

Ústecký kraj

Krajský úřad, Velká Hradební 3118/48, 400 02 Ústí nad Labem
odbor dopravy a silničního hospodářství

Dopravní obslužnost 2010 seminář Ústeckého kraje

Cílový provozní koncept regionální dopravy na trati Litoměřice – Lovosice - Louny

**Ing. Jakub Jeřábek – vedoucí oddělení dopravní obslužnosti
odbor dopravy a silničního hospodářství**

Ing. Vít Janoš, Ph.D. – externí poradce Ústeckého kraje

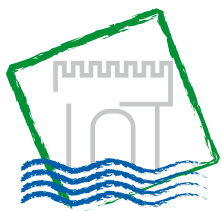
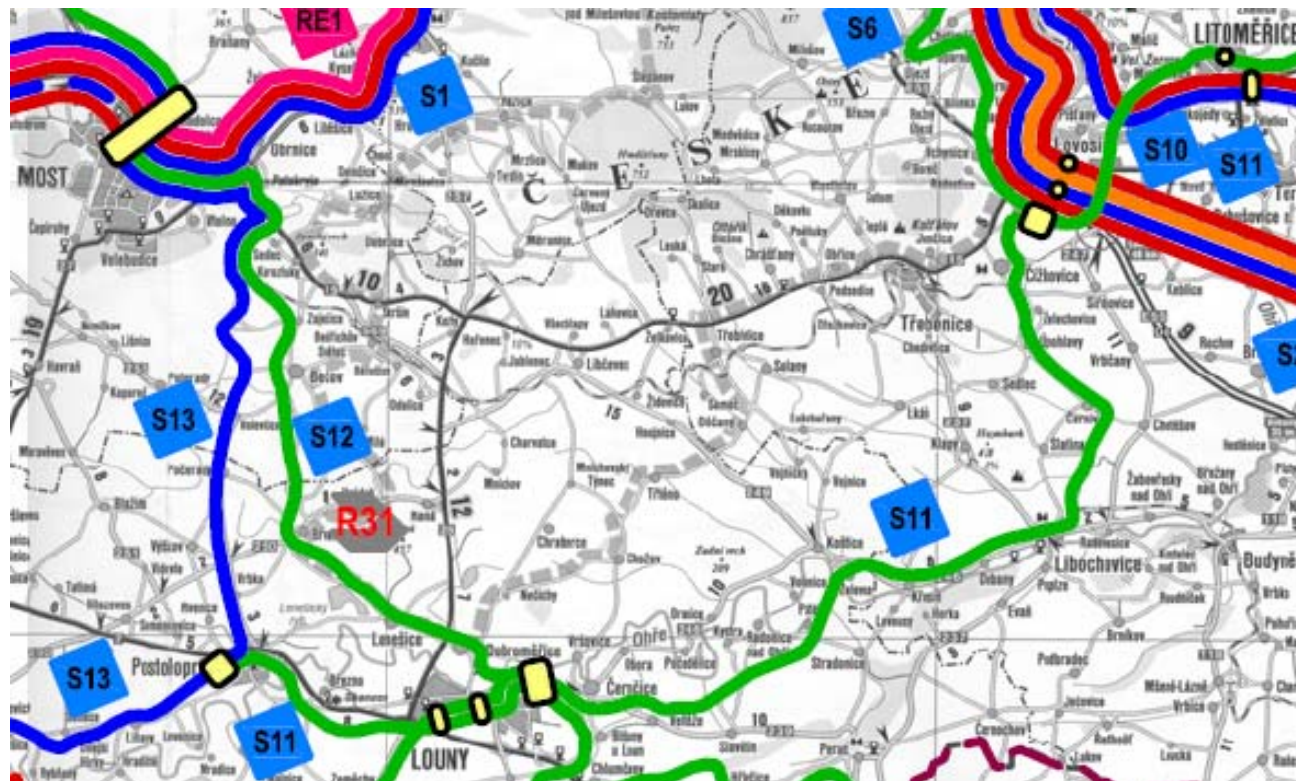
Ústí nad Labem, 22. 9. 2010

Současný stav

- Úsek Litoměřice – Louny součástí linky regionální dopravy Česká Lípa – Litoměřice hor.n. – Lovosice – Louny - Postoloprty
 - Na území Ústeckého kraje nabízen ve špičce pracovního dne interval 1 hodina
- Návaznosti linky – přípoje:
 - v uzlu Lovosice (R vlaky Děčín – Praha, obousměrná vazba; autobusy Lovosice – Most)
 - v žst. Libochovice (autobusy Libochovice – Peruc)
 - na zast. Libochovice město (autobusy Roudnice n.L. – Libochovice)
 - V uzlu Louny (obousměrná vazba s linkou Os vlaků Most – Rakovník, Os vlaky Louny – Slaný)



Vedení linky v území v úseku Litoměřice - Louny



Ústecký kraj

Krajský úřad, Velká Hradební 3118/48, 400 02 Ústí nad Labem
odbor dopravy a silničního hospodářství

Současný stav

Nerovnoměrné zatížení jednotlivých úseků linky

- velmi dobré přestupní vazby a nabídka 1-hodinového intervalu spojení vedou k vysokému přepravnímu výkonu v úseku Libochovice – Litoměřice - Úštěk
- nízký přepravní výkon v úseku Libochovice – Louny
 - velmi nízká cestovní rychlost
 - nevhodně situované zastávky (daleko od osídlení) Veltěže, Slavětín nad Ohří, Radonice nad Ohří s malou výměnou cestujících

Prvky infrastruktury omezují možnosti křižování na trati a spolu s nízkou traťovou rychlostí snižují atraktivitu spojení pro pravidelné cesty

Lovosice – Louny: 34 km – 1 hod 20 min

(systémová jízdní doba, tj. cestovní doba + přestupní doba na přípoje = 1 hod 30 min)



Ústecký kraj

Krajský úřad, Velká Hradební 3118/48, 400 02 Ústí nad Labem
odbor dopravy a silničního hospodářství

Současný stav

Omezení infrastrukturou:

- ☐ traťová rychlost do 60 km/h
- ☐ vysoký počet nezabezpečených přejezdů s omezením rychlosti až na 10 km/h
- ☐ Dlouhé intervaly křižování
(v žst. Litoměřice hor.n., Žalhostice, Libochovice interval křižování 3 min, v žst. Koštice dokonce 5 min!)

Omezení vozovým parkem:

- ☐ Nasazení motorových vozů řady 810

(810 v žst. Čížkovice, foto Jan Beránek)



Ústecký kraj

Krajský úřad, Velká Hradební 3118/48, 400 02 Ústí nad Labem
odbor dopravy a silničního hospodářství

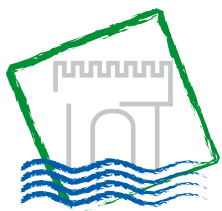
Nutné vazby provozního konceptu

Návrh provozního konceptu v prostoru Louny – Lovosice – Litoměřice je podvázán nutností

- Zajištění krátkých přestupních vazeb v Lovosicích pro vazby:
Litoměřice → Ústí n.L. / Roudnice n.L. / Libochovice
Libochovice → Ústí n.L. / Roudnice n.L. / Litoměřice
což při předpokladu průjezdných vlaků v ose Ústí n.L. – Roudnice n.L. vede na potřebu dosažení úplné přípojové skupiny / taktového uzlu v Lovosicích

- Zajištění krátkých přestupních vazeb v Lounech pro vazby:
Most → Libochovice / Peruc
Libochovice → Most / Louny město
což při předpokladu průjezdných vlaků v ose Most – Louny město - Rakovník vede na potřebu dosažení téměř úplné přípojové skupiny / taktového uzlu v Lounech

(„demontáž“ uvedených taktových uzlů na směrové vazby je sice teoreticky možná, nicméně by při požadavku krátkých přestupních vazeb vedla k nárůstu dopravního výkonu i vozidel)



Ústecký kraj

Krajský úřad, Velká Hradební 3118/48, 400 02 Ústí nad Labem
odbor dopravy a silničního hospodářství

Potenciál zlepšení

Zkrácení cestovních dob povede k získání cestujících mezi regionálními centry Louny – Lovosice – Litoměřice

- ☐ Systémovou jízdní dobu lze při zachování funkčnosti systému zkracovat vždy o polovinu doby nabízeného intervalu spojení
- ☐ Dnešní systémovou jízdní dobu 90 min Lovosice – Louny je možno zkrátit na
 - 30 min – což by však odpovídalo stavbě nové trati...
 - 60 min – což vyžaduje infrastrukturní úpravu na trati



Možnosti dosažení systémové jízdní doby 60 min Lovosice - Louny

Zkrácení jízdních dob je možné realizovat souhrnem opatření:

- ☐ Nasazení vozidel s vyšším výkonem
- ☐ úprava zabezpečovacího zařízení (přejezdy, intervaly křižování, současné vjezdy, změny způsobu ohlašování na D3..)
- ☐ zvyšování traťové rychlosti
- ☐ průjezdy málo využívaných zastávek – kompletní opuštění jejich obsluhy, tj. bez náhrady (v úvahu připadají zastávky Veltěže, Slavětín nad Ohří, Radonice nad Ohří, Slatina pod Hazmburkem)



Možnosti dosažení systémové jízdní doby 60 min Lovosice - Louny

Konkrétní opatření:

- ☐ Teoretická jízdní doba činí pro motorový vůz řady 810 na stávající infrastruktuře 61 min (nasazením trakčně vhodnějšího vozidla a průjezdem zastávek lze tuto hodnotu zkrátit)
- ☐ Při intervalu 60 min je však nutno křižovat v časové polovině vzdálenosti
- ☐ Na „vhodném místě“ křižování (odpovídá přibližně zast. Dubany) však chybí možnost křižování
- ☐ Křižování je vhodné realizovat v místě, kde je potenciál pro další provázání s ostatními prvky systému veřejné dopravy – v našem případě žst. Libochovice
- ☐ → nutnost dosažení systémové jízdní doby Libochovice – Louny 30 min
 - nasazení trakčně vhodnějšího vozidla
 - zvýšení traťové rychlosti až na 80 km/h, zabezpečení přejezdů



Dopad na uzel Louny

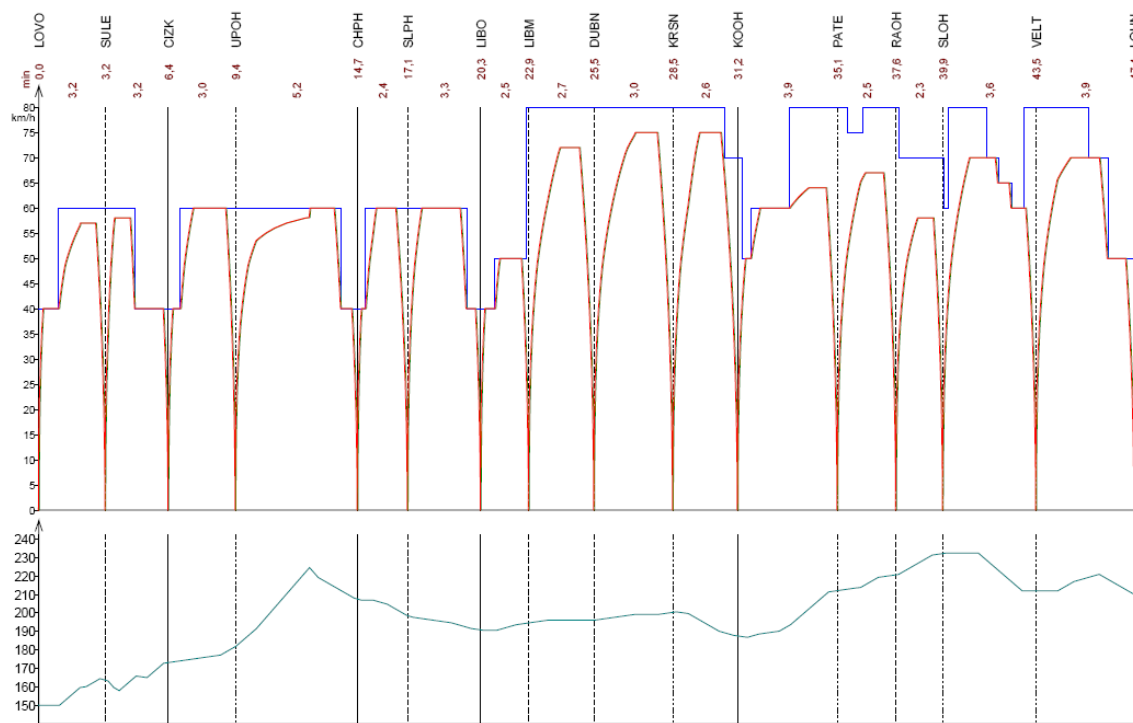
- ❑ Systémová jízdní doba 30 min obsahuje mimo samotné jízdní doby a pobytů v nácestných zastávkách i část doby na přestup v uzlu (případně technologické časy související s úvraťováním, či staničními intervaly...)
- ❑ Uzlem Louny prochází linka Most – Louny – Rakovník, kde je v úseku Louny Most rovněž dosahována systémová jízdní doba 30 min, a to v hodnotě 29 min
- ❑ Z hodnoty 29 min Most – Louny jasně vyplývá, že buď musí hodnota systémové jízdní doby všech ostatních linek (resp. úseků linek) směřujících do téže přípojové skupiny v Lounách obsahovat větší část přestupní doby v uzlu,
- ❑ anebo musí zároveň se zkrácením jízdní doby Libochovice – Louny dojít i ke zkrácení jízdní doby Louny – Most

Taktový uzel složený z provázání linek vstupujících do uzlu s horní hranicí systémové jízdní doby by byl nefunkční – cestující by všechny vlaky sice viděli, nicméně by mezi nimi nestíhali přestupovat....



Prověření délky jízdních dob na rychlostním profilu po obnově trati

Tachogram jízdy pro modernizovaný motorový vůz řady 814 „Regionova“, výrobce Pars Šumperk

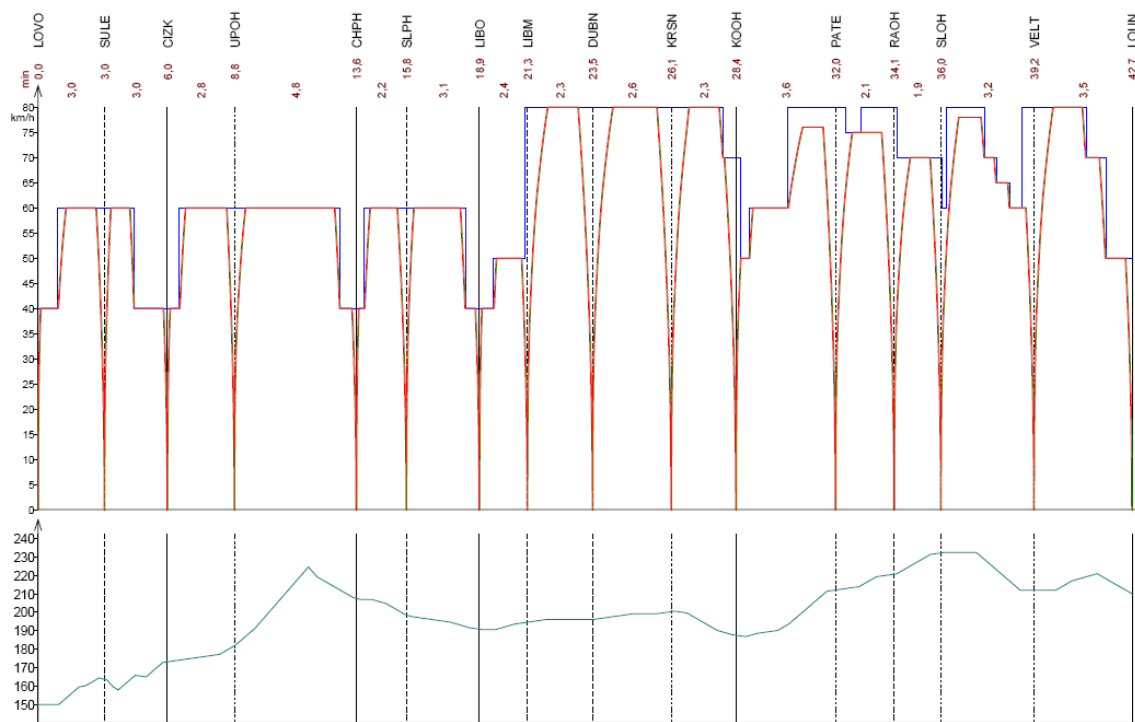


Ústecký kraj

Krajský úřad, Velká Hradební 3118/48, 400 02 Ústí nad Labem
odbor dopravy a silničního hospodářství

Prověření délky jízdních dob na rychlostním profilu po obnově trati

Tachogram jízdy pro nový motorový vůz řady Rs-1a „Regioshuttle“, výrobce Stadler



Ústecký kraj

Krajský úřad, Velká Hradební 3118/48, 400 02 Ústí nad Labem
odbor dopravy a silničního hospodářství

Vhodné vozidlo

- ☐ Z výpočtu jízdních dob vyplývá, že na daném rychlostním profilu nejsou trakční parametry vozu řady 814 postačující k jeho dodržení a není tak možno systémovou jízdní dobu 30 min stihnout
- ☐ Motorový vůz Rs-1a disponuje naopak takovými trakčními vlastnostmi, které danou podmínku systémové jízdní doby 30 min bez problému splňují
- ☐ Vozidlo s horšími trakčními vlastnostmi než Rs-1a je možno nasadit pouze za předpokladu, že dojde k průjezdu některé (některých) z uvedených zastávek s nízkou výměnou cestujících v úseku Libochovice – Louny



Ústecký kraj

Krajský úřad, Velká Hradební 3118/48, 400 02 Ústí nad Labem
odbor dopravy a silničního hospodářství

Cílový provozní koncept Litoměřice – Lovosice – Louny

**při splnění podmínky systémové jízdní doby 30 min v úseku Libochovice –
Louny:**

- ☐ v dnes fungujícím systému zkracujeme jednu hranu provozované sítě v taktovém systému o 30 min
- ☐ je-li dnešní systém provozován v 60-min intervalu, je tak zřejmé, že buď dojde k rozkladu některých vazeb, anebo bude část přípojových vazeb realizována v jiné přípojové skupině, než je tomu dosud

Nový provozní koncept má tak dvě alternativy



Ústecký kraj

Krajský úřad, Velká Hradební 3118/48, 400 02 Ústí nad Labem
odbor dopravy a silničního hospodářství

Cílový provozní koncept Litoměřice – Lovosice – Louny

Alternativa 1

- Zachování uzlu 00 v Lovosicích
Lovosice 00 – Libochovice 30 – Louny 00

dopady:

- současná přípojová skupina v Lounech je v minutu 30
- ztráta přípojů v Postoloprtech

řešení:

- otočení linky Most – Rakovník o 30 min *(to by bez infrastrukturních úprav Louny – Rakovník vedlo k prodloužení cestovní doby z důvodu absence míst křižování)*
- rozpad skupiny v Lounech *(zachovat směrovou vazbu Libochovice – Most s delší přestupní dobou, Libochovice – Rakovník bez vazby)*
- otočení linky Žatec – Most o 30 min *(v Mostě nově vazba na Os vlaky místo R)*
- rozdělení linky Litoměřice – Postoloprty v Lounech



Cílový provozní koncept Litoměřice – Lovosice – Louny

Alternativa 2

- ☐ Zachování uzlu Louny
- ☐ Směrování linky do uzlu 30 v Lovosicích
Lovosice 30 – Libochovice 00 – Louny 30

dopady:

- prodloužení cestovní doby z nácestných zastávek trati 114 do Prahy
- linka směřována do uzlu 30 regionální dopravy v Lovosicích
- rozdělení linky Česká Lípa – Postoloprty na linky dvě (Česká Lípa – Lovosice a Litoměřice – Postoloprty)
- ztráta vazeb (resp. Prodloužení přestupní doby) na vlaky dálkové dopravy



Ústecký kraj

Krajský úřad, Velká Hradební 3118/48, 400 02 Ústí nad Labem
odbor dopravy a silničního hospodářství

Závěr

- ☐ Obě alternativy provozního konceptu přináší nové možnosti řešení v regionální dopravě
- ☐ Bez ohledu na alternativu je společná nutnost zkrácení systémové jízdní doby v úseku Libochovice – Louny na 30 min
- ☐ Obnova úseku Libochovice – Louny přispěje k celkovému zkrácení cestovních dob pro všechny cestující v pravidelné denní dojíždě v ose Louny – Libochovice – Lovosice – Litoměřice
- ☐ Zkrácení cestovní doby a zvýšení atraktivity pro cestující znamená dlouhodobou perspektivu pro trať 114 Lovosice – Postoloprty v dopravním systému Ústeckého kraje

