

Záznam

z předvstupní koordinační porady k zahájení zpracování studie proveditelnosti stavby „**Modernizace trati Brno - Přerov**“ konané dne **22.7.2013** na Ministerstvu dopravy ČR, nábf. L. Svobody 1222/12, Praha.

Přítomni

Viz. prezenční listina

Předmět porady

Předmětem porady bylo nastartovat zpracování studie proveditelnosti (dále SP) a provést koordinaci spolupracujících orgánů a institucí.

Všeobecně

Porada byla vedena formou diskuze.

Úvodní slovo pronesl Ing. Sosna. Upozornil přítomné, že plánovaná modernizace trati Brno – Přerov je vedena v dokumentech EU, mimo jiné je trať vedena v core network TEN-T pro osobní dopravu v tzv. Balticko-Adriatickém koridoru. Financování realizace se předpokládá z infrastrukturního fondu CEF s tím, že je nutné do r. 2016 získat stavební povolení pro hlavní část trasy. V národní dopravní sektorové analýze je modernizace jednou z nejlépe hodnocených.

HIP stavby referoval o aktuálním stavu prací a podkladech, které obdržel. GP dle předchozí porady zažádal o stanovení výhledové dopravy. Protože se SŽDC, OST i MD ČR odvolávají na stanovení výhledové dopravy pro dopravování ŽU Brno z 21.3.2013, bude GP (na základě potvrzení SŽDC, OPS) tuto výhledovou dopravu respektovat jako závazný podklad.

Témata, která byla diskutována

SŽDC, OPS nabídl GP spolupráci při přípravě dopravního modelu. Tento dopravní model by měl respektovat dopravní model brněnské aglomerace, který má JmK k dispozici.

Ing. Konvičková (MD, O910) referovala o stavu cenových normativů a třídnících stavebních prací pro železniční stavby. Cenové normativy budou MD ČR stanoveny do 09/2013, práce na třídnících mají být ukončeny 15.10.2013. Dále připomněla, že od 22.5.2013 platí nová metodika pro výpočet ekonomického hodnocení (dále EH) staveb. Tato nová metodika je výhodnější pro stavby s větším počtem stavebních objektů. Ačkoliv je možné zpracovat EH pro výše uvedenou SP dle předchozí metodiky, doporučuje EH již vypracovat dle nové metodiky.

Toto doporučení zohlednil i zadavatel (OPS) a rozhodl, že EH bude vypracováno již dle metodiky platné od 22.5.2013.

Dále GP s přítomnými diskutoval otázku maximálního podélného sklonu na tratích VRT. SP má primárně prověřit také varianty VRT:

N1 - Výstavba dvoukolejné vysokorychlostní trati ve stopě dle Koordinační studie VRT (IKP CE, 2003)

N2 – Výstavba dvoukolejné vysokorychlostní trati v přibližném souběhu s dálnicí D1 (Blažovice-Kojetín), dále navazující na uvažovaný obchvat žst. Přerov dle ZÚR

Stávající jednokolejná trať zůstane za předpokladu výstavby VRT zachována pro regionální a nákladní dopravu. Potřebu napojení Vyškova rychlou dopravou prokáže dopravní technologie, dopravní model a EH. GP také uvažuje s podvariantou – z Brna do Vyškova po VRT, dál po modernizované dvojkolejné trati.

Projektant prezentoval mapu se zákresem navržených tras VRT a jejich variant.

Trasa N1, jejíž návrh zpracoval IKP v r. 2003 pro rychlost $v = 300\text{km/hod}$, se dá s úpravami využít pro $v=350\text{km/hod}$ bez podstatné změny trasy, což je výhodné, protože trasa je zakreslena jako rezerva v územních plánech. Součástí této varianty je dle zadání oboustranné napojení žst. Vyškov na Moravě.

Trasa N2 - souběh s dálnicí. Součástí této varianty je dle zadání oboustranné napojení žst. Vyškov na Moravě a odbočka z trati č. 300 v mezistaničním úseku žst. Chropyně a žst. Přerov s napojením na trasu VRT v návaznosti na ÚTS VRT Bohumín Přerov. V úseku Vyškov na Moravě – Kojetín projektant prověřuje vedení trasy VRT v souběhu s dálnicí D1 jižně i severně.

Projektant navrhuje co nejtěsnější souběh, z důvodu nevyužitelnosti pozemků mezi dálnicí a VRT. Vzdálenost vychází z návrhu obslužné servisní komunikace a dle topografie terénu. Ochranné pásmo dálnice je 250m, ochranné pásmo VRT je 100m od osy koleje. Stavbu v ochranném pásmu povolují příslušné správní úřady (silniční, drážní).

VRT má být v celé délce oboustranně oplocena. V místech přiblížení k obydleným územím (min. vzdál. 250 m) bude oplocení nahrazeno protihlukovou stěnou. PHS se u VRT navrhuje ve snížené výšce 2,0m, protože hlavním původcem hluku při $v > 250\text{km/h}$ je pantograf drážního vozidla.

Na viaduktech bývají osazovány větné bariéry proti bočnímu větru.

Limitní parametry trasy VRT:

- | | |
|---|--------------------------|
| ▪ Rychlost v hlavních kolejích VRT | $V_n = 350\text{km/hod}$ |
| ▪ Rychlost v kolejových spojkách VRT | $V_n = 130\text{km/hod}$ |
| ▪ Rychlost odbočení z trasy VRT | $V_n = 160\text{km/hod}$ |
| ▪ Osová vzdálenost kolejí v trati (dle TSI 2008/217/ES) | 4,50m |

Podélný sklon trasy

MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. zpracoval v r. 2010 aktualizaci studii IKP, v ní byl stanoven max. podélný sklon 15‰. Na tratích VRT, určených pouze pro speciální vysokorychlostní jednotky ve Francii je max. stoupání 40‰, v Německu mezi Kolínem a Frankfurtem je 35‰. Tyto extrémní sklony sice vedly ke snížení nákladů na stavbu tratí (zmenšení rozsahu mostů a tunelů), ale snižuje to využití tratí (jen speciální vysokorychlostní jednotky).

Zástupce MD, ředitel odboru drah, žel. a komb. dopravy informoval účastníky porady, že se v brzké době očekává vydání nové směrnice TSI pro subsystém infrastruktura vysokorychlostních tratí, kde bude uveden max. sklon 35‰.

Bylo dohodnuto, že sklon trati bude navržen tak, aby vyhovoval požadovaným vozovým jednotkám. Podklady projektantovi dodá do konce měsíce července zástupce SŽDC, odbor strategie Bc. Binko.

Dále bylo dohodnuto, že na novou VRT by měla být vpuštěna pouze vozidla, která budou splňovat požadavky na provoz na těchto tratích.

Podle informace zástupce MD, odboru strategie bude SŽDC v brzké době vypisovat soutěže na zpracování projektové dokumentace na stavby Nezamyslice – Olomouc a Kojetín – Hulín. Po zahájení projektů je třeba SP Brno – Přerov s těmito projekty koordinovat.

Úkoly

1. Do 31.7.2013 dodat GP podklady pro stanovení max. podélného sklonu – zajistí SŽDC, OST.
2. Na další jednání je třeba přizvat zástupce JASPERS – zajistí GP ve spolupráci se SŽDC, OI.


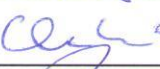


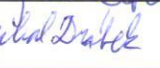



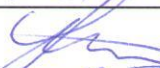


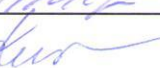
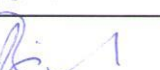
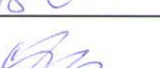


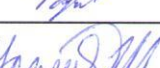
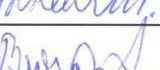
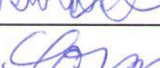
Zapsal: Ing. Radoslav Molák, SUDOP BRNO, spol. s r.o a kol.

PREZENČNÍ LISTINA

z porady ke studii proveditelnosti stavby:

Modernizace trati Brno – Přerov
předvstupní koordinační porada

konané dne: 22.7.2013 v Praze

Poř. č.	Jméno	Organizace	Telefon Email	Podpis
1	RADOSLAV MOLÁK	SUDOP BRNO	572 625 051 RMOLAK@SUDOP-BRNO.CZ	
2	JAN LEHNERT	MORAVIA CONSULT OLOMOUC a.s.	JAN LEHNERT@MORAVIA.CZ	
3	PAVEL ŠMČ	SŽDC s.o. SSV	724 932 358 smc@szdc.cz	
4	FRANEK	KÚŽEK OD	54 165 1346 francz.michael@kt-jiko-koucky.cz	
5	MICHAL DRÁBEK	SŽDC-OPS	607 040 013 DRABEK@SZDC.CZ	
6	DANA BUBNÍKOVÁ	MORAVIA CONSULT OLOMOUC a.s.	605 229 139 bubnikova@moravia.cz	
7	PETR ŘEZNÍČKA	SŽDC-OPS	725 115 888 reznicka@szdc.cz	
8	PAVEL KAVAN	KÚŽEK - DOP	731 555 227 pavel.kavan@br-zlinsky.cz	
9	Věra Fuksorová	KOVED	503 587 055 jedratal.korad@centrum.cz	
10	Líbor ŠALÍK	KÚŽEK - DOP	731 533 202 Líbor.šalik@br-zlinsky.cz	
11	Michal Šedivý	MD 520	720 31 577 michal.sedivy@mder.cz	
12	JINDŘICH KUŠNÍR	MD - OPS	722 531 351 jindrich.kusner@mder.cz	
13	Marcel BINKO	SŽDC, OST	977 235 430, binko@szdc.cz	
14	Jan ŠULC	SŽDC, OST	977 223 366, sulc@szdc.cz	
15	Jan Šupáček	MD 520	225 131 127, jan.supacek@mder.cz	
16	Jiří Pospíšil	KIDSOK	731 245 680, pospisi@kidsok.cz	
17	MARTIN JANEČEK	MD 520	722 177 049, martin.janecek@mder.cz	
18	Josef BURIÁNEK	MD 520	225 131 463, josef.burianek@mder.cz	
19	Luděk SOSNA	MD 520	Ludek.sosna@mder.cz	
20	Leos Hromádka	MD 520	leos.hromadka@mder.cz	