

Záznam z projednání připomínek ke konceptu zpracovávané dokumentace

„Aktualizace Studie proveditelnosti trati Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě“

kteřá se uskutečnila dne 5.11.2019, v sídle společnosti MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. (MCO), Legionářská 1085/8, 77900 Olomouc.

Přítomní: Dle přiložené prezenční listiny

Omluveni: Ing. Cipris (SŽDC O14), Jan Snopek (MDČR), Ing. Kriš (SŽDC O24), Ing. Šponar (SŽDC OŘ Olomouc), Ing. Minář (MDČR)

Účastníci jednání byli pořadatelem v úvodu obeznámeni se skutečností, že zpracování jejich osobních údajů - uvedených v prezenční listině - se děje za účelem a po dobu nutnou k plnění smluvních povinností a ochrany oprávněných zájmů v souladu s GDPR a vnitřními předpisy MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. Tyto údaje budou dále předány spolu se zápisem z porady všem přítomným účastníkům. Účastníci mají právo na přístup ke svým údajům, jejich opravu, výmaz nebo omezení jejich zpracování a právo podat stížnost dozorovému úřadu.

Úvod:

Předmětem jednání bylo projednání připomínek k 2. dílčímu odevzdání – Koncept aktualizace studie proveditelnosti. Všichni připomínkující obdrželi v předstihu od zpracovatele komentáře k připomínkám k případné diskuzi. Ve většině případů se jednalo o připomínky typu „bylo zapracováno“ a tyto nebyly na jednání diskutovány. Připomínky včetně komentářů jsou přílohou tohoto zápisu. V úvodu zpracovatel upozornil, že termín odevzdání čistopisu je 11.11.2019 a není tedy prostor pro zapracování event. nových požadavků, které byly zmíněny až v rámci tohoto připomínkování.

Pozn: V přílohách jsou komentáře různými barvami:

- červeně – nezpracované komentáře z 1. dílčího odevzdání
- zeleně – komentáře k připomínkám k 2. dílčímu odevzdání
- fialově – záležitosti dále komentované (separátně, na tomto jednání)
- modře – reakce na komentáře ze strany připomínkujících (O6)

Záznam:

1. Připomínky KIDSOK:

- Souhlasí s komentářem

2. Připomínky Zlínského kraje:

- obecně proběhla diskuze nad připomínkami ZLK, kde byl zdůrazňován výrazný rozdíl ve výstupech mezi původní verzí studie a aktualizací

- ze strany zadavatele bylo konstatováno, že přepravní prognóza, která byla diskutována, měla v původní verzi několik mylných zásadních předpokladů a zejména převedená doprava pak vykazovala řádově vyšší výsledky, které jsou reálně nedosažitelné.

- I přes proběhlou diskuzi jsou ze strany kraje pochybnosti o výsledcích

3. Připomínky města Hranice:

- Zástupci souhlasí s komentářem připomínek
- Upozornili na trvalou preferenci vymístění trati, tzn. pro variantu D.2

4. Připomínky SŽDC O6:

- připomínky byly separátně projednány a komentáře odsouhlaseny nebo bylo na komentář reagováno – viz vyjádření O6 v příloze

5. Připomínky SŽDC O11:

- Většina připomínek byla do dokumentace zpracována.
- Proběhla debata ohledně řešení Valašské Polanky s manipulační kolejí. Bylo dohodnuto prověření vytvoření žst. Valašská Polanka

6. Připomínky SŽDC O13:

- zástupce byl omluven, telefonicky potvrdil souhlas s komentářem

7. Připomínky SŽDC O14:

- zástupce byl omluven, elektronicky potvrdil souhlas s komentářem

8. Připomínky SŽDC O24:

- Souhlasí s komentářem

9. Připomínky SŽDC O26:

- Souhlasí s komentářem

10. Připomínky Ministerstva dopravy:

- Komentáře některých připomínek nemohly být uzavřeny bez prodiskutování
- Požadavek na podrobnější členění úseků byl zamítnut z důvodu nedostatku času na zpracování a bez jakéhokoliv přínosu do studie. Požadovaná podrobnost by v mnohých případech nereflektovala zcela jednoznačně na budoucí rozsahy staveb.
- Požadavek na zpracování doplnění nákladů na již proběhlé nedávné stavby byl rovněž zamítnut. Do studie nepřináší informace, které by byly využitelné a není prostor oslovit SSV, příp. OŘ o poskytnutí těchto údajů
- Byl diskutován rozsah zachování kolejíště ve Valašském Meziříčí včetně svážného pahrbku. Provedení podrobné analýzy potřeb stanice je v tento okamžik bezpředmětné a současně nad rámec SP. Rozsah úprav byl průběžně diskutován s řízením provozu a jeví se spíše jako minimální. Zrušení svážného pahrbku zase

představuje záležitost s vazbou na větší oblast než řeší SP (systém vlakotvorby a řadicích prací v ČR). Tyto připomínky byly tedy zamítnuty.

- ostatní komentáře byly odsouhlaseny

11. Připomínky SŽDC OŘ Olomouc:

- Zásadní připomínky se týkají pouze žst. Valašské Meziříčí
- Komentáře byly projednány a odsouhlaseny

12. Ostatní:

- V připomínkách byla nadstandardně řešena žst. valašské Meziříčí (OŘ, MD)
- Rovněž byl v připomínkách několikrát zmíněn souběh SP a ZP Konverze TV v úseku (Vsetín) – st.hr.
- Obě výše uvedené záležitosti nemají dopad do ukončované SP, ale považujeme za důležité jejich zmínění pro další přípravu.

Závěr:

Výsledky diskuze a úpravy dle komentářů zpracovatele budou zapracovány do čistopisu aktualizace studie proveditelnosti.

V Olomouci dne 5.11.2019

Zapsal: Ing. Ondřej Pokorný
tel.: 605 229 118
e-mail: pokorny@moravia.cz

Přílohy:

1. Listina přítomných
2. Připomínky k 2. dílčímu plnění
















Listina přítomných

Předmět porady: „Aktualizace „Studie proveditelnosti trati Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě“ - Projednání připomínek 2. dílčího plnění

Datum: 05.11.2019

Místo konání: MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc

Osobní údaje uvedené na této listině budou MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. použity pouze za účelem naplnění předmětu veřejné zakázky a po dobu nezbytně nutnou a bude zajištěna jejich řádná ochrana v souladu s vnitřním předpisem společnosti (S4), který bude v případě zájmu předložen k nahlédnutí.

| Poř. čís. | Organizace | Zástupce (Příjmení, Jméno, Titl.) | Telefon (priorita mobilní) | E-mail | Podpis |
|-----------|------------------------------|-----------------------------------|----------------------------|---------------------------|---|
| 1 | MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. | POTORNY Ondřej Ing. | 605 229 118 | potorny@moravia.cz |  |
| 2 | MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. | KOUČEK POHUTIEK Ing. | 736 514 006 | koucek@moravia.cz |  |
| 3 | MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. | FUNK TOMÁŠ Ing. | 739 243 410 | funk@moravia.cz |  |
| 4 | MD ČR 0520 | KLISKÝ MIHAL, ING. | 225 131 444 | MICHAL.KLISKY@MDCR.CZ |  |
| 5 | SŽDC 06 | SKALA PAVEL, Ing. | 601 397 995 | SKALAP@SZDC.CZ |  |
| 6 | SŽDC SSU v Olomouci | CHALUPA TOMÁŠ Ing. | 606 764 747 | chalupa@szdc.cz |  |
| 7 | SŽDC 026 | FUKSA DAVID, Ing. | 725 919 470 | fuksa@szdc.cz |  |
| 8 | SŽDC 026 | KLUSAČEK RADIM | 725 359 820 | KLUSACEK@SZDC.CZ |  |
| 9 | BLINSKÝ KRAJ | KAVAN PAVEL | 731 555 027 | Pavel.Kavan@tr-zlin.cz |  |
| 10 | KOVED | POSPÍŠIL JIŘÍ | 732 849 080 | pospisil@koved.cz |  |
| 11 | KIDJOK | KONEČNÝ MARTIN | 602 583 087 | konecny@kidjok.cz |  |
| 12 | SUDOP PRAHA a.s. | PLÍŠKOVÁ ANDŘEJA | 264 094 448 | andrea.pliskova@sudop.cz |  |
| 13 | SUDOP PRAHA a.s. | ZDENEK MĚLNER | 261094181 | edener.melner@sudop.cz |  |
| 14 | SUDOP BRNO | PODHRADSKÝ JIŘÍ | 730 934 101 | ipodhradsky@sudop-brno.cz |  |
| 15 | SŽDC, GR 024 | KRIŠ Zdeněk | 725 489 938 | kris@szdc.cz |  |
| 16 | SŽDC 02 011 | STEHLÍK HILAN | 601 324 025 | STEHLIK.H@SZDC.CZ | |

Stránka 1

Listina přítomných

Předmět porady: „Aktualizace „Studie proveditelnosti trati Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě“ - Projednání připomínek 2. dílího plnění

Datum: 05.11.2019

| | | | | | |
|----|--------------------------|-------------------|-----------|---------------------|-------|
| 17 | SÁDCE, s.o. Olomouc, JRP | SEDLÁČEK VLADIMÍR | 425889918 | SedlacekV@seznam.cz | forst |
| 18 | | | | | |
| 19 | | | | | |
| 20 | | | | | |
| 21 | | | | | |
| 22 | | | | | |
| 23 | | | | | |
| 24 | | | | | |
| 25 | | | | | |
| 26 | | | | | |
| 27 | | | | | |
| 28 | | | | | |
| 29 | | | | | |
| 30 | | | | | |
| 31 | | | | | |
| 32 | | | | | |
| 33 | | | | | |
| 34 | | | | | |
| 35 | | | | | |
| 36 | | | | | |

Stránka 2

S3/Záznam z porady/Verze A

IČ: 64610357, DIČ: CZ64610357

Bankovní spojení: Komerční banka a.s.; č.ú.: 107-4045530257/0100
Společnost byla zapsána do Obchodního rejstříku, vedeného Krajským soudem v Ostravě, oddíl B, vložka 1217, dne 30.1.1996.

MĚSTO HRANICE



ODBOR ROZVOJE MĚSTA

VÁŠ DOPIS ZN.: 54404/2019-SŽDC-GŘ-026

ZE DNE:

NAŠE ZN: ORM/49728/19

VYŘIZUJE Ing. Pavla Hynčicová

TEL.: 581828203

FAX: 581828650

E-MAIL: pavla.hyncicova@mesto-hranice.cz

Správa železniční dopravní cesty

K rukám Radima Klusáčka

Dlážděná 1003/7

110 00 Praha

DATUM: 7. 10. 2019

Věc: Připomínky k aktualizaci „Studie proveditelnosti trati Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě“

Město Hranice níže uvádí připomínky k aktualizaci „Studie proveditelnosti trati Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě“. Předmětem tohoto dokumentu je doporučení na doplnění vyhodnocení variant řešení úprav trati č. 280 (Hranice na Moravě – Horní Lideč) v aktualizaci studie proveditelnosti, kterou zpracovala společnost Moravia Consult Olomouc a.s. v roce 2019. Město Hranice prosazuje a podporuje řešení s vymístěním trati mimo zastavěné území Hranic a s opuštěním stávající trati v tomto území, tedy variantu D.2.

Vyjádření k vlivu na rozvoj města Hranice obecně:

Studie do svého hodnocení nezahrnuje benefity vyplývající z vymístění trati mimo zastavěné území města Hranice, což považujeme za zásadní problém, který diskvalifikuje porovnání a vyhodnocení obou posuzovaných variant.

Požadujeme, aby byly zohledněny a vyhodnoceny následující skutečnosti a jejich vliv byl zahrnut do Ekonomického hodnocení navrhovaných variant:

Přínosy pro využití území

V případě, že by trať č. 280 byla vymístěna mimo zastavěné území města Hranice, otevírá se uvnitř intravilánu města možnost vymezení nové zastavitelné plochy využitelné převážně pro bydlení o výměře cca 14,00 ha. Budeme-li uvažovat s hustotou osídlení, která odpovídá charakteru plochy, jedná se o místo pro bydlení pro cca 700 obyvatel ve městě, které disponuje trvalým nedostatkem volných zastavitelných ploch. Další výhodou je umístění plochy v přímé návaznosti na stávající veřejnou dopravní, technickou a občanskou infrastrukturu v rámci města, což je ekonomicky efektivní a žádoucí nejen z hlediska soudržnosti společenství obyvatel města žádoucí, ale i vzhledem k šetření životního prostředí.

Funk: Bylo doplněno jako přínos varianty D.2

Bezpečnost obyvatel města

Studie proveditelnosti by do hodnocení přínosů jednotlivých variant měla zahrnout i absenci potřeby přecházení přes koleje uvnitř zastavěného území v místech k tomu určených v případě realizace varianty D.2. S tím bude beze sporu souviset nižší nehodovost, konkrétně eliminace rizika střetu vlaků s chodci uvnitř města. Tento fakt by měl být zahrnut do hodnocení

variant úprav trati obdobně, jako se hodnotí benefity rušení event. zvýšení bezpečnosti úrovnových přejezdů. V rámci rušeného úseku tratě je možno identifikovat minimálně čtyři místa, která jsou pro přecházení kolejí poměrně intenzivně využívána.

Funk: Možné omezení přecházení lidí přes koleje je přínosem stavby, nicméně ho nelze kvantifikovat pro potřeby ekonomické analýzy, jako např. zmíněné zvyšování bezpečnosti na přejezdech nebo jejich rušení. Přínosy na přejezdech jsou kalkulovány dle metodiky k tomu určené, která vychází ze statistických údajů o mimořádných událostech (MU) na všech přejezdech v ČR. Stanovit přínos zvýšené bezpečnosti pro Vámi navrhovaná místa by bylo možné v případě, že by se jednalo o konkrétní místo, kde by opakovaně docházelo ke střetům s chodci. Po prověření databáze MU byla zjištěna jediná MU ve stanici Hranice na Moravě město v roce 2016 a to přímo ve stanici - střet Os vlaku s osobou na nástupišti.

Přínosy pro dopravu v rámci města Hranice

Současná situace trati č. 280 je taková, že fyzicky odděluje lokality Pod Hůrkou a U Kostelíčka v jihovýchodní části města o celkové rozloze cca 78 ha od zbývajících částí města. Jediné dostatečně kapacitní dopravní napojení těchto lokalit je ze západu z ulice Dobrovského / Hřbitovní. Zároveň jsou významné cíle denní dojížděky obyvatel lokality situovány kromě centra města také v jeho severovýchodní části (obchodní zóna, průmyslová zóna v ul. Tovární, nemocnice, železniční stanice, autobusové nádraží). Tato situace má za následek závek automobilové dopravy do centra města, konkrétně do ulic Komenského, tř. 1. Máje a Zborovská.

Do hodnocení přínosů varianty D.2 požadujeme zahrnout úspory vzniklé zásadním zkrácením dojížděkových tras v rámci města Hranice. V případě odstranění bariéry trati mimo zastavěné území města Hranice bude totiž možno propojit železnici přerušené místní komunikace a vybudovat také komunikace nové, čímž se zajistí výrazně efektivnější trasy pro pohyb obyvatel po městě. Při kvantifikaci tohoto přínosu nabízíme součinnost. Upozornujeme na plánovaný severovýchodní ochvat města, který výše nastíněný efekt dále umocní.

Funk: Stávající železniční trať odděluje lokality Pod hůrkou a U Kostelíčka od zbývajících částí města, nicméně silniční propojení se nachází ve třech místech a umožňuje napojení na hlavní tahy: silnice I/35, I/47, třídu 1. máje resp. dálnici D1. Odstranění tělesa by umožnilo zvýšit počet propojení z jihovýchodní části Hranic a rozmělnění proudu aut ze stávajících komunikací, ale k zásadnímu zkrácení jízdních dob by pravděpodobně nedošlo.

K přesnému vyčíslení časové úspory by bylo potřeba detailního dopravního modelu oblasti, přičemž výsledky z něho plynoucí by výsledek ekonomické efektivity stavby neovlivnily.

Současně je třeba brát v potaz fakt, že případné zkrácení jízdních dob by nebylo efektem přeložky železniční tratě. Na tomto případném přínosu by se podílely zejména nově budované komunikace, které by v případě, že bychom tento efekt kvantifikovali a započítali do EH, by musely být investičně součástí posuzované stavby.

Obsluha hromadnou dopravou

V případě, že bude zrušena žst. Teplice nad Bečvou, bude nutné zajistit jinou alternativu obsluhy tohoto lázeňského města veřejnou hromadnou dopravou. Nabízí se možnost zapojení Teplic nad Bečvou do systému MHD města Hranice, čímž by bylo dosaženo efektivního napojení lázní, centra Hranic a plánovaného dopravního terminálu při žst. Hranice na Moravě. MHD v Hranicích je v současné době provozováno autobusy na elektrický pohon. Pokud bude preferována varianta D.2, zahrne město Hranice tuto skutečnost do připravované koncepce MHD.

Funk: Do ekonomického hodnocení byly doplněny náklady na linku autobusovou linku „Hranice – Teplice – Milotice – Hustopeče“.

Vyjádření k části A.1.1 Průvodní zpráva:

Část A.1.1, kapitola „Ostatní problematika“, bod 7.5 „Protihlukové valy“ uvádí možnost budovat v zastavěné části města Hranice v lokalitě Hranice – město budovat protihlukové valy z vytěžené zeminy. To však nebude možné ani technicky, ani z pohledu vzniku další bariéry v zastavěné části města.

Pokorný: Je to jen možná alternativa a jedná se vyložení o prostory ve zrušených stanicích (Hranice město, Hustopeče nad Bečvou), kde je bezprostřední okolí téměř jakkoliv nevyužitelné.

V části A.1.1, kapitole 3 „Požadavky správce na nutný rozsah rekonstrukce infrastruktury“ nejsou zahrnuty realizované nebo připravované stavby v blízkosti železniční trati na území města Hranic, které byly popsány ve vyjádření města Hranice ze dne 27. 2. 2019.

Pokorný: Bylo doplněno včetně vyjádření.

V části A.1.3 „Přepavní prognóza“ požadujeme zahrnout data z železniční stanice Hranice na Moravě, která je dopravním uzlem, jež používají cestující ze tří krajů – Olomouckého, Zlínského a Moravskoslezského. Cestující do této stanice přijíždí mj. z okresu Nový Jičín a Kroměříž.

Melzer: Data k žst. Hranice na Moravě již studie v části A.1.3 obsahuje.

V dokladové části není zahrnuto vyjádření města Hranice k aktualizaci „Studie proveditelnosti trati Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě“ ze dne 27. 2. 2019. Požadujeme jeho doplnění.

Pokorný: Bylo doplněno

Dále upozorňujeme, že ve Studii není zohledněno porovnání vlivu posuzovaných variant na území Lázeňského místa Teplice nad Bečvou (podmínky ochrany stanovuje Ministerstvo zdravotnictví, resp. Český inspektorát lázní a zřidel), kterému se varianta D.2 vyhýbá, na rozdíl od varianty A.2.2, jež do něj přímo zasahuje.

Pokorný: Textace v části A.1.5 byla opravena do správného znění, kdy varianta D.2 nevyvolává v úseku Hranice – Milotice nad Bečvou potřebu PHS či jiných opatření.

10 Porovnání variant

Průvodní zpráva Studie obsahuje porovnání variant formou tzv. DETR analýzy. Zde je jedním z kritérií vliv obou variant na krajinný ráz, který je rozdílně bodově ohodnocen. Není ale jasné, na základě kterých podkladů bylo provedeno hodnocení krajinného rázu, když v části A.1.5 (Vlivy stavby na životní prostředí) vyhodnocení vlivů na krajinný ráz chybí.

Pokorný: Hodnocení vychází ze zcela jednoduchého předpokladu – respektování stávající stopy vs. novostavba trati zcela mimo zastavěná území. I přes vedení varianty D.2 tunely lze důvodně předpokládat proti variantě A.2.2 negativní vliv zemního tělesa dvoukolejné trati na krajinu.

Nejasná je také volba bodového ohodnocení u vlivu hluku, neboť část A.1.5 v této oblasti vykazuje zásadní nedostatky (podrobněji níže). Další nejasností je, že část A.1.5 tvrdí, že „z hlediska vlivu hluku na zdraví obyvatel (...) realizace variant A.2.2 a D.2 srovnatelná“, ovšem v DETR analýze je použité odlišné bodové hodnocení.

Pokorný: viz komentář níže.

DETR analýza také nezahrnuje řadu aspektů hodnocených v části A.1.5. Není tedy jasný vztah mezi porovnáním variant v průvodní zprávě Studie a vyhodnocením vlivů stavby na životní prostředí.

Pokorný: DETR analýza uvažuje s klíčovými aspekty porovnání ve všech oblastech. V případě Zvláště chráněných území bylo opraveno hodnocení pro variantu D.2 z důvodu opuštění průchodu NPR a doplněna další kritéria.

Vyjádření k části A.1.5. Vlivy stavby na životní prostředí:

Část A.1.5 (Vlivy stavby na životní prostředí) je zpracována velmi obecně. U řady složek životního prostředí je pouze konstatován výskyt příslušných jevů, text lze považovat za stručnou charakteristiku stavu složek životního prostředí v dotčeném území. Vesměs však chybí charakteristika možných vlivů a odhad jejich významnosti a velikosti pro trasy variant A.2.2 a D.2 záměru. Nejsou uvedeny výsledky akustického modelového výpočtu a pro posuzované varianty není vyhodnocen počet obyvatel zasažených hlukem, což je zásadní, neboť varianta D.2 vyčleňuje drážní dopravu mimo zastavěná území. Na základě takto v mnoha případech nedostatečně zpracovaných vlivů stavby na životní prostředí (např. hluková zátěž) nelze v tomto stupni přípravy zodpovědně stanovit rozdíl nebo přínos jedné nebo druhé varianty vyslovit závěr, že „lze doporučit k realizaci variantu A.2.2“ (str. 55 části A.1.5). Také není jasné, nakolik mohla být z důvodu uvedených nedostatků část A.1.5 podkladem pro odhad investičních nákladů a celkové zhodnocení rozdílů mezi variantami záměru. Vyznění části A.1.5. může být rovněž nevhodně ovlivněno zařazením invariantního úseku do dílčích posouzení vlivů na životní prostředí, což nivelizuje dopad jednotlivých variant.

Reichlová: Zpracování kapitoly týkající se hluku vycházelo z modelu zpracovaného programem Cadna A. Na základě vstupních dat – stávající a předpokládané intenzity dopravy, rychlostí, změny ve vozovém parku, intenzity dopravy před 1.1.2001 bylo konstatováno:

1. Pro variantu A.2.2 lze použít korekci pro starou hlukovou zátěž, která představuje mírnější hlukové limity. Obytná zástavba se sice v blízkosti posuzovaného záměru nachází, ale hygienické limity (dané NV č. 272/2001 Sb.) nebudou překračovány. V místech, kde teoreticky k tomu může dojít, jsou uvažována

individuální protihluková opatření. Jedná se o místa, kde z technických důvodů nelze umístit protihlukovou stěnu (výpravní budova v žst. Hranice, zástavba v blízkosti železničního přejezdu).

2. Varianta D.2 je vedena od začátku trasy po Milotice nad Bečvou v nové stopě, mimo obytnou zástavbu. Proto nejsou v tomto úseku žádná protihluková opatření navrhována.

3. Varianta D.2 se přimyká ke stávající trati před Miloticemi nad Bečvou. Odtud jsou obě varianty shodné, i co se týče intenzit dopravy a rychlostí, a proto byly navrženy protihlukové stěny.

Vzhledem k podrobnosti studie proveditelnosti nelze vyhodnotit vliv hluku na obyvatelstvo ve fázi výstavby. Je to dáno především tím, že není zpracovaný harmonogram výstavby a není známa použitá stavební mechanizace, která je odvislá na vybraném zhotoviteli stavby.

3. 2. Vliv na ovzduší a klima

Na str. 7 části A.1.5 je uvedeno pouze konstatování, že při dodržení opatření pro ochranu obyvatelstva před úletem prachu, nebude mít etapa výstavby v žádné z variant významný dlouhodobý vliv na znečištění ovzduší.

Mezi oběma variantami je z hlediska ovzduší a vlivu na možnost znečištění zejména v době výstavby významný rozdíl, což je konstatováno na str. 21 (kapitola 3.9, Vliv na ovzduší): „Z hlediska vlivu na kvalitu ovzduší v období výstavby lze předpokládat, že větší negativní vliv bude spojen s realizací varianty D.2 a to v důsledku novostavby části trati.“ Není však diskutována rozdílnost lokalizace těchto vlivů a počtu zasaženého obyvatelstva.

Varianta D.2 vyžaduje stavební práce související s přípravou staveniště podstatně významnějšího rozsahu (skrývky zemin, kácení při průchodu lesem, odvoz a dovoz materiálu pro stavbu po komunikacích), je ale situována mimo (obytnou) zástavbu, což z hlediska emisí ve vztahu k obyvatelstvu při provádění stavby bude příznivější.

Varianta A.2.2 sice nevyžaduje významnou přípravu staveniště a pro dovoz a odvoz materiálu může být využita stávající železnice. Tato trasa je ale vedena v blízkosti obytné zástavby.

Současná kvalita ovzduší je v místě stavby ve variantě D.2 lepší, než u varianty A.2.2.

Reichlová: Vzhledem k podrobnosti této fáze dokumentace nelze s přesností určit vliv realizace záměru na obyvatelstvo a ani počet zasažených obyvatel. Jedním zdrojem znečištění ovzduší je samotné staveniště, druhým zdrojem pak přístupové komunikace (dovoz a odvoz materiálu). Vzhledem k tomu, že není známo trasování přístupových komunikací, které je předmětem dokumentace pro územní rozhodnutí, nelze tedy přesně specifikovat rozsah vlivu. Dalším podstatným vlivem je i délka stavebních prací, kde lze předpokládat, že v případě varianty D.2 bude tato etapa delší. Samotná realizace záměru má vždy vliv na kvalitu ovzduší ve svém okolí, ale tyto negativní vlivy je třeba eliminovat vhodnými technologickými a organizačními opatřeními.

Vzhledem k tomu, že trať je již v současné době elektrizována a hnací jednotky (diesellové lokomotivy) jsou používány pouze u 4 vlaků nákladní dopravy a 3 vlaků osobní dopravy, je stávající vliv provozu na kvalitu ovzduší minimální. Ve výhledu je pak uvažováno pouze s diesellovými lokomotivami u 4 vlaků nákladní dopravy.

V části A.1.5 Vliv stavby na životní prostředí chybí uvedení stavu ovzduší dle vývoje emisí např. porovnáním zjištěných hodnot dle imisního zatížení území na základě dostupných údajů. Už v tomto stupni přípravy může být stav ovzduší vyhodnocen dle § 11 odst. 6 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, z průměru hodnot koncentrací pro čtverec území o velikosti 1 km² vždy za předchozích 5 kalendářních let, které je zveřejněno na internetových stránkách Českého hydrometeorologického ústavu Praha – oblasti s překročenými imisními limity, OZKO – vrstvy GIS, pětileté průměry od pětiletí 2007–2011 do roku 2013–2017. Mimo to město Hranice může dodat vlastní údaje o stavu ovzduší na svém území.

Na str. 7-8 části A.1.5 se také píše o možné instalaci recyklační linky stavebních hmot. Není jasné, zda je tato možnost relevantní pro obě varianty záměru, nebo pouze pro jednu z nich.

Požadujeme tedy detailnější vyhodnocení vlivů výstavby obou variant záměru na kvalitu ovzduší.

Reichlová: Kapitola byla doplněna o uvedení stavu ovzduší dle podkladů ČHMÚ.

Dle zmiňovaných podkladů od ČHMÚ dochází v území k překračování hodnot denních průměrů pro PM₁₀ a dále benzo(a)pyrenu. Překračování hodnot pro denní průměry PM₁₀ je typické na většině území ČR. Hlavním důvodem bývá resuspenze částic z automobilové dopravy, ale v případě Hranic na Moravě může jít i o blízkost cementárny a s tím související povrchové těžby vápence. Benzo(a)pyren je typickým produktem spalování. Pochází jednak z automobilové dopravy, ale hlavním producentem bývají zpravidla lokální topeniště. Při realizaci záměru dojde k navýšení těchto látek v souvislosti s provozem automobilové dopravy (návoz, odvoz materiálu) a provozem samotné stavební mechanizace, ale toto lze ovlivnit trasováním přístupových komunikací a dodržováním technologické kázně, jak je uvedeno ve zmiňovaném Programu pro zlepšování kvality ovzduší. Bez zpracované rozptylové studie, která vychází z harmonogramu výstavby a množství odváženého a dováženého materiálu nelze toto přesně vyhodnotit a není to ani předmětem studie proveditelnosti.

3.5 a 3.6 ÚSES a významné krajinné prvky

Kapitoly 3.5 a 3.6 části A.1.5 vyjmenovávají výskyt prvků ÚSES a VKP v trasách variant A.2.2 a D.2. Téměř vůbec ale ve Studii není střet tras obou variant s těmito prvky kvalitativně popsán. Není jasné, jakým způsobem byla porovnána významnost střetu tras variant A.2.2 a D.2 s prvky ÚSES a VKP. Z hlediska posouzení vlivů na lesní porosty je u varianty D.2 pouze nedostatečně konstatováno, že je vedena na začátku rozsáhlým lesním komplexem. Pro zjištění rozsahu vlivu je nezbytné znát alespoň základní údaje o stavu lesního porostu, jeho případném mýtním systému apod.

Varianta D.2 není čistě negativní má pozitivní dopady na ÚSES a VKP podél rušené trati, požadujeme tuto připomínku zohlednit.

Reichlová: Připomínka o pozitivním vlivu varianty D.2 byla zapracována. Vzhledem k tomu, že se však jedná o novostavbu, která prochází lesním komplexem (rovněž VKP), bude její vliv z hlediska VKP podstatně významnější než ve variantě A.2.2, která je již v území z historického hlediska zakotvena a jedná se pouze o úpravu stávajícího stavu. Bližší posouzení lesních porostů bude prověřeno v následujících stupních dokumentací.

3.13 Nakládání s odpady

Na str. 23 části A.1.5 se píše: „Z hlediska produkce odpadů při výstavbě bude podstatným příspěvkem výstavba nového napojení ve variantě D.2 zvýšené množství odpadu, zejména výkopku zeminy, způsobí výstavba drážního tělesa, žel. mostů a žel. tunelů.“

Na str. 24 se potom uvádí, že „nejvýznamnějším množstvím odpadu budou především odpady z rušených úseků tratí, tedy štěrk a zemina a kamení.“ Není ale jasné, pro kterou variantu záměru je toto relevantní a jakým způsobem byla porovnána významnost tohoto druhu odpadu. U varianty A.2.2 lze předpokládat přítomnost odpadu nebezpečného (zemina, štěrk a kamení obsahující nebezpečné látky), naproti tomu u varianty D.2 půjde o výkop neznečištěné zeminy.

Chybí zjištění velikosti znečištění stávajícího štěrkového lože u varianty A.2.2, neboť způsob likvidace tohoto odpadu bude významným prvkem v oblasti nakládání s odpady.

Požadujeme rozdíl variant A.2.2 a D.2 v aspektu produkce odpadů porovnat nejen z hlediska jejich vyprodukovaného množství, ale i nebezpečnosti.

Reichlová: S recyklací štěrku je uvažováno pro celou stavbu. Je potřeba si uvědomit, že stavba probíhá do Hranic na Moravě až po státní hranice se Slovenskem.

I u varianty D.2. se budou vyskytovat odpady ze stávající zemní pláně a štěrkového lože. Vzhledem k tomu, že varianta D.2 je vedena na území Hranic v nové stopě, je předpoklad, že množství neznečištěné zeminy, tedy zeminy vhodné pro použití na povrchu terénu či k rekultivacím bude větší než v případě varianty A.2.2.

Ze zkušenosti z jiných staveb je množství nebezpečného odpadu z drážního tělesa na stavbách tohoto typu minimální. Jedná se zpravidla o odpad kategorie ostatní, který však nelze využít na povrch terénu či k rekultivacím.

Podrobné analýzy štěrkového lože nejsou v tomto stupni dokumentace zpracovávány. Podrobnější stanovení množství a druhu odpadů je záležitostí následujících stupňů dokumentace.

Text byl zrevidován tak, aby odpovídal jednotlivým variantám..

3.14 Vlivy na obyvatelstvo

V kapitole 3.14 části A.1.5 se konstatuje: „Vzhledem k charakteru stavby můžeme očekávat vlivy na obyvatelstvo jak v období výstavby, tak v období provozu posuzovaného záměru. V následujících kapitolách jsou shrnuty vlivy na obyvatelstvo z hlediska hluku, vibrací (...) a kvality ovzduší.“ Uvedeny jsou však pouze intenzity dopravy použité pro posouzení možné korekce na starou hlukovou zátěž (mj. opět pro invariantní úseky záměru) a protihluková opatření. Jestli lze korekci pro starou hlukovou zátěž použít dle platné legislativy není ze Studie zřejmé. Žádné výpočty nejsou uvedeny, proto nelze učinit konstatování, že lze použít korekci pro starou hlukovou zátěž (hygienický limit je maximálně 70 dB v denní době a 65 dB v noční době).

Zdůvodnění v dokumentaci chybí, ačkoliv je poměrně důležitým údajem ve vztahu k řešení navrhovaných protihlukových opatření, zejména proto, že trať ve variantě A.2.2 prochází zastavěným územím.

Nejsou prezentovány výstupy akustické studie v podobě map hlukové zátěže v okolí tras srovnávaných variant záměru a není provedeno vyhodnocení intenzity hluku ve vztahu k počtu zasaženého obyvatelstva. Špatně pochopitelné jsou také tabulky 8 a 9, které mají obsahovat informace k navrženým protihlukovým clonám pro jednotlivé varianty. Je vždy uvedena délka a výška clony, a to i v lokalitách, které jsou označeny hvězdičkou značící, že „PHS nejsou navrhovány pro nepřekračování hygienického limitu.“ Na základě takto nedostatečně pojaté kapitoly 3.14 nelze konstatovat, že „z hlediska vlivu hluku na zdraví

obyvatel je realizace variant A.2.2 a D.2 srovnatelná“ (str. 55 části A.1.5). Tento závěr je nepřesvědčivý, neboť varianta D.2 vyčleňuje drážní dopravu mimo zastavěné území. Varianta D.2 tak umožňuje řešení, která nevyžaduje uplatnění korekce pro starou hlukovou zátěž.

Při výběru varianty řešení v oblasti dopravy by již mělo být zohledněno zdraví obyvatel, a pokud je to možné zvolit variantu, která nevyžaduje uplatnění limitů staré zátěže. Vliv na obyvatelstvo z hlediska kvality ovzduší a vibrací není v kapitole 3.14 uveden vůbec a také není posouzen vliv hluku na obyvatelstvo v období výstavby.

Kapitola o porovnání vlivu variant záměru na obyvatelstvo ve smyslu zatížení hlukem je nedostatečná, požadujeme doplnit konkrétní výsledky zhodnocení hlukové zátěže pro obě varianty, také pro období výstavby a dále zhodnocení vlivu na obyvatelstvo z hlediska kvality ovzduší a vibrací.

Reichlová: Chápeme, že opuštění stávající trati v zástavbě má pozitivní vliv na obyvatele, ale posouzení se zakládá na normových požadavcích a jejich orientační posouzení bylo popsáno – viz i připomínka výše. Na druhou stranu je třeba brát zřetel na vlastní realizovatelnost záměru, která bude v případě novostavby podstatně složitější.

3.15 Vliv na kulturní památky a městské rezervace

Na str. 29 části A.1.5 se píše: „V posuzovaném území přichází trať do přímého kontaktu s UAN 1, 2, 3.“ Zcela ale chybí vyhodnocení rozdílu vlivů obou variant záměru na kulturní památky a městské rezervace.

Chybějící informace

V části A.1.5 chybí vyhodnocení vlivů variant záměru na flóru, faunu, krajinný ráz a prostupnost území jak v rámci města, tak v krajině. Chybí vyhodnocení rozdílu variant A.2.2 a D.2 ve vztahu ke změnám klimatu, např. rozdíl v jízdních kilometrech a spotřebě paliva.

Reichlová: Text týkající se vlivu jednotlivých variant na kulturní památky a městské rezervace byl upřesněn.

Vzhledem k podrobnosti studie proveditelnosti nelze vyhodnotit vliv záměru na flóru a faunu. Předmětem zadání není provedení podrobného přírodovědného průzkumu.

Z hlediska krajinného rázu byl doplněn komentář k jednotlivým variantám.

Vyhodnocení rozdílu ke změnám klimatu je součástí samostatné přílohy uvedené v části A.1.5. Bylo doplněno srovnání emisí skleníkových plynů, které vychází z CBA analýzy

Závěr:

Město Hranice žádá prověření výše pospaných nejasností a doplnění chybějících informací. Rovněž požadujeme zapracování informací z vyjádření města Hranice k rozpracované studii ze dne 27. 2. 2019 (zasláno zhotoviteli studie, společnosti Moravia Consult Olomouc). Dále považujeme prověřit, zda-li posuzování variant nebylo nevhodně ovlivněno zařazením invariantní části trasy, resp. zda-li přínosy celého záměru nejsou negativně ovlivněny nivelizací započítáním invariantní části trasy.

konecny@kidsok.cz:

Požadujeme zkrácení pobytu Os vlaků (Olomouc –) Přerov – Vsetín v žst. Valašské Meziříčí, tj. pozdější příjezd ze směru Vsetín tak, aby byla splněna pouze minimální přestupní doba na vlaku v uzlu. Na základě zkušeností z jiných stanic se nám jeví přestupní doba 6 minut na vlaky směr Kojetín jako zbytečně dlouhá. Toto opatření samozřejmě samo o sobě nezlepší ekonomiku obou zpracovávaných variant, nicméně může být dílčí součástí snahy o zvýšení přínosů stavby, protože by se tímto opatřením zkrátila doba jízdy Os vlaku mezi Vsetínem a obcemi mezi Valašským Meziříčím a Hranicemi.

Kováč: Bylo upraveno dle popisu připomínky ve všech variantách.

Budeme nápomocní ve snaze snižovat investiční náklady a zvyšovat přínosy stavby, aby byla projektantem nalezena alespoň jedna ekonomicky efektivní varianta.



Ministerstvo dopravy

nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
PO BOX 9, 110 15 Praha 1

Správa železniční dopravní cesty, s.o.
Odbor strategie
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha
IDDS: uccchjm

Váš dopis značky / ze dne
54404/2019-SŽDC-GŘ-
O26 / 9. 9. 2019

Naše značka
98/2019-130-KR/5

Vyřizuje / linka
Minář Luděk, Ing. / 225131623

Praha
25.10.2019

Věc: Koordinované stanovisko ke 2. dílčímu plnění ASP Horní Lideč - Hranice na Moravě

Vážený pane řediteli,

dopisem ze dne 9. září 2019 jste nás požádal o připomínky ke 2. dílčímu plnění ASP Horní Lideč – Hranice na Moravě. V návaznosti na tento dopis Vám zasíláme koordinované stanovisko k předmětné dokumentaci.

Průvodní zpráva

1. Žádáme doplnit přehlednou tabulku, obsahující v řádcích níže uvedené akce/úseky a ve sloupcích, co je obsahem akcí v jednotlivých stavech a variantách (výchozí stav, BP, A2, D2) a jaké náklady se na ně v rámci SP vynakládají.
 - Hranice na Moravě – Hustopeče nad Bečvou (dle variant v členění svršek, spodek, TV, mosty, tunely, ZZ, pozemní komunikace, ostatní),
 - Zvýšení traťové rychlosti v úseku Hustopeče nad Bečvou - Valašské Meziříčí,
 - ŽST Valašské Meziříčí – městská infrastruktura,
 - ŽST Valašské Meziříčí – železniční stavby modernizační (v členění svršek, spodek, TV, mosty, ZZ, pozemní komunikace, ostatní),
 - ŽST Valašské Meziříčí – seřaďovací nádraží (v členění svršek, spodek, TV, mosty, ZZ, pozemní komunikace, ostatní),
 - ŽST Valašské Meziříčí – přípojný tratě,
 - Valašské Meziříčí – Jablunka (v členění svršek, spodek, TV, mosty, ZZ, pozemní komunikace, ostatní)
 - Rekonstrukce ŽST Jablunka (v členění svršek, spodek, TV, mosty, ZZ, pozemní komunikace, ostatní),
 - Jablunka – Vsetín (v členění svršek, spodek, TV, mosty, ZZ, pozemní komunikace, ostatní),
 - ŽST Vsetín – Ústí u Vsetína, městská infrastruktura,
 - ŽST Vsetín – Ústí u Vsetína, železniční stavby (v členění svršek, spodek, TV, mosty, ZZ, pozemní komunikace, ostatní),
 - ŽST Vsetín, obvod Bečva.
 - Ústí u Vsetína – výh. Valašská Polanka (v členění svršek, spodek, TV, mosty, ZZ, pozemní komunikace, ostatní),



- Výh. Valašská Polanka (v členění svršek, spodek, TV, mosty, ZZ, pozemní komunikace, ostatní),
- Valašská Polanka – Horní Lideč (v členění svršek, spodek, TV, mosty, ZZ, pozemní komunikace, ostatní),
- ŽST Horní Lideč (v členění svršek, spodek, TV, mosty, ZZ, pozemní komunikace, ostatní),
- Horní Lideč – státní hranice (v členění svršek, spodek, TV, mosty, tunely, ZZ, pozemní komunikace, ostatní),
- Po výše uvedených úsecích Hranice na Moravě (mimo) - st. hr. - konverze napájecího systému,
- Po výše uvedených úsecích Hranice na Moravě (mimo) - st. hr. - zavedení ETCS, včetně realizace s tím souvisejících nutných technologických systémů v celé délce úseku.
- TNS (rekonstrukce TM) Střelná, Ústí u Vsetína a Valašské Meziříčí.
- SpS Lidečko, Jablůnka, Hustopeče nad Bečvou.

Pokorný: Omylem nebyla do dílčího odevzdání vložena tabulka stanovení IN. Ta členění na profese samozřejmě dle pokynu na zpracování IN dle SPOŽES obsahuje. Otázkou je členění dle úseků, které bylo uvažováno méně podrobně a považujeme to za dostatečné. V některých profesích je to i průkaznější (technologie). členění na úseky je dále v souladu s uvažovaným členěním v harmonogramu přípravy. Bude projednáno.

Na projednání připomínek byl tento požadavek zamítnut.

2. Žádáme doplnit přehlednou tabulku, obsahující náklady:

- Oprava Horní Lideč st.hr. - Horní Lideč, km 21,110 - 27,261, u kol. č. 2 jen po km 23,610.
- Oprava Horní Lideč - Valašská Polanka, km 21,250 - 22,000 obě koleje.
- Oprava Valašská Polanka - Vsetín, km 33,780 - 34,130 obě koleje, a km 34,130 - 35,300 kol. č. 1.
- Oprava Jablůnka - Valašské Meziříčí, km 25,598 - 28,900, km 29,680 - 29,850, km 31,735 - 33,940.
- Oprava Hustopeče nad Bečvou - Hranice na Moravě město, km 7,840 - 7,950, km 8,300 - 15,000.
- Peronizace zastávek Černotín, Špičky, Milotice nad Bečvou a zast. a nákl. Bystřička a Lidečko ves.
- Rekonstrukce traťového úseku Špičky (včetně) - Hustopeče (mimo)).
- Rekonstrukce traťového úseku žst. Valašské Meziříčí (mimo) - zast. Brňov (mimo).
- ŽST Vsetín, obvod Bečva.
- Zrušení zastávky Lidečko.
- Mimo tyto úseky proběhly ještě drobné opravy mostů, silnoproudých zařízení a trakčního vedení, žádáme tyto rozepsat.

Pokorný: Jedná se o značnou podrobnost podkladů, se kterými nebylo uvažováno a je nereálné jejich zpracování do definitivního odevzdání. Jedná se o opravy, se kterými bylo v maximální možné míře uvažováno (např. jen úprava GPK bez rekonstrukce, ponechání nástupišť, atd.).

Na projednání připomínek bylo konstatováno, že uvedené stavby jsou v části A.1.1 uvedeny, a že zjištění nákladů je časově náročné a nevznáší do studie relevantní podklad. S veškerými uvedenými stavbami je v návrhu počítáno (pouze GPK, minimální úpravy).

3. Zabezpečovací zařízení: v rámci SP se navrhuje realizace systému ETCS. Trať je součástí hlavní sítě TEN-T pro nákladní dopravu. Nejpozdější termín pro implementaci ERTMS je dle nařízení 1315/2013 rok 2030. Podle Národního implementačního plánu ERTMS má k realizaci ERTMS na této trati dojít po roce 2023. Podle harmonogramu SP se budou

předmětné stavby realizovat v letech cca 2022 – 2028. Požadujeme proto v rámci SP navrhnout takové technické řešení, které již nebude obsahovat aplikaci vlakového zabezpečovacího zařízení třídy B (kódování) a bude předpokládat zahájení výhradního provozu v době ukončení výstavby, to je v roce 2028, jelikož s ohledem k počtu vybavených vozidel se jeví instalace systémů třídy B jako neefektivní.

Pokorný: Tato záležitost je právě proto dle tabulky v části A.1.1 zapracována i do varianty BP. Vlastní nacenění je pak extrémně problematické, jelikož i ze strany SŽDC není zcela jasná podoba realizace přechodu na ERTMS.

4. Žádáme analyzovat požadavek KÚ Zlínského kraje a prověřit zřízení zastávky Ústí u Vsetína u křížení s pozemní komunikací I/57. (potenciální obrat cestujících, přínos v možném „rozvolnění“ uzlu Vsetín, náklady na rozjezdy a brždění Os vlaků na sklonu 10‰, atd.).

Pokorný: Bylo doplněno do A.1.1 v podobě: „Při projednání byl ze strany Zlínského kraje vznesen požadavek na prověření zřízení zastávky Ústí u Vsetína v místě rozpletu tratí u křížení se silnicí I/57 pro zkrácení cestovních dob z Karlovické trati směrem Horní Lideč. Tato zastávka vychází do výrazně nevhodné konfigurace železničního tělesa (vysoký násep, velké převýšení koleji) a lze důvodně předpokládat nadměrné investiční náklady pro velmi nízkou frekvenci cestujících, navíc velmi blízko komfortnímu přestupnímu uzlu ve Vsetíně. Do studie tedy s tímto nebylo uvažováno.“ Nevidíme přínos k podrobnější analýze, jelikož majoritní spádovost směřuje do Vsetína a tato zastávka by sloužila pro marginální směr Velké Karlovice – Horní Lideč, který je realizovatelný (byť ne tak časově komfortně) v žst. Vsetín.

5. Žádáme doplnit analýzu stávajícího kolejiště a vybavení ŽST Valašské Meziříčí s ohledem na jeho technický stav (stáří) a parametry (užitečné délky kolejí, rychlosti v hlavních kolejích, nástupiště, atd. v porovnání s navrženým projektem.

Pokorný: Bude projednáno. Na základě analýzy a zejména požadavků správce, který tuto analýzu má, byl navržený uvažovaný rozsah.

Na projednání připomínek bylo konstatováno, že analýza kolejiště nebyla dříve připomínkována (ani v předchozí verzi SP) a je časově náročná. Ze strany řízení provozu je uvažovaný rozsah považován za MINIMÁLNÍ.

6. Žádáme v návrhu ŽST Valašské Meziříčí zohlednit optimalizaci rozsahu seřadovacího nádraží podle dopravní technologie s alternativou přestavby stanice bez seřadovacího nádraží.

Pokorný: Tento požadavek odmítáme. Nebyl součástí zadání a ani prezentován v průběhu zpracování. Vzhledem na fakt, že se jedná o jedinou vlakovou stanicí na celém rameni, sloužící i pro tři odbočné tratě považujeme požadavek na zrušení seřadovacího obvodu za zcela lichý. Navíc se jedná o dopravní koleje používané pro běžný provoz.

7. Žádáme doplnit komentář k možnostem odstranění přejezdu se silnicí I/57 ve Valašském Meziříčí (Podlesí).

Pokorný: Tento komentář je patrný z textové části (přehled přejezdů) a ze situací, kde je opuštění přejezdu řešeno stavbou ŘSD v pokročilé fázi přípravy.

Dopravní technologie

8. Do kapitoly 4.2 žádáme doplnit přehledné tabulky jízdních dob a počtu vlaků pro jednotlivé druhy vlaků v odpovídajících tarifních bodech (místech předpokládaného zastavení), časových horizontech (výchozí, uvedení celku do provozu, střednědobý výhled, dlouhodobý výhled), stavech (BP a projektovém) a variantách (A2 a D2).

Kováč: Bylo doplněno.

9. Doplňte dopravně technologické prověření k bodu 4 připomínek k průvodní zprávě.

Pokorný: viz komentář výše.

10. Žádáme doplnit komentář k průvozu vlaků délky 740 m pod dohledem ETCS s ohledem na užitečné délky dopravních kolejí určených pro řízení sledu vlaků (předjízdne bez nástupištní hrany) ve stanicích a výhybnách, legislativním podmínkám, dopravně technologickým podmínkám na navazujících úsecích u nás i na Slovensku.

Kováč: Bylo doplněno.

11. Žádáme doložit využití (potřebnost) SK 13 – 31 v ŽST Valašské Meziříčí.

Kováč: Viz komentář výše. Jedná se o vlakotvornou stanici a jakákoliv debata ohledně redukce kolejiště nebyla ze strany řízení provozu vedena. Naopak, na základě požadavku OŘ Olomouc byla doplněna rekonstrukce všech těchto kolejí. Jedná se o jedinou stanici na celém rameni s relativně kapacitním kolejištěm a dle připomínek OŘ by bylo vhodné doplnění i dalších kolejí. Bude projednáno.

12. Žádáme prověřit dopravně technologické možnosti optimalizace rozsahu seřadovacího nádraží v ŽST Valašské Meziříčí a výsledek promítnout do technického řešení a nákladů.

Pokorný: Prověření odmítáme. Jedná se o záležitost přesahující rozsah studie.

Přepavní prognóza

13. Žádáme doplnit komentář k využitelnosti normativu délky nákladních vlaků 740 m.

Melzer: Bylo doplněno.

14. U dopravního modelu by bylo vhodné vysvětlit rozdíly v zonálním členění oproti původní variantě studie a vliv této skutečnosti na přepravní proudy.

Melzer: Bylo doplněno.

Náklady

15. Transformace výhybek na úrovni ZP a DÚR se neřeší, jsou zahrnuty v cenách hlavních položek, žádáme vyřadit.

Pokorný: Bylo vyřazeno.

16. Stavba Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou“ byla vysoutěžena za 1,54 mld. Kč. Proč se pro tuto stavbu uvádí CIN 757,2 mil. Kč?

Pokorný: Nejedná se o CIN této stavby! Tato stavba, jak je v A.1.1 uvedeno, je zahrnuta do stavu BP. 752 mil. jsou IN na dokončení úseku po Milotice nad Bečvou.

17. Položka C01 – v ASP je pro obě varianty deklarována střídavá trakce. Požadujeme přesunout do C02.

Pokorný: Bylo zrušeno.

18. Položka G03 – výsledná částka 0,5 mld. Kč na přejezdové konstrukce je nesmyslná. Zpracovatele zmátl pojem „Plocha železničních přejezdů“, avšak položka má jednotkovou cenu pro kusy přejezdů.

Pokorný: Bylo opraveno.

19. Položka I03 – doložte kalkulaci jednotkové ceny.

Pokorný: Předně je třeba říct, že je s podivem, že takto významnou položku, realizovanou v každé stanici, sborník neobsahuje! Kalkulace byla provedena zprůměrováním nákladů

z námi zpracovaných projektů ve stupni DSP v nejbližších minulých letech. Rozptýl je ale značný podle potřeby použití monolit. šachet.

20. Proč chybí poplatky za zábory ZPF a PUPFL, výkupy pozemků (zejména varianta D.2)?

Pokorný: Bylo doplněno.

21. Doložte, jakými pravidly se řídí použitý rizikový koeficient 1,32 u železničního svršku.

Pokorný: Stanovení koeficientů je okomentováno v A.1.1 a v souladu s požadavky SPOŽES. Koeficienty byly ještě mírně zrevidovány.

22. Položka H02 – celkový součet délek estakád na přeložce činí 560 bm. Při Vámi udávané šířce estakády 11 m to vychází 6160 m². Vykázaná výměra je 8980 m².

Pokorný: Bylo opraveno (sjednoceno).

23. Pol. N04 a N06 – první investiční úsek, chyby ve výměrách.

Pokorný: Bylo zrevidováno. Je třeba vnímat, že styk soustav je poměrně daleko od žst. Hranice na Moravě.

Geologie

24. Geologická rešerše upozorňuje, že geologické poměry v místě obou tunelů jsou středně až extrémně špatné. Je to zohledněno v analýze rizik?

Pokorný: Ano – koeficienty pro přeložku jsou výrazně vyšší než u varianty A.2.2.

Grafická část

25. Požadujeme ve výkresech 1:10 000 označit hranice investičních úseků stanovených v souladu s tabulkou dle bodu 2 připomínek k průvodní zprávě, barvou rozlišovat, co je v investici SŽDC, a co jiných investorů.

Pokorný: Dle komentáře výše – hranice úseků jsou v situacích vyznačeny.

26. Požadujeme ve výkresech 1:1 000 doplnit užitečné délky a rychlosti v dopravních kolejích, jednoznačně barevně odlišit, co je v investici SŽDC a co jiných investorů.

Pokorný: Už. délky a rychlosti jsou uvedeny ve formě tabulek z důvodu přehlednosti. Barevné odlišení je provedeno.

Ekonomika

27. Aktuálně odevzdané výsledky studie proveditelnosti neumožňují dosažení ekonomické efektivity žádné z projektových variant. Současně je z výstupů patrný přínos řešení přeložky dráhy u Hranic na Moravě s ohledem na zkrácení cestovních dob v rozhodných relacích. Tento přínos je však nedostatečný pro zajištění efektivity celého projektu. V následujícím zpracování doporučujeme prověřit u varianty D2 možné další přínosy plynoucí z opuštění současného tělesa dráhy v prostoru Hranic na Moravě pro zajištění rozvoje a lepší prostupnosti města. Současně doporučujeme prověřením možnosti redukce nákladů projektu v méně zatížených úsecích tratě mezi státní hranicí a Vsetínem s ohledem na minimální přínosy plynoucí z modernizace tohoto úseku. Z předložené dokumentace dále není zřejmé, zda byl v rámci vlivu okolních staveb na přepravní prognózu zohledněn také vliv již realizované stavby v úseku Púchov – Žilina na území Slovenské republiky.

Pokorný: Bylo doplněno i s ohledem na připomínky města (preferující variantu D.2). Bohužel i se zpracováním nelze očekávat výrazné zlepšení efektivity.

28. CBA tabulky: Na listu externality jsou odlišné externí náklady ve stavu bez projektu v CBA tabulek projektových variant.

Funk: V rámci CBA tabulek varianty A.2.2 byl doplněn výpočet externalit hluku a nehod pro projektovou a bezprojektovou variantu. Diferenční hodnota bude rovna nule, tzn. výsledek ekonomické analýzy varianty zůstane nezměněn.

29. Vzhledem k charakteru připomínek, který patrně povede ke změně výpočtů v ekonomickém hodnocení, se vyjadřujeme pouze k závěru této kapitoly. Předložený výsledek ekonomického posouzení může nabízet různé interpretace:

- Celý projekt je špatně koncipován, již samotný záměr upravovat v takovém rozsahu tuto trať nevede k nalezení ekonomicky efektivního řešení a jediným řešením je ho ukončit.
- Dosud nedošlo k nalezení vhodné vzájemné kombinace technického a dopravně-provozního řešení projektového stavu.
- Ekonomické hodnocení je nedokončené, nejsou zohledněny všechny efekty projektu v souladu s metodikou, či nejsou zohledněny správně.

Požadujeme výsledek předloženého ekonomického hodnocení okomentovat a zdůvodnit tak, aby bylo zřejmé, jak je s ním možné dále z hlediska investora pracovat.

Pokorný: Nedokončenost EH zásadně odmítáme. Bereme v potaz, že některé faktory měly být doplněny a toto bylo následně provedeno, nicméně bez zásadního dopadu do efektivnosti projektu.

Co se týká koncepce záměru – ASP byla zpracována v souladu s požadavky zadání a v zadání obou posuzovaných variant, je mimo jiné, „dokončení kompletní rekonstrukce trati“. Tento požadavek byl respektován a z pohledu zpracovatele bylo již od původního zpracování upozorňováno, že se jedná o kapacitní dvoukolejnou elektrizovanou trať s relativně malým vytížením a minimálním potenciálem zvýšení rozsahu dopravy realizací rekonstrukce. Navýšení rozsahu je totiž pohodlně možné již ve variantě BP! Frekvence cestujících jsou rovněž poměrně malé na to, aby obhájily nevelkou časovou úsporu.

Jak bylo dohodnuto na poslední poradě (představení konceptu) byl do studie doplněn závěr obsahující možné řešení.A

S pozdravem

Ing. Jindřich Kušnír

ředitel

Odbor drážní a vodní dopravy



Váš dopis zn. 54404/2019-SŽDC-GŘ-O26
Ze dne 9. září 2019
Naše zn. 59696/2019-SŽDC-GŘ-O6
Listů/příloh 2/0

Vyřizuje Ing. Pavel Skala
Telefon +420 972 235 866
Mobil +420 601 391 995
E-mail skalap@szdc.cz

Datum 7. října 2019

Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace
Generální ředitelství
Odbor strategie (O26)
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1

Vyjádření Odboru přípravy staveb (O6) GŘ SŽDC k Aktualizaci „Studie proveditelnosti trati Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě“ (dále jen ASP), návrh kompletního plnění

Odbor přípravy staveb (O6) GŘ SŽDC obdržel žádost o připomínky k návrhu kompletního plnění výše uvedené aktualizaci studie proveditelnosti. K předloženému plnění sdělujeme následující připomínky:

Obecně

- Do harmonogramu přípravy a výstavby by u varianty D.2 měla být promítnuta časová náročnost zanesení trasy do územně plánovací dokumentace. Žádáme upravit.
Pokorný: U novostavby je uvažována příprava 3.5 roku, což považujeme za adekvátní. Změna územně plánovací dokumentace je na základě našich zkušeností řešitelná v době do jednoho roku a během této doby je možné zpracovat potřebné průzkumy. Potíže lze očekávat v případě výkupů pozemků, ale tyto záležitosti jsou zahrnuty ve zvýšených IN v podobě odpovídajícího rizikového koeficientu.

Technické řešení (zpracoval Ing. Miroslav Veliš, tel.: 724 578 493)

- Připomínka k úrovněmu křížení v ŽST Jablůnka zůstává v platnosti. Se zpracovatelem ASP bylo dohodnuto, že mimoúrovňové křížení bude součástí základního technického řešení v ASP. V tomto smyslu je třeba ASP dopracovat (textová část, grafická část, náklady, dopady na EH). K odhadu výše nákladů se na základě zkušeností ze samostatných staveb náhrad přejezdů domníváme, že je částečně podhodnocený.
Pokorný: Bylo zapracováno. Stanovení IN bylo zapracováno v rozsahu dle Sborníku.
- Připomínka k ŽST Valašské Meziříčí týkající se vkládání křižovatkových výhybek do hlavních kolejí a souhlasu O13 s tímto řešením zůstává v platnosti. Ze strany zpracovatele ASP bylo přislíbeno doplnění dokladové části o stanovisko O13 vzhledem k předpisu SŽDC S3.
Pokorný: Žádosti o souhlas byly zaslány a do dokladové části finálního odevzdání bude doplněno stanovisko O13.
Odpověď O13:

Od: <Trejtnar@szdc.cz>
Datum: 13.11.2019 10:17
Komu: <Klusacek@szdc.cz>, <Velis@szdc.cz>
Kopie: <pokorny@moravia.cz>, <Hartman@szdc.cz>

Dobrý den,

Ze strany MCO nám byla doručena žádost o souhlas s použitím křižovatkových výhybek v rámci rekonstrukce žst. Valašské Meziříčí v rámci zpracování ASP.I přesto, že údajně jako ekonomicky efektivní nevychází žádná varianta, lze předpokládat, že dříve nebo později bude přistoupeno k zadání rekonstrukce žst. Valašské Meziříčí samostatně. Vzhledem k termínu odevzdání ASP již není prostor na prověřování variant úprav kolejového uspořádání, doporučujeme kolejové uspořádání dále řešit v navazujících stupních.

Obecně je zřejmé, že použití křižovatkových výhybek je v žst. Valašské Meziříčí nevyhnutelné, hlavně pro přejezd vlaků ze směru Frýdek Místek/Hulín do liché kolejové skupiny. Diskuse by mohla být vedena např. nad možností úprav rozložení křižovatkové výhybky č. 64 (podle číslování ASP), ale to je věcí spíše navazujících stupňů včetně stanovení doplňujících technických opatření.

Popsaný problém křižovatkových výhybek doporučujeme tedy přesunout do dalšího stupně, dohoda nad rozsahem dalších prověřování může být učiněna v rámci tvorby ZTP na dokumentaci navazujícího stupně.

S pozdravem

Ing. Radek Trejtnar, Ph.D.

**Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace
Generální ředitelství**

Vedoucí skupiny prostorových a geometrických parametrů trati
Úsek provozuschopnosti, Odbor traťového hospodářství, oddělení železničního svršku

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
pracoviště Křižíkova 2, 186 00 Praha 8
T 972 341 194
M 724 753 556
E trejtnar@szdc.cz
www.szdc.cz

- Připomínka ke vzájemné vazbě přeložky tratě ve variantě D.2 a kanálu Dunaj-Odra-Labe (dále jen D-O-L) zůstává v platnosti, tj. dopracování střetu novostavby dráhy a kanálu D-O-L včetně doplnění analýzy rozsahu případných zmařených investic a rozsahu omezení železničního provozu. ASP sice byla doplněna, avšak stále neobsahuje reálné technické řešení. Bez nalezení proveditelného řešení bez dopadů na výrazné zhoršení sklonových či směrových poměrů přeložky tratě prakticky nemá smysl variantu D.2 dále hodnotit. Zároveň je třeba doplnit posouzení případných zmařených investic a rozsahu omezení provozu, pokud by došlo k následné stavbě D-O-L. Tato připomínka je z pohledu našeho odboru zcela zásadní a se zpracovatelem ASP bylo dohodnuto dopracování této problematiky.

Pokorný: Bylo upraveno směrové vedení varianty D.2 navazující na novou trasu přeložky vyvolanou stavbou D-O-L. Vyhodnocení této územní kolize bylo doplněno jako samostatná příloha zprávy.

Provozní a dopravní technologie (zpracoval Ing. Aleš Zeman, tel.: 702 209 232)

- Připomínka k počtům nákladních vlaků ve výhledovém stavu nebyla uspokojivě zapracována. Žádáme doplnit zdroj či odkaz na přepravní prognózu. Upozorňujeme, že výhledové počty vlaků ND pro rok 2025 ve dříve zpracované SP byly přibližně o 30% nižší, a oproti současnému stavu (průměr za r. 2018) se jedná o nárůst cca 100%.
Kováč: reakce z 1. plnění: Vycházelo se z podkladů projednaných na samostatném jednání ohledně nákladní dopravy. Zde bylo řečeno, že lze očekávat nárůst nákl. dopravy do výše cca v úrovni let 2014/2015, tzn. před přechodem Púchova na střídavou trakční soustavu. Další zvýšení již není adekvátně obhajitelné. Projektant tedy vycházel ze statistik obdržených od SŽDC z minulých let, jak bylo řečeno na uvedeném jednání.

Souhrnné části

- Žádáme o doložení investičních nákladů pro sledované varianty.
Pokorný: Omylem nebylo doloženo k připomínce. Vyčíslení bylo zpracováno dle Sborníku a je součástí definitivního odevzdání.

Technické řešení (technologická část)

- Ze závěrů z dopravní technologie vyplývají požadavky na trakční odběry až cca 15 MW a délku vlaků 740 m o hmotnosti 3200 t. Žádáme o sjednocení vstupních parametrů vlaků nákladní dopravy s energetickými výpočty, kde je uvažován max. normativ vlaku cca 13 MW o hmotnosti 2400 t. Z předloženého plnění není zřejmý důvod, proč jsou uvažované parametry v nesouladu.
*Kováč: Výhledové typové soupravy nákladních vlaků jsou uvažovány tři, lehká (pouze 1xHDV6,4MW a max zátěž pro toto HDV bez postrku), středně těžká (která bude tvořit majoritní objem nákladní dopravy, pouze 2xHDV 6,4MW a max zátěž pro tyto dvě HDV bez postrku v celém úseku) a potom těžká, která bude tvořit pouze zlomek vlaků, a bude se tedy jednat spíše o výjimečnost i když v GVD je zavedeno vícero tras denně - tedy je ale jak se zmiňujete uvažováno s využitím postrkové služby, tedy 2xHDV 6,4 MW + 1x HDV 3,0 MW - nutnost z pohledu sklonových poměrů v okolí státní hranice. Postrk je poté uvažován od ŽST Jablůnka směrem na Slovensko - jiný místo pro přidávání postrků na trati není vhodné.
Tato souprava nebyla omylem do energ. výpočtů převzata, což bylo opraveno.*
- Ve variantách A.2.2 a D.2 se uvažuje s průřezem vodičů trolejového vedení 100 mm², což odpovídá trakčnímu vedení typu S. Není zřejmý průběh řešení konverze ze stejnosměrného systému napájení na střídavý v úseku Ústí u Vsetína – Hranice na Moravě. Žádáme o doplnění technického návrhu včetně provizorních stavů napájení. Přitom je nutno zohlednit jak železniční provoz, tak účelnost a rychlost stavebních postupů. Provizorní stavy budou promítnuty do ekonomického hodnocení. Součástí stavebních postupů bude zpracování dob výluk trakčního vedení v beznapětovém stavu a z toho vyplývající zajištění železničního provozu v nezávisle trakci.
Podhradský: Trolej 100Cu a sestava typu „S“ se uvažuje výhledově na celé trati. S touto sestavou bylo také uvažováno v energetických výpočtech. Nicméně v rámci stavebních postupů se uvažuje v některých místech i se stejnosměrnou sestavou typu „J“, která bude upravena na vyšší napětovou hladinu 25kV. Po přechodu na AC 25kV 50Hz tak bude v některých místech sestava typu „S“ a v některých bude upravená sestava typu „J“ na 25kV. Vše je zahrnuto i v nákladech. Průběh konverze byl doplněn.
- Na základě zpracovaných energetických výpočtů žádáme o zpracování jednotlivých variant koncepce napájení do investičních nákladů.
Podhradský: V investičních nákladech jsou zpracovány varianty D.2 a A.2.2 s ohledem na postupy výstavby.

Ekonomické hodnocení (zpracoval Ing. David Kokojan, tel.: 724 460 470)

Poměr nákladů na opravy a investičních nákladů je výrazně nižší, než v předchozí verzi této studie. Žádáme prověřit, zda byl při aktualizaci těchto nákladů použit stejný přístup jako k přepočtu investičních nákladů.

Funk: Předchozí verze SP byla zpracována v intencích Prováděcích pokynů pro hodnocení efektivnosti investic projektů železniční infrastruktury, uveřejněných ve Věstníku dopravy č.11/2013 dne 22. 5. 2013, což mimo jiné znamenalo, že hodnotící období trvalo 40 let (10 let výstavby + 30 let provozu). To kromě jiného mělo za následek i déle trvající variantu bez projektu, a proto nelze porovnávat poměr nákladů varianty BP s investičními náklady v tomto a minulém ekonomickém hodnocení. Poměr sumy nákladů na opravy/reinvestice bezprojektové varianty v prvních 30 letech hodnotícího období k investičním nákladům činí u původního ekonomického hodnocení

ve variantě A.2.2 - 0,77 u aktualizovaného ekonomického hodnocení je tento poměr 0,72. Rozdíl tedy činí pouhých 5%

Z telefonátu s autorem EH vyplynulo, že není uplatněn stejný přístup k nákladům varianty s projektem a bez projektu. Vzhledem k vysoce negativnímu výsledku EH na přepracování netrváme. Jestliže se však bude výsledek EH blížit hranici ekonomické efektivity, považujeme přepracování za vhodné.

- Socioekonomické benefity jsou nižší, než v předchozí verzi této studie. Byl zpracován záměr projektu k akci rekonstrukce ŽST Vsetín, který je obsažen v této studii. Samotná akce rekonstrukce ŽST Vsetín má výrazně větší benefity z převedené autobusové dopravy (několikanásobně). Žádáme prověřit, zda dopravní model zohledňuje správně jevy, jako jsou nové podchody, či změny přestupů mezi módy.

Melzer: Model zohledňuje přestupy mezi módy a jejich možné změny u staveb, které jsou součástí projektu a nemohou být zároveň realizovány ve stavu bez projektu.

Podchod ve Vsetíně zahrnut do přínosů není, může být doplněno. Vzhledem k ekonomickým výsledkům studie, však nepředpokládáme že bude zásadním impulsem pro ekonomickou efektivitu projektu.

Vybudování podchodu je pro město Vsetín významné a proto by zahrnut být měl.

Studie má však vysoce negativní výsledek ekonomického hodnocení a započtení podchodu výsledek nezvrátí. Nejsme garantem studie, a proto na tento fakt pouze upozorňujeme.

- Finanční i ekonomická analýza vycházejí ze stejných investičních nákladů. Vzhledem k tomu, že na akci železniční infrastruktury navazuje například přesun autobusového nádraží ve Vsetíně, nepovažujeme tento přístup za správný. Žádáme vysvětlit, nebo opravit.

Funk: Do ekonomické analýzy budou doplněny náklady na úpravu přednádražního prostoru ve Vsetíně ve výši 118,2 mil. Kč, které vycházejí ze schváleného EH na stavbu Rekonstrukce žst. Vsetín

OK

- Upozorňujeme, že náklady na opravy ve variantě bez projektu v prvních letech převyšují investiční náklady. To se jeví jako chyba. Prosíme o vysvětlení, nebo opravu.

Funk: Bylo opraveno

OK

- V závislosti na realizaci projektu se změní počet lidí cestujících vlaky. Tato změna není zohledněna v externalitách (platí pro variantu A 2.2). Žádáme vysvětlit, nebo opravit.

Funk: Ačkoliv jsou jednotkové náklady části externalit v Rezortní metodice vyjádřeny v Kč na osobový kilometr, souvisejí tyto externality (hluk a bezpečnost) především se změnou dopravních výkonů a tedy pokud jede stejný počet vlaků stejně dlouhou trasu v projektové i bezprojektové variantě, měly by být externality této dopravy totožné nezávisle na tom, že jsou v každé z variant vlaky jinak obsazené. Na hluku či bezpečnosti železniční dopravy se tato rozdílná obsazenost vlaků neprojeví. Proto je přínos z externalit u varianty A.2.2 počítán pouze pro osobní automobily, kde dochází k redukci jejich počtu na komunikacích a tedy i ke snížení nehodovosti, hluku či emisí dopravy.

Z telefonátu s autorem EH vyplynulo, že je správné připomínku zohlednit. V tomto případě je dopad zanedbatelný, proto na zapracování vzhledem k vysoce negativnímu výsledku EH netrváme.

S pozdravem

Ing. Alena Heinišová
ředitelka odboru přípravy staveb



Váš dopis zn. 54404/2019-SŽDC-GR-O26
Ze dne 9.9.2019
Naše zn. 60260/2019-SŽDC-GR-O11
Listů/příloh 2/0

Vyřizuje Ing. Milan Stehlík
Telefon +420 972 741 043
Mobil +420 601 387 025
E-mail stehlikm@szdc.cz

Datum 7. října 2019

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Odbor strategie (O26)

– ZDE –

„Aktualizace Studie proveditelnosti trati Horní Lideč st.hr. – Hranice na Moravě“, vyjádření k 2. dílčímu plnění

K 2. dílčímu plnění „Aktualizace Studie proveditelnosti trati Horní Lideč st.hr. – Hranice na Moravě“ má odbor řízení provozu následující připomínky:

a) zpracovatel Ing. Milan Stehlík, tel. 972 741 043

1) Nejsou zpracovány naše připomínky č. 3, 4, 6 a 10 k předchozímu plnění (vyjádření č.j. 34530/2019-SŽDC-GR-O11 ze dne 12.6.2019).

- *popsat, jak budou v ŽST Horní Lideč vedeny vlaky osobní dopravy při výlukách trakčního vedení (TV)*

Kováč – Bude doplněno. Půjde v podstatě o zachování stávajícího stavu, kdy je stanice obdobně nesymetrická.

Kováč: V předchozím odevzdání bylo opomenuto, bylo doplněno do části A.1.2

- Je uvedeno: „V mezistaničních úsecích nebudou použita světelná hlavní návěstidla, ale pouze prostorové oddíly v délce 1000 m...“. Návrh délky oddílů musí vycházet z požadavků dopravní technologie.

Pavlík – Bereme na vědomí, bude doplněno do textu.

Pavlík: komentář zůstává v platnosti.

- Je uvedeno: „Odbočné tratě budou řešeny automatickým vstupem do oblasti řízené systémem ETCS L2, v dalším zpracování dokumentace bude řešena možnost smíšeného provozu v ŽST Vsetín pro obsluhu železniční trati Velké Karlovice – Vsetín.“. Jak bude řešen provoz ze zaústěných tratí v ŽST Valašské Meziříčí a Horní Lideč?

Pavlík - Odbočné tratě z Valašského Meziříčí (Ostrava Uhelné nádraží – Valašské Meziříčí, Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí a Valašské Meziříčí – Kojetín) jsou řešeny v rámci SP „Beskydy“. Provoz na trati z Bylnice do Horní Lideče bude řízen dle předpisu D3. Ve zpracovávané SP bude doplněn shora uvedený text o řešení smíšeným provozem i pro ŽST Valašské Meziříčí a Horní Lideč.

Pavlík: komentář zůstává v platnosti.

- Požadujeme přesně uvést, z kterého sálu na CDP Přerov bude řešená trať ovládána a jaké bude personální obsazení sálu.

Pavlík – tato záležitost je nad rámec podrobnosti SP. Jednoznačně je nutné uvažovat se samostatným sálem pro tuto trať – bude doplněno do textu.

Pavlík: komentář zůstává v platnosti.

Dále možná poznámka – stávající budova CDP je již plně obsazena a vzhledem ke zpracování projektové dokumentace ve stupni studie na rozšíření budovy CDP v Přerově byl ze strany uživatele předán zpracovateli stavebního řešení požadavek na dispoziční řešení budovy – umístění předmětné trati je uvažováno společně s tratěmi Mosty u Jablunkova st. hr. – Dětmárovice (m), Polanka nad Odrou (m) – Český Těšín (m), Valašské Meziříčí (m) – Hulín (m) – Kojetín (m) a Vsetín – Velké Karlovice v sále č. 2 s personálním obsazením společně pro řešenou trať a trať Vsetín – Velké Karlovice 4 traťoví dispečeri, 2 ope-

rátoři ŽD a 1 záložní dispečer, tzn. celkově 7 pracovníků. Konkrétní řešení však bude známo až po zpracování projektové dokumentace.

- Předávání souprav klíčů tratí D3 požadujeme navrhnout technickým zařízením.

Pavlík – Bereme na vědomí, bude doplněno do textu.

Pavlík: komentář zůstává v platnosti.

- Požadujeme doplnit informaci, jak bude zajištěna bezbariérovost v případě poruchy výtahů.

Pokorný, Dittrich, Nádeníček – Jedná se o žst. Val. Meziříčí a ev. Horní Lideč. Přístup v případě poruchy výtahů bude řešen úrovnovým přechodem přes koleje s omezeným přístupem ovládaným z CDP. Informace bude doplněna

Kováč, Dittrich: Bylo doplněno.

- V GVD požadujeme zakreslit i trasy Lv vlaků určených pro postrkovou službu a pobytu vlaků v ŽST Jablunka z důvodu přivěšování/odvěšování postrku.

Kováč – Bude doplněno

Kováč: Bylo doplněno

- 2) Požadujeme doplnit dopravně-technologický popis ETCS (uvolňovací rychlosti, případné výluky jízdních cest apod.).

Kováč: Bylo doplněno – pouze rámcově a stručně vzhledem na nedostatek podkladů a stále probíhající vývoj.

- 3) Provedli jsme posouzení navržených normativů N pro varianty A.2.2 a D.2 dle pokynu „SŽDC SM83/MP1 Metodický pokyn pro stanovování největších povolených délek vlaků a povolování postrkové služby“. Normativ N délky vlaku dle navržené konfigurace vychází 576 m. Největší povolená délka vlaku 740 m je možná v celé trati. V případě nasazení postrkové lokomotivy s délkou do 20 m je za stejných podmínek možná největší povolená délka vlaku (NPDV) 760 m v úseku Jablunka – Horní Lideč st.hr. (a opačně).

Kováč: Text DT byl upraven dle textu připomínky, normativ N délky nákladního vlaku je opraven na hodnotu 576 metrů.

Část A.1.2 Dopravní technologie

- 4) Postrádáme popis způsobu obsluhy (s uvolněním/bez uvolnění traťové koleje) nákladiště Bystřička.

Kováč: Bylo doplněno

- 5) Do nově navržené odbočky Valašská Polanka nelze zaústit „nákladiště“. Z hlediska předpisových ustanovení vjezdová návěstidla odbočky jsou platná pouze pro jízdu vlaku – neumožňují posunové cesty.

Kováč: Bylo upraveno řešení zab. zařízení – odbočka byla doplněna o odjezdová návěstidla.

- 6) ŽST Valašské Meziříčí:

- Staniční technologie (současný i navrhovaný stav) je popsána nedostatečně. Požadujeme doplnit podrobnější popis (např. popis spádoviště, vlakotvorbu, odstavování souprav vlaků osobní dopravy, odstavování hnacích vozidel apod.).

Kováč: Bylo doplněno

- Na str. 89 je uvedeno: „...Část kolejí č. 21 – č. 33 zůstává svým určením jako směrová skupina (s možností odjezdu vlaků směr Hranice na Moravě, odjezd směr Vsetín pouze po posunu na koleje č. 5 – č. 19 ...“. Toto konstatování je chybné. Dle čl. 7.5. „TNŽ 34 2660 Zařízení pro mechanizaci a automatizaci spádovišť“ přes rozřaďovací oblast spádoviště nesmí být vedeny vlakové cesty. Z tohoto důvodu lze ve směru Jablunka/Branky na Moravě odjíždět vlaky pouze z kolejí č. 5 – 11.

Kováč: Textace byla opravena.

- 7) V kap. 5.7 Souhrnná personální potřeba postrádáme informace o dirigujícím dispečerovi pro dráhu Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí.

Kováč: Bylo doplněno.

b) zpracovatel Ing. Martin Bednár, tel. 972 244 561

Část A.1.2 Dopravní technologie

- 1) Všeobecně: v rámci dokumentace není důsledně dodržen začátek a konec tratě. Nutno dát do souladu.

Kováč: Bylo upraveno, ale reálný smysl důsledného dodržování v rámci psaných textů a podobných výstupů je v rámci dokumentace zcela postrádán.

- 2) Kapitola 4.1 Stávající rozsah dopravy: v tabulce č. 18 není zpracován úsek Horní Lideč – Lúky pod Makytou. Požadujeme doplnit chybějící úsek do tabulky.

Kováč: Dokumentace vycházela ze stávající úpravy GVD, tedy po žst. Horní Lideč. Do tabulky byl dle požadavku doplněna informace o rozsahu v úseku žst. Horní Lideč – st.hr.

- 3) Kapitola 4.2 Výhledový rozsah dopravy: kapitola neobsahuje přehlednou tabulku s rozsahem dopravy ve výhledovém stavu. Požadujeme doplnit chybějící tabulku do textu.

Kováč: Tabulka nechybí, výhledový rozsah dopravy je přehledně zpracován do popisu jednotlivých linek osobní dopravy a popisu nákladní dopravy, včetně všech podrobností, a tedy také počtů jednotlivých vlaků. Tabulka s duplicitními informacemi bude doplněna do podkapitoly 4.2 před podrobnějším popis (v duchu tabulky č. 18 stávajícího stavu).

- 4) Kapitola 5.12 Výhledová provozní kapacita: v tabulce č. 22 se nejedná o průměrnou a celkovou dobu obsazení. Nutno upravit, resp. zcela zrevidovat v souvislosti s další připomínkou.

Kováč: Bude zrevidováno a konzultováno s autorem připomínky.

- 5) Kapitola 5.12 Výhledová provozní kapacita: je zvolen nesprávný postup pro určení omezujících úseků. Nutno zrevidovat.

Kováč: Bude zrevidováno a konzultováno s autorem připomínky.

- 6) Kapitola 5.12 Výhledová provozní kapacita: v mnoha případech je dle dokumentace omezující úsek ohraničen odbočkou. To je v rozporu s čl. 11 směrnice SŽDC SM124. Nutno zrevidovat.

Kováč: Bude zrevidováno a konzultováno s autorem připomínky.

- 7) Příloha 5 GVD: v předložených GVD, které jsou zpracovány pro úsek Hranice na Moravě – Horní Lideč, proveďte navržený interval křížování v ŽST Valašské Meziříčí u vlaků z/na směr Branky na Moravě ve variantách A.2 a D.2.

Kováč: Bylo prověřeno a upraveno – roztažení provozního uzlu v ŽST Valašské Meziříčí.

- 8) Příloha 5 GVD: v předložených GVD, které jsou zpracovány pro úsek Hranice na Moravě – Horní Lideč, nejsou zpracovány trasy vlaků Velké Karlovice – Vsetín a zpět v úseku Vsetín, obvod Bečva – Vsetín a to ve všech variantách. Nutno dopracovat.

Kováč: Bylo opraveno.

- 9) Příloha 5 GVD: v předložených GVD, které jsou zpracovány pro úsek Hranice na Moravě – Horní Lideč, není zpracován úsek Horní Lideč – Lúky pod Makytou, a to ve všech variantách. Požadujeme doplnit GVD o chybějící úsek.

Kováč: Traťový úsek mimo území ČR. Stávající podoba platného listu grafikonu vlakové dopravy NJŘ304a+308 tento přeshraniční traťový úsek také nezobrazuje, a z této skutečnosti projektant vychází. Rozsah přeshraniční dopravy je popsán v textu. Postrádán je také reálný význam tohoto požadavku. Připomínce nebude vyhověno.

- 10) Příloha 5 GVD: v předložených GVD, které jsou zpracovány pro úsek Hranice na Moravě – Horní Lideč, je nesoulad uvedeného počtu dopravních kolejí v dopravních s navrženým stavem ve variantách A.2 a D.2. Požadujeme dát do souladu.

Kováč: Bude zrevidováno a popisky ze stávajícího stavu nahrazeny aktuálními.

Ing. Eduard Tržil, MPA
ředitel odboru řízení provozu



Naden e-mail
Váš dopis zn.
Ze dne 11. 9. 2019
Naše zn. 61552/2019-SŽDC-GŘ-O13
Listů/příloh 2/0

Vyřizuje Ing. Tomáš Hartman
Telefon +420 972 244 462
Mobil +420 607 007 972
E-mail hartman@szdc.cz

Datum 10. října 2019

Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace
Odbor strategie
Ing. Radim Klusáček
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1

Studie proveditelnosti trati Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě

Vážení,
zasíláme Vám připomínky SŽDC GŘ O13 k předložené dokumentaci aktualizace studie proveditelnosti zpracované firmou MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

Připomínky k jednotlivým částem dokumentace

Textová část

A.1.1. Průvodní zpráva

(Zpracoval Ing. Hartman, tel.: 972 244 462, Hartman@szdc.cz)

Kap. 6.1: V hlavních kolejích budou použity kolejnice tvaru 60 E2, dle Směrnice GŘ SŽDC č. 28/2005.

Pokorný: Tvar 49 E1 v hlavních kolejích se týká obočných tratí. Bylo v textu upřesněno.

Výkresová část

ŽST Valašské Meziříčí

Upozorňujeme na nutnost prověřit v dalších stupních dokumentace možnost rozložení křižovatkových výhybek v hlavních kolejích. Pokud se prokáže, že z důvodu provozování dopravy (zajištění úplného dopravního programu) toto rozložení nebude možné, projedná zhotovitel možnost ponechání křižovatkových výhybek již ve fázi ZP s O13 ve smyslu předpisu SŽDC S3, díl XVI.

Nádeníček: Bylo požádáno o souhlas na O13. Řešení bez křižovatkových výhybek je v tomto případě zcela nereálné, zejména s ohledem na fakt, že se jedná o vlakovou stanici.

ŽST Vsetín

Aktualizujte situaci žst. Vsetín podle nového návrhu DSP s doplněným vnějším nástupištěm u koleje č. 9.

Nádeníček: Bylo opraveno.

Závěr

S dokumentací souhlasíme za podmínky řádného vypořádání připomínek. Vypořádání připomínek zašlete na e-mailovou adresu zpracovatele.

S pozdravem

Ing. Radovan Kovařík
ředitel odboru traťového hospodářství



Váš dopis zn. 54404/2019-SŽDC-GR_O26
Ze dne 9. 9. 2019
Naše zn. 59388/2019-SŽDC-GR-O14
Listů/příloh 2/0

Podle rozdělovníku

Vyřizuje Aleš Cipris
Telefon +420 972 741 041
Mobil +420 722 821 553
E-mail Cipris@szdc.cz

Datum 2. 10. 2019

Aktualizace SP tr. Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě, návrh KP

Předkládáme souhrnné připomínky odboru zabezpečovací a telekomunikační techniky (O14) k návrhu komplexního plnění aktualizace studie proveditelnosti výše uvedené stavby s těmito závěry:

Zabezpečovací zařízení (zpracoval Ing. Aleš Cipris, tel. 971 741 041, e-mail Cipris@szdc.cz)

TEXTOVÁ ČÁST

Průvodní zpráva

6 Technické řešení

6.1 Koleje, nástupiště, železniční přejezdy

Je třeba doplnit, že prioritně je třeba sledovat rušení přejezdů, resp. jejich nahrazení podjezdem, či nadjezdem.

Pokorný: bylo doplněno

6.4 Zabezpečovací zařízení

Zhodnocení stávajícího stavu

Nepředpokládáme, že by spádovištní zařízení bylo začleněno do systémů DOZ a ETCS.

Pavlík: text se týká zhodnocení stávajícího stavu v ŽST Valašské Meziříčí a je uveden jako upozornění na technický stav současného spádovištního ZZ a nutnost jeho začlenění do nově budované technologie SZZ. Neznamená to tedy, že je uvažováno jeho začlenění do systémů DOZ nebo dokonce ETCS.

Navrhované technické řešení

Nesouhlasíme s předpokladem pouze manuálního vstupu do oblasti ETCS L2 navrhovanému ve vazbě na železniční síť ŽSR. V rámci navazujících staveb musí být vytvořeny podmínky buď pro automatický vstup do oblasti ETCS L2, nebo pro handover mezi RBC SŽDC a ŽSR (v závislosti na vybavení úseku ŽSR systémem ETCS). Připomínka platí i pro část Dopravní technologie.

Základní zásady řešení systému ETCS:

- ve stanicích budou použita návěstidla se STOP značkami ETCS a svítilnami, uvažováno je s návěstními svítilnami barvy modré, bílé a žluté/zelené, resp. v souladu s planou legislativou v době projektování,

Pavlík, Kováč: v textu bylo opraveno.

V další části textu (druhý odstavec na str. 49) doplnit: ... přednostně rušit, popř. nahrazovat úrovně křížení mimoúrovňovými.

Pokorný: bylo doplněno

A. 2.1 Dopravní technologie

5 Navrhovaný stav

Na str. 75 jsou uvedeny zásady řešení, mj. je zde uvedeno v poslední odrážce, že prostorové oddíly budou v základní délce 700 m. V části A. 6.4 Zabezpečovací zařízení je ale uvedeno 1000 m (str. 48).

V další části (Navrhovaný stav ŽST) u zabezpečovacího zařízení uvádějte, že stanice budou dálkově ovládány z CDP Přerov, s možností místního (úsekového) ovládání. Upravte text v tomto duchu.

Pavlík, Kováč: v textu bylo opraveno.

VÝKRESOVÁ ČÁST

Tato část SP neřeší navrhovaná nová zabezpečovací zařízení. Ve výkresech dopraven nejsou zakresleny venkovní prvky zabezpečovacího zařízení. K této části aktualizace studie proveditelnosti se nevyjadřujeme.

Telekomunikační zařízení (zpracoval Ing. Tomáš Mádr, tel. 972 741 187, e-mail madr@szdc.cz)

Bez připomínek.

Bereme na vědomí



Váš dopis zn. 54404/2019-SŽDC-GŘ-O26
Ze dne 9. 9. 2019
Naše zn. 60388/2019-SŽDC-GŘ-O24
Listů/příloh 1/0

Vyřizuje Ing. Ondřej Plocek
Telefon +420 972 322 491
Mobil +420 727 827 268
E-mail plocek@szdc.cz

Datum 12. listopadu 2019

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
O26 Odbor strategie

v kopii e-mailem: klusacek@szdc.cz,
pokorny@moravia.cz

„Aktualizace studie proveditelnosti trati Horní Lideč st.hr. – Hranice na Moravě“

Odbor elektrotechniky a energetiky k zaslanému návrhu kompletního plnění studie proveditelnosti výše uvedené stavby zasílá požadované připomínky:

V ASP je uveden způsob ovládání EOv v rozsahu místně a dálkově. Doporučujeme doplnit i ústředně z CDP.

Množil: Bylo doplněno.

V ASP je v obecné části uvedeno, že bude realizován magistralní rozvod 22 kV. Upozorňujeme, že v tomto úseku je v rámci dalších staveb uvažováno s ponecháním rozvodu 6 kV a stávající kabel bude vyměněn opět za kabel 6 kV. Bylo projednáno s provozovatelem OŘ Olomouc. Dále upozorňujeme, že uvedený magistralní rozvod 22 kV již není dále zmíněn ani v jedné z předložených projektových variant. (zpracoval: Bc. Valníček, 972 741 487)

Množil: Bylo opraveno na rozvod 6 kV.

Pokorný: Zmínění magistralního rozvodu k variantám považujeme za bezpředmětné, jelikož je popsán v navrhovaném stavu, který se týká obou variant.

Část 6. Orientační energetické výpočty

Požadujeme, aby ASP respektovala technické řešení zpracovávaného záměru projektu řešení napájecích a spínacích bodů traťového úseku. Odůvodnění: všechny uvažované varianty napájení v ASP vyhovují požadavkům TSI ENE. Výsledné řešení by se mělo promítnout do záměru projektu při zvažení dalších okolností.

Podhradský: Je respektováno – upravena textová část.

Chápeme požadavek provozu na zachování AC napájení jak v Ústí u Vsetína, tak ve Střelné. Je to dáno zejména skutečností, kdy v současné době není zcela zřejmé, jak dlouho bude provozován úsek Ústí u Vsetína – st. hr. v AC trakci. Předpokládá se, že výstavba napájecího bodu Val. Meziříčí a přepnutí úseku Val. Meziříčí – Ústí u Vsetína může být v řádu až deseti roků od provozování úseku Střelná - Ústí v AC trakci. Ovšem tímto řešením nedojde k optimálnímu rozmístění napájecích bodů AC trakce, kdy i v dnešních podmínkách máme na AC trakci napájecí bod v průměru na 50 km trati. V úseku Hranice – Střelná (st. hr.) řešíme napájení 70 km trati. Doporučujeme zvážit okolnosti vybudování varianty TNS Val. Meziříčí, SpS Ústí u Vsetína, TNS Střelná jak z pohledu provozu, tak z pohledu možné optimalizace napájecích bodů a to i ohledem na možnosti případné spolupráce trakčního napájení z TT Púchov (ŽSR).

Podhradský: Předpokládáme, že uvedená problematika bude vyřešena v rámci záměru projektu konverze TV v úseku Ústí u Vsetína – st. hr., jejíž výsledek bude ASP respektovat.

Ing. Jaromír Hrubý

ředitel odboru elektrotechniky a energetiky

—

—

A-1_PZ

- Chybí popisy tabulek a očíslování obrázků.

Pokorný: Bylo doplněno, ačkoliv výrazný přínos těchto údajů nespátřujeme.

- Str. 23

Trať Horní Lideč st.hr.- Hranice na Moravě má uvedeny v tabulce B dopravní kódy P5 a F1.

To znamená z hlediska osobní dopravy traťovou rychlost 80-120km/h a využitelnou délku nástupiště 50-~~4~~200m . Z hlediska nákladní dopravy je pro dopravní kód F1 požadován obrys vozidla GC, hmotnost na nápravu 22,5t, traťová rychlost 100-120km/h a délka vlaku 740-1050m.

Pokorný: Bylo opraveno

Manažerské shrnutí

- Chybí popisy tabulek a očíslování obrázků.

Pokorný: Bylo doplněno, ačkoliv výrazný přínos těchto údajů nespátřujeme.

A-1-2_DT

- Str. 13

Trať je v celé délce dvoukolejná s rozchodem 1435 mm, ~~elektrifikovaná~~ elektrizována stejnosměrnou trakční soustavou 3kV, třída zatížení je v současném stavu D4 (22,5 t na nápravu, 8t na běžný metr vozu).

Kováč: Bylo opraveno

- Kapitola 5

V navrhovaném stavu chybí popis výhybny Špičky.

Kováč: Jedná se o výhybnu, proto popis nebyl zpracován do samostatné podkapitoly, ale je součástí podkapitoly 5.1 Dopravní body mimo železniční stanice. Konkrétně se popis výhybny špičky nachází na straně č. 78.

A-1-4_EH

· U varianty D.2 je možné nezapočítat externí náklady hluku za tunelový úsek.

Funk: Bylo zpracováno.

Váš dopis zn. 54404/2019-SŽDC-GR 026
Ze dne 9.9.2019
Naše zn. 21323/2019-SŽDC-OR Olc/ŠpB
Listů/příloh 4/0

Vyřizuje Ing. Bohumil Šponar
Telefon
Mobil +420 725 856 980
E-mail sponar@szdc.cz

Datum 12. listopadu 2019

SŽDC, s.o.
Odbor strategie 026
Radim Klusáček
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1

Souhrnné stanovisko k 2. dílčímu plnění Studie proveditelnosti trati Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě

Na základě předložené žádosti a dokumentace stavby vydává Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Oblastní ředitelství Olomouc (dále jen „SŽDC, s.o.“ a „OR Olomouc“),

Souhrnné stanovisko k 2. dílčímu plnění

pro akci:

Studie proveditelnosti trati Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě

SŽDC, s.o., OR Olomouc s o u h l a s í s předloženou dokumentací za předpokladu, že budou splněny následující podmínky jednotlivých správ a odborů OR Olomouc:

1. Připomínky Správy tratí (zpracoval Ing. Vrto - tel. 724 166 379)

Žst Valašské Meziříčí

- Požadujeme napojení kolejiště areálu SŽDC mimo kolejiště ČD min. popsat do SP
Nádeníček, Kováč: Napojení účelového kolejiště SŽDC mimo kolejiště ČD (vlečka depo) je možné na obou zhlavích pouze za podmínky odkupu části kolejiště ČD do majetku SŽDC. Vhodnější se jeví odkup dvou výhybek (201 a 202) a cca 150 metrů koleje po výhybku č. 29 – jízda by pak byla uskutečňována přes svážný pahrbek. Jiná forma zapojení mimo kolejiště ČD není možná. Uvedená problematika byla stručně slovně popsána v textu, jedná se o věc nad rámec řešení studie proveditelnosti.
- Požadujeme zachovat čerpací stanici. Preferovat přístup z kolejiště SŽDC min popsat do SP
Nádeníček, Kováč: Čerpací stanice se nachází přímo v kolejišti ČD, a je rovněž přístupná pouze z koleje ČD. Čerpací stanice a její okolí nebude stavebně upravováno. V případě zajištění přístupu z koleje SŽDC by muselo být vybudováno nové potrubí a nový čerpací stojan mimo koleje ČD – jako vhodný prostor se jeví bývalý areál mostního obvodu uvnitř kolejiště SŽDC. Uvedená problematika byla stručně doplněna do textu, jedná se o věc nad rámec studie proveditelnosti.

2. Připomínky Správy sdělovací a zab. techniky (zpracoval Ing. Stratil - tel. 724 110 857)

- Bez připomínek

Bereme na vědomí

3. Připomínky Správy elektrotech. a energetiky (zpracoval Ing. Zítka - tel. 724 484 939)

Část A Průvodní zpráva

- V textu požadujeme specifikovat bližší (technickou, časovou) koordinaci se stavbou "Státní hranice Slovenská republika (Střelná) – Vsetín (mimo) – konverze

Podhradský: Bylo doplněno.

- V textu dokumentace je v dílčí pasáži uveden návrh řešení LDSŽ 22kV (magistrální rozvod) pro napájení technologií. S ohledem na předchozí dohodu s O24 a koordinaci s již projektovanými stavbami investic a oprav, požadujeme řešit energetické napájení pomocí KR 6kV. Záloha technologií bude provedena z distribuční soustavy ČEZ. Navíc je výhodou KR 6kV možnost řešit napájení odběru zab. zařízení nebo vybrané technologie na trati pomocí jednoduché traťové trafostanice (např. BTS apod.), s minimálními inv. náklady.

Množil: Bylo opraveno na kabelový rozvod 6 kV.

- V textu návrhu řešení EOv se objevuje princip ovládání místně a dálkově. Je nutno doplnit o ovládání ústřední z nadřazeného centra (např. CDP nebo jiného sdruženého ovládacího pracoviště dle požadavků řízení provozu). To znamená, řešit v rámci celé trati systém DDTS ŽDC.
 - Místní ovládání - z rozváděče REOV na zhlaví
 - Dálkové - ovládání z dopravní kanceláře výpravčím ze stabilního nebo mobilního klienta DDTS (+ servisní přístup údržby na Ink pro stav, kdy není komunikační cesta na InS.)
 - Ústřední - ovládání EOv z klientů DDST na CDP Přerov nebo JOP, paralelně dohled z klientů soustředěného pracoviště údržby OE Vsetín a OE Valašské Meziříčí

Množil: Bylo doplněno.

- Souhlasíme s návrhem řešení měničové technologie s využitím TT VM, TT Ústí u Vsetína, TT Střelná a to zejména s ohledem na spolehlivost systému napájení a zálohování měničů.

Množil: Bereme na vědomí.

Část A Dopravní technologie

- Požadujeme prověřit, zda navržený systém infrastruktury splňuje běžné podmínky provozu, údržby a oprav na dotčeném úseku. V textu se objevuje možnost krátkodobých odstávek nákladních vlaků, nicméně je nutno počítat s údržbou tratě, delšími výlukami

jedné z kolejí, údržbovými činnostmi odborných správ, umožnit odstavení pracovních vlaků, betonárek apod. zhotovitelům opravných prací. Dosavadní zkušenosti s údržbou v noci, která vytváří rizika BOZP jsou negativní. Správce nemá dostatečné kapacity pro tyto činnosti v noci

Kováč: Navržený systém infrastruktury plně splňuje běžné podmínky provozu – v rámci jeho přirozených limitů (zejména z pohledu konfigurace stanic), proto projektant nevidí důvod, proč by navržený systém infrastruktury neměl splňovat běžné podmínky údržby a oprav – zejména při jejich včasné a správné organizaci. Předmětná část infrastruktury není z nejvytíženějších v republice – výluky jedné traťové koleje nebo výluky části stanic pro provádění údržby během denní doby proto nejsou zcela vyloučené a nemožné. Možnosti odstavování pracovních strojů – tedy doplnění specifických kolejí do uzlových stanic (vhodnou ŽST je především Valašské Meziříčí) je věc na delší diskuzi s investorem stavby, pokud to bude technicky možné. Pro odstavování pracovních strojů je však v žst. Valašské Meziříčí z pohledu projektanta vhodné především účelové kolejiště SŽDC, případně manipulační koleje kolem skladu v sudé skupině kolejí.

4. Připomínky Správy mostů a tunelů (zpracoval Ing. Špaček Kamil – tel. 606 720 424)

- U mostu v km 6,176 podchod Teplice uvést poznámku o památkově chráněném objektu (technická památka).

Malina: Bylo doplněno

- Most 9,343 -není pravda, že most byl rekonstruován v rámci stavby "Teplice - Hustopeče". Byla provedena pouze nová vodotěsná izolace. Objekt je původní. Objekt je přechodný na D4/105.

Malina: Bylo opraveno

- Most v km 9,888 - navrhnout přestavbu objektu.

Malina: Bylo opraveno

- Propustek v km 16,000 - byla provedena rekonstrukce v roce 2018

Malina: Bylo opraveno

- Most v km 32,186 - z důvodu opakujících se závad na dutých klínových vložkách nutná přestavba objektu. V kol.č.1 přechodnost D4/70, v kol.č.2 D4/80

Malina: Přestavba je navržena.

5. Připomínky Správy pozemních staveb (zpracoval Ing. Ondráček - tel. 724 248 756)

- bez připomínek.

Bereme na vědomí

6. Připomínky Odboru řízení provozu (zpracoval Ing. Sedláček - tel. 725 889 918)

Žst Valašské Meziříčí

- Souhlasíme s navrhovanou konfigurací kolejiště v ŽST Valašské Meziříčí s nástupními hranami u kolejí č. 3,1,2,4,6,6b.

- Chybí kolej na odstavování elektrických lokomotiv - náhrada za současnou kolej 2a, vhodné nově mezi kolejí 1 a 3

Nádeníček, Kováč: Jako náhrada za stávající kolej č. 2a (délka 52 metrů) je vhodná kolej č. 21 (délka 240 metrů) – kolej je přístupná z výtažné koleji a také z hlavních dopravních kolejí na obou zhlavích (z pohledu vozby nákladních vlaků není příliš využitelná vzhledem na její malou délku) – kolej bude doplněna o zásuvkové stojany pro dopravce. Mezi kolejí č. 1 a č. 3 není umístění kusé koleje možné vzhledem na konfiguraci nástupiště.

- Chybí koleje na odstavování souprav pro soukromé dopravce - náhrada za nynější kolej 4a a 8a. Nynější kolej 8 kusá se používá na odstavování mechanismů na výluky, stejně jako 10., 10a, 10b a 12 kolej. Kolej č. 10c se používá k vážení vozů.

Nádeníček, Kováč: Jako náhrada za stávající koleje č. 4a (147 metrů) a č. 8a (88 metrů) je vhodná kolej č. 6a (250 metrů) a kolej č. 6c (80 metrů) – obě koleje budou doplněny o zásuvkové stojany pro dopravce, kolej č. 6c s možností elektrizace. Určení kolejí č. 10, 10a, 10b, a 12 je zachováno dle stávajícího stavu – odstavování pracovních mechanismů během výluk a v případě koleje 10b (stávající 10c) navíc kolejová váha.

- Vzhledem k nové smlouvě Zlínského kraje s dopravci, případně rozšíření dopravy i ze strany soukromých dopravců bez objednávky, lze předpokládat do budoucna zvýšený požadavek na odstavné koleje, vybavené napájecími stojany, proto by bylo vhodné i budoucí koleje č. 10, 10a, 10b a 12 zapojit do JOP, aby zde nemuselo docházet k posunu pomocí ručně přestavovaných výhybek. Vzhledem k tomu, že Studie předpokládá zrušení StIII a soukromí dopravci zde pravděpodobně nebudou mít vedoucího posunu. Již v novém GVD 2019/20 vyčleněná kolej č. 8a pro dopravce ARRIVA v novém plánu ŽST Valašské Meziříčí není.

V současné době České dráhy v ŽST Vsetín nepouští jiného dopravce na své koleje. Požadavek Arrivy přitom je na odstavení až 6 souprav. V budoucnu lze tedy předpokládat podobný vývoj i v ŽST Valašské Meziříčí, a požadavky jiných dopravců na odstavování i elektrických souprav a připojení k předtápěcím stojanům. Zvážit tedy, zda pro tyto účely nevyčlenit kolej č. 13.

Kováč: Situace obdobná jak v případě ŽST Vsetín. Místo primárně určeno pro odstavování souprav osobních vlaků – depo, je aktuálně ve vlastnictví majoritního dopravce a nepřístupné soukromým dopravcům. Projektant, stejně jako v případě ŽST Vsetín, doporučuje primárně urovnat majetkoprávní vztahy mezi dopravci a sjednat přístupnost depa. Při neshodě je možnost připravit ŽST pro nejhorší scénář – prázdné depo v rukou zde neoperujících Českých drah a odstavování jednotek soukromých dopravců mimo kolejiště depa. To ale přináší zvýšení investičních nákladů. Soukromý dopravce (aktuálně ARRIVA) již bude mít možnost na odstavování velkého počtu jednotek (až 8) v ŽST Vsetín i mimo kolejiště depa Českých drah (kde plánuje zřídit své hlavní středisko), a ŽST Valašské Meziříčí by proto měla postačovat s možností odstavení menšího počtu souprav – poslední informace směřuje k číslu dvě jednotky. I navzdory tomu bude v ŽST Valašské Meziříčí pro odstavování jednotek osobních vlaků určena kolej č. 6a a kolej č. 6c – s možností odstavení celkem čtyř jednotek (kolej č. 6c 1x jednovozová, kolej č. 6a 3x dvouvozová)

Ostatní žst

- Bez připomínek.
Bereme na vědomí

7. Připomínky Odbor provozní (zpracoval Ing. Luc - tel. 602 749 328)

- Bez připomínek
Bereme na vědomí

8. Připomínky Správy obchodních činností (zpracovala Bc. Jursová - tel. 724 557 269)

- V daných lokalitách se projednávají obchodní případy pozbytí nemovitého majetku a jsou uzavřeny nájemní smlouvy. V dalších stupních projektové dokumentace je nutno informovat SOČ a konkretizovat zábory a dotčení nemovitého majetku
Netýká se této studie, jedná se o standardní záležitost jakéhokoliv připravovaného záměru.

9. Připomínky odboru přípravy staveb (zpracoval Ing. Hučko - tel. 724 644 339)

- Upozorňujeme na případnou koordinaci se stavbou ŘSD „I/57 Valašské Meziříčí - Jarcová, obchvat“, která je momentálně ve fázi zpracované DUR.
Pokorný: S ŘSD se uskutečnilo jednání ohledně záměrů ŘSD a Studie proveditelnosti s těmito záměry uvažuje – viz zákresy v situacích.

S pozdravem

Ing. Ladislav Kašpar
ředitel Oblastního ředitelství Olomouc