

Kopecká Pavla Ing.

Od: Purkart Pavel <purkart@poved.cz>
Odesláno: 29. října 2015 13:28
Komu: Kopecká Pavla Ing.; Jeřábek Pavel Ing.
Kopie: Benediktová Marcela; 'Kasparova@szdc.cz'
Předmět: Počty vlaků v SP ČB - Plzeň

Dobrý den,

na základě naší ústní dohody po konci jednání dne 23. října jsem se snažil pátrat, jak se přesně došlo k počtům vlaků regionální dopravy v úseku Plzeň – Nepomuk – Horažďovice předměstí na základě stanovených přepravních špiček. Koukal jsem i na původní mailovou korespondenci, kde je uvedeno:

„Pokud se podíváme na období přepravní špičky v úseku Plzeň - Blovice, **ve směru z Plzně** nám interval osobních vlaků 30 minut přibližně vychází od 4:30 do 8:00 a pak uvažujeme širší období odpolední špičky od 12:00 do 19:00.“ Tady si zřejmě bude nutně upřesnit model, jelikož zřejmě trochu jinak vnímáme špičku v opačném směru. Obvykle preferujeme sestavu GVD takovým způsobem, že na konci ranní špičky by měly dojet posilové soupravy do spádového centra (Plzeň) a odpoledne vyjíždět z něj. Tedy ranní špička ve směru Plzeň bude širší než v opačném směru a naopak odpoledne bude kratší. V období přechodu mezi špičkou a sedlem by rozhodně neměly vycházet intervaly typu „90 minut“ v úseku Plzeň – Nepomuk (Blovice), přechod by měl být pozvolný.

V pracovní den vychází odjezdy z Plzně hl.n. přibližně takto, uvažíme-li 31 párů vlaků regionální dopravy (30 párů Os + 1 pár Sp ve variantě A, resp. Ap) v úseku Plzeň – Nepomuk (Blovice) (bez zvýraznění tučně spoje do/z Blovice nebo Nepomuka. Spoje **zvýrazněně tučně** do/z Horažďovic předměstí příp. dále, omezíme-li se pouze na 10 párů v koncovém úseku z projednání 23. října 2015 pro varianty A, resp. Ap a BP (**červeně vlaky** kategorie Sp):

4:45	5:15	5:45	6:15	6:45	7:15	7:45	8:15	9:15	10:15	
11:15	12:15	12:45	13:15	13:45	14:15	14:45	15:10	15:15	15:45	
16:15	16:45	17:15	17:45	18:15	18:45	19:15	20:15	21:15	22:45	0:45

Pokud se podíváme na příjezdy do Plzně hl.n., pak by to šlo asi takto:

4:45	5:15	5:45	6:15	6:45	6:50	7:15	7:45	8:15	8:45	
9:15	9:45	10:45	11:45	12:45	13:45	14:15	14:45	15:15	15:45	
16:15	16:45	17:15	17:45	18:15	18:45	19:45	20:45	21:45	22:45	0:45

Pokud bychom přešli k variantě B (Bp), navyšujeme o 3 páry vlaků Sp v celém úseku Plzeň – Horažďovice př. (na celkové 4 páry Sp, opět z projednání 23. 10., kde jsme ponížili z 5 párů na 4), což by šlo v Plzni hl. n. zhruba interpretovat nějak takto:

Odjezdy:

4:45	5:15	5:45	6:15	6:45	7:10	7:15	7:45	8:15	9:15	
10:15	11:15	12:15	12:45	13:15	13:45	14:15	14:45	15:10	15:15	
15:45	16:15	16:45	17:10	17:15	17:45	18:15	18:45	19:10	19:15	
20:15	21:15	22:45	0:45							

Příjezdy:

4:45	5:15	5:45	6:15	6:45	6:50	7:15	7:45	8:15	8:45	
8:50	9:15	9:45	10:45	11:45	12:45	13:45	14:15	14:45	15:15	
15:45	16:15	16:45	16:50	17:15	17:45	18:15	18:45	18:50	19:45	
20:45	21:45	22:45	0:45							

Věřím, že výše uvedené informace pomohou k vyřešení situace, kde panoval nějaký rozpor. Minutové polohy výše jsou orientační, pro jednotlivé varianty by se samozřejmě do určité míry lišily.

Ještě bych měl dva dotazy týkající se zpracování obecně, jelikož námi preferovaná varianta B (Bp) stále pořád nevychází, byť od začátku zpracování Sp se podařilo ERR o hodně zvýšit:

- v rámci Plzeňského kraje jsme hodně pomohli upřesňováním návazností vlak – bus. Obávám se, že na naší straně jsme se už dost vyčerpali a to významné máme podchyceno (leda se zamyslet ještě nad Pačejovem a Horažďovicemi předměstím, ale zde neočekávám, že by to přineslo významné přínosy). Byla tato problematika detailněji řešena i v rámci Jihočeského kraje? Nenacházel by zde prostor ještě k nějakému zlepšení?
- druhá polemika se týká nákladní dopravy. Víím, že jste zkoušeli oslovit nákladní dopravce, jaké předpokládají přepravy. V pátek na jednání jsme jeli s Ing. Kostelným a ten nám bohužel potvrdil náš dřívější názor, že oslovení dopravce jako takového nemusí mít úplně efekt – samotný dopravce nemusí natolik dopředu vědět, jaké objemy zboží bude přepravovat. Jednoduše řečeno, zatímco u osobní dopravy je snaha data pochytit u objednatelů (MD, kraje) a dopravce (například ČD) by také stěží odhadoval, jaký objem dopravy bude objednan (byť jste sami slyšeli i z úst Ing. Kostelného, že jednokolejka je dost výrazný problém), u nákladní dopravy jsou primárně oslovováni právě dopravci. Přitom bohužel právě dopravci nemohou přesně vědět, jaká bude poptávka. Mnohem větší efekt by tedy mělo nějaké šetření mezi místními firmami – jakou předpokládají výrobu a jak plánují přepravu svého zboží k zákazníkům/surovin k výrobě. Byly tedy v rámci zpracování studie osloveni pouze nákladní dopravci nebo jste se pokoušeli oslovit alespoň některé významné firmy v regionu? Pakliže ne, mohla by být zde ještě významná mezera...Samozřejmě jednokolejka způsobí do určité míry i obtížnější průvoz vlaků kategorie Mn, což by možná též stálo za nějaké dílčí prověření.

S přáním příjemného dne

Pavel Purkart
dopravní technolog pro železniční dopravu -
externí pracovník

POVED s. r. o.
Plzeňský organizátor veřejné dopravy
Nerudova 25, 301 00 Plzeň

@: purkart@poved.cz

Integrovaná doprava Plzeňska
www.poved.cz