

Vážený pan
Ing. Petr Hofhanzl
SŽDC, s.o., Generální ředitelství
Dlážděná 1003/7
110 00 PRAHA 1

Váš dopis značky / ze dne

Naše značka

Vyřizuje / linka
Ing. Novák / +420 543 426 653

Brno
20. 5. 2016

Vyjádření k dokumentaci „Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno, 5.dílčí plnění“.

Vážený pane inženýre,
na základě Vaší žádosti o připomínky k technickému a dopravně-technologickému řešení variant železničního uzlu Brno (ŽUB) v rámci zpracování studie proveditelnosti ŽUB (5. dílčí plnění) Vám sděluji:

1. K technické zprávě a k dopravní technologii:

Opakovaně upozorňujeme, že výhledová doprava neuvažuje s komerční dopravou. Požadavky na komerční trasy v uzlu Brno jsou však již aktuálně vznášeny. **Bude uvedeno v rizikové analýze**

V soupisu předpokládaných staveb (část 6.2.1. na str. 16 - 19) chybí výhybny Rajhrad a Bílovice n.Svit. Doporučujeme zachovat v projektových variantách v Brně-Židenicích nástupištní hranu u 6. traťové koleje směr Maloměřice pro případy výluk a nepravidelností v provozu. **Bude zapracováno v části POV**

Ve variantě „bez projektu“ nepředpokládáme vedení linky S7 a její ukončení v Brně-Židenicích – rozpor mezi technickou zprávou (část 6.5.7., str. 75) a modelovými grafikonky. **Bude zapracováno**

Nesouhlasíme s ukončením linky S41 v Brně-Horních Heršpicích (část 6.5.7., str. 75). Vlaky linky S41 musí být vedeny do Brna hl.n. v intervalu 30 / 60 min. Ve variantě bez projektu je nutno zachovat současné linky S2 a S4 (zůstávají zachovány kusé koleje 5k, 9k, 11k 13k) a nezavádět linku S1, která odčerpává kapacitu v průběžných kolejích. Je možno omezit výhledovou dopravu na lince S4 ve špičce na 3 páry vl/hod. (2 zrychlené a 1 zastávkový) v souladu se studií proveditelnosti stavby „Brno – Zastávka, elektrizace“. **Bude zapracováno**

Trváme na přibližně současných polohách linky R13 (R5 IDS JMK) v uzlu Brno dle modelových grafikonů vlakové dopravy a žádáme takto upravit i síťovou grafiku. **Bude zapracováno**

Ve variantě bez projektu je nutno na lince S6 zachovat špičkový interval 30 / 60 min. (při celodenním 60 min. intervalu linky R6). U špičkových vlaků (jen 30 min. interval!) ev. navrhnout vhodné opatření. Vzhledem ke konfliktu s dálkovou dopravou akceptujeme zastavovací politiku linky S2 (tab. 6-18, str. 37) odchýlnou od původního záměru JMK (zrychlená trasa do Boskovic). **Linka S6 v intervalu 30 minut ve var. BP nemá kapacitu, návrhy řešení budou doplněny**

Předpokládáme, že simulace stability provozu (str. 140) bude součástí dalších odevzdání. **Ano, bude u vybraných variant ŽUB.**

2. Ke grafikonům vlakové dopravy:

Varianta bez projektu, horizont 2020:

- trať 240, linka S4: rozlišit jednoznačně zastávkové a zrychlené trasy: **Bude zapracováno (všechny odrážky)**
 - zrychlené vlaky zastaví pouze Starý Lískovec, Tetčice a dále ve všech stanicích a zastávkách. Špička interval 30 min., sedlo interval 60 min.
Zrychlené vlaky nepředjíždět vlaky linky R11 (R4).
Přípoje směr Náměšť n. Osl., Třebíč navazovat výhradně od zrychlených vlaků.
 - zastávkové vlaky zastaví ve všech stanicích a zastávkách.
Celodenní interval 60 min.
 - linka S41 zastaví Vídeňská, Starý Lískovec, Střelice a dále ve všech stanicích a zastávkách.
- trať 260: upozorňujeme, že již v současnosti jsou vlaky linky Ex3 vedeny ve špičce v intervalu 30 min. **Trasy alternativních dopravců a jejich dopad bude popsán v rizikové analýze**
- trať 340, linka S6: ve špičce chybí vlaky 30 min. sítě. **Bude popsáno alternativní řešení**

Varianta bez projektu, horizont 2035: **Bude prověřeno / opraveno**

- trať 240 viz var. BP, horizont 2020
- trať 260 viz var. BP, horizont 2020
- trať 340, linky R6, S6: ve špičce chybí vlaky 30 min. sítě obou linek.
- trať 340 obecně: špičkový koncept na komárovské spojnici je vzhledem k nulové záloze v praxi nereálný.

Varianta A: **Bude zapracováno**

- trať 240 viz var. BP, horizont 2020
- trať 260 viz var. BP, horizont 2020

Varianty B:

- trať 240 viz var. BP, horizont 2020 **Bude zapracováno**
- trať 260 viz var. BP, horizont 2020 **Bude zapracováno**
- trať 300, linka S7: preferujeme jednoznačně vedení linky po nové trati, alespoň v časovém horizontu 2035. **Bude prověřeno (z pohledu jízdních dob a stability JŘ)**
- trať 340, linka S6: ve špičce chybí vlaky 30 min. sítě. **Pokud trať nevede přes Šlapanice, byly posilové trasy vypuštěny. V ostatních variantách od horizontu 2035 lze interval 30 minut linky S6 nabídnout – bude zkontrolováno / opraveno / popsáno**

3. k dopravnímu modelu obecně:

Bylo by zapotřebí, aby projektant blíže vysvětlil, jakým způsobem určuje kapacitu vozidel VHD, resp. četnost vedení jednotlivých linek, jejich trasování, intervaly mezi spoji apod. Je zarážející, že pro stav roku 2020, který je velmi blízký současnému stavu, vychází projektantovi v centru města vytížení tramvají pod 50% své kapacity (pouze s výjimkou úseku Malinovského náměstí – Moravské náměstí) a na ulici Pekařská a ulici Husova ve směru na Českou dokonce pod 25%. Dále pro posouzení uvedeného materiálu rovněž chybí model zatížení pro špičkovou hodinu. Z těchto důvodů není nyní reálné se vyjádřit k intenzitám v jednotlivých variantách pro roky 2035 a 2050, než budou objasněny důvody tak nízkého využití vozidel v roce 2020.

Kapacita vozidel bude doplněna. Využití kapacity se týká celodenních průměrných hodnot, protože dopravní model je zpracován pro celý pracovní den. Špičkovou hodinu lze určit na základě procentuálního podílu

Dále je třeba, aby se projektant vyjádřil, jak jsou do modelu zadány a jak model pracuje s garantovanými těsnými návaznostmi mezi spoji v přestupních uzlech. Není jasné, jestli je zohledněna

např. návaznost mezi autobusem a vlakem v Tetčicích, protože výrazná část cestujících v modelu pokračuje v autobusové lince 406 do Brna. Na straně 80 je pouze uvedeno „Návaznost mezi vlaky a regionálními autobusy v rámci jedné obce je v dopravním modelu zajištěna pěší vazbou“ Pokud není v regionu a důležitých přestupních uzlech model na úroveň označníků, jak je potom pěší vazba v jednotlivých přestupních uzlech zohledněna?

Přestupní vazby v dopravním modelu fungují stejně jako ve skutečnosti. Všechny linky VHD mají zadán přesný jízdní řád, vazba v přestupních uzlech je zajištěna pěší cestou s odpovídající dobou chůze dle vzdálenosti.

Bez vyjádření k těmto zásadním otázkám není možné se k výsledkům dopravního modelu relevantně vyjádřit a jeho výsledky mohou být zavádějící.

4. Další dílčí připomínky k dopravnímu modelu:

Str. 21 – v přehledu železničních linek chybí linka S3

Bude doplněno

Str. 89 – zde se uvádí, že „Denní hodnoty přepravních a dopravních výkonů VHD jsou přepočteny na roční hodnoty za předpokladu, že o víkendech je dosahováno cca 50 % výkonů pracovního dne“ Toto ovšem nelze zobecňovat pro celé zájmové území, neplatí to pro všechny linky jednotně.

Týká se spíše ekonomického hodnocení. Výstupy z dopravního modelu pro účely ekonomického hodnocení jsou poskytovány za celou řešenou oblast.

Od str. 115, kde se píše o úpravách městské dopravy v Brně, prodloužení tramvajových a trolejbusových tratí – jsme již dříve připomínkovali některé věci, které tam i nadále chybně zůstaly, namátkou str. 121 průjezd terminálem Bystrc je již realizován.

Bude opraveno

Str. 132, 133 Intenzity přepravních proudů jsou ne vždy uvedeny v charakteristických řezech. Chybí např. Bo_Kr.Pole – Řečkovice, Bo-St.Lískovec – Ostopovice,

Bude doplněno

Intenzity přepravních proudů linky S2 v úseku Chrlice – Sokolnice, S41 St.Lískovec – Vídeňská, R6+S6 Křenovice – Slavkov jsou nižší než současný stav.

Bude prověřeno

Linky S1 a S41 jsou podceněny i ve var. A, B, C (souvislost s výše uvedenou připomínkou ke garantovaným návaznostem?).

Bude prověřeno

Str. 135 tab. 29: na trati 240 chybí linka S4

AF-CityPlan: bude doplněno

tab. 30: trať 240, linka S2, špičkově 4 vl / hod.,

Ve Střelcích zastavuje pouze každý druhý spoj

ve var. bez projektu 3 vl / hod.

Odpovídá podkladům z dopravní technologie

Str. 136 tab. 31: trať 240, linka S2, špičkově 4 vl / hod., ve var. bez projektu 3 vl / hod.

Viz výše

tab. 32: chybí žst. Chrlice, Řečkovice, Horní Heršpice

Bude doplněno

žst. Bo-Slatina je již dnes cca o více než 50% výše, než se uvádí pro r. 2020

nárůst na zast. Židenice, Lesná a zřejmě i Černovice v r. 2020 oproti SQ se nejeví
reálně (3násobky, resp. 4násobek)

Bude prověřeno

S pozdravem

Ing. Jiří Horský

ředitel společnosti