

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

konaného dne 30. října 2014 na SUDOPu Brno. Přítomní dle přiložené prezenční listiny.

Cílem jednání bylo projednání výstupů dopravní technologie a koncepce dopravy ve studii proveditelnosti Modernizace trati Brno – Přerov.

1. Vedení Os vlaků Brno – Vyškov linky S7

Podle výsledků jednání dne 15. 10. 2014 upravil zpracovatel SP vedení Os vlaků Brno – Vyškov tak, že projetím zastávek a stanic v úseku Brno-Slatina (vč.) – Blažovice (vč.) byla dosažena cestovní doba Brno – Rousínov 19 minut. Vycházel přitom z infrastruktury podle TES „Dopracování variant řešení ŽUB“, ze které je v úseku Brno hl. n. – Ponětovice převzata jízdní doba. Ing. Šulc (SZDC O26) upřesnil, že tato TES uvažuje s modernizací úseku odb. Brno-Černovice – Brno-Slatina (včetně) v rámci stavby modernizace uzlu Brno a s modernizací úseku Brno-Slatina (mimo) – Šlapanice (včetně) v rámci stavby „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Brno-Slatina – Blažovice“, s dokončením těchto akcí tedy uvažuje i SP Brno – Přerov. Ing. Franěk (KÚ JMK) a Ing. Novák (KORDIS JMK) by preferovali řešení s vedením linky S7 přes z. Brno-Tuřany tak, aby z. Brno-Tuřany nezůstala zcela bez obsluhy, ale trasování linky S7 přes Šlapanice je pro KORDIS JMK rovněž možné za podmínky zastavení na nové zastávce Šlapanice město a za nepřekročení cestovní doby Brno – Rousínov 20 minut. Bylo dohodnuto:

- modelové GVD projektových variant zůstanou s vedením linky S7 přes Šlapanice, vlak zastaví Brno-Černovice, Brno-Černovická Terasa, Šlapanice město. Tyto modely JŘ budou zohledněny v přepravní prognóze;
- v dopravní technologii bude doložen alternativní GVD projektové varianty M2 s vedením linky S7 přes Brno-Tuřany tak, že polohy dálkových vlaků Ex, R budou zachovány z předchozího GVD. Toto doložení bude sloužit jako průkaz, zda je vedení Os vlaků takto možné a za jakých podmínek. Os vlaky zastaví Brno-Černovice, Brno-Černovická Terasa (oba na kolejích pro Os vlaky při využití kolejových spojek v žst. Brno-Slatina) a Brno-Tuřany.

2. GVD a kapacita dráhy

Ing. Augustín (AM SUDOP) v průběhu porady předložil dopracovaný GVD varianty M2 pro střednědobý horizont 2025+ podle závěrů z porady 15. 10. 2014 s respektováním nulové osy symetrie. Tento GVD se stane základem pro návrhy GVD dalších projektových variant a také pro výhledový horizont, po jejich vytvoření projektantem budou muset být projednány.

Dále Ing. Augustín prezentoval dosavadní výsledky výpočtu špičkové kapacity, které jsou s počty 14 párů vlaků v rozhodujících úsecích výrazně nižší, než v odevzdání SP 6/2014, a neumožnily by provést očekávané počty vlaků. Ing. Krýže, Ph.D. (SZDC O12) konstatoval, že sice pro stanovení kapacity dráhy lze postupovat různými způsoby, v každém případě jsou předvedené hodnoty v porovnání s jinými srovnatelnými úseky sítě SZDC nízké a je nutné je blíže doložit. Pro hodnoty provozních intervalů a následných mezidobí již u SZDC neplatí předpis D23, ale byl nahrazen Směrnicí SZDC č. 104, kterou je třeba dodržovat. V projektových variantách s rychlostí přes 160 km/h je nezbytné uvažovat provoz s ETCS L2, přičemž se zúčastnění shodli, že pro SP se bude uvažovat se smíšeným provozem vlaků s ETCS (Ex, R) a bez ETCS (Os, nákladní vlaky); ke způsobu výpočtu při takovém provozu poskytne Ing. Krýže Ph.D. projektantovi zpracovanou studii SUDOPu PRAHA. Dále poskytne program VÝME pro výpočet následných mezidobí.

Aby bylo možné posoudit kapacitu dráhy i pro výhledový horizont (2040+), bylo všemi odsouhlaseno prověření kapacity pro špičku jak s provozem jednoho vlaku Nex za dvě hodiny, tak s provozem pouze vlaků osobní přepravy (Ex, R, Os). Projektant zašle své podklady pro stanovení kapacity dráhy na SZDC O12 (t_{obs} , S_0 , K_{prakt} , následná mezidobí atd.) do 3. 11. 2014 k prověření.

Dodatečná informace: z podkladů, které Ing. Augustín poslal e-mailem 30. 10. 2014, vyplynulo, že uvažoval s TZZ typu AH a nikoliv s AB, který ale v mezistaničních úsecích být má, jak se i uvádí v textu SP z 6/2014. Ing. Krýže Ph.D. zaslal projektantům slíbenou studii a program VÝME 3. a 5. 11. 2014.

Otázka kapacity dráhy proto opětovně nebyla uzavřena a bude znovu projednávána na další poradě. Ing. Heinišová (SŽDC O7) důrazně apelovala na projektanty, aby urychlili a zkvalitnili práce na dopravní technologii, aby bylo možné SP dopracovat i v ostatních částech.

3. Železniční stanice, zastávky a odbočky

Zástupci SŽDC upozornili, že bez uzavření zásadních otázek dopravní technologie (kapacita dráhy, vzájemné polohy vlaků) je projednání dopravy jen předběžné, protože výstupy dopravní technologie budou mít na návrh stanic (počet kolejí, ale případně i doplnění další stanice) vliv. V tomto smyslu si vyhradili právo dalších připomínek. Dále upozornili, že nelze stanice počítat na počet vlaků, který v dané variantě trať jako celek nedokáže provést.

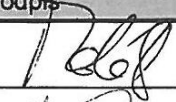
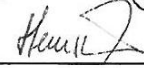
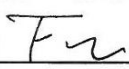
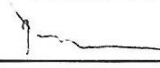

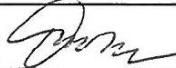


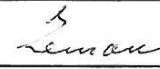
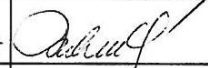
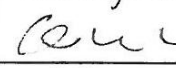




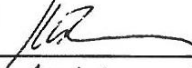

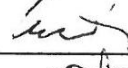
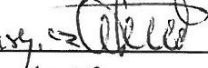
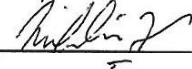
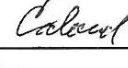
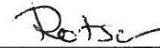
K jednotlivým stanicím, zastávkám a odbočkám byla podkladem dopravní schémata, zaslaná Ing. Molákem (SUDOP Brno) před jednáním. Dále popsané úpravy musí směřovat ke zvýšení kvality návrhu z pohledu dopravní technologie, ale zároveň je třeba dbát na udržení příznivých výsledků ekonomické efektivity nenavyšováním investičních nákladů.

- **odbočky** (dvojice spojek) dělíci dlouhé mezistaniční úseky. Ing. Ondruška (SŽDC O12) ve shodě s doporučením Ing. Augustína navrhuje zvážit odb. Věžky v úseku Přerov – Chropyně, sledovat **odbočku Němčice n. Hané** v úseku Kojetín – Nezamyslice, sledovat dvě kolejové spojky **odbočky Rousínov** v úseku Vyškov – Holubice. Smyslem návrhu odboček je zmírnit negativní vlivy výluk při budoucí údržbě a opravách traťových kolejí. Rychlost ve spojkách by měla být nejméně 80 km/h. V SP musí být návrh odboček zdůvodněn;
- Ing. Rotschein (SUDOP Brno) rekapituloval **základní principy návrhu stanic**. Zpravidla jedna dvojice kolejových spojek je navržena na rychlost 80 až 100 km/h (podle traťové rychlosti) a druhá na 60 km/h. Předjízdny koleje jsou navrhovány na rychlost 60 km/h vyjma případů, kdy se předpokládá jejich pravidelné využívání dle GVD. Ostrovní nástupiště jsou zpravidla situována mezi hlavními a předjízdny koleji. Ochranu vlakových cest v hlavních kolejích u variant s rychlostmi přes 200 (160) km/h zajišťují odvrtné koleje, které ale s ohledem na uvažované nasazení ETCS L2 stačí krátké (případně nedovolené projetí návěstidla jen rychlostí posunu); výjimečně nahrazeny „prokluzovým úsekem“ při nemožnosti navrhnout odvrat. Tyto principy byly potvrzeny.
- běžná **délka předjízdny kolejí ve stanicích** je 650 m s tím, že vybrané stanice (Kojetín, Luleč a při jednokolejné trati i Holubice) mají délku koleje nebo kolejí 780 m pro možnost provážení vlaků dle Nařízení EP a Rady č. 1315/2013, Mgr. Ilík (MD O130) a Ing. Trejtnar Ph.D. (SŽDC O13) upozornili na nutnost zohlednění dopravní technologie při výběru delších stanic, viz dále k ŽST Ivanovice na Hané a ŽST Luleč;
- ŽST **Věžky** se ve všech variantách změní na zastávku. U dvoukolejny variant (O2+, M1, K3, M2, S5) bude zvážena účelnost zřízení odbočky (kolejových spojek); Ing. Molák upozornil, že úsek Přerov – Chropyně by neměl být ani ve výhledu zatížen vysokým počtem expresů vzhledem k jejich vedení po VRT;
- ŽST **Chropyně** zůstává jako stanice v projektových variantách s okolními úseky jednokolejny (N1, N2) i dvoukolejny (ostatní). Počet kolejí je třeba potvrdit výpočty, například při jednokolejné trati se zdají přebytečny 3., 3a., 4. SK;
- ŽST **Kojetín** zůstává jako odbočná stanice. Je nutné zvýšit rychlost na 100 km/h z/do 3. SK do/z obou TK směr Nezamyslice pro pravidelné vlakové cesty zlínských rychlíků. Je vhodné zvýšit rychlost z/do 1. a 2. SK směr Kroměříž na 80 km/h. Lze zvážit umožnění současných vlakových cest na chropynském zhlaví v sudé skupině (s cílem 80 km/h od Kroměříže do 9. SK). Intenzita využívání nástupiště u 9. SK se zdá nízká, je třeba zdůvodnit potřebnost tohoto nástupiště;
- z. **Měrovice nad Hanou** zůstává zastávkou;
- ŽST **Němčice nad Hanou** se mění na zastávku, doplněna bude odbočka (kolejové spojky). Ing. Pospíšil Ph.D. (KIDSOK) navrhl řešení zastávky s ostrovním nástupištěm tak, aby byl usnadněn přestup mezi Os vlaky Prostějov – Kroměříž a Přerov – Nezamyslice při případné realizaci němčické spojky, na návrh ing. Mathé (SŽDC O6) bude tato možnost v SP jen zmíněna a ponechána k rozhodnutí v další projektové přípravě;
- ŽST **Nezamyslice** zůstává odbočnou stanicí. Je nutné zvýšit rychlost na 100 km/h z/do 4. SK do/z obou TK směr Ivanovice n. H. a na rychlost 80 km/h směr Pivín i za cenu zkrácení 4. SK výrazněji pod 650 m pro pravidelné cesty olomouckých rychlíků. Je třeba zvážit potřebnost 8. a 6. SK (kusé) vzhledem k uvažovanému modelu provozu Os vlaků. Je třeba zvážit doplnění souběžné vlakové cesty na kojetínském zhlaví (z 1. SK směr Pivín a z 3. SK do obou TK směr Kojetín). Je nutné neznemožnit výhledové mimoúrovňové odbočení z liché skupiny směr Pivín. Návrh pro variantu N1 se přizpůsobí jinému provoznímu modelu této varianty;
- z. **Chvalkovice na Hané** zůstává zastávkou;
- ŽST **Ivanovice na Hané** je i nadále stanicí. S ohledem na modelový JŘ varianty M2 je vhodné prověřit prodloužení stanice tak, aby umožnila předjetí nákladního vlaku délky 740 m (tj. koleje alespoň 780 m);
- z. **Hoštice-Heroltice** zůstává zastávkou (O2+, K3), popř. při vedení přeložky severně se ruší;

- ŽST **Vyškov** by měl sloužit z obou stran jako obrátová stanice pro osobní vlaky z Brna, resp. Olomouce nebo Přerova. Z tohoto důvodu by bylo (vyjma var. S5, N1, N2) provozně velmi vhodné řešit jej s kolejemi pro osobní vlaky mezi hlavními kolejemi (předpoklad dvě koleje, obě dělené cestovými návěstidly a mezi nimi ostrovní nástupiště), a to i ve variantách na V=200 km/h a za cenu nemožnosti návrhu odvratných kolejí při takovém řešení. Na prosbu zástupců SŽDC O26 a úseku NM projektant přislíbil prověřit reálnost takového stavebního řešení. Ve variantě S5 je třeba umožnit současný pobyt dvou Os vlaků linky S7 (jiným rozmístěním nástupišť, jazykovým nástupištěm apod.);
- ŽST **Luleč** zůstává stanicí při jednokolejných (S5, N1, N2) i dvoukolejných (O2+, M1, K3, M2) přilehlých traťových úsecích. U variant S5, N1, N2 je vhodné doplnit druhé nástupiště k 5. SK a zvážit prodloužení stanice na 780 m podle toho, zda by tato stanice byla vhodná ke křižování nákladního vlaku. Pokud nebude možné dosáhnout potřebnou užitečnou délku, prověřit možnost křižování dlouhého nákladního vlaku v žst. Komořany u Vyškova. Ing. Franěk vyjádřil výhrady k celkové koncepci těchto variant s jednokolejnou trati pro regionální a nákladní dopravu;
- ŽST **Komořany u Vyškova** zůstává stanicí jen při jednokolejné trati (S5, N1, N2). Při dvoukolejné trati se ruší, vlečka by byla napojena z nové „odb. Rousínov“;
- ŽST **Rousínov** se u dvoukolejných variant (O2+, M1, K3, M2) mění na zastávku a odbočku pro napojení vlečky. Nově bude uvažována dvojice kolejových spojek s tím, že tyto spojky nemusí být v místě napojení vlečky. V jednokolejných variantách (S5, N1, N2) se mění na samotnou zastávku;
- ŽST **Holubice** zůstává jako stanice, nově s nástupištěm v záhlaví. Zapojena zůstává trať směr Křenovice horní nádraží i současná kolej směr Blažovice;
- ŽST **Blažovice** je i nadále stanicí, SP řeší jen část jejího šlapanického zhlaví. S ohledem na modelové GVD, v nichž se v blízkosti stanice potkávají vlaky linky S7, zůstanou navrženy spojky pro současné vlakové cesty Os vlaků Šlapanice – Holubice a zpět; případně by mohly být přehodnoceny v dalších stupních přípravy při rozhodnutí o vedení S7 přes Brno-Tuřany. Je třeba neznemožnit výhledovou spojku z 2. TK směr Šlapanice, pomocí které by odbočení Os a nákladních vlaků bylo vůči trasám Ex, R Brno – Přerov zcela bezkolizní. Do variant S5, N1, N2 se doplní poloha nástupišť.
- v úseku Blažovice – Ponětovice jsou různé možnosti pojetí varianty „bez projektu“. Koncepčně lze uvažovat:
 - s nezapojením a tím pádem i nevyužíváním trati přes Brno-Tuřany (důsledně neinvestiční řešení),
 - s jednoduchým úrovnovým jednokolejným zapojením trati přes Brno-Tuřany do současné dvoukolejné trati přesně na hranici obou studií v km 21,0 poblíž Ponětovic. Toto zapojení by nákladově bylo kryto ŽUB náhradou za dvě kolejové spojky v žst. Brno-Slatina a nezatížilo by tak SP Brno – Přerov,
 - zapojením trati přes Brno-Tuřany novostavbou dvoukolejné trati délky cca 5 km s náklady cca 800 mil. Kč až do Blažovic (dle SP 6/2014).

Dodatečná informace: SŽDC O7/2 následně konzultoval obhajitelnost jednotlivých přístupů s JASPERS. Názor JASPERS je, že třetí možnost by znamenala nutnost obhájit novou dvoukolejnou trať pomocí CBA v rámci SP ŽUB. Tím by se ale změnila hranice obou studií. Protože první možnost by vyvolala zrcadlově obdobný problém při zpracování SP ŽUB, doporučuje SŽDC O7/2 uvažovat ve SP s druhou možností.

Zapsal Fridrich, 5. 11. 2014, úpravy Krýže, Molák, Šulc a zohlednění konzultace s JASPERS do 19. 11. 2014

Poř. č.	Jméno	Organizace	Telefon Email	Podpis
1	Radoslav Molák	SUDOP BRNO	972 625 051 rmolak@sudop-brno.cz	
2	Alena Heinišová	SŽDC 07/2	602 650 521 heinisova@sazdc.cz	
3	Karel Fridrich	SŽDC sek UM	602 269 052 fridrich@sazdc.cz	
4	Radek Trejtnar	SŽDC 013	221 753 556 trejtnar@szdc.cz	
5	Pavel Krýže	SŽDC 012	972 241 580 krize@sazdc.cz	
6	Radovan ONDRUŠKA	SŽDC 012	602 435 577 ondruska@sazdc.cz	
7	MILAN STEHLÍK	SŽDC 012	401 327 025 STEHLIK.M@SZDC.CZ	
8	PAVIL MATHE	SŽDC 06	602 613270 mathe@szdc.cz	
9	Aleš ZETIAN	SŽDC 06	702 209 232 zetiana@szdc.cz	
10	JANA BURNÍKOVÁ	MORAVIA CONSULT Q.	605 229 134 jburnikova@moravia.cz	
11	JAN LEHWERT	MORAVIA CONSULT OLDORF Q.	605 379 105 LEHWERT@MORAVIA.CZ	
12	MARTIN KONEČNÝ	KIDSOK, P.O.	587 336 660 konecny@kidsok.cz	
13	JIŘÍ POSPÍŠIL	KIDSOK, P.O.	132 266 620 pospisi@kidsok.cz	
14	DAVID FURŠT	SŽDC 026	725 914 470 fursta@szdc.cz	
15	JAN ŠULC	SŽDC, 026	222 375 366 sulcja@szdc.cz	
16	JAN ILÍK	MD 0130	225 131 055 jan.ilik@mdcr.cz	
17	MICHAL KLISKÝ	MD ČR 0520	225 131 444 MICHAL.KLISKY@MDCR.CZ	
18	Karel NOVÝ	KORDIS JMK	543 526 653 kordis@kordis-jmk.cz	
19	FILIP	KORDIS JMK OD	543 526 653 filip.kordis@kordis-jmk.cz	
20	JIRI MICHALICA	SŽDC 07/2	601 376 710 MICHALICA@SZDC.CZ	
21	Stanislav ČALOUŠ	Kali JMK (PR)	541 651 440 calous.stanislav@kali-jmk.cz	
22	PETR PROTSCHEN	SUDOP BRNO SRO	972 625 878 PROTSCHEN@SUDOP-BRNO.CZ	

Modelový GVD v traťovém úseku Přerov - Brno os. n. v dopravní špičce (střednědobý výhled, variant M2)

