

## Záznam z všeprofesní vstupní porady k zpracovávání

### Aktualizace studie proveditelnosti Modernizace trati Olomouc – Prostějov - Nezamyslice

Porada se uskutečnila dne **28.11.2017** od 10:00hod, v sídle Správy železniční dopravní cesty, Generálním ředitelství, Dlážďená 1003/7 v rytířském sále ve 2.patře.

Přítomní: Dle přiložené prezenční listiny

#### ÚVOD

Úvodem byl představen zadavatel studie, zhotovitelé, byly prezentovány smluvní termíny plnění a rozsah zadání zejména dle Zvláštních technických podmínek. Dále bylo připomenuto řešení z původní studie (viz prezentační přílohy záznamu z porady), následně proběhla diskuze.

#### DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE

MD O190 Ing. Snopek – informuje, že bude potvrzen rozsah dopravy z předchozí studie. Provozní skutečnosti R12 zůstávají beze změn tj. požadován široký uzel Olomouc s ohledem na rozpojování souprav v Zábřehu na Moravě a křižování v Hanušovicích. Současně je třeba přebírat časovou polohu v Nezamyslicích dle studie simulace reálného provozu na trati Brno – Přerov tj. **odjezd R vlaků od Brna do Olomouce z Nezamyslic v XX:25 hod a čas příjezdu R vlaků do Nezamyslic u R vlaků od Olomouce v XX:35 hod, vše s vazbou na modernizovaný úsek Brno – Přerov a železniční uzel Brno.** Z pohledu MD je u R vlaků Brno – Olomouc prioritní dosažení cestovní doby cca 55 – 60 min a dodržení závazných odjezdů/ příjezdů linky R12 z/do Nezamyslic. S tímto se bude při konstrukci studiového GVD počítat.

Dále bylo zmíněno, že s ohledem na technologické procesy linky R12 směrem na severní Moravu (rozpojování souprav v žst. Zábřeh na Moravě, křižování v Hanušovicích) jsou dány dnešní příjezdy a odjezdy R vlaků do/z Olomouce – příjezd linky R12 od Zábřehu na Moravě dle platného GVD v XX:58 hod, odjezd směr Prostějov v XX:06 hod, v opačném směru příjezd R vlaku od Prostějova v XX:52 hod, odjezd směr Zábřeh na Moravě v XX:56 hod.

MCO Ing. Kouřil (dopravní technologie) – na základě závazných časových poloh R vlaků a při zachování současných časových poloh R v Zábřehu, Hanušovicích) se pobyt R vlaků ve směru Zábřeh – Olomouc – Nezamyslice v žst. Olomouc prodlužuje z 8 na 12 min. To znamená, že úspora času cestujících od Zábřehu bude z části „prosezena“ cestujícími při pobytu v Olomouci hl.n.

KIDSOK Ing. Pospíšil – informuje, že bude potvrzen rozsah dopravy z předchozí studie. Dále upozorňuje na požadavek na přímé spojení Přerov – Prostějov, bez zastavování v JD cca 20min.

KIDSOK Ing. Pospíšil – v současném stavu dochází na trati k častým zpožděním. Je diskutována možnost, jestli nelze zavést vliv nestability a tedy zpoždění do ekonomického hodnocení.

SŽDC O12 Ing. Ondruška – upozorňuje v projektových variantách na nestabilitu provozu, kdy při minutových zpožděních, různých protisměrných jízdách je problém udržet navržený GVD. O12 proto navrhuje, pokud nelze zajistit dodržení provozu po správné koleji, návrh ostrovních nástupišť na dotčených zastávkách.

Projektant k uvedenému upozorňuje na navýšení investičních nákladů spojených se zapracováním ostrovních nástupišť včetně mimoúrovňového přístupu k nim.

Projektant současně upozorňuje, že požadovaný nárok (analýza a přepracování řešení zastávek na ostrovní nástupišť, včetně navazujících souvislostí) nebyl součástí zadávací dokumentace.

*Po dohodě se zadavatelem bude vyhodnocen dopad úpravy zastávek s koncepcí ostrovních nástupišť a podchodem z hlediska stanovení orientačních investičních nákladů. Vyhodnocení bude postoupeno na ing. Michalica.*

SŽDC O14 Ing. Cipris – se dotazuje na praktickou zkušenost s letným křížováním v síti SŽDC. Zejména s ohledem na omezenou funkčnost při již krátkém zpoždění. Bylo konstatováno, že v rámci aktualizace SP se počítá s optimalizací dvoukolejné vložky. Dále je navrhováno zpracovat odstupňované řešení např. v délce 4, 6, 8km a výsledně se použije taková délka dvoukolejné vložky, která zajistí ekonomickou efektivitu.

MCO Ing. Kouřil (dopravní technologie) – závazné polohy R vlaků v Nezamyslicích mají za následek křížování R vlaků mezi Prostějovem a Nezamyslicemi, kde je pro tyto účely navrženo letmé křížování. Při rychlostech 120 km/h ujede vlak za 1 minutu vzdálenost 2 km, což v praxi znamená, že při časové rezervě 1 min při křížování na dvoukolejné vložce na každém konci dvoukolejné vložky vzniká požadavek prodloužit dvoukolejnou vložku vlivem časových rezerv celkově o 4 km, nehledě na dodržování provozních intervalů a provozování dopravy na těchto limitních hodnotách. Délka dvoukolejné vložky pro letmé křížování by se s ohledem na zmíněné věci měla pohybovat v délce cca 6 – 8 km.

## TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

### Varianta 6

Bylo prezentováno mimoúrovňové zapojení němčické spojky do trati Br – Př, dle požadavků zadání na rychlost min. 80 km/h. Bylo konstatováno, že jako technicky vhodnější se jeví nadjezd (oproti zadání podjezd) nad tratí Br – Př, kdy spojková kolej ve směru Kojetín přechází dvoukolejnou trať v cca v km 62,140 v levostranném směrovém oblouku R=450m. Dále se kolej směrově přibližuje k trati Br – Př, do které je zaústěna v km 63,125 před portálem němčického tunelu.

Současně byla prezentována změna trasy spojky ze směru od Kojetína, aby po co nejdelší dobu byla nová spojka přimknutá k nové trase trati Br - Př. V úseku od tunelu Němčice po obec Víceměřice by byly vedeny 3 koleje a jižně pod obcí Víceměřice by kolej na Prostějov přešla do oblouku cca 330m a zapojila by se do druhé koleje spojky ještě před přejezdem v km 63,312 (tak aby přejezd zůstal dvoukolejný jako v původní variantě č.6). Bylo upozorněno, že uvedené má dopad do návrhu trati Br – Př, kde by bylo nutné upravit šířku násypového tělesa a mostních objektů v místě souběhu tratí.

SŽDC O6 ing. Veliš – v současnosti je Br – Př připravováno na původní variantu zapojení němčické spojky. Uvedené má dopad do návrhu osové vzdálenosti kolejí v místě němčického tunelu (zvětšena osová vzdálenost na 5,0m). Jelikož v současnosti nelze predikovat, zda němčická spojka bude po aktualizaci sledovanou variantou, další změny trati Br – Př nemá smysl zpracovávat.

V případě realizace spojky s mimoúrovňovým zapojení do trati Br – Př je doporučeno sledovat kombinaci původní a aktualizované varianty č.6, ve které by nová spojková kolej ve směru Kojetín byla zkombinována z původní spojkovou kolejí ze směru od Kojetína.

Současně bylo upozorněno, že posouzení propustností by mělo být řešeno komplexně v dotčeném úseku mezi Nezamyslicemi a Kojetínem zejména s ohledem na úrovněvé zapojení dalších tratí do modernizovaného úseku trati Br – Př v Nezamyslicích a Kojetíně.

SŽDC O6 ing. Buriánek – upozorňuje na potřebu vyhodnocení a zdůvodnění realizace němčické spojky. Je třeba definovat, co je smyslem spojky, a co přináší nové spojení Kroměříž – Prostějov, i s ohledem na územní průchodnost varianty.

*Po dohodě se zadavatelem bude postup vyhodnocení němčické spojky bude následující: bude vyhodnocena propustnost trati Br-Př, v případě nevyhovující propustnosti bude navrženo mimoúrovňové zapojení s nadjezdem trati Br-Př. V případě vyhovujícího řešení nebude mimoúrovňové řešení sledováno. Současně po dohodě se zadavatelem bude vyhodnocena průchodnost varianty i projednáním s obcí Víceměřice.*

#### **ERTMS – ETCS + GSM-R**

SŽDC O14 Ing. Cipris – konstatuje, že v současnosti je ETCS ve vývoji zejména s ohledem i na přípravu trati Br – Př. Dále bylo konstatováno, že na trati Olomouc – Nezamyslice se má počítat s ETCS L2, dále pak pracovat se zabezpečením v rozsahu dle původní studie (AB, atp.).

*Po dohodě se zadavatelem bude vyhodnocen dopad úpravy stanic, pro případ prodloužení „prokluzové“ vzdálenosti ve stanicích na min 30m a min 50m. Vyhodnocení bude postoupeno na ing. Michalica.*

#### **Výpravní budovy**

Bylo dohodnuto se zástupcem SŽDC GR O28 Ing. Beneš, že je třeba vyhodnotit soulad a zájmy SON z hlediska koncepce úprav výpravních budov. Ing. Beneš bude uvedené řešit ve spolupráci se SON Olomouc, bude navržen alternativní termín projednání.

#### **Trakční měnárna ve variantě BP**

Projektant upozornil, že dle energetických výpočtů z původní studie, bylo třeba po zrušení TM/TT Nezamyslice v rámci Br – Př navrhnout pro dlouhodobé napájení ve variantě BP do Prostějova TM. Po dohodě bude rozhodnutí o zařazení TM do varianty bez projektu po aktualizaci energetických výpočtů a po svolání dílčího jednání za účasti O24, SŽDC SEE Olomouc, a dalších dotčených

## ZÁVĚR

Záznam byl zpracován v dobré víře zaznamenat všechna vyjádření a stanoviska přítomných.

Lhůta na obdržení případných připomínek či doplnění k záznamu dle OTP je 10 pracovních dnů, následně je záznam rozeslán se zpracovanými připomínkami

## DOPLNĚNÍ K ZÁZNAMU Z PORADY

KIDSOK Ing. Pospíšil

4 páry vlaků Sp Olomouc – Prostějov budou Olomouckým krajem objednány, jen pokud nebudou tyto vlaky, nebo rychlíky ve stejných časových polohách, objednány Ministerstvem dopravy.

SŽDC O14 Ing. Cipris

konstatuje, že v současnosti je systém evropského vlakového zabezpečení ETCS nasazen poprvé a ověřován v rámci stavby „ETCS – I. koridor úsek Kolín – Břeclav, statní hranice Rakousko/Slovensko“. Výsledky a výstupy budou postupně implementovány do dokumentů pro přípravu staveb, projektování a nasazení tohoto systému na tratě ve správě SŽDC.

Na traťovém úseku Olomouc – Prostějov – Nezamyslice bude další postup při řešení železničního zabezpečovacího zařízení prozatím dle původní studie. Upřesnění navrženého rozsahu TZZ a SZZ bude projednáno na následných poradách. Jedná se o rozhodnutí, zda-li bude po spuštění stavby provoz veden výhradně pod dohledem ETCS, či nikoliv, s omezením rozsahu zřizování návěstidel na trati, s upřesněním rozsahu výstroje vjezdových a seřaďovacích návěstidel, s určením délek traťových oddílů, aj. Při návrhu je třeba také brát v úvahu řešení provizorního zabezpečovacího zařízení stanic a traťových úseků, při jejich rekonstrukci.

Vliv na způsob nasazení systému ETCS bude míst mj. i připravovaná modernizace trati Brno – Přerov.

SŽDC GR O26, projektant – doplňující info (po dohodě s ing. Michalicou upřesněno, s kým bude zpracování SP projednána):

SŽDC, s.o., Stavební správa východ – zadavatel

SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Olomouc – správce infrastruktury

SŽDC, s.o., Správa osobních nádraží Olomouc – správce infrastruktury (výpravní budovy)

SŽDC, s.o., TÚDC – správce infrastruktury (sdělovací zařízení)

Ministerstvo dopravy ČR, Odbor drah, železniční a kombinované dopravy (O130),

Ministerstvo dopravy ČR, Odbor veřejné dopravy (O190),

Ministerstvo dopravy ČR, Odbor fondů EU (O430),

Ministerstvo dopravy ČR, Odbor strategie (O520),

Ministerstvo dopravy ČR, Odbor infrastruktury a územního plánu (O910),

KIDSOK, Koordinátor Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje

KORDIS JMK, a.s. – koordinace řešení s trati Brno – Přerov,

KOVED, Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje, – koordinace spojení na Kroměříž

Krajský úřad Olomouckého kraje, Odbor dopravy a silničního hospodářství

SŽDC, s.o., GŘ, Odbor přípravy staveb (O6)  
SŽDC, s.o., GŘ, Odbor investiční (O7),  
SŽDC, s.o., GŘ, Odbor základního řízení provozu (O12),  
SŽDC, s.o., GŘ, Odbor traťového hospodářství (O13),  
SŽDC, s.o., GŘ, Odbor zabezpečovací a telekomunikační techniky (O14)  
SŽDC, s.o., GŘ, Odbor provozuschopnosti (O15),  
SŽDC, s.o., GŘ, Odbor elektrotechniky a energetiky (O24),  
SŽDC, s.o., GŘ, Odbor strategie (O26),  
SŽDC, s.o., GŘ, Odbor správy osobních nádraží (O28)

JASPERS

V Olomouci dne 29.11.2017

Zapsal: Ing. Dušan Šembera  
tel.: 777 867 581  
e-mail: sembera@moravia.cz

Přílohy: Listina přítomných, prezentace








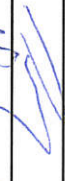











## Listina přítomných

Předmět porady: Aktualizace studie proveditelnosti "Modernizace trati Olomouc - Prostějov - Nezamyslice"

Místo konání: SŽDC GR, Dlážďená 1003/7, Praha, Rytířský sál (2.patro)

Datum: 28.11.2017 od 10:00hod

Poř. čís.	Organizace	Zástupce (Příjmení, Jméno, Titl.)	Telefon (priorita mobilní)	E-mail	Podpis
1	TECHNICKÁ SPRÁVA OLČOHOŘ	SEDERA DUSKA	777 667 061	sewleda@icmcr.cz	
2	AT-CITYPLAN	ŠÍDA MAREK	774 506 250	marek.sida@atconsult.com	
3	MD ČR 0520	KLISKÝ MICHAL	225 431 444	MICHAL.KLISKY@MDCR.CZ	
4	KIDSOČ	POSPÍŠIL JIŘÍ	732 249 680	pospasil@kidsoč.cz	
5	Ministerstvo dopravy, Olp	Šnobl Jan	225 131 172	jan.snobl@mdcr.cz	
6	SŽDC DG	BURIANEK JOSEF	992 246 618	buriand@szdc.cz	
7	SŽDC O13	TEJHAR RADKA	724 755 556	tejhara@szdc.cz	
8	SŽDC O6	VELIS DĚDOVÁ	992 443 68	velis@szdc.cz	
9	MD Olp	MILNĚ LUDK	225 131 623	ludk.milne@mdcr.cz	
10	STŘE, ČR OLČOHOŘ	SVONAL OTAKAR	724 570 157	svonal@stde.cz	
11	SŽDC, O28	BENEŠ KAREL	724 285 767	beneška@stde.cz	
12	SŽDC, GR O14	PROCEK OKRDEJ	992 244 499	procek@szdc.cz	
13	KVOČ - ODSK	VEJRA PAVEL	585 508 484	p.vejkra@ko-olomouc.cz	
14	SŽDC, SSV	MORAVEK MARTIN	720 965 395	moravek@szdc.cz	
15	SŽDC GR O14	KAPICKA JIŘÍ	601 123 162	kapicka@szdc.cz	
16	SŽDC GR O14 (OZT)	ČIPRIS ALAN	722 821 573	cipris@szdc.cz	
17	GR SŽDC O12	ONDŘOVSKÁ RADA	602 435 577	ondraska@szdc.cz	

Poř. čís.	Organizace	Zástupce (Příjmení, Jméno, Titl.)	Telefon (priorita mobilní)	E-mail	Podpis
18	SŽDC BR 012	STEHLÍK PILÁN	601 384 025	STEHLIK P@SZDC.CZ	
19	SŽDC s.o. ČR OLOMOUC, ÚŘP	SEDLÁČEK MUDRMLB	425 889 918	SEDLACEK V@SZDC.CZ	
20	MORAVIA CONSULT OLOMOUC a.s.	PATOKA VÁKUB	434 369 940	PATOKA@moravia.cz	
21	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	FUNK TOMAŠ	739 243 410	FUNK@moravia.cz	
22	MORAVIA CONSULT OLOMOUC a.s.	KORKISCH IVO	739 243 204	KORKISCH@moravia.cz	
23	MORAVIA CONSULT OLOMOUC a.s.	KOŮRIL PATRIK	774 151 543	KOURL@moravia.cz	
24	SŽDC ČR 026	MICHÁLEK JIRÍ	601 326 740	MICHALCA@SZDC.CZ	
25					
26					
27					
28					
29					
30					
31					
32					
33					
34					
35					
36					
37					
38					
39					
40					



# Aktualizace studie proveditelnosti Modernizace trati Olomouc – Prostějov - Nezamyslice





# Aktualizace studie proveditelnosti Modernizace trati Olomouc – Prostějov - Nezamyslice

Zadavatel: **SŽDC**, Stavební správa Východ  
Gestor: **SŽDC**, GŘ Odbor strategie O26



Zhotovitel: Sdružení firem  
**MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.**  
**AF-CITYPLAN s.r.o.**



## Aktualizace studie proveditelnosti Modernizace trati Olomouc – Prostějov - Nezamyslice

Výchozí podklady - zadání:

- SOD, zejména **Zvláštní technické podmínky**
- **Posuzovací protokol** předchozí studie
- **Zápis z projednání na 131. zasedání CK MD**

Dále s odkazem na zadání:

- Studie proveditelnosti „Modernizace tratě Brno – Přerov“ ve **variantě M2**
- Simulace reálného provozu v rámci stavby „Modernizace trati Brno – Přerov“
- Koncepce přechodu na jednotnou napájecí soustavu ...



## **Aktualizace studie proveditelnosti Modernizace trati Olomouc – Prostějov - Nezamyslice**

Cíl aktualizace:

**Aktualizace hodnotící části studie, zejména s ohledem na novou metodiku EH – aktuálně Rezortní metodika**

Posuzované varianty:

Původní studie

– varianty **1,2,3,4,5,6** – vyhodnocení formou SWOT analýzy

**Aktualizace** - redukce variant

– varianty **2,3,5,6** kompletní vyhodnocením (až po EH)



## Aktualizace studie proveditelnosti Modernizace trati Olomouc – Prostějov - Nezamyslice

### Harmonogram zpracování dle SOD:

1. Dílčí termín **21.2.2018** – uzavření technického řešení, dopravní technologie, analýza varianty bez projektu, kalibrace dopravního modelu
2. Dílčí termín **21.5.2018** – odevzdání studie k připomínkám (komplet, přepravní prognóza a ekonomické hodnocení)
3. Dílčí termín **do 1 měsíce** od pokynu objednatele, předání dokumentace se zpracovanými připomínkami
4. Závěrečný termín **do 1 měsíce** – od projednání VÝBĚRU VARIANTY – po obdržení připomínek, předání dokumentace se zpracovanými připomínkami





## Aktualizace studie proveditelnosti Modernizace trati Olomouc – Prostějov - Nezamyslice

### Plán nejbližších porad:

Do 1. dílčího termínu 21.2.2018

**28.11.2017** – vstupní všeprofesní porada

**do 31.01.2018** – 1x porada na technickou část – dopravní technologie, koleje, koncepce úprav VB, koncepce řešení technologických částí (zab. zař, sděl. zař., silnoproud, trakce), vyhodnocení vlivů ŽP

– 1x porada ekonomická část – k vyhodnocení varianty BP, koordináční schůzka se SŽDC OŘ (správci)

Do 2. dílčího termínu 21.5.2018

**do 14.04.2018** – 1x porada přepravní prognóza a ekonomická část, výstupy přepravní prognózy, vstupy do EH, IN,



## Aktualizace studie proveditelnosti Modernizace trati Olomouc – Prostějov - Nezamyslice

### Validace postupu prací:

Do 1. dílčího termínu 21.2.2018

**do 31.01.2018**

- dopravní technologie, technická část + vlivy na ŽP – potvrzení postupu prací a koncepce řešení
- potvrzení vstupů pro kalibraci modelu, potvrzení vstupů do dopravního modelu

Do 2. dílčího termínu 21.5.2018

**do 14.04.2018**

- výstupy z přepravní prognózy, IN, – potvrzení vstupů do ekonomického hodnocení



## Aktualizace studie proveditelnosti Modernizace trati Olomouc – Prostějov - Nezamyslice

### Projekční tým:

Zástupce HIP:	Ing. Dušan Šembera, MCO
Dopravní technologie:	Ing. Patrik Kouřil, MCO
Tech. řešení – koleje:	Ing. Ivo Korkisch, MCO
Přepravní prognóza:	Ing. Marek Šída, AF-Cityplan
Ekonomické hodnocení:	Ing. Tomáš Funk, MCO
Životní prostředí:	Mgr. Petra Reichlová, Ecological Consulting
Energetické výpočty:	Jiří Podhradský, SUDOP Brno
<u>Investiční náklady:</u>	<u>Ing. Martin Zbořil, MCO</u>
Tech. řešení poz. obj + PHS:	Ing. arch. Skoumal, MCO
Tech. mosty:	Ing. Dušan Šembera, MCO
Tech. zab. zař.:	Jakub Satoria, MCO
Tech. sděl. zař.:	Ing. Milan Oharek, MCO
Tech. silnopr.:	Ing. Vladimír Procházka, MCO
Tech. PK.:	Ing. Pavel Guráň, MCO
Tech. trakce.:	SUDOP Brno



# **Aktualizace studie proveditelnosti Modernizace trati Olomouc – Prostějov – Nezamyslice**

## Připomenutí variant

- Samostatné přílohy





# Aktualizace studie proveditelnosti Modernizace trati Olomouc – Prostějov - Nezamyslice

## Technické řešení

- dle ZTP drobné dílčí změny (zahrnutí **VB**, **úprava žst. Prostějov** – zájmy města, Olomouc – koordinace s **protipovodňovým** opatřením na řece Moravě
- zohlednění požadavků nových **TSI** (2015...
- požadavek na případné **rozšíření varianty 6** – podle výsledků propustnosti na trati Br - Př



## Aktualizace studie proveditelnosti Modernizace trati Olomouc – Prostějov - Nezamyslice

### Technické řešení

- aktualizace IN dle Sborníku pro oceňování železničních staveb ... **MOPIN**
- aktualizace **energetických výpočtů** s ohledem na závěry studie Koncepce přechodu na jednotnou napájecí ...
- optimalizace **dvoukolejné vložky** v oblasti žst. Pivín s ohledem na závěry a doporučení Simulace trati Br - Př



## Aktualizace studie proveditelnosti Modernizace trati Olomouc – Prostějov - Nezamyslice

### Požadavky na dopravně technologické řešení

- **Validace** vstupů a výstupů původní SP
- **Vyhodnocení** varianty **5** a **6** z hlediska dopadů na přípojně tratě Ol – Př (275) a Br – Př (300)
- Dále dle úprav technického řešení



# Aktualizace studie proveditelnosti Modernizace trati Olomouc – Prostějov - Nezamyslice

## Požadavky na přepravní prognózu

- **4 stupňový multimodální** přepravní model  
ve var 2, 3, 5, 6
- ovlivněná oblast Brno, Olomouc, Šumperk, Kroměříž,  
Přerov, Zábřeh na Moravě
- DM musí obsahovat možnost predikce zatížení  
kombinovanou osobní dopravou (P+R, B+R, K+R)
- Ve spolupráci s objednatelem **optimalizace jízdních řádů**  
VHD v dotčené oblasti





## Aktualizace studie proveditelnosti Modernizace trati Olomouc – Prostějov - Nezamyslice

### Požadavky na ekonomické hodnocení

- Aktualizace ekonomického hodnocení dle platné metodiky (**Rezortní metodika**)
- Zapracování vyhodnocení variant z hlediska **ŽP, emise CO<sub>2</sub>**, posouzení odolnosti vůči **globálním změnám klimatu** v souladu s dokumentem „Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR“ vydané MŽP
- **Hodnocení a posouzení rizik** dle nařízení komise (EU) č. 402/2013



## **Aktualizace studie proveditelnosti Modernizace trati Olomouc – Prostějov - Nezamyslice**

### PROJEDNÁNÍ:

- Potvrzení úkolů v dopravní technologii a v technickém řešení
- Modifikace varianty 6 – nová x úprava stávající varianty.  
Dopad na Br - Př
- Struktura textové části studie – kapitoly z původní studie – v souladu s pokynem GŘ SŽDC Č.1/2010
- Žádost o podklady k VB – úvahy SŽDC SON?
- Varianta bez projektu – Trakční měnírna v Prostějově?
- Zabezpečovací zařízení, ETCS
- K přepravní prognóze
- K ekonomickému hodnocení



# Aktualizace studie proveditelnost „Modernizace trati Olomouc – Prostějov – Nezamyslice“

## Dopravní technologie

Zpracovatel:  
MORAVIA CONSULT Olomouc, a.s.  
Ing. Patrik Kouřil

# Osnova prezentace

## Úvod

1. Současné parametry trati
2. Současný rozsah dopravy
3. Výhledový rozsah dopravy
4. Variantní řešení

## Závěr



# Úvod

- Traťový úsek Nezamyslice – Olomouc je pokračováním trati od Brna směrem na Prostějov, Olomouc s vazbou na severní Moravu, Jesenicko, Šumpersko a Bruntálsko.
- Dálková osobní doprava je zastoupena R vlaky.
- Zastávková osobní železniční doprava zajišťuje železniční spojení měst a obcí v rámci regionu.
- Nákladní doprava je minoritní v řádech jednotek vlaků za den.

# 1. Současné parametry trati

- **Začátek trati:** Olomouc hl.n.
- **Konec trati:** Nezamyslice
- **Délka:** 39 km
- **Trat':** jednokolejná
- **Trakční soustava:** 3 kV ss
- **Organ. a provoz. drážní dopravy:** předpis SŽDC D1
- **Trat'ová třída zatížení:** C3
- **Max. trat'ová rychlost:**
  - Olomouc – Blatec 90 km/h
  - Blatec – Nezamyslice 100 km/h
- **Zábrzdná vzdálenost:** 700 m
- **Normativ délky N vlaků:** 448 m

## 2. Současný rozsah dopravy

	Olomouc – Prostějov	Prostějov – Olomouc	Prostějov – Nezamyslice	Nezamyslice – Prostějov
<b>R</b>	7	8	7	8
<b>Sp</b>	3	3	1	0
<b>Os</b>	19	18	16	16
<b>Nex</b>	1	1	1	1
<b>Pn</b>	1	1	0	0
<b>Mn</b>	1	1	1	1
<b>Σ</b>	32	32	26	26

\*údaje platí pro pracovní den

# 3. Výhledový rozsah dopravy

## OSOBNÍ DÁLKOVÁ DOPRAVA

### •Krátkodobý horizont (2018)

- R12 Brno – Olomouc – Šumperk/Jeseník, interval 120 min.
- Souprava 400 osob (lokomotiva + pět vozů klasické stavby, ve špičce posilování až o dva vozy).
- Poloha „širší“ Olomouc L:00.

### •Střednědobý horizont (2025)

- R12 Brno – Olomouc – Šumperk/Jeseník interval 60 min v úseku Brno – Olomouc, dále směr Šumperk interval 120 min vždy v lichou hodinu, v sudou hodinu R12 končí v Olomouci.
- Poloha „širší“ Olomouc.
- V dopravní špičce další R vlaky posilující interval na cca 30 min s četností dva páry vlaků (ráno směr Brno, odpoledne směr Olomouc).

### •Dlouhodobý horizont s předpokladem vybudování RS (2040)

- R12 Brno – Olomouc – Šumperk/Jeseník interval 60 min v úseku Brno – Olomouc, dále směr Šumperk interval 120 min vždy v lichou hodinu, v sudou hodinu R12 končí v Olomouci.
- Poloha „širší“ Olomouc.
- V dopravní špičce další R vlaky posilující interval na cca 30 min s četností dva páry vlaků (ráno směr Brno, odpoledne směr Olomouc).

# 3. Výhledový rozsah dopravy

## OSOBNÍ REGIONÁLNÍ DOPRAVA

- Os Olomouc – Prostějov – Nezamyslice, interval 60 min, cca 19 párů vlaků denně (20 párů v pracovní dny, 18 párů o víkendech), pokračování směr Šumperk – Kouty nad Desnou u vlaků v Olomouci hl.n. xx:30 hod.
- Os Olomouc – Prostějov interval 60 min ve špičce pracovních dnů, cca 8 párů vlaků za pracovní den u vlaků končících ve stanici Olomouc hl.n. v xx:00 hod.
- Os Prostějov – Přerov, interval 60 min, cca 19 párů vlaků denně, jízdní doba max. 20-25 minut Prostějov – Přerov (místa zastavení uzpůsobit požadavku na jízdní dobu, dle pořadí důležitosti obsloužit Grygov, Brodek u Přerova, Vrbátky, ...), dosahované uzly Prostějov XX:00 (příj. cca XX:52, odj. cca XX:08), Přerov XX:30 (příj. cca XX:28, odj. cca XX:32).
- Sp Olomouc – Prostějov, interval 120 min, proklad s vlaky R, cca **4 páry** pouze v pracovní dny, zastavení v žel. st. Olomouc hl. n. a Prostějov hl. n.

# 3. Výhledový rozsah dopravy

## OSOBNÍ REGIONÁLNÍ DOPRAVA

•Výhledový rozsah veřejné drážní osobní dopravy v úseku Prostějov – Nezamyslice/Němčice nad Hanou (Němčická spojka):

- Prodloužené Os Olomouc – Prostějov – Němčice nad Hanou – Kojetín (– Kroměříž), interval 60 min, cca 15 párů vlaků denně (18 párů v pracovní dny, 9 párů o víkendech).

V Němčicích přestupní vazba cca 5 minut na linku Os Přerov – Vyškov v relaci Prostějov – Vyškov.



# 3. Výhledový rozsah dopravy

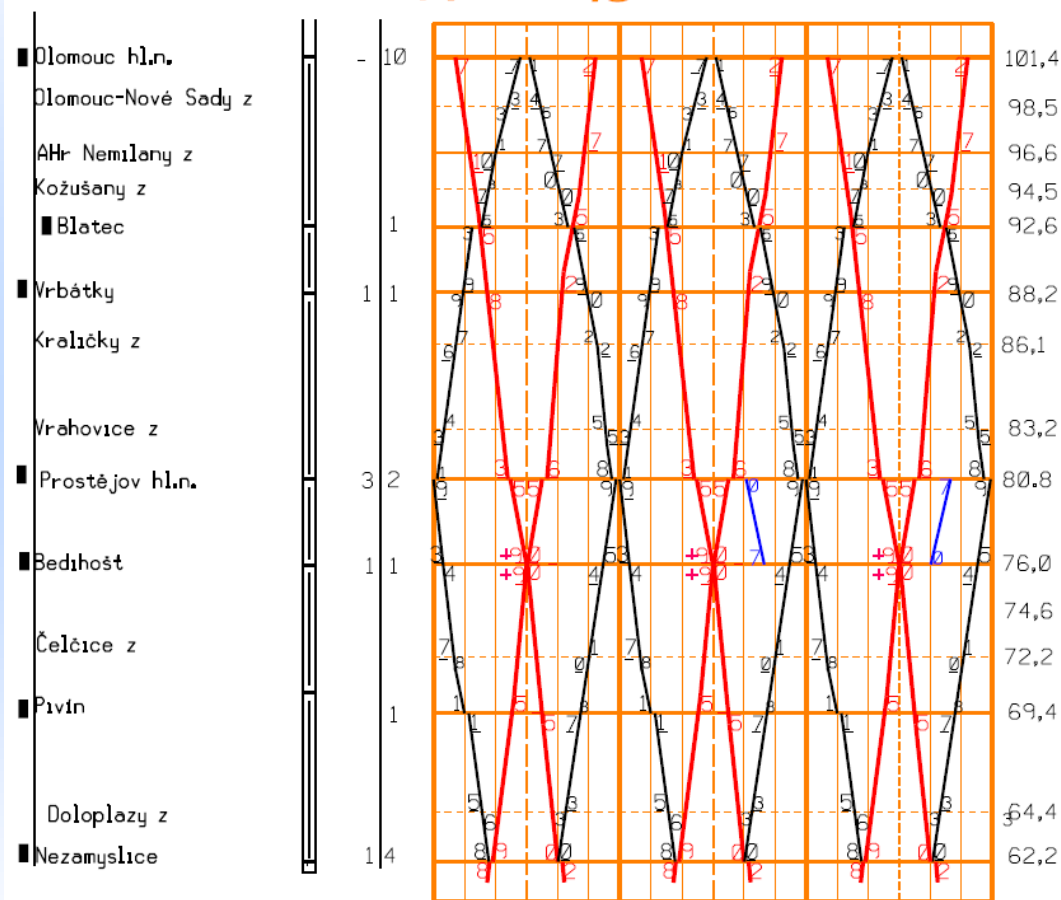
## NÁKLADNÍ DOPRAVA

- Cca do roku 2020 se předpokládá stagnace ve výkonech nákladní dopravy a do roku 2030 mírné zvýšení objemu přepravy.

# 4. Variantní řešení

## I. Bez projektu

- Zachován stávající stav, trať je opravami udržována v provozuschopném stavu.
- Interval R vlaků 60/120 min.
- Přestupní vazby v Prostějově směr Kostelec na Hané.
- Nepojme výhledový rozsah dopravy – interval Os 30 min.



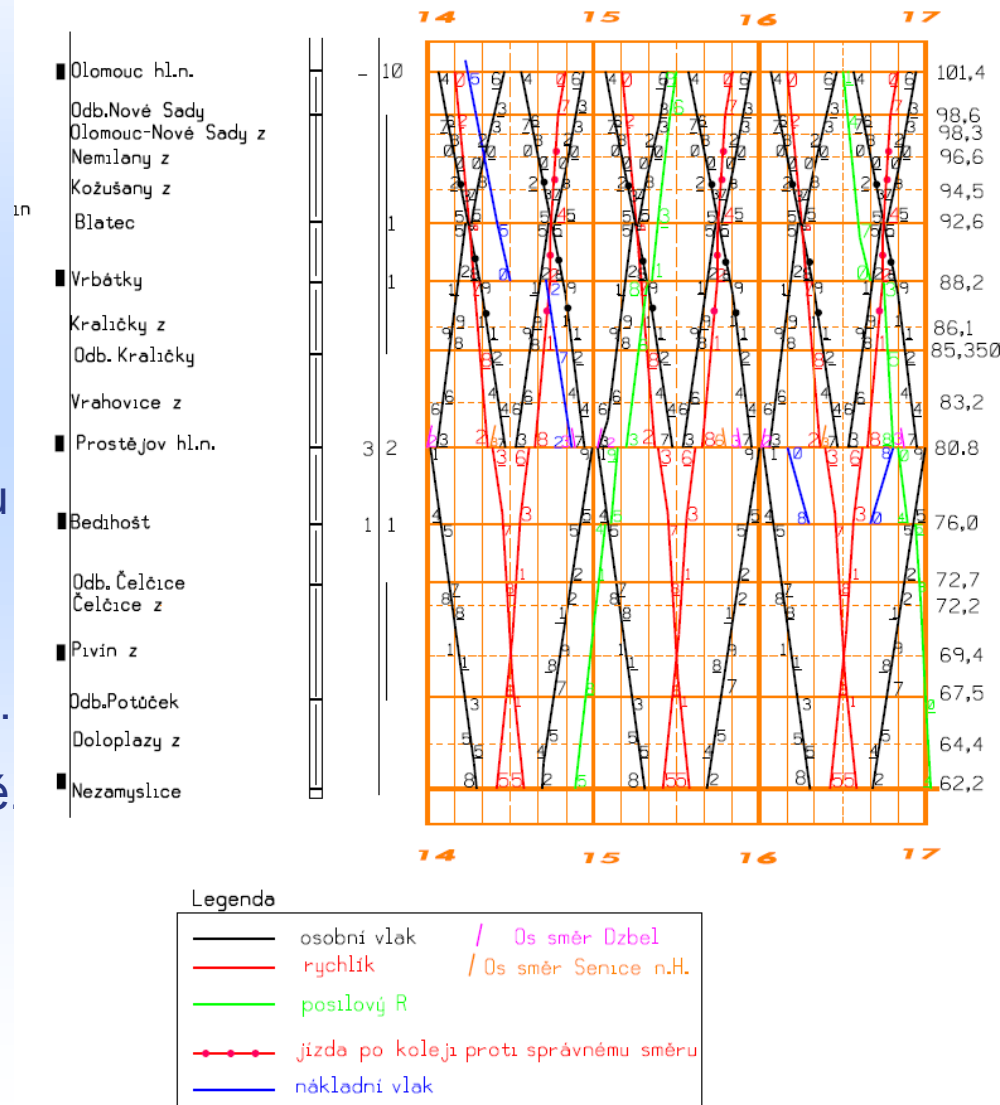
R zastavující Nezamyslice, Prostějov hl.n., Olomouc hl.n.

# 4. Variantní řešení

## II. Optimalizace 1/2

- Navrženy dvoukolejné úseky a vložky pro letmé křižování.
- Max. traťová rychlost 145 km/h převážně na stávajícím tělese dráhy. Odstranění propadů traťové rychlosti pod 100 km/h.
- Olomouc – Prostějov: 2 páry Os vlaků + 1 pár R vlaku + 1 N vlak nebo posilový R.
- + Poloho R v Ol výrazně před XX:00 h.
- + Obrat souprav Os vlaků v Prostějově.
- Jízdy proti správnému směru.
- Dle současného GVD větší prostor R vlaků v Olomouci.

## Olomouc hl.n. - Nezamyslice



- Neplatí "široká" Olomouc.
- + R vlak jede před Os vlakem.
- + Jen jeden dvoukolejný úsek při stejném rozsahu dopravy.
- U Os vlaků v Prostějově nemožnost obratu souprav z časových důvodů.

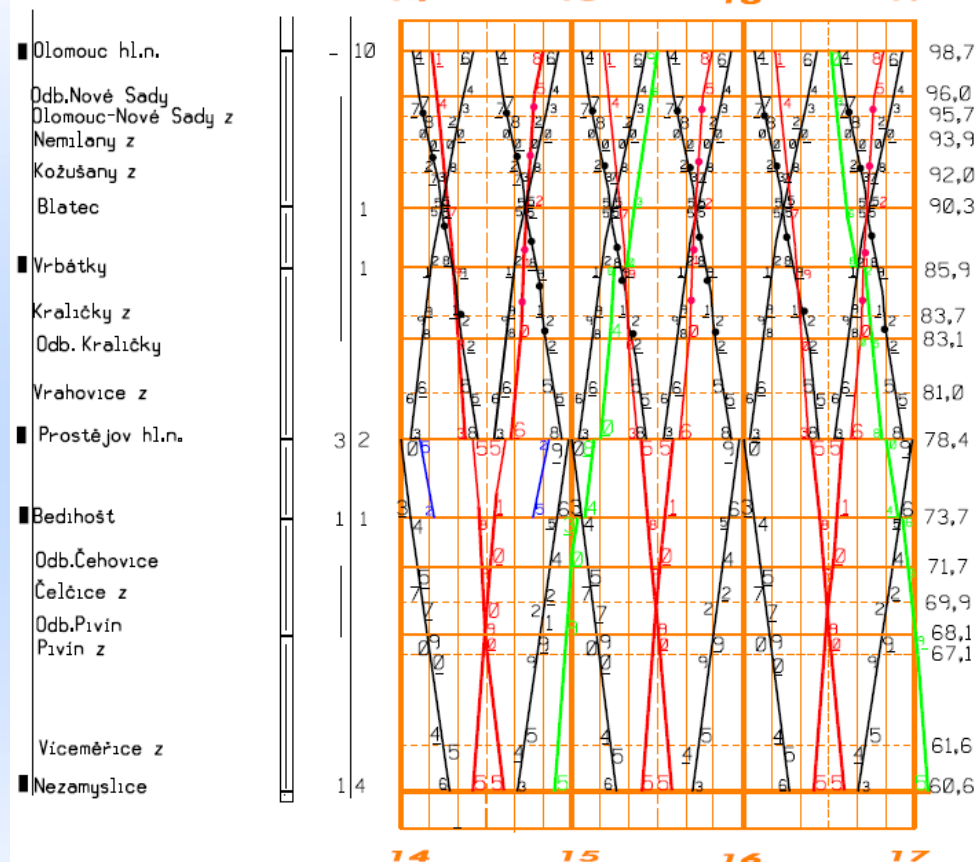


# 4. Variantní řešení

## III. Modernizace

- Navrženy dvoukolejné úseky.
- Zvýšení traťové rychlosti až na 160 km/h.
- Traťový úsek Vrbátky – Kožušany a Nezamyslice – Pivín vede v nové stopě.
- Mimoúrovňové napojení trati v žst. Nezamyslice.

## Olomouc hl.n. - Nezamyslice



### Legenda

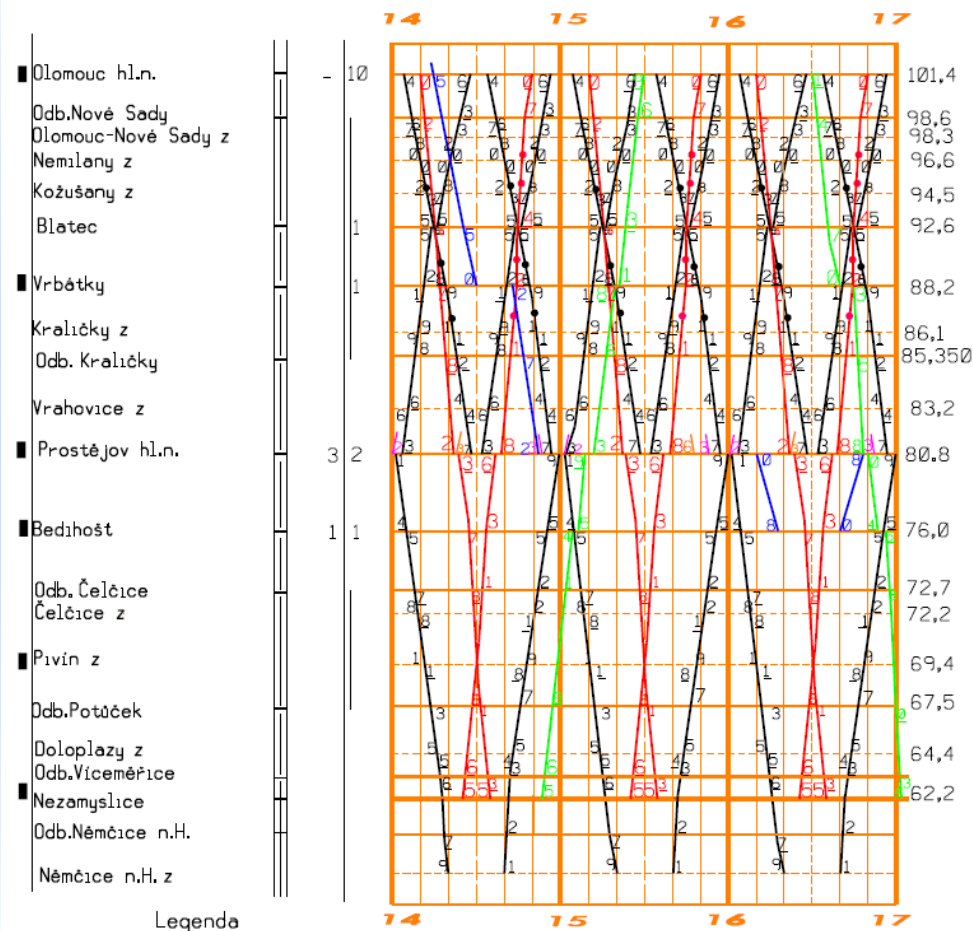
- osobní vlak
- rychlík
- posilový R
- jízda po koleji proti správnému směru
- nákladní vlak

# 4. Variantní řešení

## IV. Optimalizace + Němčická spojka

- Navrženy dvoukolejné úseky.
- Max. traťová rychlost: 145 km/h.
- Úrovňové napojení na trať  
Brno – Nezamyslice – Přerov  
rychlostí 80 km/h.
- Prodloužení Os vlaků v relaci  
Olomouc – Prostějov – Němčice  
nad Hanou – Kojetín (– Kroměříž).

### Olomouc hl.n. - Nezamyslice



Legenda

- osobní vlak / Os směr Džbel
- rychlík / Os směr Senice n.H.
- posilový R
- jízda po koleji proti správnému směru
- nákladní vlak



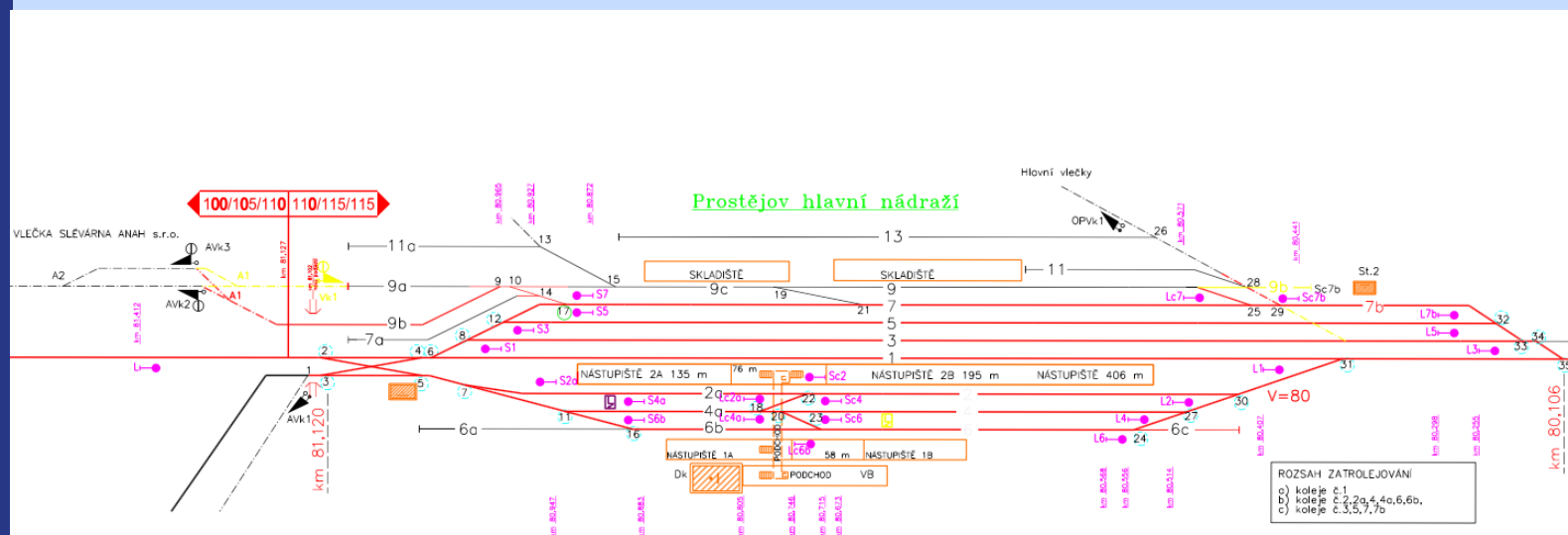
# 4. Variantní řešení

## Prostějov hl.n.

- Nejvýznamnější stanice na celém traťovém úseku.
- Nejvyšší frekvence cestujících.

## NAVRHOVANÝ STAV

- Tranzitující vlaky po koleji č. 1.
- R a Os vlaky od Nezamyslic na kolej č. 2.
- Nákladní doprava – koleje č. 3, 5, 7+7b.



# Závěr

Na základě ekonomického hodnocení se jeví rozsah navrhované infrastruktury u varianty OPTIMALIZACE jako optimální. Tato varianta umožňuje v úseku Olomouc – Prostějov vést 2 páry osobních vlaků, 1 páru R vlaku a 1 posilového R nebo 1 nákladního vlaku za hodinu.