

9 Závěry a doporučení

Cílem aktualizace studie Modernizace trati Olomouc – Prostějov – Nezamyslice bylo vyhodnotit a revidovat závěry studie z roku 2016 a v souladu s novými požadavky rezortní metodiky ekonomického hodnocení zpracovat a aktualizovat nová hodnotící kritéria, včetně aktualizace investičních nákladů v cenové databázi dle Sborníku pro oceňování železničních staveb ve stupni studie proveditelnosti (2016). Současně byly aktualizovány a prověřeny výsledky přepravní prognózy, v technickém a dopravně technologickém řešení byly aktualizovány zejména dopady výnosu SŽDC k návrhu ETCS s přímou vazbou na návrh železničních stanic. Dále byly zpracovány nové požadavky na návrh ostrovních nástupišť na zastávkách v úseku odb. Olomouc Nové Sady až odb. Kralupy. Nově studie řeší i návrh rekonstrukce výpravních budov, které jsou po převodu s ČD a.s. v majetku SŽDC s.o., a v souladu se závěry studie konverze na střídavý napájecí systém, byla upravena koncepce napájení trati (návrh napájení z TNS Grygov).

Hlavní cíl aktualizace zůstal bez změn, studie vyhodnotila možné varianty modernizace železničního spojení Prostějovska včetně návaznosti na relaci Olomouc – Brno, z pohledu technického, technologického, marketingového, ekologického a ekonomického. Z pohledu jednotlivých cílů je níže zhodnoceno plnění stanovených dílčích kritérií a cílů studie.

Cíle projektu ↓	varianta →	bez projektu	var 2	var 3	var 5	var 6
1) zlepšení technického stavu a parametrů trati č. 301 Olomouc – Nezamyslice		ne	ano	ano	ano	ano
- zvýšení rychlosti		ne	ano	ano	ano	ano
- zvýšení kapacity		ne	ano	ano	ano	ano
2) zvýšení konkurenceschopnosti, resp. možnost zavedení páteřních dálkových železničních spojení Brno – Prostějov – Olomouc		ne	ano	ano	ano	ano
3) zvýšení konkurenceschopnosti regionálního páteřního spojení v ose Olomouc – Prostějov		ne	ano	ano	ano	ano
4) vytvoření podmínek pro zavedení konkurenceschopných regionálních spojení v dalších směrech		ne	ne	ne	ano	ano
- grygovská spojka přímé spojení Prostějova a Přerova		ne	ne	ne	část.*	ne
- německá spojka přímé spojení Prostějova a Kroměříže		ne	ne	ne	ne	část.*
5) zlepšení parametrů trati pro efektivnější provoz nákladní železniční dopravy		ne	ano	ano	ano	ano
6) snížení negativních vlivů z železniční dopravy na předmětné trati na životní prostředí a zdraví obyvatel		ne	ano	ano	ano	ano
- protihluková opatření		ne	ano	ano	ano	ano
7) zvýšení bezpečnosti železničního provozu a cestujících		ne	ano	ano	ano	ano

- odstranění frekventovaných úrovňových železničních přejezdů (Vrahovická - Prostějov, Novosadská – Olomouc)	ne	ano	ano	ano	ano
- zavedení ERMTS (ETCS + GSM-R)	ne	ano	ano	ano	ano
8) zajištění bezbariérového přístupu pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace	ne	ano	ano	ano	ano
- nástupiště výšky 550 mm nad tk	ne	ano	ano	ano	ano
- bezbariérový přístup na nástupiště (výtahy, rampy aj.)	ne	ano	ano	ano	ano
9) minimalizace dopadů výlukové činnosti na dotčené systémy dálkové a regionální dopravy	ne	ano	ano	ano	ano
KLADNÉ VÝSLEDKY EKONOMICKÉHO HODNOCENÍ	-	ANO	NE	NE	NE

* plnění cíle je vyhodnoceno pouze jako částečné. Přestože technicky varianty vytváří infrastrukturu pro zavedení nových spojení (směrů), z pohledu celkového hodnocení neprokazují varianty dostatečnou ekonomickou efektivitu a v přeneseném smyslu tedy nejsou dostatečně konkurenceschopné.

Ve všech projektových variantách dochází ke zlepšení technického stavu, zvýšení rychlosti a zkrácení jízdních/cestovních dob. Je zvýšena bezpečnost cestování (náhrada frekventovaných železničních přejezdů za podjezdy, zvýšení zabezpečení přejezdů) i bezpečnost železničního provozu a cestujících (zabezpečovací zařízení vyšší kategorie, ERTMS, mimoúrovňová nástupiště včetně mimoúrovňových přístupů k nim).

Z pohledu nových spojení, tj. návrhu grygovské a německé spojky se u variant 5 a 6 neprokázal dostatečný přínos těchto propojení, tak aby dosáhly na kladné výsledky ekonomického hodnocení. Investiční náročnost variant s relativně malým přepravním výsledkem neukázala na potenciál k obhajobě těchto variant. Současně lze variantu č.5 vnímat negativně i z pohledu podvázání propustnosti na úseku trati Olomouc – Přerov (na úseku Olomouc hl. n. – Grygov dojde v dopravní špičce k překročení kritické hodnoty stupně obsazení 0,6). S ohledem na nevyhovující ekonomické hodnocení nebyl ve variantě 5 dále sledován funkční návrh (např. ztrojkolejnění úseku trati). Uvedené by vedlo pouze k dalším investičním nákladům a tedy k celkovému zhoršení ekonomického výsledku varianty. Varianta 5 je také nejhůře hodnocena z pohledu dopadu na životního prostředí a to v souvislosti se zásahem do evropsky významné lokality Morava – Chropýňský luh (prioritní stanoviště 91E0) a to v kombinaci s přípravou dalších záměrů (stavba Modernizace trati Brno – Přerov, 5. stavba Kojetín – Přerov, která zasahuje do stejné oblasti a ovlivňuje uvedenou EVL plošným zábořem) a tedy s potenciální rizikem neprůchodnosti návrhu v navazujících stupních dokumentace. Současně varianta vede k nejvyšším zábořům pozemků v cizím majetku, přestože se většinou jedná o pozemky mimo zastavěné území a v převážném charakteru orné půdy.

Varianta č.2 – optimalizace

Ve variantě 2 – optimalizace bylo sledován zdvoukolejnění tratě podle potřeb dopravní technologie. Bylo navrženo částečné zdvoukolejnění trati v úseku v oblasti Pivína (mezi odb. Potůček a odb. Čelčice) a v úseku mezi odb. Kraličky a odb. Olomouc Nové Sady. Byla maximalizována traťová rychlost bez výraznějších posunů stávající trasy. Jízdní doba na celém úseku Nezamyslice - Olomouc je oproti stávajícímu stavu zkrácena pro osobní dálkové spojení o 5,5 minuty, pro osobní regionální spojení o 5,0 minuty. Tato varianta má nejnižší investiční náklady (CIN bez rezervy 7 309 088 tis. Kč) a jako jediná splňuje podmínky ekonomické efektivity (EIRR 5,15%, ENPV 78 770 tis. Kč, BCR 1,014). Z pohledu kapacity trati varianta přenese výhledový rozsah objednávky osobní dálkové a regionální dopravy.

Varianta č.3 – modernizace

Varianta modernizace sledovala původní řešení technicko ekonomické studie z roku 2007. Bylo navrženo částečné zdvoukolejnění trati v úseku mezi odb. Pivín a Žst. Bedihošť a v úseku odb. Kraličky a odb. Olomouc Nové Sady. Oproti variantě optimalizace byly dále navrženy nové přeložky trasy, východní přeložka úseku trati Nezamyslice – Pivín a severní přeložka trati u obce Blatec. Traťová rychlost byla maximalizována až do 160km/h. Jízdní doba na celém úseku Nezamyslice - Olomouc je oproti stávajícímu stavu zkrácena pro osobní dálkové spojení o 7,0 minut, pro osobní regionální spojení o 6,0 minut. Tato varianta má nejvyšší investiční náklady (CIN bez rezervy 11 201 028 tis. Kč) a neplní podmínku ekonomické efektivity (EIRR 2,84%, ENPV – 2 036 097 tis. Kč, BCR 0,765). Z pohledu kapacity trati varianta přenese výhledový rozsah objednávky osobní dálkové a regionální dopravy.

Varianta č.5 – optimalizace + G

V souladu s požadavkem na návrh nového spojení Přerov – Prostějov tato varianta vychází z varianty 2 – optimalizace (která splňuje podmínku ekonomické efektivity) a doplňuje návrh grygovské spojky (propojení na trati č. 301 s tratí č. 270). Technické řešení spojky bylo minimalizováno (úrovňové zapojení spojky ve směru Přerov) a odpojení spojky ve směru na Grygov je realizováno přímo ze zhlaví stanice Blatec. V této variantě bylo cílem prověřit potenciál a přínos nového spojení Přerov – Prostějov. Olomouckým krajem byl definován požadavek na přímé rychlé spojení bez zastavování (Sp Přerov – Prostějov) s dosažením jízdní doby do 18 minut.

Jízdní doba v této variantě je na celém úseku Nezamyslice - Olomouc oproti stávajícímu stavu zkrácena pro osobní dálkové spojení o 6,0 minut, pro osobní regionální spojení o 5,0 minut. Současně je realizováno nové spojení Přerov - Prostějov s jízdním dobou 17 minut. Tato varianta má druhé nejvyšší investiční náklady (CIN bez rezervy 9 701 454 tis. Kč) a neplní podmínku ekonomické efektivity (EIRR 2,44%, ENPV – 1 833 661 tis. Kč, BCR 0,753). Z pohledu kapacity trati varianta přenese výhledový rozsah objednávky osobní dálkové a regionální dopravy, nicméně na úseku Olomouc hl.n. – Grygov je ve výhledu ve špičce překročena kritická hodnota stupně obsazení 0,6.

Varianta č.6 – optimalizace + N

V souladu s požadavkem na návrh spojení ve směru Kroměříž tato varianta vychází z varianty 2 – optimalizace (která splňuje podmínku ekonomické efektivity) a doplňuje návrh němčické spojky (bezuvaraťové propojení trati č.301 s tratí č.300 ve směru Přerov). Odpojení spojky je navrženo ze stávající trasy Pivín – Nezamyslice jižně pod obcí Víceměřice, kde se dále z části využívá opuštěného tělesa trati Brno – Přerov a nově se napojí úrovňově na novou polohu této trati před tunelem „Němčice“ realizovaného v rámci stavby Modernizace trati Brno - Přerov, 4. stavba Nezamyslice – Kojetín. V této variantě se hodnotil potenciál převedení linky Os z Nezamyslic směrem na Němčice a její protažení ve směru Kojetín a Kroměříž.

Jízdní doba v této variantě je na celém úseku Nezamyslice - Olomouc oproti stávajícímu stavu zkrácena pro osobní dálkové spojení o 5,5 minuty, osobní regionální spojení je převedeno do Němčic na Hané. Tato varianta má druhé nejnižší investiční náklady (CIN bez rezervy 7 803 315 tis. Kč) a neplní podmínky ekonomické efektivity (EIRR 2,31%, ENPV – 1 367 180 tis. Kč, BCR 0,769). Z pohledu kapacity trati varianta přenese výhledový rozsah objednávky osobní dálkové a regionální dopravy.

Porovnání variant – DETR analýza

V příloze kapitoly byly dále vyhodnoceny jednotlivé projektové varianty za účelem poskytnutí srozumitelného přehledu hlavních dopadů a souvisejících hodnocení v důležitých oblastech jako:

- životní prostředí (NATURA 2000, ZCHÚ, vliv hluku, atp.)
- bezpečnost

- připravenost stavby
- interoperabilita
- dopravní technologie
- přeprava
- ekonomika (rozhodující ukazatele, investiční náklady)
- integrace (plán dopravní obslužnosti Olomouckého kraje, návaznost na projekty)

V Olomouci 09/2018

Textovou zprávu sestavil:

Ing. Dušan Šembera a kolektiv
MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
Legionářská 8, 779 00 Olomouc
tel: 585 570 452, mobil: 777 867 581,
e-mail: semlera@moravia.cz