|  |  |
| --- | --- |
| Váš dopis zn.: | 23780/2014-O7 |
| Zde dne: | 30.5.2014 |
| Naše zn.: | 27969/2014-O12 |
| Vyřizuje: | Ing. Louženský; Ing. Krýže; PhD;  Ing. Ondruška . |
| Telefon: | 972 544 542; 972 241 580; 972 241 036 |
| Mobil: |  |
| E-mail: | [louzensky@szdc.cz](mailto:louzensky@szdc.cz); [kryze@szdc.cz](mailto:kryze@szdc.cz); [ondruska@szdc.cz](mailto:ondruska@szdc.cz) |
| Datum: | 2.7.2014 |

**„Modernizace trati Brno – Přerov“, vyjádření ke studii proveditelnosti**

■ ■

┌ ┐

┘

■ ■

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Odbor investiční (O7)

- Z D E -

■ ■

┌ ┐

┘

■ ■

Ke studii proveditelnosti „Modernizace trati Brno – Přerov“ má odbor základního řízení provozu následující připomínky:

**A. Textová část**

**2. Dopravní technologie**

*Odpověď na většinu připomínek k DT obsahuje odpověď na připomínky O26*

**2.4.3 Nákladní doprava**

Nesouhlasíme s konstatováním v textu, že nákladní doprava tvoří „*jen doplňkovou dopravu a že vozbu nákladní dopravy komplikuje nedostatek dvousystémových vozidel, což způsobuje zdvojování apod.*“. Požadujeme tento bod upravit. Skutečností je, že trať nebude určena prioritně pro nákladní dopravu, ale infrastruktura musí umožnit provážení nákladní dopravy bez omezujících podmínek.

**2.5 a 2.6 Údaje o rozsahu dopravy**

Údaje o rozsahu dopravy jsou zpracovány velmi nepřehledně. Část je uvedena v kap. 2.5.1 Výhledový rozsah dopravy, část v kap. 2.5.3 Rozsah pravidelné dopravy na trati Brno – Přerov a poslední část v kap. 2.5.4 Posouzení zadaných variant vzhledem ke kapacitě. Částečně se jedná o opakování stejných informací. Pro přehlednost je žádoucí veškeré údaje uvést pokud možno v jedné kapitole.

**2.5 a 2.6 Údaje o kapacitě**

Obdobně také informace související s výpočty kapacity jsou velmi nepřehledné. V kapitolách 2.5.1 a 2.5.3 jsou uvedeny informace o volné kapacitě, v kapitole 2.5.3.2 je provedena „předběžná analýza“ kapacit, další údaje jsou v kapitole 2.6. I v tomto případě pokládáme za potřebné vše uvést v rámci jedné samostatné kapitoly, jak je obvyklou praxí.

**2.5.1 Výhledový rozsah dopravy**

Rozsah pravidelné dopravy (střednědobý výhled do r. 2025)

Z přehledu relací (str. 60, 61) vyplývá, že pro střednědobý výhled uvažuje studie s relacemi IC12 Brno-Olomouc=18 párů a R12 Brno-Vyškov na M.-Prostějov-Olomouc-(Šumperk/Jeseník)=18 párů. Tzn. v relaci Brno-Olomouc zvýšení ve srovnání s krátkodobým výhledem (r. 2016) celkem o 27 (!) párů, ve střednědobém výhledu (r. 2025) však dle našeho názoru chybí relace R31 Brno-Zlín, která je uvedena až v dlouhodobém výhledu (r. 2040). U této relace se předpokládá 18 párů, v souběžně zpracovávané studii proveditelnosti „Modernizace a elektrizace Otrokovice-Zlín-Vizovice“ je ve výhledové dopravě ve všech řešených variantách (T1-T4) uvažováno s 9-ti páry vlaků jedoucích v této relaci. Pokládáme za nutné, aby v obou souběžně zpracovávaných studiích byl u stejných relací shodný výhledový rozsah dopravy.

**2.5.3.2 Potřebné kapacity tratě Brno – Přerov na dlouhodobou výhledovou dopravu, str. 64**

Není nám zřejmý význam této kapitoly. Jedná-li se o předběžnou analýzu, která je překonána dalšími kapitolami, domníváme se, že by tato část měla být ze studie vypuštěna. V každém případě požadujeme vypuštění závěrů zde uvedených. Například pro úsek Nezamyslice – Kojetín je uveden závěr: „…bude potřebná bez podrobných výpočtů hraniční kapacita 3 traťových kolejí **(v špičce nemusí vyhovovat !)**.“ Přitom není náležitě vysvětleno, proč žádná z variant nepředpokládá v tomto úseku alespoň 3 traťové koleje.

**2.6.1 Základní dopravní koncepce reprezentativních variant, str. 84**

Není vůbec zřejmé, co znamená, že výpočty kapacity vycházejí „*ze standardních předpokladů*“. Je třeba blíže vysvětlit.

Uvádí se, že pro výpočet následného mezidobí na automatickém bloku jsou uvažovány pro rychlost vyšší než 120 km/h čtyři volné prostorové oddíly a současně že byla použita Směrnice SŽDC č. 104. Tyto dvě informace jsou v rozporu, protože směrnice č. 104 předpokládá volné maximálně tři prostorové oddíly. Žádáme o uvedení do souladu s platnou směrnicí.

**2.6.2 Jízdní a cestovní doby s kapacitním posouzením variant**

Provedení výpočtů ukazatelů propustnosti pouze pro 120-ti minutové období je nestandardní. Na druhou stranu, pokud stupeň obsazení vypočtený pro 120-ti minutové období je vyhovující z hlediska limitních hodnot platných pro 24hodinové období, nejsou výpočty pro další období nutné. Žádáme však, aby tento komentář, kterým lze odůvodnit výpočet ukazatelů propustnosti pouze pro 120-ti minutové období, byl v této kapitole patřičně uveden.

Ukazatele propustnosti jsou uvedeny nepřehledně, požadujeme jejich uvedení do tabulek.

Objednavatel regionální dopravy požaduje maximální zkrácení cestovních dob v úseku Brno hl.n. – Rousínov s tím, že nebude-li tento požadavek splněn, nedojde k objednání regionální linky S7 Brno – Vyškov n.M. Podklady o jízdních dobách v úseku Brno hl.n. – zast. Ponětovice byly převzaty z jiné stavby, ale u linky S7 požadujeme vzhledem k výše uvedenému požadavku doplnění tabulek s jízdními a cestovním dobami již z ŽST Brno hl.n. až po zastávku Ponětovice, ze které jsou již jízdní doby a pobyty uvedeny.

Mezistaniční úsek Kojetín – Nezamyslice má ve variantách M2/K3 délku cca 11 km. S ohledem na vysoký rozsah plánované dopravy požadujeme posoudit zřízení kolejových spojek (odbočky) pro zmírnění dopadu výluk traťových kolejí, a to přibližně uprostřed tohoto mezistaničního úseku. Obtížné provážení vlaků při výluce jedné z kolejí v celém mezistaničním úseku je zřejmé z modelového GVD (viz příloha 19). Pro nákladní vlaky, které zde zatím zakresleny nejsou, bude provážení ještě komplikovanější.

**2.6.2.3 Varianta M2; 2.6.2.3 Varianta K3**

I když (viz str. 92) propad rychlosti u Vyškova n.M. v délce cca 2,5, km (ve variantě K3) nemá zásadní dopad na kapacitu tratě, rozdíl v jízdních dobách v úseku Vyškov na M. – Ivanovice na H. mezi variantou M2 a K3 činí 2 minuty u linek dálkové dopravy projíždějících ŽST Vyškov na M. a 1,5 minuty u linek zastavujících v ŽST Vyškov na M., což považujeme za významné.

Obecně k tabulkám jízdní a cestovní doby vlaků:

Navržené pobyty vlaků osobní dopravy 0,5 minuty ve stanicích s vyšší frekvencí cestujících a stanicích odbočných považujeme za zcela nedostatečné, které budou vytvářet předpoklad pro zpožďování vlaků. Na řešené trati se jedná o ŽST Kojetín, Nezamyslice, Ivanovice na Hané, Vyškov na Moravě a zast. Rousínov. Navrhujeme zvýšit pobyt z 0,5 minuty na 1 minutu, v případě ŽST Vyškov zvážit prodloužení až na 2 minuty.

**2.6.3 Provozní posouzení reprezentativních variant**

**2.6.3.1 Počty dopravních kolejí v železničních stanicích**

Konstatování, že „*Návrh koncepce vychází z předchozích schválených dokumentací a podkladů předmětné trati*“ považujeme za zcela nedostatečné. Nelze se pouze odkazovat na dokumentace zpracované v minulosti (v letech 2004-2010). **Nutno popsat návrh řešení jednotlivých železničních stanic ve všech posuzovaných variantách, dopravně-technologické odůvodnění předkládaného návrhu, dále zdůvodnění návrhu na rušení u některých variant** (např. ŽST Věžky u jednokolejné varianty O2) atd.

**2.6.3.3 Návrh počtu zaměstnanců pro řízení a organizování dopravy**

Ve smyslu Pokynu generálního ředitele č. 9/2013 ve znění změny č. 1 bude celá trať Brno (mimo) – Přerov ovládána a řízena z CDP Přerov. Pracoviště pohotovostního výpravčího (PPV) požadujeme v souladu Pokynem 9/2013 zřídit v ŽST Nezamyslice. Tyto skutečnosti nejsou ve studii uvedeny a je nutno doplnit.

Není zřejmé, zda navržené počty obsluhujících zaměstnanců uvedené v tab. č. 87, byly odsouhlaseny s CDP Přerov (dispečeři na CDP+operátorky+pohotovostní výpravčí v ŽST Nezamyslice) a příslušnými Oblastními ředitelstvími (zbývající položky – nutno zdůvodnit jejich potřebu, tj. Blažovice, Vyškov na M., Kojetín + staniční dozorce).

**2.6.3.5 Návrh vozby pro jednotlivé relace**

Chybí zde uvedeny některé relace a to v s segmentu dálkové dopravy vedené po řešené trati (IC12, Ex1, Ex2).

**2.6.3.6 Návrh technických zařízení a kapacit pro realizaci provozu**

Pro celou trať je uvažován sjednocený trakční systém 25 kV 50 Hz. Uvažován je ale také rozvoz a svoz místní zátěže Mn vlaky v závislé trakci, proto se (dle studie) zřídí, resp. ponechá trakční vedení v nutném rozsahu na manipulačních kolejích a případně na vlečkách. V současné době jsou manipulační vlaky dopravce ČD Cargo, a.s. vedené lokomotivami nezávislé trakce umožňující obsluhu neelektrizovaných manipulačních kolejí a vleček. V rámci zpracování dalšího stupně je proto nezbytné navrhovanou elektrizaci manipulačních kolejí, případně i vleček (v součinnosti s jejich majiteli) opětovně posoudit.

**Příloha č. 1 – Dopravní technologie – přílohy:**

Příloha č. 3: Výhledové počty vlaků podle relací(střednědobý horizont – vl/24 hod)

* relace zde uvedené se zásadně neshodují s Textovou zprávou (str. 61) – nutno dát do souladu (nesoulad je v linkách IC12, R31, Ex30, linka S7 nebude vedena do Nezamyslic, linka VPO/OPV má být vedena do Vyškova n.M.)
* nesoulad v rozsahu nákladní dopravy

Příloha č. 6:

* u varianty bez projektu nebudou do ŽST Blažovice přivedeny dvě dvoukolejné tratě
* ve variantě S5 má být provedena optimalizace části dvoukolejné tratě Brno – Veselí n.M. v úseku zastávka Ponětovice – Blažovice; ze schématu vyplývá, že byla vysunuta nástupiště do záhlaví a žádná optimalizace ŽST Blažovice nebyla navržena

Příloha č. 7:

* ve variantě S5 má být provedena optimalizace jednokolejné trati Blažovice – Vyškov n.M.; ze schématu vyplývá, že žádná optimalizace ŽST Holubice nebyla navržena.

Příloha č. 8:

* ve variantě S5 má být provedena optimalizace jednokolejné trati Blažovice – Vyškov n.M.; ze schématu vyplývá, že žádná optimalizace ŽST Rousínov nebyla navržena.
* ve variantách O2, M2, K3 je navržena Odb. Komořany u V. s oběma kolejovými spojkami – doplnit
* pro varianty bez projektu a S5 chybí schéma ŽST Komořany u V.

Příloha č. 9:

* ve variantě S5 má být provedena optimalizace jednokolejné trati Blažovice – Vyškov n.M.; ze schématu vyplývá, že žádná optimalizace ŽST Luleč nebyla navržena.

Příloha č. 10:

* se způsobem zapojení jednokolejné tratě v ŽST Vyškov n.M. ve variantě S5 ve směru od Lulče nelze souhlasit; veškeré vjezdy/odjezdy směr Luleč by rušily provoz dvoukolejné trati, což je nepřijatelné.

Příloha č. 11:

* u variant O2, M2, K3, S5 chybí v ŽST Ivanovice na H. prospojkování na nezamyslickém zhlaví

Příloha č. 13:

* v ŽST Němčice n. H. již byla vlečka zrušena a existuje zde pouze manipulační kolej č. 7; ze schématu variant M2, K3, S5 není zřejmé, jakým způsobem bude zajištěna obsluha manipulační koleje vzhledem k tomu, že dle schématu se bude jednat o odbočku a nikoliv železniční stanici.
* ve variantě O2 je zachována stanice se dvěma dopravními kolejemi, v modelovém GVD je však uvedena zast. Němčice n.H.

Příloha č. 15:

* u varianty O2 není zřejmý dopravně-technologický důvod zachování dvou kusých kolejí z obou směrů do čela nástupiště
* chybí uvedena ŽST Věžky (varianta bez projektu)

Příloha č. 17

* v modelovém GVD varianta O2 chybí stanice Němčice nad Hanou (zakreslena jako zastávka). V textu kapitoly 2.6.3.1 je uvedeno, že ve variantě O2 zůstává kolejiště v současné kapacitě tří dopravních kolejí.

Příloha č. 18

* z označení „O2 – dvoukolejná“ není úplně jasné, o kterou v textu popisovanou variantu se jedná.

Příloha č. 20

* v modelovém GVD chybí zakreslena ŽST Komořany u Vyškova. V textové části, kapitola 3. 4. Varianta Smíšená 5 VRT + M2 (S5) je uvedeno, že stanice bude na tomto jednokolejném úseku zachována. Současně v tomto textu není zmíněna ŽST Luleč.

**Modelové grafikony vlakové dopravy**

V přiloženém grafikonu vlakové dopravy pro dvouhodinovou špičku ve variantě bez projektu jsou správně zakresleny také vlaky nákladní dopravy. Ostatní grafikony pro jednotlivé řešené varianty ale vlaky nákladní dopravy **neobsahují**. Zásadně nelze souhlasit s konstatováním projektanta, že v rámci špičkové dvouhodiny nebude vedený žádný nákladní vlak. Není zřejmé, kolik dvouhodinových špiček během občanského dne nastane – s ohledem na zadané výhledové počty vlaků lze usuzovat, že špička bude v rámci celého občanského dne (5-22 hodin). Ve studii proveditelnosti konstatovat, že během špiček nebude provozována nákladní doprava, je z hlediska provozovatele dráhy nepřijatelné. Grafikony požadujeme **doplnit** o 1-2 páry nákladních vlaků v této dvouhodinové špičce.

V modelových grafikonech pro varianty M2, K2 a S5 jsou navržené poměrně dlouhé pobyty ve stanici Luleč u vlaků linky S7 a to buď před cílovou ŽST Vyškov n.M. (příloha č. 20), resp. v první stanici po odjezdu z výchozí ŽST Vyškov n.M. (příloha č. 19) z důvodu křižování nebo předjíždění. S ohledem na požadavek o maximální zkracování cestovních dob požadujeme prověřit možné úpravy. V příloze č. 20 je v ŽST Blažovice navržen interval 1 minuta mezi příjezdem Os ze směru Holubice a odjezdem Os ve směru Holubice. Není zřejmé, zda se jedná o průjezd ŽST Blažovice nebo příjezd, resp. odjezd Os ze zastávky Blažovice, navržené v této variantě do záhlaví stanice (viz příloha č. 6).

Ve variantě O2 je ŽST Němčice n. H. chybně zakreslena jako zastávka. Ve variantě S5 chybí zakreslena ŽST Komořany u Vyškova.

Celkově jsou přiložené modelové GVD zpracovány velice zjednodušeně a **nedostatečně**. Chybí kóty příjezd/odjezd u jednotlivých vlaků ve většině stanic. Pro použité staniční a traťové intervaly nejsou doloženy žádnými výpočty a nelze tedy posoudit, zda jsou určeny správně. Dále černobílé zpracování modelových GVD pokládáme za zcela nepřehledné.

Z výše uvedených důvodů nelze posoudit, do jaké míry jsou jednotlivé návrhové GVD reálné. Je nutné proto výpočty doplnit a GVD dopracovat.

**Varianta S5**

Jedná se o kombinovanou variantu, kdy v úseku Blažovice – Vyškov na Moravě je navrženo zachovat jednokolejnou optimalizovanou trať. V textové části na str. 127 je uvedeno: „*Rychlostní profil a trasování obdobné jako u varianty O2, pouze s tím rozdílem, že trať bude jednokolejná a bude ……*“. Je tedy zřejmé, že se předpokládá v tomto úseku i rekonstrukce jednotlivých železničních stanic včetně zabezpečovacího zařízení s návrhem na jejich dálkové ovládání, což však nikde není uvedeno. Neodpovídají tomu ani přiložená schémata stanic Rousínov a Luleč (přílohy č. 8 a 9). Schéma ŽST Komořany u Vyškova chybí úplně. Nezbytné je řešit rekonstrukci nástupišť dle ČSN 73 4959, což vyvolá změnu konfigurace kolejiště. Rozsah kolejišť v jednotlivých ŽST musí odpovídat výhledové dopravě na tomto jednokolejném úseku a pokud není navrženo zastavování vlaků osobní dopravy, nástupiště navrhnout na zrušení. Nutno řešit i potřebné délky kolejí pro vlaky nákladní dopravy. Stávající největší délky pro vlaky nákladní dopravy jsou v Tabulkách traťových poměrů (TTP) určeny v úseku /Nezamyslice/-Vyškov n. M.-Holubice na 409 metrů a Holubice-Blažovice na 525 metrů. Zachování stávajícího uspořádání nástupišť ve stanici s dálkově ovládaným staničním zabezpečovacím zařízením není možné.

**B. Výkresová část** *Bude doplněno*

**B.4.1 Varianta O2** – v odevzdané digitální podobě chybí výkresy železničních stanic pro tuto variantu

**B.4.3 Varianta S5** – v odevzdané digitální podobě chybí výkresy železničních stanic pro tuto variantu

**B. Graf průběhu rychlosti pro typová vozidla** *Bude doplněno*

Ve výkrese nejsou zde uvedeny křivky pro typová vozidla, ale jen průběh rychlosti pro jednotlivé řešené varianty.

*Dále upozorňujeme na některé věcné chyby v textu „Dopravní technologie“:*

**2.3.2 Přípojné a navazující úseky tratí na předmětnou trať**

**Trať 304 A Valašské Meziříčí – Kojetín**

Chybně uvedeno: „provozování drážní dopravy podle ČD D2“.

**2.4.3 Nákladní doprava**

V textu jsou uváděny vlaky Rn, jejichž označení (druhová zkratka) není v souladu s platným předpisem „Dopravní a návěstní předpis“ SŽDC D1, který v článku č. 2208 rozděluje vlaky nákladní dopravy jen na Nex, Pn, Mn, Lv a Vleč. Odlišné označení vlaků může použít dopravce, ale pouze pro vlastní potřebu.

**Po dopracování** Textové části včetně příslušných příloh na základě výše uvedených připomínek **požadujeme předložit Studii proveditelnosti k opětovnému posouzení.**

Ing. Tomáš Nachtman

ředitel odboru základního řízení provozu