

### 3 Doplnění plánu dopravní obslužnosti

#### 3.1 Autobusy na zavlání

Autobusy na zavlání jsou alternativní formou pravidelné linkové dopravy. V současném provozu linkové dopravy dochází při obsluze malých sídel k tomu, že autobus jede delší trasou (zajízdkou) proti nejkratší trase a na zajízdku toho dne nikdo nenastoupí ani nevystoupí. Zajízdkou jel tedy zbytečně. Pokud zajízdku měla 4 km, kraj zaplatí za každou takovou jízdu 100 Kč, aniž by z toho měl někdo (kromě dopravce) užitek. Obdobně je tomu na konci linky, kdy autobus vyloží posledního cestujícího, ale podle jízdního řádu musí dojet na konec spoje, i když cestou již nikdo nenastoupí ani nevystoupí.



Obrázek 11 - příklad alternativních tras u autobusu na zavlání

Řešením je v těchto specifických oblastech s malými obcemi autobus na zavlání, což ve skutečnosti znamená, že trasa pravidelného spoje se upravuje podle nahlášených cestujících (web, telefon, apod.). Kraj tak v konečném důsledku může ušetřit značné prostředky. Spojе pojedou vždy takovou trasou, která je nejkratší možná, aby obsloužila nahlášené cestující. Pro autobusy na zavlání je třeba úprava legislativy (vyhláška ministra dopravy), na níž však ministerstvo dopravy již pracuje. V kombinaci s malým vozidlem se jedná o nejlevnější a nejnižší stupeň pravidelné veřejné dopravy, který řeší zpravidla do pravidelného času kumulované potřeby cestujících.

#### 3.2 Vodní doprava

K vodní osobní dopravě motorovými loděmi je vhodný splavný úsek řeky Labe na celém území kraje, tj. od Štětí po státní hranici ve Hřensku. Osobní doprava na Labi je po většinou v letní sezóně a v kombinaci různých lodních dopravců po celém jmenovaném úseku. Významné přístavy pro turistickou dopravu jsou Děčín, Ústí nad Labem – Vaňov, Litoměřice a Roudnice nad Labem.

Kromě splavného Labe jsou v úvahách, nebo v přípravném stádiu provozy lodní dopravy na dolní Ohři mezi Terezínem a Litoměřicemi a o výletní lodi uvažuje také město Louny a sice ve směru na Březno.

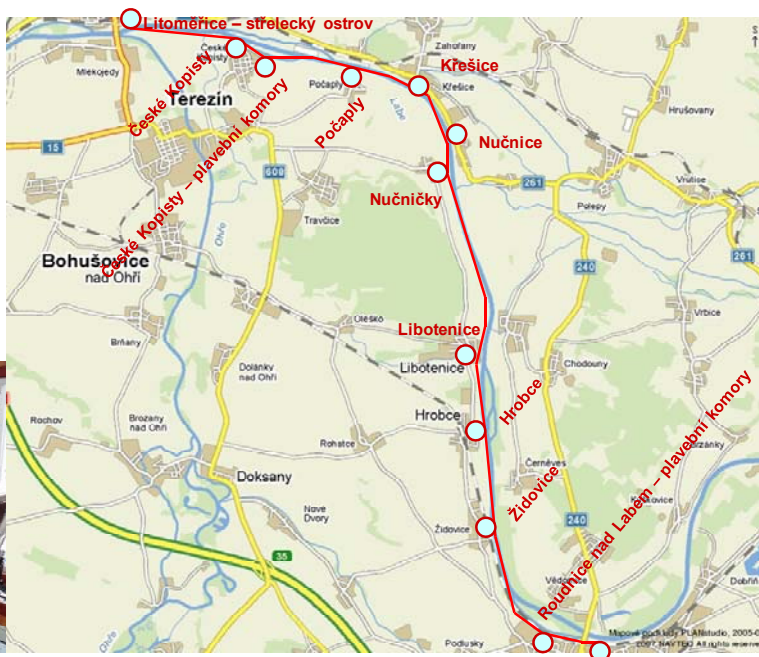
Lodní doprava má však za splnění různých technických podmínek potenciál i jako pravidelná osobní (celoroční) doprava sloužící jako dopravní obslužnost kraje. Vhodných úseků by mohlo být několik, což je potřeba v plánovacím období dále prověřovat studii. Jednou

z potenciálních tras dopravní obslužnosti lodní dopravou je trasa Litoměřice – Roudnice nad Labem, kde jsou obce blízko řeky a trasa lodě umožní křižování mezi pravým a levým břehem a obsluží tak více obcí nežli autobusová linka. V Litoměřicích i v Roudnici nad Labem je zároveň dobrá dostupnost přístaviště z centra města. V Roudnici nad Labem by mohl vzniknout terminál spojující železniční a lodní dopravu prodloužením podchodu železniční stanice k řece Labi.

V případě realizace projektu by bylo možné omezení či optimalizace autobusové dopravy a to zejména na levém břehu Labe (Nučnický, České Kopisty, ...). Podmínkou pro úspěšnou realizaci projektu je nalezení vhodného plavidla a dopravce: plavidlo by muselo být schopné rychlosti kolem 40 – 50 km/h, mít kapacitu podobnou autobusu a snadné manévrování a přistávání za minimální potřeby lidských sil. Kompenzace dopravy bude hrazena za použití nařízení ES 1370/2007, které platí přiměřeně i pro lodní dopravu.

### Linka rychlé lodní dopravy Litoměřice – Roudnice n. L.

- Návrh trasy pravidelné lodní linky základní dopravní obslužnosti Ústeckého kraje
- Podklad pro prověřovací studii a analytické činnosti
- Umožní náhradu 2 – 3 linek autobusů
- vhodná rychlost lodi – min 40 km/h



Obrázek 12 - příklad trasy linky lodní dopravy v systému dopravní obslužnosti kraje na řece Labi

seznam zastávek		PRACOVNÍ DNY														SOBOTY A NEDĚLE					
	spoj	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
792,45	Litoměřice,,Sřitecký ostrov	odjezd	5:12	6:12	7:12	8:12	9:12	11:12	13:12	14:12	15:12	16:12	17:12	18:12	21:12						
794,90	České Kopistky	odjezd	6:16	7:16	8:16	9:16	11:16		13:16	14:16	15:16	16:16	17:16	18:16	21:16						
795,33	České Kopistky,,plavební komory	příjezd	5:17	6:17	7:17	8:17	9:17	11:17		13:17	14:17	15:17	16:17	17:17	18:17	21:17					
797,00	České Kopistky,,plavební komory	odjezd	5:23	6:23	7:23	8:23	9:23	11:23		13:23	14:23	15:23	16:23	17:23	18:23	21:23					
797,00	Počaply	odjezd	5:26	6:26	7:26	8:26	9:26	11:26		13:26	14:26	15:26	16:26	17:26	18:26	21:26					
798,15	Křešice	příjezd	5:29	6:29	7:29	8:29	9:29	11:29		13:29	14:29	15:29	16:29	17:29	18:29	21:29					
799,80	Nučnický	příjezd	5:32	6:32	7:32	8:32	9:32	11:32		13:32	14:32	15:32	16:32	17:32	18:32	21:32					
799,80	Nučnický	odjezd	5:34	6:34	7:34	8:34	9:34	11:34		13:34	14:34	15:34	16:34	17:34	18:34	21:34					
803,40	Libetence	odjezd	5:40	6:40	7:40	8:40	9:40	11:40		13:40	14:40	15:40	16:40	17:40	18:40	21:40					
805,00	Hrobce	odjezd	5:43	6:43	7:43	8:43	9:43	11:43		13:43	14:43	15:43	16:43	17:43	18:43	21:43					
806,70	Zdovice	odjezd	5:46	6:46	7:46	8:46	9:46	11:46		13:46	14:46	15:46	16:46	17:46	18:46	21:46					
808,79	Roudnice nad Labem,,plavební komory	příjezd	6:51	7:51	8:51	9:51	11:51		13:51	14:51	15:51	16:51	17:51	18:51	21:51						
808,79	Roudnice nad Labem,,plavební komory	odjezd	5:57	6:57	7:57	8:57	9:57	11:57		13:57	14:57	15:57	16:57	17:57	18:57	21:57					
809,95	Roudnice nad Labem,,žel.st.	odjezd	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00		14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	20:00	22:00					
809,95	Roudnice nad Labem,,žel.st.	příjezd																			
809,95	Praha Masarykovo n.	odjezd																			
809,95	Roudnice nad Labem	příjezd																			

Poznámky: x jede v pracovní den, @ jede v sobotu, † jede v neděli a s platným uznaním svátků, 12 nejede v době školních prázdnin

Obrázek 13 - příklad taktového jízdního řádu lodní dopravy

### 3.3 Sumarizace požadavků na úpravu infrastruktury

#### Železnice:

Na železničních tratích jsou požadované úpravy seřazeny chronologicky, podle období jízdního řádu, ve kterém je již nutno danou stavbu využívat. Ústecký kraj si plně uvědomuje nelehkou situaci v oblasti investic do dopravních sítí. Celá řada požadovaných úprav však nemusí být řešena investicemi velkého rozsahu, neboť plně postačují zvýšení parametrů železničních tratí dosahované soustředěnou údržbou ve vhodných oblastech (jako tomu bylo např. na tolik potřebném úseku Louny – Břvany). Chronologické seřazení zároveň tak představuje seřazení investičních priorit dle času (nikoliv však dle absolutní důležitosti):

- 1) funkčnost k JŘ 2012/13:
  - obnova žst. Markvartice pro pravidelná křížování Os vlaků
  - zvýšení traťové rychlosti v úseku Mikulášovice dolní nádraží – Rumburk (zkrácení cestovní doby na 27 min)
- 2) funkčnost k JŘ 2013/14:
  - úprava zabezpečovacího řízení v žst. Louny a přilehlého traťového úseku s cílem snížení intervalu následné jízdy Louny – Louny předměstí a možnosti ukončování vlaků v zast. Louny Střed (ze směru Louny)
- 3) funkčnost k JŘ 2014/15:
  - elektrizace úseku Kadaň Pruněrov – Kadaň předměstí
  - elektrizace úseku Louka u Litvínova – Litvínov

- zvýšení propustnosti úseku Děčín východ – Benešov nad Ploučnicí (v ideálním případě zdvojkolejnění, nebo alespoň zřízení výhybny pro letmé křižování v polovině úseku)
- zkrácení délky prostorových oddílů v úseku Děčín východ – Benešov nad Ploučnicí, zvýšení traťové rychlosti v úseku Děčín východ – Benešov nad Ploučnicí,
- úprava zabezpečovacího zařízení (zkrácení intervalu postupných vjezdů a intervalu křižování) v žst. Děčín východ, zvýšení propustnosti úseku Děčín hl.n. – Děčín východ
- zvýšení traťové rychlosti v úseku Žihle – Žatec západ

#### 4) funkčnost k JŘ 2015+ :

- zvýšení traťové rychlosti Lovosice – Litoměřice hor.n. a zkrácení intervalu křižování v žst. Litoměřice hor.n.
- výstavba železniční zastávky Velké Žernoseky a zastávky Vrutice
- zvýšení traťové rychlosti a zabezpečení přejezdů Lovosice – Louny, zrušení málo využívaných železničních přejezdů
- obnova žst. Solopysky anebo zvýšení traťové rychlosti v úseku Louny – Domoušice na alespoň 80 km/h
- zvýšení traťové rychlosti v úseku Břvany – Obrnice na alespoň 80 km/h
- mírné zvýšení traťové rychlosti a zabezpečení přejezdů s cílem zkrácení cestovních dob v úseku Teplice – Žim, zrušení málo využívaných železničních přejezdů
- zabezpečení přejezdů (zejména v intravilánu města Roudnice nad Labem), mírné zvýšení traťové rychlosti ve směrově příznivých úsecích Roudnice nad Labem – Račiněves, zrušení málo využívaných železničních přejezdů
- přesun míst zastavování v Bečově a Břvanech blíže k centřům obcí (náhradou za zastavování ve stávajících žst.)

#### Autobusy:

V oblasti autobusové dopravy jsou uvedena zejména ta místa k řešení, která představují výrazný problém při plánování linkové dopravy – dostupnost sídel, obsluha zastávek, dosahování přípojových vazeb, otáčení vozidel apod.

- 1) Litoměřice – je nutné řešit výjezd z autobusového nádraží směrem na Terezín; stávající situace, kdy se autobusy musí otáčet na kruhovém objezdu, vede k časovým ztrátám a zbytečnému zatížení kruhového objezdu; výjezd z autobusového nádraží by bylo vhodné řešit buď světelnou signalizací, synchronizovanou s přilehlým přechodem pro chodce (příkazová šipka k opuštění křižovatky), přičemž není nutné, aby byla doba na výjezd dlouhá (postačí pro 2 busy najednou), vhodná je však častější perioda (krátký cyklus křižovatky)
- 2) Roudnice nad Labem – současné uspořádání autobusového nádraží je nevhodné (velké množství linek a spojů objíždí celé náměstí dokola, dochází ke zbytečným časovým ztrátám a ke zbytečné zátěži náměstí)
- 3) Roudnice nad Labem – je vhodné řešit možnost otáčení autobusů u železniční stanice, jakož i řešit možnost obousměrné obsluhy železniční stanice pro zkvalitňování přestupních vazeb vlak/bus

- 4) Štětí – s ohledem na atraktivitu a dostupnost veřejné dopravy je vhodné zvýšit množství linek obsluhujících centrum města