

Připomínky MD k ASP Modernizace trati Olomouc - Prostějov – Nezamyslice, 2. dílčí plnění

1. Část 5.2.2 věnované *současnému rozsahu pravidelné vlakové dopravy v GVD 2017/2018* požadujeme upravit tak, aby odpovídala skutečnosti. Jedná se konkrétně o tyto nedostatky: v úseku Bedihošť – Nezamyslice je ve skutečnosti provozován stejný počet osobních vlaků jako v návazném úseku Bedihošť – Prostějov, nejsou započítány Mn vlaky v relacích Prostějov – Bedihošť a Prostějov – Vrbátky.

Ing. Kouřil: Rozsah osobní dopravy v úseku Nezamyslice – Prostějov byl sjednocen. V úseku Prostějov – Nezamyslice v GVD 2017/2018 je dle NJŘ trasován 1 pár Pn vlaků, proto tento rozsah nákladní dopravy.

2. Rovněž doporučujeme uvažovat nákladní vlaky vypravované ad hoc ze stanice Prostějov hl. n. (produkce HŽP, a. s. a DT-Výhybkárna a strojírna, a. s.).

Ing. Kouřil: Vlaky jedoucí dle potřeby nejsou uvažovány z toho důvodu, že mohou jet v noční hodinu, popř. mimo špičku. Ve výhledovém GVD jsou ve špičkové hodině zakresleny možné trasy nákladních vlaků, a to z důvodu prokázání možného průvozu těchto vlaků.

3. Dále chybí informace o počtu vlečkových vlaků vedených ze závodu ŽPSV, a. s. v Doloplazech do stanice Nezamyslice – dle informací z internetových stránek uvedené společnosti se jedná o její největší a nejvýznamnější pobočku.

Ing. Kouřil: Ve studii byly uvažovány vlaky jedoucí dle GVD, resp. NJŘ.

4. V části 5.2.3 *Současný technologický popis stanic* požadujeme aktualizovat seznam vleček zaústěných do stanice Prostějov hl. n. tak, aby odpovídal skutečnosti.

Ing. Kouřil: Bylo zapracováno.

5. V části 5.3.2 *Výhledový rozsah v osobní regionální dopravě* požadujeme podložit tvrzení, že výstupem dopravního modelu nebyl potvrzen přínos zastávky Čehovice, a proto tato nebude navržena.

Ing. Šembera: uvedené bylo řešeno v rámci modelování v předchozí studii. Dle našeho názoru nemá smysl uvedené opakovat. Samozřejmě s návrhem zastávky je třeba vnímat celkový přínos s ohledem na prodloužení JD.

Ing. Šída: Z dopravního modelu zpracovaného v původní verzi SP vyplývá, že obrat cestujících v této zastávce (nástup + výstup) ve variantě optimalizace roku 2049 je na úrovni 90 cestujících, přičemž celkový počet tranzitujících cestujících v regionálních vlacích obsluhujících tuto novou zastávku činí 1100 (tj. na 1 cestujícího využívajícího zastávku Čehovice připadá cca 12 tranzitujících cestujících, kterým se vlivem zastavení vlaku prodlouží cestovní doba). Vzhledem k dosahovaným hodnotám již nebylo v rámci aktualizace SP prováděno opětovné posouzení potenciálu této zastávky formou dopravního modelu (lze nicméně odhadovat podobný potenciál zastávky jako v původních verzích SP).

6. ZTP mj. stanovují tuto podmínku: „S ohledem ke krátkým dvoukolejným úsekům, a tím vyvolané citlivosti GVD na stabilitu, bude na základě dopravní technologie optimalizován rozsah a lokace dvoukolejných úseků. Dvoukolejné úseky budou navrženy v takové délce, která bude odpovídat jejich technologické smysluplnosti a ekonomické efektivitě.“ Z předloženého 2. dílčího plnění ASP vyplývá, že rozsah a lokace dvoukolejných úseků byl jednoduše převzat z předchozí SP z roku 2016 se všemi negativy bez jakéhokoliv prověření a přehodnocení. Dochází tak např. k situaci, kdy ve variantách 2,3,5 a 6 mají všechny Os vlaky ve stanici Prostějov hl. n. stanoven pobyt na 4 minuty – ve variantě 0 - Bez projektu mají pobyt 2 minuty. Kromě toho sám zpracovatel v konkrétních pasážích věnovaných jednotlivým variantám přiznává jednak, že „přiložené GVD (je)

nutno považovat jen za jedny z mnoha variant, neb trať po modernizaci bude sloužit provozu desítky let a vyhotoveny budou desítky různých jízdních řádů. Nelze proto vázat železniční infrastrukturu jen na jízdní řád ve studii.“, jednak že navrhované řešení v podobě dvoukolejných vložek je „poměrně přísné na dodržování jízdního řádu“ a že „v případě rychlíku zpožděného o více než 5 minut bude docházet buď k přenosu tohoto zpoždění na další vlaky, nebo k nárůstu zpoždění u daného rychlíku“. Doporučujeme proto zvážit rozšíření dvoukolejných úseků na celý úsek Olomouc hl. n. – Prostějov hl. n., popř. i na úsek Prostějov – Bedihošť/odb. Čelčice a případné souvislosti do textové části okomentovat.

Ing. Kouřil: Rozsah dvoukolejných úseků je založen na studiovém GVD, který na odbočkách počítá s časovou rezervou 1 min na křižování vlaků, popř. na letmé předjíždění, ale je třeba brát ohled i na možnost kolejového řešení atd. V rámci této ASP byl prověřen rozsah zdvoukolejnění, kdy např. ve variantě č. 3 Modernizace došlo k prodloužení dvoukolejného úseku už z Bedihoště až za zast. Pivín, která je v této variantě nově na dvoukolejném úseku. V ostatních variantách bylo potvrzeno, že rozsah zdvoukolejnění je pro potřeby výhledového GVD vyhovující. Při návrhu dvoukolejných úseků jsme rovněž omezování ekonomikou a je snahou najít nějakou rovnováhu, aby tyto varianty byly ekonomicky efektivní. V textové části bude zvážena úprava formulací, aby nebyly zavádějící.

Ing. Šembera: výsledek takového prověření je snadno odhadnutelný. Přínos rozšíření dvoukolejných úseků bude minimální (nijak významně se nezkrátí jízdní doby), naopak náklady budou významně navýšeny. V současnosti z ekonomicky vyhovující varianty 2 vyplývá přepínací hodnota pouze

7. Dále v pasážích věnovaných řešení stanic a zastávek postrádáme informaci, jaké je plánované využití stávajícího nádražního objektu v zastávce Čelčice.

Ing. Skoumal: stávající zastávka je v současnosti cestujícím nepřístupná, je navrženo její ponechání – s navrženým řešením není budova v kolizi.

8. Kromě toho nejsou zřejmé uvažované cestovní doby mezi klíčovými cíli cest v jednotlivých variantách (alespoň Brno, Prostějov, Olomouc, Šumperk).

Ing. Šída: Do textu části 6 Analýza trhu a přepravní prognóza bude doplněno základní srovnání cestovních dob v navrhovaných variantách na vybraných významných relacích dle zpracovaného dopravního modelu.

9. V části 5.5 věnované Variantě č. 2 – Optimalizace doporučujeme zvážit napřímení oblouku mezi zastávkami Vrahovice a Kraličky tak, jak je tomu u varianty č. 3. Ostatní přeložky varianty č. 3 jsou mnohem velkorysejší (tato má minimální požadavky na zábor), a proto by bylo dobré porovnat její pozitiva a negativa.

Ing. Šembera: navrhujeme uvedené dát do podmínek k prověření v další přípravě (DÚR).

10. Dále požadujeme vysvětlit formulace v části 5.5.5 Jízdní řád, konkrétně na konci strany 172 a na začátku strany 173, kde na jedné straně zpracovatel přiznává, že dvoukolejné vložky jsou nedostatečně dlouhé a že v případě zpožděných vlaků bude zpoždění narůstat/přenášet se (viz připomínka č. 6), a na druhé straně považuje navrhované řešení za optimální. Totožná formulace se vyskytuje i v části 5.8.5.

Ing. Kouřil: Rozsah zdvoukolejnění je vyhovující pro zavedení výhledového GVD. SŽDC O12 provedlo simulaci provozu s a bez zpoždění vlaků a bylo konstatováno, že navržený koncept jízdního řádu je v zásadě realizovatelný. V případě zpoždění vlaků či mimořádných událostí však platí výše uvedené tvrzení.

11. U části 5.6 týkající se Varianty č. 3 - Modernizace požadujeme doložit záměr zrušení oprávnění pro nakládku a vykládku železničních vozů na VNVK v původní stanici Blatec.

Ing. Šembera: uvedené je dáno projednáním dokumentace se SŽDC. Ze SŽDC nikdo zrušení VNVK v Blatci nerozporoval.

12. Stejně tak požadujeme zpracovat do jízdního řádu vlečkové vlaky, které budou obsluhovat areál MJM Litovel, a. s. ze stanice Vrbátky.

Ing. Kouřil: Ve výhledovém GVD jsou ve špičkové hodině zakresleny možné trasy nákladních vlaků, a to z důvodu prokázání možného průvozu těchto vlaků. V reálné situaci však tyto vlaky zřejmě pojedou mimo dopravní špičku, popř. v nočních hodinách. Ve výhledovém stavu se počítá se zachováním stávajícího rozsahu nákladní dopravy dle GVD, výše uvedené vlaky zde trasovány nejsou.

13. Varianta č. 6 – Optimalizace + Němčická spojka zavádí v provozním modelu vedení přímých osobních vlaků v relaci Olomouc – Prostějov – Kroměříž mimo stanici Nezamyslice. Zpracovatel sám v části 3.1.5 Shrnutí vyhodnocení přepravní prognózy přiznává, že může dojít ke „komplikovanější návaznosti mezi jednotlivými linkami na tratích č. 300 a 301 vlivem odklonu osobních vlaků ze směru Prostějov mimo uzlovou stanici Nezamyslice“. Ve studii však není nikde popsán vliv takto vedené linky na přepravní proudy v relacích mezi obcemi, které jsou obsluhovány stanicemi a zastávkami v úseku Prostějov – Nezamyslice a mezi sídly nacházejícími se na trati č. 300 v úseku Nezamyslice – Brno (Ivanovice na Hané, Vyškov, Brno aj.).

Ing. Šída: Do textu části 6 Analýza trhu a přepravní prognóza bude doplněna podrobnější analýza možných negativních dopadů řešení varianty 6 na přepravními vztahy mezi sídly v okolí tratí č. 300 a 301.

14. Nicméně stále považujeme za problematické úrovněové zapojení tzv. Němčické spojky do trati Brno – Přerov; v případě provozních nepravidelností na této trati může docházet k přenášení zpoždění jak na osobní vlaky Olomouc – Kroměříž, tak i na vlaky jedoucí po trati Brno – Přerov.

Ing. Šembera: varianta s němčickou spojkou je ekonomicky neefektivní. Mimoúrovněové zapojení je ve stávající konfiguraci na hranici realizovatelnosti a s významnými dopady do přípravy trati Brno – Přerov. V kontextu obec Víceměřice, na kterou dopadá projekt trasování Brno – Přerov může namítnout, že nebyla srozuměna z celkovým výhledem a zapojením trati od Olomouce a mohly by napadnout jak přípravu Brno – Přerov tak Nezamyslice – Olomouc. Ten dopad je opravdu zásadní, protože při polohovém zachování Němčického tunelu (vliv na posudek EIA) se musí Brno – Přerov překročit v místech, kde je trať v náspu cca 4m a překročení tratí 12-13m estakádou a náspem v blízkosti obce by mohlo být vnímáno velmi negativně, jak z hlediska průchodnosti, tak z hlediska potenciálních protihlukových opatření.

Zároveň se domníváme, že navrhovatel tohoto řešení (KIDSOK) by oponoval, že jsme záměrně zvolili drahé řešení. Takto byla prověřena levnější varianta (provozně vyhodnocená jako funkční) a přesto se ukázal přínos jako nedostatečný.

15. Z části 6 Analýza trhu a přepravní prognóza není zřejmé, jaká je uvažovaná maximální rychlost na D46 mezi Olomoucí a Prostějovem.

Ing. Šída: Vzhledem k tomu, že makroskopický dopravní model obecně pracuje na základě určitého zjednodušení, nejsou u všech pozemních komunikací vždy uvažovány skutečné hodnoty nejvyšší povolené rychlosti, ale mírně nižší hodnoty zohledňující základní druh vozidla (osobní, lehká nákladní, nákladní), typ komunikace, směrové vedení apod. V případě uvedeného úseku D46 Olomouc (exit 267) – Prostějov (exit 24) činí přitom dosahovaná rychlost v rámci modelu 100 km/h pro osobní vozidla a 90 km/h pro nákladní vozidla.

16. V části 7 Ekonomické hodnocení není zřejmé, z čeho vychází provozní náklady vozidel, respektive proč dochází ke změnám jednotkových nákladů ve variantě bez projektu a s projektem.

Ing. Funk: Náklady na provoz vlaků jsou definovány dvěma složkami a to časovou (Kč/vlhod) a prostorovou (Kč/vlkm). Prostorovou složku ceny ovlivňuje skladba vlaku, typ tratě a její sklonové a rychlostní poměry. Tato složka je ve všech variantách totožná.

Časovou složku ovlivňuje skladba vlaku a jeho časové využití. Časové využití definuje, kolik procent z celkové časového fondu stráví vlak v provozu a platí, že čím nižší je průměrné denní využití vlaku,

tím vyšší je cena jedné vlakové hodiny. Zde díky rozdílným jízdním dobám a odlišnému vedení některých linek vznikají rozdíly mezi jednotlivými variantami.

17. Dle Zvláštních technických podmínek měl zhotovitel prověřit účelnost zřízení parkovišť P+R u stanic a zastávek a v případě prokázání účelnosti navrhnout umístění parkovišť ve vhodné lokalitě. Ve studii není doloženo, že zhotovitel toto prověření učinil. Požadujeme doložit, že účelnost umístění parkovišť P+R (případně i B+R) bylo řádně prověřeno a tato parkoviště byla zanesena i do modelu v rámci přepravní prognózy.

Ing. Šída: V rámci zpracovaného dopravního modelu je v souladu se zadávacími podmínkami zahrnuta možnost modelování přepravních vztahů využívajících parkoviště P+R a B+R (cesty kombinující prostředky automobilové/cyklistické a veřejné dopravy). Nicméně z našich poznatků vyplývá, že praktický smysl parkovišť P+R a B+R, tj. možnost zaparkovat automobil/kolo v bezprostřední blízkosti železničních stanic či zastávek na trati 301, je naplněn již ve stavu bez projektu (možnost parkování v určité míře existuje a je využívána již v současné době). V souvislosti s případným zřízením speciálních záchytných parkovišť proto fakticky nelze předpokládat zásadní kvalitativní změnu z hlediska obvyklých veličin popisujících atraktivitu cesty v rámci dopravního modelu (cestovní vzdálenost, cestovní doba, cestovní náklady). Za předpokladu, že nedojde k výrazné změně lokality a kapacity parkování, nepřináší budování nových záchytných parkovišť zásadní komparativní výhodu z přepravního hlediska oproti stávající situaci v okolí železničních stanic a zastávek na řešené trati. Konkrétně např. v bezprostřední blízkosti žst. Prostějov se již v současnosti nachází několik desítek parkovacích míst pro osobní automobily a jízdní kola, přičemž v případě vybudování nového záchytného parkoviště v prostoru zanádraží dojde pouze ke změně lokality parkování (vzdálenost od žst. se fakticky nemění) a zachování či mírnému navýšení kapacity parkoviště – z tohoto pohledu zde proto uživatelům (řidičům, cestujícím) z přepravního hlediska nevznikají zásadní dodatečné přínosy, které by bylo možné přímo kvantifikovat a vyhodnotit dopravním modelem. Posouzení přínosů a konkrétních parametrů nových parkovišť se tedy převážně dotýká jiných hledisek (politického, majetko-právního, územně-plánovacího, technického či ekonomického).

Ing. Šembera:

K otázce P+R - V současnosti je už nyní u VB vždy nějaká možnost parkování. Ze stávajících údajů není kromě Prostějova veden významný počet současného využívání P+R – spíše je reálně nepoužíván. V případě Prostějova je sledováno provázání zájmů města se zájmy SŽDC, kdy SŽDC uvolňuje oblast zanádraží pro sledovanou investici (studii) města s návrhem záchytných parkovišť a uvolněním oblasti pro administrativní výstavbu (sdružený zájem k parkovacím místům). K uvedenému slouží i protažení staničního podchodu do oblasti zanádraží pro přístup k parkovišti.

B+R byl vyhodnocen na stávající úrovni. SŽDC zaslala množství dnes provozovaných stojanů na kola v rámci stanic a zastávek. V současnosti součtem správců budov (SŽDC OŘ SNB) je evidováno používání Bedihošť, Blatec – cca 10kol, Vrbátky – 5kol, Pivín – 0, Prostějov – 25. Nezdá se nám využití B+R natolik zásadní – jednak z důvodu obratu a poštu kol, a za druhé by muselo dojít k převedení cestujících. Bud' z auta na kolo a vlak nebo z autobusu na kolo a vlak. Ani u jednoho nevidíme důvod pro změnu chování.