

Studie
proveditelnosti

Průjezd železničním uzlem Česká Třebová

A.1 PRŮVODNÍ ZPRÁVA

SDRUŽENÍ PRŮJEZD ŽELEZNIČNÍM UZLEM ČESKÁ TŘEBOVÁ



duben 2015

Obsah

1.	Identifikační údaje	4
2.	Předmět a cíl studie, podklady pro zpracování	5
2. 1.	Obecný cíl studie	5
2. 2.	Zadání studie	5
2. 3.	Přehled použitých podkladů	5
3.	Vymezení řešeného území	7
4.	Popis okolní dopravní infrastruktury	8
4. 1.	Železniční síť	8
4. 2.	Silniční síť	9
4. 3.	Přestupní uzly v blízkém okolí	10
4. 4.	Vodní doprava	11
5.	Uzel Česká Třebová v evropské železniční síti	12
5. 1.	Vývoj evropské legislativy	12
5. 2.	Národní legislativa určující dopravní politiku	13
5. 3.	Zařazení tratí v uzlu Č. Třebová	13
6.	Úloha uzlu v železniční dopravě	14
6. 1.	Osobní doprava	14
6. 2.	Nákladní doprava	15
7.	Vnitřní členění uzlu	16
7. 1.	Historický vývoj	16
7. 2.	Členění z hlediska funkčních celků	16
7. 3.	Členění z hlediska traťových a definičních úseků	17
8.	Vyhodnocení současného stavu a nedostatků	18
8. 1.	Zhodnocení současného stavu infrastruktury	18
8. 2.	Dopravně – technologické vyhodnocení souč. stavu	18
9.	Definice hodnocených variant	22
9. 1.	Komentář k definici variant	22
9. 2.	Členění do podúseků	23
9. 3.	Popis hodnocených variant	24
10.	Vazba na územně – plánovací dokumentace	29
11.	Skladba studie proveditelnosti	30
12.	Doklady	31

Seznam zkratek

ASDŘ	automatizovaný systém dispečerského řízení
CDP	centrální dispečerské pracoviště
CÚ	cenová úroveň
ČD	České dráhy, a.s.
ČSN	Česká státní norma
DK	dopravní kancelář
DŘT	dispečerské řízení trakce
EOV	elektrický ohřev výměn (výhybek)
EPZ	elektrické předtápěcí zařízení
GVD	grafikon vlakové dopravy
IAD	individuální automobilová doprava
IDS	integrovaný dopravní systém
IPO	individuální protihluková opatření
MD ČR	Ministerstvo dopravy České republiky
MHD	městská hromadná doprava
NN	nízké napětí
OK	Olomoucký kraj
OpK	optický kabel
OPD	ochranné pásmo dráhy
P+R	park and ride
PUPFL	pozemek určený k plnění funkce lesa
PZS	přejezdové zabezpečovací zařízení
SP	studie proveditelnosti
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
TRS	traťový rádiový systém
TEN-T	trans-european network
TSI	technické specifikace interoperability
TTP	tabulky traťových poměrů
TV	trakční vedení
UTS	územně technická studie
VRT	vysokorychlostní trať
VNVK	veřejná nakládka a vykládka
VHD	veřejná hromadná doprava
žst.	železniční stanice
zast.	zastávka
ZPF	zzemědělský půdní fond

1. Identifikační údaje

Název akce	Průjezd železničním uzlem Česká Třebová	
Druh dokumentace	Studie proveditelnosti	
Objednatel	SŽDC, s. o. Stavební správa východ Nerudova 773 / 1 772 58 Olomouc	
Zhotovitel (vedoucí člen sdružení)	SUDOP BRNO, spol. s r. o. Kounicova 26 611 36 Brno IČO: 44960417 DIČ: CZ44960417	
Ve spolupráci (druhý člen sdružení)	SUDOP Praha a.s. Olšanská 1a 110 00 Praha 1	
Vedoucí projekčního týmu	Ing. Petr Rotschein	SUDOP BRNO, spol. s r. o.
Garanti profesí:		
Dopravní technologie	Ing. Miroslav Posel	Dopravní projektování s.r.o.
Ekonomické hodnocení a CBA	Ing. Radim Klusáček	SUDOP PRAHA, a.s.
Marketingová prognóza	Ing. Tomáš Němec	SUDOP PRAHA, a.s.
Koleje, komunikace	Ing. Igor Kekely	SUDOP BRNO, spol. s r. o.
Tunely, mostní a umělé stavby	Ing. Karel Pukl	SUDOP BRNO, spol. s r. o.
Pozemní objekty	Ing. Arch. Robert Rosecký	SUDOP BRNO, spol. s r. o.
Zabezpečovací zařízení	Ing. Miroslav Šerý	SUDOP BRNO, spol. s r. o.
Sdělovací zařízení	Ing. Jiří Šipr	SUDOP BRNO, spol.s r.o.
Silnoproudá zařízení	Ing. Zdeněk Olšan	SUDOP BRNO, spol. s r.o.
Trakční vedení	Jiří Košíček	SUDOP BRNO, spol. s r.o.
ASDŘ	Ing. Jindřich Lukašík	Elektrizace železnic a.s.
Životní prostředí	Ing. Gabriela Růžičková	SUDOP BRNO, spol. s r.o.
Datum zpracování čistopisu	30.4.2015	

2. Předmět a cíl studie, podklady pro zpracování

2. 1. Obecný cíl studie

Obecným cílem zpracování Studie proveditelnosti je vyhotovení komplexního podkladu pro další projektovou a legislativní přípravu rekonstrukce průjezdu uzlem, včetně komplexního vyhodnocení postačujícího pro konečný výběr výsledné varianty. Po vyhodnocení a schválení této studie složkami SŽDC, Ministerstva dopravy a agenturou Jaspers se předpokládá zadání přípravné dokumentace stavby (dokumentace pro územní řízení) včetně posouzení vlivu na životní prostředí pro vybranou variantu.

2. 2. Zadání studie

K podrobným cílům studie proveditelnosti „Průjezd železničním uzlem Česká Třebová“ náleží dle zadávací dokumentace následující úkoly:

- Provéřit možné varianty průjezdu železničním uzlem Česká Třebová pohledu technického, dopravně-technologického, ekologického a ekonomického pro zadání záměru projektu a přípravné dokumentace.
- Stanovit nezbytný rozsah rekonstrukce Průjezdu železničním uzlem Česká Třebová v jednotlivých profesích a možnost rozdělení stavby do etap pro zadání přípravné dokumentace a záměru projektu.
- Provéřit možnost a dopady realizace Semanínské spojky (z trati směr Opatov do odjezdové koleje směr Třebovice v Čechách).
- Provéřit možnost ponechání stávajících kapacit pro nákladní dopravu bez podstatných úprav, resp. možnosti jejich minimalizace
- Provéřit umístění, dopady a ekonomickou efektivnost zastávky Lhotka, popř. jiného způsobu doplnění železniční zastávky nebo železničních zastávek v úseku Česká Třebová – Dlouhá Třebová.
- Doporučit vhodný způsob tranzitních nákladních vlaků s cílem minimalizace jejich cestovních dob případně předjetí jiným vlakem.
- Provéřit technické možnosti a ekonomickou efektivitu mimoúrovňového křížení vlaků směr Praha – Olomouc vs. Brno – Praha.

2. 3. Přehled použitých podkladů

Jako výchozí podklady byly použity následující dokumenty:

- Dokumentace „Průjezd železničním uzlem Česká Třebová“ (Technický průkaz řešení rekonstrukce uzlu, SUDOP Brno, 2/2010),
- Prohlášení o dráze celostátní a regionální pro rok 2013, které vydává Správa železniční dopravní cesty, státní organizace,

- služební pomůcky jízdního řádu pro období platnosti 2012/2013,
- platné Tabulky traťových poměrů,
- platné Staniční řády, Obsluhovací řády, Přípojové provozní řády a jejich přílohy,
- předpisy provozovatele dráhy Správa železniční dopravní cesty, státní organizace,
- podklady o stávající infrastruktuře správce SŽDC s.o., OŘ Hradec Králové
- vyjádření Ministerstva dopravy, Krajského úřadu Pardubického kraje, dopravců
- místní šetření a pochůzky na řešených úsecích trati,
- mapové listy JŽM

3. Vymezení řešeného území

Minimální rozsah řešení studie proveditelnosti Průjezd železničním uzlem Česká Třebová pro účely návrhu variant technického řešení je definován těmito hranicemi:

- Z jihu v km 240,594 železniční trati Brno – Česká Třebová je ohraničena realizovanou stavbou „Optimalizace traťového úseku Skalice nad Svitavou – Česká Třebová“ s tím, že v některých variantách jsou navrhovány i zásahy do Odb.Zádulka pro zlepšení jejich rychlostních parametrů
- ze západu v km 249,108 trati Česká Třebová – Praha ohraničena realizovanou stavbou „Modernizace trati Ústí nad Orlicí – Česká Třebová“,
- z východu v km 4,457 železniční trati Česká Třebová – Olomouc je ohraničena realizovanou stavbou „Optimalizace trati Krasíkov – Česká Třebová“ s tím, že v jednotlivých variantách jsou navrhovány i zásahy do žst.Třebovice v Čechách pro zlepšení jejich technologických parametrů a dosažení souladu s Technickými specifikacemi interoperability.

Obrázek 1 Vymezení řešeného území



4. Popis okolní dopravní infrastruktury

4.1. Železniční síť

Do železničního uzlu Česká Třebová jsou zaústěny hlavní tratě ze tří směrů: od Prahy (trať 010: (Praha -) Kolín – Česká Třebová), od Brna (trať 260: Č. Třebová – Brno) a od Olomouce/Ostravy (trať 270: Česká Třebová – Přerov – Bohumín). Tyto tratě byly v posledních 20 letech výrazně rekonstruovány v rámci tzv. koridorových staveb. Tyto stavby byly ukončeny na hranici uzlu Česká Třebová, v návazných úsecích však vedly ke zkrácení jízdních dob, zvýšení kapacity a zlepšení cestovního komfortu, což konkurenceschopnost železnice posílilo. Rostoucí přepravní proudy v dálkové dopravě, stejně jako zvyšující se nabídka počtu dálkových vlaků (i soukromých dopravců), jsou toho dokladem. Mezi nejvýznamnější stavební počiny v navazujících úsecích patří novostavba Třebovického tunelu na přeložce trati nebo výstavba estakády u Dlouhé Třebové.

Obrázek 2 Okolní železniční síť

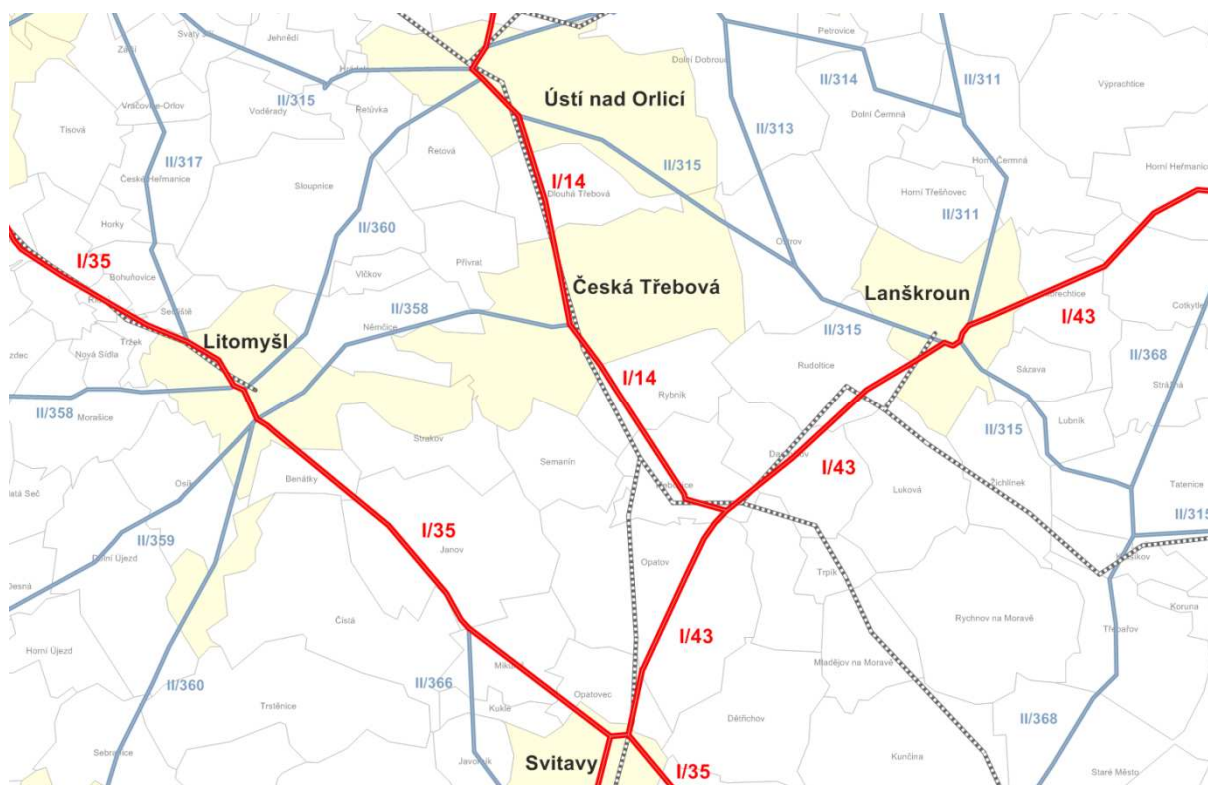


Kromě koridorových tratí jsou do železničního uzlu Česká Třebová zaústěny i dvě regionální jednokolejné neelektrizované tratě: trať č. 017 (dříve 262) do Moravské Třebové, která z trati č. 270 odbočuje v žst. Třebovice v Čechách a trať č. 019 (dříve 272), která z trati č. 270 odbočuje v žst. Rudoltice v Čechách.

4. 2. Silniční síť

Českou Třebovou tranzituje silnice první třídy I/14 spojující města v ose Liberec – Vrchlabí - Trutnov - Náchod – Česká Třebová. Pro lokální obsluhu je v severním směru důležitou spojnicí České Třebové Ústí nad Orlicí, v jižním směru potom s kombinací se silnicí I/43 umožňuje dosažení Lanškrouna a Svitav. Poměrně důležitou roli hraje z České Třebové vyústěná silnice druhé třídy II/358, která umožňuje jednak spojení České Třebové s Litomyšlí a zároveň umožňuje rychlé napojení na důležitou silnici první třídy I/35 propojující Čechy s Moravou. V následujícím obrázku je zobrazena základní silniční síť v řešené oblasti – červeně jsou vyznačeny silnice první třídy, modře silnice druhé třídy a čárkovaně železniční infrastruktura.

Obrázek 3 Okolní silniční síť



V budoucnu sledovanou oblast zásadně ovlivní výstavba a zprovoznění rychlostní silnice R35 mezi Opatovicemi n. L. a Mohelnicí. V současné době probíhá dostavba mostní estakády přes MÚK Opatovice, která však do doby zprovoznění navazujícího úseku R35 Opatovice – Časy nebude provozně využita. Výstavba úseku Opatovice – Časy i navazujícího Časy – Ostrov by měla být zahájena v nejbližších letech a dle plánů ŘSD by měly být uvedeny do provozu do konce roku 2017. Výstavba R35 by měla pak dále pokračovat směrem na Staré Město a Mohelnicí, kde se napojí na již provozovaný úsek Mohelnice – Olomouc. Vznikne tím ucelený dálniční tah, který vytvoří přímé dálniční spojení Prahy, Královéhradecka a Pardubicka se severní Moravou a odlehčí tak přetížené dálnici D1. Dle předpokladů MD ČR lze předpokládat zprovoznění celého tahu kolem roku 2025.

Další důležitou stavbou v regionu je přeložka silnice I/43 v úseku Hradec nad Svitavou – Lačnov, která de facto vytvoří obchvat Svitav. ŘSD ve svých plánech předpokládá uvedení do provozu této stavby v roce 2019.

4. 3. Přestupní uzly v blízkém okolí

Dlouhá Třebová

Vlaková stanice Dlouhá Třebová se nachází na jihozápadní straně města. Ke stanici vede ulice K Nádraží, ze které je zajištěn přístup ke stanici pro pěší. V blízkosti není žádné parkoviště a nelze proto očekávat silnou vazbu na IAD, stanice slouží především pro obsluhu obce. Obec je obsluhována autobusovými linkami v rámci integrovaného dopravního systému IREDO. K vlakové stanici je nejblíže (zhruba 400 metrů východně) autobusová zastávka Dlouhá Třebová, Jednota, nachází se na průtahu městem I/14 mezi ulicemi U Jána a Na Kopci.

Česká Třebová

Železniční stanice Česká Třebová je významný železniční uzel, nachází se na jihozápadě města poblíž městské části Vinohrady. Přednádražní prostor tvoří Náměstí Jana Pernera, ze kterého je přístup do výpravní budovy pro pěší. Na náměstí byl nově vybudován autobusový terminál, před výpravní budovou jsou také místa pro vozidla TAXI. Pod terminálem byla zřízena podzemní garáž o kapacitě 260 parkovacích míst, ta má sloužit především jako parkoviště P+R, zároveň také jako parkovací kapacita pro turisty navštěvující město.

Obrázek 4 Přestupní uzel Česká Třebová.



Třebovice v Čechách

Železniční stanice Třebovice v Čechách se nachází zhruba uprostřed města u místního hřbitova, poblíž komunikace I/14. Přístup pro pěší je zajištěn z přilehlé obslužné komunikace, která je u železničního podjezdu navázána na komunikaci III/35848. V blízkosti se nenachází žádné parkoviště, pro případnou kombinaci IAD + železnice je nutné parkovat v ulicích v okolí nádraží. Zhruba 400 metrů východně od stanice na křižovatce silnic I/14 a III/35848 je autobusová zastávka Třebovice v Čechách, rozc. k nádr., ta je obsluhována linkami v rámci IDS IREDO.

Lanškroun

V Lanškrouně se nachází železniční stanice na jihozápadním okraji města, v těsné blízkosti komunikace I/43, z této silnice (ulice Nádražní) je umožněn přístup pro pěší. Vedle výpravní budovy je místo pro parkování zhruba 10 vozidel, prostor je však převážně využíván jako parkoviště K+R. Přímo před výpravní budovou je nově zřízená autobusová zastávka Lanškroun žel.st. obsluhovaná linkami IDS IREDO. Asi 300 metrů východním směrem v ulici Nádražní se nachází autobusové nádraží Lanškroun, odkud vyjíždí velké množství linek obsluhujících v rámci IDS IREDO okolí Lanškrouna, a kde projíždí i dálkové linky.

Svitavy

Železniční stanice Svitavy leží ve východní části města. Kolem stanice prochází ulice 5. května, ze které je umožněn přístup pro pěší. Pro kombinaci IAD a železnice zde není vyhrazeno žádné parkoviště, v přilehlé ulici 5. května a v ulici na ní kolmé – Nádražní – je však v přijatelné docházkové vzdálenosti dostatek prostoru pro zaparkování několika desítek vozidel. Přímo před výpravní budovou je zřízena autobusová zastávka Svitavy, žel. st., kterou obsluhuje množství linek zavedených v rámci IDS IREDO.

4. 4. Vodní doprava

Pro úplnost je třeba poznamenat, že v územním plánu České Třebové a obce Rybník je zakreslena poloha vodní cesty – kanálu Dunaj – Odra – Labe. Vzhledem k charakteru tohoto projektu se dá předpokládat, že stavbu Průjezdu uzlem v průběhu hodnotícího období neovlivní.

5. Uzel Česká Třebová v evropské železniční síti

5. 1. Vývoj evropské legislativy

Právní rámec nové politiky TEN-T je definován v nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě (dále jen nařízení TEN-T), které vstoupilo v účinnost 1. 1. 2014.

Tímto nařízením se ruší rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 661/2010/EU o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, které představovalo dosavadní právní rámec politiky TEN-T.

Síť TEN-T je nově definována jako dvouvrstvá síť:

- globální síť (comprehensive network) – zajišťuje multimodální propojení všech evropských regionů na úrovni NUTS 2. Jejím základem je současná síť TEN-T, přičemž ve státech EU-15 došlo k mírné redukci a naopak ve státech EU-12 k mírnému zvýšení rozsahu. Podle nařízení TEN-T by globální síť měla být dokončena do roku 2050;

- hlavní síť (core network) – představuje podmnožinu globální sítě a obsahuje nejdůležitější transevropské tahy (multimodálně). Hlavní síť byla stanovena na základě jednotné evropské metodiky vypracované EK. Podle nařízení TEN-T by měla být dokončena do roku 2030.

Nařízení TEN-T definuje základní požadavky (technické parametry), které by měla splňovat infrastruktura zařazená do globální sítě TEN-T. Pro infrastrukturu v hlavní síti TEN-T jsou vedle toho stanoveny určité dodatečné požadavky.

Železniční infrastruktura v globální síti by měla splňovat tyto požadavky (viz čl. 13 nařízení TEN-T):

- vybavení systémem ERTMS;
- plnění požadavků směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES o interoperabilitě železničního systému ve Společenství;
- plnění požadavků TSI přijatých podle článku 6 směrnice 2008/57/ES;
- úplná elektrizace tratí;
- plnění požadavků stanovených ve směrnici 2012/34/EU, pokud jde o přístup k nákladním terminálům;

Železniční infrastruktura v hlavní síti (pouze tratě pro nákladní železniční dopravu) by vedle toho měla splňovat ještě požadavky (dle čl. 45 nařízení TEN-T):

- hmotnost na nápravu nejméně 22,5 t, traťová rychlost 100 km/h a možnost provozovat vlaky o délce 740 m;

Vytyčení koridorů je stanoveno v Nařízení Evropského Parlamentu a Rady, kterým se zřizuje Nástroj pro propojení Evropy (nařízení CEF). Přes území ČR mají procházet tři koridory:

- Baltsko – jadranský koridor (úsek Katowice – Ostrava – Brno – Wien)
- Východní a východostředomořský koridor (úsek Dresden – Ústí nad Labem – Mělník/Praha – Kolín – Pardubice – Brno – Vídeň)
- Rýnsko – dunajský koridor (větev München/Nürnberg – Praha – Ostrava/Přerov – Žilina – Košice – ukrajinská hranice)

5. 2. Národní legislativa určující dopravní politiku

Z hlediska strategických dokumentů zpracovaných na národní úrovni se jedná zejména o :

- Dopravní sektorové strategie, 2. fáze, zpracovatel Ministerstvo dopravy ČR
- Politika územního rozvoje ČR

Základním dokumentem na krajské úrovni jsou Zásady územního rozvoje jednotlivých krajů, zde se jedná o kraj Pardubický.

5. 3. Zařazení tratí v uzlu Č. Třebová

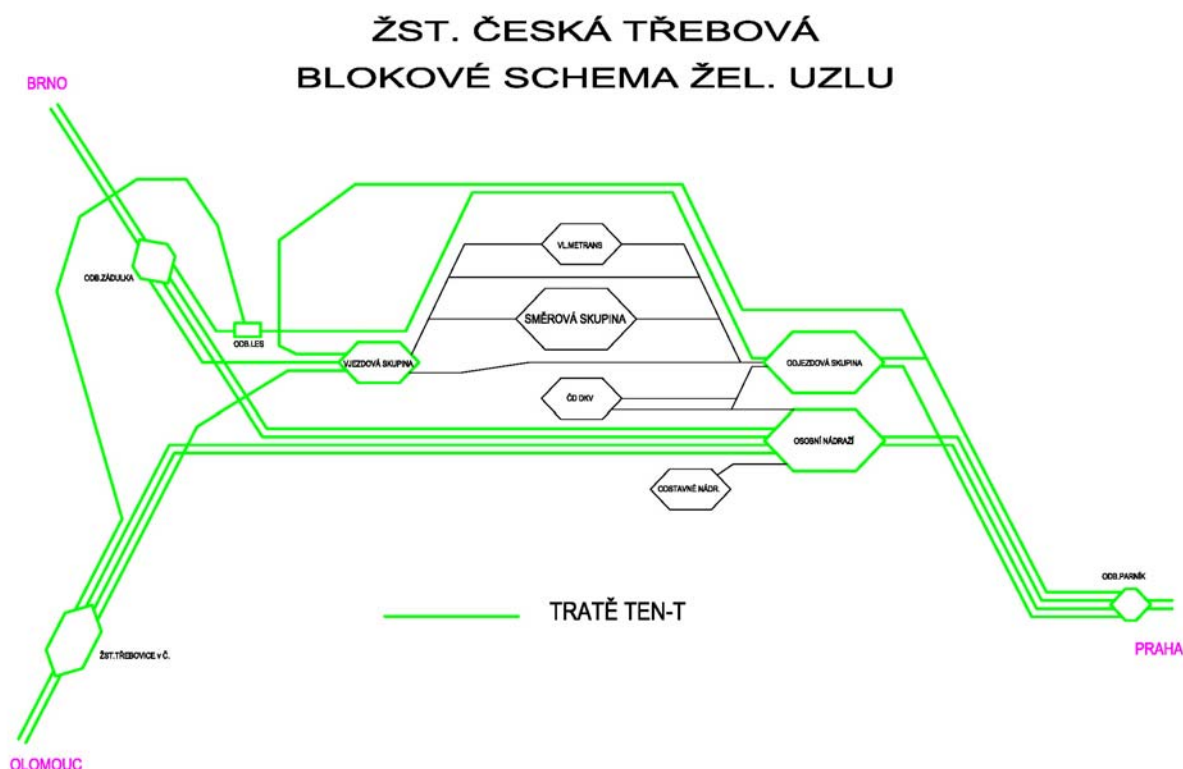
Trat'ové úseky Brno – Č. Třebová a Olomouc - Česká Třebová – Praha jsou součástí:

- Hlavní síť (Core Network) TEN-T pro osobní železniční dopravu
- Hlavní síť (Core Network) TEN-T pro nákladní dopravu

dle Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1315/2013 ze dne 11.12.2013) a Nařízení EU č. 1316/2013, dále dle nařízení č.913/2010 je součástí nákladního koridoru.

Zařazení jednotlivých tratí uvnitř uzlu do sítě TEN-T je patrné z následujícího schématu

Obrázek 5 Schema sítě TEN-T v uzlu Č.Třebová



6. Úloha uzlu v železniční dopravě

6. 1. Osobní doprava

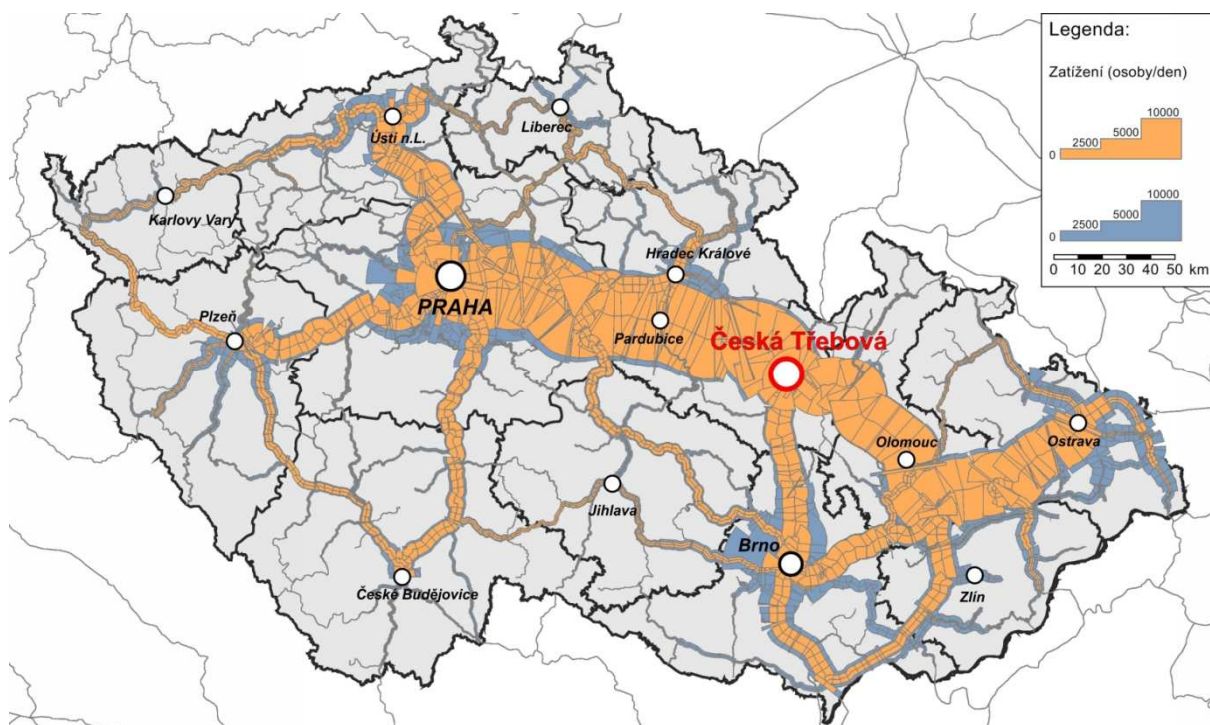
Stanice hraje významnou roli v osobní železniční dopravě. .

V pracovní den je v žst. Česká Třebová celkem obslouženo 120 Os vlaků. Žst. Českou Třebovou denně obsluhuje 8 Sp vlaků, přičemž 4 stanici projíždějí se zastavením, 2 začínají a 2 zde svou cestu končí.

Hodnocená stanice leží na nejvytíženější koridorové trati v ČR, proto je zde vedeno velké množství dálkových vlaků různých kategorií. Dálkové vlaky stanici projíždějí buď se zastavením (87 vlaků), nebo bez zastavení (72 vlaků). Pouze dva rychlíkové vlaky zde cestu končí.

Souhrnně lze konstatovat, že v pracovní den žst. Česká Třebová celkem odbaví 287 osobních vlaků, přičemž 128 je regionálního a 159 dálkového segmentu. Všechny regionální vlaky v žst. Česká Třebová zastavují, 122 jich ve stanici začíná nebo končí svou cestu, zbylých 6 tranzituje se zastavením. 87 vlaků dálkové dopravy ve stanici zastavuje, 72 vlaků stanici projíždí bez obsluhy.

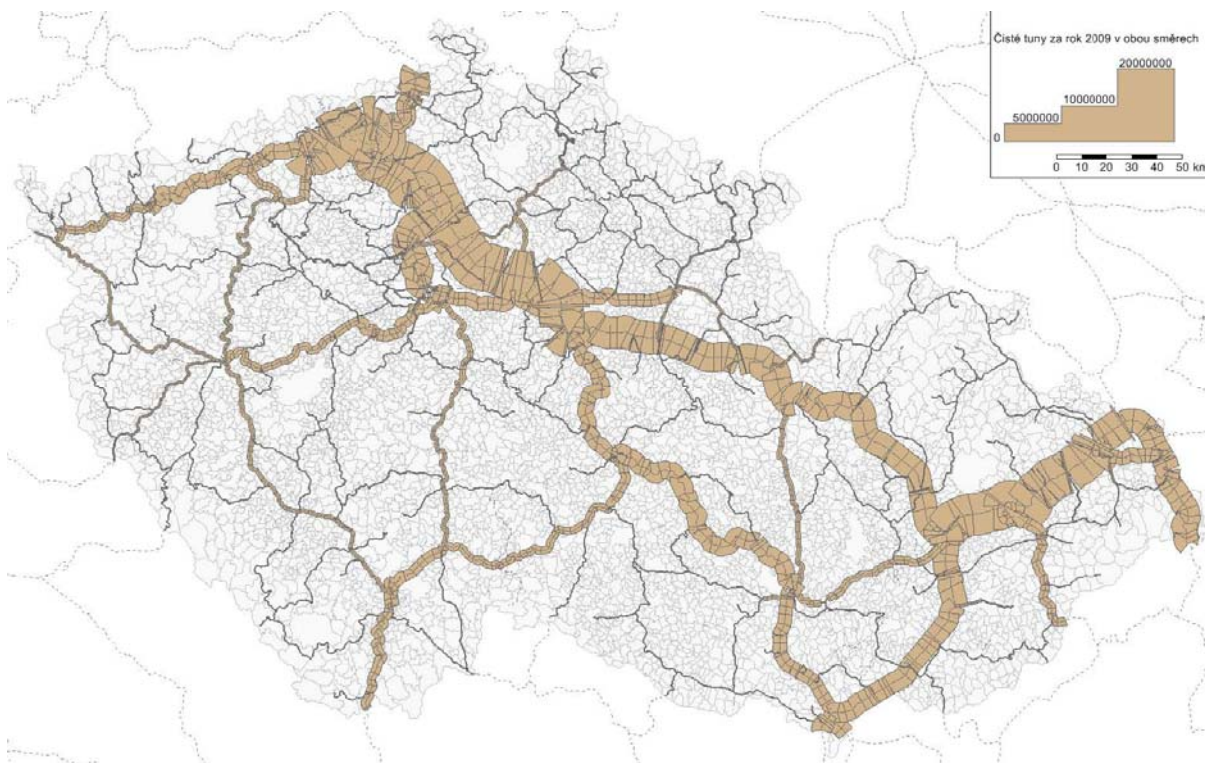
Obrázek 6 Zatížení tratí osobní dopravou



6. 2. Nákladní doprava

Železniční uzel Česká Třebová má pro nákladní železniční dopravu několik základních funkcí. Jedná se jednak o funkci seřaďovacího nádraží, jednak o dispoziční stanici pro nákladní dopravu, a v posledních letech i o stanici cílovou/výchozí. Úlohu uzlu v nákladní dopravě ilustruje následující pentlogram.

Obrázek 7 Zatížení tratí nákladní dopravou



Železniční stanicí jsou jednak tranzitovány ucelené soupravy. Jedná se o přepravu hnědého uhlí z podkrušnohorské pánve ve směru na Moravu, v opačném směru se jedná o přepravu černého uhlí z Ostravska do Čech. Dále zde tranzitují vlaky přepravující auta a autodíly z Žiliny a Nošovic směrem na západ. V rámci státních hmotných rezerv je Unipetroleem přepravováno palivo a chemie. Také zde tranzitují vlaky s hutními výrobky a dalšími materiály. V neposlední řadě se jedná o soupravy přepravující sklářský písek nebo vápenec pro odsíření.

Význam seřaďovacího nádraží po roce 1989 sice poklesl, ale nadále se jedná o jednu z nejvýznamnějších třídících stanic v síti. Ze čtyř svazků směrových kolejí se předpokládá trvalé ponechání tří svazků.

Koncem roku 2012 byl v České Třebové dostavěn terminál společnosti METRANS. Zprovozněn byl v lednu roku 2013. Nový terminál disponuje třemi portálovými jeřáby, šesti průjezdnými kolejemi a rozsáhlými odkladnými plochami pro kontejnery. Areál je vybaven i kolovými překladači, které umožňují překládku na silniční návěsy. Přepravní vazba s Českou Třebovou je v rámci mezinárodních relací společnosti METRANS pravidelně uskutečňována s německými severskými přístavy (Hamburg, Bremerhaven), s rakouským Kremsem a slovenskou Dunajskou Stredou. Vnitrostátní vazba je provozována s uhřetovským terminálem, Ostravou-Šenovem a s Lípou nad Dřevnicí.

Jak již bylo zmíněno, tak hlavním poptávkovým zdrojem jsou kontejnery společnosti METRANS, které z celkového počtu vyložených či naložených vozů v řešeném uzlu se podílí více než 90 procenty.

7. Vnitřní členění uzlu

7.1. Historický vývoj

Železniční doprava byla do České Třebové zavedena v roce 1845 po zahájení provozu na olomoucko-pražské státní dráze. Význam České Třebové jako uzlu vzrostl v roce 1856 po dokončení trati od Brna. Neustále narůstající požadavky na železniční provoz vyvolaly řadu přestaveb uzlu, z nichž nejvýznamnějšími milníky jsou :

- 1922-1924 demolice a výstavba nové výpravní budovy, rozšíření kolejiště
- 1936 zřízení samostatného seřaďovacího nádraží
- 1956-1962 přestavba seřaďovacího nádraží, výstavba vjezdové, směrové a odjezdové skupiny
- 2012 výstavba kontejnerového překladiště firmy METRANS

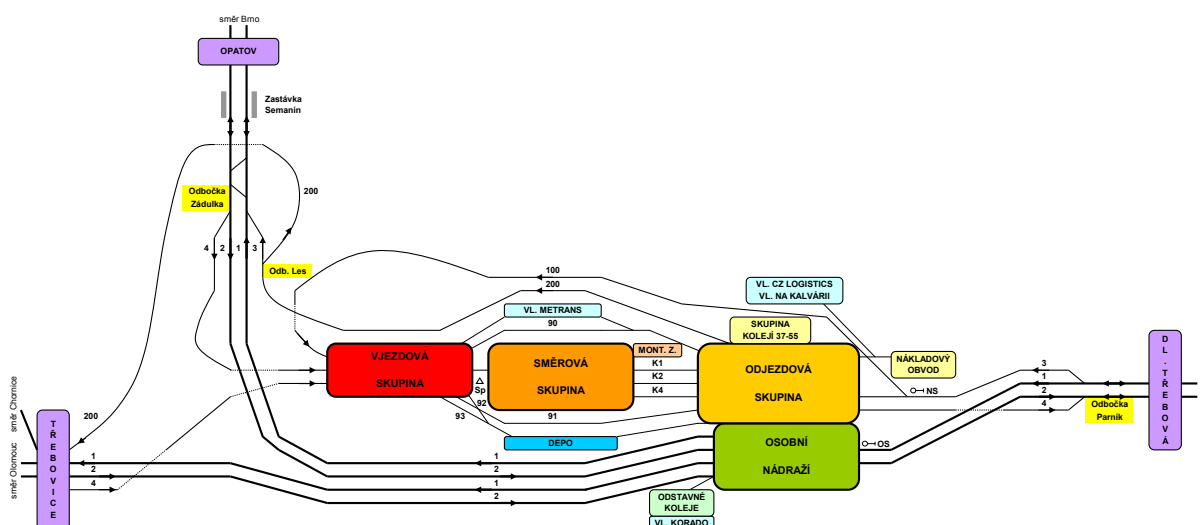
7.2. Členění z hlediska funkčních celků

Železniční uzel Česká Třebová je možné z hlediska převládající funkce jednotlivých částí kolejiště rozdělit na:

- Kolejiště užívané převážně osobní dopravou tranzitní a končící, které je tvořeno osobním nádražím a zaústěnými traťovými kolejiemi od Olomouce, Brna a Prahy
- Kolejiště užívané nákladní dopravou tranzitní a končící, které je tvořeno vjezdovou, směrovou a odjezdovou skupinou.

Zatímco přechod vlaků osobní dopravy ze směrů Olomouc/Brno – Praha je tvořena úrovnovým křížením v prostoru osobního nádraží, pro nákladní dopravu jsou vytvořeny rozsáhlé mimoúrovňové rozplety umožňující směrové zaústění nákladních kolejí do navazujících tratí. Skutečností ovšem zůstává, že koncepce uzlu v oblasti nákladní dopravy byla vytvořena především pro dosažení maximální kapacity seřaďovacího nádraží. Pro tranzit nákladních vlaků, zvláště ve směru Olomouc/Brno – Praha neposkytuje stávající uspořádání dostatečnou kapacitu ani rychlost. Dosavadní praxe, kdy všechny nákladní vlaky musely v žst. Česká Třebová (která je stanicí dispoziční) zastavovat z důvodu zpravení, znamená výraznou časovou ztrátu při průjezdu uzlem. V současné době se začíná výrazněji projevovat potřeba jiných než majoritního nákladního dopravce, která stanicí projíždí a v případě volné kapacity využívá průjezdu přes osobní nádraží.

Obrázek 7 Funkční celky v uzlu



7. 3. Členění z hlediska traťových a definičních úseků

Samotný uzel Česká Třebová je tvořen několika dopravními a traťovými úseky. Z hlediska dopravního se jedná o následující tratě :

Traťový úsek 309A Přerov – Česká Třebová os. n.

Traťový úsek 309C Třebovice v Čechách – Česká Třebová vjezdová skupina

Traťový úsek 309D Třebovice v Čechách – odbočka Les

Traťový úsek 501A Česká Třebová os. n. – Praha-Libeň

Traťový úsek 501B Svitavy – Česká Třebová os. n.

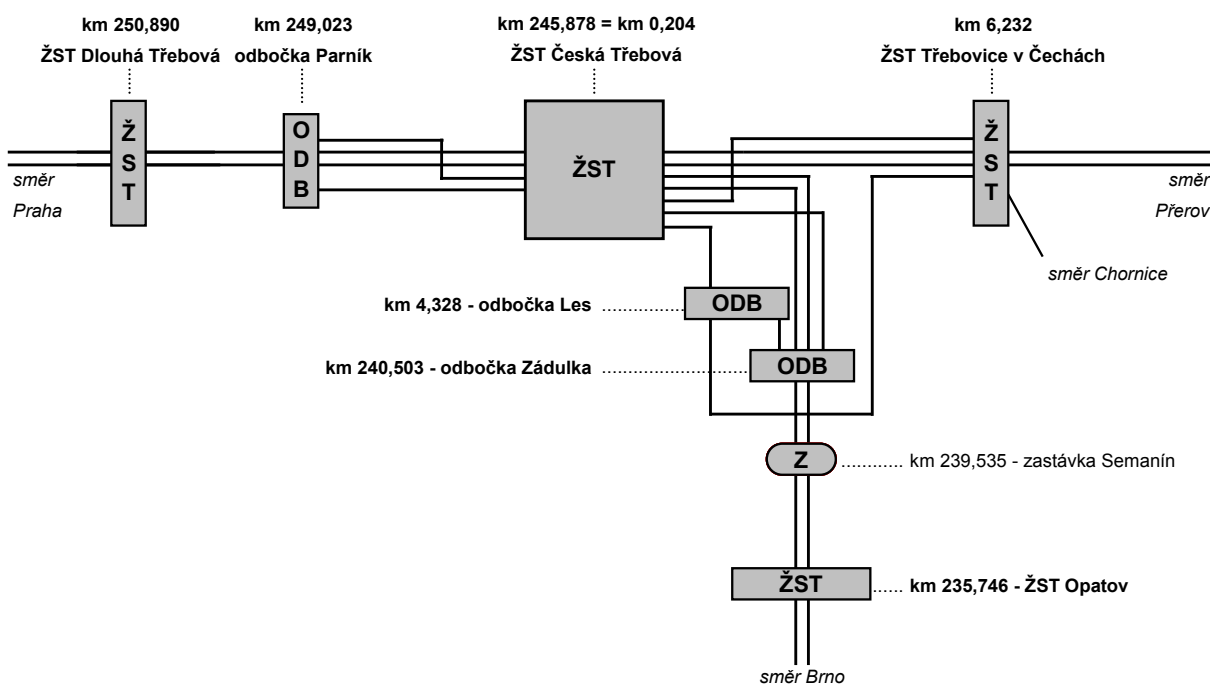
Traťový úsek 501C Česká Třebová vjezdová skupina – odbočka Parník

Traťový úsek 501D odbočka Zádulka – Česká Třebová vjezdová skupina

Traťový úsek 501E odbočka Zádulka – Česká Třebová odjezdová skupina

Traťový úsek 501F Česká Třebová odjezdová skupina – odbočka Parník

Obrázek 8 Členění uzlu do dopravní a traťových úseků



Podrobný popis jednotlivých dopravní je obsažen v části A.2 Dopravní a provozní technologie.

8. Vyhodnocení současného stavu a nedostatků

8. 1. Zhodnocení současného stavu infrastruktury

Z hlediska současného technického a morálního stavu infrastruktury můžeme konstatovat, že z hlediska opotřebení je v nejhorším stavu trakční vedení a napájení stanice. Trakční vedení je v provozu stále původní z doby elektrizace stanice v 50. letech minulého století, včetně trakční měničny. Zabezpečovací zařízení sestává z různých typů, některá traťová zabezpečovací zařízení jsou v současné době rekonstruována. Z hlediska železničního svršku a spodku jsou postupnými opravami udržovány v provozu svrškové konstrukce stáří až 40 let a to i v hlavních kolejích. Ze tří ostrovních nástupišť bylo v uplynulých letech dvě rekonstruována na výšku 550 mm nad temenem kolejnice, avšak prostorovým uspořádáním nevyhovuje zcela pro bezbariérový přístup. Umělé stavby jsou opravami a údržbou udržovány v provozovatelném stavu, avšak jejich stav se postupně zhoršuje.

Celkový technický stav zařízení spěje k tomu, že v nejbližších letech budou muset být masivně vkládány finanční prostředky pro udržení provozuschopného stavu.

8. 2. Dopravně – technologické vyhodnocení souč. stavu

Z hlediska zatížení navazujících traťových úseků vlakovou dopravou

Nejzatíženějším navazujícím úsekem je úsek Česká Třebová – Dlouhá Třebová, po kterém je vedeno 309 pravidelných vlaků za 24 hodin. Srovnatelné zatížení vykazuje i úsek Třebovice v Čechách – Česká Třebová s 283 pravidelnými vlaky za 24 hodin. Traťový úsek Opatov – Česká Třebová je vytížen nejméně, a to 116 pravidelnými vlaky za 24 hodin.

Nejvyšší podíl nákladní dopravy je v úseku Česká Třebová – Dlouhá Třebová (1 nákladní vlak na 2 osobní vlaky), nižší pak v úseku Třebovice v Čechách – Česká Třebová (1 nákladní vlak na 2,5 osobního vlaku) a nejnižší v úseku Opatov – Česká Třebová (1 nákladní vlak na 3,5 osobního vlaku).

Z hlediska jízdních dob a operativního využívání stávající infrastruktury

Traťový úsek Česká Třebová – Třebovice v Čechách

Na traťovém úseku Česká Třebová – Třebovice v Čechách se jízdní doby vlaků osobní dopravy pohybují od 3,5 do 6 minut. S tím se pojí cestovní rychlost od 103 km/h do 60 km/h.

Jízdní doby nákladních vlaků se liší od trasy průjezdu ve směru z Třebovic v Čechách do České Třebové (případně zpět). V případě vedení nákladních vlaků mimo obvod seřaďovacího nádraží je dosaženo jízdních dob od 6 do 8 minut. V případě trasování přes obvod vjezdové skupiny do odjezdové skupiny, případně v opačném směru z odjezdové skupiny přes odbočku Les do Třebovic jsou jízdní doby skoro dvojnásobné, s hodnotami 11 až 14 minut. Je třeba uvést, že přes obvod seřaďovacího nádraží jsou vedeny i vlaky, které v České Třebově nemanipulují, jsou pouze vlaky tranzitními, případně zde dochází jen k výměně strojní čety, resp. vyčkávají na předjetí vlaky vyšších kategorií.

Možnosti operativního řízení dopravy a zvýšení počtu tranzitních vlaků vedených po traťových kolejích č. 1 a 2 omezuje:

- Pouze jednosměrný automatický blok na traťových kolejích č. 1 a 2,
- absence dostatečně dlouhé dopravní koleje/kolejí v obvodu osobního nádraží, která by mohla být využívána jako předjízdna; délka koleje č. 14 je 392 metrů s tím, že délka od seřaďovacího návestidla Se28 je 675 metrů,
- dále nemožnost postavení přímé vlakové cesty z traťových kolejí č. 1 a 2 na koleje odjezdové skupiny; v případě, že by to bylo možné, stále by existovalo výrazné rušení na brněnsko/olomouckém trati.

Další možnosti operativního řízení nákladní dopravy jsou omezeny:

- Pouze jednosměrným automatickým blokem na kolejích č. 200 (je možné zabezpečenou vlakovou cestu pouze ve směru z odjezdové skupiny přes odbočku Les do Třebovic, nikoliv opačně),
- pouze jednosměrným automatickým blokem na koleji č. 4 (ve směru z Třebovic do vjezdové skupiny).

Traťový úsek Česká Třebová – Dlouhá Třebová

Na traťovém úseku Česká Třebová – Dlouhá Třebová se jízdní doby vlaků osobní dopravy pohybují od 4,5 do 5,5 minut. S tím se pojí cestovní rychlost od 67 km/h do 60 km/h.

Jízdní doby nákladních vlaků se liší od trasy průjezdu ve směru z Dlouhé Třebové do České Třebové (případně zpět). V případě vedení tranzitních nákladních vlaků do obvodu osobního nádraží dosahují jízdní doby 6 až 7 minut. V případě jízdy na a z odjezdové skupiny dosahují 7 až 8 minut. Pokud jsou nákladní vlaky vedeny na koleje odjezdové skupiny, je jejich odjezd směr Třebovice v Čechách ovlivněn nutnou jízdou po koleji č. 200 s výrazným nárůstem jízdních dob oproti vedení přes osobní nádraží. Vlaky určené v České Třebové k rozřazení v obvodu vjezdové skupiny jsou vedeny po koleji č. 100 s jízdní dobou 16 až 17 minut.

Možnosti operativního řízení dopravy a zvýšení počtu tranzitních vlaků vedených po traťových kolejích č. 1 a 2 omezuje:

- Pouze jednosměrný automatický blok na traťových kolejích č. 1 a 2 mezi odbočkou Parník a Českou Třebovou osobním nádražím,
- Pouze jednosměrný automatický blok na traťových kolejích č. 3 a 4 mezi odbočkou Parník a Českou Třebovou vjezdovou (odjezdovou skupinou),
- absence dostatečně dlouhé dopravní koleje/kolejí v obvodu osobního nádraží, která by mohla být využívána jako předjízdna; vedle nevýhodné délky koleje č. 14 se s ní pojí nutnost dvakrát obsazovat zhlaví (pražské při příjezdu a olomoucko/brněnské při odjezdu vlaku).

Traťový úsek Opatov – Česká Třebová

Na traťovém úseku Opatov – Česká Třebová se jízdní doby vlaků osobní dopravy pohybují od 6,5 do 11 minut. S tím se pojí cestovní rychlost od 93 km/h do 60 km/h.

Jízdní doby nákladních vlaků se liší od trasy průjezdu ve směru z Opatova do České Třebové (případně zpět). V případě vedení tranzitních nákladních vlaků do obvodu osobního nádraží dosahují jízdní doby 8 až 13 minut. Pokud jsou nákladní vlaky vedeny z kolejí odjezdové skupiny, je jejich odjezd směr Opatov ovlivněn nutnou jízdou po koleji č. 200 s výrazným nárůstem jízdních dob oproti vedení přes osobní nádraží. Obdobně při vjezdu do České Třebové je nutné vjíždět přes obvod vjezdové skupiny po traťové koleji č. 4. Jízdní doby jsou skoro dvojnásobné, s hodnotami 16 až 19 minut. Opět je třeba uvést, že přes obvod seřaďovacího nádraží jsou vedeny i vlaky, které v České Třebové nemanipulují, jsou pouze vlaky tranzitními, případně zde dochází jen k výměně strojní čety, resp. vyčkávají na předjetí vlaky vyšších kategorií.

Možnosti operativního řízení dopravy a zvýšení počtu tranzitních vlaků vedených po traťových kolejích č. 1 a 2 omezuje:

- Pouze jednosměrný automatický blok na traťových kolejích č. 1 a 2,
- absence dostatečně dlouhé dopravní koleje/kolejí v obvodu osobního nádraží, která by mohla být využívána jako předjízdna,
- dále nemožnost postavení přímé vlakové cesty z traťových kolejí č. 1 a 2 na koleje odjezdové skupiny.

Další možnosti operativního řízení nákladní dopravy jsou omezeny:

- Pouze jednosměrným automatickým blokem na kolejích č. 200 (je možné zabezpečenou vlakovou cestu pouze ve směru z odjezdové skupiny přes odbočku Les do Opatova, nikoliv opačně),

- pouze jednosměrným automatickým blokem na koleji č. 4 (ve směru z Opatova do vjezdové skupiny).

Z hlediska výkonů stanice a vlakovorby

Počet prvotně rozposunovaných vozů se za roky 2010 až 2012 pohybuje v rozmezí 185 000 až 195 000. Počet druhotně rozposunovaných vozů se v letech 2010 a 2011 pohyboval kolem 8 000 vozů za rok, v roce 2012 vzrostl na 41 000 vozů za rok.

Počet průměrně přivěšených vozů za den zaznamenal po poklesu mezi lety 2008 a 2009 (z 814 na 610 vozů) setrvalý stav, když dosahoval hodnot okolo 630 vozů.

V obvodu směrové skupiny je celkem 38 relačních kolejí. Podle sdělení ČD CARGO, a. s., je pro vlakovorbu nutné zajistit 21 relačních kolejí. Další kolej je nutná pro objíždění, dohromady je třeba 22 kolejí pro čistě vlakovorné práce. Zbylé koleje slouží pro potřeby vlečky METRANS, pro místní práce, pro potřeby opravny vozů, na deponii vozů apod. Skupina 8 relačních kolejí je dlouhodobě vyloučena a bez využití.

Na základě Technické zprávy seřaďovacího nádraží Česká Třebová pro GVD 2012/2013 lze konstatovat, že záloha seřaďovací výkonnosti za 24 hodin dosahuje 21,10 % což znamená, že seřaďovací obvod je v současnosti době využitý.

Vlakovorné práce v seřaďovacím obvodu uzlu Česká Třebová jsou zastoupeny 30 končícími a 28 výchozími nákladními vlaky vnitrostátních i mezinárodních relací.

Významným přepravcem je terminál společnosti METRANS, který je zdrojem a cílem velké části končících a výchozích nákladních vlaků. K začátku září 2013 je do uzlu Česká Třebová vedeno 13 párů končících nákladních vlaků. Technologie a určení terminálu je takové, že slouží k překládce zátěže mezi nákladními vlaky a nikoliv překládce na silniční dopravu a místnímu rozvozu.

Z hlediska propustnosti traťových kolejí

V úseku Rudoltice v Čechách – Třebovice v Čechách pro 1. traťovou kolej volná kapacita dosahuje 104 tras za 24 hodin. Volnou kapacita za období dvouhodinové špičky tvoří 8 vlakových tras.

V úseku Rudoltice v Čechách – Třebovice v Čechách pro 2. traťovou kolej volná kapacita dosahuje 79 tras za 24 hodin. Volnou kapacita za období dvouhodinové špičky tvoří 7 vlakových tras.

V úseku Třebovice v Čechách – Česká Třebová vj. sk. volná kapacita dosahuje 125 tras za 24 hodin. Volnou kapacita za období dvouhodinové špičky tvoří 10 vlakových tras.

V úseku Třebovice v Čechách – Česká Třebová odj. sk. volná kapacita dosahuje 144 tras za 24 hodin. Volnou kapacita za období dvouhodinové špičky tvoří 12 vlakových tras.

V úseku Opatov – Česká Třebová volná kapacita pro 1. a 3. traťovou kolej dosahuje 155 tras za 24 hodin. Volnou kapacita za období dvouhodinové špičky tvoří 14 vlakových tras.

V úseku Opatov – Česká Třebová volná kapacita pro 2. a 4. traťovou kolej dosahuje 169 tras za 24 hodin. Volnou kapacita za období dvouhodinové špičky tvoří 14 vlakových tras.

V úseku Česká Třebová – Dlouhá Třebová volná kapacita pro 1. a 3. traťovou kolej dosahuje 63 tras za 24 hodin. Volnou kapacita za období dvouhodinové špičky tvoří 3 vlakové trasy.

V úseku Česká Třebová – Dlouhá Třebová volná kapacita pro 2. a 4. traťovou kolej dosahuje 61 tras za 24 hodin. Volnou kapacita za období dvouhodinové špičky tvoří 4 vlakové trasy.

Z hlediska využití základních kolejových skupin

Vjezdová skupina

Uvedená kolejová skupina se skládá z 13 kolejí. Koleje jsou zatíženy na nízký stupeň obsazení $S_o = 0,192$. Provedený výpočet dokladuje, že počet kolejí v této kolejové skupině je pro současný rozsah dopravy naddimenzovaný.

Odjezdová skupina

Uvedená kolejová skupina se skládá z 14 kolejí (nepočítaje kusou kolej č. 27 sloužící pro odjezd Lv vlaků směr Opatov/Třebovice v Čechách). Koleje jsou zatíženy na nízký stupeň obsazení $S_o = 0,178$. Provedený výpočet dokladuje, že počet kolejí v této kolejové skupině je pro současný rozsah dopravy naddimenzovaný.

Skupina kolejí osobního nádraží

Uvedená kolejová skupina se skládá z 8 kolejí, z toho 7 kolejí disponuje nástupištní hranou. Všechny koleje jsou využívány pro jízdu tranzitních vlaků osobní a nákladní dopravy, případně pro odbavení tranzitních, výchozích a končících vlaků osobní dopravy. U kolejí s nástupištní hranou jsou často odstavovány soupravy osobních vlaků mezi výkony, a to v řádu desítek minut, výjimečně i v řádu hodin.

Koleje jsou zatíženy na stupeň obsazení $S_o = 0,541$, ale stupeň využití praktické propustnosti K_{prakt} výrazně překračuje optimální hodnoty, když dosáhl 111,7 %. Provedený výpočet dokladuje, že počet kolejí v této kolejové skupině je pro současný rozsah dopravy dostačující. Podle provedeného výpočtu by se stávající doprava dala odbavit na 8 až 10 kolejích. V případě nárůstu osobní dopravy je žádoucí zvýšit počet nástupištních hran (např. dělením cestovými návěstidly s určením pro končící/výchozí osobní vlaky).

Z hlediska propustnosti zhlaví

Vjezdové zhlaví vjezdové skupiny seřadovacího nádraží

Nejzatíženějším prvkem se stal prvek číslo 2, tj. křižovatkové výhybky číslo 106 a 108. Jsou však zatíženy na nízký stupeň obsazení $S_o = 0,292$. Můžeme konstatovat, že zhlaví není přetíženo.

Zhlaví odjezdové skupiny seřadovacího nádraží směr Olomouc/Brno

Nejzatíženějším prvkem se stal prvek číslo 8, tj. výhybky č. 411 a 416 a křižovatková výhybka číslo 415. Jejich zatížení se blíží k optimálním hodnotám stupně obsazení ve $S_o = 0,406$. Můžeme konstatovat, že zhlaví není přetíženo.

Zhlaví odjezdové skupiny seřadovacího nádraží směr Praha

Nejzatíženějším prvkem se stal prvek číslo 3, tj. výhybky číslo 481, 482 a 483. Jsou však zatíženy na nízký stupeň obsazení $S_o = 0,372$. Můžeme konstatovat, že zhlaví není přetíženo.

Zhlaví osobního nádraží směr Olomouc/Brno

Nejzatíženějším prvkem zůstává prvek číslo 4, tj. výhybky číslo 13, 14 a 22. Jejich zatížení v současném grafikonu opět vzrostlo a překročilo optimální stupeň obsazení $S_o = 0,709$. Zatížení zhlaví překročilo optimální hodnoty. Při dalším nárůstu dopravy by bylo možné zhlaví označit jako kapacitně přetížené.

Zhlaví osobního nádraží směr Praha

Nejzatíženějším prvkem zůstává prvek číslo 2, tj. výhybky číslo 45 a 46. Jejich zatížení v současném grafikonu opět vzrostlo a blíží se optimálnímu stupni obsazení s hodnotou $S_o = 0,565$.

9. Definice hodnocených variant

9. 1. Komentář k definici variant

Požadované varianty definované v zadávací dokumentaci je možné rozdělit do třech kategorií:

- A. Varianty vstupující do dopravního modelu osobní dopravy
- B. Varianty technického řešení, které budou posouzeny před zpracováním ekonomického hodnocení, do něhož vstoupí výsledné řešení
- C. Varianty definované pro ekonomické hodnocení.

Výsledná varianta má být vybrána z variant, které vyhoví stanoveným kritériím ekonomického hodnocení.

A. Definice variant pro zpracování dopravního modelu

Dopravní model se týká osobní dopravy, budou modelovány pouze dvě varianty S/bez Semanínské spojky.

B. Definice variant dopravně – technologického řešení, které budou posouzeny před zpracováním ekonomického hodnocení

Z hlediska dopravní technologie budou posuzovány varianty :

- Účelnost a využitelnost mimoúrovňového zapojení trati od Brna
- Alternativní řešení vozby osobních vlaků směr od/do Pardubic po „nákladních“ kolejích směr odb.Parník
- Rozsah kolejiště odjezdové skupiny

Do ekonomického hodnocení vstoupí výsledné řešení.

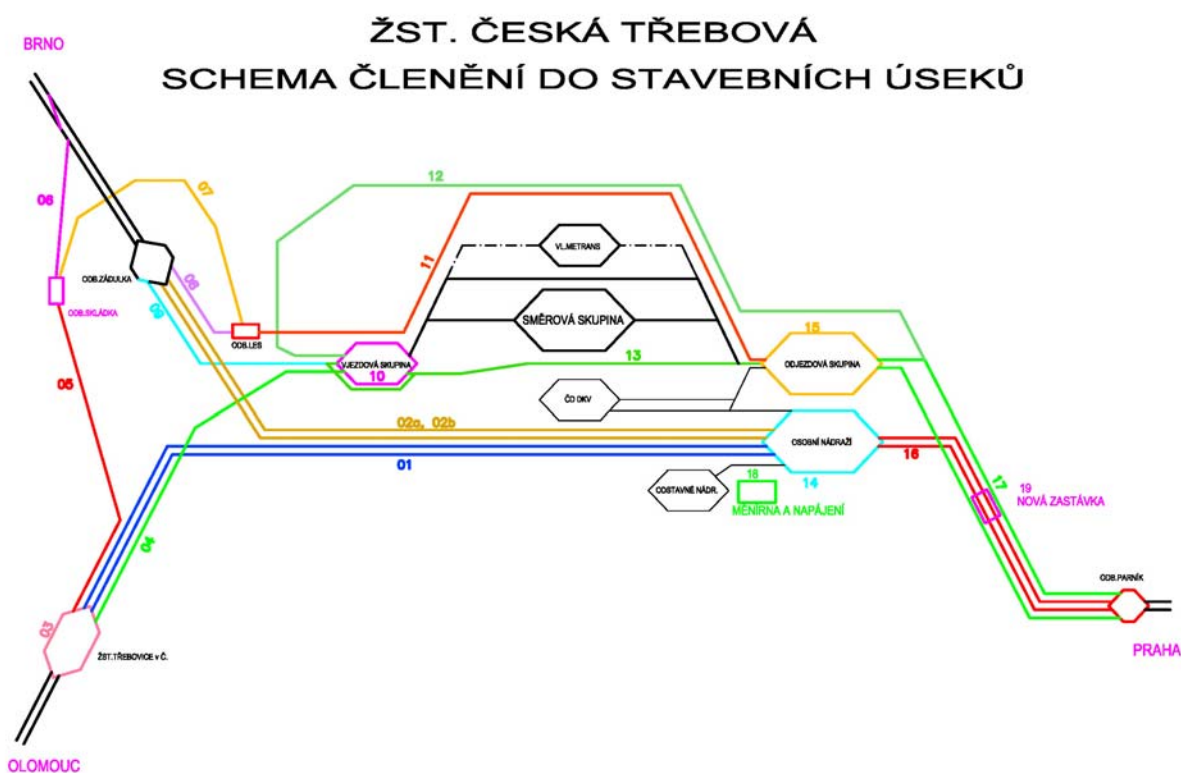
C. Definice variant pro ekonomické hodnocení

V rámci dané studie se varianty pro ekonomické hodnocení liší především rozsahem úprav kolejiště. Některé funkční celky jsou spolu technologicky svázány (trakce, zabezpečovací zařízení) a musí být rekonstruovány vcelku (např.osobní nádraží a odjezdová skupina).

Pro usnadnění a srozumitelnost je zkoumané kolejiště rozděleno do 19-ti celků - úseků, u nichž budou samostatně vyčísleny náklady na rekonstrukci. Výsledné varianty se pak navzájem liší pouze rozsahem rekonstruovaného kolejiště, s výjimkou posouzení mimoúrovňového zaústění trati od Brna.

9. 2. Členění do podúseků

V rámci zadání studie byl rozsah kolejiště řešeného v rámci předmětné studie rozšířen proti TES zpracované v roce 2010. Oblast rozšíření zahrnuje další koleje pro nákladní vlaky zahrnuté v síti TEN-T, oblast žst. Třebovice v Č. a prozkoumání realizovatelnosti Semanínské spojky. Na základě dopravně-technologického posouzení byl zkoumaný rozsah kolejiště rozšířen i o tzv. severní spojovací kolej.

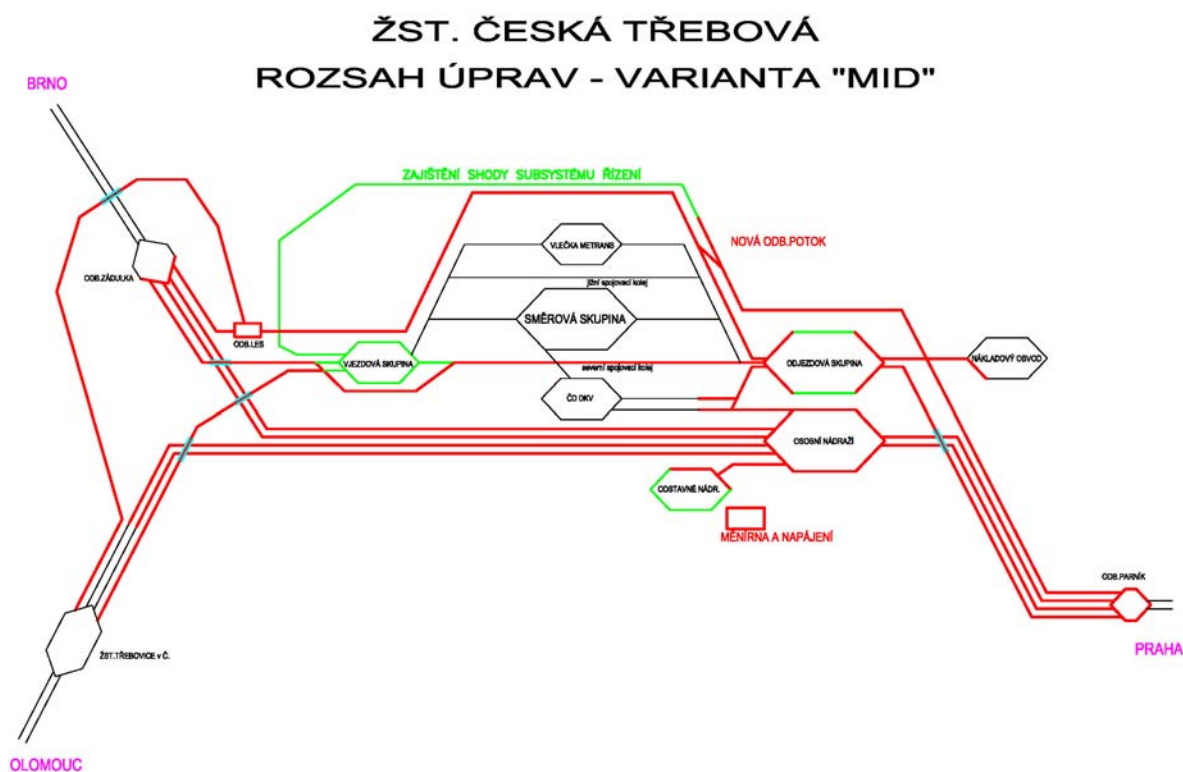


Podrobnější vymezení jednotlivých podúseků je uvedeno v části A.3 Technické řešení

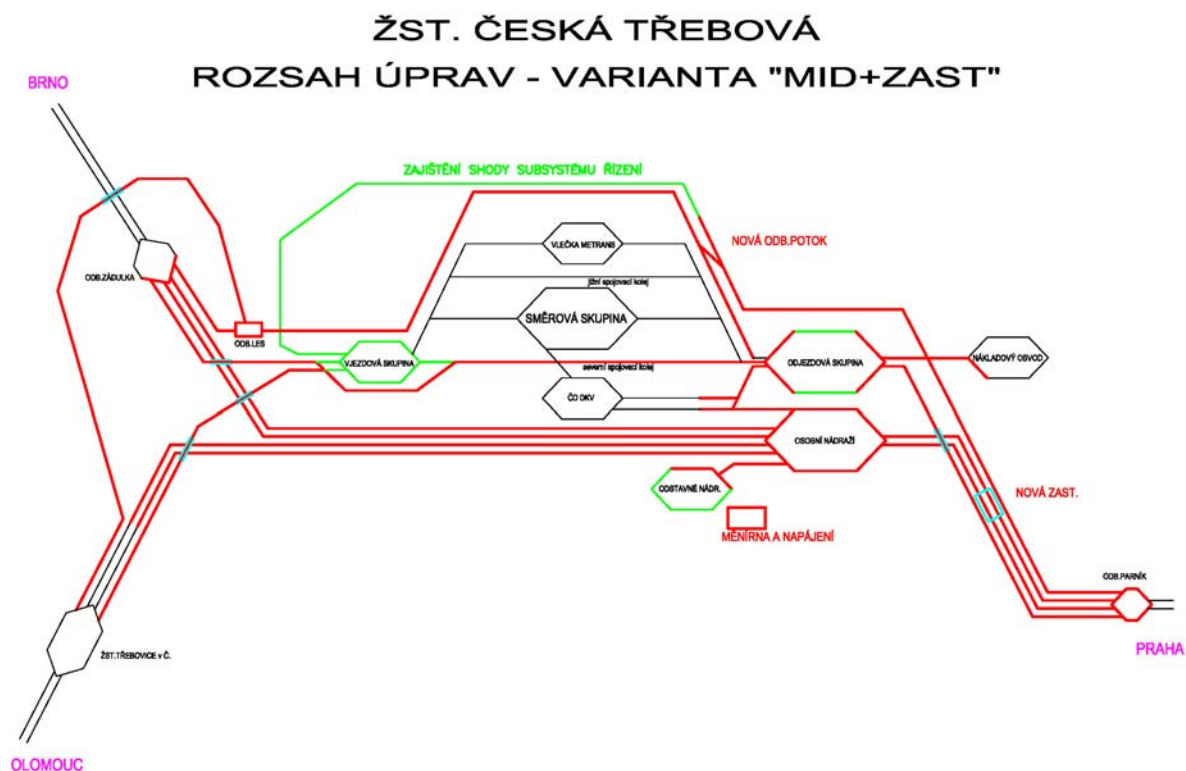
Varianta střední (MID)

Spočívá v úpravách dle varianty MIN, plus rekonstrukce stopy pro nákladní dopravu Odjezdové nádr.- Odb.Les – Odb.Zádulka/žst.Třebovice v Č. včetně, plus zřízení nové odbočky Potok a rekonstrukce úseků kolejí pro nákladní dopravu mezi odb.Potok/odjezdovou skupinou a odb. Parník. Rekonstrukce přinese zvýšení rychlosti v nákladních kolejích z 60 na 80km/h. V této variantě jsou rekonstruovány všechny tratě zařazené v uzlu do sítě TEN-T, vyjma části koleje č.100 mezi odb.Potok a vjezdovou skupinou, která není užívána tranzitní dopravou a ve které se uvažuje pouze s úpravami pro zajištění shody subsystému Řízení a zabezpečení – pro umožnění jízdy interoperabilních vozidel.

Tato varianta generuje kromě přínosů pro osobní dopravu také výrazné časové úspory pro tranzit nákladních vlaků ve stopě mimo osobní nádraží. Zvýšení rychlosti je umožněno rekonstrukcí části obou zhlaví vjezdové skupiny, v traťových kolejích je výraznější směrový posun mezi Třebovicemi a vjezdovou skupinou.

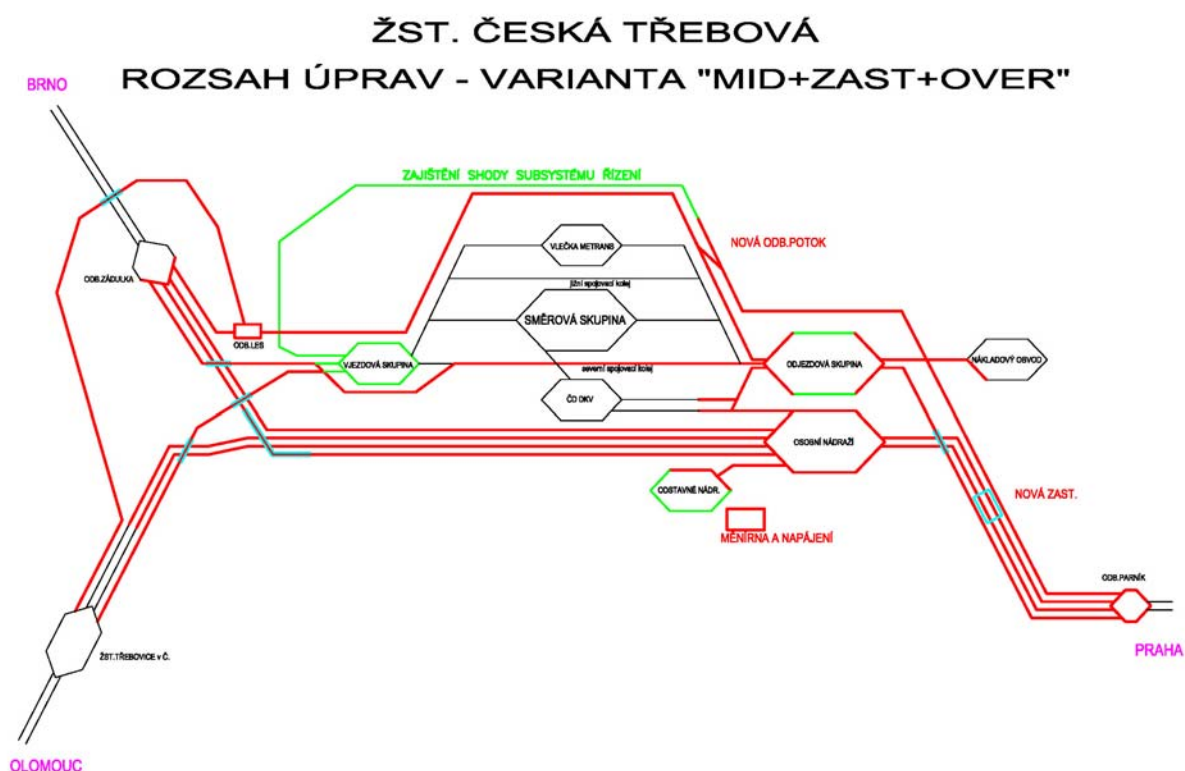


Spočívá v úpravách dle varianty MID, plus zřízení nové zastávky mezi osobním nádražím a odbočkou Parník, s pracovním názvem Česká Třebová – Parník. Nástupiště bude zřízeno mezi hlavními kolejemi č.1 a 2 jako ostrovní, s příchodem chodníkem z čela nástupiště od přilehlého mostu.



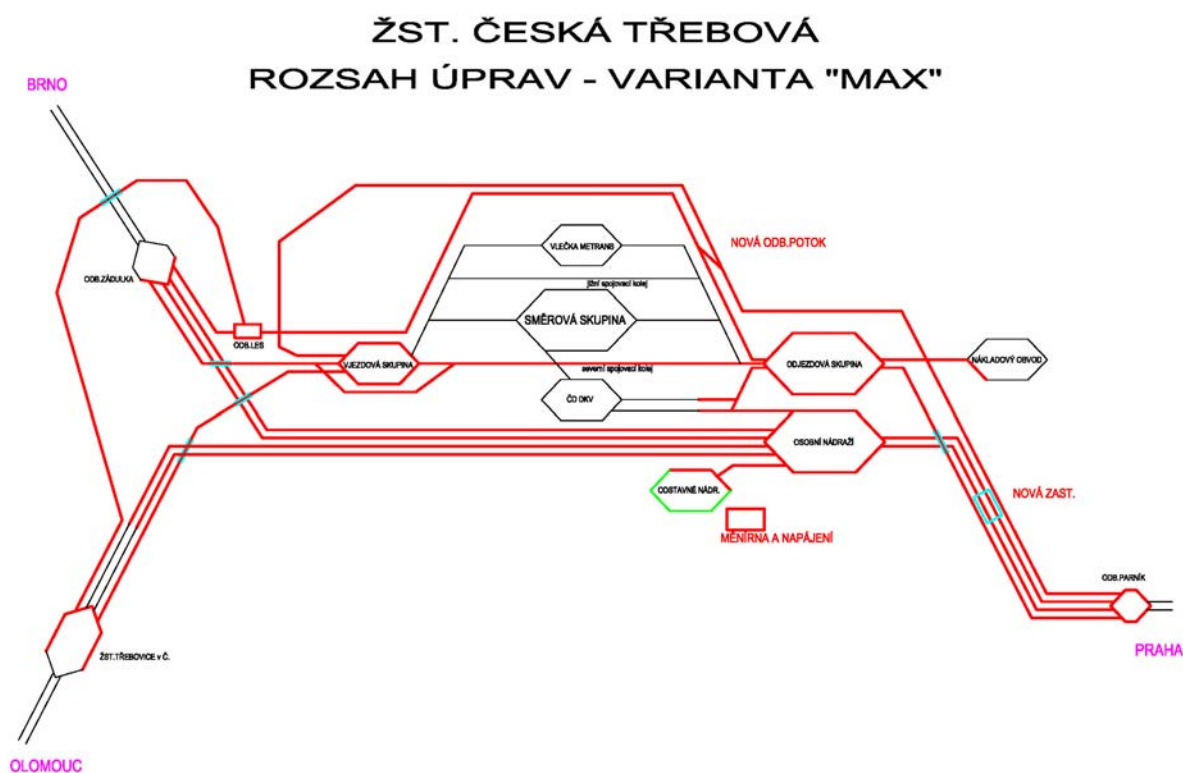
Varianta střední s novou zastávkou + mimoúrovňové zapojení (MID+ZAST+OVER)

Spočívá v úpravách dle varianty MID+ZAST, plus zřízení mimoúrovňového křížení trati od Brna. Mimoúrovňové křížení si vyžádá také přeložku silnice I/14, v její výhledové ose. Varianta byla prozkoumána z důvodu zjištění investiční náročnosti a využitelnosti mimoúrovňového křížení.



Varianta maximální (MAX)

Spočívá v úpravách dle varianty MID+ZAST, plus rekonstrukce kolejiště vjezdové a odjezdové skupiny, plus stavební rekonstrukce koleje č.100 v úseku Odb.Potok-vjezdová skupina, plus úpravy v žst. Třebovice v Č., které přinesou dosažení interoperability subsystému Infrastruktura (zřízení peronizace stanice).

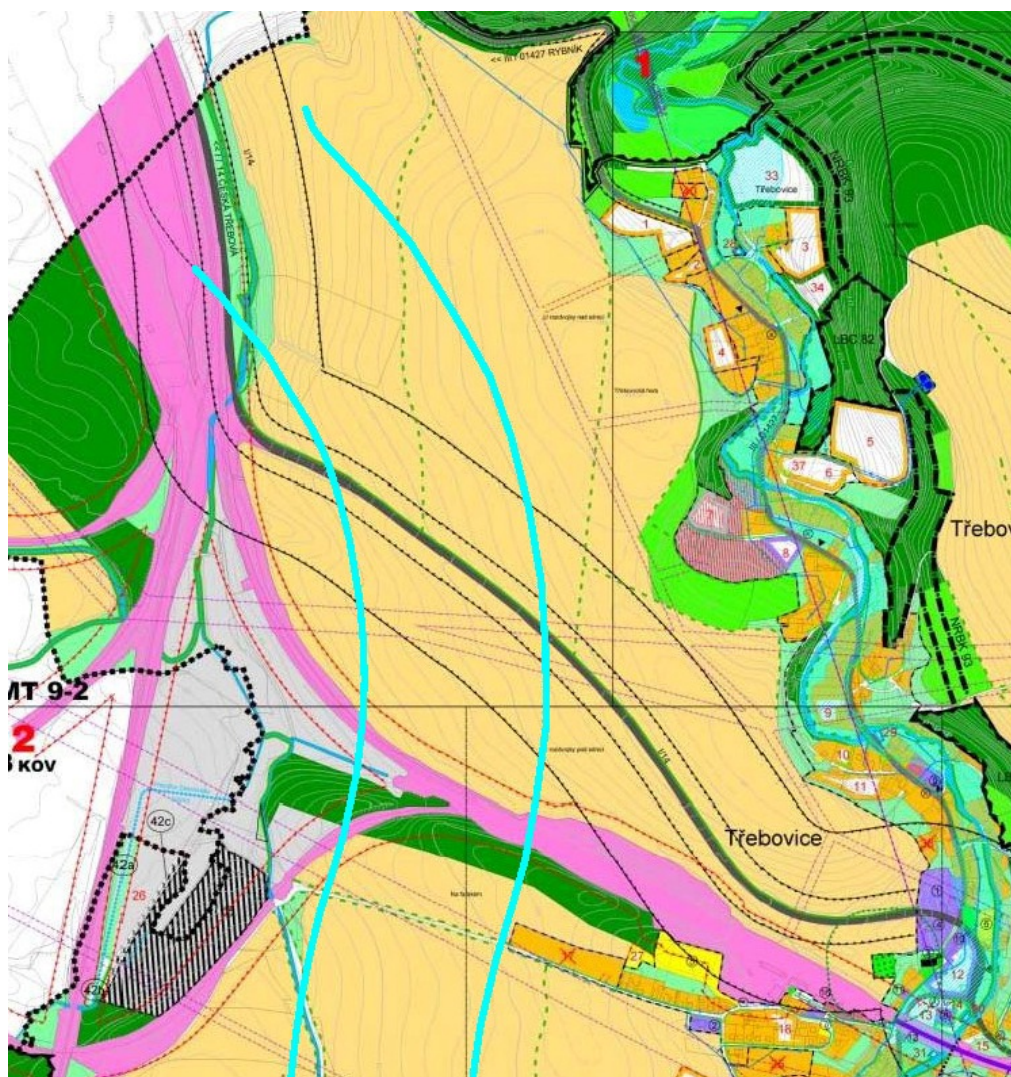


10. Vazba na územně – plánovací dokumentace

V rámci stavebních úprav stavby průjezdu se s výjimkou varianty MID+ZAST+OVER neuvažuje s umisťováním zařízení mimo stávající drážní pozemky vymezené v územních plánech dotčených obcí (Česká Třebová, Rybník, Semanín, Třebovice v Č.). Územní plán České Třebové umisťuje novou zastávku do prostoru pod sídlištěm Lhotka (již v mezistanicím úseku Odb.Parník – Dlouhá Třebová). Od tohoto umístění se nový návrh polohy zastávky tak, jak byl projednán na poradách, odlišuje.

Ve variantě MID+OVER dochází ke zřízení mimoúrovňového křížení - přeložce trati v souběhu s plánovanou trasou přeložky silnice I/14. Pro přeložku silnice je v územním plánu obce Třebovice zakreslena územní rezerva šířky 400m. Zákes této územní rezervy byl do územního plánu obce zakreslen na základě Zásad územního rozvoje Pardubického kraje. Přeložka trati se nachází uvnitř tohoto chráněného koridoru.

Obrázek 9 Zákes koridoru pro přeložku silnice I/14 do ÚP Třebovice v Č.



11. Skladba studie proveditelnosti

Celková skladba předkládané studie je následující :

A – Textová část

- A.1 Průvodní zpráva
- A.2 Dopravní technologie
- A.3 Technická část a vliv stavby na ŽP
- A.4 Odhad investičních nákladů
- A.5 Prognóza přepravních proudů a ekonomické hodnocení
- A.6 Závěry a vyhodnocení

B - Výkresová část

- B.1 Přehledná situace stavby
- B.2 Celková situace stavby
- B.3 Situace stavby 1:1000
- B.4 Podélné profily 1:1000/100
- B.5 Grafy dynamického průběhu rychlostí
- B.6 Situace vlivů na životní prostředí

V Brně 04/2015

Ing. Petr Rotschein a kol.

12. Doklady

01. Záznam z porady 5.9.2013, vstupní
02. Záznam z porady 17.1.2014, dopravní technologie
03. Záznam z porady 5.3.2014, technické řešení
04. Záznam z porady 12.2.2014, ČEZ
05. Záznam z projednání připomínek 1.10.2014 vč. vypořádání připomínek hodnotitelů
06. Vyjádření Ministerstva dopravy k rozsahu a parametrům výhledové dálkové osobní dopravy
07. Vyjádření Pardubického kraje k rozsahu a parametrům výhledové regionální osobní dopravy
08. Vyjádření Odboru strategie SŽDC k rozsahu a parametrům výhledové nákladní dopravy
09. Vyjádření dopravce České dráhy k rozsahu a parametrům výhledové dálkové osobní dopravy
10. Vyjádření dopravce LEO Express k rozsahu a parametrům výhledové dálkové osobní dopravy
11. Vyjádření dopravce METRANS k rozsahu a parametrům výhledové nákladní dopravy
12. Stanovisko SŽDC k postradatelnosti zařízení ŽDC v ŽST Česká Třebová – č. j. 9053-2014-O12
13. Stanovisko Odboru strategie SŽDC k výhledovému využití seřadovacího nádraží
14. Vyjádření SŽDC, OŘ Hradec Králové, k odprodeji kolejiště
15. Záznam z projednání stanovisek hodnotitelů studie 28.1.2015
16. Vyjádření hodnotitelů k výběru varianty : GŘ SŽDC O6, O12, O13, O14, O26, SŽDC SSV, SŽDC OŘ Hradec Králové, MD ČR, Pardubický kraj
17. Záznam z porady k výběru varianty dne 22.5.2015

Průjezd železničním uzlem Česká Třebová

Studie proveditelnosti

Záznam ze vstupní pracovní porady konané dne 5.9.2013 na SUDOPu Brno

Přítomní : dle přiložené prezenční listiny

Zadání studie

V úvodu projektant seznámil přítomné se zadáním studie proveditelnosti.

V zadání jsou definovány požadované varianty řešení pro definované části uzlu Česká Třebová (zjednodušený popis):

- Úsek Parník – Česká Třebová (pouze osobní koleje nebo vč.nákladních)
- Osobní nádraží (variantní umístění předjízdnych kolejí pro nákladní vlaky)
- Odjezdové nádraží (rekonstrukce v stáv.rozsahu nebo jeho redukce, nebo bez úprav)
- Úsek Česká Třebová-Záduška/Třebovice (mimoúrovňové vs. úrovňové zapojení trati od Brna)
- Úseky Záduška/Třebovice-vjezdové nádraží (bez úprav či s rekonstrukcí kolejí vč.zhlaví Třebovic)
- Semanínská spojka (event.výhled) (bez zřízení nebo se zřízením)

Předmětem řešení dle zadání není směrová a vjezdová skupina seřadovacího nádraží a spojovací koleje č.100, 200 a 402.

Předchozí zpracované studie

Studie proveditelnosti bude zpracována s využitím zpracované dokumentace „Průjezd železničním uzlem Česká Třebová, technický průkaz řešení rekonstrukce uzlu“, SUDOP Brno 2010.

Struktura studie

Studie bude členěna do následujících částí :

1. Technická část
2. Provozně - technologická část
3. Marketingová část
4. Ekonomická část
5. Multikriteriální porovnání variant
6. Návrh etapizace zvolené varianty

Termín realizace stavby

Pro potřeby této studie se bude uvažovat s realizací v letech 2018-2020.

Kolejové řešení

Bylo konstatováno, že na technické řešení a rozsah úprav zvláště odjezdového nádraží bude mít zásadní vliv případné rozšíření kontejnerového překladiště METRANS. V současné době dochází k jednáním ve věci rozšíření terminálu. Na koleje odjezdového nádraží bude OZŘP posuzována postradatelnost.

Dopravní technologie

Vstupní podklady

Dopravní technolog konstatoval aktuální stav získávání podkladů nutných pro zpracování studie proveditelnosti. Doposud bylo zažádáno o následující podklady:

- Ministerstvo dopravy (dálková osobní doprava)
- Pardubický kraj (regionální osobní doprava)
- SŽDC, Odbor strategie (souhrnně nákladní doprava)
- ČD CARGO (nákladní doprava + seřaďovací nádraží)
- METRANS (vlaky kombinované přepravy + terminál)

Do dne konání porady žádné podklady nedorazily.

Na základě požadavku SŽDC OPS a SŽDC OZŘ budou dále osloveni dopravci RegioJet, LEO Express a České dráhy s žádostí o sdělení rozsahu a parametrů výhledové dopravy vedené na komerční riziko dopravců. V případě ČD, a. s., se bude dále dotazováno ohledně výhledové dopravní technologie ve vztahu k DKV Česká Třebová a odstavným kolejím (skupina 700).

Marketingová část

Zpracovatel marketingové (přepravní) části studie Jeřábek (SUDOP Praha) prezentoval hlavní body, kterými se přepravní analýza bude zabývat. V krátkosti byl představen dopravní model, který poslouží pro přepravní prognózu. Dopravní modelování bude zaměřeno především na segment osobní dopravy. Pro kalibraci dopravního modelu budou potřebné přepravní intenzity v autobusové dopravě, které přislíbil zástupce Pardubického kraje. Dále byl požadován rámcový harmonogram realizace krajských infrastrukturálních záměrů.

Ekonomické hodnocení

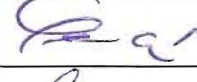


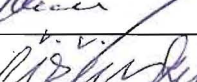
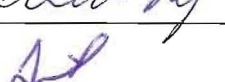
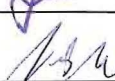

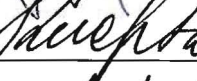


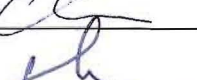

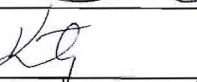
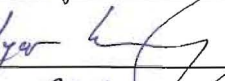






Zpracovatel ekonomického hodnocení Klusáček (SUDOP Praha) v krátkosti prezentoval postup přípravy hodnocení, které bude probíhat v souladu s novou metodikou MD, platnou od května 2013. Zdůraznil důležitost kvalitní přípravy tzv. varianty bez projektu, která slouží jako referenční pro jednotlivé projektové varianty řešení uzlu.

Sestavil Petr Rotschein

PREZENČNÍ LISTINA

z porady ve věci : **Průjezd železničním uzlem Česká Třebová**
Studie proveditelnosti



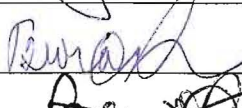
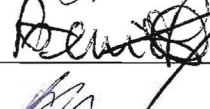


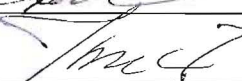
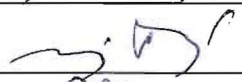

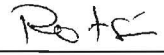
konané dne: **5.9.2013** v Brně na SUDOPu Brno

Poř. č.	Jméno	Organizace	Telefon Email	Podpis
1	ŠZABOVÁ I.	SZDC s.o. SSV	szabova@szdc.cz 724 576 126	
2	LORENC ě.	SZDC s.o. OR HK SZT PARDUBICE	602 223 165 LORENC@SZDC.CZ	
3	POUKAR AKT.	SZDC s.o. OR HK SZT PARDUBICE	725 347 794 poukara@szdc.cz	
4	DOLEČEK VĚT	SZDC s.o., SZDC PRA	724 208 199 vet.dolecek@tude.cz	
5	ČIZŮSKÝ JIŘÍ	ČDT	725 779 676 jiri.cizinsky@colt.cz	
6	DAVID KŘÍL	SZDC, OŽ HK, JTN	602 128 210 JEZEK@SZDC.CZ	
7	VENCL JIŘÍ	SZDC, OŽ HK, JTN	724 564 828 VENCL@SZDC.CZ	
8	KVAPIL ZDENĚK	OR HK ST PARDUBICE	724 403 563 kvapil@szdc.cz	
9	KUEHTA JAROSLAV	OR HK, PO Ě.TŘ.	602 291 619 KUEHTA@SZDC.CZ	
10	ŠNEIDER MIROSLAV	OR HK, TECHNOLOG	724 344 842 SNEIDER@SZDC.CZ	
11	LÁZNICKÁ JAROSLAV	OR HK SBBH	724 791 443 laznicka@szdc.cz	
12	SMID MARTIN	SZDC SEF DET	724 403 590 smidrna@szdc.cz	
13	MAUER JINDEICH	OR HK SEF OŽ HK	724 403 595 MAUER@SZDC.CZ	
14	ŠNITIL JAN	OR HK SEF SZDC s.o.	724 791 403 SNITIL@SZDC.CZ	
15	JIRÍ KOŠIČEK	SUDOP BRNO s.r.o.	602 563 910 JKOSICEK@SUDOP-BRNO.CZ	
16	IGOR KEKELY	SUDOP BRNO spol. s r.o.	972 62 4627 kekely@sudop-brno.cz	
17	MIROSLAV POŠER	Dokladová Průběžná	595 155 039 poser@Dopravní Průběžná. CZ	
18	PAVEL JERÁDEK	SUDOP BRNO s.r.o.	267 094 181 pavel.jeradec@sudop.cz	
19	RADIM KUSÁČEK	- II -	267 094 173 radim.kusacek@sudop.cz	
20	PAVEL TIKRAN	- II -	267 094 175 pavel.tikran@sudop.cz	

PREZENČNÍ LISTINA

z porady ve věci : **Průjezd železničním uzlem Česká Třebová**
Studie proveditelnosti

konané dne: **5.9.2013** v Brně na SUDOPu Brno

Poř. č.	Jméno	Organizace	Telefon Email	Podpis
21	JAN PANCHARTSKÝ	SŽDC 013	9722 44 470 pandchartsk@szdc.cz	
22	Vojtěch Jehlička	SŽDC 014	972 244 572 Jehlička@szdc.cz	
23	Josef Burianek	MD 520	225 131 463 josef.burianek@mdcr.cz	
24	PETR PŠENIEKA	SŽDC OPS	725 115 888 Psenieka.P@szdc.cz	
25	Jan Šulc	SŽDC 026	222 335 366 sulcjan@szdc.cz	
26	LIBOR KEMZA	SŽDC OPS	424 421 622 KEMZA@SZDC.CZ	
27	Marek Šonduška	MD 12910	31 501 111 marek.sonduska@mdcr.cz	
28	MIROSLAV ŠERÝ	SUDOP BRNO	972 62 5818 msery@sudop-brno.cz	
29	JIRÍ PAŮLA	ODKAZ DOPRAVY PARDUBICKÝ KRAJ	602 542 985 jiri.paula@pardubickykraj.cz	
30	PETR PROTSCHEN	SUDOP BRNO S.R.O.	972 62 5813 PROTSCHEN@SUDOP-BRNO.CZ	
31	PAVLA ŘÍHA	SŽDC GP OZRP	972 32 5863 RIHA@SZDC.CZ	
32				
33				
34				
35				
36				
37				
38				
39				
40				

Průjezd železničním uzlem Česká Třebová Studie proveditelnosti

Záznam z pracovní porady v profesi dopravní technologie

konané dne 17.1.2014 na SŽDC PO Č.Třebová

Přítomní : dle přiložené prezenční listiny

V úvodu projektant seznámil přítomné s provedenou analýzou současného stavu žst.Česká Třebová z hlediska předepsaných kapacit jednotlivých kolejových skupin. Přetížení vykazují následující prvky kolejíště:

Z hlediska jízdních dob a operativního využívání stávající infrastruktury

Traťový úsek Česká Třebová – Třebovice v Čechách

Na traťovém úseku Česká Třebová – Třebovice v Čechách se jízdní doby vlaků osobní dopravy pohybují od 3,5 do 6 minut. S tím se pojí cestovní rychlost od 103 km/h do 60 km/h.

Jízdní doby nákladních vlaků se liší od trasy průjezdu ve směru z Třebovic v Čechách do České Třebové (případně zpět). V případě vedení nákladních vlaků mimo obvod seřadovacího nádraží je dosaženo jízdních dob od 6 do 8 minut. V případě trasování přes obvod vjezdového nádraží do odjezdové skupiny, případně v opačném směru z odjezdové skupiny přes odbočku Les do Třebovic jsou jízdní doby skoro dvojnásobné, s hodnotami 11 až 14 minut. Je třeba uvést, že přes obvod seřadovacího nádraží jsou vedeny i vlaky, které v České Třebové nemanipulují, jsou pouze vlaky tranzitními, případně zde dochází jen k výměně strojní čety, resp. vyčkávají na předjetí vlaky vyšších kategorií.

Možnosti operativního řízení dopravy a zvýšení počtu tranzitních vlaků vedených po traťových kolejích č. 1 a 2 omezuje:

- Pouze jednosměrný automatický blok na traťových kolejích č. 1 a 2,
- absence dostatečně dlouhé dopravní koleje/kolejí v obvodu osobního nádraží, která by mohla být využívána jako předjízdna; délka koleje č. 14 je 392 metrů s tím, že délka od seřadovacího návěstidla Se28 je 675 metrů,
- dále nemožnost postavení přímé vlakové cesty z traťových kolejí č. 1 a 2 na koleje odjezdové skupiny; v případě, že by to bylo možné, stále by existovalo výrazné rušení na brněnsko/olomouckém trati.

Další možnosti operativního řízení nákladní dopravy jsou omezeny:

- Pouze jednosměrným automatickým blokem na kolejích č. 200 (je možné zabezpečenou vlakovou cestu pouze ve směru z odjezdové skupiny přes odbočku Les do Třebovic, nikoliv opačně),
- pouze jednosměrným automatickým blokem na kolejí č. 4 (ve směru z Třebovic do vjezdové skupiny).

Traťový úsek Česká Třebová – Dlouhá Třebová

Na traťovém úseku Česká Třebová – Dlouhá Třebová se jízdní doby vlaků osobní dopravy pohybují od 4,5 do 5,5 minut. S tím se pojí cestovní rychlost od 67 km/h do 60 km/h.

Jízdní doby nákladních vlaků se liší od trasy průjezdu ve směru z Dlouhé Třebové do České Třebové (případně zpět). V případě vedení tranzitních nákladních vlaků do obvodu osobního nádraží dosahují jízdní doby 6 až 7 minut. V případě jízdy na a z odjezdové skupiny dosahují 7 až 8 minut. Pokud jsou nákladní vlaky vedeny na koleje odjezdové skupiny, je jejich odjezd směr Třebovice v Čechách ovlivněn nutnou jízdou po koleji č. 200 s výrazným nárůstem jízdních dob oproti vedení přes osobní nádraží. Vlaky určené v České Třebové k rozřazení v obvodu vjezdové skupiny jsou vedeny po koleji č. 100 s jízdní dobou 16 až 17 minut.

Možnosti operativního řízení dopravy a zvýšení počtu tranzitních vlaků vedených po traťových kolejích č. 1 a 2 omezuje:

- Pouze jednosměrný automatický blok na traťových kolejích č. 1 a 2 mezi odbočkou Parník a Českou Třebovou osobním nádražím,
- Pouze jednosměrný automatický blok na traťových kolejích č. 3 a 4 mezi odbočkou Parník a Českou Třebovou vjezdovou (odjezdovou skupinou),
- absence dostatečně dlouhé dopravní koleje/kolejí v obvodu osobního nádraží, která by mohla být využívána jako předjízdna; vedle nevýhodné délky koleje č. 14 se s ní pojí nutnost dvakrát obsazovat zhlaví (pražské při příjezdu a olomoucko/brněnské při odjezdu vlaku).

Traťový úsek Opatov – Česká Třebová

Na traťovém úseku Opatov – Česká Třebová se jízdní doby vlaků osobní dopravy pohybují od 6,5 do 11 minut. S tím se pojí cestovní rychlost od 93 km/h do 60 km/h.

Jízdní doby nákladních vlaků se liší od trasy průjezdu ve směru z Opatova do České Třebové (případně zpět). V případě vedení tranzitních nákladních vlaků do obvodu osobního nádraží dosahují jízdní doby 8 až 13 minut. Pokud jsou nákladní vlaky vedeny z kolejí odjezdové skupiny, je jejich odjezd směr Opatov ovlivněn nutnou jízdou po koleji č. 200 s výrazným nárůstem jízdních dob oproti vedení přes osobní nádraží. Obdobně při vjezdu do České Třebové je nutné vjíždět přes obvod vjezdové skupiny po traťové koleji č. 4. Jízdní doby jsou skoro dvojnásobné, s hodnotami 16 až 19 minut. Opět je třeba uvést, že přes obvod seřadovacího nádraží jsou vedeny i vlaky, které v České Třebové nemanipulují, jsou pouze vlaky tranzitními, případně zde dochází jen k výměně strojní čety, resp. vyčkávají na předjetí vlaky vyšších kategorií.

Možnosti operativního řízení dopravy a zvýšení počtu tranzitních vlaků vedených po traťových kolejích č. 1 a 2 omezuje:

- Pouze jednosměrný automatický blok na traťových kolejích č. 1 a 2,
- absence dostatečně dlouhé dopravní koleje/kolejí v obvodu osobního nádraží, která by mohla být využívána jako předjízdna,
- dále nemožnost postavení přímé vlakové cesty z traťových kolejí č. 1 a 2 na koleje odjezdové skupiny.

Další možnosti operativního řízení nákladní dopravy jsou omezeny:

- Pouze jednosměrným automatickým blokem na kolejích č. 200 (je možné zabezpečenou vlakovou cestu pouze ve směru z odjezdové skupiny přes odbočku Les do Opatova, nikoliv opačně),

- pouze jednosměrným automatickým blokem na koleji č. 4 (ve směru z Opatova do vjezdové skupiny).

Z hlediska výkonů stanice a vlakotvorby

Počet prvotně rozposunovaných vozů se za roky 2010 až 2012 pohybuje v rozmezí 185 000 až 195 000. Počet druhotně rozposunovaných vozů se v letech 2010 a 2011 pohyboval kolem 8 000 vozů za rok, v roce 2012 vzrostl na 41 000 vozů za rok.

Počet průměrně přivěšených vozů za den zaznamenal po poklesu mezi lety 2008 a 2009 (z 814 na 610 vozů) setrvalý stav, když dosahoval hodnot okolo 630 vozů.

V obvodu směrové skupiny je celkem 38 relačních kolejí. Podle sdělení ČD CARGO, a. s., je pro vlakotvorbu nutné zajistit 21 relačních kolejí. Další kolej je nutná pro objíždění, dohromady je třeba 22 kolejí pro čistě vlakotvorné práce. Zbylé koleje slouží pro potřeby vlečky METRANS, pro místní práce, pro potřeby opravny vozů, na deponii vozů apod. Skupina 8 relačních kolejí je dlouhodobě vyloučena a bez využití.

Na základě Technické zprávy seřaďovacího nádraží Česká Třebová pro GVD 2012/2013 lze konstatovat, že záloha seřaďovací výkonnosti za 24 hodin dosahuje 21,10 % což znamená, že seřaďovací obvod je v současnosti době využitý.

Vlakotvorné práce v seřaďovacím obvodu uzlu Česká Třebová jsou zastoupeny 30 končícími a 28 výchozími nákladními vlaky vnitrostátních i mezinárodních relací.

Významným přepravcem je terminál společnosti METRANS, který je zdrojem a cílem velké části končících a výchozích nákladních vlaků. K začátku září 2013 je do uzlu Česká Třebová vedeno 13 párů končících nákladních vlaků. Vzhledem k technologii a určení terminálu, který slouží k překládce zátěže mezi nákladními vlaky a nikoliv překládce na silniční dopravu a místnímu rozvozu, je počet výchozích i končících vlaků shodný.

Z hlediska propustnosti traťových kolejí

V úseku Rudoltice v Čechách – Třebovice v Čechách pro 1. traťovou kolej volná kapacita dosahuje 104 tras za 24 hodin. Volnou kapacitu za období dvouhodinové špičky tvoří 8 vlakových tras.

V úseku Rudoltice v Čechách – Třebovice v Čechách pro 2. traťovou kolej volná kapacita dosahuje 79 tras za 24 hodin. Volnou kapacitu za období dvouhodinové špičky tvoří 7 vlakových tras.

V úseku Třebovice v Čechách – Česká Třebová vj. sk. volná kapacita dosahuje 125 tras za 24 hodin. Volnou kapacitu za období dvouhodinové špičky tvoří 10 vlakových tras.

V úseku Třebovice v Čechách – Česká Třebová odj. sk. volná kapacita dosahuje 144 tras za 24 hodin. Volnou kapacitu za období dvouhodinové špičky tvoří 12 vlakových tras.

V úseku Opatov – Česká Třebová volná kapacita pro 1. a 3. traťovou kolej dosahuje 155 tras za 24 hodin. Volnou kapacitu za období dvouhodinové špičky tvoří 14 vlakových tras.

V úseku Opatov – Česká Třebová volná kapacita pro 2. a 4. traťovou kolej dosahuje 169 tras za 24 hodin. Volnou kapacitu za období dvouhodinové špičky tvoří 14 vlakových tras.

V úseku Česká Třebová – Dlouhá Třebová volná kapacita pro 1. a 3. traťovou kolej dosahuje 63 tras za 24 hodin. Volnou kapacitu za období dvouhodinové špičky tvoří 3 vlakové trasy.

V úseku Česká Třebová – Dlouhá Třebová volná kapacita pro 2. a 4. traťovou kolej dosahuje 61 tras za 24 hodin. Volnou kapacitu za období dvouhodinové špičky tvoří 4 vlakové trasy.

Z hlediska využití kolejových skupin

Vjezdová skupina

Uvedená kolejová skupina se skládá z 13 kolejí. Z toho 7 kolejí je pravidelně využito pro vlakotvorné práce končících vlaků. Další dvě koleje slouží jako průjezdné pro tranzitní vlaky směřující do odjezdové skupiny. Další dvě koleje jsou vyhrazeny pro vlečku Metrans. Jedna kolej je objíždna. Zbylá jedna kolej je využívána na deponii a odstavování nákladních vozů.

Koleje jsou tedy zatíženy na nízký stupeň obsazení $So = 0,192$. Provedený výpočet dokladuje, že počet kolejí v této kolejové skupině je pro současný rozsah dopravy naddimenzovaný. Podle provedeného výpočtu by se stávající doprava (včetně tranzitních vlaků) dala odbavit na 6 až 7 kolejích. K tomuto počtu kolejí, které jsou vyžadovány pro zpracování končících vlaků a průjezd vlaků tranzitních, připočíst dvě koleje dlouhodobě obsazované zátěží vlečky Metrans a jednu kolej objíždnu. Vzhledem k požadavku na existenci kolejí určených výhradně pro tranzitní dopravu vzniká oprávněný požadavek na 11 až 12 dopravních kolejí.

Skupina kolejí 37–55

Tato kolejová skupina není využívána pro vlakotvorné a seřaďovací práce. Slouží k deponii a dlouhodobému odstavování nákladních vozů.

Odjezdová skupina

Uvedená kolejová skupina se skládá z 14 kolejí (nepočítaje kusou kolej č. 27 sloužící pro odjezd Lv vlaků směr Opatov/Třebovice v Čechách). Z toho 9 kolejí je pravidelně využito pro vlakotvorné práce výchozích vlaků, případně pro pobyty tranzitních nákladních vlaků. Kolej č. 17 je pouze objíždna pro lokomotivy nákladní dopravy. Kolej č. 7 je objíždna pro dopravu v osobním nádraží. Zbylé tři koleje jsou využívány na deponii a odstavování nákladních vozů. Obsazovány jsou rovněž hnacími vozidly, které zde čekají své výkony, střídání strojních čt apod.

Koleje jsou tedy zatíženy na nízký stupeň obsazení $So = 0,178$. Provedený výpočet dokladuje, že počet kolejí v této kolejové skupině je pro současný rozsah dopravy naddimenzovaný. Podle provedeného výpočtu by se stávající doprava (včetně tranzitních vlaků) dala odbavit na 6 až 7 kolejích. K tomuto počtu kolejí, které jsou vyžadovány pro odbavení výchozích vlaků a pobyt vlaků tranzitních, je třeba připočíst jednu kolej objíždnu pro potřeby nákladní dopravy a jednu kolej objíždnu pro potřeby osobní dopravy. V případě zachování požadavku na dvě koleje pro hnací vozidla čekající na své výkony vzniká oprávněný požadavek na 10 až 11 dopravních kolejí.

Pro výhledovou dopravu, která zohlední nárůst vlaků pro terminál Metrans, bude zpracován nový výpočet, který posoudí nutný počet kolejí pro tuto kolejovou skupinu.

Skupina kolejí osobního nádraží

Uvedená kolejová skupina se skládá z 8 kolejí, z toho 7 kolejí disponuje nástupištní hranou. Všechny koleje jsou využívány pro jízdu tranzitních vlaků osobní a nákladní dopravy, případně pro odbavení tranzitních, výchozích a končících vlaků osobní dopravy. U kolejí s nástupištní hranou jsou často odstavovány soupravy osobních vlaků mezi výkony, a to v řádu desítek minut, výjimečně i v řádu hodin.

Koleje jsou tedy zatíženy na nízký stupeň obsazení $S_o = 0,469$, ale stupeň využití praktické propustnosti K_{prakt} překračuje optimální hodnoty, když dosáhl 93,4 %. Provedený výpočet dokladuje, že počet kolejí v této kolejové skupině je pro současný rozsah dopravy

dostačující. Podle provedeného výpočtu by se stávající doprava dala odbavit na 8 až 10 kolejích. Současný počet 8 kolejí je vyhovující.

Pro výhledovou dopravu, která zohlední nárůst vlaků podle sdělené výhledové osobní dopravy, bude zpracován nový výpočet, který posoudí nutný počet kolejí a nástupištních hran pro tuto kolejovou skupinu.

Skupina odstavných kolejí

Uvedená kolejová skupina se skládá z 9 kolejí. Tato kolejová skupina není využívána pro vlakotvorné a seřadovací práce. Slouží k deponii a odstavování osobních souprav mezi výkony. Volné koleje bývají využívány k deponii a odstavování nákladních vozů, případně pracovních vlaků, mechanismů, vozidel OTV apod.

Z hlediska propustnosti zhlaví

Vjezdové zhlaví vjezdové skupiny seřadovacího nádraží

Nejzatíženějším prvkem se stal prvek číslo 2, tj. křižovatkové výhybky číslo 106 a 108. Jsou však zatíženy na nízký stupeň obsazení $S_o = 0,292$. Můžeme konstatovat, že zhlaví není přetíženo.

Zhlaví odjezdové skupiny seřadovacího nádraží směr Olomouc/Brno

Nejzatíženějším prvkem se stal prvek číslo 8, tj. výhybky č. 411 a 416 a křižovatková výhybka číslo 415. Jejich zatížení se blíží k optimálním hodnotám stupně obsazení ve $S_o = 0,406$. Můžeme konstatovat, že zhlaví není přetíženo.

Zhlaví odjezdové skupiny seřadovacího nádraží směr Praha

Nejzatíženějším prvkem se stal prvek číslo 3, tj. výhybky číslo 481 a 482. Jsou však zatíženy na nízký stupeň obsazení $S_o = 0,372$. Můžeme konstatovat, že zhlaví není přetíženo.

Zhlaví osobního nádraží směr Olomouc/Brno

Nejzatíženějším prvkem zůstává prvek číslo 4, tj. výhybky číslo 13, 14 a 22. Jejich zatížení v současném grafikonu opět vzrostlo a překročilo optimální stupeň obsazení $S_o = 0,709$. Zatížení zhlaví překročilo optimální hodnoty. Při dalším nárůstu dopravy by bylo možné zhlaví označit jako kapacitně přetížené.

Zhlaví osobního nádraží směr Praha

Nejzatíženějším prvkem zůstává prvek číslo 2, tj. výhybky číslo 45 a 46. Jejich zatížení v současném grafikonu opět vzrostlo a blíží se optimálnímu stupni obsazení s hodnotou $S_o = 0,565$.

Z hlediska provozní potřeby bylo konstatováno, že největším problémem stávajícího železničního uzlu je obtížný průjezd uzlu pro nákladní dopravu. Stanice je dispoziční pro všechny vlaky, kromě nezastavujících vlaků osobní dopravy. Toto zastavení nemůže probíhat v kolejích osobního nádraží, protože to je z hlediska kapacity vyčerpané osobní dopravou. Nákladní vlaky proto projíždí přes odjezdovou skupinu.

Pro směr Olomouc – Praha : nákladní vlaky projíždí z Třebovic do vjezdové skupiny, dále po severní spojovací koleji do odjezdové skupiny, kde zastavují a probíhá tam zpravení. Jak kolej z Třebovic do vjezdové skupiny, tak severní spojovací kolej vykazuje nízkou traťovou rychlost, což prodlužuje jízdní dobu nákladního vlaku a snižuje kapacitu průjezdu.

Pro směr Praha – Olomouc : nákladní vlaky projíždí do odjezdové skupiny, kde zastavují z důvodu spravení. Dále pokračují po traťové koleji č.200 směr Odb.Les a Třebovice.

V předchozí studii 2010 bylo uvažováno se zřízením předjízdnych kolejí pro nákladní vlaky – v místě stávající koleje č.7 pro směr Praha-Olomouc a podél traťové koleje v oblasti stávajícího odstavného kolejíště pro osobní soupravy pro směr Olomouc-Praha. Přítomní zástupci provozu konstatovali, že kolej pro směr Olomouc – Praha je vzdálená od výpravní budovy, což je pro zpravování nevýhodné. Spíše by pro směr Olomouc – Praha preferovali zvýšení rychlosti mezi žst.Třebovice, vjezdovým nádražím a po severní spojovací koleji do odjezdové skupiny. Dopravní situaci by také zlepšilo zvýšení rychlosti na traťové koleji č.200 a na nákladních kolejích Parník-Os.nádraží.

Dále byla diskutována otázka situování nové zastávky. Původní umístění mezi Parníkem a DI.Třebovou u sídliště Lhotka není dále zástupci kraje akceptovatelné. Bude prověřováno umístění mezi odb.Parník a žst.Č.Třebová. Zástupce Pardubického kraje navrhl řešení, které by minimalizovalo náklady na zřízení zastávky – nástupiště by byla umístěna u krajních kolejí, které by byly pojížděny kromě nákladních i osobními zastávkovými vlaky. Tyto vlaky by zastavovaly v osobním nádraží u nového ostrovního nástupiště liché kolejové skupině. Projektant tuto variantu prověří.

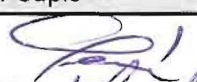
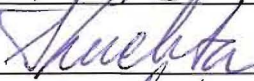


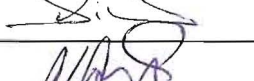
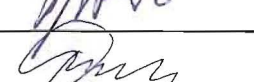
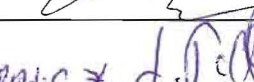

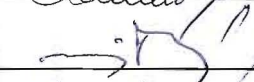


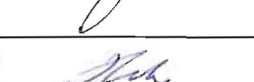
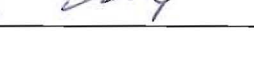
V závěru byla probrána otázka rozvoje a rozšíření terminálu METRANS a jeho dopad do řešení studie proveditelnosti. Firma METRANS předala projektantovi rozsah výhledové dopravy. Rozsah úprav železniční infrastruktury spojený s rozšířením terminálu není dosud známý. Předpokládá se přemístění jižní spojovací koleje do nové polohy. Vyjádření firmy METRANS se očekává do konce měsíce února.

Zaznamenal Ing. Petr Rotschein, Ing. Miroslav Pösel

PREZENČNÍ LISTINA

z porady ve věci : Průjezd železničním uzlem Česká Třebová
Studie proveditelnosti
Dopravní technologie

konané dne: 17.1.2014 v České Třebové

Poř. č.	Jméno	Organizace	Telefon Email	Podpis
1	SZABOVÁ LENKA	SZDC s.o., SSU	724 576 126 szabova@szdc.cz	
2	KUCHTA JAROSLAV	SZDC s.o., POČÍ	602 291 619 kuchta@szdc.cz	
3	ŠNEIDER MIROSLAV	SZDC s.o., OR HKR	724 344 842 sneider@szdc.cz	
4	MARTIN DUČKA	SZDC s.o. OŘ HKR	725 742 858 ducha@szdc.cz	
5	ŠIMŮNEK JIŘÍ	SZDC s.o., OŘ HKR	606 682 080 simunekj@szdc.cz	
6	PAVEL ŘÍHA	SZDC s.o. OŘ HKR (018)	602 462 249 hla8@szdc.cz	
7	RADOVAN ONDRUŠKA	GR SZDC - 012	602 435 577 ondruska@szdc.cz	
8	JIŘÍ PAZLKA	KRAŠKÝ ÚRAD PARDUBICE	602 592 985 jiri.pazlka@pardubickymr.cz	
9	RUDOLF HAVLÍČEK	SZDC s.o. OŘ HKR PO ČESKÁ TŘEBOVÁ	724 975 140 havlíčekrup@szdc.cz	
10	MIROSLAV ŠERÝ	SUDOP BRNO	972 62 5818 msery@sudop-brno.cz	
11	LEON KETELÝ	SUDOP BRNO spol. s r.o.	972 62 4627 ketely@sudop-brno.cz	
12	KARL BRONŠTAYN	ED CARGO, a.s.	975 767 884 bronshtajn.karl@edcargo.cz	
13	ROTSCHEN PETER			
14	MIROSLAV POKOR	POŠTOVNÍ PRACOVNÍ	975 750 033 pokor@postovni-pracovni.cz	
15				
16				
17				
18				
19				
20				

Průjezd železničním uzlem Česká Třebová

Studie proveditelnosti

Záznam z pracovní rady konané dne 5.3.2014 na SUDOPu Praha

Přítomní : dle přiložené prezenční listiny

Definice variant studie proveditelnosti

V rámci zadání studie byl rozsah kolejiště řešeného v rámci předmětné studie rozšířen proti TES zpracované v roce 2010. Oblast rozšíření zahrnuje další koleje pro nákladní vlaky zahrnuté v síti TEN-T, oblast žst. Třebovice v Č. a prozkoumání realizovatelnosti Semanínské spojky. Na základě dopravně-technologického posouzení byl zkoumaný rozsah kolejiště rozšířen i o tzv. severní spojovací kolej.

Požadované varianty definované v zadávací dokumentaci je možné rozdělit do třech kategorií :

- A. Varianty vstupující do dopravního modelu osobní dopravy
- B. Varianty technického řešení, které budou posouzeny před zpracováním ekonomického hodnocení, do něhož vstoupí výsledné řešení
- C. Varianty definované pro ekonomické hodnocení.

Výsledná varianta bude vybrána z variant, které vyhoví stanoveným kritériím ekonomického hodnocení.

A. Definice variant pro zpracování dopravního modelu

Dopravní model se týká osobní dopravy, budou modelovány pouze dvě varianty S/bez Semanínské spojky.

B. Definice variant dopr.-tech. řešení, které budou posouzeny před zpracováním ekonomického hodnocení

Z hlediska dopravní technologie budou posuzovány varianty :

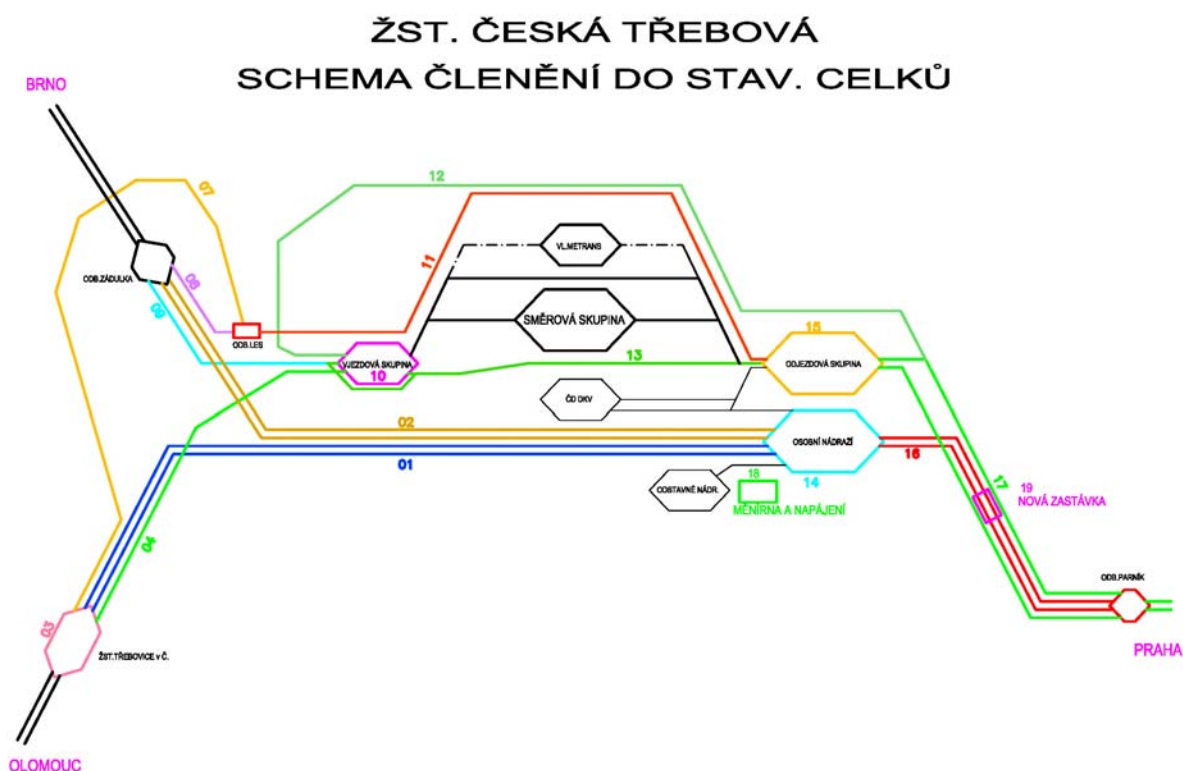
- Účelnost a využitelnost mimoúrovňového zapojení trati od Brna
- Alternativní řešení vozby osobních vlaků směr od/do Pardubic po „nákladních“ kolejích směr odb. Parník
- Rozsah kolejiště odjezdové skupiny

Do ekonomického hodnocení vstoupí výsledné řešení.

C. Definice variant pro ekonomické hodnocení

V rámci dané studie se varianty pro ekonomické hodnocení liší především rozsahem úprav kolejíště. Některé funkční celky jsou spolu technologicky svázány (trakce, zabezpečovací zařízení) a musí být rekonstruovány vcelku (např. osobní nádraží a odjezdová skupina).

Pro usnadnění a srozumitelnost je zkoumané kolejíště rozděleno do 17-ti celků, u nichž budou samostatně vyčísleny náklady na rekonstrukci.



Dopravní technologie

Omezující prvky infrastruktury

Byly z pohledu dopravní technologie vyhodnoceny a jsou součástí záznamu z dopravně-technologické porady ze dne 17.1.2014.

Cíle dopravní technologie ve vztahu k uzlu Česká Třebová jsou následující:

Zajistit maximalizaci traťových rychlostí při průjezdu:

- Po „koridorových kolejích“,
- přes obvod osobního nádraží,
- na nákladních spojkách.

Úpravou traťového a staničního zabezpečovacího zařízení (zejména na nákladních spojkách, případně kolejích odjezdové skupiny) lze dosáhnout:

- Vytvoření plnohodnotných variantních tras pro vlaky nákladní dopravy,
- vytvoření plnohodnotných variantních tras pro vlaky osobní dopravy,

- vytvoření plnohodnotných variantních tras pro odklonovou vozbu.

Výhledová doprava

Pro stanovení koncepce obsluhy řešeného území drážní dopravou byly osloveny organizace, které objednávají rozsah veřejné drážní dopravy, případně zajišťují dopravu nákladní dopravu.

Konkrétně se jedná o následující organizace:

- Ministerstvo dopravy předpokládá zachování zhruba stávajícího stavu dopravní obsluhy území dálkovými spoji. V souladu s dokumentem „Plán dopravní obsluhy území vlaky celostátní dopravy“ žádné výrazné změny vedení linek oproti současnému stavu. Změny zastavovací koncepce Ministerstvo dopravy nezvažuje.
Blíže viz dopis 173/2013-190-VD/3 – přiložen k zápisu.
- Po dokončení rychlého spojení Praha – Brno se předpokládá zachování linek odpovídajících relacím Praha – Česká Třebová – Olomouc – Luhačovice/Zlín/Slovensko (linka Ex2), Praha – Česká Třebová – Olomouc – Vsetín/Luhačovice/Veselí nad Moravou (linka R18) a Praha – Česká Třebová – Brno (linka R19). Spoje linky Ex3 (Německo – Praha – Česká Třebová – Brno – Rakousko/Slovensko) by byly převedeny na tratě rychlého spojení. Naopak nově by byla uvažována linka vlaků IC Hradec Králové – Česká Třebová – Brno.
- Provoz vlaků dálkové dopravy na Semanínské spojení Ministerstvo neuvažuje.
- České dráhy, a. s., zajišťují vedle spojů vedených v rámci závazku veřejné služby i další, nedotované spoje. Předpokládá se zachování stávající koncepce provozu vlaků Pendolino a dále vlaků nedotované linky Ex1 a nočních rychlíků ve zhruba stávajícím rozsahu. Po dokončení rychlého spojení Praha – Brno není dopravce České dráhy, a. s., schopen odhadnout předpokládaný vývoj komerční dálkové dopravy.
- V oblasti nedotované osobní drážní dopravy se z dalších stávajících dopravců vyjádřil LEO Express, a. s., který ve výhledu předpokládá zachování stávajícího modelu dopravy.
- Dopravce RegioJet, a. s., se k výhledové dopravě nevyjádřil. Pro potřeby výhledové dopravy však předpokládáme zachování stávající dopravní koncepce.
- Krajský úřad Pardubického kraje předpokládá od GVD 2015/2016 nárůst počtu vlaků regionální dopravy. Prioritou Pardubického kraje je zajištění přepravy obyvatel kraje do zaměstnání, škol a k lékaři. Vedle navýšení rozsahu regionální dopravy na všech tratích ústících do uzlu Česká Třebová se předpokládá zastavování vlaků na všech zastávkách (nebudou objednávány vlaky kategorie Sp).
- Zastávku Česká Třebová-Lhotka se podle vyjádření Pardubického kraje doporučuje lokalizovat dle požadavků města Česká Třebová, tj. na úrovni hranic odbočky Parník. Pardubický kraj dále uvádí požadavek na úpravy 5. nástupiště a k němu přiléhajících kolejí tak, aby bylo možné plnohodnotně odjíždět ze 7. staniční koleje ve směru Třebovice v Čechách/Svitavy.
- Provoz vlaků dálkové dopravy na Semanínské spojení Ministerstvo dopravy neuvažuje. Ani ve vyjádření Pardubického kraje není předpoklad objednávky vlaků regionální dopravy na uvedené spojení. Rovněž podle vyjádření Odboru strategie SŽDC není využití Semanínské spojky pro relaci osobní dopravy Svítavy – Lanškroun prvořadé.
- Zapojení obvodu DKV se ze strany Českých drah, a. s., požaduje zachovat ve stávajícím rozsahu, tedy dvě koleje směr osobní nádraží a jedna kolej směr vjezdová skupina. Zapojení obvodu DKV musí zůstat ve všech směrech elektrifikované.
- Obvod odstavných kolejí skupiny 700 je možné z pohledu Českých drah, a. s., opustit. V současné době se pro odstavování vozů a souprav využívají koleje u nástupiště v obvodu osobního nádraží.
- Ve věci prognózy rozsahu nákladní dopravy se vyjádřil Odbor strategie SŽDC. Z hlediska nákladní dopravy byla významným předělem ve fungování uzlu aktivace kontejnerového terminálu společnosti Metrans od ledna 2013. Společnost Metrans přesouvá část svých aktivit z terminálu v Uhříněvsi do terminálu v České Třebové. Prognóza firmy Metrans mírně předbíhá

očekávaný nárůst výkonů kombinované dopravy v celoevropském měřítku tím, že předpokládá zdvojnásobení výkonů do roku 2018 a ztrojnásobení výkonů do roku 2023 oproti současnému stavu. Aktivace terminálu v České Třebové výrazně navýší poměr počtu výchozích a končících vlaků k celkovému počtu vlaků v uzlu. Pro období do roku 2030 se opět zvýší podíl výchozích a končících vlaků v uzlu Česká Třebová a dojde rovněž ke zvýšení celkového počtu vlaků v přilehlých traťových úsecích.

- Ve vzdálenějším časovém horizontu očekáváme mírnější nárůst výkonů i v kombinované dopravě. Po vybudování nové tratě pro rychlé spojení Praha – Brno bude uvolněná kapacita spíše využita pro osobní dopravu meziregionálního charakteru (Hradec Králové – Pardubice – Brno).
- Využití takzvané Semanínské spojky vidí Odbor strategie SŽDC spíš pro vedení odklonových vlaků z Brna do Zábřehu na Moravě a Olomouce, zejména při stavebách souvisejících s modernizací tratě Brno – Přerov.

Rozsah výhledové dopravy je shodný pro všechny varianty jednotlivých posuzovaných prvků stanice. Je uváděn maximální rozsah dopravy, který bude muset uzel Česká Třebová dopravně zvládnout v období, kdy dojde k maximálním hodnotám nákladní dopravy (v roce 2030), zároveň bude provozována zesílená regionální doprava (od GVD 2015/2016) a rovněž bude nadále provozována silná dálková osobní doprava (zachování zhruba stávajícího stavu).

Po dokončení rychlých spojení (předpoklad v letech 2035 až 2040) mírně poklesne dálková osobní doprava (převod vybraných relací na novou trať rychlého spojení, částečně nahrazení IC linkou Hradec Králové – Brno). Regionální osobní doprava bude zachována, stejně bude trvat požadavek na maximální rozsah nákladní dopravy.

Dálková osobní doprava

Rozsah dopravy:

- Ministerstvem dopravy nedotovaná linka Ex1 Praha – Pardubice – Olomouc – Ostrava – Žilina bude provozována zhruba ve stávajícím dopravní modelu, v pracovní i nepracovní dny, vždy od 6 do 22 hodin. Předpokládá se vedení 8 až 9 párů spojů denně.
- Linka Ex2 Praha – Pardubice – Olomouc – Luhačovice/Zlín/Slovensko bude provozována zhruba ve stávajícím dopravní modelu, v pracovní i nepracovní dny, vždy od 5 do 22 hodin. Předpokládá se vedení 8 až 9 párů spojů denně.
- Linka Ex3 Německo – Ústí nad Labem – Praha – Pardubice – Brno – Rakousko/Slovensko bude provozována zhruba ve stávajícím dopravní modelu, v pracovní i nepracovní dny, vždy od 4 do 24 hodin. Předpokládá se vedení 17 párů spojů denně.
- Linka R18 Praha – Olomouc – Luhačovice/Zlín bude provozována zhruba ve stávajícím dopravní modelu, v pracovní i nepracovní dny, vždy od 5:00 do 23:00 hodin. Předpokládá se vedení 8 až 9 párů spojů denně.
- Linka R19 Praha – Pardubice – Česká Třebová – Brno bude provozována zhruba ve stávajícím dopravní modelu, v pracovní i nepracovní dny, vždy od 5 do 22 hodin. Předpokládá se vedení 8 až 9 párů spojů denně.
- Ministerstvem dopravy nedotované spoje SC Pendolino bude provozována v pracovní i nepracovní dny, vždy od 4 do 23 hodin. Předpokládá se vedení 8 až 10 párů spojů denně (s omezením jízdy vybraných spojů jen na určité dny).
- Noční dálkové rychlíky provozované na komerční riziko dopravce budou provozovány ve stávajícímu rozsahu. Předpokládá se vedení 4 párů spojů denně.
- Dopravce RegioJet se k výhledové dopravě nevyjádřil, ale pro potřeby této studie se předpokládá zachování zhruba stávajícího dopravního modelu, provozu od 4:30 do 22:30. Předpokládá se vedení 8 až 9 párů spojů denně.
- Dopravce LEO Express předpokládá zachování zhruba stávajícího dopravního modelu, provozu od 6:30 do 20:30 (o víkendu do 23:30). Předpokládá se vedení 8 párů spojů denně.

- Požadavky na osobní dopravu na Semanínské spoje nejsou ve vyjádření Ministerstva dopravy ani jednotlivých dopravců uvedeny.

Relace a interval vlaků dálkové dopravy:

- Linka Ex1 Praha – Pardubice – Olomouc – Ostrava – Žilina bude provozována v celodenním intervalu 120 minut. Předpoklad požadavku na vzájemný proklad s linkou Ex2.
- Linka Ex2 Praha – Pardubice – Olomouc – Luhačovice/Zlín/Slovensko bude provozována v celodenním intervalu 120 minut. Požadovaná časová poloha S:00 v Olomouci. Předpoklad požadavku na vzájemný proklad s linkou Ex1, ale do časové polohy linky Ex1 nemá možnost Ministerstvo dopravy zasahovat, neboť bude nadále provozována na komerční riziko dopravce.
- Linka Ex3 Německo – Ústí nad Labem – Praha – Pardubice – Brno – Rakousko/Slovensko bude provozována v celodenním intervalu 60 minut. Požadovaná časová poloha X:00 v Břeclavi.
- Linka R18 Praha – Olomouc – Luhačovice/Zlín bude provozována v celodenním intervalu 120 minut. Linka je vázána na linku Ex2 v uzlu Olomouc. Trvá požadavek na vzájemný proklad s linkou R19.
- Linka R19 Praha – Pardubice – Česká Třebová – Brno bude provozována v celodenním intervalu 120 minut. Požadovaná časová poloha S:00 ve Svitavách. Trvá požadavek na vzájemný proklad s linkou R19.
- Spoje SC Pendolino budou provozovány v celodenním intervalu 120 minut. V období ranní špičky bude počet spojů posilován až na zhruba 60minutový interval. Obdobně je možné uvažovat se silnějším směrem v období odpolední špičky ve směru z Prahy. V období přepravního sedla může být interval mezi spoji prodloužen až na 240 minut, případně mohou být během dne vedeny pouze jednotlivé spoje.
- Noční dálkové rychlíky budou zajišťovat spojení v relaci Slovensko/Rakousko – Praha – Cheb/Německo. Spoje nebudou provozovány v režimu periodické dopravy, ale v systému jednotlivých spojů.
- Dopravce RegioJet se k výhledové dopravě nevyjádřil, ale pro potřeby této studie se předpokládá zachování stávající relace (Slovensko →) Havířov – Ostrava – Olomouc – Praha a s periodickou dopravou ve formě dvouhodinového taktu.
- Dopravce LEO Express předpokládá zachování stávající relace Bohumín – Olomouc – Praha a s periodickou dopravou ve formě dvouhodinového taktu.

Zastavovací politika vlaků dálkové dopravy:

- Spoje linek Ex1, Ex2, Ex3, R18 a R19 budou v České Třebové zastavovat pro nástup a výstup cestujících.
- Spoje SC Pendolino nadále nebudou v České Třebové zastavovat z přepravních důvodů.
- Dálkové noční rychlíky budou nadále v České Třebové zastavovat pro nástup a výstup cestujících. Vybrané noční spoje (zejména kategorie EN) budou Českou Třebovou projíždět.
- Dopravce LEO Express zastavování z přepravních důvodů neplánuje, ale ani nevylučuje.
- Dopravce RegioJet se k výhledové dopravě nevyjádřil, ale pro potřeby této studie se předpokládá zastavování pro nástup a výstup cestujících, obdobně jak tomu nastane od GVD 2013/2014.

Předpokládaná vozidla na jednotlivých linkách, jejich kapacita a délka:

- V segmentu dálkové dopravy objednávané Ministerstvem dopravy budou jednotlivé linky dálkové dopravy otevírány soutěženy ve výběrových řízeních. Podle sdělení Ministerstva dopravy nelze přesně specifikovat výhledové parametry vlaků ani jejich kapacitu. Do doby zahájení plnění nových smluv zůstane zachována současná vozba.
- Výhledově se předpokládá vozba soupravami složenými z 5 až 13 vozů klasické stavby způsobitelných pro provoz rychlostí 160 km/h a dopravovaných moderními elektrickými vícesystémovými hnacími vozidly.

- V segmentu spojů provozovaných na komerční riziko dopravců se u dopravce České dráhy a předpokládá nasazení sedmivozových jednotek Pendolino (řada 680), na lince Ex1 pak souprav složených z vozů klasické stavby v délce 7 až 10 vozů. U nočních dálkových rychlíků lze očekávat stávající řazení v počtu 12 až 15 vozů klasické stavby.
- Dopravce LEO Express předpokládá nasazení elektrických jednotek délky 90 metrů s možností zdvojení souprav.
- Dopravce RegioJet se nevyjádřil, ale pro potřeby této studie se předpokládá nasazení souprav složených z vozů klasické stavby v počtu 4 až 10 vozů.

Z vyjádření vyplývají potřebné délky nástupišť pro dálkovou dopravu:

- Podle sdělení Ministerstva dopravy jsou současné délky nástupišť pro současnou i výhledovou dálkovou osobní dopravu dostatečné.
- Dopravce České dráhy, a. s., požaduje zachování stávajících délek všech nástupišť a dosažení užitečných délek nástupištních hran 360 až 380 metrů (pro odbavení i nočních rychlíků).

Další požadavky na rozsah infrastruktury:

- U nástupišť, případně kolejí, které nebudou zapojeny do hlavních dopravních kolejí přímého směru Praha – Olomouc/Brno, dopravce České dráhy, a. s., požaduje vybudování elektrických předtápěcích zařízení. Na konci nástupiště zřídít EPZ, vždy s dvojicí rozvodů, tj. u ostrovního nástupiště umožnit temperování 4 souprav.
- Obdobně u nástupišť, případně kolejí, které nebudou zapojeny do hlavních dopravních kolejí přímého směru Praha – Olomouc/Brno, dopravce České dráhy, a. s., požaduje vybudování zásuvkových stojanů s napětím 230 V pro potřeby temperování motorových vozů.

Regionální osobní doprava

Rozsah dopravy:

- Od období platnosti jízdního řádu 2015/2016 je předpoklad nárůstu vlaků regionální dopravy na všech dotčených železničních tratích.
- Na úseku trati 501 Česká Třebová – Ústí nad Orlicí a zpět se v pracovní dny předpokládá vedení 58 osobních vlaků.
- Na úseku trati 309 Česká Třebová – Zábřeh na Moravě a zpět se v pracovní dny předpokládá vedení 36 osobních vlaků.
- Na úseku trati 314 Česká Třebová – Moravská Třebová a zpět se v pracovní dny předpokládá vedení 40 osobních vlaků.
- Na úseku trati 314a Česká Třebová – Lanškroun a zpět se v pracovní dny předpokládá vedení 49 osobních vlaků.
- Na úseku trati 326 Česká Třebová – Svitavy a zpět se v pracovní dny předpokládá vedení 53 osobních vlaků.

Vymezení špičky a celkové doby provozování dopravy:

- Na úseku trati 501 Česká Třebová – Ústí nad Orlicí se předpokládá provoz linky od 3 do 23 hodin. Špička od 5 do 8 hodin a od 12 do 18 hodin.
- Na úseku trati 309 Česká Třebová – Zábřeh na Moravě se předpokládá provoz linky od 4 do 22 hodin. Bez vymezení špičky, která by byla definována nárůstem dopravní nabídky.
- Na úseku trati 314 Česká Třebová – Moravská Třebová se předpokládá provoz linky od 3 do 23 hodin. Bez vymezení špičky, která by byla definována nárůstem dopravní nabídky.
- Na úseku trati 314a Česká Třebová – Lanškroun se předpokládá provoz linky od 3 do 23 hodin. Špička od 5 do 8 hodin a od 14 do 17 hodin.
- Na úseku trati 326 Česká Třebová – Svitavy se předpokládá provoz linky od 3 do 23 hodin. Špička od 5 do 8 hodin a od 12 do 17 hodin.
- Požadavky na osobní dopravu na Semanínské spojení nejsou ve vyjádření Pardubického kraje uvedeny.

Relace a interval vlaků regionální dopravy v pracovní dny:

- Podle vyjádření Pardubického kraje je zřejmé, že Česká Třebová bude přestupním uzlem pro vlaky regionální dopravy, které zde budou ze všech směrů výchozí nebo končící.
- Na úseku trati 501 se předpokládá relace osobních vlaků Česká Třebová – Pardubice – Přelouč (– Kolín) a zpět. Základní interval 60 minut, ve špičce 30 minut. V období 14 až 16 hodin posílení na 3 spoje za 60 minut.
- Na úseku trati 309 se předpokládá relace osobních vlaků Česká Třebová – Zábřeh na Moravě (– Olomouc) a zpět. Celodenní interval 60 minut.
- Na úseku trati 314 se předpokládá relace osobních vlaků Česká Třebová – Třebovice v Čechách – Moravská Třebová – Chornice – Velké Opatovice (– Skalice nad Svitavou) a zpět. Celodenní interval 60 minut.
- Na úseku trati 314a se předpokládá relace osobních vlaků Česká Třebová – Rudoltice v Čechách – Lanškroun a zpět. Základní interval 60 minut, ve špičce 30 minut.
- Na úseku trati 326 se předpokládá relace osobních vlaků Česká Třebová – Svitavy (– Brno) a zpět. Dále jednotlivých spojů relace Česká Třebová – Svitavy (– Žďárec u Skutče). Základní interval 60 minut, ve špičce 30 minut.

Zastavovací politika vlaků regionální dopravy:

- Cílem je maximalizace obsluhy území Pardubického kraje. Vlaky osobní dopravy (kategorie Os, kategorie Sp nebude objednávána) budou zastavovat na všech zastávkách.

Uvažované přestupní body a terminály:

- K uvažovaným přestupním terminálům veřejné dopravy náleží Přestupní terminál Česká Třebová a v okolí dále přestupní body Lanškroun a Moravská Třebová.

Předpokládaná vozidla na jednotlivých linkách, jejich kapacita a délka:

- Na úseku trati 501 klasické soupravy vedené závislou trakcí s řídicím vozem. Alternativně třívozové elektrické jednotky řady 471.
- Na úseku trati 309 klasické soupravy vedené závislou trakcí s řídicím vozem. Alternativně motorové jednotky řady 840 (RegioShuttle).
- Na úseku trati 314 motorové jednotky řady 840, 814-914 (Regionova). Výhledově jednotky dopravce, který vzejde z výběrového řízení na dopravce.
- Na úseku trati 314a motorové jednotky řady 840. Výhledově jednotky dopravce, který vzejde z výběrového řízení na dopravce.
- Na úseku trati 326 klasické soupravy vedené závislou trakcí s řídicím vozem. Alternativně třívozové elektrické jednotky řady 440/640 (Regiopanter). Na spojích směr Žďárec u Skutče motorové jednotky řady 840, 814-914 (Regionova) a výhledově jednotky dopravce, který vzejde z výběrového řízení na dopravce.

Z vyjádření vyplývají potřebné délky nástupišť pro regionální dopravu:

- Délky stávajících nástupištních hran v České Třebové jsou hodnoceny jako dostačující.
- Vzhledem k výše uvedeným řadám vozidel se jako nejdelší vlak jeví jako souprava ve složení: hnací vozidlo + 3 vozy klasické stavby + vůz řídicí = celkem 123 metrů. Při zohlednění zálohy na místo zastavení vzniká požadavek na délku nástupištní hrany 135 metrů.

Další požadavky na rozsah infrastruktury:

- Novou zastávku Česká Třebová-Lhotka požaduje Pardubický kraj zřídit na úrovni hranice odbočky Parník, v sousedství silničního podjezdu.
- V obvodu osobního nádraží provést kolejové úpravy a úpravy zabezpečovacího zařízení tak, aby byl umožněn odjezd ze 7. staniční koleje (od 5. nástupiště) tak, aby byl umožněn plnohodnotný odjezd směr Třebovice/Moravská Třebová (využití pro nárůst počtu spojů s přestupními vazbami v České Třebové a dále využití při výlukách).

Nákladní doprava*Rozsah dopravy:*

- Významným předělem ve fungování uzlu Česká Třebová je aktivace kontejnerového terminálu společnosti Metrans od ledna 2013.
- Společnost Metrans přesouvá část svých aktivit z terminálu v Uhříněvsi do terminálu v České Třebové. Jde o relace z Dunajské Stredy, Ostravy (Šenov), částečně z Lípy nad Dřevnicí, z Hamburku, z Brementhavenu a z Rotterdamu. Nově se předpokládají relace Krems an der Donau – Česká Třebová, Košice – Česká Třebová přes Horní Lideč a relace z Polska přes Bohumín a Lichkov.
- Prognóza firmy Metrans mírně předbíhá očekávaný nárůst výkonů kombinované dopravy v celoevropském měřítku tím, že předpokládá zdvojnásobení výkonů do roku 2018 a ztrojnásobení výkonů do roku 2023 oproti současnému stavu.
- Pro relace vlaků s automobily a díly k automobilům (Dunajská Streda, Púchov, Nošovice – Německo a západ) lze předpokládat mírný nárůst o 5 až 10 %.
- Pro relace vápence pro odsíření (Prachovice – Ostravsko, Studénka – Řečany nad Labem) a relace paliv (Most – Wien) neočekáváme nárůst výkonů z důvodů ustálené spotřeby těchto komodit. Pro relace sklářského písku (Jestřebí, Libuň – Slovinsko a Rakousko) předpokládáme mírný nárůst maximálně o 5 %.
- V případě přepravy jednotlivých zásilek lze očekávat setrvalý stav. Jedinou výjimkou bude nový pár vlaků pro svoz a rozvoz zásilek do a z terminálu firmy Metrans.
- Podíl dopravce ČD Cargo, a.s. sice v souvislosti s nástupem dalších dopravců v nákladní železniční dopravě poklesl a činí v současnosti cca 80 %, ale aktivity tohoto dopravce se přesouvají od přepravy jednotlivých zásilek a hromadných substrátů k vozbě kontejnerových vlaků, kde společně se společností Metrans zaznamenávají výrazné navýšení výkonů.
- Pro období do roku 2030 se opět zvýší podíl výchozích a končících vlaků v uzlu Česká Třebová a dojde rovněž ke zvýšení celkového počtu vlaků v přílehlých traťových úsecích.
- Ve vzdálenějším časovém horizontu očekáváme mírnější nárůst výkonů i v kombinované dopravě. Po vybudování nové tratě pro rychlé spojení Praha – Brno bude uvolněná kapacita spíše využita pro osobní dopravu meziregionálního charakteru (Hradec Králové – Pardubice – Brno, Olomouc).
- Předpokládaný výhledový rozsah dopravy na jednotlivých mezistaničních úsecích je uveden v samostatných tabulkách.

Délky a hmotnosti nákladních vlaků, hnací vozidla:

- Z hlediska požadavků na parametry infrastruktury jsou rozhodující parametry vlaků kombinované přepravy. Podle sdělení společnosti METRANS se pro kontejnerové vlaky stávající dopravy uvažují soupravy délky 610 m (bez lokomotivy) a hmotnosti 1 500 až 1 800 tun. Ve střednědobém výhledu je možné uvažovat se soupravami délky 680 m a hmotností až 2 200 tun.
- Pro výhledovou dopravu je nutné počítat s nasazením moderních vícesystémových hnacích vozidel, např. TRAXX MS 140 (výrobce Bombardier) nebo Siemens ES64F4. Na vlaky dopravce ČD CARGO, a. s., pak vozidla řad 363 nebo 363.5.

Z vyjádření vyplývají potřebné délky dopravních kolejí pro nákladní dopravu:

- Podle sdělení Odboru strategie SŽDC je pro dimenzování kolejiště nutné v dlouhodobém výhledu počítat s užitečnou délkou dopravních kolejí pro nákladní vlaky minimálně 750 m.

Další požadavky na rozsah infrastruktury:

- Využití Semanínské spojky předpokládá Odbor strategie SŽDC pro vedení odklonových vlaků z Brna do Zábřehu na Moravě a Olomouce, zejména při stavbách souvisejících s modernizací tratě Brno – Přerov.

Výhledový rozsah vlakové dopravy na řešených traťových úsecích

Souhrnný rozsah dopravy v úseku Třebovice v Čechách – Česká Třebová:

Mezistaniční úsek souhrnně	kolej	směr	jede	Počty vlaků zakreslených v GVD													Podle směrů				Oba směry			
				EC IC Ex	R	Sp	Os	Sv	NEx	Rn	Vn	Pn	Mn	Lv	celkem	NO	NN	NL	Nprav Npp Ng	Celkem	NO	NN	NL	Nprav Npp Ng
Třebovice v Čechách Česká Třebová	2+4	T	prav	44	10	63			24	6	5	8	1	2	163	117	44	2	163	163	232	90	3	325
			pp												0	0	0	0	0		0	0	0	0
	1+200	Z	prav	44	9	62			24	5	3	12	2	1	162	115	46	1	162	162				325
			pp												0	0	0	0	0					

Souhrnný rozsah dopravy v úseku Opatov – Česká Třebová:

Mezistaniční úsek souhrnně	kolej	směr	jede	Počty vlaků zakreslených v GVD													Podle směrů				Oba směry			
				EC IC Ex	R	Sp	Os	Sv	NEx	Rn	Vn	Pn	Mn	Lv	celkem	NO	NN	NL	Nprav Npp Ng	Celkem	NO	NN	NL	Nprav Npp Ng
Opatov Česká Třebová	2+4	T	prav	20	10	26			16	3		5	2	3	85	56	26	3	85	85	111	52	5	168
			pp												0	0	0	0	0		0	0	0	0
	1+3	Z	prav	20	8	27			16	3	1	4	2	2	83	55	26	2	83	83				168
			pp												0	0	0	0	0					

Souhrnný rozsah dopravy v úseku Česká Třebová – Dlouhá Třebová:

Mezistaniční úsek souhrnně	kolej	směr	jede	Počty vlaků zakreslených v GVD													Podle směrů				Oba směry			
				EC IC Ex	R	Sp	Os	Sv	NEx	Rn	Vn	Pn	Mn	Lv	celkem	NO	NN	NL	Nprav Npp Ng	Celkem	NO	NN	NL	Nprav Npp Ng
Česká Třebová Dlouhá Třebová	2+4	T	prav	63	19	31			39	9	6	15	1	2	185	113	70	2	185	185	223	138	5	366
			pp												0	0	0	0	0		0	0	0	0
	1+3	Z	prav	65	18	27			38	9	3	17	1	3	181	110	68	3	181	181				366
			pp												0	0	0	0	0					

Vysvětlivky:

T – směr od začátku ke konci trati, Z – směr od konce k začátku trati.

prav – pravidelný vlak, pp – vlak podle potřeby

Model dvouhodinové dopravní špičky vlaků osobní dopravy

Traťový úsek Třebovice v Čechách – Česká Třebová:

- 1 pár SC Ostrava – Olomouc – Praha a zpět,
- 1 pár IC Bohumín – Olomouc – Praha a zpět,
- 1 pár IC Havířov – Olomouc – Česká Třebová – Praha a zpět,
- 1 pár Ex Žilina – Ostrava – Olomouc – Česká Třebová – Praha a zpět,
- 1 pár Ex Žilina – Vsetín – Olomouc – Česká Třebová – Praha a zpět,
- 1 pár R Luhačovice – Olomouc – Česká Třebová – Praha a zpět,
- 2 páry Os (Olomouc –) Zábřeh na Moravě – Česká Třebová a zpět,
- 4 páry Os Lanškroun – Česká Třebová a zpět,
- 2 páry Os Moravská Třebová – Česká Třebová a zpět.

Celkem 28 vlaků osobní dopravy za 120 minut po dvou traťových kolejích.

Traťový úsek Česká Třebová – Dlouhá Třebová:

- 1 pár SC Ostrava – Olomouc – Praha a zpět,
- 2 páry EC Rakousko/Slovensko – Brno – Česká Třebová – Praha a zpět,
- 1 pár IC Bohumín – Olomouc – Praha a zpět,
- 1 pár IC Havířov – Olomouc – Česká Třebová – Praha a zpět,
- 1 pár Ex Žilina – Ostrava – Olomouc – Česká Třebová – Praha a zpět,
- 1 pár Ex Žilina – Vsetín – Olomouc – Česká Třebová – Praha a zpět,
- 1 pár R Luhačovice – Olomouc – Česká Třebová – Praha a zpět,
- 1 pár R Brno – Svitavy – Česká Třebová – Praha a zpět,
- 4 páry Os Pardubice – Česká Třebová a zpět.

Celkem 26 vlaků osobní dopravy za 120 minut po dvou traťových kolejích.

Traťový úsek Česká Třebová – Opatov:

- 2 páry EC Rakousko/Slovensko – Brno – Česká Třebová – Praha a zpět,
- 1 pár R Brno – Svitavy – Česká Třebová – Praha a zpět,
- 2 páry Os (Brno –) Svitavy – Česká Třebová a zpět,
- 1 pár Os (Žďárec u Skutče –) Polička – Svitavy – Česká Třebová a zpět.

Celkem 10 vlaků osobní dopravy za 120 minut po dvou traťových kolejích.

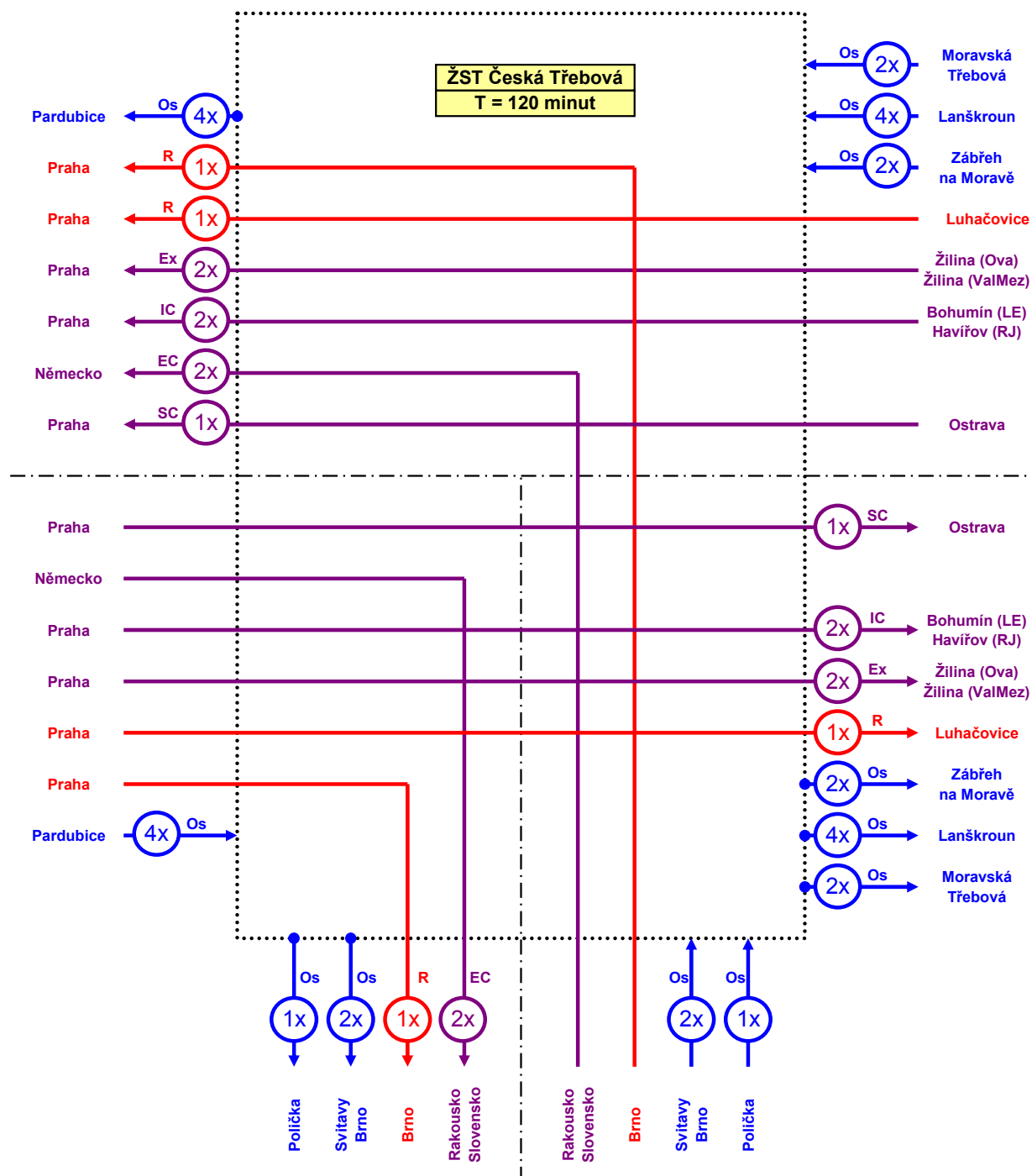
Model cílového rozsahu nákladní dopravy v roce 2030

Končící vlaky (2030)	do vjezdové skupiny						
Směr	NEx	Rn	Vn	Pn	Mn	Lv	Suma
Opatov - Česká Třebová	11				4	2	17
Třebovice v Č. - Česká Třebová	11		3		5	1	20
Dlouhá Třebová - Česká Třebová	25		3		9	1	38

Výchozí vlaky (2030)	z odjezdové skupiny						
Směr	NEx	Rn	Vn	Pn	Mn	Lv	Suma
Česká Třebová - Opatov	11				4	2	17
Česká Třebová - Třebovice v Č.	11				4	2	17
Česká Třebová - Dlouhá Třebová	27		1		9	1	38

Tranzitní vlaky (2030)							
Směr	NEx	Rn	Vn	Pn	Mn	Lv	Suma
Opatov - Česká Třebová	5	3			1		9
Česká Třebová - Opatov	5	3	1				9
Třebovice v Č. - Česká Třebová	13	3	5	3			24
Česká Třebová - Třebovice v Č.	13	5	3	8			29
Česká Třebová - Dlouhá Třebová	12	8	6	6			32
Dlouhá Třebová - Česká Třebová	13	6	3	8			30

Blokové schéma dvouhodinové dopravní špičky vlaků osobní dopravy



Posouzení zastávky Česká Třebová-Parník

Podle zadání studie je v úseku Česká Třebová – odbočka Parník nutné prověřit možnosti a dopad zřízení nové zastávky Česká Třebová-Parník.

Posouzení dopadů vzniku zastávky na propustnost traťového úseku Česká Třebová – Choceň:

- V současné době jsou omezujícími úseky v sudém směru Dlouhá Třebová – Ústí nad Orlicí (170 vlaků za 24 hodin), resp. v lichém směru Brandýs nad Orlicí – Ústí nad Orlicí (182 vlaků za 24 hodin).
- Úsek Česká Třebová – Dlouhá Třebová má propustnost v sudém směru 212 vlaků za 24 hodin, v lichém směru 211 vlaků za 24 hodin.
- V úseku Česká Třebová – odbočka Parník jsou a i nadále budou k dispozici 4 traťové koleje.

V případě vzniku nové zastávky:

- Díky zvýšení traťové rychlosti dojde ve směru Dlouhá Třebová – Česká Třebová k nárůstu doby obsazení Os jen o 0,5 minut (po 1. kol.), resp. 1 min (po 3. kol.).
- V opačném směru bude dosaženo doby obsazení jako ve stávajícím stavu (tj. bez zastávky, ale s nižšími hodnotami traťových rychlostí), a to ve výši 5,5 minuty.
- Všechny ostatní vlaky dosáhnou díky zvýšení traťových rychlostí úspor jízdních dob o 0 až 1,5 minuty.
- Nová zastávka tak s největší pravděpodobností neovlivní kapacitu a výkonnost traťového úseku Česká Třebová – Choceň. Úsek Česká Třebová – Dl. Třebová se nestane omezujícím úsekem.

Na základě připomínek od SŽDC OŽŘ bude tento předpoklad podpořen výpočtem traťové propustnosti pro mezistaniční úsek Česká Třebová – odbočka Parník.

Při lokalizaci zastávky u traťových kolejí č. 1 a 2 lze ve vztahu k organizaci dopravy uvažovat:

- Zachování rozdělení kolejí č. 1 a 2 pro osobní dopravu a kolejí č. 3 a 4 pro nákladní dopravu.
- Nebylo by nutné upravovat uspořádání osobního nádraží.

Naopak zastávka u kolejí č. 3 a 4 by přinesla:

- Oddělení „rychlé“ a „pomalé“ dopravy na odbočce Parník.
- Nevyhnutelná nutnost změny koncepce osobního nádraží (nové nástupiště v obvodu liché skupiny, případně nové spojky), neboť vjezd a odjezd z 3. a 4. traťové koleje ke stávajícím nástupišťům není v současnosti možný.
- Přínosem by bylo snížení doby obsazení a rušení na pražském zhlaví (nekolizní vjezd/odjezd osobních vlaků).

Při lokalizaci nové zastávky u traťových kolejí č. 3 a 4 by bylo nutné zásadně změnit konfiguraci osobního nádraží a navýšit počet nástupištních hran, neboť z uvedených traťových kolejí nelze přijet k nástupištním hranám. Řešením by bylo přidání nových nástupištních hran, což není nijak jinak odůvodněné – viz dále. Přidání nových nástupišť by bylo na úkor odjezdové skupiny, což není vhodné, protože pro výhledovou nákladní dopravu budou tyto koleje potřebné – viz dále.

Z hlediska profese dopravní technologie se doporučuje lokalizovat zastávku u traťových kolejí č. 1 a 2.

Posouzení potřebného počtu dopravních kolejí ve vztahu k výhledové dopravě

Osobní nádraží (dálková + regionální doprava):

- Nutno zajistit 8 až 9 hran s nástupišti, což prokázal níže uvedený výpočet.
- Nepřepokládá se navýšení počtu nástupišť (s výjimkou zdopravnění koleje u pošty); navýšení počtu hran bude provedeno ve formě rozdělení vybraných kolejí u stávajících nástupištních hran cestovými návěstidly (s určením pro vlaky regionální dopravy).

Výpočet potřebného počtu kolejí											
ŽST Česká Třebová, osobní nádraží						T = 120 minut					
Brno/Olomouc - Praha						Praha - Brno/Olomouc					
Vlak (linka)	Počet	Obsazení jednotkové (min)			Celkové obsazení (min)	Vlak (linka)	Počet	Obsazení jednotkové (min)			Celkové obsazení (min)
		dynamické	pobyt	celkem				dynamické	pobyt	celkem	
SC (proj.)	2	3,5	0	3,5	7,0	SC (proj.)	2	3,5	0	3,5	7,0
EC/Ex/R (zast.)	7	4,5	2	6,5	45,5	EC/Ex/R (zast.)	7	4,5	2	6,5	45,5
Os (vých.,Pce)	4	1,0	5	6,0	24,0	Os (konč.,Pce)	4	3,0	10	13,0	52,0
Os (konč.,Brno)	2	3,5	5	8,5	17,0	Os (vých.,Brno)	2	1,5	10	11,5	23,0
Os (konč.,Pol.)	1	3,5	5	8,5	8,5	Os (vých.,Pol.)	1	1,5	10	11,5	11,5
Os (konč.,Zábř.)	2	3,5	5	8,5	17,0	Os (vých.,Zábř.)	2	1,5	10	11,5	23,0
Os (konč.,Lanš.)	4	3,5	5	8,5	34,0	Os (vých.,Lanš.)	4	1,5	10	11,5	46,0
Os (konč.,M.Tř.)	2	3,5	5	8,5	17,0	Os (vých.,M.Tř.)	2	1,5	10	11,5	23,0
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Celkem:		24			170	Celkem:		24			231
Celkové obsazení vlaky všech směrů:											
T (min): 120						alfa: 3,34					
Potřebný počet kolejí při statistické jistotě p=0,95						m: 8					
Potřebný počet kolejí při statistické jistotě p=0,99						m: 9					

Výpočet propustnosti kolejí

T	m _{akt}	m	T _{vyl}	T _{stai}	t _{obs}	t _{dod}	t _{roz}	n	N	K _{prakt} (%)	S _o
120	9	8	0	90	8,35	5,27	0,89	59	48	81,4%	0,405

Výpočet propustnosti na základě pravděpodobnosti a matematické statistiky

T	n _s	N	K _{prakt} (%)	alfa _m	p
120	68	48	71,1%	4,7	0,95
120	50	48	95,2%	3,51	0,99

Odjezdová skupina (výchozí + tranzitní vlaky):

- Nutno zajistit 9 až 10 dopravních kolejí, což prokázal níže uvedený výpočet.
- Dále nutná 1 kolej objíždění; 1 až 2 koleje pro HV.
- Doporučuje se zřídit 12 dopravních kolejí.

Výpočet potřebného počtu kolejí											
ŽST Česká Třebová, odjezdová skupina						T = 1 440 minut					
Brno/Olomouc - Praha						Praha - Brno/Olomouc					
Vlak (linka)	Počet	Obsazení jednotkové (min)			Celkové obsazení (min)	Vlak (linka)	Počet	Obsazení jednotkové (min)			Celkové obsazení (min)
		dynamické	pobyt	celkem				dynamické	pobyt	celkem	
Nex/Pn (vých.)	38	5,5	45	50,5	1 919,0	Nex/Pn (vých.)	34	6,0	45	51,0	1 734,0
Nex/Pn (tranz.)	32	5,5	30	35,5	1 136,0	Nex/Pn (tranz.)	32	5,5	30	35,5	1 136,0
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Celkem:		70			3 055	Celkem:		66			2 870
Celkové obsazení vlaky všech směrů:											
T (min): 1 440						alfa: 4,11					
Potřebný počet kolejí při statistické jistotě p=0,95						m: 9					
Potřebný počet kolejí při statistické jistotě p=0,99						m: 10					

dále 1 kolej na objíždění na HV1

Výpočet propustnosti kolejí

T	m _{akt}	m	T _{vyl}	T _{stai}	t _{obs}	t _{dod}	t _{roz}	n	N	K _{prakt} (%)	S _o
1 440	13	11	780	390	43,57	37,94	4,07	171	136	79,5%	0,338

Výpočet propustnosti na základě pravděpodobnosti a matematické statistiky

T	n _s	N	K _{prakt} (%)	alfa _m	p
1 440	254	136	53,5%	7,69	0,95
1 440	202	136	67,5%	6,1	0,99

Vjezdová skupina (končící + tranzitní vlaky):

- Nutno zajistit 6 až 7 dopravních kolejí, což prokázal níže uvedený výpočet.

- Dále nutná 1 kolej objíždění, 2 koleje vjezd na vlečku Metrans, případně odstavení zátěže určené na vlečku Metrans a 2 koleje tranzit.
- Doporučuje se zřídit 12 dopravních kolejí.

Výpočet potřebného počtu kolejí											
Česká Třebová, vjezdová skupina						T = 1 440 minut					
Brno/Olomouc - Praha						Praha - Brno/Olomouc					
Vlak (linka)		Obsazení jednotkové (min)			Celkové obsazení (min)	Vlak (linka)		Obsazení jednotkové (min)			Celkové obsazení (min)
Počet		dynamické	pobyt	celkem		Počet		dynamické	pobyt	celkem	
Nex/Pn (konč.)	19	3,0	80	83,0	1 577,0	Nex/Pn (konč.)	17	3,0	80	83,0	1 411,0
-						-					
-						-					
-						-					
-						-					
-						-					
-						-					
-						-					
-						-					
-						-					
-						-					
-						-					
-						-					
-						-					
Celkem:	19			minut	1 577	Celkem:	17			minut	1 411
Celkové obsazení vlaky všech směrů:											
T (min): 1 440						alfa: 2,08					
Potřebný počet kolejí při statistické jistotě p=0,95						m: 6					
Potřebný počet kolejí při statistické jistotě p=0,99						m: 7					

Výpočet propustnosti kolejí

T	m _{akt}	m	T _{obj}	T _{akt}	t _{obs}	t _{od}	t _{od}	n	N	K _{prakt} (%)	S _o
1 440	13	11	780	2 880	83,00	80,00	3,90	72	36	50,0%	0,198

Výpočet propustnosti na základě pravděpodobnosti a matematické statistiky

T	n _e	N	K _{prakt} (%)	alfa _m
1 440	133	36	27,0%	7,69
1 440	106	36	34,0%	6,1

p
0,95
0,99

Posouzení zaústění tratí Olomouc – Praha a Brno – Praha do uzlu

Podle zadání studie je v úseku Česká Třebová – Zádulka / Třebovice v Čechách („koridorové koleje“) nutné prověřit varianty:

- Rekonstrukce traťových kolejí podle stávající koncepce
- Doplnění úrovnových spojek na jednom či více místech
- Zřízení mimoúrovňového křížení směrů Praha – Olomouc vs. Brno – Praha (přesmyk 2. TK ze směru Brno)

Úrovnové spojky, případně mimoúrovňový přesmyk brněnské koleje č. 2, by byly nutné v případě:

- Existence požadavku na usměrněný vjezd vlaků ve směru od Brna a Olomouce. Tj. při změně stávajícího tzv. traťového uspořádání osobního nádraží na tzv. směrové uspořádání (1. + 2. nástupiště směr Praha, 3. + 4. nástupiště směr Olomouc/Brno).

Směrové uspořádání by mělo přínosy:

- Ve formě poklesu zatížení staničních zhlaví a zlepšení ukazatelů jeho propustnosti (zvýšení kapacity).
- Výhody směrového uspořádání jsou efektivní v případě maximalizace podílu tranzitních vlaků na úkor vlaků končících a výchozích.

Na úseku Česká Třebová – Brno:

- V rámci dvouhodinové špičky odbaveno 12 os. vlaků.
- Podíl tranzitních vlaků pouze 50 %.
- Není přínosem pro směrové uspořádání.

Na úseku Česká Třebová – Olomouc:

- V rámci dvouhodinové špičky odbaveno 28 os. vlaků.
- Podíl tranzitních vlaků pouze 43 %.
- Není přínosem pro směrové uspořádání.

Vysoký podíl výchozích/končících osobních vlaků znamená obsazení zhlaví buď při vjezdu, nebo při odjezdu, bez ohledu na existenci spojek/přesmyku. Podíl tranzitních vlaků je však pouze doplňkový faktor, zásadní je výpočet propustnosti zhlaví.

Posouzena propustnost osobního nádraží pro:

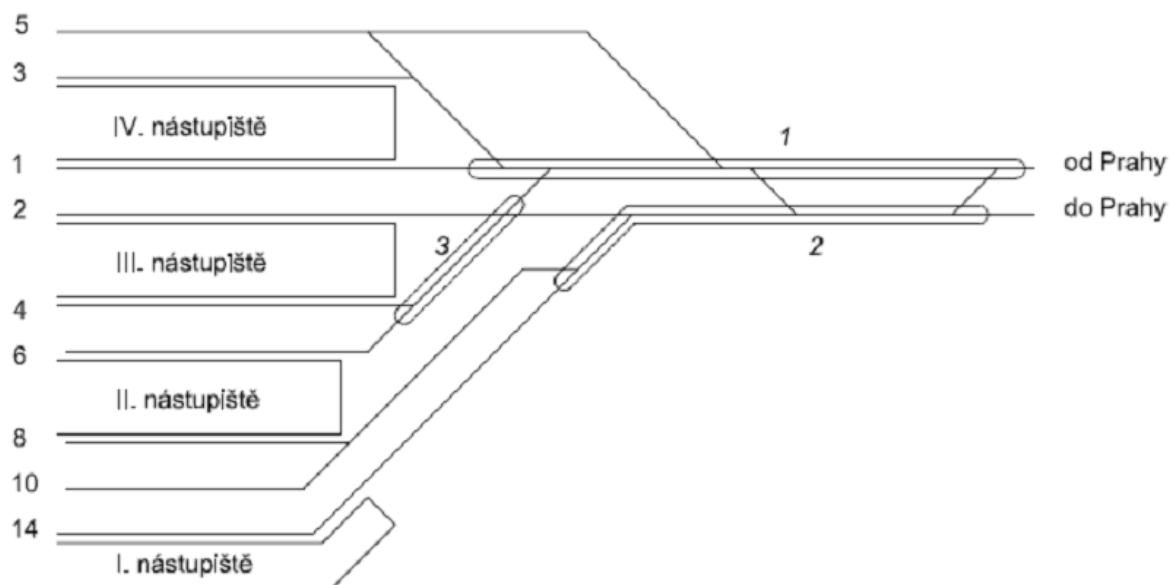
- Pražské zhlaví
- Brněnsko/olomoucké zhlaví

Proveden standardizovaný výpočet podle metodiky SŽDC pro 120minutovou špičku pracovního dne.

Posouzen navrhovaný stav za předpokladů:

- Nového kolejového uspořádání osobního nádraží,
- zvýšení rychlostí při průjezdu obou zhlaví,
- rozsahu a parametrů výhledové osobní a nákladní dopravy,
- zatížení obou zhlaví posunovými cestami,
- zohlednění průjezdu části tranzitních nákladních vlaků přes osobní nádraží (další zatížení zhlaví).

Česká Třebová – pražské zhlaví v traťovém uspořádání – prvky



Česká Třebová – pražské zhlaví v traťovém uspořádání – 120minutová špička – výsledky výpočtu

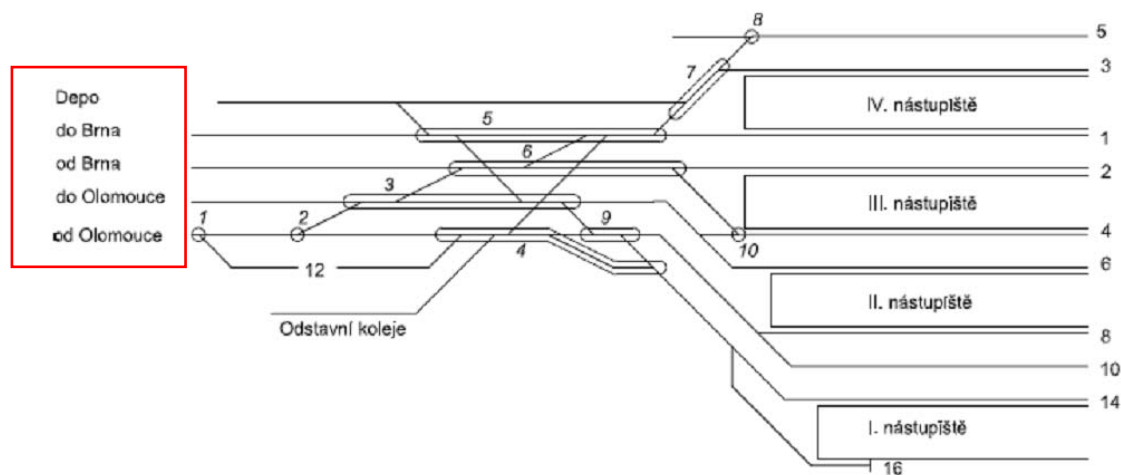
stanice
Ceská Třebová
zhlaví
Pražské zhlaví osobního nádraží
GVD
Výhled pro rok 2030

výpočetní doba (T) [min]: 120
převodový koeficient (k_P): 0,86
součinitel současnosti (φ): 0,75
počet pravidelných vlaků (N): 32
počet úkonů (N_U): 37

omezuující prvek: 2

prvek	$\Sigma \tau$	$t_{RUŠ}$	z	t_{MEZ}	K_{PRAKT}	S_0	n_U	n	$\Sigma t_{STAL+VÝL}$
1	1,459	0,612	1,784	0,892	72,5	0,450	51	44	0
2	1,824	0,395	1,419	0,729	78,7	0,563	47	41	0
3	1,108	1,068	2,135	1,234	72,2	0,342	51	44	0

Česká Třebová – olomoucko-brněnské zhlaví v traťovém uspořádání – prvky



Olomoucko-brněnské zhlaví v traťovém uspořádání – 120minutová špička – výsledky výpočtu

Výpočet při zohlednění jízdy osobní dopravy podle cílového rozsahu, dále tranzitních nákladních vlaků Praha – Olomouc (2 páry) a Praha – Brno (1 pár) a posunových cest (přistavné a odstavné jízdy z osobního nádraží do depa v počtu 6 jízdy, přestavování souprav z osobního nádraží na odstavné koleje v počtu 3 jízdy).

Propustnost zhlaví - sestava vytvořená 7.3.2014 8:27:08

stanice
Česká Třebová

zhlaví
Olomoucko/brněnské zhlaví osobního nádraží

GVD
Výhled pro rok 2030

výpočetní doba (T) [min]: 120
převodový koeficient (k_P): 0,84
součinitel současnosti (ϕ): 0,6
počet pravidelných vlaků (N): 46
počet úkonů (N_U): 55

omezující prvek: 3

! prvek s nejvyšším stupněm obsazení: 4 !

prvek	$\Sigma \tau$	$t_{RUŠ}$	z	t_{MEZ}	K_{PRAKT}	S_O	n_U	n	$\Sigma t_{STÁL+VÝL}$
1	0,945	0,634	1,236	0,799	79,9	0,433	69	58	0
2	0,945	0,634	1,236	0,799	79,9	0,433	69	58	0
3	1,336	0,638	0,845	0,801	98,0	0,612	56	47	0
4	1,418	0,424	0,764	0,673	95,8	0,650	57	48	0
5	0,936	0,752	1,245	0,869	82,8	0,429	66	56	0
6	0,882	0,814	1,300	0,907	82,0	0,404	67	56	0
7	0,691	0,886	1,491	0,950	75,2	0,317	73	61	0
8	0,218	1,664	1,964	1,416	74,9	0,100	73	61	0
9	0,709	0,957	1,473	0,992	78,0	0,325	71	59	0
10	0,382	1,452	1,800	1,290	76,6	0,175	72	60	0

Olomoucko-brněnské zhlaví v traťovém uspořádání – 120minutová špička – výsledky výpočtu

Výpočet při zohlednění jízd osobní dopravy podle cílového rozsahu, dále tranzitních nákladních vlaků Praha – Olomouc (2 páry) a Praha – Brno (1 pár), ale bez zohlednění posunových cesty (přistavné a odstavné jízdy do depa, přestavování souprav na odstavné koleje).

Propustnost zhlaví - sestava vytvořená 7.3.2014 8:27:35

stanice

Česká Třebová

zhlaví

Olomoucko/brněnské zhlaví osobního nádraží

GVD

Výhled pro rok 2030

výpočetní doba (T) [min]:	120
převodový koeficient (k_p):	1,00
součinitel současnosti (φ):	0,6
počet pravidelných vlaků (N):	46
počet úkonů (N_U):	46

omezující prvek: 4

prvek	$\Sigma \tau$	$t_{RUŠ}$	z	t_{MEZ}	K_{PRAKT}	S_0	n_U	n	$\Sigma t_{STÁL+VÝL}$
1	1,130	0,337	1,478	0,702	70,3	0,433	65	65	0
2	1,130	0,337	1,478	0,702	70,3	0,433	65	65	0
3	1,141	0,467	1,467	0,780	73,7	0,437	62	62	0
4	1,304	0,236	1,304	0,641	74,6	0,500	62	62	0
5	0,750	0,380	1,859	0,728	56,6	0,287	81	81	0
6	0,685	0,451	1,924	0,771	55,8	0,263	82	82	0
7	0,587	0,648	2,022	0,889	56,6	0,225	81	81	0
8	0,261	1,344	2,348	1,307	60,1	0,100	77	77	0
9	0,783	0,679	1,826	0,907	64,8	0,300	71	71	0
10	0,217	1,446	2,391	1,367	60,8	0,083	76	76	0

Olomoucko-brněnské zhlaví v traťovém uspořádání – denní období (05–20) – výsledky výpočtu

Výpočet při zohlednění jízd osobní dopravy podle cílového rozsahu, dále tranzitních nákladních vlaků Praha – Olomouc (15 párů) a Praha – Brno (7,5 párů), ale bez zohlednění posunových cesty (přístavné a odstavné jízdy do depa, přestavování souprav na odstavné koleje).

Propustnost zhlaví - sestava vytvořená 7.3.2014 8:27:55

stanice
Česká Třebová

zhlaví
Olomoucko/brněnské zhlaví osobního nádraží

GVD
Výhled pro rok 2030

výpočetní doba (T) [min]: 900
převodový koeficient (k_P): 0,83
součinitel současnosti (φ): 0,6
počet pravidelných vlaků (N): 324
počet úkonů (N_U): 391

omezující prvek: 3

! prvek s nejvyšším stupněm obsazení: 4 !

prvek	$\Sigma \tau$	$t_{RUŠ}$	Z	t_{MEZ}	K_{PRAKT}	S_0	n_U	n	$\Sigma t_{STÁL+VÝL}$
1	0,919	0,626	1,306	0,790	76,8	0,413	509	422	30
2	0,919	0,626	1,306	0,790	76,8	0,413	509	422	30
3	1,355	0,632	0,870	0,793	96,6	0,609	405	336	30
4	1,359	0,472	0,866	0,697	92,4	0,611	423	351	30
5	0,990	0,771	1,235	0,877	83,9	0,445	466	386	30
6	0,932	0,835	1,293	0,915	83,0	0,419	471	390	30
7	0,734	0,912	1,491	0,962	76,2	0,330	513	425	30
8	0,235	1,693	1,990	1,430	74,8	0,106	522	433	30
9	0,694	0,901	1,531	0,955	74,1	0,312	528	437	30
10	0,396	1,453	1,829	1,286	75,6	0,178	517	429	30

Olomoucko-brněnské zhlaví v traťovém uspořádání – denní období (05–20)

Výpočet při zohlednění jízd osobní dopravy podle cílového rozsahu, dále tranzitních nákladních vlaků Praha – Olomouc (15 párů) a Praha – Brno (7,5 párů) a posunových cest (přístavné a odstavné jízdy z osobního nádraží do depa v počtu 45 jízd, přestavování souprav z osobního nádraží na odstavné koleje v počtu 22 jízd.

Propustnost zhlaví - sestava vytvořená 7.3.2014 8:30:13

stanice

Česká Třebová

zhlaví

Olomoucko/brněnské zhlaví osobního nádraží

GVD

Výhled pro rok 2030

výpočetní doba (T) [min]:	900
převodový koeficient (k_P):	1,00
součinitel současnosti (φ):	0,6
počet pravidelných vlaků (N):	324
počet úkonů (N_U):	324

omezující prvek: 3

! prvek s nejvyšším stupněm obsazení: 4 !

prvek	$\Sigma \tau$	$t_{RUŠ}$	Z	t_{MEZ}	K_{PRAKT}	S_0	n_U	n	$\Sigma t_{STÁL+VÝL}$
1	1,110	0,308	1,576	0,685	66,8	0,413	485	485	30
2	1,110	0,308	1,576	0,685	66,8	0,413	485	485	30
3	1,157	0,435	1,528	0,761	71,4	0,431	454	454	30
4	1,227	0,245	1,458	0,647	69,8	0,457	464	464	30
5	0,793	0,391	1,892	0,735	56,9	0,295	569	569	30
6	0,724	0,466	1,961	0,780	56,0	0,270	579	579	30
7	0,623	0,667	2,062	0,900	56,8	0,232	571	571	30
8	0,284	1,362	2,401	1,317	59,6	0,106	543	543	30
9	0,764	0,580	1,921	0,848	60,0	0,284	540	540	30
10	0,231	1,425	2,454	1,355	59,1	0,086	548	548	30

Výpočet propustnosti staničních zhlaví prokázal:

- Pro maximální výhledovou dopravu (v rozsahu pro rok 2030) nebudou zhlaví přetížena.
- Traťové uspořádání stanice má v navrhovaném stavu dostatečnou kapacitu zhlaví na zvládnutí výhledové dopravy (včetně tranzitních nákladních vlaků a posunových cest).
- Není nutno provádět opatření pro usměrněný vjezd vlaků a uvažovat směrové uspořádání osobního nádraží.

Z hlediska profese dopravní technologie:

- Zřízení kolejových spojek nebo mimoúrovňového křížení bylo shledáno jako neodůvodněné.
- Jejich zřízení se nedoporučuje.

Na základě připomínky SŽDC OZŘ bude přesto možnost zřízení přesmyku brněnské trati technicky prověřena a budou vyčísleny investiční náklady na jeho realizaci.

Zástupce Odboru investičního uvedl, že rozsah výhledové osobní dopravy dle stanoviska MD je nutno považovat za nepřiměřeně nízký a požaduje uvažovat s vyššími hodnotami počtu vlaků, které by korespondovaly s výhledově aktualizovaným Plánem dopravní obsluhy území vlaky celostátní dopravy. Projektant uvedl, že ve stavu rozpracování studie nelze bez změny některých smluvních podmínek pro zpracování studie požadavku vyhovět a požaduje předat tento požadavek formou změny stanoviska MD.

Dopravní model

Ing. Tomáš Němec (SUDOP Praha) prezentoval doposud zpracované výsledky týkající se analýzy přepravního trhu. V prezentaci byly sděleny informace o stávajícím přepravním zatížení, rozsahu dopravy, obsazenosti vlaků, obrátů cestujících a směrových proudech cest. Dále byly prezentovány výsledky posouzení potenciálu zvažované zastávky Česká Třebová-Parník, ze kterých vyplývá, že by novou zastávku mohlo využívat přibližně 400 cestujících/den. V neposlední řadě byly předloženy informace a využití nového přímého spojení Lanškroun – Svitavy, pokud by došlo k výstavbě semanínské spojky. I při zavedení poměrně komfortního spojení těchto dvou měst v počtu 15 párů vlaků/den se využití takového spojení se ukazuje jako velmi malé a mohlo by se pohybovat kolem 300 cestujících/den, tedy s přibližnou obsazeností 10 cestujících/vlak. Na základě těchto výsledků se přítomní shodli, že se v dalším hodnocení semanínské spojky (jak přepravním, tak ekonomickém) nebude pokračovat.

Závěry z posouzení dopravního modelu a dopravní technologie pro definici variant

Na základě výše uvedených částí bylo dohodnuto, že v rámci definice variant nebude uvažováno se zřízením Semanínské spojky. Rozsah kolejiště odjezdové skupiny byl dopravní technologií stanoven na 12 dopravních kolejích včetně výhledového provozu terminálu METRANS. Rozšíření počtu hran v osobním nádraží s pravidelným využíváním nákladních kolejí pro vozbu osobních vlaků v úseku os.nádr.-Parník bylo zamítnuto z důvodu stísněných poměrů na pardubickém zhlaví, kdy není možno vyvinout dostatečně kapacitní spojení pro umožnění současných jízd.

Popis výsledných variant vstupujících do ekonomického hodnocení

Návrh výsledných variant pro ekonomické hodnocení je následující :

Varianta minimální (MIN)

Spočívá v rekonstrukci průjezdu koridoru ve stopě užívané převážně osobními vlaky, plus nutné vyvolané investice v ucelených technologických celcích, plus rekonstrukce elektrického napájení stanice v nutném rozsahu. Pro tranzit nákladních vlaků jsou navrženy předjízdne koleje v osobním nádraží (lichá skupina) nebo v záhlavní os.nádraží (sudá skupina).

Varianta minimální + nová zastávka (MIN+ZAST)

Spočívá v úpravách dle varianty MIN, plus zřízení nové zastávky mezi os.nádražím a odb.Parník

Varianta střední (MID)

Spočívá v úpravách dle varianty MIN+ZAST, plus zlepšení kapacity průjezdu pro tranzitní nákladní vlaky (rekonstrukce stopy Třebovice v.Č./odb.Záduška – vjezdové nádraží – severní spojovací kolej – odjezdová skupina – Parník a Parník – odjezdová skupina

Varianta střední + mimoúrovň (MID+over)

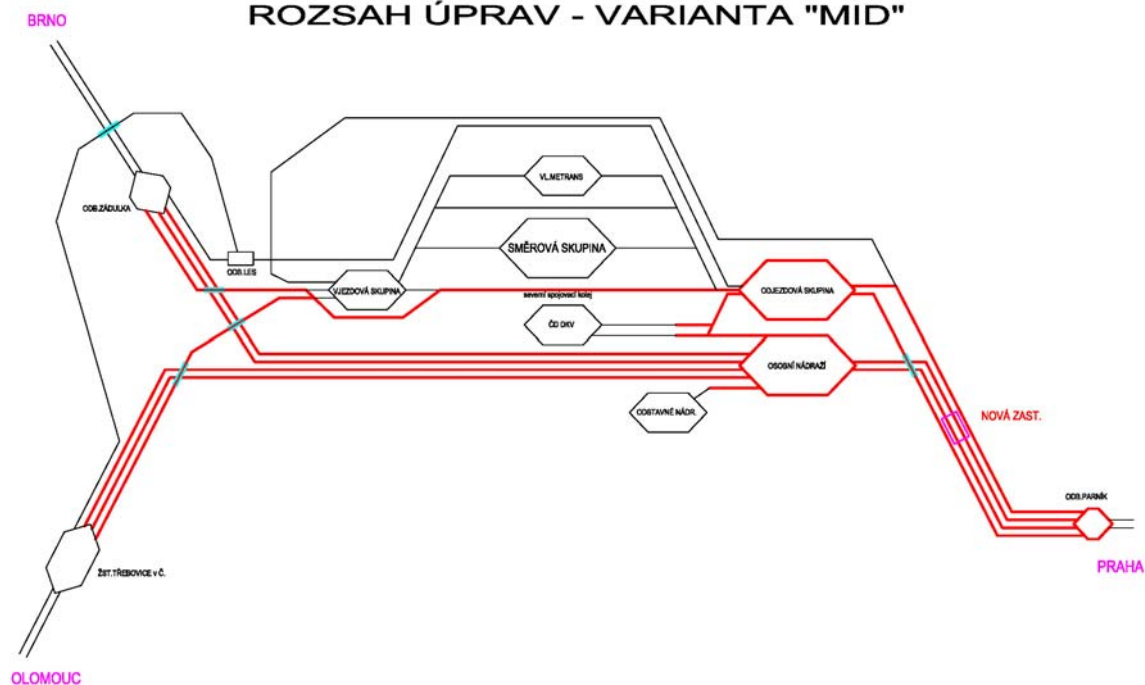
Spočívá v úpravách dle varianty MID s tím, že zaústění trati od Brna je navrženo mimoúrovňově a kolejiště osobního nádraží je ve směrovém uspořádání.

Varianta maximální (MAX)

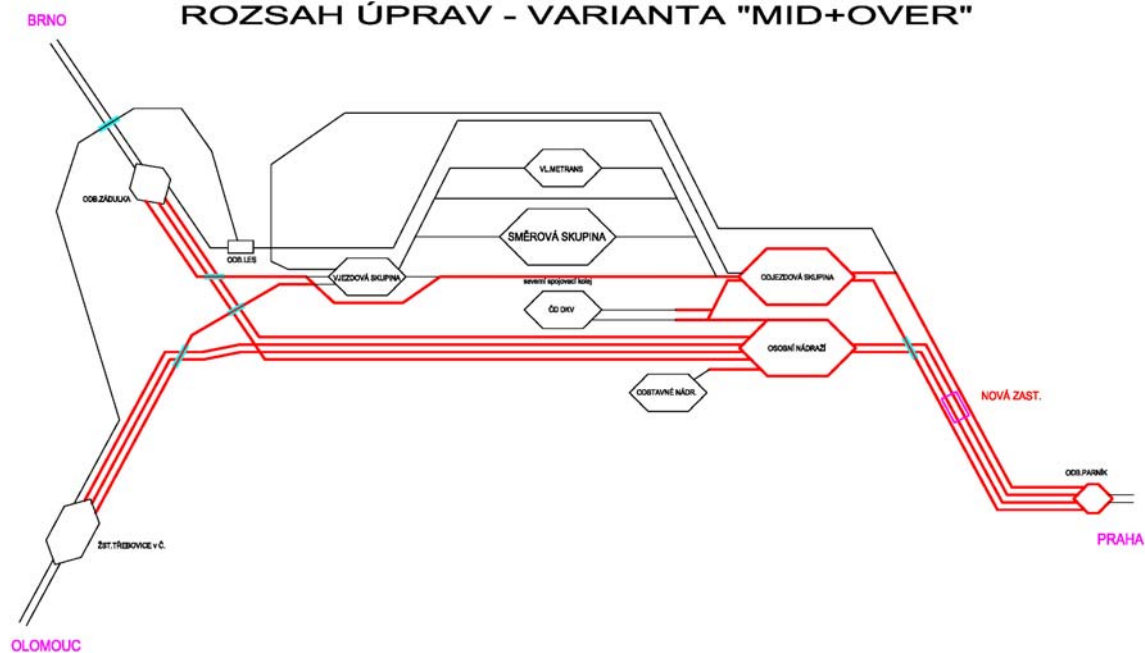
Spočívá v úpravách dle varianty MID plus rekonstrukce stopy Odjezdové nádr.- Odb.Les – Odb.Záduška/žst.Třebovice v Č. včetně plus rekonstrukce Vjezdové skupiny.

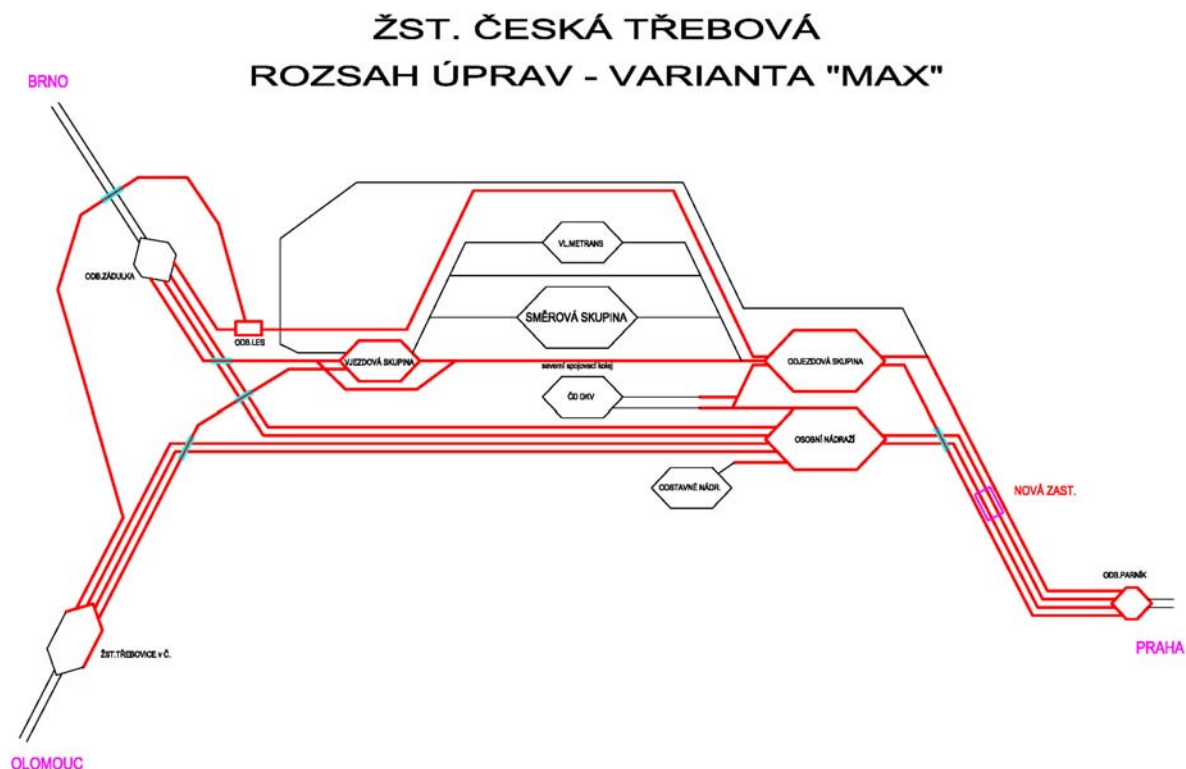
[illegible][illegible]

ŽST. ČESKÁ TŘEBOVÁ ROZSAH ÚPRAV - VARIANTA "MID"



ŽST. ČESKÁ TŘEBOVÁ ROZSAH ÚPRAV - VARIANTA "MID+OVER"





Popis technického řešení v jednotlivých profesích

Železniční svršek a spodek

Obecně lze říci, že rekonstrukce svršku je navržena převážně v ose a ploše stávajícího kolejiště. Průjezd osobním nádražím je navržen ve všech variantách na rychlost 80km/h z většiny dopravních kolejí. Nová zastávka Česká Třebová – Parník je navržena u stávajícího mostu v km 244,368, který propojuje ulice Dukelská a Pod Březinou. V místě nástupiště dojde k úpravě osové vzdálenosti kolejí č.1 a 2 na 10m a ke zřízení mimoúrovňového příchodu na nástupiště podchodem. Převýšení v místě nástupiště dosáhne maximálních hodnot 110mm. Rychlost v kolejích nebude snížena.

Zástupce OPS upozornil na nejnovější (01/2014) podmínky TSI pro síť TEN-T core network, kdy je požadována minimální rychlost 100km/h. V rámci studie by mělo být doloženo i technické řešení pro dodržení tohoto parametru, byť se bude jednat o negativní průkaz. Dále je třeba uvažovat s minimálními délkami vybraných kolejí pro nákladní vlaky 780m mezi návěstidly.

Z hlediska koncepce výhledového stavu bude v situacích zakreslena změna polohy traťové koleje č.100 do polohy přisunuté k odjezdovému kolejišti, a nová poloha jižní spojovací koleje (posun osy této koleje blíže ke směrové skupině). Náklady na posun těchto kolejí nebude zahrnut do nákladů jednotlivých variant.

Zástupci OŘ NŘP požadují upravit zhlaví osobního nádraží směr Praha tak, aby se dalo při výlukách odjíždět z ostrovního nástupiště v liché skupině do „nákladních“ kolejí směr Parník. Projektant prověří.

Železniční mosty a propustky

Seznam mostů a propustků pro stanovení investičních nákladů byl zpracován podle situací a map JŽM, a objekty byly rozděleny do sledovaných úseků variantních řešení. Podle získaných informací od OŘ Hradec Králové je většina mostních objektů hodnocena stupněm 2. U těchto objektů se v rámci stavby uvažuje se sanací a odstraněním drobných nedostatků. Objekty hodnocené stupněm 3 budou v rámci stavby rekonstruovány – přestavěny. Objekty hodnocené stupněm 1 nebudou do stavby zařazeny.

Některé objekty, které zasahují do několika úseků, jsou nákladově rozděleny podle odpovídající plochy na jednotlivé úseky.

Kolektor je zařazen do jednoho úseku, kde byl ze situací identifikován. Z diskuse vyplynulo, že je třeba zařadit celý kolektor! Bude doplněno po projednání s OŘ.

Opěrné a zárubní stav je hodnocen jako vyhovující. Potřebné sanace a jejich rozsah budou navrženy ve spolupráci s OŘ. Nové zdi se řeší v rámci profese kolejové.

Silnoproudé rozvody a zařízení

Technické řešení silnoproudých rozvodů a zařízení, které bude nutno v rámci této stavby v žst. Česká Třebová zrekonstruovat případně nově vybudovat, projektant rozdělil z důvodu lepší přehlednosti projednávané problematiky do následujících funkčních celků.

- Měnič 3kV ss
- Napájení vlastní spotřeby železničního uzlu Česká Třebová - trafostanice a kabelové rozvody
- Soustava 6kV, 50Hz pro napájení zabezpečovacího zařízení
- Elektrické předtápěcí zařízení
- Venkovní osvětlení
- Elektrický ohřev výhybek
- Zařízení a kabelové rozvody pro dálkové ovládání trakčních odpojovačů
- Dálková diagnostika technologických zařízení železniční dopravní cesty
- Kabelové rozvody nízkého napětí
- Přeložky kabelů NN a VN

Předpokládaný nárůst železniční dopravy a zvyšující se výkony lokomotiv, vyvolaly požadavek na navýšení odebíraného výkonu měnírnou Česká Třebová, která je v současné době napájena z venkovního vedení 22kV ČEZ, jehož zatížení je na hranici jeho přenosových schopností. Dále je v rámci této stavby požadováno zajistit navýšení vlastní spotřeby žst. Česká Třebová, jejíž největší odběry tvoří elektrický ohřev výhybek, napájení drážních i mimodrážních budov, napájení venkovního osvětlení atd. Uvedené odběry jsou napájeny ze soustavy 10 trafostanic 6/0,4kV vzájemně propojených kabelovou smyčkou 6kV, napájenou v trafostanici T1 pomocí dvou transformátorů 35/6kV dvěma kabely 35kV z rozvodny 110kV společnosti ČEZ.

Z výše uvedených důvodů a v souvislosti s požadavkem SŽDC zajistit v žst. Česká Třebová dostatečně dimenzovaný zdroj elektrické energie pro napájení nových vysokorychlostních tratí, případně napájení střídavé trakční napájecí soustavy 25kV, 50Hz, která v budoucnu zřejmě nahradí stejnosměrnou výkonově limitovanou soustavu 3kV, DC, bylo nutno do předmětu této studie zahrnout výstavbu nové zapouzdržené rozvodny 110kV, která bude schopna zajistit požadovaný nárůst elektrických odběrů uvažovaných nejenom v rámci zpracování této studie, ale i v horizontu několika

desetiletí. Projektant společně se zástupci SŽDC projednal se společností ČEZ technické i finanční podmínky, za kterých bude možno novou zapouzdřenou rozvodnu 110kV SŽDC připojit na venkovní rozvodnu 110kV ČEZ. Navýšení požadovaného trakčního i netrakčního odběru v žst. Česká Třebová je na napěťové hladině 22kV z technických důvodů prakticky nerealizovatelné, přičemž tato napěťová hladina neumožní v budoucnu napájet trakční vedení střídavou soustavou 25kV, 50Hz.

Výstavbu nové zapouzdřené rozvodny 110kV, nové měnirny 3kV, nové kabelové smyčky 22kV a rekonstrukce všech trafostanic SŽDC, které napájí železniční uzel Česká Třebová, je nutno budovat souběžně, z důvodů úzké provázanosti všech uvedených technologických zařízení a z důvodu přechodu kabelové smyčky, která napájí trafostanice z napájecího napětí 6kV na napětí 22kV.

Navrhované technické řešení

- **Zapouzdřená rozvodna 110kV SŽDC**

Výstavba nové zapouzdřené rozvodny 110kV umožní navýšit trakční odběr v měnirně Česká Třebová ze současných 9MW na požadovaných 15MW a dále navýšení odběru vlastní spotřeby žel. stanice ze současných 3,3MW na předpokládaných 5MW. Zapouzdřená rozvodna 110kV bude umístěna na volném prostranství v areálu SEE v blízkosti trafostanice T1. Rozvodna 110kV SŽDC bude napojena dvěma kabely z venkovní rozvodny 110kV ČEZ, která se nachází ve vzdálenosti cca 200m.

Součástí zapouzdřené rozvodny 110kV budou i dvě stání transformátorů 110/22kV, 20MW a rozvodna 22kV, ze které bude napájena nová měnirna a nová kabelová smyčka 22kV, na kterou budou připojeny všechny stávající trafostanice SŽDC v žst. Česká Třebová.

- **Měnirna 3kV ss**

Stávající měnirna Česká Třebová byla uvedena do provozu v roce 1956 a po částečných úpravách technologického zařízení je v provozu do současnosti. Její stav je ze stavebního i technologického hlediska zcela nevyhovující. Měnirna se nachází ve vzdálenosti cca 2km od vjezdu do žst. Česká Třebová ve směru na Brno a Olomouc, což je poloha z hlediska jejího připojení na novou rozvodnu 22kV i z hlediska připojení měnirny k trakčnímu vedení velmi nevhodná. Z uvedeného důvodu projektant i zástupci provozovatele SEE OŘ Hradec Králové navrhuje vybudovat měnirnu novou, umístěnou na volném prostranství v blízkosti stávající OTV v km cca 244,800.

- **Soustava 6kV, 50Hz pro napájení zabezpečovacího zařízení**

Účelem soustavy 6kV, 50Hz žst. Česká Třebová je napájet zabezpečovací zařízení a další důležité odběry, na kterých je závislá bezpečnost a plynulost železniční dopravy. V rozsahu této stavby je nutno uvedenou napájecí soustavu vybudovat zcela novou a to jednak kabelový rozvod 6kV, tak technologické zařízení, které je tvořeno napájecí stanicí 6kV, 50Hz umístěnou v nové budově měnirny a dvěma staničními trafostanicemi 6/0,4kV.

- **Elektrické předtápěcí zařízení**

Stávající předtápěcí zařízení železničních vozů bude v rámci této stavby zrekonstruováno a nově vybudováno v rozsahu, který určí projektant dopravní technologie.

- **Venkovní osvětlení**

Stávající venkovní osvětlení v žst. Česká Třebová je tvořeno osvětlovacími věžemi o výšce 40m a individuálními osvětlovacími stožáry JŽ 14. Technický i fyzický stav uvedených zařízení je zcela nevyhovující a je nutno jej v rámci jednotlivých staveb, které budou v žst. Česká Třebová probíhat komplexně zrekonstruovat.

- **Elektrický ohřev výhybek**

V rámci jednotlivých staveb této studie proveditelnosti je požadováno instalovat nový elektrický ohřev na 66 výhybek. Nový ohřev výhybek bude napájen z jednotlivých trafostanic 22/0,4kV SŽDC, která se nachází v rozsahu žst. Česká Třebová.

- **Zařízení a kabelové rozvody pro dálkové ovládání trakčních odpojovačů**

Vzhledem k rozsahu stavebních prací, uložení stávajících kabelových rozvodů pro ovládání úsekových odpojovačů a rozsahu rekonstrukce trakčního vedení je možno předpokládat, že bude nutno položit nové kabelové rozvody a instalovat nové ovládací skříně a to ve všech objektech, ze kterých jsou trakční odpojovače ve stanici Č.Třebová ovládány. Ovládání úsekových odpojovačů bude sjednoceno se zásadami platnými pro jejich ovládání v ostatních koridorových stanicích, zejména co se týká místa ovládání staničních a napaječových odpojovačů (dopravní kancelář, měnič, stavědlová ústředna, atd.).

- **Dálková diagnostika technologických zařízení železniční dopravní cesty**

Předmětem této části stavby je zařízení dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty (DDTS ŽDC). Do systému budou připojeny především zařízení EOV, osvětlení, EPZ, EZS a monitorování kamerového systému, výtahů, čerpacích stanic, a zásuvkových stojanů budovaných v rámci stavby. Dále bude realizováno sledování stavů jednotlivých trafostanic 22/0,4kV v rozsahu mimo sledování systémem DŘT. Hlavním účelem systému DDTS ŽDC je zajištění centrálního dohledu a obsluhy důležitých zařízení instalovaných v rámci výše uvedené stavby. Systém dálkové diagnostiky je budován jako nezávislý na ostatních systémech.

- **Kabelové rozvody nízkého napětí**

Minimálně v rozsahu nejvíce stářím narušených kabelových rozvodů nn je nutno položit nové celoplastové kabely a to zejména ty kabely, které zajišťují napájení důležitých objektů ve stanici. V prostoru kumulace kabelových tras jednotlivých odvětví je nutno uvažovat s kabelovým kanálem nebo s energovodem, který vyřeší uložení kabelových rozvodů i v dalším období. Nové kabelové rozvody budou ukončeny buď přímo v rozvodnách nn v trafostanicích 22/0,4kV a nebo v nových kabelových plastových skříních.

- **Přeložky kabelů NN a VN**

Kabelové rozvody VN i NN, které budou dotčeny sanačními pracemi budou přeloženy mimo prostor stavebních prací. Přeložky kabelových rozvodů VN i NN je nutno řešit koncepčně případ od případu vždy v ucelených částech, aby se nezvyšoval počet spojek nad únosnou mez.

Zaznamenal :

Ing. Zdeněk Olšan

Zabezpečovací zařízení


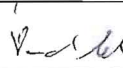
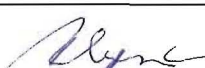
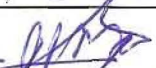
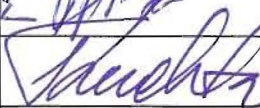
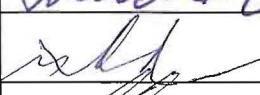
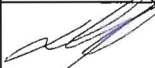
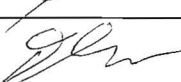


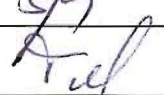
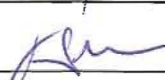
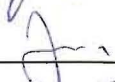
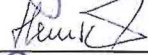
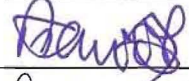
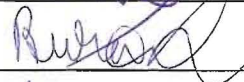
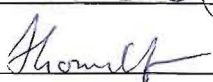
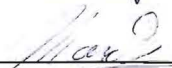


V současnosti se připravují stavby autobloků na některých traťových kolejiích uvnitř uzlu. Je třeba prověřit výhledový stav dálkového ovládání zab.zař. V osobním nádraží/odjezdové skupině bude navrženo nové zabezpečovací zařízení III.kategorie.

Sestavil Petr Rotschein

PREZENČNÍ LISTINA

z porady ve věci : Průjezd železničním uzlem Česká Třebová
Studie proveditelnosti
Dopravní model, dopravní technologie, definice variant




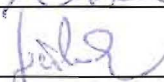
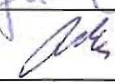
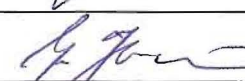
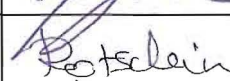
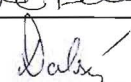

konané dne: 5.3.2014 v Praze na SUDOPu Praha, Olšanská 1a

Poř. č.	Jméno	Organizace	Telefon Email	Podpis
1	VELIS	SZDC 06	972244368 velis@szdc.cz	
2	PANCHARTEK	SZDC 013	972244470 panchartek@szdc.cz	
3	RADIM KLUSAČEK	SUDOP PRAHA	267094173 RADIM.KLUSACEK@SUDOP.CZ	
4	PAVEL ŘÍHA	SZDC, pra.	942/321/863 p.riha@szdc.cz	
5	KUCHTA JAR.	SZDC OR HK, POČT	602291619 KUCHTA@SZDC.CZ	
6	MIROSLAV ŠNEIDER	SZDC, a.o. OR HKR	724344842 SNEIDER@SZDC.CZ	
7	MARTIN DUDLA	SZDC, vč. HKR / LEP	725 742 858 dudla@szdc.cz	
8	OLŠAN	SUDOP BRNO	606340054 ZOLSAV@SUDOP-BRNO.CZ	
9	MIROSLAV ŠERÝ	SUDOP BRNO	972625818, 606952818 msery@sudop-brno.cz	
10	JIRÍ ŠÍP	SUDOP BRNO	972625858, 604881038 jsip@sudop-brno.cz	
11	TAUBER ADOLF	SZDC OR HK	602473531 tauberA@SZDC.CZ	
12	PUKL KARL	SUDOP BRNO	603861998 kpukl@sudop-brno.cz	
13	VOJTĚCH JELÍNEK	SZDC, GR - 014	972 244 572 Jelinek@szdc.cz	
14	ALENA HEINISOVÁ	SZDC, OŽ	602650521 HEINISOVA@SZDC.CZ	
15	PETR PŘEMÝČKA	SZDC, OF	725115888 prenicka@szdc.cz	
16	JOSEF BUTIÁNEK	MD 520	775131463 josef.butianek@mdcr.cz	
17	LEOŠ HROMÁDKO	MD 520	725 131 444 leos.hromadko@mdcr.cz	
18	VÁCLAV HÁČEK	MD 0870	225131340 VACLAV.HACEK@MDCR.CZ	
19	JOSEF KATHLÍK	STIT OR H. ZRÁDKA	724405773 kathlik@szdc.cz	
20	ANTONÍN POUKAT	OR HKR SSZT Pardubice	725347794 poukat@szdc.cz	

PREZENČNÍ LISTINA

z porady ve věci : Průjezd železničním uzlem Česká Třebová
Studie proveditelnosti
Dopravní model, dopravní technologie, definice variant

konané dne: 5.3.2014 v Praze na SUDOPu Praha, Olšanská 1a

Poř. č.	Jméno	Organizace	Telefon Email	Podpis
21	ČESTMÍR LORENC	SZDC OR HKR SZEPec	602 223 165 LORENC@SZDC.CZ	
22	DAVID JEŽEK	SZDC, OZ HKR, STV	602 128 270 JEZEK@SZDC.CZ	
23	Tomáš Němec	SUDOP PRAHA	267 094 181 tomas.nemec@sudop.cz	
24	PAVEL JEŽEK	SUDOP PRAHA	267 094 181 pavel.jezek@sudop.cz	
25	Miroslav Pásek	Dopravní programy	595 755039 p.pas@DopravníProgramy.cz	
26	LEOS BERAN	OR HKR STPec	602 186 357 BERAN@SZDC.CZ	
27	PETR PROTSCHEN	SUDOP BRNO SPOL. S R.O.	572625878 PROTSCHEN@SUDOP-BRNO.CZ	
28	Karel DALEŠICKÝ	OR SZDC - O14	9422 44 449 dalesicky@szdc.cz	
29	Vladimír KUDYN	SZDC O14	9422 44 491 kudyn@szdc.cz	
30				
31				
32				
33				
34				
35				
36				
37				
38				
39				
40				

Záznam

z jednání konaného dne 12. 2. 2014 v budově společnosti ČEZ v Hradci Králové

Předmětem

je projednání podmínek a stanovení požadavků společnosti ČEZ na napájení nové zapouzdřené rozvodny 110kV Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) v železniční stanici Česká Třebová, z venkovní rozvodny 110kV společnosti ČEZ. Vybudování nové zapouzdřené rozvodny 110kV SŽDC je uvažováno v rámci zpracování studie proveditelnosti stavby

„Průjezd železničním uzlem Česká Třebová“

Všeobecně

Dnešní jednání svolal projektant (SUDOP Brno) na základě výsledků telefonických konzultací výše uvedené problematiky se zástupcem společnosti ČEZ Ing. Rejzkem, který za předpokladu splnění určitých podmínek připustil, že napájení nové rozvodny 110kV SŽDC z rozvodny 110kV ČEZ prostřednictvím dvou kabelů 110kV je pro společnost ČEZ přijatelným a technicky realizovatelným řešením.

Smyslem dnešního jednání, kterého se kromě zástupců společnosti ČEZ zúčastnili i zástupci kompetentních složek SŽDC, je prodiskutování a posouzení všech souvisejících technických a finančních aspektů, které na straně ČEZ a na straně SŽDC vyvolá připojení nové rozvodny 110kV SŽDC. Závěry z dnešního jednání projektant zapracuje do předmětu výše uvedené studie s tím, že závazné podmínky připojení budou řešeny až v dalším stupni projektové dokumentace v souladu s vyhláškou 81/2010 Sb., která stanovuje podmínky připojení k elektrizační soustavě.

Výsledky jednání

Vyjádření projektanta

V železničním uzlu Česká Třebová jsou v současné době napájeny z rozvodů společnosti ČEZ dva odběry. Jedním je měšník 3kV se sjednaným čtvrt hodinovým maximem 9MW, která napájí trakční vedení, a dále je to trafostanice 35/6/0,4kV označená TS1, se sjednaným čtvrt hodinovým maximem 3,2MW. Uvedená trafostanice napájí kabelovou smyčku 6kV SŽDC, na kterou je připojeno celkem 12 trafostanic 6/0,4kV, plošně rozmístěných v žel. uzlu Česká Třebová. Trakční měšník je napájena z venkovního vedení 22kV ČEZ, které z důvodu svých limitních přenosových schopností neumožňuje další navýšení trakčního výkonu v měšnicku.

Zvýšení výkonu měšnicku je nutno řešit v rámci této stavby a to buď vybudováním nové kabelové přípojky 22kV ze stávající rozvodny 110kV ČEZ v délce cca 5km a nebo výstavbou nové zapouzdřené rozvodny 110kV s transformátory 110/22kV.

Stávající trafostanice TS1 je napájena dvěma kabely 35kV z rozvodny 110kV ČEZ. Jedná se o kabely, které jsou ve zcela nevyhovujícím fyzickém stavu, za hranicí své životnosti.

Z aktualizovaných energetických výpočtů, které jsou důležitým podkladem pro stanovení nároků na odběr el. energie z distribuční soustavy ČEZ vyplývá, že z důvodu předpokládaného nárůstu železniční dopravy a z důvodů zvyšujících se výkonů lokomotiv až

na cca 9MW, bude nutno v horizontu 5-10 let navýšit sjednané maximum v měničárně Česká Třebová o cca 9MW.

V souvislosti s tlakem Evropské unie na výstavbu vysokorychlostních tratí na území České republiky se SŽDC musí v krátké době rozhodnout, jakou napájecí soustavou budou tyto tratě provozovány. Bude se jednat buď o soustavu 25kV, 50Hz a nebo o soustavu 2x25kV, 50Hz, přičemž odběry z napájecích stanic budou dosahovat hodnoty až 30MW. Stejnosměrná trakční napájecí soustava, kterou je v současné době napájen železniční uzel Česká Třebová, se pro napájení vysokorychlostních tratí z důvodu její omezené proudové zatížitelnosti nehodí.

Z uvedených i z dalších důvodů se ministerstvo dopravy začíná zabývat technickoekonomickými aspekty přechodu stejnosměrné trakční soustavy 3kV na soustavu střídavou 25kV, 50Hz, který bude probíhat postupně, podle dostupnosti finančních prostředků a v závislosti na vyhodnocení přínosů, které provoz střídavé trakční napájecí soustava v daném regionu vykáže.

Z výše uvedených důvodů, se dle názoru projektanta jeví být výstavba nové zapouzdřené napájecí stanice 110/22kV v žst. Česká Třebová perspektivní investicí, která díky jejímu připojení na napětovou hladinu 110kV zajistí vyšší spolehlivost dodávky el. energie, její nižší cenu a v budoucnu umožní SŽDC bez dalších velkých investic napájet železniční trať střídavou trakční napájecí soustavou, která ke svému provozu nutně vyžaduje existenci rozvodny 110kV v majetku SŽDC.

Vzhledem k omezenému prostoru na pozemcích SŽDC a vzhledem k velmi malé vzdálenosti stávající rozvodny 110kV ČEZ, projektant navrhuje vybudovat novou rozvodnu 110kV v zapouzdřeném provedení a její připojení na nadřazenou soustavu 110kV ČEZ řešit pomocí dvou kabelů 110kV. Za tím účelem bude nutno rozšířit stávající venkovní rozvodnu 110kV ČEZ o dvě vývodová pole. Délka kabelové přípojky 110kV bude činit cca 280m. Nová napájecí stanice 110/22kV, včetně dvou stání transformátorů 110/22kV, 20MW bude umístěna na pozemcích SŽDC na volném prostranství v blízkosti trafostanice TS1, která po vybudování nové rozvodny ztratí svůj smysl a bude demontována.

Zapsal:

Ing. Zdeněk Olšan
SUDOP BRNO

Vyjádření zástupců ČEZ

S připojením nové rozvodny 110/22kV zástupci společnosti ČEZ souhlasí za těchto podmínek:

- **Připojení**
 - Stávající místo spotřeby (dále jen MS) č. 1000019702 (LDS TRAKCE VN VÝCHOD) – předací místo SS-NS Česká Třebová – rezervovaný příkon (dále jen RP) 9 MW a MS č.1203127 (ŽS Česká Třebová) – RP 3,2 MW budou zrušena. RP MS č. 1000019702 bude převeden na MS č. 1000019703 (LDS TRAKCE VVN VÝCHOD) – nové předací místo Česká Třebová – 18 MW.

- Navýšení RP z 9 MW na 18 MW: podíl dle Přílohy č.6 k vyhl. 51/2006 Sb. v aktuálním znění (dále vyhl.) bude činit 9 x 150.000,- = 1.350 000,-Kč .
- Rozšíření R110 kV o jedno vyzbrojené vývodové pole bude řešeno v rámci navýšení RP, rozšíření o druhé pole (záloha) znamená nadstandardní připojení, které žadatel hradí v plné výši - §11, odst.1) vyhl.
- Hrubý odhad nákladů na nadstandardní připojení je cca 16.2 mil. včetně přeložení stávajících vedení vn (přeložka činí cca 1,1 mil.).
- Žádost o připojení k nap. Hladině vvn bude podána na předepsaném tiskopise s požadovanými přílohami, nejlépe ve spolupráci s technikem odd. Smluvní vztahy pana Zápala (tel. 581 104 206). Upozorňujeme, že se v současné době připravuje nová Smlouva o připojení LDS Trakce k DS vvn a vn.
- Stávající síť
 - Stávající kabelové vedení z R35 kV Česká Třebová do TS CD Rozvodna 35 kV (UO_1247) není v majetku ČEZ Distribuce. ČEZ Distribuce disponuje pouze dokumentací a předávacími protokoly, které nejsou podepsány.
 - Schéma viz příloha DGN a PDF.
- Ochrany
 - ČEZ Distribuce standardně osadí distanční ochrany (v případě požadavku na použití rozdílových ochrany a dalších dotazů týkajících se ochrany kontaktujte Ing. Hojného, vaclav.hojny01@cezdistribuce.cz, +420 492 112 215).
- Obchodní měření
 - Obchodní měření bude umístěno ve vstupních polích v R110 kV ČD (provedení a možnost použití měřících transformátorů U a I pro ochrany i pro obchodní měření prosím kontaktujte p. Ježdíka, ladislav.jezdik@cez.cz, +420 492 112 243).

V průběhu tohoto jednání žádný z jeho účastníků svými projevy a svým jednáním neslibuje uzavřít ani neuzavírá za společnost ČEZ Distribuce, a. s., žádnou smlouvu. Jakákoliv smlouva, pokud bude uzavřena, musí mít výhradně písemnou formu.

Zapsal:

Ing. Ivo Rejzek
ČEZ Distribuce
Hradec Králové


SUDOP BRNO, spol. s r.o.

Kounicova 26

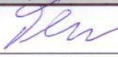











611 36 Brno

PREZENČNÍ LISTINA

z porady, jejíž předmětem je studie proveditelnosti stavby

„Průjezd železničním uzlem Česká Třebová“

konané dne: 12. 2. 2014 v budově ČEZ Hradec Králové

Poř. č.	Jméno	organizace	telefon	mail	podpis
1	Petr OLŠAN	SUDOP BRNO	606 340 057	zolsg4@sudop-brno.cz	
2	Vítězslav ŠIMÁČEK	SUDOP BRNO	606 370 453	vsimacek@sudop-brno.cz	
3	Petr FROJČÍK	SŽE HK	604 902 465	frojcik@szec.cz	
4	Jiří Seidl	SŽE HL	602 655 292	seidl@szec.cz	
5	Jiří HAJEK	SŽDC, ORHČEZ	606 745 191	hajek.jiri@szdc.cz	
6	Karel DALEŠICKÝ	SŽDC, -O14	606 024 299	dalesicky@szdc.cz	
7	IVO REJZEK	ČEZ DISTRIBUTCE	424 044 318	ivo.rejsek@cez.cz	
8	RADEK MORAVEC	ČEZ DISTRIBUTCE	737 746 966	radek.moravec@cez.cz	
9	MILAN DÍTĚ	- - -	606 66 1958	milan.dite@cezdistribe.cz	
10	JIRÍ HRADZ	ČEZ DISTRIBUTCE	492 112 236	jiri.mrazek@cez.cz	
11	PAVEL KOŠTAL	- - -	724 966 279	pavel.kostal@cezdistribe.cz	
12	JAROSLAV BABKA	- - -	602 167 752	jaroslav.babka@cezdistribe.cz	
13					
14					
15					
16					
17					

Průjezd železničním uzlem Česká Třebová Studie proveditelnosti

Záznam z pracovní porady ve věci projednání připomínek dne 1.10.2014 na GŘ SŽDC v Praze

**V rámci porady byly projednány připomínky následujících složek SŽDC, Ministerstva dopravy a
Pardubického kraje :**

1. Vyjádření GŘ SŽDC O6 č.j.34103/2014-O6 ze dne 6.8.2014
2. Vyjádření GŘ SŽDC O7 č.j.38609/2014-O7 ze dne 24.9.2014
3. Vyjádření GŘ SŽDC O12 č.j.34923/2014-O12 ze dne 25.8.2014
4. Vyjádření GŘ SŽDC O13 č.j.37685/2014-O13 ze dne 29.8.2014
5. Vyjádření GŘ SŽDC O14 č.j.37934/14-O14 ze dne 1.9.2014
6. Vyjádření GŘ SŽDC O15 č.j.38040/2014-O15 ze dne 2.9.2014
7. Vyjádření GŘ SŽDC O26 č.j.37218/2014-O26 ze dne 27.8.2014
8. Vyjádření Ministerstva dopravy č.j.65/2014-130-KR/4 ze dne 10.9.2014
9. Vyjádření SŽDC OŘ Hradec Králové č.j.18038/2014-OŘ HKR ze dne 2.9.2014
10. Vyjádření SŽDC Stavební správa východ č.j.7237/2014-SSV ze dne 22.8.2014
11. Vyjádření SŽDC CDP Praha č.j.673/2014-CDP PHA ze dne 19.9.2014

Po poradě bylo projektantovi doručeno

12. Vyjádření Pardubického kraje, odbor dopravy č.j. KrÚ Pk 52584/2014 ze dne 6.10.2014

Odpovědi na jednotlivé připomínky a kompletní rozsah jejich zapracování vyplývá z příloh tohoto záznamu.

Z přijatých zásad k dopracování čistopisu vyjímáme :

K definici variant :

- Zřízení zastávky Česká Třebová – Parník bude zařazeno do varianty MIN+ZAST
- Do varianty MAX bude zařazeno dosažení interoperability subsystému Řízení a zabezpečení na koleji č.100, která je součástí sítě TEN-T
- Do varianty MAX bude zahrnuto zřízení kolejového propojení kolejí č.100 a 200 v místě bývalé odb.Potok
- Varianta s mimoúrovňovým zaústěním trati od Brna nebude dále v ekonomickém hodnocení sledována

K ekonomickému hodnocení a přepravní prognóze :

- Bylo dohodnuto, že ve studii bude uvedeno zprovoznění VRT Praha-Brno a VRT Přerov-Ostrava do roku 2041. Do základního scénáře ekonomického posouzení a dopravního modelu nebude vliv zprovoznění VRT zahrnut, oproti předchozím ujednáním. Vliv VRT bude posouzen až v případné rizikové analýze. Přepravní prognóza bude obsahovat oba dva scénáře, tedy jak s výstavbou VRT, tak bez nich. Tyto změny budou vyžadovat přepracování části dokumentace.
- Do EH budou zahrnuty přínosy z nákladní dopravy

K vyčíslení investičních nákladů :

- Budou znovu revidovány náklady varianty Bez projektu, s uvážením aktuálního technického stavu, zvláště v profesi trakčního vedení

SUDOP BRNO, spol. s r.o.

Kounicova 26

611 36 Brno

K návrhu technického řešení :

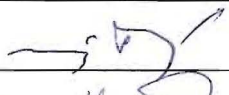
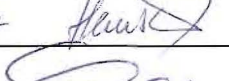

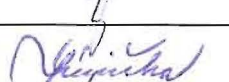
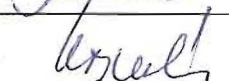
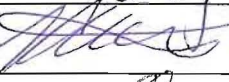

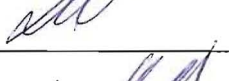

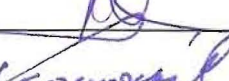
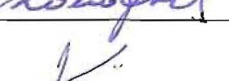

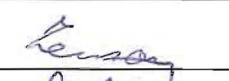

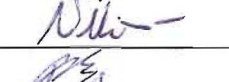
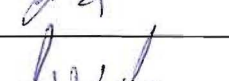
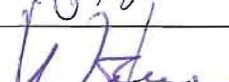
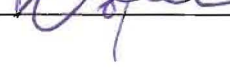


- Rekonstrukce kolejí v odjezdové a odstavné skupině budou uvažovány pouze z důvodu změny konfigurace kolejiště. Zajištění izolačního stavu kolejiště nebude součástí projektových variant.
- V situačním návrhu technického řešení zhlaví osobního a odjezdového nádraží budou vypuštěny postradatelné kolejové spojky a nově zahrnuty nezbytné koleje pro krátkodobé odstavení hnacích vozidel

Zaznamenal Ing. Petr Rotschein

PREZENČNÍ LISTINA

z porady ve věci : **Průjezd železničním uzlem Česká Třebová**
Studie proveditelnosti
Projednání připomínek

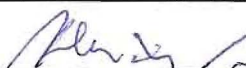

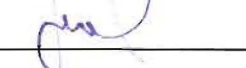


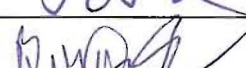


konané dne: 1.10.2014 na GŘ SŽDC Praha, Dílžďená 1

Poř. č.	Jméno	Organizace	Telefon Email	Podpis
1	MIROSLAV ŠERÝ	SUDOP BRNO	972 62 5818, 606 952 818 m.sery@sudop-brno.cz	
2	ALENA HEINISOVÁ	SŽDC 07	602 650 521, HEINISOVA@SZDC.CZ	
3	LENKA SZABOVÁ	SŽDC, SSV	724 576 126; szabova@szdc.cz	
4	Václav Krátek	SŽDC, OŘ HK-SHT	724 405 573; kratek@szdc.cz	
5	Jaroslav LAZNICKA	SŽDC, OŘ HK-SBBH	724 791 443; laznieka@szdc.cz	
6	KOPECKÝ	SŽDC, OŘ HK-SBB	602 466 952, KOPECKY@SZDC.CZ	
7	Jiří Krutíčka	— // —	602 655 288, Kruticka@szdc.cz	
8	ĽESTHIA LOREN	- 1 - CC2T	602 223 165 / LOREN@SZDC.CZ	
9	MAJTEK DUDLÁ	- 1 - ČEP	725 742 858 / dudla@szdc.cz	
10	MIROSLAV ŠNEIDER	- 1 -	724 344 852 / SNEIDER@SZDC.CZ	
11	JIRÍ PAČKA	PARDOUBICKÝ KRAJSKÝ ÚŘAD	602 592 935 JIRI.PACKA@PARDOUBICKYKRAJ.CZ	
12	PAVEL KONOPÁSEK	SŽDC 06	606 289 077 konopasek@szdc.cz	
13	DAVID JEŘEK	SŽDC, OŘ HK	602 128 210 JEZEK@SZDC.CZ	
14	RADEK TREJTMAR	SŽDC GŘ 013	724 753 552 trejtnar@szdc.cz	
15	ALEŠ ZEMAN	SŽDC BR 06	602 209 232 zemana@szdc.cz	
16	PAVEL ŠÍHA	SŽDC, GŘ 012	972 324 / 863 sika@szdc.cz	
17	MIROSLAV VEJLÍ	SŽDC 06	972 244 165 vejlis@szdc.cz	
18	MIROSLAV POŘEK	POŘEKAR KRAJSKÝ ÚŘAD	595 955 039 por@szdc.cz	
19	TOMÁŠ JAVŮREK	SŽDC, OŘ PLANA	602 548 160 javurek@szdc.cz	
20	TOMÁŠ NĚMEC	SUDOP PRAHA	267 094 281 tomas.nemec@sudop.cz	

PREZENČNÍ LISTINA

z porady ve věci : **Průjezd železničním uzlem Česká Třebová**
Studie proveditelnosti
Projednání připomínek

konané dne: 1.10.2014 na GŘ SŽDC Praha, Dílžďená 1

Poř. č.	Jméno	Organizace	Telefon Email	Podpis
21	RADIM KLUSÁČEK	SUDOP PRAHA	267 094 173 RADIM.KLUSACEK@SUDOP.CZ	
22	ANDREA PLISKOVA'	SUDOP PRAHA	267 094 143 andrea.pliskova@sudop.cz	
23	PAVEL JESÁNKIL	SUDOP PRAHA	267 094 111 pavel.jesankil@sudop.cz	
24	JAROSLAV TYLE	MD, 0130	225 131 125 jaroslav.tyle@mdcr.cz	
25	Lubas Soukup	MD 0130	225 131 601 lubas.soukup@mdcr.cz	
26	Ludek Sosna	MD 0520	Ludek.sosna@mdcr.cz	
27	Josef Butianek	MD 520	225 131 463 josef.butianek@mdcr.cz	
28	PETR ROTSCHEN	SUDOP BRNO	972 62 58 78 PROTSCHEN@SUDOP-BRNO.CZ	
29				
30				
31				
32				
33				
34				
35				
36				
37				
38				
39				
40				



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

DOŠLO DNE: 29. 10. 2014

12
- 11

Váš dopis zn.:

Zde dne:

Naše zn.: 46 468/14-O14

Vyřizuje: Ing. Vojtěch Jelínek

Telefon: 972 244 572

Mobil: 725 501 661

E-mail: Jelinek@szdc.cz

Datum: 24.10.2014

SUDOP BRNO, spol. s r. o.

Kounicova 26

611 36 Brno

Na vědomí:

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

O7

- zde -

elektronicky též zasláno:

Ing. Petr Rotschein

Ing. Alena Heinišová

PRotschein@sudop-brno.cz

Heinisova@szdc.cz

Průjezd železničním uzlem Česká Třebová

Vyjádření O14 ke konferenčnímu projednání připomínek pro studii proveditelnosti

Na základě konferenčního projednání připomínek ke konceptu studie proveditelnosti stavby Průjezd železničním uzlem Česká Třebová a zaslání záznamu z jednání včetně jednotlivých vyjádření s detailními odpověďmi projektantů zasíláme dále uvedené sdělení.

Bereme na vědomí reakce projektantů firmy SUDOP Brno na námi zaslání připomínky ke studii proveditelnosti stavby Průjezd železničním uzlem Česká Třebová. Ve věci návrhu O14 na úplnou náhradu KO s pracovní frekvencí 50 Hz v rámci celého uzlu nebylo vyhověno zejména s ohledem na finanční nákladnost takového řešení a v důsledku toho nerealizovatelnost řešení s tímto obsahem vlivem nevyhovujícího ekonomického hodnocení. Souvisejícím faktorem je i skutečnost, že předmětem stavby je řešení průjezdu uzlu a nikoli jeho komplexní řešení a přestavba.

Nezpracováním předmětného návrhu bude v určitých částech kolejiště uzlu Česká Třebová i v projektových variantách ponechána překážka pro jízdy některých moderních hnacích vozidel; tj. že takovéto části (případně i sousední koleje nebo sousední části kolejiště) nebudou vyhovovat požadavkům na odolnost vůči rušivým proudům z lokomotiv, které se jinak budou moci po interoperabilní síti pohybovat.

Na základě výše uvedeného požadujeme v tomto smyslu dopracovat textovou část studie tak, aby byla i do budoucna zřetelně popsána souvislost mezi definovanými finančními možnostmi stavby a technickými omezeními, která z toho plynou.

Ing. Martin Krupička

ředitel odboru

automatizace a elektrotechniky

Váš dopis zn.: 34103/2014-O7

Ze dne: 6.8.2014

Naše zn.: 34103/2014-O6

Vyřizuje: Ing. Panchartek

Telefon: 972 244 470

Mobil:

E-mail: panchartek@szdc.cz

Datum: 11.9.2014

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Odbor investiční

Dlážděná 1003/7

110 00 Praha 1

Studie proveditelnosti „Průjezd železničním uzlem Česká Třebová“

Předložená SP neprokazuje z hlediska ekonomické efektivity žádnou projektovou variantu, která by umožnila realizovat průjezd železničním uzlem Česká Třebová. Je naprosto nezbytné její přepracování tak, aby byla nalezena alespoň jedna ekonomicky efektivní varianta.

K předložené studii proveditelnosti máme následující konkrétní připomínky (zpracovali: Ing. Mathé, Ing. Veliš, Ing. Panchartek, Ing. Zeman, Ing. Konopásek):

- Pokud nebude jednoznačně doložena potřeba navrženého rozsahu odstavných kolejí (skupina „700“), požadujeme jejich zásadní redukci.

Bylo dohodnuto, že počet kolejí bude z počtu 5 redukován na 3 z těchto důvodů: na pražském zhlaví budou zřízeny dvě kusé koleje pro odstavování vozidel (požadavek OŘ) a nebudou řešeny koleje pro odstavování souprav soukromých dopravců. Uvedené koleje jsou nutné jako náhrada místo dvou kusých kolejích v obvodu osobního nádraží na olomouckém zhlaví, které nelze v návrhovém stavu možné zachovat.

V návrhovém stavu budou sloužit pro:

- Pohotovostní dispečerské lokomotivy pro dálkové vlaky (nepřetržitě),
- vyřazené vozy z vlaků dálkové osobní dopravy (odstavování v řádu dní do doby hromadného odvozu k opravě).

Rekonstrukce kolejí pouze z důvodu izolačního stavu nebude prováděna. Izolační stav kolejí, které jsou nyní elektrizované, je třeba řešit v rámci hlavní činnosti OPŘ.

- Kolej č. 12 (705 m) nemá dostatečnou užitečnou délku pro vlaky o délce 740 m (NEP 1315/2013). Tato skutečnost není v dopravní technologii řešena. Zároveň nepovažujeme zřízení této koleje za vhodné z následujících důvodů:
 - kolej slouží pouze vlaky od Olomouce,
 - sklonové poměry nevyhovují ustanovení TSI INF,
 - přes osobní nádraží by měly být vedeny pouze takové nákladní vlaky, které projedou bez zastavení.

Pozn.: Ve variantě OVER není tato kolej navržena.

Kolej je možno prodloužit na 780m, vzhledem k tomu, že neslouží k odstavování souprav, nejsou sklonové poměry limitující. Bylo konstatováno, že vzhledem k nutnosti zpravování vlaků nákladní dopravy je využitelnost koleje omezená (je vzdálená od výpravní budovy) a bude pro ni pouze ponechána prostorová rezerva. Dle názoru projektanta bude kolej do budoucna potřebná, protože zpravování bude probíhat elektronicky a v sudé skupině osobního nádraží chybí potřebná dlouhá kolej.

Požadujeme prověřit možnost vypuštění rekonstrukce železničního svršku a spodku (v rozsahu kolejí ve shodné prostorové poloze oproti stávajícímu stavu) v odjezdové skupině ze stavby „Průjezd železničním uzlem Česká Třebová“. V části A.3 (2.1) je v popisu současného stavu u odjezdové skupiny uvedeno následující: „Vzhledem k znečištění šterkového lože ve staničních kolejích se dá předpokládat jejich nevyhovující izolační stav.“ Navržená rekonstrukce této části je tedy založena pouze na domněnce, přičemž

se jedná o nemalé investiční náklady. A pokud je izolační stav skutečně již dnes nevyhovující, měl by být řešen v rámci opravných prací bez ohledu na tuto připravovanou stavbu. Dále upozorňujeme, že návrh rekonstrukce odjezdové skupiny železničním svrškem tvaru UIC60 je neopodstatněné navýšení investičních nákladů.

Rekonstrukce kolejí pouze z důvodu izolačního stavu nebude prováděna. Izolační stav kolejí, které jsou nyní elektrizované, je třeba řešit v rámci hlavní činnosti OPŘ.

- A.2 – v dopravní technologii je u varianty minimální uvedeno, že ze všech kolejí odjezdové skupiny bude možné odjíždět do všech směrů, což doposud nebylo možné. Toto tvrzení je však v rozporu se situací (B.3.6), kde jsou u některých kolejí zakreslena odjezdová návěstidla pouze v jednom směru (v opačném směru jsou návěstidla seřaďovací).

Koncept dopravní technologie předpokládá možnost plnohodnotného využití všech kolejí odjezdové skupiny pro všechny směry. Jedná se o chybu v uvedeném výkresu technického řešení, která bude opravena.

- A.3 (2.1) osobní nádraží – ve variantě projektové není popsána rekonstrukce nástupišť včetně zastřešení. Ve výkresové části (B.3.6) je zakreslena rekonstrukce všech nástupišť, přičemž II. nástupiště je již po rekonstrukci. U tohoto nástupiště budou tedy provedeny pouze úpravy hrany nástupiště s ohledem na směrové posuny přilehlých kolejí (případně úprava zastřešení s ohledem na průjezdný průřez). Dále není ve studii řešen bezbariérový přístup na nástupiště.

Bylo dohodnuto, že rekonstrukce II. nástupiště bude navrženo maximálně úsporně s využitím úlev na stávající stav (vzdálenost překážek od hrany nástupiště), s využitím stávajících prefabrikátů. Bezbariérový přístup je zajištěn původním zavazadlovým tunelem, bude doplněno do technické zprávy.

- Z dopravní technologie jasně vyplývá, že koleje v odjezdové skupině jsou zatíženy velmi nízkým stupněm obsazení, a to 0,178. Z toho vyplývá, že rozsah kolejiště je naddimenzovaný pro současný i výhledový rozsah nákladní dopravy (podkapitola 5.1.11, část odjezdová skupina).

Pro zajištění výhledové nákladní dopravy, kdy např. počet výchozích vlaků z terminálu Metrans vzroste na trojnásobek, je v odjezdové skupině potřebné dle výpočtu zajistit 9 dopravních kolejí (pro statistickou jistotu $p = 0,95$), respektive 10 dopravních kolejí (pro statistickou jistotu $p = 0,99$). Další kolej je nutné vyhradit pro objíždění hnacích vozidel. Zbylé 2 koleje budou využívány na krátkodobou deponii a odstavování nákladních vozů a souprav. Obsazovány budou rovněž hnacími vozidly, které zde čekají své výkony, střídání strojních čt apod. Z provedeného posouzení vyplývá, že navrhovaný počet dopravních kolejí je pro zvládnutí výhledového rozsahu dopravy odpovídající. Původní formulace o naddimenzování pro výhledový stav budou upraveny, jednalo se o překlep.

- Z pohledu provozní a dopravní technologie je pro nás nepřijatelná skutečnost, že projektant uvažuje s odstavováním hnacích vozidel a deponování vozů na dopravních kolejích odjezdové skupiny seřaďovacího nádraží, přičemž tyto koleje jsou ve všech variantách navrženy k celkové obnově. Pro odstavování hnacích vozidel pro potřeby nasazení na výchozí vlaky či u přepřahu by měly být vytvořeny koleje, které nebudou mít dopravní charakter a budou umožňovat zajištění odstavených vozidel proti ujetí.

Pro operativní odstavení vozidel budou vytvořeny v souladu s požadavkem OŘ dvě kusé koleje na pražském zhlaví. V části dopravní technologie bylo uvedeno, že je nutné zajistit kapacity na krátkodobou deponii hnacích vozidel (tj. nikoliv odstavení), ale nutný čas na vystřídání strojvedoucích na lokomotivách (staničních zálohách, dispečerských lokomotivách apod.), tak jak k tomu v obvodu odjezdové skupiny dochází již nyní. Dlouhodobé odstavení lokomotiv se předpokládá na jiných kolejích. Ve věci odstavování souprav (zejména ve vztahu k terminálu Metrans) je nutno zajistit kapacity pro krátkodobé odstavení nákladní soupravy (např. souprava odbavená v terminálu, přetažená na obvod odjezdové skupiny a čekající na hnací vozidlo či strojvedoucího). Tj. nejedná se o určení na deponii a dlouhodobé odstavení správkových vozů apod. Odjezdová skupina navíc slouží v případě výluk a

mimořádností i pro vjezd vlaků do terminálu Metrans, který má nepřetržitý provoz (předpokládá se nárůst až trojnásobek stávajícího stavu). Odjezdová skupina slouží také k odstavení souprav nákladních vlaků z dopravních důvodů – čekajících na volnou kapacitu dopravní cesty v případě výlukové činnosti na sousedních traťových úsecích apod. Podle sdělení SŽDC O12 sousední stanice nedisponují dostatečnou kapacitou pro odstavení nákladních vlaků a v případě České Třebové jsou požadovány dostatečné kolejové kapacity. Rozsah odjezdové skupiny bude ponechán.

- V dopravní technologii se navrhuje zastavování dálkových vlaků ze směru Olomouc u II. nástupiště, přičemž regionální vlaky zastavují u I. nástupiště. Toto řešení nepovažujeme za vhodné vzhledem k rozdílným počtům cestujících v dálkové a regionální dopravě. Při otočení DT (příměstská doprava u II. nástupiště, dálková u I. nástupiště) zajistíme komfort většímu počtu cestujících, kteří nebudou nuceni použít podchod.

Bude prověřeno a návrhy určení kolejí případně upraveny.

- Využití kusé koleje č. 16 není z pohledu přestupu na jiné vlaky vhodné, jelikož k podchodu je vzdálenost cca 200 m. Dále není potřeba této hrany doložena v dopravní technologii. V textu se dále nikde neobjevuje informace o aktuálním využití této koleje Českou poštou s. p. V případě jejího dnešního využívání chybí doklad o projednání s uživatelem o změně využití této koleje.

Zpracovatel dopravní technologie si je vědom excentrické polohy koleje č. 16. Z pohledu požadavků hran pro osobní regionální dopravu, která dozná výhledově navýšení, je nutné zajistit odpovídající počet nástupištních hran. Pro zajištění výhledové osobní dopravy je ve skupině osobního nádraží potřebné dle výpočtu zajistit 10 dopravních kolejí/hran (pro statistickou jistotu $p = 0,99$). Vzhledem k převažujícímu počtu linek regionální dopravy, které bude podle výhledové dopravy navýšena a je trasována zejména na východ a jih od České Třebové (Zábřeh na Moravě, Moravská Třebová, Lanškroun, Svitavy, Polička) je pro případ výluk možnostem operativního řízení dopravy existence koleje č. 16 umožňující vjezd a odjezd do uvedených směrů pro osobní dopravu přínosem. Oproti stávajícímu stavu je navíc zrušeno provizorní nástupiště č. 5, které je využíváno při výlukách, pro jízdu zaměstnaneckých vlaků apod. Vícenáklady na zřízení nástupiště jsou minimální. Stanovisko České pošty bude doloženo. Řešení bude ponecháno.

- Doporučujeme prověřit možnost odstranění propadu rychlosti (60 → 80 km/h) na odbočce Parník v kolejové spojnici mezi kolejemi č. 2 a 4 ve variantě MID a vyšší. **Bude opraveno na 80 km/h.**
- B.2 Celková situace – od km 247,486 ve směru na Prahu je chybně uvedena rychlost 120 km/h. **Bude opraveno.**
- B.2 Celková situace – přeložka silnice I/14 je ukončena v polích bez dalších návazností. **Bude doplněno.**
- Ve variantě MIN je odchýlně zakreslen rozsah rekonstrukce ve schématu (dopr. technologie) a v situaci, předpokládáme, že platí rozsah ve schématu (součástí stavby je úsek osobní nádraží – odb. Parník). **Bude opraveno.**
- Do studie požadujeme doplnit rychlostní profil V_{150} . **Bude doplněno.**
- Ve variantě OVER je v žst. Třebovice v Čechách navrženo nové ostrovní nástupiště o délce 250 m. Tato délka je značně předimenzovaná. **Bude opraveno na 140m.**
- Variantu OVER a Semanínskou spojkou doporučujeme dále nesledovat. **Varianta MID+ZAST+OVER bude vypuštěna z ekonomického hodnocení.**

Na základě výše uvedeného požadujeme prověřit snížení investiční náročnosti stavby „Průjezd železničním uzlem Česká Třebová“ modifikací varianty MIN a MID zejména v následujících bodech:

- 1) Provéřit možnost vypuštění rekonstrukce kolejí v odjezdové skupině. **Bude zpracováno**

- 2) Provéřít možnost redukce počtu kolejí v odjezdové skupině. Bude ponecháno dle návrhu.
- 3) Redukovat počet odstavných kolejí (skupina „700“), pokud nebude jednoznačně doložena potřeba navrženého rozsahu. Bude zapracováno.
- 4) Minimalizovat zásahy do nástupiště č. II. Bude zapracováno.
- 5) Provéřít možnost vypuštění koleje č. 12. Kolej bude ze stavby vypuštěna, bude ponechána prostorová rezerva.

Ing. Petr Hofhanzl
ředitel odboru přípravy staveb

Váš dopis zn.:

Ze dne:

Naše zn. (č.j.): **38609 / 2014 - O7**

Počet listů: 4

Počet příloh: 0

Počet listů příloh: 0

Vyřizuje: Michalica

Telefon: 972 246 429

E-mail: Michalica@szdc.cz

Datum: 16.10.2014

SUDOP Brno s.r.o.
Ing. Petr Rotschein
Kounicova 26
611 36 Brno

Věc: „Studie proveditelnosti Průjezd železničním uzlem Česká Třebová“ – připomínky ke studii proveditelnosti

Zasíláme Vám připomínky O7 ke „Studii proveditelnosti Průjezd železničním uzlem Česká Třebová“.

V rámci předložené studie proveditelnosti nebyla v žádné variantě prokázána ekonomická efektivita. Nejvyšší vnitřní výnosové procento bylo 4,3 % u varianty MIN. Snahou studie je nalézt alespoň jednu ekonomicky efektivní variantu, proto doporučujeme pokusit se nalézt přínosy, případně snížit náklady u varianty MIN o cca 700 mil. Kč tak, aby následný propočet ekonomického hodnocení vyšel pozitivně (IRR vyšší než 5,5 %).

Možnými směry jak zvýšit ekonomickou efektivitu jsou:

- Nalézt přínosy – úspory na straně provozních zaměstnanců (viz část ekonomické hodnocení), vybudování zastávky Parník také v minimální variantě.
- Snížit provozní náklady vlaků – redukce méně využitých spojů aj.

Technické řešení:

- S ohledem na význam uzlu Česká Třebová, kdy celý uzel je zařazen do sítě core network TEN-T je nutné dodržovat (v maximální možné míře) „Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. 12. 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě“, které stanoví minimální požadavky na síť TEN-T (22,5 t/np, 100km/h, 740m délka nákladních vlaků). Z tohoto hlediska se jeví délka předjíždné koleje č. 12 (Varianta MIN, MID, MAX) pro potřeby předjíždění nákladních vlaků příliš krátká. Doporučujeme navrhnout délku koleje 12 tak, aby umožnila předjíždění nákladních vlaků délky 740 m. Tento návrh je pouze ideový, prostorové možnosti a výši investičních nákladů takového opatření je nutné prověřit.

Kolej č. 12 se dosud uvažovala pro vlaky délky 700 metrů v souladu s výhledovou dopravou. Prodloužení na 780 metrů je technicky možné (podle evropského nařízení 1315/2013). Bylo dohodnuto, že v rámci studie proveditelnosti bude pro kolej ponechána prostorová rezerva, z důvodu vzdálenosti od výpravní budovy a nutnosti zpravování vlaků.

Dopravní technologie:

- Obě tabulky v kapitole 4.12 doporučujeme rozšířit o sloupec varianty BP a úspory počítat z porovnání varianty BP a projektových variant. Úspory není možné počítat ze současného stavu (k 1.7.2014), protože i ve variantě BP dojde k zavedení dálkového ovládní z CDP a tím i k úsporám některých provozních zaměstnanců.

Tabulky personální potřeby uvedené ve variantě bez projektu budou porovnávat úsporu výhledového stavu (tj. varianty bez projektu) a stávajícího stavu (k 1.7.2014) ve dvou alternativách – že bude zachována místní obsluha, případně bude uzel řízen z CDP.

Tabulky personální potřeby pro ostatní projektové varianty (od varianty MIN) budou porovnávat rozdíl personální potřeby varianty bez projektu (zachování řízení uzlu místně, alternativně z CDP) s projektovou variantou. Důsledkem toho však je, že při porovnání varianty bez projektu řízené z CDP a projektové varianty (MIN a vyšší) dojde k personální úspoře pouze do doby opravy zab.zař. ve variantě BP.

- Dopravní technologie prokázala, že ve variantě BP není možné provézt požadovaný výhledový počet regionálních vlaků ve střednědobém horizontu. Z pohledu dopravní technologie byla navržena redukce spojů regionální dopravy. Byly tyto závěry konzultovány s objednatelem regionální dopravy (Pardubický kraj)?

Vzhledem k omezené propustnosti zhlaví bylo pro variantu bez projektu nutno výhledovou dopravu redukovat nejprve o tranzitní nákladní vlaky vedené přes osobní nádraží, což se ukázalo jako nedostatečné. Proto bylo nutné přistoupit k redukci vlakových tras, které více zatěžují zhlaví, tj. vlaků regionální dopravy. Jelikož se jedná o srovnávací variantu, redukce nebyla projednávána.

- Dále na základě přepravní prognózy vyšlo najevo, že počet vlaků je příliš vysoký (průměrná obsazenost na spoji je velmi nízká). Byly převzaty závěry přepravní prognózy a redukovány počty spojů v dopravní technologii?

Přítomný zástupce Pardubického kraje trvá na dimenzování infrastruktury na výhledový rozsah dopravy stanovený Pardubickým krajem. Bylo dohodnuto, že Pardubický kraj ještě zváží výhledový rozsah dopravy, aby více odpovídal reálné poptávce a neovlivňoval negativně ekonomické hodnocení.

- V rámci dopravní technologie je nutné doplnit plán obsazení kolejí, ze kterého by byly patrné důvody, které vedly k rozdělení některých dopravních kolejí u nástupišť na dvě. Toto řešení (rozdělení kolejí) není z naší strany rozporováno, pouze dle našeho názoru chybí dostatečná argumentace pro zavedení takového řešení.

Počet nástupištních hran je v dokumentaci odůvodněn výhledovou dopravou a výpočtem požadovaného počtu nástupištních hran v souladu s metodikou SŽDC (předpis D24). Výpočet provedený pro požadovanou pro statistickou jistotu $p = 0,99$ vychází s výsledkem 10 nástupištních hran. Aby nebylo nutné budovat nová nástupiště, byly stávající hrany s určením pro výhledovou regionální dopravu rozděleny cestovými návěstidly, aby bylo dosaženo požadovaného počtu hran bez nutnosti budovat nová ostrovní nástupiště. V dokumentaci je dále uveden „Příklad pravidelného obsazení dopravních kolejí osobního nádraží v době špičky“ – vzhledem k tomu, že nejsou známy přesné časové polohy jednotlivých vlaků dálkové a regionální osobní dopravy, nelze v tuto chvíli zpracovat plán obsazení pro konkrétní časové období. Jedná se tak spíše o určení jednotlivých kolejí pro jednotlivé relace. Počet hran dělených cestovými návěstidly bude ponechán dle návrhu.

Přepravní prognóza:

Přepravní prognóza jednoznačně prokázala, že navýšení rozsahu dopravy o 100 % způsobí pouze velmi nízký nárůst (nejvýše o 5 % resp. 8 % dle varianty) přepravených cestujících. Byly tyto negativní efekty (snížení obsazenosti souprav, zhoršení ekonomické efektivity železničního provozu) projednány s Pardubickým krajem? Byly provedeny redukce spojů v návaznosti na tyto efekty?

Přítomný zástupce Pardubického kraje trvá na dimenzování infrastruktury na výhledový rozsah dopravy stanovený Pardubickým krajem. Bylo dohodnuto, že Pardubický kraj ještě zváží výhledový rozsah dopravy, aby více odpovídal reálné poptávce a neovlivňoval negativně ekonomické hodnocení.

V kapitole 1.4.2. jsou uvedené horizonty výstavby tratí VRT Přerov – Brno v nesouladu se SP Brno - Přerov. V této fázi přípravy SP Brno – Přerov je předpokládán rok dokončení stavby Brno – Přerov 2025 (resp. 2030 v závislosti na vybrané variantě). Ke změně přepravního výkonu v souvislosti s uvedením této tratě do provozu tedy dojde dříve. Pripomínka se týká i kapitoly 1.6. Závěr. Upozorňujeme také na fakt, že předpokládaný termín zprovoznění VRT Přerov – Ostrava je rok 2041.

Uvedení VRT Praha – Brno - Přerov – Ostrava do provozu bude na základě nového požadavku MD uvažováno v r. 2041. Nově je požadováno nezahrnovat do základního ekonomického hodnocení a dopravního modelu vlivy výstavby VRT, jejich vliv bude posouzen až v rizikové analýze. Přepravní prognóza bude obsahovat oba dva scénáře, tedy jak s výstavbou VRT, tak bez nich. Tyto změny budou vyžadovat přepracování části dokumentace.

Tab. 1-12 a 1-13 obsahují pravděpodobnosti docházky do stávající žst. Česká Třebová příp. do nové zastávky Parník. Ze studie není jasné, jakým způsobem byly tyto pravděpodobnosti vypočteny. Prosíme o doplnění postupu výpočtu.

Pravděpodobnost docházky byla stanovena na základě docházkové vzdálenosti a přístupových časů z jednotlivých ZSJ. Bude doplněno do textu.

Ekonomické hodnocení:

- Varianta BP je nedostatečně popsána a zejména vyčíslena z pohledů stanovení nákladů na údržbu a opravy. Z popisu technických opatření není zřejmé, v jakých letech dojde k náhradě dosluhujících zařízení a v ekonomickém hodnocení chybí přesnější vyčíslení ekonomických dopadů. Agregované součty uvedené v tabulkách pro variantu BP jsou příliš hrubé, je nutné zpřesnění.

Výpočty vycházely z podrobnějších tabulek, které budou doloženy.

Na straně přínosů upozorňujeme, že jsou nesprávně vypočteny přínosy plynoucí z úspory provozních zaměstnanců SŽDC. Ve variantě BP sice dojde vlivem stavby DOZ Kolín – Česká Třebová k úsporám některých zaměstnanců, nikoli však všech. ŽST Česká Třebová by i po této stavbě měla zůstat řízená místně. V tomto duchu je nutné opravit výpočet přínosů z úspor provozních zaměstnanců v rámci ekonomického hodnocení. Ekonomické hodnocení v souladu s dopravní a provozní technologií uvažuje zavedení dálkového řízení stanice po modernizaci SZZ. K modernizaci SZZ dochází i ve variantě BP, pouze v pozdějším období než v projektových variantách. Bude ponecháno.

Při porovnání varianty MID a MID+ZAST je čistá současná hodnota ENPV vyšší o 700 tis. Kč u varianty se zastávkou Česká Třebová Parník, proto se jeví jako přínosné vybudování zastávky také ve variantě MIN a zvýšit tak efektivitu této varianty. Doplnění zastávky ve variantě MIN bude vyžadovat vyšší investiční náklady než jen do samotné

zastávky (rekonstrukce dalších úseků koleje a trakce). Do varianty MIN bude zřízení zastávky doplněno za předpokladu, že to nebude znamenat zhoršení ekonomických parametrů.

- V kapitole 2.1.2, tabulka 2-13 má ve variantě MAX náklady na mimořádné opravy ve všech letech nulové. Z důvodu, že ani v MAX variantě, není řešen kompletní rozsah stanice, nemohou být tyto náklady nulové. Prosíme o úpravu tabulky.

Rozsah řešeného území je dán rozsahem úprav ve variantě MAX. Náklady na opravy v dalších úsecích tedy z logiky věci nejsou obsahem ani varianty Bez projektu.

Připomínky formální:

- Sešit A6 – opravit záhlaví stránek na správný název. **Bude opraveno.**

Žádáme o zapracování výše uvedených připomínek.

S pozdravem

Ing. Jarmila Ozimá
ředitelka Odboru investičního



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

VYPRAVENO DNE: 25-08-2014

Váš dopis zn.: 34103/2014-07
Ze dne: 6.8.2014
Naše zn.: 34923/2014-012
Vyřizuje: Ing. Říha; Ing. Kryže PhD.
Telefon: 972 325 863; 972 241 580
E-mail: riha@szdc.cz; kryze@szdc.cz
Datum: 25.8.2014

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Odbor investiční (07)
- Z D E -

„Průjezd železničním uzlem Česká Třebová“ – vyjádření ke studii proveditelnosti

K předložené Studii proveditelnosti (SP) stavby „Průjezd železničním uzlem Česká Třebová“ má odbor základního řízení provozu (012) následující připomínky:

Obecně k celé dokumentaci:

V identifikačních údajích stavby požadujeme stavbou dotčenou trať/tratě uvádět i dle „Prohlášení o dráze celostátní a regionální“ (viz www.szdc.cz).

A.1 Průvodní zpráva – v dokladové části postrádáme projednání/reakci na navržené úpravy v obvodu osobního nádraží podnikem Česká pošta, s.p. (kolej č. 12 s nástupní hranou).

Bude doloženo.

A.2 Dopravní technologie

Upozorňujeme na skutečnost, že dle Přílohy 1 k SZDC D33 je ŽST Česká Třebová „zájmová stanice“.

Bude doplněno do charakteristiky stanice.

2.1.5 – u každé kolejové skupiny žádáme uvést aktuální platnou postradatelnost železniční infrastruktury pro provozování dráhy celostátní a do dokladové části přiložit platná „Oznámení o postradatelnosti ...“.

Bude osloveno OŘ Hradec Králové s žádostí o zaslání „Oznámení o postradatelnosti“. Ta budou uvedena do charakteristiky stávajícího stavu k jednotlivým kolejovým skupinám a doložena v dokladové části.

Výkony železniční stanice Česká Třebová

Dosahované provozní výkony ŽST Česká Třebová za posledních pět let považujeme za vhodné uspořádat v denních průměrech do přehledné tabulky. Žádáme upřesnit, zpřehlednit a aktualizovat počty rozposunovaných nákladních vozů v ŽST Česká Třebová. Počty rozposunovaných nákladních vozů za posledních pět let, měsíční průměry a porovnání v procentech žádáme pro posuzovaný uzel uspořádat do přehledné tabulky tak, aby posuzovatelům SP byl zřejmý vývoj dat v této oblasti provozní práce stanice.

U ČD CARGO bude zažádáno o uvedené podklady a tabulky budou upraveny do požadované formy.

Vlakotvorba železniční stanice Česká Třebová

U posouzení potřebného počtu kolejí ve vjezdové skupině požadujeme upřesnit dopravně-technologický popis práce v této skupině. Nejenže zde vjíždějí vlaky určené na vlečku METRANS, ale vjezdová skupina je využívána i jako odstavná a také pro mimořádné odjezdy nákladních vlaků z této dráhy/vlečky. Předpokládáme, že obdobný stav je/bude i u odjezdové skupině – ta je za různých mimořádností a při výlukové činnosti nejen skupinou odjezdovou ale i vjezdovou pro vlečku Metrans. Obě kolejové skupiny – vjezdová i odjezdová navíc slouží jako odstavné pro nákladní vlaky, protože dlouhodobější odstavení nákladního vlaku z provozních důvodů není v okolí tohoto uzlu prakticky možné.

Bude doplněna kapitola „technologie obsluhy vlečky Metrans“, kde bude popsána stávající (resp. výhledová technologie obsluhy). Bude uvedena i nutnost dvojího zaústění a požadavek na zajištění kapacit pro odstavování souprav kontejnerových vlaků v rámci uzlu Česká Třebová.

Popis směrové skupiny požadujeme aktualizovat – potřebné a aktuální podklady poskytne odbor přípravy staveb (06) GŘ SZDC (např. zpracovaný projekt stavby "Rekonstrukce 4. svazku směrových kolejí v ŽST Česká Třebová"). Zásadně nesouhlasíme s konstatováním projektanta na straně 52 Dopravní technologie (DT) „podle sdělení ČD CARGO, a.s. je pro vlakovtorbu nutné zajistit 21 relačních kolejí“. **Požadujeme provést výpočet potřebného počtu směrových kolejí s ohledem na „Plán vlakovtorby“.**

Odbor přípravy staveb bude požádán o uvedenou dokumentaci a vybrané informace budou do textové části dopravní technologie doplněny. V souladu s předpokládanými úpravami směrové skupiny bude uveden orientační návrh možného určení relačních kolejí ve výhledovém stavu (při zohlednění rekonstrukce 4. svazku).

Záležitostmi týkajícími se směrové skupiny se studie zabývá pouze okrajově, neboť obvod směrové skupiny není v souladu se zadáním studie předmětem posuzování.

Výhledový stav z hlediska koncepce seřaďovacích stanic na síti SZDC nutno doložit stanoviskem odboru strategie (026) GŘ SZDC.

Bude doloženo.

Terminál Metrans

Společnost METRANS je významným přepravním/dopravním v uzlu Česká Třebová – do DT požadujeme doplnit aktuální tabulku o výkonech na vlečce a výhledu (počty pravidelných končících/výchozích vlaků, příp. tranzitních se zpracováním, uvedení jednotlivých relací, apod.), aby byly zřejmé nároky tohoto dopravce/přepravce na jednotlivé kolejové skupiny uzlu Česká Třebová za běžného provozu a také při mimořádnostech (výluková činnost). Je nezbytné zajistit provoz terminálu nepřetržitě po dobu 24 hodin.

U Metransu bude požádáno o aktuální stav (tabulku) s počty končících, výchozích, tranzitních vlaků se zpracováním, relací, časů příjezdu/odjezdu apod. Ve zprávě bude zdůrazněn požadavek na nepřetržitý provoz terminálu.

Nakládka a vykládka na vlečkách a VNVK

Do textu DT požadujeme umístit aktuální a přehlednou tabulku nakládka nákladních vozů / vykládka nákladních vozů dle jednotlivých manipulačních míst žst. Česká Třebová **za posledních pět let** tak, aby byly posuzovatelné SP zřejmě jejich provozní výkony za delší časovou řadu.

U ČD CARGO bude požádáno o nakládku a vykládku na jednotlivých manipulačních místech v obvodu uzlu Česká Třebová. Bude doplněna tabulka manipulačních míst v souladu s TR6.

4.1 a dále – pro jednotlivé varianty žádáme v DT alespoň schematicky naznačit napojení všech obvodů uzlu. I ze schémat musí být jasné, že v cílovém stavu bude v ŽST Česká Třebová existovat tzv. nákladový obvod či musí ze schématu vyplývat splnění požadavku napojení DKV z obou kolejových skupin tak, aby i v případě mimořádností, mimořádných událostí a výlukové činnosti ve skupině jedné mělo DKV i společnost METRANS možnost využívat pro svou provozní práci skupinu druhou.

Zjednodušená schémata pro jednotlivé varianty budou upravena, aby zohlednila existenci nákladního obvodu, odstavných kolejí, dvojího napojení DKV, dvojího napojení Metransu apod.

Pro navrženou úpravu osobního nádraží žádáme zpracovat tabulku „Přestupní doby“.

Tabulka přestupních dob bude zpracována formou aktualizace stávajících přestupních dob při zohlednění polohy nových nástupišť (včetně nového nástupiště 1A u pošty). Předpokládá se zpracování ve formě matice pro všechny varianty řešení osobního nádraží.

S konstatováním projekční organizace, že je bývalá Rn skupina (skupina kolejí 37-55 dle SP) postradatelnou železniční infrastrukturou pro provozování dráhy **pro všechny varianty nesouhlasíme**. Aktuální stav požadujeme prověřit na organizační jednotce OŘ Hradec Králové. V nedávné době požadovala organizační jednotka SZDC OŘ Hradec Králové prohlásit za postradatelnou železniční infrastrukturu (za účelem prodeje stanovenou formou) tzv. „montážní základnu OŘ“ (dle SP) s tím, že příslušné odborné správy si právě v prostoru „skupiny kolejí 37-55“ vytvoří prostory pro svou činnost. Pokud zájem ze strany udržující a správcovské jednotky o tento prostor trvá, pak musí být vždy alespoň jednou výhybkou vhodně napojená na kolejistiště posuzovaného uzlu Česká Třebová. Žádáme ověřit a popsat (na základě sdělení organizační jednotky OŘ Hradec Králové) i aktuálnost prodeje určených kolejí (kolejových skupin) uzlu Česká Třebová, protože případný prodej infrastruktury má jednoznačné dopady do profese dopravní technologie a dopady do kapacity dráhy posuzovaného uzlu.

Do studie bude uvedeno oficiální vyjádření OŘ Hradec Králové v souvislosti s možným prodejem vybraných kolejí (kolejových skupin). Možné kolejové napojení skupiny 37-55 a výhledová poloha koleje č.100 bude zakreslena do situace.

Ve všech variantách (a zejména u varianty MAX) žádáme uvést přehled technických normativů hmotnosti nákladních vlaků a ostatních opatření pro provoz kolejových vozidel tak, aby bylo možné objektivně zhodnotit navrhovaná stavebně rekonstrukční řešení. Např. ze SP musí zřejmé, pro jaké nákladní vlaky je plnohodnotné zdopravnění severní spojovací koleje přínosem a co varianta MAX přináší z pohledu nezanitelnosti železniční infrastruktury.

Sklonové poměry na „koridorových kolejích“ se nezmění, předpokládají se proto stávající normativy zátěže i ve výhledovém stavu. Ke změnám dochází na „nákladních spojkách“. Bude provedeno dynamické posouzení na určení normativů nákladních vlaků se zaměřením zejména na severní spojovací kolej, u které studie předpokládá zásadnější změny technických parametrů a zároveň intenzivnější využívání jízdy nákladních vlaků.

Přehledně (například do tabulky) požadujeme v DT uvést koleje, kde a jaké bude v uzlu Česká Třebová elektrické předtápěcí zařízení pro kolejová vozidla železniční (hnací vozidla či tažená) nákladních dopravců v cílovém stavu.

Budou vytypovány lokality pro odstavování nákladních vozidel nezávislé trakce pro nákladní dopravu a bude navržen rozsah zásuvkových stojanů. Bude doplněno do zprávy dopravní technologie.

V DT žádáme uvést deponovací kapacity ŽST Česká Třebová v cílovém stavu pro jednotlivé varianty.

Bude uvedena stručná rozvaha deponovacích kapacit pro osobní vozy (soupravy) v obvodu odstavných kolejí (skupina 700) v návrhovém stavu. Obdobně budou uvedeny deponovací kapacity pro deponii nákladních vozů v obvodu nákladového nádraží (koleje S1-S8).

A.2.5 + A.2.6 – z hlediska řízení provozu (ve snaze snížit investiční náklady stavby) resp. z pohledu dopravní technologie žádáme podrobněji popsat důvody INVESTICE do „přestavby nákladového a odstavného nádraží“ v podobě navržené projekční organizací.

Rozsah rekonstrukce odjezdové skupiny bude redukován.

A.2.5 + A.2.6. u plánek v cílovém stavu požadujeme neuvádět již dnes postradatelnou železniční infrastrukturu.

V souladu s „Oznámeními o postradatelnosti“ vydaným OŘ Hradec Králové budou upravena schémata a postradatelné prvky infrastruktury v nich nebudou uváděny.

Dopravně-technologickým posouzením (uvést přehled technických normativů hmotnosti nákladních vlaků a ostatních opatření pro provoz kolejových vozidel) a následně analýzou nákladů a přínosů žádáme prověřit směrovou a výškovou úpravu koleje č. 100 současného číslování (SČ) v prostoru bývalé Rn skupiny. Koleje č. 37 + 39 + 41 současného číslování jsme navrhli a projednali jako postradatelnou železniční infrastrukturu pro provozování dráhy s tím, že ve SP bude prověřena možnost vedení koleje č. 100 SČ v „NOVE“ stopě. Kolej č. 100 by pak byla poslední uvažovanou kolejí s TV. Celá Rn skupina i bývalé „dobyččí koleje“ (pokud by byly zachovány v nějaké podobě) pak budou bez TV a bez zabezpečovacího zařízení tak, aby zde mohly zasahovat hasičské sbory (například poruchy a požáry kotlových vozů) a aby zde byla možná manipulace autojeřáby či portálovými jeřáby apod.

Jednalo by se o rozšíření schválených variant o další prvky stanice. Bylo dohodnuto, že zakresl upravené polohy koleje č.100 v prostoru Rn skupiny bude pouze zakreslen do situace jako výhledový stav.

Ve studii proveditelnosti požadujeme popsat i rozmístění diagnostiky jedoucích železničních kolejových vozidel (DJŽKV) v okolí řešeného uzlu Česká Třebová. Situaci v cílovém stavu žádáme v části dopravní technologie přesně popsat a uvést, jak budou jednotlivé diagnostikované stavy řešeny z pohledu řízení provozu. DJŽKV je SŽDC dlouhodobě sledována a v současnosti projekčně připravována.

Odbor přípravy staveb bude požádán o zaslání podkladů a do textu studie budou v části dopravní technologie doplněny základní informace týkající se uzlu česká Třebová.

Pokud se prokáže ekonomická efektivita nově navrhované zastávky a budou pokračovat přípravy na její výstavbu, žádáme již ve SP uvést zmínku o tom, že pro určení názvu železniční zastávky je nutno dle zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, požádat Drážní úřad o určení názvu této železniční zastávky. Jako přílohu této žádosti musí Správa železniční dopravní cesty, státní organizace přiložit stanovisko/usnesení obce, na jejímž katastrálním území se železniční zastávka nachází, včetně plánu se zakreslením kilometrické polohy zastávky.

V dopravní technologii bude uvedeno jako poznámka, že označení Česká Třebová-Parník je pracovní název pro potřeby studie.

V dokumentaci nejsou provedeny výpočty části následných mezidobí a traťové propustnosti (s komentářem „V řešení, výsledky hodnocení budou doplněny v rámci připomínkového řízení.“). Tyto výpočty pokládáme z našeho hlediska za podstatné, jejich provedení je podmínkou pro formulaci našeho výsledného vyjádření ke studii.

Výpočty byly provedeny a budou po posouzení O12 doplněny do studie.


Ing. Tomáš Nachtman
ředitel odboru základního řízení provozu

Váš dopis zn.: 34103/2014-O7
Ze dne: 6.8.2014
Naše zn.: 37685/2014-O13
Vyřizuje: Trejtnar Radek, Ing.;
Telefon: 972341194
Mobil: 724 753556
E-mail: trejtnar@szdc.cz
Datum: 29.8.2014

SŽDC, státní organizace
Generální ředitelství
Odbor investiční

Stanovisko k odevzdání studie proveditelnosti verze 07/2014 „Průjezd železničním uzlem Česká Třebová“

K předložené dokumentaci máme následující připomínky:

V technické zprávě se uvádí zásada dodržení minimální rychlosti 100 km/h při průjezdu osobním nádražím jako požadavek na síť tratí TEN-T. K této problematice postupujeme upřesnění, že dosažení minimálních parametrů, mezi nimiž je uvedena rychlost 100 km/h, se týká pouze hlavních tratí pro nákladní dopravu ve smyslu bodu ii) odst. 2 čl. 39 Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1315/2013 ES. Nicméně i v případě vedení kolejí pro tranzitní nákladní vlaky nebude možno dosáhnout min. rychlosti 100 km/h, takže žádost o výjimku bude nutná. Pro podložení žádosti o výjimku doporučujeme zpracovat technický průkaz varianty dosažení rychlosti 100 km/h, která bude sloužit jako negativní průkaz.

Naproti tomu požadavky TSI pro subsystém infrastruktury stanovují pro kombinaci kategorií tratí V-P a V-F cílové rychlosti 160 km/h, resp. 100 km/h. Pro tyto požadavky jsou však stanoveny obecné úlevy např. vlivem zastavenosti území je možné lokálně rychlosti nedodržet, což je pro případ uzlu Česká Třebová plně využitelné.

Ve smyslu Pokynu GR SŽDC č. 16/2013 „Zásady posuzování možnosti optimalizace traťových rychlostí“ doplňte rychlostní profil V_{150} , který bude implementován do systému ETCS (nenávěsti se klasickými rychlostními). Rychlostní profil V_{150} je určen pouze pro osobní dopravu, takže jím není možno prokazovat splnění výše uvedeného požadavku na $V_{\min} = 100$ km/h stanovencu pro nákladní dopravu.

Výkresová dokumentace je vlivem velké míry kontrastu zobrazení stávajícího stavu objektů nepřehledná. Zeslabte podklad černé na šedivou. Úseky rekonstruované v rámci předchozích modernizačních a optimalizačních staveb znázorňujte rovněž šedivou barvou jako referenční stav, nikoliv barvou růžovou (žst. Třebovice) nad původním stavem před modernizací.

Pokud bude severní spojovací kolej využívána pro tranzitní nákladní vlaky ve směru Praha – Brno, doplňte na odbočce Zádulka odvratnou kolej.

Žst. Třebovice v Čechách byla rekonstruována v letech 2003 - 2005. V rámci potřebné redukce nákladů na stavbu doporučujeme upustit od záměru rekonstrukce za účelem plné peronizace stanice.

Je z důvodu dopravní technologie nutné zapojovat koleje č. 112 a č. 114 tak, aby byl možný z těchto kolejí posun na svážný pahrbek? Pokud to není nutné, doporučujeme toto propojení nenavrhnout a tím zjednodušit trasování tranzitních kolejí. Zároveň nedojde ke zkrácení užitečné délky koleje č. 110.

Koleje 112 a 114 (stávající značení) budou primárně určeny pro průjezd nákladních vlaků („rychlá stopa po nákladních spojkách“), nikoliv pro vlakotvorné práce. Proto je nutné jejich napojení na severní spojovací kolej, ale i na kolej jižní spojovací s lepšími sklonovými poměry. Napojení svážného pahrbku z těchto kolejí není nutné, ale je druhotným efektem nutného napojení na jižní spojovací kolej. Bude ponecháno.

Ostatní připomínky budou zapracovány. Třebovice v rozsahu plné peronizace se upravují pouze ve variantě MAX, za účelem dosažení interoperability systému Infrastruktura (bezbariérovost). Bude ponecháno.

Kolej č. 12 prodlužte na délku alespoň 780 m pro umožnění odstavení vlaku délky 740 m.

Bude zapracováno, na základě projednání bude pro kolej ponechána pouze prostorová rezerva.

Zapojení kolejí skupiny „700“ vysuňte ve směru Olomouc tak, aby nebylo nutné celé olomoucké zhlaví osobního nádraží konstruovat z křižovatkových výhybek. Vlečku Korado je možné zapojit samostatnou výhybkou do koleje č.12.

Ve zhlaví jsou 3 křižovatkové výhybky v hlavních kolejích, pro rychlost 80km/h vyhovují. Rozložení je dle našeho názoru dražší řešení, část zhlaví skupiny 700 je navrženo bez úprav. Bude v rámci SP ponecháno, neboť skupina nadále využívána i pro krátkodobé odstavení osobních vozů vyřazených z provozu jako náhrada za zrušené kusé koleje v osobním nádraží, olomouckém zhlaví, a prodloužení jízdy do odstavných kolejí není žádoucí.

Upravte zapojení kolejí ŽOS a nákladového staničního obvodu tak, aby nebyla použita kolejová křižovatka K S49 1:5,5 v hlavní koleji č. 100.

Bude upraveno technické řešení dle požadavku.

Jelikož nedošlo k prokázání provozní a ekonomické efektivity přesmyku traťových kolejí ve směru Olomouc/Brno, nejsou tyto varianty dále z hlediska technického řešení posuzovány.

Ing. Jiří Kozák

ředitel odboru traťového hospodářství

Průjezd železničním uzlem Česká Třebová

Vyjádření O14 ke studii proveditelnosti

Na základě vašeho dopisu č.j. 34 103/214-O7 zasíláme níže připojené vyjádření ke studii proveditelnosti „Průjezd železničním uzlem Česká Třebová“.

obecné (zpracoval : Ing.Jelínek, 972 244 572)

K seznamu zkratk máme formální výhrady. Není vhodné v rámci jednoho textu používat jedinou zkratku s více významy. Zde se konkrétně jedná o „OK“ Olomoucký kraj i optický kabel (viz A.1 Průvodní zpráva). Použití zkratky není jednotné v rámci celého dokumentu (viz A.3)

Bude opraveno

Část A.6 Závěry a hodnocení má v záhlaví chybně uvedeno označení „A.1 Průvodní zpráva“.

Bude opraveno

1. Zabezpečovací zařízení

- zpracoval : Ing.Klega, 972 741 240

1. V Průvodní zprávě je zmíněno, že úseky Opatov – Česká Třebová a Česká Třebová – Dlouhá Třebová jsou součástí hlavních sítí TEN-T pro osobní dopravu a pro nákladní dopravu. Součástí těchto sítí je však současně úsek Třebovice v Čechách – Česká Třebová. To však není ve studii zmíněno a není zřejmé, zda jsou nezbytné náklady s tím spojené zahrnuty do ekonomického hodnocení.

Bude doplněno do textu. Náklady na nutné úpravy SZZ jsou zahrnuty ve variantě MID a náklady na interoperabilitu žst.Třebovice jsou zahrnuty ve variantě MAX.

2. V Průvodní zprávě je zmíněno, jaké požadavky mají být splněny pro hlavní síť pro nákladní dopravu (dle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2003 plné vybavení ERTMS, traťová rychlost 100km/h, nápravový tlak 22,5t a provozování nákladních vlaků délky 740m), ovšem z žádné části textu studie jsme nenalezli text, z něhož by plynulo, zda se počítá s náklady na splnění těchto požadavků ve všech kolejích, po kterých budou takové vlaky jezdit, popř. budou na nich zastaveny při jejich předjíždění (samostatnou otázkou je rychlost, která je v tomto uzlu nižší). Varianty MIN a MID (ve všech subvariantách) toto rozhodně nesplňují. Varianta MAX toto nesplňuje pro kolej 100 (která je uvažována jak pro jízdy nákladních vlaků, které jedou od odb.Parník a následně budou tříděny na spádovišti, tak pro jízdy nákladních vlaků, které budou pokračovat na kolejiště METRANS – viz Dopravní technologie). V této souvislosti upozorňujeme, že obr.5 v Průvodní zprávě je nelogický, protože v něm chybí kolej, která by byla součástí hlavní sítě a umožňovala jízdu vlaků mezi vjezdovou a odjezdovou skupinou (je využitelná pro tranzitní vlaky ve směru Třebovice v Čechách/Opatov – Dlouhá Třebová).

Obrázek č.5 vychází ze stávající legislativy, tyto koleje skutečně v síti TEN-T nejsou zahrnuty.

Nebylo cílem zadání, aby všechny hodnocené varianty zaručovaly splnění TSI ve všech částech uzlu. Variantní řešení právě spočívá v rozsahu kolejiště, které vyhoví TSI, v souladu se zadáním studie. Bylo dohodnuto, že do varianty MAX budou zahrnuty úpravy pro dosažení interoperability subsystému Řízení a zabezpečení.

3. Na obr.5 v Průvodní zprávě je kolej č.100 součástí hlavní sítě pro nákladní dopravu, avšak její rekonstrukce se v žádné variantě neprovádí, čili nebudou splněny požadavky Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013.

Bylo dohodnuto, že do varianty MAX budou zahrnuty úpravy pro dosažení interoperability subsystému Řízení a zabezpečení, bez splnění Nařízení EP č.1315/2013

4. Studie se nijak nezmiňuje o nutnosti provést změnu systému ETCS vybudovaného v rámci stavby „ETCS – 1. Koridor úsek Kolín – Břeclav, státní hranice Rakousko/Slovensko“ a jeho doplnění i na „nákladní spojky“ a vjezdovou a odjezdovou skupinu. Není zřejmé, zda se s náklady na tyto změny a doplnění ETCS v ekonomickém posouzení počítá. S náklady na úpravu ETCS se při výstavbě nového zabezpečovacího zařízení uvažuje.

5. V závěru a vyhodnocení se uvádí „Dvojice předjízdnych kolejí v obvodu osobního nádraží přispěje k možnosti intenzivnějšího průvozu tranzitních nákladních vlaků přes tuto kolejovou skupinu a krátkodobě s nimi zastavit z dopravních důvodů (za účelem předjetí), aniž by došlo k omezování vlaků osobní dopravy či nárokování kolejí s nástupištními hranami.“ Vzhledem ke krátké délce těchto předjízdnych kolejí nelze zde předjíždět nákladní vlaky o délce 740m (se kterými je nutno počítat na hlavní sítě pro nákladní dopravu dle Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č.1315/2013). Pro jejich předjetí je třeba uvažovat s jinými předjízdnyhmi kolejemi.

Kolej č. 12 se dosud uvažovala pro vlaky délky 700 metrů v souladu s výhledovou dopravou. Kolej bude prodloužena na 780m, avšak její zřízení bude uvažováno pouze jako prostorová rezerva. Druhá kolej uvažovaná jako předjízdna v obvodu osobního nádraží (koleje č. 5 + 5b) požadavek splňuje, dosahuje celkové užitečné délky 799 metrů.

6. Navrhované rozdělení některých kolejí u nástupišť cestovými návěstidly povede k nedostatečným zábrzdňým vzdálenostem mezi některými návěstidly. To při nevhodné kombinaci traťových rychlostí a rychlostí v odbočném směru může u vjezdových vlakových cest (není postavena navazující odjezdová cesta až na traťovou kolej) vést k nemožnosti využití rychlost, které umožňuje konstrukční uspořádání zhlaví. V té souvislosti je třeba též vzít v úvahu požadavky na návěštění snížení rychlosti také hlavním návěstidlem při výrazné změně traťové rychlosti, aby při použití národního vlakového zabezpečovače nebyl přijímán stále kód zeleného světla (tedy nenávěstit omezení rychlosti jen rychlostníkem, ale také návěstí hlavního návěstidla s dolním žlutým světlem, případně doplněným rychlostním pruhem, aby před vjezdovým nebo cestovým návěstidlem, v jehož úrovni, či nedaleko za ním dochází k výrazné změně rychlosti, byl přenášen kód VZ, který vyžaduje potvrzování bdělosti – kód žlutého mezikružší). Dále upozorňujeme, že je třeba též dodržet zábrzdňou vzdálenost mezi cestovými návěstidly před krajními výhybkami ve směru od odb.Žádulka a od Třebovic v Čechách a následujícími hlavními návěstidly. Stejný případ platí i pro jízdy v opačném směru, pokud by v souvislosti s vysunutou kolejovou spojkou mezi 1. a 2. kolejí ve směru od odb. Parník někde vznikla cestová návěstidla.

Počty kolejí, které jsou rozděleny cestovými návěstidly je odůvodněno v části dopravní technologie výpočtem požadovaného počtu hran dle předpisu SŽDC D24 a koresponduje s nárůstem výhledové osobní regionální dopravy dle sdělení Pardubického kraje. Stávající hrany by totiž byly využívány až dvěma soupravami. Zabezpečovací zařízení neumožní návěstit pravidelný vjezd na obsazenou kolej, cestová návěstidla jsou proto nutná. Počty hran rozdělených cestovými návěstidly bude ponechán dle návrhu, který je doložen dopravně-technologickým posouzením.

Za vjezdovými návěstidly jsou umístěna na zábrzdňou vzdálenost cestová návěstidla před krajními výhybkami a za nimi následuje cestové návěstidlo na staničních kolejích, které je na nedostatečnou zábrzdňou vzdálenost od cestových návěstidel před krajními výhybkami. Tím je možné vjíždět max. možnou traťovou rychlostí až po návěstidlo před výhybkami ve zhlaví. Od tohoto návěstidla následuje jízda sníženou rychlostí 40 km/h, pokud není postaveno prodloužení cesty.

Omezení rychlosti je návěstěno návěstidly a nejen rychlostníky. Tím bude zabezpečen správný přenos kódu VZ.

7. V dopravní technologii se ve výpočtech uvažuje délka nákladních vlaků 650m, což není v souladu s požadavky Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č.1315/2003, které požaduje umožnit provoz nákladních vlaků délky 740m.

Jedná se o překlep, pro výpočty návrhového stavu byly uvažovány vlaky délky 700 metrů v souladu s požadavky výhledové dopravy ČD CARGO, operátora Metrans apod. Pro vlaky dlouhé 740m budou sloužit vybrané koleje v jednotlivých kolejových skupinách. Bude opraveno.

8. V celé studii není dostatečně popsáno, jakou rychlostí se bude jezdit při vlakových cestách přes zhlaví z/na 3.TK na/z kol.100 a 200. Původní uspořádání bylo navrženo na rychlost 60km/h (plyne z původních výkresů RZZ Česká Třebová). Možnost jízdy vyšší rychlostí než stávajících 40km/h by mohlo přispět k dalšímu výraznému zkrácení jízdních dob.

Bude doplněno do textové části formou tabulky. Rychlost 60km/h bude dosažena pro průjezd na koleji č.100, ostatní koleje na rychlost 50km/h.

9. Popis zabezpečovacího zařízení nerespektuje zcela změny provedené v rámci stavby „EMC ve vybraných úsecích trati Praha – Bohumín“ a v souvisejících akcích (obousměrný AB v kolejích 1., 2. a 3, obousměrný provoz na koleji 4, změna typu PZS). Bude opraveno v textové části.

10. Upozorňujeme, že v rámci stavby „EMC ve vybraných úsecích trati Praha – Bohumín“ bylo ze strany OR Hradec Králové, resp. O20 požadováno, aby v koleji č.4 před přejezdem ve směru od České Třebové nebylo oddílové návěstidlo automatického bloku, ale hlavní návěstidlo s absolutním významem návěsti Stůj, aby v případě, kdy je dovolena jízda jen k tomuto návěstidlu (úsek po vjezdové návěstidlo odb.Parník je obsazen předchozím vlakem), nedošlo k uzavření PZS na tomto přejezdu. Doporučujeme projednat s OR Hradec Králové a GŘ O20, zda tento požadavek trvá nebo nikoliv a podle toho případně pozměnit technické řešení. Bude opraveno.

11. Upozorňujeme, že pokud zůstanou v některých částech kolejiště, příp. v některých nákladních spojkách kolejové obvody s frekvencí 50Hz, nebudou vyhovovat (případně i sousední koleje a sousední části kolejiště) požadavkům na odolnost vůči rušivým proudům z lokomotiv, které se jinak budou moci pohybovat po interoperabilní síti. Ve variantě MIN jde zejména o vjezdovou skupinu a „nákladní spojky“, ve variantách MID jsou popisy rozporné a nelogické (část se nahradí novým TZZ – např.kolej 200, část zůstane původní – např. odb.Les – Třebovice v Čechách). Technické řešení předpokládá, že kolejové obvody 50 Hz budou vyměňovány jen na kolejišti, kde bude budováno nové zabezpečovací zařízení. Výměna všech kolejových obvodů v celé stanici Česká Třebová by bylo finančně nákladné.

12. Texty týkající se „kolejových obvodů vyhovujících interoperabilitě“ jsou nesmyslné, protože požadavky na jejich odolnost jsou v TSI CCS stále otevřeným bodem. Proto by mělo přímo uvedeno, jakým hodnotám mají vyhovovat, pokud by do doby zadání stavby již TSI CCS neuváděly požadované hodnoty odolnosti. Bude opraveno.

13. V popisu zabezpečovacího zařízení se hovoří o „budoucím ovládní z CDP Praha“. Proč se nevybuduje současně se stavbou zab.zař. v rámci uzlu přímo? Zkomplikovalo by to i řešení vazby RBC ETCS na zab. zař. uzlu. DOZ bude doplněno.

14. Pokud bude vjezdová skupina ovládána pouze místně, je třeba zajistit přenos potřebných informací pro ETCS do RBC. To chybí ve vlastním textu a není jisté, zda bylo s tímto uvažováno v nákladech? Předpokládá se, že v rámci ETCS Kolín – Břeclav bylo vyřešeno.

15. Popis Semanínské spojky v části popisující zabezpečovací zařízení, neodpovídá ostatním částem studie. Bude opraveno.

16. Nijak není řešeno v žádné variantě zabezpečovací zařízení jižní spojovací koleje.

Tato kolej není zahrnuta do rozsahu posuzovaného kolejiště, v souladu se zadáním studie.

17. V části týkající se úpravy GSM-R není nijak řešeno vykrytí „nákladních spojek“ signálem GSM-R, které by mělo odpovídat nasazení ETCS úrovně 2. **Bude řešeno v rozsahu rekonstruovaného kolejiště té které varianty.**

18. V části týkající se trakčního vedení Odb.Skládka – Odb.Semanín se uvádí, že je na ní trakční vedení z roku 1957. Opravdu, když tato spojka neexistuje? **V popisu jsou zaměněny úseky 5 a 6, bude opraveno.**

19. V částech týkajících se trakčního vedení koleje 100, severní spojovací koleje apod. se uvádí, že stávající trakční vedení nevyhovuje požadavkům na trať s traťovou rychlostí do 160km/h. Proč se hovoří o tak vysoké rychlosti, když dle jiných částí studie zde bude rychlost jen 80km/h?

Konstrukčně musí TV v tomto úseku odpovídat rychlosti do 120 km/hod, jde o překlep, bude opraveno.

20. V souvislosti se Závěrem a ekonomickým hodnocením upozorňujeme na povinnost zajistit na hlavních sítích TEN-T splnění požadavků nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2003 do 31.12.2030. V textu studie zmíněné „vyjmutí některých částí kolejiště ze stavby (vykazující nejmenší efektivnost) by mohlo dosažení tohoto cíle znemožnit, protože následná samostatná realizace těchto částí by již byla pravděpodobně ekonomicky zcela neodůvodnitelná. Proto navrhuje zvážit, zda pro naplnění požadavků nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2003 by nemělo být používáno nejen pouze ekonomické hodnocení, ale také nějaké „multikriteriální“ hodnocení.

Bylo dohodnuto, že obsahem varianty MIN zůstane dosažení podmínek TSI a požadavků na síť TEN-T alespoň pro průjezd pro osobní dopravu.

- zpracoval : Ing.Jelínek, 972244572

A.3 Technické řešení a vliv stavby na ŽP, 7. Zabezpečovací zařízení

Obecně Šerý

- Studie předpokládá, že v rámci této stavby nebude žst. Česká Třebová zapojena do CDP Praha. Není však uvedeno, z čeho tento předpoklad plyne. V tomto smyslu doporučujeme studii doplnit, příp. konzultovat s CDP Praha a koordinovat se stavbou „DOZ Česká Třebová (včetně odb.Zádulka) – Kolín (včetně)“. **Do dálkového ovládání celého uzlu Česká Třebová se předpokládalo v rámci jiné stavby, až bude celý uzel vybaven novým zabezpečovacím zařízením.**

- Opakovaně je v textu varianta „bez projektu“ řešena tak, že se navrhuje ponchání stávajícího zařízení v činnosti. V těchto případech by mělo být doplněno, že je nutno pro železniční zabezpečovací zařízení zohlednit i případné nutné opravy a rekonstrukce. **Text bude doplněn.**

- V několika místech je navrhováno umístění návěstidel na návětní lávce. S ohledem na komplikovanost celé stanice z hlediska trakčního vedení a zkušeností z probíhajících staveb navrhuje, aby realizovatelnost všech takovýchto návrhů byla prověřována v maximální možné míře ve všech stupních projektové dokumentace. V rámci studie proto doporučujeme dopracovat uvedené jako požadavek pro další stupně projektových dokumentací. **Požadavek bude ve SP doplněn.**

- Navrhujeme, aby v rámci stavby byly všechny kolejové obvody s frekvencí 50 Hz nahrazeny. Jejich ponecháním by vznikala překážka pro jízdy moderních hnacích vozidel. **Pokud by měly být vyměněny všechny kolejové obvody 50 Hz za interoperabilní, vzniknou navíc velké investiční náklady. Bude ponecháno řešení, kdy výměna KO je zahrnuta jen v části kolejiště, která je v dané variantě upravována.**

7.1, str.67, odst.3 – V textu je zpracována možnost ponechání stávajícího zařízení pro nákladní dopravu (tzn. žádné nebo minimální úpravy). K tomuto záměru sdělujeme, že v takovýchto případech je nutno zajistit a respektovat vyjádření správce (resp.OŘ) o stavu a podmínkách další

provozní schopnosti zařízení v rámci hodnoceného období. Bylo dohodnuto, že výše nákladů varianty BP bude znovu prověřena.

7.1, str.68, odst.4 – Ve věci postupu při návrhu kabelizace doporučujeme oslovit Odbor strategie (SZDC), neboť i v jiných studiích byla již otevřena otázka přechodu na trakční soustavu 25kV, 50Hz. Pokud by měl uvedený strategický nastat v průběhu období, které studie řeší, musela by být většina kabelů v provedení TCEKPFLEZE. Bylo dohodnuto, že kabelizace bude navržena v souladu s výhledovým přechodem na trakční soustavu 25kV, 50Hz.

7.1, str.68, odst.5 – Životnost baterií zdrojů zabezpečovacího zařízení doporučujeme alespoň 15 let. Bude řešeno v dalších stupních PD.

7.1, str.68, odst.6 – Umístění technologie do prostor stávajícího St.019 musí být podmíněno posouzením celkového stavu (vč. únosnosti podlah) a navrženy případné stavební úpravy objektu. Samozřejmě stavební úpravy budou nutné, rozsah bude dán průzkumem. Náklady jsou zahrnuty v profesi pozemních staveb.

str.71, Popis současného stavu

- Chybně označené číslování názvu kapitoly (6.4 následuje po 7.1) Bude opraveno
- V popisech stávajícího stavu je opakovaně nevhodně používán budoucí čas (namísto „je“ použito slovo „bude“) Bude opraveno

2. Sdělovací zařízení (zpracoval : Ing. Husník, 972 244 421)

SP nemá varianty pro řešení sdělovacích zařízení, navržené řešení vyhovuje. Bez připomínek.

3. Elektrotechnika a energetika (zpracoval: Ing. Tošovský, 972 244 273)

Opakovaně je v textu varianta „bez projektu“ řešena tak, že se navrhuje ponechání stávajícího zařízení v činnosti. V těchto případech by mělo být doplněno, že je nutno pro zařízení elektrotechniky a elektrotechniky (včetně trakčního zařízení) zohlednit i započítat nutné opravy, rekonstrukce a odstraňování poruch.

V této souvislosti upozorňujeme zejména na kritický stav TV v obvodu osobního nádraží a rozvodu 6kV pro napájení zabezpečovacího zařízení.

V textech části A.3.9 (silnoproud) a A.3.10 (trakce) jsou tyto práce zmíněny, nákladová část tyto náklady obsahuje. Například změna systému napájení včetně výstavby nové měnárny je zahrnuta i ve variantě Bez projektu. Bude prověřeno časové usazení těchto prací a případné zvýšení nákladů varianty BP v profesi trakce, které jsou výrazně nižší než v projektových variantách, na základě údajů správce.

Ing. Martin Krupička
ředitel odboru
automatizace a elektrotechniky



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

Váš dopis zn.:

Ze dne:

Naše zn.: 38040/2014-O15

Vyřizuje: Ing. Rudolf Zelinka

Telefon: 972 244 672

Mobil: 724 076 530

E-mail: Zelinka@szdc.cz

Datum: 29.11.2014

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

- O7
Ing. Jiří Michalica

Stanovisko k dokumentaci „Studie proveditelnosti Průjezd železničním uzlem Česká Třebová“, části dotýkající se vlivu stavby na životní prostředí

K předložené dokumentaci a to i vzhledem k tomu, že se jedná prozatím o studii proveditelnosti, kde oblast životního prostředí a její jednotlivé složky (ochrana přírody a krajiny, NATURA 2000, odpady, ochrana ovzduší nebo ochrana veřejného zdraví – hluk a vibrace) je řešena prozatím jen okrajově, nemáme žádné připomínky. Dále dodáváme, že v dalších stupních projektové dokumentace bude zpracovatelem dokumentace potřeba problematice ochrany životního prostředí věnovat větší pozornost.

Bereme na vědomí.

Ing. Radovan Kovařík

ředitel odboru provozuschopnosti

04/2

Váš dopis zn.: 34103/2014-O7
Zde dne: 6. 8. 2014
Naše zn.: 37218/2014-O26

Vyřizuje: Ing. Jan Šulc
Telefon: 222 335 366
Mobil:
E-mail: sulcja@szdc.cz

Datum: 27. 8. 2014

SŽDC, O7
Ing. Jarmila Ozimá

Vyjádření O26 ke Studii proveditelnosti „Průjezd železničním uzlem Česká Třebová“

Vážená paní ředitelko,

zasílám Vám vyjádření odboru strategie ke Studii proveditelnosti „Průjezd železničním uzlem Česká Třebová“.

Z pohledu odboru strategie doporučujeme k dalšímu sledování variantu MID + ZAST, která oproti variantě MIN zrychlí a zkapacitní průjezd nákladních vlaků přes tzv. nákladní spojky mimo osobní nádraží. Varianta MIN, která však vykazuje nejlepší (avšak stále nedostatečnou) ekonomickou efektivitu, je z pohledu O26 také akceptovatelná. Vzhledem k prokázání ekonomické efektivitě zřízení zastávky s pracovním názvem Č.Třebová-Parník doporučujeme zařadit tuto zastávku do varianty MIN.

K dokumentaci máme následující připomínky:

Obecné připomínky:

- V sešitu A.5 v kap. 1.4.2 je uvedeno nesprávný rok uvedení do provozu VRT Přerov – Ostrava. Správně má být rok 2041. V této kapitole je navíc uvažováno o VRT Přerov – Brno v r. 2048. Tento předpoklad je však velmi sporný, a to nejen s ohledem na dosud neznámý výsledek SP Brno – Přerov.

Bylo dohodnuto, že ve studii bude uvedeno zprovoznění VRT Praha-Brno-Ostrava do roku 2041. Do základního scénáře ekonomického posouzení a dopravního modelu nebude vliv zprovoznění VRT zahrnut, oproti předchozím ujednáním. Vliv VRT bude posouzen až v případné rizikové analýze. Přepravní prognóza bude obsahovat oba dva scénáře, tedy jak s výstavbou VRT, tak bez nich. Tyto změny budou vyžadovat přepracování části dokumentace.

Připomínky ke kolejovému řešení:

- Pokud má být kolej č. 12 určena pro krátkodobé odstavení nákladního vlaku, je nezbytné, aby byla její užžitná délka 780 m.

Předpokládá se určení jako kolej předjízdna pro nákladní vlaky, doposud pro vlaky délky max. 700 metrů. Bude prodloužena na 780m, avšak uvažována pouze jako prostorová rezerva (nebude zahrnuta do nákladů).

- Manipulační spojka mezi výhybkami č. 26 a 30 se zdá nadbytečná. Sice umožňuje manipulační cestu po této spojkce (mezi DKV a kolejí č. 5) a souběžné jízdy v sousedních dopravních kolejích č. 7 a 3, ale vzhledem k určení koleje č. 5 pro krátkodobé odstavení nákladních vlaků zřejmě nebude potřeba stavět vlakové cesty na kolejích 3, 5 a 7 současně (na brněnsko-olomouckém zhlaví).

Bylo projednáno, že spojka bude vypuštěna.

- Manipulační spojka mezi výhybkami č. 9 a 24 se zdá také nadbytečná. Tato spojka pouze umožňuje souběžné manipulační jízdy mezi DKV a kolejí 3 a 5 s jinou manipulační cestou mezi DKV a kolejemi 1 až 14.

Bylo projednáno, že spojka bude vypuštěna.

- Prosíme o objasnění účelu koleje T402, v případě její neúčelnosti o odstranění z návrhu.

Jedná se o zachování stávajícího stavu, kdy uvedená kolej slouží jako záchytná (odvratná) pro obvod směrové skupiny. Bude ponecháno.

- Prosíme o doplnění rychlostního profilu V_{150} (dle pokynu GR č. 16/2013).

Bude doplněno.

Připomínky k situacím 1:1000:

- Jednotlivé podkladové listy s rastrovou kresbou JŽM se navzájem překrývají a vznikají tak místa bez rastrového podkladu.

Bude zajištěn kompletnější mapový podklad.

Připomínky ke schémátům:

- Spojka mezi výhybkami 45 a 48 je vyznačena jako manipulační, dle situace je však dopravní pro rychlost 60 km/h.

Jedná se o spojku, po které budou moci být postaveny vlakové cesty, tj. ve schématech bude opraveno označení na kolej dopravní a uvedena rychlost 60 km/h.

S pozdravem

27.8.2014
v.2. martin kač
Bc. Marek Binko
ředitel odboru strategie



Ministerstvo dopravy

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

Správa železniční dopravní cesty, s. o.
Generální ředitelství
Odbor investiční
Dlážděná 1003/7
Nové Město
11000 Praha 1
DS: uccchjm

Váš dopis značky / ze dne Naše značka
34103/2014-O7 / 6. 8. 2014 65/2014-130-KR/4

Vyřizuje / linka
Soukup Lukáš, Ing. / 225131601

Praha
10.9.2014

Věc: Stanovisko MD "Průjezd železničním uzlem Česká Třebová"

Vážená paní ředitelko,

na základě Vašeho požadavku Vám zasíláme stanovisko ke studii proveditelnosti „**Průjezd železničním uzlem Česká Třebová**“.

Z hlediska požadavků na strukturu a úplnost (průvodní zpráva, technické řešení, řešení dopravní technologie, marketingová analýza, hodnocení vlivů na ŽP, ekonomické hodnocení) je studie proveditelnosti zpracována v požadovaném rozsahu.

Zásadním problémem předmětného odevzdání jsou negativní výsledky ekonomického hodnocení všech posuzovaných variant. Není tak možné stanovit další postup modernizace předmětného železničního uzlu a studii není z těchto důvodů možné předložit k projednání a schválení v Centrální komisi MD. Doporučujeme proto, aby se zadavatel se zpracovatelem ve studii **detailněji zaměřili zejména na variantu bez projektu, na možnost redukce rozsahu technického řešení projektových variant a především na kontrolu vstupních parametrů vstupujících do ekonomického hodnocení.**

Bude provedeno.

Výsledky ekonomického hodnocení jsou vyvolány především samotným charakterem projektu, kterým je modernizace železničního uzlu s vysokými investičními náklady na jedné straně, a s obtížně prokazatelnými přínosy především pro zkrácení jízdních dob na straně druhé. Za významný nedostatek z hlediska vstupů do ekonomického hodnocení **považujeme rezignaci na hodnocení přínosů pro nákladní dopravu.** Studie se zaměřuje primárně na řešení potřeb osobní dopravy, přitom pro nákladní dopravu jde o klíčový uzel, ležící na styku tří důležitých tratí s mezinárodním významem. Právě dálková železniční nákladní doprava představuje zásadní potenciál pro případné převedení nákladní přepravy ze silnic na železnici. Z těchto důvodů předkládáme v příloze několik konkrétních připomínek a námětů, které mohou ještě zvýšit praktický přínos projektu pro vlaky nákladní dopravy. Současně jako námět uvádíme příklad výpočtu přínosů pro nákladní dopravu, založených na skutečných nákladech dopravce v železniční dopravě. Jde pouze o příklad, který však dokazuje, že i v nákladní dopravě mají úspory času kvantifikovatelnou hodnotu.

Bylo dohodnuto, že relevantní přínosy v nákladní dopravě budou do ekonomiky zahrnuty..

V příslušných částech studie souvisejících s definováním rozvoje ovlivněné dopravní sítě a jejich vlivu na dopravní a přepravní výkonnost předmětného železničního uzlu požadujeme upravit dokumentaci ve smyslu dohody učiněné při zpracování studie proveditelnosti „Modernizace tratí Brno – Přerov“, kde bylo dohodnuto pracovat s uvedením do provozu vysokorychlostních tratí Praha – Brno a Přerov – Ostrava k roku 2041 v parametrech maximálně dosažitelných jízdních dob. Vliv těchto staveb bude prověřen v přepravní prognóze a dopravní technologii, ovšem ekonomické hodnocení bude z důvodu neexistence žádného rozhodnutí uvažovaných staveb zpracováno na stav bez realizace těchto staveb. Konkrétní specifika zpracování tohoto požadavku sdělí zadavatel studie.

Uvedení VRT Přerov – Ostrava bylo ve studii uvažováno v roce 2048 na základě vyjádření MD, Odboru strategie. Nová trať Brno – Přerov byla uvažována od roku 2025, ovšem bez návazné VRT ve směru na Ostravu a přetrasování VR dálkových vlaků přes Brno přepravní intenzity v České Třebové nijak neovlivní. VRT Praha – Brno byla ve studii uvažována od roku 2041.

Bylo dohodnuto, že ve studii bude uvedeno zprovoznění VRT Praha-Brno-Ostrava do roku 2041. Do základního scénáře ekonomického posouzení a dopravního modelu nebude vliv zprovoznění VRT zahrnut, oproti předchozím ujednáním. Vliv VRT bude posouzen až v případné rizikové analýze. Přepravní prognóza bude obsahovat oba dva scénáře, tedy jak s výstavbou VRT, tak bez nich. Tyto změny budou vyžadovat přepracování části dokumentace.

Připomínky koncepčního charakteru

Celá studie

V příslušných částech studie souvisejících s definováním rozvoje ovlivněné dopravní sítě a jejich vlivu na dopravní a přepravní výkonnost předmětného železničního uzlu požadujeme upravit dokumentaci ve smyslu dohody učiněné při zpracování studie proveditelnosti „Modernizace trati Brno – Přerov“, kde bylo dohodnuto pracovat s uvedením do provozu vysokorychlostních tratí Praha – Brno a Přerov – Ostrava k roku 2041 v parametrech maximálně dosažitelných jízdních dob. Vliv těchto staveb bude prověřen v přepravní prognóze a dopravní technologii, ovšem ekonomické hodnocení bude z důvodu neexistence žádného rozhodnutí uvažovaných staveb zpracováno na stav bez realizace těchto staveb. Konkrétní specifika zapracování tohoto požadavku sdělí zadavatel studie.

Dopravní technologie dimenzuje parametry stanice na maximální rozsah dopravy, kterého bude podle výhledové dopravy dosaženo v období let 2030 až 2040. V roce 2030 dojde k dosažení maximálních hodnot nákladní dopravy (zejména díky terminálu Metrans), zároveň bude provozována zesílená regionální doprava (od GVD 2015/2016) a rovněž bude nadále provozována silná dálková osobní doprava (mírné zvýšení stávajícího stavu, zejména na lince vlaků EC Praha – Brno). Po dokončení rychlých spojení (předpoklad v časovém horizontu 2040) mírně poklesne dálková osobní doprava. Regionální osobní doprava bude zachována, stejně bude trvat požadavek na maximální rozsah nákladní dopravy. Tj. infrastruktura navržená pro období let 2030 až 2040 vyhoví i parametrům dopravy před rokem 2030 a po roce 2040.

Bylo dohodnuto, že ve studii bude uvedeno zprovoznění VRT Praha-Brno-Ostrava do roku 2041. Do základního scénáře ekonomického posouzení a dopravního modelu nebude vliv zprovoznění VRT zahrnut, oproti předchozím ujednáním. Vliv VRT bude posouzen až v případné rizikové analýze. Přepravní prognóza bude obsahovat oba dva scénáře, tedy jak s výstavbou VRT, tak bez nich. Tyto změny budou vyžadovat přepracování části dokumentace.

A.1 Průvodní zpráva

str. 22

9.3. Definice hodnocených variant

Komentář k definici variant by mohl být podrobnější. Především by bylo vhodné jasně stanovit minimální rozsah úprav potřebných pro potřeby nákladní dopravy. Nižší varianty prakticky potřeby nákladní dopravy nezohledňují. S ohledem na význam uzlu Česká Třebová pro železniční nákladní dopravu to nepokládáme za vhodné. Viz připomínky k projektovým variantám v dalších částech studie.

Přesouváním úprav z vyšších variant do nižších se rozdíl mezi variantami stírá. Bude ponecháno dle návrhu.

Na rozsah tranzitní nákladní dopravy v posledních letech má zásadní vliv přesměrování části přeprav z trati přes Havlíčkův Brod. Trasa 1. TŽK disponuje příznivějšími sklonovými parametry. Pro odvoz i těžšího vlaku zde stačí jedna lokomotiva na rozdíl od tratě přes Havlíčkův Brod, kde jsou někdy potřeba i tři lokomotivy. V současné době je rovněž překážkou využití tratě přes Vysočinu nemožnost provozu moderních elektrických lokomotiv kvůli nesplnění parametrů EMC. Bez opatření, které zatraktivní trať přes Havlíčkův Brod tak bude docházet k dalšímu přesunu přeprav na trať přes Českou Třebovou s dopady na její zatížení. Opatření pro zatraktivnění trati přes Vysočinu by pak mohly mít významnější dopad na kapacitu pro nákladní dopravu, než uváděná výhledová výstavba nového spojení Praha – Brno.

Bude okomentováno.

A.2 Dopravní technologie

3.3 Definování posuzovaných variant

S ohledem na význam terminálu Metrans a jeho budoucí rozvoj (současný modul CETR1 i plánovaný modul CETR2) navrhujeme i do minimální varianty zapracovat úpravu zhlaví vjezdové skupiny tak, aby do modulu CETR1 byl možný odjezd z kolejí 101 – 111, tedy ze šesti kolejí. Současně tak bude s dostatečnou kapacitní rezervou řešen příjezd do plánovaného modulu CETR2.

Pro rozsah výhledové dopravy je pro čistě vlakotvorné práce (končící vlaky) výpočtem požadováno 6-8 kolejí (podle zvolené statistické jistoty) v obvodu vjezdové skupiny. Další kolej pak musí být k dispozici pro objíždění posunující zálohy a odstupujících lokomotiv. Další dvě koleje jsou plánovány výhradně pro tranzitní nákladní vlaky, které obvodem vjezdové skupiny budou projíždět a nebude tyto koleje možné používat pro vlakotvorné práce. Další dvě koleje jsou určeny primárně pro potřeby průjezdu nákladních vlaků Metransu do terminálu s tím, že v případě potřeby mohou být využity i pro vlakotvorné práce. Celkem je nutné na vjezdové skupině zajistit 11-13 kolejí.

V případě požadavku na vjezd do terminálu z více kolejí vjezdové skupiny je možné toto uvažovat, z hlediska dopravní technologie to zlepší operativní možnosti řízení dopravy, ale nově zaústěné koleje by stejně zůstaly primárně určeny pro vlakotvorné práce, takže zátěž pro Metrans by je mohla užívat pouze krátkodobě (např. v případě nakupení zátěže pro terminál) s tím, že zpracování končících vlaků má přednost.

Problémem zůstávají užitečné délky, neboť sám Metrans ve svém písemném vyjádření avizoval požadavek na 610 metrů souprava + lokomotiva, výhledově 680 metrů + lokomotiva (tj. užitečná délka 630 až 710 metrů je minimum). SŽDC, odbor strategie, dokonce požaduje užitečné délky kolejí minimálně 750 metrů.

Byla technicky prověřena úpravy zhlaví vjezdové skupiny tak, aby byl možný vjezd do terminálu Metrans z více než 2 kolejí, avšak z pohledu dopravní technologie trvá požadavek, aby užitečná délka kolejí by neklesla pod 710 metrů.

Toto je dosažitelné maximálně jedné další koleje, což bude do varianty MAX zahrnuto.

Za vhodné považujeme rovněž zaměření se na zrychlení průjezdu uzlem ve všech projektových variantách. Výhledově lze totiž předpokládat nárůst podílu dálkové nákladní

dopravy, která bude Českou Třebovou projíždět. Tento trend je podložen i vývojem přepravy na hlavních tazích, kde dochází k nárůstu nejen osobní, ale i nákladní dopravy na rozdíl od sestupného trendu celkových výkonů železniční dopravy. **Přesouváním úprav z vyšších variant do nižších se rozdíl mezi variantami stírá. Bude ponecháno dle původního návrhu.**

Za tímto účelem doporučujeme zvážit následující opatření.

- Ve směru odb. Parník – Česká Třebová vjezdová skupina (kolej 100) pro rychlé odbočení z tratě Dlouhá Třebová – odb. Parník – Česká Třebová na odbočce Parník vložit výhybku na rychlost 100 km/h (i do stoupání, neboť soudobé lokomotivy zde tuto rychlost bez problémů dosahují) a snížení rychlosti na 80 km/h realizovat až na spojce odb. Parník – Česká Třebová odj. skupina/kolej 100. Zhlaví Česká Třebová odj. skupina řešit tak, aby hlavní průjezdná kolej (kolej 3/100) vyhovovala pro rychlost 80 km/h. Pro vedení pražské vjezdové koleje použít volného prostoru po zrušeném kolejovém svazku (koleje 37 – 55) a za zhlavím Česká Třebová odj. skupina zřídit opět odb. Potok, kde by došlo k propojení koleje 100 a 200 ve směru z koleje 100 na kolej 200 výhybkovou spojkou pro rychlost 80 km/h, ve směru z České Třebové odj. skupiny na kolej 100 stačí výhybková spojka na 40 km/h, protože zhlaví odjezdové skupiny stejně vyšší rychlost neumožní. Kolej 200 (moravská odjezdová) upravit na souvislou rychlost 80 km/h přes odbočku Les do Třebovic) a pro co nejméně problémové zařazení nákladních vlaků do sledu celkové dopravy navrhujeme minimálně od odb. Les přes odb. Zádulka zvýšit rychlost na 100 km/h včetně výhybky na odb. Zádulka.

Rychlost v odb. Parník max. 80 km/h, pražské zhlaví od Prahy do koleje 100 upravíme na 60 km/h (maximální možná). Rychlost na Zádulce 100 km/h do odbočky je technicky možné, bude zahrnuto do varianty MAX.

- V opačném směru je průjezd uzlem nejlépe řešen ve variantě MAX přes vjezdovou skupinu z odb. Zádulka i z Třebovic pro rychlost 80 km/h až na severní objízdnu kolej a dále k prostoru odjezdové skupiny. Za užitečné lze považovat v prostoru odjezdové skupiny při zaústění této koleje do koleje 7a a 7 udržení rychlosti 80 km/h a na odjezdovém zhlaví směr odb. Parník se pokusit o totéž, tak, aby zde nedocházelo k propadu rychlosti. Jakmile to umožní směrové poměry, zvýšit rychlost na 100 km/h i přes odbočku Parník opět pro bezproblémové zařazení vlaků nákladní dopravy do sledu všech vlaků včetně výhybky na odb. Parník.

Zvýšení rychlosti přes severní spojovací kolej je zahrnuto i ve variantě MID. Rychlost na pražském zhlaví odjezdové skupiny - zvýšení na 60 km/h je dosaženo u koleje č. 100, ostatní koleje 50 km/h.

- V odjezdovém kolejišti terminálu je počet kolejí vyhovující (9 – 29). Pro umožnění častých posunujících jízd na pražském zhlaví (lokomotivy úvraťujících vlaků, lokomotivy zapřahující vlaky směr Praha) je vhodné zvážit vytvoření na výstupu ze svazku kolejí 9 – 29 kusou kolej, přes kterou budou odstupovat a nastupovat vozidla tak, aby neblokovala provoz na koleji 7 a po dobu manipulace se změnou směru na lokomotivě (po zavedení rutinního provozu s ETCS se tato manipulace prodlouží) byl možný například odjezd vlaku a současně nebyl narušen provoz ani na pražské vjezdové koleji (3T/100). Tento požadavek je však obtížně řešitelný. **Bude zřízena jedna kusá kolej, což je maximum co prostorové**

poměry dovolí, avšak s nutností úvratěové jízdy bez rušení průjezdu po koleji č.100.

str. 141

6 Varianta MID+ZAST

V této variantě je navržena nová zastávka Česká Třebová Parník. Přestože v rámci ekonomického hodnocení jsou popsány přínosy plynoucí ze zřízení této zastávky, doporučujeme zvážit další souvislosti. Trať Praha – Česká Třebová je jednou z nejvytíženějších tratí v České republice. Zřízení další zastávky dále sníží již tak nízkou cestovní rychlost vlaků regionální osobní dopravy (cca 60 km/h) a to v době, kdy je v tomto konkrétním případě řešitelná obsluha hromadnou dopravou jiným způsobem. Především však dojde k prodloužení obsazení tohoto zatíženého úseku s negativním dopadem na propustnost. Ve studii uváděných 400 lidí denně je poměrně vysoké číslo. Je otázka, nakolik je reálné i v kontextu počtu cestujících v žst. Dlouhá Třebová, kde jsou podobné podmínky a je využívána osmdesáti cestujícími denně.

Z hlediska cestovních rychlostí osobních zastávkových vlaků jsou stávající hodnoty v úseku Česká Třebová – Dlouhá Třebová v rozmezí 60 až 65 km/h. V případě návrhového stavu a zastavování na zastávce Parník dosáhnou cestovní rychlosti hodnoty 55 až 60 km/h. Pokud by osobní vlaky nezastavovaly, tak bude dosaženo cestovní rychlosti 65 až 75 km/h (dle nasazené soupravy).

Srovnáním výsledků traťové propustnosti varianty se zastávkou a bez zastávky Česká Třebová-Parník lze konstatovat, že špičková dvouhodinová propustnost se zásadně nezmění. V případě existence zastávky poklesne propustnost o jeden vlak v každém směru oproti variantě bez zastávky a výhledovou dopravu bude možné v obou případech provést.

Zřízení zastávky má opodstatnění a je požadována Pardubickým krajem. Bude ponechána, přesunuta do varianty MIN+ZAST.

A.5 Přepavní prognóza a ekonomické hodnocení

str. 78

1.5.8 Přepavní prognóza nákladní dopravy

S tvrzením, že možné zkrácení jízdních dob nákladních vlaků při průjezdu uzlem nehraje žádnou roli v logistickém řetězci a nelze ho zahrnout do ekonomického hodnocení, nelze zcela souhlasit. Jsme si vědomi toho, že zpracovatel vychází z podkladů určujících hodnotu tunohodiny v nákladní dopravě. V reálném provozu jsou však rozhodující náklady dopravce, které jsou dány níže uvedenými vstupy.

Úpravami současného stavu infrastruktury v uzlu lze dosáhnout poměrně významného zkrácení jízdních dob nákladních vlaků dálkových i místních s nezanedbatelným dopadem do jejich ekonomiky. Vhodnými úpravami lze dosáhnout zrychlení zpracování nákladních vlaků v uzlu v průměru o půl hodiny. V takto pro nákladní dopravu důležitém uzlu pak celkové ekonomické přínosy můžou hrát důležitou roli.

Rekonstrukcí uzlu Česká Třebová lze v určitých situacích uspořit při průjezdu až 15 minut, pokud musí vlak jet po nákladních spojkách. **Úspory času nákladních vlaků z jednotlivých směrů budou ještě prověřeny a budou dle požadavku zadavatele a MD, relevantní přínosy z nákladní dopravy budou započítány do ekonomických přínosů. Jedná se však o úspory pouze v řádu minut a pouze pro některé vlaky.**

Pro ilustraci uvádíme teoretický příklad založený však na reálných předpokladech. Jde pouze o modelový případ, neboť je jasné, že různé vlaky mají různé náklady, budou dosahovat rozdílné zkrácení jízdních dob a z toho vyplývajících úspor nákladů.

Moderní lokomotiva stojí denně cca 40 000,- Kč¹, souprava dvaceti vozů stojí denně 10 000,- Kč², strojvedoucí stojí na hodinu práce minimálně 500,- Kč, ostatní náklady jsou 9 500,- Kč (management, dispečink a jiné fixní náklady).

Na den (mimo náklady na dopravní cestu a energie) je tedy potřeba **60 000,- Kč, na 15 minut tedy připadá 625,- Kč.**

Podle údajů pro výhledovou dopravu (str. 81, obrázek 1-88) v roce 2022 projede, vjede nebo odjede Českou Třebovou 33 000 vlaků od Kolína, 22 000 vlaků od Olomouce a 11 000 vlaků od Brna. Za předpokladu, že 2/3 vlaků budou vlaky tranzitní a 1/3 v České Třebové manipulující, je počet vlaků následující:

$((33000 + 22000 + 11000) \cdot 2/3) / 2$ (vlaky projíždí, manipulují jen jednou = 22 000 vlaků tranzitních

$(33000 + 22000 + 11000) \cdot 1/3$ (vlaky v uzlu končící nebo výchozí) = 22 000 vlaků výchozích nebo končících.

Ročně by při průjezdu uzlem Česká Třebová v časovém vyjádření šlo uspořit 22 000 + 22 000 „patnáctiminutovek“, každou v hodnotě 625,- Kč.

Celkem by došlo za výše uvedených předpokladů k úspoře **27 500 000,- Kč ročně** v cenové úrovni roku 2014.

str. 107

Závěry ekonomického hodnocení

Nelze zcela souhlasit s konstatováním, že projektové varianty nepřinášejí podstatnější přínosy pro železniční dopravu. Pokud dojde k prognózovanému nárůstu nákladní dopravy, dojde ještě ke zvýšení důležitosti uzlu Česká Třebová. Zásadním problémem výsledků ekonomického hodnocení je jednak principiální otázka ekonomického hodnocení projektů v železničních uzlech, které ze svojí podstaty vyžadují vysoké investiční náklady, a zároveň je u nich obtížné dosáhnout potřebných kvantifikovatelných přínosů vyplývajících především ze zkrácení jízdních dob. Současně vidíme jako negativum rezignaci na kvantifikaci přínosů pro nákladní dopravu, které jsou v případě České Třebové nepopíratelné. **K jistému zlepšení v nákladní dopravě u projektových variant zcela jistě dojde, nicméně pro odbavení výhledového počtu nákladních vlaků se ukazuje dostačující i varianta bez projektu. Do EH budou zahrnuty vyčíslitelné a obhajitelné přínosy z úspory času nákladní dopravy.**

¹ Jde o průměrnou sazbu za dlouhodobý pronájem el. lokomotivy typu TRAXX MS nebo ES64-F4

² Průměrná sazba za dlouhodobý pronájem standardních kontejnerových vozů

Připomínky formální

Celá studie – z jakého důvodu je u všech schémat použita orientace s jihem nahoru?

Dopravně-technologická schémata jsou v technické dokumentaci orientována podle ustáleného pravidla SŽDC, tj. zásadně podle začátku a konce dráhy. Začátek dráhy (Přerov, Svitavy) je vlevo, konec dráhy (Praha) vpravo; sudé koleje jsou proto ve spodní části výkresu, liché koleje v horní části výkresu. Bude ponecháno.

A.1 Průvodní zpráva

str. 13

Doplnit zmínku o vztahu k nákladním koridorům podle nařízení 913/2010. Bude doplněno.

str. 15

Podkrkonošská pánev – správně spíše Podkrušnohorská pánev. Bude opraveno.

str.18

Poměrně obsáhlá část textu na této a následujících stranách (kap. 8.2.) je totožná s textem ze zápisu z jednání v příloze (jednání z 5.9.2013). Stačí uvést odkaz na přílohu a neopakovat text znovu. Nelze v textu odkazovat v podstatných věcech odkazovat na záznam. Bude ponecháno.

str. 20

Charakter terminálu CETR jako HUB terminálu nemá pochopitelně vliv na to, že počet příchozích a výchozích vlaků je vždy stejný.

Bude opraveno.

Přílohy:

str. 8 zápisu ze 17.1.2014

Výchozí stanicí „automotive“ vlaků je Devínská Nová Ves, nikoli Dunajská Streda.

Bude opraveno.

A.2 Dopravní technologie

str. 57

Část A 2.0 - neodpovídá označení omezujících úseků počtu volných vlakových tras, kdy úsek, který má více volných vlakových tras je označen jako omezující, zatímco úsek, který má volných vlakových tras méně, jako omezující označen není.

Hodnoty traťové propustnosti jsou uváděny v souladu s poskytnutými podklady SŽDC O12. Omezující úseky jsou uváděny vždy pro konkrétní traťový úsek, tj. Zábřeh na Moravě – Česká Třebová, Česká Třebová – Choceň. Tj. nelze porovnávat hodnoty propustnosti mezistaničních úseků na různých traťových úsecích. Bude ponecháno.

str. 64

Pod tabulkou parametrů omezujících prvků zhlaví je jako nejvíce omezující označen prvek č. 8, ačkoli z tabulky zjevně vyplývá, že nejvíce omezujícím je prvek č. 7.

Jedná se o překlep (omylem uvedeno č. 8 místo č. 7), čemuž odpovídá i tabulka označení výhybky č. 420. Bude opraveno.

str. 77

Doporučujeme na straně 77 upravit formulaci textu „Ministerstvem nedotované spoje...“ u linek SC a Ex1. Navrhujeme užití spojení „Ministerstvem dopravy neobjednávané“ nebo „Komerční spoje/linka“. Dále je v prvním bodě nesprávný tvar slovesa „spoje SC Pendolino bude provozována“.

Bude opraveno.

str. 82

Z uvedených relací s vápenci pro odsíření je skutečností pouze Studénka (Štramberk) – Řečany n. L., naopak uvedena není relace Štramberk – Sokolov.

Zpracovatel doslovně vycházel z vyjádření SŽDC O26. Bude opraveno.

A.5 Převážná prognóza a ekonomické hodnocení

str. 5

1.1 Ovlivněná oblast

Terminál Metrans je primárně určen nikoli pouze pro obsluhu ČR, ale jako HUB (rozdělovací bod) pro přepravy mezi severomořskými přístavy a zeměmi střední a východní Evropy (ČR, SR, Maďarsko, Rakousko). Bude doplněno.

str. 63 – 64

Počty vlaků pro jednotlivé relace nekorespondují u grafů s údaji za rok a za den – nejnížší počet vlaků v ročním součtu je ve směru na Svitavy, zatímco denní počet vlaků je výrazně nejnížší ve směru na Zábřeh. **Bude prověřeno, případně opraveno.**

Váš dopis zn.: 34103/2014-O7

Ze dne: 6.8.2014

Naše zn.: 18038 /2014 – OŘ HKR

Vyřizuje: Ing. David Ježek

Telefon: 972 341 422

Mobil: 602 128 210

E-mail: JezekD@szdc.cz

Datum: 2.9.2014

Správa železniční dopravní cesty, s.o.

Generální ředitelství

Ing. Michalica

Odbor investiční

Dlážděná 1003/7

110 00 Praha 1

„Průjezd železničním uzlem Česká Třebová“

– souhrnné vyjádření k studii proveditelnosti

Správa železniční dopravní cesty, s. o., Oblastní ředitelství Hradec Králové (dále jen OŘ HKR) obdržela dne 13.8.2014 od Odboru investičního žádost o vyjádření ke studii proveditelnosti.

OŘ HKR má následující připomínky:

ÚŘP

- složka A.1 Průvodní zpráva
str. 14 - v GVD 2013/2014 zastavují v žst. Česká Třebová vlaky dopravce RegioJet.
Bude opraveno
- A.2 Dopravní technologie
str. 172 - brzdová skupina – bylo myšleno nejspíše vjezdová skupina.
Překlep – bude opraveno.
- složka A.3 Technické řešení a vliv stavby na ŽP
str. 10 Vjezdová skupina: Vzhledem ke stále narůstajícímu doběhu zátěže pro vlečku Metrans požadujeme do varianty MID a MAX zařadit přidání nových výhybek, které umožní jízdu na vlečku i z dalších kolejí vjezdové skupiny.

Zařazením do varianty MID by bylo nutné kompletně rekonstruovat zabezpečovací zařízení odjezdové skupiny, což bude podstatný nárůst nákladů. Bylo dohodnuto, že zapojení jedné další koleje bude zahrnuto do varianty MAX, při zapojení dalších kolejí by nebyly dodrženy užitečné délky,

- str. 13 Úsek osobní nádraží: Zrušené kusé koleje 3a, 3b, 4a, 4b. Nesouhlasíme se zrušením kusých kolejí. Požadujeme zachování alespoň jedné kusé koleje z každé strany nástupiště. Kusé koleje jsou nutné např. pro odstavování správkových vozů. Jejich přesun např. na odstavné koleje je zdlouhavý a v důsledku pomalého přejíždění olomouckého zhlaví bude docházet k silnému rušení dopravy na tomto zhlaví. Dále zde vyčkává pohotovostní lokomotiva tzv. dispečerka dopravce ČD, používají se při opravných pracích a revizích TV pro vozidla údržby atd.

Je třeba si uvědomit, že prostor vzniklý zrušením kusých kolejí byl využit pro zeštíhlení zhlaví, které je nutné pro zvýšení rychlosti z 60 na 80km/h, a pro prodloužení nástupiště mezi kolejí 1 a 3. Po prověření je možno vložit dvě kusé koleje na pražském zhlaví, což bude do stavby zahrnuto. Nástupiště č.4 bude zkráceno na přijatelných 380m.

- V dokumentaci není uvedeno, které koleje osobního nádraží budou rozděleny cestovými návěstidly. Požadujeme pro snadnější zapamatování a vyloučení možnosti omylu a rovněž pro snadnější řešení mimořádností a výluk, rozdělit cestovými návěstidly všechny koleje u nástupištních hran.

Rozdělení kolejí je uvedeno a zdůvodněno v části dopravní technologie. V případě zachování traťového uspořádání stanice (varianty MIN, MID, MID+ZAST, MAX) budou děleny koleje 3, 4 a 14. U hlavních dopravních kolejí (s určením pro odbavení tranzitních vlaků dálkové osobní dopravy, případně průjezd nákladních vlaků) 1, 2, 6 a 8 se dělení nenavrhuje. Počet nástupištních hran je tak v souladu s požadavkem předpisu SŽDC D24 (průpustnost stanic). Řešení bude ponecháno.

- str. 14 odjezdová skupina: Návrh kolejiště odjezdové skupiny zcela postrádá koleje pro odstavování hnacích vozidel. V současné době se k tomuto účelu používají koleje 7a a T5. Požadujeme doplnit alespoň 120 metrů koleje zaústěné z obou stran. Variantně lze uvažovat i o využití několika kolejí ze skupiny kolejí 37-55, které by mohly k uvedenému účelu sloužit co kusé zaústěné z pražské strany.

Pro odstavování vozidel nákladní dopravy se předpokládá využívání koleje č.5a, oboustranně zaústěné a dosahující délky 170 metrů (uvedeno v přehledu kolejí v části dopravní technologie). Dále bude vložena jedna kusá kolej na pražském zhlaví, což prostorové poměry umožní. Zapojení kolejí skupiny 37-55 bude řešeno jako prostorová rezerva, nemá přímou souvislost s rekonstrukcí odjezdové skupiny.

- Rovněž požadujeme prověřit, zda není i nadále vhodné počítat s provozováním záchytných kolejí. V současnosti koleje T 407 a T 408.

Záchytné koleje nebudou dále zřizovány, v rámci technických norem nejsou požadovány, nelze je ani umístit z prostorových důvodů.

- str. 68 slova Nové elektronické stavědlo bude ve funkci řídicího stavědla pro traťové stavědlo na Odbočce Parník jsou mylná. Odb. Parník je ovládána, do doby převedení pod DOZ, ze žst. Dlouhá Třebová. Popis výchozího stavu bude opraven. Pokud bude zároveň v této stavbě budováno DOZ tak, jak požaduje O14, bude Odb.Parník dálkově ovládána stejně jako stanice Česká Třebová z CDP Praha.

- str. 69 sl Provizorní kabelizace se uvažuje přednostně pohozelem. Vyjadřujeme nesouhlas s navrhovanou technologií provizorní kabelizace. Požadujeme i u provizorních přeložek pokládku do země z důvodu častých krádeží a ochrany kabelů před vlivy pozemní mechanizace. Upozorňujeme, že poškození/ztráta kabelů povedou k ochromení činnosti uzlu při provizorních stavech ovládání zab. zař. Provizorní kabelizace bude řešena uložením kabelů ve výkopech s mělkým krytím. Doplní se propočty IN.

- str. 70 Dle návrhu má být vybudován obousměrný AB ve všech 4 traťových kolejích mezi žst. Č. Třebová-odb. Parník, rozdělený na dva oddíly. Upozorňujeme, že OAB bude vybudován ve stavbě EMC Praha-Bohumín s výjimkou 4. TK. U této koleje požadujeme zachovat navrhovaný stav po stavbě EMC. Tedy OAB mezi odb. Parník a vjezd. náv. DS. Úsek koleje mezi odj. náv. odjezdové skupiny a dnešním náv. VL požadujeme zachovat ve staničním zab. zařízení. Důvodem tohoto řešení, které bylo přijato i pro stavbu EMC je především silně frekventovaný přejezd, který by v případě obsazení koleje před náv. automatického bloku byl poměrně dlouho v činnosti. 4. TK je při výlukách využívána jako kolej čekací a vlaky zde tráví řádově desítky minut. Bude opraveno.

- str. 76 Kolej 100. Navrhovaný OAB ve variantě MID a MAX považujeme za nadbytečný. Vlaky z vjezdové skupiny na odb. Parník lze bez problému dostat přes odjezdovou skupinu. Na koleji 100 zůstane jednosměrný autoblok, ve variantě MAX s rekonstrukcí za účelem dosažení interoperability.

- Při přestavbě osobního nádraží a částečně odjezdové skupiny požadujeme vložení kolejové spojky, která by umožňovala jízdu vlaků z odjezdové skupiny, olomoucko – brněnského zhlaví na odjezdové koleje z osobního nádraží směr Třebovice v Čechách a Opatov. Navrhovaná předjízdna 7. kolej má omezenou délku a ne vždy ji bude možno využít. Přepravci vyvíjejí tlak na snižování časů potřebných pro průjezd uzlem a snaží se prosazovat jízdy přes osobní nádraží.

Technicky není možné toto propojení zřídit, bez podstatného prodloužení zhlaví za směrový oblouk směr Brno/Olomouc. Jako předjízdna kolej pro nákladní vlaky je v rámci osobního nádraží uvažována kolej č. 5 (nikoliv č. 7, jak je uvedeno v připomínkách), která spolu s kolejí 5b dosáhne délky 799 metrů, což je pro výhledové délky nákladních vlaků dostatečné. Obsazení kolejí č. 5 + 5b nákladním vlakem nebude znemožňovat jízdu vlaků na kolej č. 3, neboť je navržena spojka výhybek 45-48.

Rychlý průjezd uzlem Česká Třebová bude ve variantě MIN umožněn výhradně přes obvod osobního nádraží, od varianty MID se přidává možnost rychlého průjezdu po nákladních spojkách (severní spojovací kolej se zvýšenou traťovou rychlostí).

Řešení bude ponecháno.

- Z předložených výkresů je patrné, že veškerá infrastruktura sloužící k odstavování lokomotiv, správkových vozů, pohotovostních vozů, montážních vozů atd. bude v osobním nádraží značně omezena, ne-li zcela zrušena. Pro zachování provozu při jakýchkoli mimořádnostech požadujeme ponechání kusých kolejí v osobním nádraží. Jedná se o kusé koleje T 3a,b, T 4a,b, T5, T407 a T408.

Bylo projednáno, že budou zřízeny na pražském zhlaví osobního nádraží dvě kusé koleje, dle možnosti prostorových poměrů. Dále jsou pro vozy/osobní soupravy včetně vyřazených vozů z dálkových osobních vlaků uvažovány kapacity odstavných kolejí skupiny, jejichž rozsah bude naopak redukován. Pro lokomotivy nákladních dopravců pak kolej č. 5a v obvodu osobního nádraží s vazbou na odjezdovou skupinu.

- Nově plánovaná předjízdna kolej č. 12 se nám vzhledem k excentrické poloze nejeví jako významná.

Kolej č. 12 je určena jako předjízdna pro nákladní vlaky. Kolej č. 10 (nové značení) nebude dosahovat požadované délky (jen 332 metrů). V případě neexistence koleje č. 12 (je možnost prodloužení na délku 780m) by nebyla dostatečně dlouhá předjízdna kolej ve směru Praha.

Problémem může dočasně zůstat zpracování vlaků/předávání písemných rozkazů. Vzhledem k rozvoji informačních technologií odpadne ve výhledovém stavu nutnost zpracování vlaků přímo zaměstnancem (osobně), a proto by excentrická poloha a vzdálenost této koleje od dopravní kanceláře přestala být nevýhodou.

Bylo dohodnuto, že pro zřízení koleje č. 12 bude pouze ponechána prostorová rezerva.

SBBH

Vyjádření k bodu 4. - Pozemní stavby z A.3 - Technické řešení a vliv stavby na ŽP.pdf:

Bod 4.2; Úsek 14, Varianta bez projektu:

- Věta "Budova bývalé kuchyně nemá využití, v úvahu připadá demolice celé budovy" neodpovídá současnému stavu využití budovy. **Věta bude vypuštěna.**
- Budova bývalé stravovny má v současné době po opravách v letech 2012 - 2014 využití pro jednotku HZS Česká Třebová. Jedná se o zhruba 1/3 obestavěného prostoru původní budovy stravovny, a to všechna podlaží (suterén, 1.NP a 2.NP) v její jihovýchodní části, dispozičně se jedná o prostor budovy směrem od východu, předělený svislou rovinou v celé její výšce před stávající jídelnou v 2. NP. Všechny propojovací otvory mezi jídelnou a prostory obývané HZS (v 1. a 2. NP) byly zazděny. Na akci bylo vydáno stavební povolení Drážním úřadem se změnou využití stávajících prostor pro provoz HZS. V severozápadní části budovy stravovny se nachází plynová kotelna, v které je zabudován od roku 2013 i výměník na dodávku tepla horkovodem z kotelny ČD, a.s., DKV. Z uvedených důvodů není budova určena k demolici, nebo jen částečně s vyřešením dodávky tepla do zbylé části budovy stravovny, dnes již využívané HZS Česká Třebová."

Bod 4.2; Úsek 14, Varianta projektová:

1. Budovy

- Viz. text předešlý bod 1) nelze ze stejného důvodu uvažovat zmiňovaný prostor pro účely PD. Jedná se o větu "Jihovýchodní dilatační celek (2+1 podlaží) bude převážně sloužit jako středisko údržby (v části přízemní jsou umístěni drážní hasiči)."
- V celé této zmiňované části jsou již před dokončením opravy dle samostatné PD, prostory určené celé pro provoz HZS Česká Třebová, stavebně oddělené (vyjma dodávky vody a topení) od zbylé části budovy bývalé stravovny. Prostory pro středisko údržby je tedy nutné vyprojektovat v této zbylé části budovy bývalé stravovny."

Středisko údržby bude nově navrženo v přízemí a to v prostoru mezi novými technologickými místnostmi a schodištěm v jihozápadním rohu budovy. V tomto duchu bude upravena textová část. Rozsah úprav beze změn, náklady se nemění.

Bod 4,2; Úsek 14, Varianta projektová:

2. Ochrana cestujících proti nepřízní počasí a "holubímu trusu"

- Při projektování oprav zastřešení požadujeme zahrnout do rekonstrukce nové osvětlení, včetně veškerých rozvodů silnoproudu a slaboproudu, nové rozhlas, hodiny, nápisy a piktogramy. Rezervovat prostředky na pročištění ležaté dešťové kanalizace (případně naprojektovat na 2. a 3. ostrovním nástupišti dešťové kanalizace nové). Věnovat maximální pozornost při projektování středového odtokového dešťového žlabu, zejména přesahy středového žlabu v příčném směru nástupiště (překrytí s trapézovými plechy min. 60 cm). Máme velmi špatné zkušenosti s nástupišti v žst. Pardubice hl.n. V současné době také řešíme zabezpečení krycího středového žlabu na 1. ostrovním nástupišti, včetně všech ocelových příhradových konstrukcí a pásovin ocelových I profilů proti sedání a hnízdění holubů. Požadujeme již v PD řešit tento problém (zamezit holubům sedání a hnízdění v celé délce zastřešení nástupišť) pro 2. a 3. ostrovní nástupiště.

Konstrukce proti sedání a hnízdění holubů na 2.a 3.nástupišti budou doplněny do textové části, stejně jako zmínka o vybavení zastřešení nástupišť (součást jiných SO a PS).

Standardní vybavení nástupišť je součástí nákladů v jednotlivých profesích.

SSZT

- Spojkoviště nebo jednotlivé spojky kab tras ve správě OŘ HKR, SSZT musí být označeny magnetickými označníky (markery). Bude doplněno jako podmínka pro další stupeň PD.
- Veškeré kabely a kabelové trasy všech správců - zrušené bez náhrady, nahrazené novými či provizorními, musí být demontovány a odstraněny (ze země i kolektoru). Bude dopsáno do textu.
- Veškerá provizorní kabelizace všech správců (ať už bude položena na povrchu, nebo v zemi) musí být před ukončením stavby demontována, odstraněna a složena na správcem určené složiště. Bude dopsáno do textu. V propočtu je s demontáží uvažováno.

SEE

U navrhovaného umístění měřírny Česká Třebová je nutné posoudit velikost pozemku z důvodu dosažení požadované hodnoty uzemnění 0,5 ohmů. K dosažení požadované hodnoty uzemnění měřírny, která činí 0,5 ohmů je třeba minimální plocha o rozměrech cca 25x40m, za předpokladu redukováného měrného zemního odporu půdy 120 ohmů.m. Oplocený areál měřírny bude v žst. Česká Třebová zcela jistě větší než je uvedená minimální plocha.

- V jednotlivých částech dokumentace nesouhlasí km polohy měřírny a nové zastávky - nutno sjednotit. Bude opraveno.
- V úpravách zabezpečovacího zařízení není počítáno s připojením zpětných kabelů nově vybudované měřírny v km 245,200. Bude prověřeno případně doplněno.

- Je nutná koordinace profese TV a Zab. zař. v oblasti návěštních lávek a bran TV (vyřešit, zda nejsou vhodnější stožárová návěstidla). **V tomto stupni nelze řešit, nejsou situovány stožáry TV. Bude řešeno v dalším stupni.**

V rámci celého uzlu Česká Třebová je vzhledem ke stáří současného TV a novému umístění měnírný nutno zrekonstruovat ukolejnění vodivých konstrukcí podle platných norem.

Rekonstrukce ukolejnění kovových konstrukcí podle platných norem je uvažována ve všech úsecích dotčených stavbou. Pro vydání průkazu způsobilosti UTZ bude nutná rekonstrukce UKK i v těch úsecích, které nejsou uvažovány v tomto stupni projektové dokumentace, finančně bylo k této problematice přihlíženo. V každém dotčeném úseku je uvažována rekonstrukce TV vč. UKK a provizorních stavů.

- V části A.3 Technické řešení a vliv stavby na ŽP, kapitola 10.2. je prohozen popis úseků. **Bude opraveno.**

S umístěním svítidel na podpěrách TV nesouhlasíme. Preferujeme osvětlovací věže. **Důvody, které vedou pracovníky OŘ Hradec Králové k preferenci osvětlovacích věží před osvětlením na podpěrách trakčního vedení projektant velmi dobře zná. Konečný návrh technického řešení nového osvětlení žst. Česká Třebová bude v dalším stupni dokumentace projednán na samostatné poradě, za účasti pracovníků investora, OAE a OŘ Hradec Králové. V případě, že na tomto jednání bude po zvážení všech možností odsouhlaseno osvětlení pomocí osvětlovacích věží, rozpracuje projektant uvedený způsob osvětlení do požadovaných technických podrobností.**

SMT

- Požadujeme provést aktualizaci hodnocení stavebního stavu objektů dle hodnocení podrobných prohlídek mostních objektů zařazených do studie proveditelnosti. **Provedeme aktualizaci podle nově získaných podkladů.**

Stavby v ochranném pásmu drah

SŽDC, s.o., OŘ HKR vydalo následující souhrnná stanoviska, ke kterým byla obdržena souhlasná vyjádření mimo jiné i SSO:

Rekonstrukce VTL, RS, MS Česká Třebová - změna koncepce „IO.02 Nový propojovací STL plynovod mezi RS2 a RS3“ - č.j. 16305/2013-OŘ HKR/U ze dne 25.11.2013.

Rekonstrukce VTL, RS, MS Česká Třebová - změna koncepce „IO.03 Rekonstrukce VTL mezi RS 2 a RS 3“ - č.j. 2008/2014-OŘ HKR/U ze dne 10.3.2014 resp. č.j. 14987/2014-OŘ HKR/U ze dne 18.7.2014.

V rámci plánované zastávky Lhotka je návrh posunutí kolejí vlevo ve směru staničení. Sdělujeme, že v tomto prostoru jsou naprojektovány výše uvedené plynovody (STL a VTL):

- Křížení inž. sítí s žel. tratí má být kolmé.
- Majitel VTL a STL plynovodu bude pravděpodobně požadovat min. přeložku.

V současné době jsou výše uvedené stavby těsně před podáním žádosti k územnímu řízení.

Bereme na vědomí, uvedeme do dokumentace.

Ing. Jiří Vencí
náměstek ředitele pro techniku
Oblastního ředitelství Hradec Králové



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Stavební správa východ
Nerudova 1
772 58 Olomouc

VÁŠ DOPIS ZN: 34 103/2014-O7
ZE DNE: 6.8.2014

NAŠE ZN: 7237/2014-SSV
VYŘIZUJE: Szaboová
TEL.: 724 576 126
FAX:
E-MAIL: szaboova@szdc.cz
DATUM: 22.8.2014

POČ. LISTŮ: 1
POČ. PŘÍLOH: 0
POČ. LISTŮ PŘ.: 0

SŽDC, s.o.
NM, O7
Ing. Jiří Michalica
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1

Stamp: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Guvernerský úřad
Došlo dne: 27. 08. 2014
Č. j.:
Handwritten: 126826/2014

Věc: Studie proveditelnosti Průjezd železničním uzlem Česká Třebová – připomínky

- 1) V textové části průvodní zprávy část 6.1., třetí odstavec „Prozatím žádný soukromý dopravce v České Třebové nezastavuje“ – opravit dle skutečnosti
- 2) Část 7.1. 1912 demolice staré a výstavba nové výpravní budovy??
Výstavba zahájena 1921, dokončeno 1924
- 3) A3 technické řešení str. 35 „Podchod v km 245,998, ... , ZN příchod na nástupiště“
Není na nástupiště, ale podchod do DOZ – takto označeno ve všech variantách a úsecích, kterých se tento podchod týká
- 4) Str. 40 Podchod v km 245,858 – „Opěry jsou betonové s keramickými obklady..“- od roku 2003 tam keramické obklady nejsou.
- 5) Úsek 19 nová zastávka Česká Třebová – Parník
Popis současného stavu – Most v km 244,879 (Semanínský podjezd), měl by se popisovat most v km 244,879

Miroslav Bocák
náměstek pro techniku
Stavební správa východ

V 2 SZABOVÁ
Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace
Stavební správa východ
772 58 Olomouc, Nerudova 1
IČ: 70994234 DIČ: CZ70994234
(55)

Obchodní firma: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Zápis v obchodním rejstříku: Městský soud v Praze, oddíl A, vložka 48384

Sídlo: Praha 1, Dlážděná 1003/7, PSČ: 110 00

IČ: 70 99 42 34

Připomínky budou zpracovány, bude opraveno



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Centrální dispečerské pracoviště Praha

Křižikova 552/2

186 00 PRAHA 8

Váš dopis zn.:

Ze dne:

Naše zn.: 673/2014-CDP PHA

Vyřizuje: Ing. Tomáš Javůrek

Telefon: +420 972 244 585

Mobil: +420 602 578 460

E-mail: javurekt@sazdc.cz

Datum: 19. 09. 2014

SUDOP Brno

Ing. Petr Rotschein

SŽDC, s. o.

Generální ředitelství

Odbor investiční

Ing. Jiří Michalica

Vyjádření CDP Praha ke studii proveditelnosti – Průjezd železničním uzlem Česká Třebová

Úvodem je nutno sdělit, že pro řízení provozu z CDP Praha je společným záměrem CDP Praha a projektanta stavby „DOZ Česká Třebová (včetně) – Kolín (včetně)“ řídit v uzlu Česká Třebová nejen jízdy vlaků přes osobní nádraží (výchozí a končící vlaky osobní dopravy, tranzitní vlaky osobní a nákladní dopravy), ale variabilně rovněž řídit jízdy tranzitních nákladních vlaků, a osobních vlaků k 5. nástupišti mimo osobní nádraží.

Z těchto důvodů je nutno zajistit nejen obsluhu odjezdových návěstidel z odjezdové skupiny do traťových kolejí směr Dlouhá Třebová (v současné stavu směr Odb. Parník) a Třebovice v Čechách, a obsluhu návěstidel pro řízení Odb. Zádulka a Odb. Les, ale pro zajištění plnohodnotného využití potenciálu obsluhy z CDP Praha je nutno určit rozsah zapojení a kvalitu prvků infrastruktury, a tomuto záměru přizpůsobit rozsah modernizačních prací v uzlu Česká Třebová:

1. Zajistit plnohodnotnou modernizaci staničního zabezpečovacího zařízení, resp. rozsah zapojení kolejí do JOP za účelem umožnění obsluhy z CDP Praha.
2. Zajistit zlepšení technicko-provozních parametrů kolejí 100, 200, jižní a severní spojovací koleje.
3. Zajistit zlepšení technických parametrů stávajícího provizorního 5. nástupiště včetně napojení na traťové koleje.
4. Stanovit rozsah rozšíření kolejí pro potřeby fy METRANS v oblasti 1. a 2. svazku směrového kolejí seřaďovacího nádraží a jižní spojovací koleje včetně napojení na kolejí v uzlu, a to se zachováním jižní spojovací koleje pro nákladní dopravu.
5. Obnovit propojení kolejí 100 a 200 (bývalá Odb. Potok) kolejovou spojkou za účelem zajištění plynulé jízdy tranzitních nákladních vlaků z/na traťové koleje.
6. Zajistit odstranění stávajícího jednostranného zabezpečení jízd vlaků (instalace oboustranného traťového zabezpečovacího zařízení) v traťových úsecích Třebovice v Čechách/Odb. Zádulka – Odb. Les/Česká Třebová a Česká Třebová – Odb. Parník (Dlouhá Třebová). Zde upozorňuji, že tento požadavek CDP Praha se týká všech odbočných traťových úseků zaústěných do CDP Praha včetně tratí v režimu D3 (na D3 výjimečně ve zjednodušené formě za podmínky zajištění udělení speciálního souhlasu k postavení odjezdového návěstidla do polohy dovolující jízdu) – viz i *Technické specifikace SŽDC k DOZ*.
7. Vyřešit problematiku EZŠ a to především vzhledem k rozsáhlé místní práci.

8. Stanovit dělení TV dle administrativního rozdělení řízení provozu z CDP Praha a z místního pracoviště na stavědle 019 a oddělení jednotlivých skupin kolejí (osobní nádraží a odjezdová skupina apod.).
9. Zajistit možnost paralelní obsluhy nového staničního zabezpečovacího zařízení z CDP Praha a ze ŽST Česká Třebová a zajistit synchronizaci s požadovaným obslužným pracovištěm pohotovostního výpravčího pro úsek Česká Třebová (včetně) – Choceň (mimo).

Bez dosažení dostatečných provozních parametrů infrastruktury v uzlu není zamýšlená modernizace této infrastruktury v uzlu Česká Třebová ve smyslu dálkového řízení z CDP Praha smysluplná. Pouhé kosmetické úpravy stávajícího stavu prakticky znehodnotí koncepci plnohodnotného dálkového řízení z CDP Praha.

Jako přílohu přikládáme, po dohodě s projektantem SUDOP Praha, Ing. Raibrem schématické znázornění rozsahu zapojení uzlu Česká Třebová do budoucího CDP Praha v duchu výše uvedeného popisu.


Ing. Miroslav Jasenčák
ředitel CDP Praha

Odpovědi na připomínky SŽDC CDP Praha

1. Připomínka je splněna, v rozsahu kolejiště dle jednotlivých variant.
2. Připomínka je splněna, v rozsahu kolejiště dle jednotlivých variant.
3. Zřízení plnohodnotného nástupiště u 5.koleje bylo odmítnuto na poradě 5.3., náhradou bylo zřízeno nové kolejové propojení z koleje č.3 do nákladních kolejí směr Parník. Řešení bude ponecháno.
4. Úpravy kolejiště v souvislosti s rozšířením terminálu METRANS nejsou součástí studie proveditelnosti. Bude ponecháno.
5. Bude zařazeno do varianty MAX
6. Připomínka je splněna, v rozsahu kolejiště dle jednotlivých variant.
7. Bude doplněno
8. Podrobnosti umístění dělení TV budou řešeny v dalším stupni PD.
9. Bude doplněno na základě projednání s O14



**Krajský úřad
Pardubického kraje
odbor dopravy a silničního hospodářství**

Váš dopis zn.: 34100/14-07
Ze dne: 08.08.2014

Číslo jednací: KrÚ Pk 52584/2014
Vyřizuje: Ing. Jiří Pálka
Telefon: 466 026 661
E-mail: jiri.palka@pardubickykraj.cz
Mobil: 602 592 985
Fax: -----

Datum: 6. 10. 2014

Dopravní projektování s.r.o.
Janáčkova 1194/12
702 00 Ostrava, Moravská Ostrava

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Náměstek pro modernizaci dráhy
Dlážděná 1003/7
110 00 PRAHA

Připomínky k návrhu Studie proveditelnosti „Průjezd uzlem Česká Třebová“

Na základě Vaší žádosti o připomínky k zaslanému návrhu Studie proveditelnosti „průjezd uzlem Česká Třebová“ Vám zasílám následující.

Původně požadované podklady ke zpracování Studie proveditelnosti byly, včetně připomínek z jednání ke tvorbě studie, do studie zapracovány.

Navíc požaduje Pardubický kraj zapracovat do výsledné Studie proveditelnosti „Průjezd uzlem Česká Třebová“ údaje vztahující se k nutné rekonstrukci mostních objektů ve správě provozovatele dráhy SŽDC. Jedná se o mostní objekty nacházející se v KÚ Česká Třebová nad silnicí III. třídy číslo 35847. Uvedený mostní objekt vykazuje hrubé závady, které jsou příčinou již několika zastavení silničního provozu na jediné stanovené přístupové komunikaci ke kontejnerovému překladišti společnosti METRANS (další přístupové komunikace neumožňují provoz těžké kamionové dopravy). Pro přiblížení největších problémů uvádíme – narušená izolace konstrukce; - dezolátní stav vodoteče vedoucí pod mostními objekty v přímém sousedství silnice III/35847.

Na uvedený stav byly již v minulosti upozorněny udržující složky provozovatele dráhy. Jelikož se doposud stav nezlepšil, tak považujeme za nutné celou záležitost řešit „nejpozději“ při vlastní realizaci stavby „Průjezd uzlem Česká Třebová“.

S pozdravem

.....
Ing. Ladislav Umbraun
vedoucí odboru dopravy a silničního hospodářství

Odpověď na připomínku :

Technický stav samotného objektu SŽDC (Most v km 244,879) pod rekonstruovanými kolejemi je hodnocen stupněm 2/2 a v rámci úprav postačí provést úpravu izolace a sanaci trhlin. Uváděné závady jsou způsobeny technickým stavem propustku pod komunikací, která není ve správě SŽDC. Rozsah úprav mostu v km 244,879 bude ve studii proveditelnosti ponechán dle původního návrhu.

V rámci další přípravy stavby bude možno uvažovat o sdružené investici za účelem odstranění technických a prostorových závad na pozemní komunikaci.



Ministerstvo dopravy

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

Správa železniční dopravní cesty, s. o.

Vážená paní
ing. Jarmila Ozimá
ředitelka odboru investičního
Dlážděná 1003
110 00 Praha 1

Váš dopis značky / ze dne /	Naše značka 11/2014-190-STKO/1	Vyřizuje / linka Vichita František, Ing. / 225131674	Praha 29.4.2014
--------------------------------	--	--	---------------------------

Věc: Předpokládaný rozsah železniční dopravy v uzlu Česká Třebová

Vážená paní ředitelko,

s ohledem na Vaši žádost Vám v příloze zasíláme předpokládaný rozsah dálkové dopravy, který Ministerstvo dopravy na základě současných koncepčních dokumentů a výhledů očekává, že bude procházet uzlem Česká Třebová ve směru z Olomouce a Brna ve směru Praha. Předpokládáme, že horizont 2040+ se uplatní pouze v případě realizace tzv. rychlých spojení.

Věřím, že Vám uvedené informace pomohou při projektové přípravě modernizace uzlu.

S pozdravem

JUDr. Ondřej Michalčík
ředitel
Odbor veřejné dopravy

Příloha

Současný rozsah dopravy k roku 2014

linka/hodiny	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	celkem
SC Ostrava - Praha						1	1	1	1		1		1		1		1		1		1				10
EC Žilina - Ostrava - Praha							1		1		1		1		1		1		1		1		1		9
EC Žilina/Zlín/Veselí n.M. - Olomouc - Praha								1		1		1		1		1		1		1		1			8
RJ, LE							1	2	2	1	1	1	1	1	2		2		2		2		1		19
EC (...) Brno - Praha						1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		17
R (...) Olomouc - Praha							1	1		1				1		1		1		1					7
R Brno - Praha						1			1		1		1		1		1		1		1		1	1	9
Noční vlaky		1	1		1	1		1																	5

CELKEM

84

Poznámky:

od GVD 2015 se předpokládá vedení vlaků EC ze směru Brno v počtu "2"

končí v České Třebové

Výhledový rozsah dopravy k roku 2018 - 2025 období do realizace stavby Brno - Přerov

linka/hodiny	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
SC Ostrava - Praha							1		1		1		1		1		1		1		1				8
EC Žilina - Ostrava - Praha						1		1		1		1		1		1		1		1		1			9
EC Žilina/Zlín/Veselí n.M. - Olomouc - Praha							1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		16
RJ, LE						1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		17
EC (...) Brno - Praha						1	1	2	2	1	1	1	1	1	1	2	1	2	1	1	1	1	1		21
R (...) Olomouc - Praha						1		1		1		1		1		1		1		1		1			9
R Brno - Praha							1		1		1		1		1		1		1		1		1		9
Noční vlaky		1	1			1		1																	4

CELKEM

93

Výhledový rozsah dopravy k roku 2025 - 2040 období nové trati Brno - Přerov

linka/hodiny	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
SC Ostrava - Praha							1		1		1		1		1		1		1		1				8
EC Žilina - Ostrava - Praha						1		1		1		1		1		1		1		1		1			9
EC Žilina/Zlín/Veselí n.M. - Olomouc - Praha							1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		16
RJ, LE						1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		17
EC (...) Brno - Praha						1	1	2	2	1	1	1	1	1	1	2	1	2	1	1	1	1	1		21
R (...) Olomouc - Praha						1		1		1		1		1		1		1		1		1			9
R Brno - Praha							1		1		1		1		1		1		1		1		1		9
Noční vlaky		1	1			1		1																	4

CELKEM

93

Výhledový rozsah dopravy k roku 2040 + cílový stav, existence VRT Brno - Ostrava

linka/hodiny	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
IC(E) Ostrava - Praha																									0
EC Žilina - Ostrava - Praha																									0
EC Žilina/Zlín/Veselí n.M. - Olomouc - Praha						1	2	2	1	1	1	1	1	1	1	2	1	2	1	1	1	1	1		21
EC (...) Brno - Pardubice						1	1	1	1	1		1		1		1	1	1	1	1	1	1			13
R (...) Olomouc - Praha						1		1		1		1		1		1		1		1		1			9
R Brno - Praha							1		1		1		1		1		1		1		1		1		9
Noční vlaky		1	1			1																			3

CELKEM

55

Uvedeny jsou vlaky, které v daném časovém horizontu projíždějí uzlem ČT ve směru Praha (objednávají MD i předpokládané komerční).

EX směr Olomouc-Praha

EX směr Brno - Praha

R směr Brno/Olomouc-Praha

noční vlaky





**Krajský úřad
Pardubického kraje
odbor dopravy a silničního hospodářství**

Váš dopis zn.: 1366/13-Pö

Ze dne: 23.8.2013

Číslo jednací: KrÚ 59872/2013

Vyřizuje: Ing. Jiří Pálka

Telefon: 466 026 661

E-mail: @pardubickykraj.cz

Mobil: 602 592 985

Fax: -----

Datum: 28. 7. 2014

Dopravní projektování s.r.o.

Janáčkova 1194/12

702 00 Ostrava,

Moravská Ostrava

Podklady potřebné pro zpracování studie proveditelnosti

Vážený pane,

na základě Vaší žádosti o podklady potřebné pro zpracování studie proveditelnosti Vám zasílám následující.

Očekávaný rozsah regionální drážní dopravy v pracovní dny – v období platnosti JŘ 2015/2016 předpokládáme nárůst počtu vlaků objednávaných objednavatelem veřejné železniční dopravy podle tabulky, která je přílohou tohoto dokumentu.

Vymezení celkové doby provozování regionální drážní dopravy během dne a vymezení špičky -
– doba provozování regionální drážní dopravy během dne vyplývá z přiložených tabulek. Priorita objednavatele veřejné dopravy je zajištění veřejné dopravy obyvatel Pardubického kraje do a ze zaměstnání, do a ze škol, k a od lékaře.

Očekávané relace (linky) vlaků regionální dopravy, včetně uvedení jejich intervalu a požadované polohy spojů – očekávané relace – 501 – Česká Třebová – Pardubice – Přelouč - (Kolín) a zpět; 309 – Česká Třebová – Zábřeh na Moravě – (Olomouc) a zpět; 314 – Česká Třebová – Moravská Třebová – Chornice – Velké Opatovice – (Skalice nad Svitavou) a zpět (Chornice – Džbel a zpět); 314a – Česká Třebová – Lanškroun a zpět; 326 – Česká Třebová – Svitavy – (Brno) + (Č. Třebová - Svitavy – Žďárec u Skutče). Intervaly jsou uvedeny v přiložených tabulkách.

Dopravní nabídka – dle požadavku je uvedena v přiložených tabulkách.

Zastavovací politika vlaků regionální dopravy pro jednotlivé linky – veškeré vlaky objednávané objednavatelem veřejné železniční dopravy budou obsluhovat maximální možné území Pardubického kraje, tzn. zastavování na všech zastávkách v trase vlaku (odpadne objednávka vlaků kategorie Sp). Zastavování na plánované zastávce Česká Třebová-Lhotka bude objednáno za podmínky, že zastávka bude umístěna v poloze, která byla požadována obcí a nikoliv projektantem. Umístění zastávky v úseku mezi Odbočkou Parník a žst. Dlouhá Třebová je nesmyslné a v praxi nevyužitelné. Projektant by si měl uvědomit, že tato zastávka nebude pouze pro panelové domy na konci sídliště Lhotka, ale pro celou oblast Č. Třebové – Parník, Lhotka, Jelenice. Požadujeme proto zrealizování výstavby v úrovni hranice dopravy Odbočka Parník ve směru Česká Třebová – Parník (u silničního podjezdu).

Uvažované přestupní body a terminály veřejné dopravy – Přestupní terminál Česká Třebová, Lanškroun, Moravská Třebová.

Předpokládaná vozidla na jednotlivých linkách – 501 - klasické soupravy vedené závislou trakcí s řídicím vozem + jednotky 471; 309 - klasické soupravy vedené závislou trakcí s řídicím vozem + jednotky 840; 314a – jednotky 840 + jednotky dopravce vzešlého z výběrového řízení na dopravce; 314 – jednotky 840 + 814 + jednotky dopravce vzešlého z výběrového řízení na dopravce; 326 - klasické soupravy vedené závislou trakcí s řídicím vozem + jednotky 440,640 + jednotky 840,814 (Polička) + jednotky dopravce vzešlého z výběrového řízení na dopravce.

S pozdravem

Přílohy

Rozsahy vlaků osobní dopravy

Rozsah vlaků osobní dopravy objednávaných Pardubickým krajem v úseku Česká Třebová - Ústí nad Orlicí (501) v pracovní dny - 2016/2017																									
Čas	00-001	01-02	02-03	03-04	04-05	05-06	06-07	07-08	08-09	09-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22	22-23	23-00	celkem
Česká Třebová - Ústí nad Orlicí	0	0	0	1	1	2	2	2	1	1	1	1	2	2	3	3	2	2	1	1	1	1	1	0	31
Ústí nad Orlicí - Česká Třebová	0	0	0	0	1	2	2	2	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	0	0	27
Rozsah vlaků osobní dopravy objednávaných Pardubickým krajem v úseku Česká Třebová - Ústí nad Orlicí (501) ve dnech pracovního klidu - 2016/2017																									
Čas	00-001	01-02	02-03	03-04	04-05	05-06	06-07	07-08	08-09	09-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22	22-23	23-00	celkem
Česká Třebová - Ústí nad Orlicí	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1	0	1	1	0	21
Ústí nad Orlicí - Česká Třebová	0	1	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	0	19
Rozsah vlaků osobní dopravy objednávaných Pardubickým krajem v úseku Česká Třebová - Třebovice v Čechách (309) v pracovní dny - 2016/2017																									
Čas	00-001	01-02	02-03	03-04	04-05	05-06	06-07	07-08	08-09	09-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22	22-23	23-00	celkem
Česká Třebová - Zábřeh na Moravě	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	18
Zábřeh na Moravě - Česká Třebová	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	18
Rozsah vlaků osobní dopravy objednávaných Pardubickým krajem v úseku Česká Třebová - Třebovice v Čechách (309) ve dnech pracovního klidu - 2016/2017																									
Čas	00-001	01-02	02-03	03-04	04-05	05-06	06-07	07-08	08-09	09-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22	22-23	23-00	celkem
Česká Třebová - Zábřeh na Moravě	0	0	0	0	1	1	1	1	1	0	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	16
Zábřeh na Moravě - Česká Třebová	0	0	0	0	1	1	1	1	1	0	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	16
Rozsah vlaků osobní dopravy objednávaných Pardubickým krajem v úseku Česká Třebová - Lanškroun (309+314a) v pracovní dny - 2016/2017																									
Čas	00-001	01-02	02-03	03-04	04-05	05-06	06-07	07-08	08-09	09-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22	22-23	23-00	celkem
Česká Třebová - Lanškroun	0	0	0	1	1	2	2	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1	1	1	1	1	0	24
Lanškroun - Česká Třebová	0	0	0	1	1	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1	1	1	1	0	25
Rozsah vlaků osobní dopravy objednávaných Pardubickým krajem v úseku Česká Třebová - Lanškroun (309+314a) ve dnech pracovního klidu - 2016/2017																									
Čas	00-001	01-02	02-03	03-04	04-05	05-06	06-07	07-08	08-09	09-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22	22-23	23-00	celkem
Česká Třebová - Lanškroun	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	18
Lanškroun - Česká Třebová	0	0	0	0	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	20
Rozsah vlaků osobní dopravy objednávaných Pardubickým krajem v úseku Česká Třebová - Moravská Třebová (314) v pracovní dny - 2016/2017																									
Čas	00-001	01-02	02-03	03-04	04-05	05-06	06-07	07-08	08-09	09-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22	22-23	23-00	celkem
Česká Třebová - Moravská Třebová	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	20	
Moravská Třebová - Česká Třebová	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	20	
Rozsah vlaků osobní dopravy objednávaných Pardubickým krajem v úseku Česká Třebová - Moravská Třebová (314) ve dnech pracovního klidu - 2016/2017																									
Čas	00-001	01-02	02-03	03-04	04-05	05-06	06-07	07-08	08-09	09-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22	22-23	23-00	celkem
Česká Třebová - Moravská Třebová	0	0	0	0	1	1	1	0	1	1	1	0	1	1	1	1	1	0	1	1	0	1	1	0	14
Moravská Třebová - Česká Třebová	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	0	1	1	0	1	1	0	1	1	0	15
Rozsah vlaků osobní dopravy objednávaných Pardubickým krajem v úseku Česká Třebová - Svitavy (326) v pracovní dny - 2016/2017																									
Čas	00-001	01-02	02-03	03-04	04-05	05-06	06-07	07-08	08-09	09-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22	22-23	23-00	celkem
Česká Třebová - Svitavy	0	0	0	1	1	2	2	2	1	1	1	1	2	2	2	1	2	1	1	1	1	1	1	0	27
Svitavy - Česká Třebová	0	0	0	0	1	2	2	2	1	1	1	1	2	2	2	1	2	1	1	1	1	1	1	0	26
Rozsah vlaků osobní dopravy objednávaných Pardubickým krajem v úseku Česká Třebová - Svitavy (326) ve dnech pracovního klidu - 2016/2017																									
Čas	00-001	01-02	02-03	03-04	04-05	05-06	06-07	07-08	08-09	09-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22	22-23	23-00	celkem
Česká Třebová - Svitavy	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	2	1	1	1	1	1	1	0	21
Svitavy - Česká Třebová	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	2	1	1	1	1	1	1	0	21

Váš dopis zn.: 1366/13 – P6
Ze dne: 23. 8. 2013
Naše zn.: 39642 / 2013 – O26

Vyřizuje: Ing. Rudolf Markvart
Telefon: 972 235 691
Mobil: +420 602 768 373
E-mail: markvartr@szdc.cz

Datum: 16. 9. 2013

Dopravní projektování spol. s r.o.
Ing. Miroslav Bezděk
ředitel společnosti
Janáčkova 1194/12
702 00 Ostrava, Moravská Ostrava

Výhledová doprava v železničním uzlu Česká Třebová a navazujících traťových úsecích

Vážený pane řediteli,

na základě Vaší žádosti o poskytnutí informací o předpokládaném vývoji nákladní dopravy v uzlu Česká Třebová jsme použili podklady, které zpracováváme v našem strategickém obchodním plánu rozvoje železniční dopravní infrastruktury. Významným předělem ve fungování uzlu je aktivace kontejnerového terminálu společnosti Metrans a.s. (dále jen Metrans) od ledna 2013.

Společnost Metrans přesouvá část svých aktivit z terminálu v Uhřetěvsi do terminálu v České Třebové. Jde o relace z Dunajské Stredy, Ostravy (Šenov), částečně z Lípy nad Dřevnicí, z Hamburku, z Brementhavenu a z Rotterdamu. Nově se předpokládají relace Krems an der Donau – Česká Třebová, Košice – Česká Třebová přes Horní Lideč a relace z Polska přes Bohumín a Lichkov.

Prognóza firmy Metrans mírně předbíhá očekávaný nárůst výkonů kombinované dopravy v celoevropském měřítku tím, že předpokládá zdvojnásobení výkonů do roku 2018 a ztrojnásobení výkonů do roku 2023 oproti současnému stavu.

Pro relace vlaků s automobily a díly k automobilům (Dunajská Streda, Púchov, Nošovice – Německo a západ) lze předpokládat mírný nárůst o 5 až 10 %. Pro relace vápence pro odsíření (Prachovice – Ostravsko, Studénka – Řečany nad Labem) a relace paliv (Most – Wien) neočekáváme nárůst výkonů z důvodů ustálené spotřeby těchto komodit. Pro relace sklářského písku (Jestřebí, Libuň – Slovinsko a Rakousko) předpokládáme mírný nárůst maximálně o 5 %.

V případě přepravy jednotlivých zásilek lze očekávat setrvalý stav. Jedinou výjimkou bude nový pár vlaků pro svoz a rozvoz zásilek do a z terminálu firmy Metrans.

V následující tabulce uvádíme předpokládané zatížení jednotlivých návazných traťových úseků na uzel Česká Třebová pro časový horizont roku 2020, které vyplývá z prognózy firmy Metrans a z naší prognózy uvedené výše.

Výhledový rozsah nákladní dopravy v traťových úsecích (2020)

Traťové úseky	NEx	Rn	Vn	Pn	Mn	Lv	Suma
Opatov - Česká Třebová	11	3		5	2	3	24
Česká Třebová - Opatov	12	2	1	4	2	2	23
Třebovice v Č. - Česká Třebová	20	6	5	10	1	1	43
Česká Třebová - Třebovice v Č.	20	5	3	12	2	1	43
Česká Třebová - Dlouhá Třebová	35	9	6	15	1	2	68
Dlouhá Třebová - Česká Třebová	34	9	3	17	1	3	67

Aktivace terminálu v České Třebové výrazně navyšuje poměr počtu výchozích a končících vlaků k celkovému počtu vlaků v uzlu. Pro srovnání uvádíme počty výchozích a končících vlaků před aktivací terminálu a očekávané počty vlaků v roce 2020 v následujících tabulkách.

Výchozí a končící vlaky (2012)

Směr	NEx	Rn	Vn	Pn	Mn	Lv	Suma
Opatov - Česká Třebová				4	1		5
Česká Třebová - Opatov					2		2
Třebovice v Č. - Česká Třebová		3		5	1	2	11
Česká Třebová - Třebovice v Č.				4	1	1	6
Česká Třebová - Dlouhá Třebová	4	1		9	1	2	17
Dlouhá Třebová - Česká Třebová	2	3		9	1	2	17

Výhledové výchozí a končící vlaky (2020)

Ve směru	NEx	Rn	Vn	Pn	Mn	Lv	Suma
Opatov - Česká Třebová	8			4	1		13
Česká Třebová - Opatov	8				2		10
Třebovice v Č. - Česká Třebová	8	3		5	1	2	19
Česká Třebová - Třebovice v Č.	8			4	1	1	14
Česká Třebová - Dlouhá Třebová	20	1		9	1	2	33
Dlouhá Třebová - Česká Třebová	18	3		9	1	2	33

Pro období do roku 2030 se opět zvýší podíl výchozích a končících vlaků v uzlu Česká Třebová a dojde rovněž ke zvýšení celkového počtu vlaků v přilehlých traťových úsecích. Předpokládaný výhledový rozsah dopravy a z toho počet výchozích a končících vlaků je uveden v následujících tabulkách.

Výhledový rozsah nákladní dopravy (2030)

Traťové úseky	NEx	Rn	Vn	Pn	Mn	Lv	Suma
Opatov - Česká Třebová	16	3		5	2	3	29
Česká Třebová - Opatov	16	3	1	4	2	2	28
Třebovice v Č. - Česká Třebová	24	6	5	8	1	1	45
Česká Třebová - Třebovice v Č.	24	5	3	12	2	1	47
Česká Třebová - Dlouhá Třebová	39	9	6	15	1	2	72
Dlouhá Třebová - Česká Třebová	38	9	3	17	1	3	71

Výhledové výchozí a končící vlaky (2030)

Ve směru	NEx	Rn	Vn	Pn	Mn	Lv	Suma
Opatov - Česká Třebová	11			4	1		16
Česká Třebová- Opatov	11				2		13
Třebovice v Č. - Česká Třebová	11	3		5	1	2	22
Česká Třebová - Třebovice v Č.	11			4	1	1	17
Česká Třebová - Dlouhá Třebová	27	1		9	1	2	40
Dlouhá Třebová - Česká Třebová	25	3		9	1	2	40

Podíl dopravce ČD Cargo, a.s. sice v souvislosti s nástupem dalších dopravců v nákladní železniční dopravě poklesl a činí v současnosti cca 80 %, ale aktivity tohoto dopravce se přesouvají od přepravy jednotlivých zásilek a hromadných substrátů k vozbě kontejnerových vlaků, kde společně se společností Metrans zaznamenávají výrazné navýšení výkonů.

Ve vzdálenějším časovém horizontu očekáváme mírnější nárůst výkonů i v kombinované dopravě. Po vybudování nové tratě pro rychlé spojení Praha – Brno bude uvolněná kapacita spíše využita pro osobní dopravu meziregionálního charakteru (Hradec Králové – Pardubice – Brno, Olomouc).

Pro dimenzování kolejiště je nutné výhledově počítat s užitečnou délkou dopravních kolejí pro nákladní vlaky minimálně 750 m. Předpokládaná hmotnost vlaků bude až 2200 t.

Využití takzvané Semanínské spojky vidíme spíše pro vedení odklonových vlaků z Brna do Zábřehu na Moravě a Olomouce, zejména při stavbách souvisejících s modernizací tratě Brno – Přerov. Využití pro relaci osobní dopravy Svitavy – Lanškroun není prvořadé.

S pozdravem



Bc. Marek Binko
ředitel odboru strategie

17. 10. 2013

Váš dopis čj.

1390/13-Pö

Ze dne

6. 9. 2013

Naše čj.

1062/2013-O16

Datum

15. 10. 2013

Dopravní projektování, s.r.o.

Janáčkova 1194/12

Ostrava

702 00

Vyřizuje

Ing. Jan Hrabáček

Odbor obchodu osobní dopravy

T 725 790 030

E hrabacek@gr.cd.cz

Poskytnutí informací k žádosti o podklady potřebné pro zpracování studie proveditelnosti „Průjezd železničním uzlem Česká Třebová“

Na základě Vaší žádosti ze dne 6.9.2013, týkající se podkladů potřebných pro zpracování studie proveditelnosti „Průjezd železničním uzlem Česká Třebová“ v profesi dopravní technologie, Vám v Příloze zasíláme potřebné informace.

S pozdravem

Ing. Jiří Jeřeta
Ředitel odboru

1) Informace k parametrům a rozsahu komerčních spojů ČD

- a. V časovém horizontu 2015+ před dokončením VRT Praha – Brno – Ostrava předpokládáme následující parametry komerční dálkové dopravy ČD
- a. 2h takt spojů SC Pendolino v rozsahu dopravy odpovídajícímu připravovanému JŘ 2013/14 (tj. cca 8+2 párů, může dojít k odchylkám v oblasti omezení jízdy některých spojů nebo jejich četnosti), spoje SC Pendolino nezastavují ve stanici Česká Třebová, vozba zajištěna jednotkou řady 680
 - b. 2h takt spojů EC/Ex Praha – Ostrava – Žilina v rozsahu dopravy odpovídajícímu připravovanému JŘ 2013/14 (tj. 8-9 párů (6/8-22 h směr Ostrava, 6-20/22h směr Praha), může dojít k odchylkám v oblasti omezení jízdy některých spojů nebo jejich četnosti), spoje EC/Ex zastavují ve stanici Česká Třebová, vozba zajištěna soupravou ve složení 151/380+1-2xA+0-1xWR+5-8xB
 - c. Z hlediska nástupišť v žst. Česká Třebová požadujeme zachování stávajících délek všech nástupišť (360-380m)
- b. Pro časový horizont 2015+ po dokončení VRT Praha – Brno – Ostrava nejsme v současné době schopni odhadnout předpokládaný vývoj komerční dálkové dopravy. Tento předpokládaný rozsah bude úzce svázán s rozsahem a organizací dopravy na nové VRT, který v současné době není nijak závazně stanoven.

2) Informace k DKV Česká Třebová a kolejím č. 700 až 707

- c. Zapojení areálu DKV - ponechat zapojení ve stávajícím rozsahu, tedy dvě koleje směr osobní nádraží, 1 x směr vjezdová skupina. Zapojení areálu DKV musí zůstat na všech směrem elektrifikované.
- d. Počty přestavných jízd mezi ŽST a DKV nelze průměrovat na celých 24 hodin (PJ Česká Třebová je v zásadě depem regionálním, takže např. v době od 22:30 do 3:30 se uskutečňuje pouze jeden vjezd HV do DKV + jeden vjezd posunujícího dílu k doplnění vody v zimním období, který odpadne v případě instalace elektrického předtápěcího stojanu (EPZ) na nástupištích), ve špičkových hodinách občanského dne se jedná o cca 3 vjezdy nebo odjezdy za hodinu. Některé vjezdy/odjezdy jsou pouze samotná hnací vozidla (elektrické lokomotivy, motorové vozy a jednotky), některé vjezdy a odjezdy jsou vratné soupravy v elektrické trakci (HV + 3 vozy) bez nutnosti přítomnosti posunovače, některé vjezdy a odjezdy jsou posunující díly HV + osobní vozy pro vykonání hygienického ošetření (dobrání vody, odsávání vakuových WC) s nutnou přítomností posunovače.
- Počty přestavných jízd mezi ŽST a DKV u hnacích vozidel ČD-Cargo, případně dalších dopravců na zbrojení nebo případnou údržbu nelze v současné době predikovat.
- e. Kolej č. 700 až 707 lze opustit, v současné době se již nevyužívají, soupravy + posilové vozy se v současné době odstavují u nástupišť. Opuštění těchto kolejí není samozřejmě možné v případě, když by došlo v obvodu osobní stanice k výrazné redukci počtu ostrovních nástupišť a nástupištních hran, stanovisko je zpracováno na současný počet nástupišť a nástupištních hran.

3) Další požadavky ČD k potřebnému technickému vybavení žst. Česká Třebová

- a. U nástupišť (případně kolejí), která nebudou po přestavbě uzlu zapojené do hlavních kolejí přímého směru Praha - Ostrava/Praha - Brno, požadujeme vybudování EPZ pro předtápění odstavených souprav vozů v nočních hodinách. Ke každé dvojici kolejí i z obou směrů=konců nástupišť je potřebné vybudovat EPZ se dvěma rozvody.
Příklad: na ostrovním nástupišti č. 3 jsou dvě koleje, na každé koleji jsou odstaveny dvě soupravy, t.j. dohromady 4 soupravy. Je potřeba vybudovat na každém konci nástupiště jeden stojan EPZ se dvěma napájecími kabely, aby bylo možno temperovat 4 soupravy.
- b. U nástupišť (případně kolejí), která nebudou po přestavbě uzlu zapojené do hlavních kolejí přímého směru Praha - Ostrava/Praha - Brno, požadujeme vybudování infrastruktury pro temperování motorových vozů 230 V (koncovou infrastrukturu=např. kabely dodá DKV Česká Třebová, v rámci stavby je potřeba provést rozvody do nadzemní úrovně včetně elektroměrů). Konkrétní informace k těmto rozvodům (např. umístění zásuvek) sdělí DKV Česká Třebová, vedoucí provozu ing. Jiří Šedo, tel. 606 785 236. Tato infrastruktura je nezbytná pro provoz nových motorových vozů a jednotek, které nemohou být odstaveny mezi vlaky se stopnutým spalovacím motorem.

Dopravní projektování, spol. s r. o.

Janáčkova 1194/12

702 00 Ostrava

Vaše č.j.: 1390/13-Pö
Č.j.: LE – 27/2013-Bř

Zpracovatel: Ing. Miloš Bříza
Telefon: (+420) 602 291 593
e-mail: Milos.Briza@le.cz

Věc: Podklady potřebné ke zpracování studie proveditelnosti

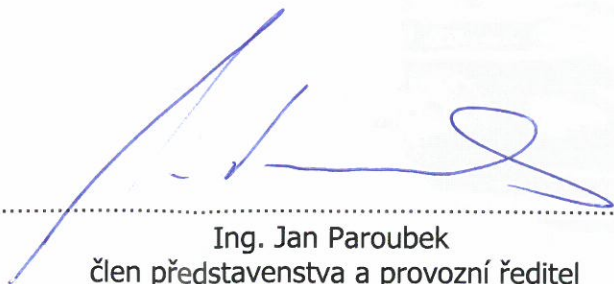
Vážený pane řediteli,

rádi Vám požadované informace sdělíme a rádi přispějeme ke zkvalitnění železniční dopravy v naší zemi. Bohužel Vás musím zklamat, ale tak dalekosáhlé plány až do roku 2045 zatím nemáme. Na nejbližší roky bude naše doprava přes Českou Třebovou podobná té současné:

- 8 párů vlaků (Praha -) Choceň – Zábřeh (- Bohumín / Karviná / Staré Město)
- cca 6:30 až 20:30, o víkendu až 23:30
- Praha – Bohumín (- Karviná), Praha – Staré Město u Uherského Hradiště
- zpravidla dvouhodinový takt s možnými odchylkami
- v České Třebové zastavování neplánujeme, teoreticky je ale možné, že v budoucnu bude realizováno
- vozidla řady 480, Stadler Flirt
- délka 90 metrů, v páteční špičce je možné zdvojení, tedy 180 metrů

Jako důležitý prvek v České Třebové vnímáme zvýšení rychlosti průjezdu stanic (pokud to hlavně řešení oblouku na pražském zhlaví dovolí) a s tím související zvýšení rychlosti ve výhybkách tak, aby docházelo ke krácení pobytů při předjíždění vlaků zastavujících v České Třebové. Toto by bylo možné určitě realizovat minimálně na zhlaví olomouckém / brněnském.

S pozdravem



Ing. Jan Paroubek
člen představenstva a provozní ředitel

10. 09. 2013 6004



METRANS, a.s., Podleská 926/5, 104 00 Praha 10-Uhřetěves

Dopravní projektování, spol s.r.o.
Janáčkova 1194/12
702 00 OSTRAVA

Praha, 5.9.2013

Naše značka / Our reference

Vaše značka / Your reference

Vyřizuje / Responsible in charge

1372/13-Pö

M.Hořínek, tel: +420 67293136

Vážený pane řediteli,

na základě Vašeho dopisu ze dne 27.8.2013 Vám sdělujeme následující.
Terminál METRANS v České Třebové je významným dopravním uzlem kombinované dopravy v ČR. Jeho rozvoj a navyšování objemu překládky od otevření v lednu 2013 rychle narůstá. Jeho hlavním smyslem je překládka kontejnerů mezi ucelenými vlaky a nikoliv místní rozvoz kontejnerů. Z toho i vyplývá, že počet příjezdějících vlaků od západu se přibližně rovná počtu odjíždějících vlaků směrem na východ a naopak.

Vlaky METRANS jsou řazeny většinou dnes na 610 m bez lokomotiv a připravujeme spolu se SŽDC podmínky pro vlaky 680 m délky. Hmotnosti naložených souprav se pohybují mezi 1.500 až 1.800 tun. Připravujeme však již nyní projekty na příští rok na vlaky 2.200 tun.

Hnací vozidla. Používáme zejména moderní více systémové lokomotivy TRAXX MS 140, výrobce Bombardier a Siemens ES64F4, v Německu označené jako řada 189. Na náš terminál zajíždí i dopravce ČD Cargo, a to většinou s řadou lokomotiv 363.

Počty výchozích i dojezdových vlaků jsou vyrovnané. Denní plán, stav ke konci září 2013 je následující:

Odjezdy z České Třebové za 24 hod.

3 x Hamburg

1 x Bremerhaven

1 x Krems

2 x Praha Uhřetěves

2 x Dunajská Streda

1 x Lípa Nad Dřevnicí (Zlín)

1 x Šenov (Ostrava)

METRANS, a.s. | Member of the HHLA Group



Podleská 926/5, CZ 104 00 Praha 10 Phone: +420 267 293 102 Internet: www.metrans.eu Email: info@metrans.cz
Registry: Registered with the Commercial Register kept by the Municipal Court in Prague, Section B, Insert 840
Managing Director: Jiri Samek Chairman of the Supervisory Board: Klaus-Dieter Peters ID No: 40763811 VAT ID No: CZ40763811 Bank: Československá obchodní banka, a.s. Praha Swift: CEKOCZPP, IBAN CZ36 0300 1712 8000 0079 0583



Příjezdy jsou totožné jako odjezdy, tedy 11 párů vlaků za 24 hod. a k tomu 2 x za den pár vlaků z jednotlivých zásilek.

Tedy celkem 13 párů vlaků za 24 hodin projede uzlem Česká Třebová pro naši společnost.

Vzhledem k dalším plánovaným investicím do rozvoje terminálu v České Třebové čekáváme další nárůst během následujících let.

Výhled dopravy METRANS. Proti současnému stavu odhadujeme nárůst

do roku 2018 100 %

do roku 2023 200 %

Lze důvodně předpokládat, že současné relace, které dnes využíváme, rozšíříme o Polsko, směrem na Lichkov a Bohumín a Slovensko směrem na Horní Lideč.

Věříme, že naše odhady množství budou přínosem k vytvoření projektu, který zajistí dostatečnou kapacitu i pro těžké a dlouhé nákladní vlaky, tak, aby se další zásilky mohly objevovat stále více na železničních tratích a nikoli na silnici.

S pozdravem



Martin Hořínek

COO

METRANS, a.s.

Tel.: +420 267 293 136

E-mail: horinek@metrans.cz

Č.j. 9053/2014-O12

V Praze dne 5.3.2014

Odbor základního řízení provozu, oddělení technické

Zpracoval: Ing. Pavel Říha / 972 325 863

Stanovisko

k postradatelnosti zařízení železniční dopravní cesty v ŽST

Česká Třebová

(TÚ 2002)

I. Postradatelná zařízení železniční dopravní cesty v majetku státu s právem hospodaření Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

- a) směrové koleje
 - č. 201 (IC5000134548) stavební délka bez výhybek cca 856 metrů
 - č. 202 (IC5000134549) stavební délka bez výhybek cca 907 metrů
 - č. 203 (IC5000134550) stavební délka bez výhybek cca 541 metrů
 - č. 204 (IC5000134551) stavební délka bez výhybek cca 552 metrů
 - č. 205 (IC5000134552) stavební délka bez výhybek cca 537 metrů
 - č. 206 (IC5000134553) stavební délka bez výhybek cca 647 metrů
 - č. 206b (IC5000134522) stavební délka bez výhybek cca 317 metrů
 - č. 207 (IC5000134554) stavební délka bez výhybek cca 543 metrů
 - č. 207b (IC5000134523) stavební délka bez výhybek cca 352 metrů
 - č. 208 (IC5000134555) stavební délka bez výhybek cca 547 metrů
 - č. 209 (IC5000134556) stavební délka bez výhybek cca 546 metrů
 - č. 210 (IC5000134557) stavební délka bez výhybek cca 549 metrů
- b) kusé účelové koleje včetně zarážedel
 - č. 301 (IC5000134583) stavební délka bez výhybky cca 175 metrů
 - č. 302 (IC5000134584) stavební délka bez výhybky cca 175 metrů
 - č. 303 (IC5000134585) stavební délka bez výhybky cca 175 metrů
 - č. 304 (IC5000134586) stavební délka bez výhybky cca 165 metrů
 - č. 305 (IC5000134587) stavební délka bez výhybky cca 170 metrů
 - č. 306 (IC5000134590) stavební délka bez výhybky cca 267 metrů
- c) kolejová spojka mezi výhybkami č. 205 – 210 (IC5000134495) stavební délka bez výhybek cca 105 metrů
- d) kolejová spojka mezi výhybkami č. 302ab – 285ab (IC5000134495) stavební délka bez výhybek cca 66 metrů
- e) část kolejové spojky mezi výhybkami č. 146ab a 212B (IC6000316145) od km 2,723 po výhybku č. 212B, stavební délka bez výhybky cca 75 metrů
- f) výhybky (bez náhrady kolejovými poli)
 - č. 210 (IC5000134736)
 - č. 211 (IC5000134737)
 - č. 212A (IC 5000134738)
 - č. 212B (IC 5000134739)
 - č. 214 (IC5000134740)

- č. 215 (IC5000134741)
 - č. 222 (IC5000134744)
 - č. 223 (IC5000134745)
 - č. 224 (IC5000134746)
 - č. 260 (IC5000134771)
 - č. 261 (IC5000134772)
 - č. 262 (IC5000134773)
 - č. 263 (IC5000134774)
 - č. 264 (IC5000134775)
 - č. 265 (IC5000134776)
 - č. 268 (IC5000134777)
 - č. 269 (IC5000134778)
 - č. 301ab (IC5000134808)
 - č. 302ab (IC5000134809)
 - č. 303 (IC5000134812)
 - č. 303A (IC5000134811)
 - č. 304 (IC5000134814)
 - č. 305 (IC5000134816)
 - č. 306 (IC5000134817)
 - č. 307 (IC5000134818)
- g) kolejové brzdy KB 11, KB 12, KB 201, KB 202, KB 203, KB 204, KB 205, KB 206, KB 207, KB 208, KB 209, KB 210
- h) zabezpečovací zařízení příslušné k postradatelnému kolejišti
- i) trakční vedení příslušné k postradatelnému kolejišti
- j) osvětlovací zařízení příslušné k postradatelnému kolejišti
- k) železniční spodek příslušný k postradatelnému kolejišti

II. Projednání zbytnosti zařízení

Tento dokument se vydává na základě žádosti organizační jednotky Oblastní ředitelství (OŘ) Hradec Králové ve věci projednání možné postradatelnosti zařízení železniční dopravní cesty v majetku státu s právem hospodaření Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC) v ŽST Česká Třebová. OŘ Hradec Králové jako důvod žádosti uvedlo uvažovaný následný odprodej části zbytného (postradatelného) majetku pro provozování dráhy celostátní akciové společnosti METRANS.

Postradatelnost zařízení železniční dopravní cesty uvedeného v bodu I. tohoto dokumentu byla proto, **výhradně za účelem zamýšleného prodeje**, komplexně posouzena a projednána se společností České dráhy (ČD), a.s., ČD Cargo a.s., s udržující a správcovskou jednotkou OŘ Hradec Králové a s kompetentními odbory SŽDC s těmito závěry a podmínkami:

1. Podmiňujícím opatřením pro odprodej výše uvedeného majetku státu stanovenou formou je realizace stavby „Rekonstrukce 4. svazku směrových kolejí v ŽST Česká Třebová“, resp. uvedení kolejí č. 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229 a 230 v ŽST Česká Třebová do normového stavu. Spádoviště jako celek není postradatelným zařízením pro provozování dráhy celostátní.
2. Nutnou podmínkou pro postradatelnost železniční infrastruktury uvedené v bodu I. je zpracování, projednání a schválení projektové dokumentace na náklady kupujícího, která bude řešit veškeré dopady odprodeje zbytného majetku do všech v úvahu přicházejících profesí jako například: železniční spodek, železniční svršek, umělé stavby, mosty, opěrné zdi, trakční vedení, zabezpečovací zařízení, sdělovací zařízení, silnoproudé rozvody a zařízení, pozemní stavby, silniční komunikace a jejich křížení apod.
3. Projektovou dokumentací musí být vyřešena například optimální poloha koleje č. 90 současného číslování („jižní spojovací kolej“), která není postradatelným zařízením pro provozování dráhy celostátní, nachází se ale v „zájmovém prostoru“ kupujícího.

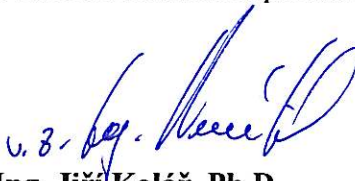
4. Touto projektovou dokumentací musí být řešena i úprava budovy stavebního objektu 015 (zde se nachází technologické vybavení spádoviště), tento stavební objekt není postradatelnou železniční infrastrukturou pro provozování dráhy celostátní.
5. V projektové dokumentaci je nutné navrhnout i plochu, která bude v cílovém stavu sloužit jako „montážní základna“ pro údržbu kolejových brzd a spádoviště.
6. Na náklady kupujícího musí být provedena rekonstrukce kolejí a výhybek v bývalé Rn skupině (skupina kolejí č. 37 – 55 současného číslování) dle požadavků a potřeb organizační jednotky OŘ Hradec Králové. Jedná se o náhradu za odprodej stávající montážní základny OŘ (skupina kolejí č. 301, 302, 303, 304, 305 a 306 současného číslování). Podrobnosti musí řešit zpracovaná projektová dokumentace.
7. Po majetkoprávní stránce musí být vyřešeno užívání stavebních objektů a uložení zařízení železniční dopravní cesty pro provozování dráhy celostátní, které se v zájmovém prostoru nachází a nelze jej zrušit, přemístit či rozdělit.

III. Závěry a doporučení

K jednáním o prodeji majetku státu s právem hospodaření Správa železniční dopravní cesty, státní organizace je vrcholově pověřen odbor majetkový (031) GŘ SŽDC, kterému je nutno adresovat žádost o odprodej předmětné železniční infrastruktury. Tento dokument bude součástí předkládané žádosti a jedním z podkladů pro příslušná jednání týkající se odprodeje majetku státu a následné uzavření kupní smlouvy.

IV. Platnost/účinnost stanoviska

Účinnost stanoviska: **dnem vydání** (bez časového omezení).


Ing. Jiří Kolář, Ph.D.
generální ředitel

Rozdělovník

1. SŽDC, OŘ Hradec Králové
2. SŽDC, Stavební správa východ
3. SŽDC, odbor majetkový (O31)
4. SŽDC, odbor krizového řízení (O30)
5. SŽDC, odbor automatizace a elektrotechniky (O14)
6. SŽDC, odbor traťového hospodářství (O13)
7. SŽDC, odbor strategie (O26)
8. SŽDC, odbor základního řízení provozu (O12)
9. ČD Cargo, a.s., odbor podpory prodeje (O7)
10. ČD, odbor obchodu osobní dopravy (O16)



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

KOPIE

Váš dopis zn.:

Ze dne:

Naše zn.: 41827/2014-O26

Vyřizuje: Ing. Jan Křemen

Telefon: 9722 35641

Mobil: 602 162 740

E-mail: kremen@szdc.cz

Datum: 26.9.2014

Dopravní projektování spol. s r. o.

Ing. Miroslav Bezděk

ředitel společnosti

Janáčkova 1194/12

702 00 Ostrava

Stanovisko O26 GŘ SZDC k výhledovému využití seřaďovací stanice Česká Třebová

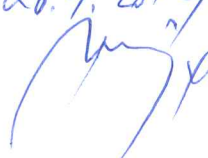
Vážený pane řediteli,

na základě emailové žádosti Vaší společnosti, která je jedním ze zpracovatelů studie proveditelnosti „Průjezd uzlem Česká Třebová“, Vám zasíláme stanovisko týkající se výhledového využití uzlu Česká Třebová jako seřaďovací stanice. **Z dlouhodobého hlediska je s využitím seřaďovací stanice v České Třebové i nadále počítáno.**

Zároveň Vám v příloze posíláme dokument „*Manažerské shrnutí při využívání seřaďovacích a vlakových stanic*“ vydaný O26 GŘ SZDC, který shrnuje požadavky na další rozvoj seřaďovacích stanic na síti SZDC a dokládá výše uvedené stanovisko.

S pozdravem


Bc. Marek Binko
ředitel odboru strategie

26.9.2014


26.9.2014



Přílohy:

1. Manažerské shrnutí při využívání seřaďovacích a vlakových stanic



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Generální ředitelství
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1

V Praze 17. 9. 2014

Č. j. 40493/2014-O26

Manažerské shrnutí při využívání seřadovacích a vlakových stanic

Předkládá : Ing. Radim Brejcha, Ph.D.

Tel. : 972 235 852

: 601 567 063

E – mail : Brejcha@szdc.cz

Manažerské shrnutí a doporučení při využívání seřadovacích a vlakových stanic

1. V seřadovacích stanicích **České Budějovice, Nymburk, Česká Třebová, Most n.n., Brno Maloměřice, Břeclav a Děčín** navrhujeme:
 - zachovat spádovištní zařízení včetně zařízení usměrňujícího jízdy odvěsů (KOMPAS)
 - optimalizovat rozsah stanic na základě podrobného prověření postradatelnosti
 - zohlednit výstupy prověření postradatelnosti při převodu pozemků z ČD na SŽDC, tak aby nedošlo k neefektivnímu vynakládání finančních prostředků
 - modernizovat technologické zařízení stanic pro dosažení větší efektivity provozu
2. Stanice **Bohumín Vrbice, Přerov, Pardubice, Liberec, Ústí nad Labem západ, Cheb – obvod sever a Turnov** považujeme výhledově za neperspektivní s ohledem na přepravní výkony a navrhujeme:
 - neobnovovat technologická zařízení
 - provést podrobné prověření postradatelnosti s důrazem na postupný útlum řadících prací a jejich přesun do nejbližších technologicky vybavených stanic
 - v těchto stanicích nepřevádět v současné době pozemky od ČD, mimo pozemků, které jsou potřebné pro železniční dopravní cestu (nepřevádět pozemky týkající se seřadovacích obvodů)
3. V seřadovací stanici **Plzeň** doporučujeme obnovu technologického zařízení řešit v souladu s koncepcí přestavby železničního uzlu. Lokalitu Plzeň-Koterov bude nutné porovnat se stávající lokalitou Doubravka. Lokalita Koterov a Doubravka je provozně srovnatelná, jde o výši investičních nákladů.
4. Ve zbývajících seřadovacích stanicích, které vykazují stabilní výkony, jako jsou **Kolín, Havlíčkův Brod, Hradec Králové, Ostrava Kunčice** apod. navrhujeme:
 - provést podrobné prověření postradatelnosti, tak aby bylo možné definovat potřebný rozsah stanic, které se budou udržovat
 - zohlednit výstupy prověření postradatelnosti při převodu pozemků z ČD na SŽDC, tak aby nedošlo k neefektivnímu vynakládání finančních prostředků
 - sledovat potenciál těchto stanic a v případě možnosti modernizovat technologická zařízení vybraných stanic



*Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Generální ředitelství
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1*

5. Zefektivnit způsob vybírání poplatků za železniční dopravní cestu tak, aby bylo obsaženo i využití kapacit seřaďovacích stanic, staničních kolejí, technologických zařízení, včetně zpoplatnění za odstavování zátěže pro dopravce, který v současné době bezplatně využívá zařízení ve správě SZDC.
6. Dokument se doporučuje novelizovat v průběhu 3 – 5 let.



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Oblastní ředitelství Hradec Králové

U Fotochemy 259

501 01 HRADEC KRÁLOVÉ

Váš dopis zn.: e-mail

Ze dne:

Naše zn.: 19175/2014 – OŘ HKR

Vyřizuje: Ing. Venc

Telefon: 97234 1231

Mobil:

E-mail: VencJ@szdc.cz

Datum: 19. září 2014

Ing. Miroslav Pösel

Dopravní projektování spol. s r.o.

Janáčkova 1194/12, 702 00 Ostrava

Průjezd uzlem Česká Třebová – vyjádření k odprodeji kolejiště

Město Česká Třebová požádalo SZDC, OŘ Hradec Králové o odprodej 1. a 2. svazku směrového kolejiště, jižní spojovací koleje a kolejiště montážní základy ST Pardubice. Na základě této žádosti byla projednána postradatelnost č.j. 9053/2014-O12 ze dne 5.3.2014, která určila jako postradatelné kolejiště 1. svazku, čtyři koleje 2. svazku a montážní základnu ST Pardubice za předpokladu vybudování adekvátní náhrady.

V současné době společnost PRODIN, a.s., Jiráskova 169, 530 02 Pardubice (projektant Ing. Burda, tel.: 466 007 521) zpracovává studii využitelnosti postradatelných kolejí (pozemku pod nimi) včetně případné přeložky jižní spojovací koleje pro rozšíření areálu kontejnerového překladiště firmy METRANS. Tato studie bude oficiálně předána k vyjádření na OŘ Hradec Králové dne 2.10.2014, a poté bude vydáno oficiální stanovisko SZDC k možnosti prodeje výše uvedeného kolejiště.

Po tomto projednání bude možné vydat stanovisko, jaký rozsah infrastruktury bude možné odprodat k přihlédnutím k technickým, technologickým a ekonomickým aspektům. V současné době Vás můžeme odkázat pouze na společnost PRODIN, která je zpracovatelem výše zmiňované studie. Jako adekvátní náhrada montážní základy se nám předběžně jeví vhodné kolejiště RN skupiny.

S pozdravem

Ing. Jiří Venc

náměstek ředitele pro techniku

Oblastního ředitelství Hradec Králové

**Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace**

**Oblastní ředitelství Hradec Králové
U Fotochemy 259, 501 01 Hradec Králové
IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234
(15)**

Průjezd železničním uzlem Česká Třebová, studie proveditelnosti

Záznam z pracovní rady ve věci projednání stanovisek hodnotitelů dne 28.1.2015 na GŘ SŽDC Praha, Dlážděná ul.

Přítomní: dle prezenční listiny

Na poradě byla projednána zasláná stanoviska hodnotitelů k čístopisu studie proveditelnosti.
Bylo dohodnuto:

K definici variant:

- Varianty MIN a MIN+ZAST nebudou ekonomicky hodnoceny, neboť nesplňují požadavky na bezkolizní průjezd nákladní dopravy uzlem v období dopravních špiček. Vyřazení těchto variant z ekonomického hodnocení bude náležitě odůvodněno. Rovněž neumožňují plnou interoperabilitu pro nezbytný průjezd nákladních vlaků přes nákladní skupiny uzlu včetně nemožnosti převedení řízení dopravy v těchto vlakových cestách do CDP Praha.
-
- Varianta MID+OVER bude ponechána v kolejovém schématu dle čístopisu studie, nebude ekonomicky hodnocena
- Do varianty MID budou dále zahrnuty rekonstrukce úseků Odb.Les-Odb.Zádulka, Odb.Les – žst.Třebovice a spojovací koleje č. 200 (odjezdová skupina-Odb.Les) včetně znovuzřízení odbočky Potok, aby varianta zajišťovala pro všechny směry interoperabilní průjezd pro nákladní vlaky bez kolizních bodů s osobní dopravou.
- Pro vyhodnocení ekonomického přínosu nové zastávky bude ekonomicky hodnocena i varianta MID+ZAST.
- Do varianty MAX budou navíc oproti původnímu rozsahu zahrnuty rekonstrukce všech kolejí odjezdové skupiny, bude ponecháno zřízení ostrovního nástupiště na liché kolejové skupině v ŽST Třebovice v Čechách.

Ekonomicky hodnoceny tedy budou varianty: MID, MID+ZAST, MAX

K technickému řešení a skladbě dokumentace:

- Prostorová rezerva pro kolej č. 12 nebude dále sledována, nebude uváděna ani jako prostorová rezerva ve schématech (kolej by sloužila pouze pro jeden směr). Bude preferován průjezd po Severní spojovací koleji.
- Bude doplněn plán obsazení kolejí osobního nádraží pro časové polohy vlaků odpovídajících nově zpracovanému PDO (dlouhodobý výhled). Po obdržení těchto pracovních podkladů bylo zjištěno, že rozsah dopravy a linkování neodpovídá zcela rozsahu výhledové dopravy uvažovanému v čístopisu studie. Bylo dohodnuto, že plán obsazení kolejí bude zpracován i pro původně uvažovaný rozsah výhledové dopravy v časových polohách stávajícího GVD (střednědobý výhled). Odbor 26 SŽDC přislíbil součinnost při zpracování plánů obsazení. Přepravní prognóza a ekonomické hodnocení budou zpracovány POUZE na původně uvažovaný výhledový rozsah dopravy.
- Do dokumentace budou doplněny konkrétní údaje, která část kolejiště nebude po dokončení stavby interoperabilní z hlediska subsystému Zabezpečení, v té které variantě.

Tento záznam neřeší způsob dopracování z obchodního hlediska. Bude řešeno zvlášť.

Zaznamenal Ing.Petr Rotschein



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1





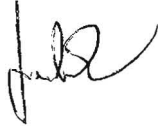





PREZENČNÍ LISTINA

Jednání ke Studii proveditelnosti stavby „Průjezd železničním uzlem Česká Třebová“

konané dne 28. 1. 2015, GŘ SZDC, s. o., místnost č. 444

Jméno	Organizace	Email/Telefon	Podpis
JIRÍ MICHALICA	SZDC 07	MICHALICA@SZDC.CZ 604 226 710	
ALENA HEJNISOVA	SZDC 07	HEJNISOVA@SZDC.CZ 602 650 521	
Vojtěch Jelinek	SZDC 014	Jelinek@szdc.cz 972 244 572	
Josef Portáň	SZDC 014	portan@szdc.cz 972244476	
Marek Páček	Dopravní organizace	mark@prumyslovadopravy.cz 595 155 033	
PETR ROTSCHEN	SU DOP BRLO	PRETSCHEN@SU-DOP-BRLO.CZ 972625878	
Pavel KRÝŽE	SZDC 012	Kryze@szdc.cz 972 241 580	
Aleš ZEMAN	SZDC GŘ 06	zeman@szdc.cz 702 209 232	

Radovan ONDRUŠKA	GR SŽDC 012	ondruska@szdc.cz 602 435 577	
MIRUSLAV VELIS	GR SŽDC 06	velis@szdc.cz 94 2244368	
LEOŠ BERAN	SŽDC OR H.K. ST PARDUBICE	beranl@szdc.cz 602 186 351	
PAVEL BÍKA	SŽDC, p.o. 012 (OZDP)	wha@szdc.cz 940/135/863	
DAVID HEZEL	SŽDC, OR H.K.	JEZEED@SZDC.CZ 602 128 210	
RADEN TREJTMAR	SŽDC 013	trejtnar@szdc.cz 724 753 556	
ČESTMÍR LORENC	SŽDC OR HKR SSET PCE	LORENC@SZDC.CZ 602 223 165	
Tauber adolf	SŽDC OR HKR SEE	tauberA@szdc.cz 602 47 3531	
Martin DUDLA	SŽDC OR-GRP Hr. Káboň	ducl19@szdc.cz 725 742 858	
Lukáš Soukup	MD 0130	lukas.soukup@mdcr.cz 225 131 601	
Jaroslav TYLE	MD 0130	jaroslav.tyle@mdcr.cz 722 603 074	
Karel KUBISTA	SŽDC, OR HKR SBBH	Kubista@szdc.cz 724 791 413	

Pavel NOVÁK	SZDC s.o. OŘ HK SMT	novak@szdc	
		724 215 108	
Josef Křetíňský	SZDC s.o. OŘ HK SMT	kretinsky@szdc.cz	
		424 403 143	
JENKA SZABCOVA	SZDC s.o. SSV	szabcovaj@szdc.cz	
		724 576 126	
RADIM KLUSÁČEK	SUDOP PRAHA	RADIM.KLUSACEK@SUDOP.CZ	
		267 094 173	
PAVEL JERÁŠEK	SUDOP PRAHA	pavel.jral2@sudop.cz	
		267 094 181	
Tomáš Němec	SUDOP PRAHA	toomas.nemec@sudop.cz	
		267 094 181	
JAN PANKRÁTEK	SZDC OB	pankcratik@szdc.cz	
		9722 44 470	
Pavel MATKŮ	SZDC OB	mathe@szdc.cz	
		602 6122 19	
Josef Buriánek	MD 520	josef.burianek@mdcr.cz	
		225 131 463	
David FUKSA	SZDC GR 026	fuksa@szdc.cz	
		725 999 470	

Váš dopis zn.: 18 426/2015-O7

Ze dne: 30. 4. 2015

Naše zn.: 20 724 /2015-O6

Vyřizuje: Ing. Panchartek, Ing. Zeman

Telefon: 972 244 470, 972 246 430

Mobil: 724 030 021, 702 209 232

E-mail: panchartek@szdc.cz,zemana@szdc.cz

Datum: 15.5.2015

Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace

Odbor investiční

Dlážděná 1003/7

110 00 Praha 1

Studie proveditelnosti „Průjezd železničním uzlem Česká Třebová“ – aktualizace 04/2015

Obdrželi jsme studii proveditelnosti „Průjezd železničním uzlem Česká Třebová“ (verze 04/2015) po zpracování připomínek s žádostí o doporučení výsledné varianty.

Na základě výsledků hodnocení ekonomické efektivity doporučujeme pro další přípravu sledovat variantu MID. Tato varianta zároveň plní veškeré parametry modernizace železničního uzlu Česká Třebová.

V případě deklarovaného zájmu objednavatele osobní dopravy ve veřejném zájmu Pardubického kraje a Města Česká Třebová nemáme zásadní námitky proti přijetí varianty MID+ZAST s vybudováním nové železniční zastávky Česká Třebová-Parník.

V případě výběru varianty MAX, která má také kladné ekonomické hodnocení, požadujeme v následujícím stupni projektové dokumentace prověřit rozsah postradatelnosti železniční infrastruktury, zejména vjezdové skupiny, který byl v SP popsán jako naddimenzovaný.

Dále upozorňujeme, že je nutné dokumentaci zkontrolovat a odstranit chyby, které se v ní stále vyskytují (např. v kap. 6.1 průvodní zprávy je chybně uvedeno, že všechny osobní vlaky, které obsluhují Českou Třebovou, provozují České dráhy a.s.; není doplněn rychlostní profil V_{150} v situacích stavby atd.).



Ing. Petr Hofmanzl
ředitel odboru přípravy staveb



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

Váš dopis zn.: 18426/2015-O7

Ze dne: 30.4.2015

Naše zn.: 18875/2015-O12

Vyřizuje: Ing. Pavel Říha

Telefon: 972 325 863

Mobil: 602 762 249

E-mail: ríha@szdc.cz

Datum: 15.5.2015

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Odbor investiční (O7)

- Z D E -

„Průjezd železničním uzlem Česká Třebová“, vyjádření ke studii proveditelnosti včetně doporučení k výběru varianty

K předložené studii proveditelnosti „Průjezd železničním uzlem Česká Třebová“ (verze 04/2015) má odbor základního řízení provozu (O12) následující připomínky:

a) oddělení technické (zpracovatel Ing. Pavel Říha, tel. 972 325 863)

A.2 – Dopravní technologie

- u popisu dopraven postrádáme zmínku o kamerových systémech pro řízení provozu v cílovém stavu, žádáme doplnit dle aktuálních technických specifikací
- u variant, které se navrhuji/doporučují k ekonomickému hodnocení a dalšímu sledování žádáme doplnit kvalifikovaným odhadem počty výhybek navržených k ohřevu

A.3 – Technické řešení

V příslušné profesi žádáme popsat navrhovaný kamerový systém pro posuzovaný uzel (z pohledu úseku řízení provozu) v souladu s aktuálními základními technickými požadavky na kamerové systémy v železničních stanicích.

b) oddělení technologie a provozní kontroly (zpracovatel p. Bohuslav Vašíček, tel. 972 241 035)

Bez připomínek.

Závěr:

Z hlediska řízení provozu **doporučujeme** k dalšímu sledování **variantu MID**.

Požadavek na výstavbu nové zastávky je věcí objednatele veřejné osobní drážní dopravy. Z hlediska propustnosti k jejímu případnému zřízení ve variantě MID+ZAST nemáme výhrady.

V oblasti etapizace výstavby jsme ve shodě s návrhem/závěrem projekční organizace.


Ing. Tomáš Nachtman
ředitel odboru základního řízení provozu

1/120.1.1
2898/1-02



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

Váš dopis zn.: 18426/2015-07
Ze dne: 30.4.2015
Naše zn.: 20962/2015-O13

Vyřizuje: Trejtnar Radek, Ing.;
Telefon: 972341194
Mobil: 724 753556
E-mail: trejtnar@szdc.cz,
Datum: 19.5.2015

SŽDC, státní organizace
Generální ředitelství
Odbor investiční

Stanovisko k odevzdání studie proveditelnosti a doporučení varianty k realizaci verze 04/2015 - „Průjezd železničním uzlem Česká Třebová“

Ve věci výběru varianty k realizaci doporučujeme variantu MAX, která v rámci kladného EH vykazuje největší rozsah rekonstrukce žst. Česká Třebová, a tím největších efektů pro osobní a nákladní dopravu. Současně realizací této varianty bude zajištěn dlouhodobě vyhovující technický stav. Po technické stránce je pro O13 GR SŽDC akceptovatelná i varianta MID (resp. MID + ZAST).

Současně zůstává v platnosti naše stanovisko k předchozímu odevzdání čj. 55746/2014-O13 ze dne 19.12.2014. Žádáme, aby připomínky ke koncepci použití soustav svršku UIC 60 a S49 byly akceptovány min. formou záznamu ve schvalovacím protokolu.

Současně doporučujeme v dalších stupních podrobněji řešit návaznost na rozšiřování areálu Metrans (modul 2).

Ing. Jiří Kozák

ředitel odboru traťového hospodářství

2900/1-10



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

Váš dopis zn.: 18 426/2015-O7

Zde dne: 30.04.2015

Naše zn.: 20 486/2015-O14

Vyřizuje: Ing. Vojtěch Jelínek

Telefon: 972 244 572

Mobil: 725 501 661

E-mail: Jelínek@szdc.cz

Datum: 14.05.2015

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

O7

- zde -

elektronicky též:

heinisova@szdc.cz

michalica@szdc.cz

Průjezd železničním uzlem Česká Třebová

Vyjádření O14 ke studii proveditelnosti

Na základě vašeho dopisu čj. 18 426/2015-O7 zasíláme níže připojené vyjádření ke studii proveditelnosti „Průjezd železničním uzlem Česká Třebová“ (ve verzi 4/2015), tj. po zapracování připomínek pro doporučení varianty.

1. Zabezpečovací zařízení

V návaznosti na naše vyjádření čj. 37 934/14-O14, 46 468/14-O14 (ke konferenčnímu projednání) a 52 366/2014-O7 k předešlým verzím dokumentace studie proveditelnosti **doporučujeme** k další projektové přípravě **variantu MAX**.

Zdůvodnění

Doporučení varianty MAX plyne z našeho technického posouzení - zejména zohlednění **maximální míry zajištění interoperability** na kolejích, pro které takový požadavek plyne z obecně platných a závazných dokumentů.

Doporučená varianta MAX dále z nabízených variant v nejširší míře řeší náhradu kolejových obvodů (KO) s pracovní frekvencí 50 Hz v rámci uzlu Česká Třebová, jejichž úplná výměna byla již dříve z naší strany navrhována. Ponecháním uvedených problematických KO v uzlu Česká Třebová bude zůstat překážka pro jízdy některých moderních (interoperabilních) hnacích vozidel; tj. že takové části kolejiště (případně i sousední koleje/kolejiště) nebudou vyhovovat požadavkům na odolnost vůči rušivým proudům z lokomotiv, které se jinak budou moci po interoperabilní síti pohybovat.

Varianta MAX dále také řeší náhradu zastaralých jednosměrných TZZ (taktéž s KO 50 Hz), u kterých je ve variantě MID navrhováno ponechání stávajícího stavu.

Formální nedostatky verze

Při závěrečném posuzování SP byly dodatečně zjištěny dále popsané nesrovnalosti. Jedná se převážně o formulační nesrovnalosti (nepřesnosti), které nemají zásadní dopad na termín či obsah plnění zpracovatele. Jejich zapracování přesto doporučujeme. S ohledem na znění průvodního dopisu však ponecháváme rozhodnutí o jejich zapracování na O7.

K části A.2

Upozorňujeme, že v hlavních kolejích jsou navrženy křížovatkové výhybky 16, 22, 23, 46 a pokud budou s PHS (což není ze studie zřejmé), bude mít zabezpečovací zařízení na těchto výhybkách omezenou technickou životnost při pojezdě vyšími rychlostmi (z důvodů rázů při sjíždění dvojkolí z hrotu PHS – viz zkušenosti z žst. Ostrava Kunčice). Z uvedeného důvodu by bylo vhodné návrh textu doplnit a upřesnit.

K části A.3

Obecně – Některé texty jsou formulovány ve vztahu ke stavbě EMC Praha – Bohumín jako budoucí stav, nicméně tato stavba je již v uzlu Česká Třebová dokončena (viz například poslední věta prvního odstavce SZZ na str. 68).

Studie obsahuje DOZ z CDP Praha i pracoviště pro místní ovládání JOP. S ohledem na obsah Pokynu GŘ SŽDC č. 9/2013 by bylo vhodné upřesnit nebo dopracovat, zda tato pracoviště budou sloužit i pohotovostním výpravčím DOZ (tzv. PPV). Současně je žádoucí doplnit nutnost dovybavení CDP Praha v rozsahu souvisejícím s rozsahem studie (studie obsahuje koordinaci se stavbou DOZ, která uvedený požadavek obsahuje).

Na straně 67, odst. 5., první věta – Upravte znění věty. Nově navržené rychlosti musí zabezpečovací zařízení respektovat jako celek a nikoli pouze ve (stávajícím textem) specifikované části kolejíště.

Na straně 67, poslední – Opravte u normy 50238-3 označení CLS na CLC.

Na straně 68 je uveden záměr „Aby se při jízdě odbočkou při rychlosti 60 nebo 50 km/h zbytečně neprodlužovala pomalá jízda od vjezdových návěstidel 1ZL a 2ZL, budou zřízena před krajními výhybkami v obou kolejích cestová návěstidla.“. Ten se již v dalším textu neopakuje (ani v popisu technického řešení úseku). Tento technický detail doporučujeme ze studie vypustit. Jedná se o neobvyklé řešení, které nekoresponduje se stávající praxí. Navíc v případě umístění návěstidel na nedostatečné zábrzdné vzdálenosti včetně případu po sobě následujících dvou nedostatečných (což text SP nevylučuje) dojde k omezení rychlosti na 40 km/h s ohledem na požadavky pro řešení návěstění. V rámci SP nelze ani objektivně posoudit případné problémy s jejich situováním. Projednání věci v dalším stupni projektové přípravy nevylučujeme.

Na straně 68 opravte překlep, neboť se nejedná o „podlé“ délky dopravní koleje (viz druhá věta od konce strany).

Na straně 69 upřesněte, že se jedná o Správu sdělovací a zabezpečovací techniky Pardubice (OŘ HK má v systemizaci dále i SSZT Hradec Králové).

Na straně 69 je zařazen jeden odstavec o napájení ZZ. Doplněte proto pro úplnost, že PZS musí mít zajištěno náhradní napájení pro 8 hodin plného provozu.

Na straně 69 je použito formulace „zobrazovacích velkoplošných monitorů“ (celého uzlu). Z textu nelze přesně určit, co má být zřízeno. Text navrhuje upravit. K tomu pro případ potřeby upřesňujeme, že použití VEZO považujeme za nadstandardní.

Na straně 69 uvedené umístění provizorního SZZ v kontejnerech „na zhlavích“ (2x) považujeme v případě železničního uzlu jako je Česká Třebová jako zcela neurčitě. Text navrhuje upravit.

Na straně 70 upravte čtvrtý odstavec, ve kterém je pro variantu MID uvedeno, že by v celé stanici měly být KO 275 Hz.

Na straně 70, TZZ „čtvrtý prostorový oddíl“ – Hovoří se o odjezdových návěstidlech na zhlaví, za kterými budou odjezdová návěstidla vysunutého zhlaví – tzn., že v prvním případě (zhlaví os. n.) se pravděpodobně bude jednat o cestová návěstidla.

Na straně 71 upravte formulaci k řešení PZS „... poměrně dlouho v činnosti.“ na správnější „... poměrně dlouho ve výstraze.“.

Na stranách 72 až 81 v popisu úseků (např. 1, 2, 3) se opakovaně chybně uvádí záměr, že stávající elektronický AB bude do nového SZZ integrován. Věcně správně se bude jednat o zřízení vazby zařízení (nikoli integraci či integrované TZZ).

Na straně Na straně 73 se v popisu objevuje pravděpodobně chybně „Odb. Zásilka“.

Je nutno upřesnit navrhované řešení ZZ (odstranit rozpor) v případě koleje 100 (úseky 10, 12). V rámci popisu úseku 10 (str. 77) je pro variantu MID navrhováno ponechání stávajícího jednosměrného autobloku; v úseku 12 (str. 78) je pak kolej 100 ve variantách MID i MAX vybavována PočN, aby byly eliminovány KO nevyhovující TSI. Kolej není uvedena ve výčtu částí kolejíště uzlu, na kterých nebude zajištěna shoda subsystému s TSI Řízení a zabezpečení na str. 72. Přitom odstranění 50 Hz KO je z naší strany preferované řešení. V případě nasazení PočN však už není řešeno kódování pro potřebu národního VZ v rámci ponechávaného autobloku. Další nesrovnalostí je, že by na koleji 100 měl být ve všech projektových variantách ponechán stávající AB, ale má být zajištěn přenos informací od ZZ pro potřebu ETCS (který tu však podle návrhu SP být nemá).

2. Sdělovací zařízení (zpracoval: Ing. Kolář, 972 244 342)

Bez připomínek.

3. Elektrotechnika a energetika (zpracoval: Ing. Tošovský, 972 244 273; Ing. Kriš 972 741 610)

V dokumentaci se uvažuje vybudovat novou zapouzdřenou rozvodnu 110/22 kV a novou měnírnu 3 kV, kdy se jedná o dva oddělené areály. Výhodnější je vybudovat společný objekt pro umístění technologie 110/22 kV i pro 3 kV DC. (Kriš)



Ing. Martin Krupička
*ředitel odboru
automatizace a elektrotechniky*

Váš dopis zn.: 18426/2015-O7

Ze dne: 30.04.2015

Naše zn.: 20524/2015-O26

Vyřizuje: Ing. David Fuksa

Telefon: +420 972 235 369

Mobil: +420 725 919 470

E-mail: fuksa@szdc.cz

Datum: 14.05.2015

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

O7 – odbor investiční

Ing. Jarmila Ozimá

Stanovisko O26 GR SZDC ke studii proveditelnosti Průjezd uzlem Česká Třebová, verze 04/2015

Vážená paní ředitelko,

zasílám Vám vyjádření odboru strategie k závěrečnému doporučení varianty ke studii proveditelnosti Průjezd uzlem Česká Třebová, verze 04/2015 (dále jen SP).

Na základě předložených výsledků ekonomického hodnocení a v souladu se závěry SP **doporučujeme k další přípravě variantu MID.**

Část A.2 Dopravní technologie

- v plánu obsazení dopravních kolejí v horizontu dlouhodobém (dle Plánu dopravní obsluhy) jsou zřejmě nedopatřením zkopírovány trasy LE a RJ ze střednědobého horizontu – nemají být obsaženy, neb bez rozlišení dopravců je segment zastoupen především pod druhu vlaků SC a IC;
- varianta MID+ZAST+OVER:
 - opětovně upozorňujeme (stejně jako ve stanovisku ze dne 22. 12. 2014) na nedostatečné zpracování varianty MID+ZAST+OVER, jejíž negativní hodnocení souvisí s nedořešením konfigurace v obvodu osobního nádraží ve vztahu ke směrovému zapojení tratí ve směru Brno a Olomouc a zároveň se špičkovou četností posunových cest (jiných úkonů – depo, odstavné kolejiště), kterou vzhledem k obecně zvyšovanému podílu vratných souprav lze považovat právě v období špičky za předimenzovanou;
 - nesporným faktem však je, že varianta MID+OVER vykazuje značný rozdíl (navýšení) v investičních nákladech, který by zřejmě nebyl vyvážen v odpovídající výši příjmy a nelze tak očekávat ERR na hranici ekonomické efektivity, proto výše uvedené neovlivňuje doporučení O26 níže uvedené;

Doporučení varianty k další přípravě

SP prokázala, že všechny hodnocené varianty jsou ekonomicky efektivní. **K realizaci doporučujeme variantu MID**, případně variantu MID+ZAST. Varianta MID+ZAST byla vyhodnocena jako srovnatelná

z hlediska výsledků ekonomické efektivity, propustnosti atd., avšak na druhou stranu místo zastavení navíc může omezit samotnou konstrukci GVD v plynulosti provážení vlaků úsekem Česká Třebová – Choceň. Proto se přikláníme k variantě MID bez zastávky Česká Třebová-Parník, nebude-li existence zastávky výrazně podpořena přínosy vůči obsluze lokality autobusovou dopravou.

S pozdravem

Bc. Marek Binko
ředitel odboru strategie



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Stavební správa východ
Nerudova 1
772 58 Olomouc

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Generální ředitelství		Počet listů 1
Došl dne:	27. 05. 2015	příloh 1
Č. j.:	(1)	

07.04.10/2015

VÁŠ DOPIS ZN: 18 426/2015-O7
ZE DNE: 30.4.2015

NAŠE ZN: /2015-SSV
VYŘIZUJE: Szabóová
TEL.: 724 576 126
FAX:
E-MAIL: szaboova@szdc.cz
DATUM: 14.5.2015

SŽDC, s.o.
NM, O7
Ing. Jiří Michalica
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1

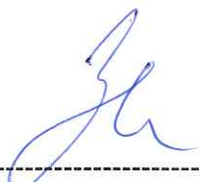
POČ. LISTŮ: 1
POČ. PŘÍLOH: 0
POČ. LISTŮ PŘ.: 0

**Věc: Studie proveditelnosti Průjezd železničním uzlem Česká Třebová –
doporučení výsledné varianty**

Předložená studie proveditelnosti byla upravena na základě stanovisek hodnotitelů a dále dle připomínek z pracovní rady konané dne 28.1.2015.

Všechny 3 varianty zařazené do ekonomického hodnocení vykazují výsledky nad hranicí ekonomické efektivity (ERR MID 8,06%, MID+ZAST 8,01% a MAX 7,58%) a zaručují v plné míře splnění požadavků na tratě evropského železničního systému. Varianty MID+ZAST a MAX splňují i cíl záměru „Zlepšit dopravní obslužnost železnice na území města Česká Třebová“. Varianta MAX navíc řeší úsek 15, odjezdovou skupinu jako celek a tím eliminuje možné riziko nevyhovujícího izolačního stavu kolejiště a navýšení finančních prostředků po schválení varianty MID, případně MID+ZAST. Z těchto důvodů doporučujeme variantu MAX.

Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace
Stavební správa východ
772 58 Olomouc, Nerudova 1
IČ: 70994234 DIČ: CZ/0994234
(7)


Dr. Ing. Václav John
ředitel organizační jednotky
Stavební správa východ



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Oblastní ředitelství Hradec Králové

U Fotochemy 259/1

501 01 HRADEC KRÁLOVÉ

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Generální ředitelství		Počet listů 1
Došl: dne:	22. 05. 2015	příloh 1
Č. j.:		listů příloh 1

Váš dopis zn.: 18426/2015-O7
Ze dne: 30.4.2015
Naše zn.: 9672/2015 – OŘ HKR
Vyřizuje: Ing. David Ježek
Telefon: 972 341 422
Mobil: 602 128 210
E-mail: JezekD@szdc.cz
Datum: 15.5.2015

Správa železniční dopravní cesty, s.o.

Generální ředitelství

Ing. Jiří Michalica

Dlážděná 1003/7

110 00 Praha 1

076339/2015

„Studie proveditelnosti Průjezd železničním uzlem Česká Třebová, verze 04/2015“

– doporučení výsledné varianty

Správa železniční dopravní cesty, s. o., Oblastní ředitelství Hradec Králové (dále jen OŘ HKR) obdržela dne 7.5.2015 od odboru investičního SZDC, s.o. studii proveditelnosti „Průjezd železničním uzlem Česká Třebová, verze 04/2015 k připomínkám:

OŘ HKR jakožto správce infrastruktury v žst. Česká Třebová považuje za vhodnou a doporučitelnou variantu maximální (MAX). Tato varianta spočívá v úpravách varianty MID+ZAST, plus rekonstrukce kolejiště vjezdové a odjezdové skupiny. Tato varianta vyšla i ekonomicky příznivě (ERR 7,580, CBR 1,129). **Požadujeme rekonstrukci celé odjezdové a vjezdové skupiny.**

Odjezdová skupina je ve špatném až v havarijním technickém stavu – koleje (část i na SB 3) převážně z 60. let, případně z 80. let, část výhybek stupňovitých.

Vjezdová skupina je též ve špatném technickém stavu – část kolejí (T) na SB 3.

Upozorňujeme též na skutečnost, že žádná varianta neřeší 5. svazek ve směrové skupině – zde hrozí vyloučení některých kolejí.

Z opravných prací nelze financovat stavební úpravy takového rozsahu (investiční charakter).

Výstavba nové zastávky je věcí objednatele veřejné osobní drážní dopravy – to je Pardubický kraj.

Jinak platí předchozí vyjádření OŘ HKR.

S pozdravem

Ing. Jiří Vencel

náměstek ředitele pro techniku

Oblastního ředitelství Hradec Králové

Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace

Oblastní ředitelství Hradec Králové
U Fotochemy 259, 501 01 Hradec Králové
IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234

(16)



Ministerstvo dopravy

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

07

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Generální ředitelství		Počet listů
Došl dne: 26. 05. 2015		1
Č. j.:		příloh
		listů příloh
(1)		

077951/2015

Správa železniční dopravní cesty, s. o.
Generální ředitelství
Odbor investiční
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1

Váš dopis značky / ze dne Naše značka
18426/2015-07 / 30.4.2015 35/2015-130-KR/5

Vyřizuje / linka
Minář Luděk, Ing. / 225131623

Praha
20.5.2015

Věc: Souhrnné stanovisko MD k SP Průjezd železničním uzlem Česká Třebová, verze 04/2015

Vážená paní ředitelko,

na základě Vaší žádosti ze dne 30. 4. 2015 Vám tímto zasíláme souhrnné stanovisko Ministerstva dopravy ke „Studii proveditelnosti Průjezd železničním uzlem Česká Třebová, verze 04/2015“.

- Provozní náklady regionálních vlaků směr Ústí nad Orlicí ve variantách MID a MID+ZAST uvádíte shodně 4 850 Kč/vlhod. U varianty MID+ZAST by však vlivem zastavení a rozjezdu navíc měly být tyto náklady vyšší. Požadujeme proto sdělit, zda byly vyšší náklady na provoz vlaků u varianty MID+ZAST v ekonomickém hodnocení zohledněny či nikoliv.
- Zatímco v části A1 (průvodní zprávě) je uvedena předpokládaná konverze trakční soustavy v ČR ze stejnosměrné trakční soustavy 3 kV na střídavou trakční soustavu 25 kV, 50 Hz, v textu technické zprávy (část A3) zmínka o takové konverzi chybí.
- Dále upozorňujeme, že ve studii zpracovatel uvažuje v nákladní železniční dopravě provoz typové řady lokomotiv 363.5. Napájecí zařízení je bez ohledu na volbu trakční soustavy třeba vhodně dimenzovat především tak, aby rovněž umožňovalo provoz moderních, výkonných hnacích vozidel řady 189, 386, 1216 a jiných bez omezení jejich výkonu, a to i s ohledem na ztráty ve vedení (zejména ve stejnosměrné trakční soustavě).

S pozdravem

Ing. Jindřich Kušnír
ředitel

Odbor drah, plavby, železniční a kombinované dopravy





**Krajský úřad
Pardubického kraje
Odbor dopravy a silničního hospodářství**

Váš dopis zn.:

Ze dne:

Číslo jednací: KrÚ 29192/2015

Vyřizuje: Ing. Jiří Pálka

Telefon: 466 026 661

E-mail: Jiri.Palka@pardubickykraj.cz

Mobil: 602 592 985

Fax: -----

Datum: 14.5.2015

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Odbor investiční

Dlážděná 1003/7

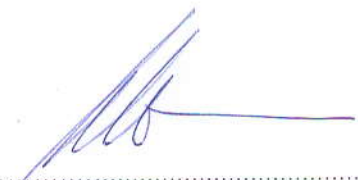
110 00 Praha1

Vyjádření ke Studii proveditelnosti „Průjezd uzlem Česká Třebová“

Vážená paní ředitelko,

k předloženému návrhu řešení „Průjezdu uzlu Česká Třebová“ máme tyto připomínky.
A.3 – 2.2 Popis současného stavu a technického řešení úseků – úsek 19 – Nová zastávka Parník -
- s ohledem na účel využití nové zastávky po obyvatel městské části Parník a sídliště Lhotka trvá náš požadavek na umístění zastávky v již několikrát požadované poloze, tzn. u podjezdu spojnice ulic Na Drahách a Pod Březinou. Docházková vzdálenost ze sídliště Lhotka a části města Parník je příznivější a lze předpokládat její plné využití. U navrhované varianty o této skutečnosti nejsme plně přesvědčeni.

S pozdravem


.....
Ing. Ladislav Umbraun
vedoucí odboru dopravy a silničního hospodářství

Průjezd železničním uzlem Česká Třebová, studie proveditelnosti

**Záznam z pracovní rady ve věci projednání stanovisek hodnotitelů dne 22.5.2015
na GŘ SŽDC Praha, Dlážďená ul.**

Přítomní: dle prezenční listiny

Na poradě byla projednána doporučení hodnotitelů k výběru varianty.

Bylo dohodnuto:

Do studie bude zapracováno:

- upřesnění tvaru svršku v nákladních kolejích
- odhad rozsahu EOV
- specifikace kamerového systému
- bude upraven plán obsazení kolejí dlouhodobého výhledu
- textová část zabezpečovacího zařízení bude upravena dle požadavku O14
- do textu bude zapracováno zdůvodnění, proč je navrženo vybudovat rozvodnu 110/22kV odděleně od měničky 3kV

Projektant na poradě upřesnil:

- promítnutí nové zastávky do provozních nákladů

Měrné hodnoty provozních nákladů vlaků, používané v ekonomických hodnoceních, jsou stanoveny jako průměrné za provoz dané typové řady v různých podmínkách (různé profily tratě). V ekonomickém hodnocení se tedy měrný náklad (cena za vlakohodinu) nemění podle počtu zastavení vlaku. Ve výpočtu se ovšem projeví prodloužení cestovní doby způsobené zastavením, které vede nárůstu celkových provozních nákladů dané varianty.

K doporučení varianty:

O6 : doporučuje variantu **MID** nebo **MID+ZAST**, v případě výběru **MAX** požaduje v dalším stupni prověřit rozsah postradatelnosti zvláště vjezdové skupiny

O7: doporučuje variantu **MID**, resp. **MID+ZAST**.

O12 : doporučuje variantu **MID** nebo **MID+ZAST**, dle požadavku objednatele os.dopravy

O13 : doporučuje **MAX**

O14 : doporučuje **MAX** nebo **MID**, z hlediska dodržení TSI systému Řízení jsou shodné

O26 : doporučuje **MID**, **MID+ZAST** pouze v případě podrobného zdůvodnění

OŘ HK : doporučuje **MAX**

MD : bez doporučení

SSV : doporučuje **MAX**

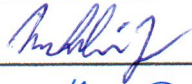

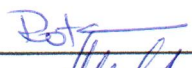
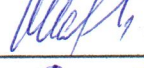
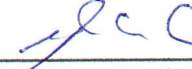

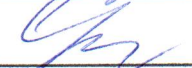



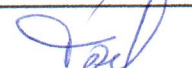
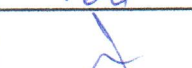

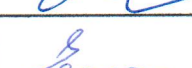
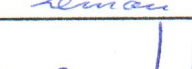
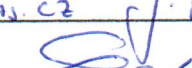
Pardubický kraj : požaduje zřízení nové zastávky, polohu požaduje maximálně přiblížit sídlišti Lhotka.

Závěrem rady bylo formulováno stanovisko odborných složek SŽDC doporučují sledovat variantu MID, resp. MID+ZAST.

PREZENČNÍ LISTINA

z porady ve věci :
Průjezd žel. uzlem Česká Třebová

konané dne: 22.5.2015 na SUDOPu Brno

Poř. č.	Jméno	Organizace	Telefon Email	Podpis
1	JIRÍ MICHALICA	SZDC GR 07	601 326 710 MICHALICA@SZDC.CZ	
2	ALENA HEINIŠOVÁ	SZDC 07	602 650 521, HEINISOVA@SZDC.CZ	
3	PETR ROTSCHEIN	SUDOP BRNO	PROTSCHEN 732481306 @SUDOP-BRNO.CZ	
4	PAVEL MATHE	SZDC 06	602 612 119; mathe@szdc.cz	
5	Lubomír ŠWIŽEK	SZDC, OR HIL, STP	602 973 782, swizek@szdc.cz	
6	MICHAL KLISKÝ	MD CR 0520	225 131 444 MICHAL.KLISKY@MDCR.CZ	
7	Lukáš Soukup	MD 0130	225 131 601 lukas.soukup@mdcr.cz	
8	Jaroslav TYLE	MD 0130	722 603 074 jaroslav.tyle@mdcr.cz	
9	JAROSLAV KUČHTA	SZDC, OR HL DO Č. TŘEBOVÁ	602 191 619 KUCHTA@SZDC.CZ	
10	MARTIN DUDLA	SZDC - OŘ - ČET HL	725 742 858 duolla@szdc.cz	
11	Teuber	SZDC - OŘ SEE	602 473 531 tauber A @ SZDC.CZ	
12	Vojtěch Jehlička	SZDC, 014	972 244 572 jehlicek@szdc.cz	
13	Radovan ONDRUŠKA	GR SZDC 012	602 435 577 Ondruska@szdc.cz	
14	Aleš ZEMAN	GR SZDC 06	702 209 232 Zemana@szdc.cz	
15	JIRÍ PAŮLKA	PARDUBICKÝ KRAJ - ODSH	602 592 985 JIRI.PALKA@PARDUBICKYKRAJ.CZ	
16	LENKA SZABOVÁ	SZDC, SSV	724 576 126 szabova@szdc.cz	
17				
18				
19				
20				