



JIHOMORAVSKÝ KRAJ
Krajský úřad Jihomoravského kraje
Odbor rozvoje dopravy Žerotínovo
nám. 3, 601 82 Brno

Váš dopis zn.: Ze	20356/2016-SŽDC-O6	19.05.2016
dne:	15.05.2016 JMK	SŽDC
Č. j.:	71130/2016 S - JMK	Odbor investiční GŘ
Sp. zn.:	91330/2015	
Vyřizuje:	Franek 541 651 314 2	
Telefon:		
Počet listů: Počet		
příloh/listů: Datum:		

Přestavba železničního uzlu Brno, studie proveditelnosti, 5. dílčí plnění, přepravní prognóza - vyjádření KrÚ ORD

Předali jste nám k připomínkování 5. dílčí plnění Studie proveditelnosti přestavby železničního uzlu Brno, část přepravní prognóza.

A. Připomínky k dokumentaci

K dokumentaci uplatňujeme připomínky, jak následuje. Případné podrobnější vyjádření k přepravní prognóze ponechává KrÚ JMK ORD na vyjádření Kordis JMK, jako organizátora dopravy.

1. Obsazenost v úseku Tišnov - Hradčany (tab. 28) u var. 0, A, B1f se pohybuje v rozmezí 664 - 691 cestujících, var. B1 jich vykazuje 370. V úseku Královo Pole - Lesná se již rozdíl nevyskytuje.

Překlep. Bude opraveno.

2. Intenzity na silnici II/430 na ul. Hvězdoslavově dosahují v modelu pro rok 2020 650 voz/24 hod. a na souběžné Ostravské radiále 37 140 voz/24 hod. Podobný poměr je proponován i pro horizonty 2035 a 2050 u všech variant. Přičemž stav ze sčítání dopravy 2010 vykazuje diametrálně jiný poměr souběžných intenzit: 10 433 a 24 675 voz/24 hod. Toto zkreslení v předmětném území neumožňuje rozlišit dopad na IAD v řešení podvariant B1.

Bude prověřeno a případně upraveno.

3. S ohledem na dvě výše uvedené nesystémově (tj. při řešení zájmové problematiky) shledané nesrovnalosti, doporučujeme pečlivou kontrolu výstupů a buďto vysvětlit anomálie nebo opravit chyby.

Bude prověřeno a případně upraveno.

4. Tabulku 26 v kap. 9.3.1. s počty cestujících žádáme upravit ve smyslu:
 - uvádět úseky na kordonu kraje (resp. hranic IDS JMK) a kordonu města, čímž se de facto rozliší regionální a dálková přeprava
 - přidat úseky tratí RS
 - rozlišit počty cestujících z/do Brna a cestující Brnem tranzitující (na řešení uzlu nezainteresovaných)
 - doplnit údaje ve smyslu součty celkem, součty cestujících ve spojích S, R, Ex, rozdíly ve variantách,
 - pro posouzení reálnosti objednávky a kapacit vlaků uvést nejsilnější úseky na všech linkách.

Výstupy budou upraveny a doplněny dle tohoto požadavku.

5. Žádáme doplnit v kap. 9.3.2. vyhodnocení dostupnosti o vztahy regionu k významným cílům ve městě bez rozlišení prostředku VHD a to ve smyslu námětu tabulky předané e-mailem dne 17.5. 2016.

Bude doplněno.

6. Žádáme doplnit v kap. 9.3.3. tabulku zastávek rozdělením na obrat v regionální a dálkové dopravě a doplnit o vyhodnocení předané e-mailem dne 17.5. 2016.

Bude doplněno.

7. Hodnoty dob jízdy jsou v mnoha případech prezentovány rozdílně v kap. 6 (tab. 6-49) a 8 (tab. 30). V případě Břeclavi, kde rozdíl dosahuje 3 až 10 min., jde asi o přepis. Ale v dalších případech jsou uváděny i větší než minutové rozdíly (Rousínov, Slavkov), což neodpovídá společnému východisku prezentace DT a přepravní prognózy.

Bude prověřeno a dle výsledku prověření případně opraveno.

8. Návrh DT uvažuje ve var. bez projektu s ukončením poloviny špičkových spojů linky S41 v H. Heršpicích a váže jej na vyhodnocení přepravní prognózy (kap. 6.5.7.). Tamtéž spekuluje i se zakončení linky S7 v Židenicích jako alternativy pro nevedení linky vůbec. Přepravní prognóza však tyto stavy neřeší.

Bylo již upraveno, a to následovně: u linky S41 končí všechny spoje na hl. nádraží a linka S7 není ve var. BP vedena vůbec.

9. Vezmeme-li součet cestujících na části kordonu města ve směrech "od Prahy" tj. v linkách R9, Ex3(Ex35), R19, v dálkových busech na D1 a I/43 (v údajích prezentovaných v dokumentaci to samozřejmě nejsou všechno cestující Praha - Brno), je ve všech variantách pro rok 2035 cca 38 tis. cestujících s rozdílem max. 500. V roce 2050 je v aktivních variantách (vlivem RS) součet za VHD větší než ve variantě bez projektu, a to o 12 až 13 tis cestujících. Přesto počet vozidel na D1, R43 a I/43 na vjezdu do města je shodný jak v aktivních tak nulové variantě. V syntéze by bylo vhodné okomentovat, kam významný počet cestujících (čtvrtina) bez vedení RS přes Brno mizí (IAD pro D35 nebo D3, letadlo?).

Bude opraveno.

10. Domníváme se, že správné označení pro "regionální" autobusy, používané v dokumentaci, je spíše dálkové / nezaintegrované / meziregionální.

Bude opraveno.

11. Nevracíme se k připomínkám z našeho vyjádření k 3. DP č.j. JMK 164121/2015 z 30.12. 2015 neboť předpokládáme, že se zadavatel i zpracovatel s nimi adekvátně vypořádal.

Zadavatel Studie požaduje všechny připomínky z obou dílčích plnění (3 a 5) zpracovat v následném období června až začátku července 2016 a dokumentaci se zpracovanými připomínkami v digitální verzi expedovat ke kontrole.

B. Vyjádření k variantám

V podání je požadováno stanovisko se zaměřením na tři aspekty, které se týkají hodnocení variant a ve svém důsledku mají zřejmě směřovat mj. k eliminaci podvariant. Z hlediska dopravy lze konstatovat, že technické a dopravně technologické řešení a převážně i přepravní prognóza jsou zpracovány v přiměřeném rozsahu (výjimky jsou uváděny výše a v souběžném vyjádření k prognóze). Co však chybí, je prezentace některých výstupů, které máme za potřebné ke kvalifikovanému posouzení variant z hlediska zajištění regionální dopravy adekvátně k rozpracovanosti (zejména s výjimkou ekonomické stránky, která má být řešena v dalších plněních). Údaje sloužící k vyhodnocení a srovnání variant jsou žádány zejm. v bodech 4 až 8 výše.

Bude snahou zpracovatele dopravního modelu zpřehlednit výstupy z jednotlivých podvariant.

Předběžné stanovisko k jednotlivým variantám a podvariantám zejm. z hlediska DT je uváděno v souběžném vyjádření k technickému řešení a DT.

5 pozdravem

l i
otisk razítka !

Ing. Rostislav Snovický v.r. vedoucí odboru

Na vědomí:

- Kordis JMK