

**ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE**  
**FAKULTA DOPRAVNÍ**

Martin Votava

**MOŽNOSTI ZATRAKTIVNĚNÍ ŽELEZNIČNÍ TRATI**  
**122 NA ÚZEMÍ PRAHY**

Bakalářská práce

**2015**



**K612..... Ústav dopravních systémů**

**ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE**  
(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení studenta (včetně titulů):

**Martin Votava**

Kód studijního programu a studijní obor studenta:

**B 3710 – DOS – Dopravní systémy a technika**

Název tématu (česky): **Možnosti zatraktivnění železniční trati 122 na území Prahy**

Název tématu (anglicky): **Posibilities of Getting Railway Track Number 122 in Prague More Attraktive**

**Zásady pro vypracování**

Při zpracování bakalářské práce se řiďte osnovou uvedenou v následujících bodech:

- Úvod
- Charakteristika integrovaného dopravního systému a PID
- Role železnice v rámci IDS
- Charakteristika trati 122 (parametry, stanice, současný provoz, zástavba v okolí trati a její možný rozvoj, počty cestujících, využití zastávek, přestupní vazby)
- Srovnání jízdních dob železnice a MHD, možnosti návazností
- Návrh úprav infrastruktury (nové zastávky, přemístění stanic / zastávek)
- Návrh provozního konceptu
- Závěr



Rozsah grafických prací: stanoví vedoucí bakalářské práce

Rozsah průvodní zprávy: minimálně 35 stran textu (včetně obrázků, grafů a tabulek, které jsou součástí průvodní zprávy)

Seznam odborné literatury: stanoví vedoucí bakalářské práce

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE  
(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení studenta (včetně titulů):  
Martin Votava

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Martin Jareš, Ph.D.**

Datum zadání bakalářské práce: **25. června 2014**

(datum prvního zadání této práce, které musí být nejpozději 10 měsíců před datem prvního předpokládaného odevzdání této práce vyplývajícího ze standardní doby studia)

Datum odevzdání bakalářské práce: **24. srpna 2015**

- a) datum prvního předpokládaného odevzdání práce vyplývající ze standardní doby studia a z doporučeného časového plánu studia
- b) v případě odkladu odevzdání práce následující datum odevzdání práce vyplývající z doporučeného časového plánu studia

prof. Ing. Pavel Příbyl, CSc.  
vedoucí  
Ústavu dopravních systémů



prof. Dr. Ing. Miroslav Svítek  
děkan fakulty

Potvrzuji převzetí zadání bakalářské práce.

Martin Votava  
jméno a podpis studenta

V Praze dne ..... 25. června 2014

## **Poděkování**

Na tomto místě bych rád poděkoval všem, kteří mi poskytli podklady pro vypracování této práce. Zvláště pak děkuji Martinu Jarešovi za odborné vedení a konzultování bakalářské práce a za rady, které mi poskytoval po celou dobu studia.

## **Prohlášení**

Předkládám tímto k posouzení a obhajobě bakalářskou práci, zpracovanou na závěr studia na ČVUT v Praze Fakultě dopravní.

Prohlašuji, že jsem předloženou práci vypracoval samostatně a že jsem uvedl veškeré použité informační zdroje v souladu s Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací.

Nemám závažný důvod proti užití tohoto školního díla ve smyslu § 60 Zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon).

V Praze dne 24. srpna 2015

podpis: .....  
Martin Votava

## **Abstrakt**

Předmětem bakalářské práce „Možnosti zatraktivnění železniční trati 122 na území Prahy“ je provést analýzu současného stavu železniční trati a provozu na ní a zhodnotit současnou i plánovanou zástavbu, kterou trať prochází. Na základě této analýzy pak navrhnout umístění nových železničních zastávek a provozní koncept umožňující lepší využití tratě v městské dopravě.

## **Abstract**

The subject of the bachelor-work “Possibilities of getting railway track number 122 in Prague more attractive“ is an analysis of contemporary state of the railway-track and its traffic and an evaluation of the present and planned built-up area the railway-track passes through. Then, on the basis of this analysis, the work is to suggest a location of new railway-stations and a traffic draft making a better use of the track in city transport possible.

## **Klíčová slova**

Jízdní doby, PID, Provozní koncept, Převážní průzkumy, Úpravy infrastruktury, Železniční trať 122, Železniční zastávky

# OBSAH

OBSAH .....	4
SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK .....	6
1. ÚVOD .....	7
2. CHARAKTERISTIKA INTEGROVANÉHO DOPRAVNÍHO SYSTÉMU A PRAŽSKÉ INTEGROVANÉ DOPRAVY .....	8
2.1. Integrovaný dopravní systém.....	8
2.2. Pražská integrovaná doprava .....	8
3. VÝZNAM ŽELEZNICE V RÁMCI IDS.....	10
4. CHARAKTERISTIKA ŽELEZNIČNÍ TRATĚ 122 .....	12
4.1. Historie .....	12
4.2. Popis a parametry tratě .....	12
4.3. Stanice a zastávky na trati.....	13
4.3.1. Praha-Smíchov Na Knížecí.....	14
4.3.2. Praha-Smíchov severní nástupiště .....	14
4.3.3. Praha-Žvahov .....	16
4.3.4. Praha-Jinonice.....	16
4.3.5. Praha-Cibulka .....	17
4.3.6. Praha-Stodůlky .....	18
4.3.7. Praha-Zličín .....	19
4.3.8. Hostivice .....	20
4.4. Současný provoz.....	21
4.4.1. Vývoj v posledních letech .....	21
4.4.2. Osobní doprava .....	24
4.4.3. Vozidla.....	25
4.4.4. Ostatní vlaky.....	25
4.5. Zástavba v okolí trati .....	25
4.5.1. Oblast Smíchova .....	25
4.5.2. Oblast Zlíchova.....	26
4.5.3. Oblast Hlubočep .....	26
4.5.4. Oblast Žvahova .....	26
4.5.5. Oblast Konvářky .....	26
4.5.6. Oblast Jinonic .....	27
4.5.7. Oblast Šmukýřky a Cibulky .....	27
4.5.8. Oblast parku Na Cibulkách .....	27
4.5.9. Oblast Háje.....	28
4.5.10. Oblast Řep .....	28

4.5.11. Oblast mezi Řepy a Hostivicí .....	28
4.6. Převpravní průzkumy a jejich vyhodnocení .....	28
4.6.1. Převpravní průzkumy provedené autorem práce .....	28
4.6.2. Převpravní průzkumy získané od společnosti ROPID.....	30
5. SROVNÁNÍ JÍZDNÍCH DOB ŽELEZNICE A MHD.....	32
5.1. Jízdní doby ze stávajících stanic a zastávek .....	32
5.2. Jízdní doby z nově navržených zastávek.....	33
5.3. Vyhodnocení srovnání jízdních dob.....	34
6. NÁVRH ÚPRAV INFRASTRUKTURY .....	35
6.1. Nově navržené zastávky .....	35
6.1.1. Praha-Smíchov severní nástupiště .....	36
6.1.2. Praha-Zlíchov .....	37
6.1.3. Praha-Hlubočepy zastávka .....	38
6.1.4. Praha-Konvářka.....	39
6.1.5. Praha-Jinonice.....	41
6.1.6. Praha-Šmukýřka.....	45
6.1.7. Praha-Háje/Na Vidouli .....	46
6.1.8. Praha-Bílý Beránek.....	49
6.2. Ostatní úpravy infrastruktury.....	50
6.2.1. Praha-Jinonice.....	50
6.2.2. Praha-Žvahov .....	51
6.2.3. Praha-Cibulka.....	51
6.2.4. Praha-Stodůlky .....	51
6.2.5. Praha-Zličín .....	51
6.3. Vyhodnocení návrhu.....	51
7. NÁVRH PROVOZNÍHO KONCEPTU.....	53
7.1. Návrh bez úprav infrastruktury.....	53
7.1.1. Interval 1 hodina .....	53
7.2. Návrh s úpravami infastruktury .....	53
7.2.1. Interval 30 minut .....	53
7.2.2. Kratší intervaly .....	54
7.3. Vozidla .....	55
8. ZÁVĚR.....	56
9. POUŽITÉ ZDROJE .....	58
10. SEZNAM OBRÁZKŮ.....	59
11. SEZNAM TABULEK.....	60
12. SEZNAM PŘÍLOH.....	61

## SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

ČD	České dráhy
GVD	Grafikon vlakové dopravy
IDS	Integrovaný dopravní systém
MHD	Městská hromadná doprava
Os	Osobní vlak
PID	Pražská integrovaná doprava
R	Rychlík
Sp	Spěšný vlak



# 1. ÚVOD

Železniční trať číslo 122 vede z Prahy-Smíchova do Hostivice, odkud pokračuje do Rudné u Prahy. Práce se zabývá částí vedoucí územím Prahy ze Smíchova do stanice Praha-Zličín. Většina tratě prochází zastavěným územím okrajových částí Prahy, které nepatří mezi největší, ale jejich význam nelze zanedbávat. Potenciál tratě však v současnosti není dostatečně využit. Při přestavbě v roce 1989 byly postaveny nové stanice v místech, kde to bylo výhodné pro provoz, ale zastávky, které měly význam pro cestující, byly zrušeny. Počet vlaků na trati postupně klesal, až se dostal téměř na minimum. V posledních letech byl provoz na trati obnoven ve větším rozsahu a dnes zde vlaky jezdí v hodinovém intervalu. Využívány jsou však především pro cesty mimo Prahu, protože pro rozumné využití v městské dopravě je potřeba častější spojení. Železnice přitom může zajistit rychlé a komfortní spojení v rámci města a nabídnout alternativu k metru.

Cílem práce je analyzovat současný stav trati a území, kterým prochází, a navrhnout nový koncept, především nové zastávky v místech předpokládané poptávky. První část se zabývá minulostí a především současností tratě. Jsou zde popsány všechny stávající železniční stanice a zastávky s přestupními vazbami na MHD, stav a parametry tratě a vývoj provozu v posledních letech. Podrobně je popsána současná i plánovaná zástavba v okolí. V druhé části práce jsou vytipovány lokality vhodné pro zřízení nových zastávek a z nich vybrány nejvýhodnější varianty z pohledu cestujících i obtížnosti výstavby. Je provedeno též srovnání jízdních dob do významných cílů v Praze s městskou hromadnou dopravou a při použití vlaku. Dále jsou navrženy možné provozní koncepty závislé na úpravách infrastruktury a zájmu cestujících. Naznačen je pro názornost i orientační jízdní řád, který ale vychází pouze z odhadů jízdních dob a ze stávajících jízdních řádů. Důležitou součástí práce je mapa s vyznačením navržených i stávajících zastávek a navazujících linek MHD, která je vcelku umístěna jako příloha a konkrétní výřezy jsou i v textu u jednotlivých zastávek.

## **2. CHARAKTERISTIKA INTEGROVANÉHO DOPRAVNÍHO SYSTÉMU A PRAŽSKÉ INTEGROVANÉ DOPRAVY**

### **2.1. Integrovaný dopravní systém**

Integrovaný dopravní systém (dále jen IDS) je systém veřejné dopravy, který slučuje více druhů městské a regionální dopravy různých dopravců na vymezeném území za účelem přehlednosti a lepší nabídky spojení pro cestující a lepší efektivity provozu. Bývá zaveden ve spádové oblasti většího města, ale v ideálním případě dosahuje plochy celého sídelního celku (kraje). Hlavním principem je jednotný tarif a možnost použití jednoho jízdního dokladu bez ohledu na dopravce nebo druh dopravy. Všechny zúčastněné strany se musí dohodnout na rozdělení tržeb z jízdného, protože u předplatných jízdenek většinou nelze prokázat, kdy a s kým cestující jel. Celé území IDS je rozděleno do tarifních zón, které určují platbu jízdného v závislosti na ujeté vzdálenosti. Nejčastějším řešením je velké množství menších zón zahrnujících území jedné nebo několika obcí. Druhým způsobem, který využívá Pražská integrovaná doprava, jsou zóny prstencové kolem centrálního města. Toto řešení je pro cestujícího přehlednější, ale může být problematické při zpoplatnění tangenciálních jízd (záleží na poměru radiálních a tangenciálních jízd).

V IDS se zřizují přestupní uzly na páteřních linkách a napájecí linky jsou zde ukončeny. Důležitá je koordinace jízdních řádů, aby spoje na sebe navazovaly a čekaly. Zavádí se taktová doprava pro lepší zapamatovatelnost odjezdů a stejně dlouhé a pravidelné intervaly mezi linkami. Jsou odstraňovány souběhy linek různých druhů dopravy. Díky jednotnému tarifu lze využívat v městské dopravě i příměstské linky a využít tak jejich potenciál v méně zatížených směrech. V IDS by také měla být zlepšena obsluha odlehlých míst i v okrajových časech nebo o víkendech. Většinou jsou stanoveny standardy kvality, které musí dodržovat všichni dopravci, aby byl pro cestující zajištěn odpovídající komfort na linkách všech dopravců. Objednávání dopravy a dohled nad jejím fungováním zajišťuje jeden nezávislý subjekt – koordinátor.

### **2.2. Pražská integrovaná doprava**

Pražská integrovaná doprava (PID) vznikla jako první IDS v České republice. Její historie se začala psát v lednu roku 1992, kdy byly zavedeny dvě nové autobusové linky do obcí mimo Prahu, na kterých platil tarif městské hromadné dopravy (dále jen MHD). V témže roce byla zahájena integrace železnice, aby bylo možné využívat předplatné jízdenky MHD i v osobních vlacích na některých úsecích na území Prahy. Od 1. prosince 1993 zahájila činnost organizace ROPID (Regionální organizátor Pražské integrované dopravy), která vytváří, organizuje a

kontroluje fungování systému veřejné hromadné dopravy v Praze a na zaintegrovaném území Středočeského kraje. Integrovaná doprava byla postupně rozšiřována na další autobusové linky a železniční tratě mimo Prahu. V roce 1996 byl zaveden přestupní tarif pro jednotlivé jízdy s novým odbavovacím systémem a byla vytyčena tarifní pásma – čtyři prstence kolem centrálního pásma na území Prahy.

Cílem PID je zajistit kvalitní dopravní obslužnost v Praze a přilehlých oblastech Středočeského kraje schopnou konkurovat individuální automobilové dopravě. V současnosti zahrnuje metro, tramvaje, městské a příměstské autobusy, železnici, lanovou dráhu a říční přívozy. Centrem IDS je hlavní město Praha, která je zahrnuta do městského dvojpásma P a dvou dojezdových pásem na okrajích. Na ně navazuje celkem 7 kruhových pásem, která zasahují až do oblasti Kutné Hory vzdálené přes 60 km od centra Prahy. Systém je založen na preferenci páteřní kolejové dopravy, na kterou je v přestupních terminálech navázána doprava autobusová. Pro umožnění kombinovaného způsobu přepravy automobilem a prostředky veřejné dopravy jsou u terminálů páteřní kolejové dopravy zřizována záchytná parkoviště P+R. Tarifní systém umožňuje cestovat na jeden jízdní doklad s přestupy bez ohledu na druh dopravy a dopravce.

### 3. VÝZNAM ŽELEZNICE V RÁMCI IDS

Regionální železniční doprava v současnosti zajišťuje především spojení větších center s okolními obcemi. V některých krajích je její role podceňována a funguje pouze jako doplněk k autobusové dopravě. Vlaky se často ruší a nahrazují autobusy, které většinou dojedou blíže k cestujícím, ale neposkytují takový komfort a rychlost cestování jako vlak. Může se stát, že po zrušení vlaku pojedou lidé raději automobilem, protože pro někoho může být rozdíl v pohodlí ve srovnání s vlakem zanedbatelný. Většina cestujících zvyklých jezdit vlakem nemá problém dostat se na vzdálenější železniční zastávku, protože vlak je pohodlnější a ve většině případů rychlejší než autobus. Někdy i zastávky velmi vzdálené od obce překvapí počtem cestujících, kteří ji využívají, obzvláště pokud je na železniční trati kvalitní nabídka spojů. Cestující se dopraví na vlak pěšky, na kole nebo se nechají odvézt automobilem.

Ve vyspělejších integrovaných systémech tvoří vlaky páteřní spojení, na které jsou v jednotlivých stanicích navázány autobusové linky. Díky tomu lze ušetřit finance za autobusy, které nemusí zajíždět do center měst, a cestující jsou donuceni využít pohodlnější vlak. Musí být ale zajištěna dostatečná kapacita vlakových spojů, jednotné jízdní doklady pro všechny druhy dopravy a hlavně návaznost mezi vlaky a autobusy. Pokud je dostatečná nabídka spojů i kapacity, může železniční doprava přilákat i cestující z automobilů. Časté je využití automobilu k cestě z domova na nádraží. Zvláště ve špatně dostupných oblastech bývá každá volná plocha v okolí nádraží zaplněná automobily. V takových místech je vhodné zřídit parkoviště P+R, pro které ale nemusí být vždy dostatek prostoru, aby mělo kapacitu odpovídající poptávce. Proto je potřeba zvážit zavedení nových místních autobusových linek, které by svázely obyvatele z obytných zón k nádraží, především v případě větších obcí rozkládajících se na svazích kolem řeky.

Železnice však může zajistit i kapacitní a rychlou dopravu po městě. Ve většině měst se hlavní nádraží nachází v centru a tratě procházejí obydlenou oblastí. Proto je výhodné zřídit ve městě dostatečné množství zastávek a využít tak potenciál železničních tratí i pro městskou dopravu. Díky tomu může mít i menší město kvalitní kapacitní spojení na úrovni metra. Možností je i kombinace železniční tratě a metra. Například ve městě Leipzig v Německu funguje nová podzemní železniční trať, na které byly zřízeny městské zastávky podobné jako v metru. Jezdí zde však běžné vlaky. V místní dopravě jsou provozovány nízkopodlažní elektrické jednotky v 5 minutovém intervalu, které plní funkci metra ve městě a dále pokračují za město po různých trasách jako regionální vlaky. Současně po trati projíždějí běžné vlaky dálkové dopravy, které zastavují na jedné ze zastávek pod hlavním nádražím. Odstranila se tím úvrať na hlavním nádraží a zároveň vytvořilo nové rychlé spojení v rámci města. Podobný systém funguje i v novém tunelu Marmaray pod Bosporským průlivem v Istanbulu. Trať funguje jako

klasické metro, ale zároveň zde projíždějí dálkové vlaky nákladní i osobní dopravy jako spojení Evropy a Asie.

Rekonstrukce nebo výstavba nových železničních tratí je levnější než výstavba tratí metra. Přitom železnice může metro alespoň v méně vytížených směrech mimo centrum města plnohodnotně nahradit. Je potřeba se více zaměřit na rekonstrukce stávajících železničních tratí a výstavbu nových zastávek a zajistit tak kvalitní síť městských železnic. Díky tomu by se za stejné peníze dalo postavit více tratí a zajistit tak větší přínos pro MHD. Výstavba nových tratí metra je značně finančně náročná, ale zase má velký přínos pro cestující. Proto je vhodné využít potenciál existujících železničních tratí, které by měly pro cestující podobný přínos, ale za mnohem nižší cenu a s většími možnostmi využití. Možností je i výstavba nových nadzemních železničních tratí nebo spojek, kde však bývá problém s nedostatkem volných pozemků.

## 4. CHARAKTERISTIKA ŽELEZNIČNÍ TRATĚ 122

### 4.1. Historie

Provoz na trati byl zahájen v roce 1872 společností Buštěhradské dráhy a sloužila především k dovozu uhlí z dolů do průmyslových podniků na Smíchově. Trať měla pro nákladní dopravu výhodnější sklonové poměry než trasa přes Dejvice. Na Smíchově bylo vystavěno samostatné nádraží oddělené od nádraží trati od Plzně, které z větší části slouží dodnes. Na trati byly od počátku provozu stanice Jinonice, Řepy a Cibulka, která se nacházela v místech dnešní stanice Praha-Stodůlky.

Vedení trati zůstalo do dnešní doby shodné, pouze byly zřizovány nebo rušeny zastávky, především v oblasti Cibulky. Stanice Cibulka byla zrušena v roce 1877 kvůli nízkému využití. V roce 1928 a 1929 byly zřízeny zastávky Cibulka, zřejmě opět v místech dnešní stanice Praha-Stodůlky, a Cibulka-kolonie (současná Praha-Cibulka). Dále Konvářka v místě pěšího přechodu do ulice Pod Děvínem a Hlubočepy zastávka mezi viadukty u přejezdu se Sliveneckou ulicí. O deset let později byla opět zrušena zastávka Cibulka (Cibulka-kolonie byla přejmenována na Cibulku) a byla postavena nová zastávka Stodůlky, která se nacházela u dnešního nadjezdu Bucharovy ulice.

V roce 1989 bylo provedeno zvýšení kapacity trati kvůli silné nákladní dopravě na seřaďovací nádraží ve Vršovicích. Byly postaveny nové výhybny Praha-Žvahov a Praha-Stodůlky a současně byly zrušeny zastávky Stodůlky, Konvářka a Hlubočepy zastávka. Po dokončení stavby však výrazně poklesly výkony nákladní dopravy a výhybny zůstaly nevyužité a spolu se stanicí Jinonice byly zakonzervované. Dnes slouží pouze jako zastávky. Provoz osobních vlaků postupně utíchal, až dosáhl minima dvou vlaků v jednom směru a jednoho ve směru druhém. Výrazný zlom nastal v létě 2010, kdy byla na trati vedena náhradní vlaková doprava za tramvaje. Od té doby byl provoz výrazně posílen a význam trati stoupá (viz kapitola Současný provoz).

### 4.2. Popis a parametry tratě

Železniční trať 122 Praha-Smíchov – Hostivice (v jízdním řádu pokračující do Rudné u Prahy) je pro svůj horský charakter a dva vysoké viadukty v Hlubočepích přezdívána „Pražský Semmering“ podle horské trati v rakouských Alpách. Vychází ze Smíchova z původního nádraží nazývaného Praha-Smíchov severní nástupiště. Ze stanice vychází i množství nevyužívaných nákladních kolejí, z nichž na jedné byla zřízena zastávka Praha-Smíchov Na Knížecí. Za stanicí vede trať stoupáním přes Zlíchov a dále velkým obloukem přes Hlubočepy, kde se nacházejí dva vysoké viadukty nad Prokopským údolím a tratí do Rudné,

na Žvahov. V tomto úseku prochází trať nejzajímavější oblastí kolem skal a s vyhlídkami na Prahu. Dále trať vede přes Konvářku a opuštěným územím do Jinonic. Odtud vede mírnějším stoupáním přes Cibulku a parkem Na Cibulkách do Řep a dále rovinatou oblastí mezi poli do Hostivice.

Na většině trati je traťová rychlost  $70 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ , která je však na mnoha přejezdech snížena na  $30\text{--}40 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ . Trať je v dobrém stavu a v poslední době docházelo na mnoha místech k drobnějším opravám svršku a odvodnění. Kromě výhybek a přejezdů jsou na většině trati betonové pražce. Výhybky v nepoužívané výhybně Stodůlky jsou zaslepené, takže neomezují rychlost projíždějících vlaků. Na Žvahově jsou ale zachovány v celku a je přes ně zavedena rychlost  $40 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ .

Přestože na trati je relativně velké stoupání a ze začátku má charakter spíše vyhlídkové turistické dráhy, má velký potenciál i v osobní dopravě, protože prochází hustě zastavěnými oblastmi. Maximální rychlost se bez problémů dosahuje v obou směrech a nedochází ke zdržením vlivem vedení trati. Obnovením provozu stanice Jinonice lze zavést půlhodinový interval a v případě obnovení obou výhyben Žvahov a Stodůlky i kratší, případně vedení rychlíků např. do Kladna.

### 4.3. Stanice a zastávky na trati

Tabulka 1: Přehled stávajících stanic a zastávek

Název	Km	Druh	Počet dopravních kolejí	Stav
Praha-Smíchov Na Knížecí	0,0	stanice	1	pouze jedna kolej
Praha-Smíchov severní nástupiště	0,7	stanice	5	v provozu
Praha-Žvahov	5,6	stanice	2	vyluka dopr. služby
Praha-Jinonice	8,3	stanice	3	vyluka dopr. služby
Praha-Cibulka	10,3	zastávka	-	-
Praha-Stodůlky	11,9	stanice	2	vyluka dopr. služby
Praha-Zličín	15,3	stanice	4	v provozu
Hostivice-Sadová	18,2	zastávka	-	-
Hostivice	19,6	stanice	8	v provozu

#### 4.3.1. Praha-Smíchov Na Knížecí

**Popis:** Nástupiště vybudované na jedné z kusých kolejí bývalého nákladního nádraží.

**Vybavení:** panelové nástupiště, plechový přístřešek.

**Přístup:** bezbariérový chodník z ulice Za Ženskými domovy k tramvajové zastávce linky 7 Na Knížecí.

*Tabulka 2: Přestupní vazby na MHD ve stanici Praha-Smíchov Na Knížecí*

Druh	Zastávka	Linky	Vzdálenost	Interval
Metro	Anděl	B	160 m	2-3 min.
Tramvaj	Na Knížecí	7	100 m	8 min.
	Na Knížecí v ul. Nádražní	6, 12, 14, 20	175 m	
Autobus	autobusový terminál Na Knížecí	120, 137, 167, 191, 231, dálkové autobusy	150 m	



*Obrázek 1: Praha-Smíchov Na Knížecí*

#### 4.3.2. Praha-Smíchov severní nástupiště

**Popis:** Sousedí se stanicí Praha-Smíchov, se kterou ale není přímo propojena veřejným přechodem. Pro přístup do stanice lze použít lávku, která spojuje prostor tramvajového obratiště vedle staniční budovy Praha-Smíchov a Radlickou ulici, nebo silniční komunikaci vedoucí z Nádražní ulice z prostoru mezi viadukty. Přechod přímo mezi nástupišti obou stanic přes koleje není cestujícím dovolen. Nástupiště se nachází pouze u kolejí ve směru na Hlavní



nádraží. U koleje směrem na konečnou Na Knížecí nástupiště chybí a tak vlaky stanicí pouze projíždějí a pro přestup na jiné vlaky nebo autobusy na Smíchovském nádraží je nutné se vrátit zpět tramvají. Většinu stanice využívá společnost RegioJet, která zde má zázemí a odstavné koleje.

**Vybavení:** sypaná, částečně panelová nástupiště.

**Přístup:** lávka nad kolejištěm k tramvajové smyčce Smíchovské nádraží nebo asfaltová komunikace vedoucí do Nádražní ulice do prostoru mezi železničními viadukty. Přímý přístup do stanice Praha-Smíchov je možný pouze po neveřejném přechodu přes koleje.

*Tabulka 3: Přestupní vazby na MHD ve stanici Praha-Smíchov severní nástupiště*

Druh	Zastávka	Linky	Vzdálenost	Interval
Metro	Smíchovské nádraží	B	300 m	2-3 min.
Tramvaj	Smíchovské nádraží	6	230 m	8 min.
	Smíchovské nádraží	(6), 12, 14, 20	380 m	8 min.
	Plzeňka	6, 12, 14, 20	300 m	8 min.
	Křížová	7	215 m	8 min.
Autobus	Smíchovské nádraží	regionální linky	350 m	
	Smíchovské nádraží, autobusový terminál	105, 118, 125, 129, 196, 197, 241, 244, 253	550 m	
	Křížová	120, 231	195 m	15 min.



*Obrázek 2: Staniční budova Praha-Smíchov severní nástupiště*

#### 4.3.3. Praha-Žvahov

**Popis:** Dvukolejná stanice využívaná pouze jako zastávka s nesjízdnou druhou kolejí.

**Vybavení:** panelové nástupiště, prosklený přístřešek (bez skel) ve špatném stavu bez laviček (u obou kolejí).

**Přístup:** chodník ve svahu z ulice Nad Zlíchovem.

*Tabulka 4: Přestupní vazby na MHD ve stanici Praha-Žvahov*

Druh	Zastávka	Linky	Vzdálenost	Interval ve špičce
Autobus	Prosluněná/V Násypu	128	160 m	20 min. midibus



*Obrázek 3: Praha-Žvahov – přístřešek a nástupiště u používané koleje*

#### 4.3.4. Praha-Jinonice

**Popis:** Železniční stanice se čtyřmi kolejemi, z nichž jedna je manipulační. Stanice není trvale obsazena, a proto zde za běžného provozu není možné křížování vlaků. Koleje jsou však sjízdné a při obsazení stanice personálem zde lze křížovat, jak tomu bylo v létě 2010. Před stanicí jsou nová funkční vjezdová návěstidla, která slouží jako oddílová pro jízdu vlaků za sebou.

**Vybavení:** sypaná nástupiště v úrovni kolejí, staniční budova s dopravní kancelář, zastřešený výklenek s lavičkou a jízdními řády.

**Přístup:** schody z ulice Radlické.

*Tabulka 5: Přestupní vazby na MHD ve stanici Praha-Jinonice*

Druh	Zastávka	Linky	Vzdálenost	Interval ve špičce
Metro	Jinonice	B	580 m	2-3 min.
Autobus	Jinonice	137, 143	680 m	137: 30 min., 143: 15 min.



*Obrázek 4: Železniční stanice Praha-Jinonice s Os 25911*

#### 4.3.5. Praha-Cibulka

**Popis:** Zastávka se nachází v centru obytné zástavby s bytovými domy. Celou oblastí projíždí autobusová linka 123 s několika zastávkami v blízkém okolí. Přesto je Cibulka jednou z nejvyužívanějších zastávek na trati.

**Vybavení:** panelové nástupiště, nový dřevěný přístřešek, stará tabule s jízdními řády.

**Přístup:** ze severní strany schody s šikmou rampou, z jižní strany pouze pěšina lesem bez přechodu přes kolej a vstupu na nástupiště.

*Tabulka 6: Přestupní vazby na MHD v zastávce Praha-Cibulka*

Druh	Zastávka	Linky	Vzdálenost	Interval ve špičce
Autobus	Cibulka	123	200 m	12 min.



Obrázek 5: Zastávka Praha-Cibulka

#### 4.3.6. Praha-Stodůlky

**Popis:** Nachází se uprostřed parku Na Cibulkách a jde tak zřejmě o nejméně využívanou zastávku. Stejně jako u Prahy-Žvahova jde o stanici s dlouhodobou výlukou dopravní služby. Druhá kolej je však nesjízdná a má odříznuté výhybky. Stanice tak funguje jako zastávka.

**Vybavení:** panelové nástupiště, prosklený přístřešek ve špatném stavu bez laviček (u obou kolejí)

**Přístup:** asfaltová komunikace vedoucí napříč parkem s podchodem pod tratí.

Tabulka 7: Přestupní vazby na MHD ve stanici Praha-Stodůlky

Druh	Zastávka	Linky	Vzdálenost	Interval ve špičce
Tramvaj	Poštovka	9, 10, 16	1200 m	4 min.
Autobus	Šafránkova	168, 174, 179, 184,	760 m	



Obrázek 6: Praha-Stodůlky – přístřešek u používané koleje a zbytek původní staniční budovy

#### 4.3.7. Praha-Zličín

**Popis:** Jde o plnohodnotnou stanici, kde probíhá pravidelné křižování vlaků i provoz na vlečce. V těsné blízkosti stanice se nachází tramvajová a autobusová zastávka Sídliště Řepy. Stanice nese stále název Praha-Zličín, podle katastrálního území, na jehož okraji se nachází. Hned za staniční budovou však začínají Řepy a se Zličínem nemá stanice téměř nic společného. Ze stanice vychází vlečka do areálu již nefungujícího ČKD/Siemens Zličín, která vede až ke stanici metra Zličín a je na ni napojeno i depo metra. Dnes vlečku využívá společnost RegioJet, která sem vozí na opravy svá železniční vozidla. Ve stanici se nachází též rampa s tramvajovou kolejí, která umožňuje vykládku tramvajů z železničních vozů.

**Vybavení:** sypaná nástupiště, u jedné koleje panelové, výpravní budova s funkční pokladnou i čekárnou (v provozu denně).

**Přístup:** Po chodníku od tramvajové konečné, pouze je nutno přejít manipulační tramvajovou kolej vedoucí kolem staniční budovy k rampě.

Tabulka 8: Přestupní vazby na MHD ve stanici Praha-Zličín

Druh	Zastávka	Linky	Vzdálenost	Interval ve špičce
Tramvaj	Sídliště Řepy	9, 10, 16	150 m	4 min.
Autobus	Šafránkova	180, 264	150 m	180: 4 min., 264: 20 min.



*Obrázek 7: Křižování osobních vlaků ve stanici Praha-Zličín*

#### **4.3.8. Hostivice**

Poslední část trati se nachází na území města Hostivice, kterým se tato práce nezabývá. Na okraji města se nachází nově vybudovaná zastávka Hostivice-Sadová. Stanice Hostivice funguje jako přestupní na trať 120 ve směru na Kladno i Prahu. Nachází se však ve vnějším tarifním pásmu, kde nelze použít pražské předplatné. Je vybavena denně otevřenou pokladnou i čekárnou.



*Obrázek 8: Stanice Hostivice s osobním vlakem do Prahy-Smíchova*

## 4.4. Současný provoz

### 4.4.1. Vývoj v posledních letech

Vývoj počtu vlaků od roku 2001 do současnosti, pro srovnání jsou zahrnuty i dva starší jízdní řády.

Tabulka 9: Počty vlaků na trati 122 v posledních letech

GVD	Směr Hostivice				Směr Praha-Smíchov			
	Os			R/Sp	Os			R/Sp
	prac. den	sobota	neděle		prac. den	sobota	neděle	
1988/1989	7	7	7	0	8	7	7	0
1994/1995	5	5	5	2	6	5	5	0
2001/2002	2	2	2	3	1	0	0	4
2002/2003	2	2	2	3	1	1	0	3
2003/2004	2	2	2	3	1	1	0	3
2004/2005	2	2	2	3	1	1	0	3
2005/2006	3	2	3	1	1	1	0	3
2006/2007	2	2	2	1	3	2	1	2
2007/2008	2	2	2		3	2	1	
2008/2009	4	4	4		4	4	4	
2009/2010	4	4	4		4	4	4	
léto 2010	29	8	8	1	29	7	9	1
2010/2011	15	4/8	4/8		15	4/7	4/9	
2011/2012	16	5/9	5/9		16	5/8	5/10	
2012/2013	16	5/10	5/8		16	5/9	5/9	
2013/2014	16	5/10	5/8		16	5/9	5/9	
2014/2015	15	11	11		15	11	11	
2015/2016	15	11	11		15	11	11	

běžný rok/léto

běžný rok/léto

#### 1988/1989

7 párů osobních vlaků denně, 1 vlak v pracovní dny pouze ve směru Hostivice – Praha.

#### 1994/1995

Směr Hostivice: 5 osobních vlaků, noční spěšný vlak Praha – Karlovy Vary, večerní Sp Praha – Chomutov (staví na Zličíně, projíždí Hostivici).

Směr Praha: 5 Os denně, jeden pouze v pracovní dny.

## **2001/2002**

Směr Hostivice: 2 Os denně v 11:39 z Hlavního nádraží směr Hostivice a v 14:35 směr Rudná, zpět 1 Os v pracovní dny (později i v sobotu) v 5:33 z Hostivice

Vlaky Praha-Zličín – Hostivice přibližně po hodině

Rychlík Praha hl.n. (6:40) – Karlovy Vary, o víkendech zastavuje ve stanici Praha-Zličín

Spěšný vlak Praha hl.n. (9:36) – Rakovník, zastavuje Praha-Zličín

Spěšný vlak Praha hl.n. (19:35) – Rakovník, zastavuje Praha-Zličín, projíždí Hostivici, nejede v sobotu

Směr Praha:

Rychlík Karlovy Vary – Praha hl.n. (příjezd 8:40), zastavuje Praha-Zličín, Smíchov s.n.

Spěšný vlak (později rychlík „Agara“) Chomutov – Praha hl.n. (17:06), zastavuje Praha-Zličín, Smíchov s.n., projíždí Hostivice

Sp Chomutov – Praha hl.n. (18:18) , zastavuje Praha-Zličín, Smíchov s.n., projíždí Hostivice

Rychlík Karlovy Vary – Praha hl.n. (21:28) , zastavuje Praha-Zličín, Smíchov s.n., projíždí Hostivici

## **2002/2003, 2003/2004, 2004/2005**

Shodný stav jako předchozí rok s drobnými minutovými (případně u Sp/R hodinovými) změnami.

## **2005/2006**

Oba spěšné vlaky do Rakovníka převedeny na trať 120 z Masarykova nádraží (rychlíky v opačném směru zachovány). Zaveden večerní osobní vlak v 23:20 z Prahy hl.n. do Kladna (denně kromě soboty).

## **2006/2007**

Večerní osobní vlak z Prahy zrušen. Přidán Os v 10:52 z Hostivice denně a v 12:52 v pracovní dny.

Rychlík „Agara“ zrušen, nahrazen Sp vlakem z Rakovníka po trati 120, v pátek s přímými vozy z Chomutova. Večerní rychlík z Chomutova jede pouze v pátek, sobotu a neděli.



## **2007/2008**

Zbývající rychlíky byly převedeny na trať 120. Osobní vlaky byly zkráceny do stanice Praha-Smíchov severní nástupiště.

## **2008/2009, 2009/2010**

Osobní vlaky opět jezdí na hlavní nádraží. Přidán vlak v 8:51 a 16:51 z hlavního nádraží. V opačném směru Os v 12:52 z Hostivice posunut na 13:31 a jede denně, přidán Os v 15:31 a 18:31. Ranní vlak jezdící v pracovní dny z Hostivice zkrácen do Jinonic (jede i zpět).

## **Léto 2010**

V létě 2010 (od 1. června do 30. září) probíhala dlouhodobá výluka tramvajové tratě do Řep. Proto byla zavedena zvláštní náhradní vlaková doprava Praha-Smíchov Na Knížecí – Praha-Zličín jako linka S65. V pracovní dny byly od 5 do 20 hodin zavedeny vlaky v půlhodinovém intervalu. Křižování probíhalo ve stanici Praha-Jinonice, která byla po dobu výluky osazena zaměstnanci. Vlaky začínaly na pro tento účel vybudované dočasné zastávce Praha-Smíchov Na Knížecí, která po skončení výluky zůstala v běžném provozu. Většina vlaků zastavovala pouze v Praze-Jinonicích a Cibulce, ve všech zastávkách zastavovaly (na znamení) pouze vlaky vedené v časech pravidelných osobních vlaků podle běžného jízdního řádu. Všechny spoje byly ukončeny ve stanici Praha-Zličín, kde byla jednou za hodinu možnost přestupu na vlaky do Hostivice. Na všech vlacích linky S65 byly nasazeny dvouvozové motorové jednotky Regionova s nízkopodlažní částí.

O víkendech byl zachován stávající jízdní řád. Od 1. května byl nezávisle na výluce zahájen provoz „Pražského motoráčku“ Praha hl.n. – Praha-Zličín dopravce KŽC Doprava. Čtyři páry vlaků doplnily běžný provoz. Tyto vlaky zůstaly v provozu i v následujících letech vždy od května do října.

Se zahájením výluky byla od 1. června na trati zavedena plná integrace, to znamená, že všechny stanice a zastávky byly vybaveny označovači jednotlivých jízdenek, které lze použít jako jízdní doklad ve vlaku.

## **Podzim 2010, 2010/2011**

Během výlukového provozu linky S65 bylo rozhodnuto o jejím zachování i nadále. Po skončení výluky tramvaj byl pro pracovní dny zaveden nový jízdní řád v podobě 15 párů spojů Praha-Smíchov Na Knížecí – Hostivice zastavujících na znamení ve všech stanicích a zastávkách a

jezdících v hodinovém intervalu v období přibližně od 5 do 22 hodin. Na vlaky byly nasazeny motorové vozy řady 810. Tento stav setrval s drobnými změnami dodnes.

### **2011/2012, 2012/2013**

V pracovní dny přidán ranní Os v 4:57 ze Smíchova a večerní v 22:03 z Hostivice.

O víkendech zaveden navíc jeden spoj běžných vlaků ČD a ty byly převedeny stejně jako v pracovní dny do stanice Praha-Smíchov Na Knížecí.

### **2013/2014, 2014/2015**

Od 1. září 2014 byla většina vlaků prodloužena z Hostivice do Rudné u Prahy přes nově zprovozněné zastávky. Opět byl zrušen první ranní a poslední večerní vlak. Přidány víkendové vlaky ČD pro doplnění intervalu na dvě hodiny a provoz „Pražského motoráčku“ byl rozšířen na víkendy po celý rok.

### **2015/2016**

Aktuální návrh nového jízdního řádu počítá se zachováním provozu z předchozího roku.

### **Odklonové vlaky**

Trati bývá občas využívána k vedení odklonových vlaků při výlukách na trati 120 mezi Masarykovým nádražím a Hostivicí. Například v období od 10.2. do 16.3.2010 zde byly v pracovní dny vedeny tři páry posilových spěšných vlaků do Kladna. Vlaky vyjížděly ze stanice Praha-Smíchov severní nástupiště a zastavovaly na Zličíně. O víkendech tudy zase bývá odkloněn cyklovlak do Slaného.

#### **4.4.2. Osobní doprava**

V současnosti jezdí osobní vlaky na trati až na výjimky v hodinovém intervalu. Většina vlaků pokračuje z Hostivice přes nové zastávky do Rudné u Prahy. Jízdní řád je odlišný pro pracovní dny a víkendy. V pracovní dny jsou vedeny každou hodinu vlaky Českých drah ze zastávky Praha-Smíchov Na Knížecí do Hostivice a Rudné. O víkendech mají tyto vlaky dvouhodinový interval. Ten je ve směru ze Smíchova doplněn na hodinový čtyřmi páry vlaků společnosti KŽC Doprava nazývanými „Pražský motoráček“, které jezdí z Hlavního nádraží do stanice Zličín. V opačném směru však jezdí těsně za vlaky ČD a pro běžné cestující tak nemají téměř žádný

význam. Kromě Pražského motoráčku jsou zavedeny ještě vložené spoje mezi Zličínem a Hostivicí, které odpoledne navazují na Pražský motoráček a doplňují vlaky ČD na hodinový takt – dopoledne ve směru do Hostivice a odpoledne ve směru z Hostivice. V ostatní časy tyto podmínky nejsou splněny, vlaky jezdí těsně za sebou a na spoje KŽC není návaznost zajištěna. Jízdní doba z Prahy-Smíchova Na Knížecí do stanice Praha-Zličín je 21 minut, do Hostivice pak dalších 6. Křižování vlaků probíhá ve stanici Praha-Zličín, kde má vždy jeden z vlaků pobyt přes 5 minut.

#### **4.4.3. Vozidla**

Na všech vlacích ČD jsou nasazeny samostatné motorové vozy řady 810, které kapacitně dostačují, ale nenabízejí přílišný komfort ani dostatek prostoru pro kola a kočárky. Na vlacích KŽC jezdí většinou pohodlné, dnes již historické, motorové vozy řady 831, které mají i větší zavazadlový prostor.

#### **4.4.4. Ostatní vlaky**

Nákladní doprava se na trati téměř nevyskytuje. Nakládka v žádné stanici neprobíhá, v provozu je pouze vlečka na Zličín. V jízdním řádu je uveden jeden projíždějící noční manipulační vlak z Prahy-Libně do Jenče, jinak je trať pro nákladní dopravu využívána jen výjimečně při výlukách nebo mimořádných jízdách. Denně jsou zde ale zavedeny dva páry soupravových vlaků společnosti RegioJet, které slouží pro přepravu osobních vozů nebo lokomotiv z odstavného nádraží na Smíchově do opravny na vlečce Zličín. Vedeny jsou lokomotivou řady 721.

### **4.5. Zástavba v okolí trati**

#### **4.5.1. Oblast Smíchova**

V nejbližším okolí železniční stanice Praha-Smíchov není příliš mnoho obytné zástavby, ale jedná se o důležitý přestupní uzel mezi vlaky, tramvajemi, metrem a městskými a regionálními autobusy. Zastávka Praha-Smíchov Na Knížecí se nachází v těsné blízkosti dalšího terminálu autobusové dopravy, který využívají i dálkové linky, a smíchovského pivovaru. Za autobusovým terminálem pak začíná starší městská zástavba.

Na ploše opuštěných nákladních kolejí severně od nádraží, kde je dnes zastávka Praha-Smíchov Na Knížecí, se plánuje výstavba nové rozsáhlé městské čtvrti o rozloze 20 hektarů. Měly by zde být vybudované ulice s obytnými domy, obchody a občanskou vybaveností. Součástí je i přestavba Smíchovského nádraží a stavba nového autobusového nádraží a

parkoviště P+R. Tento projekt však s největší pravděpodobností nepočítá se zachováním železniční zastávky Na Knížecí.

Výhledově není vyloučeno ani zastavění dalších ploch železniční stanice Praha-Smíchov v její jižní části.

#### **4.5.2. Oblast Zlíchova**

V oblasti Zlíchova prochází železniční trať v těsné blízkosti obytných domů, ale zároveň vede souběžně s tramvajovou tratí. Nachází se zde základní a střední škola a menší průmyslový areál. Za Zlíchovem pokračuje trať zalesněným svahem kolem tramvajového obratiště Hlubočepy a stoupá na hlubočepské viadukty.

#### **4.5.3. Oblast Hlubočep**

Pod prvním viaduktem se nachází menší čtvrť tří ulic rodinných domů. Dále trať přechází úrovnovým přejezdem Sliveneckou ulici, v jejímž okolí se nachází rozsáhlejší plocha obytné zástavby. Volná plocha východně od Slivenecké ulice je také určena k budoucímu zastavění obytnými a smíšenými domy.

Druhým viaduktem přechází trať Hlubočepskou ulici a obloukem obchází centrální zástavbu Hlubočep.

#### **4.5.4. Oblast Žvahova**

Následuje úsek mezi skalami a za ním výhybna Žvahov, která se celá nachází vedle menšího sídliště s bytovými domy na Žvahově. Samotná zastávka je přibližně ve středu oblasti v blízkosti větších panelových domů. Na opačné straně začíná hned vedle zastávky přírodní rezervace vrchu Děvín, kde není zástavba, ale jsou zde turisticky využívané cesty do přírody. Za zastávkou následuje úsek na úbočí prudkého nezastavěného svahu.

#### **4.5.5. Oblast Konvářky**

V okolí bývalé zastávky Konvářka je velké množství rodinných domů a vil, k nimž vedou ulice přímo od trati. V ulici souběžné s tratí se nachází i dvě autobusové zastávky. Nad tratí je pak menší sídliště Dívčí hrady s panelovými domy. Za podjezdem ulice U Dívčích hradů pokračuje trať oblastí opuštěných travnatých ploch, na jejichž části je do budoucna možná bytová výstavba. U přejezdu ve Výmolově ulici se nachází základní škola pro sluchově postižené a zahrádkářská osada. Asi 500 metrů od přejezdu je umístěna stanice metra a tramvají Radlická.

#### **4.5.6. Oblast Jinonic**

Za úsekem opuštěné přírody se nachází železniční stanice Praha-Jinonice. V blízkém okolí stanice je pouze několik průmyslových objektů, z nichž některé jsou určeny k demolici. V samotné stanici funguje kovošrot, který však v současnosti nevyužívá železniční dopravu. Obytná zástavba v podobě převážně nových bytových domů začíná až za podjezdem Radlické ulice. Blízko tratě je i stanice metra Jinonice a autobusové zastávky. Nachází se zde také budova Fakulty humanitních studií Univerzity Karlovy a základní škola.

Nejdůležitějším rozvojovým územím v těsné blízkosti stanice Jinonice, které železniční trať obloukem obchází, je areál bývalé továrny na motory Walter. Zde se v současnosti realizuje výstavba rozsáhlého obytného a administrativního komplexu, kde by se mělo nacházet asi 650 bytů v až sedmipodlažních domech, 50 rodinných domů a kolem 80000 m<sup>2</sup> kancelářských a obchodních ploch. První kancelářská budova byla otevřena v srpnu 2015 a první etapa rezidenční části by měla být dokončena na konci roku 2016. Další části by měly být dokončovány postupně v průběhu několika příštích let.

Rozsáhlá plocha jižně od železniční stanice je součástí Velkého rozvojového území (VRÚ) Vysokoškolský areál Jinonice, kde je výhledově v plánu výstavba komplexu budov Univerzity Karlovy.

#### **4.5.7. Oblast Šmukýřky a Cibulky**

V okolí mostu v ulici Beníškové se po obou stranách trati nachází menší oblast bytových domů a základní škola. Místo je vzdálené asi 500 metrů od zastávky Praha-Cibulka, zástavba jižně od trati na zastávku přímo navazuje. V oblasti jižně od ulice Beníškové v sousedství železniční trati proběhla výstavba nových bytových domů, která by měla do budoucna pokračovat. V sousedství zastávky Praha-Cibulka je další oblast menších bytových domů. V ulici Naskové na jižním okraji obytné oblasti se nachází menší kancelářský a skladový areál.

#### **4.5.8. Oblast parku Na Cibulkách**

Stanice Praha-Stodůlky se nachází uprostřed parku Na Cibulkách, který železniční trať protíná. V její blízkosti se nachází pouze asi 10 obytných domů, od kterých je podobná vzdálenost na železniční stanici i na autobusovou zastávku. Se stanicí sousedí rozsáhlý rekreační areál se sportovišti, který je vzdálený od jiných druhů dopravy. V této oblasti se s novou výstavbou nepočítá. Park je součástí Přírodního parku Košíře-Motol a je významnou rekreační oblastí.

#### **4.5.9. Oblast Háje**

Za parkem Na Cibulkách prochází trať zástavbou rodinných domků. V severní části je souvislá až k Jeremiášově ulici, v jižní části je pouze v části a následuje park a zahrádkářská osada. Za ní je částečně opuštěná průmyslová zóna, která obklopuje památkově chráněnou kapli Nalezení Svatého Kříže. Pod mostem přes Jeremiášovu ulici se nachází autobusová zastávka Bílý Beránek a asi 200 metrů od trati začíná sídliště Řepy. Volná plocha mezi tratí a autobusovou zastávkou je částečně určena pro smíšenou zástavbu.

#### **4.5.10. Oblast Řep**

Po průchodu menším opuštěným územím následuje stanice Praha-Zličín. Ta se nachází v těsném sousedství rozsáhlého sídliště Řepy a tramvajové konečné Sídlíště Řepy. Na opačné straně stanice jsou dva rozsáhlé průmyslové areály a malá oblast několika ulic s rodinnými domy.

#### **4.5.11. Oblast mezi Řepy a Hostivicí**

Za přejezdem s ulicí Strojírenskou vede trať polem, které je určeno k bytové zástavbě. Za mostem přes Pražský okruh trať opouští území Prahy a přes pole se přibližuje k Hostivici. Zde je nová zastávka Hostivice-Sadová na okraji novější bytové zástavby a následuje stanice Hostivice, která se nachází na okraji města v blízkosti centra.

### **4.6. Přepavní průzkumy a jejich vyhodnocení**

#### **4.6.1. Přepavní průzkumy provedené autorem práce**

Nejedná se o souvislý průzkum, ale pouze o náhodné sčítání v jednotlivých vlacích v průběhu delšího období pro získání představy o cestujících na trati.

Tabulka 10: Přepravní průzkumy směr Praha

datum		4.6.2011 so		29.2.2012 st		22.9.2012 so		8.6.2014 ne		22.9.2014 po		3.6.2015 st	
vlak Os	čas příjezdu	25947	18:38	25915	12:39	7759	16:01	7757	16:29	25917	14:39	25913	11:56
výchozí stanice		Rudná u Prahy		Hostivice		Praha-Zličín		Praha-Zličín		Rudná u Prahy		Rudná u Prahy	
výstup	nástup												
od Rudné											1		2
Hostivice			9		12					1	4	2	5
Hostivice-Sadová										0	0	0	1
Praha-Zličín		7	2	2	0		22		13	1	0	2	2
Praha-Stodůlky		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Praha-Cibulka		2	1	1	1	0	2	0	0	2	1	0	0
Praha-Jinonice		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Praha-Žvahov		0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0
Praha-Smíchov s.n.		3	0			4	0	2	0	1	0	0	0
Praha-Smíchov Na Knížecí				10						1		6	
Praha hlavní nádraží		0				18		11					
celkem		12		13		24		13		6		10	

datum		24.6.2015 st		24.6.2015 st		25.6.2015 čt		7.8.2015 pá		7.8.2015 pá	
vlak Os	čas odjezdu	25917	14:39	25919	15:39	25921	16:39	25917	14:39	25919	15:39
výchozí stanice		Rudná u Prahy		Hostivice		Rudná u Prahy		Hostivice		Hostivice	
výstup	nástup										
od Rudné											
Hostivice											
Hostivice-Sadová											
Praha-Zličín			1		5		10		3		4
Praha-Stodůlky		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Praha-Cibulka		0	8	1	2	0	2	0	0	0	1
Praha-Jinonice		0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
Praha-Žvahov		0	2	1	0	1	1	0	9	0	1
Praha-Smíchov s.n.											
Praha-Smíchov Na Knížecí		11		6		12		12		6	
Praha hlavní nádraží											
celkem		11		8		13		12		6	

Tabulka 11: Přepravní průzkumy směr Hostovice

datum		8.6.2014 ne		8.6.2014 ne		9.12.2014 út		24.6.2015 st		24.6.2015 st		25.6.2015 čt		7.8.2015 pá	
vlak Os	čas odj.	7754	15:25	25920	16:56	25920	16:56	25914	13:56	25916	14:56	25918	15:56	25916	14:56
výstup	nástup														
Praha hlavní nádraží			14												
Praha-Smíchov Na Kníž.					6		20		15		15		16		8
Praha-Smíchov s.n.		0	2	0	0										
Praha-Žvahov		5	0	0	0	0	9	1	1	1	0	1	2	3	0
Praha-Jinonice		0	0	0	0	0	2	1	0	0	3	0	1	0	1
Praha-Cibulka		0	0	2	1	6	0	1	1	3	0	0	2	1	2
Praha-Stodůlky		0	3	0	0	1	3	0	2	0	1	0	0	0	3
Praha-Zličín		14		1	1	4	10	10	4	1	1	0	3	1	4
směr Hostovice				5		33		10		15		23		13	
celkem		19	19	8	8	44	44	23	23	20	20	24	24	18	18
cílová stanice		Praha-Zličín		Rudná u Prahy		Rudná u Prahy		Hostovice		Rudná u Prahy		Rudná u Prahy		Hostovice	

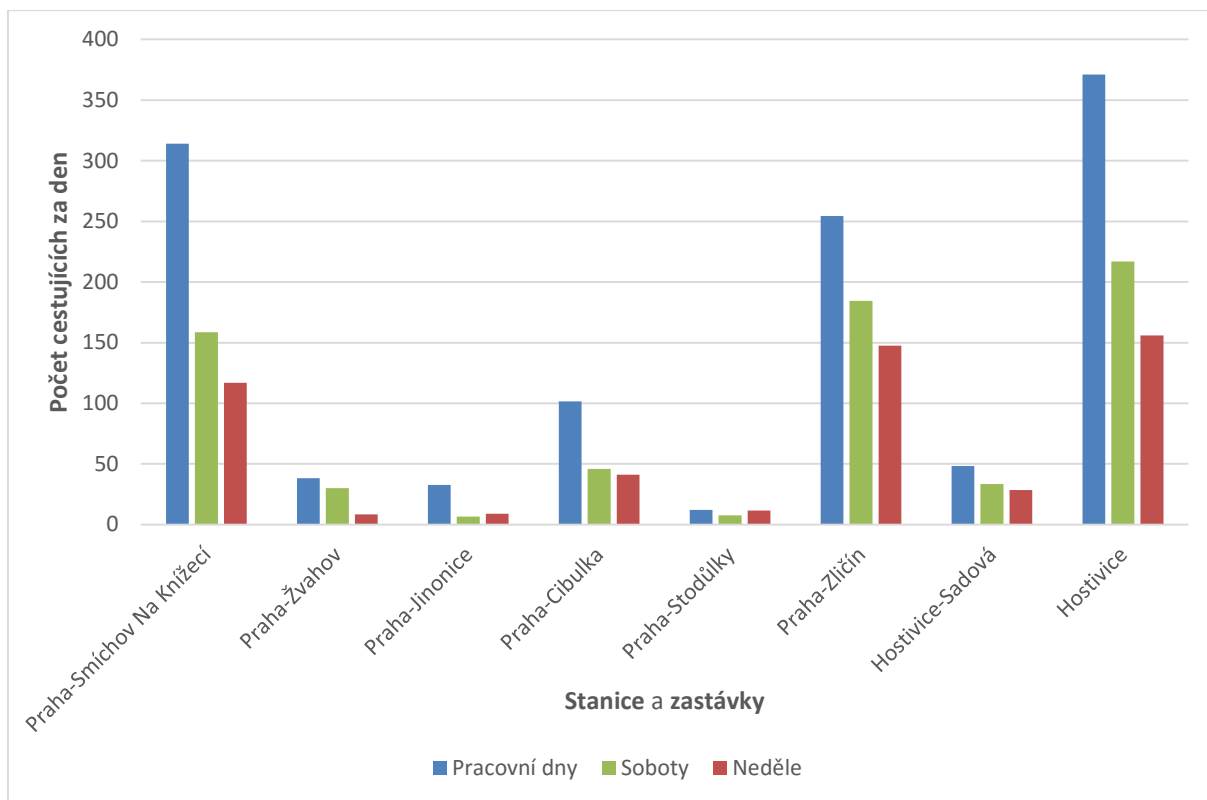
#### 4.6.2. Přepravní průzkumy získané od společnosti ROPID

Použita byla tabulka denních průměrů počtů cestujících v jednotlivých vlacích za říjen 2014 rozdělená na pracovní dny, soboty a neděle. Z této databáze byl spočítán průměrný denní obrat cestujících v jednotlivých stanicích a zastávkách.

Tabulka 12: Průměrný denní obrat cestujících na zastávkách (zdroj dat: ROPID)

	Pracovní dny			Soboty			Neděle		
	nástup	výstup	obrat	nástup	výstup	obrat	nástup	výstup	obrat
Praha-Smíchov Na Knížecí	167	147	314	75	84	159	69	49	117
Praha-Žvahov	19	20	38	12	19	30	3	6	9
Praha-Jinonice	10	23	33	4	3	7	5	5	9
Praha-Cibulka	42	60	102	31	16	46	21	21	41
Praha-Stodůlky	3	9	12	2	6	8	2	10	12
Praha-Zličín	120	134	255	95	90	185	75	73	148
Hostivice-Sadová	24	24	48	15	19	34	14	15	29
Hostivice	195	176	371	113	105	217	73	83	156





Obrázek 9: Grafické znázornění obratu cestujících na zastávkách

#### Využití zastávek:

Z uvedených průzkumů vyplývá, že k největšímu obratu cestujících dochází v konečných stanicích Praha-Smíchov Na Knížecí a Hostivice. Velké množství cestujících využívá i stanici Praha-Zličín. Stanice Hostivice však ostatní výrazně převyšuje, z čehož je patrné, že většina cestujících přejíždí hranice Prahy a necestuje pouze po městě. Navíc zde nejsou zahrnuti cestující pokračující do Chýně a Rudné u Prahy.

Z mezilehlých dopraven je nejvyužívanější zastávka Praha-Cibulka, která leží uprostřed husté zástavby. Naopak nejméně využívanou je stanice Praha-Stodůlky, neboť se nachází uprostřed parku. Velmi málo cestujících využívá též stanici Praha-Jinonice, především jsou to drážní zaměstnanci, vyšší číslo v pracovní dny je pravděpodobně způsobeno pouze náhodnou větší skupinou.

## 5. SROVNÁNÍ JÍZDNÍCH DOB ŽELEZNICE A MHD

Použity byly jízdní doby z aktuálních jízdních řádů. Pro jízdní dobu na hlavní nádraží byla použita jízdní doba víkendových vlaků dopravce KŽC. Jízdní doby ze stávajících stanic vycházejí ze současného jízdního řádu, jízdní doby z nově navržených zastávek jsou počítány podle orientačního návrhu jízdního řádu (viz. tabulka 32). Jízdní doba MHD zahrnuje dobu jízdy mezi zastávkami a v případě dvou odlišných zastávek dobu potřebnou na přestup, se kterou počítají vyhledávače spojení. U metra je započítána doba na cestu z nástupiště na povrch. Doba čekání při přestupu není zahrnuta, proto jsou skutečné doby jízdy ještě delší.

Kromě stanice Praha-Stodůlky a nově navržené zastávky Háje je zanedbána pěší vzdálenost železniční zastávky a zastávky MHD. U metra je zahrnuta přibližná doba cesty na povrch.

Zvoleny byly nejdůležitější cíle dostupné vlaky z trati 122. V závorce u časů jsou uvedena čísla použitých linek, v případě více linek jedoucích ve stejném směru je uvedena jedna z nich.

### 5.1. Jízdní doby ze stávajících stanic a zastávek

Tabulka 13: Jízdní doby ze stanice Praha-Žvahov

	Hlavní nádraží	Smíchovské n.	Na Knížecí	Jinonice	Řepy
Vlak	14 min.	6 min.	7 min.	4 min.	14 min.
MHD	28 min. (128, 12, 9)	7 min. (128, 12)	9 min. (128, 12)	15 min. (128, 12, B)	34 min. (128, 12, 9)

Tabulka 14: Jízdní doby ze stanice Praha-Jinonice

	Hlavní nádraží	Smíchovské nádraží	Na Knížecí
Vlak	18 min.	9 min.	10 min.
MHD	18 min. (B, C)	6 min. (B)	11 min. (B)

Tabulka 15: Jízdní doby ze zastávky Praha-Cibulka

	Hlavní n.	Smíchovské n.	Na Knížecí	Jinonice	Řepy
Vlak	22 min.	12 min.	13 min.	4 min.	8 min.
MHD	25 min. (123, 9)	18 min. (123, 9, 12)	15 min. (123, 9)	15 min. (123, 9, 143)	17 min. (123, 9)

Tabulka 16: Jízdní doby ze stanice Praha-Stodůlky

	Hlavní nádraží	Smíchovské nádr.	Na Knížecí	Jinonice	Řepy
Vlak	24 min.	14 min.	15 min.	5 min.	6 min.
MHD	44 min. (9)	29 min. (184, B)	31 min. (9, 12)	25 (184, B)	29 min. (9)

Pěší cesta na zastávku Šafránkova 15 min., na zastávku Poštovka 18 min.

*Tabulka 17: Jízdní doby ze stanice Stanice Praha-Zličín (Sídliště Řepy)*

	<b>Hlavní nádraží</b>	<b>Smíchovské nádraží</b>	<b>Na Knížecí</b>	<b>Jinonice</b>
Vlak	29 min.	19 min.	20 min.	10 min.
MHD	36 min. (9)	28 min. (9, 12)	25 min. (9, 12)	23 min. (9, 143)

## 5.2. Jízdní doby z nově navržených zastávek

*Tabulka 18: Jízdní doby ze zastávky Praha-Hlubočepy zastávka*

	<b>Hlavní nádraží</b>	<b>Smíchovské nádraží</b>	<b>Na Knížecí</b>	<b>Jinonice</b>	<b>Řepy</b>
Vlak	14 min.	4 min.	5 min.	7 min.	19 min.
MHD	32 min. (120,12,9)	11 min. (120, 12)	14 min. (120)	18 min. (120, 12, B)	38 min. (120,12,9)

*Tabulka 19: Jízdní doby ze zastávky Praha-Konvářka*

	<b>Hlavní nádraží</b>	<b>Smíchovské nádraží</b>	<b>Na Knížecí</b>	<b>Jinonice</b>	<b>Řepy</b>
Vlak	17 min.	7 min.	8 min.	2 min.	15 min.
MHD	30 min. (231,12,9)	10 min. (231*)	11 min. (231)	22 min. (231, B)	39 min. (231,12,9)

\* Na zastávku Křížová + pěší přechod 3 min.

*Tabulka 20: Jízdní doby ze zastávky Praha-Šmukýřka*

	<b>Hlavní nádraží</b>	<b>Smíchovské nádraží</b>	<b>Na Knížecí</b>	<b>Jinonice</b>	<b>Řepy</b>
Vlak	24 min.	14 min.	15 min.	3 min.	9 min.
MHD	29 min. (123, 9)	22 min. (123, 9, 12)	19 min. (123, 9, 12)	19 min. (231, B)	21 min. (231, 9)

*Tabulka 21: Jízdní doby ze zastávky Praha-Háje/Na Vidouli*

	<b>Hlavní nádraží</b>	<b>Smíchovské nádraží</b>	<b>Na Knížecí</b>	<b>Jinonice</b>	<b>Řepy</b>
Vlak	30 min.	19 min.	20 min.	9 min.	3 min.
MHD	44 min. (9)	35 min. (9, 12)	32 min. (9, 12)	31 min. (9, 143)	14 min. (9)

Pěší cesta na zastávku Hlušičkova 11 min.

*Tabulka 22: Jízdní doby ze zastávky Praha-Bílý Beránek*

	<b>Hlavní nádraží</b>	<b>Smíchovské nádraží</b>	<b>Na Knížecí</b>	<b>Jinonice</b>	<b>Řepy</b>
Vlak	31 min.	20 min.	21 min.	10 min.	2 min.
MHD	33 min. (142, 9)	26 min. (142, 9, 12)	23 min. (142, 9, 12)	19 min. (142, B)	6 min. (142, 9)

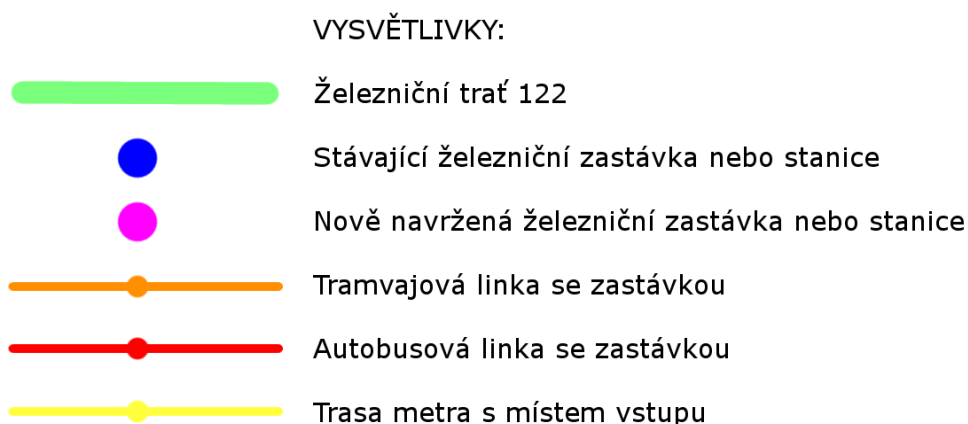
### **5.3. Vyhodnocení srovnání jízdních dob**

Až na jednu výjimku - cesty z Jinonic na Smíchovské nádraží, kam lze dojet přímo metrem, vychází cesta vlakem výrazně kratší. Pokud by byly do jízdních dob MHD zahrnuty i doby čekání na při přestupech, byl by rozdíl ještě výraznější. Pro cíle vzdálenější od železniční tratě by v některých případech vycházela lepší čísla u MHD, avšak pro cesty místních obyvatel do cílů v blízkosti trati (Řepy, Jinonice, Smíchov) vychází jednoznačně nejrychlejší spojení vlakem.

## 6. NÁVRH ÚPRAV INFRASTRUKTURY

Vysvětlivky k mapě:

V mapě jsou zaneseny pouze trasy a zastávky denních linek MHD, které jsou významné pro obsluhu blízkého okolí železniční trati. Názvy zastávek MHD jsou uvedeny pouze u těch, které jsou zmíněny v textu jako nejbližší k železniční zastávce.



Obrázek 10: Vysvětlivky k mapě

### 6.1. Nově navržené zastávky

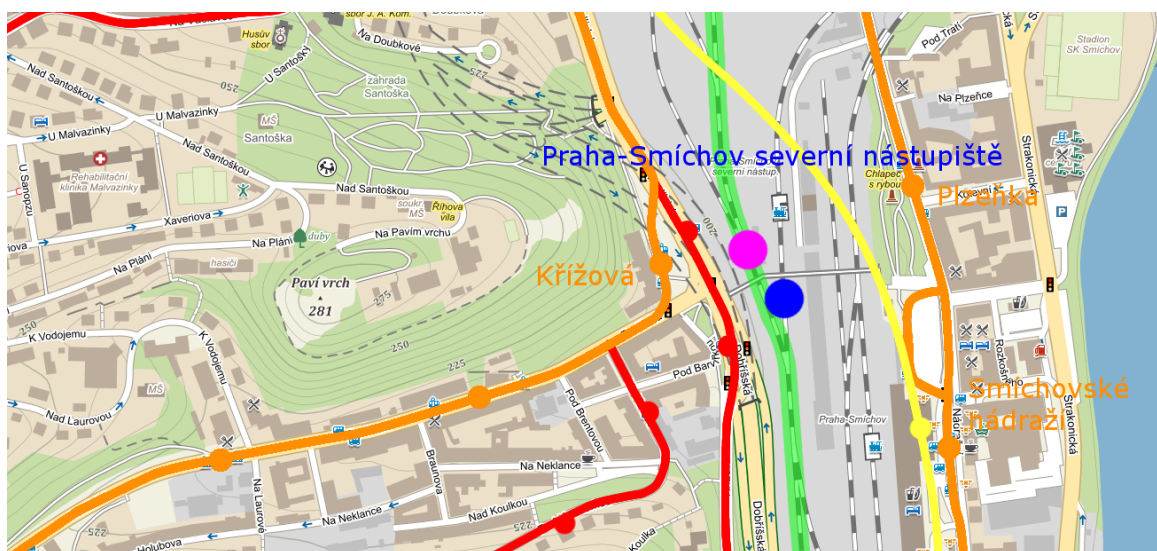
Tabulka 23: Přehled navržených zastávek

název	km	druh	nástupiště*
Praha-Smíchov severní nástupiště		nástupiště ve stanici	vlevo
Praha-Zlíchov	2,5	zastávka	vpravo
Praha-Hlubočepy zastávka	4,0		vpravo
Praha-Konvářka A	6,6		vpravo
Praha-Konvářka B	6,7		vpravo
Praha-Jinonice B	8,5	nástupiště ve stanici	vpravo
Praha-Jinonice C	8,6	zastávka	vpravo
Praha-Šmukýřka	9,8	zastávka	vpravo
Praha-Háje/Na Vidouli A	12,9	zastávka	vpravo
Praha-Háje/Na Vidouli B	13,0	zastávka	vlevo
Praha-Háje/Na Vidouli C	13,5	zastávka	vpravo/vlevo
Praha-Bílý Beránek	14,2	zastávka	vlevo

\* poloha ve směru jízdy ze Smíchova do Hostivice

### 6.1.1. Praha-Smíchov severní nástupiště

Dokud budou vedeny vlaky do stanice Praha-Smíchov Na Knížecí, bylo by vhodné zřídit krátké nástupiště i ve stanici Praha-Smíchov severní nástupiště v oblasti stavědla. Umožnil by se tím přestup na vlaky ve stanici Praha-Smíchov. Nástupiště je navrženo v prostoru pod peší lávkou v úseku mezi výhybkami. Zde je dostatek prostoru pro zřízení nástupiště o délce jednoho motorového vozu, případně i dvou. Pro příchod ke staniční budově a východu z nádraží je možné použít úroňový přechod od stavědla.



Obrázek 11: Mapa umístění nástupiště ve stanici Praha-Smíchov severní nástupiště



Obrázek 12: Pohled z lávky směrem k zastávce Na Knížecí na stavědlo a místo navrženého nástupiště





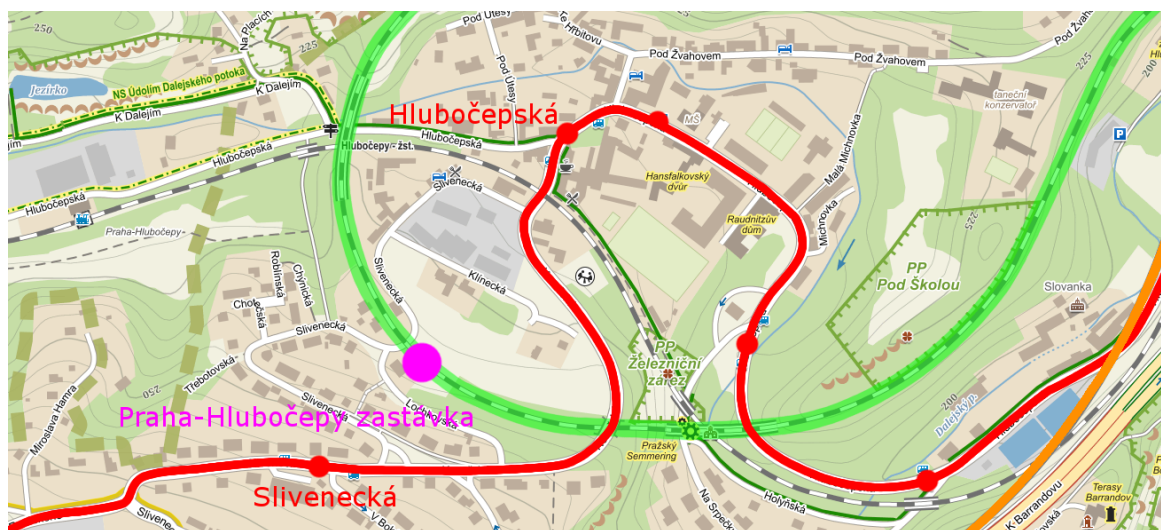
Obrázek 14: Pohled z viaduktu nad ulicí Nad Zlíchovem směrem na Smíchov

### 6.1.3. Praha-Hlubočepy zastávka

Zastávka je navržena u přejezdu se Sliveneckou ulicí v oblasti rodinných domků. V tomto místě již zastávka existovala, ale na opačné straně ulice, kde je dnes stísněný prostor. Přímo vedle zastávky je travnatá plocha, která by v budoucnu měla být také zastavěna. Trať v tomto místě vede v mírném zářezu, který by pravděpodobně mohl být srovnán během nové výstavby a mohlo by se tak vytvořit větší prostranství pro umístění zastávky, než na původním místě.

Tabulka 25: Přestupní vazby na MHD v zastávce Praha-Hlubočepy zastávka

Druh	Zastávka	Linky	Vzdálenost	Interval ve špičce
Autobus	Slivenecká	120	310 m	15 min.



Obrázek 15: Mapa umístění zastávky Praha-Hlubočepy zastávka





Obrázek 16: Pohled ze Slivenecké ulice směrem na Smíchov

#### 6.1.4. Praha-Konvářka

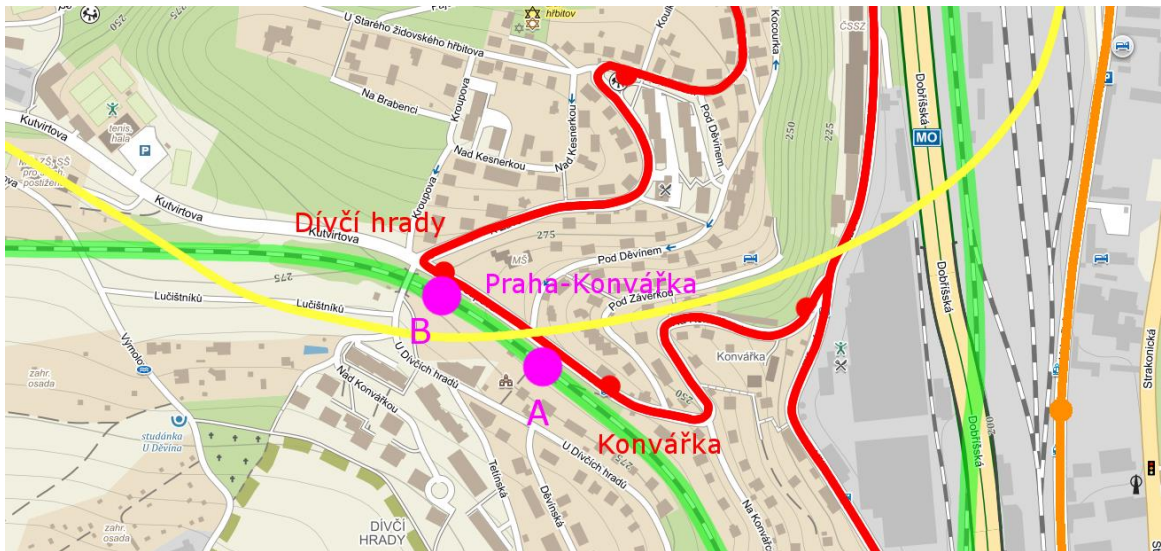
Oblast je hustě zastavěná vilami a bytovými domy v těsné blízkosti tratě. Obsluhuje ji relativně vytížená autobusová linka 231.

Zastávka má dvě varianty umístění. Varianta A je blíže k pěšímu přechodu a autobusové zastávce Konvářka. Varianta B je pak u mostu v ulici U Dívčích hradů a autobusové zastávky Dívčí hrady, blíže k sídlišti Dívčí Hrady. Zde je ale trať již v hlubokém zářezu, kde není příliš místa na stavbu nástupiště a bylo by nutné vykonat větší objem zemních prací. V případě zřízení nástupiště o délce přes 200 metrů je toto rozlišení bezpředmětné, neboť vzdálenost mostu a přechodu je právě 200 metrů. Pokud by se ale budovalo nástupiště kratší, je potřeba rozhodnout, kam ho umístit.

Jako nejvýhodnější se jeví varianta A s hlavním východem k autobusové zastávce Konvářka, kde se již v minulosti zastávka nacházela. Toto místo je více v centru zástavby a nevyžaduje téměř žádné zásahy do terénu. Zachovaný a opravený pěší přechod s průchodem mezi zahradami umožní přímé napojení k bytovým domům, které je kratší než u varianty B. V závislosti na délce nástupiště lze zřídit druhý východ z nástupiště do Kroupovy ulice směrem k autobusové zastávce Dívčí hrady.

Tabulka 26: Přestupní vazby na MHD v zastávce Praha-Konvářka

Druh	Zastávka	Linky	Vzdálenost	Interval ve špičce
Autobus	Slivenecká	231	80 m	15 min.



Obrázek 17: Mapa umístění zastávky Praha-Konvářka



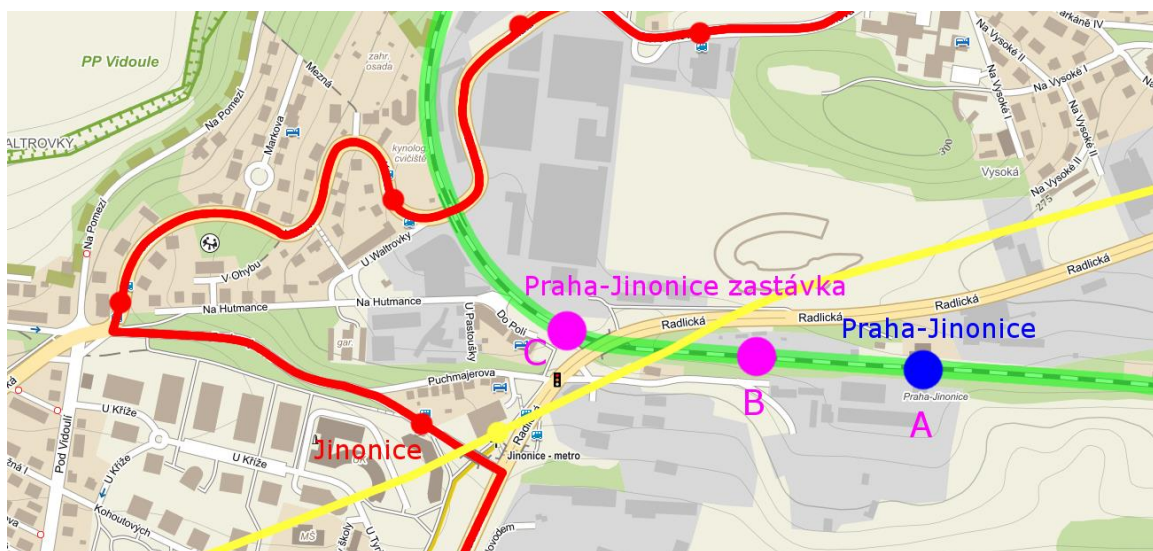
Obrázek 18: Osobní vlak projíždí kolem pěšího přechodu v místě navržené zastávky ve variantě A (Pohled směr Hostivice)



Obrázek 19: Umístění v zářezu ve variantě B – pohled směr Hostivice k ulici U Dívčích hradů

### 6.1.5. Praha-Jinonice

V Jinonicích probíhá výstavba velkého bytového komplexu a do budoucna by zde měl být vystavěn univerzitní kampus. Zároveň je v blízkosti stanice metra, ze které by bylo vhodné umožnit přestup na vlak. Proto je potřeba zvolit takové řešení umístění zastávky, aby vyhovovalo většině cestujících. Navrženo je umístění ve třech variantách: Varianta A je zachování současného umístění, varianta B je nástupiště posunuté na konec stanice a ve variantě C je samostatná nová zastávka. Je možné zvolit jednu z variant nebo realizovat variantu A a C současně. Samotná stanice je důležitá pro provoz na trati a budou se v ní křížovat vlaky v případě zavedení půlhodinového intervalu.



Obrázek 20: Mapa umístění variant zastávky Praha-Jinonice

#### Varianta A:

Tato varianta zachovává zastavování vlaků v původní poloze u výpravní budovy v železniční stanici Praha-Jinonice. Z tohoto místa je nejlepší přístup k hlavnímu vchodu do největších administrativních budov Aviatica (právě dokončená) a Dynamica (výstavba v nejbližších letech). Zároveň je odtud nejkratší vzdálenost do prostor plánovaného univerzitního areálu na druhé straně trati. Stanice metra je však značně vzdálená.



*Obrázek 21: Pohled od přechodu od železniční stanice na budovu Aviatica*

#### Varianta B:

Kompromis mezi variantami A a C. Nachází se ve stanici Jinonice, aby bylo možné při křižování vlaků odbavovat cestující. Nástupiště jsou posunuta na zhlaví blíže ke stanici metra do míst dnešního kovošrotu. Poloha je uprostřed nové zástavby, ale stále vzdálená od zástavby stávající. Pro pohodlný přístup do areálu Waltrovky by bylo nutné zřídit další přechod případně podchod přes Radlickou ulici.



*Obrázek 22: Pohled na umístění nástupišť ve variantě B, v pozadí rozestavěná budova Aviatica*

#### Varianta C:

U této varianty se jedná o zcela novou zastávku těsně za železniční stanicí ve směru na Hostivici. Navržena je za mostem Radlické ulice v místě pěšího přechodu do ulice Do Polí. Tato zastávka se nachází nejbližší stanici metra a stávající zástavbě. V areálu Waltrovky s ní bude sousedit administrativní budova Mechanica a je odtud nejbližší i do centrální části obytné zóny. V tomto místě je ideální plocha pro zřízení nástupiště, neboť zde v minulosti vedla souběžně s tratí vlečka do Waltrovky. Přístup od stanice metra lze zřídit v místě dnešního přechodu, případně i vybudovat schody podél Radlické ulice. Na opačné straně by nástupiště navázalo na plánovanou novou komunikaci.



Obrázek 23: Pohled z mostu v Radlické ulici na místo bývalé vlečky a navržené zastávky ve variantě C (směr Hostivice)

Tabulka 27: Přestupní vazby na MHD v upravené stanici Praha-Jinonice pro všechny varianty

Druh	Zastávka	Linky	Vzdálenost			Interval ve špičce
			A	B	C	
Metro	Jinonice	B	580 m	410 m	200 m	2-3 min.
Autobus	Jinonice	137, 143	680 m	510 m	300 m	137: 30 min., 143: 15 min.
	nová zastávka v areálu Waltrovky	?	150 m	150 m	350 m	

Vyhodnocení:

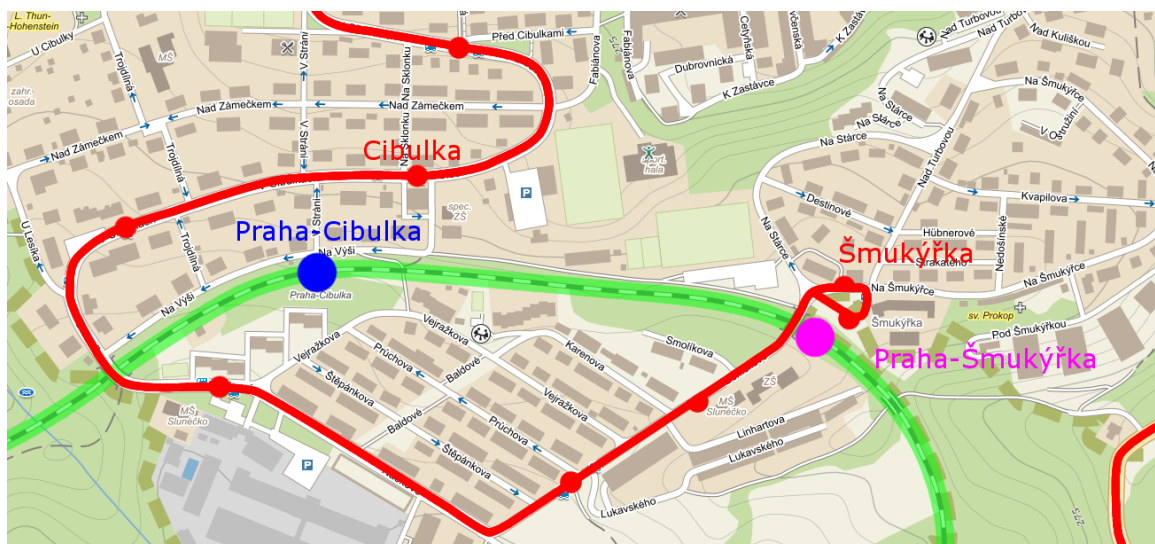
Doporučena je varianta C, tedy výstavba nové zastávky, která je nejbližší stávající i budoucí zástavbě a stanici metra. Úprava dnešní železniční stanice Praha-Jinonice by však měla počítat i s budoucím využitím varianty A, která by byla výhodná, pokud by se realizoval plán výstavby univerzitního kampusu. Železniční stanici lze realizovat jako průjezdnou výhybnu s možností budoucího doplnění nástupišť, ale vhodnější by bylo zřídit nástupiště ihned, aby bylo možné stanici využívat například pro ukončování vlaků při výlukách nebo posilových spojů. V takovém případě by bylo možné kdykoli zavést zastavování v obou dopravních, například po dostavbě budovy Dynamica v areálu Waltrovky, která bude velmi blízko železniční stanice.

### 6.1.6. Praha-Šmukýřka

Zastávka je navržena v zářezu u mostu ulice Beniškové pod autobusovou konečnou Šmukýřka. Od zastávky Praha-Cibulka je vzdálena pouze asi 500 metrů. Místo je ve středu husté zástavby bytových domů a v těsné blízkosti základní školy. Vedle zastávky končí autobusová linka 123, jejíž cestující by mohla železnice převzít. V tomto místě vede trať v zářezu. Nástupiště je navrženo vpravo v místě mírnějšího svahu na straně k autobusové konečné. Je tak umístěno na vnější straně oblouku, což by však neměl být problém u krátkých souprav zde provozovaných. Přístup na nástupiště je přímo od autobusové zastávky, vhodné by bylo zřídit i přechod s přístupem od bytových domů v ulici Linhartově.

Tabulka 28: Přestupní vazby na MHD v zastávce Praha-Šmukýřka

Druh	Zastávka	Linky	Vzdálenost	Interval ve špičce
Autobus	Šmukýřka	123	100 m	12 min.



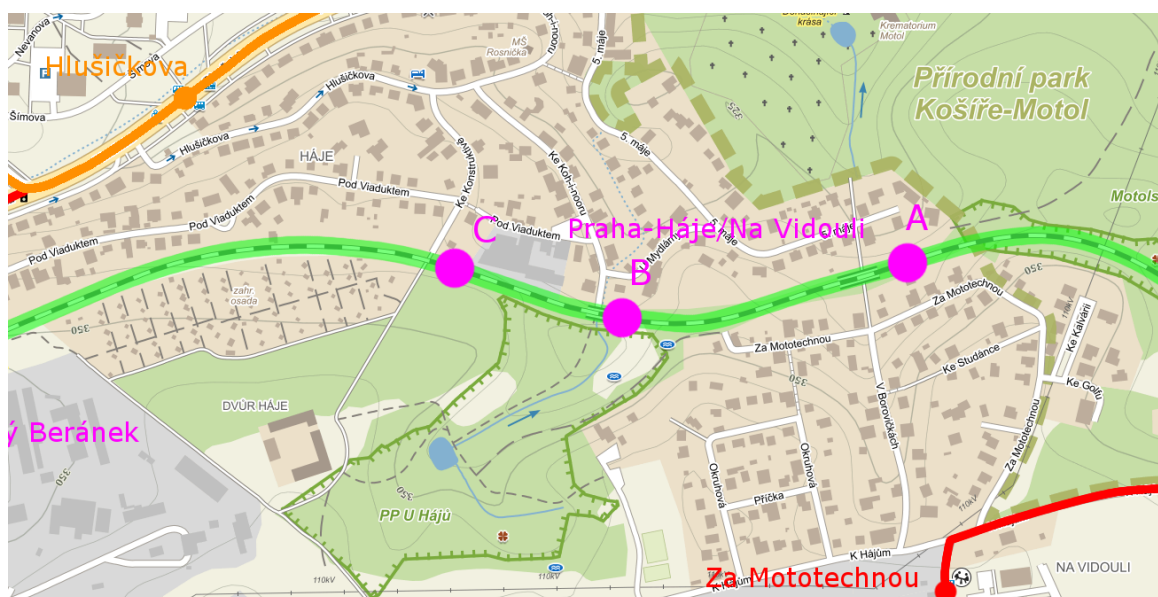
Obrázek 24: Mapa umístění zastávky Praha-Šmukýřka



Obrázek 25: Pohled z mostu v ulici Beniškové směrem na Smíchov, nástupiště navrženo v tomto pohledu vlevo od trati

### 6.1.7. Praha-Háje/Na Vidouli

Železniční trať zde prochází středem rozsáhlejší oblasti zastavěné rodinnými domy. Na severním okraji vede v údolí tramvajová trať a na jižním okraji je zastávka autobusové linky 168. Protože se ale lokalita nachází ve svahu, jsou zastávky obou druhů dopravy obtížně dostupné. Proto by zde byla výhodná železniční zastávka, která by byla umístěna ve středu oblasti. Navrženy jsou tři varianty umístění zastávky.



Obrázek 26: Mapa umístění variant zastávky Praha-Háje/Na Vidouli



Varianta A:

Umístění v km 12,9-13 východně od ulice V Borovičkách, která prochází pod tratí, v místě nejvzdálenějším od tramvajové zastávky. Obytná zástavba je sice z obou stran tratě, ale v těsné blízkosti začíná park. Problematický by byl přístup na zastávku – z ulice V Borovičkách by musely vést schody na vysoký násep železniční trati.



*Obrázek 27: Pohled od okraje parku k ulici V Borovičkách (směr na Hostivice)*

Varianta B:

Zastávka je umístěna mezi variantami A a C u ulice Ke Koh-i-nooru. I zde je problém s přístupem na vysoký násep a možná i nedostatečná šířka náspu. Jinak by odtud byl ale rovnocenný přístup do severní i jižní části oblasti. Přímo vedle zastávky je však menší park.



*Obrázek 28: Pohled směr Hostivice*

Varianta C:

Místo se nachází u přejezdu s ulicí Ke Konstruktivě. Pro zastávku je zde nejvíce prostoru a díky přejezdu by měla nejlepší dostupnost. Nachází se však na okraji zástavby – z jedné strany trati jsou obytné domy, z druhé jen zahrádkářská osada a les. Také je blízko následující navržené zastávky Bílý Beránek, obě dvě zároveň by zřejmě byly zbytečné.



*Obrázek 29: Pohled od přejezdu v ulici Ke Konstruktivě směrem na Smíchov*

Tabulka 29: Přestupní vazby na MHD v zastávce Praha-Háje/Na Vidouli pro všechny varianty

Druh	Zastávka	Linky	Vzdálenost			Interval ve špičce
			A	B	C	
Tramvaj	Krematorium Motol	9, 10, 16	900 m	850 m	1000 m	
	Hlušičkova	9, 10, 16	1120 m	800 m	660 m	
Autobus	Za Mototechnou	168	455 m	870 m	1100 m	15 min.

Vyhodnocení:

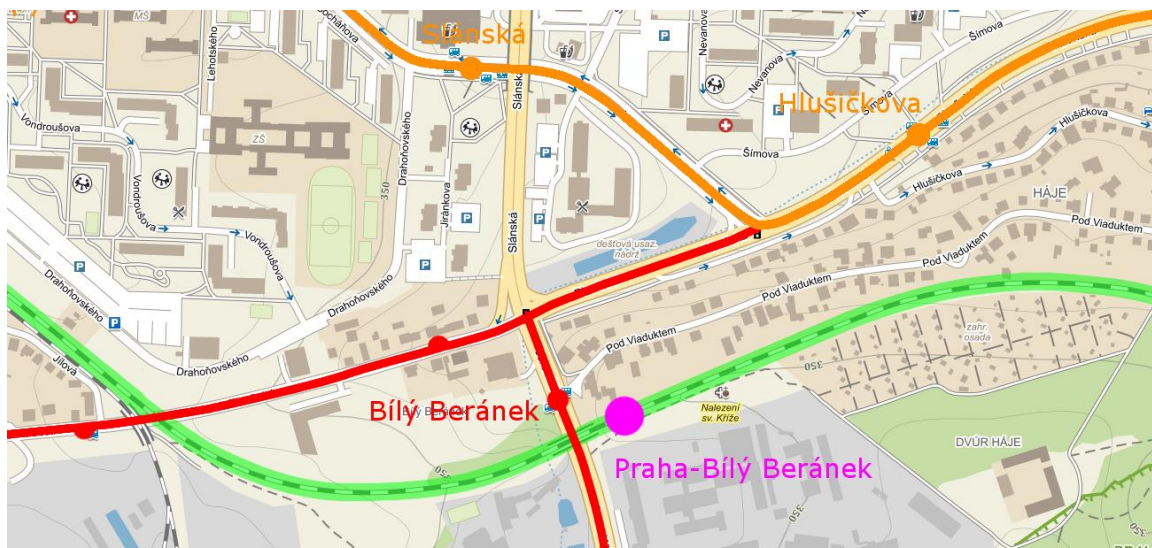
Varianty A a B se nachází v náročném terénu na vysokém náspu, kam by bylo nutné vybudovat přístupové cesty. Proto je ze stavebního pohledu nejvýhodnější varianta C, která navazuje na úroňový přejezd. Toto místo je ve středu celé oblasti, přístup však není ze všech částí ideální. Bylo by vhodné zřídit chodník podél trati od ulice Za Mototechnou k zastávce.

#### 6.1.8. Praha-Bílý Beránek

Umístění zastávky je ve volném prostoru mezi mostem přes Jeremiášovu ulici a kaplí Nalezení Svatého Kříže, která by tak získala důstojnější přístup. Na jižní straně trati je menší, částečně opuštěná průmyslová zóna a zahrádkářská osada. Na severní straně sousedí s tratí jedna ulice s rodinnými domy, ve vzdálenosti asi 300 metrů začíná okraj sídliště Řepy. V těsné blízkosti trati se nachází autobusová zastávka Bílý Beránek. Přístup by byl po schodech do Jeremiášovy ulice a k autobusové zastávce. V případě výstavby domů na opačné straně ulice by mohl být zřízen chodník po železničním mostě. Přímá cesta do ulice Pod Viaduktem zřejmě není možná, protože trať lemuje souvislá plocha zahrad.

Tabulka 30: Přestupní vazby na MHD v zastávce Praha-Bílý Beránek

Druh	Zastávka	Linky	Vzdálenost	Interval ve špičce
Tramvaj	Slánská	9, 10, 16	570 m	
Autobus	Jinonice	142	150 m	8 min.



Obrázek 30: Mapa umístění variant zastávky Praha-Hájek/Na Vidouli



Obrázek 31: Pohled z mostu ke kapli (směr Smíchov)

## 6.2. Ostatní úpravy infrastruktury

### 6.2.1. Praha-Jinonice

Ve stanici je navržena oprava dopravních kolejí a zřízení nového zabezpečovacího zařízení, které umožní křižování vlaků bez zastavení a bez potřeby více zaměstnanců. V případě zastavování osobních vlaků je potřeba výstavby nového bezbariérového nástupiště s možností souběžného odjezdu a příjezdu vlaků pro minimalizaci časů potřebných ke křižování.

### **6.2.2. Praha-Žvahov**

Ve stanici je potřeba rekonstruovat železniční svršek a obnovit druhou kolej pro možnost křížování. Dále opravit nástupiště a přístřešek a zřídit přechod na druhé nástupiště. V případě půlhodinového intervalu by osobní vlaky využívaly pravděpodobně pouze první kolej používanou v současnosti. Druhá kolej by sloužila především pro projíždějící vlaky nebo v případě mimořádností.

### **6.2.3. Praha-Cibulka**

V zastávce chybí přechod přes trať na druhou stranu směrem k bytovým domům. Současný přechod je od zastávky vzdálený a cestující hojně využívají pěšinu vedoucí přímo od nástupiště, které však k tomu není uzpůsobeno. Proto by bylo vhodné zřídit v místě pěšiny nový chodník s přechodem přes trať a přístupem na nástupiště. Ostatní vybavení je dostačující.

### **6.2.4. Praha-Stodůlky**

Ve stanici je navržena oprava železničního svršku s obnovou druhé koleje a zřízení nového zabezpečovacího zařízení. Zprovoznění druhé koleje by bylo užitečné i v případě, že by se zde vlaky pravidelně nekřížovaly, aby byla využitelná v případě mimořádností. Dále je potřebné opravit přístřešky a nástupiště a rekonstruovat přístupové komunikace (nový povrch). Vhodné by bylo přejmenování stanice, aby nenesla název vzdálené čtvrti, ale není jednoduché najít místo, po kterém by se mohla jmenovat.

### **6.2.5. Praha-Zličín**

Nejdůležitějším krokem je přejmenování stanice na Praha-Řepy podle skutečného umístění u tramvajové konečné, aby bylo jasné, že se jedná o jeden přestupní uzel. Název Praha-Zličín by mohla nést případná zastávka na vlečce u stanice metra. Do budoucna by bylo vhodné vybudovat nová bezbariérová nástupiště.

## **6.3. Vyhodnocení návrhu**

Pro zřízení byly vybrány všechny návrhy kromě zastávky Praha-Zlíchov. Tato zastávka by se nacházela v těsné blízkosti tramvajové tratě, která vede souběžně s železniční tratí přímou cestou na Smíchov. Proto v tomto úseku nemá cestování vlakem význam. Zastávku by mohli využít cestující ve směru na Hostivici, kterých by však v této oblasti pravděpodobně nebylo

mnoho. Ti mohou využít nedalekou stanici Praha-Žvahov, kam se lze dostat velmi rychle autobusem nebo pěšky.

*Tabulka 31: Vyhodnocení návrhu zastávek*

<b>název</b>	<b>doporučení</b>	<b>doporučená varianta</b>
Praha-Smíchov severní nástupiště	doporučuji	
Praha-Zlíchov	nedoporučuji	
Praha-Hlubočepy zastávka	doporučuji	
Praha-Konvářka	doporučuji	A
Praha-Jinonice	doporučuji	C (plus případně A)
Praha-Šmukýřka	doporučuji	
Praha-Háje/Na Vidouli	doporučuji	C
Praha-Bílý Beránek	doporučuji	

## **7. NÁVRH PROVOZNÍHO KONCEPTU**

### **7.1. Návrh bez úprav infrastruktury**

Za současného stavu bez úprav infrastruktury lze provozovat vlaky v hodinovém intervalu, případně vést dva vlaky za sebou. V případě obsazení stanice Praha-Jinonice zaměstnanci mohou vlaky jezdit po půl hodině, ale křižování v Jinonicích je časově náročné a ekonomicky nevýhodné. Proto je vhodné alespoň doplnit ve stanici nové zabezpečovací zařízení, které by umožnilo řídit provoz jedním zaměstnancem a zkrátit dobu křižování na minimum.

#### **7.1.1. Interval 1 hodina**

Současný stav není vhodný pro městskou dopravu, ale v případě nulových investic lze provozovat i nadále. Bylo by však vhodné přidat spoje v brzkých ranních a pozdních večerních hodinách, kdy je nabídka MHD omezená a cestující potřebují rychlejší spojení. O víkendech je pak potřeba upravit interval vlaků tak, aby jezdily rovnoměrně každou hodinu. Toto řešení však pravděpodobně nepřitáhne nové cestující a vlaky tak zůstanou z větší části nevytížené.

### **7.2. Návrh s úpravami infrastruktury**

Návrh jízdního řádu je pouze orientační. Pro určení jízdních dob byly použity současné jízdní řády osobních vlaků, starší jízdní řády rychlíků a měření času jízdy mezi navrhovanými zastávkami při jízdě osobním vlakem. V návrhu je zohledněna současná poloha vlaků v úseku Praha-Zličín – Hostivice.

#### **7.2.1. Interval 30 minut**

Po plném zprovoznění stanice Praha-Jinonice pro křižování lze vést osobní vlaky bez problémů v půlhodinovém intervalu. Není však možné vedení žádných dalších vlaků. V případě obnovy ostatních stanic Praha-Žvahov a Praha-Stodůlky je možné zavést i projíždějící spěšné vlaky nebo rychlíky např. z Prahy do Kladna.

Tabulka 32: Ukázka návrhu orientačního jízdního řádu s intervalem 30 minut a vloženým rychlíkem

	Os 25930	R 1226	Os 25932
Praha-Smíchov Na Knížecí	14:23		14:53
Praha-Smíchov s. n.	14:23:30 14:24:00	<b>14:33:00 14:34:00</b>	14:53:30 14:54:00
Praha-Hlubočepy zastávka x	14:28:00 14:28:00		14:58:00 14:58:00
Praha-Žvahov	14:30:00 14:30:30	<b>14:39:30</b>	15:00:00 15:00:30
Praha-Konvářka	14:32:00 14:32:30		15:02:00 15:02:30
Praha-Jinonice	<b>14:34:30 14:35:30</b>	<b>14:43:00</b>	<b>15:04:30 15:05:30</b>
Praha-Jinonice zastávka	14:36:30 14:37:00		15:06:30 15:07:00
Praha-Šmukýřka x	14:38:30 14:38:30		15:08:30 15:08:30
Praha-Cibulka	14:39:30 14:40:00		15:09:30 15:10:00
Praha-Stodůlky x	14:42:00 14:42:00	<b>14:47:30</b>	15:12:00 15:12:00
Praha-Háje/Na Vidouli x	14:44:30 14:44:30		15:14:30 15:14:30
Praha-Bílý Beránek x	14:45:30 14:45:30		15:15:30 15:15:30
Praha-Řepy	14:47:00	<b>14:52:30</b>	15:17:00

	Os 25937	Os 25939	Os 25941
Praha-Řepy	14:23	<b>14:53</b>	15:23
Praha-Bílý Beránek x	14:24:30 14:24:30	14:54:30 14:54:30	15:24:30 15:24:30
Praha-Háje/Na Vidouli x	14:25:30 14:25:30	14:55:30 14:55:30	15:25:30 15:25:30
Praha-Stodůlky x	14:28:00 14:28:30	14:58:00 14:58:30	15:28:00 15:28:30
Praha-Cibulka	14:30:00 14:30:30	15:00:00 15:00:30	15:30:00 15:30:30
Praha-Šmukýřka x	14:31:00 14:31:00	15:01:00 15:01:00	15:31:00 15:31:00
Praha-Jinonice zastávka	14:32:30 14:33:00	15:02:30 15:03:00	15:32:30 15:33:00
Praha-Jinonice	<b>14:34:00 14:35:00</b>	<b>15:04:00 15:05:00</b>	<b>15:34:00 15:35:00</b>
Praha-Konvářka	14:37:00 14:37:30	15:07:00 15:07:30	15:37:00 15:37:30
Praha-Žvahov	<b>14:39:00 14:39:30</b>	15:09:00 15:09:30	15:39:00 15:39:30
Praha-Hlubočepy zastávka x	14:41:00 14:41:00	15:11:00 15:11:00	15:41:00 15:41:00
Praha-Smíchov s. n.	14:44:30 14:45:00	15:14:30 15:15:00	15:44:30 15:45:00
Praha-Smíchov Na Knížecí	14:45:30	15:15:30	15:45:30

### 7.2.2. Kratší intervaly

Kratší intervaly než 30 minut zde za stávajících podmínek nevycházejí nebo pouze za cenu výrazného prodloužení jízdních dob. Je to dáno nepravidelnou vzdáleností stanic a rychlostí vlaků na trati. Není ale vyloučeno, že po odborném prověření jízdních dob a nalezení možností k jejich zkrácení úpravami infrastruktury by provoz v kratších intervalech bylo možné realizovat. Možností je také zavedení posilových vlaků pouze v části tratě, např. v úseku Praha-Zličín – Praha-Jinonice, kde by neměl být problém vést vlaky po 15 minutách.



### **7.3. Vozidla**

Ideálním vozidlem pro tuto méně vytiženou trať je dvouvozová motorová jednotka Regionova. Poskytuje dostatečnou kapacitu pro sedící i stojící cestující a především umožňuje pohodlnou přepravu kočárků, jízdních kol a cestujících na vozíku díky nízkopodlažní části. Její kapacita je však omezená a proto jej pro případ nečekaně velkého zájmu cestujících v začátcích provozu vhodné mít v záloze další jednotku pro operativní posílení. První dny provozu nového konceptu jsou nejdůležitější pro zapůsobení na cestující a nesmí se stát, že by se do vlaku nevešli. V případě velkého zájmu cestujících je možné provozovat trojdílné Regionovy nebo soupravy dvou dvouvozových jednotek. K tomu by měla být uzpůsobena délka nástupišť, která u tratě místního významu nemusí být zbytečně velká, ale měla by zahrnovat rezervu pro případné budoucí posílení vlaků.

## 8. ZÁVĚR

V rámci práce byl proveden terénní průzkum železniční tratě, zastavby v jejím okolí a všech stanic a zastávek na trase. Analyzovány byly i počty cestujících z vlastních přepravních průzkumů i z dat získaných od společnosti ROPID.

Na zkoumané železniční trati jsou některé stanice téměř nevyužívané a naopak v místech s velkou poptávkou zastávky chybí. Železniční stanice jsou ve špatném stavu nebo zcela nefunkční pro křižování vlaků. Hodinový interval mezi spoji je na dopravu po městě příliš dlouhý. V rámci městské dopravy lidé vlaky využívají, ale většinu frekvence tvoří cestující dojíždějící mezi Prahou a okolními obcemi.

Autor proto navrhuje zřídit dostatečné množství nových železničních zastávek v místech, kde lze předpokládat poptávku cestujících, a zkrátit intervaly vlaků. Mezi navrženými zastávkami jsou často velmi krátké vzdálenosti, což by v tomto případě neměl být problém, protože se jedná o trať místního významu. Ta neslouží primárně k vedení dálkových vlaků, které by zdržení v zastávkách mohlo omezovat. Zároveň je zde plánován provoz krátkých motorových vozů nebo jednotek, které mají lepší jízdní vlastnosti při častém zastavování než delší vlaky s lokomotivou. Množství zastavení by však nemělo výrazně prodloužit celkovou jízdní dobu vlaků, obzvláště pokud budou méně využívané zastávky v režimu na znamení.

Celkem bylo navrženo šest nových železničních zastávek a zachování všech stávajících stanic a zastávek. U některých je velmi pravděpodobné, že budou hojně využívány od počátku provozu. U jiných je možné, že budou využity méně, protože v jejich okolí nežije tolik obyvatel, avšak významně zlepší dostupnost oblasti pro místní obyvatele a díky režimu na znamení neomezí ostatní cestující.

Po rekonstrukci kolejí ve stanicích a obnově zabezpečovacího zařízení by mělo být možné zavést na trati půlhodinový nebo čtvrt hodinový interval osobních vlaků. Který z modelů zvolit není určeno. Vše záleží na skutečné poptávce cestujících, ale nejvýhodnější je zavést zkušebně vlaky po třiceti minutách a v případě velkého zájmu během krátké doby interval zkrátit.

Pro získání nových cestujících je důležitá řádná propagace a vyzdvihování nového konceptu železniční dopravy v místě bydliště nebo pracoviště, ale i v médiích. V současnosti probíhá v Jinonicích výstavba rozsáhlého obytného a kancelářského komplexu, kde bude žít nebo pracovat velké množství potenciálních cestujících. Další se pravděpodobně v nejbližších letech začne stavět v oblasti Smíchovského nádraží. To je ideální příležitost pro přilákání nových cestujících. Je však potřeba, aby jim železniční spojení bylo nabídnuto ihned po přistěhování nebo nástupu do zaměstnání, jinak si zvyknou na ostatní druhy dopravy a

o vlaky již nebudou mít zájem. Také je potřeba, aby železniční doprava nabídla dostatečný komfort a získala si tak mezi nově příchozími i místními dobré jméno.

Celá práce by měla sloužit jako příklad možnosti řešení městských železnic s větší hustotou zastávek, než je obvyklé na jiných tratích. Jakých výsledků bude opatřením dosaženo lze však posoudit až po zavedení do skutečného provozu podle vývoje počtu cestujících.

## 9. POUŽITÉ ZDROJE

- [1] MOJŽÍŠ, Vlastislav, GRAJA, Milan, VANČURA, Pavel. *Integrované dopravní systémy*. 1. vyd. Praha: Powerprint, 2008. ISBN 978-80-904011-0-5
- [2] INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE HLAVNÍHO MĚSTA PRHY. Platný územní plán. *IPR Praha* [online]. IPR, ©2014. Dostupné z: <http://www.iprpraha.cz/vykresyup>
- [3] REGIONÁLNÍ ORGANIZÁTOR PRAŽSKÉ INTEGROVANÉ DOPRAVY. Informační materiály. *ROPID* [online]. Dostupné z: <http://www.ropid.cz/informacni-materialy/>
- [4] REGIONÁLNÍ ORGANIZÁTOR PRAŽSKÉ INTEGROVANÉ DOPRAVY. Mapa dopravy. *ROPID* [online]. Dostupné z: [http://pid.planydopravy.cz/mapa/ROPID\\_praha/](http://pid.planydopravy.cz/mapa/ROPID_praha/)
- [5] SEKYRA GROUP. Smíchov City – developerský projekt v Praze 5. *Sekyra Group* [online]. ©2015 [2015-08-01]. Dostupné z: <http://www.sekyragroup.cz/cz/projekty/velka-rozvojova-uzemi/pripravovane-projekty-2/smichov-city>
- [6] PENTA. Byty a domy. *Waltrovka.cz* [online]. ©2015 [2015-08-01]. Dostupné z: <http://www.waltrovka.cz/byty-a-domy/>
- [7] PENTA. Kancelářské budovy. *Waltrovka.cz* [online]. ©2015 [2015-08-01]. Dostupné z: <http://www.waltrovka.cz/kancelarske-budovy-rozcestnik>
- [8] SEZNAM.CZ. Turistická mapa. *Mapy.cz* [online]. ©2015 [2015-03-04]. Dostupné z: <http://www.mapy.cz/turisticka>
- [9] Knižní jízdní řády ČD/SŽDC 1988/1989 – 2014/2015
- [10] Přepravní průzkumy od společnosti ROPID
- zdroj fotografií: autor

## 10. SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1: Praha-Smíchov Na Knížecí

Obrázek 2: Staniční budova Praha-Smíchov severní nástupiště

Obrázek 3: Praha-Žvahov – přístřešek a nástupiště u používané koleje

Obrázek 4: Železniční stanice Praha-Jinonice s Os 25911

Obrázek 5: Zastávka Praha-Cibulka

Obrázek 6: Praha-Stodůlky – přístřešek u používané koleje a zbytek původní staniční budovy

Obrázek 7: Křižování osobních vlaků ve stanici Praha-Zličín

Obrázek 8: Stanice Hostivice s osobním vlakem do Prahy-Smíchova

Obrázek 9: Grafické znázornění obratu cestujících na zastávkách

Obrázek 10: Vysvětlivky k mapě

Obrázek 11: Mapa umístění nástupiště ve stanici Praha-Smíchov severní nástupiště

Obrázek 12: Pohled z lávky směrem k zastávce Na Knížecí na stavědlo a místo navrženého nástupiště

Obrázek 13: Mapa umístění zastávky Praha-Zlíchov

Obrázek 14: Pohled z viaduktu nad ulicí Nad Zlíchovem směrem na Smíchov

Obrázek 15: Mapa umístění zastávky Praha-Hlubočepy zastávka

Obrázek 16: Pohled ze Slivenecké ulice směrem na Smíchov

Obrázek 17: Mapa umístění zastávky Praha-Konvářka

Obrázek 18: Osobní vlak projíždí kolem pěšího přechodu v místě navržené zastávky ve variantě A (Pohled směr Hostivice)

Obrázek 19: Umístění v zářezu ve variantě B – pohled směr Hostivice k ulici U Dívčích hradů

Obrázek 20: Mapa umístění variant zastávky Praha-Jinonice

Obrázek 21: Pohled od přechodu od železniční stanice na budovu Aviatica

Obrázek 22: Pohled na umístění nástupiště ve variantě B, v pozadí rozestavěná budova Aviatica

Obrázek 23: Pohled z mostu v Radlické ulici na místo bývalé vlečky a navržené zastávky ve variantě C (směr Hostivice)

Obrázek 24: Mapa umístění zastávky Praha-Šmukýřka

Obrázek 25: Pohled z mostu v ulici Beniškové směrem na Smíchov, nástupiště navrženo v tomto pohledu vlevo od trati

Obrázek 26: Mapa umístění variant zastávky Praha-Háje/Na Vidouli

Obrázek 27: Pohled od okraje parku k ulici V Borovičkách (směr na Hostivice)

Obrázek 28: Pohled směr Hostivice

Obrázek 29: Pohled od přejezdu v ulici Ke Konstruktivě směrem na Smíchov

Obrázek 30: Mapa umístění variant zastávky Praha-Háje/Na Vidouli

Obrázek 31: Pohled z mostu ke kapli (směr Smíchov)

## 11. SEZNAM TABULEK

- Tabulka 1: Přehled stávajících stanic a zastávek
- Tabulka 2: Přestupní vazby na MHD ve stanici Praha-Smíchov Na Knížecí
- Tabulka 3: Přestupní vazby na MHD ve stanici Praha-Smíchov severní nástupiště
- Tabulka 4: Přestupní vazby na MHD ve stanici Praha-Žvahov
- Tabulka 5: Přestupní vazby na MHD ve stanici Praha-Jinonice
- Tabulka 6: Přestupní vazby na MHD v zastávce Praha-Cibulka
- Tabulka 7: Přestupní vazby na MHD ve stanici Praha-Stodůlky
- Tabulka 8: Přestupní vazby na MHD ve stanici Praha-Zličín
- Tabulka 9: Počty vlaků na trati 122 v posledních letech
- Tabulka 10: Přepravní průzkumy směr Praha
- Tabulka 11: Přepravní průzkumy směr Hostovice
- Tabulka 12: Průměrný denní obrat cestujících na zastávkách (zdroj dat: ROPID)
- Tabulka 13: Jízdní doby ze stanice Praha-Žvahov
- Tabulka 14: Jízdní doby ze stanice Praha-Jinonice
- Tabulka 15: Jízdní doby ze zastávky Praha-Cibulka
- Tabulka 16: Jízdní doby ze stanice Praha-Stodůlky
- Tabulka 17: Jízdní doby ze stanice Stanice Praha-Zličín (Sídliště Řepy)
- Tabulka 18: Jízdní doby ze zastávky Praha-Hlubočepy zastávka
- Tabulka 19: Jízdní doby ze zastávky Praha-Konvářka
- Tabulka 20: Jízdní doby ze zastávky Praha-Šmukýřka
- Tabulka 21: Jízdní doby ze zastávky Praha-Háje/Na Vidouli
- Tabulka 22: Jízdní doby ze zastávky Praha-Bílý Beránek
- Tabulka 23: Přehled navržených zastávek
- Tabulka 24: Přestupní vazby na MHD v zastávce Praha-Zlíchov
- Tabulka 25: Přestupní vazby na MHD v zastávce Praha-Hlubočepy zastávka
- Tabulka 26: Přestupní vazby na MHD v zastávce Praha-Konvářka
- Tabulka 27: Přestupní vazby na MHD v upravené stanici Praha-Jinonice pro všechny varianty
- Tabulka 28: Přestupní vazby na MHD v zastávce Praha-Šmukýřka
- Tabulka 29: Přestupní vazby na MHD v zastávce Praha-Háje/Na Vidouli pro všechny varianty
- Tabulka 30: Přestupní vazby na MHD v zastávce Praha-Bílý Beránek
- Tabulka 31: Vyhodnocení návrhu zastávek
- Tabulka 32: Ukázka návrhu orientačního jízdního řádu s intervalem 30 minut a vloženým rychlíkem

## **12. SEZNAM PŘÍLOH**

Příloha 1: Mapa železniční tratě 122