

Váš dopis zn

Ze dne 10. 6. 2016

Naše zn. 25401/2016-SZDC-O27

Vyřizuje

Telefon

Mobil

E-mail

Datum 16. 6. 2016

Vážený pan

[REDACTED]

[REDACTED]

<[REDACTED]>

Poskytnutí informací podle § 14 odst. 5 písm. d) zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů

Vážený pane [REDACTED],

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, (dále jen SZDC) obdržela dne 10. 3. 2016 Vaši žádost dle zákona č. 106/1999 Sb. o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů, ve které požadujete následující:

1. Jak je v současné době využita kapacita železniční stanice Brno-hlavní nádraží v osobní dopravě?
2. Kolik osob za všední den v současné době dovezou/odvezou regionální vlakové spoje na/ze stanice Brno-hlavní nádraží? Je tak uspokojována celá poptávka Jihomoravského kraje po regionální železniční dopravě, případně jaká část poptávky/požadavku Jihomoravského kraje nemůže být z kapacitních důvodů uspokojena?
3. Existuje predikce vývoje poptávky po regionální železniční dopravě zajišťující do žst. Brno-hlavní nádraží v dalších letech? Pokud ano, žádám o ni. Existuje předpoklad, jaká bude objednávka Jihomoravského kraje na regionální železniční dopravu zajišťující do Brno-hlavní v případě, že bude realizována přestavba ŽUB? Pokud ano, žádám o ni.
4. Každá varianta přestavby ŽUB, tj. Petrov, Řeka a Bez projektu, uvažuje s jiným podílem cestujících, pro které je cílová, resp. nástupní stanice Brno-hlavní nádraží. Žádám o uvedení těchto podílů pro jednotlivé varianty ŽUB včetně odůvodnění (např. lepší využití nácestných zastávek apod.).
5. Která z variant přestavby ŽUB lépe obsluhuje rozvojové plochy na území statutárního města Brna (např. Brněnskou průmyslovou zónu - Černovickou terasu).
6. Existují regionální vlakové spoje, které z důvodu nedostatečné kapacity žst. Brno-hlavní nádraží do této stanice nezajíždějí? Pokud ano, které to jsou.

Informace požadované otázkami č. 3, 4 a 5 požadujete poskytnout na základě dílčích plnění provedených v rámci zpracování _Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno_, jejíž zpracování probíhá.

Vaši žádosti o poskytnutí informace dle InfZ se částečně vyhovuje a informace k jednotlivým bodům žádosti naleznete níže.

1. Pro posouzení využití kapacity železniční stanice Brno hl. n. je podstatné jak využití staničních kolejí u nástupišť, tak částí zhlaví. V některých případech může být také rozhodující kapacita přilehlých traťových úseků, což se týká především směru Brno hl. n. – Brno-Komárov – odb. Brno-Černovice. V současné době je nejzatíženější zhlaví u stavědla St. 4 se stupněm obsazení v době 4:00–22:00 h $So=0,75$, přičemž nejvyšší normová hodnota je v daném případě 0,67, jde tedy o přetížení. U staničních kolejí je dosahována hodnota kolem $K_{prakt}=115\%$.

2. Počty cestujících v regionální dopravě Os vlaky v roce 2015 v úsecích přiléhajících k hlavnímu nádraží v Brně jsou následující:

- směr Střelice – Třebíč – Jihlava – 3 tis. osob denně;
- směr Střelice – Moravské Bránice – 3 tis. osob denně;
- směr Tišnov – Havlíčkův Brod – 6 tis. osob denně;
- směr Vranovice – Břeclav – 8 tis. osob denně;
- směr Blansko – Česká Třebová – 9 tis. osob denně;
- směr Brno-Chrlice – Křenovice hl. n. – 5 tis. osob denně;
- směr Slavkov u Brna – Veselí n. M. – 4 tis. osob denně.

Požadavky objednatele KORDIS JMK na vedení Os vlaků ve špičce a jejich porovnání se současným stavem:

- směr Střelice – Zastávka takt 15 min, dnes nepravidelně 2 vlaky za hod, tj. takt cca 30 min;
- směr Střelice – Moravské Bránice (– Ivančice / Miroslav) takt 30 min., dnes nepravidelně 2 vlaky za hod, tj. takt cca 30 min;
- směr Tišnov (– Žďár n. S.) takt 15 min, dnes nepravidelně 4 vlaky za hod, tj. takt cca 15 min;
- směr Hrušovany u Brna (– Hustopeče / Židlochovice) takt 15 min, dnes nepravidelně 4 vlaky za hod, tj. takt cca 15 min;
- směr Blansko (– Březová n. S. / Boskovice) takt 15 min, dnes nepravidelně 3 vlaky za hod, tj. takt cca 15–30 min;
- směr Brno-Chrlice (– Křenovice hl. n.) takt 30 min, již dnes dodrženo;
- směr Šlapanice – Veselí n. M.) takt 30 min., dnes nepravidelně 3 vlaky za dvě hod, tj. takt cca 30-60 min;
- směr Vyškov n. M. takt 30 min, dnes není linka provozována.

Dále jsou v některých směrech provozovány nadregionální vlaky (R, Sp) ve společné objednávce MD a KORDIS JMK, přičemž tyto objednatelé uvažují s navýšením jejich počtů. Pro zavedení uvedených počtů vlaků je v některých případech nedostatečná nejen kapacita hlavního nádraží, ale i navazujících tratí směr Zastávka u Brna, Vyškov, Slavkov n. M. a elektrizace, popř. i výstavba některých úseků.

3., 4., 5. Tyto dotazy směřují k dosud nedokončené Studii proveditelnosti železničního uzlu Brno, kterou zadala SŽDC, a která tyto otázky po jejím dokončení a schválení zodpoví, a to jak ve věci počtů cestujících a jejich využívání jednotlivých dopravních, tak i upřesňování provozního modelu sledovaného ze strany KORDIS JMK. K dotazu 5 upřesňujeme, že jak varianta „A Řeka“, tak většina dílčích subvariant „B Petrov“ dokáží obsluhovat i Černovickou Terasu a spojit ji s hlavním nádražím.

Aktuálně probíhá zpracování, upřesňování a kontrola technického řešení železniční i městské infrastruktury, dopravně technologických výstupů, ověřuje se dostatečnost kapacity dráhy i pozemních komunikací, jízdní doby železniční dopravy, VHD, MHD i IAD a validuje se dopravní model. Povinnost SŽDC poskytovat informace se z pohledu §2 odst. 4 InfZ *netýká dotazů na názory, budoucí rozhodnutí a vytváření nových informací*. Protože uvedené předpoklady nejsou dosud dokončeny, nelze jakékoliv pracovní výstupy ze studie proveditelnosti prezentovat a tedy ani zveřejňovat. Z uvedených důvodů nelze tyto informace nyní poskytnout, a proto v příloze tohoto vyjádření posíláme k těmto bodům Rozhodnutí o odmítnutí části žádosti.

6. Pomineme-li aktuální omezení z důvodu oprav nástupišť, kapacitní omezení se u provozovaných vlaků projevuje:

- některé vlaky jsou ale vedeny po tratích provozně nevhodných, například Brno hl. n.– Brno-Slatina s úvratí v Brně-Židenicích nebo Brno hl. n. – Vyškov n. M. závlekem přes Brno-Chrlice;
- část vlaků na trati směr Slavkov u Brna je ve frekvenčně méně významném směru ukončena mimo Brno hl. n., již v Brně-Židenicích. Přesný přehled lze získat z jízdního řádu, viz <http://www.cd.cz/cs/vnitrostatni-cestovani/jizdni-rad/tratove-jizdni-rady/files/cz-k340-160316-01.pdf> (jde o 4 vlaky v odpolední špičce).

S pozdravem

Mgr. Jakub Ptačinský
ředitel odboru komunikace