

Záznam z pracovní porady k zpracovávání dokumentace

Aktualizace studie proveditelnosti „Modernizace trati Olomouc – Prostějov – Nezamyslice“

kteřá se uskutečnila dne 6.12.2018 , v sídle sídle MORAVIA CONSULT Olomouc v zasedací v místnosti 707, 6. patro

Přítomní: Ing.Šembera Dušan, MORAVIA Consult Olomouc a.s.
Ing.Kouřil Patrik, MORAVIA Consult Olomouc a.s.
Ing.Konečný Martin, KIDSOK p.o.

Účastníci jednání byli pořadatelem v úvodu obeznámeni se skutečností, že zpracování jejich osobních údajů - uvedených v prezenční listině - se děje za účelem a po dobu nutnou k plnění smluvních povinností a ochrany oprávněných zájmů v souladu s GDPR a vnitřními předpisy MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. Tyto údaje budou dále předány spolu se zápisem z porady všem přítomným účastníkům. Účastníci mají právo na přístup ke svým údajům, jejich opravu, výmaz nebo omezení jejich zpracování a právo podat stížnost dozorovému úřadu.

Záznam:

Projednání dopravní technologie s KIDSOK dne 6. 12. 2018 vyplynulo z připomínek agentury JASPERS, které byly projednány dne 29. 11. 2018 v Praze. Z tohoto jednání byl vznesen požadavek na prověření možnosti vedení přímých Sp vlaků Olomouc – Prostějov místo zastávkových Os vlaků v dopravní špičce, a prověření možností zrušení zastávek Kraličky a Doloplazy.

1) Prověření přímých Sp vlaků Olomouc – Prostějov

Dopravně – technologické vyhodnocení (zaznamenal Ing. Kouřil)

Bylo prověřeno, že vedení přímých Sp vlaků Olomouc – Prostějov v trase posilových Os vlaků je nevýhodné z následujících důvodů:

- 1) R vlaky (Šumperk) – Olomouc – Brno by jely ve sledu s Sp vlaky Olomouc – Prostějov.
- 2) Z důvodu křižování vlaků na trati a intervalu následných příjezdů do žast. Olomouc hl.n., resp. intervalu následných odjezdů ze žst. Olomouc hl.n. by byl nutný pobyt těchto Sp vlaků ve Vrbátkách či Blatci tak, aby bylo možné zajistit křižování vlaků na dvoukolejném úseku.
- 3) Sp vlaky Olomouc – Prostějov by jely v trase posilových R vlaků Olomouc – Brno. Je předpoklad, že v případě objednání těchto R vlaků ze strany MD ČR by již KIDSOK v této trase neobjednával Sp vlaky Olomouc – Prostějov (konflikt tras). V dobu provozu posilových R vlaků Olomouc – Brno by byly tedy vedeny posilové Os vlaky XX:33 Prostějov hl.n. – XX:56 Olomouc hl.n., resp. XX:04 Olomouc hl.n. – XX:27 Prostějov hl.n.
- 4) Přejed z Sp vlaků Olomouc – Prostějov na posilové Os vlaky Olomouc – Prostějov v době provozu posilových R vlaků by při jízdě posilových R vlaků Olomouc – Brno znamenal 120 min interval pro Sp vlaky Olomouc – Prostějov, resp. 90min interval obecně pro Sp/posilové vlaky Olomouc – Prostějov, protože v době provozu posilového R vlaku by jel osobní vlak až v trase XX:33 Prostějov hl.n. – XX:56 Olomouc hl.n., následující obrat by byl až na XX:31 Olomouc – Prostějov. Tzn. nemožnost vedení jednoho Sp vlaku v každém směru během ranní špičky a totéž během odpolední špičky.
- 5) Vzhledem k provozním intervalům není možné u špičkových Sp vlaků Olomouc – Prostějov zajistit v Olomouci 4-5 min na obrat souprav, což by znamenalo další soupravu navíc.

Výhodou tohoto GVD je odstranění pravidelných jízd vlaků proti správnému směru jízdy v době, kdy nepojede posilový R.

2) Zastávka Kraličky

Dopravně – technologické vyhodnocení (zaznamenal Ing. Kouřil)

Bylo prověřeno, že zrušení/projetí zastávky Kraličky u posilových Os XX:33 Prostějov hl.n. – XX:56 Olomouc hl.n. a XX:04 Olomouc hl.n. – XX:27 Prostějov hl.n. by přineslo zkrácení jízdních dob u Os vlaků ve výši 1,5 min. Je však třeba pamatovat na dopravní koncept, kdy tyto Os vlaky nemohou odjet ze žst. Prostějov hl.n. později než v XX:33 z důvodu intervalu následného mezidobí v úseku Prostějov hl.n. Odb.Kraličky Os – R. Zároveň tyto Os vlaky musí být předjety R vlaky v žst. Vrbátky. Projetí zastávky Kraličky pouze u Os vlaků XX:03 Prostějov hl.n. – XX:26 Olomouc hl.n. není odsouhlaseno objednatelem. Zpoždění R12 vlaku o cca 3 min by znamenalo, že Os vlak by musel čekat na konci dvoukolejného úseku na letmé předjetí R vlakem. Na místo obslužení zastávky Kraličky by Os vlak tuto časovou úsporu prostál z dopravních důvodů na odbočkách.

Technicko – ekonomicko – provozní dopady návrhu zrušení zastávky (zaznamenal Ing. Šembera)

Zrušení zastávky Kraličky by si vyžádalo změnu dopravní obslužnosti, kdy obec Kraličky by nově byla obsluhována veřejnou autobusovou linkovou dopravou. Bylo by nutné vybudovat novou autobusovou zastávku v Kraličkách a vybudovat točnu pro autobusy. Současně by bylo nutné přetrasovat stávající autobusové linky tak, aby zajišťovaly do obce Kraličky. Toto by přineslo prodloužení cestovních dob na stávající autobusové lince a nárůst kilometrového nájezdu.

Přepodkládané investiční náklady stanovené dle MOPIN pro návrh železniční zastávky při koncepci úrovněového přístupu na nástupiště (tj. zřízení dvou nástupních hran, zastřešení, osvětlení a informačního zařízení) se pohybují na úrovni cca 6,0 mil Kč. Srovnáním provozních i investičních nákladů železnice x autobusy po dobu 30 let (modelově 8 párů spojů denně) (ekonomické hodnocení) bylo dohodnuto, sledovat ponechání železniční zastávky Kraličky v návrhu. Z pohledu objednatele dopravy (KIDSOK) se návrh zrušení železniční zastávky jeví jako nevýhodný.

3) Zastávka Doloplazy

Dopravně – technologické vyhodnocení (zaznamenal Ing. Kouřil)

Bylo prověřeno, že zrušení/projetí zastávky Doloplazy by přineslo zkrácení jízdních dob u Os vlaků ve výši 1,5 min. Zajištění dopravní obslužnosti pomocí veřejné linkové dopravy by za 30 let provozu znamenalo pořízení cca 3 autobusů (1 autobus = 10 let) kvůli ranní špičce včetně nákladů na zaměstnance/řidiče. Toto by přineslo navýšení provozních nákladů oproti současnému stavu.

Technicko – ekonomicko – provozní dopady návrhu zrušení zastávky (zaznamenal Ing. Šembera)

Přepodkládané investiční náklady stanovené dle MOPIN pro návrh železniční zastávky (tj. zřízení jedné nástupní hran, zastřešení, osvětlení a informačního zařízení) se pohybují na úrovni cca 3,5 mil Kč. Srovnáním provozních i investičních nákladů železnice x autobusy po dobu 30 let (ekonomické hodnocení) bylo dohodnuto, sledovat ponechání návrhu železniční zastávky Doloplazy v návrhu. Z pohledu objednatele dopravy (KIDSOK) se návrh zrušení železniční zastávky jeví jako nevýhodný.

4) Závěr

Vzhledem k organizaci dopravní obslužnosti tohoto území a možnostem železniční infrastruktury se jeví návrhy změn JASPERS na základě výše uvedených faktů jako nevýhodné.

Po vyhodnocení zpracovatele studie i KIDSOK je navrhováno sledovat dopravní koncept tak, jak byl odevzdán k 2. dílčímu plnění.

Přílohou tohoto projednání je upravený GVD, který reflektuje prověřované změny v dopravním konceptu – zrušení Os vlaků Olomouc – Prostějov a zavedení přímých Sp vlaků Olomouc – Prostějov v trase posilových R vlaků Olomouc – Brno.

5) Příloha – návrh GVD přímé spojení Olomouc - Prostějov

V Olomouci dne 17.12.2018

Záznam vyhotovil:

Ing. Šembera Dušan
Tel.: 777 867 581 / 585 570 452
e-mail: sembera@moravia.cz

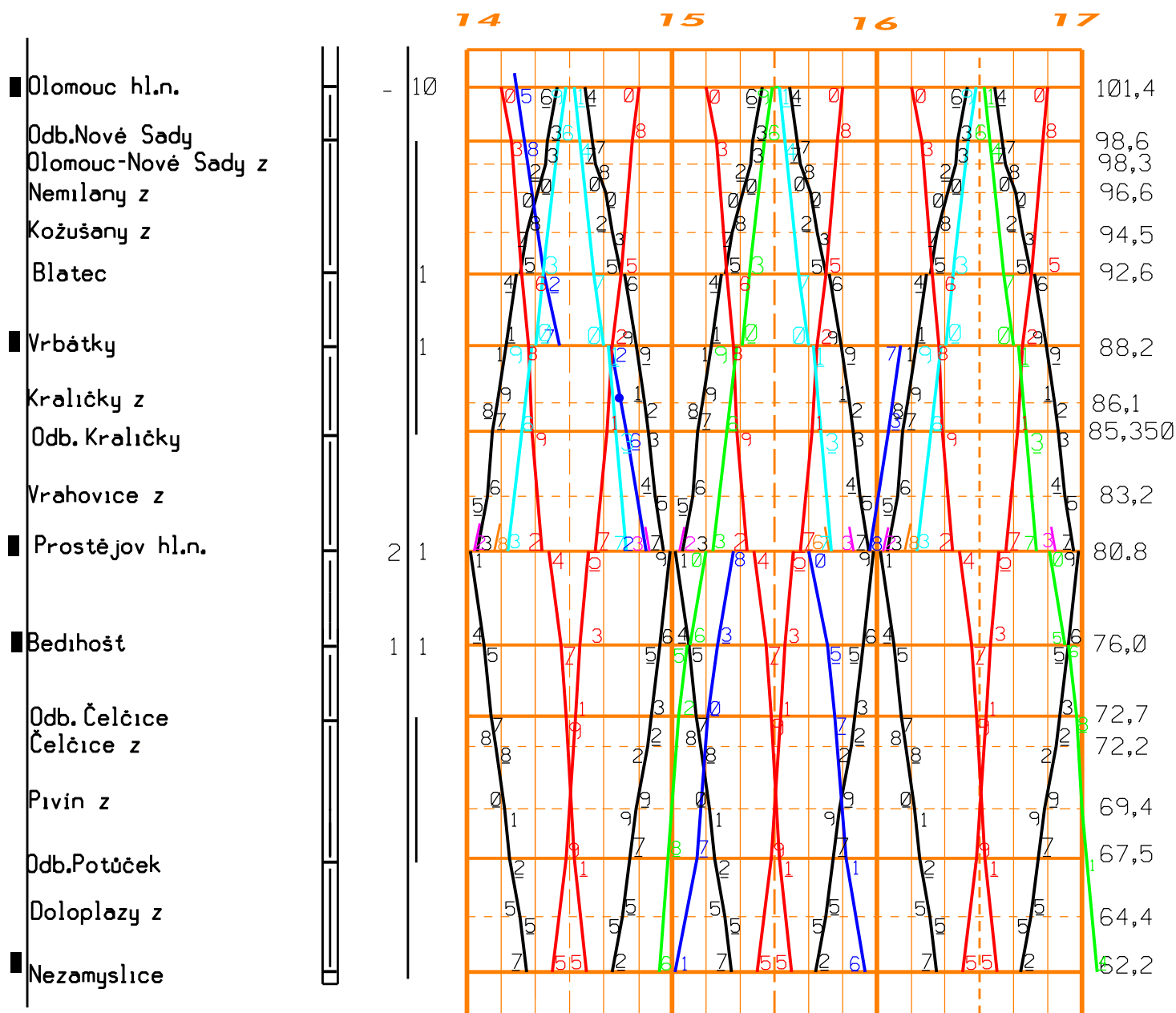
VARIANTA OPTIMALIZACE

dvoukolejné úseky: Odbočka Nové Sady-odbočka Kraličky

Odbočka Čelčice - odbočka Potůček

MODELOVÝ GVD

Olomouc hl.n. - Nezamyslice



Legenda

—	osobní vlak	/ Os směr Džbel
—	rychlík	/ Os směr Senice n.H.
—	posilový R	
—	Sp Olomouc - Prostějov	
—•••—	jízda po koleji proti správnému směru	
—	nákladní vlak	