



Správa železniční dopravní cesty



# Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno

## 7. jednání Výboru studie proveditelnosti ŽUB

Ing. Josef Buriánek  
odbor přípravy staveb

GŘ SŽDC

5. 4. 2017, Ministerstvo dopravy

## Program jednání

1. Zahájení
2. Plnění úkolů z 6. jednání VSP
3. Prezentace způsobu zohlednění výstupů z dopravního modelu v ekonomickém hodnocení
4. Prezentace dosavadních výsledků výpočtů ekonomického hodnocení
5. Prezentace způsobů zpracování simulace železničního provozu
6. Stanovení dalšího postupu zpracování studie proveditelnosti
7. Závěr

## Plnění úkolů z 6. jednání VSP

VSP pověřuje zadavatele studie proveditelnosti uspořádáním schůzky k řešení zjištěných problémů v oblasti dopravního modelování a výpočtů přepravní prognózy s účastí zástupců Jihomoravského kraje, Statutárního města Brna a společnosti KORDIS JMK.

- V průběhu listopadu 2016 byly předány k připomínkám dva díly studie proveditelnosti zaměřené na řešení veřejné hromadné dopravy včetně MHD a na dopravní model a přepravní prognózu.
- Zadavatel obdržel několik připomínek od různých připomínkujících institucí, kterými se dále zabýval a zohledňoval je v dokumentaci
- Hlavními spornými body bylo posouzení přepravních špiček v MHD, použití přepravních dat ČD a otázka nastavení dopravního modelu a jeho kalibrace
- Na posledním jednání VSP byly některé okruhy zjištěných problémů diskutovány a byl dán úkol zadavateli SP tyto problémy prodiskutovat
- Od posledního jednání VSP proběhlo několik jednání a konzultací
- Způsob dopracování sporných bodů je popsán v samostatné prezentaci

## Způsob zohlednění výstupů z dopravního modelu v ekonomickém hodnocení

- V ekonomickém hodnocení jsou počítány přínosy a náklady několika vstupujících parametrů
- Pro výpočet některých z nich slouží výpočty v dopravním modelu
- Zásadním výstupem jsou zejména výkonové ukazatele, výpočty úspor času cestujících a dále výpočty převedené a indukované dopravy
- Konkrétní informace jsou uvedeny v samostatné prezentaci

## Vyhodnocení dosavadních výsledky výpočtů ekonomického hodnocení variant

- Základní východiska a postupy zpracování ekonomického hodnocení byly prezentovány na posledním jednání VSP
- Ekonomické hodnocení je zpracováno dle závazných metodik
- Koncepce ekonomického hodnocení zohledňuje specifika projektu ŽUB
- Ekonomické hodnocení je koncipováno tak, aby bylo dostatečně průkazné a kontrolovatelné
- Konkrétní informace jsou uvedeny v samostatné prezentaci



## **Závěry analýzy možných dopadů přestupních vazeb mezi železniční a regionální autobusovou dopravou na výsledky ekonomické hodnocení**

- Řešená oblast přepravní prognózy zahrnuje celý Jihomoravský kraj a část Kraje Vysočina
- Úspory času jsou vypočteny s využitím vnímané cestovní doby
- Koncepce železniční dopravy podrobně stanovena pro celé území Jihomoravského kraje dle podrobných jízdních řádů, které se liší dle variant
- Koncepce regionální autobusové dopravy upravena pouze pro linky ústící do Brna a mající úzkou vazbu na železniční dopravu (zejména souběhy linek)
- Zbývající autobusové linky ponechány bez úprav (řádově stovky linek)

## **Závěry analýzy možných dopadů přestupních vazeb mezi železniční a regionální autobusovou dopravou na výsledky ekonomické hodnocení**

- V regionálních přestupních uzlech pak vznikají rozdíly v úsporách času mezi variantami ŽUB z důvodu odlišných časových poloh vlakových spojů, ale stálých časových poloh autobusových spojů
- Důsledkem může být určité zkreslení úspor času
- Porovnání odchylek při výpočtu úspor času v regionálních přestupních uzlech je zobrazeno v příloze 5a, či 5b
- Optimalizace přestupních uzlů je žádoucí pouze u těch uzlů, kde dochází k největším odchylkám

## Závěry analýzy možných dopadů přestupních vazeb mezi železniční a regionální autobusovou dopravou na výsledky ekonomické hodnocení

- Jako samostatný problém se při rozboru výsledků úspory času ukázaly přepravní relace ovlivněné rušením, či zkracováním autobusových spojů u obou projektových variant
- Jelikož rušené a zkracování dotčených linek nesouvisí přímo z projektem ŽUB, bylo pro zhodnocení tohoto vlivu uvažováno se stejnými opatřeními i ve variantě Bez projektu, což vedlo ke zlepšení výsledků všech projektových variant
- U varianty A se ukázalo negativním zkrácení autobusových linek č. 47, 49 a 77.
- Pro zhodnocení tohoto vlivu bylo v této variantě uvažováno se stejným ukončením těchto linek jako v ostatních variantách, což vedlo ke zlepšení výsledků ekonomické efektivity této varianty



## Závěry analýzy možných dopadů přestupních vazeb mezi železniční a regionální autobusovou dopravou na výsledky ekonomické hodnocení

### Doporučení zadavatele studie proveditelnosti:

- Optimalizovat přestupní vazby v přepravně nejvýznamnějších přestupních uzlech
- Optimalizovat přestupní vazby u uvažovaných zkrácených regionálních autobusových linek v projektových variantách a následně zvážit provedené zásahy ve variantě Bez projektu
- Ponechat u varianty A autobusové linky č. 47, 49 a 77 bez jejich zkrácení do terminálu Černovice

Časová náročnost optimalizace přestupních uzlů je cca 3 měsíce

- Simulace navržených provozních koncepcí železniční dopravy
- Průkaz spolehlivosti železničního provozu v navrženém provozním modelu i v případě vznikajících zpoždění mimo řešené území
- Výsledkem dosažení určité úrovně kvality železničního provozu, případně doporučení pro optimalizaci technického řešení, či provozní koncepce
- Podrobněji popsáno v samostatné prezentaci



*Správa železniční dopravní cesty*



**Děkuji za pozornost!**

© Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

**[www.szdc.cz](http://www.szdc.cz)**