



KOORDINÁTOR
INTEGROVANÉHO
DOPRAVNÍHO SYSTÉMU
OLOMOUCKÉHO KRAJE

Dopis značky / ze dne	e-mail / 25. 2. 2019
Naše sp. zn. / č. j.	KIDSOK 564/2019
Vyřizuje / Telefon	Ing.Konečný / 587336660
V Olomouci dne	29. 3. 2019

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 SP Nezamyslice – Olomouc, 3. dílčí plnění

Vážený pane řediteli,

dne 25. 2. 2019 jsme obdrželi aktualizaci Studie proveditelnosti Nezamyslice – Olomouc, 3. dílčí plnění, ke které Vám sdělujeme následující připomínky.

Dopravní technologie:

Str. 168 – výhledový rozsah Prostějov – Němčice n.Hanou je skutečně v průměru 15 vlaků denně, ale rozložení je 18 párů denně v pracovní dny a 9 párů denně o víkendech, jak uvádíme v dopise KIDSOK 1865/2017 ze dne 28. 11. 2017 i ve všech předchozích dopisech s výhledovým rozsahem. Věc byla z naší strany nepovšimnuta

Ing. Kouřil: bereme na vědomí, bude opraveno.

Str. 186 – pokud na základě překročení hodnoty kritického stupně obsazení se doporučuje variantu č. 5 Optimalizace + Grygovská spojka nesledovat, doporučujeme SŽDC zaujmout postoj k plánovanému rozsahu dopravy na této trati, protože i bez jednoho vlaku kategorie R bude překročen kritický stupeň obsazení.

Pro 1.TK bude stupeň obsazení i při navýšení počtu prostorových oddílů v úseku Olomouc hl.n. – odb.Holice a zároveň při nevedení jednoho vlaku kategorie R 0,662 (s jedním vlakem kategorie R 0,684), tzn. nevedením jednoho vlaku kategorie R se problém nevyřeší a zároveň vedení R Brno – Prostějov – grygovská spojka – Olomouc není příčinou překročení kritického stupně obsazení 0,6. Pro 2.TK platí stupeň obsazení 0,607, čili taktéž je překročen kritický stupeň obsazení.

Ing. Kouřil: Bereme na vědomí

Str. 192 – podle tabulek byly počítány pravidelné jízdní doby pro vozbu HV ř. 380 + vozy, nikoliv HV ř. 362.

Ing. Kouřil: Bude opraveno

Str. 196 – po dopravci budeme požadovat vybavení vozidel ETCS nejpozději od data, kdy bude mít dopravce povinnost vybavit vozidla tímto zabezpečovacím systémem.

Ing. Kouřil: Bereme na vědomí



KOORDINÁTOR
INTEGROVANÉHO
DOPRAVNÍHO SYSTÉMU
OLOMOUCKÉHO KRAJE

Přepravní prognóza

Str. 261 – B+R a P+R je přínosné i pro dojíždějící z obce Charváty.

Ing. Šída: Bude zohledněno v analýze potenciálu záchytného parkoviště v lokalitě Blatec. Nicméně vzhledem k očekávaným marginálním efektům na absolutní přepravní proudy v řešeném území zde nelze spolehlivě stanovit skutečný přepravní potenciál přímo v rámci makroskopického modelu generalizovaných nákladů, z tohoto důvodu bude – stejně jako u dalších srovnatelných lokalit (Vrbátky, Čelčice) – proveden zjednodušený odhad potenciální časové úspory vztahený na 1 nově vytvořené parkovací místo.

Str. 262 – kapacita B+R v žst. Vrbátky 5 jízdních kol je nedostatečná, neposkytuje žádnou rezervu pro případ byt' jemných výkyvů frekvence cyklistů. Do Štětovic i Duban je zřízena cyklostezka.

Ing. Šembera: stojany na kola jsou marginální položkou nákladů. Může být doplněno i na 15, podle dalšího rozvoje podle našeho názoru není problém doplnit i v rámci provozu. Obdobně bylo např. domluveno s obcemi na Uničov – Olomouc.

Str. 263 – Lokalita Čelčice 7. řádek – překlep Čehovice

Ing. Šída: Bude opraveno.

Str. 264 – P+R v Nezamyslicích je potenciálně využitelné nejen pro dojíždějící z Dřevnovic a Víceměřic. Díky zastavování rychlíků linky R12 je atraktivní pro dojíždějící z obcí Tištin, Mořice, Němčice nad Hanou, Vrchoslavice. P+R v Nezamyslicích řešila DÚR Brno – Přerov 3. stavba.

Ing. Šída: Bude zapracováno do analýzy přepravního potenciálu záchytných parkovišť a odhadu potenciální časové úspory.

Str. 268 – v modelovém GVD je patrné, že je ve špičkové hodině umožněn provoz 2 párů Os, 1 páru R, 1 vlaku Ex a 1 nákladního vlaku. Požadavkem MD bylo vést 2 špičkové vlaky v ranní špičce z Olomouce do Brna a 2 špičkové vlaky v odpolední špičce zpět. Modelový GVD je v souladu s požadavky MD. Pokud je zde domněnka, že vedení více vlaků kategorie R a prodloužení taktu vlaků kategorie Os na 60 min bude mít pozitivní efekt na počet převedených cestujících a následné ekonomické hodnocení, je potřeba ji prokázat přepravní prognózou minimálně pro variantu č. 2 a podle výsledku pro další varianty. Pokud nebude přínos redukce Os vlaků prokázán, nebudeme souhlasit s redukcí předmětných 8 párů Os vlaků.

Ing. Šída: S připomínkou souhlasíme, případné návrhy úprav rozsahu vlakové dopravy je třeba plnohodnotně posoudit v rámci přepravní prognózy. Nicméně jak vyplývá i z textu přepravní prognózy, provedená předběžná analýza přepravních vztahů neprokázala jednoznačný a přesvědčivý přínos redukce Os vlaků na řešené trati ve prospěch vyššího počtu rychlíků v relaci Olomouc – Prostějov (potenciál navýšení poptávky v rychlících odhadujeme v řádu desítek cestujících za den, zároveň lze ale předpokládat srovnatelně vysoký negativní dopad na cestující z mezilehlých obcí, proto je výsledný celospolečenský efekt tohoto opatření



KOORDINÁTOR
INTEGROVANÉHO
DOPRAVNÍHO SYSTÉMU
OLOMOUCKÉHO KRAJE

sporný). Také z tohoto důvodu nebyl návrh uvedené úpravy detailněji rozpracován a posuzován.

Výpočetní model pro stanovení zjednodušených sazeb pro výpočet provozních nákladů vlaků

Jakým způsobem bylo vypočteno, že na lince Kouty nad Desnou – Vyškov na Moravě je potřebné pro trať Olomouc – Prostějov – Nezamyslice 1 jednotka RegioPanter při hodinovém taktu?

Ing. Kouřil/Funk: Pro relaci Kouty nad Desnou – Vyškov na Moravě je uvažováno s 8 soupravami ve všech variantách. Jedna souprava je uvažována v relaci Olomouc – Prostějov.

Především na základě připomínek k přepravní prognóze a výpočetnímu modelu nepovažujeme studii za dokončenou. Byť je patrné, že varianta č. 2 vykazuje výrazně lepší ekonomické výsledky než ostatní varianty, může mít zapracování připomínek KIDSOK či návrhů projektanta vliv na ekonomické hodnocení. Po vypořádání připomínek a vyhodnocení návrhů bude z naší strany možné se vyjádřit s doporučením studie ke schválení.

S pozdravem

Ing. Kateřina Suchánková, MBA
ředitelka