

Záznam

z porady k potvrzení zadání předmětu studie proveditelnosti stavby „**Modernizace trati Brno - Přerov**“ konané dne **14.6.2013** na SUDOPu BRNO, Kounicova 26, Brno.

Přítomni

Viz. prezenční listina

Předmět porady

Předmětem porady bylo seznámit přítomné se zadáním studie proveditelnosti výše uvedené stavby, objasnit důvody, které vedly k výběru jednotlivých variant a představit možné kombinace jednotlivých variant.

Všeobecně

Přílohou pozvánky na dnešní poradu bylo i zadání studie proveditelnosti. Protože se přítomní tedy mohli seznámit se zadáním studie, požadovanými variantami technického řešení, rozsahem dopravní technologie a jednotlivými předpokládanými termíny postupu prací, projektant pouze stručně seznámil přítomné s předchozí přípravou celé stavby. Jsou důležité především tyto projektové dokumentace:

- 2006, 2007 – Studie proveditelnosti (SUDOP BRNO)
- 2009 – DÚR I. etapy Blažovice – Nezamyslice (SUDOP BRNO)
- 2010 – Územně technická studie (SUDOP BRNO)
- 2011 – Ekonomika a CBA stavby (SUDOP BRNO)

Předpokládaná doba realizace a vstupní údaje

Dle informací MD ČR, odboru strategie není v tuto chvíli závazný plán realizace stavby či jejích částí. Jediným sledovaným termínem je respektovat požadavek EK, tj. zprovoznění modernizované trati do r. 2030. S ohledem na konečný termín by realizace měla být zahájena v r. 2017.

Projektant má k dispozici od SŽDC výhledovou dopravu pro ŽUB z 03/2013. Dle informací SŽDC však je tato výhledová doprava koncipována pro uzlovou stanici, tzn. obsahuje i výhledovou rezervu. Rezerva je navržena tak, aby ve střednědobém horizontu nebylo nutné nákladně doplňovat žel. uz. Z těchto důvodů zástupce MD ČR, odboru strategie doporučuje, aby projektant pro výše uvedenou studii proveditelnosti opětovně oslovil organizátory a objednatele dopravy, příp. největší dopravce a vyžádal si aktuální výhledovou dopravu.

Vzhledem k tomu, že trať Brno – Přerov je v aktualizované politice TEN-T zařazena do kategorie core network pro osobní dopravu, není nutné dle informace MD ČR respektovat požadavky TEN-T na nákladní dopravu. Dále zástupce náměstka GR SŽDC pro modernizaci dráhy informoval, že v souladu s TSI je třeba při modernizaci uvažovat s $v_{\min} = 200$ km/h. Pokud však technický návrh modernizace nebude pro tuto minimální rychlost ekonomicky výhodný, lze technické řešení navrhnout pro rychlost nižší.

Projektant do studie proveditelnosti (vč. ekonomického hodnocení) zahrne i t.ú. Brno-Černovice – Ponětovice (Blažovice), který je zpracováván v rámci Dopracování ŽU Brno (IKP CE Praha). Projektant upozorňuje, že minimálně podklady o technickém řešení, dopravní technologii a investiční náročnosti t.ú. Brno-Černovice – Ponětovice (Blažovice) musí obdržet do 09/2013 jinak nelze garantovat dodání díla ve stanovených smluvních termínech.

Zadání studie proveditelnosti

Projektant bude dle zadání prověřovat jednu variantu bez projektu a šest projektových variant. Projektové varianty se liší traťovou rychlostí a kapacitou. Bylo dohodnuto, že do posouzení budou zahrnuty i kombinace těchto variant doporučených projektantem. Dále bylo dohodnuto, že pouze technicky reálné a dopravně provozuschopné varianty budou následně marketingově zhodnoceny a ekonomicky posouzeny.

Pro snadnější orientaci navrhuje projektant tyto zkrácené názvy základních variant:

Varianta název	Varianta označení	Rychlost	Přeložky % trasy
O1	Minimální	100-160	0
O2	Optimalizace	100-160	22
M1	Modernizace 1	160	60
M2	Modernizace 2	200	67
N1	Novostavba 1	350	100
N2	Novostavba 2	350	100

Do hodnocení bude zahrnuto i napojení tratě do směrů Veselí n.M., Olomouc, Hulín a směr Ostrava po VRT. Rozhraní hodnoceného úseku bude stanoveno po dokončení technického řešení, včetně navazujících studií Dopracování ŽU Brno (IKP CE Praha) a VRT Přerov – Ostrava (MCO Olomouc).

Druhý účastník sdružení zpracovatele SP, tj. společnost MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. zpracovává tyto varianty tech. řešení:

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

Obě varianty novostavby musí podle požadavku zadání umožnit napojení žst. Vyškov (minimálně ze směru od Brna). Zpracovatel má navrhnout doplnění případných stanic v okolí významných regionálních center na nové trase, bude-li to vhodné. Varianty mohou být upraveny, případně mohou být definovány nové varianty či podvarianty.

MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. zpracoval v r. 2010 studii „Využití magistralní VRT Brno – Ostrava pro rychlostní spojení Wien – Olomouc – Wrocław“ a v současné době zpracovává územně-technickou studii „VRT Bohumín – Přerov“. Poznatky ze zpracování těchto studií:

- jako prioritní spojení je uvažováno s relacemi Brno – Olomouc a Ostrava – Olomouc, není požadováno napojení Přerova.
- při návrhu VRT pro $v = 300$ km/hod a požadavku využití vysokorychlostní trati pro smíšenou dopravu byla navržena ve studii (2010) osová vzdálenost kolejí 7,0 m, s ohledem na míjení tlakotěsných a konvenčních souprav. Navazující úsek je již řešen pouze pro tlakotěsné soupravy. Podle TSI pro interoperabilitu subsystému infrastruktura evropského vysokorychlostního žel. systému 2008/217/ES je pro rychlost 300 km/hod a více požadovaná osová vzdál. 4,50 m.

Zástupce SŽDC doporučuje dodržovat parametry dle uvedené TSI, s tím, že do doby výstavby VRT už budou jezdit vlakové soupravy umožňující vzájemné míjení.

Projektant vznese dotaz na MD ČR, odbor žel. drah ohledně podélného skonu trati VRT - 12,5 nebo 40‰, pro snížení rozsahu umělých staveb (mosty, tunely) a tím investičních nákladů.

Vzhledem k dělení staveb v oblasti Přerova bude třeba stanovit linii dělení. Ta vzejde ze vzájemné koordinace mezi oběma studiemi. Ve studii Brno – Přerov bude uvažováno s napojením žst. Přerov a pro zpracování studie proveditelnosti bude uvažováno i se zapojením ve směru Brno – Olomouc, které technicky řeší studie úseku Bohumín – Přerov.

Témata, která byla diskutována

Zástupce JmK, odbor dopravy informoval přítomné, že JmK, příp. KORDIS má zcela jasnou a dlouhodobě stálou představu o struktuře a koncepci dopravy pro rameno Brno – Vyškov – Nezamyslice a statistické informace o počtech přepravovaných osob vč. jejich výchozích a cílových stanic. Z těchto důvodů je třeba zachovat dálkovou dopravu ve Vyškově. Pro potřeby regionální osobní dopravy je třeba rekonstruovat stávající žel. trať tak, aby bylo možné v rámci IDS JmK nahradit páteřní autobusovou dopravu v úseku Brno – Vyškov železniční s lepšími cestovními dobami v pravidelných 30 min. intervalech. V současnosti je špičková frekvence autobusů á 10 min, jízdní doba Vyškov – Brno 42 min, Rousínov – Brno 23 min. Při nedodržení těchto parametrů nelze ze strany JmK garantovat přebobednění z autobusů na vlaky.

Dle zástupkyně MD ČR, O910 (odbor infrastruktury a ÚP) je třeba obdobně uvažovat s napojením Přerova, protože ten je z pohledu okolí a území významově srovnatelný s Vyškovem. Dále byl projektant upozorněn, že SP je třeba předložit na MD ČR k vyjádření.

Zmocněnec náměstka GŘ SŽDC pro modernizaci – odbor přípravy staveb upozornil, že dopravní model je třeba obhájit před zástupci poradenské agentury JASPERS. Tento dopravní model musí mimo jiné zohledňovat správné a doložitelné prorůstové koeficienty (musí být započítána dopravní indukce) a musí vycházet ze sčítání lidu v r. 2011.

Úkoly

1. S Ing. Heinišovou (SŽDC, OI) dojednat účast agentury JASPERS na dalších jednáních – zajistí GP
2. Do cca 1 měsíce svolat na MD ČR koordinační jednání ke SP. Toto jednání se bude každé 3 měsíce opakovat – zajistí GP ve spolupráci s MD ČR

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











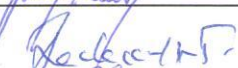



PREZENČNÍ LISTINA

z porady ke studii proveditelnosti stavby:

Modernizace trati Brno - Přerov

vstupní porada

konané dne: 14.6.2013 v Brně

Poř. č.	Jméno	Organizace	Telefon Email	Podpis
1	RADOSLAV MOLAK	SUDOP BRNO	604 95 65 85 RMOLAK@SUDOP-BRNO.CZ	
2	ONDŘEJ TOKORNYÍ	MORAVIA CONSULT OLOMOUČ a.s.	605 229 118 tokorny@moravia.cz	
3	JANA BUBNÍKOVÁ	- II -	605 229 139 bubnikova@moravia.cz	
4	Pavel Kucera	- II -	604 200 164 kucera@moravia.cz	
5	IVO KORKISCH	- II -	585 570 461 korkisch@moravia.cz	
6	FRANEK	KORDIS JMK CD	541 651 344 frank@kordis-jmk.cz	
7	VITRA MÜLLEROVÁ	SŽDC, OR BRNO	942 628 095 mullerova@szdc.cz	
8	MIROSLAV KONEČNÝ	SŽDC, OR BRNO	942 628 003 konecny@szdc.cz	
9	PETR PŠENIČKA	SŽDC, GŘ OPS	prenicka.p@szdc.cz	
10	Jan Křemen	SŽDC/OST	602 162 740 kremen@szdc.cz	
11	Tomáš ROZBORIL	SŽDC, OST	725 515 595 rozboril@szdc.cz	
12	Jan Šnipek	MD ČR, O PR	225 121 170 jan.snipek@mdcr.cz	
13	JIRÍ NICHALICA	KORDIS JMK A.S.	737 263 451 jnichalica@KORDIS-JMK.CZ	
14	TOMÁŠ ZÁRUBA	SŽDC OR	601 385 626 zaruba@szdc.cz	
15				
16				
17				
18				
19				
20				

LIST 1/2

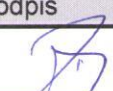

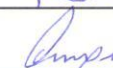



PREZENČNÍ LISTINA

z porady ke studii proveditelnosti stavby:

Modernizace trati Brno - Přerov

vstupní porada

konané dne: 14.6.2013 v Brně

Poř. č.	Jméno	Organizace	Telefon Email	Podpis
1	PAVEL SUK	SSV v Olomouci	724 932 958	
2	PETR ROTSCHEN	SUDOP BRNO sro	972 62 5878 PROTSCHEN@SUDOP-BRNO.CZ	
3	LUDOVIT AUGUSTIN	AM Sudop sro	MOBILNÍ 0905 322 516 amsudop@slovar.cz	
4	Pavol Puklus	SUDOP BRNO sro	972 62 5878 ppuklus@sudop-brno.cz	
5	Magdalena Komarová	MF / D10	magdalena.komarovamdr.cz K31501	
6	Josef Buriánek	MD 520	225 137 463 josef.burianek@mdcr.cz	
7				
8				
9				
10				
11				
12				
13				
14				
15				
16				
17				
18				
19				
20				