

From: Křemen Jan, Ing.

Sent: Thursday, May 31, 2018 3:07 PM

To: Miklenda Jan, Ing.; Veliš Miroslav, Ing.; Ondruška Radovan, Ing.; Stehlík Milan, Ing.; Martinec Tomáš, Ing.; Novák Jiří; Komínová Lenka, Bc.

Cc: Čech Radek, Mgr. Ing., Ph.D.; Fuksa David, Ing.

Subject: CEF BC Brno-Adamov-Blansko, odbočka Svitava

Přeji hezký den,

v návaznosti na zaslané reakce projektanta na připomínky O26 k záměrům projektu CEF Blending Call „Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov, BC“ a „Adamov – Blansko, BC“ si dovoluji touto cestou zaslat doplňující stanovisko k předloženému vypořádání připomínek.

Z pohledu O26 zásadně nesouhlasíme s faktickým závěrem zpracovatele ZP, že zřízení odbočky Svitava již na začátku řešené stavby není vhodné a nebude dále sledováno. Zpracovatel ve svém stanovisku uvádí pouze negativa spojená s dřívějším zprovozněním odbočky v podobě nutných doplňujících úprav ZZ a prodloužení doby výstavby. Tato negativa je však nutné porovnat s jednoznačnými pozitivy v podobě zvýšení propustnosti tratě a úsporami nákladů za NAD v případě využití odbočky již během stavby, což nebylo v rámci předloženého ZP provedeno. V rámci projednání připomínek k řešeným ZP bylo naopak dohodnuto, že jako jeden z podkladů pro rozhodnutí o zřízení/nezřízení odbočky Svitava již na počátku stavby bude zpracován výlukový GVD pro variantu s odbočkou a bez odbočky, aby bylo jednoznačně zřejmé, jaké dopady do provozu a propustnosti bude mít využití této odbočky již v průběhu řešené stavby. Tyto podklady však nebyly dosud přeloženy, není tedy možné jednoznačně rozhodnout, zdali je či není účelné zprovoznit odbočku Svitava již na začátku samotné stavby.

V souvislosti s výše uvedeným upozorňujeme, že stejná situace jako u odbočky Svitava nastává také v případě odb. Bezpráví, jejíž zřízení je součástí stavby CEF BC „Ústí n. O. – Brandýs n. O. – původní stopa“. V dokumentaci této stavby sice není přesný harmonogram výstavby, nicméně ze schémat ZZ vyplývá, že v rámci stavby je zřizováno provizorní TZZ, které počítá s existencí odb. Bezpráví, tzn. že odbočka je s největší pravděpodobností zřizována již na počátku řešené stavby s jednoznačným cílem zvýšit výlukovou propustnost traťového úseku Ústí nad Orlicí – Brandýs nad Orlicí. Provizorní odbočky včetně provizorních SZZ, TZZ a DOZ v kontejneru s ovládáním z CDP mají být navíc zřizovány i v případě dalších staveb CEF BC (např. „Lipník – Drahotuše, BC“).

Z výše uvedeného tedy jednoznačně vyplývá, že zřízení a zprovoznění odbočky již na začátku stavebních prací s cílem jejího využití již v průběhu samotné stavby je možné a nevidíme tedy důvod, proč by tento postup neměl být sledován i v případě odb. Svitava.

V této souvislosti upozorňujeme také na výši nákladů za NAD, které dle předložených výpočtů přesahují pro obě řešené stavby částku 350 mil. Kč. Dřívější zprovoznění odb. Svitava sice povede ke zvýšení nákladů na ZZ apod., zvýšení propustnosti traťového úseku Brno-Maloměřice – Adamov však s největší pravděpodobností naopak umožní snížit dosud uvažovaný rozsah NAD a tím také odpovídajícím způsobem klesnou náklady spojené se zajištěním NAD.

V návaznosti na naše předchozí stanovisko k ZP CEF Blending Call „Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov, BC“ a „Adamov – Blansko, BC“ tedy opakovaně požadujeme, aby závěrem zpracovaného ZP byl minimálně požadavek, že zprovoznění odb. Svitava již na začátku řešené stavby bude sledováno jako priorita v rámci zpracování dalšího stupně projektové dokumentace dotčených staveb.

Na závěr si dovoluji doplnit, že uvedená problematika byla konzultována také s O12, který jednoznačně podporuje rovněž zřízení a aktivaci nejen odb. Svitava již na začátku dotčených staveb.

S pozdravem

Ing. Jan Křemen

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Generální ředitelství

Úsek generálního ředitele
Odbor strategie

Dlážděná 1003/7, 110 00 PRAHA 1
Tel.: +420 972 235 641
Mobil: +420 602 162 740

<http://www.szdc.cz/>

Nedílnou součástí této zprávy je právní doložka, jejíž plné znění naleznete na adrese <http://www.szdc.cz/dolozka>