



Možnosti železniční dopravy v městských aglomeracích

Ing. Antonín Blažek
náměstek generálního ředitele ČD
pro osobní dopravu
GŘ ČD



Evropské trendy v železniční osobní dopravě

- **Dálková meziměstská doprava:**
 - - rychlost, cestovní komfort
 - - poloviční rychlostí letadla, dvojnásobnou rychlostí automobilu
- **Regionální venkovská doprava:**
 - - rychlost, návaznosti na ostatní dopravu,
 - - páteřní osa regionu
- **Příměstská a městská doprava:**
 - - kapacita, hustota spojů, bezpřestupová doprava centrum – region, IDS město + okolí

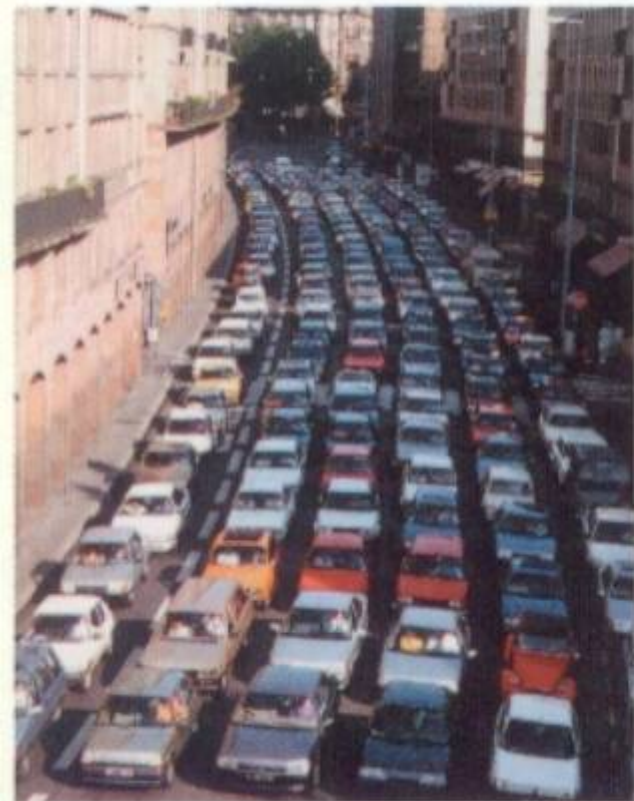
PŘÍMĚSTSKÁ A MĚSTSKÁ ŽELEZNICE ATRAKTIVNÍ ALTERNATIVA K IAD



Základní výhody železnice oproti IAD

- Podstatně nižší nebo vůbec žádné nároky na spotřebu ropy
- Příznivá vůči životnímu prostředí
- Nulové místní emise škodlivin
- Moderní soupravy – minimální hluk
- Vysoká kapacita přepravy
- Snižuje poptávku po řešení dopravy v klidu
- Moderní soupravy - pohodlné cestování
- Možnost jiných činností než soustředěné řízení auta
- Separátní dopravní cesta => žádné kongesce

Udržitelná doprava ve městě VYVÁŽENÝ DOPRAVNÍ SYSTÉM



TRAMVAJ - cca 150 cestujících, polovina ve stoje

METRO - 3 tramvaje - cca 450 cestujících, polovina ve stoje

VLAK - cca 1,5 metra – 620 cestujících, ale **VŠICHNI VSEDĚ**

NEREGULOVANÁ AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA DEVASTUJE MĚSTO



Železnice v systému dopravní obsluhy města a okolí

- Přímé linky přes centrum aglomerace
- Železniční linky jsou srovnatelné s linkami městské rychlodráhy (např. metra)
- Potřeba výstavby nových zastávek v místech přepravní poptávky
- Integrace v rámci IDS
- Zkracování intervalu mezi spoji na linkách se silným přepravním proudem
- Bezbariérovost systému veřejné dopravy
- Jednotný systém informací pro cestující

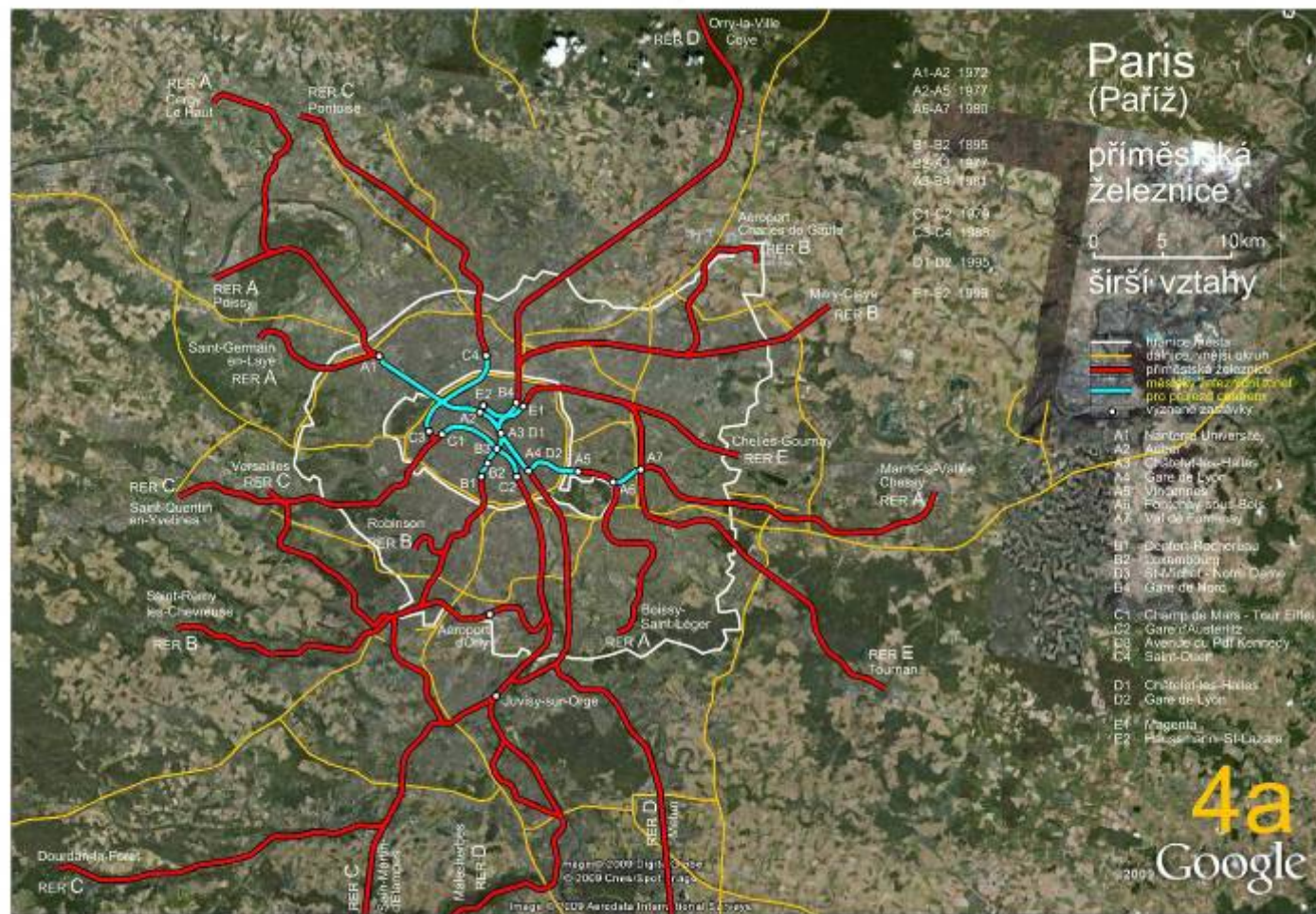
Grafikon příměstské dopravy

- Základem je taktový grafikon
- Pásmový grafikon (linka z větší vzdálenosti staví od určité stanice pouze ve velmi silných místech přepravní poptávky, ostatní zastávky projíždí)
- => rychlé regionální příměstské vlaky
- V pražské oblasti dosud neexistují (např. Kolín – Poříčany by zastavoval všude, Poříčany – Praha pouze Český Brod a Praha-Libeň)
- V příměstské oblasti zahuštění spojů (např. Praha – Strančice)

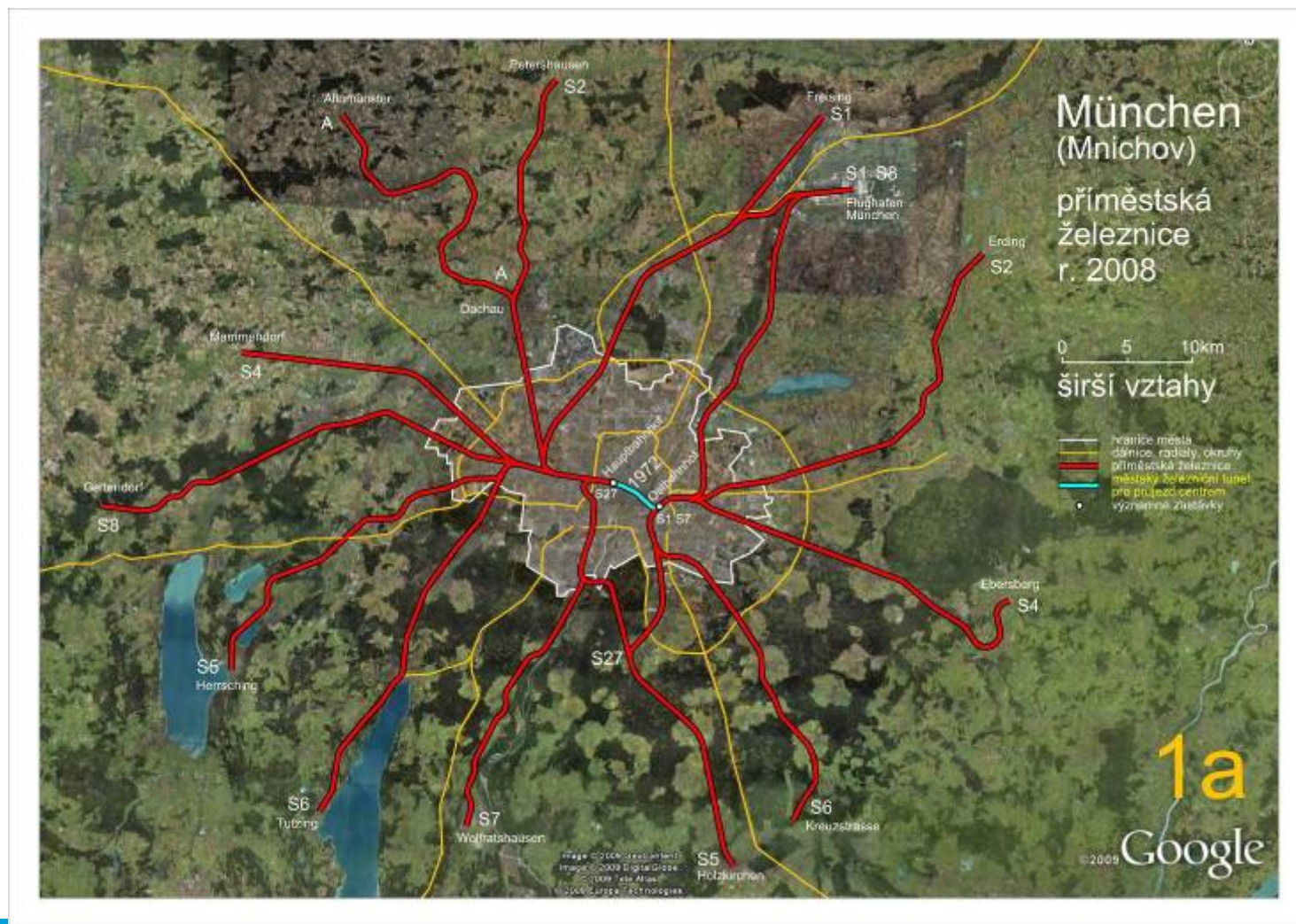
Přímé linky přes centrum města

- Umožňují rozvoz cestujících z regionu po celém území aglomerace
- Snižují přetížení rozhodujících železničních stanic a zastávek
- Snižují přetížení rozhodujících přestupních uzlů
- Zkrácení celkové doby přepravy cestujících k cíli jejich cesty
- Významné evropské metropole postupně propojují historicky vzniklé tratě, zakončené v hlavových nádražích, přes centrum města

Paříž – příklad průjezdné příměstské železnice (od roku 1972)



München – příklad průjezdné příměstské železnice (od roku 1972)



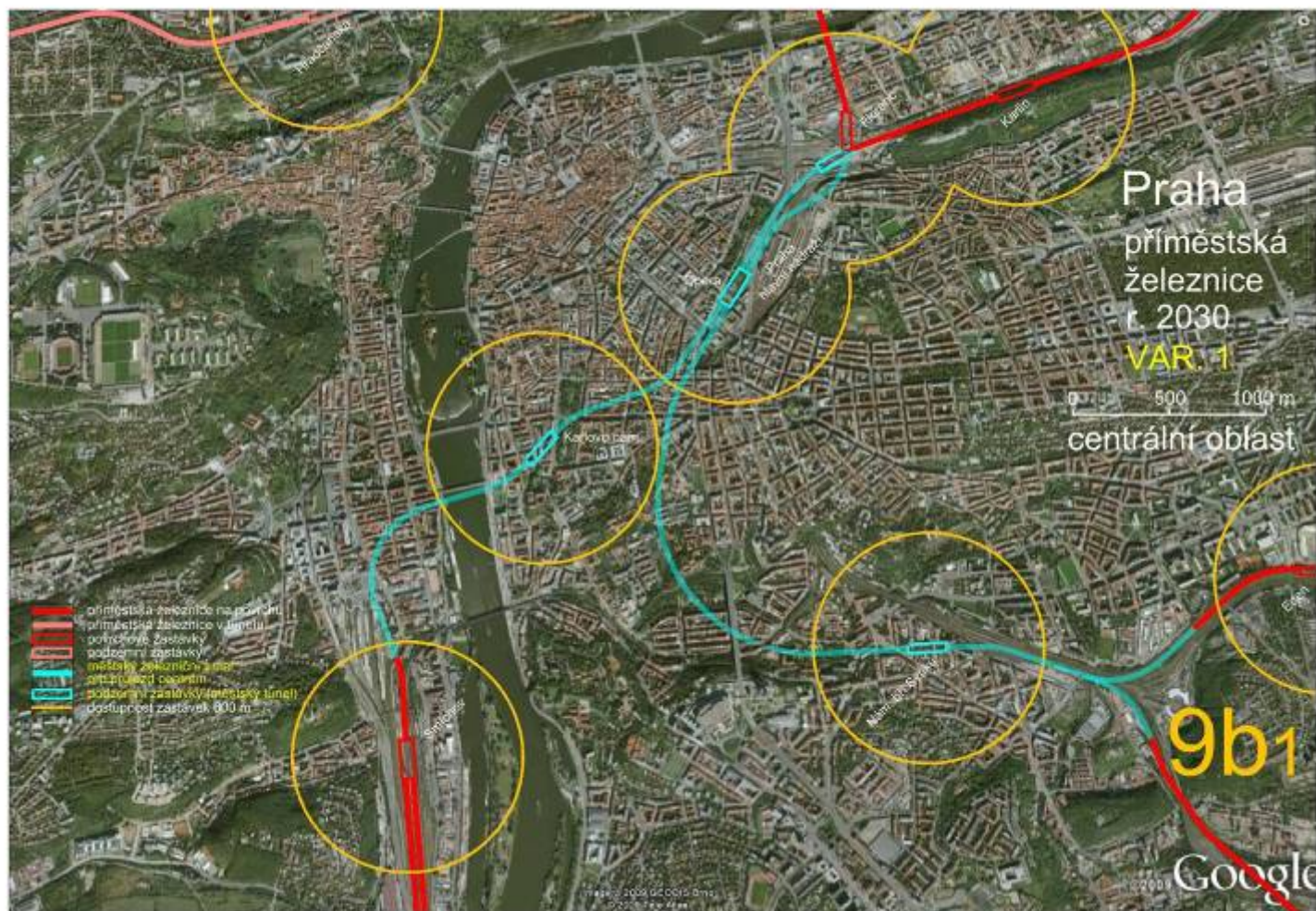
Zürich– příklad průjezdné příměstské železnice (ve výstavbě)



Praha 2012 – částečně průjezdný model



Návrh plně průjezdného modelu železnice pro Prahu



Nové zastávky

- v místech silné přepravní poptávky
- v místech silných přestupních vazeb
- V Praze v rámci města:
 - Podbaba, Rajská zahrada, Kačerov, Malešice ...
- Ve středočeském kraji:
 - - v lokalitách silného rozvoje bydlení:
 - Hostivice, Chýně, Jinočany
 - - v místech, kde stanice historicky vznikla mimo centrum přepravní poptávky:
 - Rudná u Prahy

Integrace v rámci IDS

- IDS = integrace ve 3 úrovních:
 - - tarifní
 - - přepravní (linkové návaznosti)
 - - fyzická (bezbariérové, pohodlné, krátké a jednoduché přestupy v přestupních místech a přestupních terminálech)
- Integrace v celém spádovém území => jeden organizátor dopravy v celém spádovém území
- Např. Praha a spádová část Středočeského kraje musí být jeden systém (viz všechny zahraniční IDS)

Kapacita příměstských tratí

- Rozvoj satelitního bydlení => zvýšená hybnost mezi městem a regionem
- Zahušťování spojů v blízkých příměstských úsecích
- => interval 10 minut a méně
- Nedostatečná kapacita tratí pro využívaných pro smíšenou dopravu
- => v okolí velkých měst segregované tratě pro příměstskou a ostatní dopravu, mimoúrovňová křížení
- Tratě v okolí Prahy neumožňují bez investičních zásahů zvýšení kapacity na řadě úseků (např. Praha – Strančice)

Jak zvýšit kapacitu příměstských tratí?

- Segregace příměstské dopravy od dálkové a nákladní
- => výstavba nových dvoukolejných úseků
- Nové úseky budovat v parametrech pro rychlá a vysokorychlostní spojení => nové úseky v nových trasách
- Stávající tratě budou uvolněny pro regionální dopravu
- Nové tratě: Praha – jihovýchod (směr Benešov)
- Praha – západ (směr Beroun)
- Praha – severozápad (směr Ústí n.L.)
- Praha – severovýchod (směr M.Boleslav)

Přestupní terminály

- Bezbariérové, snadné a rychlé přestupy
- Ideální přestup = hrana/hrana
- Nejen kombinace vlak/bus, vlak/MHD, ale též
 - vlak/IAD – bude stále více využívána
- => výstavba kapacitních P+R, pro úsporu místa parkovací domy včetně nad kolejištěm
- Důležitá součást přestupních terminálů =
 - K+R a B+R
- Zajištění garantovaných návazností
- Nutné vyřešit vlastnické vztahy a financování

Příklad přestupu hrana/hrana vlak/tram/bus (De Panne, Belgie)



Informace pro cestující

- Kvalita a účinnost poskytovaných informací
- Vhodné umístění informačních zařízení
- Společné informační displeje pro vlaky i návazné autobusy nebo MHD
- Železniční linky jsou součástí MHD
- => Informace o cestování MHD musí zahrnovat i železniční linky (v Praze neexistuje)
- Informace o lokalizaci vlaků (existuje v Jm kraji)
- => umožňuje řídit návaznosti v případě zpoždění

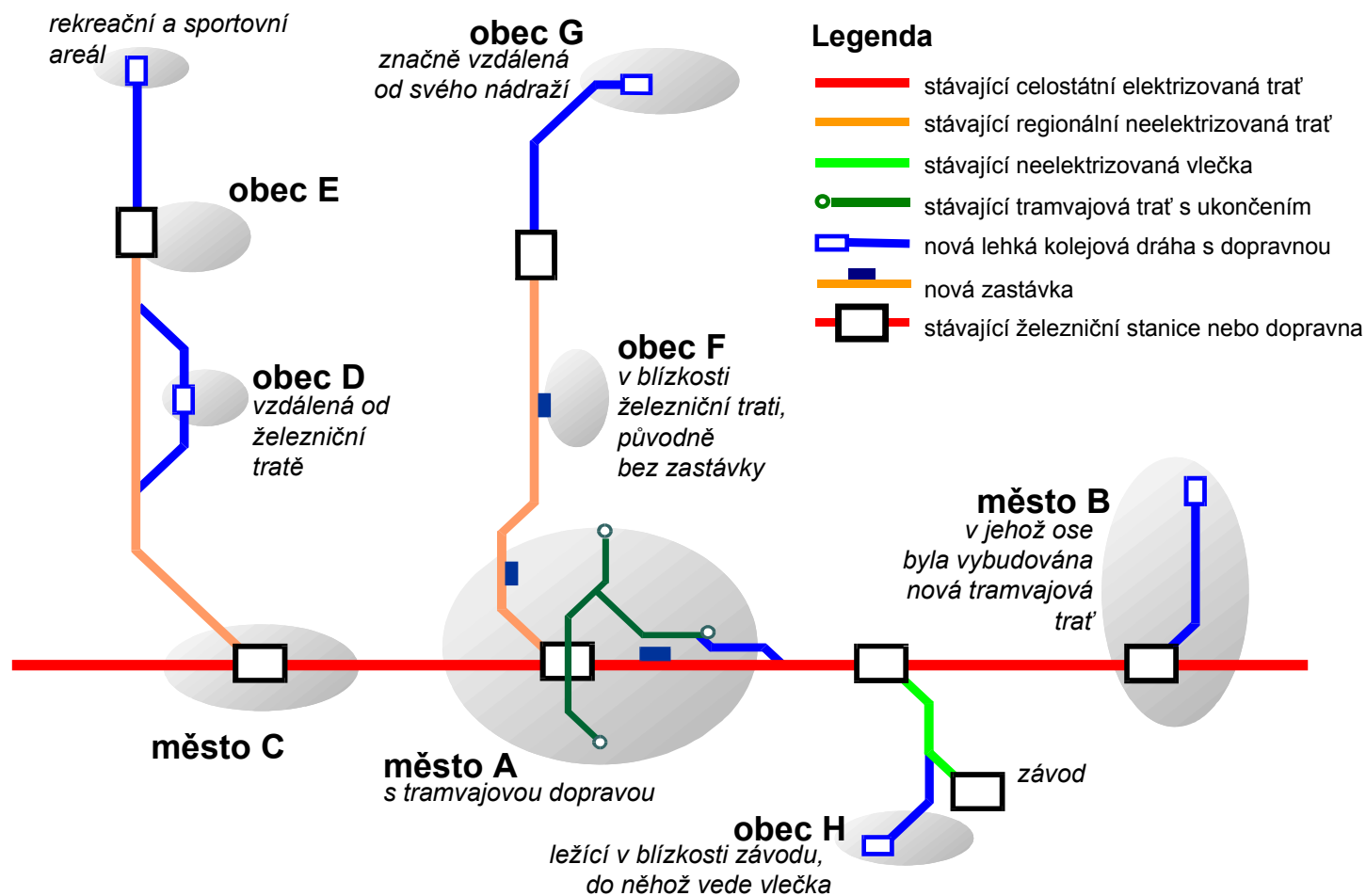
Vozidlový park

- V 70. letech masivní obměna vozidlového parku
- Velká část již tehdy nevyhovující z pohledu zákazníků
- V současnosti je předmětem rozsáhlých modernizací
- Po r. 1989 obměna vozidlového parku téměř ustala
- Pomalý náběh pořizování nových vozidel až na konci 90. let
- V současnosti masivní obměna vozidlového parku pro regionální a příměstskou dopravu
- Nová vozidla:
 - - bezbariérovost
 - - cestovní komfort
 - - klimatizace
 - - výborné jízdní vlastnosti
 -

Tram – Train (Lehká kolejová doprava)

- Přímá bezpřestupová doprava město – region
- Levnější než klasická železnice
- Umožňuje tramvajový provoz na páteřních trasách měst, která by jinak tramvajovou trať nebudovala
- Možnost zahuštění zastávek
- Lepší využití nyní málo využívaných tratí
- Rozvoj: Karlsruhe, Saarbrücken, Mulhouse, Il de France, Chemnitz
- Možnosti v pražské oblasti: Praha – Brandýs n.LK. – Stará Boleslav, Praha – Vrané n.Vlt. - Posázaví

Možnosti lehké kolejové dopravy



Děkuji Vám za pozornost

- Ing. Antonín Blažek
- **náměstek generálního ředitele**
 - **pro osobní dopravu**
- **České dráhy, a.s**
- **Nábřeží L. Svobody, 1222/12**
 - **110 15, Praha 1**