

Opatření k optimalizaci veřejné dopravy ve vybrané lokalitě České republiky

Martin Jacura, Lukáš Týfa

České vysoké učení technické v Praze

Fakulta dopravní, katedra dopravních systémů, ČR

e-mail: jacura@fd.cvut.cz, tyfa@fd.cvut.cz

Abstrakt

A trend in the public transport in the East Bohemia is the outflow of the passengers to the individual vehicular transport like that in the other regions. If the public transport shall sustain or increase its share in transport market, it must be taken the sum measures on the regional layer as well as statewide layer. The report deals with this problem in the specific locality and suggests the solutions of this problem.

1. Úvod a cíl příspěvku

Trendem v dopravě, který je možno pozorovat v téměř všech státech Evropy, zvláště pak v zemích, jež se nově staly členy Evropské unie, je stálý nárůst objemu i výkonů individuální automobilové dopravy na úkor všech druhů dopravy veřejné. Tento jev, způsobený dílem změnami životního stylu obyvatel, dílem nerovnými podmínkami na dopravním trhu, samozřejmě s sebou přináší pro společnost všechna všeobecně známá negativa (znečištění životního prostředí, silniční nehody, kongesce, zábor půdy atd.). Harmonizace podmínek mezi jednotlivými druhy dopravy se však zřejmě brzy nedočkáme, a tak se musíme naopak snažit učinit veřejnou osobní dopravu pro občany více atraktivní, přičemž jsme limitováni omezenými finančními prostředky veřejných rozpočtů.

Příspěvek si proto dává za cíl analyzovat veřejnou dopravu na vymezeném území a následně navrhnout opatření na zlepšení veřejné dopravy v této lokalitě. Za oblast podrobenou následnému rozboru byly vybrány východní Čechy – pro potřeby tohoto článku ohraničené ze severu a východu státní hranicí s Polskou republikou, obsahující Orlické hory na východě, vybíhající k Železným horám na jihu, ze západu zhruba ohrázené městy Chlumec nad Cidlinou a Jičín a na severu zahrnující pohoří Krkonoš. Zcela záměrně není k popisu využito samosprávného členění České republiky, ale lokalita je vytyčena bez ohledu na administrativní hranice podle toho, jak uvnitř ní existují silné dopravní vazby (spádovost k určitým sídlům) a tak, aby byla zajištěna socio-ekonomická homogenita oblasti.

2. Analýza vybraného území

2.1 Přírodní a hospodářský pohled, hledisko dopravní infrastruktury

Území se nachází na větší části Královéhradeckého kraje a Pardubického kraje a na východním okraji kraje Libereckého – velmi hrubě kopíruje zaniklý Východočeský kraj a blíží se svým vytyčením územní statistické jednotce NUTS 2 Severovýchod. Z hlediska geomorfologického se v jihozápadní části oblasti rozkládá Polabská nížina, která na východě vybíhá do Orlických hor a na severu přechází přes Krkonošské podhůří do masivu Krkonoš. Specifickou oblastí je severovýchodní Broumovský výběžek vklíněný do území Polska, který je pokrytý skalními útvary Adršpašsko-teplických skal a Broumovských stěn.

Významné složky hospodářství tvoří zemědělství, lesnictví, průmysl (strojírenský, chemický, textilní, elektrotechnický, energetický, dřevozpracující) i služby; důležitým zdrojem příjmu je rovněž turistický ruch. Pro letní i zimní turistiku jsou velmi navštěvovanými lokalitami již zmíněná pohoří a Jestřebí hory. Cíle letní turistiky představují dále např. skalní oblasti, přírodní i umělé vodní plochy, ZOO ve Dvoře Králové nad Labem, Babiččino údolí,

památky v podobě hradů, jejich zřícenin a zámků, barokní špitál Kuks, Broumovský klášter, pevnost Josefov a československé opevnění, nelze opomenout ani lázeňská města (Velichovky, Jánské Lázně, Lázně Bělohrad). V Hradci Králové a Pardubicích se nacházejí univerzity, v Hradci Králové pak slouží širokému okolí fakultní nemocnice.

Silniční infrastruktura má z hlediska potřeb linkové autobusové dopravy dostatečnou hustotu a rovnoměrně pokrývá celé území. V obou krajských městech je provozována rozvinutá trolejbusová síť, včetně meziměstské trati Pardubice – Lázně Bohdaneč. Jedinou více Kolejovou železniční tratí v popisovaném regionu je úsek Kolín – Pardubice hl. n. – Choceň, který je součástí I. a III. tranzitního železničního koridoru (IV. evropského multimodálního koridoru). Využití elektrické trakce je možné kromě zmíněné dvoukolejné tratě také na dvou jednokolejných traťových úsecích Velký Osek – Hradec Králové hl. n. – Týniště nad Orlicí – Choceň a Pardubice hl. n. – Hradec Králové hl. n. – Jaroměř.

2.2 Provoz veřejné železniční dopravy ve východních Čechách

Ministerstvo dopravy v osobní železniční dopravě objednává vedení těch dálkových vlaků osobní dopravy, které slouží k zabezpečení dopravních potřeb státu, tedy většinu vlaků kategorie rychlík a expres. Každý kraj si k zajištění základní dopravní obslužnosti svého území objednává u jednotlivých dopravců vlaky regionálního významu, tedy kategorie osobní a spěšný vlak. Z tohoto důvodu Ministerstvo dopravy a příslušné kraje hradí drážním dopravcům prokazatelnou ztrátu vzniklou z provozu těchto vlaků. Vybrané vlaky (většinou kategorie IC, EC, SC) provozuje konkrétní drážní dopravce na vlastní podnikatelské riziko. Proto existuje v ČR patnáct subjektů (čtrnáct krajů a stát zastoupený Ministerstvem dopravy) objednávajících veřejnou osobní železniční dopravu v rámci závazku veřejné služby plus dopravci, provozující vlaky osobní dopravy na vlastní podnikatelské riziko.

Karlovarský kraj, Liberecký kraj a Ministerstvo dopravy, vedeny snahou o zvýšení kvality objednávaných služeb a zároveň o zprůhlednění cenové kalkulace prokazatelné ztráty plynoucí z jejich poskytování, se rozhodly na období od platnosti GVD 2006/2007 vypsát na provozování několika železničních linek poptávková nebo výběrová řízení. Není předmětem tohoto článku hodnotit průběhy nebo výsledky těchto soutěží; konstatujeme pouze, s ohledem na zvolenou lokalitu zkoumání, že po značných peripetiích byl na konci května letošního roku Ministerstvem dopravy vyhlášen vítěz poptávkového řízení na provozování rychlíků v relaci Pardubice hl. n. – Liberec, kterým se v druhém kole soutěže staly České dráhy, a. s. O vítězi tohoto řízení rozhodla podle oficiálního stanoviska Ministerstva dopravy nejnižší podaná cena, požadovaná jako úhrada prokazatelné ztráty ze závazku veřejné služby podle platných právních předpisů. Částka byla kalkulována jako jednotková sazba za dopravní výkon, tedy za vlakový kilometr. Podmínkou pro všechny účastníky této soutěže bylo splnění určitých podmínek, především dodržení zadavatelem stanoveného jízdního řádu a parametrů pro provozování vozidla. České dráhy, a. s., nasadí od zahájení platnosti jízdního řádu 2006/2007 na rychlíky Pardubice hl. n. – Liberec soupravy vedené motorovými vozy ř. 843.

Stále ještě raritou v České republice v oblasti pravidelné osobní železniční dopravy je její provozování společností se soukromým kapitálem. Ve východních Čechách se lze setkat s takovou firmou zatím jen na trati Trutnov hl. n. – Svoboda nad Úpou. Na desetikilometrové trati (po níž dokonce kdysi jezdily i rychlíky Praha – Svoboda nad Úpou) byl, z důvodů údajné ekonomické neefektivnosti, zastaven osobní provoz 28. 9. 1997. Po boji především místních občanů za zachování provozu převzala od prosince 1997 provozování dráhy i pravidelnou osobní dopravu společnost VIAMONT, a. s. Tato firma posílila počet osobních vlaků a zřídila, resp. obnovila, zastávky Trutnov-Zelená Louka a Trutnov-Staré Město. V případě zájmu může dojít k rozšíření osobního železničního provozu nestátními firmami i na další přilehlé regionální tratě. Nabízí se využití specifika města Trutnova, které se rozkládá v údolí řeky Úpy o délce přibližně 10 km a v jehož východní části se nachází rozsáhlá síť vleček, které by se mohly využít k provozování přímých vlaků ze severozápadního cípu města přes centrum až do příčínského průmyslového areálu.

Nejdůležitější spojení regionu s ostatními částmi republiky i se zahraničím umožňuje trať Praha – Pardubice – Česká Třebová, na níž jsou a budou provozovány všechny

kategorie vlaků osobní dopravy. Druhé spojení přímými vlaky mezi hlavním městem republiky a východními Čechami bude v GVD 2006/2007 zajištěno ve dvouhodinovém taktu rychlíky Praha hl. n. – Nymburk hl. n. – Hradec Králové hl. n. Ve stejném intervalu bude zajištěno spojení Prahy a Krkonoš železniční linkou Praha hl. n. – Hradec Králové hl. n. – Trutnov hl. n. Tím bude v relaci Praha – Hradec Král. vytvořen hodinový interval dálkových osobních vlaků. Z Hradce Králové hl. n. budou pokračovat dva páry rychlíků na Letohrad přímo, od některých rychlíků bude v Hradci Králové hl. n. na Letohrad vytvořena návaznost spěšnými vlaky. Devět párů rychlíků bude ve dvouhodinovém taktu zajišťovat spojení krajských měst Pardubice, Hradec Král. a Liberec přes Jaroměř a Starou Paku. Z východních Čech na jihovýchod budou vypravovány tři páry rychlíků Hradec Králové hl. n. – Týniště nad Orlicí – Choceň – Brno hl. n. Propojení dálkovými osobními vlaky mezi Polabím a Vysočinou budou obstarávat dva páry rychlíků Pardubice hl. n. – Havlíčkův Brod – Jihlava.

Královéhradecký kraj objednal pro příští grafikon spěšné a osobní vlaky Starkoč – Náchod – Meziměstí / Adršpach, které budou mít ve Starkoči vytvořenu přestupní vazbu na rychlíky Praha – Trutnov, a cestovní doba mezi Hradcem Králové a Náchodem tak klesne pod hodinu. Nově bude dále vytvořen na trati č. 040 Trutnov hl. n. – Stará Paka – Ostroměř – Chlumec nad Cidlinou dvouhodinový takt spěšných vlaků, které budou mít v Chlumci nad Cidlinou zajištěnu přestupní vazbu na rychlíky obou směrů Praha – Hradec Králové. V GVD 2006/2007 také proti současnému jízdnímu řádu dochází ke změně ramen osobních vlaků v Podkrkonoší – úprava reaguje na převažující přepravní proudy a vychází současně z provozního uspořádání stanice Stará Paka. Zde tak budou částečně odstraněny kolizní body na tzv. zhlaví Rožkopov (což povede ke zkrácení staničních provozních intervalů) a zároveň se opět vytvoří odpovídající vazby ve vlakových skupinách.

Nejvyšší přepravní intenzity ve vlacích osobní dopravy je možno sledovat na koridorové trati, velká část cestujících východními Čechami pouze tranzituje; regionální doprava je nejsilnější mezi Přeloučí, Pardubicemi a Chocní. Na další místa v síle přepravních proudů cestujících se řadí traťové úseky Pardubice hl. n. – Hradec Králové hl. n. – Jaroměř a Převýšov – Chlumec nad Cidlinou – Hradec Králové hl. n. – Týniště nad Orlicí s několika milióny cestujících za rok. Mezi další nejzatíženější úseky patří relace Slatiňany – Pardubice-Rosice nad Labem, Týniště nad Orlicí – Borohrádek, Týniště nad Orlicí – Kostelec nad Orlicí město, Hradec Králové hl. n. – Všestary – Dlouhé Dvory, Trutnov hl. n. – Trutnov střed, Ústí nad Orlicí – Letohrad a Velký Osek – Převýšov.

2.3 Integrované dopravní systémy

Na výše vymezeném regionu lze demonstrovat problém organizace veřejné dopravy v ČR. Zhruba stotisícová krajská města Hradec Králové a Pardubice jsou od sebe vzdálena přibližně dvacet kilometrů a poptávka po přepravě v této relaci je velmi silná. Protože za základní dopravní obslužnost regionů mimo katastr obcí jsou v současnosti v ČR zodpovědné kraje, většina z nich si postupně na svém území vytváří integrované dopravní systémy (IDS), které mají sice základní obecné rysy společné, avšak každý má svá specifika (např. tarifní a odbavovací systém, značení linek a tarifních zón, přepravní podmínky). Tyto rozdílnosti způsobují komplikace občanům bydlícím na pomezí sousedních krajů a dopravcům, kteří operují na území více krajů (což se týká zejména personálu obsluhy vlaků Českých drah, a. s., které svými vlaky pokrývají území celého státu). Kraje, resp. jimi zřízené organizátory IDS, se tedy mohou, ale nemusí dohodnout na společných zásadách IDS.

Popsanou problematickou situaci se dopravci (železniční i autobusoví) snaží od r. 2002 řešit provozováním IDS VYDIS, který se stal prvním IDS ve vybrané lokalitě. IDS VYDIS zahrnuje MHD v obou krajských městech, vlaky osobní dopravy Českých drah, a. s., v okruhu zhruba do 25 km od těchto měst a linkovou autobusovou dopravu provozovanou společností ORLOBUS, a. s., na katastrálním území Jaroměře. Organizátorem tohoto IDS jsou České dráhy, a. s. Časové jízdenky platí jako traťové jízdenky ve vlacích nebo meziměstských autobusech a zároveň jako síťové jízdenky na MHD. Při jednorázové cestě nelze výhody tohoto IDS využít. Již v 80. letech 20. století předcházelo IDS ve východních Čechách vzájemné uznávání jednotlivých jízdenek DP měst Hradec Králové a Pardubice.

Královéhradecký kraj založil společnost OREDO, s. r. o., kterou pověřil organizováním IDS IREDO; jedná se tedy o druhý IDS na území kraje. Na Náchodsku byl tento IDS spuštěn v roce 2005 a o rok později zahájil OREDO organizaci veřejné dopravy na Rychnovsku. Tarif IDS IREDO je zónově-relační, tzn. že území je rozděleno na zóny, pro něž je dána pevná sazba základního jízdného pro cestu mezi zónami (případně v rámci téže zóny) bez ohledu na použitý dopravní prostředek, dopravce, počet přestupů nebo ujetou vzdálenost (časové omezení platnosti jednorázové jízdenky se odvíjí od počtu zón). Systém se neustále rozšiřuje a v brzké budoucnosti má pokrýt území celého kraje. Pardubický kraj IDS na svém území teprve připravuje. Institut Jana Pernera, o. p. s., zpracoval ve dvou etapách projekt IDS Pardubického kraje, který by mohl být v okresech Pardubice a Chrudim spuštěn k 1. 1. 2007, v okresech Svitavy a Ústí nad Orlicí pak v r. 2008. Tarif by měl být založen na stejném principu jako v IDS IREDO, a tak se předpokládá po vzájemné dohodě organizátorů IDS v roce 2009 propojení IDS v obou krajích a zároveň zánik IDS VYDIS.

3. Opatření na zlepšení fungování veřejné dopravy

3.1 Organizační a jednoduchá stavební opatření

Výhradně organizačním opatřením, které vede ke snížení nákladů na provoz celého systému veřejné dopravy, je odstranění souběhů linek různých druhů dopravy, popřípadě různých dopravců. Co je to souběh linek veřejné dopravy, to se sice snaží popsat vyhláška č. 241/2005 Sb., o prokazatelné ztrátě ve veřejné drážní osobní dopravě a o vymezení souběžné veřejné osobní dopravy, ale uvedená velmi obecná definice je pro praxi téměř nepoužitelná. O odstranění souběhů linek regionální veřejné dopravy se ve vlastním zájmu snaží organizátoři IDS, protože ti řeší dopravní obslužnost svěřeného území komplexně.

I když Náchodsko je začleněno do IDS IREDO, podle našeho názoru i tady existuje souběh autobusové a železniční osobní dopravy, a to v relaci žst. Police n. Metují (ležící na katastru obce Bezděkov nad Metují) – Náchod, resp. v pokračování až Česká Skalice – Jaroměř – Hradec Králové. V pracovní dny je v současnosti mezi Policí nad Metují a Náchodem provozováno 18 spojů (resp. 20 spojů v opačném směru) regionálními autobusy. Zároveň jsou ve stejné relaci vedeny osobní vlaky v hodinovém intervalu (16/17 přímých spojů). Trať č. 026 a silnice č. II/303 jsou v úseku vlakové nádraží Police n. M. – Náchod trasovány souběžně, rovněž hustota zastávek na železnici je vysoká (na 13 km trati se nachází pět mezilehlých tarifních bodů; nedávno byla otevřena nová zastávka Velké Poříčí). Vysoký potenciál železnice pro osobní přepravu se prokázal v době uzavírky silnice mezi Hronovem a Náchodem, kdy posílený železniční provoz uspokojil přepravní poptávku. Pro převedení přepravy na železnici a optimalizaci nabídky přepravy by bylo zapotřebí relativně jednoduchého stavebního opatření, a to provést úpravu přednádraží stanice Police n. M. na přestupní terminál vlak – autobus. Obdobné terminály byly v rámci programu rozvoje IDS IREDO zbudovány v areálech železničních stanic Častolovice a Doudleby n. Orl. Došlo tak k lepší provázanosti mezi oběma druhy dopravy i k vyššímu pohodlí cestujících při přestupu.

Připravovaný vlakový jízdní řád přináší většinou pozitivní změny. Přesto zůstává několik sporných bodů, např. rychlíky Praha – Trutnov s předimenzovanou kapacitou, neexistence přímého spojení Hradec Králové – Náchod (přestup bývá při použití veřejné dopravy bariérou), zrušení přípojové vazby Hradec Králové – Kolín ve Velkém Oseku a nedostatečná nabídka dopoledního přímého spojení Hradec Králové – Letohrad.

K jednoduchým stavebním opatřením vedoucím ke zvýšení kultury cestování patří především úprava nástupišť v železničních stanicích a zastávkách, která jsou v mnohých stanicích úroveň sypaná bez pevné nástupní hrany, neumožňující pohodlný nástup do vozidel, natož bezbariérový přístup. Vzhledem k omezeným finančním prostředkům není možné v každé stanici zřídit nástupiště s mimoúrovňovým přístupem. Lze však doporučit řešení, jež se osvědčilo např. v žst. Turnov, kde byla zřízena oboustranná nástupiště s výškou nástupní hrany 550 mm nad temenem kolejnice s úrovňovým čelním přístupem (přechod přes koleje, čelní rampa ve sklonu 1:12 od přechodu na plochu nástupiště). Toto řešení znamená výrazný kvalitativní posun v kultuře cestování při snížené potřebě finančních

prostředků, neboť v případě nasazení nízkopodlažních souprav je zde vytvořen bezbariérový nástup. Usměrnění pěších proudů cestujících do ústředního přechodu zvyšuje též bezpečnost železniční dopravy. Uvedená úprava nástupišť je vhodná zejména pro stanice, v nichž všechny vlaky zastavují. V případě projíždějících vlaků je třeba vést jejich vlakové cesty po kolejích, přes něž se nepřechází, nebo zamezit pohybu cestujících v kolejišti při průjezdu vlaku. Kvůli usnadnění chůze osob je vhodné doplnit čelní rampu zábradlím s madly. K navrhování tohoto typu nástupiště neexistuje v ČR žádný závazný dokument ani vzorový list, konkrétní projekt podléhá schválení SŽDC, s. o. Tato nástupiště bývají nezastřešená, v případě potřeby se zřizují malé přístřešky (např. v žst. Náchod). Zmíněný typ nástupiště byl vybudován kromě Turnova a Náchoda také např. ve stanicích Březnice, Černý Kříž, Stráž nad Ohří nebo Kraslice; projektově se připravuje kupříkladu ve Františkových Lázních, Strakonících, Šumperku nebo Nových Hradech.

Nevýhodou železnice bývá vzdálenost stanic a zastávek od osídlení. Nejčastěji se tato situace řeší zavedením návazných autobusových linek, tzv. napajeců, které zajišťují svoz a rozvoz k páteřnímu dopravnímu systému. Zajímavá možnost řešení tohoto problému se nabízí ve Dvoře Králové nad Labem, kde se železniční stanice nachází zhruba 3 km od centra města a přepravu cestujících k a od ní zajišťuje městská autobusová doprava. Ze stanice totiž vychází vlečka místní teplárny, která je ukončena blízko centra města. Zavedení osobní dopravy po vlečce a vytvoření zastávky Dvůr Králové nad Labem město u křížení vlečky s ulicí 28. října by zkrátilo docházku na náměstí na cca 800 m a zároveň by se usnadnil přestup na autobusy, vyjíždějící z nevhodně umístěného autobusové nádraží, které neumožňuje vybudování terminálu veřejné dopravy.

3.2 Rozsáhlé investiční projekty v železniční dopravě

Z dlouhodobého hlediska je pro veřejnou hromadnou dopravu, má-li zůstat pro cestujícího zajímavým řešením jeho přepravních potřeb, nutné, aby se uskutečnilo několik větších investičních akcí. Nejnaléhavější je alespoň částečné zdvoukolejnění mezikrajské páteře Chrudim – Pardubice – Hradec Králové – Jaroměř včetně vybudování tzv. Medlešické spojky, která odstraní úvratovou jízdu vlaků v trase Chrudim – Pardubice hl. n. ve stanici Pardubice-Rosice nad Labem. V současnosti se trať Hradec Králové – Pardubice ocitla z pohledu propustnosti na hranici svých možností a jakákoli mimořádnost naruší plnění GVD.

Bolestivé místo veřejné dopravy východních Čech představuje železniční uzel Stará Paka. Zejména uspořádání kolejiště, rozlehlost stanice, křížení dvou tratí a zabezpečovací zařízení I. kategorie (výměnové zámky, neexistence odjezdových návěstidel) jsou příčinou nepříjemně dlouhých staničních intervalů, jejichž hodnoty silně komplikují tvorbu vhodných přípojových vazeb. Modernizace stanice zahrnující též vybudování nových nástupišť, nejlépe „typu Turnov“, je pro další rozvoj železniční dopravy v oblasti zcela nevyhnutelná.

Jestliže má být vylepšeno vlakové spojení Náchoda s Hradcem Králové, pak se zdá být vhodné oprášit myšlenku tzv. Vysokovské spojky mezi Českou Skalicí a Náchodem, a odstranit tak na této relaci dvojí úvrať ve Starkoči a Václavicích. Existuje několik variant vedení této novostavby (ať už různá napojení do zhlaví stanice Starkoč nebo její vynechání), včetně myšlenky vybudovat novou trať mezi Jaroměří a Novým Městem nad Metují.

Ve fázi studie proveditelnosti, resp. vyhledávací studie, se nachází projekt nového železničního spojení Hradec Králové – Liberec, které by umožňovalo na dvoukolejně trati vedené zčásti po přeložkách zkrátit cestovní dobu mezi Hradcem Králové a Libercem pod 90 minut. Prozatím není rozhodnuto, bude-li tato trasa vedena přes Jičín nebo Starou Paku.

Ve snaze lépe zpřístupnit Orlické hory kolejovou dopravou a následně omezit vjezd osobních automobilů do stejnojmenné CHKO se zpracovává studie proveditelnosti „Dráhy Orlických hor“. Předpokládá se v ní využití stávajících regionálních drah Doudleby n. Or. – Rokytnice v Or. h., Častolovice – Solnice a Opočno – Dobruška, na které naváží trati např. na Deštné v Or. h. a do Říček v Or. h.. Myšlenka, jež probudila některé dávné neuskutečněné projekty a již se dostává velké publicity i regionální podpory, by při realizaci znamenala přínos pro životní prostředí a napomohla využít potenciálu oblasti nejen pro rekreaci. Vyhovující dopravní obsluha území vytváří totiž jeden z předpokladů pro rozvoj

r e l a c e		druhé město relace		vzdálenost		cestovní doba		přep. potenciál		dopr. nabídka [páru spojů/den]			
první město relace	název	obyvatel	název	obyvatel	vzduš. [km]	sil. [%]	žel. [%]	IAD [min]	bus [min]	žel. [10 ³]	bus [10 ³]	pracovní den	sobota
název	obyvatel	94 694	název	obyvatel				IAD	bus	žel.	bus	žel.	žel.
Hradec Králové	94 694	88 181	Parubice	88 181	20	+15	+10	29	30	19	189	32	35
Parubice	88 181	23 498	Chrudim	23 498	10	+20	+10	17	20	22	161	43	33
Hradec Králové	94 694	12 736	Jaroměř	12 736	17	+18	0	22	25	15	95	27	33
Hradec Králové	94 694	21 197	Náchod	21 197	33	+30	+33	43	50	66	63	17	30
Trutnov	31 239	16 167	Dvůr Králové n. L.	16 167	16	+25	+319	23	28	80	59	19	14
Hradec Králové	94 694	31 239	Trutnov	31 239	40	+38	+73	57	70	88	57	10	18
Hradec Králové	94 694	16 248	Jičín	16 248	42	+14	+24	51	55	80	46	10	23
Jičín	16 248	9 209	Nová Paka	9 209	13	+23	+200	19	20	46	39	18	15
Trutnov	31 239	21 197	Náchod	21 197	25	+48	+72	42	80	61	37	10	26
Rychnov n. K.	11 640	10 071	Nové Město n. M.	10 071	23	+22	+83	29	42	65	22	16	15

Komentář k tabulce na této straně:

Tabulka demonstruje dopravní a přepravní vazby mezi vybranými městy ve východních Čechách.

Počet obyvatel odpovídá konci roku 2004. Sloupce pod souhrnným názvem „vzdálenost“ popisují vzdušnou vzdálenost mezi centry měst a dále relativní prodloužení jízdní dráhy po žel. tratích a pozemních komunikacích. Cestovní doby jsou uvedeny nejkratší dosažitelné a stejně jako vzdálenosti byly zpracovány podle IS IDOS 2005/2006 a programu Routeplanner. Cesta osobním automobilem byla vybrána jako provozně nejvýhodnější, u prostředků veřejné dopravy byly brány v úvahu pouze takové kategorie linek, které objednávají kraje nebo stát, tedy regionální autobusy a vlaky kategorie Os, Sp, R a Ex.

Veličina přepravní potenciál relace byla spočtena jako prostý geometrický průměr počtu obyvatel měst tvořících relaci dělený příslušnou cestovní dobou. Takto spočtená veličina nijak nepředpovídá konkrétní intenzity přepravovaných cestujících, slouží pouze pro srovnávání mezi jednotlivými relacemi, resp. druhy dopravy. Relace jsou seřazeny sestupně právě podle přepravního potenciálu.

Páry spojů činí průměr mezi počty spojů v obou směrech.

trvalého osídlení, jehož rozsah co do počtu obyvatel nebyl v našem pohraničí ve většině případů již nikdy vrácen do stavu před druhou světovou válkou.

Regionu východních Čech se v oficiální studii vyhýbá budoucí tepna dálkové, resp. mezinárodní, železniční dopravy, kterou je vysokorychlostní trať (VRT). VRT mezi Prahou a Brnem je zatím projektována ve dvou variantách přes Českomoravskou vrchovinu, přičemž mijí konurbaci východočeských krajských měst. Alternativní studie ukazují, že trasa přibližně Praha – Poděbrady – Pardubice – Polička – Kuřim – Brno by při použití pevné jízdní dráhy v části úseku představovala velmi výhodné spojení s relativně malými zemními pracemi a krátkými umělými stavbami. Nová stanice Pardubice-VRT by se mohla nacházet zhruba mezi Čeperkou a Stěblovou a tvořila by základ terminálu osobní dopravy (včetně parkoviště P & R) s přímým přestupem na stávající trať Pardubice hl. n. – Hradec Králové hl. n.

4. Závěr

I přes některé komplikace je možné konstatovat, že veřejná hromadná doprava ve východních Čechách plní dobře svoji funkci. K jejímu zatraktivnění je ovšem zapotřebí provést několik změn, jež byly popsány výše. Doufejme, že se pro jejich realizaci najde dostatek finančních prostředků, dobrých nápadů i politické vůle.

Literatura:

- [1] Proměny železnice v regionech. České dráhy, a. s. Praha, 2006. ISBN 80-239-3481-3.
- [2] Vlakový jízdní řád České republiky: 2003/2004, 2004/2005, 2005/2006, konečný návrh 2006/2007.