

**Záznam z jednání o „Studii proveditelnosti Modernizace trati Brno – Přerov“**

konaného dne 15. října 2014 na SZDC s. o., Dlážděná 1003/7, Praha. Přítomní dle přiložené prezenční listiny.

Cílem jednání bylo potvrzení koncepce zastavování dálkové dopravy a regionální osobní doprava ve studii proveditelnosti Modernizace trati Brno – Přerov.

V návaznosti na projednání připomínek dne 14. 7. 2014 zaslal SZDC O7/2 zhotoviteli dokumentace dopis čj. 40 926/2014-O7 z 18. 9. 2014, kterým po projednání se zástupci MD ČR upřesnil časové polohy a počty vlaků objednávaných MD O190. V úvodu jednání seznámil p. Melzer (SUDOP PRAHA) s dopady upraveného modelu zastavování vlaků Ex a R na přepravní prognózu. Zastavování všech rychlíků v Brně-Tuřanech (za předpokladu projíždění Ivanovicemi n. H. a Chropyní) při stávajícím obratu leteckých cestujících cca 500 tis. osob denně by vykazovalo obrat do 600 cestujících za den s tím, že tento údaj je spíše optimistický vzhledem ke konkurenci ostatních dopravních prostředků; zhruba čtvrtina z tohoto počtu cestujících by směřovala rychlíky směr Ostrava, Olomouc, Zlín (tj. cca 150 cest. / 82 vlaků). Oproti tomu zastavování v Ivanovicích na Hané u rychlíků do Ostravy by zvýšilo obrat v této stanici o cca 150 cestujících za den, v Chropyni o cca 400 cestujících za den, v obou případech oproti variantě obsluhy těchto stanic pouze osobními vlaky a za předpokladu projíždění z. Brno-Tuřany. Dopady na ekonomické hodnocení jsou pro obě varianty zastavování marginální.

Ing. Vichta (MD O190) připomněl, že požadavky MD O190 jsou od počátku studie stálé, pouze byly uvedeným dopisem upřesněny a MD zasláné řešení obsluhy nadále preferuje. Na zastavování v ŽST Ivanovice na Hané je dlouhodobá dohoda s Jihomoravským krajem, náhrada současného zastavování olomouckých rychlíků za ostravské souvisí se zavedením dvousegmentové obsluhy směr Ostrava při zachování jednosegmentové dálkové obsluhy směr Olomouc. Při zavedení dvousegmentové dálkové obsluhy směr Ostrava převezmou vlaky Ex těžiště přeprav mezi Brnem, Přerovem, Hranicemi n. M. a Ostravou, u vlaků R je tedy účelné snažit se o obsluhu i menších sídel, tj. Ivanovic n. H. a Chropyně. Oproti tomu obsluha Brna-Tuřan ve směru Brno hl. n. dálkovou dopravou je neúčelná, ve směru do Ostravy / Olomouce / Zlína potvrzují údaje p. Melzera velmi slabou poptávku. Počet letů na letišti je velmi malý, v jednotkách denně. Rozhodně si MD nepřeje další prodloužení jízdních dob; bylo by to neúčelné i ve vztahu ke snaze o ekonomické obhájení celého projektu.

Ing. Čaloud (KÚ JMK ORD) uvedl, že Jihomoravský kraj nepředpokládá funkci letiště v Tuřanech výhradně pro jižní Moravu. Letiště se snaží o spojení s některým evropským hubem, čímž by jeho význam vzrostl. JMK chápe rozvoj letiště jako politicky sledovaný strategický záměr.

Ing. Novák (KORDIS JMK) k předloženým návrhům jízdního řádu namítl, že nejsou plněny tyto krajské požadavky:

- dosažení cestovní doby R6 Brno – Slavkov 25 minut, například vedením linky R6 Brno – Veselí n. M. přes Brno-Tuřany,
- dosažení cestovní doby S7 Brno – Rousínov 20 minut, například vedením linky S7 Brno – Vyškov přes Brno-Tuřany. Vlak by měl zastavovat také na zastávkách Brno-Černovice a Brno-Černovická Terasa, nemusí ale zastavovat na ostatních stanicích a zastávkách mezi Brnem a Blažovicemi,
- potvrzuje dohodu s MD O190 ohledně obsluhy Ivanovic na Hané. Protože by ale tuto stanici a dále ŽST Chropyně nově obsluhovala linka R do Ostravy, mění to předpoklad vedení osobních vlaků. Os vlaky Přerov – Vyškov by KORDIS JMK neobjednal z důvodu obsluhy všech významnějších míst zastavení rychlíkem, naopak by měl zájem o Os vlaky Olomouc – Vyškov. Zpracovává se studie, na jejímž podkladě by od prosince 2019 až do modernizace trati byly osobní vlaky Vyškov – hranice kraje nahrazeny autobusy,
- dosud ve všech studiích se předpokládala obsluha letiště Brno-Tuřany železniční dopravou, jiné řešení není pro JMK akceptovatelné.

Diskutovaná možnost, že by R některé spoje linky Brno – Ostrava zastavovaly v Brně-Tuřanech namísto Ivanovic na Hané, by z důvodu časového posunu tras technologicky znemožnila vedení některých spojů Os Brno – Vyškov a nebude proto dále sledovaná.

Ing. Janeček (MD O520) uvedl, že nikdo nezpochybňuje vybudování zastávky Brno-Tuřany pro regionální osobní dopravu. S Mgr. Ilíkem (MD O130) a Ing. Vichtou se shodli, že pokud by skutečně letiště zaznamenalo výrazný rozvoj leteckých přeprav nebo by se výrazně zvětšila poptávka do přilehlé oblasti města, je MD připraveno náhled

na zastavování rychlíků změnit. Do SP bude popsán současný stav, výsledky dopravního modelu a úvaha o možném rozvoji.

Vedení linky R6 přes Brno-Tuřany je stavebně možné po doplnění příslušných kolejových spojek v ŽST Blažovice, ale jeho dopravně technologickou možnost nelze v dané studii relevantně zhodnotit, protože závisí na časových polohách daných vazbami na trati Brno – Kyjov – Veselí n. M.; bude tedy prověřeno v zadané studii proveditelnosti vlárské trati.

Vedení linky S7 tak, aby byla dosažena cestovní doba požadovaná KORDISem JMK, v daném modelu dálkové dopravy je problematická. Vzájemný časový odstup linek Brno – Olomouc a Brno – Ostrava / Zlín neumožní vložení Os vlaku v celém úseku Brno-Slatina – Vyškov bez předjíždění. Možnosti jsou:

- vedení vlaku přes Šlapanice s projetím stanic a zastávek v úseku Brno-Slatina (vč.) – Blažovice (vč.);
- vedení vlaku přes Brno-Tuřany a předjetí vlaku v Rousínově nebo Lulči. Ing. Molák (SUDOP Brno) uvedl, že vybudování předjízdňných kolejí v Rousínově není územně reálné.

Tyto varianty jsou pro KORDIS JMK přijatelné. Předjetí je akceptovatelné za předpokladu pobytu Os vlaku nejvýše 4 minuty, což je čas dosahovaný dnes na trati Břeclav – Brno.

Na dotaz ing. Šulce (SŽDC O26) k ostatním projektovým variantám bylo dohodnuto, že předpoklady pro vedení linek budou analogické. Časové polohy Ex a R vlaků budou pro všechny projektové varianty uvažovány shodně v Přerově, Kroměříži a Pivíně; časové polohy v Brně se budou lišit.

Na konci jednání ing. Molák uvedl, že varianta M2 podle dosavadních výpočtů sice kapacitně vyhoví střednědobému rozsahu dopravy, ale deklarovaným požadavkům počtu vlaků k výhledovému horizontu by výrazně nedostačovala. V dlouhodobém horizontu by proto bylo třeba buď posílit kapacitu souběžnou novou tratí (VRT) nebo nenaplnit představu rozsahu výhledového navýšení dopravy. Otázka kapacity a jejího stanovení bude probrána na jednání 30. 10. 2014 za účasti dopravních technologů zadavatele i zpracovatele. Prověřena bude jak správnost údajů, tak možná technická opatření pro dosažení přijatelné kapacity.

## **Závěry**

1. byl zcela potvrzen model obsluhy vlaky Ex a R podle dopisu SŽDC O7/2, tj. podle podkladu MD O190, ale s využitím rychlosti až 200 km/h pro všechny dálkové vlaky;
2. studie proveditelnosti bude uvažovat s tím, že z. Brno-Tuřany není obsluhována vlaky Ex a R. Samotná zastávka je mimo úsek, řešený v projednávané studii. Zástupci KÚ JMK a KORDIS JMK takovou obsluhu vyžadují, nicméně MD jako objednatel těchto vlaků se zastavováním nesouhlasí z důvodu slabého potenciálu a negativních dopadů prodloužení cestovní doby. Ve studii bude stručně popsán možný potenciál rozvoje letiště a informace, že při výrazném rozvoji leteckých cest by MD mohlo zastavování opětovně zvážit;
3. vedení linky R6 přes Brno-Tuřany bude prověřeno v SP Brno – Veselí n. M.
4. u linky S7 bude sledováno vedení některou z projednaných možností podle dopravně technologického prověření.
5. v úseku Vyškov – Nezamyslice bude veden prodloužený osobní vlak z Olomouce, poloha v Nezamyslicích příj. od Olomouce X:19, odjezd do Olomouce X:41. Přerovský osobní vlak bude zkrácen na úsek Nezamyslice – Přerov. *Viz dále stanovisko KIDSOK.*
6. GVD bude uvažován s nulovou osou symetrie a se vzájemnými časovými vztahy mezi linkami podle dopisu SŽDC ze září 2014, pokud v tomto záznamu není u některých Os vlaků uvedeno jinak. V zaslaných podkladech od AM SUDOP není symetrie dodržena a Os Vyškov – Brno je proti modelu posunut (má dojet do Blažovic před ostravským, resp. zlínským R), s čímž zadavatel nesouhlasí.

Následovat bude jednání k řešení dopraven a dopravní technologie dne 30. 10. 2014 v Brně.

*Dodatečně vyžádané stanovisko KIDSOK ke změně linek Os vlaků:*

*Od: Jiří Pospíšil, Ing., Ph.D. [mailto:pospisil@kidsok.cz]*

*Zasláno: 17. 10. 2017, 12:01*

*Předmět: RE: Brno - Přerov*

*Dobrý den,*

*KIDSOK musí brát pro linkové vedení v úvahu i navazující projekt SP Olomouc – Nezamyslice, ve kterém je prověřována spojka Pivín – Němčice nad Hanou (tzv. Němčická spojka). Pokud se ještě podaří prokázat ekonomickou efektivitu varianty Modernizace trati 301 s Němčickou spojkou, kterou KIDSOK podporuje, pak bude KIDSOK preferovat následující linkové vedení na trati 300 v zájmové oblasti:*

- Os Olomouc – Přerov – Němčice nad Hanou – Vyškov a
- Os (Kouty nad Desnou-) Olomouc – Prostějov – Němčice nad Hanou – Kojetín – Kroměříž.

s podmínkou „záložního“ přestupu v Němčicích nad Hanou pro relaci Vyškov – Prostějov, který dle dopravní technologie SP Olomouc – Nezamyslice a JŘ tratě 300 pro modernizaci dle MD O190 vychází.

V případě, že se nepodaří prokázat ekonomickou efektivitu Němčické spojky, KIDSOK předpokládá následující linkové vedení na trati 300 v zájmové oblasti:

- Os Olomouc – Přerov – Nezamyslice (- Vyškov\*) a
- Os Kouty nad Desnou – Olomouc – Prostějov – Nezamyslice.

\* Prodloužení do Vyškova bude závislé především na objednatelce Jihomoravského kraje. Pro případné prodloužení do Vyškova KIDSOK preferuje linku Olomouc – Přerov – Nezamyslice, především z důvodů délky linky Kouty nad Desnou – Nezamyslice a velikosti přepravních proudů (kapacity souprav). V tomto případě KIDSOK požaduje v Nezamyslicích dodržení přestupních vazeb v relaci Olomouc – Vyškov.

V obou případech KIDSOK nemá připomínek k vedením dálkové dopravy dle modelu MD O190 (Ing. Janoše, Ph.D.). V obou případech předpokládáme dle dosavadních výstupů dopravního modelu u obou linek regionální dopravy hodinový interval ve špičkách, ne kratší, tj. režim 120 (60) minut.

S pozdravem

**Ing. Jiří POSPÍŠIL, Ph.D.**

odbor dopravy a dopravních systémů  
specialista v dopravě drážní systémy  
tel: +420 587 336 651  
e-mail: [pospisil@kidsok.cz](mailto:pospisil@kidsok.cz)

Od: Jiří Pospíšil, Ing., Ph.D. [<mailto:pospisil@kidsok.cz>]

Zasláno: 21. 10. 2014, 17:39

Předmět: RE: SP Brno-Přerov, jednání 15. 10. 2014 ke koncepci zastavování, návrh záznamu

Dobrý den,

děkuji za zaslané podklady. Když už nám končí linka Os Přerov – Nezamyslice (- Vyškov) v Nezamyslicích, chtěl bych požádat o posun tras těchto vlaků v Přerově na minutu 00 (symetricky, cca o 10 minut oproti návrhu) tak, aby byl:

- v Nezamyslicích možný obrát soupravy a
- v Nezamyslicích možný přestup z Os PN na R12 směr Olomouc, resp. z R12 od Olomouce na Os NP,

v tomto pořadí důležitosti.

Předem děkuji za vstřícnost.









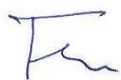



S pozdravem

Ing. Jiří POSPÍŠIL, Ph.D.

Doporučení obou krajských objednatelů pro osobní vlaky v úseku Vyškov – Nezamyslice jsou odlišná. Protože řešený úsek Nezamyslice – Vyškov leží téměř celý na území Jihomoravského kraje, rozhodl zadavatel SP, že linky Os budou v SP uvažovány podle stanoviska KORDIS JMK. Podle pokynu MD má být pro SP Brno – Přerov uvažováno řešení ze SP Olomouc – Nezamyslice ve var. „optimální“, tedy bez Němčické spojky. Případné dopady z vybudování Němčické spojky nebudou v SP Brno – Přerov uvažovány a byly by případně řešeny v jiných dokumentacích.

Návazně byla s ing. Pospíšilem Ph.D. potvrzena poloha Os vlaků Přerov X:00 – Kojetín X:13-14 (na interval postupných odjezdů za rychlíkem) – Nezamyslice X:23,5 a zpět symetricky; bez přípoje na R do Olomouce a zpět.

Zapsal Fridrich, 17. 10. 2014, úpravy Fridrich, Heinišová, Nejezchleb, Šulc do 24. 10. 2014

Jméno	Organizace	Email/Telefon	Podpis
Petr PŠENIČKA	SZDC 07	penicka@szdc.cz 725 115 838	
Jan NOVÁK	SZDC JMK	<del>novak@szdc.cz</del> 532 42657 652267	
František Vážta	MD 0190	frantisek.vazta@mdec.cz 225 121 674	
David FUKSA	SZDC 026	fuksa@szdc.cz 725 919 470	
JAN ILÍK	MD 0130	jan.ilik@mdec.cz 225 131 035	
Jan Šulc	SZDC 026	Sulcja@szdc.cz 222 335 366	
MARTIN JANEČEK	MD 520	martin.janek@mdec.cz 225 131 656	
ALENA HEINIŠOVÁ	SZDC 07	HEINISOVA@SZDC.CZ 602 650 521	
Karel Friedrich	SZDC udr NM	friedrich@szdc.cz <del>602 269 052</del>	
JIRÍ NICHALICA	SZDC GK 07	NICHALICA@SZDC.CZ 601 326 710	
Stanislav Čaloud	JMK ORD	caloud.stanislas@kv-jihomoravsky.cz 541 651 359	
RADESLAV POLAK	SUDOP BRNO	RMOLAK@SUDOP-BRNO.CZ 972 625 051	
Zdeněk MELZER	SUDOP PRAHA a.s.	zdenek.moizer@sudop.cz 267034 181	