

Železniční infrastruktura pro obslužnost Ústeckého kraje



Bc. Aleš Cestr
oddělení dopravní obslužnosti
Krajský úřad ÚK



Ústí nad Labem
10. dubna 2018

- 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 pořizuje 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).

- 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:
 - zřízení nových železničních zastávek;
 - přesuny stávajících zastávek, tak aby ležely blíže ke středům obcí;
 - zvyšování propustnosti úseků tratí;
 - modernizace přejezdových zabezpečovacích zařízení;
 - elektrizace tratí.

- 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 území 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-Zeměchy
 - Domoušice-Filipov
 - Chomutov centrum
 - Jirkov-Písečná

- 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
 - Ohníč
 - Vroutek

- 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. **Nejkritičtějším 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 částečné zdvoukolejnění úseku Děčín – Benešov nad Ploučnicí, nebo alespoň výstavby výhybny) toto není možné realizovat.

- Propady rychlostí způsobené např. **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.

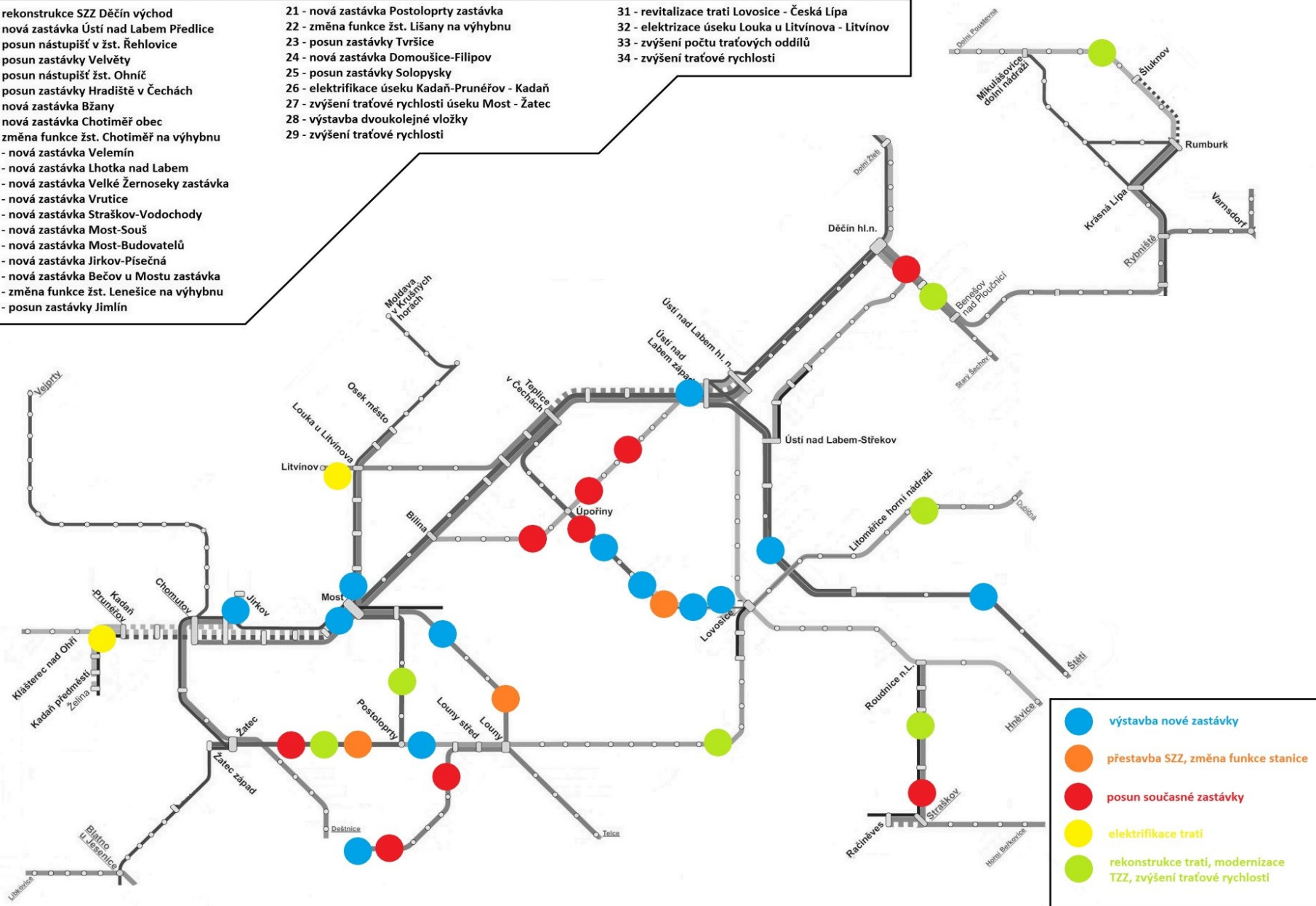
- Investiční akce je také v současné době plánována na trati 097, která byla zasažena sesuvem půdy v roce 2013. K dnešnímu dni stále probíhají průzkumné práce a není přesně stanoven rozsah poškození tratě. **Ústecký kraj dlouhodobě deklaruje svůj zájem o obnovení provozuschopnosti této tratě** (náklady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

- Z hlediska elektrifikace tratí definuje dopravní plán 2 úseky tratě:
 - **Louka u Litvínova – Litvínov** – elektrifikací 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 v zavedení přímých osobních vlaků relace Litvínov – Teplice v Čechách – Ústí nad Labem
 - **Kadaň-Prunéřov – Kadaň** – stejně jako v předcházejícím případě předpokládá plán dopravní obslužnosti prodloužení páteřní linky U1 Ústí nad Labem – Kadaň-Prunéřov až do Kadaně.

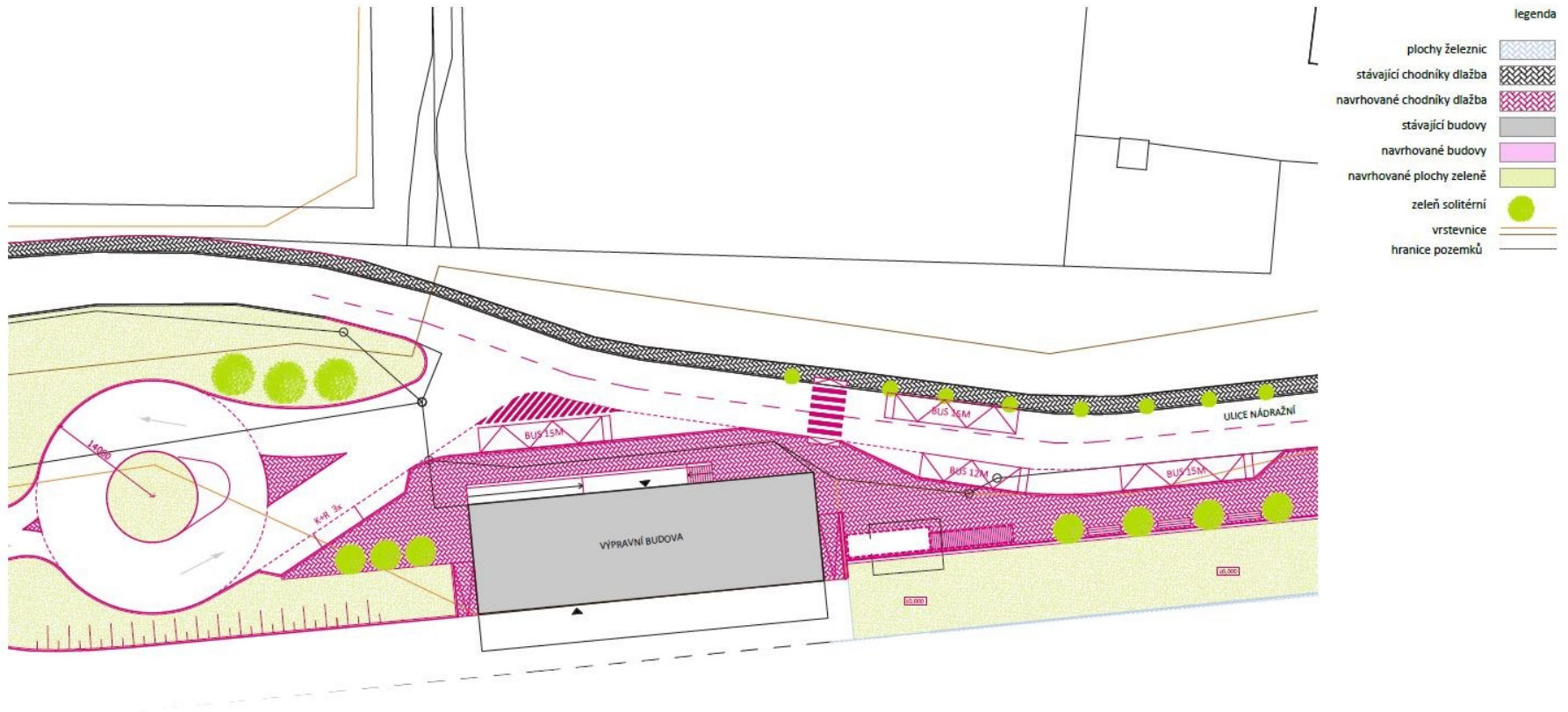
- 1 - rekonstrukce SZZ Děčín východ
- 2 - nová zastávka Ústí nad Labem Předlice
- 3 - posun nástupišť v žst. Řehlovice
- 4 - posun zastávky Velvěty
- 5 - posun nástupišť žst. Ohnič
- 6 - posun zastávky Hradiště v Čechách
- 7 - nová zastávka Bžany
- 8 - nová zastávka Chotiměř obec
- 9 - změna funkce žst. Chotiměř na výhybnu
- 10 - nová zastávka Velemin
- 11 - nová zastávka Lhotka nad Labem
- 12 - nová zastávka Velké Žernoseky zastávka
- 13 - nová zastávka Vrutice
- 14 - nová zastávka Straškov-Vodochody
- 15 - nová zastávka Most-Souš
- 16 - nová zastávka Most-Budovatelů
- 17 - nová zastávka Jirkov-Písečná
- 18 - nová zastávka Bečov u Mostu zastávka
- 19 - změna funkce žst. Lenešice na výhybnu
- 20 - posun zastávky Jímčin

- 21 - nová zastávka Postoloprty zastávka
- 22 - změna funkce žst. Lišany na výhybnu
- 23 - posun zastávky Tvršice
- 24 - nová zastávka Domoušice-Filipov
- 25 - posun zastávky Solopisky
- 26 - elektrifikace úseku Kadaň-Pruněřov - Kadaň
- 27 - zvýšení traťové rychlosti úseku Most - Žatec
- 28 - výstavba dvoukolejné vložky
- 29 - zvýšení traťové rychlosti




- 31 - revitalizace trati Lovosice - Česká Lípa
- 32 - elektrizace úseku Louka u Litvínova - Litvínov
- 33 - zvýšení počtu traťových oddílů
- 34 - zvýšení traťové rychlosti

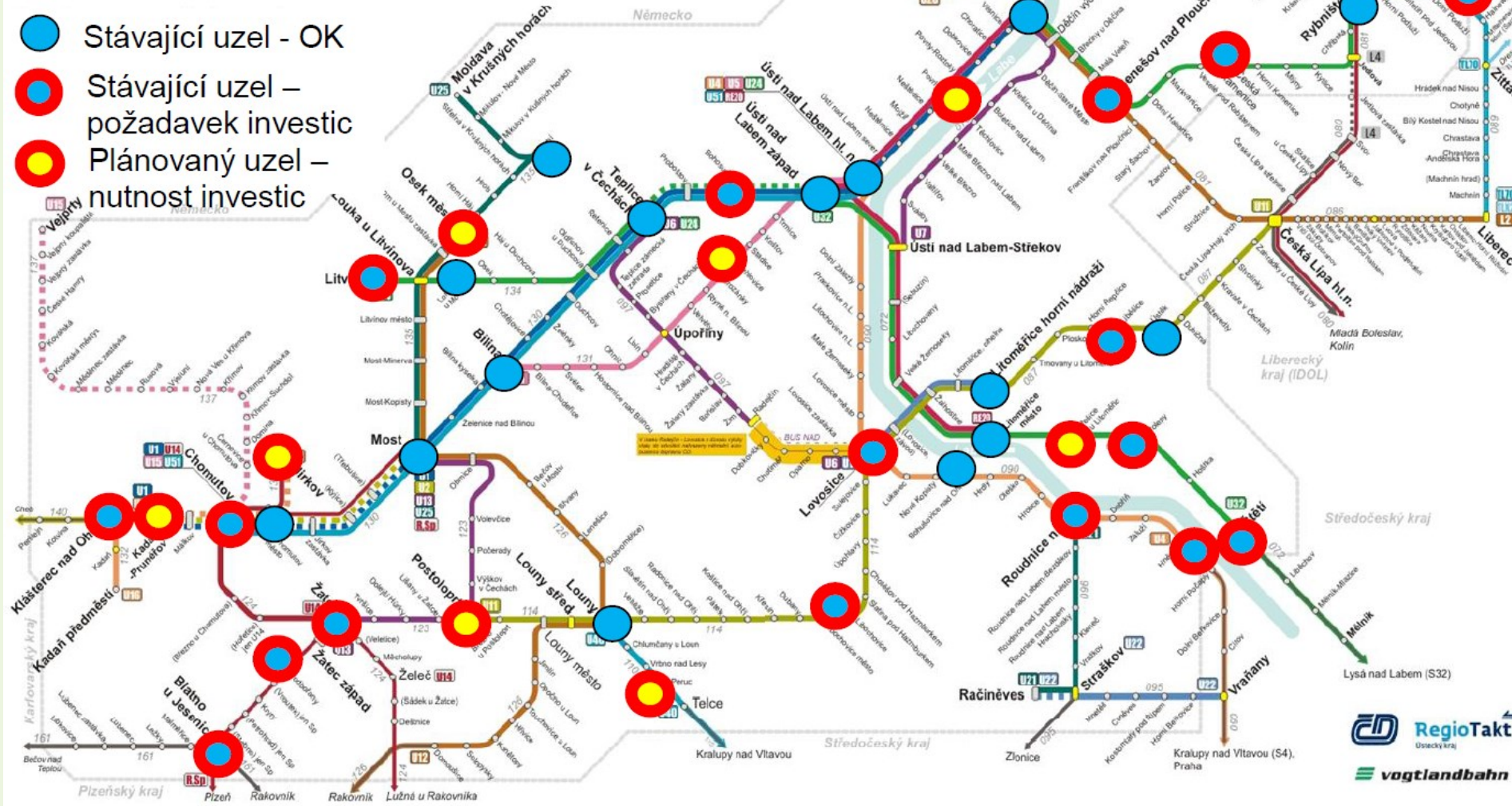


- Dlouhodobým cílem Ústeckého kraje je **zvyšovat efektivitu a kvalitu systému veřejné dopravy**. K dosažení tohoto cíle mohou prokazatelně pomoci dopravní terminály. V současné době již mnohá autobusová nádraží nesplňují požadavky kladené na moderní dopravní uzel, zejména svým stářím, nevyhovujícím 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 taxi službu 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 zajišťuje dopravní obslužnost v rámci regionální dopravy na území celého Ústeckého kraje.



Přestupní terminály VLAKEK - BUS

-  Stávající uzel - OK
-  Stávající uzel – požadavek investic
-  Plánovaný uzel – nutnost investic



- **trať 087 Lovosice – Česká Lípa**
 - zpracován projekt „**Revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa**“ – cílem je:
 - zkrácení jízdní doby o cca **16 minut**,
 - rovnoměrné rozložení spojů na trati (zavedení jednotného intervalu v úseku **Lovosice – Úštěk** 60 minut),
 - zvýšení kapacity trati.
- **trať 114 Postoloprty - Lovosice**
 - zpracován projekt „**Revitalizace trati Louny – Lovosice**“ – cílem je:
 - zkrácení jízdních dob o **26 minut**,
 - odstranění prostopů vlaků v Libochovicích,
 - vznik nových přípojných vazeb v Lounech, Lovosicích,
 - zvýšení kapacity trati.
- **trať 097 Lovosice – Teplice v Čechách**
 - **obnova železničního tělesa poškozeného sesuvem**,
 - větší zabezpečení přejezdů – zvýšení traťové rychlosti – zkrácení jízdních dob
 - **výsledný koncept musí umožnit objednání vlaků v intervalu 60 minut**,
 - **výstavba nových zastávek, přesun několika stávajících.**

- 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.



Děkuji za pozornost.

