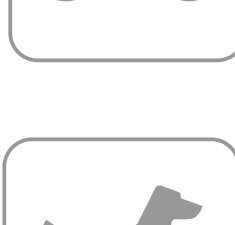
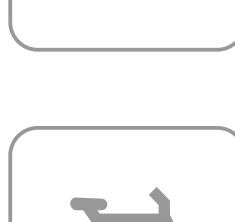
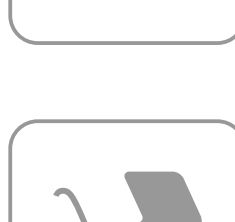
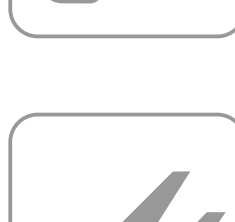
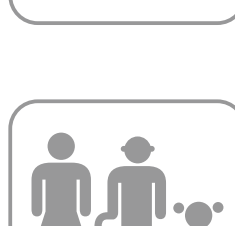
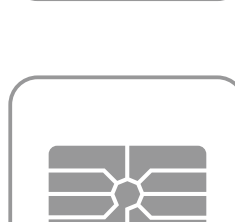
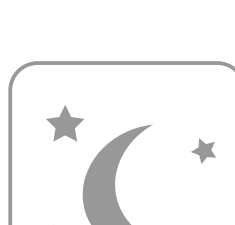
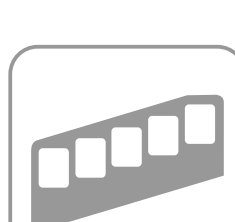
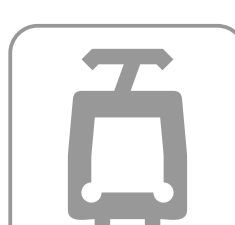


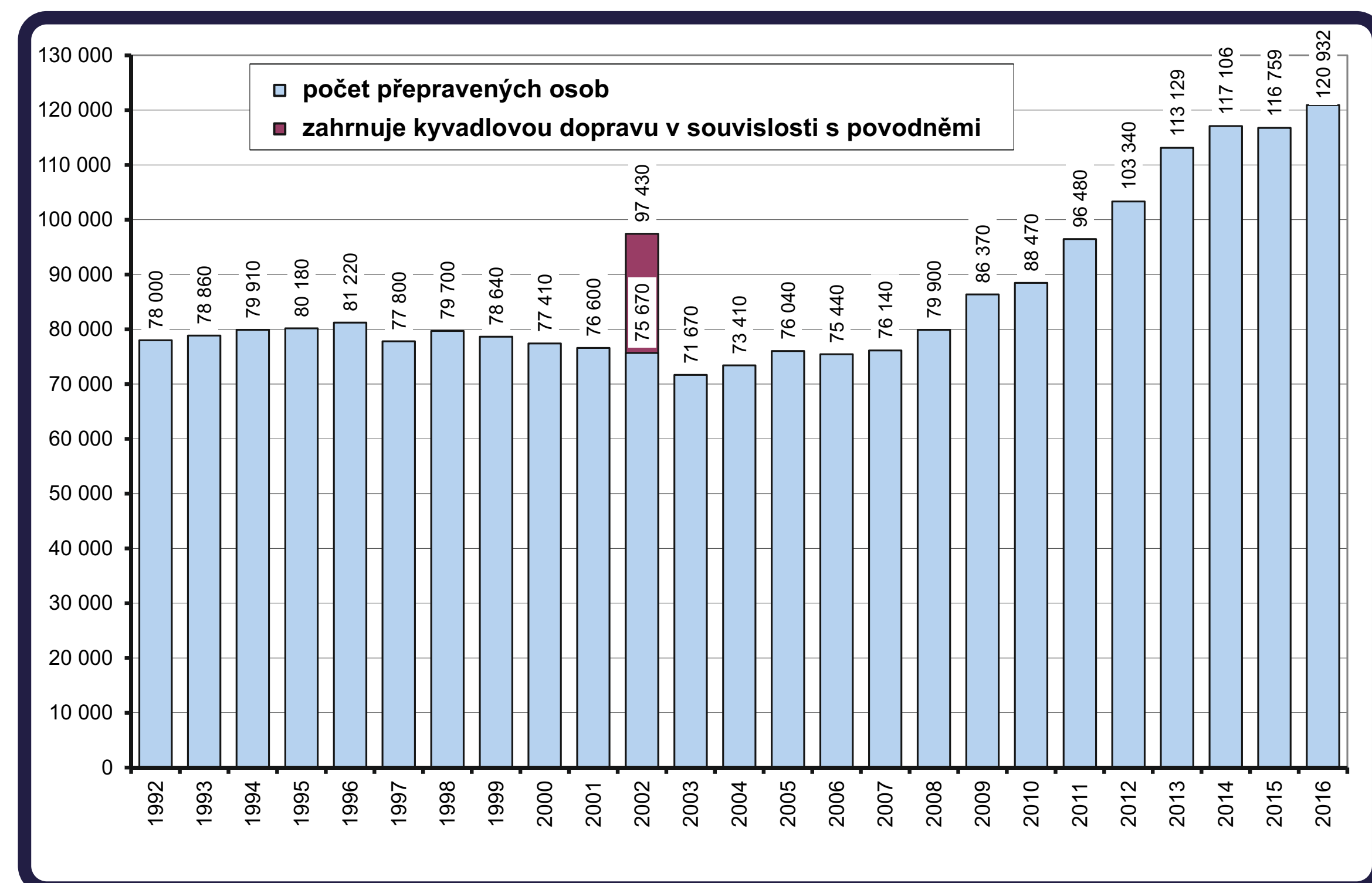


2

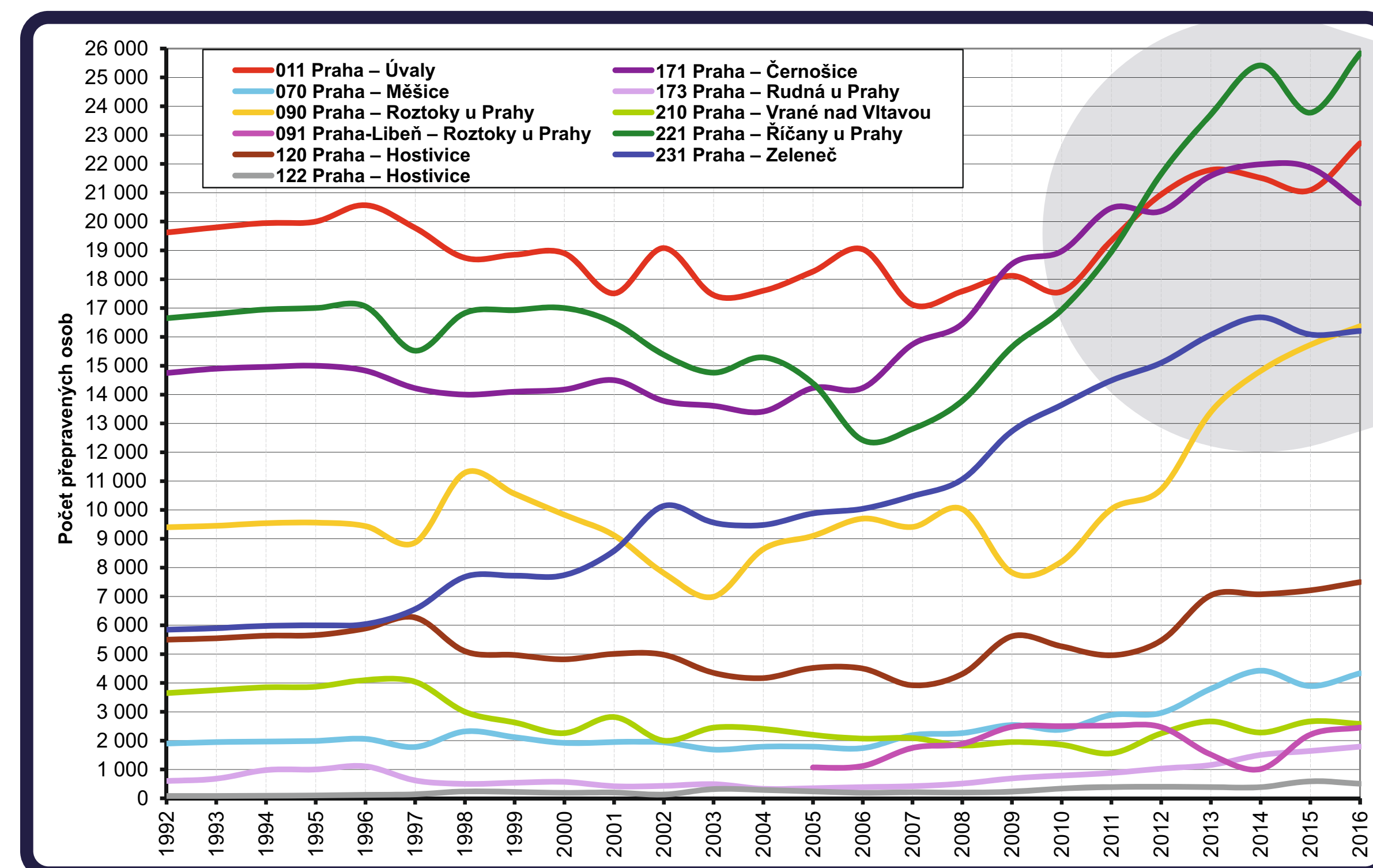


PRAŽSKÉ ESKO V ČÍSLECH

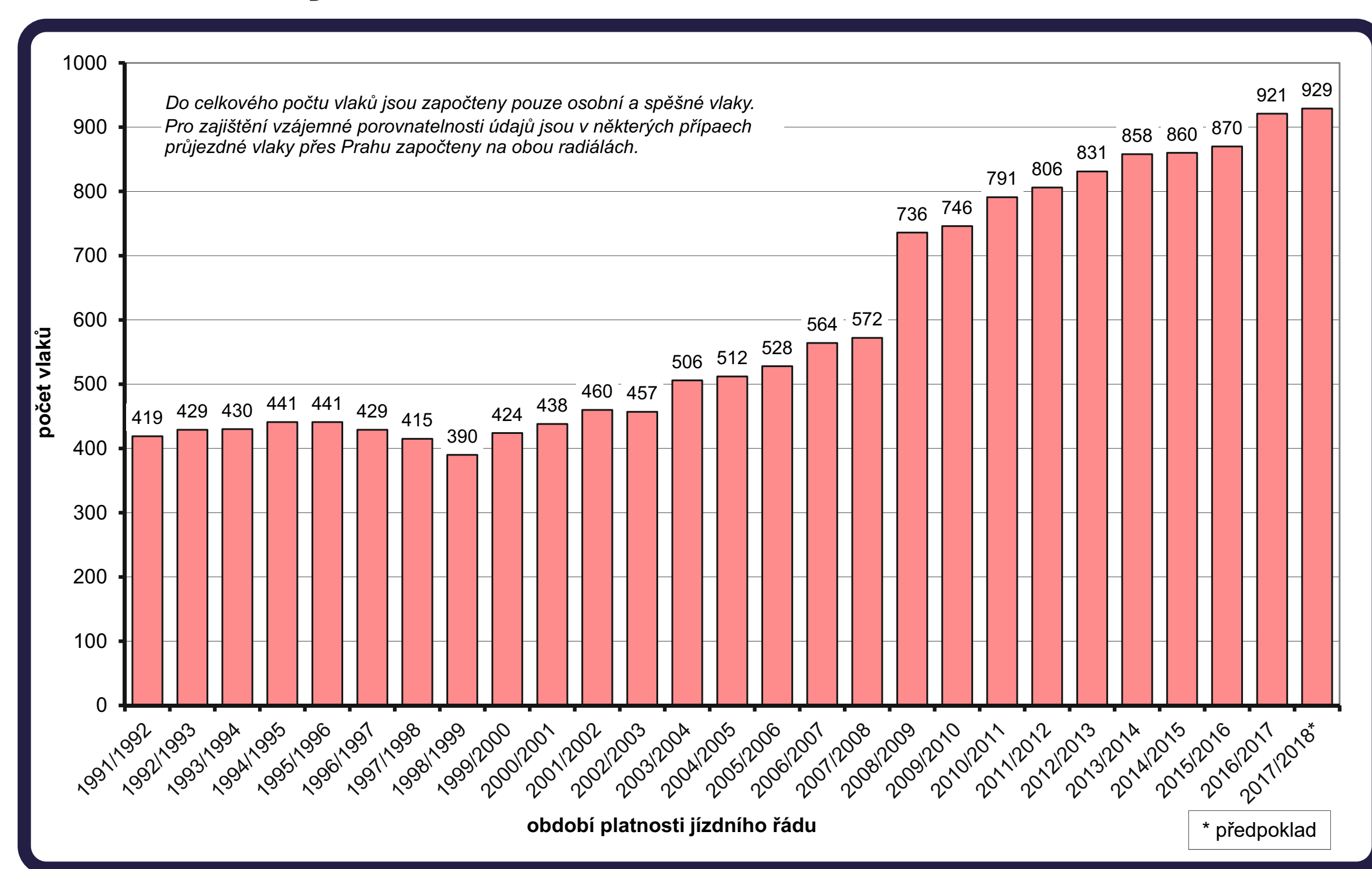
Počty přepravených osob vlaky PID v průměrný pracovní den na území Prahy



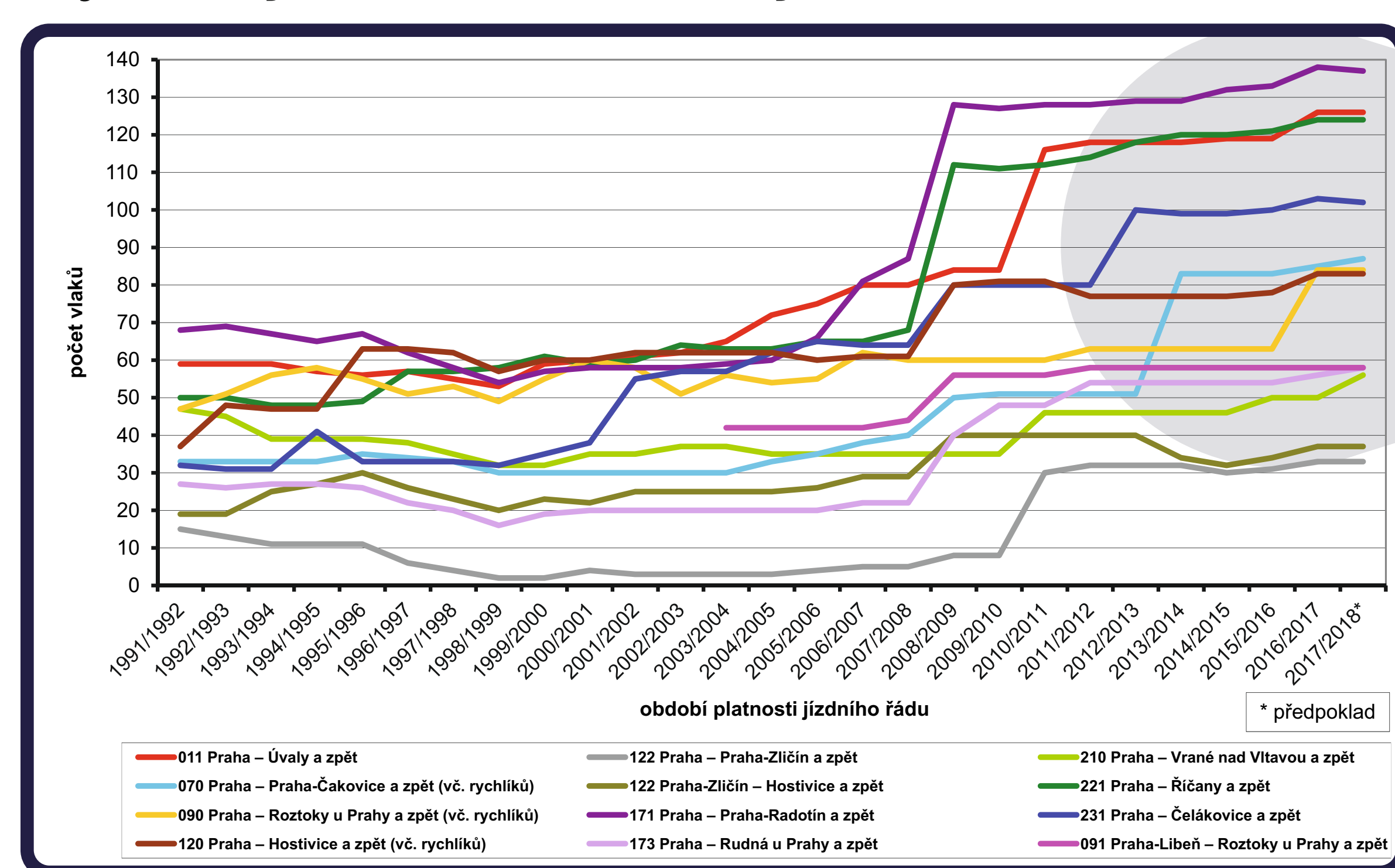
Počty přepravených osob vlaky PID v průměrný pracovní den na jednotlivých tratích na území Prahy



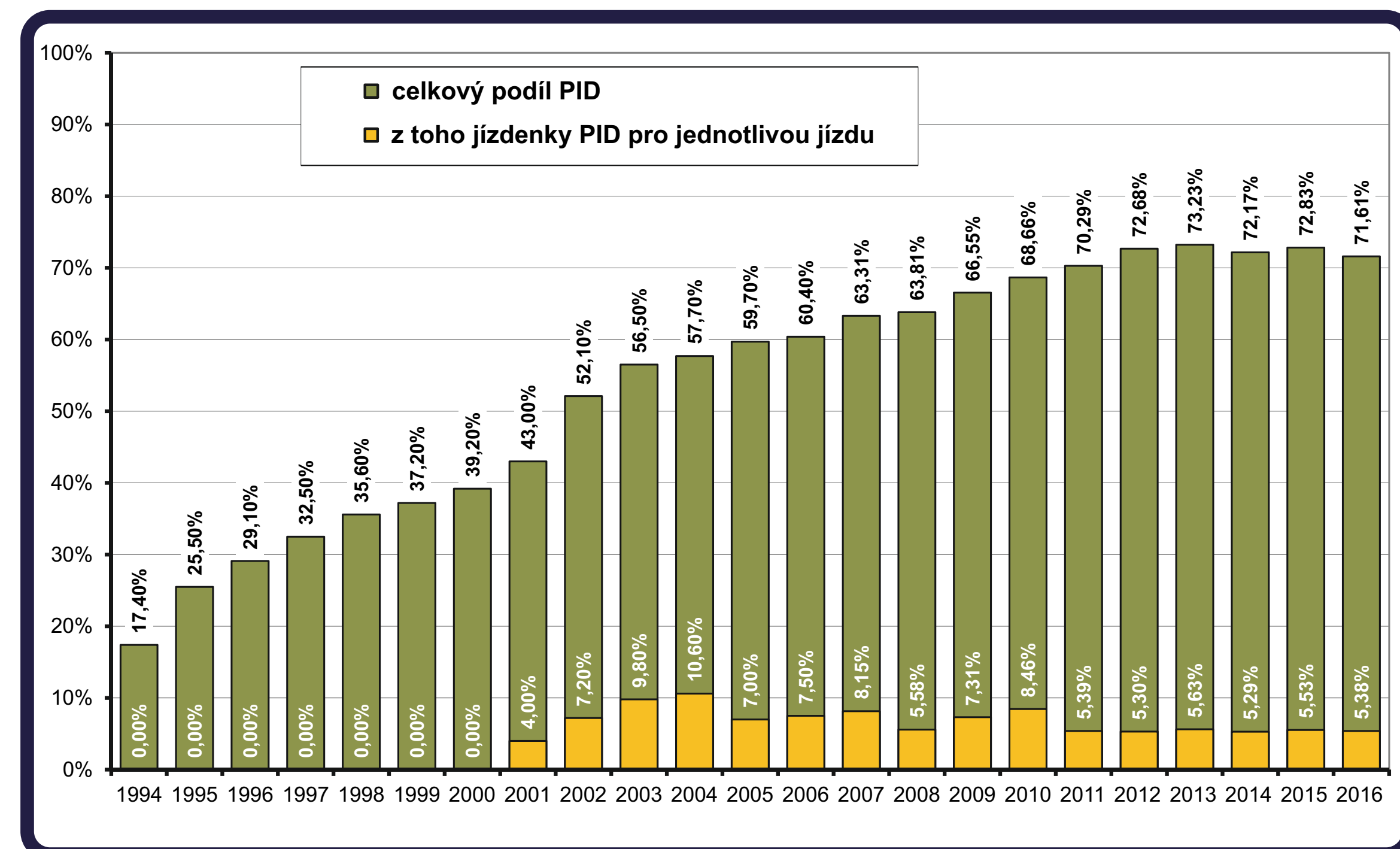
Počet regionálních vlaků PID objednávaných v pracovní dny na území Prahy



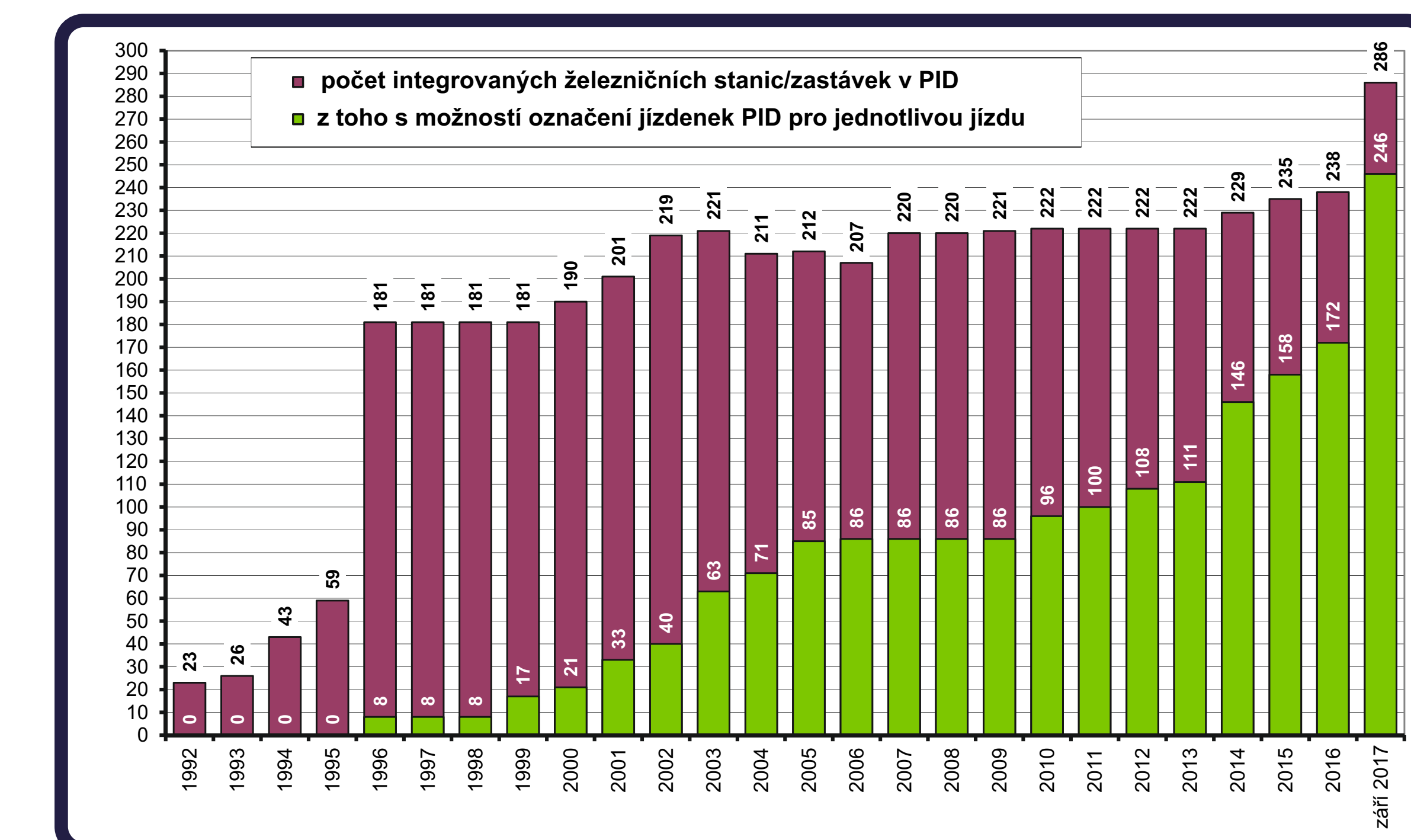
Počty regionálních vlaků PID v pracovní dny na jednotlivých tratích na území Prahy



Podíl jízdních dokladů PID na celkové skladbě jízdenek v regionálních vlacích na území Prahy



Počty integrovaných železničních stanic a zastávek v PID



minulost



současnost



budoucnost



System Eska se bude v blízké budoucnosti potýkat s kapacitními problémy železničních tratí, což znemožní jeho další žádoucí růst!

kapacitní problém



kapacitní problém

Jeden vlak příměstské železnice, který je složen ze dvou dvoupatrových třívozových elektrických jednotek řady 471 (City Elefant), pojme 620 cestujících. Cestovalo-li by těchto 620 lidí individuální automobilovou dopravou (automobily), na příjezdových komunikacích do hlavního města by rázem přibýlo zhruba 400 automobilů navíc. Jedná se pouze o jeden vlak. V pracovní den můžeme však na linkách S na území Prahy napočítat až 921 vlaků.

Především v posledních několika letech přepravují vlaky linek Eska stále větší množství cestujících. Trvalý nárůst zájmu o železnici tak znamená snahu posilovat tento ekologický a pro město velmi efektivní druh veřejné dopravy.

Železniční tratě v Praze jsou ovšem již nyní na hranici své kapacity. Dle grafů, které ukazují neustále zvyšující se výkony nejen příměstské železnice, se tak do budoucna bude Praha potýkat s fatálním nedostatkem kapacity železniční dopravní cesty. Tento problém je třeba začít urychleně řešit. Již dnes při posilování příměstské dopravy naráží organizátoři veřejné dopravy - Ropid a IDSK na velmi omezené možnosti. Především na hlavních elektrizovaných tratích linek S 1, 2, 4, 7 a 9 již není další prostor pro zvyšování objemu přepravy. Nemožnost posilovat veřejnou a velmi využívanou příměstskou a městskou železnici má za následek delší intervaly následných spojů, než je potřeba, a v konečném důsledku klesá komfort přepravy.

Pentlogram zatížení železničních linek v Praze 2016 (grafické znázornění počtu přepravených osob)

