

Záznam z pracovní porady ke zpracovávání dokumentace

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

kteřá se uskutečnila dne 11.3.2019, v sídle společnosti Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC), Dlážděná 1, Praha 1

Přítomní:

Ing. David Fuksa, SŽDC O26, fuksa@szdc.cz

Ing. Barbora Leznová, SŽDC O26, leznova@szdc.cz

Ing. Tomáš Beran, SŽDC, O26, Beran@szdc.cz

Ing. Petr Bošek, SŽDC O26, bosek@szdc.cz

Ing. Pavel Kracík, SŽDC O26, Kracik@szdc.cz

Ing. Michal Vandrovec, ČD Cargo, Michal.Vandrovec@cdcargo.cz

Ing. Jaroslav Tyle, ŽESNAD.CZ, jaroslav.tyle@zesnad.cz

Ing. Ondřej Pokorný, MCO, pokorny@moravia.cz

Ing. František Kováč, MCO, kovac@moravia.cz

Omluveni: Ing. Marek Cerman (Cerman@szdc.cz), Ing. Radim Klusáček (klusacek@szdc.cz)

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:

Jednání bylo svoláno za účelem prověření možností řešení přínosů nákladní dopravy do ekonomického hodnocení ASP (aktualizace studie proveditelnosti). Současně byla řešena otázka možných rozdílů mezi variantou Bez projektu (BP) a variantami projektovými.

Záznam:

Jednání zahájil Ing. Fuksa se stručným shrnutím stavu ASP a řešené problematiky. Klíčovým bodem ASP bude stanovení rozdílů mezi variantou BP a projektovými variantami. Vzhledem ke stávající dostatečné kapacitě tratě se dá jednoznačně uvažovat s identickým navýšením rozsahu nákladní dopravy. Pro ASP bude třeba vzájemně porovnat nákladní vozbu mezi rameny Přerov-Púchov-Žilina a Přerov-Ostrava-Žilina. Obě tato ramena jsou vzájemně konkurenční. Přes Púchov je trasa kratší, ale s mírně horšími sklonovými poměry. Aktuálně jsou nákladní vlaky ve větší míře vedeny přes Ostravu, což je ještě podpořeno od r. 2015 přepnutím žst.

S3/Záznam z porady/Verze A

Púchov na střídavou trakční soustavu, a tedy i nutností použití dvousystémových lokomotiv. Pro majoritní zátěž na trati 280 je hlavním dopravním uzlem Valašské Meziříčí, resp. Lhotka nad Bečvou s obsluhou ve směru od Hranice na Moravě. Zahrnutí posuzované tratě do koridoru RFC9 výsledně nepřináší reálné benefity, mimo požadavků na infrastrukturu. V porovnání bude výrazným aspektem stanovení provozních nákladů obou ramen.

Pro porovnání obou ramen budou jako jeden aspekt porovnány jízdní doby. Zde je nutné zohlednit možnost plynulé jízdy (potřeba prověření v úseku Púchov-Žilina) přes Púchov a potřebu četného předjíždění na rameni přes Ostravu. Jelikož jsou drobné rozdíly v jízdních dobách zanedbatelné, lze v tomto ohledu z titulu nákladní dopravy považovat obě hodnocené projektové varianty za rovnocenné.

Dohodnuté vstupy pro dopravní technologii:

- Rozsah dopravy:

Výhledový rozsah nákladní dopravy bude tvořen místní nákladní dopravou a tranzitní mezinárodní nákladní dopravou, dle odhadu spolku ŽESNAD v minimálně 75 % zastoupení tranzitní mezinárodní nákladní dopravy.

Výhledový rozsah místní nákladní dopravy bude uvažován dle stávajícího stavu.

Výhledový rozsah tranzitní nákladní dopravy bude uvažován dle stávajícího stavu, navýšen o odhad přechodu (návratu) intenzit nákladní dopravy z tratě přes

Ostravsko po přepnutí trakce v oblasti Čadce (plánováno na rok 2025). Objem skokového nárůstu nákladní dopravy bude odhadnut dle rozboru seznamu skutečně vedených nákladních vlaků přes Horní Lideč za předchozí roky, ze kterých bude zřejmý skokový pokles při přepnutí trakce v oblasti Púchova (rok 2015). Následný nárůst intenzit nákladní dopravy se očekává pouze pozvolný v jednotkách vlaků ročně. V otázce výhledového rozsahu nákladní dopravy tedy bude plně respektováno dřívější písemné vyjádření ŽESNADu.

- Dlouhé dopravní:

Pro umožnění odstavování dlouhých nákladních vlaků budou uvažovány pouze dopravní Špičky, Jablunka (po zohlednění nutnosti aplikace podmínek ETCS) a Lhotka nad Bečvou (dle podkladové dokumentace).

Dopravní Jablunka byla vytipována jako vhodná pro případný nástup/odstup postrkových HDV – tato funkcionality bude dále prověřována.

Dopravní Valašské Meziříčí, Vsetín a Horní Lideč byly vyhodnoceny jako nevhodné pro odstavování dlouhých nákladních vlaků, zejména z pohledu prostorových možností.

- Typové soupravy nákladních vlaků:

Maximální typová souprava nákladního vlaku:

3200t/700m + 2xHDV (6,4 MW) + postrk HDV,
celkem délka soupravy 740m, včetně postrkového HDV 760m,
odhadem cca 20 % tranzitních nákladních vlaků.

Typová souprava těžkého nákladního vlaku:

do 2500t/700m + 2xHDV (6,4 MW), (hmotnost bude upřesněna výpočtem),
celkem délka soupravy 740m,
odhadem cca 50 % tranzitních nákladních vlaků.

Typová souprava lehkého nákladního vlaku:

do 1500t/500m + 1xHDV (6,4 MW), (hmotnost bude upřesněna výpočtem),

celkem délka soupravy 520m,
odhadem cca 30 % tranzitních nákladních vlaků.

Pro porovnání budou konzultovány stávající normativy s jejich zpracovatelem – Ing. Mrzena. Současně je vhodné zohlednit vliv rekonstruovaného žel. svršku, který v původní podobě neumožňuje využití takové tažné síly HV jako při svršku rekonstruovaném.

1. Klíčové vstupní údaje

- **Vliv stavby VRT Přerov – Ostrava** – v okamžiku spuštění provozu VRT dojde k výraznému uvolnění kapacity na trati 270 a tedy srovnání obou posuzovaných ramen z pohledu průvozu nákladních vlaků. Z toho důvodu bude třeba zahrnout vliv spuštění provozu VRT do analýzy rizik.
- **Konverze na střídavou trakční soustavu** – úpravy infrastruktury v rámci konverze na střídavou trakční soustavu budou minimálního rázu, tzn. bez jakéhokoliv zvyšování stávajících standardů. Současně bude uvažováno s harmonogramem konverze dle „přepínací“ studie.
- **ETCS** – implementace ETCS je nutná i v případě varianty BP. S ohledem na vytížení trati 280 lze uvažovat s výlukou současných vlakových cest.

Závěr:

Konkrétní závěry nebyly na poradě přijaty, bylo pouze konstatováno, že stanovení přínosů z nákladní dopravy je v případě trati 280 extrémně problematické a s ohledem na okrajové podmínky až téměř nereálné.

V Praze dne 11.3.2019

Zapsal:

Ing. Ondřej Pokorný

tel.: 605 229 118

e-mail: pokorny@moravia.cz