

Záznam ze závěrečného jednání o studii proveditelnosti „Modernizace trati Brno – Přerov“

konaného dne 22. června 2015 na SZDC, s. o., Dlážděná 1003/7, Praha. Přítomní dle přiložené prezenční listiny, zástupci JASPERS, KÚ Olomouckého kraje, KIDSOK a SZDC SSV se omluvili.

Cílem bylo projednání závěrečných stanovisek MD, JASPERS, objednatelů dopravy nebo krajů a složek SZDC k uvedené studii proveditelnosti (SP), odevzdání 05/2015.

Ing. Heinišová (SZDC O7) v úvodu poděkovala za stanoviska, do dne jednání byla doručena vyjádření od MD, JASPERS, KÚ Jihomoravského kraje, KORDIS JMK, KÚ Olomouckého kraje, KIDSOK, SZDC O6, SZDC O12, SZDC O13, SZDC O14, SZDC O26 a SZDC SSV. Zástupce KOVED přislíbil zaslat své stanovisko do 26. 6. 2015.

Se souhrnným stanoviskem MD seznámil přítomné Ing. Minář (MD O130). Studii bude možné předložit na CK MD po vypořádání tří dosud nezpracovaných připomínek z minulého projednání. Jde o sjednocení informace o možném intervalu linky Ex 2 ve výhledu 2040+, o způsobu zajištění kapacity vlaků Ex ve špičce ve střednědobém horizontu a o důvodu obdobné cestovní doby variant novostavbových a modernizačních. Tyto informace projektant do SP doplní.

Za KÚ Jihomoravského kraje uvedl Ing. Franek, že souhlasí s variantami M2 nebo K3, přičemž dosažení rychlosti vyšší než 160 km/h není pro regionální dopravu nutností. Naopak variantu O2+ berou jako nepřijatelnou a koncepčně překonanou. KÚ nadále požaduje linku S7 vést přes Letiště Tuřany a zastavování rychlíků na letišti, což podpořil i Ing. Farbiak (KORDIS JMK), nicméně pro schválení SP akceptují, že infrastruktura variantně takový provoz umožňuje a směřování linky S7 bude definitivně vyřešeno po realizaci stavby při sestavě JŘ. V textu na stranách 134 a 135 je třeba opravit počty stávajících vlaků, což projektant zapracuje.

KORDIS JMK, zastoupený Ing. Farbiakem, doporučuje varianty M2 nebo K3, za přijatelnou považuje i M1, nedoporučuje O2+. Ve stanovisku mají výhrady k zachování ŽST Rousínov ve stávající poloze ve var. O2+, N1, N2 a S5, ale projektant dodatečně e-mailem poukázal na to, že jde o přehlédnutí, protože zastávka Rousínov v posunutě poloze je navržena ve všech projektových variantách.

Se stanovisky KÚ Olomouckého kraje a KIDSOK seznámila přítomné Ing. Heinišová. KÚ Olomouckého kraje doporučuje variantu M2. KIDSOK z provozního pohledu nepreferuje žádnou z variant.

Ing. Brachtl (KOVED) za úsek na území Zlínského kraje potvrdil platnost minulých stanovisek a bude respektovat doporučení obou sousedních krajů.

Za nepřítomné zástupce SFDI a JASPERS shrnula Ing. Heinišová z jejich vyjádření, že SFDI doporučuje jako výslednou variantu M2. JASPERS uvádí, že zdvoukolejnění trati je odůvodněné, střednědobý provozní koncept bude pravděpodobně postačovat i pro dlouhodobé potřeby, varianty O2+, M1, M2 a případně K3 lze považovat za přijatelné. JASPERS ale má výhrady k formulacím závěru ohledně variant O2+ a M1, projektant po dohodě se SZDC O7 text závěru v tomto smyslu upraví. JASPERS dále stanoví požadavky pro další přípravu, zejména zohlednění nového Guide v otázkách životního prostředí a rizikové analýzy, tyto požadavky budou přeneseny do posuzovacího protokolu SP včetně zohlednění rizik.

SZDC O6 (Ing. Veliš) doporučuje sledovat variantu M2. V textu je třeba upravit bod 4 závěrečných doporučení, projektant po dohodě s Ing. Velišem upraví.

SZDC O12 doporučuje variantu M2. Ing. Krýže, Ph.D. a Bc. Stehlík (oba SZDC O12) nicméně poukázali na nezpracování pěti připomínek z minulého projednání (regionální doprava Kojetín – Kroměříž a obsazení kolejí ŽST Kroměříž; zachování ŽST Věžky ve var. N1; dopravně technologické údaje var. N1; omezující úsek u N2; rozpor v zákresu nástupišť ve schématech a situacích), projektant do čistopisu vše zapracuje. Z hlediska regionální dopravy na trati Kojetín – Kroměříž předpokládá Ing. Brachtl zachování současného rozsahu dopravy s takovými časovými polohami, aby byly zachovány přípojové vazby v Kojetíně, tento předpoklad projektant bude uvažovat do plánu obsazení kolejí ŽST Kojetín.

SZDC O13 (Ing. Trejtnar, Ph.D.) doporučuje variantu M2, přijatelná by byla i M1. Upozorňuje, že pro rychlosti vyšší než 200 km/h není v ČR legislativa, normy ani vnitřní předpisy, což je nevýhodou variant S5, N1 a N2. Pro rychlosti 160 až 200 km/h většina norem stejně jako vyhl. 177/1995 Sb. již byla upravena, otázkou je pouze zabezpečovací zařízení a související problematika přímé boční ochrany. Tato rizika budou shrnuta v posuzovacím protokolu SP.

SŽDC O14 (Ing. Plocek) se zapracováním připomínek souhlasí a nepreferuje žádnou z variant. K požadavku na ověření energetických výpočtů napájení bylo dohodnuto, že to bude standardně součástí další projektové přípravy.

SŽDC O26 (Ing. Fuksa) doporučuje variantu M2, plní to, co je po trati požadováno. Upozornil, že podle minulého projednání nebudou ve var. BP vedeny Os vlaky S7, ale v GVD jsou zakresleny – projektant upraví trasy jako čárkované („nabídková trasa“).

V zaslaném vyjádření SSV je uvedeno upřednostnění varianty M2, naopak varianta N1 je označena za nevhodnou.

Studie proveditelnosti se zabývá i provozem v dlouhodobém horizontu 2040+ po stavbě VRT Praha – Brno a Přerov – Ostrava. Pro tento horizont je stanovena i kapacita trati, přepravní výkony a využití souprav vlaků, ale tyto údaje jsou zatíženy nejistotou vnějších podmínek. Ing. Snopek (MD O190) zmínil, že s ohledem na neznalost celkového návrhu sítě VRT nelze nyní definovat provozní koncept dálkové dopravy v dlouhodobém horizontu s lepší přesností. I termíny realizace VRT jsou velmi předběžné, provoz v rozsahu střednědobého výhledu 2025+ může trvat déle než do roku 2040. Ing. Trejtnar, Ph.D. poukázal na to, že u novostavbových variant S5, N1, N2 by se při zavedení vysokorychlostního provozu měnily parametry GPK, což by zřejmě znemožnilo nebo zkomplikovalo použití pevné jízdní dráhy. U modernizačních variant (O2+, M1, M2, K3) by při nárůstu provozu v dlouhodobém horizontu mohlo být účelné doplnit mimoúrovňový rozplet v Nezamyslicích. Dopravny byly v SP navrženy pro objem dopravy v dlouhodobém výhledu, ale zástupci JASPERS tento přístup tento přístup rozporovali. V posuzovacím protokolu SP bude stanovena podmínka pro další přípravu potvrdit nebo revidovat rozsah dopravy podle dopravy ve střednědobém horizontu, a to pomocí provozní simulace zahrnující i typické výlukové stavy.

Ing. Heinišová shrnula závěry:

1. **všichni hodnotitelé souhlasí s předložením studie proveditelnosti ke schválení na CK MD, přičemž SŽDC doporučí sledovat variantu M2** (dvoukolejná na $V=200$ km/h). Tato varianta má nejvyšší hodnotu ENPV, vykazuje dostatečnou ekonomickou efektivitu a plní cíle projektu.
2. na základě připomínek budou v textech provedeny jen drobné úpravy, bez dopadů na ekonomické hodnocení a na kritéria výběru variant. Končnou verzi předá projektant zadavateli do 30. 6. 2015, aby ji SŽDC O7 mohl předložit na MD během července. Další připomínky budou uvedeny v posuzovacím protokolu SP jako podmínka k prověření a zapracování v další projektové přípravě.

Zapsal Fridrich, 29. 6. 2015



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Dlážděná 1003/7










110 00 Praha 1

PREZENČNÍ LISTINA

Závěrečná porada ke
Studii proveditelnosti Modernizace trati Brno - Přerov

konaná dne 22. 6. 2015, GŘ SŽDC, s. o.

Jméno	Organizace	Email / Telefon	Podpis
RADOSLAV POLÁK	SUDOP BRNO	RTOLAK@SUDOP-BRNO.CZ 972 625 051	
Jan Šnopske	JID O / Kio	jan.snopske@mldc.cz 25 131 172	
Josef Butianek	SŽDC, 07	butianek@sfdc.cz 725 224 992	
RADĚK TREJMAR	SŽDC 013	trejmar@sfdc.cz 724 753 556	
MIROSLAV VELIS	SŽDC 06	velis@sfdc.cz 972244368	
FRAJEK	KÚJMK ORD	frce@z-widac@ k-jihomocavty.cz 741651314	
MARTIN FARBIAK	KORDIS JMK	mfarbiak@ Kordis-jmk.cz 532 199 815	
PAVEL KAVAN	ELIŠKÝ KRAJ KÚZEK DOP	pavel.kavan @kr-elisky.cz 731 555 227	
Franěk DANČAR	HOVED 84	brzchle@hoved.cz 733 512 096	

David FUKSA	SZDC 026	FUKSA@SZDC.CZ	
		725 919 470	
ANDRĚJ PLOCER	GR JEDC 014	PLOCER@SZDC.CZ	
		972 244 491	
LUDEK MINAR	MD CR - 0130	luděk.minar@mdcr.cz	
		225 131 623	
MICHAL KLISKÝ	MD CR 0520	MICHAL.KLISKY@MDCR.CZ	
		225 131 444	
MARTIN JANEČEK	MD CR 0520	martin.janeczek@mdcr.cz	
		225 131 656	
Pavel KRÝŽE	SZDC 012	kryze@SZDC.CZ	
		972 741 580	
MILAN STEHLÍK	SZDC 012	601387025	
		STEHLIKM@SZDC.CZ	
Karel Friedrich	SZDC ústř. UM	fridrich@SZDC.CZ	
		602 269 052	
ALENA HEJNICOVÁ	SZDC 07	HEJNISOVA@SZDC.CZ	
		602 650 521	



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
110 00 Praha 1
DS: uccchjm

Váš dopis značky / ze dne	Naše značka	Vyřizuje / linka	Praha
24582/2015-SŽDC-O7 /	43/2015-130-KR/4	Minář Luděk, Ing. / 225131623	22.6.2015
9.6.2015			

Věc: Souhrnné vyjádření MD k SP Brno - Přerov

Vážená paní ředitelko,

v souvislosti s Vaší žádostí o vyjádření k SP Brno - Přerov ze dne 9.6.2015 uvádíme následující:

Níže uvedené připomínky, které jsme uplatňovali k předchozímu dílčímu odevzdání (verze 1/2015) nebyly řádně vypořádány, a proto požadujeme jejich dodatečné vypořádání.

- **Dlouhodobý výhled (po r. 2040) je u linky Ex2 uveden interval 30' s 60' intervalem na větvích Olomouc / Zlín, avšak v modelovém grafikonu je 60' interval a 120' interval na odbočných větvích. Prosíme o objasnění, resp. opravu.**
 - Požadujeme buďto modelový grafikon opravit, nebo tento nesoulad v grafické a textové části patřičně okomentovat.
- **Na str. 31 je ve druhém odstavci uvedeno, že ve střednědobém horizontu je „obsazení vlaků R optimální ve vlacích Ex se pohybuje na horní hranici kapacity“. Požadujeme bližší vysvětlení.**
 - Projektant doplnil text následovně: „*Průměrné obsazení vlaků R je optimální (mezi 100 - 150 osobami na vlak, počet míst k sezení uvažován 400) ve vlacích Ex se pohybuje na horní hranici kapacity (ve špičce více než 400 osob na vlak, počet míst k sezení uvažován 400) viz. tab. 3.4. Dálková doprava na sebe bere i část regionálních vztahů a generuje tak hlavní přínosy projektu. Nejvyšší přínosy generuje zavedený segment Ex.*“
 - Dané doplnění textu je však nevyhovující. Nelze navrhovat pravidelné přeplňování vlaků. Je třeba uvést možnosti řešení tohoto problému (např. připojení dalších vozů do vlaku nebo zdvojení souprav) a uvést, zdali jsou například délky nástupišť dostatečně dimenzovány pro případné zdvojení soupravy.



- **Tabulka 3.3 (str. 31) vyžaduje komentář vysvětlující, jaké jsou příčiny stavu, kdy varianty novostaveb N1 a N2 především na relacích Brno – Ostrava/Zlín nedosahují ve srovnání s modernizačními variantami lepších výsledků při srovnání cestovních dob. Je to důsledek větší stavební délky nových tratí, jiného napojení se stávající sítí apod.**
 - Z jiných částí studie vyplývá, že vlaky provozované po vysokorychlostní trati budou od doby ukončení výstavby do roku 2050 provozovány pouze s rychlostí do 200 km/h. Tato informace však v dané kapitole úplně chybí.

Po zapracování těchto připomínek bude studie proveditelnosti možno předložit Centrální komisi Ministerstva dopravy s cílem výběru varianty vhodné k realizaci.

S pozdravem

Ing. Jindřich Kušnír

ředitel

Odbor drážní a vodní dopravy

Metodický pokyn

Autoři: Paul Riley, Giorgio Watschinger

Předmět: Souhrnné posouzení konečného návrhu Studie proveditelnosti železniční trati Brno – Přerov

Číslo jednací: 2013 258 CZ AMT RAL

Obdržené informace: Konečný návrh Studie proveditelnosti železničního úseku Brno-Přerov obdržený v červnu 2015.

Stávající železniční úsek Brno-Přerov (v České republice) je momentálně jednokolejná železnice s normálním rozchodem, elektrifikovaná¹, s hlavní trati o délce ca. 90.1 km; vede po trase Brno, Holubice, Nezamyslice, Kojetín a Přerov. V důsledku uspořádání trati a špatného stavu kolejí je momentální provozní rychlost pouze 80-100 km/h. V rámci železniční sítě SŽDC tato trasa zkracuje hlavní železniční spojení Ostrava/Olomouc/Přerov a Brno.

Z funkčního pohledu má tato trasa výrazný charakter střední a dálkové osobní dopravy, přičemž poskytuje potenciálně dobré spojení mezi městy Brno, Ostrava, Olomouc, Zlín, Vyškov a Přerov. Více lokální osobní přeprava a celková možnost využití pro nákladní dopravu je výrazně slabší.

Studie proveditelnosti se zabývá různými možnostmi modernizace trasy, od optimalizace stávajícího uspořádání, přes různé stupně dvoukolejného provozu a různé modernizace za účelem zvýšení rychlosti konvenční trati na 120 a 200 km/h (s různou mírou narovnání). V tomto směru jsou zvažovány také nové vysokorychlostní úseky na kompletně nové trase a ponechání stávající tratě beze změny.

Následující připomínky se odkazují na konečný návrh Studie proveditelnosti železnice Brno-Přerov obdržené v červnu 2015.

Souhrnné posouzení revidované Studie proveditelnosti

Podle názoru JASPERS, na základě souboru informací poskytnutých ve studii, představuje technický obsah konečného návrhu Studie proveditelnosti solidní základ pro zvážení možností a posun projektu do další vývojové fáze.

Na základě důkazů předložených většinou z pohledu technického a ekonomického a z pohledu poptávky po přepravě uvádí JASPERS následující:

- i. Zavedení dvoukolejného provozu je odůvodněné na základě potenciálního významu této trati a požadavků na vysokou úroveň spolehlivosti a nepřerušovaného provozu.
- ii. Pro dlouhodobé potřeby bude pravděpodobně dostačovat i střednědobý harmonogram, který je možné snadno přizpůsobit těmto variantám.
- iii. Koncepce O2+, M1 a M2 (a případně K3) lze považovat za přijatelné a seriózní cesty z pohledu ekonomického a přepravního, protože odpovídají potenciální poptávce a funkci (velikost a typy osobní přepravy) koridoru.

¹ Brno-Nezamyslice: 25 kV 50 Hz ~ , Nezamyslice-Přerov: 3 kV =

Na objasnění našeho stanoviska uvádíme v porovnání se závěry studie následující:

- M2 je jednoznačně nejvýhodnější z přijatelných koncepcí z pohledu celkové cestovní doby a dopadů poptávky, úrovně přípravy a podpory v existujících/navrhovaných územních plánech a je zcela v souladu s Nařízením č. 1315/2013, přílohou 1 (mapa transevropské dopravní sítě TEN-T).

Nicméně výsledek poptávkového modelu a související studie jasně ukazují, že varianty M1 a O2+ mají výrazný vliv na cestovní dobu, jízdní řády a podíl režimu (nikoli jen vůči autobusové ale také k automobilové dopravě), s významným podílem dálkových cest. Z tohoto důvodu je silný závěr studie, že varianta O2+ není v porovnání s automobilovou dopravou konkurenceschopná, v rozporu se zjištěními z analýzy poptávky, a proto spíše nedává smysl.

Podle názoru JASPERS je varianta O2+ seriózní „variantou s nízkými náklady“, což je v rozporu se závěry studie, které popisují O2+ jako nekonkurenceschopnou referenční variantu vybranou pouze pro účely srovnání.

- v rozporu se závěry studie jsou obě varianty O2+ a M1 zcela v souladu se Směrnicí 2008/57/ES a se současně platným Nařízením Komise (EU) č. 1299/2014 ze dne 18. listopadu 2014 (o technických specifikacích pro interoperabilitu subsystému infrastruktura železničního systému v Evropské unii) za předpokladu, že železnice byla správně kategorizována.

Nicméně varianta O2+ a případně také M1 by vyžadovaly politicky vyjednaný dodatek Nařízení 1315/2013 Přílohy 1 (mapa TEN-T), které momentálně stanovuje jako cíl pro úsek Brno-Prerov vysokorychlostní modernizaci (v případě modernizace konvenční dráhy minimálně „v řádu“ 200 km/h, pokud nebude udělena řádně odůvodněná výjimka). Jinak platí, že jak O2+, tak M1 jednoznačně splňují požadavky Nařízení 1315/2013.

Z pohledu JASPERS je v další fázi projektu, po výběru preferované varianty, k dosažení maximálně efektivního výsledku nutné vzít v úvahu následující:

1. Základní parametry projektu (hlavně náklady, předpoklady použité při přípravě zadání) a hlavní rizika by měly být pečlivě monitorovány /řízeny po celou dobu vývoje projektu tak, aby byla zajištěna stabilní proveditelnost a realizovatelnost projektu.

V průběhu fáze návrhu a vývoje bude třeba řídit a posuzovat zvláště náklady, aby bylo možné snížit dopad nákladů na projekt. Toto uplatnění nákladového inženýrství je důležité zvláště pro (i) tunely a (ii) stanice, protože zajišťuje, že řešení odpovídají uvedenému poptávce po osobní a nákladní dopravě a také normám. JASPERS nemůže garantovat, že náklady související s realizací řešení, které budou významně vyšší než jsou požadavky konkrétních Směrnic EU (např. tunely, zvláště pak TSI), budou považovány za plně užitelné.

Další velice významná rizika pro monitorování a řízení zahrnují (a) spojení na uzel Brno (momentálně byla zahájena Studie proveditelnosti pro modernizaci uzlu, která obsahuje významné nedořešené koncepční otázky), který momentálně tvoří kapacitně úzké místo pro dosažení střednědobého harmonogramu a (b) získání dlouhodobé dotace potřebné k financování tohoto vylepšeného střednědobého harmonogramu (na úrovni MoT a regionu), včetně dostatečného a vhodného železničního vozového parku pro maximální uvažovanou rychlost a pohodlí uživatelů, které by přilákaly nové cestující.

Další významnou otázkou je kapacita a opatření a) k zajištění vysoké kvality náhradní autobusové dopravy v průběhu záboru trasy (momentálně jednokolejná) v průběhu výstavby tak, aby se minimalizovala ztráta podílu na trhu a b) k optimálnímu fázování výstavby tak, aby se minimalizovaly ztráty provozní doby železnice.

2. Na základě tohoto ekonomického zdůvodnění je projekt silně závislý na předpokládaném přesunu dopravy na železnici (a na předpokladech, na kterých je postaven). Podle názoru JASPERS mohou být některé předpoklady související s objemem takového přesunu poněkud optimistické, ale pravděpodobně nikoli tak přehnaně optimistické, aby bylo nutné změnit pořadí variant, výsledek analýzy nákladů a přínosů nebo aby ohrožily absolutní ekonomickou průchodnost preferovaných projektových variant. Na podporu jakéhokoli budoucího schvalovacího procesu financování OPT však JASPERS doporučuje posílit argumentaci rozpracováním přehledu poptávky v souladu s uznávanou nejlepší mezinárodní praxí, což umožní přezkoumání a předložení silnějších důkazů pro pravděpodobný přesun dopravy na tuto trať.

3. V další fázi rozvoje projektu by měly být zohledněny dodatečné požadavky na studii proveditelnosti a na analýzu nákladů a přínosů vzniklé především na základě příslušné specifické legislativy a metodik (na základě nejlepší praxe) v novém období financování, zvláště pak:
- strategické zdůvodnění pro modernizaci regionální a dálkové železnice a jejího vztahu k rozvoji silniční a související autobusové dopravy v daném koridoru;
 - zlepšení multikriteriálního zdůvodnění procesu snížení počtu variant;
 - podrobnější analýza rizik pro kvalitu v souladu s mezinárodní praxí pro velké infrastrukturní projekty, včetně konkrétnějších opatření pro zmírnění rizik, která se zaměří na jednotlivá rizika a zohlední zbytkové riziko;
 - hlubší environmentální analýza uvažovaných variant;
 - analýza/zohlednění potenciální odolnosti projektu, zvláště ke klimatickým změnám a adaptačním požadavkům;
 - revize ekonomické analýzy, včetně použití pravidla polovin pro úsporu času v případě přesunu z automobilů do vlaku (to by nemělo ohrozit realizovatelnost preferovaných variant ani pořadí výsledků ekonomické analýzy) a posouzení uhlíkové stopy;
 - zlepšené písemné vysvětlení určitých aspektů analýzy a nápravy méně významných chyb /rozporů.

Důkladné a co nejčasnější řešení těchto otázek (zvláště pak rizik a environmentálních faktorů) může napomoci posunu projektu do dalšího stádia vývoje, včetně EIA.

JASPERS poskytne podrobnější zprávu (Action Completion Note) s vyhodnocením Studie proveditelnosti v řádném termínu, ale předcházející zprávy zůstávají v platnosti a poskytují další podrobnosti o tématech zmíněných výše

Odmítnutí odpovědnosti: Pomoc ze strany JASPERS je poskytována v dobré víře a s řádnou a náležitou péčí, s využitím zkušeností a obchodní praxe jejích partnerů - EIB a EBRD; nicméně příjemci potvrzují, že EIB ve své roli v rámci JASPERS nebude odpovědná za žádné ztráty ani škody vzniklé na základě rady poskytnuté JASPERS.

Váš dopis značky / ze dne
24582/2015-SŽDC-O7

Č.j.
1769/SFDI/400105/6658/2015

Vyřizuje / telefon
Ing. Ivo Vykydal
266 097 551

Praha dne
17.6.2015

Věc: Stanovisko ke studii proveditelnosti Modernizace trati Brno - Přerov

Vážená paní ředitelko,

v návaznosti na Váš dopis č.j.: 24582/2015-SŽDC-O7 ze dne 9. června 2015 Vám na základě posouzení zaslané studie proveditelnosti Modernizace trati Brno – Přerov zasíláme následující doporučení výsledné varianty:

SFDI doporučuje k realizaci **variantu M2** - modernizace s investičními opatřeními pro dosažení souvislé traťové rychlosti $v_{max} = 200 \text{ km/h}$ a s úplným zdvoukolejněním trati.

Odůvodnění přikládáme v příloze.

S pozdravem

Ing. Zbyněk Hořelica
pověřený ředitel SFDI

Příloha: Odůvodnění doporučení - vyhodnocení variant

Správa železniční dopravní cesty, s.o.
Vážená paní
Ing. Jarmila Ozimá
ředitelka odboru investičního
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1

Příloha – Odůvodnění doporučení - vyhodnocení variant

Studie proveditelnosti Modernizace trati Brno - Přerov

Rekapitulace hodnocených (přijatelných) variant

Varianta Optimální do 160 km/h

(O2+)

Varianta uvažuje s investičními opatřeními pro maximalizaci traťové rychlosti s lokálními přeložkami trati až do hodnoty $v_{\max} = 160$ km/h. Dále uvažuje s odstraněním většiny propadů rychlosti na méně než 100 – 120 km/h a s plným zdvoukolejněním trati.

Varianta Modernizace na 160 km/h

(M1)

Varianta uvažuje s investičními opatřeními pro dosažení souvislé traťové rychlosti $v_{\max} = 160$ km/h a úplným zdvoukolejněním trati.

Varianta Modernizace na 200 km/h

(M2)

Varianta uvažuje s investičními opatřeními pro dosažení souvislé traťové rychlosti $v_{\max} = 200$ km/h a úplným zdvoukolejněním trati.

Varianta Novostavba 1 na 350 km/h

(N1)

Varianta uvažuje výstavbu dvoukolejné vysokorychlostní tratě ve stopě dle Koordinační studie VRT (IKP CE, 2003) a optimalizaci stávající tratě dle technických parametrů varianty O2.

Varianta Novostavba 2 na 350 km/h

(N2)

Varianta uvažuje výstavbu dvoukolejné vysokorychlostní trati v přibližném souběhu s dálnicí D1 (Blažovice – Kojetín), dále navazující na uvažovaný obchvat žst. Přerov dle Zásad územního rozvoje kraje a optimalizaci stávající tratě dle technických parametrů varianty O2.

Varianta Kombinovaná 3 na 200 km/h s propadem na 105 km/h

(K3)

Varianta shodná s variantou M2 (investiční opatření pro dosažení souvislé traťové rychlosti $v_{\max} = 200$ km/h a úplným zdvoukolejněním trati), pouze pro snížení investiční náročnosti je mezi obcemi Vyškov na Moravě – Křižanovice u Vyškova využito stávající železniční těleso, které však díky zástavbě umožňuje návrh vedení trati pouze na $v_{\max} = 105$ km/h. Vzhledem k tomu, že ve Vyškově všechny vlaky (z obou směrů) zastavují (kromě Ex 30), je nutné prověřit možnou proveditelnost této varianty.

Varianta Smíšená 5 VRT + M2

(S5)

Varianta uvažuje kombinaci výše uvedených variant. V úseku Brno – Vyškov na Moravě je uvažována varianta N1, v úseku Vyškov na Moravě – Přerov varianta M2. Tato varianta může v budoucnu suplovat VRT v úseku Vyškov – Přerov. V úseku Brno – Vyškov na Moravě bude sice trať VRT navržena pro $v_{\max} = 350$ km/h, ale do r. 2040 bude provozována jen s $v_{\max} = 200$ km/h. Bude však již připravena jako propoj pro VRT Praha – Brno a Přerov – Bohumín.

Ekonomické hodnocení

V následující tabulce jsou uvedeny výsledky zpracované finanční a ekonomické analýzy jednotlivých posuzovaných variant (Sudop Brno 06/2015):

Varianta		O2+	M1	M2	K3	S5	N1	N2
CIN [tis. Kč]		21 939 935	33 528 483	35 405 230	32 476 668	46 649 513	68 017 326	52 488 417
Finanční analýza	FNPV	-10 976 415	-18 181 828	-21 631 315	-20 416 444	-26 117 922	-36 674 412	-30 362 337
	FIRR	-8,03%	-5,38%	-5,46%	-5,39%	-4,54%	-4,26%	-4,58%
Ekonomická analýza	ENPV	6 619 351	6 077 500	11 967 777	11 748 843	202 737	-9 662 786	-4 856 480
	EIRR	9,09 %	7,63 %	8,77 %	8,70 %	5,55 %	3,42 %	4,31 %
	BCR	1,534	1,329	1,555	1,571	1,008	0,712	0,828

Z výše uvedené tabulky je patrné, že **ekonomicky neefektivní jsou varianty N1 a N2**, varianta S5 se pohybuje jen těsně nad hranicí ekonomické efektivity. Zbýlé čtyři varianty jsou ekonomicky efektivní.

V případě variant O2+, M2 a K3 lze již hovořit o ekonomicky vysoce rentabilních projektech.

Nejvyšší rentabilitu vynaložených prostředků (IRR) vykazuje varianta O2+, která ovšem z technického hlediska znamená nejmenší zlepšení parametrů trati. Dochází zde k nejmenším časovým úsporám a k nejnižšímu převedení dopravy ze silnice na železnici. Tato varianta je z hlediska technického, sociálního a environmentálního nejméně přínosná, což dokazuje i nižší čistá současná hodnota varianty ve srovnání s variantami M2 a K3.

Varianta M1 je mezistupněm mezi variantou O2+ a variantami M2 a K3 a vykazuje nejnižší rentabilitu nákladů, nicméně ekonomické přínosy jsou o 32% vyšší než u varianty O2+. Tato varianta rovněž neposkytuje takové zlepšení parametrů tratě jako varianty M2 a K3, což se v kombinaci se srovnatelnými náklady projevuje právě na nižších výsledcích IRR.

Varianty M2 a K3 jsou z hlediska ekonomické analýzy srovnatelné, nicméně lepších výsledků dosahuje varianta M2 a to i přes vyšší investiční náklady. Ve srovnání s variantou O2+ dosahuje varianta M2 o 72% vyšších ekonomických přínosů, při investičních nákladech vyšších o 61%. Díky tomu je ekonomická rentabilita obou variant srovnatelná. Zůstatková hodnota investice je v případě varianty M2 trojnásobná oproti variantě O2+.

Vyhodnocení variant

Podstatné je že:

- **varianty O2+ a M1 nesplňují parametry kladené na trať základní sítě TEN-T** (dle směrnice 2008/57/ES a Nařízení 1315/2013).

- **Kromě variant M2 a K3 nejsou žádné varianty v souladu s územně-plánovací dokumentací.** Z projednání s obcemi a městy (příloha č. 5 – Doklady) je zřejmé, že orgány místní samosprávy nebudou souhlasit s realizací variant, které nejsou v území již dnes plánovány (tzn. zaneseny v ÚPD). Dále varianty BP a O2+ nedosahují konkurenceschopné jízdní doby železniční dopravy vůči IAD. Varianta O2+ není ani podporována Jihomoravským krajem, který je dokonce překvapen tím, že je tato varianta vůbec hodnocena.

Varianta O2+ je obdobných technických a kvalitativních parametrů jako v 90. letech připravené stavby modernizace I. národního žel. koridoru. Hodnocena byla proto, aby zadavatel získal zpětnou vazbu na stavby dokončené v předchozí dekádě.

Ačkoliv varianta O2+ má nejlepší rentabilitu vynaložených prostředků (EIRR 9,09%), je třeba si uvědomit, že je to způsobeno nejen větší délkou realizace stavby, ale především rozložením investičních výdajů do 2/3 realizace stavby.

Na základě dopravní technologie je zřejmé, že jako nejvýhodnější se jeví varianty M2 a K3. Ty dosahují nejen velmi dobrých výsledků z hlediska efektivity investice, ale rovněž zásadním způsobem zlepšují kvalitu nabízených služeb na této železniční trati – zvýšení kapacity tratě, zkrácení jízdních dob, výrazné zlepšení dopravní nabídky a zvýšení bezpečnosti.

Z tohoto důvodu jsou při dostatečné alokaci investičních prostředků tyto varianty nejvýhodnější.

Varianta M2 jako jediná varianta s kladným výsledkem ekonomického hodnocení splňuje požadavky TSI na tratě zařazené do základní sítě TEN-T respektuje směrnici 2008/57/ES a Nařízení 1315/2013 trať Brno – Přerov modernizovat na předepsané parametry.

Na základě těchto předpisů je třeba modernizaci dokončit do r. 2030.

Poznámka:

Pro variantu M2 a K3 je potřeba výjimka z normy ČSN 73 3201/2008 pro stávající jednopólový nadezd dálnice D1 v km 29,340 o světlosti 11 m. Vzhledem k vysokým nákladům na rozšíření mostu a díky dopadu přestavby na provoz dálnice D1 je navrženo ponechání stávající světlosti otvoru mostu při dodržení VMP 3,0 bez rezervy (místo normového VMP 3,5).

Závěr - doporučení výsledné varianty

Ze všech 4 odůvodnitelných variant (K3, M1, M2, O2+)

doporučujeme za SFDI jako výslednou variantu M2.

Souhlasíme se závěry ekonomického hodnocení Studie proveditelnosti, že pro všechny zpracované varianty Modernizace trati Brno-Přerov je nutností dokončení ŽUB v roce 2025.

Za oddělení supervize projektových dokumentací SFDI :

Ing. Pavel Blažek

Ing. Zdeněk Hrubý

V Brně 16. června 2015



JIHOMORAVSKÝ KRAJ
Krajský úřad Jihomoravského kraje
Odbor rozvoje dopravy
Žerotínovo nám. 3, 601 82 Brno

Váš dopis zn.: 24582/2015-SŽDC-O7 SŽDC
Ze dne: 09.06.2015 Odbor investiční
Č. j.: JMK 74529/2015
Sp. zn.:
Vyřizuje: Franek
Telefon: 541 651 314
Počet listů: 2
Počet příloh/listů: -
Datum: 18.06.2015

Studie proveditelnosti Modernizace trati Brno - Přerov

K předané dokumentaci (SP) na základě Vaší žádosti, doručené dne 11.06. 2015, vydáváme závěrečné vyjádření.

K závěrům studie

- V rekapitulaci studie nelze souhlasit s tvrzením, že v dopravní technologii byly zohledněny všechny požadavky zadavatele studie a objednavatelů železniční dopravy.
JMK požadované trasování regionálních vlaků linky S7 po nové trati Slatina - Blažovice se zastávkou Letiště nebylo akceptováno. Podle našeho názoru je dosažení uváděné výhledové frekvence dálkových vlaků záležitostí desítek let. Bylo by asi málo hospodárné nevyužívat při nižším objemu dálkové dopravy novou trať i pro regionální linku. Studie neuvažuje se zastavováním rychlíků v zastávce letiště Tuřany, což může vyústit v nerealizaci celé zastávky s odkazem na budoucí dostavbu. Jak je takřka nemožné prosadit pozitivní zásad do modernizované tratě je patrné z desetileté marné snahy o zřízení výhybny Rajhrad v místě zrušené stanice (více k chybám modernizací dále). Při této příležitosti upozorňujeme na současně projednávanou Koncepti letecké dopravy pro období 2015-2020 (MD ČR), kde se brněnským letištěm uvažuje jako letištěm 2. typu.
- V doporučeních je třeba vzít v potaz ZUR JMK, jejichž vydání se předpokládá na podzim 2016, což je termínově blíže než změny jednotlivých ÚP.
- Nelze vyloučit situaci, kdy by po realizaci úseku Blažovice - Vyškov nebyla ještě zahájena modernizace ŽUB. V tom případě je třeba upřednostnit dočasné dopravní schéma se zkvalitněním dopravy v novém úseku před odkládáním modernizace.
- V minulém kole připomínek jsme upozornili na skutečnost, že úrovněvá křížení varianty O2+ s krajskými silnicemi je ve špičkách zneprůjezdň. Nyní se na str. 85 zprávy uvádí mimoúrovňové křížení silnice II/430 v Rousínově, ovšem v podélném profilu je popsán a kreslen přejezd.

K výběru variant

- Pro modernizaci tratě jsou **nejvhodnější varianty M2 a K3**, které jsou nejvíce územně stabilizovány a dosahují nejlepších cestovních dob pro IDS JMK i vyhovujících pro dálkovou dopravu. Varianty se liší

IČ	DIČ	Telefon	Fax	E-mail	Internet
708 88 337	CZ70888337	541 651 111	541 651 209	posta@kr-jihomoravsky.cz	www.kr-jihomoravsky.cz

úsekem za Vyškovem a v současně projednávaném návrhu ZUR JMK je jako návrhový koridor uváděna trasa **M2**.

Z hlediska regionální dopravy není dosažení traťové rychlosti 200 km/h nutností. Volba traťové rychlosti 160 x 200 km/h (tedy mezi var. M1 a M2) je věcí dálkové dopravy. Dosahování konkurenceschopných cestovních dob do sídel dalších moravských krajů je pro JMK žádoucí. Z hlediska územního je pak významné, zda varianty jsou konečným řešením, či zda bude dále držena rezerva pro VRT 350 km/h.

- U varianty **S5** se jako nevhodné jeví ponechání stávající trasy v průjezdu Rousínovem. Její případná volba by měla být podmíněna prověřením průchodu tratě městem.
- Varianta **02+** není pro JMK přijatelná a jde spíše o variantu srovnávací. Nevhodnost pouhé optimalizace tratě ve stávající stopě již prokázala studie JMK v roce 2004. Varianta opakuje chyby z předešlých modernizací koridorů na jižní Moravě. Modernizace TŽK zde zanechala, kromě pozitiv, i neblahá dědictví - rozsáhlé propady rychlosti, úrovněová křížení, stanice zrušené nebo neperonizované a s nedostatečnou délkou kolejí a zabzař. Tyto dluhy nyní investičně zatěžují drobné akce na nápojných regionálních tratích, zhoršují výlukový provoz, přitahují mimořádnosti apod.
- Zakotvení přerovské tratě do sítě TEN-T, v roce zpracování první studie jen předpokládané, je dnes realitou. Vycházejí-li aktivní varianty ekonomicky příznivě, je nutno modernizovat trať na úrovni 21. století a není důvod upřednostňovat konzervativní, investičně nejméně náročné řešení - tratí pro nostalgické jízdy je v JMK dost.

S pozdravem

otisk razítka

Ing. Rostislav Snovický v.r.
vedoucí odboru

Za věcnou správnost: Ing. Michal Franek v.r.
ved.odd. rozvoje dopravy

Na vědomí:

- Kordis JMK
- KrÚ JMK OUPŠŘ

Vážená paní
Ing. Jarmila Ozimá
SŽDC, s.o., Generální ředitelství
Dlážděná 1003/7
110 00 PRAHA 1

Váš dopis značky / ze dne
24582/2015-SŽDC-07 / 9.6.2015

Naše značka

Vyřizuje / linka
Ing. Novák / +420 543 426 653

Brno
18. 6. 2015

„Studie proveditelnosti Modernizace tratě Brno - Přerov“- závěrečné doporučení výsledné varianty

Vážená paní inženýrko,
na základě Vaší žádosti o vyjádření ke studii proveditelnosti modernizace tratě Brno – Přerov Vám sdělují:

Po prostudování předmětné studie proveditelnosti **doporučujeme k realizaci varianty M2 nebo K3**. Tyto varianty kromě příznivého výsledku ekonomického hodnocení vykazují i největší modernizační přínos pro veřejnou osobní dopravu včetně regionální osobní dopravy v Jihomoravském kraji. Z hlediska regionální dopravy považujeme za přijatelnou i variantu M1. Setrváváme přitom na svém dřívějším požadavku vedení linky S7 IDS JMK (Brno – Vyškov) po nově navržené trati přes zastávku Letiště Brno-Tuřany a to i za cenu ev. předjetí vlakem vyšší kategorie v žst. Luleč – pokud se tím celkovou cestovní dobu Brno – Vyškov podaří zkrátit. Ztotožňujeme se dále se stanoviskem odboru rozvoje dopravy Jihomoravského kraje ve věci zastavování vlaků kategorie R na zastávce Letiště Brno-Tuřany.

Z důvodu nízkého modernizačního přínosu nedoporučujeme variantu O2+, k jejímž negativům dále patří ponechání části úrovnových přejezdů. Zcela nepřijatelné je pro regionální dopravu ponechání žel. stanice Rousínov v současné nevyhovující poloze.

Z téhož důvodu ponechání žel. stanice Rousínov ve stávající nevyhovující poloze jsou pro regionální dopravu nepřijatelné i varianty N1, N2 a S5.

Při další přípravě investice doporučujeme přehodnocení zastavovací politiky vlaků kategorie R, kdy R relací Olomouc a Zlín (kde neexistuje vyšší segment) by měly zastavovat (na řešeném úseku Ponětovice – Přerov) jen ve Vyškově, resp. ve Vyškově a Kojetíně. Obsluhu nejen Ivanovic na Hané a Chropyně, nýbrž i Nezamyslic může převzít „pomalý“ R relace Brno - Ostrava.

S pozdravem



Ing. Jiří Horský
ředitel společnosti



18.6.2015



KRAJSKÝ ÚŘAD OLOMOUCKÉHO KRAJE
Odbor dopravy a silničního hospodářství
Ing. Ladislav Růžička - vedoucí
Jeremenkova 40a
779 11 Olomouc
tel.: +420 585 508 302
fax: +420 585 508 336
e-mail: l.ruzicka@kr-olomoucky.cz
www.kr-olomoucky.cz

Vážená paní
Ing. Jarmila Ozimá
ředitelka Odboru investičního
Správa železniční dopravní
cesty, s. o.

Váš dopis č.j./Ze dne
24582/2015-SŽDC-O7
/9. 6. 2015

Naše č.j./Sp.sk.zn./Poznámka
KUOK 57899/2015
KÚOK/23174/2015/ODSH-
SH/7640

Vyřizuje/Tel
Ing. Krupa
/585 508 484

Olomouc
18. 6. 2015

Doporučení výsledné varianty studie proveditelnosti stavby „Modernizace trati Brno - Přerov“

Vážená paní ředitelko,

dne 11. 6. 2015 obdržel Odbor dopravy a silničního hospodářství Olomouckého kraje Vaši žádost o závěrečné doporučení výsledné varianty studie proveditelnosti stavby „Modernizace trati Brno - Přerov“.

Po prostudování jednotlivých variant jsme dospěli k závěru doporučit k realizaci variantu M2.

S pozdravem

Ing. Ladislav Růžička
vedoucí odboru

Dopis značky / ze dne	24582/2015-SŽDC-07/ 9. 6. 2015
Naše sp. zn. / č. j.	KIDSOK 1012/2015
Vyřizuje / Telefon	Ing. Pospíšil/587336651
V Olomouci dne	18. 6. 2015

Správa železniční dopravní cesty, s. o.
Generální ředitelství
Vážená paní
Ing. Jarmila Ozimá
Ředitelka odboru investičního
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Stanovisko KIDSOK ke Studii proveditelnosti stavby Modernizace trati Brno – Přerov

Vážená paní ředitelko,

dne 11. 6. 2015 jsme obdrželi Váš dopis, ve kterém žádáte o stanovisko ke Studii proveditelnosti stavby Modernizace trati Brno – Přerov, k čemuž Vám sdělujeme následující.

Protože je ve všech variantách a etapách regionální doprava vedena ve stejných časech (rozdíl jízdní doby Přerov – Nezamyslice je maximálně 1,0 minuty), Olomoucký kraj z provozního pohledu nepreferuje žádnou z variant.

KIDSOK podporuje rychlé spojení Olomouce s Brnem dálkovou dopravou, čímž by došlo k pozitivním synergickým efektům v regionální dopravě. Ve studii jsou uvedeny v části Prognóza v tabulce č. 3.3 jízdní doby linkou R 12 Brno – Olomouc cca 50 minut (přesně 50 minut ve variantě M2). V případě lepší koordinace projektů SP Brno – Přerov a SP Olomouc – Nezamyslice by bylo možné při propojení tras linky Ex2 Brno – Nezamyslice a R12šp Nezamyslice – Olomouc dosáhnout ve variantách s novostavbou tratě Brno – Vyškov, případně dále, jízdní doby Brno – Olomouc 41-43 minut. Systémově by došlo o zkrácení doby jízdy o 15 minut.

Toto je vyjádření je výhradně názorem koordinátora v jeho kompetenční úrovni, který nebyl projednán v Radě Olomouckého kraje.

S pozdravem




Mgr. Jaroslav Tomík
ředitel

datum

24. 06. 2015

vyřizuje

Ing. Brachtl

číslo jednací

KVD 160 / 2015

Věc: Studie proveditelnosti Modernizace trati Brno - Přerov

K Vašemu dopisu, čj. 24582/2015-SŽDC-O7, ze dne 09. 06. 2015, sdělujeme následující:

Naše stanovisko je v souladu s našimi předchozími vyjádřeními v této věci. Území Zlínského kraje se dotýká pouze krátký úsek trati Brno – Přerov s jedinou dopravnou – žst. Chropyně. Zlínský kraj ani ve svých rozvojových dokumentech nemá s ohledem na tuto skutečnost žádné konkrétní požadavky a bude respektovat doporučení krajů Olomouckého a Jihomoravského, na jejichž území leží většina dotčené trati. Z hlediska plánovaného rozsahu dopravy jsou respektovány předpokládané záměry linky R Brno – Zlín i regionální dopravy, a proto ke studii proveditelnosti nemáme připomínky.

Z hlediska výhledového rozsahu dopravy na navazující trati 303 v úseku Kojetín – Kroměříž sdělujeme, že z hlediska rozsahu dopravy předpokládáme zachování stávajícího stavu (SQ). Pokud jde o časové polohy, předpokládáme, že spoje budou vedeny tak, aby byly zachovány přípojové vazby v Kojetíně.

S pozdravem


Ing. Věra Fuksová
jednatelka

Koordinátor veřejné dopravy
Zlínského kraje, s.r.o.
Podvesná XVII/3833, 760 01 Zlín
IČO: 27677761

Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje, s. r. o.
Podvesná XVII / 3833, 760 01 Zlín

Váš dopis zn.: 24582/2015-SZDC-O7

Zde dne: 9. 6. 2015

Č. j.: 24582/2015-SZDC-O6

Vyřizuje: Ing. Veliš, Ing. Zeman

Telefon: 972 244 368, 972 246 430

Mobil: 724 578 493, 702 209 232

E-mail: velis@szdc.cz, zemana@szdc.cz

Datum: 15. 6. 2015

GŘ SZDC O7

„Modernizace trati Brno - Přerov“ – závěrečné vyjádření O6 ke studii proveditelnosti

K předložené dokumentaci „Modernizace trati Brno - Přerov“, kterou zpracovává SUDOP BRNO spol. s r.o. ve spolupráci s MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., máme z hlediska odboru přípravy staveb následující stanovisko:

Konstatujeme, že všechny zásadní připomínky uplatněné v předchozím stanovisku č. j. 9047/2015-O6 jsou v předložené dokumentaci zpracovány.

V závěrečném hodnocení na str. 138 je třeba přeformulovat nebo lépe vypustit bod 4, který se vztahuje pouze pro tratě VRT, což však v textu není uvedeno. Vzhledem k výsledkům v hodnocení variant je však dané doporučení bezpředmětné.

Na základě doložené SP shodně s naším předchozím stanoviskem **doporučujeme pro další projektovou přípravu sledovat variantu M2.**



Ing. Petr Hofhanzl
ředitel odboru přípravy staveb

Váš dopis zn.: 24582/2015-SZDC-O7
Ze dne: 9.6.2015
Naše zn.: 25863/2015-SZDC-O12
Vyřizuje: Bc. Milan Stehlík
Ing. Pavel Krýže, Ph.D.
Telefon: 972 741 045
972 241 580
601 387 025
Mobil: 606 623 176
E-mail: stehlikm@szdc.cz; kryze@szdc.cz
Datum: 18.6.2015

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Odbor investiční (O7)
– Z D E –

Studie proveditelnosti „Modernizace trati Brno – Přerov“, závěrečné stanovisko

K předložené studii proveditelnosti „Modernizace trati Brno – Přerov“ předkládá odbor základního řízení provozu (O12) následující připomínky a doporučení výsledné varianty:

Ve studii chybí reakce na níže uvedené připomínky O12 k předchozímu dílčímu plnění i přesto, že v rámci pracovní porady na vypořádání těchto připomínek reagoval projektant „prověříme“, příp. „doplníme“.

Jedná se o následující připomínky:

- nejsou zapracovány námi požadované údaje o rozsahu regionální dopravy ve všech časových horizontech pro traťový úsek Kojetín – Kroměříž
- dle reakce projektanta na naši připomínku ke zrušení stanice Věžky má být stanice Věžky ve variantě N1 zachována, popř. prověřeno její zachování i v dalších variantách, což ale není v předložené dokumentaci zohledněno a zapracováno
- dopravní technologie tab. 96: u varianty N1 v úseku Komořany – Holubice jsou v řádku „N“ počty vlaků pro 2 hodinové období (ve střednědobém i dlouhodobém horizontu), které neodpovídají sestaveným nákretným jízdním řádům. Dále hodnotu t_{OBS} pokládáme za podhodnocenou, žádáme o prověření
- dopravní technologie str. 78: u varianty N2 se předpokládá, že omezujícím úsekem je mezistaniční úsek Chropyně – Kojetín. S ohledem na jízdní doby uvedené v nákretných jízdních řádech se domníváme, že omezujícím úsekem je mezistaniční úsek Přerov – Chropyně, žádáme o prověření
- ze schémat v příloze č. 5 DT není zřejmé, zda zakreslená nástupiště jsou všechna ostrovní oboustranná, případně v některých případech pouze jednostranná (viz např. ŽST Vyškov na Moravě, varianta M1, M2, kde ve výkresové části B.4.2. jsou u kolejí č. 1 a 2 zakreslena jednostranná ostrovní nástupiště).

Závěr

Z variant řešených studií proveditelnosti odbor základního řízení provozu z dopravně-technologického a provozního hlediska **doporučuje k realizaci variantu M2**, tzn. zdvoukolejnění tratě v celé délce se zvýšením nejvyšší traťové rychlosti na $V=200$ km/h.


Ing. Tomáš Nachtman
ředitel odboru základního řízení provozu



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

Váš dopis zn.: 24582/2015-O7
Ze dne: 9.6.2015
Naše zn.: 24879/2015-SZDC-O13

Vyřizuje: Trejtnar Radek, Ing.;
Telefon: 972341194
Mobil: 724 753556
E-mail: trejtnar@szdc.cz

Datum: 11.6.2015

SZDC, státní organizace
Generální ředitelství
Odbor investiční
Ing. Alena Heinišová

Stanovisko ke konečnému odevzdání 06/2015 studie proveditelnosti „Modernizace trati Brno - Přerov“

V rámci posouzení **konečného odevzdání studie proveditelnosti „Modernizace trati Brno - Přerov“** a doporučení výsledné varianty zasíláme za SZDC GŘ O13 následující vyjádření:

Doporučení varianty

Ztotožňujeme se s doporučením zpracovatele uvedeného v kapitole 7.4 textové části SP, kde se jako nejvhodnější varianta doporučená k dalšímu rozpracování uvádí **M2**. Tato varianta je z pohledu pokračování přípravy a realizovatelnosti reálná, přičemž návrh modernizace trati odpovídá současným požadavkům a zásadám kladeným na modernizaci hlavních tratí vybrané železniční sítě TEN - T.

Varianty **S5**, **N1** a **N2**, kde se uvažuje návrhová rychlost až 350 km/h, považujeme vzhledem k pokračování přípravy stavby za rizikové, neboť pro přípravu staveb a následný provoz tratí s traťovou rychlostí vyšší než 200 km/h není v ČR přizpůsobena legislativa, normy ani vnitřní předpisy SZDC. Podle kapitoly 3.2 textové části se předpokládá využití železničního svršku tvořeného kolejovým roštem v kolejovém loži, a to až do rychlosti 350 km/h. Jelikož se zároveň uvažuje změna převýšení koleje pro horizonty provozu do 200 km/h a do 350 km/h je využití PJD prakticky vyloučeno. V současné době je v Evropě ověřen praktický provoz vlaků v podmínkách koleje s kolejovým ložem do 320 km/h (SNCF).

Variantu **O2+** považujeme pro modernizaci trati tohoto významu za technicky překonanou (zachovává propady rychlosti, urovněná křížení s pozemními komunikacemi...).

Varianta **M1** je z pohledu technického realizovatelná obdobným způsobem jako varianta M2, nicméně za téměř stejné náklady přináší M1 nižší benefity než M2, proto je M2 výhodnější.

Ve vztahu k rozdílu variant M2 a **K3** preferujeme variantu M2, která obsahuje po technické stránce lepší řešení a současně je toto řešení M2 vhodnější i z hlediska zajišťování provozuschopnosti.

Závěr

Doporučujeme k dalšímu rozpracování variantu M2. S předloženou dokumentací souhlasíme za podmínky možných úprav technického řešení v dalším stupni dokumentace s ohledem na vypořádání připomínek z předchozích odevzdání, kdy bylo navrženo dořešení v dalším stupni.

Ing. Jiří Kozák

ředitel odboru traťového hospodářství



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

Váš dopis zn.: 24582/2015-SZDC-O7
Ze dne: 10. 6. 2015
Naše zn.: 26085/2015-SZDC-O14
Vyřizuje: Ing. Ondřej Plocek
Telefon: 972 244 491
Mobil: 727 827 268
E-mail: plocek@szdc.cz
Datum: 18. 6. 2015

Správa železniční dopravní cesty, s.o.

Odbor investiční - O7

„Studie proveditelnosti Modernizace trati Brno - Přerov“

Odbor automatizace a elektrotechniky zasílá ke studii proveditelnosti s názvem „Modernizace trati Brno – Přerov“ následující připomínky:

1. Zabezpečovací zařízení (Ing. Cipris, tel. 972 741 041)

U hodnocených variant je navrženo ve všech stanicích a výhybnách vybudovat nové staniční zabezpečovací zařízení (SZZ) 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 a ve všech mezistaničních úsecích nové traťové zabezpečovací zařízení (TZZ) 3. kategorie, taktéž podle TNŽ 34 2620. Taktéž vybudování evropského vlakového zabezpečovacího systému ETCS je, z důvodu zařazení uvedené tratě do sítě TEN-T, u všech variant v pořádku.

Z pohledu řešení zabezpečovacího zařízení jsou hodnocené varianty (technicky) rovnocenné a O14 nemá důvod kteroukoli efektivní variantu striktně upřednostnit a doporučit. Varianty se liší pouze v množství použitých úrovnových křížení pozemních komunikací a dráhy. V této oblasti bychom upřednostňovali varianty, které obsahují minimum (nejlépe žádné) úrovnových křížení pozemních komunikací a dráhy.

Poznámka k uvedenému přehledu nákladů (položkám): V oblasti posouzení nákladů na jednotlivé varianty, je možno konstatovat, že tyto bereme na vědomí, konkrétní metodika určení nákladů na jednotlivé technologie nám není známa. V této souvislosti si dovoluujeme upozornit na skutečnost, že přestože bylo v rámci dříve zasláných připomínek z naší strany požadováno doplnění návrhu rámcového počtu radioblokových centrál systému ETCS, tak tento údaj se nám v předložené verzi nepodařilo nalézt. A dále, přestože studie předpokládá zřízení dálkového ovládání zabezpečovacích zařízení (z CDP Přerov) není zřejmé, v rámci jaké nákladové položky je toto řešeno.

2. Elektrotechnika a energetika (Ing. Kriš, tel. 972 741 610)

Kapitola trakční vedení (str. 107)

Je zde uvedeno:

“V rámci stavby bude traťový úsek Chropyně (mimo) – Přerov elektrizován stejnosměrnou trakční soustavou 3 kV, DC. Napájení bude zajištěno ze stávající měnárny Říkovice (na trati Břeclav – Přerov) zdvojením již existujícího napájecího vedení. Dle energetických výpočtů lze tento 5 km úsek napájet pouze jednostranně.”

Požadavek O14:

V případě výpadku TNS Říkovice ověřit energetickým výpočtem možnost napájet daný úsek směrem od Přerova.

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

07/2
Klu
12.6.2015

Váš dopis zn.: 24582/2015-SŽDC-O7
Ze dne: 09.06.2015
Naše zn.: 25056/2015-SŽDC-O26
Vyřizuje: Ing. David Fuksa
Telefon: +420 972 235 369
Mobil: +420 725 919 470
E-mail: fuksa@szdc.cz
Datum: 12.06.2015

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
O7 – odbor investiční
Ing. Jarmila Ozimá

Stanovisko O26 GR SŽDC ke „Studii proveditelnosti stavby Modernizace trati Brno – Přerov“, závěrečné doporučení varianty

Vážená paní ředitelko,

zasílám Vám vyjádření odboru strategie ke „Studii proveditelnosti stavby Modernizace trati Brno – Přerov“ (dále jen SP) v podobě doporučení výsledné varianty.

Na základě předložených výsledků ekonomického hodnocení a v souladu se závěry SP **doporučujeme k další přípravě variantu M2.**

S pozdravem

Bc. Marek Binko
ředitel odboru strategie

1/1
12.6.15
2023/11/07



07/2 Kmi 24.6.15

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:	23. 06. 2015	příloh
Č. j.:		listů příloh

093790/2015

VÁŠ DOPIS ZN:
ZE DNE:

NAŠE ZN: 6239 / 2015 - SZDC – SSV – Ú1
VYŘIZUJE: Ing. Pavel Suk
TEL.: 724 932 358
FAX:
E-MAIL: sukpa@szdc.cz
DATUM: 17.6.2015

Správa železniční dopravní cesty, s.o.
Generální ředitelství
Odbor investiční

Ředitelka Ing. Jarmila Ozimá

Dlážděná 1003/7
Praha I
100 00

POČ. LISTŮ:
POČ. PŘÍLOH:
POČ. LISTŮ PŘ.:

Věc: Studie proveditelnosti „Modernizace trati Brno - Přerov
Vyjádření k variantám řešení .

SSV upřednostňuje variantu M2, která se liší od varianty K3 (kde navržená trasa v podstatě kopíruje původní řešení zpracované v Přípravné dokumentaci pro územní řízení stavby „Modernizace trati Brno – Přerov, I. etapa Blažovice – Nezamyslice“ v červnu roku 2010), že odstraňuje propad rychlosti mezi obcemi Vyškov na Moravě a Křižanovice u Vyškova. Výhodou obou variant je, že již mají na společný úsek schválený proces EIA (23.7.2010 – nyní zažádáno o prodloužení platnosti). Realizací varianty M2 se docílí modernizace trati, která se dá využít i pro daný region Brno – Vyškov – Nezamyslice – Přerov s možností návaznosti odbočných tratí. Varianta využívá ve větší míře současné těleso dráhy a je v souladu se Zásadami územního rozvoje Olomouckého kraje. Byla rovněž projednána a po úpravách schválena ve všech dotčených obcích Jihomoravského kraje (mimo dotčený úsek Vyškov – Křižanovice). V případě schválení doporučujeme, aby jako první byla sledována etapa Blažovice – Vyškov. Za nevhodnou považujeme variantu N1, která není v souladu s územními plány jednotlivých obcí a byla by náročná na projednávání především časově. Mezi její negativa patří i další velký zábor zemědělské půdy vyšší bonity, omezení průchodnosti (propustnosti) krajiny, dále její nevhodné dělení a fragmentaci.

Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace
Stavební správa východ
772 58 Olomouc, Nerudova 1
IČ: 70994234 DIČ: CZ70994234
(7)

[Signature]
Dr. Ing. Václav John
ředitel organizační jednotky
Stavební správa východ