



Studie proveditelnosti Nového železničního spojení Praha – Drážďany

Přepravní prognóza

Obsah

Seznam obrázků	3
Seznam tabulek	4
Seznam zkratk	5
Úvod	6
1 Analýza současného stavu	7
1.1 Charakteristika dané oblasti	7
1.1.1 Dotčená železniční a silniční infrastruktura	8
1.1.2 Demografický vývoj	9
1.2 Nabídka v osobní přepravě	9
1.2.1 Provozní koncept	9
1.3 Poptávka v osobní dopravě	12
1.3.1 Počty cestujících	12
1.3.2 Průměrné vytížení spojů	14
1.4 Analýza současného vývoje nákladní přepravy	15
1.4.1 Vývoj modálního trendu	15
1.4.2 Vývoj komoditní skladby	15
1.4.3 Průměrné denní počty vlaků	15
1.4.4 Dopravní výkon	15
1.4.5 Přepravní výkon	15
2 Analýza výhledového stavu v rámci konečné etapy	16
2.1 Nabídka v osobní přepravě	16
2.1.1 Provozní koncept	16
2.2 Poptávka v osobní dopravě	17
2.2.1 Počty cestujících	17
2.2.2 Průměrné vytížení spojů	19
2.3 Výhledový stav nákladní přepravy	20
2.3.1 Průměrné denní počty vlaků	20
2.3.2 Dopravní výkon	20
2.3.3 Přepravní poptávka	21
2.4 Vyhodnocení JASPERS	22
2.4.1 Možný scénář s kapacitním omezením	23
Závěr	24
Seznam příloh	25
Seznam zdrojů	26

Seznam obrázků

Obr. 1 RFC koridory	7
Obr. 2 Mapa souvisejících tratí	8
Obr. 3 Mapa silniční infrastruktury	9
Obr. 4 Schéma železničních linek ve Středočeském kraji	10
Obr. 5 Linkové vedení v Ústeckém kraji	10
Obr. 6 Linkové vedení dálkové osobní dopravy	11
Obr. 7 Mapa s přepravními proudy Praha - Děčín během současného stavu	13
Obr. 8 Mapa s přepravními proudy mezi Děčínem a Drážďany během současného stavu	14
Obr. 9 Mapa s počty cestujících v roce 2050	18
Obr. 10 Mapa s počty cestujících mezi Ústím n. L. a Drážďany	19

Seznam tabulek

Tab. 1 Seznam dotčených tratí.....	8
Tab. 2 Kapacity souprav.....	11
Tab. 3 Dopravní výkon osobní dopravy během současného stavu	12
Tab. 4 Počty cestujících během současného stavu	12
Tab. 5 Průměrné vytížení spojů v současném stavu	14
Tab. 6 Průměrné současné denní počty nákladních vlaků.....	15
Tab. 7 Dopravní výkon současného rozsahu nákladní dopravy.....	15
Tab. 8 Přepravní výkon současného rozsahu nákladní dopravy	15
Tab. 9 Kapacity souprav v rámci 3. etapy.....	16
Tab. 10 Dopravní výkony v rámci 1. a 2. etapy	17
Tab. 11 Dopravní výkon v rámci 3. etapy	17
Tab. 12 Počty cestujících v roce 2050	17
Tab. 13 Průměrné vytížení spojů v roce 2050	19
Tab. 14 Vývoj počtu nákladních vlaků s projektem	20
Tab. 15 Vývoj počtu nákladních vlaků bez projektu.....	20
Tab. 16 Vývoj dopravních výkonů u nákladní dopravy ve variantě s projektem.....	20
Tab. 17 Vývoj dopravních výkonů u nákladní dopravy ve variantě bez projektu.....	21
Tab. 18 Vývoj přepravených čistých tun u varianty s projektem	21
Tab. 19 Vývoj přepravených čistých tun u varianty bez projektu	21
Tab. 20 Nárůst čistých tun varianta s projektem x bez projektu	22
Tab. 21 Nárůst čistých tun varianta s projektem x současný stav	22
Tab. 22 Porovnání přepravních výkonů JASPERS	22
Tab. 23 Průměrné denní počty v omezené variantě JASPERS	23
Tab. 24 Dopravní výkon v omezené variantě JASPERS	23
Tab. 25 Přepravené čisté tuny v omezené variantě JASPERS.....	23
Tab. 26 Nárůst čistých tun oproti současnému stavu v omezené variantě JASPERS.....	23

Seznam zkratek

JŘ	jízdní řád
MDČR	Ministerstvo dopravy České republiky
ND	nákladní doprava
odb.	odbočka
SPR	Sprinter
vlkm	vlakový kilometr
ŽST	železniční stanice
ŽUP	železniční uzel Praha

Úvod

Přepravní prognóza se zabývá analýzou současného a výhledového stavu v oblasti, která je dotčena výstavbou Nového železničního spojení Praha – Drážďany (dále jen NŽS). Analýza současného stavu je zaměřena na charakteristiku dotčené oblasti, aktuální nabídku a poptávku v osobní přepravě, vývoj nákladní přepravy a související plánované infrastrukturní projekty. Analýza výhledového stavu představuje předpokládaný vývoj poptávky a nabídky v osobní a nákladní přepravě. Prognóza v osobní přepravě vychází z dopravního modelu Ministerstva dopravy ČR (dále jen MDČR). Uvažovaný výhledový stav v nákladní přepravě vychází z aktualizace studie proveditelnosti trati Kolín – Děčín z roku 2020 a Správou železnic zpracovávaného modelu nákladní dopravy, který zohledňuje plánované infrastrukturní projekty v rámci celé sítě. V rámci citlivostní analýzy bylo provedeno posouzení nákladní dopravy na základě odborného odhadu iniciativy JASPERS.

Cílem je představit přepravní prognózu obsahující výhledovou poptávku a nabídku na úsecích Nového železničního spojení Praha – Drážďany s ohledem na existenci dalších infrastrukturních projektů.

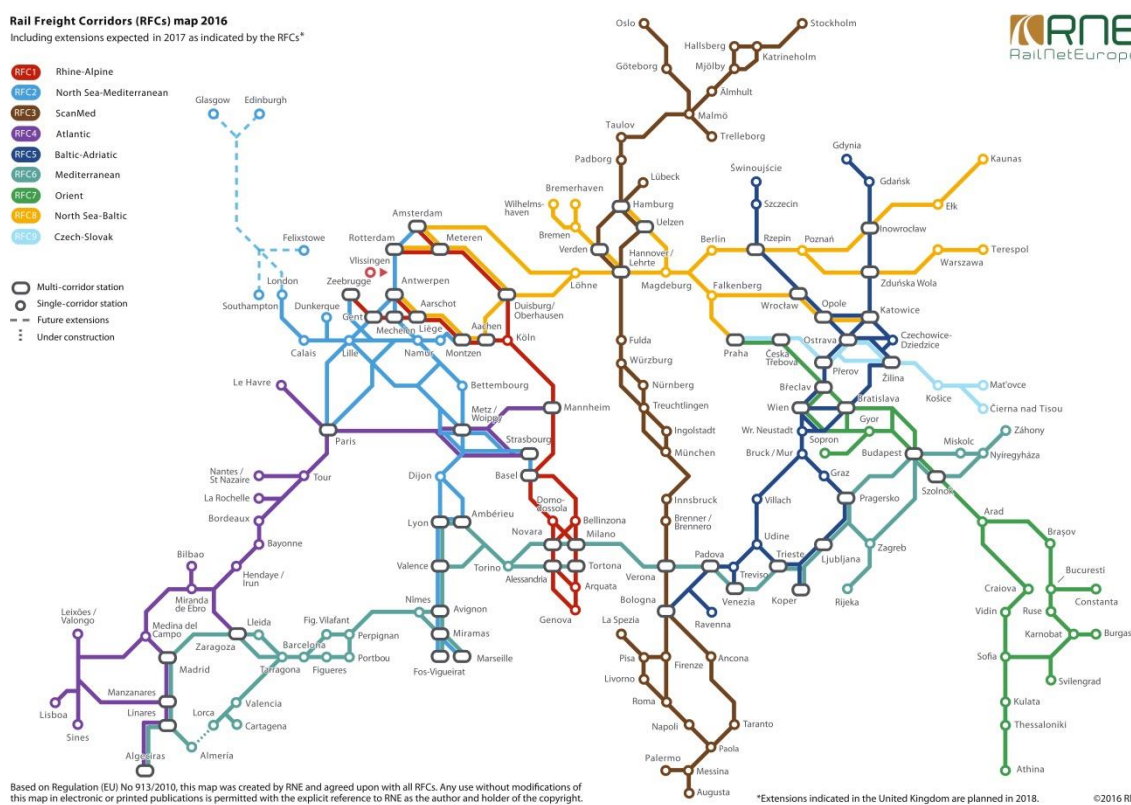
1 Analýza současného stavu

Kapitola představuje údaje, které jsou základem pro porozumění následného výhledového stavu a pro vyhodnocení vlivu výstavby uvažovaného projektu. Jedná se o charakteristiku dané oblasti, demografický vývoj, nabídku a poptávku v osobní přepravě, současný vývoj nákladní přepravy a zohlednění souvisejících plánovaných infrastrukturních projektů.

Z důvodu již částečně vypracované náplně analýzy současného stavu jsou ve zprávě uváděny odkazy na strany v souvisejících studiích. Konkrétně se jedná o 1. etapu přepravní prognózy studie proveditelnosti Praha – Drážďany zpracovávanou společností CEDOP (1) a Přepravní prognózu aktualizace studie proveditelnosti Kolín – Děčín (2).

1.1 Charakteristika dané oblasti

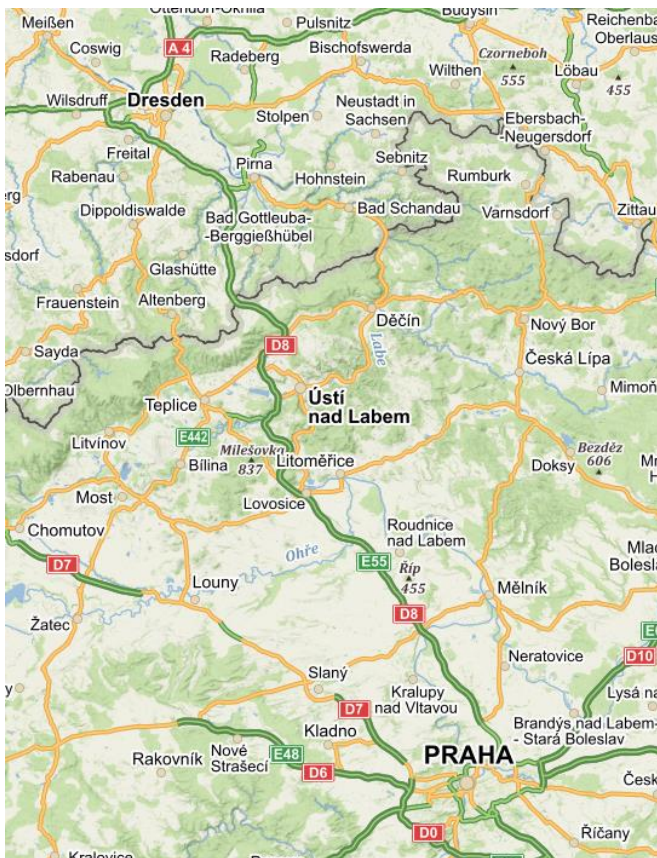
Nové železniční spojení Praha – Drážďany je projektem mezinárodního významu. I když se jedná o propojení Prahy s Drážďany, projekt ztrátlivní dopravu v rámci celé Evropy. Z hlediska osobní přepravy dojde ke spojení střední a západní Evropy, z pohledu nákladní dopravy je projekt významnou součástí RFC 7, takzvaného Orient/East-Med koridoru spojujícího německé přístavy s Balkánským poloostrovem. Opomenout ani nelze přínos ve vnitrostátní přepravě. Mapu s RFC koridory obsahuje obrázek 1.



Zdroj: (3)

Obr. 1 RFC koridory

Z hlediska silniční dopravy je na spojení Praha – Drážďany nejčastěji využívána dálnice D8, díky které dosahuje individuální automobilová doprava (dále jen IAD), autobusová doprava a nákladní silniční doprava atraktivních přepravních dob. Aby se železniční doprava stala atraktivní, musí konkurovat přepravním dobám v silniční dopravě. Mapa se silniční infrastrukturou je uvedena na obrázku 3.



Obr. 3 Mapa silniční infrastruktury

1.1.2 Demografický vývoj

Podkapitola se zabývá demografickým vývojem v analyzované oblasti. Přesněji se jedná o počty obyvatel významných měst včetně jejich vývoje a socio-ekonomické ukazatele. Předpokládaný vývoj počtu obyvatel jak na českém, tak německém území, je uveden ve zdroji (1) na stranách 13 až 15 v podkapitole Populace. Socio-ekonomické ukazatele vztahující se k České republice obsahuje zdroj (2) na stranách 13 až 16 v podkapitole Socio-ekonomické ukazatele.

1.2 Nabídka v osobní dopravě

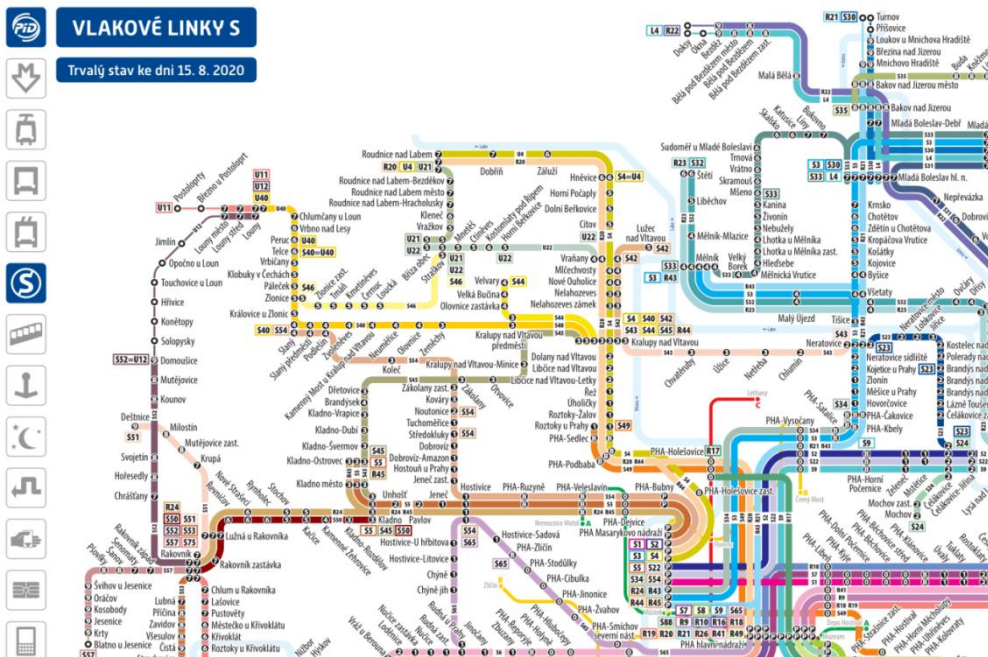
V podkapitole je představeno linkové vedení, počty spojů, kapacity souprav na daných linkách a dopravní výkony.

1.2.1 Provozní koncept

Nabídka v osobní dopravě je tvořena provozním konceptem. Provozní koncept je založen na požadavcích objednavatelů osobní nákladní dopravy – MDČR a osobní příměstské a regionální dopravy – jednotlivých krajů. Provozní koncept je podrobně popsán ve zprávě zaměřené na dopravní technologii v rámci projektu RS4.

Linkové vedení

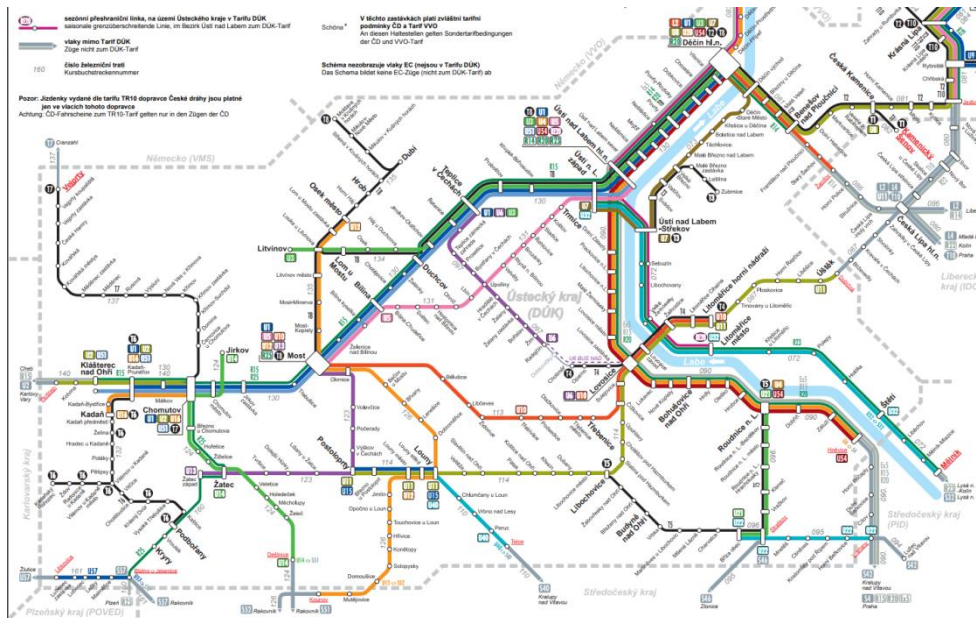
Na linkové vedení, které souvisí s NŽS Praha – Drážďany, klade požadavky Středočeský a Ústecký kraj, Svobodný stát Sasko, MDČR a německé spolkové ministerstvo. Na obrázku 4 je uvedeno schéma železničních linek ve Středočeském kraji.



Zdroj: (4)

Obr. 4 Schéma železničních linek ve Středočeském kraji

Na obrázku 5 je uvedeno linkové vedení v Ústeckém kraji.



Zdroj: (5)

Obr. 5 Linkové vedení v Ústeckém kraji

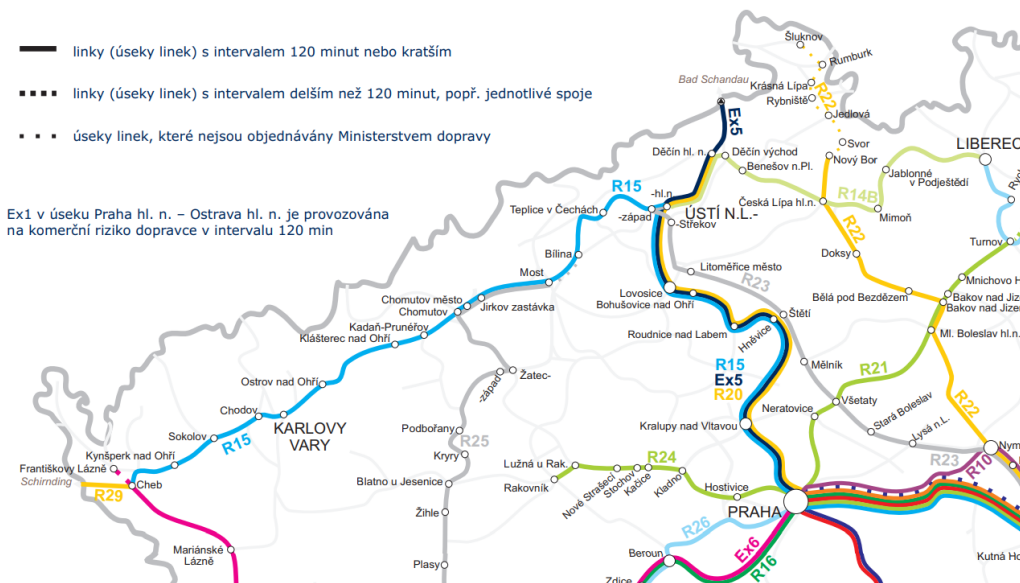
Na snímku 6 je uvedeno linkové vedení dálkové osobní dopravy objednávané ze strany MDČR.

Linkové vedení vlaků dálkové osobní dopravy v objednavce Ministerstva dopravy

vyznačeny pouze vybrané stanice a zastávky; v těchto stanicích a zastávkách zastavují aspoň některé z uvedených linek

- linky (úseky linek) s intervalem 120 minut nebo kratším
- linky (úseky linek) s intervalem delším než 120 minut, popř. jednotlivé spoje
- úseky linek, které nejsou objednávány Ministerstvem dopravy

Ex1 v úseku Praha hl. n. – Ostrava hl. n. je provozována na komerční riziko dopravce v intervalu 120 min



Obr. 6 Linkové vedení dálkové osobní dopravy

Počty spojů

Podrobnější přehled linkového vedení v jednotlivých úsecích je uvedeno v příloze A.

Kapacity spojů

Jedním ze vstupů pro posouzení průměrného vytížení spojů v přepravní poptávce je určení kapacity souprav. Kapacity jsou uvedeny v tabulce 2.

Tab. 2 Kapacity souprav

Současný stav 2020				
Úsek	Linka	Souprava	Počet míst	Průměrná kapacita
Praha – Roudnice n. L.	EC Praha - st. hr. - Drážďany	6x vozy 2. třídy + 1x vůz 1. třídy	454	327
	R Praha - Ústí n. L. - Děčín	5x vozy 2. třídy + 1x vůz 1. třídy	326	
	R Praha - Ústí n. L. - Most - (Cheb)	3x vozy 2. třídy + 1x vůz 1. a 2. třídy	245	
	Os Praha – Ústí n. L.	City Elefant řada 471	310	
Roudnice n. L. – Ústí n. L.	EC Praha - st. hr. - Drážďany	6x vozy 2. třídy + 1x vůz 1. třídy	454	322
	R Praha - Ústí n. L. - Děčín	5x vozy 2. třídy + 1x vůz 1. třídy	326	
	R Praha - Ústí n. L. - Most - (Cheb)	3x vozy 2. třídy + 1x vůz 1. a 2. třídy	245	
	Os Praha – Ústí n. L.	City Elefant řada 471	310	
	Os Lovosice - Děčín	3x vozy 2. třídy	280	
Ústí n. L. - Drážďany	EC Praha - st. hr. - Drážďany	6x vozy 2. třídy + 1x vůz 1. třídy	454	288
	Os Děčín – Bad Schandau	Desiro	123	

Dopravní výkon

V tabulce je uveden dopravní výkon linek provozovaných po NŽS. Jedná se o linky, u kterých se dopravní výkon v rámci zprovoznění jednotlivých etap projektu mění.

Tab. 3 Dopravní výkon osobní dopravy během současného stavu

Současný stav 2020		
Linka	Vlkm za rok	Vlhd za rok
EC Praha - st. hr. - Drážďany	1 118 208	13 298
R Praha - Ústí n. L. - Děčín	1 197 378	16 398
R Praha - Ústí n. L. - Most - (Cheb)	885 248	12 133
Celkem	3 200 834	41 830

1.3 Poptávka v osobní dopravě

Současná přepravní poptávka je předmětem dopravního modelu. Analyzovány jsou 3 hlavní přepravní módy – individuální automobilová, železniční a autobusová doprava. Intenzita přepravních proudů se liší nejen na základě atraktivity jednotlivých módů, ale také na základě rozdílných charakteristik dílčích částí celé zkoumané oblasti. Příkladem může být rozdílná přepravní poptávka na relaci Drážďany – Ústí nad Labem a Ústí nad Labem – Praha. Největší přepravní poptávka je dle modelu vykazována v blízkosti Prahy. Konkrétní úseky v železniční dopravě jsou uvedeny v tabulce.

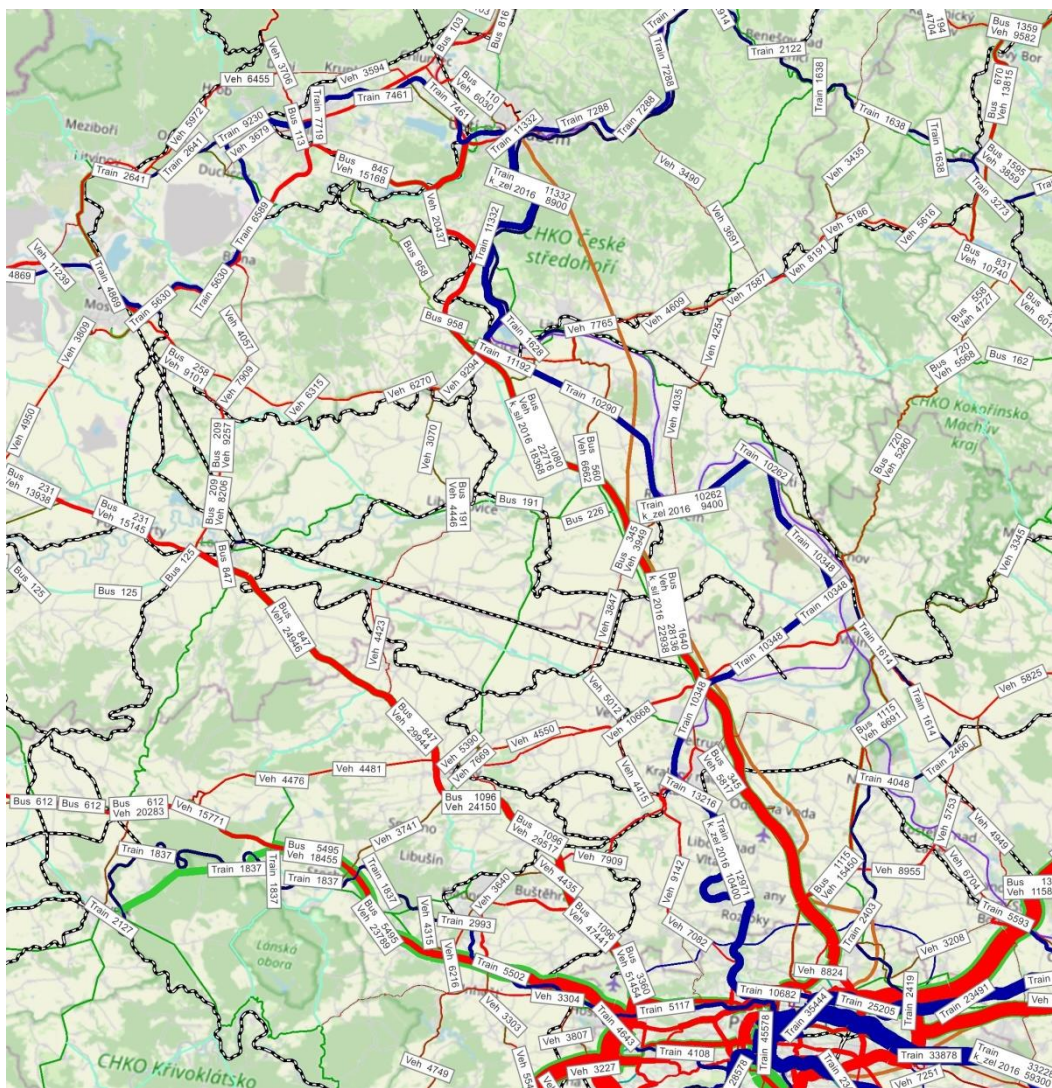
1.3.1 Počty cestujících

Stanovené počty cestujících vycházejí z dopravního modelu MDČR. Porovnání výsledků jednotlivých módů je uvedeno v tabulce 4.

Tab. 4 Počty cestujících během současného stavu

Relace	Přepravní poptávka 2020 (počet cestujících za den)		
	Železniční doprava	Autobusová doprava	IAD
Praha – Roudnice n. L.	10262	1640	28136
Roudnice n. L. – Ústí n. L.	10290	958	20437
Ústí n. L. – Drážďany	4694	940	7186

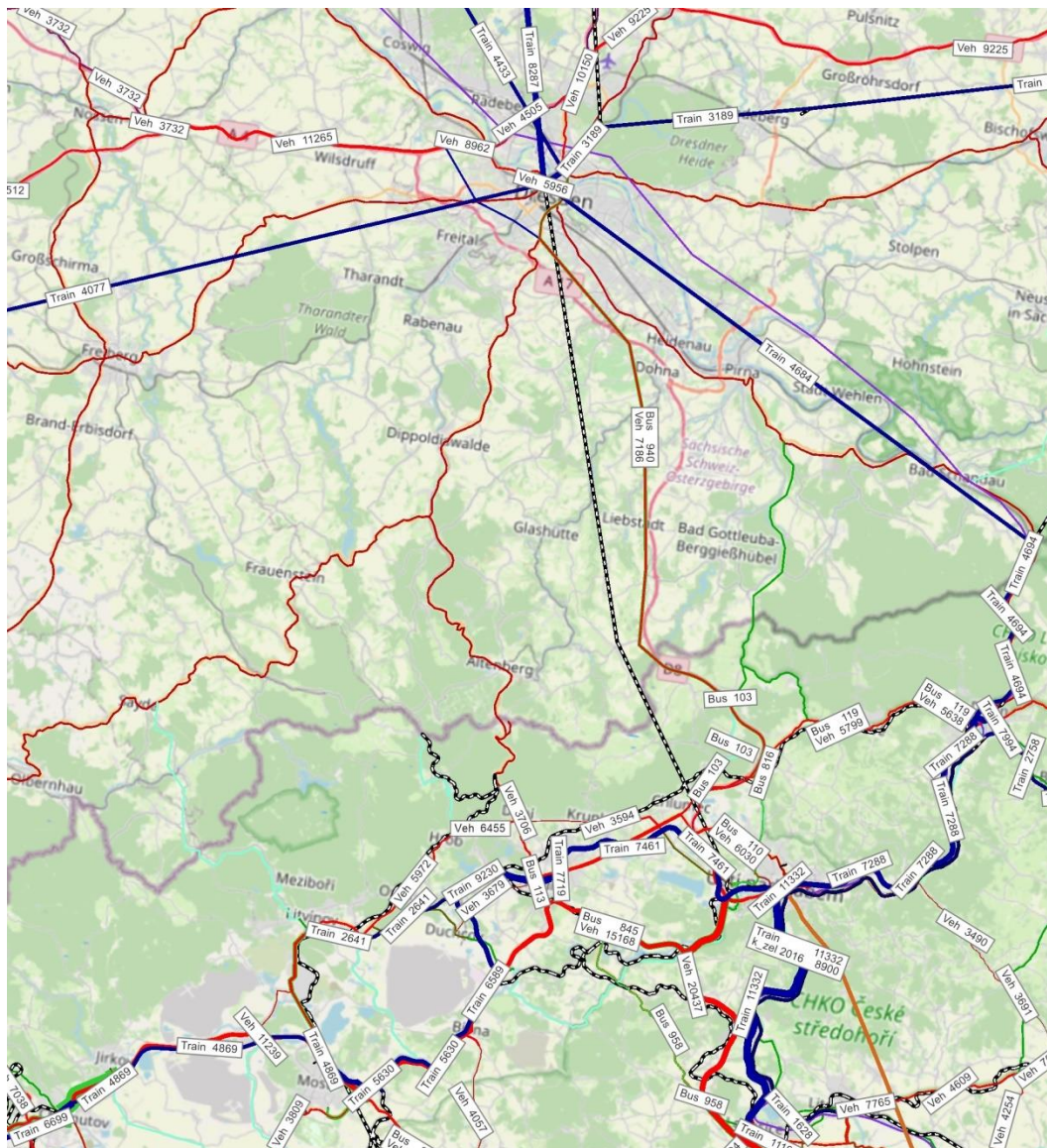
Následně je na obrázku 7 představena i mapa s ohodnocenými přepravními proudy, konkrétně se jedná o relaci Praha – Děčín.



Zdroj: (6)

Obr. 7 Mapa s přepravními proudy Praha - Děčín během současného stavu

Dále jsou na obrázku 8 představeny i přepravní proudy u přeshraničního úseku Děčín – Drážďany.



Zdroj: (6)

Obr. 8 Mapa s přepravními proudy mezi Děčínem a Drážďany během současného stavu

1.3.2 Průměrné vytížení spojů

Z představeného počtu cestujících v jednotlivých úsecích a na základě vypočtené průměrné kapacity lze stanovit průměrné vytížení spojů. Viz tabulka 5.

Tab. 5 Průměrné vytížení spojů v současném stavu

Relace	Průměrné vytížení železničních spojů v % v roce 2020
Praha – Roudnice n. L.	30
Roudnice n. L. – Ústí n. L.	28
Ústí n. L. - Drážďany	50

1.4 Analýza současného vývoje nákladní přepravy

Tato analýza představuje aktuální rozsah nákladní dopravy v České republice a na relaci Česká republika – západní Evropa. Z časových důvodů je využita analýza uvedená ve zdroji (2). Ve zdroji (2) uvedené údaje spojené se současným rozsahem nákladní dopravy jsou rovněž platné pro projekt NŽS Praha – Drážďany.

1.4.1 Vývoj modálního trendu

Vývoj modálního trendu je zanalyzován ve zdroji (2) na straně 27.

1.4.2 Vývoj komoditní skladby

Vývoj komoditní skladby je zanalyzován ve zdroji (2) na straně 33 až 42.

1.4.3 Průměrné denní počty vlaků

Stanovení průměrných denních počtů vychází z interních analýz současné nákladní železniční dopravy. V souvislosti s přípravou NŽS Praha – Drážďany jsou v tabulce 6 uvedeny i konkrétní úseky s provozem nákladní dopravy. Jedná se o úseky, kde bude v důsledku výstavby NŽS nákladní doprava ovlivněna.

Tab. 6 Průměrné současné denní počty nákladních vlaků

Průměrné denní počty nákladních vlaků v roce 2020	
Lovosice - Ústí n. L.	64
Litoměřice - Ústí n. L. mimo Středohorský tunel	70
Ústí n. L. - Děčín - Drážďany	74

1.4.4 Dopravní výkon

Na základě stanoveného průměrného počtu nákladních vlaků byl vypočten jejich dopravní výkon. Viz tabulka

Tab. 7 Dopravní výkon současného rozsahu nákladní dopravy

Celkové dopravní výkony nákladních vlaků v roce 2020	
Celkem vlkm	2 143 232
Celkem vlhod	34 022

1.4.5 Přepravní výkon

Z hlediska přepravního výkonu vstupuje do výpočtu průměrná hodnota přepravovaných čistých tun. Součet přepravených čistých tun za všechny uvažované úseky je uveden v tabulce 8. Podrobnější porovnání jednotlivých úseků a horizontů je představeno v kapitole Analýza výhledového stavu v rámci konečné etapy.

Tab. 8 Přepravní výkon současného rozsahu nákladní dopravy

Celkové přepravní výkony nákladních vlaků v roce 2020	
Průměrná hmotnost přepravovaného zboží na vlak v čistých tunách	550
Celkem přepravených čistých tun za rok	41 640 600

2 Analýza výhledového stavu v rámci konečné etapy

Analýza se zabývá předpokládaným rozvojem dopravních módů. Z hlediska osobní dopravy jsou porovnávány výsledky IAD, autobusové a železniční dopravy. Ohledně vývoje poptávky jsou k dispozici pouze údaje vztahující se k roku 2050. Z tohoto důvodu nelze podrobně zkoumat vliv uvažované etapizace projektu na přepravní poptávku.

2.1 Nabídka v osobní přepravě

Podkapitulu tvoří představení provozního konceptu.

2.1.1 Provozní koncept

Linkové vedení

Uvažované linkové vedení v rámci 3. etapy (scénář D) obsahuje příloha B.

Počty spojů

Předpokládané počty spojů v rámci 3. etapy, které jsou založeny na požadavcích objednavatelů, jsou uvedeny v příloze C.

Kapacity spojů

V tabulce jsou uvedeny plánované soupravy na jednotlivých linkách.

Tab. 9 Kapacity souprav v rámci 3. etapy

3. etapa 2046+				
Úsek	Linka	Souprava	Počet míst	Průměrná kapacita
Praha – Roudnice n. L. NŽS	EC Praha - Drážďany	Typově Siemens Velaro	2x460	760
	SPR Praha - Drážďany	Typově Siemens Velaro	2x460	
	IC Praha - Ústí n. L. - Most - (Cheb)	Typově Siemens Velaro	2x460	
	R Praha - Litoměřice - Lovosice - Ústí n. L. - Děčín	Typově Railjet	442	
Praha – Roudnice n. L. 090	Os Praha – Ústí n. L.	Typově City Elefant řada 471	310	294
	Sp Praha - Lovosice	Typově RegioPanter řada 440	241	
Roudnice n. L. – Ústí n. L. NŽS	EC Praha - Drážďany	Typově Siemens Velaro	2x460	760
	SPR Praha - Drážďany	Typově Siemens Velaro	2x460	
	IC Praha - Ústí n. L. - Most - (Cheb)	Typově Siemens Velaro	2x460	
	R Praha - Litoměřice - Lovosice - Ústí n. L. - Děčín	Typově Railjet	442	
Ústí n. L. - Drážďany NŽS	EC Praha - Drážďany	Typově Siemens Velaro	2x460	920
	SPR Praha - Drážďany	Typově Siemens Velaro	2x460	

Dopravní výkon

Rozsah dopravního výkonu pro jednotlivé etapy je uveden v tabulkách 10 a 11. Z hlediska průměrného dopravního výkonu na spoj dochází ke snižování hodnot, jelikož NŽS Praha – Drážďany zkracuje vzdálenosti na daných relacích. Z důvodu větší nabídky ale celkový dopravní výkon roste.

Tab. 10 Dopravní výkony v rámci 1. a 2. etapy

1. etapa 2030 - 2038		
Linka	Vlkm za rok	Vlhd za rok
EC Praha - Drážďany	978 432	10 095
R Praha - Lovosice - Ústí n. L. - Děčín	912 340	9 123
R Praha - Litoměřice - Ústí n. L. - Děčín	953 810	11 473
IC Praha - Ústí n. L. - Most - (Cheb)	774 592	9 901
Celkem	3 619 174	40 593

2. etapa 2039 - 2045		
Linka	Vlkm za rok	Vlhd za rok
EC Praha - Drážďany	1 817 088	12 230
R Teplice - Drážďany	331 968	2 912
IC Praha - Ústí n. L. - Most - (Cheb)	1 549 184	17 084
R Praha - Lovosice - Ústí n. L. - Děčín	912 340	9 123
R Praha - Litoměřice - Ústí n. L. - Děčín	953 810	11 473
Celkem	5 564 390	52 823

Tab. 11 Dopravní výkon v rámci 3. etapy

3. etapa 2046+		
Linka	Vlkm za rok	Vlhd za rok
EC Praha - Drážďany	1 619 072	9 901
SPR Praha - Drážďany	809 536	4 950
IC Praha - Ústí n. L. - Most - (Cheb)	1 432 704	15 337
R Praha - Litoměřice - Lovosice - Ústí n. L. - Děčín	1 957 384	22 947
Celkem	5 818 696	53 134

2.2 Poptávka v osobní dopravě

Oproti současnému stavu převládá poptávka po železniční dopravě a to z důvodu atraktivních cestovních dob. Naopak mizivé hodnoty představuje autobusová doprava.

2.2.1 Počty cestujících

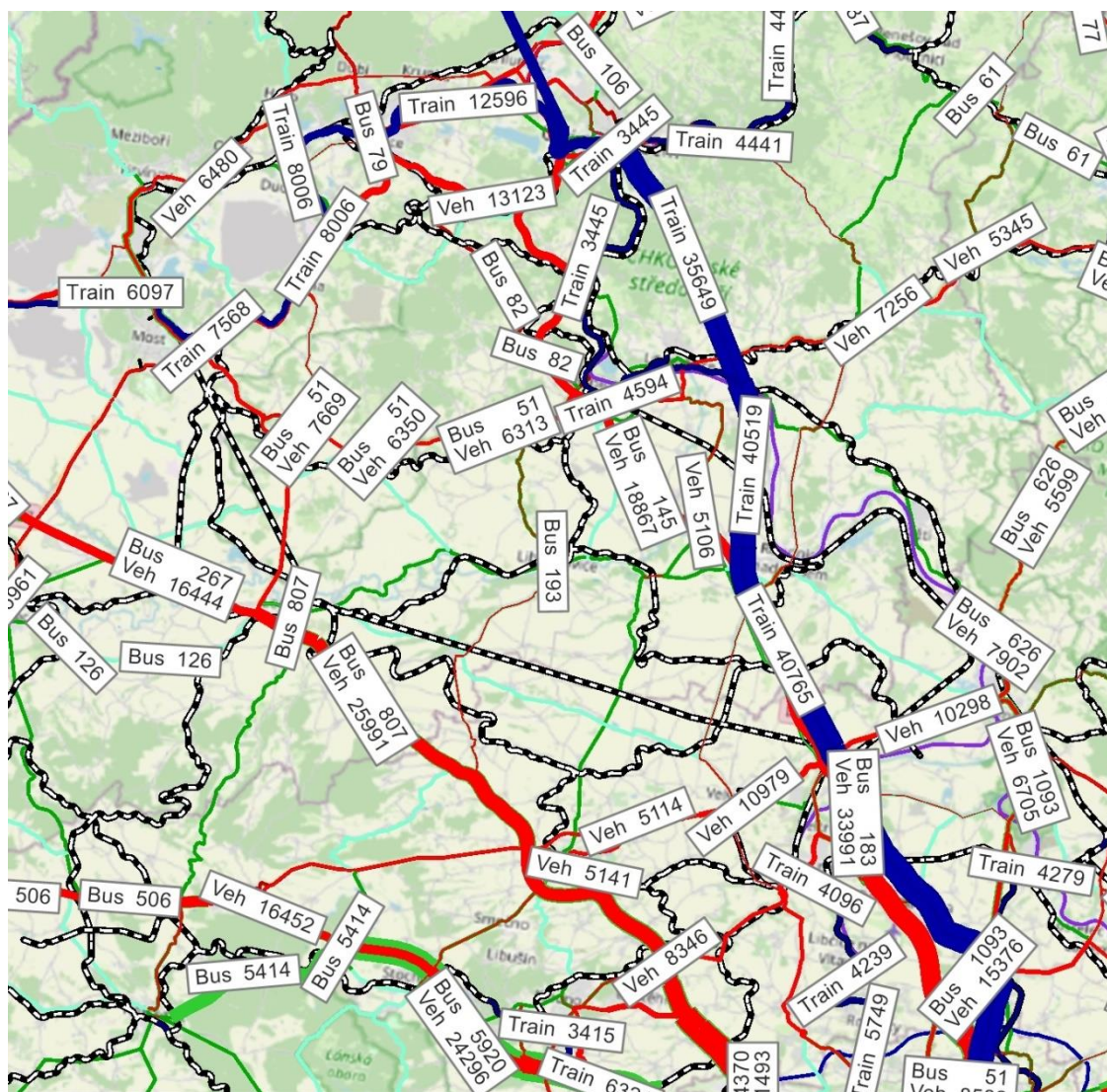
V tabulce 12 je uvedeno porovnání poptávky u jednotlivých dopravních módů.

Tab. 12 Počty cestujících v roce 2050

Přepravní poptávka 2050			
Relace	Dálková železniční doprava	Autobusy	IAD

Praha – Roudnice n. L.	40765	183	33991
Roudnice n. L. – Ústí n. L.	35649	145	18867
Ústí n. L. - Drážďany	15010	87	6689

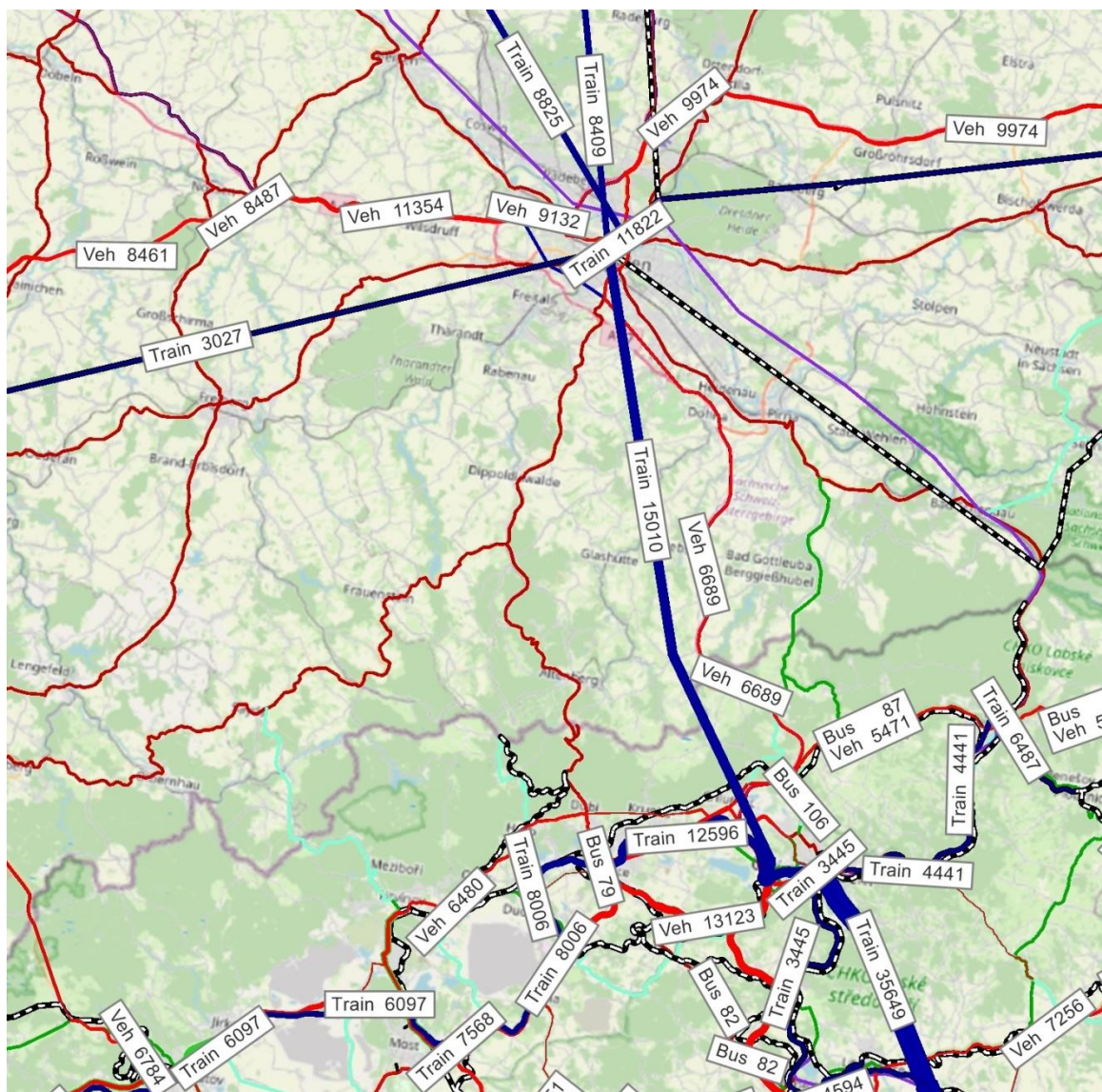
Hodnoty jsou také uvedeny na obrázku 9 s přepravními proudy mezi Prahou a Ústím n. L.



Zdroj: (6)

Obr. 9 Mapa s počty cestujících v roce 2050

Obdobně jsou na obrázku uvedeny hodnoty i v relaci Ústí nad Labem – Drážďany.



Zdroj: (6)

Obr. 10 Mapa s počty cestujících mezi Ústím n. L. a Drážďany

2.2.2 Průměrné vytížení spojů

Z výše uvedených podkladů vyplývá průměrné vytížení spojů, které vykazuje vyšší hodnoty než v případě současného stavu. I při nasazení zdvojených souprav bude docházet až k 50% vytížení spojů, což může v některých případech znamenat plné obsazení a také dobrou efektivitu provozního konceptu. Výsledky obsahuje tabulka.

Tab. 13 Průměrné vytížení spojů v roce 2050

Relace	Průměrné vytížení železničních spojů v %
Praha – Roudnice n. L. NŽS	45
Roudnice n. L. – Ústí n. L. NŽS	39
Ústí n. L. – Drážďany NŽS	34

2.3 Výhledový stav nákladní přepravy

Výhledový počet vlaků nákladní dopravy je založen jak na přepravní poptávce, tak na kapacitních možnostech celé železniční sítě.

2.3.1 Průměrné denní počty vlaků

Tabulka 14 představuje plánované počty v jednotlivých horizontech. Předpokládá se, že těchto hodnot bude dosaženo pouze v případě realizace všech plánovaných infrastrukturních projektů, které zajistí zvýšení propustnosti celé sítě. V roce 2035 jsou dosaženy stejné výsledky jak ve variantě s projektem, tak i ve variantě bez projektu. Je to z toho důvodu, že první část NŽS umožňující zvýšení propustnosti je zprovoznění Krušnohorského tunelu. V roce 2046 bude zprovozněn Středohorský tunel, jelikož ale okolní síť nebude umožňovat další navýšení počtu vlaků, dojde pouze k přesunutí části vlaků do tohoto tunelu z trati 072. Tím dojde k úspoře provozních nákladů a snížení hlukových emisí, k navýšení počtu spojů mezi Litoměřicemi a Ústím n. L. ale nikoliv.

Tab. 14 Vývoj počtu nákladních vlaků s projektem

Počet vlaků v úseku za den s projektem	Rok	2020	2035	2039	2046	2050	2055
	Lovosice - Ústí n. L.	64	86	87	93	95	99
Litoměřice - Ústí n. L. mimo Středohorský tunel	70	135	139	103	103	103	
Litoměřice - Ústí n. L. Středohorským tunelem	0	0	0	50	50	50	
Ústí n. L. - Děčín - Drážďany	74	141	7	11	13	16	
Ústí n. L. - Stradov - Drážďany	0	0	138	150	150	150	

Tabulka 15 představuje zmíněné nasycení sítě v roce 2035.

Tab. 15 Vývoj počtu nákladních vlaků bez projektu

Počet vlaků v úseku za den bez projektu	Rok	2020	2035 - 2055
	Lovosice - Ústí n. L.	64	86
Litoměřice - Ústí n. L. mimo Středohorský tunel	70	135	
Litoměřice - Ústí n. L. Středohorským tunelem	0	0	
Ústí n. L. - Děčín - Drážďany	74	141	
Ústí n. L. - Stradov - Drážďany	0	0	

2.3.2 Dopravní výkon

I když dochází ve variantě s projektem téměř ke konstantnímu nárůstu počtu nákladních vlaků, dopravní výkony se zvyšují pozvolněji. Důvodem je časová a vzdálenostní úspora. Viz tabulka 16.

Tab. 16 Vývoj dopravních výkonů u nákladní dopravy ve variantě s projektem

Rok	Varianta s projektem					
	2020	2035	2039	2046	2050	2055
Celkem vlkm	2 143 232	3 811 808	3 218 813	3 405 027	3 455 911	3 519 516
Celkem vlhod	34 022	60 739	53 299	55 444	56 218	57 184

Stagnace dopravního výkonu u varianty bez projektu je uvedena v tabulce 17.

Tab. 17 Vývoj dopravních výkonů u nákladní dopravy ve variantě bez projektu

Varianta bez projektu		
Rok	2020	2035 - 2055
Celkem vlkm	2 143 232	3 811 808
Celkem vlhod	34 022	60 739

2.3.3 Přepravní poptávka

V případě tohoto projektu se poptávka rovná nabídce nebo dokonce poptávka převyšuje nabídku. O tom svědčí i výsledky podpůrné analýzy iniciativy JASPERS, které jsou uvedeny v níže uvedené podkapitole.

V tabulkách 18 a 19 je představen vývoj přepravovaných čistých tun. Opět je vidět stagnace ve variantě bez projektu, kdy dochází k dřívějšímu nasycení infrastruktury.

Tab. 18 Vývoj přepravených čistých tun u varianty s projektem

Přepravené čisté tuny za rok (varianta s projektem)						
Rok	2020	2035	2039	2046	2050	2055
Lovosice - Ústí n. L.	12812800	17217200	17510827	18521003	19098246	19819800
Litoměřice - Ústí n. L. mimo Středohorský tunel	14014000	27027000	27894533	20620600	20620600	20620600
Litoměřice - Ústí n. L. Středohorským tunelem	0	0	0	10010000	10010000	10010000
Ústí n. L. - Děčín - Drážďany	14814800	28228200	1456121	2220468	2657238	3203200
Ústí n. L. - Stradov - Drážďany	0	0	27666305	30030000	30030000	30030000
Celkem	41641600	72472400	74527786	81402070	82416083,75	83683600,00

Tab. 19 Vývoj přepravených čistých tun u varianty bez projektu

Přepravené čisté tuny za rok (varianta bez projektu)		
Rok	2020	2035 - 2055
Lovosice - Ústí n. L.	12812800	17217200
Litoměřice - Ústí n. L. mimo Středohorský tunel	14014000	27027000
Litoměřice - Ústí n. L. Středohorským tunelem	0	0
Ústí n. L. - Děčín - Drážďany	14814800	28228200
Ústí n. L. - Stradov - Drážďany	0	0
	41641600	72472400

Za účelem zjištění efektivity projektu a potenciální převedené a indukované dopravy jsou uvedeny nárůsty v tabulkách 20 a 21.

Tab. 20 Nárůst čistých tun varianta s projektem x bez projektu

Nárůst čistých tun ve variantě s projektem oproti variantě bez projektu						
Rok	2020	2035	2039	2046	2050	2055
Lovosice - Ústí n. L.	0	0	347013	1540858	2223054	3075800
Litoměřice - Ústí n. L.	0	0	1025267	4258800	4258800	4258800
Ústí n. L. - Drážďany	0	0	1056813	4753590	5269772	5915000

Tab. 21 Nárůst čistých tun varianta s projektem x současný stav

Nárůst čistých tun ve variantě s projektem oproti současnému stavu						
Rok	2020	2035	2039	2046	2050	2055
Lovosice - Ústí n. L.	0	5205200	5552213	6746058	7428254	8281000
Litoměřice - Ústí n. L.	0	15379000	16404267	19637800	19637800	19637800
Ústí n. L. - Drážďany	0	15852200	16909013	20605790	21121972	21767200

2.4 Vyhodnocení JASPERS

Iniciativa JASPERS byla významně nápomocná při vyhodnocení přepravní prognózy v nákladní dopravě. Společnost vypracovala analýzu zaměřenou na předpokládaný přepravní výkon v čistých tunelech v relaci Ústí n. L. – Drážďany včetně zohlednění převedeného zboží ze silniční přepravy. Byly představeny výsledky zohledňující jak stav bez realizace dalších důležitých infrastrukturních projektů zvyšujících propustnost sítě, tak stav, kdy všechny plánované projekty jsou realizovány a dochází tak k dosažení plánovaného celosíťového navýšení propustnosti. Výsledky spojené s kompletní realizací uvažovaných stav jsou téměř totožné s těmi, které vycházejí z interních analýz Správy železnic a které jsou základem pro ekonomické hodnocení projektu a dopravní technologii. Doplněny jsou navíc výsledky představující pouze realizaci projektu NŽS Praha – Drážďany. Takový scénář ovšem znamená znatelně menší nárůst propustnosti sítě.

Tabulka 22 obsahuje předpokládané přepravené čisté tuny v případě realizace všech uvažovaných infrastrukturních projektů a v případě realizace pouze projektu NŽS Praha – Drážďany.

Tab. 22 Porovnání přepravních výkonů JASPERS

Celkové přepravní výkony nákladních vlaků v roce 2050 v čistých tunelech	
Ústí n. L. – Stradov – Drážďany bez realizace jiných projektů	18520000
Ústí n. L. – Děčín – Drážďany bez realizace jiných projektů	6200000
Ústí n. L. – Stradov – Drážďany s realizací jiných projektů	25860000
Ústí n. L. – Děčín – Drážďany s realizací jiných projektů	až 8000000

2.4.1 Možný scénář s kapacitním omezením

V tabulkách 23, 24, 25 a 26 jsou představeny výsledky v případě realizace pouze NŽS Praha – Drážďany.

Tab. 23 Průměrné denní počty v omezené variantě JASPERS

Průměrné denní počty						
Rok	2020	2035	2039	2046	2050	2055
Lovosice - Ústí n. L.	64	68	69	71	72	73
Litoměřice - Ústí n. L. mimo Středohorský tunel	70	93	99	60	66	74
Litoměřice - Ústí n. L. Středohorským tunelem	0	0	0	50	50	50
Ústí n. L. - Děčín - Drážďany	74	99	25	29	31	34
Ústí n. L. - Stradov - Drážďany	0	0	78	87	92	98

Tab. 24 Dopravní výkon v omezené variantě JASPERS

Dopravní výkon						
Rok	2020	2035	2039	2046	2050	2055
Celkem vlkm	2 143 232	2 713 438	2 445 158	2 552 992	2 687 412	2 855 437
Celkem vlhod	34 022	43 170	40 061	40 921	43 146	45 927

Tab. 25 Přepravené čisté tuny v omezené variantě JASPERS

Přepravené čisté tuny za rok						
Rok	2020	2035	2039	2046	2050	2055
Lovosice - Ústí n. L.	12812800	13613600	13827147	14200853	14414400	14681333
Litoměřice - Ústí n. L. mimo Středohorský tunel	14014000	18618600	19846493	11985307	13213200	14748067
Litoměřice - Ústí n. L. Středohorským tunelem	0	0	0	10010000	10010000	10010000
Ústí n. L. - Děčín - Drážďany	14814800	19719700	5005000	5769400	6206200	6752200
Ústí n. L. - Stradov - Drážďany	0	0	15695680	17428320	18418400	19656000
Celkem	41641600	51951900	54374320	59393880	62262200	65847600

Tab. 26 Nárůst čistých tun oproti současnému stavu v omezené variantě JASPERS

Nárůst čistých tun oproti současnému stavu						
Rok	2020	2035	2039	2046	2050	2055
Lovosice - Ústí n. L.	0	946400	1198773	1640427	1892800	2208267
Litoměřice - Ústí n. L.	0	5441800	6892947	9432453	10883600	12697533
Ústí n. L. - Drážďany	0	5796700	6956040	9907087	11593400	13701291

Závěr

Závěrečná zpráva přepravní prognózy představila analýzu současného a výhledového stavu jak u osobní, tak i nákladní dopravy. Na základě vlastního šetření a získaných podkladů souvisejících s projektem NŽS Praha – Drážďany byla vypracována analýza současného stavu, která poukázala na aktuální vývoj přepravní nabídky a poptávky. Z výsledků analýzy současného stavu je zřejmé, že převládajícím módem je silniční doprava.

Na základě poskytnuté prognózy v osobní přepravě a požadavků na provozní koncept ze strany MDČR byl zanalyzován výhledový stav přepravní nabídky a poptávky. V důsledku zatráktivnění dochází takřka ke ztrojnásobení přepravní poptávky v jednotlivých úsecích v rámci NŽS Praha – Drážďany. Vstupem pro posouzení výhledového stavu v nákladní přepravě byly prognózy společnosti SUDOP a iniciativy JASPERS. Prognóza společnosti SUDOP byla zaměřena na trať 072 Kolín – Děčín. Její výsledky nedosahují takových hodnot, jako ty, které vycházejí z interních analýz Správy železnic. Je ale důležité dodat, že výstupy této prognózy neuvažují výstavbu Krušnohorského tunelu. V případě realizace této přeshraniční stavby, ale i prognóza SUDOP předpokládá navýšení počtu nákladních vlaků. Prognóza JASPERS byla rozdělena na dva hlavní scénáře – realizace všech uvažovaných infrastrukturních projektů přinášející vyšší propustnost a realizace pouze některých vybraných staveb. Mezi nejvýznamnější připravované stavby zvyšující počet tras mezi Českou republikou a západní Evropou patří modernizace úseku Velký Osek – Choceň, modernizace trati Kolín – Děčín, výstavba úseku NŽS Ústí nad Labem – Heidenau a zkapacitnění uzlu Drážďany. V případě dokončení všech těchto významných staveb vykazuje prognóza JASPERS a interní analýzy Správy železnic téměř totožné výsledky. Výhledové počty nákladních vlaků vycházející z interní analýzy Správy železnic vstupují do ekonomického hodnocení projektu NŽS Praha – Drážďany. Jediná odlišnost prognózy JASPERS je stanovení rozsahu počtu těžkých nákladních vlaků, které zůstanou v relaci Ústí n. l. – Drážďany na stávající trati přes Bad Schandau. Podíl těchto vlaků může být až 25 % z předpokládaného celkového počtu v dané relaci. Interní analýza Správy železnic počítá se zhruba 10 % těchto těžkých nákladních vlaků.

Seznam příloh

Příloha A	součástí zásilky
Příloha B	součástí zásilky
Příloha C	součástí zásilky

Seznam zdrojů

- 1) CEDOP. *Studie proveditelnosti nového železničního spojení Praha - Drážďany: Přepravní prognóza*. Praha, 2019.
- 2) SUDOP PRAHA. *Aktualizace studie proveditelnosti optimalizace trati Kolín - Všetaty - Děčín: Přepravní prognóza*. Praha, 2020.
- 3) *RailNet Europe* [online]. Vídeň: RailNet Europe, 2018 [cit. 2020-12-10]. Dostupné z: <https://rne.eu/downloads/>
- 4) *Mapy veřejné dopravy ve Středočeském kraji* [online]. Praha: Pražská integrovaná doprava, 2020 [cit. 2020-12-10]. Dostupné z: <https://pid.cz/ke-stazeni/?type=mapy>
- 5) *Mapy veřejné dopravy v Ústeckém kraji* [online]. Ústí nad Labem: Ústecký kraj, 2020 [cit. 2020-12-10]. Dostupné z: <https://www.kr-ustecky.cz/mapy-a-schemata/ds-98431/p1=206493>
- 6) MDČR

Správa železnic, státní organizace
Název organizační jednotky
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1

© 2020

Datum tisku
2020-12-100

spravazeleznic.cz