

Plán dopravnej obsluhy SR

2020 - 2025

Variant 1: Základný rozsah obsluhy

Vysvetlivky

- Zastávka
- Konečná zastávka
- 1 - 19 Pravidelná expresná železničná linka (Zr, REX, R, Ex, C2)
- 20 - 69 Pravidelná zastávková železničná linka (Os)
- A1 - A11 Pravidelná expresná autobusová linka
- A12 - A35 Pravidelná zastávková autobusová linka
- M1 - M15 Pravidelná medzinárodná autobusová linka
- U 30' Taktový uzol v 0. resp. 30'. minúte

Pravidelnosť železničných línií

zast. vlak expres

15' takt v špičke

30' takt v špičke

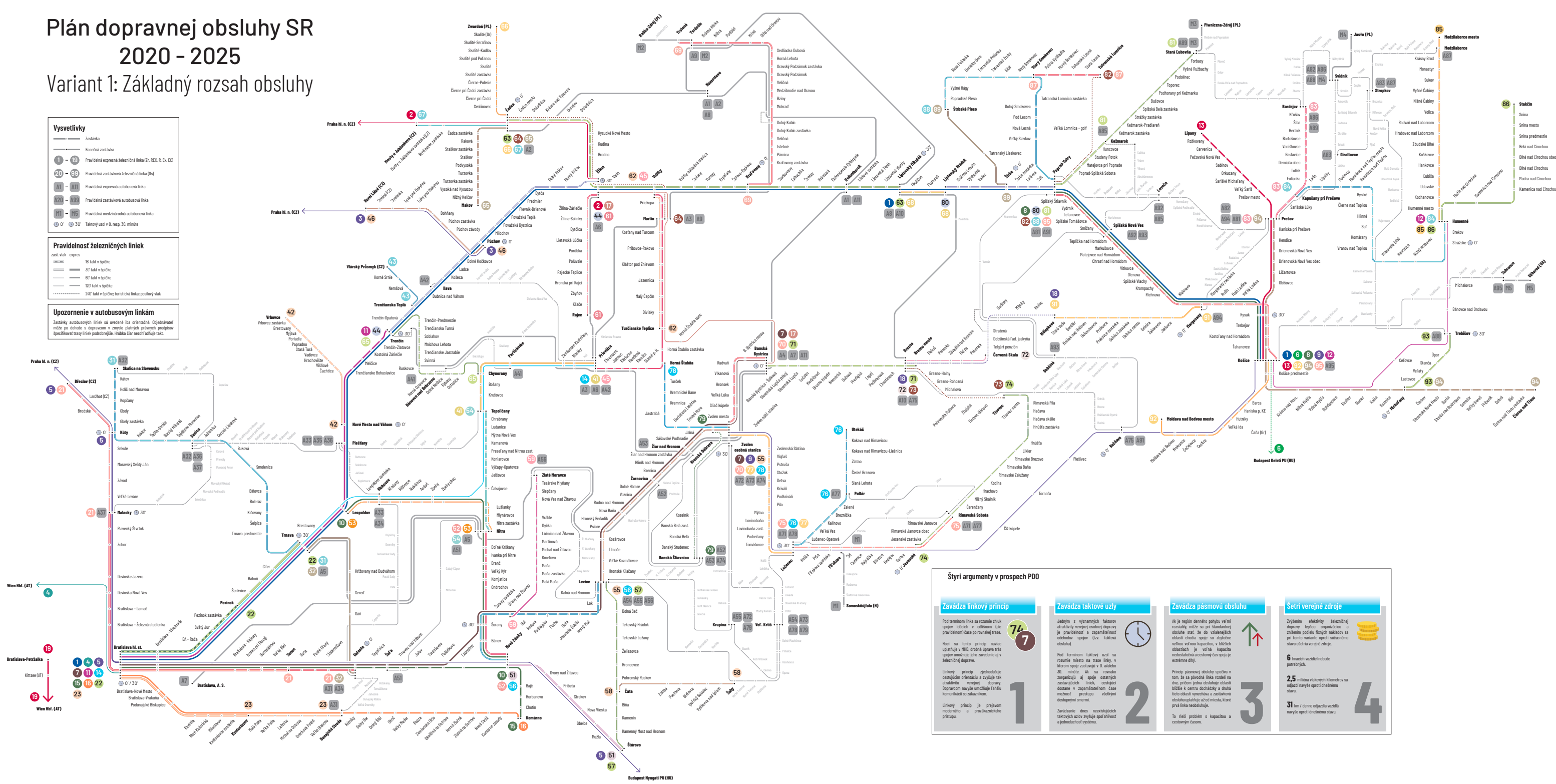
60' takt v špičke

120' takt v špičke

240' takt v špičke turistická linka: posilový vlak

Upozornenie v autobusových linkách

Zastávky autobusových línií sú uvedené iba orientačne. Objednávatel môže po dohode s dopravcom v zmysle platných pravých predpisov špecifikovať trasy línií podrobnejšie. Hrubá čiara nezohľadňuje takt.



Štyri argumenty v prospech PDO

Zavádza linkový princíp

Pod termínom linka sa rozumie zhluk spojov idúcich v odtlačnom (ale pravidelnom) čase po rovnakej trase.

Hoci sa tento princíp najviac uplatňuje v MHD, družná doprava trate spojov umožňuje jeho zaviedenie aj v železničnej doprave.

Linkový princíp zjednodušuje cestujúcim orientáciu a zvyšuje tak atraktivitu verejnej dopravy. Dopravcom umožňuje lepšiu komunikáciu so zákazníkmi.

Linkový princíp je príjmom moderného a prosačnického prístupu.

Zavádza taktové uzly

Jedným z významných faktorov atraktivity verejnej osobnej dopravy je pravidelnosť a zapadlosť spojov (tzv. taktová obsluha).

Pod termínom taktový uzol sa rozumie miesto na trase linky, v ktorom spoje zastavujú v 0. alebo 30. minúte. Ak sa na rovnakú organizáciu aj spoje ostatných zastávok línií, cestujúci dostávajú v zapadlých časoch možnosť prestupu všetkými dostupnými smermi.

Zavádzanie dnov neexistujúcich taktových uzlov zvyšuje spoľahlivosť a jednotnosť systému.

Zavádza pásmovú obsluhu

Ak je región demnoho pohybu veľmi rozsiahly, môže sa pri štandardnej obsluhu stať, že do vzdialených oblastí chodí spoje so zbytočne veľkou voľnou kapacitou, v blízkych oblastiach je veľká kapacitná nedostatok a cestovný čas spoja je extrémne dlhý.

Princíp pásmovej obsluhy spočíva v tom, že sa pôvodná linka rozdelí na dve, pričom jedna obsluhuje oblasti blízke k centru dochádzajú a druhá tieto oblasti vyhľadáva a zastávkovou obsluhu uplatňuje až od miesta, ktoré prvá linka neobsahuje.

To rieši problém s kapacitou a cestovným časom.

Setri verejné zdroje

Zvýšením efektivity železničnej dopravy lepšou organizáciou a zmenou podielu tržných nákladov sa pri tomto variante oprti súčasnému stavu ušetriť verejné zdroje.

6 hračiek vozidla nebude potrebných.

2,5 milióna vlakových kilometrov sa odrazi navyše oprti dnešnému stavu.

31 km / denne odjazdí vozidla navyše oprti dnešnému stavu.