



Konference Železnice 2007

Regionální doprava a nové požadavky na železniční dopravní infrastrukturu v Ústeckém kraji

Krajský úřad Ústeckého kraje
Odbor dopravy a silničního hospodářství
Ing. Jakub Jeřábek
vedoucí oddělení dopravní obslužnosti



Plánování dopravy a jeho východiska

- o Diferenciace přepravních vztahů v objednávce regionální dopravy
 - n páteřní relace (rychlá spojení velkých sídel, základní kostra)
 - n regionální obsluha regionu (obsluha obcí i menších sídelních útvarů)
- o Drážní doprava – podmínkou konkurenceschopnosti je převzetí páteřní funkce
 - n pro obsluhu regionu při slabých přepravních zátěžích příliš nákladné (výška dotace na km 2-3,5 x více než bus)
 - n železnice se profiluje jako dopravní systém vyšší kvality
 - o nabídka vyššího pohodlí, **spolehlivosti, rychlosti!**
 - n návazná doprava – účinně propojena s páteří!
 - n definování požadavků na infrastrukturu - uzly



Objednávka drážní dopravy na rok 2008

- o Diverzifikace železničních tratí
 - o ekonomické porovnání provozu – možná alternativa
 - o územně demografická analýza
 - o analýza časové dostupnosti center
 - o **stav infrastruktury (technologie, rychlost, ...)**
- n část železničních tratí není pro osobní přepravu perspektivní
- n **tratě s rozvojovým potenciálem**
 - o vnímáme schopnost převzít páteřní funkci železnice
 - o pro zařazení do funkčního systému je třeba rozvíjet
 - n síťové zapojení (návaznosti v uzlech)
 - n zkracování jízdních dob (infrastruktura, ...)



Aplikované nástroje plánování dopravy Integrální taktový grafikon

- o Od 9. 12. 2007 plně uplatněn na existující infrastrukturu na území celého Ústeckého kraje
 - n železniční linky s pravidelnými intervaly
 - n nové taktové uzly
 - n zvýšení rychlostí zejména pro relace s přestupy
- o Kooperace s dálkovými rychlíkovými linkami
- o Infrastrukturní a technologické komplikace aplikací nových dopravních konceptů
 - n formulace požadavků na uzly i traťové úseky
- o Hlavní cíl: **rychlost** - udržení konkurenceschopnosti železnice

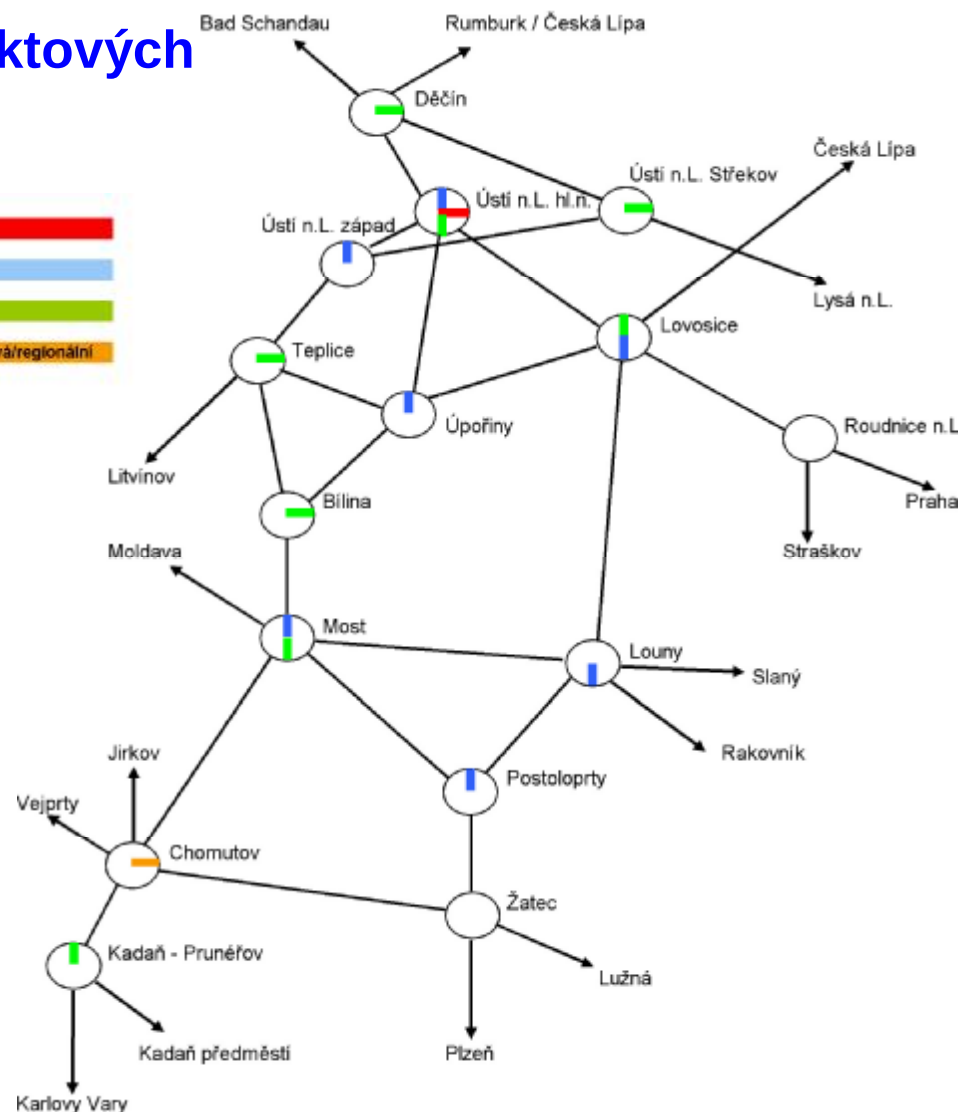


Schématické rozložení taktových uzlů v Ústeckém kraji

- uzel bez pravidelných vazeb
- taktový uzel v minutu 00
- taktový uzel v minutu 30
- směrová přestupní vazba

- vazby dálkové dopravy
- vazby regionální dopravy
- vazby dálková/regionální doprava
- vazby střídavě proložených systémů dálková/regionální

- o Podpora rychlosti, časové atraktivity, opakovatelnosti
- o Síťové cestování
- n sousední kraje...



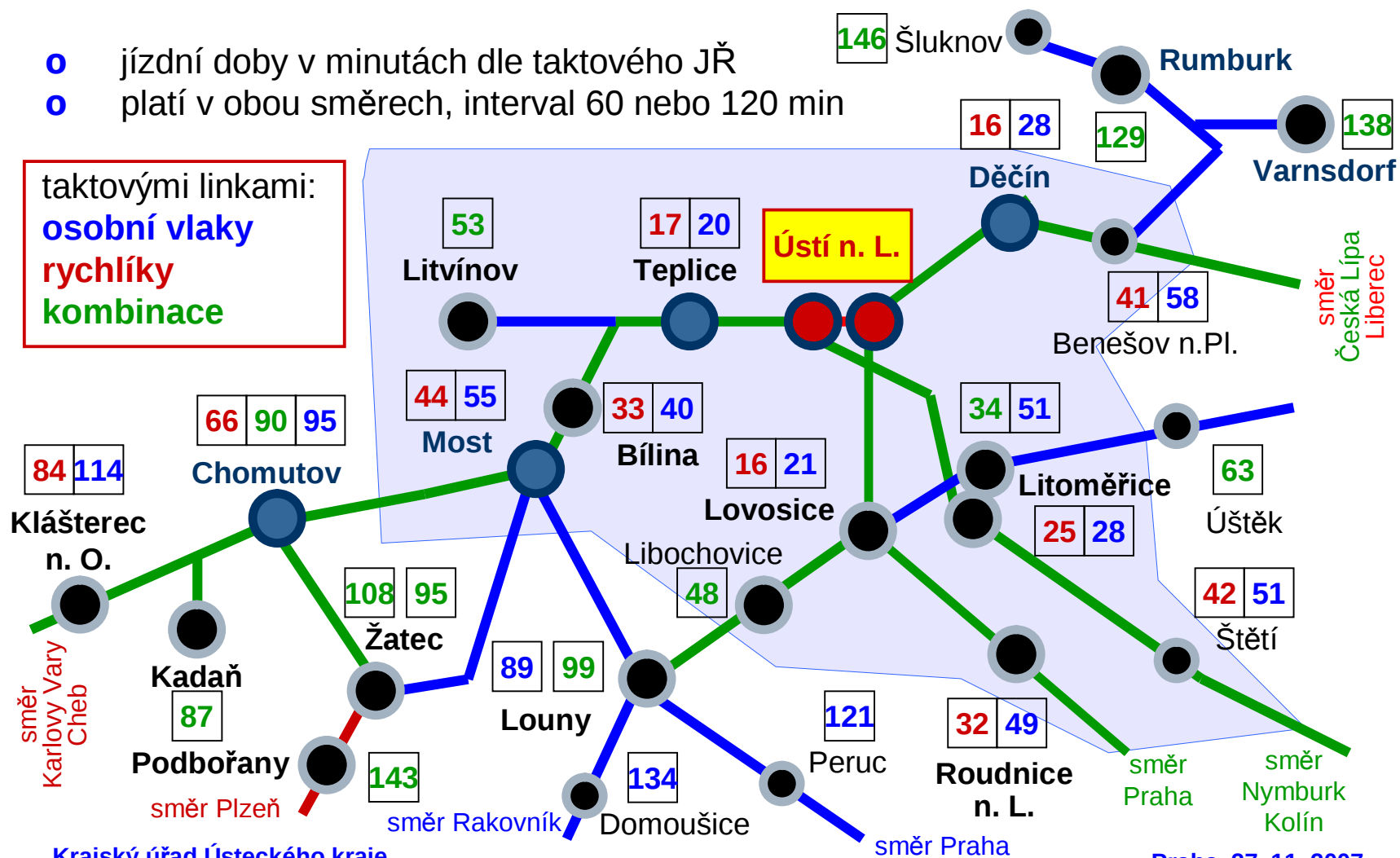


Konference Železnice 2007

Dostupnost z krajského města v taktovém JŘ 2008

- o jízdní doby v minutách dle taktového JŘ
- o platí v obou směrech, interval 60 nebo 120 min

taktovými linkami:
osobní vlaky
rychlíky
kombinace



Krajský úřad Ústeckého kraje
Odbor dopravy a silničního hospodářství

Praha, 27. 11. 2007
snímek 6



Vhodné úpravy železniční infrastruktury ÚK

- o **tak aby byl maximální přínos pro lepší aplikaci integrálního taktového grafikonu (ITG)**
 - n zvýšení traťových rychlostí
 - o obnova svršku + úprava geom. polohy koleje
 - o obnova svršku + úprava geom. polohy koleje + jednoduché přeložky kritických oblouků
 - o rozsáhlejší přeložky obloukových úseků
 - n ... čím více je trať využívána, případně i nákladní dopravou, tím vyšší bude návratnost investice a tím vyšší úroveň zvýšení rychlosti a stavební optimalizace je možné požadovat.
 - n peronizace a další úpravy stanic
 - n zvýšení kapacity tratí
 - n elektrifikace tratí

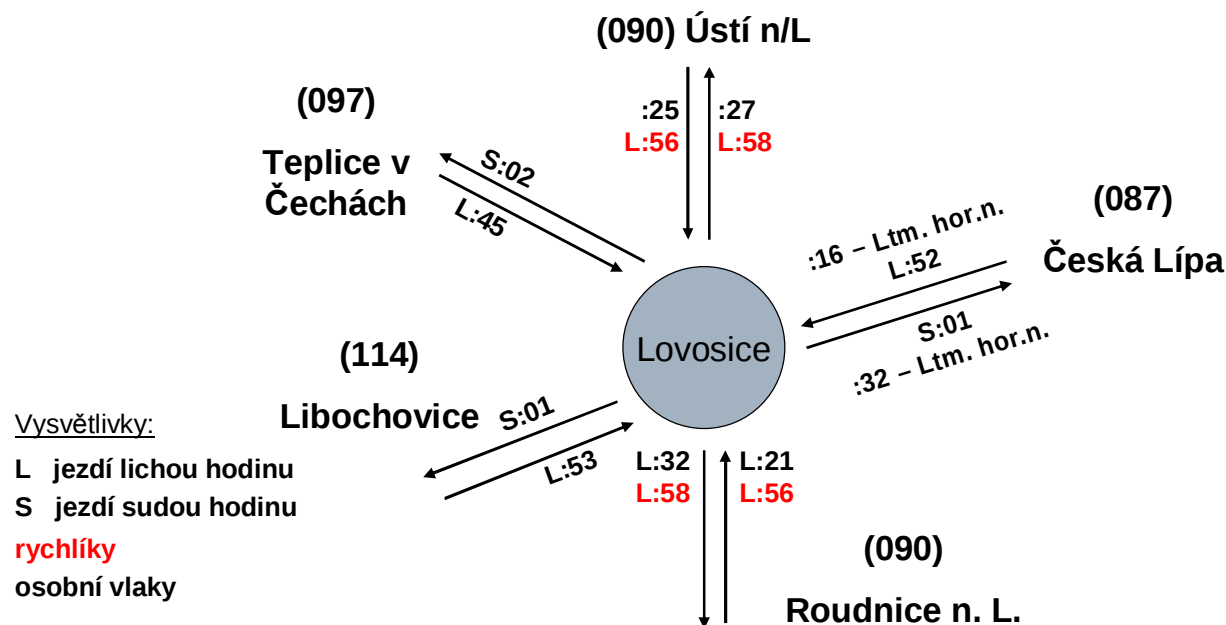
**Zvýšení traťových rychlostí**

- o Zkrácení jízdních dob
- o Snížení počtu provozovaných vozidel – optimálnější parametry pro veřejné soutěže na výběr dopravců
- o Možnosti dosažení uzlů v jiných rozhodných časech pro tvorbu ITG
- o Rozšíření oblasti izochrony 60 min. dostupnosti (zlepšení dojíždění)
 - n Zvýšení traťových rychlostí celých úseků, nebo jen úseků s nezabezpečenými přejezdy...
- o **Možné zvýšení traťových rychlostí v Ústeckém kraji**
 - n Ústí nad Labem – Most – Chomutov – Klášterec nad Ohří (až 140 km/h, oblouky min 100 km/h)
 - n Oldřichov u Duchcova – Litvínov (80 – 90 km/h)
 - n Děčín – Rumburk (80 km/h)
 - n Rumburk – Dolní Poustevna (60 – 80 km/h)
 - n Rybniště – Varnsdorf (60 – 80 km/h)
 - n Most – Louny (80 – 100 km/h)
 - n Most – Postoloprty – Žatec (80 – 100 km/h)
 - n Lovosice – Louny – Postoloprty (60 – 90 km/h dle oblouků)



Úpravy železničních stanic

- ITG klade vyšší nároky na uzlové stanice
 - jejich neoptimální uspořádání zhoršuje propustnost, prodlužuje přestupní doby, má vliv na intervaly násl. vjezdů ...
- příklad: železniční stanice Lovosice*

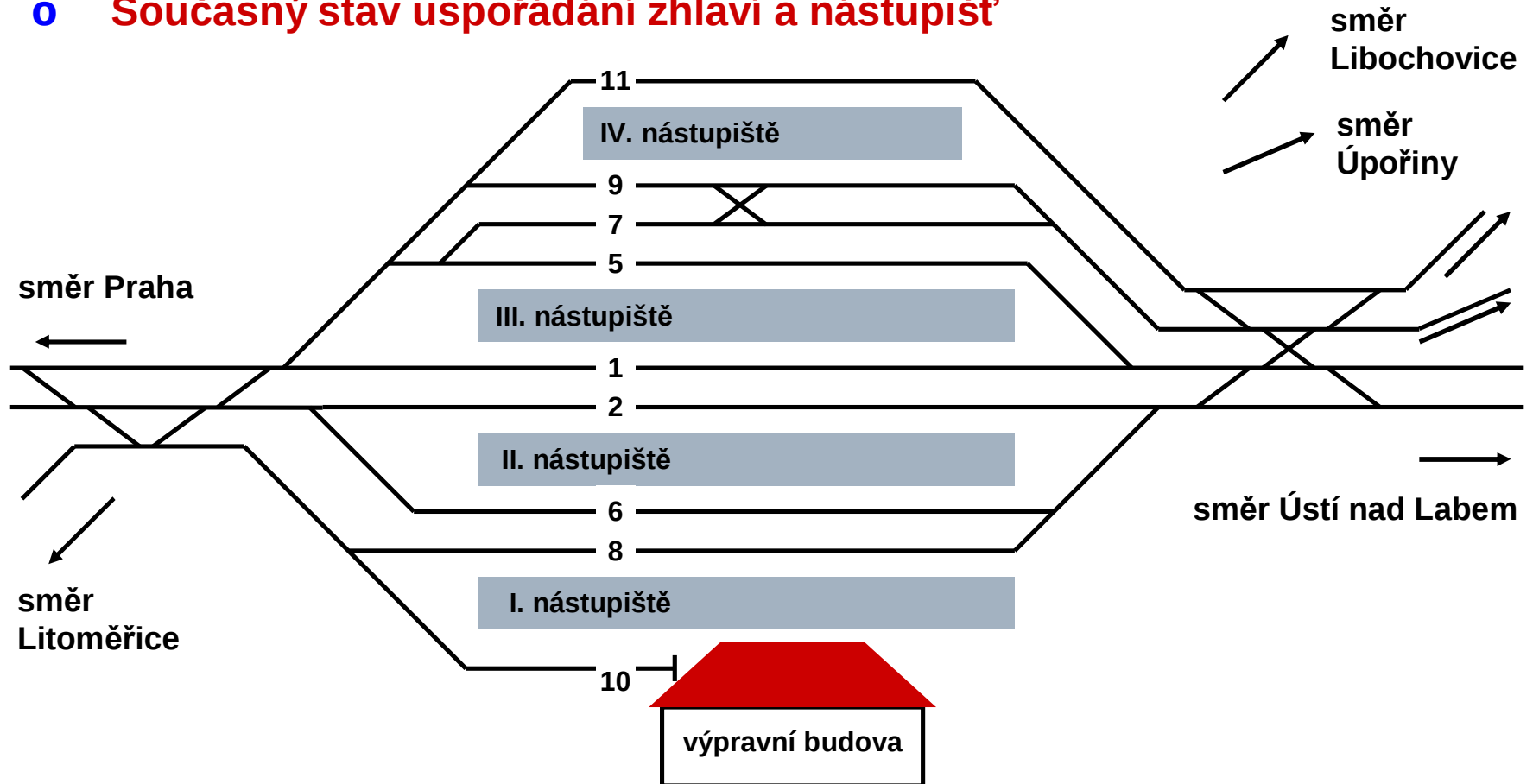




Uzlová stanice v ITG (příklad: Lovosice)

o Současný stav uspořádání zhlaví a nástupišť

Ústecký kraj

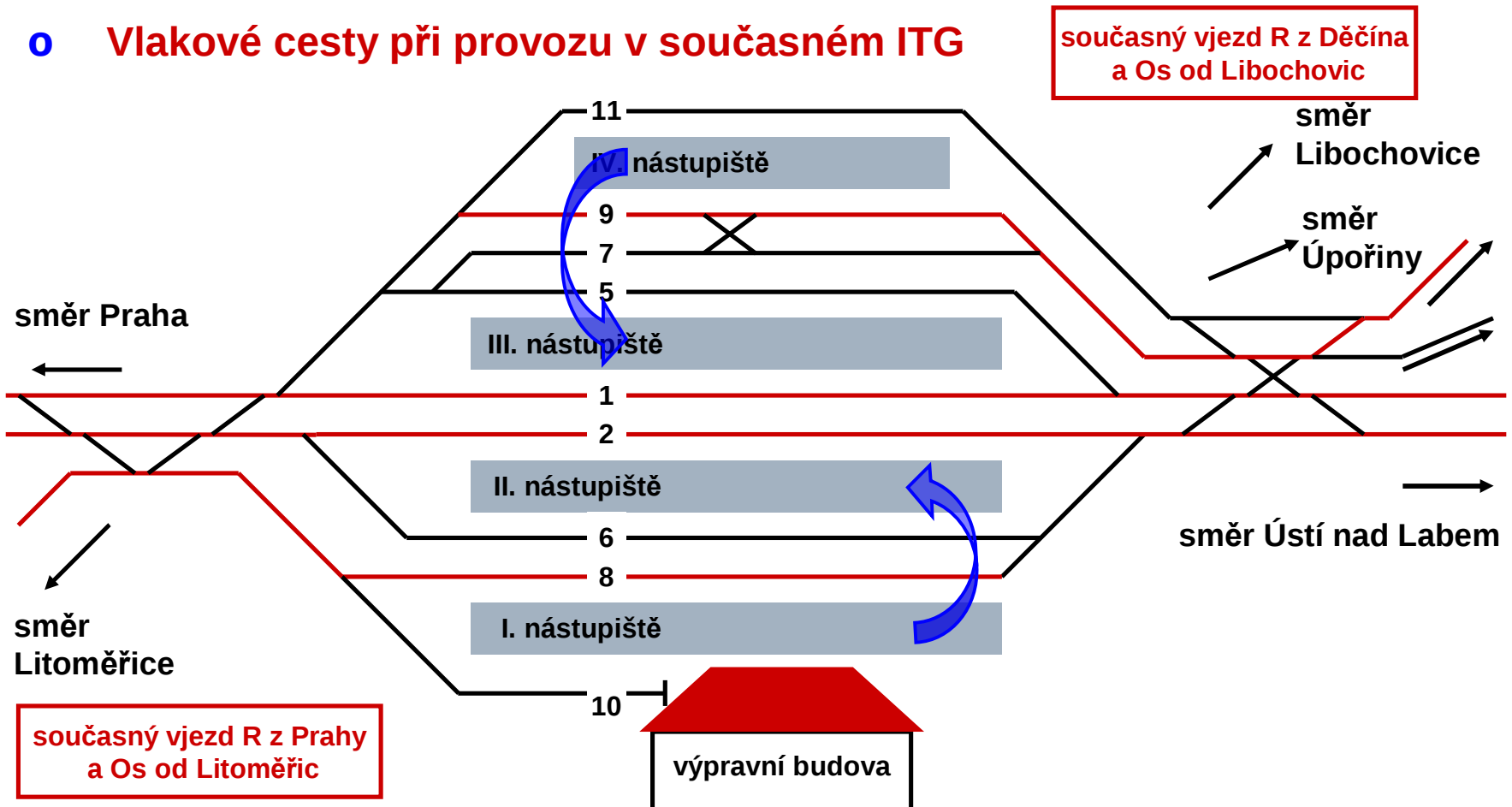




Uzlová stanice v ITG (příklad: Lovosice)

o Vlakové cesty při provozu v současném ITG

Ústecký kraj

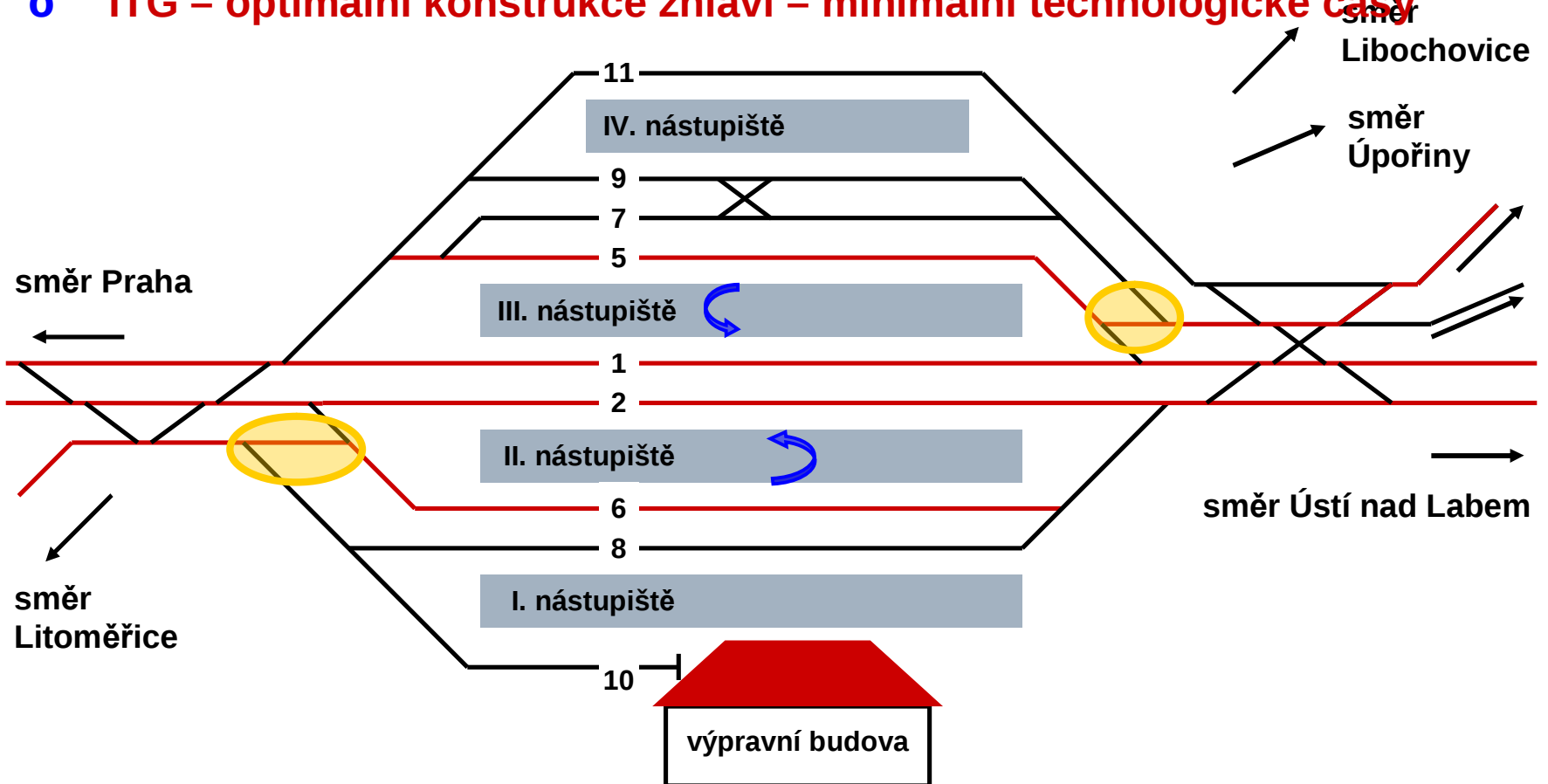




Uzlová stanice v ITG (příklad: Lovosice)

- ITG – optimální konstrukce zhlaví – minimální technologické časy

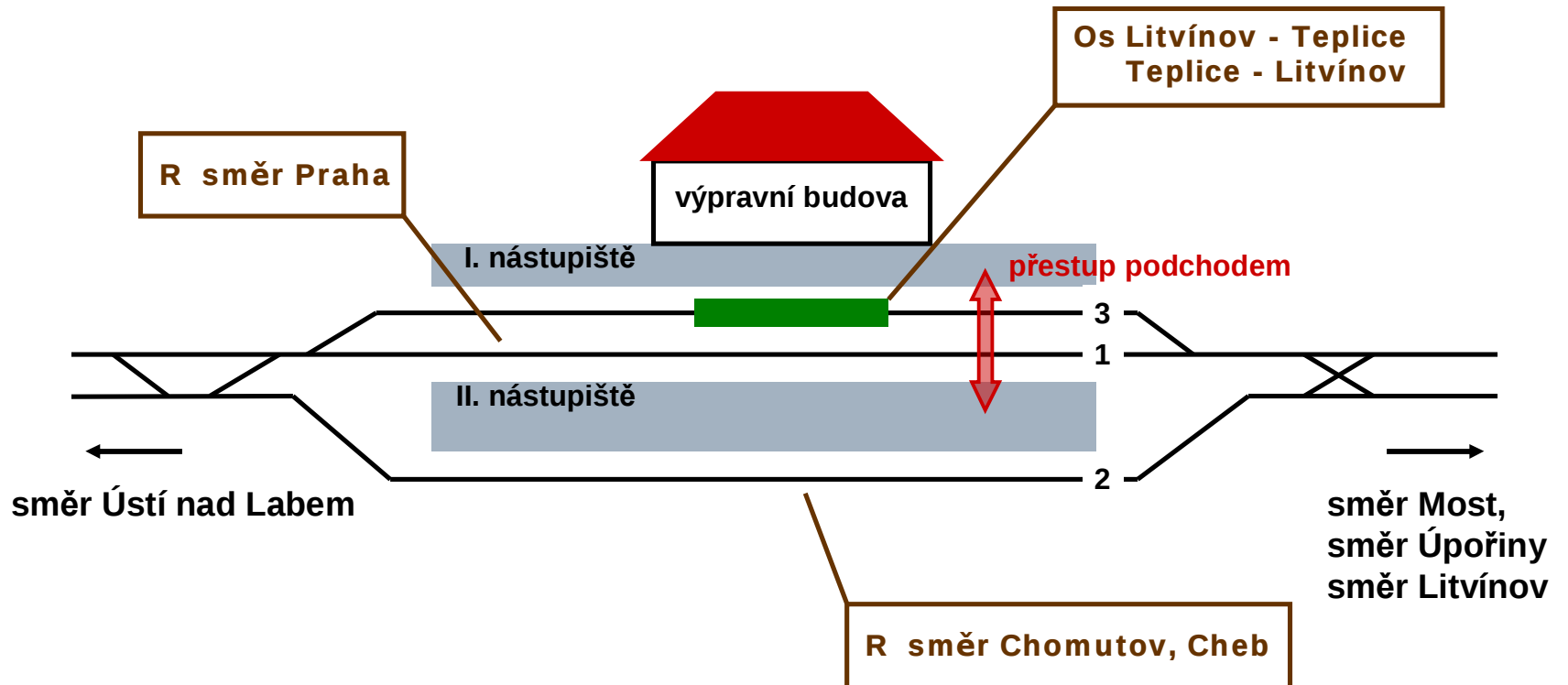
Ústecký kraj





Odbočná stanice v ITG (příklad: Teplice v Č.)

- o Současný stav uspořádání stanice + současný provoz v ITG





Úpravy železničních stanic

- o Stanice po modernizaci jsou často vybaveny nástupišti 550 mm nad TK
 - n po výstupu ale cestující často zbytečně směřují k podchodu...
- o **Pro potřeby optimálnější realizace ITG je vhodné**
 - n nástupiště umístěná mezi kolejemi hlavní a přípojně tratě
 - o přestup hrana – hrana bez využití podchodu
 - n umožnění současných vjezdů vlaků na hlavní a přípojně trati k témuž nástupišti (nekonfliktní vlakové cesty)
 - n nástupiště mezi 1. a 2. dopravní kolejí neřeší přestupy na přípojně vlaky vedlejších tratí
- o Snaha minimalizace cest přestupujících cestujících podchody
 - n zákaznický přístup uživatelům VHD již v projektu!
 - n minimalizace technologických dob přestupu
 - n rychlejší dopravní koncept ITG
- o Závěr – pro optimální uspořádání stanice/projekt je vhodná komunikace s objednatelem dopravy (tvůrcem plánu a koncepce veřejné dopravy)



Zvýšení kapacity a elektrifikace tratí

- o Zvýšení kapacity tratě – zdvoukolejnění
 - n Děčín – Benešov nad Ploučnicí (10,1 km)
 - n *umožní vyšší stabilitu jízdního řádu*
- o Elektrifikace traťových úseků
 - n Louka u Litvínova – Litvínov (1,5 km)
 - n Kadaň-Prunéřov – Kadaň – Kadaň předměstí (5,6 + 0,6 km)
 - n Chomutov – Březno (přeložka přes Droužkovice) (11,2 km)
 - n *elektrifikace umožní vedení nových, rozvojových linek vlaků v elektrické trakci (např. Ústí n. L. – Teplice – Litvínov)*



děkuji za pozornost

oddělení dopravní obslužnosti – Ing. Jakub Jeřábek

Odbor dopravy a silničního hospodářství

Krajského úřadu Ústeckého kraje