

Záznam

z porady k zpracování studie proveditelnosti stavby „**Modernizace trati Brno - Přerov**“
konané dne **31.3.2014** na SUDOPu BRNO.

Přítomni

Viz. prezenční listina

Předmět porady

Dnešní porada byla svolána z účelem přednesení konečných výsledků analýzy přepravního trhu, připomenutí předpokládané dopravní technologie, potvrzení zastávkové politiky a představení výsledků ekonomického hodnocení.

Podklady pro poradu

Generální projektant před vlastní poradou zaslal pozvaným tyto podklady:

1. Tabulku porovnání variant – viz. příloha č. 1
2. Jízdní doby jednotlivých relací
3. Pracovní výsledky EH
4. Výstupy dopravního modelu – aktualizace převedené dopravy

Všeobecně

Zadavatelem byl dne 9.1.2014 elektronicky upřesněn začátek řešení studie proveditelnosti trati Brno – Přerov a to s ohledem na zpracované posouzení variant řešení Žel. uzlu Brno. Obě varianty ŽUB mají shodné řešení v těchto místech:

Témata, která byla diskutována

Z následné diskuze vyplynulo, že je třeba:

1. Projektant uvažuje systémové jízdní doby, které obdržel v době zpracování předchozích studií. MD ČR musí tyto systémové jízdní doby potvrdit nebo upřesnit.
2. Projektant v dopravní technologii rozliší relace OS Brno – Vyškov a Brno – Slavkov u Brna.
3. KORDIS na základě podkladů od projektanta zašle úpravu zastávkové politiky.
4. Bylo zjištěno, že pro varianty O2, M1, M2, K1, K2 a K3 není sjednocena zastávková politika. JmK však upozorňuje, že zastávková politika nemůže být stejná, protože je třeba hledat optimální řešení pro každou variantu. JmK požaduje dodat schémata jednotlivých variant a nejlépe i vč. variant ŽUB.
5. KORDIS upozorňuje, že odjezdy a příjezdy autobusových a jiných návazných linek jsou přestupově koordinovány s regionální železniční dopravou. Tyto linky nejsou koordinovány s dálkovou železniční dopravou.
6. V rámci dopravního modelu je třeba zrušit paralelní linky IDS JmK. Ing. Heinišová ve spolupráci s JmK a KORDISEm zpracuje zdůvodňovací materiál pro zrušení těchto linek.
7. MD ČR upozorňuje, že ke každé variantě je třeba doplnit posouzení z hlediska:
 - a) vlivu stavby na ŽP
 - b) územní průchodnosti
 - c) investičních nákladů

- d) vlivu na obyvatelstvo
 - e) příp. další
8. Na základě pokynu SŽDC, OST projektant prověří životaschopnost varianty S1 (VRT v úseku Brno – Vyškov, modernizace či optimalizace v úseku Vyškov – Přerov s propadem rychlosti na 105 km/h za Vyškovem) a jejích podvariant ve střednědobém horizontu. VRT Brno – Přerov bude navržena na maximální rychlost, ale ve střednědobém horizontu bude provozována rychlostí $v_{\max}=200$ km/h.
 9. Variantu BR je třeba upravit s ohledem na existenci ŽUB, tj. zapojení 4 kolejí ŽUB, jízdní doby, obsazenost vlaků.
 10. OŘ Olomouc připomíná, že ve SP je třeba zohlednit i provozní náklady a především náklady na výlukovou činnost na údržbu jednokolejných variant a její dopad na cestující.
 11. MD ČR upozorňuje, že jsou schváleny cenové normativy pro ocenění železničních staveb z 26.9.2013. Projektant provede nacenění jednotlivých variant dle těchto cenových normativů.

Úkoly

1. Potvrdit příp. upřesnit systémové jízdní doby – zajistí MD ČR.
2. V dopravní technologii rozlišit relace OS Brno – Vyškov a Brno – Slavkov u Brna – zajistí GP.
3. Upřesnit zastávkovou politiku OS vlaků v rámci IDS JmK, GP následně sjednotí zastávkovou politiku – zajistí KORDIS, GP
4. Zpracovat zdůvodňovací materiál pro zrušení paralelních autobusových linek – zajistí SŽDC, OPS.

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

Přílohy:


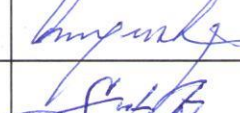

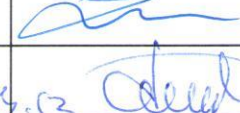
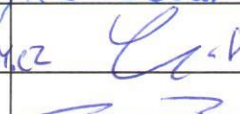
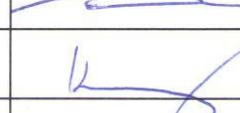
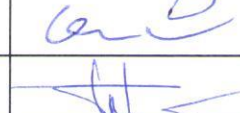
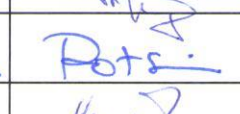
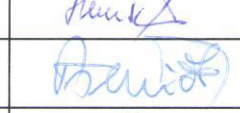
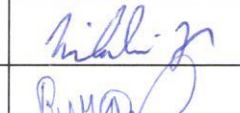

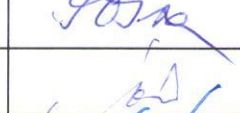



1. Porovnání variant řešení trati Brno – Přerov

PREZENČNÍ LISTINA

z porady ke studii proveditelnosti stavby:

Modernizace trati Brno – Přerov
projednání variant řešení

konané dne: 31.3.2014 v Brně

| Poř. č. | Jméno | Organizace | Telefon Email | Podpis |
|---------|------------------|---------------------------------|---|---|
| 1 | Radoslav Molák | SUDOP BRNO | 972 625 051 rmolak@sudop-brno.cz |  |
| 2 | LUDOVIT AUGUSTÍN | AM SUDOP BRATISLAVA | +421 0905322516 amsudop@slovaket.sk |  |
| 3 | PAVEL SUK | SSV | 724 982 388 sukp@szdc.cz |  |
| 4 | Radovan ONDRUŠKA | GR ŠZDC - 012 | 602 435 577 ondruska@szdc.cz |  |
| 5 | JAN LOUŽENSKÝ | -4- | 602 435 699 LOUZENSKY@SZDC.CZ |  |
| 6 | FRANEK | KÚ JMK OD | 741 651 314 frankmichal@kt-jihomoravy.cz |  |
| 7 | STANISLAV LUNGA | KÚ JMK OÚPSĚ | 541 651 350 LUNGA-STANISLAV@KE-JIHOMORAVSKY.CZ |  |
| 8 | JAKUB MARŠALÍK | ŠZDC, OŘ BRNO, ÚT | 972 625 383 marsalik.ja@szdc.cz |  |
| 9 | MIROSLAV KONEČNÝ | ŠZDC, OŘ BRNO | 542 626 003 konecny@szdc.cz |  |
| 10 | JAN LEHNERT | MORAVIA CONSULT OLOMOUČ a.s. | 734 399 105 LEHNERT@MORAVIA.CZ |  |
| 11 | ONDŘEJ POKORNÝ | —11— | 605 229 118 pokorny@moravia.cz |  |
| 12 | PETR ROTSCHEN | SUDOP BRNO | 972 625 5878 PROTSCHEN@SUDOP-BRNO.CZ |  |
| 13 | ALENA HEINIŠOVÁ | ŠZDC OI | 602 650 521 HEINISOVA@SZDC.CZ |  |
| 14 | PETR PŠENÍČKA | ŠZDC OI | 725 115 888 psnicka.p@szdc.cz |  |
| 15 | JIRÍ NICHALICA | ŠZDC OI | 601 326 710 NICHALICA@SZDC.CZ |  |
| 16 | Josef Butáček | MD 520 | 225 131 463 josef.butacek@mdcr.cz | |
| 17 | LUBOŠ KVIŽEK | MD - 0130 | 225 131 167 LUBOS.KVIZEK@MDCR.CZ | |
| 18 | LUDEK SOSNA | MD 0520 | Ludek.sosna@mdcr.cz | |
| 19 | JIRÍ MOČÁK | SUDOP BRNO | jmocak@sudop-brno.cz | |
| 20 | DAVID NOVÁK | KÚ JMK | 541 426 653 novakdavid@kt-jihomoravy.cz | |

PREZENČNÍ LISTINA

z porady ke studii proveditelnosti stavby:

Modernizace trati Brno – Přerov

projednání variant řešení

konané dne: 31.3.2014 v Brně

| Poř. č. | Jméno | Organizace | Telefon Email | Podpis |
|---------|---------------|--------------------------------|---------------------------------|--------|
| 21 | Pavel Gala | Mapistrát Přerov | 602561589, pavel.gala@prerov.eu | |
| 22 | TOMÁŠ FUNK | HORAVA CONSULT Olomouc a.s. | 739 243 910 funk@horava.cz | |
| 23 | ZDENĚK MELZER | SUDOP PRŮH | 605 228 132 | |
| 24 | | | | |
| 25 | | | | |
| 26 | | | | |
| 27 | | | | |
| 28 | | | | |
| 29 | | | | |
| 30 | | | | |
| 31 | | | | |
| 32 | | | | |
| 33 | | | | |
| 34 | | | | |
| 35 | | | | |
| 36 | | | | |
| 37 | | | | |
| 38 | | | | |
| 39 | | | | |
| 40 | | | | |

Porovnání variant řešení trati Brno - Přerov po metodických požadavcích

Střednědobý výhled 2025 - jízdní doby neuvažují realizaci staveb Modernizace trati Nezamyslice - Olomouc a VRT Přerov - Bohumín

| Kritérium | Ukazatel | BP (stávající stav) | O2 2 koleje Brno – Nezamyslice, 1 kolej Nezamyslice – Přerov; optimalizace s přeložkami trati | M2 2 koleje v celé délce; modernizace na v=200 km/h | K3 M2 s rychlostním omezením Vyškov - Křižanovice na 105 km/h | S5 nová trať VRT Brno - Vyškov; stáv.trať Brno - Vyškov dle O2, ale pouze 1 kol.; t.ú. Vyškov - Přerov dle M2 |
|---|------------------------------------|------------------------|--|--|---|---|
| Využití kapacity v 120 min špičce | Volné trasy vl. (kritický úsek) | 0 | 2 | 5 | 5 | 2 (O2); 12 (VRT); 5 (M2) |
| Průměrná obsazenost vlaků Ex, IC, EC | Osob/vl. | - | 26% | 32% | 31% | 33% |
| Průměrná obsazenost vlaků R | Osob/vl. | 44% | 30% | 38% | 37% | 39% |
| Průměrná obsazenost vlaků Os | Osob/vl. | 17% | 31% | 20% | 20% | 20% |
| Dopravní výkon | Vlkm/den | 4 648 | 8 921 | 11 987 | 11 987 | 11 987 |
| Přepravní výkon | Osobokm/den | 498 383 | 746 995 | 1 019 686 | 1 009 869 | 1 021 095 |
| Přepravní / dopravní výkon | Osobokm/Vlkm | 107,2 | 83,7 | 85,1 | 84,2 | 85,2 |
| Soulad řešení s ÚP | % | 100% | 59% | 76% | 90% | |
| Přeložky trati | % | 0% | 25% | 67% | 56% | |
| Tunely | km | 0 | 0 | 4,38 | 3,39 | 3,6 |
| Dosažení maximální rychlosti | km/hod /na % trati | 100/29% | 160/26% | 200/100% | 200/91% | 200/95% |
| Stupeň bezpečnosti provozu | typ zab. zar | 3. kat. - rel. zz | 3. kat. - elektron. st. | ETCS L2 | ETCS L2 | ETCS L2 |
| Cestovní doba R/Ex Brno - Přerov Vlak/Bus/IAD | min. | 74/100/50 | 47/100/50 | 29/100/50 | 31/100/50 | 29/100/50 |
| Cestovní doba R/Ex Brno - Ostrava Vlak/Bus/IAD | min. | 126/165/101 | 99/165/101 | 81/165/101 | 83/165/101 | 81/165/101 |
| Cestovní doba R Brno - Olomouc Vlak/Bus/IAD | min. | 77/65/51 | 62/65/51 | 54/65/51 | 55,5/65/51 | 54,5/65/51 |
| Cestovní doba R Brno - Vyškov Vlak/Bus/IAD | min. | 32/30/25 | 20,5/30/25 | 15/30/25 | 15/30/25 | 14,5/30/25 |
| Cestovní doba Os Brno - Vyškov Vlak/Bus/IAD | min. | 37,5/42/25 | 30,5/42/25 | 29,5/42/25 | 29,5/42/25 | 31/42/25 |
| Cestovní doba Os Brno - Rousínov Vlak/Bus/IAD | min. | 22/24/18 | 21/24/18 | 20,5/24/18 | 20,5/24/18 | 21/24/18 |
| ZRN | tis. Kč | | 15 133 350 | 30 530 300 | 29 316 669 | 37 748 530 |
| Jednotková cena na 1 km stavební délky | Kč/km | | 227 569 | 465 642 | 452 348 | 621 825 |
| CIN bez rezervy | tis. Kč | | 18 482 882 | 37 287 707 | 35 805 458 | 46 103 580 |
| IRR | % | | 7,97% | 7,66% | 7,28% | 6,20% |

Pozn. Požadované cestovní doby hlavních relací : Brno -Ostrava do **90 min.**, Brno - Přerov do **60 min.**, Brno Olomouc do **60 min.**, Brno - Vyškov do **42 min.**, Brno - Rousínov do **20 min.**

Jízdní doby jsou vypočteny teoreticky dle zastávkové politiky a rychlostních poměrů na trati se zohledněním zrychlení a brždění souprav, neodpovídají však skutečnému GVD.

Dopravní a přepravní výkon je nižší, protože se počítá pouze pro úsek Ponětovice - Přerov