

Rekonstrukce traťového úseku Blažovice (mimo) – Nesovice (včetně) – vyjádření investora k oponentnímu posudku

Oponentní posudek ze dne 15. 12. 2020, jehož zpracovatelem je Vysoké učení technické v Brně, Fakulta stavební, se sídlem Veveří 331/95, 602 00 Brno, IČ: 00216305, v části D. Závěr ukládá doporučení vyjádření k následujícím otázkám pro stavby na rameni Veselí nad Moravou – Blažovice (-Brno). K jednotlivým otázkám uvedeným v oponentním posudku ze strany Stavební správy východ, sdělujeme toto:

- *Vzhledem k hodnotám ukazatelů a rizikům identifikovaným v kvalitativní analýze z roku 2016 by bylo vhodné dokončit kvantitativní analýzu rizika pro nová data z roku 2020*

V rámci aktualizace přepravní prognózy a ekonomického hodnocení byly aktualizovány rovněž výpočty analýzy rizik. Z aktualizovaných hodnot citlivosti absolutních ukazatelů (ENPV) na vývoj investičních nákladů a přepravních výkonů vyplývá, že i po aktualizaci vykazuje ukazatel ENPV obdobné charakteristiky elasticity. Závěry kvantitativní analýzy rizik ve studii proveditelnosti jsou tedy relevantní i pro aktualizované hodnoty ukazatelů ekonomické efektivnosti.

- *Je s ohledem na úsporu investičních nákladů při zachování dostatečné kvality návrhu možné vypustit návrh kolejové spojky mezi kolejemi 1 a 2 v ŽST Bučovice? Eventuálně prokažte, že je ve stanici nutno zbudovat všechny čtyři jednoduché kolejové spojky.*

Na Slavkovském zhlaví respektuje technické řešení v tomto případě schválenou Studii proveditelnosti trati Veselí nad Moravou – Blažovice (-Brno). Dojde k rozložení dvojité kolejové spojky, každá spojka je vložena mimo oblouk. Na Nesovickém zhlaví došlo ke změně technického řešení oproti schválené studii proveditelnosti. V rámci studie proveditelnosti byl přejezd zachován bez stavebních úprav a dvojité kolejové spojky zůstala rekonstruována ve stávající poloze. Nově bude stavebně upraven přejezd, dojde k vylepšení úhlu křížení dráhy s pozemní komunikací a vybudování chodníku pro pěší. Zároveň dojde k posunu os kolejí v místě, kde je nyní umístěna dvojité kolejové spojky. Bezprostředně za přejezdem je navržena přechodnice délky 60,736 m. Rozložení dvojité kolejové spojky je v tomto případě již namístě. Umístění jedné kolejové spojky do oblouku a druhé až za oblouk je zvoleno s ohledem na co nejkratší délku stanice.

Návrh technického řešení stanice vychází z dopravně-technologických požadavků pro výhledový stav (výhledová traťová a staniční technologie podle požadavků jednotlivých objednatelů dopravy a dopravců). Jedním z cílů dopravní technologie je vedle naplnění požadavků výhledového dopravy nezhoršování stávajícího stavu z hlediska základního a operativního řízení drážní dopravy ve vztahu k řešeným stanicím a mezistaničním úsekům.

V současném stavu jsou na obou zhlavích dvojité kolejové spojky, které jsou v rámci stavby navrženy k nahrazení vždy dvojicí jednoduchých spojek (v souladu s dlouhodobými preferencemi Odboru traťového hospodářství Správy železnic na redukci DKS v hlavních staničních kolejích).

Tj. z hlediska řízení dopravy nedochází ke zhoršení stavu, kdy lze zajistit vlakové cesty vždy z obou traťových kolejí do všech staničních kolejí vč. plné provozní zastupitelnosti průjezdných dopravních kolejí. To je žádoucí z hlediska běžných provozních situací (zpoždění vlaků, pravidelná údržba, poruchy, mimořádné a nestandardní stavy provozu a infrastruktury, výluková činnost v obvodu stanice nebo na traťových kolejích), kdy je potřeba zajistit mimořádnou jízdu po traťové koleji proti správnému směru, na odlišnou kolejovou skupinu apod.

Navíc je třeba brát ohled na to, že ŽST Bučovice bude ve výhledu stanicí pásmovou, kde bude ve směru od Brna část spojů linky S6 končí, resp. výchozí. Pro tyto účely je primárně určena

kusá kolej č. 4, v případě nemožnosti jejího využití (z výše uvedených důvodů) pak alternativa ve formě koleje č. 3. V případě ponechání jediné spojky na slavkovském zhlaví by došlo k zásadnímu omezení možnosti operativního řízení s konečnými důsledky až ve formě nutnosti odřeknutí některých vlaků a zavedení náhradní autobusové dopravy během výluky. Obdobně v případě redukce počtu kolejových spojek na nesovickém zhlaví by v případě vybraných druhů výluk či mimořádností ve stanici Bučovice znamenala nutnost jízdy pouze po jediné traťové koleji v úseku Bučovice – Nesovice s negativními dopady na provoz na celém stavbou dotčeném traťovém úseku Blažovice – Nesovice (zpoždění, vyvolaná náhradní autobusová doprava). Z výše uvedených důvodů je žádoucí zachovat plnohodnotné řešení kolejových spojek na obou zhlavích.

- *Je se zřetelem na dostatečnou kapacitu trati, případně robustnost návrhu, možné upravit dopravní schéma ŽST Bučovice tak, aby byla předjízdna kolej umístěna v sudé skupině stanic? Případně prokažte, že je v záměru projektu taková kapacitní rezerva, že nutnost protisměrných vjezdů do ŽST Bučovice nebude představovat v budoucnosti i s přihlédnutím k výhledovému zvýšení provozu problém. /Tento bod je funkčně navázán na dispozici ŽST Bučovice stejně jako bod předchozí, je proto nutné je řešit ve vzájemném souladu/*

Výhledová staniční technologie byla částečně popsána již v předchozí reakci. Tranzitní doprava je vedena po hlavních staničních kolejích, končí vlaky osobní dopravy primárně na kusou kolej č. 4, v případě nemožnosti jejího využití na předjízdnu kolej č. 3.

Předjíždění vlaků (např. nákladního vlaku osobním/spěšným) se ve stanici při běžné dopravní situaci nepředpokládá, jak dokládá grafikon pro celý traťový úsek, (zohledňující i další stavby na řešeném traťovém úseku Blažovice – Veselí nad Moravou), který je součástí dokumentace pro územní rozhodnutí a byl zpracován již během zpracování záměru projektu a koncepčně vychází ze schválené Studie proveditelnosti.

V sudé kolejové skupině je navržena jedna hlavní staniční kolej a kusá dopravní kolej. V liché skupině dvě průjezdné dopravní koleje. S tímto kolejovým uspořádáním (a s dvojicí spojek na každém zhlaví) je možné zajistit výhledový provoz i v případě vyloučení celé sudé, příp. celé liché kolejové skupiny (např. napěťové výluky).

Určení předjízdny koleje č. 3 se nachází jednak ve formě záložní koleje a nástupištní hrany pro osobní vlaky v mimořádných provozních situacích. Pravidelně zejména pro manipulační nákladní vlaky v relaci Brno – Bučovice – Brno v rozsahu jednoho páru vlaků denně (manipulace a pobyt ve stanici Bučovice v řádu desítek minut). Umístění předjízdny koleje na liché skupině přináší provozně lepší situaci, kdy je umožněn bezkolizní vjezd vlaku z traťové koleje ve směru od Brna. Odjezd je sice kolizní, znamená obsazení celého slavkovského zhlaví, ale s odjezdem nákladního vlaku lze na předjízdnu kolej vyčkat do doby uvolnění zhlaví. Nedochází k blokování traťové koleje, což by hrozilo při kolizním vjezdu na sudou předjízdnu kolej z 1. traťové koleje.

Při obsluze nákladkové manipulační koleje č. 5, resp. do stanice zaústěné vojenské vlečky, lokomotivou manipulačního vlaku dochází k obsazování zhlaví a záhlaví jen 1. koleje, bez rušení provozu po 2. koleji. V případě umístění předjízdny koleje na sudé skupině by zbytečně docházelo při manipulaci k rušení provozu jak na 1., tak 2. koleji z důvodu obsazení celého zhlaví.

Navržené kolejové uspořádání s polohami nástupiště u 2. a 4. staniční koleje navíc umožňuje mimoúrovňový přístup cestujících od sudých osobních vlaků (na koleji č. 2) a všech výchozích/končících osobních vlaků (na koleji č. 4) a zkracuje tak docházku cestujících jak k výpravní budově, tak autobusovému stanovišti.

Navržené řešení a umístění předjízdny koleje je přínosem jak z pohledu obsluhy stanice nákladními vlaky, tak přínosů pro cestující.

- *Byly v rámci zpracování záměru projektu zváženy i další alternativy řešení mimoúrovňového přístupu na nástupiště v ŽST Nesovice? Jestliže ano, zdůvodněte jejich nevyužití.*

Způsob přístupu na nástupiště byl řešen koncepčně v rámci Studie proveditelnosti pro celou trať a dále i podle místních podmínek v dané stanici nebo zastávce. Podchody byly zvoleny

z následujících důvodů. Vzhledem k tomu, že trať bude elektrizována, mimoúrovňově je podchodem možná nejkratší přístupová cesta na nástupiště. Na základě negativních zkušeností budoucího správce OR Brno s provozem výtahu a předložených běžných nákladů na provoz výtahů a vzhledem k tomu, že výtahy bez přímého dozoru jsou cílem vandalizmu, bylo prioritou zajištění bezbariérového přístupu pomocí přístupových chodníků místo výtahů. V případě budování nadchodu by přístupový chodník byl neúměrně dlouhý. Dále na jednání se zastupiteli obce Nesovice byl vznesen požadavek na prodloužení podchodu pod celou železniční stanicí. Obec mimo působnost Správy železnic jedná s Ředitelstvem silnic a dálnic o prodloužení podchodu i pod stávající silnicí I/50, v rámci nejbližší rekonstrukce silnice I/50.

- *Z jakého důvodu nebyla posuzována možnost zvýšení bezpečnosti železniční dopravy a uživatelů pozemních komunikací nahrazením nebo zrušením některých železničních přejezdů v předmětném úseku?*

Během zpracování záměru projektu byla prověřena možnost zrušení všech přejezdů v úseku Blažovice – Nesovice. Dokument Rekonstrukce traťového úseku Blažovice (mimo) – Nesovice (včetně), Prověření možnosti zrušení přejezdů není součástí záměru projektu, ale je přílohou Dokumentace pro územní rozhodnutí. Byly prověřovány varianty zrušení bez náhrady, s náhradou podjezdem nebo nadjezdem, s náhradou souběžnou komunikací. Probíhala jednání se zastupiteli obcí, na jejichž katastrálním území se přejezdy nachází a které vykonávají působnost silničního správního úřadu ve věci rušení přejezdu. Poté byl předložen návrh, tak jak je uveden v záměru projektu - přejezdy jsou ponechány. Stavební úpravy a úpravy přejezdového zabezpečovacího zařízení jsou dány rozhodnutím Drážního úřadu o změně rozsahu a způsobu zabezpečení křížení železniční dráhy s pozemní komunikací v úrovni kolejí pro každý přejezd.



Správa železnic
státní organizace
Stavební správa východ
Nerudova 773/1, 779 00 Olomouc
IČO: 70994234 DIČ: CZ70994234
[11]

Ing. Viktor Vik, Ph.D.
náměstek ředitele pro techniku
Stavební správa východ

