

NÁZEV AKCE: TES trati České Velenice – Veselí nad Lužnicí

PŘEDMĚT JEDNÁNÍ: Rozsah dopravy, možnosti konstrukce GVD

DATUM: 3. března 2016

MÍSTO: SUDOP PRAHA, Olšanská 1a, Praha 3, zas. místnost č. 7

ÚČASTNÍCI: Dle prezenční listiny

ZAZNAMENAL(A): Ing. Matěj Mareš a kol. stř. 205

Přílohy: Návrhy GVD (SŽDC O26) s popisem

V úvodu jednání Ing. Křemen (SŽDC O26) přítomné seznámil se třemi možnými variantami konstrukce GVD pro variantu Oe (viz příloha). Z koncepce modelových GVD pro uvedenou variantu je však možné vyjít i pro další varianty TES. Prezentované varianty modelových GVD vycházejí jak z aktuálně platné a schválené SP IV. TŽK, tak z požadavků obou objednavatelů vznesených na vstupním jednání k řešené TES dne 15. 2. 2016. Následně byly v rámci diskuze jednotlivými objednateli dopravy nastíněny jejich představy o rozsahu objednávky železniční dopravy související s řešenou železniční tratí.

Na tomto jednání bylo v rámci diskuze dohodnuto následující:

Varianty bez elektrizace (BP, R1, R2, O)

- bez vlaků dálkové dopravy na trati České Velenice – Veselí nad Lužnicí
- bez vlaků Sp Praha – Veselí n/Luž – Třeboň – Č. Velenice/Gmünd
- vlaky Os České Velenice – Veselí n/Luž celodenně v intervalu 120 min, v době přepravní špičky (5:00 – 9:00, 14:00 – 18:00) interval 60 min, provoz vlaků Os od cca 3:00 do cca 23:00 (celkem 14 párů), bez sezónní variace
- vazba všech vlaků Os Č. Velenice – Veselí n/Luž v žst. Veselí n/Luž na vlaky R do/ze směru Praha, doba na přestup cca 7 min
- Na rakouské straně je předpokládána návaznost na vlaky z Českých Velenic

Varianty s elektrizací (Oe, M)

- provoz vlaků R Praha – Veselí n/Luž – Třeboň – Č. Velenice celodenně v intervalu 120 min (celkem 7 párů), jedná se o přesměrování vlaků R Praha – Tábor (L:00) – Č. Budějovice (S:00) do Č.Velenic. Odjezd z Veselí nad Lužnicí směrem na České Velenice cca L:20 a příjezd z opačného směru v čase cca S:40. Bez vazby na linku R11 ve směru Brno. Alternativou pro objednatele dálkové dopravy v případě časových poloh vlaků R blíže k X:30 ve Veselí nad Lužnicí je vytvoření směrové vazby v L/S:30 mezi rychlíkovými linkami Brno - Č. Budějovice a Praha - České Velenice.
- objednatel dálkové dopravy navrhuje zastavování vlaků R v následujících stanicích a zastávkách: Lomnice n/Luž, Třeboň, Třeboň lázně, Majdalena, Suchdol n/Luž nebo Suchdol n/Luž. zastávka, Nová Ves n/Luž. Je však připraven toto koordinovat s regionálním objednatelem nebo o tom diskutovat s projektantem v závislosti na možnostech projektované infrastruktury.



- bez vlaků Sp Praha – Veselí n/Luž – Třeboň – Č. Velenice/Gmünd
- vlaky Os České Velenice – Veselí n/Luž v sezóně celodenně v intervalu 120 min, (celkem 8 párů Os), mimo sezónu pak (celkem 8 párů Os v úseku Třeboň lázně – Veselí n/Luž a 6 párů Os Č. Velenice – Třeboň lázně) *(Na konci záznamu je uvedeno aktualizované vyjádření JIKORDu.)*
- vazba všech vlaků Os Č. Velenice – Veselí n/Luž v žst. Veselí n/Luž na vlaky R do/ze směru Praha doba na přestup cca 7 min
- Na rakouské straně je předpokládána návaznost na vlaky z Českých Velenic

Alternativní posouzení vazby Os Č. Velenice – Veselí n/Luž na Ex Praha - ČB

- bude provedeno posouzení vlivu na přepravní proudy pouze ve variantě Oe (bez ekonomického hodnocení), objednatel dálkové dopravy tuto variantu nepředpokládá
- na řešené trati budou vedeny pouze 3 páry R Praha – Veselí n/Luž. – Třeboň – České Velenice, z toho 2 páry v okrajových částech dne (ráno do Prahy, večer z Prahy) a 1 pár v období dopoledního sedla. (nahrazuje Sp Praha – Veselí n/Luž – Třeboň – Č. Velenice/Gmünd podle předpokladu regionálního objednatele)
- vlaky Os České Velenice – Veselí n/Luž celodenně v intervalu 120 min., v době přepravní špičky (5:00 - 9:00, 14:00 - 18:00) interval 60 min., provoz vlaků Os od cca 3:00 do cca 23:00 (celkem 14 párů)
- vazba "základní vrstvy" vlaků Os Č. Velenice – Veselí n/Luž v žst. Veselí n/Luž celodenně na vlaky Ex do/ze směru Praha, vazba doplňkových Os Č. Velenice - Veselí n. Lužnicí v přepravní špičce na vlaky R do/z Prahy
- v této alternativní variantě GVD bude současně zajištěna přípojná vazba mezi Os Č. Velenice - Veselí nad Lužnicí a linkou R11 ve směru do/z J. Hradce a Brna

Různé

- Objednatel dálkové dopravy uvedl, že s ohledem na ekonomiku provozu nižšího přepravního segmentu dálkové dopravy (vlaků kategorie R) a s ohledem na kapacitu expresních vlaků nepředpokládá systémové zastavování expresních vlaků ve stanici Veselí nad Lužnicí.



- Požadavek objednatele dálkové dopravy na systémové vedení vlaků dálkové dopravy v úseku České Velenice - Veselí nad Lužnicí v intervalu 120 minut (popsáno ve variantě Oe a M) je založen na těchto vstupních předpokladech:
 - a) celodenní obsluha trati č. 220 expresními vlaky v intervalu 120 minut (České Budějovice S.00),
 - b) elektrifikace trati České Velenice - Veselí nad Lužnicí a
 - c) nalezení modelu financování této dopravní obsluhy buď z rozpočtu Ministerstva dopravy, nebo ve spolupráci s regionálním objednatelem.

(Tento provozní koncept s sebou nese nárůst objednávaného výkon a provozních náležitostí v dálkové dopravě a s tím související pokles v dopravě regionální. Přestože tento model není ukotven v Plánu dopravní obsluhy vlaky celostátní dopravy, považuje přesto objednatel dálkové dopravy za vhodné, aby infrastruktura v cílovém stavu umožnila tento provozní koncept nebo obdobný, založený na stejných základních principech.)

- Letní sezóna bude uvažována v období od poloviny května do poloviny září (120 dní).
- Pro vlaky kategorie Os budou navržena nástupiště délky 60 m. *(Na konci záznamu je uveden aktualizovaný požadavek JIKORDu)*
- Pro vlaky kategorie R budou navržena nástupiště délky 200 m. (V případě nástupišť pro vlaky kategorie R jde o předběžný údaj, protože objednatel dálkové dopravy nespecifikoval předpokládanou délku nebo kapacitu souprav. Délka nástupišť může být v dalších stupních projektové dokumentace případně upravena bez zásadního vlivu na výsledky ekonomického hodnocení projektu.)
- Zpracovatel požádal zástupce JIKORDu o data z profilového sčítání cestujících v autobusové dopravě za účelem kalibrace dopravního modelu.
- Zpracovatel osloví MD ČR odbor strategie za účelem získání podrobnějších informací o rekonstrukci (modernizaci) tratě Gmünd – Vídeň.
- Zpracovatel osloví MD ČR odbor veřejné dopravy za účelem potvrzení zastavovací politiky vlaků linky R7 (Praha – České Budějovice).
- Zpracovatel osloví soukromé osobní železniční dopravce za účelem zjištění plánů na provozování nedotované dálkové železniční sopravy na řešené trati v případě její elektrizace (např. spojení Praha – Vídeň).

Aktualizovaná vyjádření

- Ve variantách s elektrizací tratě České Velenice – Veselí nad Lužnicí (varianty Oe a M) JIKORD předpokládá celoroční obsluhu 8 páry vlaků Os v celé relaci České Velenice – Veselí nad Lužnicí.
- Z důvodu možného zdvojování souprav v letních měsících JIKORD požaduje pro vlaky kategorie Os navrhnout nástupiště délky 120 m.

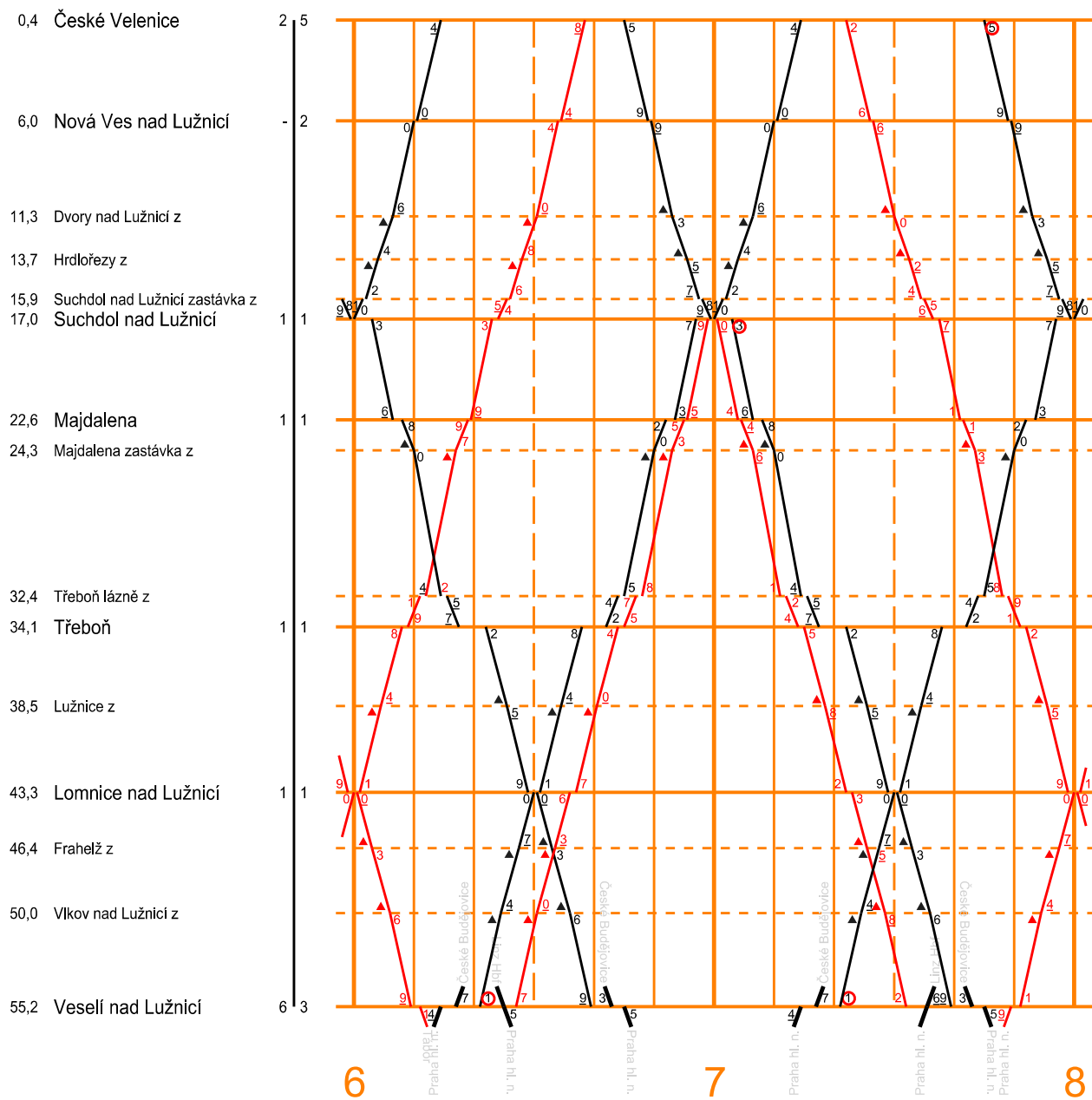
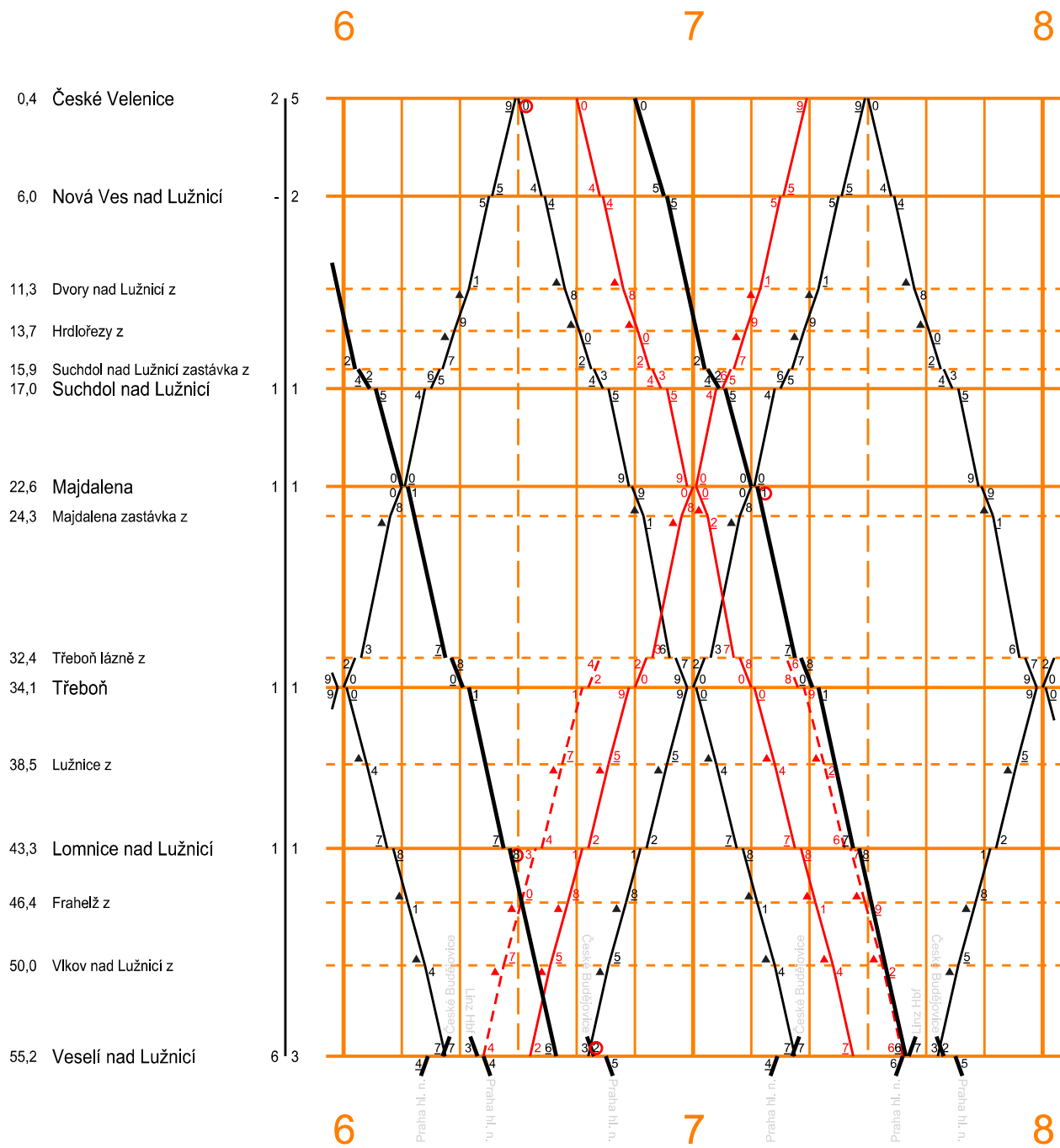


PREZENČNÍ LISTINA

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	TES trati České Velenice – Veselí nad Lužnicí Rozsah dopravy a možnosti konstrukce GVD
DATUM	3.3.2016, 9:00
MÍSTO	SUDOP PRAHA, a.s.; Olšanská 1a, Praha 3 (zasedací místnosti č. 7)

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
Matěj Mareš	SUDOP PRAHA	267 094 174 matej.mares@sudop.cz	Mareš
JAN NOVÁK	SUDOP PRAHA	267 094 159 Jan.Novak@SUDOP.CZ	Novák
David FUKSA	SZDC6R026	725 919 470 fukse@szdc.cz	Fuksa
Jan Kráma	SZDC 9A0LG	602 162 740 krama@szdc.cz	Krama
Pavel TILKMAN	SUDOP PRAHA	267 094 175 pavel.tilkman@sudop.cz	Tilkman
Martin STACH	JIKORD	436 400 512 stach@jikord.cz	Stach
VÁCLAV TACEK	TD 0790	225 151 340 VACLAV.TACEK@TD0790.CZ	Tacek
LUDĚK MINOR	TD 0130	225 131 623 ludok.minor@tdcr.cz	Minor
PAVLA ŠTĚPÁNOVÁ	SUDOP PRAHA, a.s.	267 094 159 pavla.stepanova@sudop.cz	Štěpánová
ANDREA PLÍSKOVÁ	SUDOP PRAHA, a.s.	267 094 478 andrea.pliskova@sudop.cz	Plísková
ZDENĚK MELZER	SUDOP PRAHA a.s.	267 094 181 zdenek.melzer@sudop.cz	Melzer

NJŘ České Velenice - Veselí nad Lužnicí (L705a)



Sestavil: Ing. David Fuksa



Výhledový návrh (verze 20160229-1)

Sestavil: Ing. David Fuksa (O26)

Legenda:

Legenda:

- trasa vlaku osobní dopravy Ex, R, Sp
- trasa vlaku osobní dopravy Os
- trasa vlaku nákladní dopravy

 trasa vlaku podle potřeby
 rušící vlak (alternativní trasa)

Obecné podmínky konstrukce modelových GVD v rámci „TES trati České Velenice – Veselí nad Lužnicí“

Grafikon je konstruován pro maximální rychlost 120 km/h ve variantě s elektrizací. V principu lze z tohoto modelu GVD vyjít i u dalších variant (nižší/vyšší rychlost, závislá/nezávislá trakce), což se projeví především v jízdních dobách a stabilitě GVD. K dílčím změnám může dojít i v případě provozních intervalů, protože v tuto chvíli nejsou známy přesné konfigurace stanic.

V principu jsou sestaveny 3 varianty GVD, které vycházejí z následujících předpokladů.

1. **Modelový GVD 1** – vazba základního ramene Os Č. Velenice – Veselí n. L. na Ex Praha – Tábor – Č. Budějovice (– Linz), předpoklad zastavování Ex ve Veselí nad Lužnicí
2. **Modelový GVD 2** – vazba základního ramene Os Č. Velenice – Veselí n. L. na R Praha – Tábor – Č. Budějovice
3. **Modelový GVD 3** – vazba základního ramene Os Č. Velenice – Veselí n. L. na Ex Praha – Tábor – Č. Budějovice (– Linz), předpoklad projíždění Ex ve Veselí nad Lužnicí, přestupní vazba je zajištěna protažením osobních vlaků z Č. Velenic do Tábora

Předpoklad zastavování dálkových vlaků: České Velenice, Nová Ves n. Lužnicí, Suchdol n. Lužnicí zastávka, Suchdol nad Lužnicí, Třeboň lázně, Třeboň, Lomnice nad Lužnicí a Veselí nad Lužnicí.

Modelový GVD 1 (v příloze se jedná o „horní“ modelový GVD)

- základní přestupní vazba ve Veselí nad Lužnicí je zajištěna mezi Os České Velenice – Veselí nad Lužnicí a Ex do/z Prahy (cca v S:20 ve směru do Prahy a cca v L:40 ve směru z Prahy) s přestupní dobou cca 7 minut, křižování Os vlaků v ŽST Třeboň v S:00 (2 hodinový takt), základní vrstva osobních vlaků **zajišťuje** rovněž **přípoj** ve směru od Č. Velenice **do J. Hradce** na linku R11
- doplňkové osobní vlaky lze vést buď v celé trase Č. Velenice – Veselí n. Lužnicí při vzájemném křižování v ŽST Suchdol n. Lužnicí (červené plné trasy), nebo ve zkrácené trase Veselí n. Lužnicí – Třeboň lázně (červená čárkovaná trasa), v obou případech zajišťují doplňkové trasy přípoje na R Praha – České Budějovice cca v S:20 ve směru od Prahy a cca v L:40 ve směru do Prahy, v případě delšího ramene s volnou přestupní dobou cca 18 minut, v případě kratšího ramene doplňkových vlaků je možné zkrátit přestupní dobou ve Veselí nad Lužnicí díky absenci křižování v Suchdole n. Lužnicí na cca 10 minut
- pro vedení základní i doplňkové vrstvy Os vlaků postačují celodenně pouze **dvě náležitosti**
- přímé vlaky Praha – Veselí n. Lužnicí – České Velenice lze vést bez výrazné kolize se základní vrstvou regionálních vlaků, křižování dálkových vlaků se základní vrstvou Os v ŽST Majdalena (volnější pobyt ve Veselí n. Luž.), případně v ŽST Suchdol n. Lužnicí (při projetí R v ŽST Třeboň nebo Lomnice nad Lužnicí a současném dosažení kratšího pobytu R ve Veselí n. Luž.)
- protažení Os z Č. Velenic do Tábora je možné v trase mezi Ex a R při odpovídajícím zvýšení počtu náležitostí (obrat v Táboře kolem X:00)

Modelový GVD 2 (v příloze se jedná o „dolní“ modelový GVD“ a černé trasy)

- základní přestupní vazba ve Veselí nad Lužnicí je zajištěna mezi Os České Velenice – Veselí nad Lužnicí a R do/z Prahy (cca v X:40 ve směru do Prahy a cca v X:20 ve směru z Prahy) s přestupní dobou cca 6 minut, křižování Os vlaků v ŽST Suchdol n. Lužnicí v S:00 (2 hodinový takt), základní vrstva osobních vlaků **nezajišťuje přípoj** ve směru od Č. Velenice **do J. Hradce** na linku R11

- konstrukce tras doplňkových osobních vlaků je v tomto případě poměrně problematická, pro zajištění přípojů ve Veselí n. L. na R do/z Prahy každou hodinu je nutné křižování základní a doplňkové vrstvy osobních vlaků v ŽST Lomnice nad Lužnicí (jízdní doba Suchdol n. L. – Veselí n. L. přesahuje systémových 30 minut), což současně vede k výraznému prodloužení jízdních dob všech vlaků v úseku Veselí n. Lužnicí – Suchdol n. Lužnicí, obrat doplňkových osobních vlaků na zastávce Třeboň lázně je možný, nicméně na nutnosti prodloužení jízdních dob základní vrstvy osobních vlaků v úseku Veselí n. L. – Suchdol n. L. by se ani v tomto případě nic nezměnilo, případná absence doplňkových osobních vlaků sice povede ke zkrácení jízdních dob mezi Veselím n. L. a Suchdolem n. L. nicméně na úkor prodloužení přestupních vazeb ve Veselí nad Lužnicí o cca 7 minut na cca 13 minut
- pro vedení základní i doplňkové vrstvy Os vlaků jsou v tomto případě potřeba celodenně **tři náležitosti**
- díky preferované vazbě základní vrstvy osobních vlaků na R Praha – České Budějovice je v tomto případě problematické i trasování přímých vlaků Praha – Veselí n. Lužnicí – České Velenice, které je nutno vést de facto v trase základní vrstvy osobních vlaků, tzn. pravděpodobně s plnou zastavovací politikou jako u regionálních vlaků a narušením trasování základní vrstvy Os

Modelový GVD 3 (v příloze se jedná o „dolní“ modelový GVD a červené trasy)

- základní přestupní vazba mezi Os České Velenice – Veselí nad Lužnicí a Ex do/z Prahy je při projíždění Ex ve Veselí nad Lužnicí zajištěna protažením osobních vlaků z Č. Velenic do Tábora s přestupní dobou v Táboře cca 5 minut (cca v S:40 ve směru do Prahy a cca v L:20 ve směru z Prahy), křižování Os vlaků v ŽST Lomnice nad Lužnicí v S:00 (2 hodinový takt), základní vrstva osobních vlaků **zajišťuje** ve Veselí nad Lužnicí **velmi volný přípoj** ve směru od Č. Velenice **do J. Hradce** na linku R11 (přestupní doba cca 20 minut)
- doplňkové osobní vlaky lze vést buď v celé trase Č. Velenice – Veselí n. Lužnicí při vzájemném křižování v ŽST Suchdol n. Lužnicí, nebo ve zkrácené trase Veselí n. Lužnicí – Třeboň lázně (v modelovém GVD nezakresleno), v obou případech zajišťují doplňkové trasy přípoje na R Praha – České Budějovice cca v S:20 ve směru od Prahy a cca v L:40 ve směru do Prahy, v případě kratšího ramene doplňkových vlaků je možné zkrátit přestupní dobou ve Veselí nad Lužnicí díky absenci křižování v Suchdole n. Lužnicí (viz modelový GVD1)
- pro vedení základní i doplňkové vrstvy Os vlaků jsou v tomto případě potřeba celodenně **tři náležitosti**
- přímé vlaky Praha – Veselí n. Lužnicí – České Velenice lze vést bez výrazné kolize se základní vrstvou regionálních vlaků, křižování dálkových vlaků se základní vrstvou Os v ŽST Majdalena
- tato varianta generuje výrazně nesymetrický interval mezi základní a doplňkovou vrstvou Os cca 90/30 min.