

Railhuc Newsletter

č. 2 • Květen 2013

Vážení čtenáři,

s potěšením Vám představujeme v pořadí 2. newsletter projektu Railhuc, podpořeného v rámci nadnárodního projektu Interreg IVB – CENTRAL EUROPE. Jednou z hlavních výzev, kterými se Railhuc zabývá, je vývoj dopravních modelů za účelem lepšího předvídání budoucích dopravních proudů a s nimi souvisejících nezbytných investic. V tomto newsletteru naleznete informace o dopravních modelech, jež zpracovali partneři z Brna, italského regionu Emilia-Romagna a maďarského Győru, a o prvních výstupech projektu.

Příjemné čtení!



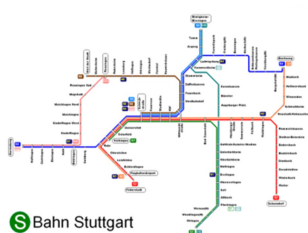
RAILHUC aktuálně

Studijní návštěva: Chemnitz (Německo) – `Chemnitzský model`

Studijní návštěva města Chemnitz se zaměřila na představení tzv. Chemnitzského modelu. Jádrem tohoto modelu spočívá v propojení města Chemnitz s jeho širším zázemím, a to za pomoci několika vylepšení, jako jsou provázání železniční a tramvajové sítě díky systému vlakotramvaj, renovace hlavního nádraží coby klíčového přestupního terminálu či využití nových hybridních drážních vozidel pro rychlejší a pohodlnější cestování bez nutnosti přestupů. Úprava jízdních řádů rovněž umožnila omezení čekacích dob na hlavním nádraží. Od spuštění testovacího provozu na pilotní trase v roce 2002 vzrostl objem dopravy na této trase o 600 % na téměř 1,5 mil. cestujících ročně. Celá síť bude dokončena do roku 2020.



Studijní návštěva: Stuttgart – integrovaná doprava a rozvoj systému S-Bahn



Tématem studijní návštěvy byl integrovaný systém veřejné dopravy ve Stuttgartu, na jehož zajištění se podílejí veřejné i soukromé společnosti. Cílem je především omezení individuální automobilové dopravy. Jízdné v integrovaném systému se účtuje nikoli zvlášť pro každý dopravní prostředek, ale na základě zón, s využitím přestupních jízdenek. Jízdní řády jsou dnes časově sladěné, ceny jízdného klesly až o 13% a celý systém se těší vysoké vytíženosti, zejména v období špičky.

Druhé téma studijní návštěvy bylo věnováno systému příměstské železnice S-Bahn. Tento systém pokrývá většinu stuttgartského regionu a má k němu přístup 90% obyvatel regionu. Síť S-Bahn je propojena též s regionální a meziregionální železnicí, což usnadňuje cestování mezi městem a sídly v jeho zázemí. Vzhledem k neustále rostoucí poptávce byl na konci roku 2012 spuštěn noční provoz a plánuje se i rozšíření tratí.

Vytvoření Katalogu dobré praxe

Mezi hlavní cíle projektu Railhuc patří sdílení zkušeností a dobré praxe mezi projektovými partnery. Výsledkem těchto aktivit je katalog s porovnáním zkušeností projektových partnerů i subjektů mimo partnerský svazek, s důrazem na dobrou praxi v oblasti integrovaných dopravních systémů, správy a řízení infrastruktury či modelů a způsobů financování. Katalog naleznete na oficiálních internetových stránkách projektu Railhuc www.railhuc.eu.

Nadcházející setkání v rámci projektu Railhuc: Vídeň a Brno

Následující nadnárodní setkání partnerů projektu se uskuteční v červenci ve Vídni a v září v Brně. Součástí programu setkání v Brně bude rovněž konference pro odbornou i laickou veřejnost; vítána je pochopitelně účast všech zájemců o danou problematiku.

Partneři projektu

Dopravní modely: predikce dopravy

Dopravní modely jsou důležitým nástrojem dopravního plánování. Využívají se k predikci dopravy, odhadování, kolik cestujících či vozidel v budoucnu využije určitou dopravní síť, a to vše na základě údajů o současném stavu a známého souboru dat. Modely vyhodnocují budoucí vývoj, podmínky a z nich plynoucí možnosti a varianty řešení. Existuje několik typů dopravních modelů, od modelů agregovaných až po modely založené na aktivitách.

Dopravní modely a predikce dopravních toků

<u>Agregované modely</u>	<u>Disagregované modely</u>	<u>Modely založené na aktivitách</u>
• zobrazují chování souboru cestujících jako jednoho celku • orientace na cesty • uni-/bi-modální • důraz na zákony fyziky	• znázorňují dopravní chování jednotlivce • orientace na jednotlivé cesty • rozlišení účelu cesty • multi-modální • více zaměřené na chování	• doprava je výsledkem aktivit, které lidé musí nebo chtějí dělat • důraz na řetězec, sled jednotlivých aktivit • individuální plánování aktivit • interakce mezi lidmi (např. v domácnostech) • zohlednění možných omezení (společnost, prostor, čas)

Zdroj: Gertz, Gutsche, Rümenapp (2013)

V současné době dopravní modely obvykle vznikají tak, že se zkoumaný region rozdělí do zón a sledují se rozdíly ve skupinách indikátorů. Tím se zároveň projeví limity: dopravní modely nikdy nemohou obsáhnout všechny indikátory ani postihnout změnu podmínek v budoucnosti. Toto odlišuje modely od simulací. Simulace představuje dynamický systém, který se snaží předvídat budoucí vývoj, a doplňuje tak dopravní model o prvek času.

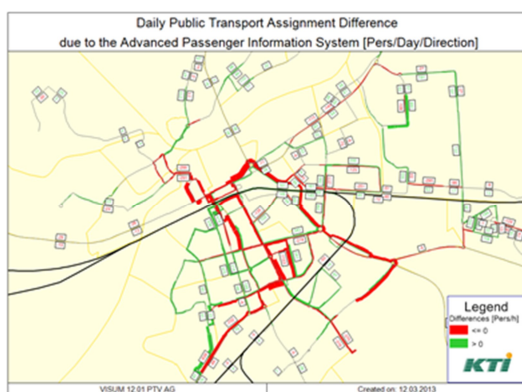
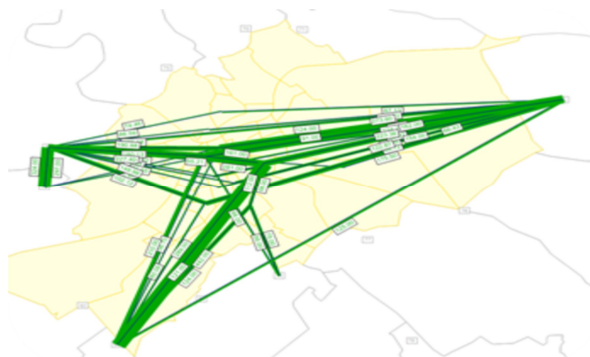


Dopravní modelování v Győru

Maďarský partner projektu Railhuc, KTI Institut dopravního výzkumu, zpracoval model veřejné dopravy v následujících 4 segmentech poptávky:

Městské cesty (místní autobusy); Meziměstské cesty (autobus); Meziměstské cesty (vlak); individuální doprava (osobní automobil). Vstupní data pro modelování pocházejí z různých zdrojů:

průzkumy v domácnostech; dotazování cestujících; počítání nastupujících a vystupujících cestujících; porovnání výsledků dosavadních dopravních výzkumů.



Sekvenční model přepravní poptávky obsahuje 819 síťových uzlů & 1862 úseků, 44 vnitřních & 13 vnějších dopravních zón, 148 linek, 776 variant linkového vedení, 2920 spojů & 2252 zastávek. K modelování byl využit speciální software VISUM PTV. Vnitřní zóny leží uvnitř správních hranic města Győr, zatímco vnější zóny pokrývají příměstskou oblast a zasahují též do širšího zázemí města, vč. části regionu Zadunají. Předmětem modelování byla existence Informačního systému pro cestující a Systému řízení dopravy a jejich vlivů na

chování cestujících, jednak za standardních podmínek, jednak při výskytu dopravních problémů (zpoždění spojů, výpadek služeb apod.).

Modelováním se rovněž potvrdila stávající analýza přepravních proudů. Výsledky modelování nicméně jednoznačně ukazují, že mají-li cestující k dispozici informace v reálném čase (na zastávkách, ve stanicích, pomocí informačních panelů nebo chytrých telefonů), volí spíše služby veřejné dopravy, zejména na méně frekventovaných, ale přímých linkách. A to i přesto, že by jinak – pro nedostatek informací nebo obavy z dlouhého čekání – upřednostnili frekventovanější linky s několika přestupy či individuální dopravu. Z pohledu dopravců to znamená, že dopravní systém je účinnější: nejsou přetíženy páteřní linky a jsou více využívány periferní trasy.

Dopravní modelování v Brně

K získání reálného východiska pro aktivity v rámci projektu Railhuc bylo nezbytné provedení několika kvantitativních a kvalitativních výzkumů, povětšinou spojených s železniční dopravou. Jeden rozsáhlý průzkum byl věnován sčítání cestujících ve všech regionálních vlacích.

Pro lepší vyhodnocení přepravních proudů dále proběhlo sčítání cestujících v meziregionálních vlacích. Následoval průzkum potřeb zajištění o časech a četnosti cest mezinárodních vlaků EC –

Eurocity mezi Brnem a Vídní, Bratislavou, Ostravou (směrem do Polska) a Prahou (směrem do Německa).

Tyto výzkumy byly doplněny o údaje o autobusové dopravě a poskytly tak potřebné podklady pro další aktivity Railhucu, identifikaci problémů a úzkých hrdel a navržení opatření ke změnám a zlepšení situace.



V oblasti integrace individuální dopravy byla zkoumána vlaková nádraží z hlediska jejich současné kapacity pro parkovací místa a počtu zaparkovaných automobilů. Výsledky jednoznačně potvrdily jeden z klíčových nedostatků Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje: neexistující infrastruktura P&R (park and ride), avšak vysoká poptávka po P&R sloveso vybavení v blízkosti nádraží. Na stejné téma byl proveden i on-line průzkum, v němž se o své názory podělilo více než 1000 respondentů.

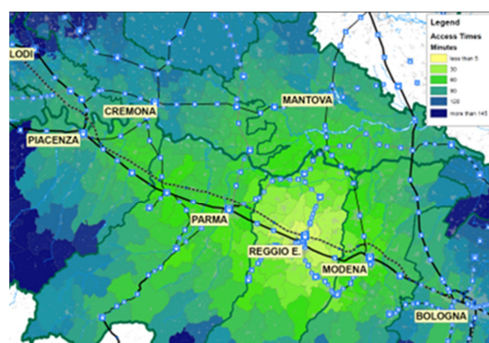
Osobní dotazování vzorku více než 1000 cestujících v různých částech regionu, s cílem zjistit úroveň jejich spokojenosti se službami integrovaného dopravního systému, napomůže lépe porozumět hodnocení kvality veřejné dopravy a očekáváním ze strany cestujících.

Modelování na nádraží vysokorychlostní železnice Mediopadana

Dopravní modelování je nedílnou součástí aktivit projektu Railhuc. V kontextu našeho regionu chceme Railhuc využít k posílení role nádraží Reggio Emilia, které leží na vysokorychlostní trati, a plně je integrovat jak do hlavních železničních koridorů na TEN-T síti, tak do místních železničních sítí a do systému veřejné dopravy obecně. Dojde i k posílení možností propojení s individuální soukromou dopravou.

Specifické cíle modelování zahrnují vymezení současných proudů železniční a silniční dopravy a shrnutí dostupných služeb veřejné dopravy ve vztahu k železničnímu uzlu Reggio Emilia, vč. zpracování prognózy dopravních scénářů.

Očekáváme, že nové nádraží významně ovlivní širší okolí uzlu Reggio Emilia. Proto jsme provedli celou řadu hloubkových studií, které rozšiřují dopravní model regionu Emilia-Romagna až ke hranici s regionem Lombardie (provincie Pavia, Lodi, Cremona a Mantova).



Přepravní proudy ve veřejné dopravě jsme analyzovali zejména na základě specifických dopravních průzkumů, které proběhly na nádražích v Parmě, Reggio Emilia a Bologni. V těchto průzkumech jsme se zaměřili na sčítání cestujících, nastupujících do dálkových vlaků na nádražích Milano Centrale, Parma, Reggio Emilia a Bologna Centrale. V Parmě, Reggio Emilia a v Bologni jsme se vedle sčítání cestujících též dotazovali vzorku cestujících na počátek a cíl jejich cesty.

Poté jsme na základě určení počátků a cílů cest vyhodnotili dostupnost nového nádraží Mediopana z celé oblasti regionu Emilia-Romagna a jižní části Lombardie. Na celou modelovanou oblast se vztahovaly též průzkumy v silniční dopravě, a tak nyní můžeme kvalifikovaně odhadovat časovou a finanční dostupnost nádraží Mediopana (i konkurenčních nádraží Milano a Bologna Centrale) při využití silniční dopravy.

Novinky z EU

Vyjednávání k budoucí politice TEN-T

Vyjednávání o budoucím vývoji transevropských dopravních sítí nedávno probíhalo před Dopravní komisí (TRAN) Evropského parlamentu. Na předvánočním jednání ve dnech 18. a 19. prosince 2012 zazněly a byly schváleny pracovní verze dvou zpráv k zásadám TEN-T (zpravodaj: Ismael Ertug) a k Nástroji pro propojení Evropy (zpravodaj: Dominique Riquet). Konsolidovaná zpráva byla následně předložena parlamentnímu plénu do prvního čtení.



Zprávy budou sloužit jako podklad pro trilaterální vyjednávání s Evropskou komisí a Radou. Výbor komise TRAN přijal a odsouhlasil následující úpravy páteří (jádrové) sítě TEN-T (týkající se projektové oblasti Railhuku):

- **železniční a silniční spojení mezi Berlínem a Štětínem**
- **vysokorychlostní železnice Praha - Lovosice**
- **přístavy Ústí nad Labem a Komárno**
- **přístavy of Cremona a Montova**
- **multimodální platformy Cervignano, Firenze a Verona**

a následující spojení v globální síti:

- **železniční spojení Berlín – Küstrin – Kietz – Kostrzyn – Gdaňsk**
- **železniční spojení Berlín – Forst (Lausitz) – Wrocław**
- **vysokorychlostní železnice mezi Ústím nad Labem a Drážďanami**
- **modernizace železničních stanic Česká Kubice a Řezno**

Výbor tyto úpravy přijal, aby posílil svou roli koordinátora koridorů. Musí zajistit, že v dostatečném předstihu proběhnou rozsáhlé veřejné konzultace se všemi stakeholdery a občanskou společností. Navrhují opatření k řešení zjištěných problémů a možnosti, jak rozvíjet plán koridorů a uvést jej vyváženým způsobem do praxe. V rámci Nástroje pro propojení Evropy poslanci podpořili

prodloužení TEN-T koridoru Berlín-Norimberk jako prioritní osu. Konsolidovanou zprávu je možné získat pod odkazem [TEN-T report](#).

Budoucí rozpočet EU na dopravu

8. února 2013 se na jednání Rady EU zástupci států a jejich vlád dohodli na znění budoucího nařízení. Celkový rozpočet nyní činí 960 miliard € (908 miliard € jako autorizace platby), o 73 miliard € méně oproti návrhu Evropské komise z června 2011.

Škrty v rozpočtu se poněkud týkaly kapitoly 1a “Konkurenceschopnost pro růst a zaměstnanost” (zejm. programy na výzkum a programy pro malé a střední podniky), ale dotkly se též navrhovaných rozpočtových kapitol pro infrastrukturu. Nástroj pro propojení Evropy (The Connecting Europe Facility, CEF) byl seškrtnán z 40 miliard € (+ 10 miliard z Fondu soudržnosti) na 29.3 miliard € (vč. 10 miliard z Fondu soudržnosti). V rámci CEF rozpočtové kapitoly vyčleňují 23.2 miliard € pro implementaci TEN-T sítě. V rámci rozpočtu pro INTERREG by programy nadnárodní spolupráce měly mít k dispozici 6.6 miliard €, tedy přibližně stejnou částku jako v současném programovém období.

RAILHUC PARTNERSHIP

General contact

Emilia-Romagna Region, D.G. Infrastructural Networks, Logistics and Mobility Systems

Viale Aldo Moro 30, 40127 Bologna, Italy

Email: railhuc@regione.emilia-romagna.it

Web: www.railhuc.eu

