

## Záznam z jednání o „Studii proveditelnosti Brno – Přerov“

konaného dne 6. února 2014 na GŘ SZDC v budově v Hyberské ulici, Praha 1. Přítomni:

- za MD mgr. Ilík (O130), JUDr. Michalčík (O190), ing. Vichla (O190), ing. Buriánek (O520),
- za SZDC ing. Heinišová (úsek NM), mgr. Pšenička (úsek NM), ing. Michalica (úsek NM), ing. Šulc (O26) a ing. Fridrich (SSZ).

Cílem jednání bylo sjednocení názoru na posuzované varianty.

Po poradě konané dne 31. 1. 2014, podle níž měly být sledovány varianty O2, M1, M2, K1 až K4, zaslal ing. Šulc návrh na doplnění pěti variant S1 až S5 do hodnocení. Po diskusi se přítomní shodli na následujícím:

- není účelné v současné fázi zpracovávat posouzení velkého počtu variant. Varianty, které plní srovnatelné požadavky na jízdní doby, na kapacitu dráhy a neliší se zásadně v investičních nákladech, budou pravděpodobně vykazovat srovnatelné (kladné nebo záporné) výsledky ekonomické efektivity. Protože v další přípravě lze sledovat jen varianty ekonomicky efektivní, je účelné prověřit předběžnou ekonomickou efektivitu **typických reprezentativních variant**. Následně lze pro reprezentativní varianty s vyhovujícími výsledky ekonomického hodnocení blíže prověřit jejich modifikaci, popř. kombinaci.
- v úseku Brno – Vyškov – Přerov je účelné prověřit variantu **O2**, obsahující zdvoukolejnění úseku Brno – Nezamyslice a optimalizaci jednokolejné trati Nezamyslice – Přerov. Tato varianta plní jen část cílů projektu: umožňuje obnovu regionální dopravy v úseku Brno – Vyškov a zavedení intervalu 60 min. na lince Brno – Olomouc, ale neumožňuje zavedení dalších linek Ex Brno – Ostrava a R Brno – Zlín. V případě, že by tato varianta byla jedinou ekonomicky efektivní, by bylo třeba přistoupit k diskusi o vhodnosti a přiměřenosti stanovených cílů projektu.
- v úseku Brno – Vyškov – Přerov je účelné prověřit variantu **M2**, obsahující modernizaci trati na rychlost 200 km/h. Varianty M1 (modernizace na 160 km/h) a K1 (modernizace na 160-200 km/h) lze považovat za dílčí modifikace a v první fázi není nutné je prověřovat, protože nelze čekat zásadně odlišné výsledky.
- v úseku Vyškov – Přerov je účelné prověřit též variantu **K3**, lišící se od varianty M2 rychlostním propadem v úseku Vyškov – Ivanovice na Hané na 105 km/h. Tato varianta byla v minulosti projektována (PD, EIA).
- v úseku Brno – Vyškov je účelné prověřit též variantu **S5**, v níž je tento úsek řešen jednak optimalizací současné trati (dvoukolejka Brno – Blažovice, jednokolejka Blažovice – Vyškov) a jednak novostavbou pro V=200 km/h ve stopě uvažované VRT, vyhovující stavebně pro budoucí rychlost cca 300 km/h. Tato varianta může mít proti variantě M2 odlišné výsledky přepravní prognózy (vyšší kapacita, oddělení dálkové a regionální dopravy) a investičních nákladů (náklady na novostavbu s volnějšími územními omezeními vyplývajícími z průchodu zástavbou, naopak vyšší stavebně technické požadavky na VRT).
- protože varianty lze kombinovat v úsecích Brno – Vyškov a Vyškov – Přerov, je možná matice variant

		Vyškov – Přerov		
		O2 (optimalizace, částečně jednokolejná)	K3 (modernizace na 200 km/h, za Vyškovem 105 km/h)	M2 (modernizace na 200 km/h)
Brno – Vyškov	O2 (optimalizace, zdvoukolejnění)	O2	x	x
	M2 (modernizace na 200 km/h, nová trať do Blažovic)	K2	K3	M2
	S5 (optimalizace současné trati a novostavba pro 200/350 km/h)	S1	S3	S5

Protože kombinované varianty lze v základních parametrech (náklady, splnění nároků na kapacitu, rámcové jízdní doby) odvodit z variant reprezentativních (O2, K3, M2, S5), budou pro ně uvedené základní parametry stanoveny. Nebude ale pro ně počítána v této fázi přepravní prognóza ani ekonomické hodnocení.

- pro omezení počtu variant a tím urychlenému směřování ke smysluplným řešením bude zpracováno **předběžné ekonomické posouzení** reprezentativních projektových variant **O2, M2, K3 a S5** (vždy pro celý úsek Brno – Přerov), s porovnáním k variantě bez projektu BP. Cílem je získat informaci, které typy řešení jsou perspektivní pro další sledování.
- ing. Vichta potvrdil, že pro O190 platí jako cíle jak dosažení systémové jízdní doby Brno – Ostrava 90 min., tak možnost zavedení R Brno – Kroměříž – Zlín.
- výrazný vliv na přepravní prognózu a počty tras by mělo dokončení **VRT Praha – Brno**. Tento záměr v současné době nemá ani zadání studii proveditelnosti a není tedy schválen. Shodně s ostatními studiemi proveditelnosti se bude uvažovat s dokončením této VRT v roce 2040, provoz od roku 2041.
- ing. Šulc připomněl, že metodika EH umožňuje hodnocení na dobu delší než 30 let a přínosy z realizace VRT Praha – Brno se promítnou i do tohoto projektu. Stanovení delšího hodnotící období než 30 let je v souladu s metodikou pro ekonomická hodnocení, ale u všech variant bude nutné uvažovat s reinvesticemi po době 30 let (technologické profese, svršek). Bylo upozorněno na fakt, že delší hodnotící období, neznamená pouze přínos.
- ve variantě S5 se využívá trať, která by měla výhledově sloužit jako vysokorychlostní. Ing. Šulc informoval, že v souběžně zpracovávaných čtyřech ÚTS VRT dochází ke sjednocení výše investičních nákladů, které by pak bylo možné využít i do SP Brno – Přerov. Ing. Fridrich upozornil, že vyšší kvalitativní parametry VRT se musí odrazit i v návrhu, protože oproti konvenčním tratím budou muset být volena jiná řešení (např. mosty místo náspů na stlačitelném podloží, vyšší tuhost mostů z důvodu menších průhybů, odolnost železničního spodku proti dynamickým vlivům). Normová a předpisová základna pro projektování VRT je nyní velmi neúplná a je nezbytné ji doplnit nejdéle do zadání prvních PD/DÚR, popř. v některých případech do P/DSP.
- výrazný vliv na postup přípravy bude mít zapracování výsledně vybrané trasy do Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje. JMK po rozhodnutí NSS nyní ZÚR nemá, ale již zadal jejich pořízení. Pokud nebude rozhodnuto o variantě tak brzo, aby mohla být přímo zapracována do nových ZÚR (předpoklad vydání nejdříve 2016), musela by trasa být zapracována až v jejich následné aktualizaci nejdříve o dva roky později. Bez zapracování vybrané trasy do ZÚR jako VPS nelze zahájit na dílčí stavby územní řízení na území Jihomoravského kraje. Zástupci SŽDC tedy očekávají územní řízení dílčích staveb kolem roku 2020 a zahájení realizace kolem roku 2023, což umožňuje dodržení termínu realizace hlavní sítě TEN-T k roku 2030 podle Nařízení EP a Rady č. 1315/2013.
- ve smyslu předchozích jednání nadále platí cíl, že cílem této studie je nalezení takové varianty, která bude naplno odpovídat střednědobým přepravním potřebám a zároveň bude kompatibilní a využitelná v souvislosti s dlouhodobými záměry rozvoje železniční sítě ČR a zároveň bude ekonomicky obhajitelná.
- zpracovatel s konečnou platností stanoví na základě podkladů od objednatelů regionální a dálkové dopravy zastavovací politiku pro jednotlivé reprezentativní varianty. Zástupci O190 jsou připraveni zpracovateli potvrdit své představy o zastavovací politice pro jednotlivé varianty.
- na jednání byl rovněž připomenut požadavek JMK (ing. Franek) dosáhnout regionální dopravou žst. Rousínov v konkurenceschopném jízdní době, tak aby mohl být omezen provoz autobusových linek. V případě nesplnění tohoto cíle investice není JMK připraven garantovat objednávku železniční dopravy. Žádáme zpracovatele o prověření a zapracování tohoto požadavku.

Zapsal: Alena Heinišová, Karel Fridrich a Petr Pšenička 6. 2. 2014

# Legenda:

V-72 - 100 km/h BP - bez investic (neopravené práce)  
V-100 - 100 km/h O2 - OPTIMALIZACE na st. vlase, zrušením křiž. jen v neprospěch případech na základě DT příkazu  
V-100 - 100 km/h O2 - OPTIMALIZACE na st. vlase, při zrušení křiž.  
V-100 km/h M1 - MODERNIZACE - při zrušení křiž.  
V-200 km/h M2 - MODERNIZACE - při zrušení křiž.  
V-200 km/h N2 - NOVOSTAVBA v trase VRT  
V-200 km/h VRT v případě její existence v dané etapě (2040+)

