

Pytania ze spotkania użytkowników ZMR

1. PYTANIE:

Parametr GAP przy rozkładzie ruchu jest kluczowy do uzyskania zbieżności rozkładu ruchu. Powinno się dążyć do jak najdokładniejszego rozkładu ze względu na jakość statystyk z modelu przy porównywaniu wariantów. W celu skrócenia obliczeń należało by dążyć do zmniejszenia szczegółowości modelu. Czy nie rozważaliście Państwo jakiś kroków w tę stronę?

ODPOWIEDŹ:

Zgadza się z tym. Każdorazowo wykonawca analiz powinien zwracać uwagę na ten parametr i analizować zbieżność wyników modelu. Z naszych analiz na potrzeby modelu krajowego różnice w wynikach przy zastosowaniu bardziej rygorystycznego GAP nie wpływała znacząco na poprawę wyników a zwiększała czas obliczeniowy. Zapraszamy do kontaktu po spotkaniu na e-mail zmr@cupt.gov.pl jeśli mają Państwo doświadczenie i przemyślenia odnośnie upraszczania modelu ZMR. Uważamy, że każdorazowo wykonawca bazujący na ZMR może podjąć decyzję o zmniejszaniu szczegółowości w ramach potrzeb. ZMR powstał jako narzędzie dedykowane do wielu celów jednocześnie stąd niejednokrotnie podkreślaliśmy, że z punktu widzenia wykonawców prościej będzie zmniejszyć poziom szczegółowości niż uszczegóławiać - jak to zwykle do tej pory się odbywało.

2. PYTANIE: Czy oprócz prędkości kalibrowano krzywe oporu odcinków? Czy każdy typ ma przypisany indywidualną krzywą?

ODPOWIEDŹ:

W ramach tych prac nie kalibrowano funkcji oporu odcinka. Użyto krzywych używanych we wcześniejszej wersji modelu.

3. PYTANIE: Czy wprowadzenie nowych typów odcinków wiązało się z rezygnacją punktowych strat czasu wprowadzonych na relacjach?

ODPOWIEDŹ:

Nie, mechanizm uproszczonego kodowania skrzyżowań pozostał w modelu. Ze względu na poziom szczegółowości sieci w modelu ZMR nie było możliwe odwzorowanie spadków prędkości na łącznicach.

4. PYTANIE:

Co to jest za parametr "Postój" i dlaczego jest w większości wartość 0?

ODPOWIEDŹ:

Parametr „Postój” to atrybut opisujący czas postoju pociągu na danym przystanku kolejowym. Jego wartość wynika z danych jakie zostały pozyskane od PKP PLK S.A. Rysunek w prezentacji, którego dotyczy pytanie, przedstawia tylko niewielką część jednej z kilkuset tras zakodowanych w modelu. Akurat w tym przypadku postój pociągu odbywa się tylko na jednej z wymienionych stacji.

5. PYTANIE:

Prognozy sieci kolejowej - czy inwestycje regionalne do 2040 nie są zbyt optymistyczne? Nie wynikają przecież z projektu KPK. Skąd pochodzą dane o zmianach na sieci kolejowej w latach 2030-2040?

ODPOWIEDŹ:

Lista inwestycji była konsultowana z Ministerstwem Infrastruktury, PKP PLK S.A oraz CPK Sp. z o.o. i zawiera również inwestycje kolejowe na lata 2024-2040 oraz obecne założenia programu Kolej+ i dodatkowo uwzględnia trwające obecnie modernizacje na liniach kolejowych. Należy mieć na uwadze, że z uwagi na trwający proces konsultacji dokumentów sektorowych wygląd sieci kolejowej w przyszłych latach może jeszcze ulec zmianom.

6. PYTANIE:

Czy testowaliście Państwo używanie rozkładu w PUT opartego na rozkładach jazdy timetable based? jeśli tak to jakie są różnice w czasach obliczeń? w stosunku do headwaybased?

ODPOWIEDŹ:

W pierwszych pracach nad modelem ZMR zastosowano procedurę Timetable Based. W toku dalszych prac oraz z uwagi na opinie ekspertów ostatecznie zastosowano procedurę Headway Based. Wynikało to przede wszystkim z bardziej skoordynowanego i spójnego podejścia na etapie tworzenia prognoz dla modelu krajowego w odniesieniu do transportu zbiorowego oraz indywidualnego.

7. PYTANIE:

Czy istnieje perspektywa stworzenia modelu dla kolejowego ruchu towarowego?

ODPOWIEDŹ:

W ramach prac własnych CUPT dokonano aktualizacji modelu towarowego ZMR do roku bazowego 2021 oraz opracowano prognozy ruchu na rok 2030. Niemniej na ten moment model towarowy nie będzie udostępniany podmiotom zewnętrznym. Narzędzie będzie wykorzystywane do prac własnych oraz na potrzeby prac zleconych przez Ministerstwa. Ponadto nadal będą prowadzone prace optymalizacyjne i rozwojowe oraz aktualizacje przy uwzględnieniu nowych źródeł danych.

8. PYTANIE: Czy na pewno celowe jest branie pod uwagę prędkości składów wagonowych na sieci kolejowej? Przecież w ruchu regionalnym (poza pojedynczymi dosłownie wyjątkami) nie używa się już w kraju składów wagonowych, a nawet w PKP IC zespołów trakcyjnych jest już całkiem dużo...

ODPOWIEDŹ: Regulaminy PLK dla prędkości składów wagonowych i zespołów trakcyjnych są praktycznie identyczne pod kątem prędkości w zależności od linii i kilometraża.