



Váš dopis zn. 9060/2019-SŽDC-GŘ-O26  
Ze dne 20.2.2019  
Naše zn. 17991/2019-SŽDC-GŘ-O11  
Listů/příloh 1/0

Vyřizuje Ing. Milan Stehlík  
Telefon +420 972 741 043  
Mobil +420 601 387 025  
E-mail stehlikm@szdc.cz

Datum 23. dubna 2019

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

- Z D E -

### **Aktualizace studie proveditelnosti „Modernizace trati Olomouc – Prostějov – Nezamyslice“, vyjádření k 3. dílčímu plnění**

K 3. dílčímu plnění aktualizace studie proveditelnosti „Modernizace trati Olomouc – Prostějov – Nezamyslice“ má odbor řízení provozu následující připomínky:

- 1) Technická zpráva; kap. 4.4.6 Zabezpečovací zařízení: od 1.2.2019 je účinný nový pokyn SŽDC PO-01/2019-GŘ Pokyn generálního ředitele „Pracoviště pro dálkové řízení“. Trať Olomouc hl.n. (mimo) – Nezamyslice (mimo) bude dálkově ovládána z regionálního dispečerského pracoviště (RDP) Olomouc se záložním pracovištěm (ZP) v ŽST Nezamyslice, což je nutné do dokumentace zapracovat.

~~Ing. Šembera: doporučujeme respektování pokynu uvést do zadání navazujících dokumentací.~~

Ing. Šembera (po projednání): Po dohodě bude doplněna do SP informace o vydání tohoto předpisu s konstatováním, že předpis vešel v platnost v závěru zpracování SP a nemusí být zapracovány všechny skutečnosti z něj vyplývající do textu studie.

- 2) Od 1. dílčího plnění stále není zapracována naše připomínka č. 12) v kap. 4.4.3 Trakční zařízení a také není zapracována naše připomínka č. 9) z 2. dílčího plnění.

~~Ing. Šembera: Připomínka k sekcím je zapracována – uvedený odstavec, 2. věta pod obrázkem nahoře.~~

Ing. Šembera (po projednání): je doplněna informace, že je třeba doplnit/upravit obrázek.

#### **Dopravní technologie**

- 3) Pro řešenou trať nutno stanovit a ve studii uvést normativ délky vlaku nákladní dopravy „normativ N“ a největší povolenou délku vlaku „NPDV“ dle pokynu SŽDC SM83/MP1 „Metodický pokyn pro stanovování největších povolených délek vlaků a povolování postrkové služby“ účinný od 31.10.2018.

~~Ing. Kouřil (po projednání): dle dohody bude zaslány tabulka s navrženými užitečnými délkami ve stanicích~~

~~Ing. Kouřil: doporučujeme respektování pokynu uvést do zadání navazujících dokumentací.~~

Ing. Šembera (po projednání): Po dohodě bude doplněna do SP informace o vydání tohoto pokynu s konstatováním, že pokyn vešel v platnost v závěru zpracování SP.

- 4) V ŽST Prostějov hl.n. s ohledem na variabilitu využitelnosti nástupních hran požadujeme místo navrženého chodníku prodloužit nástupiště u koleje č. 6 z 50 metrů na 90 metrů (délka nástupiště pro jednotku ř. 640).

~~Ing. Šembera: příprava Prostějova je již zadána a projektována v DÚR. V tomto případě je třeba se obracet již na zpracovatele DÚR. Úpravy SP mají mizivý význam (v chápání podkladu pro DÚR).~~

- 5) Vzhledem k nedoložení části B.08 Přehledné schéma celé trasy nelze řádně posoudit navržené kolejové řešení ve vazbě na ETCS – požadujeme předložit k posouzení.

~~Ing. Šembera: B.08 bylo doplněno v odkazu na webovém cloudu.~~

- 6) V dokumentaci doplňte informaci o datu převzetí výhledových GVD ze staveb „Modernizace trati Brno – Přerov, 3. a 4. stavba“.

Ing. Kouřil: Bude doplněno. (po projednání: je třeba uvést datum převzetí pracovní verze Br-Př)

- 7) Kap. 5.10 Úspory pracovníků potřebných pro obsluhu zařízení dopravní cesty – není zřejmé, zda navržené personální obsazení bylo projednáno a odsouhlaseno Oblastním ředitelem Olomouc; pokud nebylo, nutno zajistit projednání a v ASP uvést.

Ing. Šembera: OŘ je jedním z připomínkovatelů

Ing. Kouřil: bylo projednáváno s OŘ Olomouc. (po projednání: uvést do dokumentace)

Z variant navržených aktualizací studie proveditelnosti odbor řízení provozu preferuje variantu č. 3 „Modernizace“. Důvodem je mimoúrovňové křížení modernizované tratě /Přerov/ – Kojetín – Nezamyslice – Vyškov na M. – /Brno/ v ŽST Nezamyslice s odbočnou tratí Nezamyslice – Olomouc hl.n. a dále délka dvoukolejného úseku pro letmé křížování v úseku Odb. Pivín – ŽST Bedihošť (cca 7 km) s ohledem na stabilitu jízdního řádu. Dvoukolejný úsek je ve srovnání s variantou č. 2 „Optimalizace“ o cca 2,3 km delší.

Ing. Eduard Tržil, MPA  
ředitel odboru řízení provozu