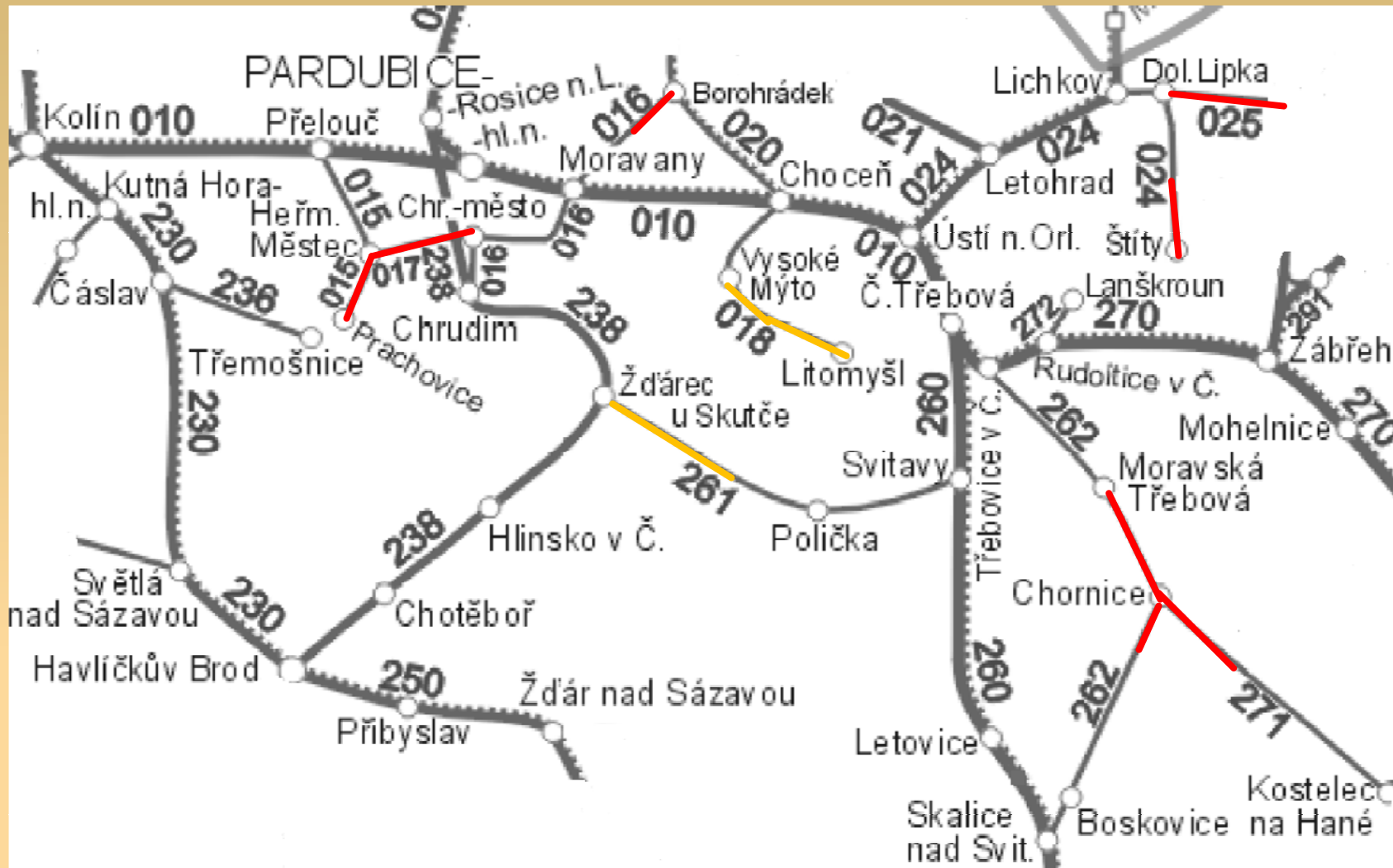


OREDO – Železnice v Pardubickém kraji



OREDO – Železnice v Pardubickém kraji

- Železnice v Pardubickém kraji - výhody
 - Z větší části nově rekonstruovaná
 - V kontextu ČR nadprůměrně rychlé úseky (také ve srovnání se silniční dopravou)
 - Koridor hustě obsloužený dálkovou dopravou, kterou Pardubický kraj sám nefinancuje
 - Připravováno získání moderních vozidel do kraje
- Tohoto potenciálu je nutné využít!

OREDO – Železnice v Pardubickém kraji

- Železnice v Pardubickém kraji - nevýhody
 - Spolu se Středočeským krajem také největší podíl obtížně využitelných úseků lokálních tratí
 - Na části sítě velmi nízké rychlosti
 - V některých případech chybí důležité zastávky, nebo mají vůči centru osídlení nevhodnou polohu
 - Hustá dálková doprava v některých případech neumožní optimální polohy regionálních spojů, nebo je zpomaluje
- Tyto nevýhody je nutné odstranit!

OREDO – Železnice v Pardubickém kraji

- Cíle optimalizace

- Politické

- Alespoň udržení pozice VD ve srovnání s dynamicky rostoucí IAD tam, kde je to účelné
 - Účelné nakládání s veřejnými prostředky
 - Podpora turistiky a zvýšení atraktivity regionu

- Dopravně-technologické

- Odstranění souběhů autobusové a železniční dopravy
 - Hledání možností zrychlení dopravy
 - Zachování stávajícího objemu finančních prostředků za jejich efektivnějšího využití

OREDO – Železnice v Pardubickém kraji

- Postup práce
 - Co je optimalizace?
 - Změna struktury veřejné dopravy
 - Nové linkové vedení, nové časové polohy, přehodnocení četnosti spojení, účelné využití dostupných vozidel, stanovení přestupních uzlů
 - Co (například) není optimalizace?
 - Prosté snížení (či zvýšení) rozsahu služeb bez zamyšlení nad jejich podobou
 - Živelné rušení železnice podle průměrných ukazatelů a na základě obecných frází

OREDO – Železnice v Pardubickém kraji

- Metody optimalizace
 - Rozdělení páteřních a obslužných linek
 - Páteřní je kapacitní, rychlá, častá, ve směru většinové dojížděky, přímo napojuje pouze významnější sídla a přestupní uzly, vynucuje co nejméně dalších přestupů – obvykle železnice
 - Obslužné linky vedeny dle možností přímo do primárního centra dojížděky
 - Některé obslužné linky jezdí také často, neboť napojují významné sídelní celky
 - Přestupní uzly pokud možno v přirozeném cíli obslužných linek (systém je potom levnější)

OREDO – Železnice v Pardubickém kraji

- Metody optimalizace
 - Hodinová izochrona dojížděky
 - Do významných cílů denní dojížděky (zejména zaměstnání nebo školy vyšších stupňů) je třeba se z většiny území kraje snažit o snížení cestovní doby nanejvýš na cca 1 hodinu
 - Za touto hranicí prudce klesá ochota k dennímu dojíždění
 - Rozdělení linek na páteřní a obslužné umožní dosažení tohoto času z Pardubic pro větší počet obyvatel (např. Hlinsko, Letohradsko)
 - Ve východní části kraje nutné řešit i směr Brno

OREDO – Železnice v Pardubickém kraji

- Metody optimalizace
 - Integrální taktový grafikon
 - Jednotný základní takt v celé síti (železniční i autobusové) jako podmínka compatibility
 - Pravidelně se opakující optimální přípojně vazby v taktových uzlech
 - Nulová osa symetrie zajišťující funkčnost systému směrem TAM i směrem ZPĚT
 - Kvalitní přípoje na taktový systém dálkové dopravy nelze dělat jinak, než také v taktu
 - Při daném množství spojů nejefektivnější řešení, jak zajistit spojení do nejvíce směrů
 - „Ideální čas odjezdu“ obvykle neexistuje

OREDO – Železnice v Pardubickém kraji

- Důsledky optimalizace
 - Zastavení provozu některých tratí
 - Ve velké většině případů dojde tímto krokem ke zkvalitnění obsluhy daného území
 - Přesto vyvolává odpor, nutné politické kompromisy
 - Změna struktury linkového vedení autobusů
 - Ukončení provozu přímých spojů z malých obcí do krajského či okresních města umožňuje častější vedení spojení, byť s přestupem
 - V některých případech velmi konzervativní postoje místních samospráv
 - Dvousložková cena = více spojů za stejné peníze

OREDO – Železnice v Pardubickém kraji

- Důsledky optimalizace
 - Ukončení přímé obsluhy některých sídel železnicí
 - Obvykle nelze současně tvořit rychlou kapacitní páteř, a zároveň všude zastavovat
 - Autobus v kombinaci se zrychleným vlakem je často při zohlednění docházky ke trati rychlejší
 - Některé malé obce měly dosud nezasloužené privilegium, které není objektivně nutné
 - Tratě se nestavěly pro plošnou obsluhu, její zachování by bylo extrémně drahé
 - Politicky a mediálně velmi obtížně vysvětlitelné
 - Je třeba jasně formulovat, že autobusy budou jezdit dlouhodobě, a to i o víkendech

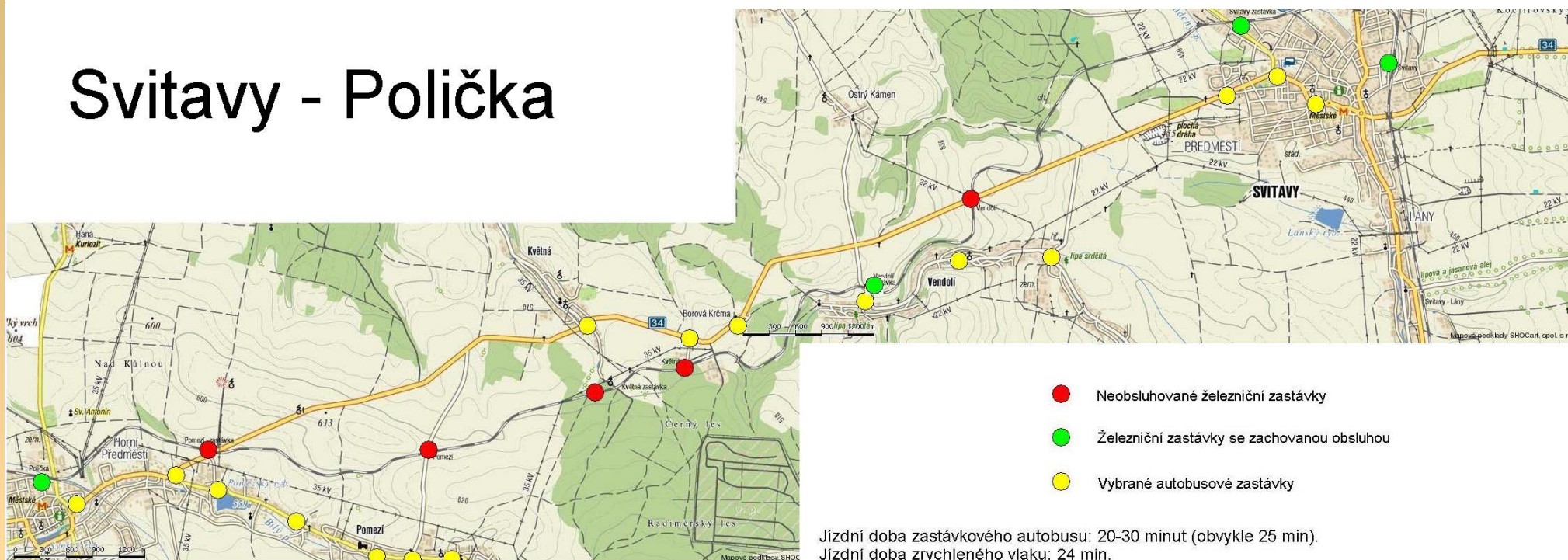
OREDO – Železnice v Pardubickém kraji

- Potřeba politické podpory
 - Nečinnost je zaručený neúspěch
 - Svět se vyvíjí. Nemají-li cestující z veřejné dopravy postupně zcela odejít, je třeba měnit zažité přístupy a hledat nové příležitosti
 - Každoroční plošné („spravedlivé“) dílčí škrty povedou dlouhodobě k neřešitelné situaci, a ztrátě atraktivity a smyslu železnice všude, nikoli pouze na vybraných úsecích
 - Řízení veřejné dopravy (pouze) dle ohlasů cestujících je nepřípustné – chybí koncepce
- Bez stížností není optimalizace! 😊

OREDO – Železnice v Pardubickém kraji

■ Příklad výhod průjezdu zastávek pro všechny

Svitavy - Polička



Obraty cestujících na zastávkách v ranní špičce - průměr mezi 6:00 a 8:00 ze sčítacích kampaní ČD XI/09 a III/10:

Vendolí - 0,5 os.
Vendolí zastávka - 3 os.
Květná - 4,2 os.
Květná zastávka - 1,1 os.
Pomezí - 0,6 os.
Pomezí zastávka - 0,8 os.

Poptávka po spojení vlakem z mezilehlých zastávek je tedy zjevně zcela marginální.

Jízdní doba zastávkového autobusu: 20-30 minut (obvykle 25 min).

Jízdní doba zrychleného vlaku: 24 min.

Jízdní doba zastávkového vlaku: 30-31 min.

Zastávkový vlak tedy není způsobilý plnit roli dopravní páteře - je třeba zrychlit, nebo zrušit.

Opouštěné zastávky jsou mimo osídlení, resp. zastávka Vendolí zast. ve svahu nad okrajem obce (docházková vzdálenost z jejího středu činí 1700 m). Ve všech případech je autobus přímo v obcích (pouze pro malou část Květné stejně daleko, jako vlak), autobus jede do centra Svitav.

Předpokládané přípoje ve Svitavách znamenají odjezd nejdříve v minutě 03 a příjezd nejpozději v minutě 55. Maximální jízdní doba při křižování v Poličce činí 25 minut. Křižování v žst. Květná částečně prodlouží jízdní dobu a znamená nutnost nasazení většího počtu vozidel, čímž je provoz neúměrně prodražován.