

Zápis z jednání 29.8.2024, Říčany

Předmět: Projednání studie „Zpracování síťového jízdního řádu pro tratě 210, 212, 220, 221, 223“

Účastníci: Město Říčany

Dobrovolné sdružení obcí BENE-BUS

Integrovaná doprava Středočeského kraje (IDSK)

Regionální organizátor Pražské integrované dopravy (ROPID)

Přílohy: Prezenční listina

Prezentace zpracovatelů studie

Průběh:

Zpracovatelé odprezentovali výstupy řešené studie. Prezentace je přílohou zápisu. Osnova prezentace byla následující:

- Cíle studie
- Závěry studie
 - Analýza SLDB 2021
 - Analýza dat z přepravních průzkumů
 - Doporučená koncepce příměstské dopravy
 - Návrhový jízdní řád
- Vyjádření Správy železnic, s.o. + Komentář autorů studie
- Shrnutí proběhlé komunikace ohledně navrženého pásmového JŘ (řešena dosavadní argumentace ze stran IDSK / Středočeského kraje / zpracovatelů studie / objednatelů studie / Správy železnic)
 - Cestovní doba Praha – Čerčany a Praha – Benešov u Prahy
 - Cestovní doba mezi Prahou a obcemi v úseku Benešov u Prahy – Tábor
 - Přípoje v Olbramovicích z linky S98 směr Tábor
 - Přesný 15min interval na lince S9
 - Přirážky k jízdním dobám
 - Ekonomická náročnost (mimošpičkový interval)
 - 30min interval spěšných vlaků
 - Plán hl. m. Prahy na 10min interval na lince S9
 - Nutnost infrastrukturních úprav v ŽST Senohraby
 - Stabilita JŘ

V prezentaci byly shrnuty i nejčastější dosud uváděné nevýhody pásmového jízdního řádu s vysvětlením jejich řešení v pásmovém modelu (s pásmovou stanicí Senohraby) a bylo poukázáno na existenci řady z nich také u konceptu představeného IDSK, kde ovšem ze strany organizátora dopravy negativně hodnoceny nejsou. Pásmový model s pásmovou stanicí Senohraby je tedy po kladném prověření ze strany SŽ plně připraven na implementaci a nemá oproti ostatním modelům žádné dodatečné nevýhody.

Následně byla zahájena diskuse.

J. Vecko (IDSK) poděkoval objednatelům studie, městu Říčany a dobrovolnému sdružení obcí BENE-BUS, za zájem o zlepšování veřejné dopravy v řešené oblasti. Zároveň ujistil, že více cestujících ve veřejné dopravě je společným cílem všech stran jednání.

J. Vachtl (BENE-BUS) zopakoval priority pro BENE-BUS:

- Systematické celodenní a celotýdenní návaznosti tratí tzv. Posázavského pacifiku (linky S8 a S80) na spěšné vlaky (rychlou vrstvu regionální dopravy) v Čerčanech na trati 221
- Systematické vedení zrychlené vrstvy vlaků z Prahy do Votic v intervalu 60 min celodenně

J. Vachtl zároveň uvedl, že je možné hledat úspory v úseku Benešov – Tábor, kde by mohla být postačující jedna vrstva vlaků regionální dopravy, přičemž odlišně od výstupů studie preferuje zachování vedení přímých spěšných vlaků Praha – Tábor. R. Vávra (vedoucí zpracovatel studie) dodal, že vedení osobních vlaků Olbramovice – Tábor (s přípoji na linku Ex7 směr České Budějovice) bylo navrženo s ohledem na stanovisko Jihočeského kraje (organizace JIKORD), zpracovatelé studie však dodali, že i ve studii navržená varianta umožňuje prodloužení spěšných vlaků až do/z Tábora.

S. Macura (město Říčany) zopakoval priority pro město Říčany:

- Zrovnoměrnění intervalu osobních vlaků na přesný interval 15 min
- Provozování spěšných vlaků při špičkovém intervalu 30 min

J. Voráčková (město Říčany) při prezentaci uvedla, že případný interval 10 min vnímá pro osobní vlaky jako nadbytečný.

J. Roženský (ROPID) sdělil vyjádření ROPID k návrhu ze studie. Prezentované argumenty pro návrh ze studie jsou vnímány jako silné, avšak dle ROPID je potřeba dbát na to, že vnitropražských cestujících je rovněž vysoký počet¹ a aktuální 4 osobní vlaky za hodinu jsou z hlediska kapacity nedostačující. Z tohoto důvodu bude ROPID požadovat interval 10 minut u osobních vlaků, nadto tuto četnost ROPID některým městským částem již historicky slíbil.

S. Metelka (zpracovatel studie) vysvětlil, že pásmový model (s pásmovou stanicí Senohraby) naopak pro cestující na území Prahy dosahuje za stávajícího stavu maximálních výhod bez poškození ostatních zpomalením nebo znerovnoměrněním prokladu. Pravidelné rozestupy osobních vlaků 15 min umožňují zcela rovnoměrné rozdělení cestujících bez fenoménu přeplněného a prázdného vlaku v dnešním a navrhovaném modelu. Navíc cestující z vnějšího pásma již cestují v pásmových spěšných vlacích a z osobních ubudou, tj. ze Středočeského kraje přijedou osobní vlaky vlivem kratší trasy prázdnější, což nabízí novou kapacitu při zachování stávající četnosti osobních vlaků (nenavyšování finančního prostředků oproti intervalu 10 min) a počtu potřebných jednotek. Tímto taktéž dochází ke zvýšení efektivity konceptu. Pro Prahu může varianta do doby výstavby další infrastruktury představovat velmi vhodnou alternativu, jak stávající stav městským částem zlepšit bez omezení obyvatel Středočeského kraje, kteří k vlaku jinou alternativu než auto zaparkované ve výsledku v Praze nemají. Zpracovatelé ještě dodali, že ani koncept navržený IDSK není s intervalem 10 min kompatibilní a Praze přinese podstatně menší navýšení kapacity v dlouhých osobních vlacích bez zmíněných pozitivních efektů.

¹J. Roženský uvedl, že pražských cestujících je srovnatelný počet jako cestujících středočeských. Reagoval R. Vávra, který představil analýzu dat sčítání cestujících ČD z linek S9 a R49 (poskytnuta IDSK), ze kterých vyplývá že na pražském úseku je středočeských cestujících více než vnitropražských (o cca třetinu až polovinu více), nehledě na další cestující využívající dálkovou dopravu.

S. Macura se J. Roženského dotázal, zdali právě koncept navržený ve studii není vhodným řešením i pro Prahu, jelikož navržený koncept uvolní část kapacity v osobních vlacích právě pro Pražany, a zda s požadavkem na četnější osobní vlaky není možné vyčkat na zvýšení kapacity kolejové infrastruktury. Dle J. Roženského může prezentovaná výhoda z navrženého konceptu pomoci, avšak dle ROPID dostatečně pomůže až interval 10 min osobních vlaků, a proto preferují jeho zavedení co nejdříve. Zpracovatelé studie upozornili, že jednostranný požadavek na desetiminutový interval bez nové infrastruktury automaticky poškozuje zájmy Středočeského i Jihočeského kraje a obcí podél trati, protože v zájmu umožnění většího počtu tras zastávkových vlaků na pražském území zpomaluje nejen rychlíky a expresy (potenciální nesouhlas MDČR a zneatraktivnění dálkové dopravy na nedávno zrychlené relaci), ale i samotné spěšné vlaky, které by se pak mnohem více z hlediska cestovních dob přiblížily vlakům osobním a ztrácejí tak jako zrychlená vrstva s obsluhou jen nejvýznamnějších stanic smysl.

J. Vecko dále uvedl, že IDSK bude od prosince 2024 zavádět pásmový jízdní řád na tratích 011 Praha – Kolín a 232/231 Praha – Lysá nad Labem – Nymburk – Kolín a jako vhodné vidí nejprve dát prostor pro vyhodnocování pásmového jízdního řádu na těchto tratích, než by se rozhodovalo o jeho zavedení na dalších tratích. Minimálně doba na vyhodnocení je cca 1 kalendářní rok, záleží ale na mnoha provozních faktorech a tato doba se může prodloužit. Zároveň uvedl, že vstupní jízdní řád pro výběrové řízení pro dopravce na trati 221 plánuje IDSK uzavřít během roku 2025. Dále potvrdil, že do této doby je časový prostor na jednání o podobě konceptu a prozatím není nic uzavřeno, výsledky dostatečného vyhodnocení pásmového jízdního řádu na tratích 011 a 231+232 však tou dobou ještě nebudou k dispozici.

S. Macura upozornil, že zkušenost z jiných tratí nemusí být přenositelná na ostatní, jelikož např. trať Praha – Kolín má výrazně jiný provozní charakter než trať Praha – Benešov. Dále je dle zpracovatelů studie třeba řádně odlišit vliv zavedení pásmových spěšných vlaků od dalšího posílení relace Praha – Úvaly na 10minutový interval, které kvůli vyčerpané kapacitě tratě negativně ovlivní cestovní doby na trati 011 (dálkovou dopravu i nově zavedené pásmové spěšné vlaky), čemuž je snaha na trati 221 návrhem pásmového jízdního řádu (s pásmovou stanicí Senohraby) předejít.

J. Vecko uvedl, že pro pásmový jízdní řád na trati 221 by zřejmě byla potřeba více jednotek, R. Vávra reagoval, že v rámci studie byl proveden výpočet, jehož výsledkem je, že oproti doposud IDSK zvažovanému konceptu zaslanému v rámci předchozí komunikace není potřeba více vozidel. Klasický koncept dříve představený IDSK vyžaduje 8 souprav na linku S9 (16× 471) a 7 jednotek na linku R49 (v relaci Praha – Tábor). Pásmový JŘ vyžaduje 7 souprav na linku S9 (14× 471), 2 jednotky na pásmové spěšné vlaky ukončené v Benešově u Prahy (2× 471), na spěšné vlaky jedoucí za Benešov pak v případě prodloužení až do Tábora 7 jednotek. V obou případech je tak třeba stejný počet vozidel.²

² Dodatečné doplnění IDSK k reakci R. Vávry: „Potřeba stejného počtu jednotek, deklarovaná zpracovatelem studie, vychází z předpokladu, že je možné kombinovat typ vozidel mezi linkami R49 a S9. V rámci přípravy výběrových řízení ale není tento přístup preferován s ohledem na možné budoucí provozní problémy při aplikaci tohoto řešení. Potřeba více jednotek deklarovaná IDSK na jednání vychází z předpokladu, kdy je nutné oddělit typ vozidel na linkách S9 a R49. Podrobnější informace nelze v této fázi přípravy VŘ sdělovat.“ Objednatelé studie (Město Říčany a dobrovolné sdružení obcí BENE-BUS) k tomuto uvádějí: „Nasazení různých vozidel i různých dopravců na jedné lince je ve veřejné dopravě běžné. Striktní trvání na jednom typu vozidel na lince R49 shledáváme jako bezdůvodné až úmyslné, neboť jednostranně podřívá ekonomickou efektivitu námi preferovaného konceptu, kdy by na turnusové potřebě nedošlo k využití 2 vozidel řady 471, které má i v období po roce 2029 Středočeský kraj k dispozici a jejichž využití v jiných částech kraje s

J. Vecko uvedl, že preferovaným postupem z pohledu IDSK je nyní interní prodiskutování variant, které by od zahájení provozu dle nových smluv od roku 2029 umožnily použití obou konceptů, přičemž o finálním konceptu by tak mohlo být rozhodnuto až později po získání zkušeností z trati, kde se pásmový jízdní řád bude zavádět od prosince 2024.

Zástupci města Říčany a zpracovatelé studie upozornili, že do výpočtu cen se toto promítne, přičemž nacenění dopravcem proběhne z hlediska ekonomiky dle méně efektivní varianty. Toto se promítne i do příspěvků obcí v rámci Standardů dopravní obslužnosti Středočeského kraje a preferovanou variantou by tak mělo být zařazení konceptu ze studie do výchozích jízdních řádů, jelikož dle studie tento koncept má být z hlediska ekonomiky efektivnější. J. Vecko uvedl, že jednotlivé varianty zatím nebyly z tohoto hlediska podrobně prověřovány, přičemž toto ve spolupráci s ekonomickým oddělením IDSK teprve bude probíhat.

Zástupci objednatelů studie avšak uvedli, že návrhu dalšího postupu ze strany IDSK si váží a považují za možné dále pracovat s navrženou variantou, kdy budou pro použití uvažována obě řešení jako rovnocenná, přestože za ideální by považovali přímé zařazení preferovaného dopravního konceptu jako výchozího do výběrového řízení (např. z ekonomických důvodů viz výše). Tento dle objednatelů studie ideální postup nicméně zástupci IDSK nepotvrdili jako preferovaný z jejich strany, nebylo však ani potvrzeno, zdali by nějaká z variant dopravního konceptu byla řešena jako základní.

J. Vecko též jako případnou variantu uvedl, že v rámci výběrového řízení mohou nechat oba koncepty nacenit zvlášť. S. Macura se dotázal, zdali by výsledná smlouva neztratila možnost přechodu mezi jednotlivými provozními koncepty, pokud by se například v průběhu trvání smlouvy ukázalo, že výchozí koncept nebyl zvolen vhodně. J. Vachtl navrhl, že toto by se v případě obou naceněných variant dalo řešit navzájem opčně.

S. Lešák (IDSK) dále uvedl, že se domnívá, že Správa železnic může přehodnotit své nyní kladné stanovisko ve vztahu k ve studii navrženému pásmovému jízdnímu řádu např. po zavedení pásmového jízdního řádu na trati 011 (Praha – Kolín), resp. po získání zkušeností z tohoto provozu.

Závěr:

- IDSK interně prodiskutuje navržené možnosti, jak řešit výběrové řízení tak, aby výsledná smlouva umožňovala rovnocenně zavedení obou konceptů (již od začátku provozu dle smluvního vztahu) dle pozdějšího rozhodnutí, a o výsledku prodiskutování informuje do 1 měsíce od jednání objednatele studie.

IDSK po projednání zaslala následující dodatek:

- „IDSK po prodiskutování preferuje variantu rovnocenného umožnění realizace obou konceptů. Toho by bylo dosaženo tak, že by byla zahrnuta varianta navrhovaná studií formou opce. Jako výchozí by byl zanesen koncept dosud připravovaný IDSK a ROPID,

ohledem na postupnou konverzi lze označit za obtížné až nemožné. Provozní problémy, které by byly způsobeny nasazením různých vozidel, se jeví jako silně nepravděpodobné, jelikož dle vyjádření kraje má být vše kontrolováno společným dispečinkem PID. Variantu preferovanou IDSK (oddělení vozidel) by tak bylo možné označit za nevhodné nakládání s veřejnými prostředky, pokud by tato vedla k vyřazení stále použitelných neodepsaných vozidel, což se z dodaného vyjádření jeví jako pravděpodobné. Pro požadování jednotných vozidel pro všechny výkony linky R49 neexistuje ani provozní důvod, neboť oběhy posilových vlaků linky R49 ve špičkách a oběhy kmenových vlaků této linky jsou vozidlově zcela odděleny, a tudíž na sobě nezávislé, oddělení do rozdílných smluv dle typu vozidel tedy provoz linky nikterak nezkomplikuje, jelikož návrh v konstrukci tras již s tímto stavem počítá.“

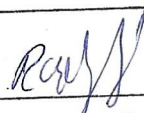
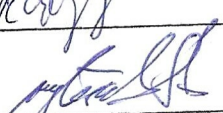
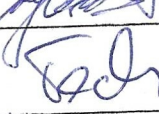
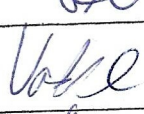
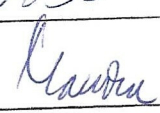
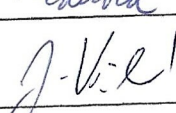
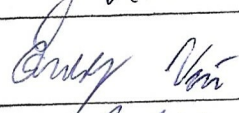
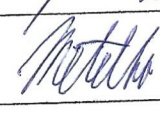
zaveden by ale mohl být (se zohledněním lhůt potřebných k pořízení potřebného počtu vozidel v dostatečném předstihu) i koncept navrhovaný studií. Na oba koncepty je tedy z tohoto pohledu možno pohlížet jako rovnocenné. Oba koncepty mohou být při využití opčního mechanismu také naceněny a ekonomický dopad by tedy vyplýval z vybrané varianty, nikoliv pouze z varianty výchozí.“

K tomuto objednatelé studie (Město Říčany a dobrovolné sdružení obcí BENE-BUS) uvádějí:

- „Považujeme za klíčové, aby bylo do provozu možné uvést oba koncepty již od začátku trvání smluvního vztahu a zároveň, pokud by koncept ze studie nebyl využit již od začátku trvání smluvního vztahu, tak aby byl umožněn přechod na tento koncept v průběhu trvání smluvního vztahu. Prosíme o vysvětlení, proč by jeden koncept měl být „výchozí“ a druhý „opční“, jelikož pokud by byly oba koncepty rovnocenné, tak by oba byly nejprve „výchozí“ a následně „opční“, z navržené varianty není zřejmá rovnocennost konceptů. Žádáme vysvětlení, proč by neměla být použita tato varianta, kdy ve smlouvě budou dva „výchozí“ koncepty, ze kterých se před zahájením provozu vybere a ten nevybraný bude následně sloužit jako „opční“ a zda-li by IDSK navrhovaná varianta splnila klíčové podmínky uvedené výše.“

Prezenční listina

Říčany, 23-8-2024

jméno	organizace	e-mail	podpis
Jan Roženský	ROPID	rozencky.jan@ropid.cz	
Stanislav Lečáček	IDSK	lesak.stanislav@idek.cz	
Jiří Vecko	IDSK	vecko.jiri@seznam.cz	
JAN VACHTEL	BENE-BLS	VACHTEL.JAN@BRACK.COM	
SEBASTIAN MACURA	MĚSTO ŘÍČANY	SEBASTIAN.MACURA@RICANY.CZ	
JARMILA VORAČKOVÁ	Město Říčany	jarmila.vorackova@ricany.cz	
RUDOLF VÁVRA		rudolf.vavra9@gmail.com	
STANISLAV METELKA		s.metekla@seznam.cz	
DAVID MICHALÍČKA	MĚSTO ŘÍČANY		OMLUVEN
PAVEL WINTER	IDSK		OMLUVEN
VÁCLAV HAAS	ROPID		OMLUVEN

ZPRACOVÁNÍ SÍŤOVÉHO JÍZDNÍHO ŘÁDU PRO TRATĚ 210, 212, 220, 221, 223

Řešitelský tým:

- Ing. Rudolf Vávra
(vedoucí projektu)
- Ing. Stanislav Metelka
- Ing. Jiří Kalčík
- iRFP e.K.

Objednatelé:

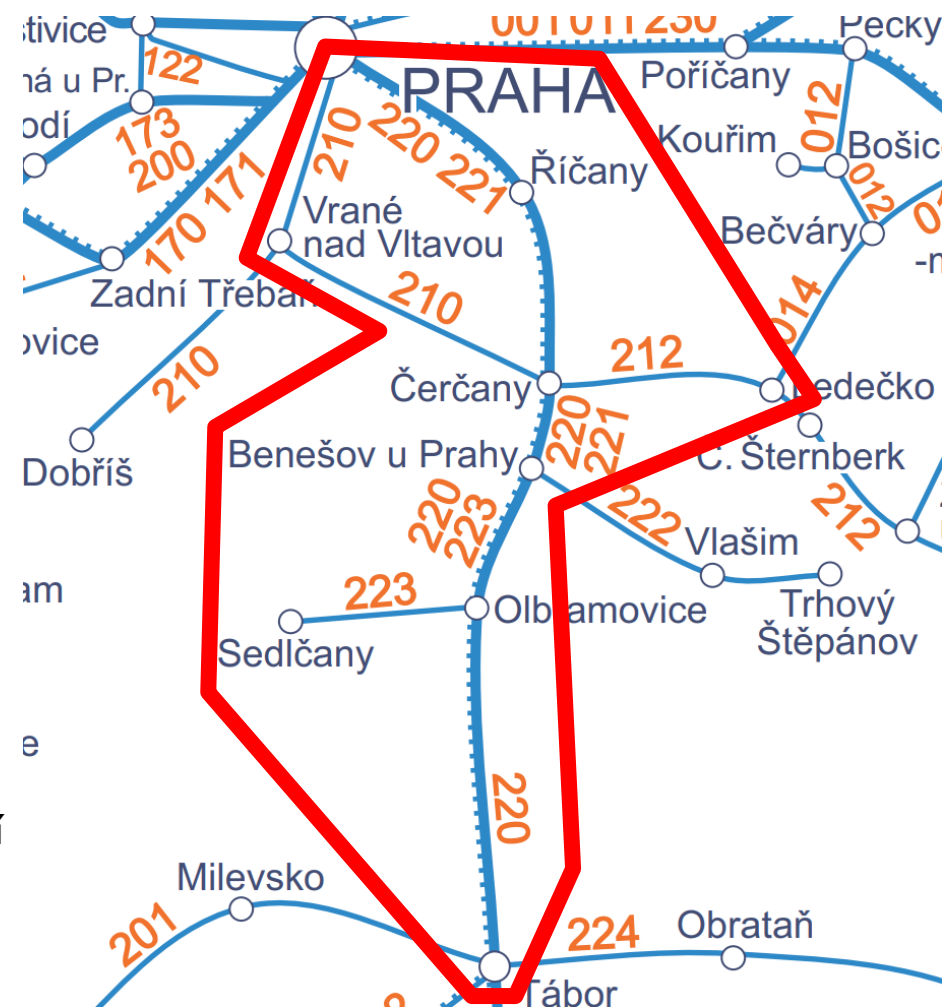
- Město Říčany
- Dobrovolný svazek obcí
BENE-BUS

Navrhnout základní taktový model JŘ na následujících tratích pro ranní špičku, dopolední sedlo a odpolední špičku pracovních dnů a pro víkendy:

- 210 v úseku Praha – Vrané nad Vltavou – Čerčany,
- 212 v úseku Čerčany – Ledebčko,
- 220+221 v úseku Praha – Benešov u Prahy – Tábor,
- 223 Benešov u Prahy – Olbramovice – Sedlčany,

který bude respektovat:

- přepravní vztahy v oblasti při zohlednění provozně-ekonomické vhodnosti
- parametry infrastruktury dosažitelné do roku 2029 či v brzké době po roce 2029 (v rámci trvání 15letého smluvního období) => stávající parametry na tratích 210, 220, 221, aplikace tzv. „směrodatných rychlostních profilů“ na tratích 212 a 223



ZÁVĚRY STUDIE — ANALÝZA SLDB 2021

Z analýzy dojížd'kových vztahů do zaměstnání a škol ze SLDB 2021 jsou patrné:

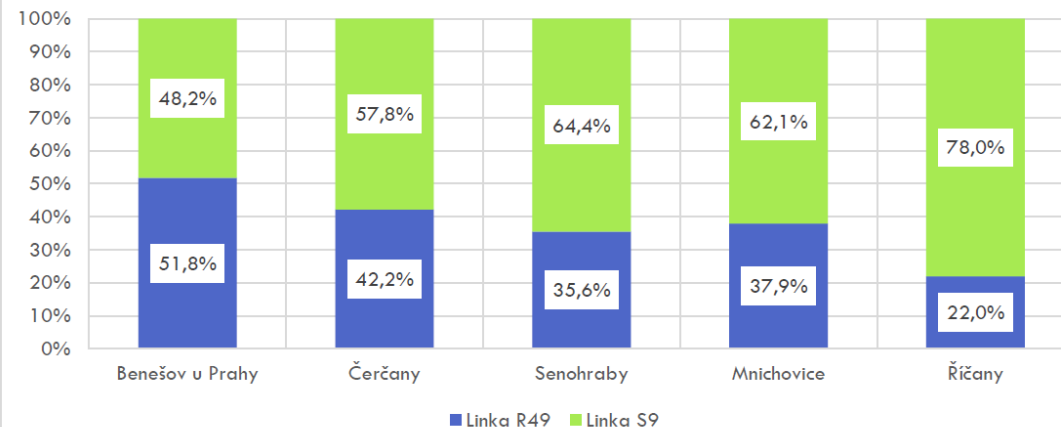
- Existence silného dojížd'kového zázemí Prahy, klesající trend s rostoucí časovou vzdáleností (zejména v denní dojížd'ce)
- Význam mikroregionálních center pro dojížd'ku: Říčany, Benešov, Votice, Sedlčany, Tábor
 - do Říčan je ze zkoumaných sídel druhá největší dojížd'ka (po Praze)
 - hranice převažující dojížd'ky do Říčan vs. Benešova je přibližně v Senohrabech
 - jižně od Benešova (až po Ješetice a Vojkov) převažují dojížd'kové vztahy do Benešova nad dojížd'kou do Prahy
 - od Střezimíře na jih převažují dojížd'kové vztahy jižním směrem (Tábor) nad směrem severním (Votice, Benešov, Praha)
- Modal split VD v denní dojížd'ce do Prahy z obcí příměstského úseku Praha — Benešov:
 - nejnižší (pod 40 %) Pyšely — existuje potenciál pro zvýšení v případě adekvátní nabídky VD
 - následují (mezi 40 a 50 %) Mirošovice, Mrač, Mnichovice a Senohraby
 - ostatní obce mají nad 50 % modal split VD v denní dojížd'ce do zaměstnání/škol

ZÁVĚRY STUDIE – ANALÝZA DAT Z PŘEPRAVNÍCH PRŮZKUMŮ

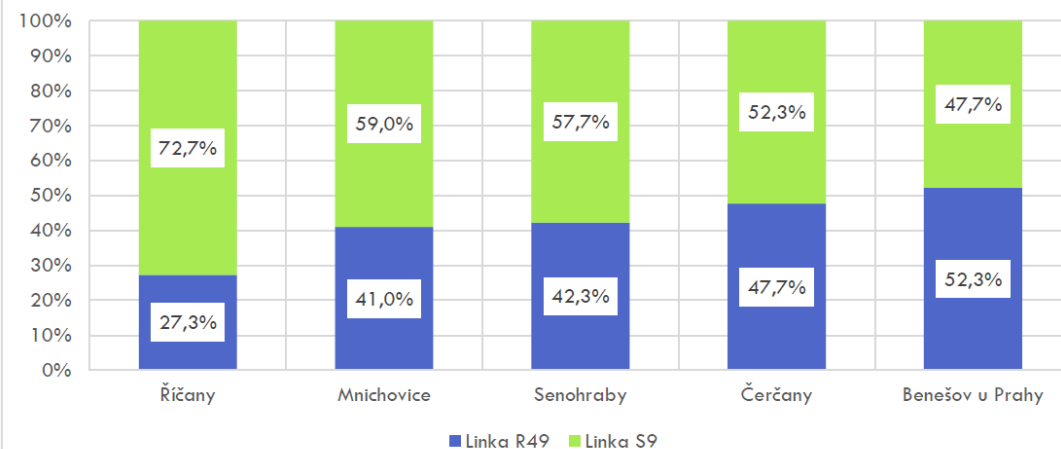
Z analýzy dat z přepravních průzkumů (III/2023) vyplývá:

- Veskrze soulad s daty ze SLDB 2021
 - poměrově vyšší počty cestujících oproti SLDB jsou u Strančic (značné množství přípojí na návazné autobusové linky)
 - poměrově nižší počty cestujících oproti SLDB jsou u Mnichovic (kopcovitý terén, autobusové linky do Strančic, kde je vyšší četnost vlakových spojů) – potenciál pro zvýšení atraktivity železniční dopravy v případě odpovídající nabídky
- Vliv nízké četnosti zrychlených spojů do/z Prahy (s výjimkou Benešova u Prahy je ve špičkách pro cesty do/z Prahy více využívána četnější zastávková linka S9)

Podíl cestujících na linkách R49 a S9 v ranní špičce do Prahy-Zahradního Města, Prahy-Vršovic a Prahy hl.n.

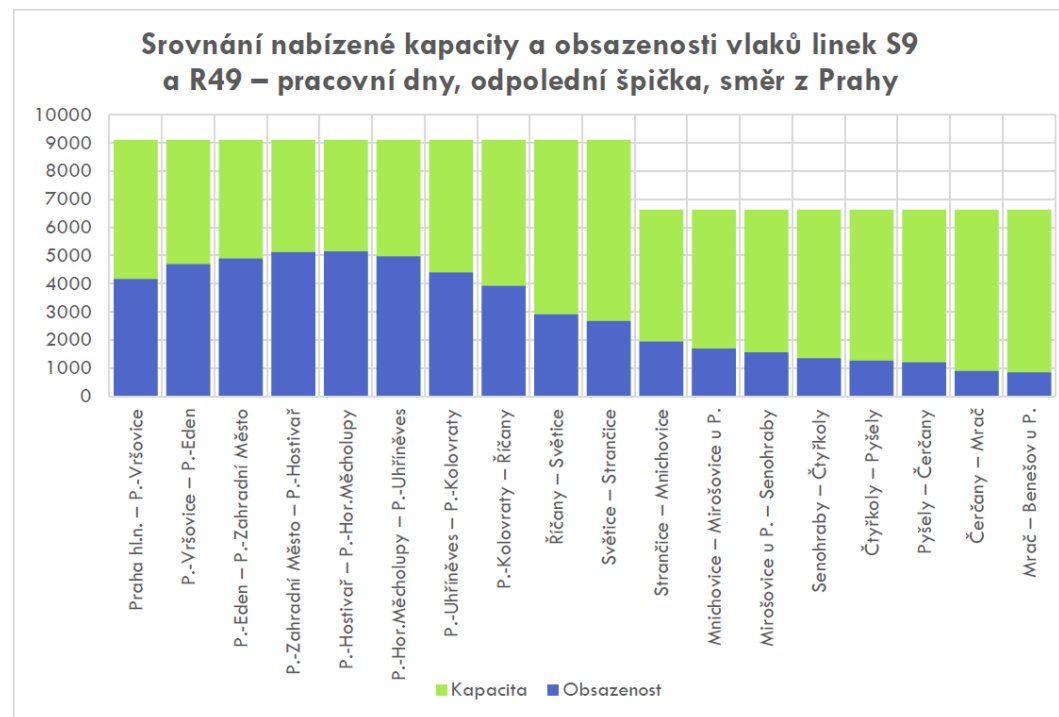
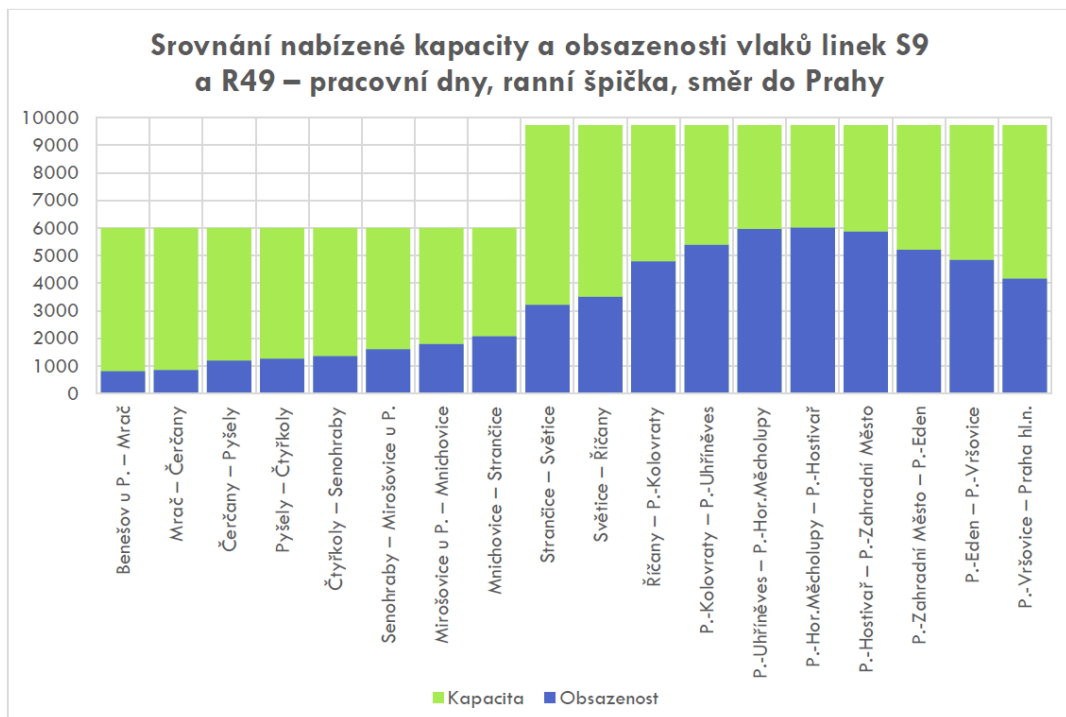


Podíl cestujících na linkách R49 a S9 v odpolední špičce z Prahy hl.n., Prahy-Vršovic a Prahy-Zahradního Města



ZÁVĚRY STUDIE – ANALÝZA DAT Z PŘEPRAVNÍCH PRŮZKUMŮ

- Nízké využití nabízené přepravní kapacity ve vzdálenějších lokalitách příměstského úseku Praha – Benešov u Prahy



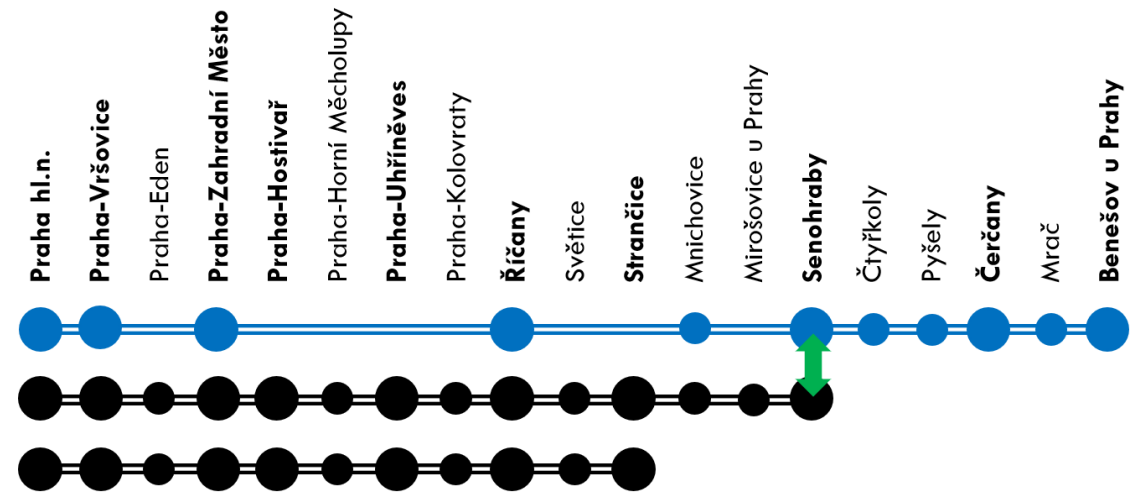
ZÁVĚRY STUDIE – DOPORUČENÁ KONCEPCE PŘÍMĚSTSKÉ DOPRAVY

Pásmový JŘ

- pásmování v Senohrabech s dodatečnými zastaveními v Říčanech a Mnichovicích a na území Prahy ve Vršovicích a na Zahradním Městě

Přínosy:

- Možnost přesného 15min taktu zastávkové vrstvy
- Četnější zrychlené spojení (30min takt) bez nárůstu počtu náležitostí (nenavyšování vysokých fixních nákladů)
- Zlepšení využití přepravního potenciálu ve vzdálenějších obcích příměstské oblasti
- Systematické návaznosti z tratí 210 a 212 na zrychlený segment do Prahy
- Zvýšení efektivity využití vozidel
 - Zvýšení proběhů vozidel
 - Navýšení přepravní kapacity v nejvytíženějším úseku bez nutnosti finančně, provozně i technologicky náročného zkracování intervalu zastávkové linky S9



ZÁVĚRY STUDIE — NÁVRHOVÝ JÍZDNÍ ŘÁD

Respektuje konstrukční polohy dálkové dopravy

Respektuje stanovisko JIKORD

Dosažení taktových uzlů:

- Čerčany v minutách 15/45
- Benešov u Prahy v minutě 30 (a 00)
- Ledečko v minutě 00

Navrženy JŘ pro stav se směrodatnými rychlostními profily na tratích 212 a 223 i alternativní JŘ bez SRP na těchto tratích

VYJÁDŘENÍ SPRÁVY ŽELEZNIC, S.O. + KOMENTÁŘ AUTORŮ STUDIE

Tratě 221+220 Praha – Benešov u Prahy – Votice – Tábor

Trat' 210 Praha – Vrané nad Vltavou – Čerčany/Dobříš

- Provozní koncepce realizovatelná a aplikovatelná již stávající infrastruktuře
 - Navrženy drobné minutové korekce (vliv odlišného způsobu zaokrouhlování, resp. v případě tratě 210 vliv staniční technologie ŽST Vrané nad Vltavou) – bez vlivu na provozní koncepci jako celek

Trat' 212 Čerčany – Ledečko (– Zruč nad Sázavou)

Trat' 223 Benešov – Olbramovice – Sedlčany

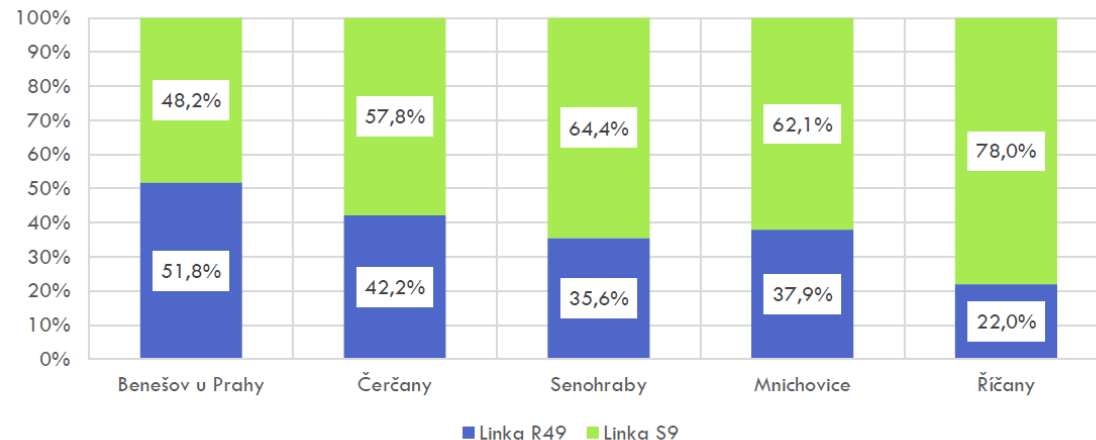
- Potvrzena potřeba infrastrukturních úprav pro realizovatelnost cílového návrhového JŘ
 - Pozn. autorů: Správa železnic neposuzovala alternativní JŘ navržený autory pro stávající infrastrukturní stav
- Správa železnic vyzývá k další spolupráci pro včasnou realizaci navržených úprav infrastruktury
 - Pozn. autorů: vypracování směrodatných rychlostních profilů v případě obou tratí již Správa železnic poptávala a dle původně předpokládaného harmonogramu jejich vypracování by již měly být finalizovány => vhodné podpořit jejich včasnou aplikaci

SHRNUTÍ PROBĚHLÉ KOMUNIKACE OHLEDNĚ NAVRŽENÉHO PÁSMOVÉHO JŘ

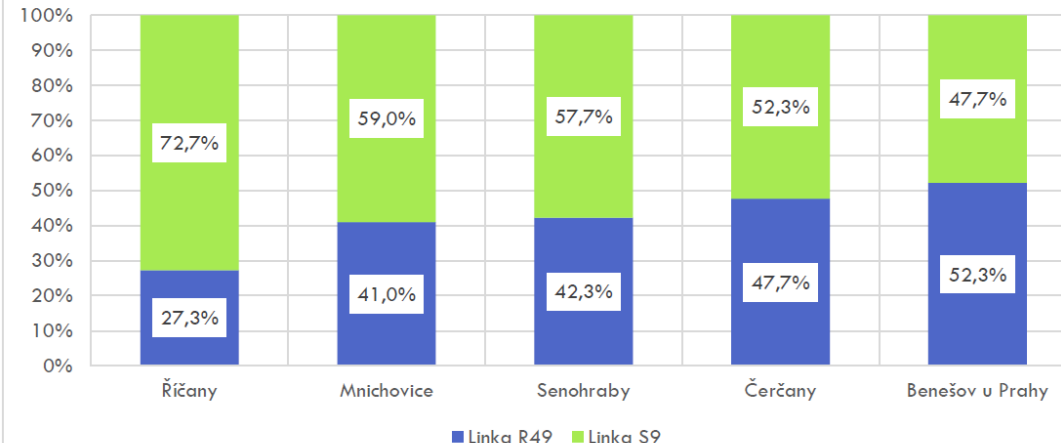
Cestovní doba Praha – Čerčany a Praha – Benešov u Prahy

- **IDSK: Pásmování v Senohrabech prodlouží cestu z Čerčan a Benešova do Prahy a znemožní proklad R/Sp**
- Autoři studie: Pásmo umožní se stejným počtem souprav zavést četnější zrychlené spojení v požadovaném taktu 30 min a odstraňuje nutnost cestujících dále od Prahy využívat pro cesty do Prahy pomalé vlaky nebo auto.
- Autoři studie: Celkově dochází ke zkrácení cestovních dob do Prahy nejen pro Mrač, Pyšely a Čtyřkoly, ale vlivem četnějšího zrychleného spojení i pro Benešov u Prahy, Čerčany, Senohraby, Mnichovice a Říčany.

Podíl cestujících na linkách R49 a S9 v ranní špičce do Prahy-Zahradního Města, Prahy-Vršovic a Prahy hl.n.



Podíl cestujících na linkách R49 a S9 v odpolední špičce z Prahy hl.n., Prahy-Vršovic a Prahy-Zahradního Města



SHRNUTÍ PROBĚHLÉ KOMUNIKACE OHLEDNĚ NAVRŽENÉHO PÁSMOVÉHO JŘ

Cestovní doba mezi Prahou a obcemi v úseku Benešov u Prahy – Tábor

- IDSK: Zvažujeme prodloužení části spěšných vlaků linky R49 do Tábora, v případě pásmování v Senohrabech by došlo k prodloužení cestovní doby o nejméně zhruba 6 minut (oproti pásmování v Benešově) a snížení atraktivity těchto vlaků pro sídla mezi Benešovem a Tábořem
- Autoři studie: Prodloužení cestovní doby spěšnými vlaky pro Benešov u Prahy činí 5–6 minut. Pro obce jižně od Benešova u Prahy lze výhodně využít navázání regionálních (osobních) vlaků na rychlíky linky R17.
- Autoři studie: V příměstském úseku Praha – Benešov u Prahy je více cestujících, generují větší celkové zkrácení cestovních dob při pásmování v Senohrabech než v Benešově u Prahy. Pro Čtyřkoly, Pyšely a Mrač se jedná o zkrácení cestovních dob o 11–12 minut. Pro Říčany, Mnichovice a Senohraby se jedná o navýšení rozsahu zrychlených vlaků (bez navýšení počtu souprav). Čerčany a Benešov u Prahy viz předchozí slide.

SHRNUTÍ PROBĚHLÉ KOMUNIKACE OHLEDNĚ NAVRŽENÉHO PÁSMOVÉHO JŘ

Přípoje v Olbramovicích z linky S98 směr Tábor

- IDSK: Klasický model zajišťuje optimální návaznosti v Olbramovicích i v relaci Sedlčany – Tábor
- Autoři studie: Ze sedlčanské trati jezdí směr Tábor oproti směru Praha i oproti počtům cestujících severně od Benešova mnohem méně cestujících (viz např. dojížd'ka dle SLDB 2021). Tyto vztahy lze výhodně pokrýt navázáním autobusových linek na rychlíky linky R17 v Olbramovicích či regionální dopravu (linka S90) v Olbramovicích či Voticích. Také lze zmínit přestup z linky S98 na rychlíky linky R17 v Olbramovicích – ač je delší přestupní doba (o cca 20 minut), vykazuje toto spojení jen nepatrně delší celkovou cestovní dobu do Tábora (rychlík linky R17 přijíždí do Tábora těsně po „klasickém“ spěšném vlaku linky R49).

SHRNUTÍ PROBĚHLÉ KOMUNIKACE OHLEDNĚ NAVRŽENÉHO PÁSMOVÉHO JŘ

Přesný 15min interval na lince S9

- IDSK: Rovněž pásmo generuje nepravidelný interval linky S9 10-20 minut
- Autoři studie: Studie prokázala dosažitelnost přesného 15minutového intervalu linky S9
- Správa železnic: Koncept ve studii je realizovatelný
- IDSK: Usilujeme o co nejpravidelnější interval zastávkových vlaků 15 minut i bez pásma s možnou úpravou přírážek k jízdním dobám (zpomalením) linek R17 a Ex7
- Autoři studie: Bez zpomalení R a Ex lze mít proklad nejvýše 12/18 minut. Přesný interval 15 minut bez pásma by vyžadoval zpomalení expresů o 3 minuty a následné zpomalení klasických spěšných vlaků linky R49.

SHRNUTÍ PROBĚHLÉ KOMUNIKACE OHLEDNĚ NAVRŽENÉHO PÁSMOVÉHO JŘ

Přirážky k jízdním dobám

- **IDSK: Pásmo způsobí zpomalení vlaků dálkové dopravy, aby se u Prahy vešly na trať všechny vlaky**
- **Autoři studie: Celkové bodové přirážky k jízdním dobám u vlaků dálkové dopravy v návrhu jsou srovnatelné s aktuálním JŘ 23/24, rozdíly jízdních dob jen kvůli zaokrouhlování a příp. opatrnější konstrukci tras**

R 726

Ukázat dopravny:
jen zastávky a stanice ☐ Zobrazit zkratky dopraven

stanice	příjezd	odjezd	jízdní doba	přirážka
Bystřice u Benešova		9.26,0	0.02,6	
Benešov u Prahy	9.29,6	9.31,4	0.03,6	
Mrač		9.36,9	0.05,5	
Čerčany		9.38,4	0.01,4	
Pyšely		9.39,6	0.01,2	
Čerčany výh. 19-22		9.39,7	0.00,2	
Čtyřkoly		9.40,5	0.00,8	
Senohraby		9.43,0	0.02,5	
Mirošovice u Prahy		9.44,1	0.01,1	
Mnichovice		9.46,1	0.02,0	
Strančice		9.48,1	0.02,1	
Světice		9.50,1	0.02,0	
Říčany		9.51,9	0.01,8	
Praha-Kolovraty		9.53,8	0.01,9	
Praha-Uhřetěves		9.55,5	0.01,7	
Praha-Uhřetěves výh. 32		9.56,5	0.01,0	
Praha-Horní Měcholupy		9.56,7	0.00,2	
Praha-Hostivař		9.57,8	0.01,1	
Praha-Zahradní Město	10.00,1	10.02,4	0.02,2	
Praha-Eden výh. 201-203		10.04,0	0.01,6	
Praha-Eden		10.04,4	0.00,4	
Praha-Eden výh. 209-214		10.04,8	0.00,4	
Praha-Vršovice	10.06,3	10.08,4	0.01,5	
Praha hl.n.	10.12,2		0.03,8	

0,073 min

SHRNUTÍ PROBĚHLÉ KOMUNIKACE OHLEDNĚ NAVRŽENÉHO PÁSMOVÉHO JŘ

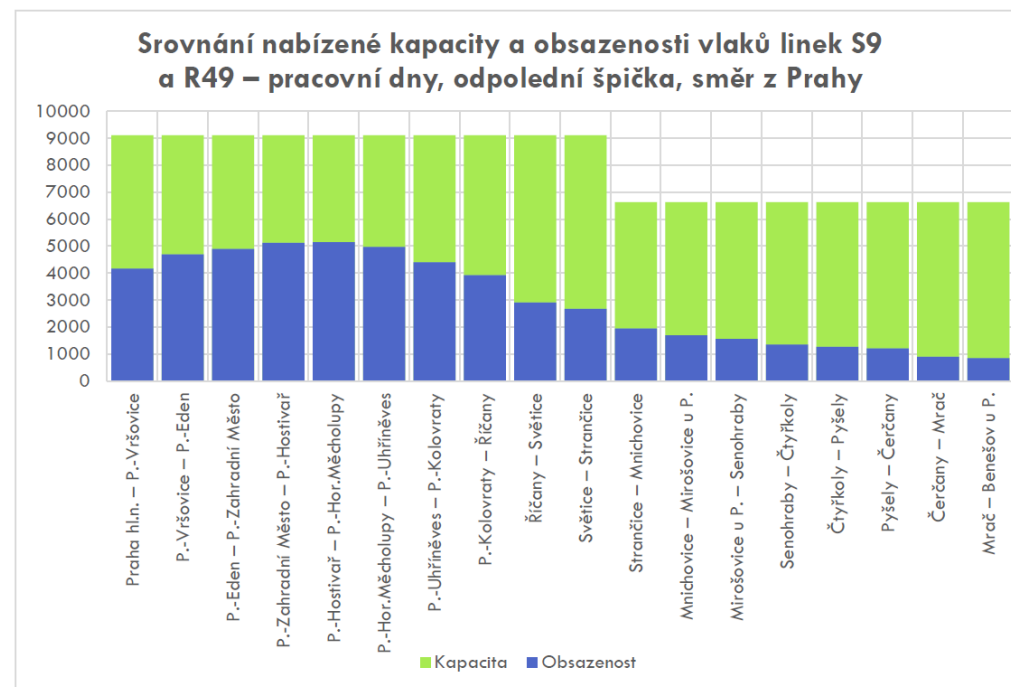
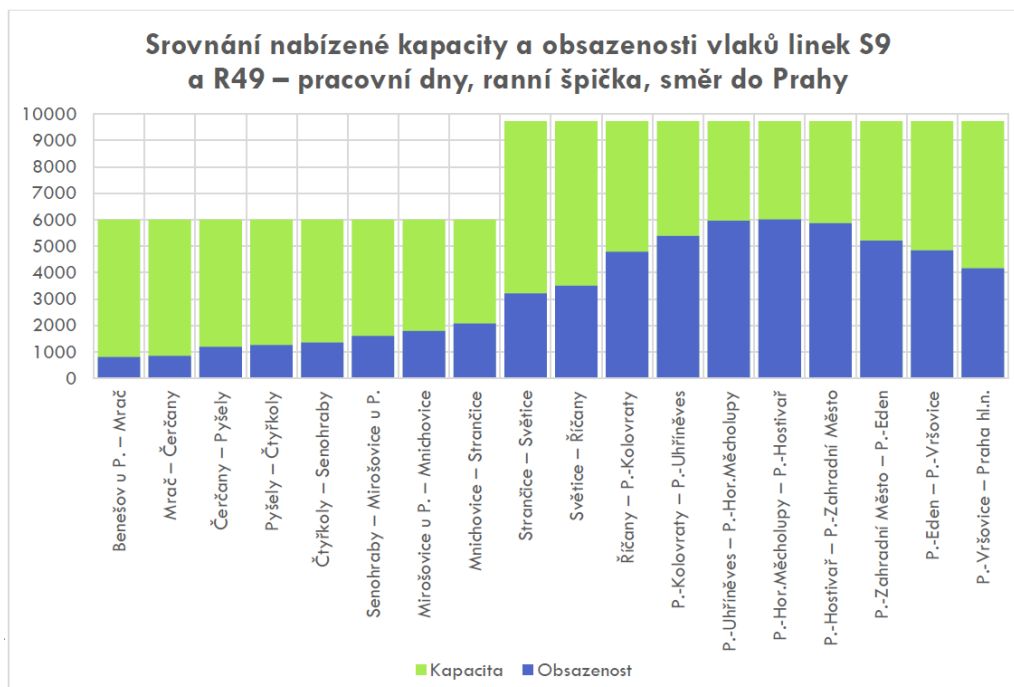
Ekonomická náročnost (mimošpičkový interval)

- IDSK: Kvůli přestupům v Čerčanech směr Benešov je nutné vést vlaky Praha – Benešov i mimo špičku po půlhodině, to je dražší
- Autoři studie: Není nutné, mimo špičku lze prodloužit jen v úseku Čerčany – Benešov levnější motorové jednotky z linek S8/S80 efektivním využitím prostoje

SHRNUTÍ PROBĚHLÉ KOMUNIKACE OHLEDNĚ NAVRŽENÉHO PÁSMOVÉHO JŘ

30minutový interval spěšných vlaků

- IDSK: Os+Sp koncept umožňuje zavedení požadovaného druhého spěšného vlaku v hodině i bez pásma
- Autoři studie: Ano, ale oproti pásmu za cenu více vozidel, nárůstu kilometrů, nadále nadbytečné kapacity
=> vyšší fixní i variabilní náklady bez zrychlení pro menší obce



SHRNUTÍ PROBĚHLÉ KOMUNIKACE OHLEDNĚ NAVRŽENÉHO PÁSMOVÉHO JŘ

Plán Hl. m. Prahy na 10minutový interval na lince S9

- **IDSK: Studie není kompatibilní s Prahou požadovaným 10minutovým intervalem S9 Praha – Říčany**
- Autoři studie: 10minutový interval není kompatibilní ani s návrhem a prioritami IDSK, protože
 - generuje prodloužení jízdních dob dálkové dopravy o 2–4 minuty postihující i cestující do Benešova a jižně od něj **(ze strany IDSK připomínkováno u pásmování v Senohrabech)**
 - generuje prodloužení jízdních dob i klasických spěšných vlaků o cca 4 minuty mezi Prahou a Strančicemi, nutnost jejich předjíždění dálkovou dopravou + problematické návaznosti v Čerčanech (zastávkové vlaky mimo uzel) – **obojí nežádoucí dle IDSK**
 - zvyšuje potřebný počet náležitostí – zvýšení fixních nákladů neúměrné přepravním potřebám **(ekonomická stránka ze strany IDSK komentována u pásmování v Senohrabech)**
 - vzhledem k existenci nákladní dopravy vede dle Směrnice č. 124 Správy železnic, s.o., k překročení optimální hodnoty stupně obsazení v úseku Praha-Hostivař – Praha-Uhřetěves (pásmo rizikové kvality provozu) – **IDSK sleduje stabilní JŘ na trati**

SHRNUTÍ PROBĚHLÉ KOMUNIKACE OHLEDNĚ NAVRŽENÉHO PÁSMOVÉHO JŘ

Nutnost infrastrukturních úprav v ŽST Senohraby

- Středočeský kraj: Pokud by byly podmínkou zavedení pásmového JŘ na trati 221 změny na infrastrukturu ve stanici Senohraby, bylo by nutné do dalšího prověřování zahrnout i tuto problematiku.
- Autoři studie: Studie s úpravami Senohrab nepočítá, postačuje stávající konfigurace
- Správy železnic: Koncept ve studii je realizovatelný na stávající infrastrukturu

SHRNUTÍ PROBĚHLÉ KOMUNIKACE OHLEDNĚ NAVRŽENÉHO PÁSMOVÉHO JŘ

Stabilita JŘ

- IDSK: Pásmo je potenciálně nestabilní – malé rozestupy vlaků Zahradní Město – Hostivař, krátké přestupy v Senohrabech
- Správa železnic: Koncept ve studii je realizovatelný
- Autoři studie: Navržený JŘ respektuje mezinárodní doporučení, co se týče přiřázek k jízdním dobám a zaokrouhlování časů příjezdů/odjezdů, a směrnice a předpisy Správy železnic, s.o., pro větší nestabilitu pásma oproti klasické koncepci není důvod
- Autoři studie: Dopravní řešení preferované IDSK s těsným sledem 3 vlaků na odjezdu z Prahy-Zahradního Města vykazuje negativní dopad na více cestujících vlivem shluku vlaků už v Praze, ne až v Senohrabech

DĚKUJEME ZA POZORNOST

Ing. Rudolf Vávra

Ing. Stanislav Metelka

rudolf.vavra9@gmail.com