

Váš dopis zn.:

Ze dne:

Naše zn.: /2016-SZDC-O26

Vyřizuje:

Ing. David Fuksa

Telefon:

+420 972 235 369

Mobil:

+420 725 919 470

E-mail:

fuksa@szdc.cz

Datum:

19.05.2016

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

O6 – Odbor přípravy staveb

Ing. Petr Hofhanzl

## Stanovisko O26 GŘ SZDC ke Studii proveditelnosti železničního uzlu Brno v 5. dílčím plnění

Vážený pane řediteli,

zasílám Vám vyjádření Odboru strategie ke Studii proveditelnosti železničního uzlu Brno v 5. dílčím plnění (dále jen SP).

### Provozní a dopravní technologie (Ing. David Fuksa, [fuksa@szdc.cz](mailto:fuksa@szdc.cz), +420 725 919 470)

- ve variantě bez projektu je uvažováno s možností propojení (minimálně v části spojů) mezi linkami Ex3/Ex30 a R8/R9, vozidlový park je v dokumentaci tomuto předpokladu přizpůsobován (navrhován jednotně), avšak lze z pohledu objednavatele garantovat jednotu dopravce na linkách a následně jejich propojitelnost? – jedná se o obdobný problém k dopravě-technologické optimalizaci i v jiných uzlech, kde je tento úmysl výhledově negován; **Propojení linek R8 a R9 je realizováno v současné době, bude popsáno podrobněji včetně varianty, že propojení nepůjde realizovat.**
- v modelovém GVD k variantě bez projektu k roku 2035 na sebe nenavazují fragmenty v Blažovicích v lince R12 – zdá se, že v Blažovicích „chybí“ 3 – 4 minuty (byť zřejmě kresleno na průjezd); **Bude opraveno**
- z modelových GVD varianty bez projektu v úseku Komárovské spojky oproti konstatování v textové části není zřejmé dodržení následných mezidobí; **Hodnoty technologických výpočtů budou doplněny, interval je splněn.**
- Textová část – díl 2, všeobecné:
  - na str. 73 jsou uvedeny lineární přiřázky k jízdním dobám, přičemž není přesněji rozepsán důvod uváděného intervalu pro dálkovou osobní dopravu 6 – 8 % (dle maximální rychlosti vlaku?), obdobně není zřejmé, proč zrovna u regionální osobní dopravy je přistoupeno k přiřázkám 8 – 12 % a přiřázky nejsou v základu jednotné pro osobní dopravu?; ve výhledu lze jak z pohledu vyšších rychlostí, tak četnosti zastavení předpokládat dispozici ATO; **Bude prověřeno / opraveno**

- na str. 74 je uvedeno, že modelové GVD jsou z návazných tratí invariantní v okolní síti přesahující hranice ŽUB, tzn. s proměnou danou vývojem projektového stavu v samotném uzlu, což má zásadní, nereálný a velmi negativní dopad na posudek projektových přínosů samotného projektového stavu – více uvedené níže na příkladu k variantám Ab/Ac z vlivu výsledného neadekvátního pobytu linky Ex3 v ŽST Brno hl. n. – navrhuje důsledně tento předpoklad v poznání dosavadních prací na ŽUB přehodnotit a optimalizovat z přímého vlivu projektu v ŽUB modelové GVD v daných směrech (od primárně rozhodných uzlů), což bylo ostatně předmětem upřesnění k připomínkám v předchozím plnění dokumentace e-mailem ze dne 25. ledna 2016; **Bude prověřeno**
- Varianta Ab resp. Ac:
  - jakožto v ostatních projektových variantách lze považovat za velmi sporný modelový GVD s elementárním nesouladem v délce pobytu linky Ex3 v ŽST Brno hl. n., který značně přesahuje délku pobytu odpovídající přepravní potřebě, což bude mít určitý negativní dopad do přepravní prognózy (ve variantě bez projektu 4 minuty, soubor variant A 8 minut, soubor variant B 6 minut); následně na jeho základě obhajované modifikace technického řešení nepůsobí důvěryhodně; je zřejmé, že se může jednat v posudku schopností variant o jeden z možných modelových GVD, avšak pak nechť je doložen variantní GVD reagující na optimalizaci pobytu v Ex3 na úroveň cca 3 minut v ŽST Brno hl. n. (jak bylo uvedené výše, byl zpracovateli e-mailem návrh na optimalizaci popsán dne 25. ledna 2016, s vědomím možného vlivu na obtížnou situaci v lince R13 – k řešení); **Dopady do provozu při standardním pobytu linky Ex3 budou popsány. Obecně by došlo k předjetí regionální dopravy, která by následně nestihla dosáhnout jednokolejné úseky/koncové uzly jako např. Židlochovice, Hustopeče, Boskovice...**
  - na základě předloženého modelu GVD je právě ve variantě Ab/Ac oproti původnímu předanému podkladu k zapracování navyšován počet staničních kolejí o kolej č. 9 (nutně nerozporujeme, byť rozšiřuje kolejiště), ale jsou rovněž požadovány odstavné koleje č. 21 a 22, což plyne primárně z nedodržení základního účelu jednotlivých kolejí! – s návrhem odstavných kolejí č. 21 a 22 nesouhlasíme, neboť neguje jiné provozní koncepty respektující původní účel kolejí č. 1b/2b a 1/2 (obratové/předjízdové, nikoliv hlavní koleje ze zákresu v dopravním schématu); **Bude prověřeno**
  - dovoluujeme si upozornit, že v předchozím plnění uplatněný návrh na úpravu původní varianty A do Ab/Ac měl za cíl nejen provázat zapojení tratí ze severu a jihu v identickém uspořádání (směrovém) a tudíž eliminovat určitý podíl kolizních vlakových cest, ale zároveň měl obsaženy střední obrátové podskupiny kolejové rovněž eliminující po ukončení/obratu vlaků v ŽST Brno hl. n. rušení protisměrných vlakových cest (ať už na vjezdu či odjezdu); současný návrh vysouvá obrát R9 a R19 na kolej č. 9, tzn. s rušením protisměrných vlakových cest po obrátu na odjezdu, a to včetně tranzitních kapacit pro nákladní dopravu; **bude prověřeno**
  - R9 a R19 lze považovat v odsunu na jinou kolej tehdy, pokud by reálná délka soupravy ve výhledu přesáhla cca 200 m a nevešla se na původně pouze dělenou kolej 1b/1 a 2b/2 s užitečnou délkou v kolejích 1 a 2 cca 220 m; **Bude prověřeno**
  - nastíněný problém v základu spjatý s 8minutovým pobytem Ex3, která se pak prakticky nevejde na (správně) hlavní koleje č. 7 a 3, v opačném směru 4 a 8, mezi spoje linek S2 a S3 (obdobně jako ve variantě bez projektu nebo v souboru variant B), které by logicky měly obsazovat právě hlavní koleje bez vzájemné kolize v navrženém směrovém uspořádání; **Bude prověřeno/popsáno**

- o linka R11 může být odstavována po příjezdu či přistavována na odjezd na obrátové koleje č. 1b a 2b mezi spoje linky S41 nebo může zajíždět do východní skupiny (stovkové), a to zvláště ve variantě Ac; **Bude prověřeno**
- o linku R8 lze na obrát (případně i bez potřeby odstavování/přestavování soupravy) odsunout minimálně ve variantě Ac do východní skupiny stovkové, např. na kolej č. 104, ve variantě Ab lze odjezdy R8 posunout na kolej č. 103, příjezdy na kolej č. 101; **bude prověřeno**
- o obecně lze konstatovat, že zvolený a do jisté míry nejistý předpoklad v propojitelnosti oběhu náležitostí linek R12 a R31 s krátkým obrátem je technologicky náročnější na obsazení kolejí ve východní skupině, v opačném případě (odstupu souprav do odstavného nádraží (ONA) by se stav zlepšil; za rizikový lze považovat také velmi krátký obrát Ex30. **Bude prověřeno**

**Přepravní prognóza** (Ing. Jiří Michalica, [michalica@szdc.cz](mailto:michalica@szdc.cz), +420 601 326 710)

- Vstupní podklady jsou rozděleny podle oblastí na 1) Průzkumy, analýzy, 2) Studie proveditelnosti, technické studie, 3) Ostatní koncepční materiály. Považujeme za vhodné doplnit, jakým způsobem jsou podklady převzaty, případně jaké jejich části se promítají v přepravní prognóze.

**Bude doplněno**

- V kapitole „8.2 Podklady“ je uvedena celá řada podkladových materiálů. Prosíme o doplnění informací, ze kterého období dané podklady pochází. Např. Počty cestujících bus IDS, Počty cestujících MHD (BKOM).

**Bude doplněno**

- Kapitola 8.4.1.1 Oblast ovlivněná v modelu popis str. 17 – v rámci SP se uvažuje pouze s některými úseky tratí (např. trať 250 v úseku Žďár nad Sáz. – Brno – Kúty). Jsou v modelu zohledněny také relace Praha – Brno, Brno – Bratislava a další dálkové relace?

**V modelu jsou zohledněny všechny relace i mimo řešené území. Vstupy do řešeného území jsou převzaty z Dopravní sektorové strategie**

- Str. 93, obrázek 63 – čím byl způsoben prudký nárůst odbavených cestujících na letišti Tuřany? Z čeho vychází tvrzení, že nedojde k dramatickému nárůstu odbavených cestujících? Tvrzení doložte.

**Jsou převzata statistická data bez analýzy, vliv růstu není znám. Tvrzení vychází z Koncepce letecké dopravy pro období 2015 – 2020 (MDČR).**

- V textové části přepravní prognózy **chybí vyhodnocení dosažených výsledků** či nějaké **návrhy** postupů, nutné **optimalizace** či dalších kroků, které vyplývají ze současných výsledků. Odevzdanou část výstupů přepravní prognózy sice chápeme jako pracovní materiál, nicméně nám vyhodnocení výsledků a doporučení dalšího postupu chybí.

**Vyhodnocení variant je formou výstupů v tabulkách. Na základě těchto dat bude probíhat optimalizace ve spolupráci s dopravními technologi, městem Brnem, objednateli dopravy, DP, KORDISem.**

- V textové části zcela absentují tabulkové souhrny. **Ve výstupech** přepravní prognózy **chybí hodnoty jízdních dob** pro různá spojení v rámci města či významných obcí s městskými částmi. Chybí **hodnoty průměrného obsazení, špičkového obsazení** a další hodnoty obvyklé ve stupni SP.

*Vybraná důležitá spojení jsou zhodnocena. Hodnoty průměrného obsazení jsou součástí výstupů. Špičkové obsazení lze dopočítat použitím koeficientů pro špičkovou hodinu.*

- V grafických výstupech prosím **doplňte mapu s obraty cestujících na zastávkách** dle jednotlivých variant.

***Bude doplněno***

- Vysvětlíte, proč dochází k přetrasování BUS dopravy v centrální části kolem nádraží ve variantách B1 vs B1f.

***Chybný grafický výstup v roce 2050 (B1f), bude opraveno.***

- Jakým způsobem byly určeny hodnoty jednotlivých koeficientů u výpočtu vnímané cestovní doby?

***Koeficienty pro vnímanou cestovní dobu VHD při výpočtu 4 stupně modelu byly schváleny zadavatelem a jsou dlouhodobě používány i v jiných SP.***

- Existuje u vlaků/autobusů/automobilů kapacitní strop? Na prezentaci dne 17.5.2016 byly představeny hodnoty průměrného obsazení souprav. Některé vybrané hodnoty obsazenosti (zejména rychlíkových) linek se jeví jako poměrně vysoké. Jsou při výpočtu obsazenosti počítány reálné soupravy plynoucí z dopravní technologie (délka souprav, složení souprav) nebo není kapacita soupravy vůbec zohledněna?

***Při výpočtu zatížení sítě VHD není použito kapacitní omezení vlaku/vozidla.***

- Přepravní prognóza byla zpracována pouze pro vybrané varianty, očekává se dopracování přepravní prognózy také pro ostatní technické varianty?

***Na základě analýzy variant budou vybrány varianty, které budou podrobně posuzovány dopravním modelem.***

#### **Formální chyby**

- Kapitola 8.2. o průzkumu se hovoří v budoucím čase, průzkum však již proběhl a tato část přepravní prognózy by měla obsahovat jeho vyhodnocení – vyznění opravte.

***Bude opraveno.***

- Obrázek 49 – opravit popisek, jedná se o komunikační síť řešené oblasti nikoliv pouze Jihomoravského kraje.

***Bude opraveno.***

Obrázek 76 – popisky nečitelné – požadujeme opravu.

***Bude opraveno.***

Kapitola 8.4.2.1. ..., „z nichž 25 zajižní“ – opravit na „zajíždí“.

***Bude opraveno.***

Tabulka 8, str. 99 - Pod Vlárskou trait – opravit. ***Bude opraveno.***

S pozdravem

**Mgr. Ing. Radek Čech, Ph.D.**  
ředitel odboru strategie

—

—

—