

Váš dopis zn.: 49237/2018-SZDC-GR-O26
Ze dne: 1.10.2018
Naše zn.: 53635/2018-SZDC-GR-O12
Vyřizuje: Ing. Milan Stehlík
Telefon: 972 741 043
Mobil: 601 387 025
E-mail: stehlikm@szdc.cz
Datum: 31.10.2018

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Odbor strategie (O26)

– Z D E –

Aktualizace studie proveditelnosti „Modernizace trati Olomouc – Prostějov – Nezamyslice“, vyjádření k 2. dílčímu plnění

K předloženému 2. dílčímu plnění aktualizace studie proveditelnosti „Modernizace trati Olomouc – Prostějov – Nezamyslice“ předkládá odbor základního řízení provozu následující připomínky:

(zpracovatelé: Ing. Milan Stehlík, tel. 972 741 045; Ing. Pavel Krýže, Ph.D., tel. 972 241 580)

Část A – 4 Technické řešení

- 1) Kap. 4.4.3 Trakční zařízení: není zpracovaná naše připomínka č. 12 k předchozímu plnění.

Ing. Podhradský: bude zpracováno

- 2) Kap. 4.4.6 Zabezpečovací zařízení:

- není zpracovaná naše připomínka č. 2 k předchozímu plnění;

Ing. Kouřil: Na základě 1. připomínkového plnění byla tato připomínka zapracována do kapitoly 5.10 a byla již součástí tohoto plnění.

- není zpracovaná naše připomínka č. 13 k předchozímu plnění.

Ing. Šembera: připomínka byla psána jako „povyžujeme za vhodné“. Z našeho pohledu je to víceméně detailní záležitost bez vlivu na cenu, která se v rámci další přípravy projektu a vývoje drážních předpisů může nebo také nemusí potvrdit.

- 3) Kap. 4.4.7 Sdělovací zařízení:

- Rozhlas pro cestující: je nepřesně uvedeno: „... aby bylo umožněno dálkové ovládání rozhlasu ze žst Olomouc i žst. Nezamyslice.“. Přeformulovat např.: „... bude dálkově ovládán z RDP a PPV“.

Ing. Oharek: bude opraveno

- Informační zařízení a kamerový systém: není zpracovaná naše připomínka č. 14 k předchozímu plnění. Navíc v uváděném výčtu stanic chybí ŽST Blatec.

Ing. Oharek: bude opraveno

Část A – 5 Dopravně technologické řešení

- 4) Kap. 5.2.3 Současný technologický popis stanic: u ŽST Prostějov uvést do souladu seznam vleček s aktuálním stavem.

Ing. Kouřil: Bylo zpracováno.

- 5) Kap. 5.3.2 Výhledový rozsah v osobní regionální dopravě; varianta č. 6: doplňte informaci, že objednatel dopravy akceptuje v zastávce Němčice nad Hanou přestupní vazbu cca 3-4 min na linku Os Přerov – Nezamyslice – Vyškov n.M, i když pro přestup určitých skupin cestujících s ohledem na konfiguraci přístupových cest na nástupiště může být nedostatečný.

Ing. Kouřil: Bylo zpracováno.

- 6) V kap. 5.5.5 Jízdní řád (str. 173) je konstatováno: „Z těchto důvodů a s přihlédnutím k výsledkům ekonomického hodnocení se jeví návrh rozsahu zdvoukolejnosti jako optimální. S ohledem na nutnou funkčnost trati i při běžných provozních a výlukových stavech považujeme za potřebné ponechat vybavenost železničních zastávek a stanic v navrženém rozsahu.“. Požadujeme toto zavádějící konstatování **neuvádět** (vyskytuje se v textu vícekrát).

Ing. Kouřil: Bylo odstraněno.

- 7) Kap. 5.5.7 Řešení stanic; d) Železniční stanice Bedihošť je uváděna rychlost v koleji č. 2 50 km/h, dle schématu je uváděno 60 km/h.

Ing. Kouřil: Rychlost v koleji č. 2 je 60 km/h. Bylo opraveno v kap. 5.5.7.

- 8) Kap. 5.7 tabulky na konci kapitoly: nad tabulkami je přebytný text „1. vlak“; dále z tabulky pro směr Grygov – Olomouc není zřejmé, jak byl proveden výpočet pro vlaky, které vjíždějí do úseku Grygov – Olomouc na Odbočce Holice.

Ing. Kouřil: Text „1. vlak“ byl odstraněn. Pro vlaky ve směru Grygov – Olomouc bylo počítáno následné mezidobí v úseku Odb. Holice – Olomouc hl.n. na základě rozestupů vlaků dle směrnice č. 104.

- 9) Kap. 5.8.5 Jízdní řád: pro variantu č. 6 je popsán způsob přestupů cestujících z osobních vlaků ze směru Olomouc na osobní vlaky směr Nezamyslice. Tomuto popisu neodpovídá předložený výhledový GVD Brno – Přerov, 4. stavba. Navíc uvedené přestupní doby 2 min jsou v rozporu s uváděnou dobou v kap. 5.3.2 (viz naše připomínka č. 5).

Ing. Kouřil: Síťovou grafiku bylo nutné přizpůsobit chování dopravy v uzlech Olomouc hl.n., Přerov, popř. v Nezamyslicích a také na okolních tratích, proto v některých variantách nemohl být přesně převzat GVD ze souvisejících staveb. GVD Brno - Přerov, 4. stavba byl dodán až koncem projektových prací a na základě informací od SŽDC, s.o. se v průběhu prací mělo pracovat s GVD Brno – Přerov či GVD ŽUB. Přestupní vazby 3-4 min se dosáhne úpravou odjezdu Os vlaku Přerov – Nezamyslice – Vyškov na Moravě z Přerova a z Nezamyslic o +1/-1 min.

Ing. Šembera: Již mnohokrát jsme upozorňovali, že SŽDC si nevede síťovou grafiku, aby kontrolovalo provázanost jednotlivých akcí, které ani logicky na sebe nemohou navazovat, protože v různou dobu každý samostatný projekt učiní jiné korekce a závěry. Přičemž rizika neprovázanosti projektů a zároveň správné pochopení, která data jsou nejaktuálnější (je aktuální SP ŽUB, nebo DÚR Brno – Přerov nebo Nezamyslice – Olomouc, nebo Přerov 2?) nejlépe odstraní při sběru a vyhodnocení dat právě SŽDC (ne různí projektanti, v různé úrovni zpracování) a to včetně zanášení do koordinační síťové grafiky.

Zároveň k uvedenému upozorňujeme, na tři logické skutečnosti:

1) mezi projektanty neexistuje žádný smluvní vztah, který by opravňoval získání potřebných podkladů od jiných projektantů. Naopak je uzavřen jeden smluvní vztah SŽDC x jeden dodavatel projektu.

2) co má být zpracováno, aby byla veřejná zakázka měřitelná, je dáno v zadání. Podle toho projektant zpracovává nabídkovou cenu. Pokud se zadání mění, není to předmětem stávajícího smluvního vztahu – ten byl podepsán za jiných podmínek. K tomu doplňujeme, že smluvním podkladem dle ZTP ke koordinaci je SP Brno – Přerov ne DÚR.

3) z logiky věci tedy povinnost koordinování a předávání validních dat není na projektantovi, ale na SŽDC. Současně nevyplývá povinnost projektanta mimo smluvní podklady zpracovávat jiné změny z jiných smluvních vztahů mezi SŽDC a dalším projektantem. To že v rámci dobrých vztahů to do určité úrovně děláme (viz reakce k bodu 13), je naše dobrá vůle. Nicméně s ohledem na pracnost takovýchto připomínek je vhodné vnímat, na co má SŽDC smluvní nárok.

V kap. 5.9 Zabezpečovací zařízení je konstatováno: „Návrh zabezpečovacího zařízení je v souladu s dokumentem: „Zásady pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopravy“ ze dne 8. 3. 2018.“. Návrh zabezpečovacího zařízení **není v souladu** s uvedeným dokumentem (např. není navržená nenulová uvolňovací rychlost u vjezdových návěstidel, před kterými je do 100 m nástupiště zastávky, není zajištěno zastavení nákladních vlaků normativu délky 500 m na staničních kolejích, v Blatci není splněna podmínka vzdálenosti návěstidel 50 m od přejezdu atd.).

Ing. Kouřil:

1) Situace s nenulovou uvolňovací rychlostí u vjezdových návěstidel, před kterými je do 100 m nástupiště zastávky, nastává snad jen v případě z Olomouc Nový Svět, jedná se o výhledovou zastávku a rovněž umístění návěstidel se bude v dalších stupních upřesňovat.

2) V těchto případech je tedy nutné např. stanici Blatec ve variantě 3 Modernizace oproti dříve zpracované studii proveditelnosti přepracovat tak, aby byly splněny užitečné délky kolejí 500 m.

3) ŽST Blatec - vzdálenost návěstidel 50 m od přejezdu bude prověřena.

- 10) V Kap. 5.10 Úspory pracovníků potřebných pro obsluhu zařízení dopravní cesty je chybně uváděno pracoviště pohotovostního výpravního (PPV) v ŽST Prostějov hl.n. Dle „Pokynu generálního ředitele č. 9/2013“ má být tato trať dálkově ovládána z RDP Olomouc **s PPV na CDP Přerov**.

Ing. Kouřil: „Pokyn generálního ředitele č. 9/2013“ dozná v dohledné době řadě změn. V současném stavu sice stanovuje PPV na CDP Přerov, ovšem z pohledu logiky věci, že tuto trať se uvažuje dálkově řídit z RDP Olomouc, dává smysl, aby PPV bylo v ŽST Prostějov, a to i dle vyjádření OŘ Olomouc, jelikož CDP Přerov nemá na řízení této trati žádný vliv. SŽDC O6 zase uvádí, že PPV pro tuto trať bude pravděpodobně v ŽST Nezamyslice. CDP Přerov nepotvrdilo žádnou variantu, vše je otázka aktualizace této směrnice.

*Ing. Šembera: souvisí i s reakcí na bod 9. Validní data nám má předat SŽDC. Prosím proto o jednoznačné stanovisko, kde co má být. V tomto ohledu nám bylo předáno tolik matoucích pokynů, že navrhuje-
me, aby pokyn byl zastřešen od GR O12.*

11) Ve schématu varianty č. 6 je chybně zakreslena poloha odbočky Hruška a chybí název odbočky Němčice.

Ing. Kouřil: Bylo zpracováno.

12) S ohledem na výsledky námi provedené simulace v předchozím plnění studie postrádáme informaci o nutnosti vybavení dispečerského aparátu adekvátní informační podporou pro hledání a řešení konfliktů mezi vlaky (systém automatického stavění vlakových cest nebo jeho obdoba).

Ing. Kouřil: Bylo zpracováno.

13) Postrádáme informaci o zesouladění GVD se zpracovávanými stavbami „Modernizace trati Brno – Přerov, 3. a 4. stavba“ ve stupni dokumentace pro územní řízení.

Ing. Kouřil: reakce z předchozího plnění: Ing. Šembera: Je dohoda, že bude zpracováno řešení Brno – Přerov předané do 5/2018 – tj. termínem uzavření technického řešení. V případě změny GVD ve 3. a 4. stavbě na závěr jejich odevzdání, nemůže projektant neustále měnit i studii Nezamyslice – Olomouc. Dle zadání, měly být předány podklady k Brno – Přerov (studie) na začátku zpracování aktualizace této SP. To, že se v průběhu Br-Př mění v rámci zpracování DÚR, není riziko projektanta, ale riziko zadavatele. Nicméně jsme s O26 našli kompromis, který do doby uzavření technického řešení aktualizuje rozpracované (ne nutně definitivní!) výstupy z Brno – Přerov.

Ing. Tomáš Nachtman

ředitel odboru základního řízení provozu