



Europäische Union. Europäischer
Fonds für regionale Entwicklung.
Evropská unie. Evropský fond pro
regionální rozvoj.



Ahoj sousede. Hallo Nachbar.
Interreg VA / 2014–2020

Téma doprava

**ISUP Ingenieurbüro
für Systemberatung und Planung GmbH**



LUB Consulting GmbH
Logistik und Betriebswirtschaft im Verkehrswesen



23.01.2020



Europäische Union. Europäischer
Fonds für regionale Entwicklung.
Evropská unie. Evropský fond pro
regionální rozvoj.



Ahoj sousede. Hallo Nachbar.
Interreg VA / 2014–2020

Obsah

Výchozí situace

Výsledky analýz osobní dopravy

Výsledky analýz nákladní dopravy

Závěr



Výchozí situace

Zahrnutím do BVWP byla potvrzena zásadní potřeba záměru nové VR trati.

Jaké přínosy může mít nová VRT pro obyvatele na obou stranách hranice:

- z hlediska dopravní dostupnosti?
- z hlediska kvality dopravní nabídky?
- z hlediska nákladní dopravy?

Jaké podmínky je třeba vytvořit, aby bylo možné novou VRT plně využít?



Europäische Union. Europäischer
Fonds für regionale Entwicklung.
Evropská unie. Evropský fond pro
regionální rozvoj.



Ahoj sousede. Hallo Nachbar.
Interreg VA / 2014 – 2020

Osobní doprava



Grenzüberschreitende Zusammenarbeit zur Entwicklung des Eisenbahnverkehrs Sachsen – Tschechien
(Antragsnummer: 100283037)



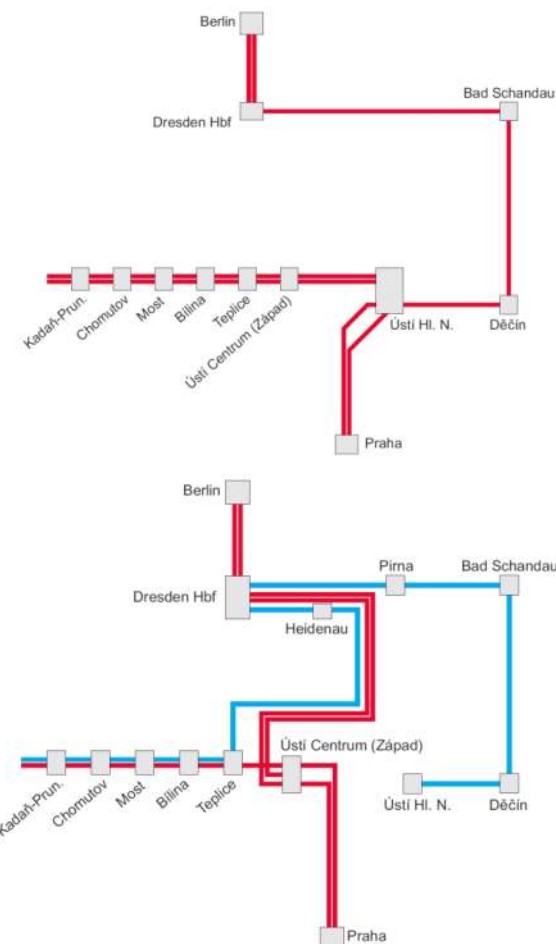
Návrh linek

- Výchozí podklad BWVP 2030
- Ve stavu s VRT EC Berlin – Praha každou hodinu
- Doplněna regionální linka Dresden – Heidenau – Teplice každé dvě hodiny
- Doplněna regionální linka Dresden – Ústí n. L. každé dvě hodiny
- Růst poptávky v regionální dopravě ve stavu s VRT nevyžaduje přidávat ještě další spoje nad rámec uvedených



Hodnocení osobní dopravy

- Scénář 2030 bez VRT
 - EC Berlin – Praha každé dvě hodiny (jako výchozí stav)
 - Dopravní nabídka v SRN dle BWVP 2030
- Scénář 2030+ s VRT
 - EC Berlin – Praha každou hodinu
 - Doplněna regionální linka Dresden – Heidenau – Teplice každé dvě hodiny
 - Doplněna regionální linka Dresden – Ústí n. L. každé dvě hodiny



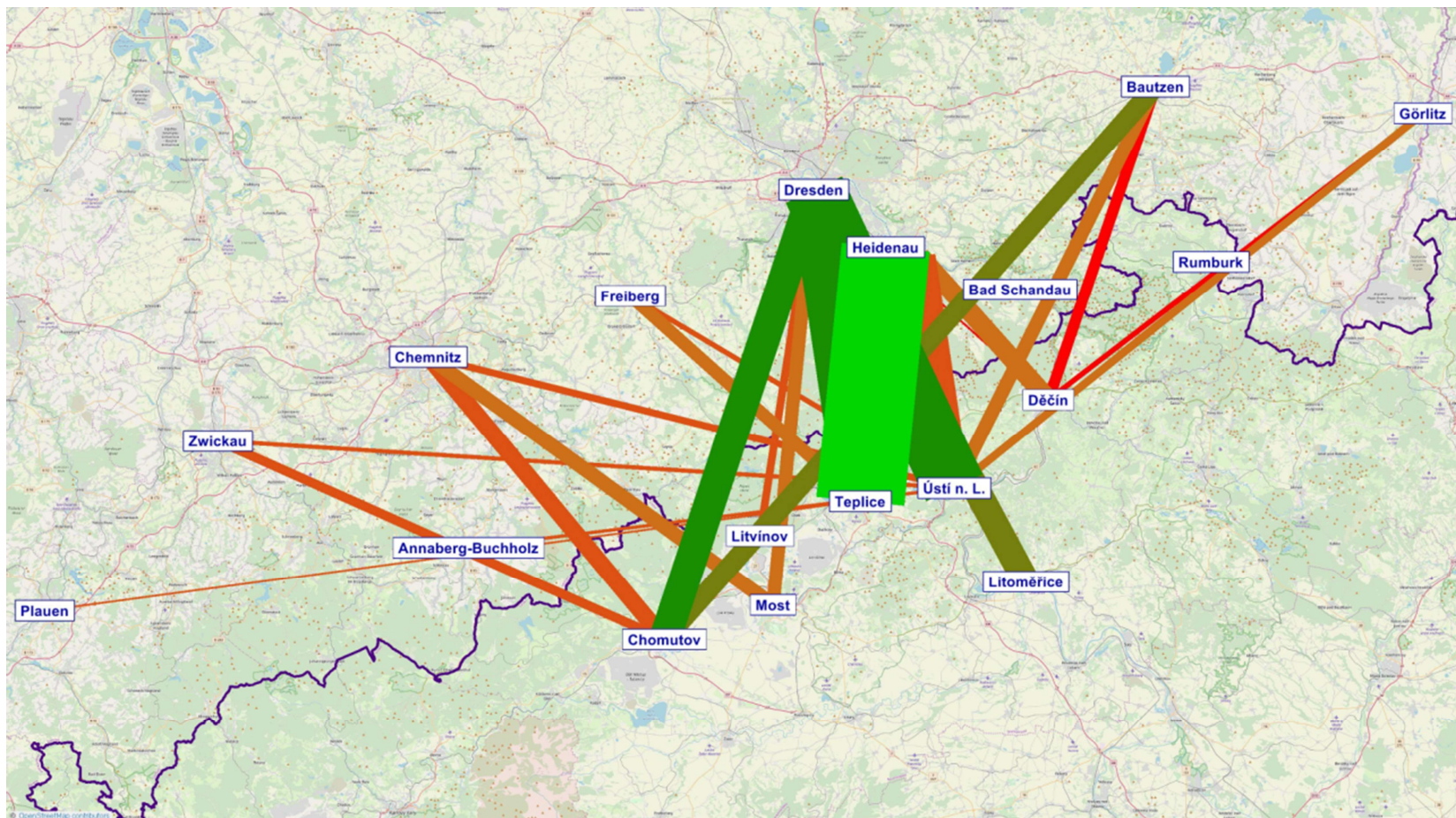


Metody prognózy

- Dvě metody založené na hodnocení vnímané cestovní doby (VCD)
- VCD – popisuje všechny složky cestovního řetězce a jejich vnímání cestujícími
- Metoda 1: VCD + elasticita – optimističtější výsledky
- Metoda 2: VCD + logitový model – konzervativnější výsledky
- Hodnoceno 26 vybraných přeshraničních regionálních relací



Výsledky prognózy



Vliv VRT Dresden - Praha s napojením Ústí n. Labem na přepravní poptávku – postup pomocí elasticity



Výsledky prognózy

Pro hodnocené regionální přeshraniční relace:

- nejvyšší přínos v relaci Dresden/Heidenau → Teplice
- česká strana Podkrušnohoří -> Dresden
- německá strana Podkrušnohoří -> Ústí n. L. - (Litomerice – Prag)



Požadavky na infrastrukturu mimo VRT

Linka (Dresden) - Heidenau – Teplice:

- Doplnit vybavenost stanice Heidenau pro provoz linky
- Použití vozidel na 200km/h
- Drobné úpravy grafikonu na české straně

Linka Dresden – Görlitz:

- Elektrizace

Varnsdorf - Rumburk



Návrh úpravy linkového vedení spojů

- Dodatečný regionální expres Drážďany – Heidenau – Teplice se dvouhodinovým intervalem
Zdroj: Pracovní skupina „Počty vlaků“
- Dodatečný regionální expres Drážďany – Pirna – Bad Schandau – Ústí se dvouhodinovým intervalem
Zdroj: Závěrečná zpráva Strategické komise pro regionální osobní dopravu



Europäische Union. Europäischer
Fonds für regionale Entwicklung.
Evropská unie. Evropský fond pro
regionální rozvoj.



Ahoj sousede. Hallo Nachbar.
Interreg VA / 2014 – 2020

Nákladní doprava



Grenzüberschreitende Zusammenarbeit zur Entwicklung des Eisenbahnverkehrs Sachsen – Tschechien
(Antragsnummer: 100283037)



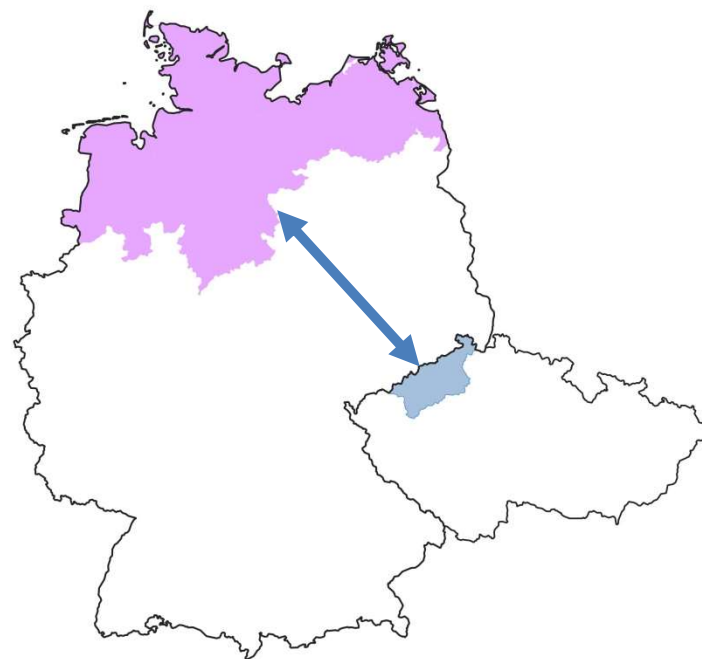
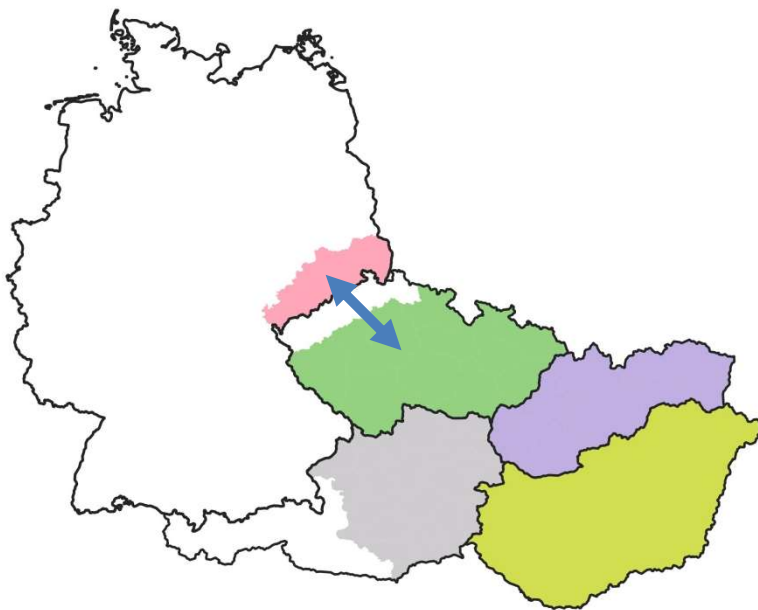
Výchozí situace

- Drážďany - Bad Schandau –Děčín - Ústí nad Labem je jedinou elektrifikovanou trasou pro přeshraniční železniční nákladní dopravu DE / CZ v řešené oblasti
- Přímo mezi příhraničními regiony není železniční nákladní doprava provozována ve velké míře. Důvodem je krátká vzdálenost na kterou se provoz NŽD nevyplatí
- Velký význam trasy pro radiální vztahy k řešené oblasti, např. vztah přístavy v Severním moři -> vnitrozemí
- Řešená oblast leží na evropském koridoru pro nákladní dopravu RFC Orient-Eastern Mediterranean (spojení mezi přístavy Sever / Baltské moře a jihovýchodní Evropou)



Metodika přepravní prognózy ND

- Na základě německé prognózy z BVWP 2030
- Prognóza byla zpracována za pomoci určených přepravních relací
- Sasko - jihovýchodní Evropa a Ústecký kraj - severní Německo





Přepravní prognóza 2030

Import do saské části řešeného území



Export ze saské části řešeného území

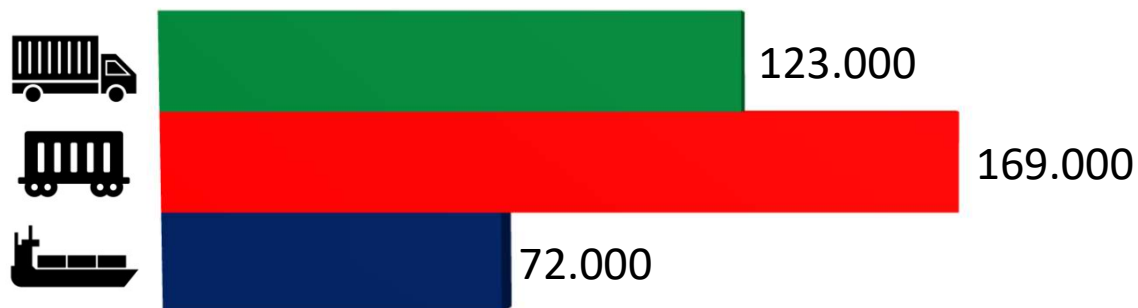


Množství zboží v
tunách/rok z/do
saské části
řešeného území



Přepravní prognóza 2030

Import do Ústeckéhokraje



Množství zboží v
tunách/rok z/do
české části
řešeného území

Export z Ústeckého kraje





Význam přepravní prognózy 2030

- Přepravní prognóza bez zohlednění VRT Drážďany-Praha
- Přepravní prognóza ukazuje potenciál přemístění na obou stranách hranice
 - Maximální potenciál přesunu ze silniční dopravy:
 - Ze Saska s faktorem 6
 - Do Saska s faktorem 8

 - Z Ústeckého kraje s faktorem 2
 - Do Ústeckého kraje s faktorem 3



Přístupové body k železniční nákladní dopravě

- Analýza nejdůležitějších přístupových bodů pro železniční nákladní dopravu:
 - 59 přístupových bodů v saské části řešené oblasti
 - 15 přístupových bodů v Ústeckém kraji
 - včetně 7 intermodálních přístupových bodů (terminály KD)

- Novostavba nebo možné rozšíření kapacity např.:
 - nový terminál KD v přístavu Riesa
 - nový KD terminál Kodersdorf b. Görlitz
 - rozšíření Railport Chemnitz
 - rozšíření terminálu KD v GVZ Drážďany... a další



Přístupové body ND saská část řešeného území





Přístupové body ND saská část řešeného území





Závěrem k ND

- Plánovaná VRT vytváří další trasy pro NŽD v přeshraniční oblasti.
- Výsledky analýz jsou zpřístupněny organizaci pro řízení projektu VRT a jsou začleněny do dalšího plánování.
- Kapacita železničních tratí v navazující železniční síti (nová stanice pro předjíždění na saské straně, kapacita stanice Drážďany-Friedrichstadt) je rozhodující pro celkovou kapacitu plánované trasy s využitím VRT, a tedy i pro regionální zdrojovou a cílovou dopravu.
- Je nutné ujasnit si budoucí využití kolejí pro nákladní dopravu ve stanicích Pirna a Děčín.



Důvody a cíle plánování nové tratě :

- Významné zkrácení cestovních dob v mezinárodní regionální i dálkové osobní dopravě a v nákladní dopravě
- Předpoklad pro zvýšení kapacity mezinárodní železniční sítě
- Integrace České republiky do vysokorychlostní železniční sítě ve střední Evropě
- Vytvoření železničního spojení Drážďany - Ústí nad Labem, jehož kvalita není ovlivněna případnou povodní.



Předpokládané přínosy nové tratě

- Zvyšování atraktivity železniční dopravy Berlín - Drážďany – Praha,
- Snížení železniční dopravy a hluku v údolí Labe,
- Zvyšování atraktivity nákladní dopravy na dlouhé vzdálenosti a přesouvání nákladní dopravy ze silnice na železnici (snížení emisí CO₂ a hluku),
- Podpora hospodářského rozvoje v celém dopravním a rozvojovém koridoru VRT



Europäische Union. Europäischer
Fonds für regionale Entwicklung.
Evropská unie. Evropský fond pro
regionální rozvoj.



Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!

Děkuji za pozornost!