

Váš dopis zn.: 49237/2018-SZDC-GR-O26
Zde dne: 1. 10. 2018
Naše zn.: 53942/2018-SZDC-GR-O6

O26

Ing. Jiří Michalica

Vyřizuje: Ing. Pavel Skala
Telefon: 972 246 166
Mobil: 601 391 995
E-mail: skalap@szdc.cz

Datum: 2. 11. 2018

Aktualizace studie proveditelnosti Modernizace trati Olomouc – Prostějov – Nezamyslice, 2. dílčí plnění – stanovisko O6

Obdrželi jsme k připomínkám dokumentaci 2. dílčího plnění Aktualizace studie proveditelnosti Modernizace trati Olomouc – Prostějov – Nezamyslice (dále jen ASP), ke které máme následující připomínky:

Obecně

- Z výsledků ekonomické analýzy vyplývá, že kladných výsledků dosahuje pouze Varianta 2 – Optimalizace. Upozorňujeme, že tato varianta nedosahuje výrazně kladných výsledků a z hlediska ekonomického hodnocení je riziková pro další stupně projektové přípravy, pro které by byla jen minimální rezerva. Bylo by tak vhodné podrobněji vyhodnotit, zda byly do CBA hodnocení promítnuty veškeré kvantifikovatelné přínosy projektu a rovněž zvážit nezbytnost realizace veškerých navrhovaných investičních opatření u této varianty.

Ing. Šembera: k uvedenému slouží připomínkové řízení SZDC. Pokud nejsou dostatečně vyhodnoceny přínosy, prosíme o jejich identifikaci a připomínkování. Redukce nákladů půjde na vrub technického řešení, které již bylo odsouhlaseno různými složkami a je to jistý krok zpět. Další možnosti např. oddělení GSM-R a ETCS od hlavní stavby nebo oddělení dopadu přechodu na střídavou trakci (v SP je nutný návrh TT Grygov s umístěním na III.TŽK. Pokud by ale postup zavedení střídavé trakce byl nejprve na III.TŽK, pak nebude stavba Nezamyslice - Olomouc zatížena náklady na TT Grygov) a jejich obhájitelnost v rámci multikriteriálních analýz jsou věci a možnosti zadavatele.

- Vzhledem ke zkušenostem z projednávání řešení zabezpečení železničních přejezdů lze očekávat požadavky na zrušení některých přejezdů a jejich náhradu za mimoúrovňová křížení. Proto požadujeme, aby se zpracovatel v dokumentaci zabýval problematikou náhrad i zbylých železničních přejezdů za mimoúrovňová křížení, a to tak, aby rozsah náhrad byl navržen, projednán a uzavřen v ASP a nebyl tak rozsah navýšen v dalším stupni dokumentace. Jako doklad pro rozhodnutí, které železniční přejezdy bude třeba nahradit, bude tato problematika zpracována v rizikové analýze. Za velmi problematické např. považujeme ponechání železničních přejezdů v dopravních. Zpracovat detailní řešení jednotlivých železničních přejezdů s ohledem na pracnost tohoto úkolu nepožadujeme. Současně je nutno vytvořit rezervu v investičních nákladech (kapitola mosty) pro náhradu vytipovaných přejezdů, u nichž bude v této fázi stanoveno, že mají být nahrazeny.

Ing. Šembera: návrh mimoúrovňových křížení je nákladný, a jeden podjezd nebo najezd se pohybuje na úrovni 20 - 40 mil Kč – tj. úprava komunikací, výkopy ramp, vlastní most, zábery. Bez znalosti počtu přejezdů nelze vyhodnotit dopad, ale pro obhájitelnost projektu může být uvedené zásadní.

Dopravní technologie (zpracoval: Ing. Aleš Zeman, tel.: 702 209 232)

- V dopravní technologii se uvádí, že je uvažováno s TZZ 3. kategorie typu elektronický autoblok ABE. Dále je uvedeno, že nebudou staniční ani traťové části vybaveny vlakovým zabezpečovačem vzhledem k nasazení systému ETCS. Není nám tedy zřejmé, co je navrhováno? Dále není v dopravní technologii uvedeno, s jakým provozem je uvažováno po realizaci stavby, zda se bude jednat o výhradní provoz nebo se bude jednat o přechodné období. V případě přechodného období bude potřebné doplnit tento stav do studie (délka přechodného období, vliv na návrhový GVD, dopad do ekonomiky projektu atd.), kdy vlaky bez dohledu ETCS pojedou maximální rychlostí 100 km/h. V případě výhradního provozu pod dohledem pod ETCS by nemělo být navrhováno TZZ 3. kategorie typu elektronický autoblok.

Ing. Kouřil: V průběhu zpracovávání studie došlo ke značnému vývoji ETCS a k ujasnění některých záležitostí. V navrhovaném stavu po realizaci stavby se počítá s výlučným provozem ETCS, na základě tohoto bude upraven návrh zabezpečovacího zařízení cílového stavu. Požadované bude doplněno do studie.

Technické řešení (zpracoval: Ing. Miroslav Veliš, tel.: 972 244 368)

- Navržené řešení s úrovnovým přístupem v zast. Kraličky považujeme do budoucna za neprojednatelné řešení. Požadujeme navrhnout mimoúrovňový přístup na nástupiště, přičemž na základě výkladu Ministerstva pro místní rozvoj k bezbariérovému užívání staveb otištěného v příloze Stavebně správní praxe časopisu Urbanismus a územní rozvoj, ročník XVI, číslo 2/2013 a SŽDC vyžádaného vyjádření Ministerstva dopravy, bezbariérové přístupy na žel. nástupiště se řeší jako komunikace pro chodce ve sklonu a nikoliv jako bezbariérová rampa.

Ing. Šembera: návrh úrovnového přístupu byl zvolen k frekvenci cestujících na zastávce a k nákladům a složitostem zřízení bezbariérového přístupu. Po dohodě může být zpracováno s dopadem na navýšení IN o cca 10-15 mil Kč.

Elektrická trakce (zpracoval: Ing. Milan Zedník, tel.: 972 246 622)

- Žádáme o prověření možnosti posunutí styku napěťových soustav AC/DC blíže k železničnímu uzlu Olomouc do lokality Nové Sady. Při této možnosti by došlo ke zjednodušení koncepce napájení. Nebude potřeba napájení z mobilní měnirny Blatec, která je napájena z TM Grygov přívodním napájecím vedením v délce 6 km.
- Žádáme o doložení výpočtu rušivých vlivů střídavé trakce 25 kV na ostatní inženýrské sítě dle ČSN 34 20 40. Žádáme o definování nákladů na ochranná opatření proti rušivým vlivům střídavé trakce na stávající drážní i mimo drážní inženýrské sítě.

Ing. Šembera: nedomníváme se, že uvedené vyplývá z rozsahu zadání studie. Pokud bude požadováno, trváme na zpracování dodatku smlouvy o dílo s naceněním pracností uvedeného vyhodnocení.

Ekonomické hodnocení (zpracoval: Ing. Petr Kratochvíl, tel. 601 102 282)

Bylo zjištěno následující:

- CBA list 3 PN infrastruktury – vzhledem k odlišným konverzním faktorům u nákladů na opravy a reinvestice je nutné příslušné náklady umisťovat do správných řádků v CBA tabulkách. Žádáme o opravu.
- CBA list 4 PN vozidel – jednotkové sazby provozních nákladů vlaků jsou v CÚ 2017, zatímco EH je v CÚ 2018. Žádáme o opravu.

Ing. Funk: Bude převedeno na CÚ 2018

- S. 24 (resp. 279) – při výpočtu hodnoty času je uvažováno s 10% podílem pracovních cest v případě vlaku, zatímco v případě autobusu a IAD je uvažováno s 5% podílem. Žádáme o prověření správnosti této úvahy a případnou opravu.

Ing. Funk: Podíl pracovního času při výpočtu hodnoty času bude sjednocen na 10% dle doporučení Rezortní metodiky.

V rámci kontroly ekonomického hodnocení nebyla prověřována správnost vstupů.

Formální připomínky:

- S. 1 (resp. 256) – uvedeno, že hodnocení bylo provedeno pro varianty 1-3. Hodnocení pro variantu 1 však provedeno nebylo. Prosíme o opravu textu.

Ing. Funk: Jedná se o informaci k EH zpracovaném v původní SP z května 2016, kde byly ekonomicky hodnoceny varianty 1) minimální, 2) optimalizace, 3) modernizace, 5) optimalizace + grygovská spojka, 6) optimalizace + němčická spojka.

- S. 10 (resp. 265) – v kapitole „Stav s projektem“ je v poslední větě chybně uvedeno, že se jedná o variantu bez projektu.

Ing. Funk: Bude opraveno

Ing. Alena Heinišová

ředitelka odboru přípravy staveb