



KOORDINÁTOR  
INTEGROVANÉHO  
DOPRAVNÍHO SYSTÉMU  
OLOMOUCKÉHO KRAJE

Dopis značky / ze dne	e-mail / 4. 10. 2018
Naše sp. zn. / č. j.	KIDSOK 1995/2018
Vyřizuje / Telefon	Ing.Konečný / 587336660
V Olomouci dne	5. 11. 2018

Správa železniční dopravní cesty, s.o.  
Generální ředitelství  
Vážený pan  
Ing. David Fuksa  
Ředitel odboru strategie  
Dlážděná 1003/7  
110 00 Praha 1

## Vyjádření k aktualizaci Modernizace trati Olomouc – Prostějov – Nezamyslice, 2. dílčí plnění

Vážený pane řediteli,

dne 4. 10. 2018 jsme obdrželi aktualizaci Modernizace trati Olomouc – Prostějov – Nezamyslice, 2. dílčí plnění, ke které Vám sdělujeme následující připomínky.

### Dopravní technologie:

Str. 168 – pokud předpokládáme, že v posledním odstavci je upuštěno ze strany zadavatele od vedení dvou párů osobních vlaků a jednoho páru R vlaků ve špičkové hodině v úseku Olomouc hl.n. – Prostějov hl.n., nikoliv v úseku Prostějov hl. n. – Nezamyslice, pak snížením počtu vlaků se pravděpodobně sníží v daném úseku i počet cestujících.

*Ing. Kouřil: Bude upravena formulace věty.*

*Vzhledem k nízké frekvenci cestujících na úseku Prostějov hl.n. – Nezamyslice bylo ze strany zadavatele upuštěno od vedení posilových Os vlaků až do Nezamyslic. Platí, že 8 párů posilových Os vlaků je trasováno pouze v úseku Olomouc hl.n. – Prostějov hl.n. Posilové R vlaky jedou na úseku Olomouc – Nezamyslice – Brno.*

Str. 182 – proč zadavatel nechal „vypustit“ posilové R a ponechal Sp vlaky Prostějov – Přerov, když z modelu přepravních vztahů plyne větší poptávka v relaci Olomouc – Prostějov než Přerov – Prostějov? Nikdo nebránil zpracovateli, aby se poradil s objednateli v průběhu zpracování. Žádáme o přepracování (ponechání vložených R a zrušení Sp Prostějov - Přerov) a zároveň o úpravu návrhu infrastruktury vypuštěním větve spojující novou trať Blatec – Olomouc s tratí Olomouc – Grygov. Dohoda mezi KIDSOK a projektantem zněla prověřit jízdní dobu Sp Prostějov – Přerov na „ideální“ infrastrukturu s tím, že pokud nebude dostatečná poptávka po přímém spojení, nebo nebude možné realizovat takovou infrastrukturu, bude Sp vlak vypuštěn.

*Ing. Kouřil: Vyplývá z předchozí zpracované studie proveditelnosti. Z pohledu MD ČR bylo sděleno, že v případě nedostatečné kapacity infrastruktury netrvají na vedení posilových R vlaků. Navrhuje-li se nové železniční spojení Sp Prostějov – Přerov, dá se předpokládat, že jeho nejsilnější přepravní proudy budou právě v dopravní špičce, tedy když by jely posilové R vlaky. Potenciál nového spojení Sp Prostějov – Přerov by tak v případě vypuštění v dopravní špičce podstatně ztratil na atraktivitě (samozřejmě je možno přepracovat v neprospěch Sp vlaků...).*



*KIDSOK poskytnul výhledový rozsah dopravy pro variantu č. 5 tak, jak je uvedeno ve studii. Na základě toho a další konzultace s KIDSOK byly tyto Sp vlaky zpracovány do GVD. Polohy Sp vlaků Prostějov – Přerov byly v rámci zpracování síťové grafiky úzce projednávány se zástupcem KIDSOK, který s navrženým řešením souhlasil.*

*Z logiky věci vyplývá, že Grygovská spojka a její největší přínosy spočívají hlavně v zavedení nového přímého spojení Sp Prostějov – Přerov. Při neexistenci těchto Sp vlaků v podstatě Grygovská spojka nedává smysl, jelikož by se rekonstruovala stávající trať Olomouc hl.n. – Blatec a do toho se ještě budovala nová jednokolejná trať Grygovské spojky pro 18 párů vlaků v pracovní dny navíc s tím negativem, že by R vlaky přeložené na Grygovskou spojku i nadále negativně omezovaly provoz na II. a III. TŽK, zatímco na traťovém Olomouc hl.n. – Nové Sady – Blatec by zůstaly jen osobní a nákladní vlaky. Takové řešení nedává smysl a je jistě výhodnější prodloužit dvoukolejný úsek stávající trati z Blatce do Olomouce.*

*Ing. Šembera: k uvedenému by bylo vhodné stanovisko SŽDC, pořizovatele infrastruktury a specifikovatele cílů studie. Smysl a cíl celé spojky, byl doposud chápán jako možnost napojení se na nový směr Přerov, samozřejmě při využití spojky pro dálkovou dopravu R12. Jinak je to drahá varianta, provozně nevýhodná (dvě jednokolejné trati), náročná na zábory cizích majetků a z hlediska ŽP s významnějším dopadem na evropsky významnou lokalitu, tj. s potenciálně možnou neprůchodností v další přípravě.*

Str. 208 – provozní koncept veřejné linkové dopravy je zřetelný z JŘ platných od 9. 12. 2018. V případě potřeby je můžeme zaslat.

*Ing. Šída: Uvedený text popisuje stav odpovídající době zpracování dopravního modelu současného stavu (jaro 2018), kdy finální podoba provozního konceptu regionální dopravy IDSOK skutečně nebyla známa. V tomto smyslu proto příslušnou formulaci upravíme tak, aby z pohledu dnešního stavu (listopad 2018) nepůsobila zavádějícím dojmem.*

Str. 184 – pokud bude ze strany zadavatele zamítnuta, resp. dále nesledována varianta č. 5 pouze na základě překročení kritické hodnoty So, doporučujeme prověřit So a ve výsledku proveditelnost variant i u jiných staveb, jako je např. Modernizace ŽUB.

*Ing. Kouřil: Prověření varianty v tomto směru považujeme za dostačující. Byly potvrzeny závěry z dříve zpracované studie proveditelnosti, která také tuto variantu nedoporučovala.*

*Ing. Šembera: nepředpokládáme zamítnutí zadavatele na základě jednoho ukazatele. Nicméně závěr studie je, že grygovská spojka není ekonomicky efektivní, včetně dalších problémových věcí zmíněných v předchozí reakci.*

Síťová grafika (SG) obsahuje zásadní chyby. Chyby ve většině variant (vychází z varianty 2 Opt.):

- již dnes jezdí Os Olomouc – Přerov – Hranice na Moravě přímo a s tímto počítáme také v novém provozním souboru. Ve směru Olomouc – Hranice na Moravě není podle SG možná úvrať ani přestup,



KOORDINÁTOR  
INTEGROVANÉHO  
DOPRAVNÍHO SYSTÉMU  
OLOMOUCKÉHO KRAJE

*Ing. Kouřil: Bylo upravováno na základě projednání s KIDSOK. Žádáme o dodání časových poloh těchto Os vlaků ve výhledovém stavu, abychom toto mohli zpracovat do síťové grafiky.*

- kolize R a Os vlaku ve směru Přerov – Hranice na Moravě. Časová poloha Os vlaků Přerov – Hranice na Moravě – Vsetín neodpovídá SP Hranice na Moravě – Horní Lideč,

*Ing. Kouřil: Bude upraveno na základě SP Hranice na Moravě – Horní Lideč. Upozorňujeme, že v současné době se chystá aktualizace této SP a není vyloučeno, že se budou upravovat časové polohy Os vlaků.*

- Os Kojetín – Kroměříž – Hulín – opsané časy podle GVD 2018, přičemž je podmínkou příprava elektrizace této tratě, časová poloha Os vlaků mezi Kojetínem a Hulínem znevýhodňuje varianty 2, 3 a 5,

*Ing. Kouřil: Žádáme o poskytnutí jízdních dob ve výhledovém stavu na této trati.*

*Ing. Šembera: Hlavní přínos spočívá v protažení linky a umožnění nového spojení na Kroměříž. Samozřejmě bude nějaké zrychlení v rámci elektrizace. Nicméně zrychlení se promítne i do varianty bez projektu (i ve variantě bez projektu musí být elektrizace této trati).*

*Ing. Šída: V rámci hodnocení každé z projektových variant řešení trati Olomouc – Nezamyslice jsou klíčové zejména relativní rozdíly mezi danou variantou s projektem a variantou bez projektu, a z tohoto pohledu bude varianta 6 díky odlišnému linkovému vedení v této oblasti vždy vykazovat více či méně odlišné výsledky oproti zbylým variantám 2, 3 a 5. V případě, že dojde k úpravám časových poloh ve všech variantách včetně varianty 0 (bez projektu), nelze předpokládat, že by se tato změna výrazněji projevila např. na dosahovaných časových úsporách či dalších výstupech přepravní prognózy relevantních z pohledu výsledků ekonomického hodnocení těchto projektových variant. Případné úpravy však v dopravním modelu a přepravní prognóze bude zapotřebí zohlednit.*

- žádáme o popsání dopravní technologie při spojování a dělení linek Ex1 a R18 v Olomouci vzhledem ke konfiguraci stanice a časovým polohám vlaků – uvedené minuty nejsou realizovatelné, pokud nebudou na obou linkách nasazeny ucelené jednotky/vratné soupravy,

*Ing. Kouřil: Koncept výhledové dálkové osobní dopravy byl poskytnut, konzultován a odsouhlasen SŽDC O26. V rámci této aktualizace studie proveditelnosti není našim obsahem práce popisovat spojování a dělení vlaků linek na tratích, které se tato studie vůbec netýká. Z tohoto důvodu odmítáme popisování výše požadované věci.*

- v Olomouci ztráta přípoje mezi linkami R12 a R27 (Zábřeh – M. Beroun) díky předjíždění vlaků linky R12 v Mohelnici jinými dálkovými vlaky, které pravděpodobně nepojedou včas,

*Ing. Kouřil: Jsou zachovány současné příjezdy linky R12 od Zábřehu do Olomouce. V případě většího zpoždění vlaku SC nebude předjetí R12 v Mohelnici uskutečněno.*



KOORDINÁTOR  
INTEGROVANÉHO  
DOPRAVNÍHO SYSTÉMU  
OLOMOUCKÉHO KRAJE

*Vzhledem k tomu, že časové polohy dálkových osobních vlaků jsou na koridoru zafixovány celou řadou požadavků, navrhuje spíše upravit časové polohy linky R27 na trati č. 310.*

- paušálně nastavený pobyt vlaků všech linek 2 minuty je po většinu občanského dne nemožné dodržet.

*Ing. Kouřil: Vychází z konceptu výhledového stavu dálkové osobní dopravy SŽDC O26.*

Síťová grafika var.0:

- časová poloha R8 neumožňuje provézt linku S7 JMK tak, jak je uvedena v SG.

*Ing. Kouřil: R8 vychází z konceptu výhledového stavu dálkové osobní dopravy SŽDC O26. Osobní zastávková doprava z výhledového GVD ŽUB. Není obsahem této studie.*

Síťová grafika var.5:

- časové polohy linky Sp Prostějov – Přerov – pouze jednosměrné přípojové vazby v Přerově. Nelze se divit, že linka nemá potenciál, tím spíše, když bylo objednatelem požadováno její spojení s Os Přerov – Vsetín,

*Ing. Kouřil: Problematika trasování Sp Prostějov – Přerov, časových poloh a návazností byla konzultována a upravena KIDSOK tak, jak je zpracováno nyní ve studii.*

*Ing. Šída: V rámci stávajícího modelu vzhledem k rozsahu řešeného území (hranice na úrovni Lipníka nad Bečvou) není možné spolehlivě posoudit potenciál vazby na Vsetín. Na základě prvotní analýzy dostupných údajů o přepravní poptávce mezi sídly Prostějov a Vsetín nicméně nejde o nijak významnou relaci, neboť např. celkový počet dojíždějících osob dle SLDB 2011 je na úrovni jednotek osob (1 dojíždějící osoba ve směru Prostějov -> Vsetín, 2 dojíždějící osoby v opačném směru). V případě vazeb mezi Prostějovem, Hranicemi a Lipníkem nad Bečvou je předpokládán potenciál vyšší, nicméně dle údajů SLDB 2011 jde stále o relace s jednotkami dojíždějících (směr Prostějov – Hranice celkem 11 osob, Hranice – Prostějov celkem 12 osob, Prostějov – Lipník nad Bečvou celkem 9 osob, Lipník nad Bečvou – Prostějov celkem 5 osob).*

- z čeho plyne poloha dálkové dopravy v uzlu Olomouc? Proč má jet linka R12 v Olomouci do odbočky (na předjízdnu kolej – tím spíše, když opouští uzel Olomouc směr západ) a tím přijít o benefity z novostavby tratě – Grygovské spojky? Každou druhou hodinu (v případě kolize s R18) pojedou mezi odb. Grygov a žst. Olomouc hl.n. po nesprávné TK, takže na jakou staniční kolej pojedou?

*Ing. Kouřil: Vychází z konceptu výhledového stavu dálkové osobní dopravy SŽDC O26. Polohu linky R12 určují závazné časové polohy v Nezamyslicích, dále „široká Olomouc“, návaznost linky směr Zábřeh na Moravě atd. Ve výhledovém stavu se počítá s ETCS, který bude mít pozitivní vliv na zkrácení jízdní doby do odbočky, vezmeme-li v potaz, že i bez ETCS je rozdíl jízdní doby do přímé/odbočky 0,5 min.*

*Vzhledem k pevně daným časovým polohám vlaků dálkové osobní dopravy v uzlu Olomouc a poloze linky R12 lze také vyvodit závěr, že ve směru Grygov –*



*Olomouc hl.n. je jízda linky R12 možná jen po nesprávné traťové koleji a tudíž není vhodné linku R12 překládat na koridorovou trať a Grygovskou spojku, z čehož vyplývá, že celá varianta č. 5 není vhodná k dalšímu posuzování.*

#### Síťová grafika var.6:

- v Němčicích nad Hanou je potřeba zajistit přestupní vazbu směr Ivanovice na Hané a Vyškov.

*Ing. Kouřil: Ing. Kouřil: bude upravena časová poloha Os vlaků Přerov – Nezamyslice - 1/+1 min, aby byla přestupní vazba 3 min.*

Pokud je model přepravních vztahů založen na nabídce znázorněné v síťových grafikách, je nutné jej přepracovat dle skutečně požadovaných provozních záměrů objednatelů. Výše uvedené chyby nelze akceptovat.

#### Textová zpráva – Model přepravních vztahů:

- cestovní doby byly brány ze síťové grafiky nebo GVD nebo tabulek jízdních dob v Dopravní technologii? Např. ve var. 5 je příjezd do žst. Olomouc hl.n. v minutu XX:49,5, v SG je příjezd v XX:50,

*Ing. Šída: V případě trati č. 301 byly uvažovány časové polohy dle zpracovaného GVD, u ostatních tratí, pro něž nebyl výhledový GVD zpracován, byly uvažovány hodnoty dle síťové grafiky.*

- Tab. 8, str. 228 – nesouhlasí s realitou. Vlak Os 3712 vykazuje v úseku Kožušany – Nemilany již dnes na původní trati s původními vozidly v průměru za pracovní den 230 cestujících, maximálně 300 cestujících/vlak. Vlak Os 3727 z Olomouce směr Nezamyslice ve stejném úseku v průměru 151 cestujících (opět souprava se starými vozy), maximálně 211 cestujících/vlak. Nelze proto souhlasit s posledním odstavcem kap. 6.2.5, str. 226. U modelové jednotky ř. 640 ČD je potřeba počítat s kapacitou 240 míst,

*Ing. Šída: Vyhodnocení obsazenosti vychází jednak z celodenních hodnot úsekových počtů cestujících dle dopravního modelu současného stavu kalibrovaného na údaje ze sčítání ČD pro průměrný pracovní den roku 2017, jednak z údajů o hodinových počtech cestujících na trati č. 301 pro jednotlivé druhy vlaků dle sčítání ČD 2013 (žádosti zpracovatele o poskytnutí aktuálních podrobnějších dat o hodinových počtech cestujících na trati č. 301 za rok 2017 nebylo ze strany ČD vyhověno). Přepočet celodenního přepravního zatížení je zpracován s využitím procentuálních podílů špičkové hodiny, které jsou uvedeny přímo v textu a příslušných tabulkách, přičemž závěrečné zhodnocení přímo vychází z takto vypočtených hodnot špičkové obsazenosti. V případě, že společnost KORDIS má k dispozici a může zpracovateli poskytnout přesnější údaje o časových variacích poptávky na řešené trati č. 301, lze provést přepočet stávající i výhledové obsazenosti vlaků a její nové vyhodnocení.*



- zásadní otázkou je, zda navržená opatření jsou dostatečná (nezávisle na variantě), protože podle str. 223, str. 241, str. 242 je na železnici pokles počtu cestujících v relaci mezi Olomoucí a Prostějovem z 920 (současný stav) na cca 780 až 785,

*Ing. Šída: Hodnoty výhledových počtů cest jsou vypočteny dopravním modelem ve formě matic přepravních vztahů, a to na základě prognózy budoucího vývoje dopravní nabídky a poptávky v řešeném území. Zohledňují nejen navrhovaná opatření týkající se železniční dopravy, ale též další působící faktory mezi něž patří zejména demografický a socioekonomický vývoj řešeného území a rozvoj okolní infrastruktury silniční i veřejné dopravy. V uvedené meziměstské relaci Olomouc – Prostějov se na výhledovém celkovém počtu cest negativně projevuje zejména mírně klesající trend vývoje počtu obyvatel obou sídel doprovázený rostoucí atraktivitou brněnské metropolitní oblasti, v jehož důsledku dojde k mírnému úbytku cest v této relaci např. ve prospěch relací Olomouc – Brno a Prostějov – Brno. Tento pokles celkového počtu cest v relaci Olomouc – Prostějov se následně kombinuje s vlivem postupně rostoucího stupně automobilizace, což v důsledku vede k oslabení absolutního i relativního podílu veřejné dopravy oproti současnému stavu. Nicméně vzhledem k tomu, že demografický, socioekonomický vývoj a rozvoj okolní infrastruktury je uvažován jako invariantní, jeho dopady se shodně promítají jak do projektových variant, tak do varianty bez projektu. Pro ekonomické hodnocení projektu je přitom, v souladu se všeobecně uznávaným postupem ukotveným v příslušných metodikách, vždy rozhodující přínos jednotlivých projektových variant vůči variantě bez projektu ve srovnatelném časovém horizontu, tj. primárně se nehodnotí výše popsané invariantní dopady vývoje řešeného území mezi současným stavem a příslušnými výhledovými časovými horizonty. V případě, že by cílem projektu bylo dosáhnout ve všech relacích za každých okolností lepších ukazatelů než v současném stavu, pak by bylo nutné navrhnout a obhájit taková opatření, která by umožnila plně kompenzovat veškeré nepříznivé faktory působící na přepravní poptávku po železniční, potažmo veřejné dopravě (populační trendy, změny v charakteru osídlení území, pokračující růst stupně automobilizace apod.). V případě nejen tohoto konkrétního projektu by tedy vzhledem k objektivním fyzikálním, technickým, provozním či ekonomickým limitům šlo o prakticky nespílitelnou úlohu.*

- proč ve variantě 6 (Opti+N) naroste počet cestujících vlakem v relaci Olomouc – Prostějov na 795 oproti variantě 3 a 5 s 785 cestujícími a variantě 2 s 780 cestujícími, když jsou jízdní doby shodné? Varianta 6 je v tomto úseku infrastrukturně i provozně zcela shodná s variantou 2. Je to vlivem spojení Olomouce a Kroměříže?

*Ing. Šída: Vzhledem k tomu, že zpracovaný dopravní model, navzdory některým nezbytným zjednodušením, zachovává síťový charakter dopravní nabídky a komplexně zohledňuje vztah dopravní nabídky a přepravní poptávky v celém řešeném území, je třeba při analýze lokálních přepravních proudů brát v úvahu nejen parametry dopravní nabídky (jízdní doba, rozsah dopravy atd.) v dané konkrétní lokalitě, ale vždy též širší kontext. Přestože tedy uvedené varianty 2 a 6 mají v konkrétním úseku Olomouc – Prostějov fakticky stejné parametry, nepřímě se zde projeví vliv rozdílné nabídky v jiných částech sítě (např. nové přímé vlakové spojení Olomouc – Prostějov – Kroměříž). Konkrétně v případě varianty 6 je tak na většině uvedených relací mírně vyšší celková přepravní poptávka (v řádu desítek cest za den), která se následně promítá do vyšší poptávky jak po automobilové, tak po vlakové dopravě.*



KOORDINÁTOR  
INTEGROVANÉHO  
DOPRAVNÍHO SYSTÉMU  
OLOMOUCKÉHO KRAJE

- Str. 255 citace: „V případě varianty 5 jde konkrétně o možné dopady vyplývající z mírně nižšího počtu rychlíkových spojů v relaci Brno – Olomouc oproti ostatním projektovým variantám, v případě varianty 6 pak o komplikovanější návaznost mezi jednotlivými linkami na tratích č. 300 a 301 vlivem odklonu osobních vlaků ze směru Prostějov mimo uzlovou stanici Nezamyslice.“ Proč tedy vykazuje dle grafických výstupů dopravního modelu pro rok 2028 varianta 6 nárůst zatížení v úseku Nezamyslice – Chvalkovice na Hané oproti variantě bez projektu 840 cestujících, zatímco varianta 2 vykazuje nárůst zatížení pouze 610 cestujících.

*Ing. Šída: Uvedený nárůst souvisí primárně s úpravou linkového vedení regionálních vlaků, tj. nahrazením linek Vyškov – Nezamyslice – Prostějov – Olomouc a Nezamyslice – Přerov linkami Vyškov – Přerov a Olomouc – Prostějov – Kroměříž. Citovaná poznámka o komplikovanější návaznosti ve variantě 6 poukazuje na skutečnost, že oproti ostatním variantám 0,2,3 a 5 má varianta 6 potenciálně negativní dopad na vnímanou cestovní dobu stávajících cestujících, a to tím, že 1) vzniká dodatečný přestup v Němčicích n. H. mezi regionálními vlaky ze/ve směru Prostějov a regionálními vlaky ze/ve směru Vyškov, a 2) může dojít ke zkomplikování nepřímého dálkového spojení z/do obcí podél trati č. 301 ve směru Vyškov a Brno, neboť regionální vlaky ze/ve směru Prostějov jsou vedeny mimo žst. Nezamyslice, tj. nejbližší stanici obsluhovanou dálkovými vlaky.*

Na základě vzájemně si odporujících konstatování uvedených ve studii nelze považovat studii za úspěšně dokončenou a vhodnou jako podklad k učinění zásadních rozvojových rozhodnutí.

S pozdravem

**Ing. Kateřina Suchánková, MBA**  
ředitelka