



Správa železniční dopravní cesty



Přestupní terminál vlak-bus Milevsko

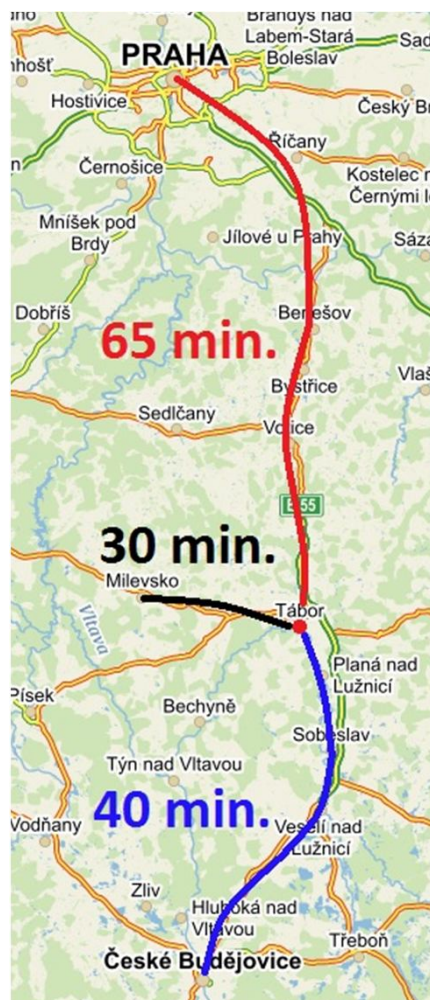
Ing. Jan Křemen
SŽDC, Odbor strategie

jednání RM, Milevsko, 2. 3. 2016

Železniční trať Tábor – Ražice

- zahájení provozu 1889
- dlouhodobě bez větší investice
- záměr SŽDC na postupné revitalizaci tratě
 - modernizace zabezpečovacího zařízení
 - rekonstrukce železničních stanic
 - částečná rekonstrukce mezistaničních úseků spojená se zvýšením rychlosti a zkrácením jízdních dob; v loňském roce realizovány úseky Tábor – Balkova Lhota a Záhoří – Písek město (připraveny pro rychlost 80 – 100 km/h místo stávajících 60 – 70 km/h)
- ŽST Milevsko – výrazný zlom frekvence, velký obrat cestujících, potřeba kvalitního spojení do centra města = **potenciál pro vznik přestupního terminálu**

Vazba na IV. železniční koridor



- dokončení rozhodujících staveb IV. železničního koridoru do roku 2020
- nově dosažitelné jízdní doby se výrazně promítnou i do cestovních dob do/z Milevska
 - Tábor – Praha cca 65 minut
 - Tábor – České Budějovice cca 40 minut
- **cestovní doba Praha – Tábor v roce 2016 (90 minut) = cestovní doba Praha – Milevsko 2020 (95 minut)**

Přestupní terminály IDS

- důležitá součást efektivního systému veřejné dopravy
- zajištění a garance přestupních vazeb vlak-bus, bus-bus, návaznost na parkoviště P + R, K + R = **zvýšení atraktivity veřejné dopravy**
- integrace informačních systémů, jednotný přehled o odjezdech autobusových i vlakových spojů, jednotné odbavení
- důležitá úzká spolupráce SŽDC, obcí, krajů a objednavatelů dopravy
- příklady v ČR – Břeclav, Opava východ, Třebíč, Nový Bydžov, Uherský Brod, Svoboda nad Úpou



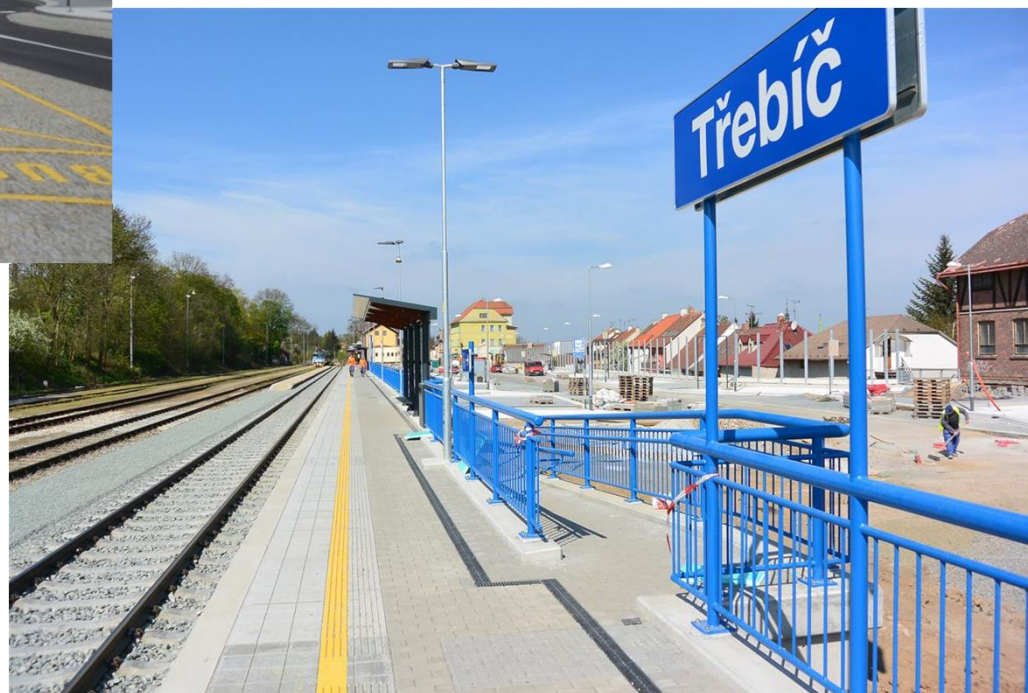
Přestupní terminály – příklady v ČR



Přestupní terminály – příklady v ČR



Přestupní terminály – příklady v ČR



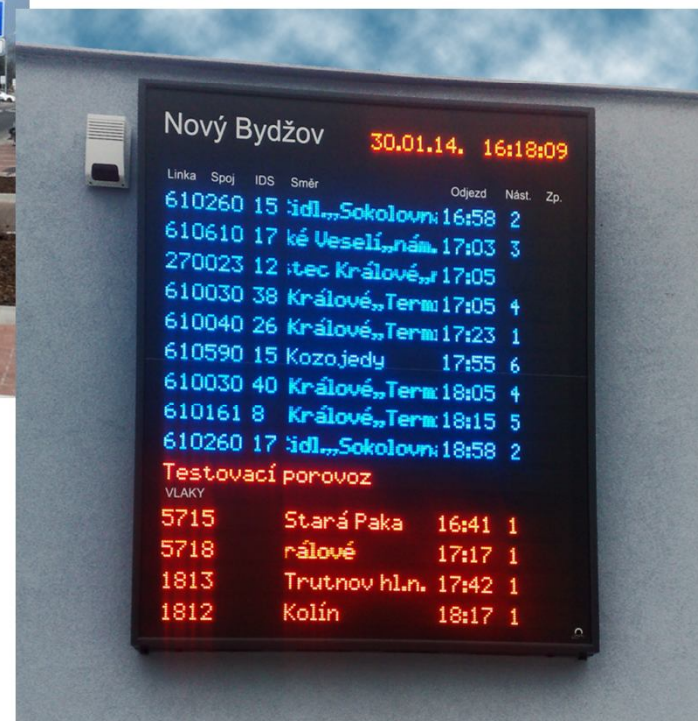
Třebíč

Přestupní terminál vlak-bus Milevsko

Přestupní terminály – příklady v ČR

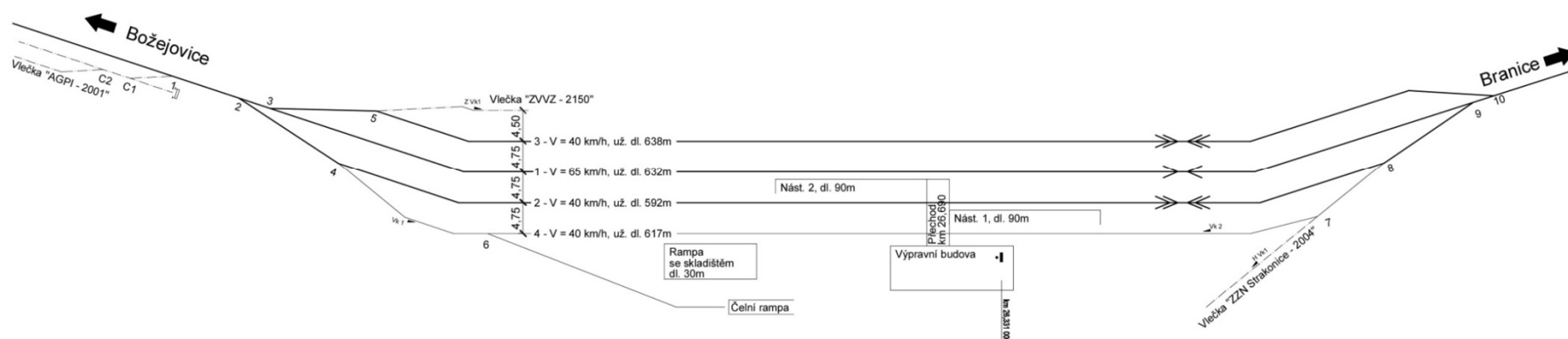


Nový Bydžov



ŽST Milevsko – současnost

- výpravní budova se stálou službou výpravčího
- 3 dopravní, 2 manipulační koleje a 3 vlečky (2 v provozu)
- 2 nástupiště s úrovnňovým přístupem
- omezené možnosti přístupu pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace



ŽST Milevsko – současnost

pohled směr Branice

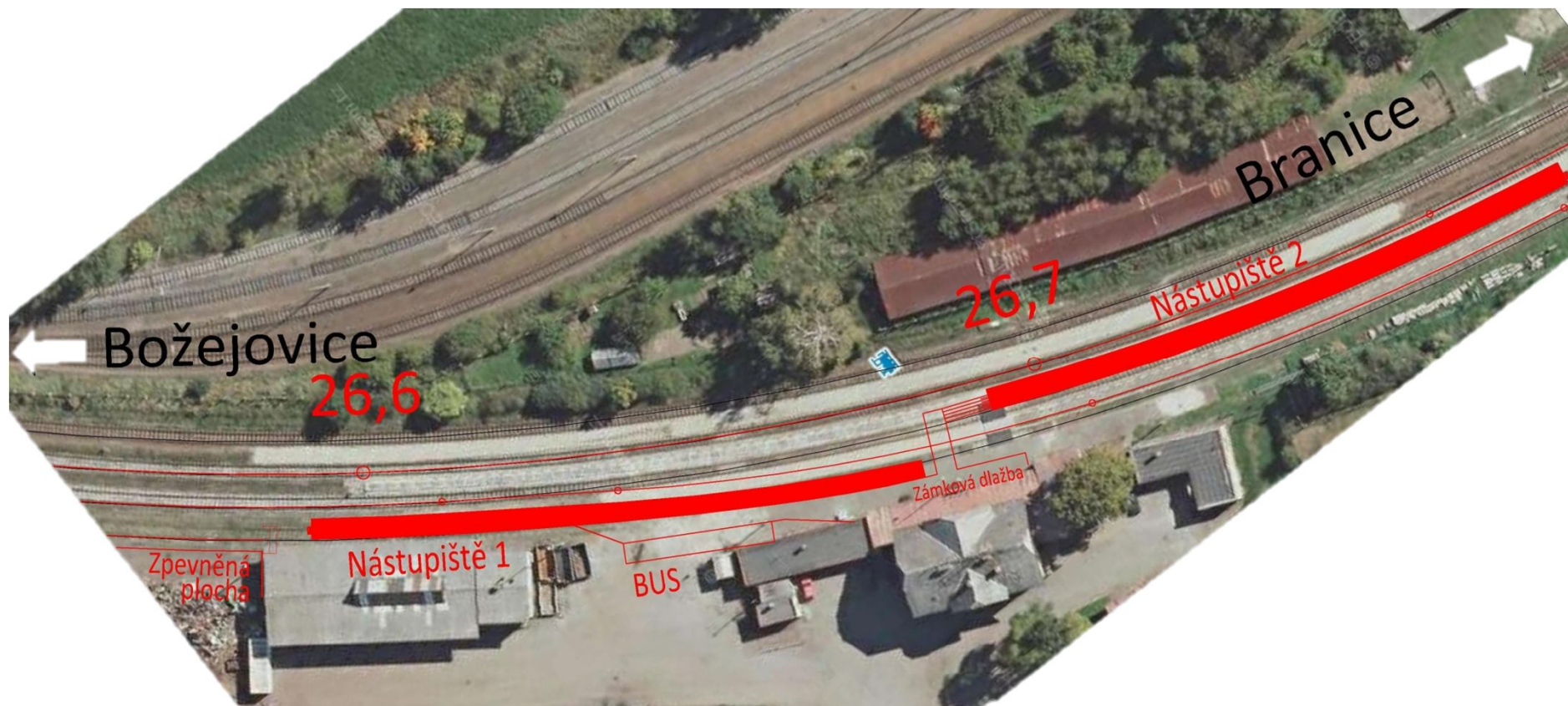


ŽST Milevsko – návrh rekonstrukce

- řešen v rámci DP na VUT Brno (2015)
- zachování stávajícího počtu kolejí a zvýšení rychlosti
- vybudování 2 bezbariérových nástupišť délky 90 m
- zajištění bezbariérového přístupu na nástupiště (osoby se sníženou schopností pohybu a orientace)
- možnost vybudování terminálu IDS při současném respektování potřeb SŽDC

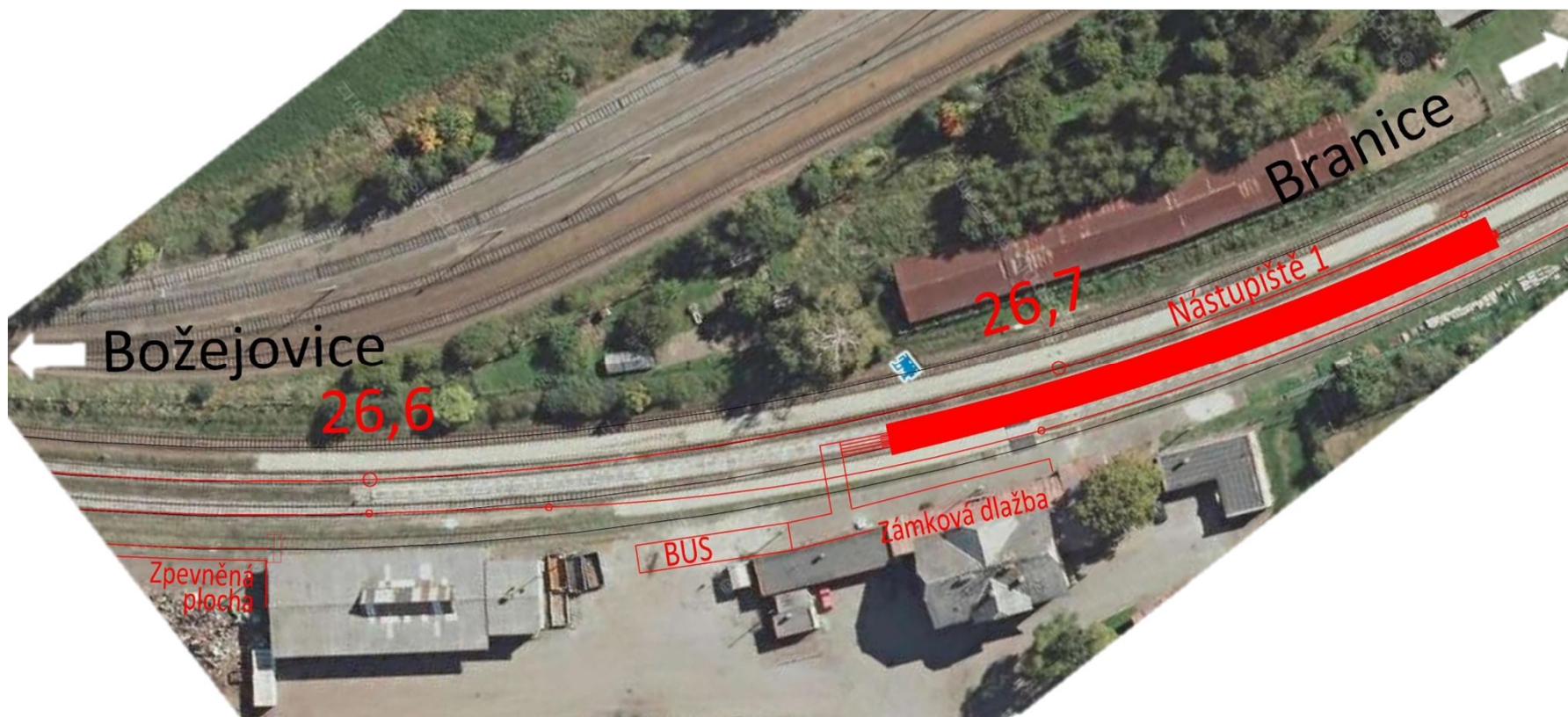
ŽST Milevsko – rekonstrukce

Varianta 1



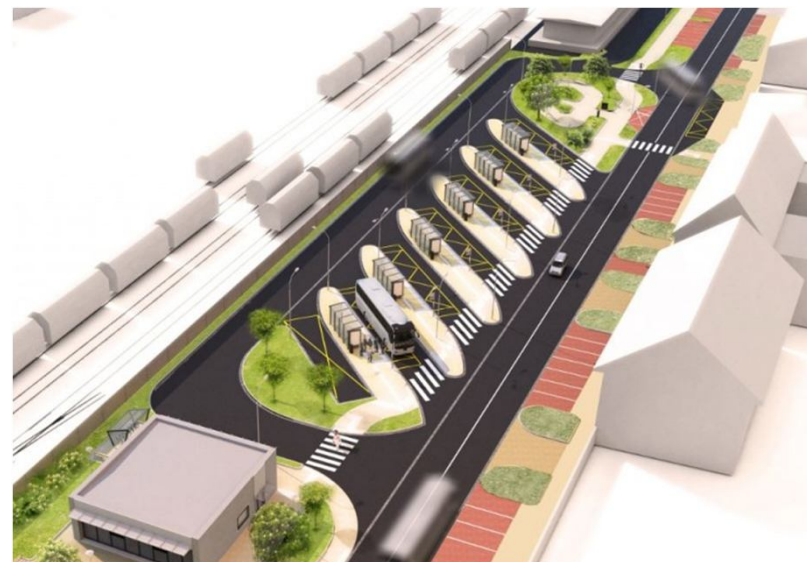
ŽST Milevsko – rekonstrukce

Varianta 2



ŽST Milevsko – návrh terminálu

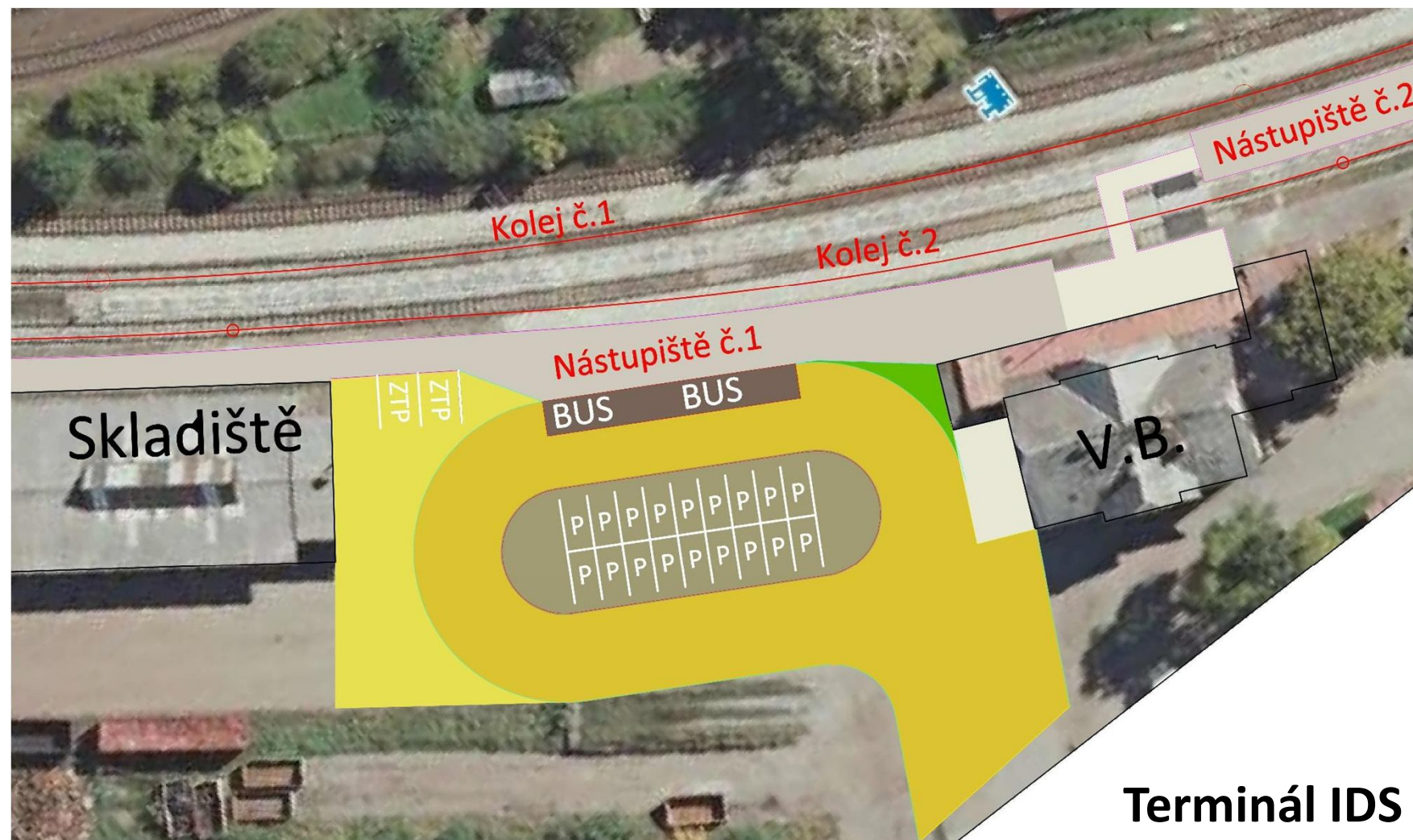
- v rámci diplomové práce „*Rekonstrukce železniční stanice Milevsko*“ navržen v tzv. „minimální“ variantě pro dvě autobusová stání
- požadavek města prověřit i variantu „maximální“ s přesunem celého autobusového nádraží k železniční stanici



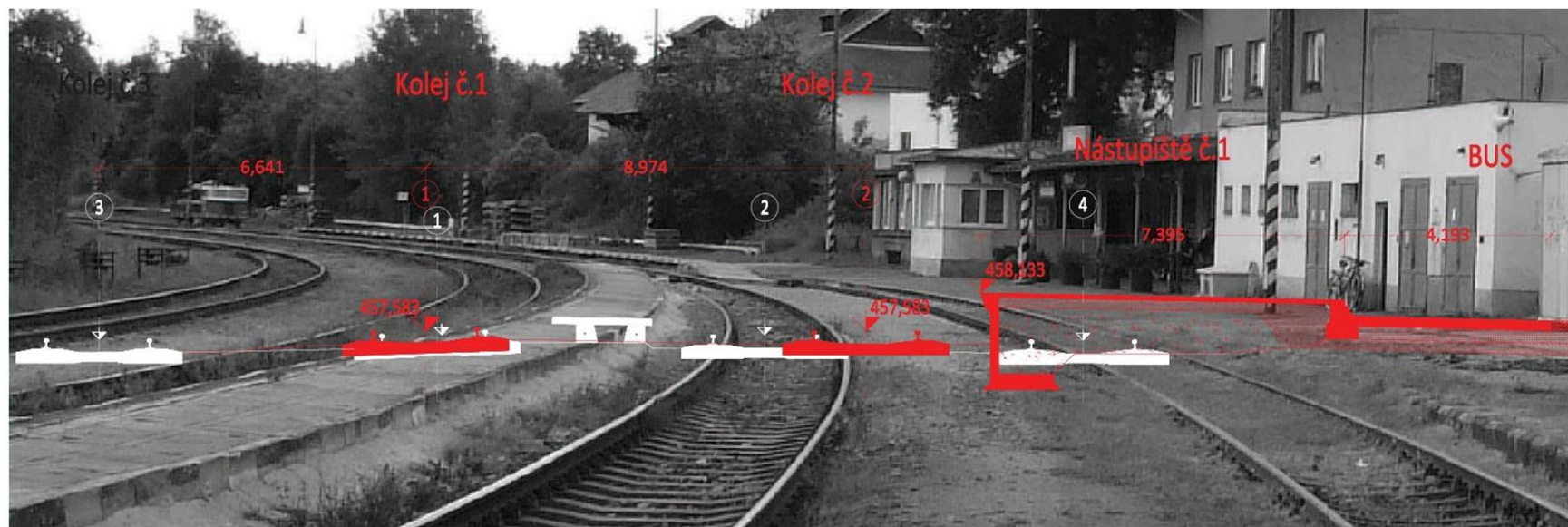
Návrh terminálu, varianta minimální

- navržen na pozemcích SZDC, ČD a města Milevska
- 2 nová autobusová stání, 18 + 2 parkovací místa
- přestup „hrana-hrana“ mezi vlaky a autobusy (částečně)
- zajištění bezbariérovosti (přístup na nástupiště, přestup vlak-bus)
- zkrácení a zjednodušení přestupů
- řešení přestupní vazby na MHD a vybrané regionální autobusové linky
- řešen pro variantu 1, s malou obměnou možnost použít i pro variantu 2

Návrh terminálu, varianta minimální



Návrh terminálu, varianta minimální



Řez stanicí

Návrh terminálu, varianta maximální

- rozšíření terminálu pro potřeby přesunu stávajícího autobusového nádraží k železniční stanici
- stanovit potřebný počet autobusových stání
- návrh parkovišť P + R, K + R, případně B + R
- přestup „hrana-hrana“ mezi vlaky a autobusy (částečně)
- zajištění bezbariérovosti (přístup na nástupiště, přestup vlak-bus)
- využití nádražní budovy jako zázemí terminálu (cestující, personál)

Návrh terminálu, varianta maximální

- prioritně situovat na pozemcích SZDC, ČD a města Milevska, s ohledem na předpokládanou velikost terminálu existuje riziko zásahu do cizích pozemků a staveb (Paliva Písek, FAST Kovošrot)
- nutno vyřešit zásah do technologie práce stanice především ve vztahu k nákladní dopravě (redukce kolejiště, nakládkových ploch apod.)
- v případě nutného záboru cizích pozemků řešit možný přesun nakládky/vykládky do jiné lokality

Návrh terminálu, varianta maximální



Přestupní terminál vlak-bus Milevsko

Možnosti financování a realizace

- možnost spolufinancování z Integrovaného regionálního operačního programu (IROP) až do výše 85 %
- v první fázi studijní prověření prostorového řešení, následně zpracování přípravné dokumentace (DÚR) a projektu stavby (DSP); náklady na projektovou dokumentaci jsou uznatelnými náklady pro spolufinancování
- otázka etapizace a vzájemné koordinace jednotlivých částí – úpravy kolejiště, silniční část, výpravní budova



Správa železniční dopravní cesty

Děkuji za pozornost!

© Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

www.szdc.cz