

Váš dopis zn.:

Ze dne:

Naše zn.: 55196/2018-SZDC-GR-O26

Vyřizuje: Ing. Jiří Michalica

Telefon: 972 235 674

Mobil: 601 326 710

E-mail: Michalica@szdc.cz

Datum: 28. 11. 2018

Moravia Consult Olomouc a.s.

Ing. Dušan Šembera

Legionářská 1085/8,

779 00 Olomouc

Stanovisko O26 k 2. dílčímu plnění ASP Olomouc – Prostějov – Nezamyslice

Vážený pane inženýre,

zasíláme Vám připomínky a dotazy odboru strategie O26 GR SZDC k druhému dílčímu plnění aktualizace studie proveditelnosti „Modernizace trati Olomouc – Prostějov – Nezamyslice“ (dále jen ASP). Níže uvádíme připomínky a dotazy k jednotlivým částem dokumentace.

Obecné připomínky:

Textová část dokumentace je poměrně špatně členěná a díky tomu je obtížné v ní hledat konkrétní informace. V digitálním odevzdání je dokumentace nevhodně dělena na samostatné soubory. Doporučujeme strukturovat dokumentaci například následujícím způsobem:

- Shrnutí (analýza, stanovení cílů, výsledky a hodnocení variant)
- Technické řešení
- Životní prostředí
- Dopravní technologie
- Dopravní model a přepravní prognóza
- Ekonomické hodnocení
- Dokladová část
- Ceníky a CBA

Ing. Šembera: bereme na vědomí. Členění vycházelo z původního pokynu GR č. 01/2010 a z členění původní dokumentace. Rozumíme, že v čase se vyvíjí požadavky. Ale vlastně i zadání aktualizace mohlo upozornit, že se chce členění změnit a že nevyhovuje. Pokud bude vyžadováno, bude přepracováno.

Technické řešení – Zabezpečovací zařízení

- S ohledem na nasazení systému ETCS jakožto výhradního systému vlakového zabezpečovače **požadujeme** v případě navržení traťového zabezpečovacího zařízení typu trojznakový automatický blok s proměnnými návěstidly **prokázat** jeho skutečnou dopravně-technologickou **potřebu** v tomto plném provedení. Vozidla pod dohledem systému ETCS jsou schopna jízdy v traťových oddílech vymezených pouze detekčními prostředky (počítači náprav) bez proměnných návěstidel (např. pouze s Lokalizačními značkami ETCS). Traťové zabezpečovací zařízení pak může zajišťovat funkci traťového souhlasu pro zabezpečení jízd protisměrných vlaků, jízdu následných vlaků může zajistit RBC systému ETCS.

Ing. Kouřil:

Satoria:

Ing. Šembera: ETCS se poměrně rychle vyvíjí. Projektant nemusí být vždy u zrodu všech nejnovějších poznatků, tak jak je tomu např. u odboru strategie. Nejsme si jisti, jestli je uvedené čistě záležitostí vyhodnocení dopravní technologie. Je spíš o skutečnosti, jestli trať

bude provozována pouze ve výhradním provozu (jestli to správně interpretujeme tak z NIP ETCS 2017 vyplývá, že asi ani jiná možnost není...?). Nicméně upozorňujeme, že trať má svá provozní specifika - časté protisměrné jízdy, a může to mít dopad v případech kombinace jízd vlaky vybavených ETCS a nevybavených. V tomto ohledu bylo na úrovni SP voleno „bezpečnější“ řešení. Cenově to nemá vliv – MOPIN neuvádí alternativu ceny bez AB. Musel by se použít individuální kalkulace, a k té zatím nemáme cenovou oporu z jiných akcí (např. Uničov – Olomouc

Přepravní prognóza (část A6):

- Obr. 40 Rozdílový kartogram – Z jakého důvodu dojde k navýšení přepravního proudu ve variantě 6 v relaci Kojetín – Přerov?

Ing. Šída: Z analýzy směřování přepravních proudů z úseku Kojetín – Přerov vyplývá, že z celkového rozdílu (navýšení o cca 600 cestujících více ve variantě 6 oproti variantě 0) tvoří cca 300 cestujících ze/ve směru Prostějov (důvodem lepší parametry nabídky nepřímého vlakového spojení v relaci Prostějov – Nezamyslice/Němčice – Kojetín – Přerov) a cca 300 ze/ve směru Vyškov či Brno (důvodem lepší parametry nabídky nepřímého vlakového spojení v relaci Brno – Vyškov – Nezamyslice – Kojetín – Přerov s přestupem v Nezamyslicích či Vyškově). Lepšími parametry nabídky nepřímého vlakového spojení je v tomto případě myšlen jednak vyšší denní rozsah dopravy ve variantě 6 (více vlaků linky R12 mezi Brnem a Olomoucí, více regionálních vlaků mezi Vyškovem a Nezamyslicemi), jednak rozdíly v linkovém vedení (přímá regionální linka Vyškov – Nezamyslice – Přerov jako náhrada za odkloněné osobní vlaky z trati č. 301), a jednak časových polohách vlaků umožňujících lepší návaznosti při přestupech v některých relacích (Brno – Kojetín – Přerov s přestupem ve Vyškově či Nezamyslicích, Prostějov – Kojetín – Přerov s přestupem v Nezamyslicích). Vzhledem k tomu, že k některým výše uvedeným rozdílům v nabídce vlakové dopravy ve větší či menší míře dochází i v ostatních projektových variantách 2, 3 a 5, lze rovněž u těchto variant v předmětném úseku Kojetín – Přerov pozorovat určitý nárůst počtu cestujících oproti variantě 0 (viz rozdílové kartogramy na obrázcích 37 – 39).

- V přepravní prognóze se pracuje se trendem poklesu přepravních proudů v regionálních vlacích. Přesto za posledních 10 let přepravní proudy v příměstské regionální dopravě spíše rostly, zejména v příměstských oblastech větších měst (Praha, Brno, Ostrava). Je možné s tímto trendem počítat i v případě oblasti dotčené SP?

Ing. Šída: Přepravní prognóza vychází primárně z trendů demografického a socioekonomického vývoje, které jsou řešeny v podrobnosti na jednotlivé obce zájmového území. V rámci zpracovaného multimodálního čtyřstupňového modelu není možné přímo ovlivnit výsledný trend vývoje přepravní poptávky v regionálních vlacích, resp. je to možné pouze nepřímo prostřednictvím nastavení vstupních veličin a charakteristik území, tj. především počtu obyvatel a strukturu populace v jednotlivých obcích (dopravních zónách) a atraktivitu jejich území. Trendy vývoje těchto ukazatelů se přitom v jednotlivých oblastech více či méně liší, proto např. v rozvíjející se Brněnské aglomeraci je skutečně v následujících letech předpokládáno další posilování poptávky po příměstské regionální dopravě, ale naopak v méně rozvinutých oblastech Olomouckého či Zlínského kraje je v souladu s údaji ČSÚ uvažována méně pozitivní populační prognóza, jejímž důsledkem je mimo jiné též spíše klesající trend poptávky po regionální dopravě. Vzhledem k tomu, že řešené území zahrnuté do SP je kromě menší části Brněnské aglomerace a Jihomoravského kraje tvořeno zejména územím Olomouckého a Zlínského kraje, celkový počet obyvatel zde v dlouhodobém výhledu zřetelně klesá (v rámci modelovaného území je uvažováno v roce 2017 s cca 950 tis. obyvatel a v roce 2053 s cca 870 tis. obyv. dle střední varianty populační prognózy ČSÚ), a rovněž trend budoucího vývoje přepravních objemů a výkonů regionální dopravy v souhrnu je spíše klesající. Konkrétně z pohledu řešené trati č. 301 se to týká především jižní části mezi Prostějovem a Nezamyslicemi, což je ovšem plně v souladu s dostupnými daty ze sčítání ČD, podle nichž zde za posledních 5 let dochází k postupnému poklesu počtu cestujících v regionálních vlacích. Naopak v některých konkrétních lokalitách a významnějších příměstských relacích lze navzdory převažujícímu dlouhodobému trendu očekávat posilování poptávky po regionální dopravě v krátkodobém a střednědobém výhledu, např. na trati č. 301 jde o úsek Prostějov – Olomouc.

- **Ekonomické hodnocení (část A7)**
- V této části doporučujeme vypustit informativní text popisující práci s použitou metodikou (či obsahuje její celé statě). Jedná se o informativní text, který nesouvisí s předmětem ASP, ale spíše osvětluje nutnost zpracování EH v rámci ASP. Navrhujeme vypustit kapitoly 7.3.2 – 7.3.5.

Ing. Funk: Bude zapracováno

Zpráva „Aplikace procesu řízení rizik dle nařízení komise (EU) 402/2013“

- Velmi kladně hodnotíme provedenou analýzu, která uchopuje obecný postup stanovený prováděcím nařízením Komise (EU) 402/2013 a aplikuje jej do prostředí železnice. Uvedená analýza může být používána i nadále v rámci jednotlivých stupňů dokumentace nebo u dalších projektů při hodnocení a posouzení rizik.

Ing. Šembera: bereme na vědomí

- V rámci předmětné studie proveditelnosti doporučujeme ještě rozčlenit problematiku přehledně podle jednotlivých subsystémů (například podle směrnice o interoperabilitě – INS, ENE, CCS...), a doplnit pro každý z těchto subsystémů konkrétní rizika vztahující se k tomuto projektu, která považuje projektant za problematická - nyní nebo do budoucna (a konkrétně je pojmenovat ve vztahu k dané SP), a uvést, jak byla konkrétně u této studie proveditelnosti a navrženého řešení tato nalezená rizika usměrněna (použitím kterého kodexu správné praxe,...). V případě, že bylo v některém subsystému identifikováno riziko, které nebylo usměrněno (usměrnění má být prováděno až v navazujících stupních dokumentace) nebo pro jeho usměrnění je třeba nákladných opatření, případně je navrženo více možných opatření, je třeba na tuto skutečnost poukázat a stanovit náklady na usměrnění rizika (například zmíněné přístupy na nástupiště). V případě, že není zřejmé, zda uvedená opatření jsou dostatečná, a mohlo by hrozit zvýšení nákladů v dalším stupni dokumentace způsobené nákladným opatřením pro usměrnění rizika, doporučujeme takovou situaci již nyní projednat se subjektem pro posuzování rizik dle prováděcího nařízení Komise 402/2013.

Ing. Konrátová: členění vychází z potřeb zpracovatele aplikace procesu řízení rizik dle nařízení Komise (EU) 402/2013, přičemž není stanoveno, že členění má být dle směrnice interoperability. Pro studii proveditelnosti je možné určit varianty kritických bodů technické změny, kde jsou rizika zcela usměrněna (většinově kodexem správné praxe) a dále ty, kde to nelze na úrovni studie proveditelnosti prohlásit. Při usměrnění pomocí jednoznačného odhadu rizika nebo srovnání s referenčním systémem, se vychází z podrobnějších informací technického řešení. Z toho důvodu nelze předjímat výsledek a případně více náklady. Toto riziko nese zadavatel při rozhodnutí konkrétní varianty řešení. Dále bude dle požadavků doplněno.

Ing. Šembera: na úrovni studie předpokládáme, že bude sledováno normové řešení. Pokud tomu tak nebude, bude řešeno vyhodnocení rizik a návrh opatření na úrovni DÚR – a to z důvodů vyšší detailnosti dokumentace – na úrovni řešení jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů. V tuto chvíli nejsou navrhována nějaká nesystémová řešení. Na úrovni ETCS předpokládáme další postup v přípravě národních předpisů.

Formální připomínky:

- Kapitola 7.4. str. 291, citace: „Modernizace trati Olomouc – Prostějov – Nezamyslice představuje základní koncepční dokument, na jehož základě se předpokládá financování realizace projektu v programovém období EU 2014 – 2020.“ – S ohledem na předpokládanou dobu výstavby (2025 - 2028) je tento předpoklad nemožné naplnit. Nutno opravit.

Ing. Funk: Bude zapracováno

- Zprávu „Aplikace procesu řízení rizik...“ zapracujte do dokumentace, aby byla jeho nedílnou součástí (včetně zahrnutí do digitální verze dokumentace).

Ing. Šembera: bude zapracováno

Děkujeme za zodpovězení dotazů a zapracování výše uvedených podnětů.

S pozdravem

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