



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

Váš dopis zn.: Ze  
dne:  
Č. j.:  
Sp. zn.:  
Vyřizuje:  
Telefon:  
Počet listů: Počet  
příloh/listů: Datum:

19918/2016-SŽDC-O6  
05.05.2016 JMK  
70575/2016 S - JMK  
91330/2015  
Franeck 541 651 314 4

19.05.2016  
SŽDC  
Odbor investiční GŘ

**Přestavba železničního uzlu Brno, studie proveditelnosti, 5. dílčí plnění, technické a  
dopravně technologické řešení - vyjádření KrÚ ORD**

Předali jste nám k připomínkování 5. dílčí plnění Studie proveditelnosti přestavby železničního uzlu Brno, část technické a dopravně technologické řešení variant.

**A. Připomínky k dokumentaci**

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

1. V části technického řešení chybí některé údaje i popisy k podvar. Ab, Ac (např. 3.1.2) a B1e, B1f (např. 3.4.3.), v části DT jsou tyto "dodatečné" podvarianty řešeny sporadicky, kromě několika tabulek propustnosti nejsou zmiňovány podvar. B1e a B1f.

***Popis všech zpracovávaných podvariant bude doplněn, podvarianty nově pojmenovány dle konferenčního projednání 24.5.2016.***

2. Jeden z osmi cílů modernizace ŽUB (kap. 2) je "zkrácení cestovních dob a úspora času cestujících". V dodaných podkladech však cestovní doby hodnoceny nejsou. V kap. 6.4. jsou uvedeny doby jízdy a to bohužel bez podvar. Aa (s lepšími cestovními dobami chrlické tratě) a B1f (horší cestovní doby přerovské tratě). Časové údaje lze vyčíst z grafikonů, které jsou i pro zmíněné varianty zpracovány, a jízdní doby následně dopočítat, ovšem díky překryvům v tisku jen některé. Je třeba připravit pro všechny varianty tabulku cestovních dob, které jsou zmiňovány v cílech projektu.

***Tabulky cestovních dob pro vybraná sídla mimo Brno a cíle uvnitř Brna budou doplněny***

3. K lepšímu srovnání variant by bylo vhodné zpracovat i souhrnnou tabulku základních provozních charakteristik stanice Brno hlavní jako praktická propustnost, stupeň obsazení, doba obsazení, základních charakteristik zaústěných tratí, počet převeznených pravidelných vlaků apod.

***Souhrnná tabulka bude doplněna.***

4. V technickém řešení a DT jsou tedy neúplně řešeny "dodatečné" podvarianty vč. B1f. V přepravní prognóze byla z podvar. B jako jedna ze dvou modelována právě B1f, což je určitá diskrepance.

***Varianta B1f byla modelována dle pokynu zadavatele. Popis všech zpracovávaných podvariant bude doplněn.***

5. 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 výchozímu zdroji pro DT a modelování.

**Bude prověřeno a případně opraveno.**

6. V podstatě bez řádného vysvětlení je přepracován grafikon tratě Brno - Přerov oproti schválené SP její modernizace. Dochází k tomu, že spoje linky S7 jsou předjížděny v Lulči s čekáním až 4 min., tj. zastávce před cílovou / za výchozí stanicí Vyškov, což je zcela nevhodné.

***Ve schválené SP Brno-Přerov neodpovídá GVD popisu provozu, resp. neobsahuje pobyty v požadovaných zastávkách. Z toho důvodu došlo v SP ŽUB k prodloužení dob jízdy a následně předjetí v Lulči.***

7. K zakončení linky S7 v Židenicích ve var. bez projektu (kap. 6.5.) je JMK skeptický. Vzhledem k tomu, že nebyl tento stav modelován a zahrnut do přepravní prognózy, nelze se kompetentně vyjádřit.

**Bude opraveno (linka S7 nebude ve variantě BP vedena)**

8. Ukončení poloviny špičkových spojů linky S41 v H. Heršpicích ve var. bez projektu je v kap. 6.5.7. vázáno na vyhodnocení přepravní prognózy. Ta se však tomuto problému zatím nevěnuje. Vzhledem k neexistenci zast. Vídeňská a nenávržnosti zastávky H. Heršpice na městskou dopravu má vedení takových spojů v ranní špičce smysl pouze v případě dostatečné atraktivity zast. Starý Lískovec. Do textu by bylo vhodné doplnit, zda a příp. kdy výčet oprav a údržby uvažuje s relevantním zásahem ve stanici.

**Bude opraveno.**

9. Tabulky zastavovací politiky v 6.4.1. jsou z hlediska podvar. B zavádějící, neboť zobrazují pouze původní var. B studie IKP CE.

**Bude opraveno.**

10. Varianty se významně liší omezeními provozu po dobu výstavby. Z hlediska objednatele regionální dopravy se jedná o jeden ze zásadních aspektů. Oproti minulému dílčímu odevzdání je doplněn rámcový harmonogram prací a výluk. Nelze na úrovni SP žádat podrobné zpracování POV, nicméně slovně by bylo vhodné více rozepsat očekávané problémy a dopady, zejm. u var. B. Text zmiňuje náhradní dopravu, ale už nehovoří o tom, že ji nebude možno vést do prostoru nádraží (Nádražní, Uhelná), kde bude staveniště. Je třeba zmínit nároky na dopravu materiálů. Ve var. B2 dojde k zásadnímu omezení i tramvajové dopravy, což při proponované délce prací na podzemní skupině hraničí vůbec s technickými, provozními i prostorovými možnostmi na zajištění veřejné dopravy.

**Bude doplněno.**

11. Nejasně je prezentováno vedení linek S6 a R6 v podvar. B. Trasování uváděné v kap. 6.2. je přes Šlapanice jakoby pro všechny varianty stejné. Grafikon pro B1 ale vede linky do tunelu pod D1 mimo Šlapanice.

**Bude upřesněno.**

12. V návaznosti na předchozí bod není ani úplně zřejmé, jak se pracuje s linkou S37. V kap. 6.2. a v obr. 6-21 a 6-22 (var. B1) je uváděna v trase Brno-Kr. Pole - Šlapanice, čímž nijak nezajišťuje obsluhu území Slatina - Černovice z regionu. Nicméně model B1 na úseku trati Šlapanice - Ponětovice vykazuje 550 cestujících. Obecně se s linkou nepracuje ani v grafikonech. Pro var. B1 by bylo třeba prověřit možnou návaznost linky S37 na linku S6, nejspíše v Blažovicích, i když tyto leží již za hranicí řešení ŽUB.

**Bude upřesněno.**

13. Žádáme, aby u podvar. B1a,b,c,d,f bylo výslovně uvedeno trasování linek S37, S6, S7, R6.

**Bude doplněno.**

14. Doporučujeme přizpůsobit formát číslování tabulek v kap. 8.

***Formát číslování obrázků i tabulek bude v celé Studii sjednocen. Formální úprava textu, vč. odkazů, literatury, zdrojování, číslování tab. a obr. a bude postupně dolaďováno až do termínu definitivního odevzdání***

15.S výjimkou bodu 10 se nevracíme k připomínkám z našeho vyjádření k 3. DP č.j. JMK 151247/2015 z 11.12. 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). Přesto následně uvádíme předběžné stanovisko k jednotlivým variantám a podvariantám zejm. z hlediska DT.

Z pohledu JMK jsou hodnoceny tyto cíle projektu (kap. 2):

- Odstranění kapacitního problému železničního uzlu Brno v osobní dopravě. Zajištění kapacity uzlu spolu s dosažením přijatelné provozní stability;
- Odstranění nevyhovujícího technického stavu železniční infrastruktury;
- Zkrácení cestovních dob a úspora času cestujících, a také zvýšení atraktivity železniční dopravy;
- Vytvoření podmínek pro napojení nových vysokorychlostních a modernizovaných konvenčních tratí;

Vztah k městskému prostředí nebo provoz nákladní železniční dopravy jako další cíle projektu nejsou v kompetenci JMK a jsou dále zmiňovány pouze doplňkově.

### **A Řeka**

Z hlediska DT jde o výhodnější řešení než ve var. B. Z pohledu JMK plní všechny výše uvedené cíle projektu. Linkami z regionu jsou obslouženy zájmové oblasti Slatina - Černovice, vzhledem k vedení tratí do hlavního nádraží bez závleku. Přitom podvar. **Aa** a **Ac** lépe plní cíl zkrácení cestovních dob a díky částečně dvojkolejnému úseku chrlické trati vykazují i vyšší stabilitu. Ačkoliv řešení městského prostředí není kompetencí kraje, připomínáme i fakt, že podzemní vedení tratě omezuje rozsah nadzemních prvků infrastruktury. Do dalšího posuzování doporučujeme tedy jednu z výše uvedených. Řešení **Ab** ev. **Ac** je v textu uváděno jako výhodné z důvodu odstranění kolizních bodů, konkrétní dopad však není prezentován. Obecně je samozřejmě vyšší stabilita žádoucí.

### **B1 Petrov**

Většina podvariant plní víceméně uvedené cíle projektu.

Základní var. **B1** neobsahuje, (obdobně jako podvar. **B1d**) území Černovice - Slatina, čímž vykazuje nižší počet cestujících v přepravní prognóze. Provázání obsluhy území na region linkou S37 nebylo prověřeno.

Podvar. **B1a** považujeme za problematickou. Vedení tratě dlouhým tunelem pod plochami letiště stávajícími i rozvojovými, s výjezdem tratě na povrch rovnoběžně s přistávací drahou bude obtížně splňovat podmínky ochranných pásem letiště a jeho bezpečnosti vůbec.

Podvar. **B1c** obsluhuje území Černovice - Slatina a zároveň rychleji než podvar. **B1b** dosahuje hlavního nádraží. Zaústění přerovské tratě umožňuje rychlý provoz linky S7.

Jako významný aspekt bereme plnění požadavků vyhlášky č. 177/1995 Sb., ČSN 736310 a ČSN 734959 na řešení nové stanice Brno hlavní. Je třeba jasně artikulovat, zda umístění nástupišť u kolejí v oblouku o poloměru užitém v podvariantách B mimo B1e je "nevhodné", jak uvádí popis podvar. **B1e**, nebo nepředpisové.

Podvar. **B1f** vykazuje vyšší počet cestujících než var. B1, což prokazuje oprávněnost kvalitní obsluhy území Černovice - Slatina. Na druhou stranu vedení přerovské tratě po závlecích znehodnocuje její modernizaci, která mezi Ponětovicemi a Bochoří je s výjimkou průjezdu stanicí Vyškov vedena v co nejpřímější trase za cenu tunelů a náročných přeložek. Ve srovnání s řešeními s přímým zaústěním pro linku S7 znamená nárůst jízdní doby do Rousínova o čtvrtinu a do Vyškova o šestinu.

Jako "konkurenční řešení" jsou uváděny varianty, které ve skutečnosti řeší ne stejné, ale návazné problémy. Proto pro další posuzování by měly být poskládány vzájemně nejvýhodnější segmenty podvariant.

Doporučujeme pro další hodnocení sledovat kombinaci podvar. **B1ce**, sestavenou z podvar. B1c (zaústění vlárské tratě spojkou dolní - hlavní) a B1e (řešení stanice Brno hlavní s  $R = 500\text{m}$ ).

#### **B2 Petrov**

Tato varianta skrývá v již ve své definici určitý rozpor se zadáním, kde hlavní posouzení SP směřuje do horizontu před zavedením RS (VRT). Náročné řešení podzemní skupiny stanice Brno hlavní v cílovém stavu chápeme jako "nouzové" řešení z důvodu nedostatku prostoru na hranicích historického jádra. Pokud je možné vlaky horizontu 2035 provést řešením B1, nevidíme smysl v řešení B2 v tomto horizontu. Jak uvádíme výše, realizace B2 v prvním kroku by zásadně paralyzovala dopravu ve městě, nejvíce dopravu veřejnou.

**Variantu bez projektu** chápeme coby variantu čistě referenční. Jako výsledné řešení je pro JMK nepřijatelná. Z pohledu JMK nenaplní žádný z uvedených cílů modernizace uzlu.

***Vyjádření k variantám bere zpracovatel Studie v plném rozsahu na vědomí.***

S pozdravem

otisk razítka

Ing. Rostislav Snovický v.r. vedoucí odboru

Na vědomí:

- Kordis JMK