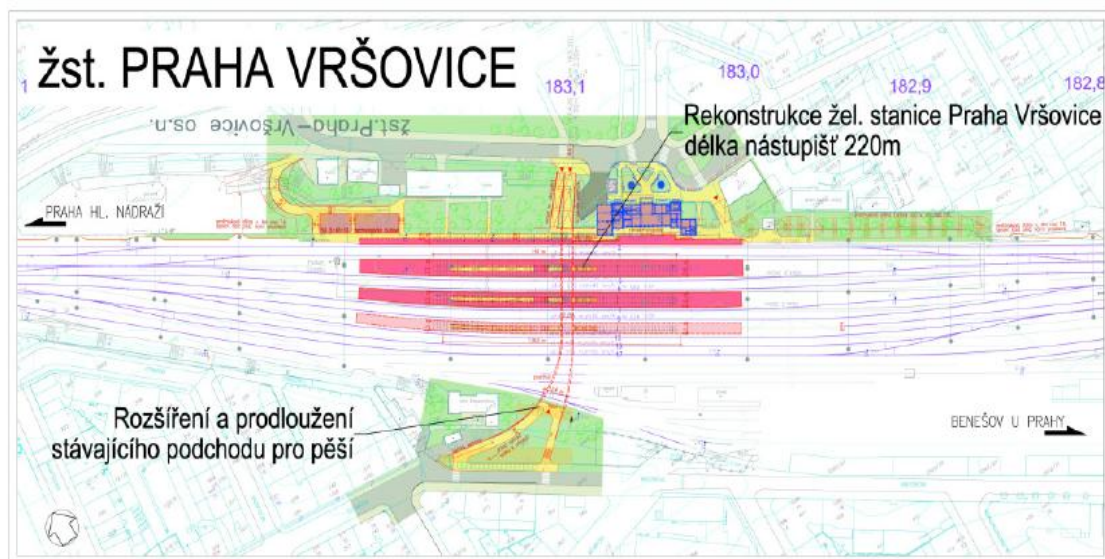
Žst. Praha Vršovice je druhou nejvyužívanější stanicí na popisovaném úseku tratě 221. Nachází se na rozhraní čtvrtí Vršovice a Nusle. Ve stanici funguje prodej jízdenek dopravce ČD. Během let 2007 – 2008 prošla nádražní budova rekonstrukcí, při níž byla odstraněna přístavba ze 70. let.

Stanice umožňuje mimoúrovňový přístup na nástupiště podchodem, nicméně sama o sobě tvoří bariéru mezi Vršovicemi a Nuslemi, jelikož současný podchod slouží pouze Vršovickým, do Nuslí nepokračuje. Vzdálenost z tramvajové zastávky v Nuslích – Náměstí Bratří Synků, je tak namísto 470m (při existenci podchodu) dlouhá nevhodných 870m.

Stanice Vršovice bude rekonstruována ve stávající poloze, vazba s městskou zástavbou bude doplněna propojením podchodu do Bartoškovy ulice v Nuslích směrem k náměstí Bratří Synků a přímým napojením do parku směrem k tramvaji na Vršovické

ulici. Dnešní přístup k nástupištím tak bude sloužit po rekonstrukci také jako průchod z Nuslí do Vršovic, tedy k propojení MČ Praha 4 a Praha 10 a vytvoření budoucí přestupní vazby na metro D na nám. Bratří Synků.⁵⁸

Obrázek č. 5 – Nová podoba žst. Praha Vršovice



Zdroj: sešitová brožura Výstava „Rozvoj osobní kolejové dopravy v Praze 10“

Vytížení stanice je 1 369 000 cestujících/rok (2010).⁵⁹ Ve stanici stávají kromě příměstských linek S i rychlíková linka do Českých Budějovic a končí zde rychlíková linka z Trutnova (Tanvaldu).

O víkendech zde mnoho lidí nastupuje do vlaků turistického charakteru „Posázavský pacifik“, jelikož se zde odbočuje trať č. 210 (linky S8 a S80). Do budoucna je plánována i nová, ryze městská linka, která by nádraží Praha Vršovice propojila s nádražím Praha Smíchov (směrem na západ) a s nádražím Praha Běchovice (směrem na východ).⁶⁰

⁵⁸ SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY. *Studie modernizace trati v úseku Hostivař - železniční stanice Praha hlavní nádraží a modernizace západní části železniční stanice Praha hlavní nádraží - přípravná dokumentace a zpracování dokumentace* [online]. [2007] [cit. 2012-03-25]. Dostupné z: http://www.szdc.cz/modernizace-drahy/prehled-staveb/program-ten-t/hostivar-pha_specifikace.html

⁵⁹ Zdroj dat: Ročenka dopravy Prahy 2010

⁶⁰ Zdroj: sešitová brožura Výstava „Rozvoj osobní kolejové dopravy v Praze 10“

Z hlediska příměstských linek „S“ má žst. Praha Vršovice obrat 3 666 cestujících/den (2010).⁶¹ Nárůst oproti roku 2008 činil 11% (obrat 3 300 cestujících).⁶²

Ve stanici Praha Vršovice a jejím okolí jsou tyto možnosti:

- přestup na další příměstské železniční linky S (S3, S8, S80)
- přestup na dálkové železniční linky
- přestup na MHD
 - linky tramvajové sítě dostupné v pěším dosahu 150m (zastávka „Nádraží Vršovice“)
 - autobusovou linku č. 193 přímo před nádražím
 - autobusové linky dostupné v pěším dosahu 360m v zast. „Ukrajinská“
- další místní cíle či občanská vybavenost v oblasti (školy, sportoviště, parky atd.)

Praha Eden

Nová zastávka Praha Eden nahradí rušenou zastávku Praha Strašnice, která leží na úseku trati, který bude v rámci optimalizace opuštěn (více v části o zastávce Praha Strašnice).

Je navržena v lokalitě ul. U Vršovického hřbitova v blízkosti nákupního centra Eden za novým (2008) fotbalovým stadionem Slávie. V sousedství podjezdu ulice U Vršovického hřbitova vznikne nový široký podchod pro pěší, zajišťující přístup na trojici nástupišť, a průchod směrem k lokalitě Sedmidomků.

Blízká zastávka autobusů nabízí spojení s Florou a Želivského jedním směrem, se Spořilovem a Jižním Městem směrem druhým.⁶³

V této zastávce nebude možnost zakoupení jízdenek dopravce ČD (jízdenku si cestující, který nevyužije jízdné systému PID, zakoupí u průvodčího ve vlaku).

⁶¹ Zdroj dat: prezentační materiál organizace ROPID nazvaný "Evropský týden mobility 2010 - Statistika"

⁶² Zdroj dat: prezentační materiál organizace ROPID nazvaný "Evropský týden mobility 2008 - Statistika"

⁶³ Citováno z: sešitová brožura Výstava „Rozvoj osobní kolejové dopravy v Praze 10“

Budou zde zastavovat pouze vlaky příměstských linek (S9 + linka „Praha Běchovice – Praha Smíchovské nádraží“ zmíněná v části o žst. Praha Vršovice).

Studie o obratu cestujících v této zastávce zatím nejsou veřejnosti k dispozici, proto v této práci tato informace chybí.

Obrázek č. 6 – Nová železniční zastávka Praha Eden



Zdroj: sešitová brožura Výstava „Rozvoj osobní kolejové dopravy v Praze 10“

V zastávce Praha Eden a jejím okolí bude možné:

- přestup na MHD
 - linky tramvajové sítě dostupné v pěším dosahu 460m (zastávka „Slavia“)
 - autobusové linky dostupné v pěším dosahu 280m (zastávka „Slavia“)
- Fakultní nemocnice Královské Vinohrady (dostupná ujetím 1 zastávky autobusovými linkami)
- v pěším dosahu lze nalézt tyto často vyhledávané cíle:
 - fotbalový stadion Slavia

- sportovní plochy Slavia (plavecký bazén, tenisové kurty, zimní stadion atd.)
- nákupní centrum Eden
- sídlo Ministerstva životního prostředí
- další místní cíle či občanská vybavenost v oblasti (školy, parky, hřbitov, soud atd.)

Praha Strašnice

Jedná se o zastávku poblíž ulice Průběžná v místní části Strašnice. Tato zastávka bude zrušena, jelikož trať č. 221 je nově navržena opuštěnou lokalitou bývalého seřadovacího nádraží Praha Vršovice. Dojde tím ke zkrácení tratě o přibližně 200m. Do budoucna je uvažováno využít opuštěnou část tělesa trati jako cyklostezku.

Hlavní význam zastávky je v přestupu na MHD. Tramvajové a autobusové linky jsou v dosahu 200m pěší chůze, metro A je v dosahu 720m či ujetím 2 zastávek tramvají/1 zastávky autobusem. Žádné další významné cíle v okolí této zastávky v pěším dosahu nejsou.

Obrat v zastávce je 1 776 cestujících/den (2010).⁶⁴ Nárůst oproti roku 2008 činil 18% (obrat 1 507 cestujících).⁶⁵

Místní obyvatelé zastávku využívají minimálně a pokud, tak z 85% pouze k rekreačním cestám ven z Prahy.⁶⁶ Většinu cestujících v této zastávce tvoří lidé přestupující na MHD.

Zastávka umožňuje mimoúrovňový přístup na nástupiště nadchodem a není v ní možnost zakoupení jízdenek dopravce ČD (jízdenku si cestující, který nevyužije jízdné systému PID, zakoupí u průvodčího ve vlaku).

Zastavují zde pouze vlaky příměstské linky S9.

Praha Zahradní Město

⁶⁴ Zdroj dat: prezentační materiál organizace ROPID nazvaný "Evropský týden mobility 2010 - Statistika"

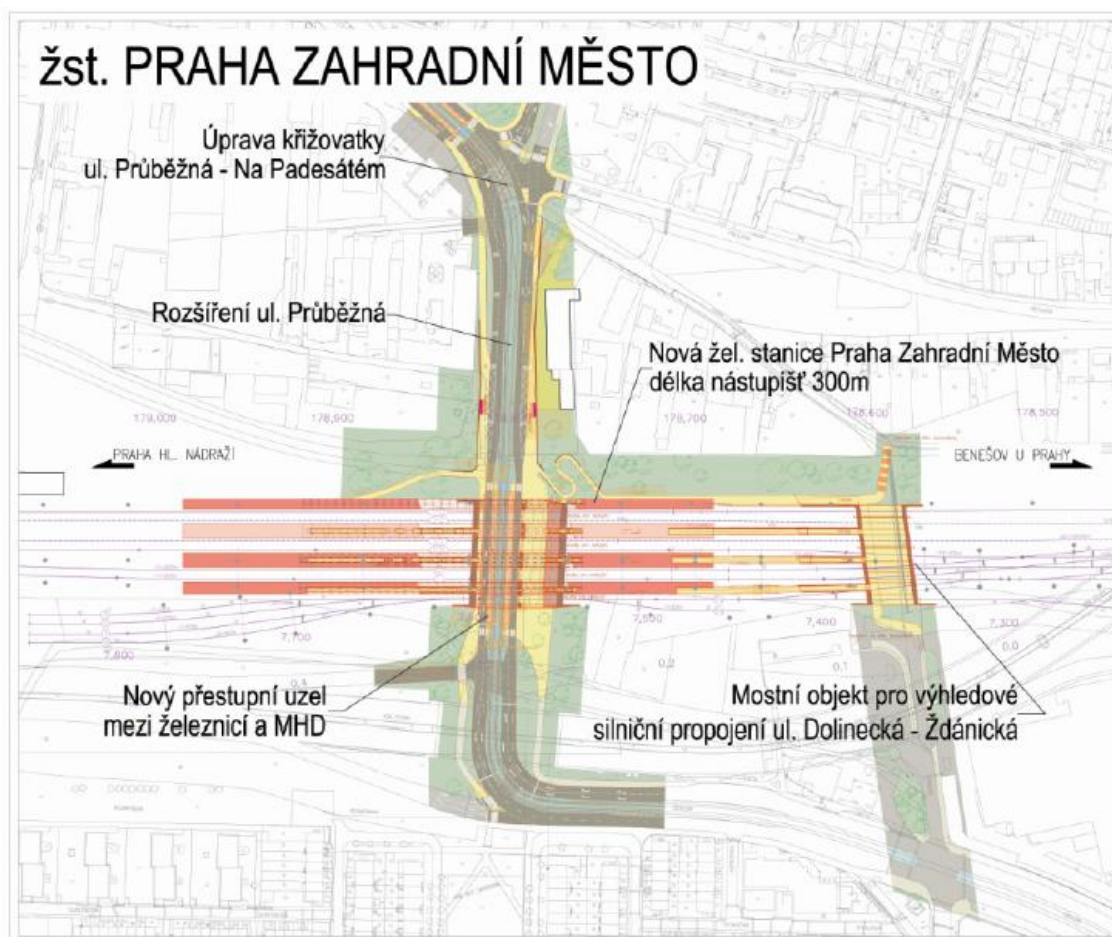
⁶⁵ Zdroj dat: prezentační materiál organizace ROPID nazvaný "Evropský týden mobility 2008 - Statistika"

⁶⁶ Zdroj: prezentační materiál organizace ROPID nazvaný "Evropský týden mobility 2008 - Statistika"

Železniční stanice Praha Zahradní Město bude zcela nově koncipovaný terminál v křížení železnice s propojením ulic Průběžné a Švehlovy.

V podjezdu, v uliční úrovni, zůstane průjezd aut, doplněný zastávkami tramvají z Hostivaře, Strašnic a Vršovic a zastávkami autobusů z Jižního Města, Košíku, Zahradního Města a Skalky. Nad nimi na mostech budou situována železniční nástupiště s přímým přístupem ke schodišti a výtahy do podjezdu k zastávkám městské dopravy. V podchodu budou také prostory pro odbavení cestujících, pro čekání nebo pro rychlé nákupy. Další služby a vybavenost mohou vyrůst v těsném sousedství nového uzlu, kde jsou dnes zanedbané a nevhodně využívané plochy.⁶⁷

Obrázek č. 7 – Nová železniční stanice Praha Zahradní Město



Zdroj: sešitová brožura Výstava „Rozvoj osobní kolejové dopravy v Praze 10“

⁶⁷ Citováno z: sešitová brožura Výstava „Rozvoj osobní kolejové dopravy v Praze 10“

Přestup na MHD bude hlavním významem tohoto nového nádraží – umožní jedinečně krátkou přestupní cestu (< 100m) a nabídne rozvoz linkami MHD v mnoha směrech (vyjmenováno výše). Z hlediska zrušení zastávky Praha Strašnice bude žst. Praha Zahradní Město sloužit jako náhrada přestupu na linku metra A. Ta zůstává dostupná v pěším dosahu 720m či ujetím 1 zastávky autobusem. Jiné významné cíle v okolí nádraží v pěším dosahu nejsou.

U tohoto nádraží lze kromě funkce přestupu na MHD předpokládat i zájem o rychlou dopravu směrem do centra Prahy (potencionální cíle cestujících vyjmenovány výše). V okolí nádraží do 600m (představme si kružnici) je poměrně silná zástavba a část této oblasti je napojena na centrum pouze tramvajovými linkami. Jízdní doba vlaku do Prahy hl. n. bude pouze 10 minut, zatímco jízda prostředky MHD trvá 22-25 minut a může být ovlivněna dopravní situací ve městě. Z žst. Praha hl. n. je sice delší docházková vzdálenost do centra než od MHD, nicméně pro cestující, kteří například chtějí využít metro C, bude vlak nabízet bezkonkurenčně nejrychlejší řešení, jak se k němu ze Zahradního města dostat. Spolu s intervalem 10-15 minut se tak vlak stane plnohodnotnou součástí místní dopravní obslužnosti.

Ve stanici Praha Zahradní Město budou zastavovat rychlíky z Českých Budějovic (Tábora a Benešova u Prahy) a vlaky příměstské linky S9. Do budoucna je plánována zmíněná nová linka „Praha Běchovice – Praha Smíchovské nádraží“ a také je v úvaze linka „Praha Vysočany – Praha Libeň – Praha Malešice – Praha Zahradní Město – Praha Kačerov – Praha Braník – Praha Radotín“.⁶⁸

Studie o obratu cestujících v této stanici zatím nejsou veřejnosti k dispozici, proto v této práci tato informace chybí.

Praha Hostivař

V rámci stavby se předpokládá celková rekonstrukce železniční stanice Praha Hostivař. Je navržena nová konfigurace kolejiště pro umožnění umístění nových ostrovních nástupišť. Pro bezpečný přístup cestujících na nástupiště je ve střední části stanice navržen podchod (v současnosti je nutné přecházet koleje – jediná taková situace

⁶⁸ Zdroj: sešitová brožura Výstava „Rozvoj osobní kolejové dopravy v Praze 10“

na popisovaném úseku), který je navržen pod celým kolejištěm až do ulice „U pekáren“.⁶⁹

Hlavní významy nádraží Praha Hostivař jsou přestup na MHD a rychlá doprava do centra Prahy z okolní obytné zástavby. Poblíž je také rozsáhlá průmyslová zóna, proto je pro některé cestující tato stanice cílovou.

Přestup MHD nabízí tyto směry:

- linky tramvajové sítě (dostupné v pěším dosahu 230m) ve směru Vršovice/Strašnice a dále do centra
- autobusové linky (dostupné v pěším dosahu 230m) ve směrech Horní Měcholupy/Jižní Město/Černý Most a dalších

Zastavují zde jen vlaky příměstských linek. Ve všední dny pouze linka S9, o víkendech je možnost přestupu na linku S41 ve směru Praha Libeň, Praha Holešovice a Roztoky u Prahy.⁷⁰ Ve všedních dnech končí linka S41 ve stanici Praha Libeň, jelikož ve stanici Praha Hostivař není bez její rekonstrukce dostatečná kapacita pro další zastavující vlaky (o víkendech jezdí méně vlaků na lince S9, proto kapacita je).

Obrat ve stanici je 1 660 cestujících/den (2010).⁷¹ Nárůst oproti roku 2008 činil 30,5% (obrat 1 271 cestujících).⁷²

Ve stanici funguje prodej jízdenek dopravce ČD.

3. 3. Shrnutí

Realizací projektu „Praha hl. n. – Praha Hostivař“ dojde k řadě změn v oblasti stanic a zastávek. 2 nádraží budou rekonstruována ve stávající poloze, 1 zastávka zrušena a místo ní postavena 1 nová zastávka a 1 nové nádraží. Trať bude zkrácena o

⁶⁹ SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY. *Studie modernizace trati v úseku Hostivař - železniční stanice Praha hlavní nádraží a modernizace západní části železniční stanice Praha hlavní nádraží - přípravná dokumentace a zpracování dokumentace* [online]. [2007] [cit. 2012-03-25]. Dostupné z: http://www.szdc.cz/modernizace-drahy/prehled-staveb/program-ten-t/hostivar-pha_specifikace.html

⁷⁰ Zdroj: sešitová brožura Výstava „Rozvoj osobní kolejové dopravy v Praze 10“

⁷¹ Zdroj: prezentační materiál organizace ROPID nazvaný "Evropský týden mobility 2010 - Statistika"

⁷² Zdroj: prezentační materiál organizace ROPID nazvaný "Evropský týden mobility 2008 - Statistika"

cca 200m, rychlost zvýšena z rozmezí 70 - 90 km/h na 80 – 120 km/h a bude prodloužen 4-kolejný úsek až do stanice Praha Zahradní Město.

Tyto stavby významně přispějí ke zvýšení atraktivity veřejné železniční dopravy v Praze. Realizace stavby umožní zkrátit interval mezi vlaky linky S9, zkrátit jízdní doby rychlíků do Českých Budějovic a do budoucna zavést nové S linky.

Za vynikající lze považovat koncept budoucí žst. Praha Zahradní Město, jelikož nabídne ideální přestup mezi železnicí a MHD a umožní místním obyvatelům rychlou dopravu do centra Prahy. Dalším velkým kladem je prodloužení podchodu v žst. Praha Vršovice, který propojí městské části Nusle a Vršovice a odstranění nutnosti přecházet koleje v žst. Praha Hostivař.

Negativem projektu „Praha hl. n. – Praha Hostivař“ je opuštění železniční zastávky Praha Strašnice. Její využití je ale z 85% pouze přestup na MHD a z tohoto hlediska bude žst. Praha Zahradní Město plnohodnotnou náhradou.

4. Dotazníkové šetření na úspěšnost projektu

Dotazníkové šetření je jedna z metod sociologického výzkumu. Vlastní komunikační tok mezi badatelem a respondentem je zprostředkován sériemi otázek, které pokrývají zkoumanou oblast problému. Technika dotazníku funguje jako prostředek „samopopisu“ dotazovaného na základě systému vhodně volených a formulovaných otázek.⁷³

K vyhodnocení projektu „Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl.n.“ je třeba provést analýzu názoru současných a potencionálních cestujících na železniční dopravu, zjistit informovanost o existenci projektu a jejich postoje k pozitivním i negativním dopadům realizace projektu na jejich cesty. Důvodem cest jsou cíle školní, pracovní, úřední či volnočasové aktivity, proto budou osloveny následující skupiny: studenti, zaměstnanci, podnikatelé, důchodci a ostatní (např. nezaměstnaní atd.).

⁷³ ZICH, F. Sociologický výzkum. Praha: Nakladatelství Svoboda, 1976. 180 s.

4. 1. Dotazníkové šetření

Pro provedení analýzy dopadů realizace stavby "Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl.n." na cestující, byl proveden průzkum prostřednictvím dotazníkového šetření, kterého se zúčastnilo celkem 206 respondentů. Některé otázky byly „lokálního charakteru“ a byly položeny pouze části respondentů, jelikož průzkum byl prováděn ve 2 lokacích – v železniční zastávce Praha Strašnice a na společné tramvajové + autobusové zastávce Zahradní Město. Informace o lokálním charakteru je u takové otázky uvedena v závorce.

Lokace byly zvoleny podle toho, že v případě železniční zastávky Praha Strašnice je tato zastávka v projektu navržena na zrušení, a v případě společné tramvajové + autobusové zastávky Zahradní Město vznikne v dané oblasti unikátní terminál veřejné dopravy s atraktivním řešením pro potenciální nové cestující. Je tedy prověřen především zájem o využívání tohoto terminálu a postoj k zániku poměrně využívané žel. zastávky Praha Strašnice (obrat 1 776 cestujících/den v roce 2010⁷⁴). Pro železniční zastávku byly tázáni přímo cestující čekající na vlak, pro železniční stanici byly tázáni cestující současné MHD.

Šetření v železniční zastávce Praha Strašnice probíhalo v dnech 18. – 20. 1. 2012 v časovém rozmezí 14 – 20 hod. Šetření na společné tramvajové + autobusové zastávce Zahradní Město probíhalo v dnech 7. – 9. 3. 2012 ve stejném časovém rozmezí.

Dotazník obsahoval 14 otázek a sběr dat probíhal osobním rozhovorem. U některých otázek byla kvůli nutnosti respondentům projekt více představit (aby hodnotili na základě uceleného a přesného názoru), podána (též osobně) řada dalších informací.

Dotazníkové šetření bylo detailně analyzováno. V příloze č. 1 je uveden samotný dotazník, v příloze č. 2 jsou uvedeny výsledky všech položených otázek formou grafů.

4. 2. Vyhodnocení dotazníkového šetření

⁷⁴ Zdroj dat: prezentační materiál organizace ROPID nazvaný "Evropský týden mobility 2010 - Statistika"

Dotazníkového šetření se zúčastnilo celkem 206 respondentů, 124 mužů (60%) a 82 žen (40%). Respondenti zařadili své společenské postavení do skupin: student, zaměstnanec, podnikatel, důchodce či ostatní skupiny.

Železniční dopravu využívá v současnosti pravidelně aspoň 1x za měsíc 45% respondentů, z toho 13% denně. Nepravidelně několikrát za rok 24%. (Příloha č. 2, graf č. 4) Spokojených je 65% (Příloha č. 2, graf č. 6).

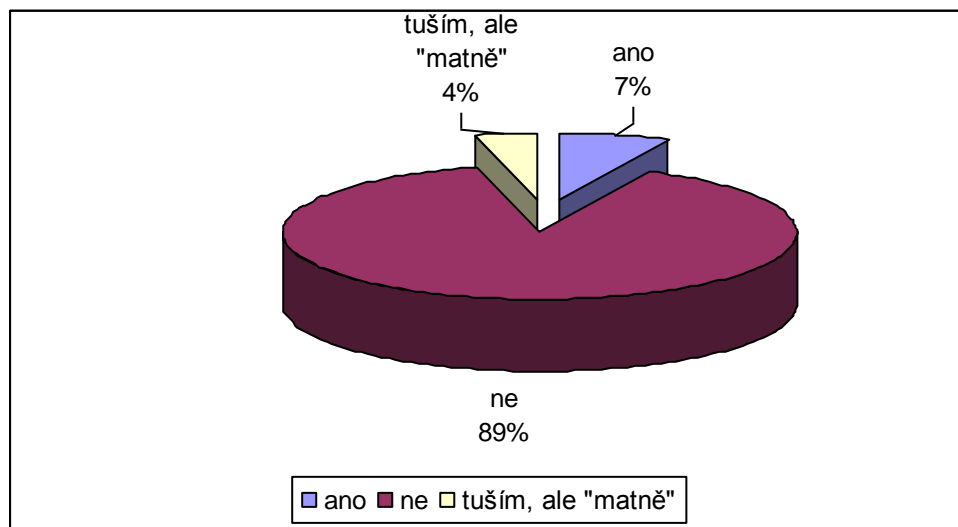
Z dotázaných, kteří používají železniční dopravu, využívá 39% lístků ČD a 48% cestuje na tarif PID. Bezplatně jezdí vlakem 13% lidí. (Příloha č. 2, graf č. 5)

Pouze v železniční zastávce Praha Strašnice byla 104 lidem položena otázka č. 7, zda se pohybují vlakem jen na území hl. m. Prahy, nebo cestují i za hranice města. Pro respondenty v lokalitě společné tramvajové + autobusové zastávky Zahradní Město by tento dotaz neměl význam, jelikož v jejich okolí žádná žel. zastávka není a cílem této otázky bylo zjistit, nakolik je v dané lokalitě železnice využívána i jako alternativa k MHD. U železniční zastávky Strašnice touto otázkou zjišťujeme, nakolik má význam jen jako přestup na MHD, který lze realizovat i jinde a nebude tedy tolik vadit záměr ji zrušit a nahradit novými 2 zastávkami v jiné poloze. Mimo Prahu vyjíždí 82% dotázaných – zastávka Strašnice má tedy nízký vnitropražský význam (Příloha č. 2, graf č. 7).

V druhé polovině šetření jsou respondenti nejdříve tázáni, zda vědí o plánované rekonstrukci a optimalizaci tratě č. 221 v úseku z Prahy hl. n. do Prahy Hostivaře. 37% tázaných ví či tuší. (Příloha č. 2, graf č. 8)

Dále je položena otázka, zda respondenti vědí, že dojde ke zrušení žel. zastávky Praha Strašnice a její náhradě novou žel. stanicí Praha Zahradní Město (přímo nad tramvají) a novou žel. zastávkou Praha Eden (za stadionem Slavie).

Graf č. 9 – Informovanost o změnách, které projekt přinese

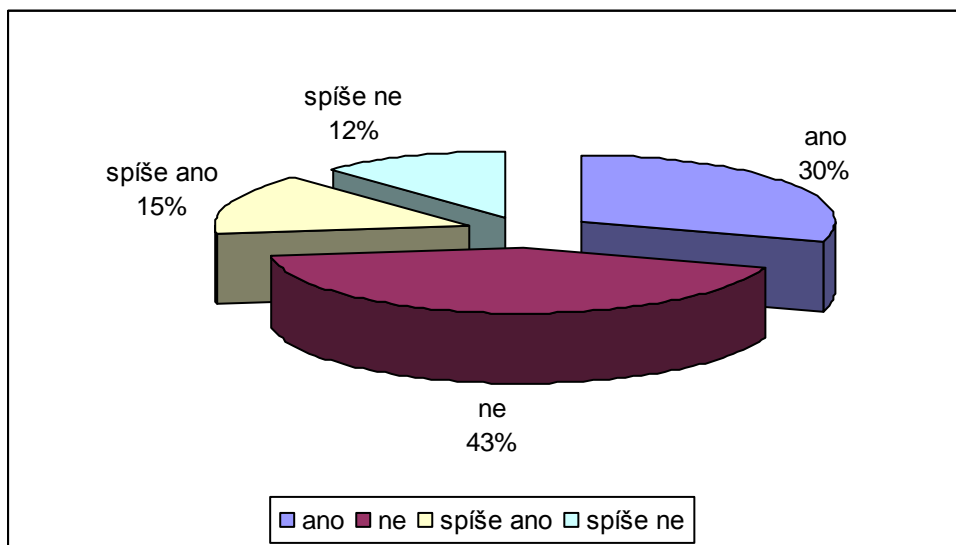


Zdroj: vlastní průzkum

Z grafu plyne, že informovanost veřejnosti je velmi nízká, ale je třeba brát na zřetel, že samotný projekt je již 10 let starý a realizace je stále odkládána – pro veřejnost tento projekt není příliš zajímavým tématem. S výjimkou uspořádání výstavy „Rozvoj osobní kolejové dopravy v Praze 10“ v budově úřadu městské části Praha 10 a občasných novinových článků 1x/rok, nebylo pro jeho zviditelnění více uděláno.

Cestující v železniční zastávce Praha Strašnice byly tázány, zda jim bude vyhovovat náhrada v podobě nové žst. Praha Zahradní Město. Aby byl názor respondentů přesnější, byla jim vysvětlena přesná poloha a podoba nové žst. a jaké vzdálenosti budou mezi ní a navazující MHD, včetně linky metra A.

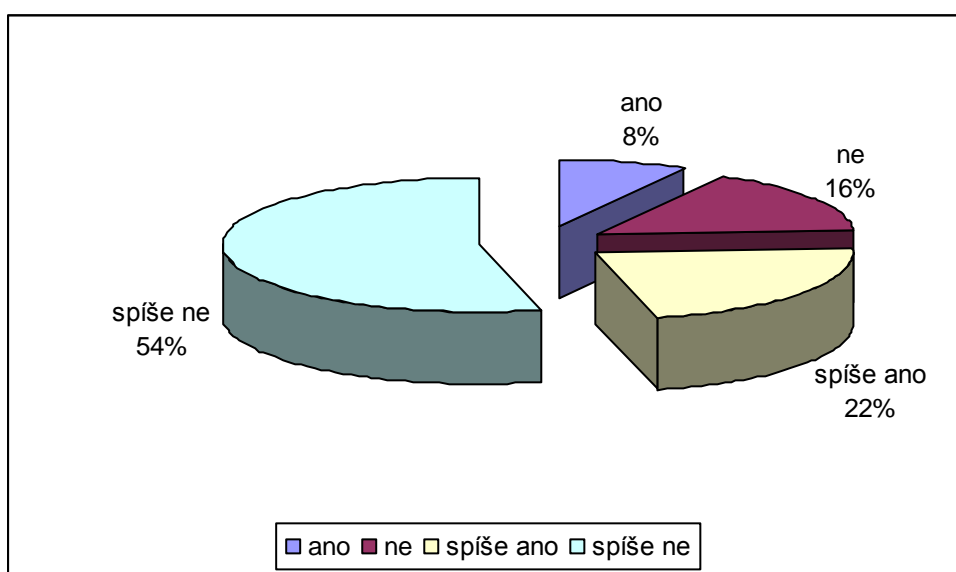
Graf č. 10 – Vhodnost náhrady žel. z. P. Strašnice z pohledu cestujících



Zdroj: vlastní průzkum

Zbytek otázek dotazníkového šetření byl položen pouze v lokalitě společné tramvajové + autobusové zastávky Zahradní Město. Bylo osloveno 102 respondentů. Důvodem volby tohoto místa bylo prověření zájmu o využívání plánovaného terminálu veřejné dopravy žst. Praha Zahradní Město, který nabídne kromě velmi krátké přestupní cesty mezi MHD a železnicí, také možnost rychlé dopravy do centra Prahy (10 min).

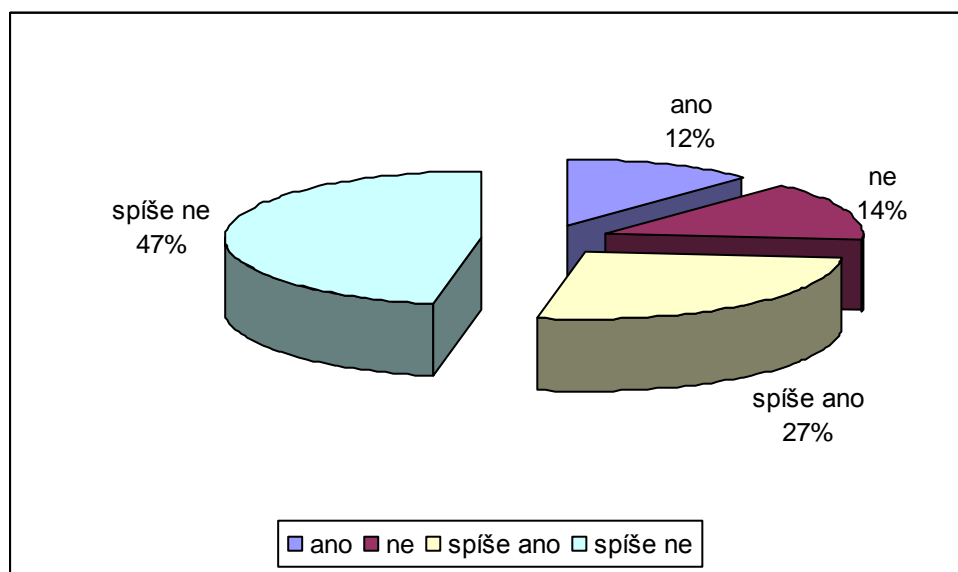
Graf č. 11 – Zájem o využívání nové žst. P. Zahr. Město k cestám do centra



Zdroj: vlastní průzkum

Zkoumáno bylo také, zda by vyšší počet vlakových spojů, např. v taktu po 10 minutách, zvýšil zájem o využití vlaků k cestám do centra Prahy.

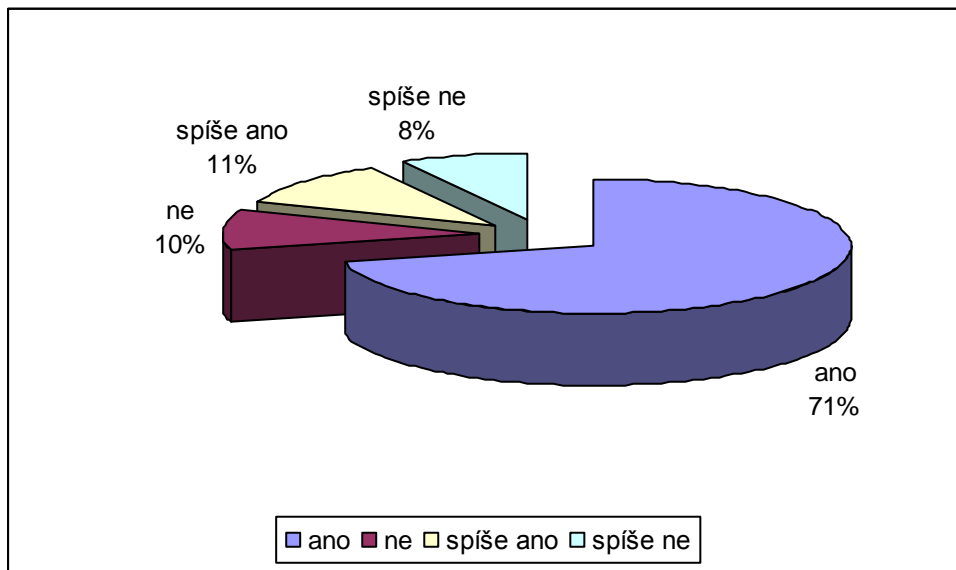
Graf č. 12 – Zájem o využívání nové žst. P. Zahradní Město při více spojích



Zdroj: vlastní průzkum

Dále bylo potřeba ověřit, nakolik si jsou cestující v této lokalitě, kde železnice nyní nemá žádnou zastávku, vědomi možnosti jezdit ve vlacích na stejné "lístky" a "tramvajenky" jako v MHD. I toto má podíl na využívání žel. dopravy (je to cenově atraktivní řešení – z pohledu cestujícího vlastního např. Opencard je železnice „po Praze zdarma“). Můžeme konstatovat, že v této otázce je informovanost veřejnosti dobrá.

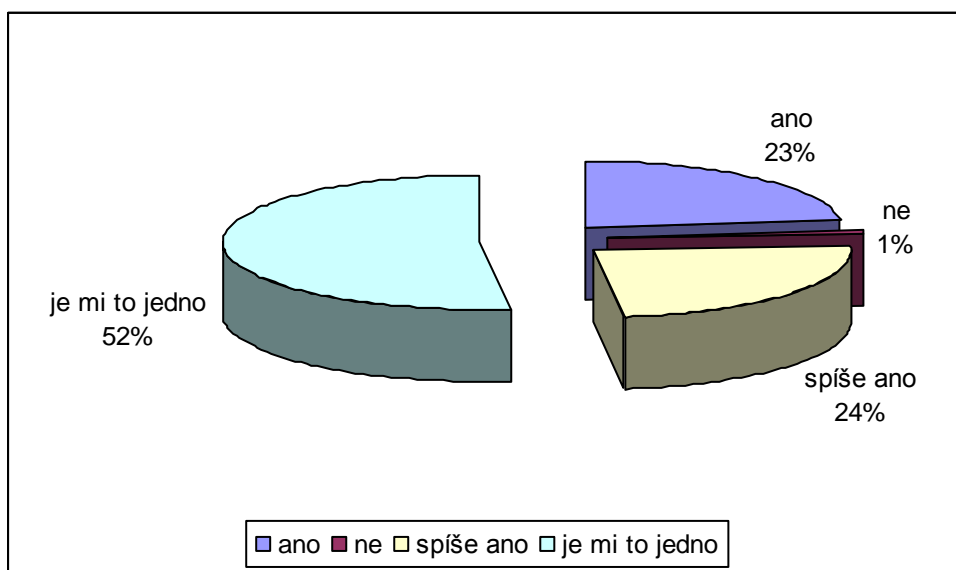
Graf č. 13 – Informovanost o možnosti využít tarif PID v příměst. vlacích



Zdroj: vlastní průzkum

Na závěr dotazníkové šetření byla položena otázka, zda by měli cestující zájem o vylepení jízdního řádu vlakových linek přímo v zastávce MHD pod nádražím. Podobně je dnes vylepen jízdni řád železniční linky S41 na zastávce Zemědělská univerzita.

Graf č. 14 – Zájem o vylepení JŘ vlaků v zastávce MHD pod nádražím



Zdroj: vlastní průzkum

4. 3. Zhodnocení výsledků

Na základě provedeného dotazníkového šetření lze usuzovat, že realizací projektu “Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl.n.” dojde k mírnému zvýšení zájmu o využívání městské železniční dopravy v oblasti lokality Zahradní Město. Tento zájem by bylo možné podpořit umístěním jízdního řádu vlakových linek přímo v související zastávce městské hromadné dopravy Zahradní Město. Hlavním přínosem terminálu Praha Zahradní Město ale zůstane zlepšení přestupu na MHD – pro cestující vlakem z periferních částí Prahy.

Pokud jde o žel. zastávku Praha Strašnice, cestující se v pohledu na její zrušení dělí na 2 skupiny. Pro jednu z nich to bude spíše přínos, pro druhou nikoliv. Tato změna je nicméně nevyhnutelná, jelikož projekt neumožňuje žel. zastávku Praha Strašnice zachovat.

Závěrem je třeba konstatovat, že ačkoli informovanost veřejnosti o projektu “Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl.n.” je ucházející (37%), tak o změnách v cestování, které tento projekt přinese, je informovanost minimální – 11%. Toto je vhodné do budoucna napravit.

V. ZÁVĚR

Projekt "Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl.n." je jednou ze souboru staveb v železničním uzlu Praha a základně propojuje IV. tranzitní železniční koridor (trať č. 220) s uzlem Praha. Účelem stavby je uvedení železniční trati a souvisejících staveb a zařízení do technického stavu odpovídajícímu evropským parametrům a standardům, aby bylo zajištěno dostatečné kapacitní napojení IV. TŽK na uzel Praha a umožněno posílení role příměstské dopravy.

S průměrnou hodnotou 16 940 přepravených osob/pracovní den, je pražský úsek tratě 220 (resp. 221) 3. nejvyužívanější linkou pražské příměstské železnice.

V pražském úseku dnes jezdí ve špičkách pracovních dní vlaky linky S9 v taktu 15 minut, přesněji se střídá interval 20-15-15-10, a dále jsou po trati vedeny rychlíky z Prahy do Českých Budějovic.

Realizací stavby bude umožněno oddělit vedení příměstských vlaků od dálkové a nákladní dopravy. Poté lze zavést u osobních vlaků pravidelný takt a interval kratší než 15 minut. Do budoucna jsou zde uvažovány i 2 nové železniční linky.

Na tomto úseku dojde také k řadě změn v oblasti stanic a zastávek. 2 nádraží budou rekonstruována ve stávající poloze, 1 zastávka zrušena a místo ní postavena 1 nová zastávka a 1 nové nádraží.

Za v ČR jedinečný, lze považovat koncept budoucí žst. Praha Zahradní Město, jelikož nabídne ideální přestup mezi železnicí a MHD, dlouhý méně než 100m (železniční stanice Praha Zahradní Město bude umístěna na mostě nad zastávkou MHD).

Dalším velkým kladem je prodloužení podchodu v žst. Praha Vršovice, který propojí městské části Nusle a Vršovice a odstranění nutnosti přecházet koleje v žst. Praha Hostivař.

Negativem projektu „Praha hl. n. – Praha Hostivař“ je opuštění železniční zastávky Praha Strašnice. Její využití je ale z 85% pouze přestup na MHD a z tohoto hlediska bude žst. Praha Zahradní Město plnohodnotnou náhradou.

Jako kritérium pro vyhodnocení projektu “Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl.n.” bylo zvoleno dotazníkové šetření. Bylo osloveno celkem 206 respondentů ze skupin: studenti, zaměstnanci, podnikatelé, důchodci a ostatní (např. nezaměstnaní). Z toho bylo 124 mužů (60%) a 82 žen (40%).

Na základě výsledků lze usuzovat, že realizací projektu “Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl.n.” dojde k mírnému zvýšení zájmu o využívání městské železniční dopravy v oblasti lokality Zahradní Město (viz. grafy v přílohách). Tento zájem by bylo možné podpořit vylepením jízdního řádu vlakových linek přímo v zastávce MHD umístěné pod žst. Praha Zahradní Město. Hlavním přínosem terminálu Praha Zahradní Město ale zůstane zlepšení přestupu na MHD pro cestující z periferních částí Prahy, nikoli přímo z této lokace.

Pokud jde o zmíněné negativum projektu - žel. zastávku Praha Strašnice, cestující se v pohledu na její zrušení dělí na 2 skupiny. Pro jednu z nich to bude spíše přínos – náhrada jim bude vyhovovat více (45%), pro druhou nikoliv (55%). Tato změna je nicméně nevyhnutelná, jelikož projekt neumožňuje žel. zastávku Praha Strašnice zachovat.

V rámci dotazníkového šetření bylo také zjištěno, že ačkoli informovanost veřejnosti o projektu “Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl.n.” je ucházející (37%), tak o změnách v cestování, které tento projekt přinese (zrušení žel. zast. Praha Strašnice), je informovanost veřejnosti minimální – 11%. Toto je třeba do budoucna napravit.

Z důvodu vyšší finanční náročnosti zatím nebyl tento projekt realizován (průměrná cena za optimalizaci je kolem 5 mld./20km, zde je odhadováno 9 mld./10km). Realizace se v současnosti předpokládá v období 2014 – 2018 či 2016 – 2020.

VI. SEZNAM LITERATURY

Knižní publikace:

EISLER, J. *Úvod do ekonomiky podniku*. Praha, Codex Bohemia, 1998. ISBN 80-85963-54-X.

KOČÁROVÁ, Dagmar, Josef KOCOUREK a Martin JACURA. ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE. *Základy dopravního inženýrství*. Praha: Vydavatelství ČVUT, 2009. ISBN 978-80-01-04233-5.

KOLEKTIV AUTORŮ. *Ilustrovaný encyklopedický slovník II*. Praha: Academia, 1981. ISBN 505-21-856.

LEJČAR, Ivan. *Příměstská železnice - páteř veřejné dopravy v aglomeracích*. 1. vyd. Praha: Centrum pro efektivní dopravu, 2010, 67 s. ISBN 978-80-254-8087-8 (BROŽ.).

MOJŽÍŠ, Vlastislav, Milan GRAJA a Pavel VANČURA. *Integrované dopravní systémy*. 1. vyd. Praha: Powerprint, 2008, 115 s. ISBN 978-80-904011-0-5 (BROŽ.).

SÝKORA, Luděk a kolektiv. *Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky*. Praha : Ústav pro ekopolitiku, 2002. 191 s. ISBN 80-901914-9-5

ŠTŮSEK, J. *Řízení provozu v logistických řetězcích*. 1. vyd. Praha: Beck, 2007. 227 s. ISBN 978-80-7179-534-6.

ZELENÝ, L. *Doprava (Ekonomické souvislosti rozvoje)*. Praha: VŠE v Praze, 1998. 111s. ISBN 80-7079-402-X.

Internetové zdroje:

ATLAS LOKOMOTIV. 451, 452 / EM 475.1, 2 [online]. [2005] [cit. 2012-03-25]. Dostupné z: <http://www.atlaslokomotiv.net/loko-451.html>

ČESKÉ DRÁHY. *Historie Akciové společnosti České dráhy* [online]. [2010] [cit. 2012-03-25]. Dostupné z: <http://www.ceskedrahy.cz/skupina-cd/historie/-700>

ČESKÉ DRÁHY. *Výroční zpráva 2010* [online]. 29.4.2011 [cit. 2012-03-25]. Dostupné z: http://www.ceskedrahy.cz/assets/pro-investory/financni-zpravy/vyrocní-zpravy/vz-cd-2010_web.pdf

ČTK. *Kraje zažalují vládu kvůli krácení dotací na železnici* [online]. 26.8.2011 [cit. 2012-03-25]. Dostupné z: <http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/kraje-zazaluji-vladu-kvuli-kraceni-dotaci-na-zeleznici-694482>

FONDY EVROPSKE UNIE. *Regionální operační programy* [online]. [2007] [cit. 2012-03-25]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/Programy-2007-2013/Regionalni-operacni-programy>

INFORMAČNÍ SYSTÉM EIA. *Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař - Praha hl.n., II. část - Praha Hostivař - Praha hl.n.* [online]. 07.08.2008 [cit. 2012-03-25]. Dostupné z: http://tomcat.cenia.cz/eia/detail.jsp?view=eia_cr&id=PHA571

LEHOCKÝ, Michal. *Železniční koridory a jejich financování* [online]. 27.8.2009 [cit. 2012-03-25]. Dostupné z: <http://www.silnice-zeleznice.cz/clanek/zeleznici-koridory-a-jejich-financovani>

MINISTERSTVO DOPRAVY. *Memorandum o zajištění stabilního financování dopravní obslužnosti veřejnou regionální železniční osobní dopravou* [online]. [2009] [cit. 2012-03-25]. Dostupné z: <http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/BDFFD828-FA22-485F-B6C7-E262C87518C1/0/MemorandumKzajisteníDopravniObsluznosti.doc>

OPERAČNÍ PROGRAM DOPRAVA. *Úvod* [online]. [2011] [cit. 2012-03-25]. Dostupné z: <http://www.opd.cz/cz/uvod>

POSPÍŠIL, Tomáš. *Úhrada „prokazatelné“ ztráty v železniční dopravě a její dopady na ekonomické jednání dopravce* [online]. [2008] [cit. 2012-03-25]. Dostupné z: <http://railway.econ.muni.cz/publikovane-clanky/financni-analyzy/uhrada-%E2%80%9Eprokazatelne%E2%80%9C-ztraty-v-zeleznicni-doprave-jeji-dopady-na>

ROPID. *Historický přehled PID* [online]. [2012] [cit. 2012-03-25]. Dostupné z: http://www.ropid.cz/o-systemu/historicky-prehled-pid_s177x654.html

ROPID. *Standardy kvality* [online]. [2011] [cit. 2012-03-25]. Dostupné z: <http://www.ropid.cz/kvalita/>

SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY. *Ceny za použití železniční dopravní cesty ve vlastnictví České republiky a podmínky jejich uplatnění od 1.1.2012 do 31.12.2012* [online]. 9.12.2011 [cit. 2012-03-25]. Dostupné z: <http://provoz.szdc.cz/portal/ViewArticle.aspx?oid=608683>

SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY. *O nás* [online]. [2003] [cit. 2012-03-25]. Dostupné z: <http://www.szdc.cz/o-nas.html>

SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY. *Studie modernizace trati v úseku Hostivař - železniční stanice Praha hlavní nádraží a modernizace západní části železniční stanice Praha hlavní nádraží - přípravná dokumentace a zpracování dokumentace* [online]. [2007] [cit. 2012-03-25]. Dostupné z: http://www.szdc.cz/modernizace-drahy/prehled-staveb/program-ten-t/hostivar-pha_specifikace.html

SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY. *Základní charakteristika železniční sítě SŽDC* [online]. [2011] [cit. 2012-03-25]. Dostupné z: <http://www.szdc.cz/onas/zeleznice-cr/zeleznicni-sit-v-cr.html>

STÁTNÍ FOND DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY. *Základní informace* [online]. [2001] [cit. 2012-03-25]. Dostupné z: <http://www.sfdi.cz/CZ>

Technická správa komunikací hl. m. Prahy - Úsek dopravního inženýrství (TSK-ÚDI). *Ročenka dopravy Praha 2010* [online]. Praha: SOFIPRIN Praha, 2011 [cit. 2012-03-29]. Dostupné z: <http://www.tsk-praha.cz/rocenka/udi-rocenka-2010-cz.pdf>

VLÁDA ČESKÉ REPUBLIKY. *Vyčlenění regionálních drah z dráhy celostátní* [online]. 20.12.1995 [cit. 2012-03-25]. Dostupné z: http://kormoran.vlada.cz/usneseni/usneseni_webtest.nsf/WebGovRes/97531C8254B32166C12571B6006B7243?OpenDocument

4. Jak často využíváte jako dopravního prostředku železniční dopravu?

- a) denně
- b) několikrát za týden
- c) několikrát za měsíc
- d) několikrát za rok = nepravidelně
- e) nikdy = vůbec

5. Pokud používáte železniční dopravu, na jaký jízdní doklad cestujete?

- a) jízdné ČD
- b) předplatní jízdné PID (Opencard či papírový kupon)
- c) jednotlivé jízdné PID
- d) nárok na bezplatné jízdné

6. Jste s tímto druhem dopravy spokojen/a?

- a) ano
- b) ne
- c) spíše ano
- d) spíše ne

7. Cestujete vlakem pouze po území hl. m. Prahy či cestujete i za hranice města?

(otázka byla položena pouze v žel. zastávce Praha Strašnice – 104 respondentů)

- a) pouze Praha
- b) za Prahu

8. Víte o plánované rekonstrukci a optimalizaci této trati v úseku z Prahy hl. n. do Prahy Hostivaře?

- a) ano
- b) ne
- c) tuším, ale „matně“

9. Pokud ano, víte že součástí projektu je zrušení žel. zastávky Praha Strašnice a náhrada novou žel. stanicí Praha Zahradní Město (přímo nad tramvaji) a novou žel. zastávkou Praha Eden (za stadionem Slavie)?

- a) ano
- b) ne
- c) tuším, ale „matně“

10. Bude Vám vyhovovat náhrada zastávky Strašnice zastávkou na Zahradním

Městě? (pozn. popíšu respondentům novou polohu, aby věděli, že od metra to budou mít k vlaku nadále stejně daleko)

(otázka byla položena pouze v žel. zastávce Praha Strašnice – 104 respondentů)

- a) ano
- b) ne
- c) spíše ano
- d) spíše ne

11. Využijete nově vzniklé nádraží Praha Zahradní Město pro cesty směrem do

centra Prahy (během 10 minut Vám umožní se dostat na Praha hl. n., kde je přestup na metro C; během 3 minut k Edenu - přímo vedle obchodního centra a fotbalového stadionu)?

(otázka byla položena pouze v tram+bus zastávce Zahradní Město – 102 respondentů)

- a) ano
- b) ne
- c) spíše ano
- d) spíše ne

12. Využili byste místo MHD vlak, pokud by jezdil v kratším intervalu?

(otázka byla položena pouze v tram+bus zastávce Zahradní Město – 102 respondentů)

- a) ano
- b) ne
- c) spíše ano
- d) spíše ne

13. Víte, že je železnice v Praze zapojena do systému integrované dopravy PID a platí v ní stejné "lístky" a "tramvajenky" jako v MHD?

(otázka byla položena pouze v tram+bus zastávce Zahradní Město – 102 respondentů)

- a) ano
- b) ne
- c) spíše ano
- d) spíše ne

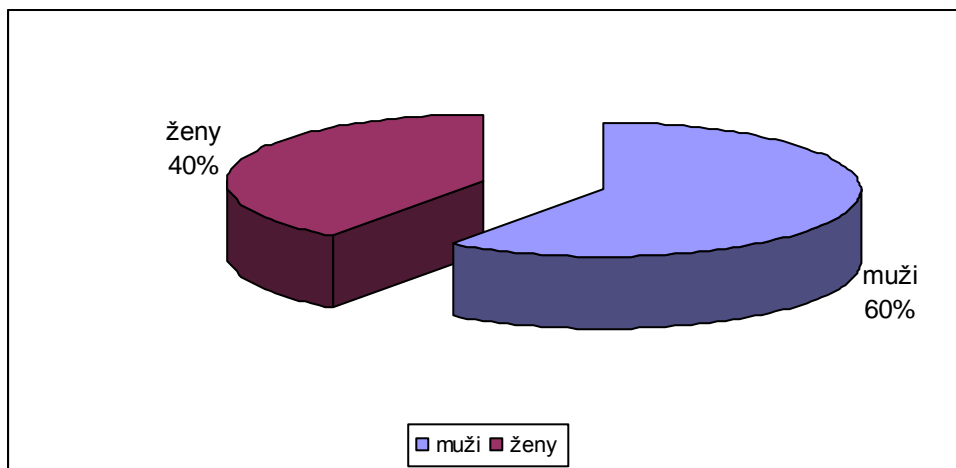
14. Vyhovovalo by vám, kdyby byl JŘ vlaku umístěn mezi jízdními řády tramvají na sloupku na zastávce?

*(otázka byla položena pouze v tram+bus zastávce Zahradní Město – 102
respondentů)*

- a) ano
- b) ne
- c) spíše ano
- d) je mi to jedno

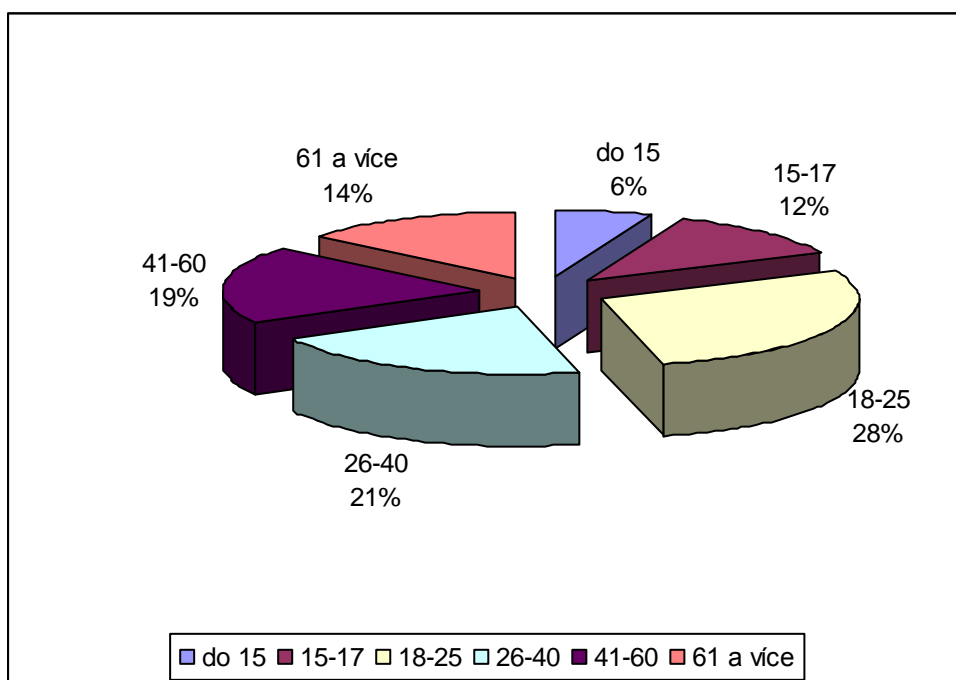
2. Grafy výsledků dotazníku

Graf č. 1 – Pohlaví respondentů



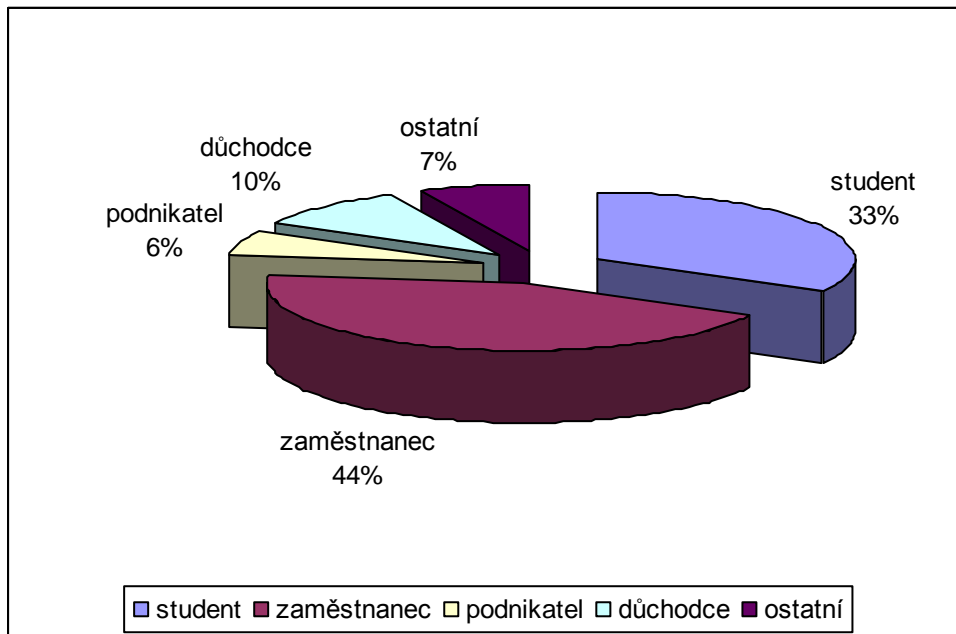
Zdroj: vlastní průzkum

Graf č. 2 – Věková struktura respondentů



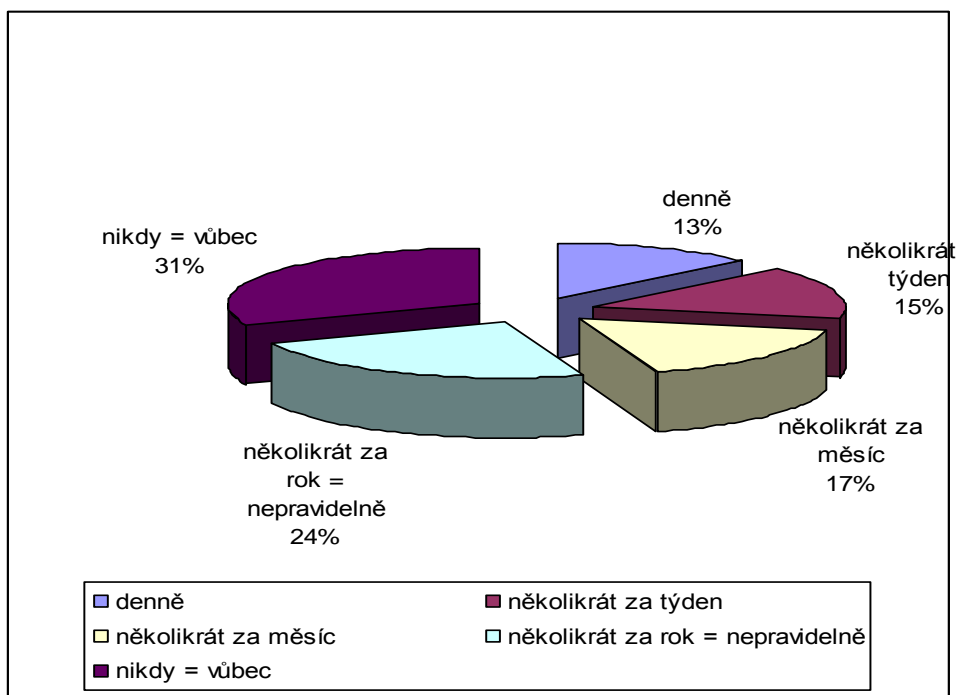
Zdroj: vlastní průzkum

Graf č. 3 – Společenské zařazení respondentů



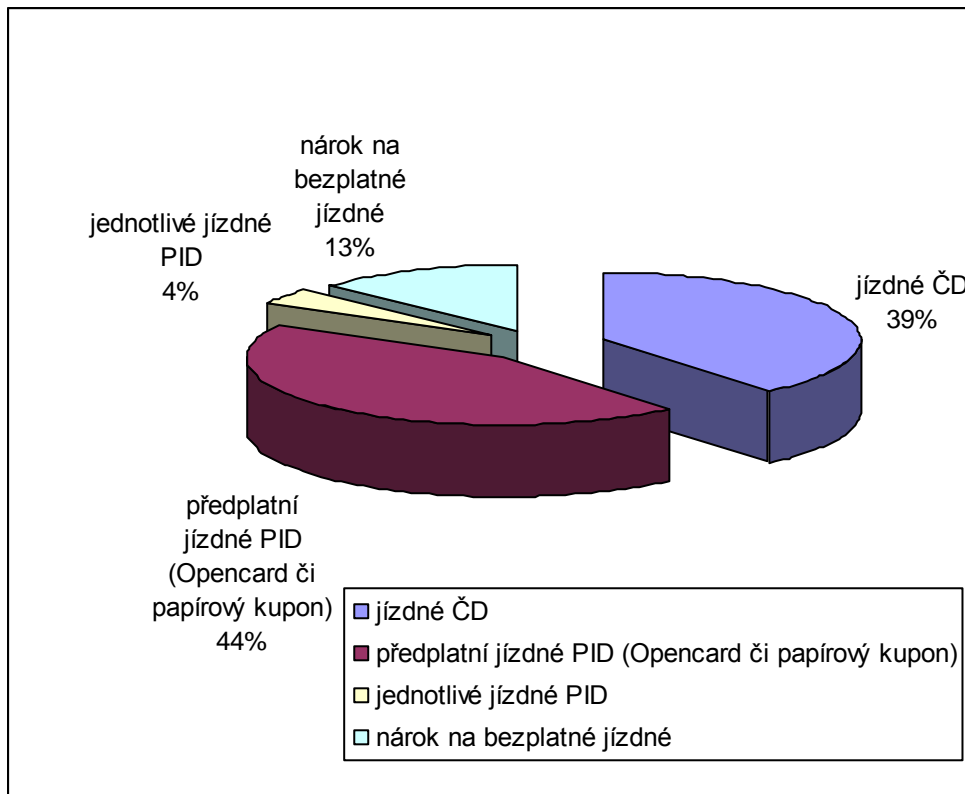
Zdroj: vlastní průzkum

Graf č. 4 – Využívání železniční dopravy



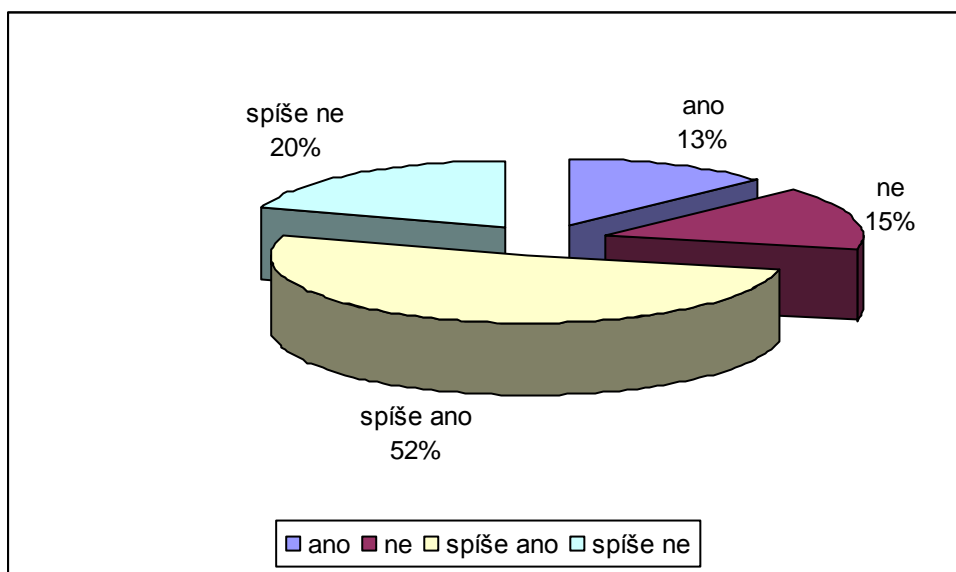
Zdroj: vlastní průzkum

Graf č. 5 – Jaké jízdné je využíváno respondenty ve vlacích?



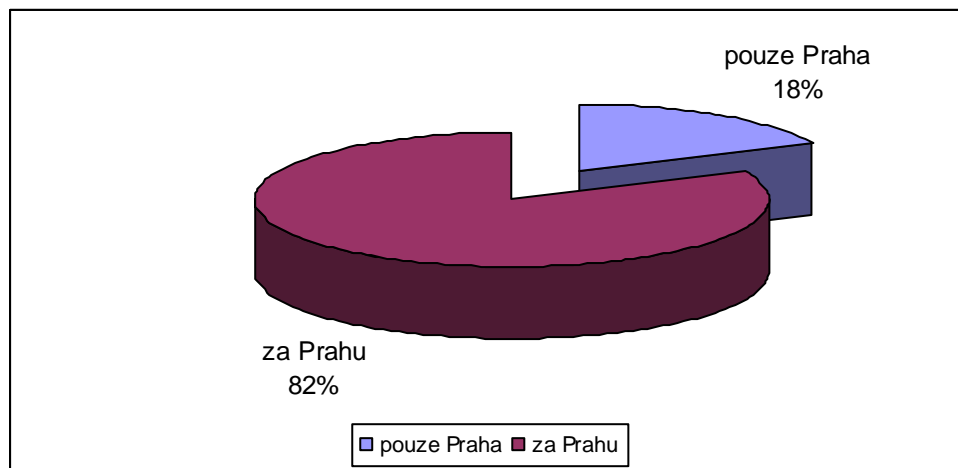
Zdroj: vlastní průzkum

Graf č. 6 – Spokojenost s železniční dopravou



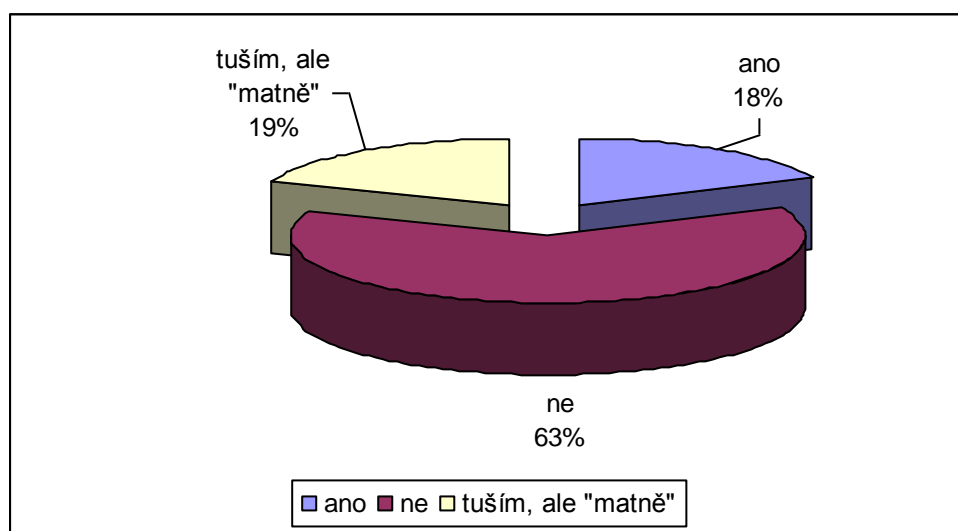
Zdroj: vlastní průzkum

Graf č. 7– Typ cest dělaných vlakem



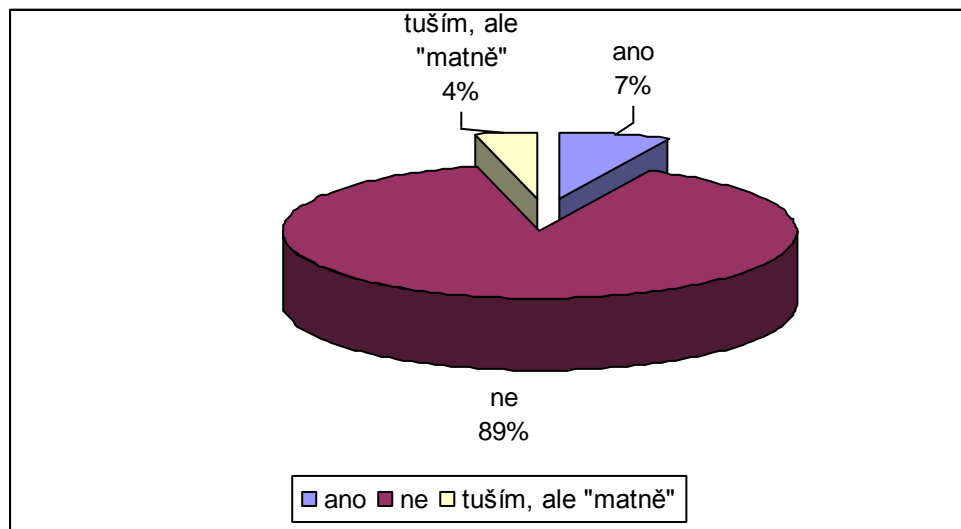
Zdroj: vlastní průzkum

Graf č. 8 – Informovanost o existenci projektu



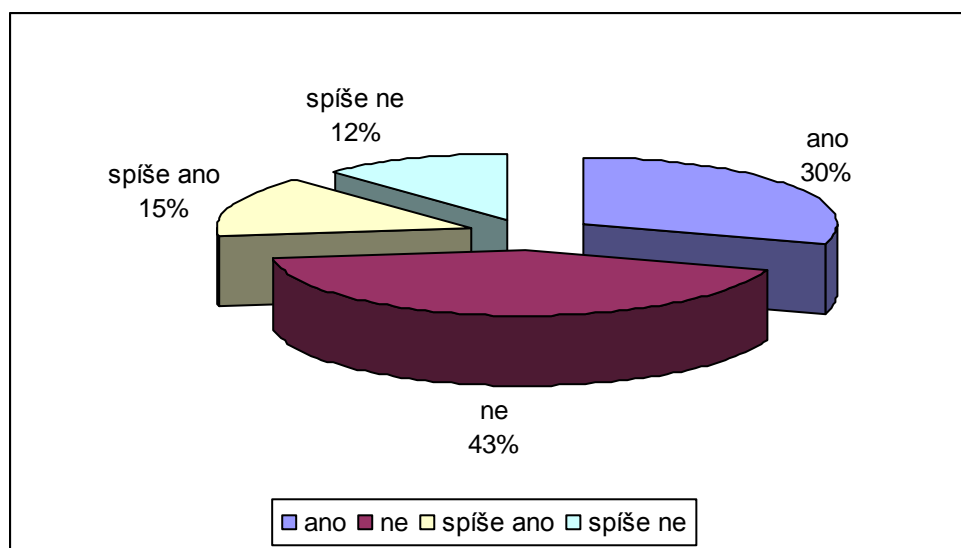
Zdroj: vlastní průzkum

Graf č. 9 – Informovanost o změnách, které projekt přinese



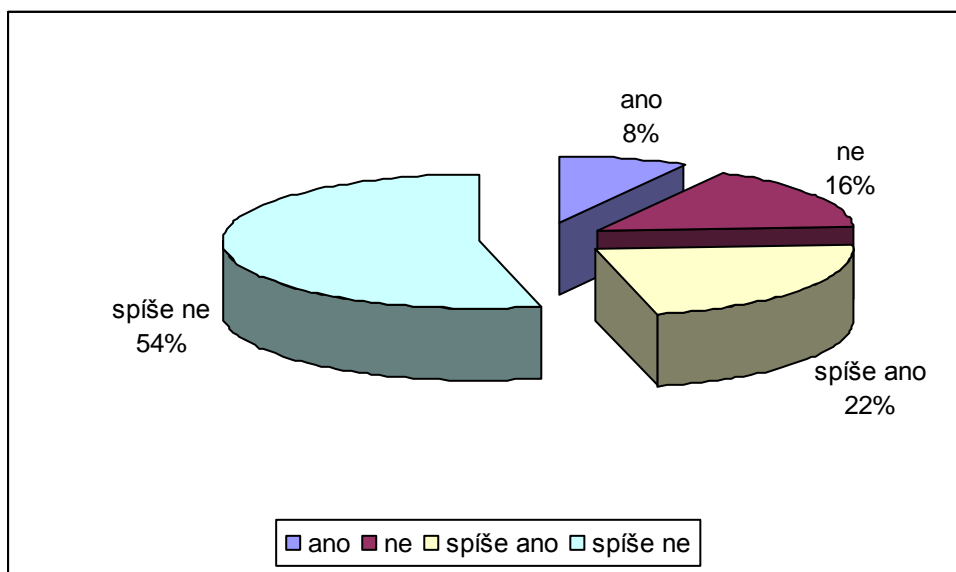
Zdroj: vlastní průzkum

Graf č. 10 – Vhodnost náhrady žel. z. P. Strašnice z pohledu cestujících



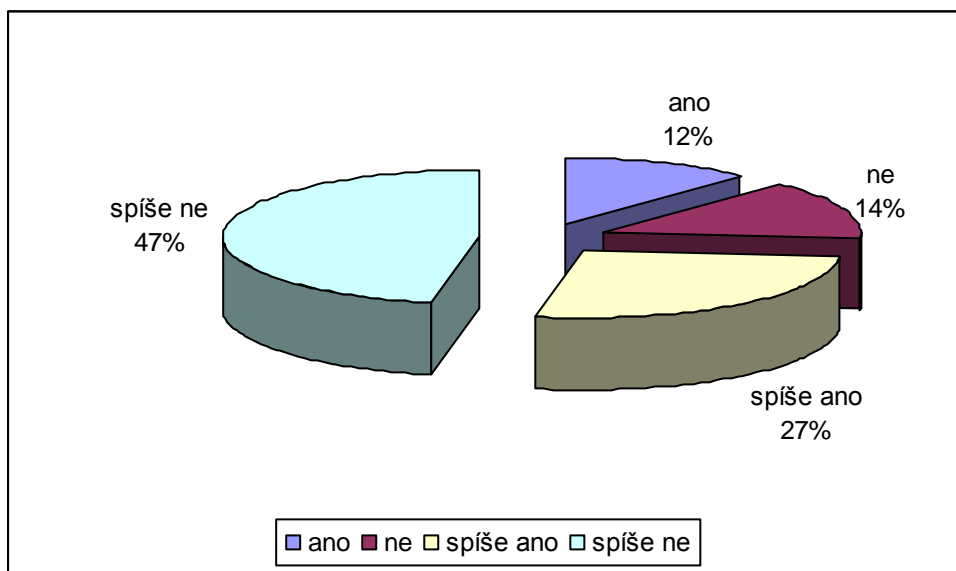
Zdroj: vlastní průzkum

Graf č. 11 – Zájem o využívání nové žst. P. Zahr. Město k cestám do centra



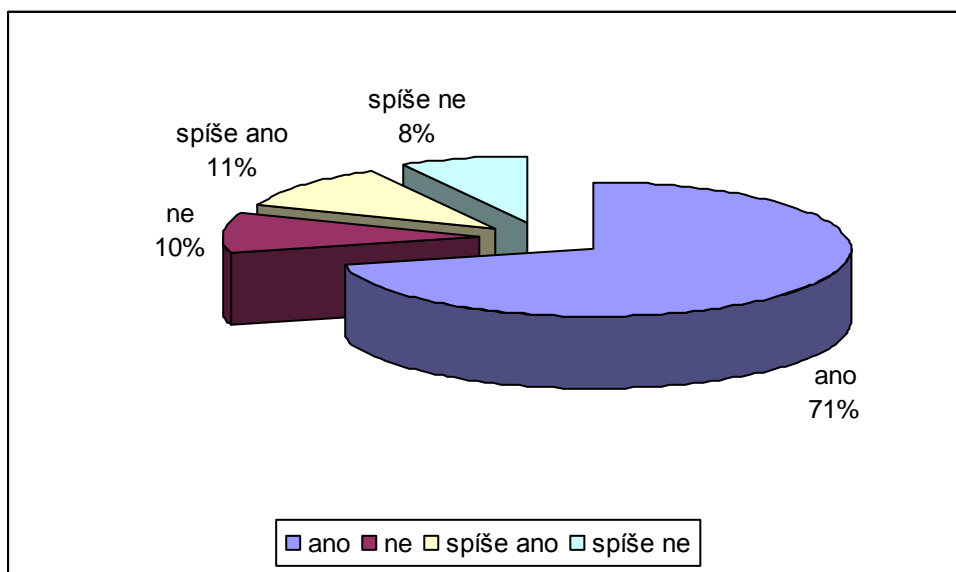
Zdroj: vlastní průzkum

Graf č. 12 – Zájem o využívání nové žst. P. Zahradní Město při více spojích



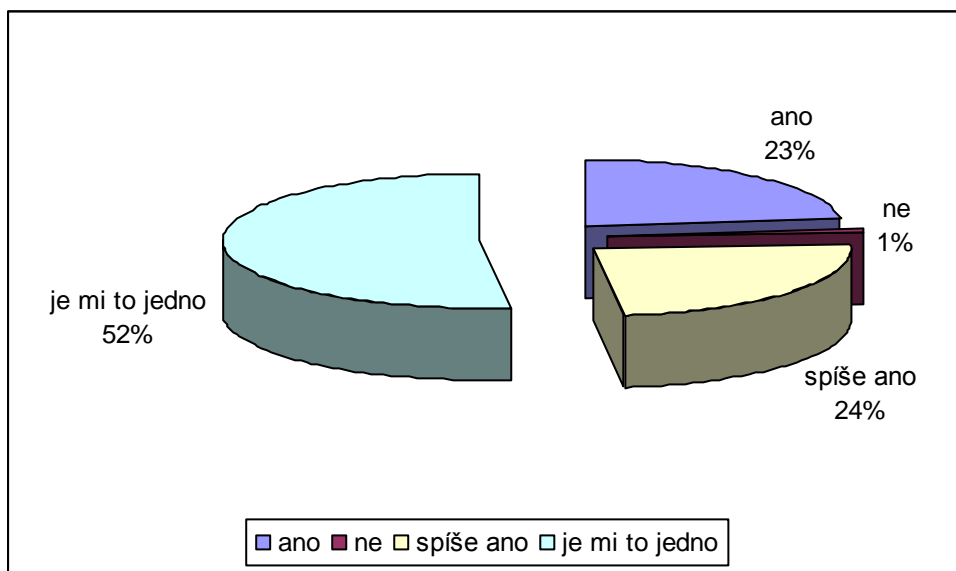
Zdroj: vlastní průzkum

Graf č. 13 – Informovanost o možnosti využít tarif PID v příměst. vlacích



Zdroj: vlastní průzkum

Graf č. 14 – Zájem o vylepení JŘ vlaků v zastávce MHD pod nádražím



Zdroj: vlastní průzkum

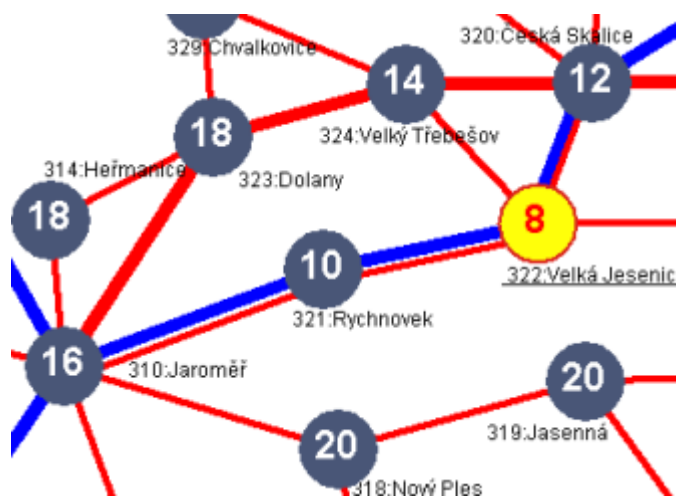
3. Obrázky

Obrázek č. 1 – Vzor pásmového IDS



Zdroj: www.ropid.cz

Obrázek č. 2 – Vzor zónového IDS



Zdroj: www.oredo.cz

Obrázek č. 3 – Mapa současné podoby úseku „Praha hl. n. – Praha Hostivař“



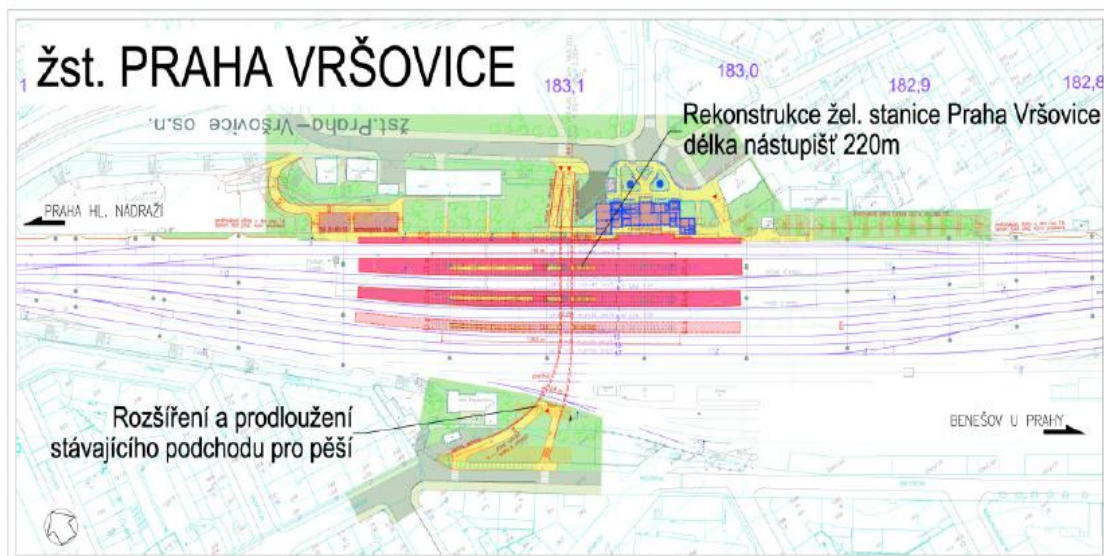
Zdroj mapového podkladu: www.mapy.cz

Obrázek č. 4 – Mapa navrhované podoby úseku „Praha hl. n. – Praha Hostivař“



Zdroj mapového podkladu: www.mapy.cz

Obrázek č. 5 – Nová podoba žst. Praha Vršovice



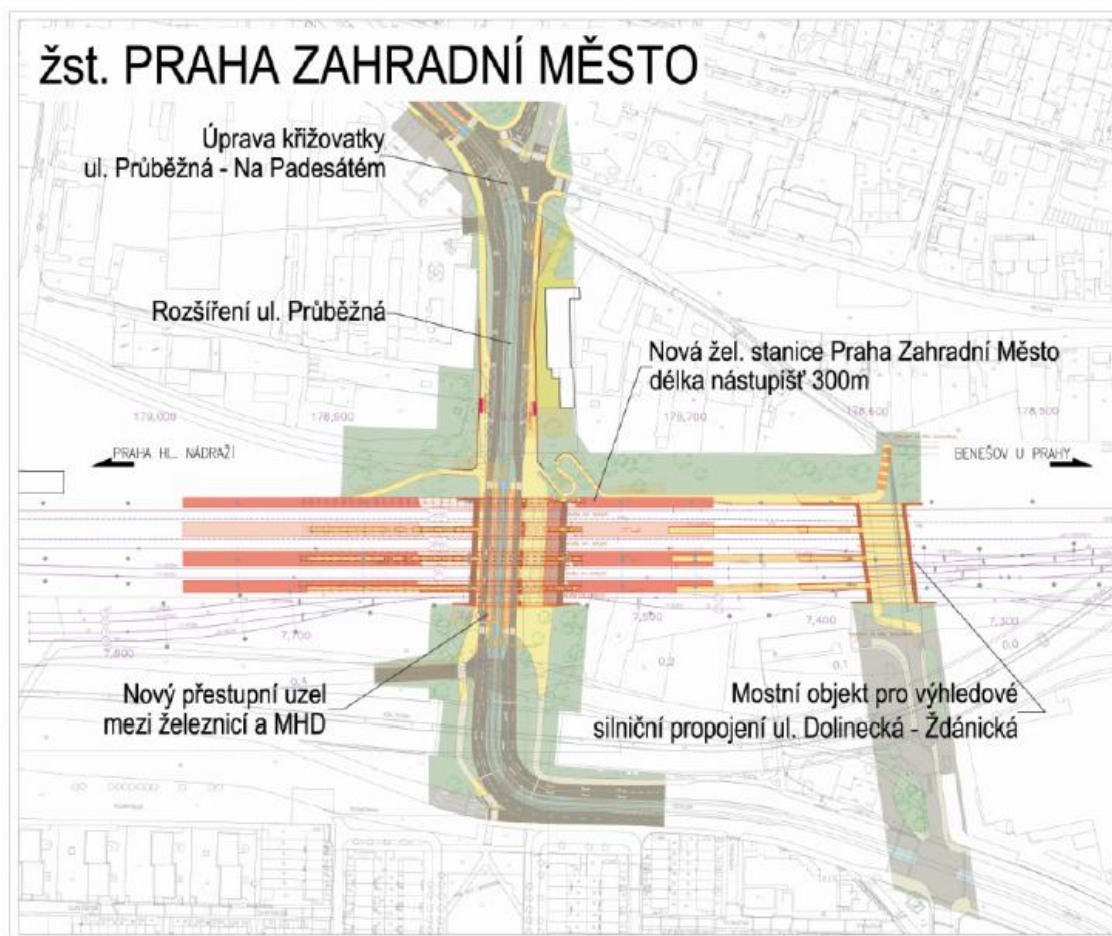
Zdroj: sešitová brožura Výstava „Rozvoj osobní kolejové dopavy v Praze 10“

Obrázek č. 6 – Nová železniční zastávka Praha Eden



Zdroj: sešitová brožura Výstava „Rozvoj osobní kolejové dopavy v Praze 10“

Obrázek č. 7 – Nová železniční stanice Praha Zahradní Město



Zdroj: sešitová brožura Výstava „Rozvoj osobní kolejové dopravy v Praze 10“