

K vlastní studii Vám pak, vážený pane místostaroto, sděluji tyto připomínky:

S návrhem sanace spodku, obnovy svršku a mostů v úsecích Brno - Bohutice (přip. Miroslav), Břeclav - Znojmo a Znojmo - Okříšky lze, po skončení životnosti těchto prvků a při respektování postupu dle priorit kraje, souhlasit. Ve všech stanicích je ale při obnově nutné radikálně redukovat rozsah kolejíšť a opustit zbytné budovy, což není ve studii zmíněno. V úseku Bohutice (resp. Miroslav) - Hrušovany je nutno účelnost obnovy zvážit s ohledem na dopravní technologii a poptávku, neboť je otazné, zda lze velkorysou obnovou tohoto úseku ekonomicky zdůvodnit. V úseku Hrušovany - Hevlín je osobní doprava zastavena a tento stav považujeme za trvalý.

Na důkladném zvážení je stavba elektronického automatického bloku - jeho potřebu by bylo nutno doložit opět dopravní technologií. Lze odhadovat, že ve všech mezistaničních úsecích by bylo dostatečné automatické hradlo, ve většině úseků pak i bez hradla na trati. Dále není zřejmé, proč studie uvažuje nahrazení nově vybudovaného zabezpečovacího zařízení v úseku Střelice - Mor.Krumlov, které je aktivováno k 12.12. 2010.

Je nesporné, že k obnově dopravní cesty na předmětných tratích (kromě již uváděných úseků Hrušovany - Hevlín a případně i Miroslav - Hrušovany) jednou dojít musí. Pravidelný cyklus obnov na nekoridorových tratích není již 20 let dodržován a situace se s postupujícím časem spíše zhoršuje. Celkové náklady 13,7 mld. Kč, uváděné studií (bez Hevlinského úseku), jsou nemalé. Zejména čekají-li na obnovu dopravní cesty i další a více zatížení tratě.

Samotný výpočet jízdních dob bez kompletní dopravní technologie má omezenou vypovídací schopnost. Existuje rozdíl mezi technickou rychlosťí spočtenou pro případ, že jízda vlaku není rušena jízdou jiných vlaků a úsekovou (resp. cestovní) rychlosťí, uvažující omezení daná konstrukcí jízdního řádu na jednokolejně trati. Jinými slovy - studie porovnává reálnou jízdní dobu autobusů a vlaků dle současných grafikonů s teoretickou nerušenou jízdní dobou vlaků, kterou zřejmě nebude možné dosáhnout. Technologie by měla obsahovat i kapacitní výpočty a studijní oběhy souprav. Studie nepracuje ani s rozbořem poptávky, který by měl analyzovat současné přepravní proudy a stanovit potenciál železnice v dopravě regionální i případně dálkové. Souhrnně řečeno: studie naznačuje existenci technického potenciálu na zajímavé zkvalitnění dopravy, ale dopravní technologií ani analýzou a prognózou poptávky jej nedokládá.

Vážený pane místostaroto, jako objednateli studie Vám doporučujeme ji projednat s majetkovým správcem a jediným možným investorem - Správou železniční dopravní cesty. Na základě výsledků tohoto projednání a při uvažení našich připomínek můžeme společně - tedy stát, kraj a město - pokročit v přípravě modernizace relevantních tratí na Znojemsku. Z toho pohledu patří městu Znojmu upřímné poděkování za zpracování iniciační studie.

S přátelským pozdravem

Vážený pan
Ing. Pavel Balík
místostarosta
Obroková 10/12
669 22 Znojmo

