

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

konaného dne 20. dubna 2015 na SZDC, s. o., Dlážděná 1003/7, Praha. Přítomní dle přiložené prezenční listiny, zástupce SZDC O13 se omluvil. Cílem bylo projednání připomínek MD, JASPERS, objednatelů dopravy nebo krajů a složek SZDC k uvedené studii proveditelnosti (SP), odevzdání 01/2015. Projednání připomínek JASPERS pokračovalo dne 29. 4. 2015 na SUDOPu Brno, s. r. o., Kounicova 26 za účasti zástupců JASPERS (p. Riley, p. Watschinger), SUDOPu Brno (p. Molák, p. Rotschein), MCO (p. Funk) a SZDC (paní Heinišová, p. Buriánek, p. Fridrich), výsledky tohoto jednání jsou rovněž součástí záznamu.

Podle stanovisek nepožaduje žádný hodnotitel další projektové varianty ani zásadní změny řešení. Hlavní otázky k dořešení v SP podle hodnotitelů jsou tyto:

- **výše investičních nákladů VRT.** Ceny novostaveb v parametrech VRT jsou v SP oceňovány jinými jednotkovými cenami proti variantám modernizačním, přičemž ceny pro VRT jsou u řady položek významně nižší, což není logické a pro porovnání to je zavádějící. Na jednání byl přijat návrh, že novostavby budou oceněny jednotkovými cenami z modernizačních variant, ale s navýšením o 10 – 20 % u položek technicky náročnějších – tunely (větší profil), mosty (vyšší tuhost), násypy (nižší přípustné deformace) a podobně;
- **ceny tunelů.** Pan Molák (SUDOP Brno) uvedl, že cena tunelů modernizačních variant byla s ohledem na nepříznivé geotechnické podmínky (jíly) v roce 2008 kalkulována na 1 mil. Kč/m na základě podrobné dokumentace pro územní řízení, navýšení ceny na 1,3 mil. Kč/km uvažují z důvodu nadstandardních požadavků složek záchranného systému – plochy pro vrtulník, úprava koleje v tunelu pro pohyb silničních vozidel, únikové cesty atd. Tyto požadavky byly již na jiných stavbách III. a IV. koridoru akceptovány, takže nelze čekat, že by od nich složky záchranného systému upustily. Cena uvažuje „rezervu“ zahrnující technicky bezpečně navržené řešení ve vztahu ke geologii. Oproti tomu ceny tunelů VRT v SP se jeví jako nereálně nízké. Zástupci MD O130 (p. Ilík) a SZDC O6 (p. Mathé) přislíbili pokusit se získat přesnější údaje o realizovaných stavbách v ČR, resp. o cenách zahraničních tunelů v termínu do 7. 5. 2015.

Zástupci JASPERS poukazují na to, že bude velmi problematické uznat položky k evropskému spolufinancování v případech, kdy souvisejí se standardy podstatně vyššími než požadovanými evropskými normami.

*Dodatečná informace k 7. 5. 2015: SZDC O6 a O7 po prověření navrhuje uvažovat s náklady tunelů modernizačních variant na úrovni 1 mil. Kč/m. MD O130 (p. Ilík) zaslal informaci o celkových nákladech tunelů (dvojit jednokolejných trub i dvoukolejných trub s únikovými štolami) novostaveb VRT v Rakousku na úrovni 80 +/- 25 mil. EUR/km podle specifických podmínek, v Německu průměrně 68 mil. EUR/km;*

- **harmonogram prací u variant s novostavbou S5, N1, N2.** Jsou dvě možnosti – první je začít novostavbou VRT a současné trať rekonstruovat až následně. Tato varianta má menší dopady do provozu po dobu rekonstrukce, ale trvala by výrazně delší dobu (realizace VRT po jejím územním projednání cca 2025 – 2030, rekonstrukce současné trati cca 2031 – 2035). Tím by bylo nutné do doby rekonstrukce vkládat do současné trati dočasně značné prostředky pro zajištění provozuschopnosti. Druhou možností je zahájit rekonstrukci současné trati co nejdříve (realizace cca 2018 – 2025) a VRT budovat následně po jejím územním projednání (cca 2025 – 2030); tato varianta se zdá reálnější, umožňuje dosažení dílčích přínosů ze zrychlení trati již od roku 2025, je i vhodnější pro dosažení stejného hodnotícího období projektových variant. SZDC O6 a SZDC O7 preferují druhou možnost, MD O130 a SZDC O26 otázku zváží a v případě opačného názoru sdělí své doporučení cestou SZDC O7 do 7. 5. 2015;
- **harmonogramy prací v závislosti na reálné době přípravy staveb.** Bylo dohodnuto, že projektant zpracuje rámcový postup přípravy dílčích staveb se zohledněním jejich typových specifik: pro stavbu s vydaným stanoviskem EIA, pro stavbu bez záborů, pro stavbu se zábory odpovídající územnímu plánu, pro stavbu se zábory kolizní vůči územnímu plánu, pro stavbu se zábory v rezervě územního plánu. Navrhne reálné termíny zahájení dílčích staveb při zohlednění těchto specifik. Předpokládá se, že trasy neobsažené v návrhovém období územních plánů (S5, N1, N2) a zejména trasy kolizní vůči územnímu plánu (O2+) budou dokončeny později než v roce 2025, ale nejdéle v roce 2030. Protože ale některé varianty je stále možné realizovat k roku 2025, zůstane hodnotící období 2026 – 2055;
- **přepravní prognóza.** Pan Riley (JASPERS) uvedl, že JASPERS považují celkový prezentovaný objem převedené dopravy z IAD (zvolený přístup je dle JASPERS z části konzervativní a z části optimistický) za

pravděpodobně odpovídající, ale převedenou dopravu z autobusů za pravděpodobně nadhodnocenou. Jde potenciálně o obecný problém národního dopravního modelu, který není založen na dostatečných průzkumech. V rámci ekonomické analýzy JASPERS doporučuje použít „pravidlo jedné poloviny“, lépe charakterizující chování cestujících. K převedené dopravě uvedl pan Pšenička (SŽDC O7), že zkušenosti z jiných dálkových linek ukazují, že při výrazně konkurenceschopnější železniční nabídce se dálkové autobusové linky často neudrží v provozu, jako příklad tohoto jevu uvedl současnou linku Brno – Ostrava.

Následně bylo dohodnuto, že zástupci JASPERS nepovažují za nezbytné přepracovat přepravní prognózu v této fázi pro schválení SP, protože by to pravděpodobně (dle vlastních výpočtů JASPERS) nevedlo k ztrátě ekonomické proveditelnosti ani k změně pořadí hlavních variant podle ekonomického hodnocení. Nezbyl by však velký prostor pro další zvýšení nákladů. Přezkoumávání a přepracování včetně zpřesnění dopravního modelu s pomocí rozsáhlého průzkumu dopravního chování ale budou vyžadovat v další fázi přípravy.

- **řešení železničních stanic.** Stanovisko JASPERS poukázalo na to, že předpis SŽDC D24 je zastaralý, nadto není odůvodněné dimenzovat stanice pro vyšší počty vlaků ve vzdáleném výhledu, když toto navýšení ani nemusí nastat. Navrhují dimenzovat stanice na střednědobý rozsah provozu (2025+, tj. bez VRT Praha – Brno) s tím, že řešení stanic by umožnilo budoucí doplnění dalších kolejí při nárůstu provozu. Počet a velikost stanic by bylo třeba posoudit jiným způsobem, například provozní simulací. Zástupci SŽDC potvrdili, že ponechání územní rezervy pro budoucí rozšíření stanic (doplnění další koleje) je možné a v některých případech se v ČR používá, ale úspora investičních nákladů pak není velká.

Potřeba kolejí je částečně doložena plány obsazení kolejí (pro pravidelný stav – obraty Os vlaků, jízdy R vlaků v odbočných stanicích), chybí ale část vlaků přípojných tratí (Kojetín: od Kroměříže) a nákladní vlaky nejsou doloženy z modelových tras GVD. Zástupci SŽDC O7 navrhli ponechat rozsah stanic jako podmínku pro další přípravu s tím, že by při zpracování PD musela být zpracována provozní simulace celého ramene Brno – Přerov včetně zahrnutí vlivu běžných provozních nepravidelností (jízda zpožděného vlaku Ex/R, výluka v jednom mezistaničním úseku apod.). Pan Riley označil tento postup za přijatelný.

SŽDC O12 a KIDSOK navrhují v ŽST Nezamyslice doplnění 6. SK kusé pro obrat Os vlaků a v ŽST Kojetín doplnění nástupiště v liché skupině pro vlaky od Kroměříže, aby tyto vlaky neblokovaly dlouhé dopravní koleje. Tyto úpravy nemají zásadní vliv na náklady, jsou odůvodněné technologií práce těchto stanic a budou zapracovány do SP.

Pro doložení potřeby dlouhých nákladních kolejí budou doplněny GVD s trasami Nex vlaků pro výhledový stav (2040+) s tím, že nákladní vlak nemusí nutně jet v době nejvyšší špičky osobní dopravy. Pan Ilík poukázal, že i GVD střednědobého výhledu 2025+ uvažují s velmi pomalou jízdou nákladních vlaků, neodpovídající výkonovým možnostem moderních lokomotiv na vlcích Nex; návrhové trasy nákladních vlaků budou tedy uvažovat s vyšším měrným výkonem lokomotiv.

Projektant rozeslal před jednání návrh vypořádání připomínek, který je přílohou tohoto záznamu. K jednotlivým připomínkám a odpovědím bylo dohodnuto následující vypořádání; není-li bod zmíněn, souhlasí hodnotitel s odpovědí projektanta a s návrhem zapracování připomínky.

## A) připomínky MD

Rychlosti ve spojkách a v předjízdňích kolejích s pravidelnými cestami jsou navrženy již nyní na vyšší rychlost, až 100 km/h – bude upraven plán obsazení kolejí ŽST Nezamyslice tak, aby bylo této rychlosti využito. V každé stanici bude na jednom zhlaví dvojice spojek na vyšší rychlost. U výhybek využívaných v odbočném směru pro operativní řízení provozu není plošné navrhování štihlejších výhybek zdůvodnitelné a vedlo by u řady obloukových zhlaví k změně trasy trati a tedy vyššímu růstu nákladů. Řešení se nebude měnit, zástupci MD souhlasí.

Pan Molák vyložil nevýhody přisunutí neutrálního pole blíže k ŽST Přerov, zástupci MD vypořádání akceptují.

Rozdíly v dopravním zatížení variant M2 a K3 přislíbil p. Melzer vysvětlit v SP.

DETR se doplní o řádek „shoda s parametry rychlosti dle Nařízení EP a Rady č. 1315/2013“.

Náklady na provoz vlaků navrhuje MD O130 uvažovat s cenami moderních vozidel. Paní Heinišová a pan Sosna (MD O520) požadavek odmítli s poukazem na potřebu řešit tuto otázku systémově ze strany MD, např. v nové metodice ekonomického hodnocení. Rovněž nebude do SP zapracován požadavek na zohlednění energetické náročnosti propadu rychlosti var. K3 proti M2, protože pak by musela být hodnocena energetická náročnost variant jako celku s předpokladem horších výsledků rychlejších variant (M2, S5) proti pomalejším (M1 a zejména O2+), navíc nelze oddělit tuto část z nákladů na provoz vlaků.

Text analýzy přepravního trhu bude u připomínkovaných bodů rámcově doplněn pro lepší vysvětlení předpokladů. Optimalizace přestupních vazeb mezi vlakem a autobusy bude do kap. 3.2.1 zmíněna. Popis stavu 2040+ bude rozšířen do struktury a rozsahu obdobného stavu střednědobému alespoň v rozsahu nezbytném pro posouzení, zda tento stav vyhovuje očekávání – tedy zejména popis linek, modal split, obsazenosti jednotlivých linek a podobně.

Vliv vyluk nebude ani nadále uvažován v ekonomickém hodnocení z důvodu jejich velmi obtížné predikovatelnosti, navíc nelze očekávat pozitivní vliv jeho zahrnutí na výsledky ekonomické efektivity projektových variant. Bude ale popsán slovně a zmíněn v rizikové analýze nebo MKA, s důrazem na rozdíly mezi projektovými variantami.

## B) připomínky JASPERS

Jako odůvodnitelné vidí JASPERS varianty O2+, M1, M2, K3; dražší varianty nemají odpovídající přínosy vůči navýšení ceny. O2+ berou za seriózní variantu, řešící zvýšení kapacity i rychlosti s významným zkrácením cestovních dob, i když menším než u ostatních variant, a nelze ji v hodnocení ostrakizovat. Návrh provozního konceptu střednědobého horizontu celkově považují za spíše dlouhodobý, ale přiměřený, udržitelný a zdravě ambiciózní cíl.

c: Některé osobní vlaky však nevykazují příliš vysokou obsazenost, a to hlavně v úseku Vyškov – Přerov. Pan Novák (KORDIS JMK) potvrdil zájem na provozu Os vlaků linky S7, 1 150 lidí denně je pro ně dostatečná frekvence k jejímu zavedení. Pánové Pospíšil (KIDSOK) a Brachtl (KOVED) také ujistili, že s objednávkou Os vlaků na území Olomouckého a Zlínského kraje v intervalu 60 minut nadále počítají. Bylo potvrzeno, že rozsah provozu Os vlaků ve střednědobém horizontu se v SP měnit nebude.

d+e: dopravní model viz v úvodu.

f: do SP bude doplněno vysvětlení vyšších cen, např. údaje o délce jednotlivých navržených mostních objektů.

g: tunely viz v úvodu.

h: stanice viz v úvodu.

i: stavba je v zemědělsky využívané krajině, v nákladech je z oblasti životního prostředí jen rekultivace opuštěného tělesa, které ale může být částečně i zachováno pro zvýšení biologické rozmanitosti území, a dále protihluková opatření. Investiční náklady jsou poměrně robustní a dokáží tak pokrýt i případná rizika ze zvýšení nákladů způsobené například archeologickými nálezy. Je třeba to do SP uvést. Pro potřeby dalšího posuzování ceny je potřeba tyto náklady uvést zvlášť.

j: u tabulky DETR musí být patrná aplikace kritérií hodnocení u kvantitativních položek, bude doplněno.

k: do SP bude doplněn popis objednávky vlaků dálkové dopravy v ČR a jeho financování, protože se předpokládá, že vlaky Ex i R budou vedeny v závazku státu, nikoliv na podnikatelské riziko. Pan Snopek (MD O190) poskytne pro text podklady.

l: riziko případné nerealizace železničního uzlu Brno (ŽUB) v termínu do roku 2025 musí být v SP jasně popsáno a zohledněno v rizikové analýze, bude doplněno.

o: kapitola životní prostředí v rozsahu podle připomínky JASPERS nebyla předmětem zadání SP, v textu jsou jen základní úvodní informace. JASPERS zváží, zda by bylo možné odsunout doplnění podrobností až do další přípravy. Přesný rozsah podrobnosti informací ohledně klimatických změn navíc není zatím jasný ani na úrovni EK.

p: zdůvodnění předběžného výběru variant před ekonomickým hodnocením bude v SP lépe a systematickým způsobem vysvětleno.

Další otázky řešené na jednání dne 29. 4. 2015:

- prověřované varianty jsou od optimalizačních (O2+) přes modernizační (M1, M2) po řešení s novostavbami VRT (N1, N2) a kombinace různých úseků (K3, S5). Některé tyto varianty byly již dříve prověřovány nebo připravovány, jiné jsou vytvořeny nově;
- kapacita pro zapojení do Brna bude dosažena přestavbou ŽUB, styčný bod obou studií je u Ponětovic. Riziko případné nerealizace ŽUB v uvažovaných termínech je popsáno v rizikové analýze. Kapacita v zapojení do ŽST Přerov je dostatečná, protože až do Přerova jede jen část vlaků (méně než polovina) a vlastní ŽST Přerov prošla modernizací v nedávné době, přičemž se zdvoukolejněním trati od Brna návrh uvažoval. Kapacitu v uzlu Ostrava zajistí připravovaná přestavba ostravského uzlu;
- o) v kapitole životní prostředí bude popis uspořádán po projektových variantách pro podchycení jejich rozdílnosti ve vztahu k ŽP;
- n) kvalitativní analýza je v nyní předloženém rozsahu dobrým základem, ale v další přípravě musí být výrazně rozšířena podle nového Guide;
- v závěru bude doplněna rekapitulace naplnění / hodnocení cílů, doplní se cíl „minimalizace environmentálních dopadů a „přesun cestujících z IAD a BUS do železnice“. Dále bude doplněno shrnutí rizik a opatření pro jejich eliminaci, reflektování hodnocení životního prostředí projektových variant, riziko zajištění rozšířeného provozu (vozový park, objednávka) a stav přípravy jednotlivých variant.

### **C) připomínky KÚ Jihomoravského kraje a KORDIS JMK**

Pan Franek (KÚ Jmk) uvedl, že variantu O2+ vidí jako bezmála nerealizovatelnou, každopádně zcela nekonceptní. Pokud musí být zvažována, nutno jako její součást řešit přejezdy v Rousínově a Vyškově tak, aby nebyly po většinu hodiny uzavřené a aby odpovídaly platným normám – bylo dohodnuto, že řešení obou přejezdů nebo jejich náhrady bude doplněno, např. i pomocí přeložky komunikace, a projektant prověří, zda zvětšená doba uzavření přejezdu je zahrnuta jako disbenefit v ekonomickém hodnocení. Nabídl poskytnout údaje o silniční dopravě pro výpočty přejezdu, projektanti za ně děkují a zapracují je.

Připomněl rozdílný názor KÚ Jmk a MD na obsluhu letiště v Tuřanech. Spolu s panem Novákem (KORDIS JMK) upozornil, že cestovní doba linky S7 Brno – Rousínov je v GVD přijatelná (do 20 minut), ale v tabulkách DETR a dopravní technologie větší – nutno opravit.

Pan Novák potvrdil, že ve variantě bez projektu by linku S7 neobjednávali z důvodu časové nekonkurenceschopnosti vůči autobusům a nemožnosti dosáhnout interval 30 minut ani po samostatné realizaci ŽUB – je v souladu se SP.

KORDIS JMK k této verzi SP zasílat samostatné stanovisko nebude.

### **D) připomínky KÚ Olomouckého kraje a KIDSOK**

V SP budou aktualizovány souběžné mimodrážní stavby. Pan Krupa (KÚ Ok) upozornil, že nelze spekulovat s možností využití obchvatu Kojetína při náhradě přejezdu na silnici II/367 železničním mostem přes silnici s podjezdnou výškou nižší než 4,8 m, protože stavba obchvatu není krajem připravována. Bude dořešeno v PD, např. zdvihem nivelety trati.

Připomínky pana Pospíšila (KIDSOK) k doplnění 6. SK v Nezamyslicích a úpravě plánu obsazení kolejí tamtéž, resp. k dělení kolejí pro Os vlaky ve Vyškově cestovými návěstidly budou zapracovány.

### **E) připomínky SŽDC O6**

Zástupci O6 p. Mathé, p. Veliš a p. Zeman s vypořádáním souhlasí, rozhodující jsou témata diskutovaná v úvodu projednání.

### **F) připomínky SŽDC O7**

1: Vztah k novým TSI platným od roku 2015 bude do SP doplněn, návrh SŽDC na zařazení tratí do kategorií dle TSI INF 2015 poskytne zadavatel.

*Dodatečná informace: SŽDC navrhuje pro celý úsek Ponětovice – Přerov kategorie P3/F2.*

2: Výpočty v dopravní technologii budou opraveny a doplněny dle připomínky.

11: Řešení bude zachováno s doporučením zohlednění možnosti úprav parametrů GPK v další přípravě.

### **G) připomínky SŽDC O12**

V ŽST Kojetín bude doplněno nástupiště u 7./9. SK pro Os vlaky od Kroměříže s tím, že v PD mohou být zvážena i jiná technická řešení; KIDSOK upřesní uvažované časové polohy na podkladě TES Kojetín – Hulín – V. Meziříčí, který poskytne SŽDC O7. Alespoň k jedné nástupní hraně je potřeba mít možnost přijet ze strany od Tovačova s ohledem na občasné jízdy Os vlaků.

Kapacitní ukazatele variant (kap. 5.5.2) budou doplněny podle požadavku SŽDC O12, tj. zejména bude pro všechny varianty doplněn výpočet stupně obsazení pro občanský den (5 – 20 h.) s ohledem na malý rozdíl mezi počty vlaků ve špičce a v sedle. Výpočty pro ŽST Blažovice není nutné doplňovat vzhledem k preferenci vedení linky S7 přes Tuřany ze strany KORDIS JMK. Vysvětlení, že vzájemná poloha Os tras v Nezamyslicích vyšla z konzultací s objednateli, hodnotitel akceptuje.

### **H) připomínky SŽDC O13**

S ohledem na nepřítomnost zástupce SŽDC O13 projednal zpracovatel reakce s p. Trejtnarem zvlášť, *výsledek je uveden v reakcích – připomínky byly vesměs akceptovány k zapracování.*

## **I) připomínky SŽDC O14**

Všechny připomínky budou zapracovány.

## **J) připomínky SŽDC O26**

Do tabulky DETR budou doplněny vybrané dopravně technologické ukazatele, například počet tras a počet volných tras jednotlivých variant.

Délka nástupišť bude upřesněna v PD podle požadavků objednatelů.

Provoz linky S7 ve variantě bez projektu by byl případně možný v intervalu 60 min. díky odstranění kapacitního omezení Komárovské spojky, ale SŽDC O26 akceptuje rozhodnutí KORDIS JMK ji i tak neobjednat – viz výše.

Zástupci všech hodnotitelů odsouhlasili, že po uvedených dopracováních SP již nebudou studii znovu připomínkovat. SŽDC O7 pouze rozešle v elektronické formě dokumentaci se zapracovanými připomínkami a požádá zároveň hodnotitele o konečné doporučené varianty, resp. podmínek pro další přípravu.

Zapsal Fridrich, 7. 5. 2015, úpravy Krupa, Melzer, Riley do 22. 5. 2015



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Dlážděná 1003/7










110 00 Praha 1

## PREZENČNÍ LISTINA

Konferenční projednání připomínek k  
Studii proveditelnosti Modernizace trati Brno - Přerov  
konané dne 20. 4. 2015, SZDC, s. o. GŘ

Jméno / Name	Organizace / Institution	Email / Telefon	Podpis / Signature
ALENA HEŘMÍŠOVÁ	SZDC, s. o. 07	HEŘMISOVA@SZDC.CZ 602 650 521	
Karel Friedrich	SZDC, úsek NM	fridrich@szdc.cz 602 269 052	
Josef Buriánek	SZDC, 07	burianek@szdc.cz	
Jan Šnopska	110, 0190	jan.snopska@mldcr.cz 225 131 173	
František BRACHLE	HOVED 24	brachle@hoved.cz 733 512 096	
David FUKSA	SZDC 026	fuksa@szdc.cz 725 919 470	
ALEŠ ZEMAN	SZDC 06	zemana@szdc.cz 702 209 232	
MIROSLAV VELÍŠ	SZDC 06	velis@szdc.cz 972244368	
FRANEK	KČÚ JMKORD	frank.michalek@kcu-jmkord.cz 541651314	

NOVÁK	KORDIS HK	kuonak@kordis-jmk.cz 543426653 / 605242364	leny
PAVEZ SUK	SSV	SUKP50 SZDC.cz 724 932 358	Sanja
LADISLAV KUBICEK	SFDI	ladislav.kubicek@sfdi.cz 724 557 699	HL
RADOVAN ONDRUŠKA	GR SZDC 012	ondruska@szdc.cz 602 435 577	Jan
MILAN STEHLÍK	GR SZDC 012	601387025 STEHLIKM@SZDC.cz	Jelko
JIRÍ POSPISIL	KIDSOK	pospisil@kidsok.cz 732 248 680	Pospisil
Paul Riley	JASPEL	p.riley@eib.org 603283685	PrM
PAUL MATHE	SZDC OC	mathe@szdc.cz +420 602 61 3239	Mathe
Josaf Pactal	SZDC-014	dostal@szdc.cz 972244476	Josef
PAVEL ZRUPA	KÚOK - ODSM	p.krupa@kr-olomoucky.cz 585 808 484	14
VIT SEPHIDUBSKÝ	MD 0520	Vik.sephidubsky@mdcr.cz 225131175	ES
MICHAL KLISKÝ	MD ČR 0520	MICHAL.KLISKY@MDCR.CZ 225 131 444	Kliský

ZDENĚK MELZER	SUDOP PRAHA a.s.	zdenek.melzer@sudop.cz 267094181	
RADOSLAV MOLAK	SUDOP BRNO	R.MOLAK@SUDOP-BRNO.CZ 972 625 051	
LUDĚK SOSNA	MD ČR 0520	Ludek.sosna@mdcr.cz	
TOMÁŠ FUNK	MORAVIA CONSULT olomouc a.s.	funk@moravia.cz 739 243 410	
ĽUDOVIT AUGUSTÍN	AM Sudop, s.r.o	amsudop@slovaret.sk 00421 0905 322 516	
JIRÍ MICHALICA	GR SZDC 07/L	MICHALICA@SZDC.CZ 601 326 710	
LUDĚK MYNÁŘ	MD 0130	Ludek.MYNAR@MDCR.CZ 225 131 623	
JAN ILÍK	MD 0130	jan.ilik@mdcr.cz 225 131 035	
PETR PŠENÍČKA	SZDC 07	pšenicka@szdc.cz 725 115 888	

## Příloha: Souhrnné připomínky MD k SP Modernizace trati Brno – Přerov

### A. Textová část

#### a. Souhrnná zpráva

- ☐ V podkapitole 3.2 uvádíte „Odbočení v Nezamyslicích směr Olomouc rychlostí 100 km/h...“, avšak ve výkresech všude uvádíte 80 km/h. Domníváme se, že správně by mělo být v obou případech 100 km/h. Požadujeme opravit na správnou hodnotu. *Bude ve výkrese opraveno. Koleje č.4 je na 100km/h, pokračování směr Olomouc již na 80km/h.*
- ☐ V téže podkapitole uvádíte „Pro účely studie proveditelnosti byly ve variantě M2 uvažována výška protihlukových stěn (valů) 3,0m nad temeno kolejnice, oboustranně pohltné.“ Z jakého důvodu nebyla u varianty K3 uvažována stejná opatření? Obecně upřednostňujeme použití takových řešení (zvl. protihlukových valů), které umožní méně rušivé zasazení stavby do krajiny. Považujeme za vhodné doplnit vysvětlení / odůvodnění, případně zpracovat. *Omlouváme se za chybu ve větě (což naznačuje neshoda podmětu s přísudkem). Z textu věty vypadly varianty O2+, M1 i K3. Návrh PHS je totožný pro všechny varianty s konvenční tratí.*
- ☐ V téže podkapitole v části Řešení železničních stanic a zastávek navrhujete výhybky do předjízdnych kolejí ve většině navržených stanic na 60 km/h, což představuje velký rychlostní rozdíl oproti traťové 200 km/h varianty M2. Pro urychlení vjezdu vlaku na předjízdnou kolej by bylo žádoucí použít výhybky pro rychlost 100 km/h, v odůvodněných případech alespoň 80 km/h. V případě nižších návrhových parametrů u pravidelně pojížděných předjízdnych kolejí by nenavržení využití výhybky pro vyšší rychlost mělo být řádně zdůvodněno. *Rychlosti do předjízdnych kolejí byly určeny s přihlédnutím k místním provozním a prostorovým podmínkám a v souladu se závěry porady ze dne 31.10.2014. Je třeba si uvědomit, že do předjízdnych kolejí budou pravidelně zajižďet vlaky s maximální rychlostí do 160km/h. Bude ponecháno.*
- ☐ Doporučujeme k prověření možnost přesunutí neutrálního pole těsně před žst. Přerov. Považujeme za vhodné prověřit reálnost často zmiňovaného názoru, že při použití počítačů náprav namísto kolejových obvodů a při uzemnění kolejnic nebude potřeba stíněné kabelizace. *Dovolujeme si upozornit, že žádný autorizovaný inženýr nebude ručit za umístění neutrálního pole v rozporu s ČSN, tzn. dle popisu v kapitole trakční vedení. Váš „často uváděný názor“, jsem jako autorizovaná osoba na tuto problematiku při své 20 leté praxi dosud neslyšel. Protože neuvádíte další podrobnosti, nelze s vámi k této problematice zodpovědně diskutovat. Lze však předpokládat, že si autor tohoto názoru není vědom indukčních vlivů střídavého napětí. Při provozování střídavých vedení ať přenosovým (např. linky 400 nebo 220 kV) nebo distribučním (110 kV, trakční vedení drah), dochází k indukování nebezpečných napětí do souběžných metalických kabelů a zařízení. I z těchto důvodů je jedním ze základních dotazů při elektrotechnických zkouškách dotaz, zda je nutné transformátor při revizi zkratovat na primární, na sekundární či na obou stranách vinutí. Míra indukce samozřejmě závisí na délce a vzdálenosti souběhu, intenzitě magnetického pole (závisející na proudovém zatížení vedení) a zjišťuje se výpočtem.*

*V oblasti drážních zařízení je však těchto kabelů obrovské množství a vytváří tak nepřehlednou spleť, že tento výpočet je nereálné vypracovat. Je tedy třeba postupovat dle výše zmíněné ČSN, která zohledňuje i statistickou pravděpodobnost výskytu indukovaného i v kontextu geologického podloží. Za hodnotou uváděnou v normě je bezpečné tyto vlivy pominout. Důvod umístění neutrálního pole dále souvisí s body obvyklého či možného zastavení vlaků na trati a je umístěno tak, aby zaručovalo jeho bezpečné projetí bez zapnuté pohonné jednotky vlaku. I z těchto důvodů je jeho umístění těsně před žst. Přerov zcela nemožné. Tyto a další důvody jsou dostatečně popsány v kapitole 3. Technické řešení – část Trakční vedení. Úkolem SP jistě není vysvětlovat odborné souvislosti a fyziku elektromagnetických jevů. Nebude respektováno. Molák.*

- V podkapitole 5.1 v tabulce Zatížení v jednotlivých módech VD, rok 2030 uvádíte nižší hodnotu v žst. Nezamysleli ve variantě M2 oproti variantě K3. Výše v textu přitom uvádíte, že „Varianta M2 dosahuje mírně vyšších hodnot dopravního zatížení než varianta K3“. Dle obrázku 26 jsou také hodnoty přepravního objemu osobní dopravy u varianty M2 často nižší. Z jakého důvodu? Obdobný rozpor se pak vyskytuje v příloze č. 6, kde uvádíte u varianty M2 nižší přepravní výkon v osobní dopravě oproti variantě K3. Pokud jsou však obě varianty srovnatelné, vyjma přeložky u žst. Vyškov, která prodlužuje celkovou délku trati o 771 m, měla by být naopak hodnota přepravního výkonu u varianty M2 vyšší. Tyto hodnoty by znamenaly nižší počet přepravených osob u varianty M2, což vylučujete v kapitole 5.1. Nižší hodnota je uvedena i v přepravním výkonu nákladní přepravy. *Bude opraveno, chyba v celkové délce u varianty K3.*
- Požadujeme ve vyhodnocení variant řádně rozpracovat odůvodnění, proč není zpracovatelem doporučena k dalšímu sledování varianta O2+, když se jedná o variantu s nejlepšími hodnotami EIRR a BCR. Je třeba jednoznačně konstatovat, že varianty BP, O2+ a M1 nesplňují základní parametry kladené na trať TEN-T s parametry HS (dle směrnice 2008/57/ES a Nařízení 1315/2013), že tyto rovněž nejsou v souladu s územně-plánovací dokumentací a že nedosahují konkurenceschopné jízdní doby železniční dopravy vůči IAD apod. Varianta K3 splňuje parametry TEN-T jen částečně kvůli rychlostnímu propadu u žst. Vyškov na Moravě. Je třeba výrazně akcentovat, že parametry výsledků ekonomického hodnocení nemohou být jediným kritériem pro výběr varianty. *Bude detailně popsáno, zdůvodněno a doplněno.*
- Postrádáme vyhodnocení vlivu realizace stavby na přepravní poptávku na této silné dopravní ose po dobu výstavby – doporučujeme v dodatečné pasáži tuto oblast blíže rozvést a vyhodnotit. Je třeba doložit rozdíly mezi jednotlivými variantami z hlediska vlivu výlukové činnosti na přepravní výkon a ve vztahu k jejich ekonomickým efektům (zejm. vliv rozdílné délky výlukové činnosti). *Bude textově obecně popsáno a doplněno do rizikové a DETR analýzy.*

**b. Přílohy souhrnné zprávy Dopravní technologie:** □ Modelový GVD: na str. 52 v přehledu relací - dlouhodobý výhled (po

r. 2040) je u linky Ex2 uveden interval 30' s 60' intervalem na větvích Olomouc / Zlín, avšak v modelovém grafikonu je 60' interval a 120' interval na odbočných větvích. Prosíme o objasnění, resp. opravu. *Prověříme*

- Doporučujeme nad rámec textové informace doplnit text o tabulku s přehledem jednotlivých linek a relací za sledované horizonty a to včetně jejich četnosti. Důvodem je především konzistentnost podávaných informací. Zatímco přehled relací je podán jen textovou formou, rozsah dopravy je uváděn „kumulativně“ v tabulkách podle jednotlivých dopravních segmentů. Prosíme upravit nejen v příloze „Dopravní technologie“, ale rovněž v „Souhrnné zprávě“. *Uvedeme relace pro horizonty do přehledné tabulky nad rámec textové informace.*
- Žádáme doplnění analýzy, jaký vliv na kapacitní rezervu dráhy bude mít navýšení počtu vlaků prvního segmentu v dlouhodobém horizontu (realizace celého ramene systému RS Praha – Brno – Přerov -Ostrava a převedení vlaků Vídeň – Varšava). *Bude jednoznačně popsáno.*
- Požadujeme přehledně vyčíslit a uvést počet možných tras nákladních vlaků (Pn a NEx) pro jednotlivé varianty ve střednědobém i dlouhodobém horizontu za 24 hodin s uvedením, v jakých denních dobách je možné tyto vlaky trati provést. Zcela schází informace možnosti vedení vlaků kategorie NEx, což je v rozporu se závěry analýzy přepravního trhu. Vhodné je i uvedení této hodnoty do přílohy 6. *Prověříme*
- S ohledem na Národní implementační plán ERTMS a rychlost nad 200 km/h a stávající vozový park, který vyžaduje obměnu, požadujeme prověřit u relevantních variant možné úspory v případě, že by trať byla zabezpečena pouze ERTMS bez národního systému. *Příslušný komentář bude doplněn.*

#### **Porovnání variant řešení:**

- Hodnocení variant se zdá být příliš subjektivní. Doporučujeme hodnocení všech kritérií znovu prověřit.
  - Například u varianty O2+ Technologická zařízení hodnotíte jako pozitivní, byť varianta nesplní všechna TSI.
- V řádku Maximální rychlost uvádíte ve variantách BP u rychlosti 90-100 km/h neutrální hodnocení, u varianty O2+ a rychlosti 150-160 km/h neutrální a u varianty M1 u rychlosti 160 km/h pozitivní hodnocení. Je však třeba brát v ohled směrnici 2008/57/ES a Nařízení 1315/2013, jelikož předmětná trať je trati TEN-T a měla by splňovat vysokorychlostní parametry. Je třeba považovat hodnoty rychlostí menší 200 km/h jako negativní.

*Jednotlivá kritéria hodnocení byla podrobně projednána na SŽDC, O7 a následně zde byl zvolen i stupeň hodnocení. Byl i diskutován úhel pohledu, tedy vůči jakému stavu posuzovat hodnocení. Jako referenční byl zvolen stávající stav. Hodnocení bude přepracováno z pohledu Nař. 1315/2014.*

**Ekonomické hodnocení** □ V kapitole 1.3 u varianty K3 uvádíte ke snížení traťové rychlosti až na 105 km/h: “ Vzhledem k tomu, že ve Vyškově všechny vlaky (z obou směrů) zastavují (kromě Ex30), má tato skutečnost minimální vliv na celkový efekt provozu.“. Doporučujeme v tvrzení zmínit, že není zcela vyloučena možnost převedení vlaků Ex1 a Ex2 na trať Brno – Přerov v dlouhodobém horizontu. Při převedení těchto linek nabývá vliv na efekt provozu výraznějšího rozměru. *Bude doplněno do závěru vlastní SP.*

- Varianta K3 – propad rychlosti na 105 km/h: Podle zjednodušeného odborného posouzení činí ztráty z propadu rychlosti u varianty K3 oproti variantě M2:
  - spotřeba energie (energie potřebná pro zabrzdění a rozjezd a energie potřebná na dohánění ztráty času, způsobené jízdou pomalejší rychlostí) .... 289 kWh/vlak ... tj. 723 Kč
  - spotřeba brzdových destiček vlivem vyššího opotřebení .... 39 Kč/zabrzdění. Požadujeme zohlednit v ekonomickém hodnocení. *Podle dohody na jednání nebude zohledněno.*
- V příloze EA\_CBA\_Brno-Prerov\_M2.xls je pravděpodobně proveden špatný výpočet na listu 9, bod 9.1. Žádáme opravu. *Jestli je míněn špatný součet na řádce 8, tak hodnota bude opravena. Na výsledek nemá tato skutečnost žádný vliv. (zapsal Ing. Tomáš Funk)*

□ V kapitole 3.2 jsou v tabulce 21 vyčísleny přínosy z úspory času v nákladní dopravě. Přestože je tento dopravní segment pro danou trať spíše marginální, nedomníváme se, že přínosy ve variantách N1 a N2 mohou být nulové. Bude-li dálková doprava převedena na novou trať, musí dojít k uvolnění kapacity pro nákladní vlaky na optimalizované stávající trati. Jelikož se dá předpokládat, že nákladní doprava v souběhu s regionální bude výrazně plynulejší, tedy s minimem zastavení, musí také varianty N1 a N2 generovat úspory času v nákladní dopravě. *Bude opraveno (zapsal Ing. Tomáš Funk)*

□ V kapitole 3.7 je uvedena tabulka s nákladovými sazbami na provoz jednotlivých segmentů vlaků. Požadujeme uvést zdroj údajů, neboť tyto jsou odlišné od jiných SP. Současně žádáme také o vysvětlení, proč jsou náklady na provoz osobních i nákladních „místních“ vlaků nižší. Toto se zdá být v rozporu s obecným pravidlem, kdy kratší vozební ramena s častějším zastavováním u regionální dopravy zvyšují relativní náklady na tuto vozbu, tedy činí ji ve srovnání s vozbou dálkovou méně efektivní. Údaje v tabulce tomuto nenasvědčují.

*Náklady na provoz vlaků jsou převzaty z Prováděcích pokynů pro hodnocení investic na železnici (Věstník dopravy 11/2013 ze dne 22.5.2013), kde jsou uvedeny nákladové sazby na provoz vlaků v cenové úrovni 2012 ve výši:*

*osobní doprava: místní elektrická trakce 3 kV 3 294 Kč/vlhod, místní elektrická trakce 25 kV 3 106 Kč/vlhod, dálková elektrická trakce 3 601 Kč/vlhod. Vzhledem k rozhraní trakčních soustav na trati, je hodnota pro místní osobní dopravu kombinací dvou prvně zmíněných hodnot. (zapsal Ing. Tomáš Funk)*

## **Investiční náročnost variant v položkovém členění**

- Celková délka PHS mezi stanicemi Vyškov na Moravě a Ivanovice u varianty K3 oproti M2 je pouze o 415 m vyšší. Přitom trať ve vedení dle varianty K3 je vedena těsně kolem obytné zástavby, zatímco varianta M2 kolem průmyslového areálu a v nezastavěné oblasti. Žádáme ověření správnosti návrhu délek PHS. *Rozsah PHS byl ve variantě K3 již prověřen hlukovou studií. V oblasti zástavby je trať vedena převážně v zářezech, tzn. budování PHS není potřebné. Údaj je v pořádku.*

## **Analýza přepravního trhu**

- V kapitole 3.2 je třeba zajistit soulad mezi textem a grafikou (14 vs. 15 párů vlaků v relaci Brno – Bohumín). *Bude opraveno*
- Kapitola 3.2.1. by se neměla omezovat jen na popis stávajícího stavu, ale s ohledem na budoucí

předpokládaný provozní koncept a umístění zastávek autobusových linek také na budoucí návrh/podnět k optimalizaci přestupních vazeb mezi autobusovou a vlakovou dopravou (zejm. v případě Chropyně a Blažovic). *Výhledová nabídka autobusové dopravy bude rámcově popsána a to jako podklad pro organizátora IDS.*

- Na str. 31 je ve druhém odstavci uvedeno, že ve střednědobém horizontu je „obsazení vlaků R optimální ve vlacích Ex se pohybuje na horní hranici kapacity“. Požadujeme bližší vysvětlení. *Bude doplněno*

- Domníváme se, že nelze použít obecné trendy pro jakoukoli trať. Vždy je třeba vycházet z konkrétních podmiňujících podmínek – v tomto případě např. polycentrická struktura sídel (BM, OL, OV, PR, PV, ZL), které budou novou tratí propojeny, což se jistě promítne do budoucí poptávky po přepravě. *Dopravní model funguje na těchto principech viz. kap. 3.7. Ty budou konkretizovány na řešené území.*

Doporučujeme přinejmenším, aby byl v rámci v rizikové analýzy posouzen nárůst veřejné dopravy mezi lety 2010 – 2050 na úrovni původního odhadu, tj. o 53 % namísto aktualizovaného odhadu o 30 %, zvláště vychází-li aktualizovaný odhad z vývoje nižší pokrizové mobility. *Nesouhlasíme v RA je dostatečný prostor cca 25% pro maximální scénář*

- V kapitole 4.5 je naznačeno, že „možnosti růstu prognózovaných výkonů v nákladní dopravě převažují nad riziky poklesu těchto výkonů“, avšak jiné části dokumentace s tímto faktem prakticky dále nepracují. Požadujeme zajistit vyšší konzistenci mezi jednotlivými částmi SP. *Bude opraveno*

- Tabulka 3.3 (str. 31) vyžaduje komentář vysvětlující, jaké jsou příčiny stavu, kdy varianty novostaveb N1 a N2 především na relacích Brno – Ostrava/Zlín nedosahují ve srovnání s modernizačními variantami lepších výsledků při srovnání cestovních dob. Je to důsledek větší stavební délky nových tratí, jiného napojení se stávající sítí apod. *Bude doplněno*

- Tabulka 3.4 – není zřejmé, z jakého důvodu varianta bez projektu uvažuje v relaci Brno – Rousínov obsazenost v průměru pouze 7 osob. Prosíme vysvětlit, neboť Jihomoravský kraj dle našeho vědomí ve variantě bez projektu nepočítá s obsluhou Rousínova vlaky osobní dopravy v relaci Brno -Vyškov. *Tabulka popisuje celý řešený úsek Brno – Přerov*

- Přestože studie ekonomicky nehodnotí dlouhodobý horizont, je důležité zachovat u kapitol 3.8 a 3.9 přibližně stejnou strukturu i podrobnost. Jedná se zejména o doložení (popis + grafické znázornění) přepravního objemu v roce 2050, zatížení v jednotlivých módech, nově vzniklé dopravy apod. *Sledovat stejnou strukturu pro horizont, který není ekonomicky hodnocen je mimo zaměření této SP. Na ekonomické efekty RS by měla odpovědět samostatná koncepční studie. Přepravní objem je znázorněn v zátěžových kartogramech. Bude doplněno obsazení vlaků, informace o modalsplitu.*

- Doporučujeme, aby tab. 3.6 rozčlenila celkové obraty ve stanicích (v nichž je to relevantní) dle jednotlivých obslužných segmentů (R+Ex vs. regionální doprava). *To je v modelu obtížné technicky proveditelné. Snad tato méně detailní informace postačí.*

- Graf 3.17 – domníváme se, že nelze prostě reprodukovat průběh křivky dle stávajícího rozložení. Se

zrychlením železniční dopravy může narůst také význam Přerova, Prostějova a Olomouce pro dojížděku, tzn. graf by měl také tento možný trend reflektovat nebo přinejmenším komentovat. *Komentář bude doplněn do zprávy.*

- V kapitole popisující nákladní dopravu je nutné doplnit pojednání o možnostech případného navýšení přepravy v komoditě obiloviny. *Pojednání doplníme*
- Obr. 4.12 komentář/popisek se nezdá být zcela relevantní. Hlavními přínosy není „především zlepšení dostupnosti Brněnské aglomerace“, ale přínos z pohledu celoevropského. *Bude přeformulováno srozumitelněji. Věta je vztažena pouze k nákladní dopravě. V kontextu nákladní dopravy projekt významný zejména pro Brno a okolí.* Rovněž lze polemizovat nad správností „lineárního“ průběhu přepravního výkonu nákladní dopravy, zvláště jeli uvažováno s nárůstem významu kombinované dopravy.  
*Viz. Kap 4.5 Možné odchylky prognózy ND.*

## Doklady

- V dokladové části chybí vypořádání připomínek k verzi 6/2014. *Máme zato, že ty byly překonány návazujícími poradami a dopracováním SP k 01/2015.*
- K verzi 6/2014 mělo MD následující připomínku: „GVD jsou navrhovány dle plánu obsazení kolejí v žst. Brno hl.n. dle zpracované studie dopracování variant železničního uzlu Brno. Doporučujeme společně s objednateli dopravy a s odbornými složkami zvážit úpravy GVD do podoby „šité na míru“ jednotlivým variantám. Požadujeme zakreslení tras nákladní dopravy dle uvedeného rozsahu dopravy. Dle zadání studie bylo požadováno i zjednodušené posouzení dopadů navrhovaných GVD do provozu na tratích Nezamyslice – Olomouc a Kojetín – Hulín. Požadujeme tedy i doložení tohoto požadavku nejlépe ve formě zjednodušeného nákresného jízdního řádu.“  
Ačkoliv bylo přislíbeno, že připomínka bude respektována a budou informace doplněny, v aktuální verzi chybí zakreslené trasy ND, či posouzení dopadu na odbočných tratích. *Modelové GVD byli průběžně odsouhlasované objednatelem do předkládané podoby a vycházejí z požadavku objednatelů MD O190, KORID JMK a KIDSOK, s uspokojováním omezení v tomto pořadí. Trasy nákladní dopravy budou doplněny. GVD Nezamyslice – Olomouc jsou dokládány v příslušné samostatné SP a jsou vzájemně koordinovány. GVD Kojetín – Hulín nelze věrohodně zpracovat bez znalosti budoucích infrastrukturních opatření na této trati (min. elektrizace), požadavky na časové polohy Os vlaků v Kojetíně budou doplněny podle podkladů KIDSOK a KOVED.*

## B. Výkresová část

- Žst. Vyškov -var. M2: Žádáme zvážit nutnost dvojitých kolejových spojek na zhlavích vnitřních předjízdňových kolejí 101 a 102. Zvažte, zdali by nepostačoval pro předpokládanou frekvenci regionální osobní dopravy vjezd na koleje 101, 102 přes společnou jednu kolej v obou zhlavích. Provéřte možnost využití širokého prostoru mezi traťovými kolejemi na ivanovickém zhlaví pro kusou kolej na odstavování

souprav osobních vlaků. *Doporučujeme vyhodnotit v návazném stupni PD.*

### **Připomínky k formální úpravě**

- ☐ Ve studii nejsou vždy použity zavedené jednotky, např. je často použito km/hod. *Bude sjednoceno.*
- ☐ Problém je také v rozdílnosti zápisu jednotlivých linek (např. Ex2 x Ex 2), stejně jako v nejednotnosti použitých zkratk (např. ZÚR x ZUR, JmK x JMK, či IDS OK x IDSOK). Doporučujeme používat vždy zkratky jednotně a tak, jak jsou obecně zavedeny. Použití různých zkratk, či označení linek zhoršuje přehlednost textu a vyhledávání v elektronické verzi dokumentů. *Bude sjednoceno.*
- ☐ Zkratka VMP chybí v seznamu zkratk *Bude doplněno.*
- ☐ překlep na str. 11 u popisku obr. 2 „passangers“ *Bude opraveno.*
- ☐ Dopravní síť vyobrazené na obrázcích 3 a 4 náleží dopravnímu systému (IDS JMK a IDSOK), nikoliv jejich koordinátorům (KORDIS a KIDSOK). *Bude opraveno.*
- ☐ Podkapitola Plán organizace výstavby v obsahu souhrnné zprávy je špatně číselně označena. *Bude opraveno.*

## Doporučení

Autoři: Paul Riley, Giorgio Watschinger  
a Ismini Kyriazopoulou

**Předmět:** Návrh studie proveditelnosti železničního spojení Brno – Přerov, leden 2015  
**Reference:** 2013 258 CZ AMT RAL

Následující dokument obsahuje připomínky iniciativy JASPERS k přístupu a výsledkům návrhu studie proveditelnosti železničního spojení Brno – Přerov, která zkoumá celou řadu možností zlepšení železniční infrastruktury v tomto úseku. Následuje po obecných metodických doporučeních zaslaných v roce 2014.

Studie představuje rozsáhlé dílo s velkým množstvím expertních analytických informací ohledně mnoha variant. Iniciativa JASPERS se při jejím podrobném posouzení zaměřila především na to, co bylo po počáteční analýze studie považováno za ekonomicky nejschůdnější a provozně přiměřené varianty, konkrétně O2+, M1 a M2 (přičemž varianta K3 je velmi podobná variantě M2). Hlavní zjištění a doporučení jsou uvedena *kurzívou*.

Následující stanoviska jsou založena na poskytnutých informacích. Konečné stanovisko bude možno jako obvykle vyslovit teprve v pozdější fázi poté, co budou k dispozici kompletní informace.

### **Varianty trati: Zdvojkolejnění, varianty rychlosti a posouzení koncepce jízdního řádu**

#### **a) Zdvojkolejnění celé trati**

*Zdá se, že zdvojkolejnění je vhodná varianta přiměřená plánované dopravě na trati. Bude díky němu možno provozovat častější a dostatečně spolehlivé dálkové a lokální vlaky mezi městy ležícími na trati a za Přerovem.*

#### **b) Cestovní doby a vhodné varianty traťové rychlosti**

*Cestovní doby působí realisticky a ukazují, že největší čistý přínos spojený se zvýšením traťové rychlosti je dosažen ve variantách O2+ a M1, přičemž při srovnání variant M1 a M2 je zlepšení menší. Údaje start-cíl, které iniciativa JASPERS obdržela, ukazují na velký význam tohoto koridoru pro střední a dálkové cesty. Proto je rychlost velmi významným faktorem.*

*Vzhledem k typu trati a mezistaničním vzdálenostem je JASPERS toho názoru, že varianty, které uvažují o konstrukční rychlosti větší než u variant M1 a M2, pouze zvyšují náklady bez dosažení úměrně většího přínosu.*

*Předložená analýza však ukazuje, že spolu s variantami M1/M2 (a její variantou K3) by bylo vhodné brát při rozhodování vážně i variantu O2+.*

#### **c) Plánovaný jízdní řád**

*Střednědobý plán jízdního řádu dálkových vlaků osobní dopravy působí ambiciózně, nicméně podle názoru iniciativy JASPERS je z hlediska obsazenosti u střednědobé a dlouhodobé předpovědi poptávky přiměřený a dostatečný. Zvláště důležité je značné posílení počtu spojů ve směru na Olomouc a Zlín oproti variantě bez realizace projektu. Toto posílení bude mít výrazný dopad.*

*Místní vlaky do Brna jsou na tom z hlediska vytíženosti podstatně hůře, ačkoli o vytíženosti ve špičkách by bylo možno tvrdit, že je na dolním konci přijatelného rozsahu.*

Navrhovaný počet spojů ve střednědobém horizontu odráží osvědčenou českou strategii, tedy provozní a finanční důraz na dálkové a regionální železniční spoje. Aby byl naplněn plánovaný jízdní řád, musela by pokračovat dlouhodobě.

## **Předpoklady ohledně modálního posunu a ekonomická analýza**

### **d) Posouzení předpokladů ohledně modálního posunu a časových úspor**

Rozsah modelovaného modálního posunu z autobusů a automobilů a s ním spojených úspor času, provozních nákladů vozidel a externalit má klíčový význam pro ekonomické zdůvodnění při porovnávání variant, jejichž investiční náklady se značně liší. Modální posun a související předpokládané přínosy musí být proto co nejrealističtější.

Iniciativa JASPERS došla ohledně metodiky modelu a ekonomické analýzy na základě předložených údajů k následujícím hlavním závěrům:

- i. Namodelovaný modální posun z autobusů k železniční dopravě je na základě analýzy podrobných vstupních a výstupních dat od společnosti SUDOP, kterou iniciativa JASPERS provedla, pravděpodobně dosti optimistický.
- ii. *Navrhovaný model pro vnímanou časovou úsporu cestujících, kteří přejdou z automobilů k vlakům, nelze podle názoru JASPERS odůvodnit a vede k nadhodnocení těchto přínosů* (zejména: vyšší jednotková hodnota času automobilů, která se překrývá s provozními úsporami vozidel, odhadované náklady na parkování a nemodelované odhady dopravních zácp a času příchodu a odchodu od automobilu).

*Vzhledem k vysokoúrovňové povaze modelu automobilové dopravy iniciativa JASPERS v každém případě důrazně doporučuje použít u časových úspor při přechodu z automobilů k železnici pravidlo polovin. To poskytuje realističtější hodnoty lépe odrážející vnímané změny v nabídce veřejné dopravy. Bude respektováno.*

*Na základě jednání se zadavatelem a iniciativou JASPERS bude přepravní prognóza v tomto odevzdání ponechána beze změn. V rámci další fáze projektu však mohou být předpoklady iniciativy JASPERS přijaty a zpracovány na základě rozsáhlého průzkumu dopravního chování.*

### **e) Přepočítaný modální posun a ekonomický model**

V následující tabulce JASPERS předkládá vlastní revidovaný a zjednodušený model modálního posunu a ekonomickou analýzu typických „typových“ variant (O2+, M1 a M2). Byla použita hrubá modelová data poskytnutá firmou SUDOP, v případě chybějících údajů expertní odhady a byla uplatněna výše uvedená doporučení. Model s vyššími hodnotami odráží typické parametry používané při modelování železniční dopravy ve Velké Británii, zatímco model s nižšími hodnotami je založen spíše na takových hodnotách parametrů, jaké se vyskytují v nedávných průzkumech chování a preferenčních analýzách v jiných zemích, kde funguje kohezní program. Byl zahrnut i vnímaný časový přínos lepších intervalů vlaků.

		EA outcome		Mode shift and induced transport to train (trips/day)					
		IRR %	NPV (bil CZK)	Bus	Car	Induced	Total	% drop of bus trips	% drop of car trips
M2	JASPERS lower end	5.5	0	2457	2951	936	6344	36%	10%
	JASPERS higher end	7.1	7.3	3206	4405	2040	9651	47%	14%
	SUDOP FS	7.5	9.0	5450	3075	2350	10875	80%	10%
M1	JASPERS lower end	5	-1.9	2220	2533	800	5553	32%	8%
	JASPERS higher end	6.5	4	2902	3730	1724	8356	42%	12%
	SUDOP FS	6.6	4.6	4925	2350	1825	9100	72%	8%
O2+	JASPERS lower end	6.3	1.8	1813	1911	623	4347	26%	6%
	JASPERS higher end	8.0	6.1	2357	2750	1325	6432	34%	9%
	SUDOP FS	8.3	7.0	3875	1775	1450	7100	57%	6%

	Výsledek ekonomické analýzy	Modální posun a nově vzniklá přeprava na železnici (cest/den)
--	-----------------------------	---

Podrobnosti o nákladech viz Příloha 1.

		Vnitřní výnosové %	čistá současná hodnota (mld. Kč)	Autobus	Automobil	Nově vzniklé	Celkem	% pokles cest autobusem	% pokles cest automobilem
M2	JASPERS nižší								
	JASPERS vyšší								
	SUDOP stud. prov.								
M1	JASPERS nižší								
	JASPERS vyšší								
	SUDOP stud. prov.								
O2+	JASPERS nižší								
	JASPERS vyšší								
	SUDOP stud. prov.								

Revidovaná analýza provedená iniciativou JASPERS ukazuje, že:

- Varianta O2+ má i zde nejlepší ekonomické výsledky, a to při modelování s nízkými i vysokými hodnotami předpokladů a v případě nižšího předpokládaného modálního posunu je mírně proveditelná.
- Varianta M2 je srovnatelná s O2, její výsledky jsou však mírně horší. Je citlivější na rozsah modálního posunu a při použití nižších hodnot parametrů si udržuje ekonomickou proveditelnost nad 5,5 %.
- U variant s vyššími rychlostmi (S5, N1, N2) lze očekávat podobný pokles čisté současné hodnoty jako u M2.

Doporučení iniciativy JASPERS:

- *Vzít při interpretaci výsledků v úvahu revidovaný výsledek a potřebu řídit a případně snížit náklady při dalším rozpracovávání projektu.*
- *Bud' v této nebo pozdější fázi by měly být upraveny výpočty časových úspor vzešlých z přechodu od automobilů k vlakům, a to pomocí pravidla polovin.*
- *V pozdější fázi provést průzkum chování cestujících, který by pomohl revidovat předpoklady ohledně modálního posunu.*

*Na základě jednání se zadavatelem a iniciativou JASPERS bude přepravní prognóza v tomto odevzdání ponechána beze změn. V rámci další fáze projektu však mohou být předpoklady iniciativy JASPERS přijaty a zapracovány na základě rozsáhlého průzkumu dopravního chování.*

## **Posouzení nákladů a kapacity stanic**

- f) **Celkové posouzení jednotkových nákladů hlavních typových variant vedlo k následujícímu výsledku:**

	Širá trať (EUR/km)	Trať a stanice (EUR/km)	Náklady na tunely (EUR/km)
Varianta O2+	6 954 829	9 828 476	–
Varianta M1	14 199 686	15 766 795	47 236 041
Varianta M2	16 837 300	18 005 426	58 734 320

Průměrné náklady na širokou trať (bez stanic) vypadají u varianty O2+ přiměřeně, u variant M1 a M2 jsou však rozhodně vysoké, také vezmeme-li v úvahu typ krajiny.

Porovnáme-li náklady jednotlivých složek s celkovými náklady na trať, u varianty O2+ tvoří náklady na železniční spodek a svršek 71 % a na stavby pouze 7 %. Například v případě varianty M1 to ovšem je 42 % za spodek a svršek a 46 % za stavby včetně tunelů. To se zdá být hodně vzhledem k

Podrobnosti o nákladech viz Příloha 1.

parametrům trati a k tomu, že tunely představují pouze 7,6 % délky širé trati. U variant M1 a M2 souvisí přibližně polovina celkových nákladů na stavby s viadukty, mosty a dalšími menšími prvky. Vzhledem k omezeným informacím však JASPERS nemůže posoudit význam těchto prvků vůči celkovým nákladům na infrastrukturu.

*Detailní rozbor nákladů bude revidován v souladu se závěry porady ze dne 20.4.2015, tj. budou upraveny jednotkové ceny tratí VRT a mostních a umělých staveb v souladu s rozhodnutím SŽDC.*

Na základě aktuálně dostupných informací se zdá, že dopad staveb na celkové náklady trati je velmi výrazný a větší než u podobné železniční infrastruktury, s níž se iniciativa JASPERS setkala. To je třeba projednat.

#### g) Náklady na tunely

Níže uvedená tabulka shrnuje jednotkové náklady na tunely:

	Náklady na tunely (EUR)	Délka tunelů (km)	Jednotkové náklady na tunely (EUR)
Varianta M1	149 124 182	3,16	47 236 041
Varianta M2	228 065 363	3,88	58 734 320
Varianta K3	198 675 497	3,38	58 727 608

Předpokládáme-li tunely s jedním tubusem a průměrné geologické podmínky, zdají se být jednotkové ceny ve srovnání s podobnými stavbami, s nimiž se iniciativa JASPERS setkala, velmi vysoké. To je třeba projednat.

*Tunely s jedním tubusem jsou navrhovány na trati VRT, na konvenční trati jsou navrhovány dvoukolejné tunely. Vzhledem k již provedenému geotechnickému průzkumu v místě stavby z r. 2009 je zřejmé, že se tunely budou nacházet v geologicky obtížných podmínkách – bobtnavých jílech s malým nadložím. jednotkové náklady na tunely budou upřesněny zadavatelem (SŽDC, O6).*

#### h) Posouzení nákladů a kapacity železničních stanic

Náklady na stanice představují značnou část celkových nákladů na projekt. Velká většina investic je určena na úpravu kolejového uspořádání stanic. Ve variantě O2+ představují stanice 43 % celkových nákladů, zatímco u variant M1 a M2 tento poměr klesá na 30 %.

*Zvláště vysoké jsou odhadované náklady ve 4 železničních stanicích: Blažovice, Vyškov, Nezamyslice a Kojetín. Náklady na tyto stanice se pohybují od 36 mil. EUR (Blažovice) až po 60 mil. EUR (Vyškov). Vzhledem k tomu, že část věnovaná na staniční budovy a související zařízení je poměrně malá, připadá velká většina nákladů na demolici stávajících a výstavbu nových kolejí. Podle schématických nákrešů uvedených ve studii proveditelnosti jsme kolejové uspořádání shrnuli v následující tabulce:*

	Varianta O2+			Varianta M1			Varianta M2		
	Nást.	Kolejí	Vedl. kol.	Nást.	Kolejí	Vedl. kol.	Nást.	Kolejí	Vedl. kol.
Žst. Brno–Slatina									
Žst. Šlapanice									
Žst. Blažovice	?	6 (2 rychlé, 2 pomalé, 2 hlavní)	4	?	6 (2 rychlé, 2 pomalé, 2 hlavní)	7	?	6 (2 rychlé, 2 pomalé, 2 hlavní)	7
Žst. Holubice	?	4 (2 rychlé, 2 pomalé)	1	?	4 (2 rychlé, 2 pomalé)	1	?	4 (2 rychlé, 2 pomalé)	1
Žst. Rousínov	2	2 (2 rychlé)	0	2	2 (2 rychlé)	1	2	2 (2 rychlé)	1
Žst. Komofany	2	2 (2 rychlé)	1	?	1 (pomalá)	2	?	1 (pomalá)	2
Žst. Luleč	4	4 (2 rychlé, 2 pomalé)	2	4	4 (2 rychlé, 2 pomalé)	2	4	4 (2 rychlé, 2 pomalé)	2
Žst. Vyškov	5	6 (2 rychlé, 2 pomalé, 2 hlavní)	6	5	6 (2 rychlé, 4 pomalé)	6	5	6 (2 rychlé, 4 pomalé)	6
Žst. Ivanovice	4	4 (2 rychlé, 2 pomalé)	2	4	4 (2 rychlé, 2 pomalé)	2	4	4 (2 rychlé, 2 pomalé)	2
Žst. Nezamyslice	4	4 (2 rychlé, 2 pomalé)	5	4	4 (2 rychlé, 2 pomalé)	5	4	4 (2 rychlé, 2 pomalé)	5
Žst. Němčice	2	2 (2 rychlé)	0	2	2 (2 rychlé)	0	2	2 (2 rychlé)	0
Žst. Kojetín	4	4 (2 rychlé, 2 pomalé)	11	4	4 (2 rychlé, 2 pomalé)	12	4	4 (2 rychlé, 2 pomalé)	12
Žst. Chropyně	4	4 (2 rychlé, 2 pomalé)	1	4	4 (2 rychlé, 2 pomalé)	1	4	4 (2 rychlé, 2 pomalé)	1
Žst. Přerov									

Podrobnosti o nákladech viz Příloha 1.

## Vzhledem

- k typu trati a očekáváním budoucí úrovně dopravy (střednědobým) se zdá, že kolejiště některých stanic přesahuje přiměřené provozní potřeby osobní a nákladní dopravy.
- k tomu, že na trati je pouze malá nákladní doprava a ve střednědobé budoucnosti není pravděpodobné, že se to změní, by mělo být potřeba jen málo vedlejších kolejí.
- k tomu, že kolejové uspořádání ve stanicích snadno umožňuje pozdější vylepšení a rozšíření bez výrazného narušení provozu železnice, jsme toho názoru, že efektivnějším přístupem k projektu stanic by mohlo být realizovat v této fázi méně maximalistické požadavky odrážející střednědobý plán jízdního řádu. Projekt by přitom mohl být ponechán otevřený případným pozdějším rozšířením poté, co bude vyhodnocena skutečná spolehlivost, výkon a potřebný počet vlaků.

*Předložená dopravní technologie obsahuje mimo jiné také plán obsazení dopravních kolejí v dopravní špičce. Z něj je patrné, že mezi střednědobým a dlouhodobým výhledem není v počtu obsazených kolejí rozdíl. Dochází pouze k delšímu obsazení kolejí. Bylo dohodnuto, že si SŽDC nechá zpracovat provozní simulaci tak, aby v dalším stupni projektové přípravy mohlo případně dojít k redukci kolejí především pro nákladní dopravu.*

### i) Obecná a environmentální rezerva

Z odhadu nákladů nelze určit výši nákladové rezervy zahrnuté ve výše uvedených číslech. Tuto část projektu je tedy třeba dále vyjasnit.

Z posouzení projektu a údajů o nákladech, které byly v této fázi poskytnuty, se zdá, že neexistuje žádná rezerva na opatření omezující vliv na životní prostředí. Je-li tomu tak, doporučuje JASPERS stanovit nákladovou rezervu na pokrytí specifických požadavků a kompenzací zmírňujících vliv na životní prostředí, které vzejdou z procesu posouzení podle EIA.

*Vzhledem ke skutečnosti, že žel. trať prochází zemědělskou krajinou, tzn. krajinou přírodně velmi chudou, jsou v projektu zahrnuty náklady především na rekultivaci opouštěného žel. tělesa (některé úseky jako např. Komořany – Luleč jsou přírodně cenné a budou zachovány) a na opatření proti hluku (protihlukové stěny, individuální hluková opatření). Dále jsou v projektu zahrnuty náklady na kácení (především náletových dřevin) a náhradní výsadbu.*

## Analýza DETR a její závěry

### j) Analýza DETR je užitečný dokument, prospěly by jí však následující úpravy:

- Určení rozsahů kritérií a parametrů použitých pro rozdělení do kategorií pozitivní, mírně pozitivní, neutrální, mírně negativní a negativní. *Zpracovatel určí počáteční parametr pro např. neutrální hodnocení.*
- **Prohlášení EIA:** pro variantu O2+ je považováno za menší problém než u M1, má však stejné ohodnocení. U varianty O2+ by pravděpodobně mělo být mírně negativní. *Potřebu procesu EIA je třeba vždy hodnotit negativně. Jeho výsledky nejsou předem známy a v praxi existuje celá řada případů, kdy i při pouhém zdvoukolejnění a elektrizaci (nebo na první pohled bezproblémové řešení) není stanovisko díky obstrukcím vydáno. Mírně negativní hodnocení bylo zvoleno v případech, kdy již kladné stanovisko EIA bylo vydáno (na cca 1/2 úseku).*
- **Cestovní doba:** výraz „neschopná konkurovat automobilové dopravě“ nemá žádný skutečný význam a neměl by být používán. Není nijak doloženo, co znamená „konkurenceschopná cestovní doba“. Automobilisté mají velmi různorodé preference a potřeby, jak dokládá dopravní model použitý v přepravním modelu u varianty O2+, který zahrnuje značný modální posun od automobilů. Do určité míry tedy cestovní doba evidentně konkurenceschopná je. Iniciativa JASPERS doporučuje, aby vyhodnocení varianty O2+ (se značnými časovými úsporami) bylo mírně pozitivní a ne stejné jako v případě bez realizace projektu. *Hodnocení bude upraveno. Rozporovaný výraz jsme užili k demonstrování vzorového případu, tj. cestujícího na trase např. Brno – Vyškov. Pokud bude cestovat vlakem (R/Os), je jízdní doba (nádraží – nádraží) 25/40 min. Díky existenci*

Podrobnosti o nákladech viz Příloha 1.

*souběžné dálnice D1 je jízdní doba osobním vozidlem taktéž 25 min. s tím, že automobil nabízí cestujícímu další komfort a možnosti dále bez omezení cestovat. Pokud je naší snahou přimět cestující opustit IAD, je třeba nabídnout minimálně kratší jízdní dobu, která by kompenzovala jeho další nutné přestupy. Výše uvedený výraz nám toto indikuje. Zadavatel o použití rozhodne.*

- **Kritéria Investiční/Provozní náklady** by mohla být hodnocena podle cenové přijatelnosti pro Českou republiku v kontextu jejich celkových plánů investic do železniční sítě.

*Iniciativa JASPERS je toho názoru, že s výše navrženými změnami představuje tabulka poctivější základ pro srovnání variant a vyvozování závěrů.*

*Nyní nebo v pozdější fázi (co nejdříve) by měly být do studie proveditelnosti či její aktualizace zahrnuty výsledky formálnější analýzy rizik a rozhodnutí by mělo být přezkoumáno.*

*Bude respektováno.*

### **Vozový park potřebný k vyhovění budoucí poptávce a provozním cílům**

- k) Aby bylo možno realizovat předpovídaný střednědobý růst počtu cestujících, bude potřeba renovovat a rozšířit současnou vlakovou flotilu. Z poskytnutých údajů došla iniciativa JASPERS k závěru, že denní počet vlaků v Blažovicích se zvýší ze 69 na 123 párů, v Ivanovicích z 51 na 74 párů a v Chropyni ze 36 na 46 párů.

*V rámci studie proveditelnosti nebo její aktualizace by měly být uvedeny podrobnosti o strategii v oblasti vozového parku včetně souvisejících rizik, pravděpodobného typu, načasování výběrových řízení a dodávky, dostupnosti financování a dalších provozních otázek. *Vzhledem k tomu, že dopravci jsou na správcí infrastruktury nezávislí, lze vývoj pouze předpokládat a to na základě současného rozsahu obnovy jejich vozového parku. Ten byl v nedávné době výrazně obnoven. Tento stav byl podpořen i požadavky výběrových řízení jednotlivých organizátorů dopravy, kde byl uvedena podmínka na vozový park průměrného stáří 10 let. Tento popis způsobu dodávky drážních vozidel bude do SP doplněn a to ve spolupráci s MD ČR.**

### **Stanice Brno, úsek Blažovice – Brno**

- l) Jedno z hlavních rizik tohoto projektu souvisí s možným zpožděním projektu železničního uzlu Brno. Provoz na nové trati by pak byl omezen současným úzkým hrdlem na příjezdu do stanice Brno.

*Toto riziko by mělo být podrobně analyzováno v rámci analýzy rizik ve studii proveditelnosti nebo v její pozdější aktualizaci, a to včetně souvisejících opatření a podmínek pro zmírnění dopadu. Poté by riziko mělo být pečlivě sledováno. *Této skutečnosti jsme si vědomi. Riziko nerealizace či zpoždění výstavby ŽUB je hodnoceno v rámci analýzy rizik (Příloha č. 3 - Ekonomické hodnocení, tabulka č. 43, str. 48). JASPERS zašle usměrnění.**

- m) Iniciativa JASPERS vyrozuměla, že železniční stanice a uzel Brno jsou předmětem jiné studie proveditelnosti a úsek Blažovice – Brno proto není v tuto chvíli definován.

*Je důležité znát náklady a provozní dopad budoucí výstavby tohoto úseku a zajistit, aby byly zahrnuty buď v této studii proveditelnosti nebo ve studii uzlu Brno. *Bude zahrnut do studie proveditelnosti ŽUB viz. kap. 1., čl. 1.1 Základní údaje o řešené trati nebo kap. 2. čl. 2.1. Úvod.**

### **Klíčové problémy uvedené v předchozím doporučení, které nebyly v revidované studii vyřešeny**

- n) Nebyla doplněna kvalitativní analýza rizik (bod 2h předchozího doporučení).
- o) Nebyla doplněna samostatná analýza životního prostředí a studie se dostatečně nevěnuje změně klimatu (bod 2g předchozího doporučení). Environmentální základ a následná analýza potřebují dále rozpracovat z hlediska podložení srovnávací analýzy uvedené v příloze 6 (bod 2g předchozího doporučení). *Komplexní analýzu vlivu stavby na ŽP bude do textu doplněna v době jeho podání k EK. V 05/2015 bude jednání mezi SŽDC a JASPERS o rozsahu této kapitoly.*

Podrobnosti o nákladech viz Příloha 1.

- p) Nebyl proveden žádný strukturovaný multikriteriální užší výběr variant (bod 1a předchozího doporučení). Plný seznam variant však byl opatřen komentáři obsahujícími některé důvody k vyřazení. *Bude doplněno ve spolupráci s O7.*
- q) Není uvedena žádná analýza potenciální racionalizace stanic, jejich přesunu atd. na základě současné a budoucí frekvence ve stanicích (bod 1d předchozího doporučení). *Viz. odpovědi výše.*
- r) Ve studii proveditelnosti není jasně uvedena obsazenost vlaků jako kritérium pro stanovení jejich počtu (bod 2e předchozího doporučení). *Viz. tab. 3.4 obsazení vlaku, 2030.*

Ve studii nejsou uvedeny další údaje o základní poptávce (objemy pro trasy Start–Cíl) a vnímaných cestovních dobách (bod 2h předchozího doporučení). *Viz. kap 3.8.5,3.8.7. tab:*

*Srovnání hlavních relací, nově vzniklá doprava, rok 2030*

*Zatížení v jednotlivých módech VD, rok 2030*

*Bude doplněn sloupec s výchozími celkovými hodnotami*

*Iniciativa JASPERS doporučuje projednat důvod, proč nebyly tyto záležitosti vyřešeny a jak v tom dále postupovat.*

# Příloha 1 – Přehled jednotkových nákladů

	Speed 160 km/h (37%)			Speed 160 km/h (93%)			Speed 200 km/h (94%)			Speed 200 km/h (84%)		
	Length of section	Total cost (CZK 000)	Unit cost (EUR)	Length of section	Total cost (CZK 000)	Unit cost (EUR)	Length of section	Total cost (CZK 000)	Unit cost (EUR)	Length of section	Total cost (CZK 000)	Unit cost (EUR)
railway station. Brno Slatina		-			15,130	592,892		15,850	621,106		15,850	621,106
railway station. Šlapanice		83,550	3,274,031		72,680	2,848,074		74,330	2,912,732		74,330	2,912,732
t.ú. Šlapanice-Blažovice	7332			3357			3642			3642		
railway station. Blažovice	2219	1,114,439	43,670,934	1243	924,956	36,245,780	955	912,484	35,757,046	955	912,484	35,757,046
t.ú. Blažovice - Doves	1566			2694			2153			2153		
railway station. Doves	1399	558,136	21,871,386	1461	651,395	25,525,870	1948	736,814	28,873,168	1948	736,834	28,873,951
t.ú. Dove-Rousinov				3573			3573			3573		
railway station. Rousinov		55,963	2,192,974	237	372,535	14,598,327	197	417,722	16,369,074	197	417,727	16,369,270
t.ú. Rousinov-Lulec				5351			5267			5267		
t.ú. Rousinov-Komorany												
t.ú. Dove-Komorany	5972											
railway station. Komorany	750	189,111	7,410,576		13,000	509,424		13,000	509,424		13,000	509,424
t.ú. Komorany-Lulec	3541											
railway station. Lulec	1723	555,871	21,782,634	1565	656,742	25,735,425	1612	679,188	26,614,993	1612	679,195	26,615,267
t.ú. Luleč-Vyškov	4229			4214			4113			4113		
railway station. Vyškov	1479	1,272,155	49,851,282	2397	1,462,728	57,319,156	2423	1,541,197	60,394,080	2423	1,218,246	47,738,769
t.ú. Vyškov-Ivanovice	7084			7698			6467			6467		
railway station. Ivanovice	1398	663,952	26,017,946	1553	803,071	31,469,533	1521	810,488	31,760,160	1521	820,788	32,163,781
t.ú. Ivanovice-Nezamyslice	5226			5168			5345			5345		
railway station. Nezamyslice	1531	1,140,439	44,689,799	1503	1,257,547	49,278,857	1578	1,329,887	52,113,619	1578	1,329,887	52,113,619
t.ú. Nezamyslice-Němčice	4460			2174			2156			2156		
railway station. Němčice	260	179,922	7,050,511	717	282,985	11,089,188	717	289,275	11,335,671	717	287,275	11,257,298
t.ú. Němčice-Kojetín	4512			6241			6294			6294		
railway station. Kojetín	1849	1,222,203	47,893,843	1786	1,348,756	52,853,016	1849	1,429,248	56,007,211	1849	1,429,249	56,007,250
t.ú. Kojetín-Chropyně	3811			3874			3809			3809		
railway station. Chropyně	1494	605,632	23,732,587	1494	727,640	28,513,640	1494	678,277	26,579,310	1494	678,277	26,579,310
t.ú. Chropyně-Věžky												
odb. Věžky												
t.ú. Věžky-Přerov												
t.ú. Chropyně-Přerov	8457			8470			8470			8470		
railway station. Přerov	587	163,378	6,402,202	2142			2244	200,021	7,838,134	2244	200,021	7,838,134
Length line	56.2			52.8			51.3			51.3		
Length stations	14.7			16.1			16.5			16.5		
Totals	70.9	7,804,749	305,840,706	68.9	8,589,164	336,579,180	67.8	9,127,782	357,685,728	67.8	8,813,164	345,356,958
	(CZK 000)	EUR	Unit cost (EUR)	(CZK 000)	EUR	Unit cost (EUR)	(CZK 000)	EUR	Unit cost (EUR)	(CZK 000)	EUR	Unit cost (EUR)
Total cost of line	9,972,617	390,791,859	6,954,829	19,137,775	749,942,203	14,199,686	22,037,399	863,568,279	16,837,300	19,630,570	769,253,106	14,998,403
Total cost of stations	7,804,749	305,840,706	20,821,071	8,589,164	336,579,180	20,908,136	9,127,782	357,685,728	21,628,113	8,813,164	345,356,958	20,882,631
Total costs	17,777,366	696,632,565	9,828,476	27,726,939	1,086,521,383	15,766,795	31,165,181	1,221,254,007	18,005,426	28,443,734	1,114,610,064	16,433,132

Forex EUR/CZK (26/03/2015)

25.519

Tunnels M1			Tunnels M2			Tunnels K3		
3,805,500	149,124,182	47,236,041	5,820,000	228,065,363	58,734,320	5,070,000	198,675,497	58,727,608
Total length	3.157 km		Total length	3.883 km		Total length	3.383 km	

	Rychlost	160 km/h (37 %)		Rychlost	160 km/h (93 %)		Rychlost	200 km/h (94 %)		Rychlost	200 km/h (84 %)	
	Varianta O2+			Varianta M1			Varianta M2			Varianta K3		
	Délka úseku	Celkové náklady (000 Kč)	Jednotkové náklady (Euro)	Délka úseku	Celkové náklady (000 Kč)	Jednotkové náklady (Euro)	Délka úseku	Celkové náklady (000 Kč)	Jednotkové náklady (Euro)	Délka úseku	Celkové náklady (000 Kč)	Jednotkové náklady (Euro)
žst. Brno–Slatina												
žst. Slapanice												
t. ú. Slapanice – Blažovice												
žst. Blažovice												
t. ú. Blažovice – Holubice												
žst. Holubice												
t. ú. Holubice – Rousínov												
žst. Rousínov												
t. ú. Rousínov – Luleč												
t. ú. Rousínov – Komořany												
t. ú. Holubice – Komořany												
žst. Komořany												
t. ú. Komořany – Luleč												
žst. Luleč												
t. ú. Luleč – Vyškov												
žst. Vyškov												
t. ú. Vyškov – Ivanovice												
žst. Ivanovice												
t. ú. Ivanovice – Nezamyslice												
žst. Nezamyslice												
t. ú. Nezamyslice – Němčice												
žst. Němčice												
t. ú. Němčice – Kojetín												
žst. Kojetín												
t. ú. Kojetín – Chropyně												
žst. Chropyně												
t. ú. Chropyně – Věžky												
odb. Věžky												
t. ú. Věžky – Přerov												
t. ú. Chropyně – Přerov												
žst. Přerov												
Délka trati												
Délka stanic												
Celkem												
	(000 Kč)	Euro	Jednotkové náklady (Euro)	(000 Kč)	Euro	Jednotkové náklady (Euro)	(000 Kč)	Euro	Jednotkové náklady (Euro)	(000 Kč)	Euro	Jednotkové náklady (Euro)
Celkové náklady na trať												
Celkové náklady na stanice												
Celkové náklady												
				Tunely M1			Tunely M2			Tunely K3		
Forex Eur/Kč (26. 3. 2015)	25,519			Celková délka			Celková délka			Celková délka		

Podrobnosti o nákladech viz Příloha 1.

# JIHOMORAVSKÝ KRAJ Krajský úřad Jihomoravského kraje

## Odbor rozvoje dopravy

**Žerotínovo nám. 3, 601 82 Brno**

Váš dopis zn.:	9047/2015-O7	SŽDC
Ze dne:	26.02.2015	Odbor investiční
Č. j.:	JMK 29061/2015	
Sp. zn.:		
Vyřizuje:	Franek	
Telefon:	541 651 314	
Počet listů:	3	
Počet příloh/listů:	-	
Datum:	26.03.2015	

### Studie proveditelnosti Modernizace trati Brno -Přerov

K předané dokumentaci (SP) na základě Vaší žádosti, doručené dne 4.3. 2015, vydáváme vyjádření vztahující se zejména k celkovému řešení. Podrobné připomínky ve věci dopravní technologie zpracuje Kordis JMK.

#### Vztah k ŽUB

Nebyly zohledněny všechny naše připomínky č.j. JMK 67547/2014 ze dne 30.6. 2014 ke konceptu SP, jak dále uvedeno.

Řešení ŽUB bude mít vliv na provoz přerovské tratě. V případě vedení vlaků do uzlu ve var. A ŽUB přes Černovickou terasu, Slatinu a Černovice lze očekávat větší obrát cestujících na nácestných zastávkách. V případě var. B je přerovská trať vedena mimo toto atraktivní území. Není zřejmé (nebylo řešeno v rámci studie ŽUB IKP CE 2014), zda by obsluha byla řešena vlaky (na přestup nejsou stanice v úseku Šlapanice Blažovice uzpůsobeny) nebo jen souběžnými autobusovými linkami na úkor železnice (dojezd vlakem přes Komárov na hl.n. a zpětnou cestu MHD do prostoru Slatiny, Černovické terasy nelze uvažovat).

V rámci studie ŽUB jsou vlaky linky S7 vedeny, na rozdíl od předmětné SP, po nové trati přes zastávku Letiště, což je i záměrem JMK.

**Je sice možné, že některé připomínky spadají spíše do problematiky vlastního ŽUB, faktem je, že nejsou řešeny nikde. *Není bohužel předmětem řešení této SP, ale musí být řešeno v rámci již soutěžené SP ŽUB.***

#### Územně plánovací aspekty

V roce 2009 zhotovená DUR úseku Blažovice -Vyškov (Sudop Brno -trasa ve var. K3) byla postupně zapracovávána do změn a nových územních plánů obcí v okrese Vyškov a to i za finanční podpory JMK. Tato trasa byla následně uvedena i v ZUR JMK, vydaných v roce 2011 a zrušených NSS v roce 2012. Proti řešení nebyly vznášeny významné námitky či připomínky a řešení nebylo předmětem žalob na ZUR. Vzhledem k neexistenci jiných podkladů je do nově pořizovaných ZUR (momentálně ve stádiu společného projednání návrhu), na základě dohody s MD, zapracovávána stejná trasa konvenční železnice s tím, že je upravena na koridor M2 mezi Vyškovem a Ivanovicemi n.H. Souběžně byla a bude v ZUR uváděna územní rezerva pro VRT dle studie IKP CE, 2003. Ostatní varianty posuzované ve SP nebyly v územních plánech prověřovány.

Pokud by byla k realizaci vybrána varianta jiná než K3 ev. M2, nelze její územní ukotvení očekávat bez problémů a ne dříve než za cca 2 roky, což může mít významný dopad do harmonogramů výstavby.

**Ve výčtu ÚPD doporučujeme upravit seznam ÚP pro obce, kterými stavba prochází (měněný údaj je uveden tučně):**

1 – Šlapanice – rok vydání ÚP – **2014 – neschválený**; rozpr. ÚPD – ano 5 – Blažovice – rozpr. ÚPD – ano 6 – Tučapy – rok vydání ÚP – **2014**; rozpr. ÚPD – ne 7 – Nemojany – pořizovatel – **MěÚ Vyškov** 24 – Drnovice – rok vydání ÚP – **2014**; pořizovatel – **MěÚ Vyškov**; rozpr. ÚPD – ne 25 – Vyškov – rok vydání ÚP – **2014 – neschválený**; rozpr. ÚPD – ano 31 – Pustiměř – rok vydání ÚP – 2010 – **změna č. 2**

*Bude opraveno. (zapsal Ing. Jan Lehnert)*

V textu bodu 1.14. je opakovaně uváděn popis tras přes Vyškov: *Trasa prochází stávajícím dopravním koridorem železnice přes centrum obce. Vede především přes stávající plochy bydlení.* Uvedené věty si evidentně odporují. *Bylo nevhodně vyjádřeno. 2. větu opravíme na „s hustou zastavbou převážně rezidenčního charakteru“, případně podobně vhodnou.*

#### Další připomínky

☐ Opět platí, že nebyly zohledněny všechny naše připomínky z vyjádření ze dne 30.6. 2014 ke konceptu SP. *Vaše vyjádření bude zohledněno ve SP*

☐ V bodě 3.2. zprávy se u var. N1, N2, S5 nepřiznává ponechání úrovnových přejezdů. *Tato skutečnost je z popisu variant zřejmá (stávající trať bude optimalizována dle parametrů varianty O2).*

☐ V bodě 3.1. zprávy (číslo je však zřejmě chybné) na str. 92 ve var. N2 chybí úsek optimalizace Brno – Vyškov. *Správně je 3.3 (bude opraveno). Úsek doplníme.*

☐ V grafice pro var. O2+ chybí schema řešení Rousínova. *Ve variantě O2+ se stávající žst. Rousínov ruší a je nahrazena zastávkou bez kolejového propojení. Protože se tedy nejedná o dopravnu, není schéma třeba dokládat..*

☐ V př. 3.2. DT zřejmě chybný výčet vlaků v úseku Blažovice -Vyškov. *Prověříme*

☐ V př. 5.4. DT je neuvádění schematu Komořany ve var. M a K zavádějící. *Schéma bude upraveno a doplněno informací, že žst. Komořany u Vyškova jsou rušeny bez náhrady.*

☐ V bodě 3.2. prognózy se uvádí, že zastavování má být detailně popsáno v DT, což není zřejmě úplně správné. Údaje o zastavování jsou v textu zmiňovány nahodile např. v popisu stanic, přehledný souhrn chybí. *Zastavování vlaků os.dopravy podle požadavků je uvedeno v modelových GVD. Je samozřejmě možné zpracovat přehledný souhrn pro každou variantu. Toto je však na úkor přehlednosti DT. Do DT však bude v tabulkové formě doplněn přehled relací pro jednotlivé horizonty.*

☐ V bodě 3.2.1. prognózy je zbytečné hodnotit stanici Blažovice, která není napaječovým uzlem IDS a tudíž hodnocení vazeb vlak x bus (vzdálenost 900 m) je bezpředmětné. Vazba bus -vlak je v zastávce Ponětovice. *Dopravní vazby a dostupnost byla analyzována pro stanice se stávajícím obratem vyšším než 500 osob/24h.*

☐ V bodě 3.5. prognózy není pravdivé konstatování, že bylo dosaženo shody MD, SŽDC a kraje ve věci nezastavování ve zastávce Letiště Tuřany. JMK zastavování nadále požaduje, stejně tak jako vedení linky S7 přes Tuřany přinejmenším do doby dosažení výhledové intenzity vlaků vyššího segmentu. U zastávky Letiště počítá JMK s vybudováním přestupního uzlu jednak pro linky místní obsluhy zóny a letiště a případně pro shuttle bus letiště. *Text bude přeformulován a doplněn.*

☑ V bodě 4.1. prognózy by měl být zvážen i záměr VLC Brno, které obecně může mít vliv na poptávku na řešené trati. Jedna ze 2 možných lokalit se nachází u letiště Brno Tuřany (trojmodální VLC) napojené do stanice Slatina. Stejnou vlečkou je napojen i rozestavěný Brno Aeroport Logistic Park. *Bude doplněno*

## Závěr

- 1 Nadále žádáme prověření trasování regionálních vlaků linky S7 po nové trati Slatina -Blažovice se zastávkou Letiště. Podle našeho názoru je dosažení uváděné výhledové frekvence dálkových vlaků záležitostí desítek let. Bylo by asi málo hospodárné nevyužívat při nižším objemu dálkové dopravy novou trať i pro regionální linku. *Tento požadavek byl již několikrát diskutován na poradách a jsme nuceni respektovat jejich závěr.*
- 2 Pro modernizaci tratě jsou nejvhodnější varianty **M2** a **K3**, které jsou nejvíce územně stabilizovány a dosahují nejlepších cestovních dob pro IDS JMK i vyhovujících pro dálkovou dopravu.
- 3 Z hlediska regionální dopravy není dosažení traťové rychlosti 200 km/h nutností. Volba traťové rychlosti 160 x 200 km/h (tedy mezi var. **M1** a **M2**) je spíše věcí státu jako investora a objednatele dálkové dopravy.
- 4 U varianty **S5** se jako nevhodné jeví ponechání trasy v průjezdu Rousínova s úrovnovým křížením silnice II/430. Její případná volba by měla být podmíněna dořešením průchodu tratě městem. *Bylo rozhodnuto, že úrovnové křížení bude ve variantě O2+ nahrazeno mimoúrovňovým, ale ve var. S5 bude díky menší intenzitě žel. dopravy ponecháno.*
- 5 Domníváme se, že nevhodnost pouhé optimalizace tratě ve stávající stopě (var. **O2+**) již prokázala studie JMK v roce 2004. Zakotvení tratě do sítě TEN-T, v té době jen předpokládané, je dnes realitou. V případě, že by přesto byla varianta zvolena, je naprosto nezbytné přeřezit průjezd Rousínova. *Úrovnové křížení bude ve variantě O2+ nahrazeno mimoúrovňovým i za cenu vyřešení napojení okolních nemovitostí na silniční infrastrukturu.* Frekvence na trati a na silnici (zejm. II/430) přímo vylučují úrovnové křížení, které by vedlo k paralyzaci města. U Křižanovic je potřeba zvolit řešení dle var. K3. *Pokud navrhujete nejvhodnější vedení trati v rámci rozhodování mezi variantami O2+, M1 a K3, tak z pohledu územního plánu je jistě nejlepší.* Uvedené úpravy by se ovšem měly projevit v ekonomickém hodnocení varianty. Na nemožnost ponechání stávající trasy v Rousínově pro výhledový provoz zástupce JMK opakovaně upozorňoval na VV.
- 6 Požadovaná cestovní doba linky IDS JMK S7 Brno -Rousínov 20 min. je ve všech variantách značně překročena -24,5 až 25,5 min. Současná cestovní doba busů linky 107 je 23/24 min. To negativně ovlivní vnímání přechodu cestujících z autobusu na vlak. Ve SP v souhrnné tabulce uváděný Sp s cestovní dobou 20 až 22 min. se však v dokladovaných grafikonech nevyskytuje a JMK s ním ani neuvažuje. *Vámi uváděná doba je jízdní dobou Os vlaku, ne však linky S7, která má jízdní dobu např. ve var. M2 20, příp. 21 min – viz. DT, str. 63. Do tabulek jízdních dob bude relace Brno – Rousínov doplněna.*
- 7 Pro realizaci by měla být sledována jako první etapa Blažovice - Vyškov. Realizace etapy Brno -Blažovice není vázána na řešení úseku za Vyškovem a může mu časově předcházet. *V harmonogramu přípravy a realizace stavby je takto uvažováno.*

S pozdravem

otisk razítka

Ing. Rostislav Snovický v.r. vedoucí odboru

Za věcnou správnost. Ing. Michal Franek v.r. ved.odd. rozvoje dopravy

Na vědomí:

☑ Kordis JMK

☑ KrÚ JMK OUPSŘ



## KRAJSKÝ ÚŘAD OLOMOUCKÉHO KRAJE

Odbor dopravy a silničního hospodářství

Ing. Ladislav Růžicka - vedoucí

Jeremenkova 40a

779 11 Olomouc

tel.: +420 585 508 302

fax: +420 585 508 336

e-mail: l.ruzicka@kr-olomoucky.cz

www.kr-olomoucky.cz

Vážená paní

Ing. Jarmila Ozimá

ředitelka Odboru investičního

Správa železniční dopravní

cesty, s. o.

Váš dopis č.j./Ze dne

9047/2015-O7

/26. 2. 2015

Naše č.j./Sp.sk.zn./Poznámka

KUOK 30884/2015

KÚOK/23174/2015/ODSH-  
SH/7640

Vyřizuje/Tel

Ing. Krupa

/585 508 484

Olomouc

31. 3. 2015

### Vyjádření ke studii proveditelnosti stavby „Modernizace trati Brno - Přerov“

Vážená paní ředitelko,

dne 4. 3. 2015 obdržel Odbor dopravy a silničního hospodářství Olomouckého kraje Vaši žádost o vyjádření ke studii proveditelnosti stavby „Modernizace trati Brno - Přerov“.

K předložené studii Odbor dopravy a silničního hospodářství Olomouckého kraje má tyto připomínky:

#### Textová část

- str. 14 – nadpis Silniční síť – uvedené termíny dostavby silniční sítě jsou chybně uvedeny, například dostavba dálnice D1 v okolí Přerova v současné době není zahájena, přičemž doba výstavby je plánována na čtyři roky, stejně tak i u silnice R35 úsek Hradec Králové – Opatovice n. L. – Ostrov také zde nebyla výstavba zahájena. *Zpracovatel vycházel z údajů ŘSD, které takto oficiálně prezentuje. Bude převzat aktuální oficiální stav.*

- str. 67 – nadpis Úpravy pozemních komunikací – špatně uvedena čísla silnic - v obci Kojetín ul. Křenovská III/43327, v úseku Kojetín – Chropyně II/436 a mimoúrovňové křížení silnice II/436 u obce Věžky. *Bude opraveno. Rotschein*

- str. 75 – nadpis Žst. Kojetín – Olomoucký kraj v současné době nemá ve své Koncepti do roku 2024 zahrnutu přípravu západního obchvatu města Kojetín. Obchvat je zanesen pouze v Zásadách územního rozvoje Olomouckého kraje a to pouze jako vymezení možného trasování přeložky. Po vybudování podjezdu na silnici II/367 s podjezdnou výškou 4,2 m nebude možné převést nákladní dopravu s vyšší výškou na stávající silnice

III. třídy. Bude nutné vést jednání jakým způsobem vyřešit úrovnňové křížení železniční trati a silnice II/367. *Navržená výška odpovídá kategorii silnice. Tuto problematiku je třeba řešit v navazujícím stupni projektové dokumentace. Dále podotýkáme, že dle průzkumu na místě, projíždí kamionová doprava centrem Kojetína po trase ul. Kroměřížská, Svatopluka Čecha, Palackého, Olomoucká. Pokud bude městem projíždět vozidlo s výškou vyšší než 4,2 m, pojedou po siln. č. III/43327 po trase ul. Křenovská (přes silniční nadjezd nad žel. tratí), Vyškovská, Palackého, Olomoucká. Vámi připomínkováná nemožnost průjezdu po této trase se však týká pouze konce ul. Křenovské v dl. 300m, kde je však šířka komunikace 6 – 7 m. Ojedinělý průjezd nákladní dopravy je tedy touto trasou možný. Obyvatelstvo nemůže být touto nadměrnou dopravou zatíženo.*

*Bude dořešeno v PD.*

- str. 76 – nadpis Chropyně - Přerov – Varianta N1 – silnice u zast. Věžky je II. třídy. *Bude opraveno. Rotschein.*

Olomoucký kraj obecně souhlasí s navrhovaným řešením náhrady úrovnňových křížení za mimoúrovňové. Problematika přeložek silnic III/43327 a II/367 v Kojetíně, bude muset být podrobněji řešena s Olomouckým krajem.

S pozdravem

Ing. Ladislav Růžička  
vedoucí odboru

Dopis značky/Ze dne	9 047/2015-O7
Naše Sp. Zn./Č.j.	KIDSOK 484/2015
Vyřizuje/Telefon	Ing. Pospíšil, Ph.D. / 587 336 651
V Olomouci dne	30. 3. 2015

**Správa železniční dopravní cesty,  
s. o.**

**Generální ředitelství**

**Vážená paní**

**Ing. Jarmila Ozimá**

**Ředitelka odboru investičního**

**Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1**

## **Vyjádření KIDSOK ke Studii proveditelnosti stavby Modernizace trati Brno – Přerov**

Vážená paní ředitelko,

dne 5. 3. 2015 jsme obdrželi Váš dopis, ve kterém žádáte o stanovisko ke Studii proveditelnosti stavby Modernizace trati Brno – Přerov, k čemuž Vám sdělujeme následující.

Ve studii není vysvětleno, proč ve variantách K3, S5, N1 jsou úspory času cestujících nižší než ve variantě M2, přestože varianty K3, S5 a N1 nabízejí kratší jízdní doby. Celé ekonomické hodnocení působí dojmem „šití na míru“ variantě M2, kterou SŽDC a projektant preferují od počátku prací na projektu. V tabulce 30 (Ekonomické hodnocení) je uvedeno, že varianty N1 a N2 dosahují nižších úspor a přínosů v oblasti převedených cestujících, úspor času, snížení externích nákladů atd., přestože parametry tratí v obou variantách umožňují dosáhnout kratších jízdních dob. *Zmiňované varianty nenabízí kratší cestovní doby ve většině hlavních přepravních relací viz. Srovnání cestovních dob kap 3.8.1 přepravní prognózy.*

Uspořádání stanice Vyškov ve variantě M2 pro ukončení linky z Olomouckého kraje a přestup na regionální linku do Brna podporujeme. Na schématu ale chybí cestová návěstidla u předjízdňných kolejí č. 101 a č. 102. *Doplňme.*

V žst. Nezamyslice chybí kusé koleje v sudé kolejové skupině pro ukončení vybraných vlaků linky Olomouc – Nezamyslice (–Vyškov) ve večerních hodinách). KIDSOK souhlasil pro účely studie s vedením linek dle KORDIS JMK, ale nesouhlasil se zrušením obou kusých kolejí. V zápisu z 30. 10. 2014 je uvedeno, že zachování kolejí bude prověřeno. Není zřejmé, na základě jakých podkladů bylo rozhodnuto o vypuštění kolejí č. 6 a č. 8. Vypuštění kolejí nebylo projednáno s objednatelem a nesouhlasíme s ním. *Kusá kolej č. 6 bude doplněna.*

V žst. Nezamyslice je ve všech variantách obsazována kolej č. 4 jen vlaky linky Os Přerov – Nezamyslice a R31, čímž:

- výhybka č. 27 s rychlostí 100 km/h do odbočky je využita jen jednou za hodinu linkou R 31, která na kolej č. 4 vjíždí na kojetínském zhlaví rychlostí 60 km/h místo toho, aby byla vedena po hlavní staniční koleji,
- všechny vlaky dálkové dopravy od Olomouce přejíždějí na staniční kolej č. 2 na kojetínském zhlaví rychlostí 50 km/h – není zřejmé, zda je časová ztráta započtena v jízdních dobách,
- na kojetínském zhlaví dochází k těsnému křížení vlaků linek Os Přerov – Nezamyslice a Os Olomouc – Nezamyslice – Vyškov, jedná se o velmi nestabilní jízdní řád v případech zpoždění.

Žádáme o přepracování dopravní technologie ve stanici Nezamyslice nebo o přeprojektování obou zhlaví tak, aby umožňovala pravidelnou jízdu bez časových ztrát (propadů rychlosti). Na modernizované infrastrukturu je nepřijatelné prodlužovat cestovní dobu sníženou rychlostí na zhlaví, když objednatelé investují nemalé finanční prostředky do moderního vozidlového parku. *Plán obsazení kolejí bude upraven podle návrhu KIDSOK, R jedou po 4. SK, která má podle toho navrženy rychlosti na obou zhlavích.*

S pozdravem

**Mgr. Jaroslav Tomík**

Ředitel

Váš dopis zn.: 9047/2015-O7

Zde dne: 26. 2. 2015

Č. j.: 9047/2015-O6

Vyřizuje: Ing. Veliš, Ing. Zeman

Telefon: 972 244 368, 972 246 430

Mobil: 724 578 493, 702 209 232

E-mail: velis@szdc.cz, zemana@szdc.cz

Datum: 3. 4. 2015

GŘ SZDC 07

**„Modernizace trati Brno - Přerov“ – vyjádření O6 ke studii proveditelnosti**

K předložené dokumentaci „Modernizace trati Brno - Přerov“, kterou zpracovává SUDOP BRNO spol. s r. o. ve spolupráci s MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. jako finální odevzdání v dubnu 2015, máme z hlediska odboru přípravy staveb následující připomínky:

- V příloze 7.1 není pokračováno v trasování nákladní dopravy v úseku Blažovice – Brno. V příloze 7.2 jsou Pn vlaky zakresleny tak, že v žst. Holubice končí. Předpokládáme, že se jedná o chybu. **Doplníme.**
- V technické zprávě na str. 58 v tabulce pro variantu S5, úsek Brno – Přerov, linku Ex30 je uvedena chybná hodnota jízdní doby, a to 15,5 min. Požadujeme opravit na odpovídající hodnotu 31 min (údaj z části DT). **Opravíme.**

- Nebyly zapracovány následující připomínky ze stanoviska čj. 23780 / 2014-O6:

- V situacích traťových úseků v oblasti Nezamyslic chybí vazba na SP úseku Nezamyslice – Olomouc (nové variantní napojení ve směru od Prostějova). **Bude doplněno.**
- Situace varianty N1 v oblasti Přerova není nově navržená spojka VRT – Dluhonice v souladu se SP řešící rekonstrukci uzlu Přerov (2. stavba). Jedná se o návrh přesmyku mezi dopravními Brodek u Přerova a Dluhonice, který v návrhu chybí. Navržené řešení musí být koordinováno se schválenou studií proveditelnosti uzlu Přerov (2. stavba).

**Navržené řešení spojky VRT je v souladu s SP řešící rekonstrukci uzlu Přerov (2. stavba), přesněji s přesmykem mezi dopravními Brodek u Přerova a Dluhonice. Situace však nejsou doplněny o zakres přesmyku. Zakres bude do situací doplněn. (zapsal Ing. Jan Lehnert)**

- Na str. 14 Technické zprávy se uvádí nepřiměřeně optimistické časové horizonty přípravy a realizace stavby. Zcela chybí časový prostor na zpracování a připomínkování zadávací dokumentace na PD, zcela nereálná je délka soutěže na zhotovitele stavby a za nedostatečné lze vzhledem ke složitosti stavby považovat i ostatní termíny (doba zpracování DUR, DSP, příslušná správní rozhodnutí). Tabulka na str. 14 je navíc zavádějící, protože se při řešení délky trati cca 75 km zcela jistě nebude jednat o jednu stavbu, ale o soubor vzájemně navazujících staveb s různým časovým průběhem realizace stavby. **Je též nutno předpokládat výrazně odlišný harmonogram v závislosti na výběru varianty.** Nelze tedy souhlasit s uvedeným tvrzením, že všechny posuzované varianty lze zrealizovat v období 2018 – 2025 (viz následující připomínka). **Vše vychází z požadavku zadavatele na sjednocení délky realizace stavby pro všechny varianty, tzn. aby bylo možné všechny varianty ekonomicky posoudit. To, že realita bude na 100% jiná je však zřejmé. Harmonogram bude přepracován s tím, že bude vypracován konkrétní harmonogram pro všechny varianty řešení. Upozorňujeme, že od 1.4.2015 platí nový zákon k procesu EIA, kde má veřejnost výrazně větší možnosti ovlivnit výsledné řešení záměru. Protože však neexistuje s novými postupy žádná zkušenost a ani příslušná prováděcí vyhláška, nelze v tuto chvíli uvažovat s např. delší přípravou stavby než je dnes obvyklé. Doba přípravy bude upřesněna SZDC, odborem investičním.**

- Na str. 90 – 92 Technické zprávy v navrženém plánu organizace výstavby se opět uvádějí nereálné doby realizace, což se zejména týká variant S5, N1 a N2. Přípravu stavby VRT (zakotvení trasy do ZÚR a územních plánů obcí, zpracování a schválení záměru projektu, zpracování DÚR, územní rozhodnutí, zpracování DSP, stavební povolení) lze v podmínkách legislativy ČR odhadnout minimálně na 10 let. V této souvislosti dále uvádíme, že uvedený Plán organizace výstavby je též v rozporu se zápisem ze 14.7.2014, kde se pro varianty s VRT uvádí dokončení až v r. 2030. *POV byl navržen tak, aby doba realizace byla pro všechny varianty stejná, tj. aby je bylo možné především ekonomicky vzájemně porovnat. Bude upraveno viz. připomínka výše.*
- I v případě variant rekonstrukce konvenční dráhy je vysoce pravděpodobné, že u variant M2 a K3 bude možné zahájení realizace dříve než u varianty O2+ s ohledem na rozdílné výchozí podmínky (viz přehledné informace uvedené v DETR analýze). *Viz. odpověď výše.*
- U variant S5, N1 a N2 v současnosti neexistuje ucelená legislativa, podle které by bylo možné navrhovat a provozovat tyto tratě, např. se jedná o Stavební a technický řád drah. I tato skutečnost může mít vliv na možnost realizace stavby až v pozdějších časových horizontech, než se uvádí v SP. *Vzhledem ke skutečnosti, že legislativní oblast je především věcí zadavatele a jeho nadřízeného orgánu nedovolujeme si spekulovat, zda již na této problematice pracuje. Může nastat i situace, kdy díky politické vůli bude legislativa do 1 roku připravena. Jediné, co zpracovatel může v SP zmínit, je výše uvedené konstatování. Např. příprava nového zákona o drahách byla zahájena a po rozpracování následně ukončena.*
- Podle textu na str. 67 se ve variantě O2+ zachovává část přejezdů. Doporučujeme ověřit, zda je jejich zachování přijatelné vzhledem k výhledovým počtům vlaků ve špičkových hodinách (tj. provést posouzení, jak dlouho bude ve špičkové hodině přejezd uzavřen). Pokud by jejich zachování možné nebylo, měla by být varianta O2+ zatížena nárůstem investičních nákladů na jejich odstranění. Pokud by přejezdy podle návrhu bylo možné zachovat, měly by pro ně být započítány časové ztráty účastníků silničního provozu ve srovnání se stávajícím stavem, kdy je rozsah vlakové dopravy výrazně nižší. Z doloženého EH není zřejmé, zda byl tento negativní aspekt uvažován (v příslušné příloze se v této souvislosti uvádějí pouze časové úspory). *Vzhledem k dopravnímu momentu na přejezdech budou žel. přejezdy v km cca 33,0 (Rousínov) a cca 45,0 (Vyškov, ul. Nosálovská) nahrazeny mimoúrovňovým křížením. Zbývající přejezdy budou ponechány dle návrhu projektanta. Časová ztráta bude zohledněna v EH.*
- Doporučujeme prověřit výši CIN u varianty N2, která se ve vztahu k variantám modernizace jeví jako relativně nízká. Varianta N2 kromě vlastní plnohodnotné VRT přitom obsahuje též rozsáhlou optimalizaci stávající tratě vč. dílčího zdvoukolejnění. *Vše vychází ze zvolených jednotkových cen. Původně projektant obdržel pokyn, aby SP nacenil dle Cenových normativů SFDI z 09/2013. Následně MD ČR informovalo projektant o přípravě agregovaných cen z třídníku SŽDC, které měly být hotovy ve IV.Q 2014. Protože v průběhu roku 2014 bylo zřejmé, že ceník agregovaných položek nebude k dispozici, dostal zpracovatel pokyn respektovat ceny pro tratě VRT, které zpracoval SUDOP PRAHA, a.s. Protože se však ukázalo, že tyto ceny není vhodné, měly být využity pouze některé. Protože zpracovatel SP byl nucen nacenit varianty SP tak, aby je bylo možné předat začátkem r. 2015 k připomínkám, bylo nutné postupovat tak, že využil svých vlastních zkušeností z projektové přípravy a ve zvolených cenách zohlednil ceny pro tratě VRT. Projektant zodpovídá pouze za výměry jednotlivých položek, které byly předloženy v příloze č. 7. Ta byla vypracována v rozdělení na traťové úseky a žst. s dalším členěním dle jednotlivých profesí. Výměry však nikdo nezpochybnil, takže po dosazení jednotkových cen se jedná o matematickou skutečnost. Dle odpovědi níže bude případně upraveno.*
- Výpočet CIN vychází u jednotlivých variant z rozdílných podkladů, takže výsledné CIN variant rekonstrukce konvenčních tratí a variant VRT nelze jednoduše porovnat. Navrhujeme všechny varianty ocenit podle podkladů pro konvenční tratě s tím, že výrazněji odlišné stavební objekty u tratí VRT (zejména železniční spodek a mostní objekty) by byly oceněny s přírážkou cca 10 až 20 %. *Nacenění bude upraveno dle pokynu zadavatele, tj. s navýšením ceny o 15%.*
- Požadujeme prověřit výši investičních nákladů u umělých staveb, zejména tunelů. U variant N1, N2 a S5 se uvažuje jednotková cena 475 000 Kč/m, resp. 538 670 Kč/m. U variant M1, M2 a K3 se paušálně pro všechny tunely uvádí hodnota 1 500 000/m. Takové ocenění těchto nákladných stavebních objektů velmi zkresluje výsledné CIN, které vstupují do ekonomického hodnocení. Je nutno prověřit možnost snížení CIN u modernizačních variant, protože použitá jednotková cena se jeví jako nepřiměřená. Z technického hlediska budou světlé tunelové průřezy u variant s VRT vždy větší než u modernizačních

variant, a tedy v určitém poměru i nákladnější. Rozhodně tomu nemůže být naopak, pokud budeme uvažovat podobné geotechnické podmínky. *Neproběhla koordinace mezi zpracovateli jednotlivých variant, za což se omlouváme. Každý si zvolil jinou cenovou základnu. Upravíme dle rozhodnutí na poradě – viz. výše.*

Hodnocení vybraných variant:

- O2+ je sice podle dosavadních závěrů SP nejefektivnější variantou, avšak svojí koncepcí odpovídá stavbám připravovaným v minulém století. Tato varianta není v souladu s územně plánovací dokumentací. Z příložené dokladové části vyplývá, že tato varianta není preferovaná složkami SŽDC. Varianta O2+ byla předmětem kritiky ze strany Krajského úřadu JMK a není ani perspektivní z pohledu objednavatele dálkové dopravy (MD O190), což vyplývá z dokladové části. Tuto variantu považujeme za velmi rizikovou z pohledu pokračování přípravy stavby. *Sdílíme váš názor. Tato varianta byla zvolena především proto, aby jste jako zadavatel měli ekonomické srovnání mezigeneračního pokroku a náhledu na stavby, které by měli být navrhovány dle dnešních standardů (varianty M1, M2 apod.) a modernizace koridorových tratí provedených v 90. letech minulého století (O2+). Po 20 letech zkušeností s jejich užíváním je zřejmé, že jejich modernizace byla sice nutná, ale v řadě případů se hledělo na co nejnižší investiční náklady a již dnes hledáme cestu, jak stav napravit.*
- K variantě N2 lze konstatovat, že není ve shodě s územně plánovací dokumentací. Uvedený termín realizace není reálný, což ve svém důsledku může ovlivnit výsledky ekonomického hodnocení. U této varianty existuje riziko, že uvedené CIN jsou podhodnocené. *Viz. naše odpovědi výše.*
- Varianta M2 (a též K3) je vysoce efektivní, má značné přínosy a je v podstatné části v souladu s územně plánovací dokumentací. U varianty M2 (K3) lze předpokládat nejrychlejší přípravu staveb v úseku Brno – Přerov.

Z hlediska následujícího procesu přípravy stavby doporučujeme sledovat variantu M2. V této souvislosti konstatujeme, že shodné doporučení zpracovatele SP je v zásadním rozporu s výsledky ekonomického hodnocení. Z výše uvedeného důvodu nedoporučujeme, aby SP byla v této podobě předložena ke schválení na CK MD.

**Ing. Petr Hofhanzl**  
ředitel odboru přípravy staveb

Váš dopis -  
Ze dne: -  
Naše zn. 15 865/2015-O7  
Vyřizuje: Fridrich, Heinišová, Pšenička  
Telefon: 972 244 833, 972 246 528  
Mobil: 602 269 052, 602 650 521  
fridrich@szdc.cz;  
E-mail: heinisova@szdc.cz  
psenicap@szdc.cz  
Datum: 13. 4. 2015

SUDOP Brno s. r. o.  
Kounicova 26  
611 36 Brno

## Studie proveditelnosti Modernizace trati Brno - Přerov, dílčí odevzdání 1/2015

Ke Studii proveditelnosti Modernizace trati Brno – Přerov, dílčí odevzdání 1/2015, máme za SZDC s. o., Odbor investiční následující připomínky:

### Technické řešení (zpracovali Ing. Heinišová, Ing. Fridrich)

1. TZ kap. 1.10 doplňte naplnění požadavků TSI vydaných v roce 2014 a koridorové studie podle Dodatku č. 2 k SoD. *Prosíme zadavatele o zaslání zatřídění trati do příslušné kategorie TSI. Následně bude doplněno.*
2. TZ kap. 2 a samostatná příloha 1 – v jednotlivých projektových variantách se liší původně požadované počty vlaků pro oba horizonty (střednědobý, dlouhodobý) a počty vlaků uváděné ve výpočtech kapacity (v tabulkách, ve výpočtech stupňů obsazení a zákresy tras v GVD). To je obecně možné, protože výsledkem prověření kapacity dané varianty a poptávky po dopravě může být návrh revize počtu vlaků – tyto úpravy vstupů ale musí být v SP jednoznačně a přehledně popsány. Ve výhledových GVD dlouhodobého horizontu nejsou zakresleny žádné trasy nákladních vlaků, ale výpočty kapacity s nimi uvažují – pokud možno tedy trasy nákladních vlaků (nutně velmi rychlé, tedy Nex s vysokým výkonem lokomotivy) doplňte a pokud to není reálné, popište dopady (vytlačení tras mimo přepravní špičky osobní dopavy, doprovázené průkazem možnosti provedení vlaku v sedle). Jednoznačný závěr ohledně výhledové kapacity projektových variant je jedním z klíčových výstupů SP – tím nemusí nutně být konstatování, že všechny varianty provedou všechny původně zadané vlaky, ale je potřebné jasné zhodnocení, jaký rozsah dopravy která varianta umožňuje. *Bude doplněno.*
3. TZ kap. 3.1 Plán organizace výstavby: navržené harmonogramy nejsou realistické, a to jak z pohledu roku zahájení (vyjma M2 a K3 v částech úseku Holubice – Nezamyslice), tak i zařazení dílčích úseků do let realizace a dále v některých případech i termínů dokončení. Navržené POV nerespektuje čas potřebný pro změny územních plánů (týká se O2+ v úseku Blažovice – Kojetín, M1 v úseku Blažovice – Kojetín, S5 v rozsahu VRT, N1, N2), posouzení vlivu stavby na životní prostředí (týká se všech projektových variant vyjma K3 v úseku Holubice – Nezamyslice a částečně i M2), zpracování PD, územních řízení, zpracování projektu, výkupů pozemků a zadání stavby. Nelze uvažovat se zahájením úseků vyžadujících

vypracování dokumentace EIA a se zábory pozemků dříve než za 5 let, u staveb vyžadujících změny územních plánů dříve než za 7 let (týká se jak variant s trasou VRT, tak i variant M1 a O2+ v rozsahu vybočujícím ze stávajících územních plánů). SP musí uvažovat s tím, že harmonogramy jednotlivých variant nebudou shodné a stejný nebude ani rok dokončení – zejména u variant vysokorychlostních lze ukončení uvažovat až k roku 2030. *Vše vychází z požadavku zadavatele na sjednocení délky realizace stavby pro všechny varianty, tzn. aby bylo možné všechny varianty ekonomicky posoudit. To, že realita bude na 100% jiná je však zřejmé. Harmonogram bude přepracován s tím, že bude vypracován konkrétní harmonogram pro všechny varianty řešení. Upozorňujeme, že od 1.4.2015 platí nový zákon k procesu EIA, kde má veřejnost výrazně větší možnosti ovlivnit výsledné řešení záměru. Protože však neexistuje s novými postupy žádná zkušenost a ani příslušná prováděcí vyhláška, nelze v tuto chvíli uvažovat s např. delší přípravou stavby než je dnes obvyklé. Doba přípravy bude upřesněna SŽDC, odborem investičním.*

4. TZ kap. 5.1 Prognóza osobní přepravy a Příloha 2: doplňte obsazenosti vlaků ve špičce a v průměru pro výhledový časový horizont s provozem VRT. Smysl posouzení stavu po zprovoznění VRT Praha – Brno je především v prokázání, že (resp. zda) infrastruktura umožní provezení vlaků v dostatečném počtu tak, aby byla uspokojena poptávka po přepravě i ve špičce. Z tohoto důvodu je nutné doplnit rozložení přepravních proudů po linkách během dne a stanovení špičkové obsazenosti spojů, z ní pak potřebné délky vlaků včetně přiměřené kapacitní rezervy (nerovnoměrnosti v průběhu týdne a roku). Z dat vyplývá, že rozhodující bude kapacita spojů Praha – Brno – Ostrava. *Bude doplněno.*
5. TZ příl. 5 Dokladová část: doplňte všechna stanoviska, která byla podkladem pro návrh, zejména všechny dopisy MD k počtům vlaků, k respektování jiných dokumentací, stanoviska k pracovním verzím dokumentace včetně tabulky vypořádání a podobně. *Bude doplněno.*
6. TZ příl. 7 Investiční náklady: úsek Kojetín (vč.) – Přerov (vč.) je kromě N1, N2 téměř invariantní, vyjma míry přeložení oblouku za Kojetínem. Přesto se investiční náklady liší, O2+ má ZRN 3,7 mld. Kč, ostatní se pohybují kolem 4,6 mld. Kč. K takovým rozdílům v nákladech není důvod, náklady proveďte a sjednoťte. *Bude prověřeno.*
7. TZ příl. 7 Investiční náklady vysokorychlostních variant (S5, N1, N2) jsou kalkulovány z jiné databáze cen. Použité částky jsou ale v řadě významných položek nižší u vysokorychlostních úseků oproti konvenční železnici, například železniční spodek výkopy 0,4 vs. 0,6 tis. Kč/m<sup>3</sup> a násypy 0,5 vs. 0,7 tis. Kč/m<sup>3</sup>; mosty 70 vs. 140 tis. Kč/m<sup>2</sup>; tunely 475 vs. 1500 tis. Kč/m; TNS 80 mil. Kč vs. 140 mil. Kč. Poměr by přitom měl být opačný, protože vysokorychlostní železnice bude mít vyšší nároky na polohovou stálost koleje (tedy bude nákladnější zakládání násypů, vyšší tuhost mostovek) a prostorové poměry tunelů jsou vyšší (u mostů a zemního tělesa je širší těleso zohledněno). Pokud se např. u varianty S5 pro úsek Ponětovice - Vyškov použijí sazby pro konvenční trať, zvýší se ZRN o 11 mld. Kč (!!!). Náklady je proto nutné revidovat. Reálnou výhodou novostavby VRT mohou být vyšší sklony a tím lepší přizpůsobení terénu proti konvenční trati s nákladní dopravou, nikoliv ale nižší jednotkové ceny. *Bylo uvažováno s tím, že v případě přisypávání stáv. žel. tělesa musí být jednotková cena zemní práce vyšší než jednotková cena v případě budování homogenního žel. tělesa trati VRT (kde je nižší pracnost, riziko sesuvu, větší množství materiálu, tzn. i nižší náklady na mechanizaci). Na poradě však byly rozdílné ceny vysvětleny s tím, že jednotkové ceny konvenčních variant budou použity i pro trať VRT variant S5, N1 a N2. Technicky náročnějších položky budou navýšeny o 15%.*

8. Výkresy, situace stanic: pokud u některé varianty nejsou všechny stanice doloženy a platí návrhy z jiné varianty, pak tuto skutečnost v seznamu příloh výslovně uveďte, aby bylo jasné, že nejde o opomenutí doložení výkresů. *Seznam příloh bude doplněn.*
9. Situace ŽST Blažovice: schémata v TZ správně uvažují s náhradou jedné z paralelních spojek za spojku pro směr Brno směřující z 101. SK přímo bez křížení jiné koleje na současnou trať ke Slatině. Situace 1:1000 ani schémata B.8 ale tuto kolej neobsahují. Řešení je třeba sjednotit, přičemž rozhodující bude výsledné vedení linky S7 přes Letiště Tuřany (pak dle situací) nebo mimo ně (pak dle schémat). *Bude upraveno pro vedení linky S7 přes Tuřany.*
10. Situace ŽST Nezamyslice: doplňte do všech variant zákres výhledového mimoúrovňového odbočení směr Prostějov. *Bude doplněno.*
11. Směrové řešení varianty M2 je navrženo velmi komfortně, ve většině trati s poloměry nejméně 2300 m, v úseku Vyškov – Nezamyslice 2060 m. Pro rychlost  $V_{130}=200$  km/h by přitom bylo možné uvažovat s poloměry běžně 1900 m, pro  $V_{150}=200$  km/h případně až 1600 m. Použití menších poloměrů by mělo smysl v lokalitách, kde by jejich použití mělo výrazný vliv na výši investičních nákladů, především kvůli rozsahu umělých staveb. Doporučujeme revidovat návrh varianty M2 (a variant, v dílčích úsecích s ní shodných) především v lokalitách Blažovice – Holubice (vliv na délku tunelu, možná úspora cca 0,1 mld. Kč), Vyškov – Ivanovice n. H. (směrové řešení blízké var. M1, možná úspora až 0,5 mld. Kč) a Kojetín – Chropyně (řešení O2+ vyhoví pro  $V_{130}=200$  km/h a má uvedeny náklady nižší o 0,4 mld. Kč). *Této skutečnosti jsme si vědomi. Jako autorizované osoby si však dovolujeme upozornit, že je třeba zohlednit i povolený maximální přebytek převýšení pro nákladní dopravu, tzn. že minimální poloměr pro  $V_{130}=200$  km/h je 2060m. Směrové řešení má však i jiné návaznosti, které vycházejí z místních poměrů, návazností v okolí i koordinace ostatních profesí, možností v území a to i z pohledu na okolní zástavbu. Je možné, že zadavatel našel ještě výhodnější řešení než projektant. Pokud tomu tak je, tak prosíme o jeho zaslání, aby mohlo být prověřeno. Záměrem projektanta jistě není zvyšovat investiční náročnost stavby.*
12. B.6 Podélné profily: doplňte pro variantu M2 úplnou sadu podélných profilů, které sice budou podobné jiným výkresům (z var. K3), ale částečně se od nich liší – staničení, návaznosti Vyškov a Ivanovice n. H. U variant S5, N1, N2 chybí všechny spojky mezi VRT a konvenční tratí, tedy pro S5 část základní trasy. U profilů VRT nejsou vyplněny řádky u horního okraje výkresu (raději k. ú. nebo obec než kraj; poloha dopraven nevyplněna); tytéž řádky doplňte do ostatních podélných profilů. Doporučujeme doplnit další řádek „traťová rychlost“. *Bude doplněno.*
13. B.7 Vzorové řezy: jeden řez je nedostatečný. Doplňte alespoň řezy tratí na zemním tělese, na mostě a v tunelu vždy pro konvenční dvoukolejnou trať a pro VRT; dále příčné řezy v kritických lokalitách (z. Rousínov apod.). *Bude doplněno.*
14. B.8 Schéma tratě: doplňte staničení dopraven a všechny skoky ve staničení (hraniční body – odbočky apod.). *Bude doplněno.*

#### **Přepravní prognóza (zpracoval Mgr. Pšenička)**

15. Náklady na varianty M1 a M2 jsou svými náklady cca 550-600 mil Kč vyšší než náklady na stavbu vysokorychlostních tratí na 300 km/hod v zahraničí (totéž platí v menší míře i pro varianty N1 a N2). *Předpokládáme, že rozporujete jednotkovou cenu za km stavební délky. Bez uvedení konkrétní stavby v zahraničí a její investiční náročnosti (tj. zda se jedná o cenu*

*celkovou nebo ceny stavební a technologické části, zda je cena s nebo bez DPH) nelze váš názor vyhodnotit. Naší snahou bylo získat od zadavatele nebo nadřízeného orgánu (tj. MD ČR) závazný podklad k jednotkovým cenám. Tento dokument jsme nikdy neobdrželi. Jednotkové ceny tedy vycházejí z jednotkových cen námi projektovaných staveb se zohledněním jednotkových cen pro tratě VRT a Cenových normativů SFDI z 09/2013, které jsme měli původně používat. Ceny však budou upraveny dle závěru z projednání připomínek.*

Nelze souhlasit s náklady na provoz vlaků. Na straně 32 TZ je uvedeno, že provoz místní nákladní dopravy je levnější, než provoz dálkové nákladní dopravy, s tímto tvrzením nesouhlasím. Stejný princip platí i ve vztahu osobní dálkové dopravy a osobní regionální dopravy. *Náklady na provoz vlaků jsou převzaty z Prováděcích pokynů pro hodnocení investic na železnici (Věstník dopravy 11/2013 ze dne 22.5.2013), kde jsou uvedeny nákladové sazby na provoz vlaků v cenové úrovni 2012 ve výši:*

*osobní doprava: místní elektrická trakce 3 kV 3 294 Kč/vlhod, místní elektrická trakce 25 kV 3 106 Kč/vlhod, dálková elektrická trakce 3 601 Kč/vlhod. Vzhledem k rozhraní trakčních soustav na trati, je hodnota pro místní osobní dopravu kombinací dvou prvně zmíněných hodnot. (zapsal Ing. Tomáš Funk)*

16. V části dopravní technologie chybí zhodnocení jednotlivých variant z pohledu robustnosti GVD, požadují doplnit zhodnocení. Bude trať vyhovovat požadavku čl. 39, odst. 1, Nařízení 1315/2013? *Prověříme a doplníme textový popis možností GVD.*

#### Obecné

17. V obecném popisu jsou uvedeny datové řady končící v roce 2012. Není zřejmé, k čemu tyto obecné statistiky mají sloužit *Data poskytují určitý kontext projektu i pro zahraniční hodnotitele*, tím spíše, že vývoje minulého není možné usuzovat na vývoj budoucí *Naopak usuzovat z dějů minulých na děje budoucí je základem prognózování (např. regresní analýza)*. Nadto udávané trendy nejsou aktuální, jelikož jednotlivé trendy VHD v posledních letech nabírají prorůstový trend, tj. opačný, než je uváděno v odevzdané přepravní prognóze *Projekt začal v roce 2013*. Vhodnější by proto případně bylo uvádět trendy za dálkovou dopravu, příměstskou dopravu a regionální dopravu zvlášť *Jedná se o agregovaná data MD*. *Připomínku odmítáme jako neopodstatněnou bez jakéhokoli vztahu k výsledkům PP.*

18. V DSS2 jsou uváděny právě opačné trendy vývoje veřejné hromadné dopravy, proto není zřejmé, jak se do prognózy promítají uvedené obecné statistiky *Viz kapitola Metodika prognózy osobní dopravy zejména odst. 5 Globální trendy růstu... a dále.*

19. V rámci trendů veřejné dopravy je na str. 29 uvedeno, že se pro období 2010 – 2050 počítá dle aktualizovaných hodnot, uvažuje nárůst o 30 % oproti dříve předpokládaným 53 %. Jak se tento obecný 30% nárůst promítá do prognózy na trati 300.

*Viz např. varianta bez projektu má i bez investic růstový trend cca 30%, vzhledem k rostoucí globální poptávce po dopravě, včetně té železniční.*

20. Nelze v žádném případě souhlasit s tvrzením uvedeném na straně 62, že „hlavní přínosy modernizace tratě Brno – Přerov jsou u především ve zlepšení dopravní dostupnosti brněnské aglomerace“.

*Věta je vztažena k nákladní dopravě, bude přeformulována.*

#### Konkrétní

21. Upozorňujeme na to, že počet vlaků na trati 300 v úseku Brno – Blažovice se pokračujících dále směrem na Slavkov u Brna se výrazně liší od počtu vlaků udávaných právě zpracovávanou dokumentací v rámci SP Blažovice – Veselí n/M, která je dílem identického zpracovatele – SUDOPu Brno. Zatímco SP Brno – Přerov udává (var M2) počet 36 párů osobních vlaků, SP Blažovice – Veselí n/M uvádí párů 44 (var K1, K2), resp. 52 (var V0, K0). Ve variantě bez projektu trati 300 se uvádí, že linka Os Brno – Veselí n/M bude obsluhována 72 páry. Tento počet nesouhlasí s údajem uvedeným v SP Blažovice – Veselí n/M. Prosíme o prověření. *Bude prověřeno*
22. Nesouhlasím, že příměstská linka v úseku Brno - Rousínov bude denně zatížena přibližně 1000 cestujících. Zejména v kontextu ostatních již fungujících linek S i v porovnání se schválenými projekty (SP Elektrizace Brno – Zastávka) je jedná o velmi poddimenzované odhady. Prosím o vysvětlení. *Viz. kapitola Souhrn nabídky řešených variant odst. 5 V regionální dopravě...*
23. Bylo v případě linky Os Brno – Rousínov – Vyškov uvažováno se změnami ve vedení autobusové dopravy? *Ano*
24. Dle jakého podkladu byly stanoveny průměrné cestovné doby IAD? Z našeho pohledu jsou velmi optimistické a v běžném provozu je obtížné je dodržet. Tím pádem každá jedna minuta zhoršuje výsledky přepravní prognózy a tím i EH. *Z dopravního modelu a routeplannerů. V kontextu vnímané cestovní doby optimistické nejsou.*
25. Čím je způsobeno, že přínosy z indukované dopravy jsou u varianty N1 nižší než u variant M2, K3 a S5. Čím je dáno, že časové úspory nové železnice vs. IAD jsou na relaci Brno – Ostrava u var M2 vyšší, než u var N1, S5 (prakticky stejné i u N2), ačkoliv se jedná o výrazně rychlejší varianty. To samé platí i pro relace Brno – Přerov a Brno – Hranice. Lze proto předpokládat, že touto systémovou chybou je zatížen celý model dálkové dopravy.
26. Nelze souhlasit se závěrem, že v kontextu obecného trendu růstu kontejnerové přepravy bude na spojnici Brno – Přerov růst nákladní doprava v horizontu dalších 30 let jen cca o 10 %. *Prognózuje růst kontejnerové přepravy cca 25% za 40 let. Ten může být i vyšší Viz. kap. Možné odchylky prognózy odst. 4. Viz. také závěry PP.*

V závěru studie proveditelnosti chybí dostatečná a přehledná argumentace pro doporučení výsledné projektové varianty a odmítnutí ostatních projektových variant. Tuto argumentaci je třeba doplnit. *Bude doplněno ve spolupráci se zadavatelem.*

Ing. Jarmila Ozimá  
ředitelka odboru investičního

Váš dopis zn.: 9047/2015-O7  
Ze dne: 26.2.2015  
Naše zn.: 13287/2015-O12  
Vyřizuje: Bc. Milan Stehlík  
Telefon: 972 741 045  
Mobil: 601 387 025  
E-mail: stehlikm@szdc.cz  
Datum: 30.3.2015

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace  
Odbor investiční (O7)  
– Z D E –

## Studie proveditelnosti „Modernizace trati Brno – Přerov“, vyjádření

K předložené studii proveditelnosti „Modernizace trati Brno – Přerov“ předkládá odbor základního řízení provozu (O12) následující připomínky:

Zpracovatelé: Bc. Milan Stehlík, tel. 972 741 045; Ing. Pavel Krýže, Ph.D., tel. 972 241 580

### Textová část

- Str. 19 Součinnost s ostatní veřejnou hromadnou dopravou:  
je uvedeno: „Železniční regionální doprava bude obsluhovat (až na dvě výjimky) všechny stávající zastávky a stanice.“ – z důvodu jednoznačnosti uvést, o které dvě výjimky se jedná. *Bude doplněno. Jedná se o zastávku Velešovice (s docházkovou vzdáleností 1100 m od středu obce) a Hoštice-Heroltice (s docházkovou vzdáleností 550 m od středu obce).*
  - Str. 23 – 30 obrázky navržených schémat tratí jednotlivých variant: je potřebné pojmenovat ve schématech „malá kolečka“ zakreslená v kolejišti – v některém případě se jedná o zastávku, v některém o stanici. *Pokusili jsme se požadavku vyhovět, ale došlo v výrazném zneprůhlednění schématu, kdy se popisky prostě do vymezeného prostoru nevejdou. Kloníme se tedy spíše v bud' ponechání stávajícího nebo k odebrání popisu žst. Ivanovice n.H. a Chorpyně. Takto ve schématu zůstanou pouze uzlové a významné žel. stanice.*
  - Str. 25, popis varianty N1: v popisu této varianty se uvádí, že se uvažuje optimalizace stávající tratě dle varianty O2. Rozsah zdvoukolejnění stávající tratě znázorněné na obrázku 13 (schéma var. N1) však nekoresponduje s obrázkem 9 (schéma var. O2). Obdobný problém je i u popisu varianty N2 (str. 26). *V textu je myšleno zadání varianty O2 tj. s maximalizací rychlosti až na  $v_{max} = 160$  km/h a se zdvoukolejněním dle požadavků dopravní technologie. Nahradíme tedy text „dle varianty O2“ textem „dle parametrů varianty O2“. Schéma ve variantě N1 odpovídá požadavku dopr. technologie.*
  - Str. 47 Dálková doprava – je uvedeno: „Vzhledem na uváděnou nedostatečnou kapacitu se v úseku Brno – Kojetín soupravy spojují a dosahují délky 13 vozů.“ Ve stávajícím GVD 2014/2015 se již žádné spojování souprav neprovádí a proto takové konstatování z textu vypustit. *Bude opraveno.*
  - Str. 48 Regionální doprava – je uvedeno: „V úseku Přerov – Nezamyslice jsou osobní vlaky vedeny v základním intervalu 60 minut, v době špičky jsou vloženy další osobní vlaky ....“ Jedná se pouze o ranní špičku, tuto skutečnost do textu doplnit. *Bude doplněno.*
  - Str. 48 Nákladní doprava – zcela chybí zmínka o vlcích na/z vlečky Českomoravské šterkovny a pískovny a.s. Brno-vlečka Tovačov, odbočující v km 8,231 tratě Kojetín – nákladiště Tovačov. Tyto vlaky mají vliv na technologii místní práce v ŽST Kojetín. *Bude doplněno.*
  - Str. 51, 52: je uveden výhledový rozsah dopravy v rozdělení na 3 časové horizonty: krátkodobý výhled do r. 2016, střednědobý výhled po r. 2025, dlouhodobý výhled po r. 2040; chybí rozsah dopravy pro období 2017 – 2025, doplnit (lze předpokládat, že vzhledem k očekávané investiční výstavbě bude rozsah dopravy totožný s krátkodobým výhledem, protože pro zvýšení počtu vlaků nebude dostatečná kapacita). *Ano, tato skutečnost je zřejmá, protože jakékoliv navýšení není možné. Doplníme do úvodních částí dopr. technologie.*
- Zcela chybí údaje o rozsahu dopravy ve všech časových horizontech pro trať Kroměříž – Kojetín, požadujeme doplnit. *Zpracovatel si vyžádá podklady k regionální dopravě od KOVED a KIDSOK, případně provede odhad s tím, že časové hodnoty jsou variabilní. Dálkovou dopravu převezme ze SP Otrokovice – Zlín - Vizovice.*

U dlouhodobého výhledu je uveden výhledový rozsah dopravy linek Olomouc – Nezamyslice – Vyškov n.M. a opačně a dále Přerov – Nezamyslice a opačně 27 párů. Ve dvouhodinové špičce musí být vedeny 4 páry, nikoliv 2 páry, jak je chybně uvedeno – opravit. *Bude prověřeno a opraveno.*

- Str. 75 ŽST Kojetín: na trati Kojetín – Tovačov jsou vedeny nepravidelně i nostalgické vlaky – doplnit do textu. *Této skutečnosti jsme si vědomi. Do textu DT bude doplněn návrh možného zastavení.*

### Dopravní technologie:

Je nutno konstatovat, že v části A. Textová část je na str. 42 – 62 uvedena část Dopravní technologie. Tento text je opětovně uveden v části nazvané „DT Modernizace trati Brno – Přerov“. Požadujeme uvést veškeré texty související s dopravní technologií v jedné části. Připomínky výše uvedené se tedy vztahují i na tuto část „Dopravní technologie“.

- Str. 10 ŽST Přerov: stanice je po ukončení její rekonstrukce v r. 2013 ovládána z CDP Přerov, nikoliv z St1 a St2 v dopravní kanceláři. *Podklad máme z CDP Přerov e-mailem (Ing. Michalík), ale od zpracování se situace zřejmě změnila. Bude opraveno.*
- Str. 10 ŽST Brno hl.n.: trať Blažovice – Brno hl.n. je dvukolejná nikoliv jednokolejná; trať Brno hl.n. – Jihlava je jednokolejná, v úseku Brno Horní Heršpice, zhlaví Státní silnice – Střelice dvukolejná, opravit *Prověříme a opravíme.*
- Str. 11, 13 ŽST Věžky a Chropyně personální obsazení: Dozorčí provozu-vedoucí směny PO Přerov, tato funkce byla s ukončením rekonstrukce ŽST Přerov zrušena. Vedoucím směny PO Přerov je výpravní vnější služby ŽST Přerov. Doporučujeme informaci o Dozorčím provozu-vedoucím směny PO Přerov vypustit. *Údaj byl aktuální v době zahájení prací na SP, bude opraveno.*
- Str. 13 ŽST Kojetín: délky nástupišť neodpovídají délkám uvedeným ve Staničním řádu ŽST Kojetín. *Délky odpovídají Staničnímu řádu Kojetín, účinnost 11.12.2011. Bude prověřeno a opraveno.*
- Str. 22: „Oznamovací a zabezpečovací zařízení“ nahradit správným názvem „Sdělovací a zabezpečovací zařízení“. *Opravíme*
- Str. 35 kap. 4.2 Regionální Doprava: v úseku Přerov – Nezamyslice jsou vedeny 4-vozové elektrické jednotky, nikoli 5-ti vozové. *Bude opraveno.*
- Na str. 36 je uvedeno: „Kritické místa propustnosti jsou tři a tím je mezistaniční úsek Nezamyslice – Vyškov na Moravě, dále odb. Brno-Černovice – Brno hl.n. a též Sokolnice-Telnice – Brno hl.n.“. Vzhledem k předpokládanému podstatnému navýšení vlakové dopravy ve výhledovém stavu je nutno jako kapacitně omezující chápat celou řešenou trať, nejen uvedené úseky. Proto žádáme o náležitou úpravu, popř. vypuštění výše uvedené věty. *Je to uvedeno jen jako Info, upravíme podle žádosti.*
- Kap. 5.5.2, Přehled kapacitních ukazatelů posuzovaných variant:  
Žádáme o doplnění ukazatelů propustnosti též pro období občanského dne (tj. např. 5 až 20 hodin) aspoň v těch případech, kde stupeň obsazení ve špičkovém období překračuje hodnotu 0,6, a tedy existuje riziko, že v období občanského dne dojde k přetížení. *Výpočty budou doplněny.*
- Str. 76, u varianty S5 je uvedeno, že je shodná v úseku Vyškov – Blažovice s variantou O2. To však neplatí, odlišuje se přinejmenším počet traťových kolejí (viz naše připomínka výše). *Ano, opravíme na variantu O1 – jednokolejka.*
- Str. 76 – 77, u varianty N1 v mezistaničním úseku Přerov – Chropyně pokládáme hodnotu  $t_{OBS}$  za podhodnocenou, žádáme o prověření. V této souvislosti by bylo žádoucí doplnit v nákrešných jízdních řádech chybějící kóty u bodu Přerov přednádraží. *Prověříme*
- Str. 77, u varianty N1 v mezistaničním úseku Komořany u V. – Holubice jsou v řádce „N“ počty vlaků pro 2 hodinové období (ve střednědobém i dlouhodobém horizontu), které neodpovídají sestaveným nákrešným jízdním řádům. Dále hodnota  $t_{OBS}$  pokládáme za podhodnocenou, žádáme o prověření. *Prověříme*
- Str. 77 – 78, u varianty N2 se předpokládá, že omezujícím úsekem je mezistaniční úsek Chropyně – Kojetín. S ohledem na jízdní doby uvedené v nákrešných jízdních řádech se domníváme, že omezujícím úsekem je mezistaniční úsek Přerov – Chropyně. Žádáme o prověření. *Prověříme*
- Kap. 5.5.3, Počty dopravních kolejí v železničních stanicích:  
Ve variantě N1, v níž se v úseku Kojetín – Přerov předpokládá jednokolejný provoz, se navrhuje zrušení stanice Věžky. Tento krok **není nijak dopravně technologicky zdůvodněn**. Přitom ve srovnání se současným stavem zůstane rozsah dopravy ve střednědobém horizontu obdobný, v dlouhodobém horizontu dojde k jeho navýšení. Dále hodnota průměrné doby obsazení pro mezistaniční úsek Přerov – Chropyně, uvedená v kap. 5.5.2 (str. 77), je pravděpodobně podhodnocená (viz připomínka výše). Z uvedených důvodů s návrhem na zrušení stanice Věžky ve variantě N1 nesouhlasíme. *Dopravní Věžky bude ve var. N1*

*zachována, prověřeno bude rovněž její zachování v dalších variantách s ohledem na změnu postupu výstavby (nová trať až po rekonstrukci stávající).*

Požadujeme doplnění výpočtu propustnosti brněnského zhlaví v Blažovicích ve variantách O2+, M1, K3, M2 a S5, což jsou varianty, ve kterých lze očekávat velké zatížení některých prvků zhlaví. Výpočet žádáme provést pro dvouhodinové špičkové období. Pokud se prokáže, že v dlouhodobém výhledu budou výsledky vyhovující, není nutné provádět výpočty pro střednědobý výhled. V případě potřeby můžeme poskytnout programovou podporu pro výpočet propustnosti zhlaví v MS Excel. *Vzhledem k tomu, že na jednání KOR-DIS JMK preferuje vedení linky S7 přes Tuřany – letiště, není třeba dokládat.*

- Str. 81 kap. 5.6.1 Návrh počtu zaměstnanců, je uvedeno: „Podle posledních podkladů ŽST Blažovice a ŽST Holubice budou přiřazeny k řízení a organizování ze ŽUB.“ Jaké podklady měl autor k dispozici? Dle platného Pokynu generálního ředitele č. 9/2013 (Pracoviště pro dálkové řízení) bude trať Brno (mimo) – Přerov řízena z CDP Přerov s pracovištěm pohotovostního výpravčího v Brně. *Bude opraveno.*

- V tabulce č. 107 je navrženo ponechání výpravčích v ŽST Nezamyslice a Kojetín, vzhledem k výše uvedenému je zřejmé, že stanice nebudou obsazeny výpravčími. *Podklad máme z CDP Přerov e-mailem (Ing. Michalík), ale od zpracování se situace zřejmě změnila. Bude opraveno s následným zohledněním v EH.*

- Kap. 5.6.4, Návrh ostatních technických zařízení:

V rámci minulého dílčího odevzdání studie jsme připomínkovali uváděné vedení Mn vlaků v závislé trakci a navrhované ponechání TV i na manipulačních kolejích a vlečkách. Připomínka nebyla v nyní předložené dokumentaci zohledněna. Manipulační vlaky dopravce ČD Cargo, a.s. jsou vedené lokomotivami nezávislé trakce umožňující obsluhu neelektrizovaných manipulačních kolejí a vleček. Rozsah elektrizace manipulačních kolejí je nutné s ohledem na tuto skutečnost objektivně posoudit, lze předpokládat nesouhlas majitelů vleček se zatrolejováním vleček na jejich náklady.

Pro trať Brno – Přerov (mimo) je navržen trakční systém 25 kV 50 Hz. Požadujeme uvést, v kterém mezistaničním úseku a kilometru trati Brno – Přerov a Olomouc – Nezamyslice bude styk se soustavou 3kV ss. *TV nad manipulačními kolejemi a vlečkami bude ponecháno jen v případech, kdy nebude stavbou dotčeno, v opačném případě nebude nahrazováno.*

*V úseku Brno – Přerov je styk soustav popsán v technickém řešení trakčního vedení a do DT bude km převzata. V úseku Nezamyslice – Olomouc je styk soustav řešen samostatnou SP. Pokud ta je již odsouhlasena, údaj převezmeme. V opačném případě uvedeme předpoklad z rozpracované SP.*

## **Přílohy k dopravní technologii**

- Přílohy č. 3/1 – č. 4/4, v žádné příloze není uveden rozsah regionální dopravy v úseku Kojetín – Kroměříž, požadujeme doplnit. *Projektant si vyžádá od KIDSOK a KOVED.*

- V příloze č. 5 ze schémat není zřejmé, zda zakreslená nástupiště jsou všechna ostrovní oboustranná, případně v některých případech pouze jednostranná – nutno upřesnit. Viz např. ŽST Vyškov na Moravě, varianta M1, M2. Ve výkresové části B.4.2. jsou u kolejí č. 1 a 2 zakreslena jednostranná ostrovní nástupiště (zde chybně popsán jako nástupiště vnější). *Prověříme soulad s výkresovou částí dokumentace - koleje. Bude opraveno.*

- V příloze č. 5/1 ŽST Blažovice ve variantě O2+ chybí kolejová spojka na slavkovském zhlaví. Dále doporučujeme z hlediska dopravně-technologického prověřit výhody, resp. nevýhody přesunutí kolejové spojky mezi kolejemi č. 1 a 2 před nástupiště ve směru od Šlapanic ve variantách O2+, M1, M2, K3. *Prověříme*

- Příloha č. 5/7 ve variantách O2+ až S5 chybí na nezamyslickém zhlaví kolejové spojky mezi hlavními kolejemi. *Doplníme*

- Příloha č. 5/8: varianty O2+, M1, M2, K3, N1, N2, S5

Požadujeme navrhnout kusou dopravní kolej s nástupní hranou v sudé kolejové skupině. I když výhledový rozsah dopravy předpokládá vedení vlaků regionální dopravy v trase Olomouc – Nezamyslice – Vyškov na M., nelze předpokládat, že v okrajových částech občanského dne a přepravních sedlech budou vlaky vedeny do/z Vyškova na M., ale budou z končící/výchozí v ŽST Nezamyslice. *Kusá kolej bude doplněna.* Žádáme doplnění nákrešných jízdních řádů v přílohách 6 a 8 o trasy nákladních vlaků.

*K doplňování ND do dopravní špičky podotýkáme, že pokud mají platit všechny objednatelům zadané limity pro modelový GVD v špičce, tak v některých případech to prostě nevychází a proto tam nejsou zakresleny.*

- Příloha č. 5/9: Odbočku Němčice n.H. požadujeme navrhnout cca do poloviny mezistaničního úseku Kojetín – Nezamyslice z hlediska jízdních dob (je nesoulad v umístění kolejových spojek v Příloze č. 5/9 a části B.8.2 – schéma tratě-část 2. *Prověříme. Uvádíme, že posun spojek by měl za následek změnu trasy. Rot-schein*

- Příloha č. 5/10: varianty O2+, M1, M2, K3, N1, N2, S5  
**Požadujeme** navrhnout nástupní hranu v liché kolejové pro končící/výchozí vlaky regionální dopravy ve směru od/do Kroměříže. Pro tyto vlaky je navrhována dopravní kolej č. 3, která by však měla být určena přednostně pro vlaky směru Brno – Přerov. Z plánu obsazení dopravních kolejí je patrné, že je navrhováno přestavování soupravy osobního vlaku z dopravní koleje č. 3 na dopravní kolej č. 6 a následně další přestavení na kolej s nástupní hranou, několikeré křížení zhlaví při vlastním posunu a následně při odjezdu vlaku směr Kroměříž. S navrženou technologií zásadně nesouhlasíme. V plánu obsazení kolejí zcela chybí obsazování kolejí č. 4 a 6 nákladními vlaky z/na vlečku Českomoravské štěrkovny a pískovny. *Bude doplněno ke kol. č. 9 a takto zdůvodněno.*
- V Přílohách č. 6, 7/1, 7/2, 7/3 jsou v ŽST Nezamyslice velmi těsné „nepřipoje“ vlaků regionální dopravy – požadujeme jednoznačný souhlas objednavatele regionální dopravy s takovým řešením. *Ano vyplývá to z limitů zadanych pro modelové GVD a bylo takto schváleno e-mailovou korespondencí s KIDSOK. Bude prověřeno v dalším stupni PD.*
- V nákresech jízdních rádek v přílohách 7/1 a 8/1 (tj. varianta O2+ ve střednědobém a dlouhodobém výhledu) dochází ve Vyškově n. M. na ivanovickém zhlaví ke kolizi mezi končícím osobním vlakem jedoucím od Olomouce do opačné kolejové skupiny a vlakem linky R31 jedoucím opačným směrem. Nutno opravit. *Prověříme*

### Výkresová část

- V těch případech (např. Blažovice, Holubice), kdy je navrhováno zřídit nástupiště v záhlaví železničních stanic namísto nástupišť u jednotlivých staničních kolejí požadujeme, aby nástupiště umístěná v záhlaví (případně ve zhlaví) stanic měla charakter zastávky v obvodu stanice. S ohledem na technologii výpravy vlaku u nástupiště a s ohledem na konstrukci GVD musí mít zastávka samostatný tarifní název odlišný od názvu stanice. Např. ŽST Blažovice a zastávka „Blažovice zastávka“. *Bude opraveno.*
- V ŽST Nezamyslice není dle našeho požadavku z porad ve schématech navržena v sudé kolejové skupině kusá kolej s vnějším nástupištěm pro končící/výchozí osobní vlaky odbočné trati Olomouc hl.n. – Nezamyslice, obdobně tak v ŽST Kojetín není navrženo v liché kolejové skupině nástupiště pro končící/výchozí osobní vlaky odbočné trati Kojetín – Valašské Meziříčí. *Bude doplněno.*
- Přílohy B.4.1.1, B.4.2.1, B.4.3.1 Blažovice:  
Nástupiště u koleje č. 2a (situované mezi kolejemi č. 2a a 101) je chybně popsáno jako vnější. Nástupiště je přístupné mimoúrovňově po lávce a jedná se správně o jednostranné ostrovní nástupiště. V situaci také chybí zakreslena hlavní návěstidla. Není proto možné posoudit, zda navržená nástupiště jsou u staniční koleje (zřejmě nebude možné s ohledem na umístění nástupišť bezprostředně u výhybek č. 21, 22, 23, resp. 23, 24, 25 – dle varianty), nebo ve zhlaví stanice. *Bude upřesněno. Rotschein.*
- Příloha B.4.1.4 Luleč:  
Na vyškovském zhlaví jsou odjezdová návěstidla situována v oblouku o R=900m, toto umístění může být problematické s ohledem na viditelnost těchto návěstidel. *Bude prověřeno.*
- V příloze B.4.1.9 Chropyně: jsou chybně navržena nástupiště v délce 140m. *Bude opraveno. Rotschein*
- Příloha B.4.2.5 Vyškov:  
U kolejí č. 1 a 2 se jedná o jednostranné ostrovní nástupiště (zde chybně popsáno jako nástupiště vnější). Dále zde mají být zřejmě zakreslena také cestová návěstidla rozdělující koleje č. 101 a 102 na dvě části. Dle plánu obsazení dopravních kolejí je potřebných celkem 5 nástupních hran. Proto minimálně jednu kolej je nutné rozdělit. *Bude opraveno a doplněno.*
- Příloha B.4.5.4 Luleč:  
S ohledem na situování nástupišť u kolejí č. 1, 5 a délku staničních kolejí je nutné navrhnout (dynamicky posoudit) zejména vyškovské zhlaví pro vyšší rychlost (než uváděných 60 km/h) na dopravní kolej č. 5. Kolej by byla pravidelně využívána pro křižování osobních vlaků dle výhledového GVD. *Bude prověřeno v dalším stupni projektové dokumentace. Rotschein.*
- Příloha B.4.5.5 Vyškov:  
Nástupní hrana u koleje č. 3 + 3a je navržena v délce 300 metrů. Ze situování cestových návěstidel dělicích kolej na dvě části není zřejmé, v jakém poměru bude nástupní hrana využitelná. *Bude upřesněno.*
- Příloha B.4.6.1 Chropyně:  
Doporučujeme zvážit možnost zachování manipulační koleje č. 7 a zrušení manipulační koleje č. 9 s úpravou zapojení kusé koleje č. 9a a vlečkové koleje s cílem zkrácení podchodu na ostrovní nástupiště. Schéma je v rozporu se schématem stanice uvedeným v příloze č. 5/11. *Bude prověřeno v dalším stupni projektové dokumentace. Rotschein.*

- V příloze B.8.2 je u zastávky Věžky ve všech variantách kromě varianty BP uvedeno, že se jedná o odbočku, zakreslení kolejových spojek však není znázorněno. Dále u varianty N1 (jednokolejná trať) nepřichází v úvahu, aby se jednalo o odbočku (k tomu viz naše připomínka výše). *Bude opraveno. Rotschein.*

#### **Formální připomínky**

- Číslování kapitol třetí úrovně je v celém textu chybně (např. místo označení 3.2.1 je uvedeno 3.21). Dále jsou nadpisy této úrovně uvedeny obyčejným písmem, zatímco nadpisy nižší (čtvrté) úrovně jsou uvedeny tučně (viz např. str. 59), takže struktura celého textu je velmi nepřehledná. *Upravíme*
- U některých tabulek chybí jejich název (viz např. tab. 31, 107). *Doplníme*
- V tabulkách popisujících účel použití dopravních kolejí je opakovaně používána chybná dopravní terminologie. Dopravní koleje jsou vjezdové a odjezdové (nikoliv vchodové a odchodové). *Opravíme, opakovaná připomínka*

Ing. Tomáš Nachtman  
ředitel odboru základního řízení provozu

Váš dopis zn.: 9047/2015-O7  
Ze dne: 26.2.2015  
Naše zn.: 14179/2015-O13  
  
Vyřizuje: Trejtnar Radek, Ing.;  
Telefon: 972341194  
Mobil: 724 753556  
E-mail: [trejtnar@szdc.cz](mailto:trejtnar@szdc.cz)  
  
Datum: 1.4.2015

SŽDC, státní organizace  
Generální ředitelství  
Odbor investiční  
Ing. Alena Heinišová

## Stanovisko k dílčímu odevzdání 01/2015 studie proveditelnosti „Modernizace trati Brno - Přerov“

V rámci posouzení **dílčího odevzdání studie proveditelnosti** máme k předložené dokumentaci za SŽDC GR O13 následující připomínky.

### Zásadní připomínky

Ve variantách S5, N1 a N2 se uvažuje provoz v horizontu do roku 2040 pouze rychlostmi 200 km/h a až po roce 2040 s rychlostmi 350 km/h. Návrh GPK tedy musí odpovídat oběma navrženým rychlostem. Požadujeme, aby pro nižší návrhovou rychlost nebylo systémově využíváno přebytku převýšení. Popisy GPK uvádějte pro obě rychlosti. **Bude upraveno. (zapsal Ing. Jan Lehnert)**

Ve všech variantách konvenčních tratí doplňte ve smyslu Pokynu SŽDC č.16/2013 rychlostní profily  $V_{150}$  a  $V_k$ . **Bude doplněno.**

Z předchozího vyjádření opakujeme připomínku: V článku 3.4 (v současném odevzdání 3.2) *technické zprávy se s odkazem na přílohu B.7 uvádí osová vzdálenost kolejí pro variantu trati v parametrech VRT až do rychlosti 350 km/h. Hodnota osové vzdálenosti kolejí 4,7 m (v současném odevzdání 4,5 m) byla určena na základě hodnot uvedených v TSI INF. Je třeba upozornit, že TSI INF uvádějí minimální přípustné hodnoty jednotlivých parametrů nikoliv hodnoty doporučené k projektování. Osové vzdálenosti kolejí pro rychlosti nad 200 km/h nejsou v rámci ČR stabilizovány, budou známy až po dokončení Technicko-provozní studie – Technická řešení VRT. Je však důvodné se domnívat, že výsledné osové vzdálenosti kolejí budou větší než minimální hodnoty uvedené v TSI INF. Doporučujeme v tomto případě uvažovat s hodnotami 5 – 5,5 m. Naproti tomu šířka pláň tělesa železničního spodku 4,5 m od osy krajní koleje se zdá být naddimenzovaná. Na tratích typů VRT se za běžného provozu nepředpokládá pohyb zaměstnanců provozovatele dráhy.*

Navrhovat jako standardní hodnoty ty, které jsou uvedeny v TSI INF jako absolutně minimální zásadně nedoporučujeme. Doporučujeme změnit poměr mezi navrženou osovou vzdáleností kolejí a vzdáleností hrany pláň tělesa žel. spodku při zachování shodné celkové šířky pláň tělesa žel. spodku. Vliv na EH by tak neměl být žádný.

***Ve variantách N1, N2 a S5 je uvažováno s osovou vzdáleností traťových kolejí 4,7m. Vzhledem k tomu, že v ČR zatím není osová vzdálenost kolejí s rychlostí nad 200km/h předepsána, byla osová vzdálenost kolejí převzata z již odevzdané ÚTS VRT Bohumín - Přerov. Osová vzdálenost kolejí může být, vzhledem k územní rezervě 100m od každé koleje, upravena v dalším stupni dokumentace. (zapsal Ing. Jan Lehnert)***

**Připomínky ke kolejovému řešení** (zpracoval Ing. Trejtnar Ph.D., tel. 972 341 194, [Trejtnar@szdc.cz](mailto:Trejtnar@szdc.cz))

- Na konci roku 2014 byly zavedeny další TOR z důvodu stavu žel. svršku a to v úsecích km 83,579 – km 78,914 a km 68,700 – km 66,919. Konkrétní omezení jsou uvedena v tabulkách TTP. Informaci předáváme pro účely aktualizace údajů popisu stávajícího stavu. *Bude doplněno.*
- Ve výkresech žst. Vyškov n. M. upravte barvu kolejí, které zůstanou ve stávajícím stavu (např. č.12,14,16...), současné zobrazení odpovídá rušení kolejí. Ve variantě Žst. Vyškov na Moravě O2+ je navrženo na přerovském zhlaví kolejové rozvětvení, které z důvodu vyšší osové vzdálenosti kolejí nebude DKS, ale 5 samostatných konstrukcí včetně samostatné kolejové křižovatky 1:5,5, která není ve výkrese označena. Byť toto řešení nepovažujeme za optimální, v tomto stupni je možno jej ponechat. Ve variantách modernizačních je navrženo řešení žst. Vyškov n. M. s vložením kolejí č.101 a 102 zapojených na obou zhlavích DKS. Prověřte, jestli je z hlediska dopravního programu akceptovatelné zapojení pomocí křižovatkových výhybek na místo DKS. *Bude diskutováno v dalším stupni PD.*
- V žst. Ivanovice jsou navrženy výhybky tvaru 1:9-190 v oblasti hran nástupišť (resp. v oblasti 25 m přesahující konec nástupiště). Z důvodu prostorové průchodnosti změňte typ na 1:9-300. *Bude opraveno.*
- V žst. Nezamyslice je v různých variantách navrženo brněnské zhlaví v převýšení do 40 mm. Toto řešení nepovažujeme provozně za vhodné, proveďte možnost návrhu zhlaví bez převýšení. Rovněž proveďte možnost úpravy přerovského zhlaví, výhybka č. 9 omezuje rychlost zapojení koleje č. 4 na 80 km/h. Při využití štíhlejšího typu by bylo možné odstranit tento propad rychlosti včetně náhlé změny nedostatku převýšení 100 mm (v koleji č. 4 je uváděna rychlost 100 km/h). *Ve variantě K3 a M2 bylo prověřeno s negativním výsledkem. Trasa by demolovala výpravní budovu a neúnosně se přibližovala ke stávající zástavbě. Ostatní varianty lze případně prověřit v dalším stupni PD.*
- V rámci zapojení trati ve směru Tovačov by v žst. Kojetín postačovalo využít poloviční křižovatkovou výhybku (výh. č.3). *Bude diskutováno v dalším stupni PD.*
- V žst. Holubice jsou navázány na výhybku č.11 dvě kusé koleje. Popište jejich účel, popř. zvažte sloučení jejich funkcí. *Bude doplněno (odvrat+odstavování).*

#### **Připomínky k řešení mostních objektů** (zpracoval Ing. Laifr, tel. 972 244 255, [Laifr@szdc.cz](mailto:Laifr@szdc.cz))

- U všech nových mostů přes pozemní komunikace všech typů doporučujeme dodržet minimální světlost 6 m. *Bude opraveno v textové části*
- U všech nových mostů požadujeme dodržet podjezdnou výšku dle ČSN 736201. *Bude doplněno do společných zásad*
- Opěry, případně křídla **nebudou z prostého betonu**, ale zásadně vždy ze železobetonu. Důvodem jsou obtíže s objemovými změnami betonu, vznik velkých nekontrolovaných trhlin a následná rychlá degradace. *Bude řešeno v dalším stupni dokumentace*
- Upozorňujeme, že zabetonované nosníky používané pro příznivě nízkou stavební výšku jsou pro vyšší rychlosti obtížně použitelné. Problémem je náchylnost k rezonancím – podrobnosti viz MVL 511. V dalším stupni bude třeba u většiny těchto konstrukcí přejít od rozepřených konstrukcí ke konstrukcím rámovým a, nebo zvýšit stavební výšku. *Bude řešeno v dalším stupni dokumentace*
- Most v km 11,440 - upozorňujeme, že most je s mostnicemi a proto bude maximální rychlost na tomto objektu trvale omezena na 120 km/hod. V případě potřeby rychlosti vyšší je nutné nosnou konstrukci přestavět. *Bude opraveno v souladu s novým řešením v rámci stavby „Trať 2032 Brno - Vlárský průsmyk st. hr., v úseku Šlapanice (mimo) - Blažovice (včetně)“, kde se navrhuje výměna NK za konstrukci s průběžným štěrkovým ložem.*
- Most v km 39,505 – délka mostu je s ohledem na možnost převedení bezстыkové koleje zvolena správně, avšak o konkrétním rozdělení polí je předčasné spekulovat. Doporučujeme spíše menší hustotu pilířů, tedy pole větších rozpětí. *Jedná se o předběžný návrh s ohledem na konfiguraci terénu pod mostem. Podrobněji bude řešeno v dalším stupni dokumentace.*

- Most v km 49,394 – vzhledem k příznivé podjezdové výšce doporučujeme nový most provést bez střední stojky. Důvodem je komplikovaná údržba a obtížná možnost revizí ve středním dělicím pruhu rychlostní komunikace. V dalším stupni dokumentace bude rozhodnuto, jestli bude most navržen jako spojitý o 3 polích, nebo rám, případně prostý nosník, dle konkrétních okrajových podmínek. *Bude řešeno v dalším stupni dokumentace*
- Nicneříkající obecné formulace typu „omezit na minimum necitlivé zásahy do estetiky mostů“ (viz A.0 str. 80) požadujeme vypustit. Pokud je nějaký most z tohoto hlediska podstatný, uveďte to v příloze A. 4. *Bude upraveno*
- Šířka kolejového lože bude minimální nutná, tedy  $2,30 + 4,50 + 2,30 = 9,10\text{m}$ . (viz A.0 str. 82). *Bude prověřeno.*
- Mosty s dolní mostovkou se mohou na VRT běžně uplatnit (viz A.0 str.82). Použití předepjatých parapetních mostů v oblastech s nízkou stavební výškou, kde zároveň nahradí vysokou PHS, velmi šikmá křížení nízko nad terénem, apod. *Bude upraveno.*

## Závěr

S předloženou dokumentací souhlasíme za podmínky řádného vypořádání připomínek. Zásadně přepracovávané části dokumentace budou předloženy opětovně ke schválení.

**Ing. Jiří Kozák**

*ředitel odboru traťového hospodářství*

Váš dopis zn.: 9 047/2015-O7  
Ze dne: 3. 3. 2015  
Naše zn.: 13629/2015-O14  
  
Vyřizuje: Ing. Ondřej Plocek  
Telefon: 972 244 491  
Mobil: 727 827 268  
E-mail: plocek@szdc.cz  
  
Datum: 27. 3. 2015

Správa železniční dopravní cesty, s.o.

Odbor investiční - O7

### „Studie proveditelnosti Modernizace trati Brno - Přerov“

Odbor automatizace a elektrotechniky zasílá ke studii proveditelnosti s názvem „Modernizace trati Brno – Přerov“ následující připomínky:

#### 1. Zabezpečovací zařízení (Ing. Jelínek, tel. 972 244 572)

V červenci 2014 byly projednány připomínky k předmětné SP ve verzi 6/2014. Aktuální verze SP by měla uplatněné a kladně projednané připomínky obsahovat. Uvedený předpoklad (podle průvodního dopisu) se nepotvrdil.

Při posuzování zapracování připomínek jsme zjistili zejména následující nedostatky:

- Již dříve jsme upozornili na chybně uváděnou TNŽ 34 2630, která již neplatí - resp. byla nahrazena TNŽ 34 2620 již v roce 2002. Nedostatek přetrvává. **Bude opraveno.**
- Požadovali jsme alespoň rámcově navrhnout počet RBC pro ERTMS/ETCS v závislosti na počtu vlaků dle aktuálního konceptu výhledové dopravy. Přes kladnou reakci projektanta (která prvotní návrh již obsahovala) nebyl požadavek naplněn. V souvislosti s tím je dále nutno také rozšířit seznam zkratk (tzn. pro potřebu textu SP zavést zkratku RBC). **Bude doplněno.**

#### 2. Sdělovací zařízení (Kolář, tel. 972 244 342)

Bez připomínek.

#### 3. Elektrotechnika a energetika (Ing Krkoška, tel. 972 244 766)

V části studie Trakční vedení se popisuje lokální přesun kombinované trakční napájecí stanice Nezamyslice. V návaznosti na řešenou studii proveditelnosti „Modernizace trati Olomouc – Prostějov – Nezamyslice“ doporučujeme respektovat připomínku O14, vznesenou k této studii, která navrhuje, aby i v případě realizace „Minimální“ varianty se uvažovalo v úseku trati Nezamyslice – Vrbátky se změnou trakční soustavy na střídavou 25 kV. Styk trakčních soustav by byl situován do traťového úseku Vrbátky – Blatec tak, aby nedošlo k rušení zabezpečovacího zařízení střídavou trakční soustavou v uzlu Olomouc. Z tohoto důvodu doporučujeme řešit stejnosměnou část nově navržené kombinované trakční napájecí stanice Nezamyslice pouze jako dočasnou v kontejnerovém provedení. V této souvislosti by bylo vhodné, posunout v první fázi styk soustav za žst. Nezamyslice ve směru na Olomouc (celá žst. Nezamyslice by byla ve střídavé trakci) a následně, po přepnutí na střídavou soustavu, do úseku trati Vrbátky - Blatec. Výkonové

požadavky kontejnerové měřírny musí být posouzeny na základě energetických výpočtů. Závěry obou studií je nutné vzájemně koordinovat, a to i v závislosti na očekávané době realizace staveb. *V TNS Nezamyslice je stejnosměrná část v této SP řešena jako kontejnerová.*

**Ing. Martin Krupička**

*ředitel odboru automatizace a elektrotechniky*

Váš dopis zn.: 9047/2015-O7  
Ze dne: 26.02.2015  
Naše zn.: 14659/2015-O26  
  
Vyřizuje: Ing. David Fuksa  
Telefon: +420 972 235 369  
Mobil: +420 725 919 470  
E-mail: fuksa@szdc.cz  
  
Datum: 31.03.2015

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace  
O7 – odbor investiční  
Ing. Jarmila Ozimá

## Stanovisko O26 GR SZDC ke „Studii proveditelnosti stavby Modernizace trati Brno – Přerov“

Vážená paní ředitelko,

zasílám Vám vyjádření odboru strategie ke „Studii proveditelnosti stavby Modernizace trati Brno – Přerov“ (dále jen SP).

### Dopravní technologie:

- v kapitole 5.1 není blíže specifikován rozsah dopravy ve střednědobém/dlouhodobém horizontu odpovídající návrhu varianty bez projektu, je pouze vyhodnocován výhledově poptávaný rozsah dopravy vůči stávajícímu stavu infrastruktury včetně ŽUB; *Vysvětlení v rámci textu*
- v tabulkách č. 39 a 40, dokládajících posouzení kapacity varianty bez projektu, je opět vyhodnocován jako omezující úsek mimo předmětnou stavbu úsek stávající jednokolejné Komárovské spojky – okolní infrastruktura má být ve stavu bez projektu i projektovém trati Brno – Přerov invariantní, jak jest uvedeno např. v přehledných schématech (B.8.1) a rovněž v samotném modelovém GVD (již zahrnující oproti stávajícímu stavu možné navýšení rozsahu osobní dopravy v linkách R12 – špičkový interval 60' a S7 – možnost intervalu 60'); *Objednatel Os KORDIS JMK vlaků deklaroval nezáměr o vedení takových vlaků na stávající infrastruktuře s ohledem na cestovní doby pomalejší než u BUS a nemožnost dosažení intervalu 30 min. ve špičce.*
- ve vazbě na výše uvedené neobsahuje staniční schéma v přílohové části výhledový stav zaústěné staré a nové trati ve směru od ŽUB; *Je třeba si uvědomit, že SP neřeší ŽUB, což bylo na poradách několikrát potvrzeno. Požadované bude řešeno v rámci SP ŽUB, jejíž zpracovatel bude znám po uzavření probíhající veřejné zakázky.*

### Analýza přepravního trhu

- vzhledem k výše uvedeným připomínkám k absenci definice rozsahu dopravy k variantě bez projektu v dopravně technologické části je zřejmě v tomto důsledku v přepravní analýze neúplně interpretován rozsah dopravy a přepravní proudy v zátěžovém kartogramu varianty bez projektu (obr. 3.15 a 3.21), v úseku Brno – Vyškov chybí linka S7 v určitém celodenním počtu spojů možné nabídky v intervalu 60' se zřejmě sedlovou redukcí (případně není zdůvodněna její absence);

*Bude prověřeno*

B.9 Graf rychlostí: *Níže uvedené bude doplněno. Rotschein*

- předložen pouze jeden „graf“ se zákresem pouze traťových rychlostí jednotného rychlostního profilu pro V a  $V_{130}$ , přičemž minimálně v úsecích propadů rychlosti oproti maximální traťové rychlosti budou profily rozdílné, není dokladován rychlostní profil  $V_{150}$ , který lze považovat minimálně v dlouhodobém výhledu za profil základní;
- chybí křivky dynamického průběhu rychlosti dokladující využitelnost návrhového rychlostního profilu;
- vůbec nejsou doloženy grafy pro varianty N1 a N2;
- pojmy „stanovená rychlost“ a „maximální rychlost“ – zřejmě se má jednat o „traťovou rychlost“.

Příloha č. 6: Porovnání variant řešení (DETR analýza):

- postrádáno porovnání vícero dopravně-technologických kritérií, např. rozsah dopravy, propustnost, případně další. *Bude doplněno.*

Obecné:

- z aktuálně předloženého odevzdání dokumentace je ze strany O26 preferována varianta M2, kterou lze považovat za kompromis vůči možným variantám výhledového rozvoje sítě RS v okolní infrastruktuře, což do jisté míry podporují předložené výsledky ekonomického hodnocení;
- vzhledem k výsledkům přepravní analýzy v hodnocení linky S7 a rovněž Os v úseku Vyškov – Přerov je otázkou, zda především opětovně aktivovaná linka S7 je dostatečně zdůvodněna (vyjma požadavků objednavatelů regionální osobní dopravy):
  - další zatížení pro úsek Brno hl. n. – Blažovice při konstrukci výhledového NJŘ;
  - v dlouhodobém horizontu ve velmi omezené konstrukční poloze vůči rychlým trasám vlaků vlivem nehomogenity tras;
  - sledován záměr v dosažení cestovní doby S7 v úseku Brno – Rousínov srovnatelné se stávající, a zřejmě případně i výhledově dostupnou, alternativou autobusovou v podobě stávající linky 107, přičemž zřejmě v železniční obsluze v mnohých případech s delší docházkovou vzdáleností na vlak apod.;
  - v projektových variantách návrh délek nástupišť odpovídající např. špičkové dvojici tříčlankových jednotek, avšak zřejmě neodpovídající přepravnímu potenciálu minimálně úseku Blažovice – Vyškov na Moravě;
  - konfigurace ŽST Vyškov na Moravě variantně (M1 a M2) výrazně dimenzována na obratovou potřebu vlaků Os linky S7 a Os ve směru Olomouc;
  - dokládán alternativní návrh trasování linky S7 v úseku Brno hl. n. – Holubice ve vedení buď přes Šlapanice, či přes Tuřany, zároveň oproti předchozím návrhům s průjezdem uvedeného úseku ve variantě přes Šlapanice a ve variantě přes Tuřany s jedním zastavením právě v Tuřanech s pozitivním dopadem do cestovních dob vůči vzdálenějším destinacím (např. primárně sledované relace Brno – Rousínov) a především do konstrukce NJŘ v projektovém konfiguračním návrhu ŽST Blažovice; pokud by však (vzhledem k evidentně neustálené konstrukci linky, i v zastavovací politice) měla být opět sledována

varianta plně zastávkové koncepce S7 vedené přes Tuřany (obdobně předchozím plněním dokumentace) s předjížděním Os S7 právě v Blažovicích, úrovnovým rušením na obou zhlavích stanice ve směru do Brna, pak by technické řešení ŽST Blažovice ve variantách O2+, M1, K3, M2 mělo doznat změn odstraňujících uvedené rušení v koleji č. 101/1 v obou zhlavích; plně zastávkový koncept vedený S7 přes Tuřany lze považovat za omezující rovněž vůči konstrukci GVD přes kolej č. 2b vůči linkám R6 a S6, a to vůči rozsahu dopravy a konstrukční poloze linek R6+S6 v rámci studie proveditelnosti trati Blažovice – Veselí nad Moravou; na základě výše uvedeného z dopravně-technologického hlediska lze podpořit konstrukční variantu S7 přes Tuřany, minimálně z důvodu eliminace úrovnových rušících vlakových cest ve zhlavích ŽST Blažovice a rozsahu technického řešení;

*Na jednání potvrdil zástupce KORDIS JMK i KÚ JMK trvalý zájem o provoz linky S7, a to s požadavkem na její vedení přes Letiště Tuřany. Studie vedení linky S7 v uvažovaném rozsahu akceptuje, vedení přes Tuřany dokládá jako reálnou možnost. Bez úprav dokumentace.*

- ŽST Nezamyslice je aktuálně navržena bez jediné kusé koleje v sudé skupině zapojené ve směru trati č. 301 – je již z pohledu obou objednavatelů regionální osobní dopravy potvrzen navržený provozní koncept v přímé vozbě Os Vyškov na Moravě – Nezamyslice – Olomouc hl. n. – Šumperk (– Kouty nad Desnou)?; z pohledu konstrukce NJŘ a potenciálních přípojných vazeb by spíše napovídal původnímu návrhu přímé vozby Os Vyškov na Moravě – Přerov (– Olomouc hl. n.), čímž by byla zajištěna v Nezamyslicích přestupní vazba mezi Os, avšak naopak Os ve směru Šumperk by dle aktuální konfigurace ŽST buď obsazovaly kolej č. 4 určenou primárně k průjezdu R12, případně s rušením celého zhlaví kolej č. 3; do doby ustálení provozního konceptu Os by rozsah kolejového řešení ŽST Nezamyslice neměl být uvažován bez kusé koleje (její nepotřebnost může být rozhodována do doby zpracování dalších stupňů dokumentace).

*Kusá kolej bude doplněna.*

S pozdravem

**Bc. Marek Binko**  
ředitel odboru strategie