

Váš dopis zn.: 19918/2016-O6
Ze dne: 5.5.2016
Naše zn.: 21393/2016-O12

Vyřizuje: Ing. Louženský Jan
Telefon: 972 544 542
Mobil: 602 435 699
E-mail: louzensky@szdc.cz

Datum: 19.5.2016

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Odbor přípravy staveb (O6)
- Z D E -

„Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno“, vyjádření k 5. dílčímu plnění

K předloženému dílčímu plnění „Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno“ má odbor základního řízení provozu následující připomínky:

a) oddělení technické (zpracovatel Ing. Jan Louženský, tel. 972 544 542, Ing. Pavel Krýže, Ph.D., tel. 972 241 580)

A.01. Textová část – díl 1 – Obecný úvod a technické řešení

- V kapitole Zabezpečovací zařízení je opět u jednotlivých variant uvedeno (připomínkováno již v rámci minulého odevzdání), že železniční uzel Brno v navržené kolejové konfiguraci bude tvořen jedinou železniční stanicí Brno osobní nádraží. Bude se zřejmě jednat o ŽST Brno hlavní nádraží. V celé dokumentaci je nutné proto sjednotit název stanice a jednotlivých obvodů.

Bude sjednoceno v celé dokumentaci.

A.01. Textová část – díl 2 – Dopravní technologie

- Nenašli jsme zpracování naší připomínky z předchozího kola:
Kap. 6.6.1: Výpočty následných mezidobí vycházející z tabulky 6.6.2 (v současném odevzdání tabulka 6-50) budou jiné v případě, že se jedná o odjezd vlaků ze stanice (není zde jízda konstantní rychlostí, nastává doba výpravy, která v případě odjezdu z hlavního nádraží bude oproti zastávkám vyšší). Je třeba doplnit komentář i k této situaci. **Bude doplněno**
- V textové části postrádáme základní popis navrženého kolejového řešení pro varianty B1e a B1f a chybí i zpracovaná dopravní technologie těchto variant. **V době zpracování 5. dílčího plnění byly pouze ve stadiu rozpracování. Budou plnohodnotně popsány v další verzi dokumentace. Varianta B1e má od 10.5. jiné označení (indexem 500 u názvů jednotlivých podvariant.)**
- Chybí zde tabulky staničních kolejí s uvedením jejich užitečných délek. Délky staničních kolejí nelze u některých variant odvodit ani z přiložených dopravních schémat. **Užitečné délky budou součástí dopravních schémat – bude doplněno**
- Varianta Ab řeší vedení vlaků nákladní dopravy přes osobní nádraží po kolejích č. 5 a 6. Z podkladů není zřejmé, zda je zde dosažena požadovaná užitečná délka těchto dopravních kolejí pro vlaky dlouhé 740 metrů. **Bude prověřeno**
- Kap. 6.6.2: Ve variantě A je proveden výpočet propustnosti pouze pro jižní zhlaví. Žádáme, aby byl doplněn výpočet i pro zhlaví severní. Dále vzhledem k odlišné konfiguraci ve variantě Ab by měl být i v této variantě proveden výpočet propustnosti pro obě zhlaví (pokud projektant náležitě nevysvětlí, že lze předpokládat malé rozdíly mezi oběma variantami). **Bude doplněno**
- Název kapitol 6.6.2, 6.8.2, 6.10.2 je „Výpočet propustnosti rozhodujících traťových kolejí a zhlaví“, přitom se zde provádí i výpočty propustnosti staničních kolejí, v kap. 6.10.2 naopak není žádný výpočet propustnosti zhlaví. Doporučujeme změnit název kapitol na „Výpočet propustnosti“. **Bude opraveno**
- Postrádáme závěrečné přehledné souhrnné zhodnocení jednotlivých variant z hlediska ukazatelů propustné výkonnosti. **Bude doplněno**
- Z dokumentace není zřejmé, na základě čeho byl navržen projektovaný rozsah odstavného kolejíště. Jeho kapacitu je nutné odvodit a v rámci dalších odevzdání dokumentace doložit (z minulého odevzdání

studie nebyla připomínka zapracována). **Rozsah je odvozen požadovaným provozem (vlaků i technologie odstavného nádraží), bude doplněno.**

B.07. Dopravní schémata

- Varianta Ab, Ac – chybí číslování hlavních návěstidel v obvodu osobního nádraží a jejich kilometrické polohy. **Bude doplněno**
- **Varianta B1f – konfigurace (dle přiloženého schéma) neumožňuje dvoukolejné propojení RS Praha – Přerov. Z koleje č. 801 jsou možné jízdy jen směr Chrlice.** Z přiložených situací není možné řešení ověřit. Nejsou zde číslovány koleje mezi výhybkami č. 104 – 812 a č. 105 – 804. **Bude opraveno (špatná verze)**
- V podzemní části kolejíště varianty Aa určené pro zaústění tratě do Chrlic je nutné očíslovat staniční koleje a dokreslit cestová návěstidla ukončující vlakové cesty a cestová návěstidla pro odjezd ze staničních kolejí směr Chrlice (z minulého odevzdání studie nebyla připomínka zapracována). **Bude doplněno**
- U variant A v ŽST Šlapanice – sjednotit číslování staničních kolejí a návěstidel (kolej č. 6a x návěstidlo Lc4a - varianta A). Číslování předjízdne koleje č. 6a změňte na č. 4a – platí pro všechny varianty. Kolej č. 6 má být dle související stavby „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Brno-Slatina – Blažovice“ kolejí manipulační. Před výhybkou č. 4 je nutné zakreslit cestová návěstidla (z minulého odevzdání studie nebyla připomínka zapracována). **Bude opraveno**
- U variant A chybí cestová návěstidla spojovací koleje č. 800 **Bude prověřeno / opraveno**
- Je nutné sjednotit délku nástupišť (např. obvodu osobního nádraží) v dopravních schématech a přiložených situacích. Uvedeny jsou zde rozdílné hodnoty. **Bude opraveno**

B.10. Modelové GVD

- B 10.4, modelové GVD – žádáme o prověření, zda je dodržen příslušný provozní interval v těchto situacích: **Bude prověřeno (u všech případů)**
 - varianta B1, horizont 2035, ve 14:12,5 odjíždí R6 směr Kyjov, ve 14.15 přijíždí R8 od Blažovic (situace se ve špičce opakuje každých 30 min)
 - varianta B1, horizont 2035, ve 14:15 odjíždí R31 směr Blažovice, ve 14.17,5 přijíždí R6 od Kyjova (situace se ve špičce opakuje každých 30 min)
 - varianta B1, horizont 2035, ve 14:15 přijíždí R8 od Blažovic, ve stejný okamžik odjíždí R31 směr Blažovice (situace se ve špičce opakuje každých 60 min a vyskytuje se i v jiných variantách)
- z formálního hlediska v modelových GVD doplňte u názvu zastávek označení „z“. **Bude doplněno**

b) oddělení technologie a provozní kontroly (zpracovatel p. Albín Servít, tel. 972 646 212)

- Textová část; A.1. Souhrnná technická zpráva;
Není předložen Seznam použitých zkratk. **Bude doplněno.**
- Textová část; A.1. Souhrnná technická zpráva; 1.1.2. Dopravní síť;
Upravit poslední větu: Na území města Brna se nachází celkem šest železničních tratí (číslování je dle knižního jízdního řádu): **Bude doplněno.**
- Textová část; A.1. Souhrnná technická zpráva; 1.3 Analýza historie projektu; 1.9. Popis stávající železniční infrastruktury; 1.9.1. Kolejové stavby;
Názvy železničních stanic musí být uváděny v celém dokumentu dle předpisu SŽDC SR 70 Služební rukověť Číselník železničních stanic, dopravně zajímavých a tarifních míst. Chybně je zde uváděno např. „... z Horních Heršpic přes dolní nádraží a Černovice do Židenic“, „... dnešního hlavního nádraží“ apod. **Bude opraveno**
- Textová část; A.1. Souhrnná technická zpráva; 1.9. Popis stávající železniční infrastruktury; Zabezpečovací zařízení;
Doplnit věty: „Číslo tratí jsou uvedena dle tabulek traťových poměrů. Organizování a provozování drážní dopravy v železniční stanici Brno hlavní nádraží je dle předpisu SŽDC D1.“ **Bude doplněno.**
- Textová část; A.1. Souhrnná technická zpráva; 6. Dopravně technologické řešení variant železniční dopravy; Textová část; 6.1.2 Použité normy, nařízení a vyhlášky
Je uvedeno: „...předpis SŽDC D 24 ...“. **Bude opraveno.**
Správně má být uvedeno: „... předpis SŽDC (ČSD) D 24 ...“. **Bude opraveno.**

A.01. Textová část – díl 3 – Dopravní model a prognóza

Odbor základního řízení provozu není kompetentní se k předloženým výsledkům přepravní prognózy vyjadřovat.

Ing. Tomáš Nachtman
ředitel odboru základního řízení provozu