

Váš dopis zn.: 23780 / 2014-O7

Zde dne: 30. 5. 2014

Č. j.: 23780 / 2014-O6

Vyřizuje: Ing. Zeman, Ing. Veliš

Telefon: 972 246 430, 972 244 368

Mobil: 702 209 232, 724 578 493

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

Datum: 30. 6. 2014

GŘ SZDC O7

„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 dílčí plnění v červnu 2014, máme z hlediska odboru přípravy staveb následující připomínky:

- Studie proveditelnosti byla k připomínkám odevzdána v nekompletním rozsahu. Např. chybí řešení dopravních schémat a situací dopraven pro varianty O2 a S5.
- V situacích trati chybí označení jednotlivých variant, čím se stává studie proveditelnosti zcela nepřehlednou.
- Pro maximální objektivitu posouzení daného úseku doporučujeme do srovnatelné úrovně s již zpracovanými variantami doplnit i varianty N1 a N2, aby bylo jednoznačně prokázáno, zda tyto varianty mohou či nemohou dosáhnout ekonomické efektivity.
- Označení většího počtu variant s přívlástkem „smíšená“ a „kombinovaná“ způsobuje velkou nepřehlednost celého dokumentu.
- Nemůžeme souhlasit se stanoviskem zpracovatele (Technická zpráva, str. 9), který neuvažuje s modernizací trati Nezamyslice – Prostějov – Olomouc a rekonstrukcí trati Kojetín - Hulín. Řešení obou úseků (Brno – Přerov a Nezamyslice – Olomouc) musí být průběžně koordinováno. Vzhledem k plánovanému linkovému vedení R31 v úseku Brno – Kojetín – Hulín – Zlín je nutné zároveň uvažovat i budoucí rekonstrukci a elektrizaci úseku Kojetín – Hulín.
- Není zřejmé, zda došlo ke koordinaci se závěry Dopracování variant ŽU Brno. Pro dostatečnou vypovídací hodnotu navrženého GVD požadujeme doplnit do NJŘ úsek Brno hl. n. – Blažovice.
- Zdvoukolejněním tratě dojde k zásadnímu zvýšení kapacity dráhy. Navržené rozsahy kolejových úprav železničních stanic nejsou dostatečně doloženy. Tuto problematiku požadujeme dopracovat. Doložené plány obsazení kolejí nejsou úplné z hlediska vlaků z přípojných tratí.
- Z NJŘ uvedených v příloze č. 1 nejsou zřejmé časové polohy a zastavování jednotlivých vlaků. Požadujeme doplnit NJŘ dle Směrnice SZDC č. 69.
- Čím je doložena nemožnost provázat linku S7 v krátkodobém výhledu (r. 2016), resp. na jakém základě byla právě tato linka vyřazena ze zákresu do GVD? Požadujeme doložení objednatele dopravy (KÚ JMK), že souhlasí s navrženým GVD.
- V GVD pro variantu O2 (např. přílohy č. 17 a 18) se objevují nepřipoje. Takto navržené řešení považujeme za zcela nepřijatelné.

- V úvodu SP se počítá s výstavbou ŽUB do r. 2025. Z jakého důvodu je uvedena kapacita v úseku Brno hl.n. – Odb. Brno-Černovice ve střednědobém a dlouhodobém horizontu jako nedostatečná?
- V kapitole 2.5.1 je uveden výhledový rozsah dopravy a v kapitole 2.5.3 je uveden rozsah pravidelné dopravy na trati Brno – Přerov. Požadujeme vysvětlit, z jakého důvodu jsou zde uvedeny různé počty vlaků a vazba mezi jednotlivými kapitolami.
- Počty vlaků uváděných v tabulce č. 42 pro relaci Brno – Blažovice se neshodují s hodnotami počtů vlaků uvažovaných v dokumentaci Dopracování variant řešení ŽU Brno pro směr Brno hl. n. – Brno Slatina. Požadujeme počty vlaků sjednotit.
- V situacích traťových úseků v oblasti Nezamyslic chybí vazba na SP úseku Nezamyslice – Olomouc (nové napojení ve směru od Prostějova).
- Situace varianty N1 v oblasti Přerova není nově navržená spojka VRT – Dluhonice v souladu se SP řešící rekonstrukci uzlu Přerov (II. stavba). Jedná se o návrh přesmyku mezi dopravami Brodek u Přerova a Dluhonice, který v návrhu chybí.
- Ze v současnosti rozpracované analýzy řešící problematiku odvrátů vyplývá jednoznačný závěr, že boční ochranu vlakových cest musí zajistit zabezpečovací zařízení. Pouze pro boční ochranu posunových cest bude pravděpodobně potřebné uvažovat přímou boční ochranu pomocí odvrátných kolejí. Z řešení žst. Luleč a Ivanovice vyplývá, že se navrhuje 250 až 400 m dlouhé odvrátné koleje, a to v poměrně hlubokých zářezech. Navržené řešení tedy požadujeme za neefektivní a neúčelné.
- V žst. Ivanovice se chybně navrhuje v koleji č. 3 u nástupiště výhybka 1:9 – 190. Řešení v rozporu ČSN 73 4959.
- V žst. Nezamyslice ověřit návrh GPK v oblasti výhybky č. 18 a odvrátné koleje č. 3A z hlediska osových vzdáleností.
- Dopravní schéma žst. Kojetín (varianty M2, K3, S5) je v rozporu s příslušnou situací (nástupiště u koleje č. 6). Potřeba 6ti nástupních hran musí být jasně doložena.
- V žst. Chropyně ve variantě O2 s jedním nástupištěm u jedné koleje se jeví jako nefunkční.
- V žst. Chropyně variantě M2, K3 se doporučuje prověřit vysunutí nástupišť k novému podjezdu na kojetínském zhlaví. Jedná se o investičně úspornější řešení a zároveň se zkracuje docházková vzdálenost cca o 350m.
- Pro účely dopracování SP doporučujeme, aby veškeré odborné výrazy byly uváděny výhradně v českém jazyce.

Předpokládáme, že SP bude dle připomínek upravena, doplněna a opětovně předložena ke stanovisku.

Ing. Petr Hofhanzl
ředitel odboru přípravy staveb