

ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURA **PRO OBSLUŽNOST ÚSTECKÉHO KRAJE**

Bc. Aleš Cestr
Krajský úřad Ústeckého kraje, Oddělení dopravní obslužnosti kraje

1. PLÁNOVÁNÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI ÚZEMÍ

Při plánování dopravní obslužnosti se kraj jako vyšší územní samosprávný celek řídí § 5 zákona 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících. Dle tohoto paragrafu kraj vytváří dokument – Plán obslužnosti, který se počítá na dobu nejméně 5 let a obsahuje zejména:

- popis zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících;
- předpokládaný rozsah poskytované kompenzace;
- časový harmonogram uzavírání smluv o veřejných službách a postup při uzavírání těchto smluv;
- harmonogram a způsob integrace, pokud se stát a kraje podílejí na organizaci integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících.

Plán dopravní obslužnosti Ústeckého kraje je návazným koncepčním dokumentem na plán předchozí, vydaný v roce 2011. Přestože ani v době před „povinným“ dopravním plánováním objednatel nepostupoval svévolně, nahodile či nevyzpytatelně, je nutno zdůraznit, že ucelená forma dokumentu dopravního plánu se velmi osvědčila – Ústecký kraj tak veřejně prezentoval své koncepční úmysly v rovině objednávání veřejné dopravy, jejího rozsahu i její podoby. Ucelená forma dopravního plánu tak přispěla k větší čitelnosti úmyslů objednatele, a to nejen ve vztahu k občanům a obcím, ale i k partnerům vně kraje (sousední kraje, dopravci, správci infrastruktury).

2. PRIORITY DEFINOVANÉ V PLÁNU DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI 2017 – 2021

Ústecký kraj v současně platném Plánu dopravní obslužnosti kromě výše uvedených zákonných požadavků na obsah Plánu definoval také své požadavky na rekonstrukci či modernizaci železniční dopravní infrastruktury tak, aby lépe plnila požadavky a potřeby regionální dopravy v Ústeckém kraji. Tyto požadavky je možné rozdělit do několika kategorií, kterými jsou:

- a) zřízení nových železničních zastávek;
- b) přesuny stávajících zastávek, tak aby ležely blíže ke středům obcí;
- c) zvyšování propustnosti úseků tratí;
- d) modernizace přejezdových zabezpečovacích zařízení;
- e) elektrizace tratí.

Ad a) Zřízení nových železničních zastávek

Jedná se zejména o zřízení místa zastavení vlaků osobní dopravy v obcích, které mají určitý potenciál nutný pro obsluhu železniční regionální dopravou; v dnešní době kolem jejich zastavěného území, příp. přímo zastavěným územím trať prochází, ale z důvodu neexistence železniční zastávky vlak projíždí. Plán dopravní obslužnosti konkrétně definuje následující zastávky: Velké Žernoseky, Vrutice, Straškov-Vodochody, Bžany, Chotiměř obec, Velemín, Lhotka nad Labem, Malé Žernoseky obec, Bečov zastávka, Jimlín (současná zastávka Jimlín by byla přejmenována na Jimlín-Zeměchy), Domoušice-Filipov, Chomutov centrum, Jirkov-Písečná.

Ad b) Přesuny stávajících zastávek

Z historického hlediska probíhala výstavba tratí ne vždy zcela systémově vzhledem k poloze obce, kdy se železnice obcím vyhýbala a z dnešního hlediska tak není železniční doprava díky velké docházkové vzdálenosti pro obyvatele těchto obcí příliš atraktivní. V Ústeckém kraji se několik takových obcí nachází a dopravní plán identifikuje následující: Hradiště, Tvršice, Lišany, Lenešice, Solopysky, Řehlovice, Velvěty, Ohnič, Vroutek.

Ad c) Zvyšování propustnosti úseků tratí

Nízká propustnost tratě, popř. téměř vyčerpaná kapacita tratě neumožňuje objednateli příliš velké možnosti ve změnách provozních konceptů jednotlivých linek s přihlédnutím na aktuální potřeby nabídky vlakových spojení. Nejkritičtější místem v Ústeckém kraji je z tohoto pohledu úsek tratě Děčín hlavní nádraží – Benešov nad Ploučnicí, na kterém jsou provozovány celkem 3 regionální linky (U7, U8, L2) a 1 linka celostátní dálkové dopravy (R15). Železniční stanice Děčín východ, která v tomto úseku leží, navíc neumožňuje současné vjezdy vlaků, čímž je výrazně prodloužena doba potřebná na křižování vlaků. Zejména linka L2 vykazuje dle dlouhodobých přepravních průzkumů potenciál pro posílení výkonů (zkrácení taktu) alespoň ve špičkových hodinách dne, ale bez modernizace stanice Děčín východ a v ideálním případě částečného zdvoukolejnění úseku Děčín – Benešov nad Ploučnicí, nebo alespoň výstavby výhybny) toto není možné realizovat.

Ad d) Modernizace přejezdových zabezpečovacích tratí

Propady rychlostí způsobené nedostatečným zabezpečením železničních přejezdů vedou v dnešní době k neúnosným prodlužováním jízdních dob vlaků regionální dopravy, což může v nejhorších případech vést k odlivům cestujících k individuální automobilové dopravě. V tomto směru je nejkritičtější situace na tratích 097 (Lovosice – Teplice), 096 (Roudnice nad Labem – Bříza obec) a 114 (Lovosice – Louny). V roce 2018 by mělo na trati 114 dojít k celkové rekonstrukci tratě, v rámci které kromě zvýšení traťové rychlosti dojde také k vybudování nové výhybny Radonice nad Ohří. Tato investiční akce umožní zavedení nového provozního konceptu s osami souměrnosti v 00 v Lovosicích i Lounech a umožní též zavedení nových tras spěšných vlaků relace Žatec – Louny – Lovosice – Ústí nad Labem. Tyto vlaky budou zavedené v období přepravních špiček dne a zejména budou sloužit pro rychlou dojížděku z Žatecka a Lounska za prací, či do školy v Ústí nad Labem.

Investiční akce je také v současné době plánována na trati 097, která byla zasažena sesuvem půdy v roce 2013. K dnešnímu dni stále probíhají průzkumné práce a není přesně stanoven rozsah poškození tratě. Ústecký kraj dlouhodobě deklaruje svůj zájem o obnovení provozuschopnosti této tratě (náklady se

k dnešnímu dni odhadují na cca 800 milionů Kč) a je připraven železniční dopravu znovu objednat, a to i v rozsahu vyšším, než před sesuvem půdy. Nutnou podmínkou pro realizaci tohoto konceptu je změna křižovacího místa na trati, kterým by se stala nově vybudovaná stanice Dobkovičky a současná stanice Chotiměř by byla nahrazena dvěma zastávkami, které by byly situované zhruba v místech obou současných zhlaví stanice Chotiměř, přičemž jedna zastávka by byla určena pro obsluhu obce Chotiměř, druhá pak pro obsluhu obce Velemín.

Ad e) Elektrizace tratí

Z hlediska elektrizace tratí definuje dopravní plán 2 úseky tratě:

- Louka u Litvínova – Litvínov – elektrizací tohoto úseku dojde k prodloužení stávající linky U24 až do stanice Litvínov; pro cestující bude tato úprava znamenat odstranění dnes nutného přestupu mezi vlaky elektrické a motorové trakce v železniční stanici Louka u Litvínova a zavedení přímých osobních vlaků relace Litvínov – Teplice v Čechách – Ústí nad Labem
- Kadaň-Pruněřov – Kadaň – stejně jako v předcházejícím případě předpokládá plán dopravní obslužnosti prodloužení páteřní linky U1 Ústí nad Labem – Kadaň-Pruněřov až do Kadaně.

3. DOPRAVNÍ TERMINÁLY

Dlouhodobým cílem Ústeckého kraje je zvyšovat efektivitu a kvalitu systému veřejné dopravy. K dosažení tohoto cíle mohou prokazatelně pomoci dopravní terminály. V současné době již mnohá autobusová nádraží nesplňují požadavky kladené na moderní dopravní uzel, zejména svým stářím, nevyhovujícím technickým a dopravním řešením, problémy s příliš dlouhou docházkovou plochou mezi vlakovým a autobusovým nástupištěm, nedostatečnými parkovacími plochami jak pro osobní automobily, tak např. pro taxislužbu apod.

Na modernizaci dopravních terminálů mají zájem nejen cestující, ale také provozovatelé jednotlivých druhů dopravy, např. dopravní podniky provozující městskou hromadnou dopravu, železniční, autobusoví dopravci a samozřejmě také příslušná města.

Z výše uvedených důvodů vytypoval Ústecký kraj 8 míst, kde je potřeba realizace dopravních terminálů nejaktuálnější. Těmito místy jsou: Klášterec nad Ohří, Litvínov, Lovosice, Rumburk, Žatec, Štětí – Hněvice, Benešov nad Ploučnicí, Velký Šenov. Přípravy podkladů potřebných pro realizaci dopravních terminálů by se ujal Ústecký kraj, který jako objednatel dopravy plánuje a zastřešuje dopravní obslužnost v rámci regionální dopravy na území celého Ústeckého kraje.

4. ZÁVĚR

K železniční síti je z hlediska dopravního plánování třeba přistupovat jako k páteřnímu prvku celého systému veřejné osobní dopravy. Z tohoto důvodu je na tento prvek kladeno spousta nároků na zajištění spolehlivosti, bezpečnosti, plynulosti a rychlosti, neboť pouze kvalitní a rychlá železniční síť umožňující vysokou četnost spojů může v aglomeračních oblastech tvořit plnohodnotnou alternativu k individuální dopravě.

LITERATURA:

Kolektiv autorů oddělení dopravní obslužnosti kraje; Krajský úřad Ústeckého kraje;
Plán dopravní obslužnosti Ústeckého kraje 2017 – 2021; Ústí nad Labem; 2016

Lektoroval: Ing. Jiří Kozák, SZDC, OŘ Ústí nad Labem