

Váš dopis zn.:

Ze dne:

Naše zn.: 28756/2018-SŽDC-GR-O26

Vyřizuje: Ing. Jan Křemen

Telefon: 9722 35641

Mobil: 602 162 740

E-mail: kremen@szdc.cz

Datum: 14.5.2018

Správa železniční dopravní cesty, státní
organizace

Odbor provozuschopnosti (O15)

Stanovisko O26 GŘ SŽDC k záměrům projektu CEF Blending Call „Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov, BC“ a „Adamov – Blansko, BC“

Vážený kolegové,

na základě Vaší žádosti Vám posíláme připomínky odboru strategie GŘ SŽDC k návrhům záměrů projektu staveb ze skupiny Blending Call „Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov, BC“ a „Adamov – Blansko, BC“.

Koncepce stavby

V rámci stavebních zásahů do obou traťových úseků, v souvislosti s úpravami (novým) TZZ a s ohledem na plánovaný přechod na výhradní provoz ETCS, se kterým je na této trati dle NIP ERTMS počítáno k 1. lednu 2025, požadujeme v rámci další přípravy obou staveb posoudit alternativní situování oddílových návěstidel TZZ nikoliv na stávající ZV 1 000 m, ale pouze na ZV 700 m, tj. bez traťové části národního vlakového zabezpečovače v podobě přenosu kódu návěstních znaků, tak jak je v současné připravováno na všech stavebních úsecích v úseku Praha – Beroun. Toto opatření povede s největší pravděpodobností k nárůstu počtu prostorových oddílů TZZ, a tedy ke zvýšení kapacity tratě, zkrácení provozních intervalů a zároveň napomůže také efektivnějšímu využití kapacity infrastruktury po přechodu na výhradní provoz ETCS, který již nemusí být fixován na prostorové oddíly TZZ situované na ZV 1 000 m i při rychlosti nad 100 km/h. Zkrácení ZV na 700 m ještě před přechodem na výhradní provoz ETCS je navíc možné i s ohledem na traťové rychlosti v obou řešených úsecích, které pro rychlostní profil V_{130} nepřesahují s výjimkou krátkého úseku před ŽST Blansko rychlost 100 km/h.

V souvislosti s ustanovením článku 3.3.3 *Realizace traťové části systému třídy B v ČR – vlakového zabezpečovače typu LS* schváleného NIP ERTMS je rovněž nutné upozornit na skutečnost, že obnovené části systému třídy B typu LS je přípustné uvést do provozu nejpozději jeden rok před okamžikem ukončení migračního období, v našem případě tedy nejpozději do konce roku 2024. Vzhledem k tomu, že dle článku 3.3.6 *Přechodová strategie od národního vlakového zabezpečovacího systému LS k ETCS* již zmiňovaného NIP ERTMS musí být po skončení migračního období postupně omezována činnost traťové části národního systému vlakového zabezpečovače typu LS, a s ohledem na aktuálně plánované ukončení obou řešených

staveb v roce 2023 považujeme obnovu a aktivaci traťové části národního vlakového zabezpečovače cca 1,5 roku před ukončení jeho provozu za velmi diskutabilní a výše navrhovanou úpravu délek prostorových oddílů s cílem zefektivnit využití kapacity obou traťových úseků po přechodu na výhradní provoz naopak za velmi žádoucí.

V souvislosti s předchozím požadavkem je nutné řešit také otázku možné náhrady v dokumentaci navrhovaných detekčních prostředků v podobě kolejových obvodů za počítače náprav.

Změna zábrzdne vzdálenosti nebude řešena. Se změnou nesouhlasí i zadavatel ani odbory O6 a O14: „O6 v koordinaci s O14 zásadně nesouhlasíme s respektováním připomínek O26 na změnu zábrzdne vzdálenosti z 1000m na 700m v rámci akce BC Adamov-Blansko.

Zároveň přikládáme záznam z jednání pracovní skupiny pro zavádění systému ERTMS, kde bylo s MD dohodnuto pro akce BC, že **BUDE obnoven NVZ** (pro funkci NVZ je nutná ZV 1000m).

Organizace výstavby a dopravní opatření

Část K.1 Dopravně-technologické řešení (dokumentace „Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov, BC“)

Část K Ostatní přílohy (dokumentace „Adamov – Blansko, BC“)

V dokumentaci navrhovaný postup organizace výstavby a koncepce dopravních opatření během obou staveb nejsou ve vztahu k zajištění dopravní obslužnosti dotčeného území příliš vhodné – dochází k jednoznačné preferenci vlaků dálkové osobní dopravy, což vede k faktickému zastavení provozu regionálních vlaků v úseku Brno – Blansko a zásadnímu omezení provozu vlaků nákladní dopravy na více než 1,5 roku, což je podle našeho názoru neprojednatelné jak s Jihomoravským krajem jako objednavatelem regionální dopravy, tak s dotčenými nákladními dopravci.

V principu je navíc nepřijatelné, aby výsledkem pětiměsíčního zastavení provozu, se kterým je v předložené dokumentaci v tuto chvíli uvažováno, byla z pohledu uživatele infrastruktury pouhá oprava dvou mezistaničních úseků bez jakékoliv další přidané hodnoty a s vidinou dalších významných omezení provozu v souvislosti s v současné době připravovanými stavbami „DOZ Brno – Skalice nad Svitavou (včetně)“, „DOZ Skalice nad Svitavou (mimo) – Česká Třebová“ a „Rekonstrukce mostu v km 182,618 trati Brno – Česká Třebová“.

Z předložené dokumentace je patrné, že zpracovatel zvolil postup spočívající ve stanovení pokud možno co nejjednoduššího způsobu výstavby s minimálním množstvím provizorních stavů a teprve jemu byla následně přizpůsobena dopravní opatření. Takovýto postup je však s ohledem na význam řešené tratě a zcela zásadní dopady do zajištění dopravní obslužnosti nejen celého severního Brněnska, ale i na dálkovou a nákladní dopravu na celém I. TŽK z našeho pohledu neakceptovatelný. **V záměru projektu tedy požadujeme posoudit možné alternativy jak v případě samotného postupu výstavby, tak v případě dopravních opatření souvisejících s omezením provozu během obou staveb.**

Z výše uvedených důvodů je tedy nutné v rámci zpracování návrhu organizace výstavby a dopravních opatření během stavby řešit a posoudit:

- zřízení a aktivaci odb. Svitava co nejdříve po zahájení stavby, resp. před dlouhodobými výlukami traťových kolejí Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov; v dokumentaci navržený harmonogram výstavby, který počítá s aktivací této odbočky až na závěr stavby je naprosto nelogický a zcela nevhodný

Odbočka Svitava nebyla součástí v zadání pro zpracování záměru projektu. Původně se měla dělat jen příprava pro budoucí zřízení odbočky, která je součástí DOZ Brno –Skalice nad Svitavou. A až v průběhu přípravy dokumentace se stala součástí pro zpracování záměru projektu. Zřízení odb. Svitava souvisí s přestavbou traťové části zab. zařízení, rozšíření osově vzdálenosti a úpravy železničního spodku. Pro využití odbočky Svitava by bylo nutné nejprve vystavět nové traťové zabezpečovací zařízení s novými polohami návěstidel a s veškerými úvazky do sousedních stanic. Toto nelze aplikovat na dosud nerekonstruovanou traťovou kolej. Pokud bychom připustili rozdělení stavebních postupů SP1 a SP3 na 4 stavební postupy tak by to znamenalo navíc prodloužení celé výstavby. Odhadem pro každý postup cca 6 měsíců, což je 2 x 12 měsíců plus 1x 5 měsíců SP2. K tomu je nutné připočítat ještě výstavbu odbočky (cca 3 měsíce pro provizorní stav). Případný provizorní stav po vložení odbočky bez TZZ by vyžadoval obsazení odbočky dopravním zaměstnancem a pro propustnost tratě by v SP1 došlo ke zhoršení, neboť v provizorním stavu by nebylo řešeno TZZ. V záměru projektu tyto alternativy nebyly sledovány především z důvodů výrazného prodloužení stavby.

- posoudit, zdali je bezpodmínečně nutné dlouhodobé zastavení provozu, které vyvolá zcela zásadní změny v organizaci dopravy nejen na severním Brněnsku, ale na celém rameni Praha – Brno; pokud bude doloženo, že dlouhodobé zastavení provozu je nevyhnutelné, pak požadujeme řešit otázku souběžné realizace obou řešených staveb minimálně se aktuálně připravovanými stavbami „DOZ Brno – Skalice nad Svitavou (mimo)“ a „Rekonstrukce mostu v km 182,618 tratí Brno – Česká Třebová, tak aby v rámci dlouhodobého zastavení provozu byla realizována nejen rekonstrukce traťových úseků Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov a Adamov – Blansko, ale také rozhodující práce v ŽST Adamov, Blansko a Rájec-Jestřebí a na mostě v km 182,618

Jsme si vědomi, že zastavení provozu způsobí značné problémy v organizování dopravy přesahující hranice kraje. Ovšem pěti měsíční zastavení provozu je nezbytné pro zajištění rekonstrukce dvoukolejného tunelu číslo 213 v sousedním úseku Adamov – Blansko a částečně také v menším rozsahu sanací skalních svahů a sanací tunelů v obou stavbách. V původním plánu SŽDC pro tyto stavby byla řešena organizace výluk po sobě jdoucích termínech. Společné konání akcí bylo teprve navrženo projektantem na vstupní poradě. Další souběh výluk případných staveb s DOZ Brno – Česká Třebová je pochopitelně žádoucí, ale není součástí záměru projektu a v silách projektanta.

- zajistit plnou funkčnost TZZ ve všech stavebních postupech, které vyžadují jednokolejný provoz v řešených traťových úsecích

Z důvodu zřízení odbočky Svitava je nutná výstavba nového traťového zabezpečovacího zařízení s patřičnou úpravou poloh návěstidel. Zachování stávajícího TZZ je možné jen v SP1. V dalším stupni je možné prověřit, zda-li by bylo možné provést aktivaci TZZ již v průběhu SP3 a minimalizovat tak omezení jízdy v mezistaničních oddílech.

- počítat s maximálním využitím výlukových časů (nepřetržitý režim práce)

S tím projektant souhlasí a počítá.

- řešit otázku možného rozšíření zastavovací politiky linky R19 (Blansko město, Adamov, Rájec-Jestřebí) a prověřit možnost rozšíření její provozu na celodenní takt 60 minut alespoň v úseku Skalice nad Svitavou – Brno, aby bylo možné zajistit obsluhu rozhodujících sídel na trati i po dobu omezení provozu železniční dopravou

Záměr projektu neřeší celodenní výlukový GVD, ale jen vybranou maximální špičku, na které zjišťuje propustnost daného úseku. Na základě těchto zjištění navrhuje dopravní opatření především pro období této špičky.

- zabývat se otázkou dlouhodobého přetrasování vlaků linky Ex3 na trať přes Havlíčkův Brod (úplného, popř. částečného přetrasování ve směru proti špičce) s cílem uvolnit kapacitu řešené trati pro vlaky regionální dopravy; v souvislosti s tímto požadavkem je potřeba doložit modelový GVD s protrasováním linky Ex3 přes Havlíčkův Brod a deklarovat dosažitelnou jízdní dobu vlaků této linky po této odklonové trase, z níž vyplyne, zdali může být dlouhodobé přetrasování linky Ex3 přes Havlíčkův Brod akceptovatelné z hlediska dosahovaných jízdních dob a konkurenceschopnosti vůči IAD a autobusové dopravě po dálnici D1, která bude v době realizace obou staveb s největší pravděpodobností již po právě probíhající rekonstrukci

Problematika navržených dopravních opatření vyplynula ze znalostí řešení dlouhodobých výluk v tomto inkriminovaném úseku a byla zpracována v rozsahu odpovídající záměru projektu. Podrobnější řešení by mělo být součástí dalšího stupně.

- v souvislosti s případnými odklony vlaků linky Ex3 před Havlíčkův Brod je nutné zahrnout do návrhu dopravních opatření také otázku spojení Pardubice – Brno, které je dnes řešeno výhradně linkou Ex3, v případě jejího odklonění přes Havlíčkův Brod; paralelní linka R19 není s ohledem na svůj charakter pro tuto relaci primárně určena, navíc s ohledem na dosahované cestovní doby a kombinaci s NAD v úseku Blansko – Brno ani není odpovídající alternativou, protože cestovní doba pro relaci Pardubice – Brno se v takovém případě může zejména v období dopravní špičky pohybovat v intervalu 2 – 2,5 hod.; z tohoto pohledu se jeví jako vhodnější vést NAD v úseku Pardubice – Žďár nad Sázavou a dále s přestupem na odkloněnou linku Ex3 do Brna; v případě plánovaného dokončení zbývajících částí obchvatu Chrudimí a Slatiňan v roce 2020 bude možné dosáhnout jízdní doby NAD Pardubice – Žďár nad Sázavou pod 1 hod., což v kombinaci s jízdní dobou vlaků v úseku Žďár nad Sázavou – Brno rovněž cca 1 hod. umožní dosáhnout cestovní doby Pardubice – Brno cca 2 hodiny a navíc bude možné vyhnout se problémům se zpožděním NAD vlivem kongescí v Brně

S tím se projektant ztotožňuje, ale opět připomínám, že se jedná o Záměr projektu.

- rozsah dopravních omezení i navrhovaná dopravní opatření je nutné od počátku řešit a projednávat se všemi dotčenými dopravci i objednateli dopravy; čím dříve bude eliminováno riziko případného nesouhlasu ze strany dopravců a objednatelů dopravy s navrhovaným dopravním opatřením, které je v případě dosud navrhovaného postupu výstavby více než pravděpodobné, tím lépe a efektivněji bude možné stavbu připravit a zkoordinovat s dalšími investičními akcemi a údržbovými pracemi

V rámci Záměru projektu projektant navrhl dopravní opatření pro současný GVD záměrně v maximální špičce, kdy zde je 30 takt Ex vlaků. Předpokladem pro budoucí rozsah dopravy je zachování tohoto maximálního taktu, což mi nikdo nedokáže dopředu potvrdit.

K dosud zpracovaným podkladům k organizaci výstavby, návrhu dopravních opatření a výpočtu nákladů na náhradní dopravu uplatňujeme následující připomínky:

- plně rozumíme snaze o zpracování návrhu organizace a harmonogramu výstavby i souvisejících dopravních opatření pro obě řešené stavby dohromady, tento postup je zcela logický a správný, nicméně z důvodu přehlednosti a jednoznačnosti je potřeba, aby část týkající se dopravní technologie, organizace výstavby, dopravních opatření a nákladů na náhradní dopravu byla v obou dokumentacích stejná, tj. ne aby větší části týkající se této problematiky byla pouze v dokumentaci pro úsek Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov a v dokumentaci pro úsek Adamov – Blansko byla pouze malá zbývající část řešící jen náklady na náhradní dopravu; rozdělení různých informací a výpočtů týkajících se dopravní technologie, organizace výstavby, dopravních opatření a nákladů na náhradní dopravu do dvou dokumentací je zmatečné a ve výsledku vede k nejasným a chybným výpočtům a závěrům (viz další připomínky k nákladům na NAD níže)

Dokumentace byla připravena pro samostatné akce a následně bylo v kapitole 5. sledováno jiné řešení pro souběh akcí. Pochopitelně pro samostatnou akci jsou jiná dopravní opatření jiný výlukový GVD a jiné výpočty pro NAD než v řešení pro souběh akcí.

- do vícenákladů spojených s omezením provozu během stavby je kromě nákladů na NAD nutné započítat také náklady spojené s odklony vlaků dálkové dopravy přes Havlíčkův Brod (linka Ex3) a vlaků nákladní dopravy, včetně nákladů na postrkovou službu při využití odklonové trasy přes Havlíčkův Brod

řeší ekonom

- není dokladováno, na základě čeho byl stanoven potřebný počet autobusů náhradní dopravy (nepředpokládáme nasazení stejného počtu autobusů NAD v průběhu celého dne – výkyvy špička, sedlo atd.)

Na základě nařízení č. 50864/2017-SŽDC-GŘ-O6 ze dne 20.12.2017 „Náhradní autobusová doprava“. Stanovený počet autobusů vychází z výše uvedeného pokynu pro náhradní autobusovou dopravu a je vzhledem ke stupni dokumentace řešen jen jako průměrný počet na jeden spoj, který částečně zohledňuje i výkyvy v počtech autobusů ve špičkovém a mimošpičkovém období. Opět připomínám, že účelem Záměru projektu není vypracování podrobného manuálu pro celodenní výluková opatření.

- výlukové GVD v části K.1 Dopravně-technologické řešení (dokumentace „Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov, BC“) jsou zpracovány pro jednokolejný provoz v úseku Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov, nicméně dle předloženého harmonogramu prací má být vždy v souběhu s výlukou jedné TK v úseku Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov vyloučena i stejná TK v sousedním úseku Adamov – Blansko, není tedy zřejmé, pro jaký stavební postup/etapu prací jsou tyto GVD zpracovány (viz Obrázek 3 na str. 31 a Obrázek 4 na str. 32)

V kapitole 4. je řešena pouze akce Maloměřice St.6 – Adamov a pro tento stav je na zmiňovaných obrázcích výlukový GVD jen pro tento mezistaniční úsek, samostatné a odlišné výlukové GVD pro souběh akcí jsou řešeny v kapitole 5.

- v dokumentaci není doložen výpočet jízdních dob pro úsek Adamov – Blansko v případě zavedení pomalé jízdy

V kapitole 5 bude chybějící tabulka doplněna i pro tento úsek.

- v kapitole 5.2 *Hrubá etapizace výlukových činností* obou dokumentací je uvedeno, že rozhodujícím objektem pro délku výluky 2. TK Adamov – Blansko je celková sanace tunelu č. 226, současně je však ve stejné kapitole uvedeno, že tato sanace nevyžaduje zastavení provozu; tuto formulaci požadujeme upřesnit; předpokládáme, že projektant měl na mysli zastavení provozu v obou traťových kolejích zároveň, tzn. že během sanace uvedeného jednokolejného tunelu bude vyloučena pouze 2. TK Adamov – Blansko

Projektant toto přeformuluje do lépe pochopitelného odstavce. Jednokolejný tunel č. 226 je limitující pro délku jeho rekonstrukce a prodloužení SP1 v úseku Adamov – Blansko a nikoliv pro zastavení provozu a dvojkolejný tunel č. 223 je limitující pro délku nickolejného provozu v úseku Adamov – Blansko.

- v obou dokumentacích je uvedeno, že sanace tunelu č. 226 ve 2. TK Adamov – Blansko je odhadována cca na 1 rok, v harmonogramu prací je však počítáno s výlukou této koleje v délce cca 16 měsíců

V hrubém harmonogramu prací je počítáno se samotnou rekonstrukcí tunelu v délce 1 roku, v této části nejsou zahrnuty ostatní práce na snesení a položení koleje, trakční výzbroje a ostatních technologií a rekonstrukce samotné traťové koleje mimo tunel, která se nepřekrývá s výstavbou tunelu.

- upozorňujeme, že modelové GVD a grafické přílohy v části *K.1 Dopravně-technologické řešení* (dokumentace „Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov, BC“) jsou velmi špatně čitelné

GVD budou upraveny s větším rozlišením a Přílohy budou doplněny v samostatné příloze.

- výpočet nákladů na NAD je podle našeho názoru chybný a zmatečný, což je způsobeno především výše uvedeným rozdělením této problematiky do dvou různých dokumentací
 - v principu je správně pouze výpočet v kapitole 5.5 *Náhradní autobusová doprava* v dokumentaci pro úsek Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov, který řeší náklady na NAD pro celý úsek Blansko – Brno, všechny další výpočty uvedené v kapitole 4.2 *Náhradní autobusová doprava* v téže dokumentaci i výpočty v dokumentaci pro úsek Adamov – Blansko jsou duplicitní, protože opakovaně započítávají náklady zahrnuté již do výpočtu v kapitole 5.5 *Náhradní autobusová doprava* v dokumentaci pro úsek Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov

Projektant odevzdával dvě dokumentace každou pro jiného objednavatele, v každé dokumentaci musel řešit případ pro samostatně konanou akci a akci v souběhu obou staveb.

- o není zřejmé, zdali je v rámci dopravních opatření během první části SP1, kdy je vyloučena pouze 2. TK Adamov – Blansko (cca 2,5 měsíce), rovněž počítáno se zavedením NAD a kde jsou případně náklady na tuto NAD započítány, pro tuto část SP1 navíc chybí v dokumentaci popis předpokládaných dopravních opatření

V samostatně konané akci Adamov – Blansko je nutné zavedení NAD jen při SP2 a SP3, při souběhu obou akcí tedy nastane výše zmiňovaný stav, kdy po dobu 2,5 měsíce budou platit dopravní opatření pro samostatnou akci uvedenou v článku 4.3. Pro lepší pochopení bude upravena textová část vysvětlující tuto problematiku.

- o z neznámých důvodů se liší součet délek SP1 a SP3 v kapitolách 4.2 *Náhradní autobusová doprava* a 5.5 *Náhradní autobusová doprava* v dokumentaci pro úsek Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov (Tabulky 34 a 42)

Opakuji, projektant řeší v kapitole 4 problematiku pro samostatně konanou akci a v kapitole č 5. řeší problematiku konání obou akcí v souběhu. Proto musí být součty délek odlišné stejně tak výpočty pro NAD.

- o Tabulka 42 na str. 58 části *K.1 Dopravně-technologické řešení* (dokumentace „Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov, BC“) – celkové náklady na NAD v nepracovní dny jsou stanoveny chybně; náklady na NAD za 1 nepracovní den činí dle výpočtu v Tabulce 41 205 870 Kč, počet nepracovních dní během SP1 a SP3 pak 152, tzn. celkové náklady za NAD během nepracovních dní činí **31 292 240 Kč** (nikoliv 62 584 480 Kč, jak je uvedeno v tabulce)

Bude opraveno v dokumentaci po připomínkách.

- o dále v dokumentaci chybí výpočet nákladů za NAD v SP0, během kterého je počítáno s denními výlukami TK, které zcela určitě také vyvolají potřebu NAD minimálně v úseku Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov

Projektant prověří hrubý počet dní, kdy bude nutné provést výluky pro úsek Maloměřice St.6 – Adamov a na základě toho upraví výpočet náhrad za NAD pro SP0.

- o dále upozorňujeme na nesrovnalosti v počtu autobusů náhradní dopravy v SP3 na linkách NAD EXS2 a XS2 v pracovních dnech uvedené v dokumentaci pro úsek Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov (EXS2 2x bus + S2 2x bus) a pro úsek Adamov – Blansko (ExS2 3x bus + S2 1x bus)

Tato nesrovnalost je pouze v kapitole č.4. , která řeší tyto akce samostatně. Projektant posoudil, že pro NAD v úseku Adamov - Blansko postačí pouze jeden autobus jelikož veškerá frekvence do Brna je odvezena linkou NAD EXS2, kde je ušetřený autobus přidán a dále frekvence cestujících z Adamova do Brna jede již opět vlakem. Projektant sníží počet autobusů na lince EXS2 na dva a upraví výpočet NAD

(Tomáš Cádrik,Bc.)

Předložené návrhy záměrů projektu pro obě řešené stavby skupiny CEF Blending Call „*Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov, BC*“ a „*Adamov – Blansko, BC*“ považujeme v této podobě za nedostatečné a v rámci jejich dalšího zpracování požadujeme vyřešit všechny výše uvedené připomínky a jednoznačně stanovit celkovou koncepci obou staveb i možnosti jejich realizace tak, aby obě stavby byly v synergii s dalšími připravovanými investičními akcemi jednoznačným přínosem pro uživatele železniční infrastruktury.

S pozdravem

Mgr. Ing. Radek Čech, Ph. D.
ředitel odboru strategie