

Záznam z jednání o „Studii proveditelnosti Modernizace trati Brno – Přerov“

konaného dne 14. července 2014 na SUDOPu BRNO, Kounicova 26, Brno. Přítomní dle přiložené prezenční listiny, omluvili se zástupci MD O190, MD O910 Mgr. Řehák a GR SZDC O14.

Cílem jednání bylo projednání připomínek MD, složek SZDC a krajů ke studii proveditelnosti Modernizace trati Brno – Přerov. Projednání připomínek JASPERS proběhne následně 31. 7. 2014.

K odevzdání SP z 6. 5. 2014 zaslalo MD, složky SZDC, Jihomoravský, Zlínský a Olomoucký kraj (popř. jejich objednatelé veřejné dopravy) svá stanoviska. Poradu vedla Ing. Heinišová (SZDC O7), která v úvodu shrnula obdržená stanoviska – k dokumentaci je mnoho připomínek, SP je neúplná, nedostatečná a obsahuje řadu chyb. Tyto vady je nezbytné odstranit. Klíčové otázky pro dopracování jsou:

1. Horizonty hodnocení

Očekáváním MD i SZDC je, že **modernizovaná trať Brno – Přerov bude sloužit dvěma časovým horizontům. Ve střednědobém horizontu** je hlavním cílem v dálkové dopravě zkapacitnění a zrychlení spojení Brna s Ostravou, Olomoucí a Zlínem, vyhovovat musí i regionální a nákladní dopravě. Očekává se, že tento stav nastane od roku 2025, popř. nejdéle 2030. Tento horizont SP popisuje.

Dále ale bude trať muset vyhovět i **ve výhledovém horizontu** v kontextu realizované VRT Praha – Brno (v provozu od 2041), následně též VRT Přerov – Ostrava. V tomto období lze očekávat převedení části železničních cestujících mezi Prahou a Ostravou z trati přes Pardubice na trať přes Brno, protože toto spojení může být rychlejší, a další vyvolaný nárůst přepravy cestujících vlakem. Toto posouzení v SP chybí a je nutné jej doplnit. Zástupcům MD a SZDC je zřejmé, že jednotlivé projektové varianty umožní rozdílný výhledový počet vlaků, tedy u řady variant nižší počty než podle podkladu SZDC O26 z 27. 11. 2013 (dále „podklad O26“), to ale není důvod pro apriorní odmítnutí takových variant. SP tedy musí zhodnotit, **jaký rozsah dopravy která varianta ve výhledovém horizontu umožní** a jak se to odrazí v přepravní prognóze. Přepravní prognóza by také měla ukázat, zda počty vlaků podle podkladu O26 jsou ve vztahu k modelované zátěži adekvátní. Ing. Heinišová připomněla, že JASPERS již dlouhodobě doporučuje odvozovat počet vlaků z poptávky.

Otázku po smysluplnosti a přiměřenosti počtu dálkových vlaků pro výhledový horizont z podkladu O26 vnesli také Ing. Franek (KÚ Jihomoravského kraje) a Ing. Sosna, Ph.D. (MD O520) a doporučili racionalizaci počtu dálkových vlaků. Mgr. Ilík (MD O130) zdůraznil, že hodnocení obou horizontů je součástí zadání SP.

SZDC O26 ve spolupráci s MD O190 (příp. i s O130 a O520) a SZDC O7 do 31. 7. 2014 stanoví, v jakém pořadí se navrhuje pro výhledový horizont uspokojovat požadavky dálkové osobní dopravy po trasách (Ex, R) do vyčerpání kapacity trati. Pomocnou argumentací pak projektantovi bude dopravní model, z něhož může vzejít i odchýlné doporučení.

Projektant dopracuje hodnocení obou horizontů, tedy včetně výhledového horizontu.

2. Ekonomické hodnocení výhledového horizontu

Výstavba vysokorychlostní trati Praha – Brno (a i dalších úseků VRT) nese přínosy, které se projevují i na trati Brno – Přerov, ale přitom **není racionální tyto přínosy do CBA SP Brno – Přerov započítat**. Hlavním takovým přínosem je převedení proudu cestujících Ostrava – Praha z trati přes Olomouc na trať přes Brno, protože v projektových variantách by spojení přes Brno mohlo být rychlejší. Ing. Heinišová uvedla důvody:

- pro převedení relace Ostrava – Praha je nezbytná realizace obou záměrů, tedy Brno – Přerov i Praha – Brno. Záměr VRT Praha – Brno ale není schválený, nemá ani zadanou SP a její výsledky nelze předjímat. Uvažovat se „samozřejmě“ realizací VRT Praha – Brno není ani obhajitelné vůči externím hodnotitelům;
- pokud by byly uvažovány přínosy z úspory času při převedení relace Ostrava – Praha do SP Brno – Přerov, nemohly by pak při budoucím zpracování SP VRT Praha – Brno být tyto přínosy uvažovány do této SP VRT, což by mohlo ohrožovat nalezení ekonomicky efektivní varianty VRT. Metodicky optimální by byla společná SP, což by ale vedlo k neakceptovatelnému odkladu modernizace trati Brno – Přerov bez zaručeného výsledku;

- vlivem diskontování jsou přínosy z úspor času cestujících u převedené relace Ostrava – Praha relativně snížené, protože nastanou až po 15 letech provozu. V SP VRT budou tyto přínosy nastávat již od počátku provozu, což je pro CBA příznivější;
- Ing. Sosna Ph.D. doplnil, že není známa výsledná projektová varianta SP VRT Praha – Brno a tedy ani není známa cestovní doba, takže není možné ani objektivní stanovení časové úspory. Zástupci MD O130 a SŽDC O26 zmínili, že zpracovávané ÚTS pracují s možností systémové jízdní doby 60 minut v základní variantě.

SP dosud uvažovala s realizací VRT i pro ekonomické hodnocení, ale bez navýšení počtu vlaků (nejasné v SP je navýšení ve var. S5) a bez převedení cestujících Ostrava – Praha. Byl přijat návrh SŽDC O7, podle něhož bude **v přepravní prognóze spočten přepravní proud pro variantu s VRT** podle dohodnutých termínů (viz bod 4), z něhož bude vyčleněna část bez vlivu VRT. **Do ekonomického hodnocení se s vlivem VRT uvažovat nebude.** Aby bylo toto hodnocení logicky obhajitelné, navrhuje zpracovatel vyloučit z hodnocení jakékoliv přínosy ze staveb VRT Praha – Brno a Přerov – Ostrava (tj. např. vliv na jiné cestující, než Praha – Ostrava), SŽDC O7 souhlasí.

3. Projektové varianty

Ze zaslaných stanovisek vyplývá, že do dokončení dokumentace by měly být sledovány tyto varianty: „O2_rozšířená“, M1, M2, K3, S5, N1, N2. Varianty „O2_rozšířená“ (optimalizace s posílením kapacity zdvoukolejněním) a M1 (modernizace na V=160 km/h) navrhuje zpracovat a posoudit JASPERS, tyto varianty budou upřesněny na jednání dne 31. 7. 2014. Obě varianty N1 a N2 s VRT v celé délce je účelné hodnotit z důvodu potřeby doporučení ochrany území pro účely územního plánování (do územní rezervy ZUR) a dále z důvodu vhodnosti prověřit i varianty s plným neredukovaným počtem vlaků podle podkladu O26; tyto varianty jsou i v zadání SP. SŽDC i MD odmítají argumentaci projektanta, že o redukci na čtyři varianty rozhodl zadavatel již 6. 2. 2014, protože na únorovém jednání šlo pouze o indikativní předvýběr v dílčí fázi zpracování SP pro předběžné ověření, které typy variant se jeví jako perspektivní v ekonomickém hodnocení. Zhodnocení uvedeného výběru sedmi variant, popř. jeho rozšíření, popíše a zdůvodní projektant v SP.

Ing. Šulc (SŽDC O26) navrhl vypustit z výběru variantu O2, nemající charakter „modernizace na VRT“ vzhledem k vydání Nařízení EP a Rady č. 1315/2013. Vypuštění varianty zamítli Ing. Sosna Ph.D. a Ing. Heinišová, jak z důvodu přípustnosti výjimek z parametrů Nařízení, tak i kvůli požadavku a stanovisku JASPERS.

Ing. Rotschein (SUDOP BRNO) upozornil, že součástí variant N1 a N2 musí být i optimalizace současné trati minimálně pro regionální, nákladní a část dálkové dopravy obsluhující města na trati, což všichni jednoznačně potvrdili. Dále se zeptal, které z uvažovaných sjezdů by byly součástí obou variant. SŽDC O26 ve spolupráci s MD O130, O520, O910 a SŽDC O7 navrhne rozsah variant N1 a N2 (sjezdy, ukončení v oblasti Přerova) do 31. 7. 2014.

Projektant dopracuje do podrobnosti dle zadání výše uvedených 7 variant.

4. Časový harmonogram stavby

Návrh časového harmonogramu dle SP kap. 3 (str. 100) označili zástupci MD a SŽDC za nereálný (zahájení 2017 u varianty územně nechráněné) a nepochopitelný (dřívější zahajování úseků neuvedených jako VPS v ÚP+ZÚR a bez využitelné dřívější přípravy, než u variant s územní ochranou a s dokumentací EIA, resp. se zpracovanou PD), **projektant jej přepracuje.** Není sporu, že kapacitně nejhorší je úsek Blažovice – Nezamyslice, nicméně bezprostředně po schválení SP bude nutné pro co nejkratší dobu výstavby zahájit souběžně přípravu v celé délce trati, k realizaci by se tak nejrychleji měly dostat úseky územně nejméně komplikované a takové, které jsou uvedeny jako VPS v platných územních plánech. Ing. Janeček (MD O520) uvedl, že do SP je nutné doplnit chybějící kapitolu hodnotící shodu s územním plánováním (ZÚR, ÚP).

Ing. Franek zrekapituloval stav územních plánů v Jihomoravském kraji. Po zrušení ZÚR JMK soudem se připravují nové ZÚR s důrazem na to, aby případné soudní rozhodnutí nevedlo k opětovnému zrušení ZÚR jako celku, ale nanejvýš ke zrušení problémových záměrů. Nové ZÚR se předpokládá vydat začátkem roku 2016. Trasa K3 (a částečně tedy M2) je uvedena ve všech ÚP obcí úseku Blažovice (mimo) – Vyškov n. M. – hranice kraje. Do nových ZÚR bude zřejmě podle podkladů MD navržena trasa K3 nebo M2 (*dodatečně 21. 7. upřesněno, že MD požádalo JMK o zpracování trasy M2*). Dále bude zřejmě v návrhu nových ZÚR uvedena trasa VRT dle studie IKP 2003 (tj. severní stopa) jako územní rezerva.

Pro dokončení SP byly dohodnuty tyto zásady.

- bezprostředně po schválení SP a výběru varianty bude zahájena příprava jednotlivých staveb na celé délce trati;
- zahájení realizace všech variant lze uvažovat nejdříve za 4 roky, tedy **2018**. Všechny varianty by v tomto roce mohly začít úsekem uvedeným v platných ZÚR (tč. jen Olomoucký a Zlínský kraj) a téměř invariantním, tj. Kojetín – Přerov; některé varianty by současně mohly začít být realizovány i v jiných úsecích (např. Blažovice – Nezamyslice vyjma přeložku Vyškov – Ivanovice ve var. K3 nebo M2);
- další postup navrhne projektant logicky podle náročnosti přípravy a podle územní zajištěnosti (uvedení v ZÚR, resp. v ÚP obcí, EIA);

- snahou je ukončení realizace do roku **2025** vyjma variant N1 a N2, které by byly dokončeny v limitním termínu dle Nařízení EP a Rady č. 1315/2013 roku 2030;
- pro ekonomické hodnocení lze dle metodiky období 30 let rozšířit o dobu výstavby, ale pro všechny varianty shodně, tj. do roku **2055**. Přínosy stavby pro CBA budou popsány pro časové období 2026 až 2055.

5. Vývoj okolních staveb

Záměr modernizace trati Brno – Přerov souvisí s několika dalšími uvažovanými investičními akcemi SŽDC.

Železniční uzel Brno (ŽUB). Vliv je zcela zásadní, bez realizace ŽUB nelze naplnit předpokládané počty vlaků ani jízdní doby dle SP Brno – Přerov. Projektanti uvedli, že dosud SP uvažuje s realizací ŽUB ve variantě A „u řeky“ k roku 2025. Ing. Pospíšil (KIDSOK) a Ing. Šulc uvedli, že z hlediska cestovních dob var. B „pod Petrovem“ představuje rozdíl do 1,5 minuty (ve var. bez projektu i v projektových variantách), což by výsledky SP Brno – Přerov nemělo zásadně zpochybnit. Ing. Franek odhaduje, že var. „B“ je ale realizovatelná nejdříve k roku 2030, navíc existuje riziko nerealizace žádné varianty a hledání dalších a dalších námětů. Na návrh Ing. Sosny Ph.D. a Ing. Franka bylo dohodnuto, že v SP bude i nadále uvažován výše uvedený předpoklad („A“ k r. 2025), ale s popisem technického řešení a dopravně technologických dopadů i pro var. „B“. Do rizikové analýzy bude uvedeno zhodnocení pro případ časového odkladu nebo nerealizace ŽUB v uvedeném termínu, ale nikoliv alternativní vyčíslení výsledků CBA.

VRT Praha – Brno. MD O520 potvrdil termín zprovoznění 2041, s čímž SP uvažuje. Pro přepravní prognózu se bude uvažovat po potřeby této studie pouze s nejrychlejší variantou dosahující systémovou jízdní dobu 60 minut.

VRT Přerov – Bohumín. MD O520 doporučil termín zprovoznění 2048, MD O130 a SŽDC O26 navrhli uvažovat 2041 (v SP nejednotně) – *dotatečně na koordinační schůzce obou odborů MD dne 30. 7. 2014 byl přijat termín 2041 shodně se SP uzlu Ostrava*. Pro přepravní prognózu se bude uvažovat s variantou dosahující systémovou jízdní dobu Brno – Ostrava 60 minut.

VRT Brno – Vranovice. MD O520 potvrdil termín zprovoznění 2030 (hlavní síť TEN-T osobní dopravy).

Olomouc – Nezamyslice. Pro úsek se zpracovává SP (MCO), výsledky dosud nejsou. SP Brno – Přerov dosud uvažovala na této trati zachování současného stavu, změny vlivem stavby Olomouc – Nezamyslice by musela řešit uvedená SP. Způsob zohlednění této stavby stanoví MD O520 – viz příloha, *trať bude proto uvažovaná ve var. „optimalizace“ k roku 2025 ve variantě bez projektu i v projektových variantách*.

Kojetín – Hulín. Pro úsek není aktuální dokumentace pro rekonstrukci, zejména elektrizaci. SP Brno – Přerov dosud uvažovala na této trati zachování stavu, ale s provozem elektrických vozidel, což není korektní – přínosy ze zavedení elektrické trakce by právě byly přínosem stavby elektrizace Kojetín – Hulín. Ing. Heinišová doporučila v SP Brno – Přerov uvažovat s vozidly nezávislé trakce, hybridními vozidly nebo s přepřahem; změny z budoucí elektrizace by řešila následně zadaná dokumentace daného úseku. Způsob zohlednění této stavby stanoví MD O520 – viz příloha, *trať bude proto uvažována jako elektrizovaná k roku 2025 (ve variantě bez projektu i v projektových variantách)*.

Přerov 2. stavba. Způsob zohlednění této stavby viz vyjádření O520 v příloze.

6. Návrh železničních stanic

Pro upřesnění návrhu železničních stanic bude svoláno samostatné jednání, předběžně byly diskutovány otázky:

- nutno řešit stanice na jednokolejních úsecích (S5, N1, N2) pro účely zbylé dopravy (regionální osobní doprava a popř. i některé rychlíky – nástupiště, nákladní);
- v odbočných stanicích je třeba zohlednit potřebu současných vjezdů nebo naopak přestupy hrana – hrana;
- délka kolejí ve vztahu k nákladní dopravě. Ing. Sosna Ph.D. doporučuje co nejvíce zachovávat 650 m, Mgr. Ilík považuje za účelné umožnit vedení např. vlaků kombinované dopravy Balt – Brno délky až 740 m dosažením příslušné délky kolejí ve vhodně vytipovaných stanicích. Stanice doporučené k zajištění předjízdových kolejí pro vlaky délek 740 m musí být určeny na základě dopravně technologického posouzení s přihlédnutím k územně technickým možnostem jednotlivých lokalit. S tím souvisí i sklon trati – projektant zhodnotí, zda by případné překročení sklonu 12,5 ‰ bylo ve vztahu ke stavebnímu řešení a tedy nákladům účelné;
- boční ochrana. Ing. Veliš (SŽDC O6) upřesnil stanovisko svého odboru tak, že nepovažují za smysluplné navrhovat dlouhé odvrátané koleje mimo zářezy, protože přímá boční ochrana by měla při provozu s ETCS řešit jen projetí při posunu;
- stanice bude třeba dořešit po dopracování dopravní technologie. Ve vztahu k vysokému očekávanému zatížení trati ve výhledovém horizontu je možné četnější předjíždění pomalejších vlaků, což by se mělo odrazit v rychlostech do předjízdových kolejí.

V další části porady byla probírána vybraná vyjádření ze stanovisek. Podle názoru SŽDC i MD nelze se zaslaným návrhem vypořádání souhlasit, odpovědi jsou zcela nedostatečné, částečně zmatečné a chybějící. Projektant proto musí návrh vypořádání přepracovat a rozeslat jej opětovně připomínkujícím. V zásadě přitom platí, že připomínky musí být do SP zapracovány, vyjma např. protichůdných požadavků.

A) připomínky MD

- **podklady souvisejících staveb.** SŽDC SSV poskytne projektantovi dokumentace SP Olomouc – Nezamyslice (v rozpracovanosti) a SP Přerov 2. stavba (zpracovaná SP).
- **vlečka Komořany.** Mgr. Ilík upřesnil, že MD nepředjímá (ne)zrušení vlečky, ale že návrh (ne)zrušení je třeba do SP doplnit.
- **změna výsledků EH proti předchozím podkladům.** Ing. Molák (SUDOP BRNO) uvedl, že důvodem bylo nezohlednění doby výstavby v pracovních výsledcích a upřesnění prognózy.
- **přínosy z bezpečnosti.** Ing. Heinišová podotkla, že se SŽDC nepodařilo prokázat vliv elektronických zab. zař. na četnost a následky nehod. Ing. Funk (MCO) na požadavek MD navrhně zohlednit ve var. O2 vliv zvýšení úrovně zabezpečení přejezdů (PZS se závorami), přínos ale bude minimální.
- **MKA.** Projektant se pokusí o více konsensuální hodnocení nevyčíslitelných údajů ve spolupráci se zadavatelem.
- **ceny.** Ing. Molák se zeptal, zda lze využít nějaké rezortní ceníky v přiměřené podrobnosti, když platnost „Cenových normativů“ je pozastavena a třídníky pro stupeň PD se teprve připravují. Ing. Šulc uvedl, že pro úseky VRT lze použít materiál sestavený všemi projektanty ÚTS VRT, tedy i SUDOPu BRNO. Ing. Sosna Ph.D. ověří stav s MD O910 a SŽDC O6, do doby obdržení případného upřesňujícího stanoviska dalšího postupu od zadavatele ale musí projektant pracovat s vlastními cenovými podklady.

B) připomínky GŘ SŽDC O26

- Ing. Šulc zdůraznil, že SŽDC O26 nepreferuje žádnou z variant, ale žádá o jejich objektivní a důkladné porovnání.
- **cena tunelů.** Ing. Rotschein zdůvodnil odchylnou (vyšší) uvažovanou cenou tunelů proti průměrné z cen ÚTS VRT obtížnějšími geotechnickými poměry, individuální ceny ostatně ceníky z ÚTS připouštějí. Do SP bude vysvětleno.
- **O2 plně dvoukolejná v dopravní technologii.** Ing. Šulc upřesnil, že výtky není k návrhu rozšíření rozsahu dvoukolejky, ale k nejednoznačnému popisu a nepropojenosti s jinými částmi SP – je třeba lépe vysvětlit.
- **hranice trakčních soustav.** Ing. Molák vysvětlil, že hranice byla volena tak, aby nebylo nutné kvůli induktivním vlivům střídavé trakce zasahovat do žst. Přerov a trati Hulín – Přerov, a dále s přihlédnutím k místům rozjezdů a sklonovým poměrům. Ing. Šulc s vysvětlením souhlasí, je třeba jej doplnit do SP. Další hranice soustav je navržena dočasně za Nezamyslicemi směrem na Prostějov.
- zpracovatel dopravní technologie SP Ing. Augustín (AM Sudop) se ohradil proti závěru připomínek O26, které považuje za konfrontační a chápe je jako pro něj urážející, a nabídl ke zvážení svou rezignaci z další spolupráce na studii.

C) připomínky GŘ SŽDC O6

- Ing. Veliš nemá zvláštní připomínky, nicméně odpovědi projektanta na připomínky nutno přepracovat.

D) připomínky GŘ SŽDC O12

- Ing. Ondruška nesouhlasí s vypořádáním, odkazujícím se na dopravně technologické připomínky O26, které jsou přitom převážně jiné. Reakce projektanta nutno přepracovat. Pro další postup jsou klíčové GVD, které je nutno zpracovat v obvyklé podobě s podrobností NJŘ služebních podmínek SŽDC. V popisech je třeba vypustit neaktuální odkazy, pocházející z předchozích dokumentací.

E) připomínky GŘ SŽDC O13

- Z diskuse ing. Trejtnara Ph.D. (SŽDC O13) s ing. Velišem a ing. Fridrichem (SŽDC úsek NM) vyplynulo potvrzení možnosti standardně zřizovat nástupiště u kolejí s V=200 km/h dle ČSN 73 4959, nicméně možnost konfigurace s nástupištěm mimo hlavní koleje se nevylučuje.

F) připomínky KÚ Jihomoravského kraje a KORDIS

- Ing. Franek upozornil z písemného vyjádření na potřebu zahrnout vliv (uvažovaných) logistických center a na vedení linky S7 přes Letiště. Předpokládá, že přes Letiště bude jízdní doba 20 min. Brno – Rousínov dosažena. Ve Vyškově v lokalitě Nosálovice nelze podle něho pro zrušení přejezdu zaslepit ulici bez náhrady, možností by byla realizace části „západního přivaděče“ jako součásti modernizace trati. Zdůraznil, že JMK usiluje o kvalitní infrastrukturu pro regionální i dálkovou dopravu, za vhodné řešení považují takové, které

umožní brzkou realizaci do roku 2030 jako součást TEN-T, nikoliv tedy varianty VRT. K případné zastávce Vyškov-Nosálovice uvedl, že požadavek není zásadní (i s ohledem na negativní vliv zastávky na kapacitu trati), ale realizace zastávky by neměla být stavebně znemožněna. Zúčastnění se dohodli, že uvedená zastávka nebude uvažována pro přepravní prognózu ani CBA.

- Ing. Novák (KORDIS) se pozastavil nad dobou 6 minut pro předjetí Os vlaku rychlíkem (expresem), což značně zhoršuje využitelnost Os vlaků za Rousínovem.

G) připomínky KIDSOK

- Ing. Pospíšil, Ph.D. zdůraznil potřebu doplnit do dopravní technologie obsazení kolejí a na linkách dodržovat minutově přesné intervaly. Pro přípojové skupiny v Přerově žádá vycházet ze současného stavu. Rychlejší výhybky ve stanicích s pravidelným předjížděním Os vlaků volit alespoň podle brzdných, resp. rozjezdových křivek. Projektant zapracuje.

H) otázky projektanta

- Ing. Augustín upozornil, že pro dopravní technologii přípojných stanic bude od objednatelů potřebovat výhledovou dopravu. Vznese dále dotaz, jaké vlaky by jezdily po var. „O2_rozšířené“, dořeší se na poradě s JASPERS. S ohledem na krátké termíny a nutnost získání dalších podkladů navrhl přednostně se věnovat nedořešeným koncepčním otázkám (příčemž rozhodující bude jednání s JASPERS) a až následně otázkám formálním, nemajícím vliv na výsledek. Zadavatel upozorňuje, že např. výpočet kapacity dráhy (následného mezidobí, stupně obsazení) a výhledový jízdní řád nelze považovat za formální otázku, výstupy z dopravní technologie pro stavební řešení i přepravní prognózu a ekonomické hodnocení musí být jasné, správné a rychlé;
- na dotaz Ing. Moláka potvrdili ing. Šulc a ing. Sosna Ph.D., že po tratích charakteru VRT (S5, N1, N2) je třeba počítat s provozem vozidel takového charakteru, který odpovídá navazující síti, tj. zpravidla s $V \leq 200$ km/h

Závěr

Projektant přepracuje návrh vypořádání připomínek a do 31. 7. 2014 je projedná s jednotlivými připomínkujícími. Následně připomínky zapracuje do SP.

Předpoklad dalšího postupu:

- do 31. 7. 2014 zajištění podkladů ze strany SŽDC a MD;
- během srpna porada pro kontrolu rozpracovanosti;
- do 31. 8. 2014 projektant dopracuje dopravní technologii (zejména návrhy GVD, výpočty kapacity, požadavky na stavební řešení stanic atd.);
- do 30. 9. 2014 technické řešení všech variant a přepravní prognóza;
- do 31. 10. 2014 celá SP k druhému kolu připomínek všem připomínkujícím;
- do konce roku 2014 se očekává čistopis se zapracovanými připomínkami z druhého kola a předložení SP do Centrální komise MD. Po schválení SP a výběru varianty zahájení přípravy dílčích staveb.

Zapsali Heinišová a Fridrich, 15. 7. 2014, úpravy Augustín, Binko, Buriánek, Franek, Ilík, Knížek, Melzer, Molák, Nejezchleb, Ondruška, Pospíšil, Sosna, Trejtnar do 30. 7. 2014. *Dodatečné informace jsou zapsány kurzívou.*

Příloha: Vyjádření MD O520 z 25. 7. 2014 k souvisejícím stavbám

Dle výsledků Dopravních sektorových strategií, 2. fáze a dle aktuálního vývoje projektové přípravy Modernizace trati Olomouc - Prostějov - Nezamyslice bude uvažováno s realizací této stavby dle varianty "Optimalizace" do roku 2025.

Dle výsledků Dopravních sektorových strategií, 2. fáze a dle předcházející projektové přípravy Modernizace a elektrizace trati Kojetín - Hulín - Holešov bude uvažováno s realizací této stavby dle zpracované "technicko-ekonomické studie (2010)" do roku 2025.

Dle výsledků Dopravních sektorových strategií, 2. fáze a dle aktuálního vývoje projektové přípravy Rekonstrukce žst. Přerov, 2. stavba bude uvažováno s realizací této stavby dle variant "s přesmykem" do roku 2020.

Podklady z uvedených dokumentací si zpracovatel zajistí s pomocí zadavatele v co nejkratším termínu.

Poř. č.	Jméno	Organizace	Telefon Email	Podpis
1	Radoslav Molák	SUDOP BRNO	972 625 051 rmolak@sudop-brno.cz	
2	Karel NOVÁK	KORDIS JHK	43526 053 605292364kumad@kordis-jhk.cz	
3	FRANČEK	KUŽEK OD	541651314 francz.mucka@kr-jihocesky.cz	
4	SOSNA	MD ČR	Ludek.sosna@mder.cz	
5	Josef Buriánek	MD 520	225 131 463 josef.burianek@mder.cz	
6	MARTIN JANEČEK	MD 520	215 131 656 martin.janeczek@mder.cz	
7	FILIP ZELNY	MD 910	225 131 332 filip.zeleny@mder.cz	
8	LUBOŠ KNÍZEK	MD - 0130	225 131 161 LUBOS.KNIZEK@MDCR.CZ	
9	JIRÍ POSPIŠIL	KIDSOK	732 449 600 pospisi@kidsok.cz	
10	František Pěriška	KÚOK - ODŠH	585 508 309 f.periska@kr-olomoucky.cz	
11	PAVEL KRUPA	KÚOK - ODŠH	585 508 484 p.krupa@kr-olomoucky.cz	
12	JAN ILÍK	MD 0130	225 131 035 jan.ilik@mder.cz	
13	FRANTIŠEK BRACHR	LOVED ZH	733 516 096 brzchle@loved.cz	
14	Jan Šulc	SŽDC 026	222 935 366 sulc.ja@szdc.cz	
15	PETR ROTSCHEN	SUDOP BRNO	972 62 5878 PROTSCHEN@SUDOP-BRNO.CZ	
16	Kadek Trejmar	SŽDC 013	724 753 556 trejmar@szdc.cz	
17	ZDENĚK HELZER	SUDOP PRAHA +6.	605223132 zdenek.helzer@sudop.cz	
18	TOMÁŠ FUNK	MORAVIA CONSULT OLOMOUČ A.S.	739 243 410 funk@moravia.cz	
19	Dana Bubucková	- - -	605 829 137 bubuckova@moravia.cz	
20	JAN LEHNERT	- - -	734 399 105 LEHNERT@MORAVIA.CZ	
21	MIROSLAV VELÍŠ	SŽDC 06	9422 44368 velis@szdc.cz	
22	Radovan ONDRUŠKA	BŘ SŽDC 012	602 435 577 ondruska@szdc.cz	
23	PAVEL ŠINK	SSV	724 952 358 svep@szdc.cz	
24	Karel Fridrich	SŽDC ústř. NH	602 269 052 fridrich@szdc.cz	
25	ALENA HEINIŠOVÁ	SŽDC 07	602 650 521 HEINISOVA@SZDC.CZ	
26	LUDOVÍK AUGUSTÍN	AM Sudop	+4210981322516 amsudop@stovarnet.sk	
27				