

Zkušenosti s vytvářením a provozováním IDS v pražském regionu

Pavel ADÁMEK

Ing. Pavel ADÁMEK, zástupce Českých drah pro hlavní město Prahu, ČD – GŘ, odbor regionálních vztahů

Abstract

Creation and development of Prague Integrated Transport System (PID) related to railway. Current volume of PID traffic. Share of railway traffic performance at the area of Prague region. Tie-in system of busses links and Park and Ride places. Essential investment action for railway operation in Prague railway node.

Vytváření systému

Úvodem je třeba říci, že sice nepominu základní údaje o ostatních druzích doprav v systému Pražské integrované dopravy (PID), leč příspěvek bude zaměřen převážně na železnici, která by měla být nosným prvkem příměstské dopravy v aglomeracích a významným doplňkem městské dopravy ve velkých městech. Její možnosti však zatím nejsou zdaleka využívány.

Počátky integrace hromadné dopravy v pražském regionu byly sice nesmělé, leč daly základ nejrozsáhlejšímu IDS v ČR, jehož fungování přispívá k poměrně vysokému podílu hromadné dopravy na přepravě na území města (57% : 43% IAD) i k tomu, že se v posledním roce opět začal zvyšovat počet cestujících v MHD. Počátky pražského IDS s názvem PID sahají do roku 1992, kdy první dvě autobusové linky MHD vyjely za hranice hlavního města do obcí Ořech a Hovorčovice. Na podzim téhož roku byla podepsána mezi představiteli hl. m. Prahy a ČSD dohoda o spolupráci při začleňování železnice do vznikajícího systému Pražské integrované dopravy, k 1. 12. 1993 je založen ROPID (Regionální organizátor Pražské integrované dopravy) jako příspěvková organizace hlavního města Prahy.

Podle zmíněné dohody bylo v roce 1993 umožněno mezi 10 železničními stanicemi ve vnitřní Praze použití předplatních jízdenek MHD v osobních popř. spěšných vlacích, tato možnost pak byla postupně rozšířena na 23 stanic a zastávek v Praze. V r. 1994 vzniká i první vnější tarifní pásmo s dalšími již i příměstskými železničními tarifními body. Významným předělem ve vývoji PID je rok 1996, kdy MHD přešla z nepřestupného tarifu na přestupný. Přestupný tarif byl umožněn zavedením elektronického odbavování cestujících označovacího strojkou Mypol ve všech vozidlech v systému kromě vlaků, jichž mohli používat jen cestující PID s příslušnými předplatními jízdenkami. V roce 1996 byl systém PID také podstatně rozšířen – vznikla 4 vnější pásma za hranicemi města, přičemž poslední dosahuje do vzdálenosti cca 40 km od centra Prahy, a dvě vnitřní pásma P a O. Pásmo „O“ je tzv. dojezdové a umožňuje příměstským cestujícím, kteří nepokračují dále vnitroměstskými linkami volit levnější jízdní doklad.

V roce 1996 bylo v systému PID 31 příměstských autobusových linek, které obsluhovaly 55 obcí, v roce 2000 již 89 příměstských linek, obsluhujících 190 obcí, roce 2001 bylo příměstských linek již 114, z toho 30 je vedeno zcela mimo území Prahy a navázáno na železnici nebo u méně významných relací i na jinou integrovanou autobusovou linku. Železnice poněkud stagnovala – z prudkého nárůstu v r. 1996 na 181 stanic a zastávek v systému PID (v samotné Praze všech 43) vzrostl jejich počet do r. 2000 na 200 tarifních bodů v PID. Přes tuto územní stagnaci rok od roku vzrůstá podíl cestujících, používajících na železnici jízdní doklady PID – v roce 1996 činil tento podíl 29,1%, v roce 2000 již 39,2%, v roce 2001 43% a podle posledního průzkumu skladby jízdenek, který byl proveden letos v dubnu na nejvytíženější příměstské trati – kolínské – je podíl jízdních dokladů PID na této trati 52% a v některých vlacích i přes 70%. K vývoji systému nutno ještě dodat, že od roku 1999 jsou postupně vybavovány stanice a zastávky v nejzatíženějších úsecích označovači jízdenek (tzv. plná integrace železnice) tak jako vozidla MHD a příměstské autobusové dopravy, což umožňuje nejen plnohodnotně využívat integrovaného systému na železnici i cestujícím bez předplatních

jízdenek, ale i přivádět k železnici návazné integrované autobusové linky popř. zřizovat parkoviště P+R již před hranicemi Prahy nebo zatím na jejím okraji. V roce 2000 byl systém rozšířen o 5. vnější tarifní pásmo

Současný stav dopravy v pražském regionu

Hlavní město Praha má téměř 1,2 milionu obyvatel a cca 780 tisíc pracovních příležitostí. Z toho je zřejmé, že jen za prací dojíždí do Prahy denně několik set tisíc lidí, další desítky tisíc překračují hranice Prahy oběma směry za jinými aktivitami, ať už mimopražští do Prahy např. za kulturou či nákupy nebo Pražané za rekreací nebo sportem. Na 300 tisíc osob je odhadován průměrný denní počet turistů v Praze. Dojíždka za prací do Prahy s klesajícím počtem pracovních příležitostí v některých částech středočeského kraje roste a dochází k ní i z poměrně vzdálených míst jako kupř. z Kutné Hory, Zruče nad Sázavou a výjimkou není ani denní dojíždka mezikrajová, např. z Litoměřicka.

Podle údaje Ústavu dopravního inženýrství Praha v ročence dopravy 2001 přijíždí do Prahy v pracovní dny jen v období 6 - 22 hodin 155 tisíc osobních automobilů, průměrné obsazení je 1,46 osoby. Oběma směry to představuje denní pohyb přes hranice Prahy jen osobními automobily přes 450 tisíc osob. Spolu s nákladními automobily je to denně oběma směry 546 tisíc osob.

Veřejná linková autobusová doprava přiveze a odveze z Prahy denně 50 tisíc lidí ve 2300 spojích, z toho je 80 spojů mezistátních a 830 dálkových, zbývajících 1390 spojů je převážně z oblasti středních Čech. Neznámou je ovšem zájezdová a smluvní autobusová doprava, která v některých případech (letišť, hypermarkety, některé zahraniční firmy) nemusí být zanedbatelná.

Integrované příměstské autobusové linky Pražské integrované dopravy přepraví denně (v pracovní dny) téměř 90 tisíc osob ve více než 2500 spojích, z toho mezi Středočeským krajem a Prahou se jedná o přepravu 50 tisíc cestujících ve 2100 spojích. Z údajů také vyplývá, že na 400 spojů příměstských linek PID nejede vůbec do hl. m. Prahy, ale je navázáno na jiné autobusové linky PID, ale zejména na železnici (cca 350 spojů).

Příměstská železnice přepraví denně téměř 80 tisíc osob. Přitom jen na dvou nejfrekventovanějších tratích (kolínské a benešovské) je to téměř polovina - 35 tisíc osob ve 121 vlacích. To představuje využití kapacity souprav v průměru na 50%. Dálková železniční doprava přiveze a odveze denně do a z metropole v průměru 32 tisíc cestujících, a to ve 136 vlacích (R,Ex,IC,EC). Poměr příměstské železniční dopravy vůči dálkové je tedy ve vztahu k Praze cca 2/3 k 1/3, přesně činí podíl příměstské dopravy 71,2%.

Zůstaňme ještě chvíli u železnice. Železničních stanic a zastávek v PID je v současné době 216. Plně integrované (stanice a zastávky s označovací jízdenek PID) jsou 3 traťové úseky - na trati 011 Praha - Poříčany, na trati 171 Praha - Řevnice, na trati 221 Praha - Senohraby. 216 železničních stanic a zastávek v Praze Středočeském kraji leží na 25 tratích nebo jejich částech směřujících do hlavního města nebo ležících v poměrně širokém okolí ve vzdálenosti cca 40, ale i více než 60 km od spádové aglomerace, celkem se jedná o 637 km tratí ČD. Integrované osobní a spěšné vlaky v systému PID, kterých je v pracovní den 997, ujedou denně 23 325 vlakových kilometrů, z toho jich 425 směřuje do hlavního města, mají však rozhodující podíl na osobní železniční dopravě v Pražském metropolitním regionu. Přeprava do Prahy a z Prahy v příměstské i dálkové dopravě představuje co do počtu cestujících téměř 20% objemu osobní přepravy ČD.

Pokud shrneme statistické údaje, přepraví IAD v pracovní den do Prahy a z Prahy téměř 550 tisíc osob, autobusová doprava (integrovaná i neintegrována) cca 100 tisíc osob a železnice příměstská i dálková cca 110 tisíc lidí. V letecké dopravě se jedná o 20 tisíc osob. Podíl hromadné dopravy na přepravě osob do a z Prahy činí necelých 30%, podíl železnice je 15,5%. V celkové příměstské dopravě bude podíl poněkud příznivější, neboť lze očekávat, že v automobilové dopravě, kde není rozlišena dálková a příměstská doprava, bude podíl dálkové dopravy vyšší než u železnice a linkových autobusů. Přesto se dá říci, že podíl železnice v příměstské i městské dopravě je poměrně nízký a využití

jejich výhod a potenciálu má velké rezervy. Vyšší podíl železnice v pražském regionu je ovšem podmíněn zásahy do infrastruktury dráhy.

K ilustraci výhod železnice pro příměstskou dopravu v pražské aglomeraci uvedme několik srovnání. Průměrná cestovní rychlost metra je udávána podle statistických údajů za rok 2001 35,4 km/h, tramvají 19,2 km/h a autobusů 25,9 km/h. Průměrná cestovní rychlost příměstských osobních vlaků dosahuje v pražských (tedy zatím modernizací či optimalizací nedotčených) úsecích na dvoukolejkách 49,8 km/h a na jednokolejkách 39,5 km. Ani délka železničních tratí v Praze není zanedbatelná – tratí s osobní dopravou je na území města 150 km a pro osobní dopravu se dá využít dalších cca 30 km nákladních tratí. Pro porovnání – síť metra měří 49,7 km a tramvají 137,5 km. Z okrajových částí Prahy lze dosáhnout centra vlakem za 20 – 25 minut, u kombinace autobus + metro ve srovnatelných relacích vychází cestovní doba 40 – 45 minut (*konkrétně např. Klánovice – Masarykovo n. vlakem za 21 minut, l. 261 a metro B na nám. Republiky 42 min., Kolovraty – Praha hl. n. vlakem za 24 min., l. 268 a metro A Muzeum 46 minut, Radotín – Smíchov vlakem za 8 minut, l. 244 17 min.*)

Další vývoj PID

Výstavba metra probíhá v pokračování trasy C do Ládví, připravuje se úsek do Letňan a probíhají projektové práce na trasu D z Krče k Hlavnímu nádraží. V tramvajové dopravě je ve výstavbě trať na Barrandov. V příměstské autobusové dopravě je integrovanými linkami pokryt prakticky celý prstenec okolo Prahy s výjimkou Štěchovicka, na jehož integraci zatím vzhledem ke specifickým podmínkám poskytovaným dopravcem tamními obcím, nemá místní samospráva zájem.

Jak vypadá situace na železnici? Na území hl. m. Prahy se v železniční infrastruktuře nerealizoval žádný významný počín již 20 let – naposledy to byla výstavba holešovické přeložky s nádražím Praha-Holešovice, které byly otevřeny v r. 1982. Také realizovaná i schválená výstavba tranzitních železničních koridorů končí na hranicích hl. města (modernizace I. koridoru ve směru od Kolína končí před žel. stanicí Úvaly ještě na území Stč. kraje, opačně od Ústí n. L. před žel. st. Praha-Bubeneč, financování IV. koridoru schválené vládou je připravováno pro úsek České Budějovice - Praha-Hostivař mimo, III. koridor studijně zpracováván z Plzně končí před žel. st. Praha-Smíchov). Chybějící nemodernizované úseky mezi koridorovými stavbami představují cca 45 km tratí na území hl. m. Prahy a to nemluvíme o ostatních pro příměstskou dopravu významných tratích, jejichž stav je žalostný (např. trať 210).

Další žádoucí rozvoj železnice v systému PID (ale platí to IDS obecně) znamená uskutečnění zejména těchto kroků:

- důsledná taktová doprava po celé období provozního dne,
- zajištění vysoké spolehlivosti příměstské dopravy,
- aplikace informačního systému IDS na železnici,
- prodej integrovaných jízdních dokladů na železnici,
- plná integrace jednotlivých železničních tratí,
- zavádění návazných integrovaných autobusových linek k železnici,
- zřizování parkovišť typu P+R u vhodných železničních stanic a zastávek,
- výstavba nových zastávek,
- navázání resp. propojení příměstských spojů v centrálním nádraží,
- vhodný územní rozsah systému,
- vytvoření sítě zrychlených spojů v systému.

Řada těchto kroků je možná do jisté míry i v dnešních podmínkách. Jejich plné uplatnění v systému nebo jejich realizace vůbec je však podmíněna podstatným zkvalitněním infrastruktury (např. propojení ramen příměstské dopravy, zahuštění intervalu ve špičkách, nové zastávky, P+R již před hl. městem, taktová doprava na jednokolejných tratích apod.).

Na závěr se tedy ještě podívejme na připravované investiční akce, které by měly podstatným způsobem zlepšit nedostatečnou železniční infrastrukturu na území Prahy a promítnout se zásadním způsobem nejen do rozvoje příměstské železniční dopravy

v pražském regionu, ale významně zkvalitnit i mezinárodní a dálkovou železniční dopravu v České republice. Jedná se zejména o tyto stavby:

Průtah železničním uzlem – I. tranzitní železniční koridor:

- a) „Optimalizace traťového úseku Praha-Bubeneč - Praha-Holešovice“ v letech 2004-2005 (stavba o celkových IN cca 1,1 mld Kč, existuje dokumentace k územnímu rozhodnutí, je připravena žádost o ÚR),
- b) „Modernizace traťového úseku Praha-Běchovice - Úvaly“ v letech 2004 (2005) – 2006 (stavba o CIN cca 2,0 mld Kč, vydáno ÚR, probíhá odvolací řízení proti ÚR),
- c) „Modernizace traťového úseku Praha-Libeň - Praha- Běchovice“ (ztříkolejnění) v letech 2006 - 2008, (stavba o IN cca 4,2 mld Kč, připravena dokumentace k ÚR – pozn. součástí stavby je i výhledové zdvojkolejnění a mimoúrovňové napojení odbočného úseku Praha-Libeň - tunel pod Tábořem za 0,8 mld Kč),

Průtah železničním uzlem – I., III., IV. tranzitní železniční koridory:

- d) „Nové spojení Praha hl.n., Masarykovo n., Libeň, Vysočany, Holešovice“, zahájení v r. 2003 resp. nejpozději v r. 2004, (stavba o CIN cca 10,6 mld. Kč, existuje územní rozhodnutí z r. 2001, zpracovává se další PD).
- e) „Modernizace západní části Praha hl.n.“ (I. – IV. nástupiště), (návazně na „Nové spojení“, část této stavby „Mosty Seifertova, 1. část“ již probíhá a je financována ze SFDI ve výši 266 mil. Kč),

„Nové spojení“ je klíčovou stavbou pro fungování železnice v Praze, neboť přes „Nové spojení“ vede I., III. i IV. tranzitní železniční koridor – realizace této investice umožní kapacitní napojení železničních tratí od východu a severu ČR na centrální pražská nádraží. V současné době jsou tříkolejná trať od Poříčan (ze směru Pardubice, Kolín), dvoukolejná od

Lysé n. L. (ze směru Hradec Králové, Nymburk), jednokolejná od Všetat (ze směru Liberec, Mladá Boleslav), a dvoukolejná od Kralup (ze směru Děčín, Ústí n.L.) - tedy 8 traťových kolejí - svedeny do jednokolejného úseku výhybna Vítkov – Praha hl.n., přitom jen 2 z uvedených tratí mají i přímé napojení na Prahu Masarykovo n.

Současný stav je tak naprosto neúnosný, neboť znehodnocuje prostředky vložené do koridorových staveb a znemožňuje jejich efektivní využívání v dálkové i příměstské železniční osobní dopravě právě na území, kde jsou přepravní proudy celostátně nejsilnější.

Spolu s dalšími dvěma nezbytnými studijně zpracovávanými stavbami Praha-Hostivař – Praha hl.n. (pokračování IV. koridoru, dle odb. odhadu za 2,8 mld Kč) a Praha-Smíchov – Praha hl.n. (pokračování III. koridoru, dle odb. odhadu za 3,5 mld Kč) a ostatními souvisejícími stavbami (rekonstrukce Negrelliho viaduktu, modernizace žel. stanic Praha Masarykovo a Praha-Vysočany), představují potřebné investiční náklady částku výši 30,9 mld. Kč.