



Ministerstvo dopravy

nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
PO BOX 9, 110 15 Praha 1

Správa železniční dopravní cesty, s. o.
Odbor strategie
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha
IDDS: uccchjm

Váš dopis značky / ze dne Naše značka
9060/2019-SŽDC-GŘ-O26 16/2019-130-KR/4
/ 20. 2. 2019

Vyřizuje / linka
Kořený Petr, Mgr. / 225 131 035

Praha
02.04.2019

Věc: Souhrnné stanovisko k ASP Olomouc - Prostějov - Nezamyslice, 3. dílčí plnění

Vážený pane řediteli,

v návaznosti na Váš dopis se žádostí o připomínky k ASP Olomouc – Prostějov – Nezamyslice, 3. dílčí plnění Vám tímto zasíláme souhrnné stanovisko Ministerstva dopravy v této věci.

1) Opakovaná připomínka: 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. Prodlužování jízdních dob vede, dle našeho názoru, k prodlužování cestovních dob, zkreslení přepravní prognózy a maření benefitů projektových variant. Požadujeme proto z návrhu GVD odstranit zbytečné prostoje vlaků ve stanicích.

Ing. Kouřil: Při návrhu GVD bylo třeba respektovat celou řadu omezení - kolejový rozsah, křižování vlaků ve stanicích, provozní intervaly, požadavky na obraty souprav v ŽST Olomouc hl.n. a ŽST Prostějov, zavedení taktového jízdního řádu, přípojně vazby v Olomouci, Prostějově a Nezamyslicích. Časové polohy vlaků jsou ovlivněny i celou řadou vnějších podmínek mimo traťový Olomouc – Prostějov – Nezamyslice, např. časové polohy vlaků v uzlu Olomouc a v Nezamyslicích v návaznosti na trať Brno – Přerov a také jsou podmíněny časovými polohami linky R12. Pokud bychom upravili (zkrátili) pobyt vlaků v ŽST Prostějov, který je možný pouze v rámci minuty, povede to ke zvýšení nestability JŘ a tento časový prostoje se přesune do ŽST Olomouc hl.n. a ŽST Nezamyslice.

2) A1, část 3.1.8, str. 59: Uvedené výsledky ekonomického hodnocení neodpovídají ostatním částem dokumentace. Požadujeme opravit.

Ing. Šembera: bude opraveno

3) A1, část 6: Území, pro které je zpracována přepravní prognóza neodpovídá požadavkům na vymezení tohoto území v ZTP.

Ing. Šída: S připomínkou nesouhlasíme. Zpracovaný dopravní model kromě vlastní řešené tratě č. 301 zahrnuje též širší okolí prostřednictvím samostatných dopravních zón reprezentujících vzdálenější destinace linek jedoucích po řešené trati (tj. na jihozápadě Brno, na jihovýchodě



Kroměříž, na východě Přerov a na severozápadě Zábřeh na Moravě a Šumperk/Jeseník). Území zahrnuté do přepravní prognózy odpovídá požadavkům dle ZTP a umožňuje zohlednit všechny klíčové přepravní vztahy v rámci ovlivněné oblasti.

Ing. Šída (po projednání): Ve zprávě bude obrázek řešeného území doplněn o oblast Šumperska a o příslušné údaje o dopravních zónách.

4) A1, část 6.3.2.4: Vysvětlení propadu cestujících v mezilehlých stanicích a zastávkách v dlouhodobém výhledu (2028 – 2050) vlivem „*obecného klesajícího trendu regionální přepravní poptávky*“ je velmi zavádějící. Z celé pasáže A6 není vůbec jasné, jak zpracovatel pracuje s indukovanou dopravou a evidentně přeceňuje vývoj stupně automobilizace (viz text a grafy na str. 241 a dále) i přes vysokou míru pravděpodobnosti, že se míra saturace automobily v České republice již naplňuje a většina domácností již automobil využívá.

Ing. Šída: Pokles obrátů souvisí s prognózovaným územním a demografickým vývojem v dotčených regionech, z něž vyplývá prohlubující se úbytek obyvatel ve venkovských oblastech, a tedy i pokles přepravní poptávky právě po regionální dopravě. Indukovaná doprava je v prognóze zohledněna na základě elasticity poptávky (závislost změny poptávky na změně vnímané cestovní doby VHD) a její přínosy jsou vyčísleny ve výstupech pro ekonomické hodnocení v souladu s příslušnou rezortní metodikou (časové úspory z indukované přepravy hodnoceny dle pravidla jedné poloviny). Predikce vývoje automobilizace vychází z analýzy historických dat o počtech vozidel v ČR a ze srovnání s dalšími prognózami i vývojem ve vyspělejších evropských zemích. Dle našeho názoru není pravděpodobné, že by již v současnosti či v blízké době mělo docházet k zastavení růstu počtu osobních vozidel na obyvatele. Je však zřejmé, že výsledný stupeň automobilizace nebude ve všech krajích a regionech ČR totožný, z tohoto důvodu jsou v rámci přepravní prognózy pochopitelně zohledněny rozdíly v počtech automobilů mezi jednotlivými obcemi (resp. zónami modelu), a to na základě dostupných historických dat z registru vozidel.

5) A1, část 6.3.2.6: Nově doplněná část o přepravním potenciálu záchytných parkovišť P+R a B+R se vůbec nezabývá jejich využitelností v praxi a obsahově je v rozporu se ZTP, s tím, že zpracovatel se automaticky odmítá tématem záchytných parkovišť zabývat s odkazem na potřebu detailnějšího průzkumu a často uvádí odůvodnění, které si vzájemně odporuje.

Ing. Šída: S připomínkou nesouhlasíme. V souladu se ZTP je v rámci dopravního modelu zahrnuta možnost predikce zatížení kombinovanou osobní přepravou (kombinace veřejné a individuální dopravy za použití záchytných parkovišť), a to prostřednictvím zvláštních dopravních módů P+R (kombinace IAD a VHD) a B+R (kombinace jízdního kola a VHD). V případě žst. Prostějov hl.n., u níž se již v rámci návrhu technického řešení počítá s výstavbou záchytného parkoviště, dopravní model a přepravní prognóza toto řešení přímo zahrnuje. U zbývajících stanic a zastávek na řešené železniční trati byla provedena analýza příslušné lokality (současný stav a reálná kapacita parkování, spádová sídla záchytného parkoviště, časová dostupnost) a posouzena smysluplnost zřizování záchytného parkoviště. Podrobnější analýzy a výpočty (např. predikce počtu cestujících využívajících parkoviště) by sice v rámci zpracovaného dopravního modelu samozřejmě bylo technicky možné provést, nicméně vlivem relativně nízkého přepravního dopadu parkovišť (řádově se jedná o jednotky, maximálně desítky uživatelů denně) v porovnání s celkovými přepravními proudy na dopravní síti (řádově stovky až tisíce cestujících denně) je nejistota takovéto predikce objektivně příliš vysoká na to, aby na jejím základě bylo možné např. zodpovědně řešit konkrétní

parametry záchytného parkoviště (počet parkovacích míst, počet stojanů apod.). Z tohoto důvodu bylo v textu odkázáno na potřebu detailnějšího průzkumu/analýzy jednotlivých lokalit, které jde podle našeho názoru nad rámec zadání studie proveditelnosti.

Ing. Šída (po projednání): Bude doplněn výstup z dopravního modelu v okolí P+R u žst. Prostějov, zobrazující kombinované vztahy VHD x IAD.

6) A6: Uvedené časové horizonty výstavby uvedené ve schématech neodpovídají ostatním částem dokumentace. Požadujeme opravit.

Ing. Šembera: bude opraveno

7) A6: Vzhledem k plánu konverze trakční soustavy na území celé České republiky doporučujeme volbu řešení využitelnou i pro budoucí konverzi trakční soustavy na trati Olomouc – Přerov. Současně doporučujeme prověření možností využití střídavé trakční soustavy s jednotnou fází, která umožňuje vyšší efektivitu řešení i s ohledem na navazující tratě.

Ing. Šembera: přínosy z trati Nezamyslice – Olomouc nejsou natolik velké, aby obhájili výstavbu TNS Grygov pro III.tžk v konečném výhledu konverze. Bylo by vhodné naopak výstavbu TNS Grygov řešit v rámci přípravy konverze a do studie Nezamyslice – Olomouc zavést „pouze“ napojení na tuto TNS (jedno z doporučení v rámci manažérského shrnutí). Předpokládáme, že obhájitelnost TNS Grygov v rámci konverze bude snazší. V SP je uvažováno s náklady na TT Grygov – tyto by mohly tvořit zvýšení rezervy projektu, která se jeví jako malá.

8) A6, str. 15: „I ve variantě bez projektu se počítá s navýšením dopravy. Vzhledem k tomu, že už nyní je subsystém energie poddimenzován (jedná se o nejdelší stejnosměrně napájený úsek v ČR), tak je potřeba přidat další napájecí bod. Proto se uvažuje ve variantě bez projektu s vybudováním nové trakční měnírny v Prostějově. Bez ní by nemohlo dojít k navýšení ani zachování stávajícího elektrického provozu.“

Není zřejmé, zda je investice do této měnírny zahrnuta do investic ve var. BP. Prosíme zkontrolovat a doplnit

Ing. Šembera: v nákladech var BP je obsaženo

9) A7: V rámci CBA je uveden nárůst externích nákladů ve stavu s projektem oproti stavu bez projektu (v souvislosti s nárůstem dopravního výkonu). V rámci investice je však současně na trati uvažováno, v kontextu okolních tratí, zavedení výhradního provozu vlaků pod dohledem systému ETCS, který reálné riziko nehody snižuje.

V kontextu kapitoly 8.1.14 Rezortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů dopravních staveb, je však třeba „odborným odhadem stanovit míru snížení nehodovosti po realizaci investice (na základě konkrétních typů nehod, které se v rámci dané infrastruktury v minulosti staly, případně celorepublikových průměrů).“

Ing. Funk: Výpočet externalit dopravy je proveden v souladu s Rezortní metodikou, přičemž u všech projektových variant dochází vlivem převedení cestujících na železnici k úsporám externalit dopravy a to včetně snížení počtu nehod, resp. zvýšení bezpečnosti provozu.

Pro započtení přínosů ze zvýšené bezpečnosti provozu vlivem zavedení ETCS je nutné znát, jak a o kolik konkrétně se bezpečnost provozu zvýší. V současnosti zpracovateli není známo, že by existovala ověřená data, která by potvrzovala a kvantifikovala tento přínos.

10) B6: Není zcela zřejmé, co způsobuje úbytek cestujících ve var. 2 v regionální dopravě oproti stavu BP. Prosíme vysvětlit.

Ing. Šída: Ve variantě 2 dochází k mírnému úbytku vytížení regionálních vlaků v úseku Prostějov – Nezamyslice v řádu několika desítek cestujících denně. To souvisí se skutečností, že v tomto úseku oproti stavu bez projektu dochází k navýšení počtu rychlíků při zachování konstantního počtu osobních vlaků, což v dopravním modelu způsobuje převedení části cestujících právě z regionálních na dálkové vlaky. Zároveň však platí, že celkový součet cestujících v tomto úseku (regionální + dálkové vlaky) je v projektové variantě výrazně vyšší než ve stavu bez projektu.

S pozdravem

Ing. Jindřich Kušnír
ředitel
Odbor drážní a vodní dopravy